

DRUMUL

BRAȘOVULUI

—

DE ACELAȘ AUTOR

- EXPUNEREA SITUAȚIUNEI MINISTERULUI LUCRĂRILOR PUBLICE, LA SFÂRȘIUL ANULUI 1897 (4 vol. in-folio) (1899).
 - LES ROUTES EN ROUMANIE (1900).
 - CONFERINȚE ȚINUTE LA SOC. GEOGRAFICĂ ȘI LA A-TENEU (1901).
 - UN PROIECT DE GEOGRAFIE SOCIALĂ A ROMÂNIEI (1902).
 - EXPUNEREA SITUAȚIUNEI MINISTERULUI LUCRĂRILOR PUBLICE, LA SFÂRȘITUL ANULUI 1900, 2 vol. (1902).
 - DANS LES CARPATHES ROUMAINES (PARIS, PLON-NOURRIT EDITEURS, 1906).
 - ÎN BUCEGI (1907).
CĂRUȚA POȘTEI: CUM CĂLĂTOREAU STRĂMOȘII NOȘTRI (Biblioteca pentru toți, Alcalay, 1907).
 - DRUMURILE NOASTRE (1911).
 - VECII CĂLĂUZE DESPRE ȚARA NOASTRĂ. CALĂTORI STRĂINI ÎN ȚARA NOASTRĂ.— CĂLĂTORI FRANCFIZI ÎN ȚĂRILE ROMANE. — BUCUREȘTII DE ALTA DATĂ. DOBROGEA ȘI CADRILATERUL ACUM VREO 60 DE ANI. (Articole publicate în anii 1911, 1912, 1913, în revista «ROMANIA VIITOARE»).
 - CEL D'INTAI BUCEGIST ROMÂN.— PRIVELIȘTEA BUCEGILOR. — (Articole publicate în Revista: «PRINTRE HOŢARE»).
 - CONDUCTORII DE PODURI ȘI ȘOSELE AI ȚĂREI ROMÂNEȘTI ÎN ANUL 1859. (Articol publicat, în anul 1913, în «REVISTA SOCIETĂȚII CONDUCTORILOR DE LUCRĂRI PUBLICE»).
 - SINAIA, BUȘTENI, AZUGA, PREDEAL (Noua Călăuză Practică pentru Plezirîști, Cicliști, Automobilîști și Turîști, de Inginerul din Bucegi, 1911).
-

DRUMUL

BRAȘOVULUI

DE

NESTOR URECHIA

INGINER-ȘEF

DIRIGENT AL CĂII NAȚIONALE CAMPINA-PREDEAL

PROFESOR LA ȘCOALA DE PODURI ȘI ȘOSELE



BUCUREȘTI

Instlt. de Arte Grafice CAROL GÖBL S-r I. St. ... de

16, Strada Paris, 16

1913

ÎNALTULUI PROTECTOR
AL
VĂII PRAHOVEI
MAJESTĂȚEI SALE
REGELUI ROMÂNIEI
CAROL I

CLĂDITU-ȘI-A UN CASTEL PE MALUL PĂRĂULUI PELEȘ, LA POALELE BUCEGILOR, ÎNTR'UN ȚINUT PE VREMURI PUSTIU, ÎNCONJURAT DE CODRI NEPĂTRUNȘI, ȘI, LA ACEST SEMN, RĂSĂRIT-AU DIN PAJIȘTE, PE VREMEA NOASTRĂ, CASE MÂNDRE, IAR CĂRAREA PRAHOVEI, VECHIUL *DRUM AL BRAȘOVULUI*, FĂCÂNDU-SE O CALE FRUMOASĂ ȘI OCROTITOARE DRUMEȚILOR, STRĂBATE ACUM ORAȘE ȘI SATE, ÎN CARI SPOREȘTE MUNCA ROMÂNEASCĂ.

P R E F A Ț Ă

In anul 1898, Ministrul de Lucrari Publice, d-l Ion I. C. Brătianu, pătruns de însemnătatea din ce în ce crescândă a caii naționale Câmpina-Predeal, ager văzător în tainele viitorului, a hotărît ca această șosea să fie îngrijită de un serviciu special. Autorul monografiei de față a fost atunci numit dirigent al acestui serviciu.

Timp de 15 ani—din 1898 până astăzi—m'am îndeletnicit, zi cu zi, cu această însărcinare. Mi-am zis dela început că în orice slujba ar fi, oricât de modestă, omul, dacă muncește cu dragoste, lucreaza la înălțarea scumpei sale patrii, fiind unul din nenumarații ei servitori, ale căror străduințe, strânse în mănunchiu, alcătuiesc floarea aceea a timpilor moderni, care se numește civilizație. Și m'am pus cu dragoste pe lucru și mi-a fost și mi-este dragă șo-

seaua, cu a cărei îngrijire am fost onorat de d-l Ion I. C. Brătianu.

Dar trebuie să mărturisesc îndată că munca mi-a fost plăcută și cu rod, fiindcă — fapt prea rar în țara noastră, unde nenorocita de politică poruncește unora să desfacă ceea ce alții au înfiripat — toți miniștrii de lucrări publice, cari s'au perindat timp de 15 ani dela 1898, m'au încurajat în această operă și mi-au dat concursul lor necondiționat. Și așa se explică cum în aceste rânduri voi putea pune alături de numele d-lui Ion I. C. Brătianu, numele domnilor Emanuel Porumbaru, Ion C. Grădișteanu, Doctor C. I. Istrati, V. G. Morțun, Barbu Delavrancea și înfine Al. Bădărău. Acestor eminenti bărbați de stat le aduc aci cele mai călduroase ale mele mulțumiri, pentru sprijinul ce mi-au dăruit și încrederea cu care m'au onorat.

Unor înalți funcționari din Ministerul de Lucrări Publice iarăși trebuie să le arăt recunoștința mea, pentru desăvârșita bunăvoință ce mi-au acordat și anume d-lor: inginer inspector general Iuliu Zanne, inginer inspector general și secretar general

G. Panait, N. Oprescu, Directorul comptabilității și Inginer-Şef Eugeniu N. Ştefănescu, Directorul personalului.

Sânt dator să aduc încă aci un omagiu memoriei neuitatului N. Hârjeu, distinsului și inimosului secretar general, care mi-a arătat tot mereu cea mai prietenoasă bunătate.

Se cade de asemenea să mulțumesc diferitelor autorități cari mi-au înlesnit lucrările, acordându-mi tot ceea ce le ceream în favoarea bunei întrețineri a căii naționale Câmpina-Predeal: Administrația Moșiilor Regale din Valea Prahovei, reprezentată prin d-l L. Basset — n'am îndrăznit din capul locului să fac aluzie la o Înaltă ocrotire — Administrația Domeniilor Coroanei, reprezentată prin d-l Ion Kalinderu, Eforia Spitalelor Civile. O mulțime încă de persoane particulare, de primării, de stabilimente industriale mi-au dat mână de ajutor; îmi pare rău că nu le pot cita nominal, spre a nu lungi peste măsură această listă.

Nu mă pot împiedică însă de a încheia această enumerație, aducând mulțumiri cor-

diale celor doi de aproape colaboratori ai mei: d-l N. Petrescu, fostul meu ajutor și d-l Al. Bașturescu, actualul meu ajutor, cari au muncit fără preget, cu dragoste și pricepere în acest serviciu și au fost și sunt fala corpului din care fac parte.

Scuzându-mă de faptul că, pentru a împlini o datorie de recunoștință, am fost nevoit dintru început să vorbesc de persoana mea, trebuie acum să explic cetitorilor — după cum se cuvine într'o prefață — rostul acestei monografii.

Am socotit mai întâi că un studiu al vechiului și noului drum al Brașovului va interesa pe toți iubitorii minunatei văi a Prahovei, și acești iubitori: turiști, carpațiști, locuitori vărâteci ai localităților de vilegiatură din această vale, îndrăgostiți de măreția Naturei desfășurată în acest ținut, sunt numeroși. Apoi mi-am zis că, dintr'un astfel de studiu al unei șosele urmărite în dezvoltarea ei, din vremuri trecute și până astăzi, tehnicianii propriu ziși vor putea trage câteva învățăminte.

Mai mult decât atâta: am speranța că această încercare de monografie a unuia

din drumurile țării noastre va îndemna și pe alții să întreprindă lucrări similare și-mi închipuesc câte lumini ar căpăta cei chemați a ocârmui lucrările noastre publice din cetirea unei colecții de studii de felul acesta. . . .

Încă o scurtă explicație: deși am dat lucrării titlul de „Drumul Brașovului“, nu mă ocup mai cu stăruință decât de o parte a acestui drum și adică de șoseaua Cămpina-Predeal, pentru că această parte prezintă interes, restul fiind drum de câmp, fără trecut istoric, lipsit de piedicile strășnice pe cari natura le-a îngrămădit în Valea de sus a Prahovei.

Și apoi n'aș fi putut vorbi cu temei și rod decât de această bucată de drum, pe care am ajuns să o cunosc în cele mai mici ale ei amănunte

Voi încheia această prefață în felul cum am început-o, printr'o mulțumire călduroasă, pe care voi adresa-o d-lui Al. Bădărău, Ministru de Lucrări Publice, căci fără de prețiosul său concurs moral și material această lucrare n'ar fi fost publicată.

NESTOR ȚRECHIA

ISTORICUL DRUMULUI BRAȘOVULUI

Istoricul drumului Brașovului, partea Cămpina-Predeal, se alcătuește din cinci perioade și anume:

I) *Perioada potecii* dintre Posada și Predeal, care a durat mai multe secole, până în secolul al XVIII-lea, timp în care între aceste două localități din valea de sus a Prahovei n'a ființat ca drum decât o simplă potecă, pe care se putea circula numai pe jos sau cu cai.

II) *Perioada intermediară*, în care poteca se preface, încetul cu încetul, în drum de căruțe (1700-1845).

III) *Perioada de construcție* a șoselei Cămpina-Predeal, dela 1846—1866: 21 de ani.

IV) *Perioada de reînnoire și întreținere normală* a căii naționale Cămpina-Predeal, în care se restaurează această cale stricată de potoape și se întreține, după normale obișnu-

ite la alte căi naționale, dela 1867—1897/98: 31 de ani.

V) *Perioada de perfecționare și înfrumusețare* a căii naționale Cămpina-Predeal, în care dirigența s'a străduit a întregi, îmbunătăți și împodobi această cale, în așa fel ca să se poată egală cu cele mai bune căi din Europa occidentală civilizată. Această perioadă a început în anul 1898 și durează încă și astăzi. S'a studiat în această carte cincisprezece ani de activitate (1 Aprilie 1898—1 Aprilie 1913).

PERIOADA·I: A POTECII

(?... PÂNĂ ÎN 1700)

Neîndoios este că și pasul Predeal-Temeș și drumul ducând din Muntenia în punctu acesta de trecere în Transilvania își datoresc rostul lor ființării în Ardeal, aproape de graniță, a unui oraș de harnici meseriași și pricepuți negustori, cum a fost Brașovul. Comunicația între acest oraș și Țara-Românească nu s'a făcut însă din primele timpuri pe Valea Prahovei, căci pe partea de sus a acestei văi, la poalele Bucegilor, trecerea prin păduri sălbatece, pe povârnișuri amețitoare, prin prăpăstii fioroase, fiind întovărășită de cele mai înfricoșătoare primejdii, e ușor de înțeles că s'a preferat trecerea prin locurile mai lesnicioase ale Branului-Rucărului. Aceasta cu atât mai mult că cele dintâi capitale ale Țării-Românești au fost Câmpulungul, Curtea-de-Argeș și Târgoviște, orașe așezate la apusul Brașovului.

Branul a avut, din chiar secolul al XIII-lea o mare importanță din punctul de vedere strategic, precum și ca trecătoare pentru călători și mărfuri. Cavalerii teutoni zidiseră în Bran la 1212 un castel, care a fost rezidit în 1377 de cetatea Brașovului, pentru paza granițelor Ardealului dinspre Muntenia. „In acest an „regele Ungariei luând în stăpânire acest castel, „drept recunoștință a făgăduit că va dispune „ca pentru toate timpurile comandantii castelului să nu fie volnici niciodată a supăra „pe călători și mai cu deosebire pe negustorii „din Brașov sau de a împiedecă comerțul lor. „Dar acești castelani, nu respectau totdeauna „ordinul Regelui, ba ei cumulând funcțiunile „și atribuțiunile de comandanți militari, judecatori și vameși, începură a percepe pentru „mărfuri vămuri grele, a lua de rechiziție cai „și căruțe pentru trebuințele lor private și a „îngreună cu totul trecerea. In pădurea din „vecinătarea castelului, caștelanul și garnizoana militară, din păzitori ai hotarelor țării, „se prefăcură într’o bandă periculoasă de tâlhari, săvârșind cele mai grozave jafuri și omoruri.

„Spaimă mare intrase între călători și mai

„cu deosebire între Brașoveni și nimeni nu „mai cuteză să mai treacă pe la Bran“¹⁾.

Nu e de mirare că, neputându-se folosi de pasul Bran, Brașovenii să-și fi căutat drum prin Valea Temeșului și a Prahovei, și astfel cărarea „Parahova“ (Prahova) începe a fi umblată de dânșii.

Chiar dela începutul secolului al XV-lea găsim scrisori de-ale Domnilor Țării-Românești, în care se stipulează privilegiile acordate Brașovului de Domnii români și este vorba de *vameșii din Prahova* și despre *drumul Prahovei*.

Așa:

În 1422 Dan II confirmă Brașovenilor privilegiile comerciale căpătate dela Mircea (cel Bătrân) și comunică vameșilor din *Prahova* care vor fi taxele vamale pentru fiecare marfă:

„Acelaș așezământ îl dă și domnia mea Brașovenilor și celor ce umblă cu negoțuri, ca să luați vama cași la Rucăr“ (urmează specificarea mărfurilor cu taxele relative lor).

¹⁾ I. G. Babeș: „Din Valea Peleşului“.

În anul 1452, Vladislav al II-lea scrie Brașovenilor că a înlăturat pricina dintre ei și locuitorii țării sale pentru niște porci, că sunt slobozi să facă comerț în țară și că *drumul Prahovei* le este deschis; el dorește ca din ambele părți să se observe vechile așezăminte (tratate). „Cât pentru *drumul Prahovei* să fie slobod, și pe unde poștiți, și să ne ținem de așezământul cel vechiu, dela Domnii de mai înainte, și voi și noi. Altfel să nu fie. Și de acum înainte dacă se va face oamenilor voștri vre-o strâmbătate, ei să vie la mine“.

Prețioasă este, în această privință, scrisoarea din 1476 a lui Vlad-Țepeș către Brașovenii, în care faimosul Voevod enumeră cele patru drumuri străbătute de Brașovenii cari intrau în Muntenia: pe la Rucăr, pe *Prahova*, pe Teleajen și pe Buzău. Pentru întâia oară drumul pe valea Prahovei este citat deosebit de cel de pe valea Teleajenului, care tot în județul Prahova se află.

Iată textul scrisorii lui Vlad-Țepeș: „Io Vlad, voevod și domn a toată țara Ungrovlachiei. Scrie domnia mea bunilor și dulcilor prieteni ai domniei mele, județului și pârgurilor și tuturor prietinilor mei din Brașov și din

Bârsa; iată vă dă de știre domnia mea cum că, cu voia lui D-zeu, mi s'a închinat toată Țara Românească și toți boierii; și v'a slobozit D-zeu pretutindenii drumurile și pe la Rucăr și pe *Prahova* și pe Teleajăn și pe Buzău. Deci umblați acum slobozi pe unde vă place și hrăniți-vă. Și D-zeu să vă bucure“ (1476).

Cazan, marele vornic al lui Basarab al III-lea cel tânăr, cere, în 1480, pârgarilor (consilierilor comunali), din Brașov, să deschidă drumurile Prahovei și Teleajenului, căci Țara Românească le-a deschis pe toate („și nu poate Țara noastră să rămână numai cu două căi“). Acelaș mare vornic scrie în 1481, vameșilor de pe *Prahova* și de pe Teleajen să nu împiedice circulația Sașilor din Brașov pe aceste 2 căi: „Iar de Sași să vă feriți, să nu le lipsească un fir de păr“.

În sfârșit, în 1508 Februarie, Radu al IV-lea (cel mare) se plânge Brașovenilor de nedreptățile și pagubele ce suferă negustorii români la dânsii și la cetatea Branului. Îi anunță că va închide drumurile Dâmboviței, *Prahovei* și Teleajenului „Să nu vă pară rău, dacă voi închide toate drumurile pe unde umblați, dru-

mul Dâmboviței și *drumul Prahovei* și drumul Teleajenului; ca să nu mai umble oamenii.....¹⁾

Oameni au umblat și încă destui, pe valea Prahovei, în secolul al XVI-a. În primul rând cei cari transportau mărfurile aduse din Occidentul Europei în Brașov și de aci în Țara Românească și chiar mai departe în Turcia și invers. Acești transportatori erau așa numiții „Prahoveni“, cari, la început, nu erau de loc din județul Prahova și încă și mai puțin din valea de sus a Prahovei, nepopulată cu sate, ci Români din Transilvania și anume *Zerneșteni* (din satul românesc Zernești de lângă Brașov).

„Prahovenii aceștia au avut din vechime, poate de când s'a deschis cărarea Prahova, corporațiunea și starostea lor, întocmai ca și celelalte bresle de meseriași din secolele trecute“²⁾.

¹⁾ Vezi, pentru aceste relațiuni între Brașov și Domniile Țării-Românești, lucrarea foarte documentată a d-lui I. Bogdan: „Relațiile Țării Românești cu Brașovul și Țara-Ungurească“. Din această carte am extras cele câteva scrisori (porunci) ale Domnilor Români. — De asemenea am citit, cu un interes deosebit și am utilizat, pe alocurea, substanțiala lucrare a d-lui N. Iorga: „Brașovul și Româniile“.

²⁾ I. G. Babeș: „Din Plaiul Peleşului“

Pe acele vremuri, între pasul Temeș-Predeal și satul Comarnic neființând decât o simplă cărare anevoioasă, aceste mărfuri se transportau pe cai până la Câmpina, unde se încărcau în chervane. Espresiunile de „un cal“ sau „o jumătate de cal“, întrebuințate până acum câțiva ani în comerțul de brașovenie, aminteau acest fel de transport cu cai pe poteca Prahovei.¹⁾

Aceste transporturi de bună seamă că n'au conținut în secolul al XVI-lea, ci, din contra, s'au înmulțit pe măsura trebuințelor crescânde ale Țării-Românești și mulțumită numeroaselor privilegii acordate de Domnii români Brașovului, tocmai în vederea propășirii acestor relații comerciale.

Dar pe poteca din Valea Prahovei cași pe potecile din celelalte văi carpatine, s'au perindat, cu cine știe câte secole înainte de chirigii prahoveni din secolul al XVI-lea, alți călători, ciobanii români, veșnicii călători, cari au purtat facla românismului dela Tisa

¹⁾ Dl. I. G. Babeș ne lămurește că sub denumirea de „cal“ se înțelegea o sumă de lăzi de brad văpsite, în mărimi diferite, puse una într'alta.

până la Pind. Nu cred de prisos a nota aci ideea arhimandritului Ghenadie Enăceanu ¹⁾, cum că Români, scoborâtori din Transilvania spre valea Dunării au avut ca prime iscoade pe monahii așezați în văile Carpaților. — Tot astfel trebuie să se fi petrecut lucrurile și în Valea Prahovei; de aminteri, această deducție este întărită și de tradițiune, care povestește că cei dintâi locuitori statornici ai acestei văi au fost sihastrii și călugării de pe munții Bucegi. O mânăstire a fost zidită la poalele Bucegilor în cursul anilor veacului al XIV-lea, după cum rezultă dintr'un chrisov dat de Michnea-Voevod, în 1581, prin care se confirmă schitului Sfântul Nicolae de pe locul zis *Molomoș* (vechia numire a dealului dela poalele muntelui Furnica, din lanțul Bucegilor, ceva mai sus de cazarma batalionului de vânători din Sinaia) posesiunea a două vaduri de moară ²⁾).

Dar și acești călugări și căraușii Prahoveni erau turburați, când și când, de armatele românești, turcești, ungurești, etc. care tre-

¹⁾ Autorul unei prețioase istorii a mânăstirei Sinaia.

²⁾ Documentul No. 18 al Mânăstirei Sinaia. Citat de arhimandritul Ghenadie Enăceanu în cartea sa „Sinaia.“

ceau pe valea Prahovei. Așă istoria ne povestește că la începutul veacului al XVII-lea (1611) o armată românească a umblat pe drumul Brașovului în următoarele împrejurări: în anul 1611 Brașovul este amenințat de principele Transilvaniei Bathory, și, după cum scrie istoricul Teutsch ¹⁾: «Fiind în cea mai „grozavă strâmtoare, Brașovul trimite soli, „peste munți, la Radu Șerban, care tocmai „se pregăteă de război împotriva lui Bathory, „și-l rugară să le vină în ajutor. Radul-Șerban, „următor chemărei, plecă cu 10.000 de oameni, printre cari 1.300 călăreți poloni, și, pe „drumuri dosnice, trecu în taină, peste Carpați; „în Brașov știau de apropierea lui numai vre-o „doi trei consilieri comunali. In dimineața zilei „de 9 Iulie veni la Bathory un fugar; avangarda principelui transilvan fusese tăiată de „armata lui Radu-Șerban la pasul Temeș...“.

În secolul acesta al XVII-lea tranacțiile comerciale cu Brașovul se înmulțesc într'atât, încât, din simplu sat, Câmpina devine târgușor și *scală de negustori*, iar pentru dusuș și adusul mărfurilor în și din Brașov se în-

¹⁾ *Teutsch*: „Geschichte der Siebenbürgen Sachsen“.

trebuiețază peste 5.000 de cai. Ba, ce e ma mult, chiar solii ungurești venind din Transilvania ori solii sau *olăcarii* (curierii) trimiși de Domnii români peste Carpați, părăsesc drumul Târgoviștei și trecătoarea dela Rucăr și dau pe la Câmpina.

Acești soli „fac val“, adică supără satele din preajma Câmpinei, precum Secăria, Teșila, Comarnicul, Breaza, Bănești și altele, luându-le cai „de olac“ (de poștă), mâncându-le bucatele, ba încă silindu-le să poarte *podvezi* (transporturi cu căruțe). Aceste sate vin, în anul 1674, cu „mare jalbă“ la Duca-Vodă, plângându-se de astfel de silnicii. Domnul dă, în acelaș an, un chrisov, prin care poruncește să nu li se mai facă „de către nimenilea val sau bântuială“ iar solilor și olăcarilor să le fie, cași mai înainte vreme, și viitoarea și ducătoarea pre la Târgoviștea și trecătoarea pe la Rucăr, căci „*drumul Câmpinei iaste numai potecă de negustori*¹⁾).

Dar iată, spre sfârșitul secolului al XVII-lea, o întâmplare neașteptată: clădirea schitului,

¹⁾ Textul acestui chrisov este dat în întregime în cartea d-lui D. Z. Furnică: „Din Istoria comerțului la Români“.

Sinaia de către Spătarul Mihai Cantacuzino, între anii 1690 — 1695 ¹⁾).

Nespusă trebuie să fi fost evlavia celor care au fost părtași la zidirea acestei mănăstiri într'un loc sălbatec, atât de departe de centre locuite. Mare parte din materiale a trebuit să fie adusă dela vale: așa cărămida, făcută la Breaza, fu adusă cu carele până la Posada, și și apoi așezată în coșuri pe cai; de asemenea grinzile de ștejar, lucrate în pădurile Filipeștilor, au fost transportate, în care, iarăși la Posada, iar de aci legate de tânjale și trase de șiruri multe de boi. Ce greutatea de nedescris vor fi întâmpinat cărăușii în locurile primejdioase ale Orățiilor!...

¹⁾ Istoria fondării acestui sfânt locaș este țesută cu legende, din care una foarte frumoasă, dată de călugărul Doroftei Bertescu, care, venit în Mănăstirea Sinaia, în anul 1826, a avut foarte buna idee de a așterne pe hârtie, dimpreună cu cele văzute de el însuși, în cursul a șesezeci și cinci de ani de viațuire în această mănăstire, cele povestite de călugării bătrâni, înaintașii lui. Aceste amintiri au fost publicate, în întregime, de eminentul director de serviciu în Eforia Spitalelor Civile, D-l Al. G. Găleşescu, în valoaroasa sa carte «Sinaia», (1895) în care cititorul află istoricul, complet și bine documentat, al Mănăstirii Sinaia. În această privință se mai pot consulta lucrările arhimandriților Ghenadie Enăceanu și Nifon.

Țîmp de cinci ani, cît dăinui construcția mănăstirei Sinaia, circulația pe drumul Brașovului trebuie să fi fost mult mai vie, cu durerile și întorsurile celor cari lucrau la această clădire.

În ziua de 15 August 1695 biserica fu târnoșită și luă parte la serbare; *cu toate greutatețile drumului*, mulțime de credincioși din toate părțile, și din Valea Prahovei și din Ploiești și chiar din Brașov. Ba, pare-se, că veni chiar Domnitorul Constantin Brîncoveanu. Ne închipuim cît de pitoresc trebuie să fi fost alaiul lui Vodă pe șerpuiturile drumului, între Comarnic și Sinaia, alai din care făceau parte și Mitropolitul cu mulți clerici și boieri din toate treptele, urmați de un număr nesfârșit de poporeni...

PERIOADA A II-A INTERMEDIARĂ

POTECA SE PREFACE ÎN DRUM DE CĂRUȚE

(1700—1845)

Pioasa faptă a spătarului Mihai Cantacuzino a avut o hotărîtoare înrăurire asupra deschiderii văii Prahovei și prefacerii potecei din această vale în drum din ce în ce mai practicabil. În vremuri de liniște s'au aflat în mănăstire până la optzeci călugări, plus șesezeci scutelnici, dați mănăstirei de domnii români drept păzitori, și încă argați, etc. Urmașii acestor «pușcași» au populat, în cursul anilor, locurile din preajma mănăstirei (satul Izvor), apoi s'au răspândit mai spre Nord, de au alcătuit satele Poiana Țapului, Bușteni, Intre—Prahove (Azuga) și Predeal. Toată această populație trebuie să fie pusă în legătură lesnicioasă cu valea de jos a Prahovei. Mănăstirea însăși „pentru a se aproviziona cu toate câte îi trebuie, pe care și le procură din „vale și le strângea la metohul Slobozia-Vrăjitoare (lângă Câmpina), avea nevoie de co-

„municație cu carul, căci pe cai ce putea
„aduce? Puțin lucru pentru optzeci de călugări
„și peste șesezeci de argați, o sută patruzeci
„de guri, cari mâncau din spinarea sa; la Si-
„naia nu puteau măcina nici mălaiul de care
„aveau nevoie, și despre grâu nici nu erà de
„pomeneală, prin împrejurimi, altă moară a-
„fară de cea făcută de călugări pe apa Pe-
„leșului nu erà și aceea abia aveà două roate
„mici, roate de făcău, de râjniță; ea, dar, aveà
„nevoie de drum de căruță sau car, orcât
„de rudimentar, și și-l făcù, încetul cu în-
„cetul, până ce, într'adevăr, putù a intro-
„duce carul dela Posada până în bătătura
„Mănăstirei.

„Cei patruzeci de pușcași și cei douăzeci
„de scutelnici se puseră, cu aprindere, pe
„muncă, săpară sau umplură unde fu nevoie
„de săpat sau umplut, durară garduri de apă-
„rare, pe unde malul amenință cu căderea,
„aruncară poduri de bârne de brad lungi și
„înalte peste torentele lăturalnice, abătură apa
„pe ici pe colea, pe unde nu se putea trece
„decât prin matca sa“.

Arhimandritul Nifon, din cartea căruia („Si-
naia“) am scos rândurile de mai sus, adaogă

că „în mai puțin de cincizeci de ani dela „clădirea mănăstirei, Prahova avu un drum, „pe care putură să treacă atât oștile turcești, „și rusești, cu tunuri cu tot, cât și cele austriace, care nu prea erau deprinse cu pri- „mejdiile mari“.

Afirmațiunea aceasta este numai în parte conformă realității; scutelnicii mănăstirei au făcut, ce e dreptul, un bun început de drum de căruță pe valea de sus a Prahovei; dar numai un început, care, de n'ar fi fost, în deosebite împrejurări și de diferite autorități mereu reparat, îmbunătățit, s'ar fi dărăpănat repede, căci ce se dărăpână mai repede ca un drum de munte, mai cu seamă un drum croit în chip primitiv, cu mijloace și cunoștinți puține, iar nu după regulile artei inginerești.

Cei cari, în secolul al XVIII-lea în deosebi, au contribuit la prefacerea căărei Prahova în drum pentru care și trăsuri au fost Austriacii. Așă, în ajunul răsboiul turco-austriac din 1736—1739, Austria a trimes salahori „printre munți „să facă drum, pentru trecerea oștirilor în

„Țara-Românească, pe apa Temeșu și pe apa Prahovei, până în satul Comarnicu“.)

Fiind săvârșit acest drum, ducele de Lorena, comandantul armatelor austriace, trimese un corp de armată din Brașov peste Temeș-Predeal, cu ordinul de a ocupa Bucureștii; în urmă au fost lupte între Austriaci și Turci în valea de sus a Prahovei, la Mănăstirea Sinaia și până la graniță, la Predeal.

Negreșit că chirigiii „Prahoveni“ s'au folosit, cu multă mulțumire, de acest drum al Prahovei lărgit, înzestrat cu oarecari podețe, într'un cuvânt simțitor îmbunătățit. Marfă de tot felul, în cantități destul de mari, se transportă pe acest drum. În această privință, prea interesantă este o listă de mărfurile aduse la Brașov de un negustor român, dela Sliven sub Balcani, prin anul 1769: ²⁾).

„Cu mila D-lui Hristos și cu ajutorul Maichii „Precistii, marfă ce am adus dela Sliven, cum „arată mai jos:

¹⁾ «Tradiție de Știință» a protosinghelului Doroftei Berdescu, precum și Rapoartele găsite în arhiva militară din Sibiu. De asemenea I. G. Babeș: «Din Plaiul Peleşului».

²⁾ *N. Iorga*: «Brașovul și Români».

„2523 oca unt-de-lemn, 75 oca săpun,
„780 oca stafide, 670 chile urez, 1288 oca
„zamă de lămâe, 1666 oca piatră acră, 54
„oca pucioasă, 58 oca năut, 12.500 lulele
albe . . .

„Cheltuiala până în Timiș . . . (lipsește) ¹⁾.

Foarte variate articole, din care unele se transportau desigur acuma în căruțe; de amintiri, un hrisov din 1775 dat de Alexandru Ipsilante adeverește că în secolul al XVIII-lea, cel puțin în a doua sa jumătate, transporturile de mărfuri între Câmpina și Brașov nu se mai făceau numai cu cai, ci și cu care. În acest hrisov, Ipsilante, după ce acordă negustorilor brașoveni „ce se hrănesc cu ne-

¹⁾ Constantin Brâncoveanu scrie, în 1705, jupânului Andreăș Reiter, marele județ (primar) al cetății Brașovul, cu privire la niște postav ce a comandat unor postăvării Brașovene. Arată că a *trimes cai* să-l ridice; dar județul Brașovului să pohtească pe comandantul cetății să dea câțiva „Neamți“ ajutor „să vie cu postavul până la hotarul țarei, adică până la Predeal, ca să n'aibă postavul vre-o zăticneală . . . să'l aducă fără de primejdie până la hotar că acolo am trimes slujitori de-ai noștrii“ . . . Și domnitorul insistă asupra cererii să se trimită câți-va *Neamți* ajutor, până va trece postavul „locurile ce sunt cu grije“, De bună seamă că Brâncoveanu se teme de niscaiva hoți și se gândește și la primejdioasa cărare a Prahovei.

(Hrisovul dat în „Brașovul și Români“ de d.N. Iorga).

goș aici în țară“ o mulțime de scutiri de dajdii adaogă: „pentru cărăușii dela Câmpina, dela „Comarnic, înștiințându-ne Domnia mea, din „jalba acestor negustori, (adică a negustorilor „brașoveni) cum că nu îngăduesc pe cărăușii „prahoveni să vie cu marfă până aici, ci o „încarcă ei în carele lor, de o aduc aici, și „totdeauna au avut pagubă, decâte ori s'au „schimbat cărăușii, neștiind pe cine să apuce „să plătească paguba, pe Prahoveni, sau pe „Câmpineni au pe Comărniceni și făcură rugăciune ca să nu fie volnici Câmpinenii nici „Comărnicenii a sili pe numiții negustori ai „companiei să le aducă ei marfa aici, ci cu „cărăuși prahoveni, *cari își scot marfa din „Brașov*, cu aceiași să vie până aici; drept „aceea, Domnia mea dăm tare poruncă că „*cărăușii prahoveni să aibă volnicie să încarce marfa din Brașov*, și, după ce vor „încarcă, să nu fie volnici a merge pela casele lor cu *carele*, ci din locul ce vor încarcă să și pornească drept pe drum, încotro „vor vreă a merge negustorii . . . “

Iată bine stabilit că chirigiii prahoveni din Transilvania încărcau în anul 1775, în carele lor, marfa din Brașov chiar; și fiindcă această

meserie erà de bună seamă bine plătită, cărașii din Cămpina și din Comarnic au hotărât să înlocuească și pe transportatorii Prahoveni, mai cu seamă că *poteca Prahovei devenise drum de care*. Dar Ipsilante nu dă ascultare acestora din urmă ci consfințește, prin hrisovul citat, vechile drepturi ale cărașilor Prahoveni.

Tocmai din pricina circulației din ce în ce mai dese a acestor Prahoveni, drumul dintre Predeal și Posada începe a fi presărat de cărciumi sau *ospătării*, cum se zicea pe atunci, iar valea Prahovei, cu localitățile ei, este menționată chiar în cărțile străinilor, cari au scris asupra Valahiei. Așa, în cartea D-lui de B¹⁾. . . : „Mémoires historiques et géographiques sur la Valachie,“ publicată în anul 1778, este dată o listă, în care sunt înșirate și localitățile din valea de sus a Prahovei, după cum urmează:

Kirtschme. Sat în vecinătatea carantinei, la granița Transilvaniei, acolo unde râul *Proiza* intră în județul *Prachova*.

Kirtschme. Sat vecin cu cel d'întăiu. Aci râul *Proiza* se varsă în râul *Prawowa*.

¹⁾ Monsieur de B.... (Generalul de Baucr).

Mont Sinai. Sat cu o mănăstire de piatră, așezat pe *Prawowa*. Ținutul său e cunoscut sub numele *Plonul* (??).

Kirtschme. Șase localități cu acelaș nume, dealungul aceluiaș râu, pe drumul mare al Transilvaniei. Numele și originile lor sunt datorite ospătăriilor lor pentru călători.

Mont Lespes. Sat mare cu o mănăstire așezată la confluența lui *Mestachu* (??) cu *Prawowa*.

Turma (?). Sat cu două mori, vecin cu precedentul.

Komarnick. Sat peste drum de *Turma*, pe malul cellalt al *Prawowei*, cu o biserică de lemn și mai mulți munți înalți.

Kapbriasa. Sat la confluența râurilor *Bresi* și *Prawowa*. Acì se află o biserică și mulți munți înalți.

Mont Pajana. Teren cu o mănăstire și capelă de piatră, câțiva munți mari și o câmpie.

Kimpina. Orașel în fața lui *Mont Pajana*, de cealaltă parte a râului, cu o biserică de piatră, o câmpie și un târg.

.
Vasăzică *Monsieur de B....* ne învață că dealungul drumului mare al Transilvaniei se

află opt sate, toate purtând acelaș nume de *Kirtschme*. Este vorba în realitate de cârciumile sau ospătăriile înșirate pe drumul Brașovului, unde poposeau călătorii de tot felul și chirigiii Prahoveni.

Istoricul *Sulzer*, în lucrarea sa: „Geschichte der Transalpinischen Daciens“, publicată trei ani mai târziu, își bate joc de fanteziile geografice ale generalului de Bauer, și arată că ceeace aceasta din urmă numește villages (sate) sunt simple cârciumi, cari toate, până la cea din *Iswoara* (Izvor) și *Slon de piatra* sunt cunoscute sub numele stăpânilor lor, cum de pildă la Mihai, la Drăguș, la Enache.

Cât de binefăcătoare vor fi fost aceste adăposturi pentru călători, cu deosebire pe vremuri rele, își poate închipui orișicine. Și această reflecție ne îndeamnă a aminti, tocmai aci, fuga din București, în acest an 1781, a fiilor lui Vodă Ipsilante și trecerea lor în Transilvania. Enache Văcărescu în a sa „Istorie a Preaputernicilor împărați othomani“ povestește isprava beizadelelor fanariote: „Nu știu din ce pricină s'au întâmplat ca luminații fii ai „ăcestui bun ocârmuitor, amândoi, la Dechembrie 1781, să fugă... și să treacă în „Ardeal“.

Văcărescu, știind *libovul* (amorul) părintesc al Domnului, nu-și explică nceastă nesocotită faptă a coconilor lui Ipsilante altfel decât că „siliți fiind de râvna vederei și de căldura vrâstei”. „Un coup de tête, pour voir du pays“, cum ar zice Francezul.

Enăchiță urmează astfel: „s’au făcut ne-„văzuți într’o noapte din palaturile domnești „și cea mai mare mirare a fost, cum a putut „trece în a doua noapte călări, cu două slugi, „oameni de fel brașoveni, *potecile plaiului „Prahovei, carele cu greu le putea trece și „ziua cei ce călătoresc în toată vremea pe „dânsele, și mai ales la o vreme ca aceasta....“.*

În tojula iernei, în 24 Decembrie, doi copii (beizadelele erau în vrâstă, unul de 18 ani, celalt de 16 ani!) însoțiți de doi flăcăi (de 20 și 22 ani) au umblat călare, *noaptea*, pe poteca prăpăstioasă dintre Posada și Sinaia! Vitejie? Inconștiență? Nu știm. Dar ce nu poate face tinerețea mânată de o idee! Destul că au ajuns teferi la vama Temeșului și de aci la Brașov. Două zile în urmă au plecat din București, în urmărirea fugiților, boerul Enache Văcărescu, cu mitropolitul Grigore, episcopul Râmnicului și banul Dumitrache Ghica

„cari, deslușește Văcărescu, erau trimiși dimpreună cu mine până în „lazaretu Timișului, „pentru a îndemna pe mai sus arătații luminații „coconi să se întoarcă înapoi...”

Povestitorul nu descrie drumul străbătut pe Valea Prahovei până la Temeș; de bună seamă că se va fi făcut cu toate înlesnirile de care se puteau bucura niște *soli domnești*.

Șease ani mai târziu, în 1787, izbucnind un război austro-ruso-turc, niște corpuri de armată austriacă intră în Țara-Românească prin pasul Predeal, umblă pe drumul Brașovului și ocupă schitul Predeal și Mănăstirea Sinaia. Dar Mavrogheni, Domnul Munteniei, fiind de partea Turciei, sosește cu armata ce organizase, asediază mănăstirea Sinaia, pe care, ca să se laude față cu Turcii, o numește *calesi*, adică fortificație; Austriacii se retrag spre Predeal, Turcii urmăresc pe Austriaci și în trecerea lor dau foc hanului „La slonul de piatră” dela poalele muntelui Zamura (Bușteni). Lupta se încinge din nou la Predeal, Austriacii trec îndărăt. Și aci o pustiire: schitul Predeal prefăcut în cenușe până în te-

melie ¹⁾. Până într'un sfârșit, însă, tot Austriacii ocupă Țara Românească.

„Un câștig real are țara, sub regimul austriac (din 1790), din grija mai mare pusă pentru a face practicabile drumurile mari și de a se construi poduri pe apele de pe căile mari. Negreșit aceste lucrări se făceau tot prin rechiziții împilătoare, dar cel puțin tot se înai folosi și țara de acele rechiziții.“²⁾

Principala cale îngrijită, între Muntenia și Ardeal, fu atunci aceea dintre Ploești-Câmpina-Temeș.

În ceea ce privește acest drum, Divanul dă poruncă,, către ispravnicii ot sud Prahova, după cererea D-lui Eperieș, comisareșul țarei pentru dregerea drumului dela Sinaia, că are înștiințare dela comisareșul ungar a i se da pe toată ziua 150 lucrători și să-i rânduiască două sate sau mai multe din plai.....“ (1790, Mai 6).

Se vede că nu prea s'a dat urmare a cestui ordin, căci Divanul repetă porunca în 17 Septembrie acelaș an: „Divanul a luat în-

¹⁾ Pomelnicul statornic al schitului Predeal (I. G. Babeș: «din Plaiul Peleşului»).

²⁾ V. A. Urechia: „Istoria Românilor“. Tomul III.

științare dela Ecselenția sa comandantul Sibiului, prin Măria Sa Inaltul Prințip, pentru drumul ce urmează dela Câmpina în sus spre Timiș, până la valea Ursului, cumcă, după poruncile ce li s'au dat, niciun dres n'au făcut; se dă dar de iznoavă poruncă a pune tot felul de silință, ca, cu un ceas mai înainte, să facă tot dresul cel cuviincios la aceste trebuincioase locuri, fiindcă acum este să treacă oștirea și alte transporturi pe acele drumuri și la fieșcare trecere a oștirilor să orânduiască câte-un boernaș, din conac în conac, pentru a întoarce carele înapoi, iar altele care să se afle înainte de schimbat“.

Divanul se mai îngrijește și de înființarea de cârciumi de adăpost și de așezare de *traktiruri* ¹⁾ pe acest drum.

Încă din iarna anului 1790, Divanul dă de știre, prin ispravnicii Județului Prahova, tuturor stăpânilor de moșii din *drumul Timișului*, să facă cârciumi, unde călătorii și oamenii împărătești, care circulă pe acest drum, cu proviziuni pentru oștiri și alte trebuinți, să găsească adăposturi pentru ei și vitele lor.

¹⁾ Adică de case de adăpost, cârciumi.

Dar stăpânii moșiilor n'au dat urmare poruncii și „au pățimit rău atât călătorii ce veneau din lăuntru și căraușii ce aduceau proviant (proviziuni) de lipsa celor trebuincioase și de iuțimea vremii de iarnă, neavând case de adăpostire, încât unora li s'a întâmplat și moarte din viforul ce a dat întâi...” Așa fiind, guvernul îngăduie unui Ion Manole, marchitan, să se așeze și să facă cârciume ¹⁾..... cu cheltuiala din camara crăiască, unde a pus de toate cele trebuincioase, pentru odihna și îndestularea călătorilor.

Dar iată că pentru cârciuma din valea Ursului se scoală proprietarul moșiei, medelnice-rul Grigore Hrisoscoleu, reclamând că s'a construit pe pământul său.

Atunci Divanul îi propune două soluții:

Să ia asupra-și cârciuma, plătind cheltuiala construcției și despăgubind pe Manole pentru toată „Natura“ ce va fi strânsă la cârciumă (vin, rachiu, bucate, fân și altele), luând îndatorirea de a fi silitor a aveà toate cele trebuincioase pe iarna viitoare și, ca să nu se facă

¹⁾ Acest Ion Manole, în 1819, a ajutat la zidirea de piatră a bisericii schitului Predeal.

vre-un cusur, să pue amanet 2.000 taleri; sau să rămâe cârciuma asupra lui Manole, numai cât va fi vremea răzmeriței. (1790, Iulie 13).

În aceeaș ordine de idei, în 18 Noembrie, acelaș an 1790, Divanul „Prințipatului Țării Românești“ dă o poruncă către egumenul mănăstirei Sinaia, lămurindu-l că este trebuință negreșit, pentru ostașii împărătești și oamenii călători în slujba împărătească, să se orânduiască la mănăstirea Sinaia „un trahtir, care să aibă atâta iscusire și avere, ca să poată găzdui ofițeri și alți oameni de cinste“.

Divanul întrebă pe egumen dacă vrea să ia asupra-și a face acest trahtir și-l *protimi-sește la acest alișveriș*.

Foarte repede răspunde egumenul, așa încât, în 22 Noembrie, Divanul îi scrie că i-a cetit răspunsul, cum că pentru trebuința călătorilor el a făcut două cârciumi, una din sus și alta din jos de mănăstire; „care aceste cârciumi, deslușește Divanul, pot fi pentru a conăci cei proști, iar când se va întâmpla a trece alte *persoane și obraze cinstite*, trebuie să-i primești înlăuntrul mănăstirei.“.

Pe drumul Brașovului se instalase și un serviciu de poștă, după cum se vedește din

următorul interesant raport al Divanului, dela începutul anului 1790, către Entenberg:

„Epistatul poștelor au raportuit la Divan cumcă poșta ce erà așezată în vama Timișului s'au ridicat cu porunca Ecselenței sale ghegeneral comandir al Sibiului, și-au rămas poștașii țării ce sunt la *Predeal* a purtă poșta până în cetatea Brașovului: căroră fiindu-le peste puțință a purtă atâta greutate, urmează a se strică și această poștă a țării, din *Predeal*; ci fiindcă pe acest drum nu se lucrează numai corespondențiile de cărți, care se poartă de lipcani și călărași călări, ci și alte trebuințe de *căruțe cu cai*, unde acolo, pe Prahova, sate nu sunt împrejur altele, unde să găsească căruțe și cai fără numai acest sat Comarnic ce este îndatorit a purtă poșta numai până în valea Timișului, iar cei din Timiș au și căruțe și cai; să binevoiască Înălțimea Ta a scrie către Ecselenția sa Ghegeneralul, a porunci să se așeze poșta la loc, ca să nu se facă dintr'aceasta vre-o zăticnire la corespondențiile acestui drum“. ¹⁾

¹⁾ V. A. Urechia „Istoria Românilor“, 13 volume.

Iată-ne acum în pragul secolului al XIX-lea.

Secolul al XIX-lea începe în Țara Românească în triste condițiuni: teroarea răspândită la sfârșitul secolului al XVIII-lea de fioroșii rebeli turci, faimoșii Pasvangii, ajunge la culme în anul 1802, când în București se află că acești bandiți au intrat în Oltenia și că se îndreaptă spre Capitală. Domnitorul Mihai Șuțu înspăimântat se hotărăște să fugă și sfătuiește pe boieri să fugă și ei, care încotro...

Aceasta fu semnalul unei pribegii monstre, care ne interesează în deosebi, de oarece acest exod s'a petrecut pe drumul Brașovului. Istoricul *Dionisie Fotino* a fost părtaș al acestei pribegii, pe care o povestește în chip pitoresc. Dăm aci rândurile cu privință la această întâmplare, după traducerea lui G. Sion:

„Pe la 15 Mai s'au ridicat boerii și locuitorii din București cu familiile lor, în număr peste 70.000 (!) suflete. Toți își închideau casele și eșeau din ele plângând și dându-le adio cel de pe urmă; își încărcau carele cum puteau și ceea ce nu puteau lua lăsau în părăsire... Până în 2 zile a rămas mai tot orașul pustiu de lume... Eră un lucru înfricoșat de văzut această emigrațiune nemaipomenită.

„de popor, care fugea ca niște turme de oi
„de teama lupilor, ca să scape de sfâșierea
„dinților și de moartea neapărată ce-i așteptă.
„Drumul, în întindere de 20 de ore, eră pre-
„sărat de această mulțime de oameni, care
„semănă cu o oștire pusă în sfărâmare. Aci
„se vedeă carete și butci, înconjurate de ar-
„năuți și de servitori, cari păreau că merg
„la plimbare; aci câte trei rânduri de care
„încărcate cu lucruri, femei și copii; aci oa-
„meni, din toate clasele, călări, aci alții pe
„jos, purtând pe umeri sarcina lucrurilor lor.

„Ajungând toată mulțimea la Câmpina, s'au
„adunat boierii emigranți, ca să se consulte,
„de trebuie să meargă înainte sau să mai
„aștepte, până ce vor află ce s'a petrecut la
„București. Părerea cea de pe urmă s'a con-
„siderat minunată. Dar unde să găsească atâtea
„case țărănești, care să dea adăpost la atâta
„popor ?

„Pentru asemenea nevoie tăbări tot poporul
„pe șesurile Câmpinei și cât n'a încăput s'a
„întins spre Comarnic, Poiana și Breaza. Unii
„măneau în care, alții sub care, alții sub cor-
„turi improvizate din pânzături de casă. Unii
„dormeau, alții mâncau și se veseleau, iar

„alții, mai întristați, își înghițeau necazul în
„suspine, fără să poată dormi. A doua zi însă,
„iată că vine o știre, cum că Pasvangii s'au des-
„părțit în trei corpuri, că unul din acestea a
„apucat spre munți, altul spre București, iar
„altul vine spre Cămpina, ca să oprească tre-
„cerea băjenarilor peste munți, în Ardeal.

„Această știre, deși neadevărată, a aruncat
„spaima cea mai grozavă în oameni și cu toții
„s'au sculat, ca să apuce drumul Brașovului.
„*Drumul acesta însă este unul singur,*
„*strâmt, stâncos, neregulat, prăpăstios, și*
„*pe unele locuri înspăimântător și periculos.*
„*Pe asemenea cale mergând poporul, deo-*
„*dată se închise drumul:* sfărâmându-se câte-va
„carete și trăsuri încărcate, se grămădiră tră-
„surile cele din urmă una după alta, și astfel,
„neputând da nimeni nici pe alături, nici
„înainte, nici îndărăt, se făcù o înspăimântare
„generală, ca și când i-ar fi gonit dușmanul
„cu sabia și cu tunul. Răsetele unora și bo-
„cetele altora, țipetele oamenilor și mugetul
„puhoaelor alcătuiau niște ecouri fioroase; căci,
„într'adevăr, *locul erà atât de periculos, încât*
„*un pas greșit al unui animal ar fi pră-*

*„pădit o trăsură, un pas greșit al unui om
„l'ar fi costat viața.*

„In asemenea împrejurare erà de neapărată
„trebuință să se fi întâmplat și Democrit, ca
„să rãdã pânã sã pleșneascã și Eraclit, ca
„sã plângã pânã sã-i iasã ochii.

„Dupã multã nevoie și bătãe de cap, în
„sfârșit, caravana a trecut strâmtoarea și a
„ajuns la mânăstirea Sinaia, unde a petrecut
„noaptea. A doua zi dimineață veni iar o
„știre mincinoasã, cã Domnul cu Mitropolitul
„și cu boierii, cari rămãseserã în București,
„fuseserã tăiați de cãtre Turci. Cine ar puteã
„descrie țipetele și plânsetele cucoanelor? Cu-
„vinte de mângâiere nu se puteau gãsi. Poa-
„lele munților, unde se aflã mânăstirea Sinaia,
„se făcuse valea plângerilor. Dar nu trecù
„mult și sosi un curier, într'adins trimis dela
„București, cu scrisori încredințatoare despre
„sãnãtatea tuturor. Atunci întristarea s'a pre-
„fãcut în veselie și caravana, fãrã întârziere,
„și-a luat drumul și a ajuns la Brașov...“

Prea erà interesant și pitoresc pasajul a-
cesta, ca sã mã rabde inima sã nu-l transcriu
acì pedeantregul. Am subliniat rândurile privi-
toare la drumul nostru. Nu-i lipsesc istoricului

Fotino adjectivele pentru a-l caracteriza: *unul singur, strâmt, stâncos, neregulat, prăpăstios, înspăimântător, periculos!* Mult trebuie să fi suferit pe un așa de prost și primejdios drum și încă grozav în locul unde deodată s'a oprit convoiul și care n'a putut fi altul decât *Orăștiile*, punctul cel mai greu de trecut între Comarnic și Sinaia, rămas de pomină până astăzi. . . .

Ce groază de Turci trebuie să-i fi împins pe bieții băjenari, din anul 1802, de s'au expus cu trăsuri încărcate, cu femei, copii și calabalăcurii, prin hârtoapele și genunile care ființează încă și astăzi între aceste două localități, dar astăzi se trec pe poduri solide, pe o șosea bătută ca în palmă, cu parapete ocrotitoare de spre prăpăstii. . . .

Stăpânirea ea însăși nu se încumeta să transporte pe călători cu căruța de poștă, prin aceste locuri; constatăm aceasta dintr'o poruncă ce Divanul dă, în anul 1807, vătafului (adică subprefectului) plaiului Prahova ¹⁾.

Divanul a aflat că „cei ce neconțin trec înlăuntru prin acest plai, curieri, ofițiri, catane

¹⁾ V. A Urechia: „Istoria Românilor“. Tomul XI.

și oameni boierești nu se supun a arătă la vătășie pașaporturile de slobozenie ce au de a intră înlăuntru, ci încă cu silnicie și bătăi iau cai de olac, atât de prin satele plaiului cât și ver dela ce călător sau sărac întâmpină pe drum. . . .“

Divanul poruncește vătafului plaiului Prahova să fie strașnic, să nu îngăduie astfel de silnicii „ca să nu se supere săracii locuitori.“

„Iar câți vor aveà astfel de porunci (adică pe a lua cai de rechiiziție), fiindcă *de la Cămpina în sus menzil nu mai este*, ci urmează a merge cu cai de sate, acelora să li să deie cai, dar însă cu plată de chirie. . . .“

Iată dar stabilit că la începutul secolului al XIX-lea nu era organizat *menzil* pe drumul Brașovului, decât până la Cămpina, cu alte cuvinte serviciu de poștă regulat, care să servească și călătorilor, nu fiindă dela Cămpina în sus.

Lipsa aceasta n'a împedicat ca circulațiunea pe drumul Brașovului să devină din ce în ce mai deasă; mocani și ciobani, cărauși Prahoveni, negustori însoțitori ai acestora, fugari de tot soiul, pribegi și băjenari, hoți și haiduci, călugări și scutelnici pușcași ai

mănăstirei Sinaia, catane și *ofițiri*, țigani rudari și cărbunari, țărani clăcași și meșteșugari, curieri, slujitori vătășești, plăieși și potecași, bătătoriră acest drum, pe întrecutele, în prima jumătate a secolului al XIX-lea; dar nu numai cei din prostime umblau prin valea de sus a Prahovei, ci și *obraz*e *cinstite*: „Răsboaele „ruso-turce, -răscoalele, aruncând pe boierii „frunțași și pe o parte din boerimea mă- „runtă peste graniță, leagă viața noastră în- „tr'un chip mai strâns de viața Brașovului „și Sibiuluinu trebuie să uităm că dela „1821 la 1834 o parte din aristocrația mun- „teană a stat la Brașov și în satele din ve- „cinătate, că a fost un moment când trei „Mitropoliți ai Ungro-Vlahiei se găseau în „acest oraș și că doi dintre ei au și murit „aci“¹⁾.

Dar iată memorabilul an 1821.

Mulți Bucuresteni, inspăimântați de cruzimile și jafurile bașibuzucilor, se hotărîră să fugă din capitală și apucară „calea amară a prîbegiei“.

„Toți se îndreptară spre Brașov, pe drumul

¹⁾ N. Iorga: „Socotelile Brașovului.“ De notat fuga, în 1818, a lui Vodă-Caragca la Brașov, pe drumul Prahovei.

„Prahovei, care, de când se clădise mănăstirea
„Sinaia, prin îngrijirea, stăruința și adesea
„chiar cheltuielile stăriților de pe vremuri,
„se îndreptase și se îmbunătățise, într'un
„câtva, încât putuse să devie bun și pentru
„care și căruțe mai ușurele.

„A treia zi, pe sub seară, peste o mie de
„băjenari ajunse la mănăstirea Sinaia, unde
„găsiră adăpost și îndestulare, și-a patra zi
„numai vre-o patru sute din ei avură mijloace
„și putură să meargă mai înainte, iar restul
„rămase acolo și se adăpostiră cum putură.....¹⁾

Dar nu numai acești fugari bucureșteni, ci și
eteriștii și pandurii au umblat pe drumul Brașo-
vului. Copiem aci rândurile scrise, în această
privință, de d-l I. G. Babeș în neprețuita sa
carte „Din plaiul Peleşului“ :

„Pe vremea lui Ipsilante, valea Prahovei și
„munții din prejur au fost martori la o mul-
„țime de scene proprii nu atât războiului, cât
„mai mult brigandagiului.

„După fuga lui Ipsilante, în urma bătăliei
„dela Drăgășani, cete mari de eteriști, ame-
„stecați cu câțiva dintre pandurii lui Tudor,

¹⁾ Arhimandritul Nifon: „Mănăstirea Sinaia“.

„urmăriți de aproape de Turcii Sericoglului
„și de arnăuții lui Bimbașa-Sava, se înfundară
„pe valea Prahovei.

„La sosirea Turcilor și a lui Sava la Sinaia,
„eteriștii, căutând să scape cu fuga, se divizară
„în două părți. Cei mai mulți luară drumul
„Predealului. Acolo, înțelegând că Temeșul
„este ocupat de o armată austriacă și că prin
„urmărire nu vor putea trece în Transilvania,
„se retraseră în întăriturile dela „Cetățuia“¹⁾
„dar fură bătuți de Turci și risipiți în toate
„părțile, iar ceilalți trecură dela Sinaia, peste
„munți, la Bran și în satele din țara Bârsei.

„În urma victoriei dela Predeal (pe la finele
„lui Iulie), Bimbașa-Sava, fiind chemat de Che-
„haja-Bey, pleacă la București, însoțit de Ghen-
„cea și alții; iar Frangula, unul din căpitani
„săi voind a profita de ocazie și a se îm-
„bogăți prin jafuri, rămase la Predeal. Ase-
„menea o sumă de Turci dezertori, Sârbi, Bul-
„gari, Greci și alți eteriști se ascunseră prin
„munți, de unde ieșeau la răspântii, care cum
„puteau, jefuind pe boierii pribegi, care înce-
„puseră a se înapoiă în țară, unii chemați să

¹⁾ Dealul din stânga, deasupra frontăriei, la Predeal.

„ia parte la afacerile publice, alți siliți să pără-
„sească Brașovul, spre a nu fi înrolați în ar-
„mata austriacă.

„Pe la începutul anului 1822 *drumul Pra-*
„*hovei nu mai era sigur de loc*, băjenarii nu
„mai cutezau să intre în țară. Atunci coman-
„dantul trupelor turcești, Chehaia-Bei, trimise
„mai mulți Cârc-Serdari cu armată pentru
„paza drumurilor. Ei întreprinseră o goană
„energică contra jefuitorilor, și cei cari au
„putut scăpa cu viață au fugit în Transilva-
„nia; încă și astăzi întâlnim la descendenții aces-
„tora, rămași acolo, porecla de „Arvatu“.

„In toată întinderea acestei comune (Pre-
„deal), dar mai cu deosebire la Cetățuie, în
„Intre-Prahove și la Geanone, s'au găsit și în
„zilele noastre arme turcești, iatagane, săbii,
„potcoave de cai turcești și altele“.

Acești jefuitori arvați au fost trecători; hoți
au fost însă, prin valea de sus a Prahovei,
din cele mai îndepărtate vremuri. Acești tâl-
hari erau în mare parte Săcui și Unguri din
Transilvania, oploșiți prin satele din preajma
graniței și cari găseau destule vizuini prin
stâncile Bucegilor și culcușuri prin codrii deși
ai cheilor Prahovei, de unde să năvălească

asupra călătorilor de pe drumul Brașovului.

Din trei locuri mai cu seamă se aruncau hoții asupra drumeților: la *Malul-Ursului* (între Predeal și Azuga), la *Geanone*, (unde este acum tunelul C. F. R. la ieșirea din Bușteni, loc foarte strâmt între muntele Clăbucetul Baiului și râul Prahova; deasupra tunelului se află o poiană rămasă încă și astăzi cu numele de *Poiana Hoșilor*) și la *Orății* (Între Sinaia și Comarnic). Cu deosebire la Orății fiind un pas foarte anevoios, tâlharii lesne biruiau pe Prahovenii cărauși, împresurându-i dinainte și dinapoi. Cele mai multe ori puneau mâna, fără șovăire, pe calul încărcat cu bani ¹⁾.

Cu toate puterile, din ce în mai numeroase, ale potecașilor și ale pușcașilor păzitori ai mănăstirii Sinaia, mulți ani încă din veacul al XIX-lea hoții și-au exercitat meseria pe drumul Brașovului.

Iată, în această privință, ce scrie, în 1824-Kreuchely, consul al Prusiei la București, ministrului său von Miltitz ²⁾:

¹⁾ După povestirea bătrânului Iosef Cristian, pădurar al moșiei regale Răzoarele, locuitor în Posada

²⁾ Hurmuzachi: Documente privitoare la Istoria Românilor, Vol. X.

„.....Tâlhăriile nu conținesc. Negustorii lipscani se întorceau dela iarmaroc. O caravană fu atacată, dincoace de granița Transilvaniei, pe drumul Brașovului. Hoții întrebă îndată: unde este lada aparținând cutărui negustor armean, care conține o casetă împachetată la vama Temeș.....? Li se desluși că mărfurile acestui armean nu se aflau printre mărfurile caravanei. Tâlharii atunci, după ce bătură măr pe cărăuși și pe toți însoțitorii caravanei, începură să scotquească prin lăzi. Negăsind caseta în chestiune ei aleseră lucruri ce le erau pe plac, din mărfurile raialei *Koîn*, comerciant ovrei bogat, în valoare cam de 5.000 piaștri, ca să se despăgubească, după cum ziceau, de oste-neala lor și lăsară să plece restul. Vedem dar că există tâlhari de aceștia, care sunt găzduiți în Transilvania și năvălesc în Valahia sau cel puțin își au spionii lor la frontieră....“

Dar acești hoți, urmăriți pretutindeni și fără răgaz, se vor rări și vor dispărea, cam după 1830. În schimb se ivește pe drumul Brașovului un nou fel de călători: străinii, mai toți germani, cari, ducându-se din Europa occidentală la Constantinopol sau numai în Mun-

tenia, nu apucă pe drumul obișnuit al „mosafirilor“, adică nu intră în țară prin pasul Turnul-Roșu, ci prin pasul Temeș-Predeal, umblând dar în valea Prahovei, pe drumul Brașovului. Unii din acești călători amatori au avut fericita idee să-și scrie și publice amintirile întreprinderii lor.

Prima relație de acest fel ce am putut consulta este aceea a turistului austriac *Krickel*¹⁾ care se hotărî, în anul 1827, să facă o călătorie dela Viena la Ierusalim. Din cauza războiului ruso-turc din acel an, Krickel n'a putut să-și împlinească această dorință, și s'a mulțumit, în 1828, să dea o raită prin Valahia.

În cartea ce a publicat, spune că a intrat prin pasul Temeș-Predeal și adaugă: „vechiul „fort, pas-sucursală, nu departe de Temeș, „este considerat ca un fort roman. Pe la „Predeal mergi înainte spre *Tressline*, *Sze-stilla* și *Prebe*.....“

Pasul-sucursală este *Predelușul*, care fințează și astăzi; de aci probabil, iar nu chiar dela Predeal, Krickel va fi mers spre Trestieni, Teșila și Brebu, urmând valea Doftanei.

¹⁾ Vezi amănunte la Capitolul „Călători străini pe drumul Prahovei“.

Ciudată idee! Din Brebu un căruțaș valah, îl transportă la *Petroschitza* (jud. Dâmbovița). Pe unde îl va fi dus căruțașul nu putem ști, căci nu ne lămurește de fel. În tot cazul a umblat pe o bucată din drumul Brașovului. Laudă pe cărăușii valahi, zicând că: „merg repede și adesea o distanță de mai bine de patru ceasuri ei o străbat în două“.

Este însă foarte nemulțumit de țară, de locuitori și de drum: „pe drumuri proaste, „prin munți prăpăstioși, pe poduri de lemn „pe jumătate putrede, mergeam așa de repede, „încât sdruncinăturile căruței mi-erau nesuferite „și, ca un turbat, am sărit din mizerabila „căruță.....“

Credem și noi că a suferit pe drumul din valea Doftanei, care chiar astăzi este o foarte mediocră șosea vicinală neîmpietruită. Totuși a avut curagiul să refacă această călătorie în sens invers, întorcându-se la Brașov.

Trei ani mai târziu, în 1830, intră în Muntenia, prin pasul Predéal-Temeș, un german, *E. Ch. Döbel*, un simplu lucrător caretaș din Thuringia, care a dat o raită prin străinătăți, cu dorul de a vedea lucruri nouă și cu gândul să găsească de muncit, pe plată bună.

Nimic mai interesant și înveselitor ca povestirea, simplu rostită, a întâmplărilor acestui modest lucrător ¹⁾).

Caretașul are nesăbuita idee să călătorească *pe jos, singur*, dela Predeal la București; o întreprindere însoțită de multe greutateți și primejdii pentru un locuitor al Țării Românești, umblând singur, dar mi-te pentru un străin! Titlurile Capitolului „In Valahia“ din cartea sa sunt caracteristice: „Codrul nepătruns „Ploaie, foame și supărare.—Măreția nature „în pădure.—Cireadă de vite furioase.—*Anevoioase suișuri ale drumului.*— Tâlhari. — O „noapte grozavă.—Foamete și aiurări ale unei „fantezii neînfrânate.—Insfârșit potolirea nevoilor.—Sfârșitul codrului și masul de noapte îndoit de primejdios.....“

A străbătut în luna Septembrie din anul 1830 cei 54 klm. dintre Predeal și Câmpina, pe jos, în vre-o 5-6 zile, rătăcind pe alocurea, înfometat, înfrigurat, cu mare frică de hoți; o odisee înduioșătoare și comică în acelaș timp. Drumul dela Predeal se înfundă îndată în desișul unor codri sălbateci; adesea foarte

¹⁾ Vezi amănunte la Capitolul „Călătorii străini pe drumul Prahovei“.

suitoar, alte ori tăiat de apă (Prahova). În prima zi, la fiecare sfert de ceas călătorul a fost nevoit, neaflând pod, să treacă prin apă, care uneori îi venea la umeri.

Caretașul nostru ajunge pe un negustor sas, care ducea la București o caretă vieneză, urmată de două care încărcate, trase de câte șase cai, toate acestea aparținându-i; din această întâmplare conchidem că, deja la începutul sfertului al doilea al secolului al XIX-lea se putea circula pe drumul Brașovului, între Sinaia și Comarnic, nu numai cu cai, ci și cu vehicule, ba încă cu carete.

Trei ani în urmă, în 1833, un alt german *Chrismar*,¹⁾ făcând o călătorie dela München la Constantinople, trecu prin Muntenia, în care intră, călare, prin pasul Temeș, alipit la o caravană compusă din douăzeci cărauși valahi, câțiva negustori din București și cincizeci de cai încărcăți. La postul de frontieră extrem (Temeșul de sus) unde se află lazaretul, toți caii fură dăscărcați și mărfurile încărcate, de cealaltă parte a liniei de carantină, pe alți cai: „*cai de aceștia sunt totdeauna*

¹⁾ Vezi capitolul: „Călători străini pe drumul Prahovei“.

„în acest punct, în număr mare, gata să
„transporte mărfurile, până la București
„și invers.

„Cu chipul acesta și mulțumită reglementării
„Contumazului (stabilimentului de graniță)
„circulațiunea nu suferă întârziere“.

Dela frontieră caravana se urcă pe o strâmtă
potecă în formă de albie; suie tot în sus;
petrec noaptea într'un mizerabil bordeiu.
„A doua zi, povestește călătorul, urmam
„cursul unui mic, șopotitor râu, care izvorăște
„din aceste înălțimi și mai jos se preface
„într'un râu însemnat. De douăsprezece ori,
„ba chiar de cinsprezece ori, avurăm de
„trecut, în deosebite locuri, apa aceasta, și
„la urmă - să facem în valurile ei o bae fără
„de voe. Dar priveliștele tot înnoite și schimbă-
„toare, care ne desfătau ochii, în această prea
„interesantă călătorie, ne făceau să uităm
„orice neajunsuri și greutateți. Acum ne aflam
„pe o râpoasă înălțime, acum scoboram
„într'o întunecoasă și gătuită vale; aci a-
„lergă drumul nostru dealungul marginii
„unei prăpăstii adânci, aci pătrundeam ia-
„răși într'o cheie înfricoșătoare, unde păduri
„dese de brazi răspândeau umbră, pe când

de pe coama unui munte se deschidea o minunată vedere....“

Germanul, iubitor al naturei, a fost foarte impresionat de tablourile mărețe ce i se înfățișau ochilor pe drumul Brașovului și a știut să descrie, în câteva rânduri, acest drum cu aspectele sale variate.

Dacă acum mai sărim șase ani, găsim, în anul 1839, pe drumul nostru, în călătorie de plăcere, pe francezul *Vaillant*, directorul colegiului Sfântul Sava din București. Neuitatul filoromân ne povestește în cartea sa: „La Romanie“¹⁾ excursiunea ce a făcut până la mânăstirea Sinaia și la Intre-Prahove, precum și ascensiunea pe Bucegi. Toată istorisirea este scrisă cu multă vervă și respiră cea mai curată dragoste de Țara Românească. Vizitează Telega; aci sosesc doi țărani, călăuzi cu cai. Vaillant, cu un prieten tovarăș de excursie, slugerul Anghelescu, se duce călare la Câmpina și trece prin Breaza „destul de frumos sat, în care intri pe un foarte frumos drum“ (?). Poposesc la casa lui Pricopie. A doua zi vizitează Comarnicul „prima localitate ceva mai de seamă de

¹⁾ Vaillant: „La Romanie“ Tom III. „Orographie ou Promenades pittoresques aux monts Buceci (Butcedgi).“

„pe drumul dela București la Cronstadt, coco-
„țat la 100 de picioare deasupra matcei Pra-
„hovei, singurul *pasaj* al trăsurilor de trans-
„port“. In ziua următoare iau drumul spre
Bucegi. Trec prin Posada; de aci umblă „pe
„o potecă strâmtă și repede, dealungul încovo-
„ieturilor nesfârșite ale munților Doamnele și
„Fruntea lui Văsii; din distanță în distanță
„șoave adânci, ca niște răni pe un trup viu,
„au mâncat drumul, într'atâta, încât ne-ar
„opri trecerea de douăzeci de ori, dacă n'ar
„fi astupată cel puțin muchia cu trunchiuri
„de copaci, aruncați fără orânduială și înde-
„sați, pe cât cu putință, într'un strat de pietre,
„fără alt ciment decât niște pământ galben,
„care se înmoaie la cea mai neînsemnată ploaie.
„Noroc că trecem prin aceste locuri pe vară,
„căci bănuiesc că pe ploile de toamnă și de
„primăvară puterea apelor smulge aceste punți
„găurite și le aruncă în prăpastia de 300 de
„picioare, în fundul căreia mugește Prahova“.

In aceeași zi sosesc la mănăstirea Sinaia,
trec înainte, prin fața văii Cerbului, pe la „Slona
(Slonul) de piatră și Triiste (Trestie), unde
găsesc un post de grăniceri, prin „genuche“
(adică Geanone), cotitură de munte primej-

dioasă deasupra Prahovei, sosesc la „Intre-Pracova“ (Intre Prahove, Azuga de astăzi), unde petrec noaptea. A doua zi se întorc la mănăstirea Sinaia, de unde se suie pe Bucegi și în urmă se întorc la Posada, etc.

Încă un german, croitorul *Holthaus*¹⁾, ceva mai înainte de anul 1844, a mers pe jos, pe drumul Brașovului, iarna, cu un coleg; au fost nevoiți să „bălăcească“ prin ape de 27 de ori; iar în anul 1844 a plecat din București, în luna Martie, cu o căruță mică, acoperită, la care erau înhămați patru cai; s'a tocmnit cu căruțașul să-i plătească opt sfanți (cam 3 lei, 40) ca să-l transporte astfel până la Kronstadt.

A treia zi sosesc în Câmpina; de aci apucă drumul Brașovului.

„Prin munți, prin ape și ghiață, înaintam; „adesea roțile căruței se înțepeneau și numai „cu muncă puteau fi puse din nou în mișcare. „Până la graniță am trecut de 45 ori *Prava* „(râul Prahova).

Călătoria între Câmpina și Predeal s'a făcut

1) Vezi capitolul: „Călători străini pe drumul Prahovei“.

în două zile, adică foarte repede pentru vremurile acelea.

Să însemnăm acum călătoria unei înalte persoane românești: în anul 1845, Vodă Bibescu vizitează satul Comarnic și, rămânând foarte nesatisfăcut de drum, dă următoarea poruncă către Sfatul administrativ:

„Pentru desăvârșita neîngrijire și neorânduială ce am găsit pe drum, întru călătoria noastră dela București la Comarnic, atât din partea cărmuirii județului Prahova, cât și din partea obșteștei direcții a Poștelor, măcar că li se dedese în știre, cu mai multe zile înainte, de această a noastră călătorie, noi depărtăm din slujbă pe cărmuitorul acestui județ, serdarul Ion Krețulescu, iar acel obștesc director, Paharnicul Tache Zissu, se va pune la arestul Agiei pe soroc de opt zile“¹⁾.

Vodă Bibescu și-a urmat calea spre mănăstirea Sinaia. Nu știm ce impresie îi va fi făcut drumul dela Comarnic în sus; de bună seamă că va fi fost încă și mai nemulțumit. A stat, cu Doamna, trei zile în mănăstire,

¹⁾ D-ra Brătescu și I. Moruzi: „Dicționarul Județului Prahova“ (Vezi și gazeta „Vestitorul Românesc“ din acel an).

tocmai atunci biserica cea nouă fiind în lucrare, cu zidari și salahori și „pe de altă parte au mers până în Predeal, la graniță, chibzuind pentru începerea șoselei, pe apa Prahovei, dela Câmpina până în Predeal, spre Brașov“ ...¹⁾

Cu acest an 1845 se încheie epoca, de aproape cinci secole, în care drumul Brașovului a fost *un drum natural*, nelucrat într'adins, bătut de trecători, în multe locuri mai mult cărare decât drum, întrucâtva „mermetisit“ (reparat) la zile de grea cumpănă, ca n, de pildă, când intrau Austriacii în țară.

În umbletele mele foarte dese pe actuala cale națională Câmpina-Predeal și pe alături de ea, am dat, în multe puncte, de urmele vechiului drum. Ajutându-mă și cu indicațiunile unor bătrâni locuitori din ținutul acesta, am isbutit să determin pe unde mergea drumul în secolul XIX-lea, înainte de 1846 cu șerpuițurile, suișurile, scoborâșurile sale, între Câmpina și Predeal. Iată care era itinerarul acestui vechi drum, cu popasurile lui, raportat la calea națională care l-a înlocuit, cifrele din parenteze dând punctele pe această cale: eșind din Câmpina, la

¹⁾ Amintirile protosinghelului Doroftei Bertescu.

punctul zis Măcelaru (Klm. 95+600m.), unde erà poștă și han, drumul scoborà în prundul Prahovei, mergând cam unde este așezată astăzi calea ferată Ploiești-Predeal, iar când apele erau mari treceà prin Breze. Popas la Racherița (Klm. 108+550). La Comarnic iarăș popas, la hanul arendășesc, cam pe locul gărei; de aci o luà pe sub coastele munților așezați pe malul stâng al râului Prahova, ca și astăzi; la Valea Bătrioara hanul lui Pricopie ¹⁾; tot pe prund, pe la Cernica (în dreptul schitului Lespezi și al școalei primare din cătunul Podul Neagului, unde calea națională, la Klm. 115, urcă șerpuit coasta) drumul vechiu rămâne de desuptul căii naționale și la stânga ei; după Valea Floriului (Klm.56+400), urcă coasta (i se vād și acum, la dreapta căii naționale, urmele, în dreptul casei, în care stă pădurarul Josef Cristian); ținând tot pe dreapta șoselei, ajungeà pe marele platou, unde acum este clădit castelul Bibescu (Klm. 117); aci vamă, pichet, plăeși, han. De aci scoborà, prin livezi, la stânga căii naționale, și subt ea și tot astfel până treceà valea Orășii, mult mai jos decât

¹⁾ Citat și de Vaillant.

astăzi. Când, stai pe podul Orăștilor, și te uiți în vale, văzând prăpastia fioroasă, care se deschide spre Prahova, nu te domirești cum puteau trece oamenii prin această genune, ba încă treceau cu care încărcate, în prima jumătate a secolului al XIX-lea, când s'a mai îmbunătățit drumul, făcându-se, chipurile, circulabil pentru vehicule; când privești la fioroasa prăpastie, îți zici că nu degeaba au fost și au rămas Orăștile legendare ca trecătoare primejdioasă! Bătrânul pădurar Cristian m'a lămurit că la astfel de pasuri grele se înhămau la căruțe câte 6, 8, 10 vite; patru oameni îndemneau înaintea, patru împingeau dela spate, patru luau aminte pe delături să nu facă unul din animale un pas greșit, ceea ce ar fi pricinuit surparea căruței, în hăul fără fund. La multe scene de felul acesta a fost față pădurarul Cristian. Adesea trebuiau cinci zile pentru străbaterea distanței Izvor-Comarnic; astăzi acești 13 Klm. se fac în două ceasuri, cel mult. Chipul acesta de a eși din greul pas eră cu puțință numai întrucât căraușii călătoreau totdeauna în caravană și astfel se ajutau unii pe alții; cât de lesne ne închipuim deci spaima băjenarilor din 1802, la trecerea



Vedere, luată de sus, asupra podului depe Valea Orășilor. La stânga torentul Orășilor. La dreapta, în jos de pod, se deschide prăpastia Orășilor. Șoseaua face o cotitură foarte pronunțată, spre a trece pe pod. (Vezi pag. 178—189).



Vedere asupra unui crâmpci din vechiul drum al Brașovului, deasupra actualei căi Câmpina-Predeal, îndată după podul Orășilor. Se distinge bine încă platforma vechiului drum. (Vezi pag. 52—59).

în locul acesta, când, sfărâmându-se niște trăsură, nu mai puteau da nici înainte, nici înapoi, nici pe delături!.....

Indată după străbaterea Orăștilor, drumul urcă din greu coasta (Klm. 59+600), apucând-o deasupra și la dreapta șoselei noastre de aci, și până la klm. 60+300, adică pe 900m., platforma vechiului drum, cățarat deasupra căii naționale, se deosebește minunat. De multe ori, călcând această bucată de drum, năpădită acum de iarbă și strâmtată pe alocurea de arboret, am încercat senzațiile desfătătoare ale arheologului, care vede și pipăie trecutul, și de multe ori mi-am zis că dacă s'ar face săpături pe această distanță, s'ar găsi desigur, tot felul de obiecte vechi, foarte interesante, deslușitoare a unor epoci mistuite în noianul trecutelor vremi.....

La Klm. 120+300 drumul vechiu se încrucișează cu calea națională și-l aflăm din nou dedesubtul și la stânga acestei șosele, trecând peste *valea Șipote*, (Klm. 120+590 mai jos de actualul pod, ¹⁾ ajungând la *Frun-*

¹⁾ Iarăși te întrebi cum? Este însă de presupus că după despăduririle care s'au făcut, în a doua jumătate a secolului trecut, torențele au avut efecte distrugătoare mai mari, așa că toate aceste văi s'au adâncit mult.

tea-lui-Văsii (Klm 121+800), unde erà han de ospătat, ale cărui ruine se văd și acum, trecând peste altă vale adâncă (*Valea Măru-lui*) și peste *Valea lui Bogdan* (klm. 129+090) și sosind pe *Piciorul Șețu*, unde erà han călugăresc, de ospătat; de aci, încrucișându-se iarăș cu calea națională, drumul vechiu înaintează pe dreapta și dealungul acestei căi (chiar alături de zonă, pe livezi) până la *podul Izvor* (Klm. 124+900); aci ospătărie (pe locul unde s'a clădit casa administrației moșiei Bibescu); apoi, cam cu acelaș mers ca al căii naționale, drumul vechiu scoborà în Valea Sgarbura (Klm. 125+950), de unde suià repede coasta, străbătând livezile pe care s'a executat, anii trecuți, strada Viitorului din Sinaia, urmà paralel cu strada Carol (fostă strada Izvor), la capătul acestei strade scoborà în *Valea Iancului*, (klm. 127+372), apoi în *Valea Cășeriei*, de aci, cărmind la stânga, urcă dealul, repede și acum, pe care este așezată strada Cantacuzino, și, prin *Drumul Dracului* (poteca pavată cu bolovani, care urcă la mânăstire), soseà la mânăstirea Sinaia; mai urmà puțin cu suișul, în urmă tuleà drept în *Valea Peleşului*,

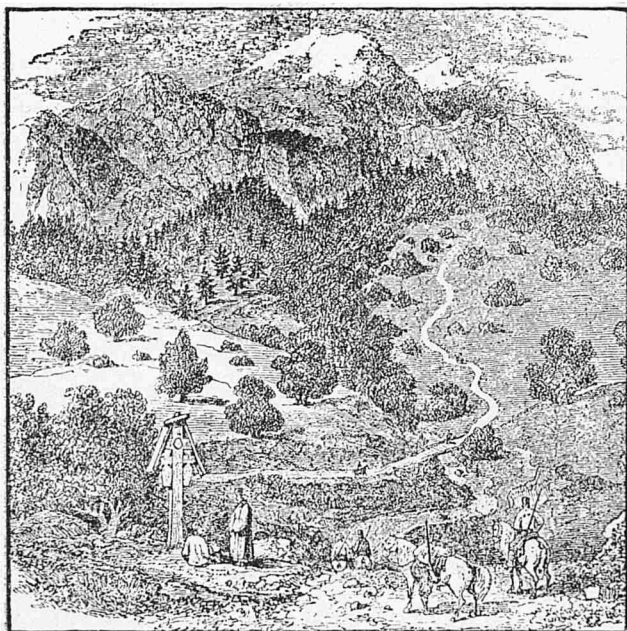
până în punctul unde se află acum *podul Peleş* (Klm. 128+760); de aci o luă pe malul stâng al Prahovei și, tot astfel mergând, trecea pe lângă vestitul han *Slonul de Piatră*¹⁾ (han întărit ca o cetate, ale cărui fundații considerabile se văd bine și astăzi, pe întinsa pajiște a muntelui *Zamura*, în fața stabilimentului de piscicultură a d-lui Gh. Cantacuzino) și ajungea la locul zis „La Trestie“, la eșirea din Bușteni, la dreapta actualei căi naționale transformată în Bulevard, ospătărie fiind sub movila aflătoare între calea națională și calea ferată, aproape de tunelul C. F. R.

În dreptul tunelului, la locul zis Geanone, trecea prin matca Prahovei, prin niște smârcuri foarte anevoioase. De aci, până la Predeal, valea fiind strâmtă, calea națională s'a așezat pe vechiul drum, urmându-i întrucâtva șerpuiturile, pe malul stâng și dealungul râurilor Prahova, Azuga și Prahovița. Să mai însemnăm o cârciumă, cam dincolo de Geanone (klm. 139, între Bușteni și Azuga) hanul „La

¹⁾ De care vorbește *Sulzer* în a sa „Geschichte der Transalpinischen Daciens“. Acest han va fi fost, zice d-l I. G. Babeș, distrus de Turci, în resbelul austro-turc în 1790.

Cerb“ (în satul Intre-Prahove, Azuga de astăzi), ospătăria la *Malul Ursului* (între Azuga și Predeal, la klm. 143 + 600), ospătăria la *Gura Rășnoavei* (în fața mănăstirii Predeal klm. 146) și în sfârșit la klm 147 + 640 vama cu toate dependențele sale, pe o „bătătură pavată“.

Iată, în trăsuri generale, drumul Brașovului, dintre Câmpina și Predeal, acum cinci veacuri o simplă cărărie călcată de ciobanii, cari, cu oile lor, după petrecerea verii pe Bucegi, coborau la vale, pentru iernatul pe Bărăgan; cărărie schimbată în potecă, de îndată ce s'au stabilit relațiuni comerciale între Brașov și Țara-Românească și au circulat, între Predeal și Câmpina, vestiții transportatori *Prahoveni*, cu caii lor încărcăți cu mărfuri de tot soiul; potecă bântuită de tâlhari, bătătorită de fugari și pribegi; potecă prefăcută mai întâiu numai pe alocurea în drum meremetisit (reparat) pentru mai lesnicioasa trecere a oștilor străine, cari ocupau țara; drum din ce în ce mai îmbunătățit în prima jumătate a secolului al XIX-lea, rămas însă tot foarte primejdios la trecerea pe deasupra unor prăpăstii, anevoios prea adesea la suișuri grele, amețitor la scobo-



Iată o reproducere după un prețios desen al artistului francez Doussault din «Album Moldo-Valaque» publicat în anul 1848, de Ad. Billecoq, consul francez la București. Acest desen reprezintă Munții Bucegi (Le Boudchjesch). Vederea trebuie să fi fost luată dintr'un punct situat între Sinaia și Bușteni, cam în dreptul cătunului Poiana-Țapului. Se deosebesc bine în fund, începând dela stânga, munții: Claia mare, Jepii mici, Caraimanul și Coștila Panglica șerpuită este *drumul Brașovului*. Apa peste care trece pe un podeț de lemn, poate fi ori Urlătoarea ori valea Jepilor. În fund platoul pe care, în zilele noastre, s'au clădit numeroasele case și vile ale satului Bușteni,

râșuri povârnite peste măsură, aci încurcat cu trunchiuri uriașe de copaci căzuți, aci oprit în loc de potmoale și grohotișuri (bolovăneturi) năruite de pe crestele munților, aci înecat în apele repezi ale Prahovei. Cu toate anevoințele lui, multă omenire s'a servit de acest drum, mulți l'au binecuvântat, fiindcă și-au găsit pe el scăparea ori câștigurile cărăușiei.

Dar cu anul 1845 se încheie epoca de cinci secole, în care acest drum a fost cum l'au scris trecătorii pe malurile Prahovei, stăpânirea neîngrijindu-se de el, ba uneori stricându-l mai rău...

PERIOADA III

CONSTRUCȚIA CĂII NAȚIONALE CÂMPINA-PREDEAL (1846—1866) ¹⁾

De bună seamă că din anul 1845, când Bibescu-Vodă găsește drumul Brașovului „în desăvârșită neîngrijire și neorânduială“, stăpânirea s'a gândit cu temei la acest drum, care, din zi în zi, luă însemnătate mai mare; așa ne explicăm hotărârea Domnitorului de a-l preface în șosea în regulă.

Aceasta se adeverește pe deplin din rela-

¹⁾ Logic eră ca pentru această foarte însemnată epocă de șoseluire a drumului Brașovului să mă documentez în arhiva veche a Ministerului Lucrărilor Publice. Aceasta nu mi-a fost cu putință, căci, din nefericire, Ministerul a făcut o neertată greșală, în aceste vremuri ale noastre, când oamenii luminați se străduesc a păștră, cu sfințenie, rămășițele trecutului românesc: Ministerul de Lucrări Publice a vândut, acum câțiva ani, arhiva sa veche, *cu Kilogramul*, fără să însărcineze mai înainte pe cinevă cu examinarea vechilor dosare, cari, de sigur, conțineau lucruri prețioase, cu privire la începuturile și propășirea drumurilor noastre șoseluite.

țiunea de călătorie a doctorului german *Quitzm*
mann, carele, în anul 1846, a umblat prin
Ungaria, Banat, Transilvania și, spre a merge
la Constantinopole, a străbătut Valahia, in-
trând prin pasul Predeal¹⁾.

Doctorul *Quitzm*
mann umblă călare dela Pre-
deal la vale, însoțit de un prieten francez și
de un călăuz român Dumitru. Nu-i este teamă
de hoți, căci i s'a vorbit mult de caracterul
leal, cinstit al Valahilor. Iată cum descrie
drumul: „Drumul ce urmam erà foarte prost.
„Dela Temeșul de sus nu mai erà nici cea
„maí modestă șosea. Acum călăream printre
„trunchiuri de copaci putreziți, prin bolovani,
„prin noroae groase, luându-ne după urmele
„potcoavelor și picioarelor, pe o cărare, care
„în munții patriei mele se numește hățaș de
„vaci“.

Doctorul *Quitzm*
mann, bărbat cult și înna-
morat de natură, face o prea frumoasă des-
criere a minunatelor priveliști care se des-
fășoară înainte-i. Arată iarăși cât de obositor
erà drumul: „acum suiș repede, de mă țineam
„cu anevoe pe cal, acum scoborire pe un

¹⁾ Vezi Capitolul: „Călători străini pe drumul Prahovei“.

„povârniș tot atâta de repede. Și încă a trebuit să trecem de cincizeci de ori Prahova, a cărei ape la început abia umezeau potcoavele cailor, dar mai la vale treceau de pân-tecele lor. La stânga sau la dreapta înfiorătoare prăpăstii, pe când pe cealaltă parte se înălțau, drept în sus, pereții munților.“

Iată apoi câteva rânduri în deosebi interesante pentru noi, fiindcă e vorba de căraușii valahi (Praowani) și pentru că se stabilește exact anul când s'a început studiile pentru construcția șoselei naționale:

„*Acest drum este umblat de îndrăsneții cărauși valahi, cu căruțele lor greu încărcate, și umblă ei pe acest drum mai mult din pricina fireștei lor lene, ferindu-se de micul ocol al pasului Törzburg (Bran) deși prin valea Prahovei tot atât timp pierd, din cauza stărei drumului. Acum guvernul stabilește un drum comod: mereu am întâlnit în scoborișul meu, ingineri, cari, cu țărani luați de corvoadă, făceau studiile pregătitoare (pentru această viitoare sosea).*“

Mai la vale găsește drumul mai uscat și mai solid. Întâlnește lungi șiruri de cai, încărcăți cu lăzi, în care se aflau struguri

valahi, trimeși în Transilvania. Acești cai, călcând unul la coada celuilalt, smulgeau din când în când câte un smoc de iarbă; înaintaș era un conducător, iar altul încheiă convoiul. Aceștia erau *Praowani*.

Doctorul Quizmann este cel din urmă călător străin pe vechiul drum al Brașovului, a cărui povestire am găsit-o și am putut s'o consult. De acum intrăm în perioada de două zeci de ani 1846-1866, în care s'a construit calea București-Predeal și cu deosebire partea Câmpina-Predeal, perioadă care se înfățișează, fără îndoială, cu un interes de căpetenie. Probabil că, după studiile pe teren, făcute în 1846, s'a început șoseluirea în unele puncte, chiar din anul 1847, urmându-se astfel în 1848. În anul 1849 însă, lucrarea s'a întrerupt, din cauza revoluției Ungurilor în Ardeal. Rusia trimise în ajutorul Austriei trupe, care au circulat, împreună cu cele austriace, pe drumul Brașovului, între Sinaia și Predeal, stabilindu-și cartierul general în mănăstirea Sinaia. S'au dat lupte la Predeal și chiar în Intre-Prahove (Azuga de astăzi), localitate până unde înaintaseră Ungurii. Feldmareșalul rus Lüders porunci să se strice drumul Brașovului, în deo-

sebi să se strice și să se astupe cu copaci punctul numit și astăzi *Geanone* (klm 138 al căii naționale București-Câmpina-Predeal, la eșirea din Bușteni, în dreptul tunelului C. F. R. unde este mare strâmtoare).

Restabilindu-se apoi liniștea în acest ținut, au reînceput lucrările de șoseluire de către inginerul *Gh. Rossetti*, ajutat de conductorul *Dâl-jeanu*, care își alesese ca reședință satul Intre-Prahove. Lucrarea s'a început din două părți, dela Comarnic spre Sinaia și dela Predeal spre Sinaia și Izvor, mai cu seamă partea aceasta, mai lesnicioasă, executându-se cu zile de prestație, prestatorii fiind aduși dela vale, căci locuitorii din ținutul acesta erau prea puțin numeroși (zece familii în Predeal) iar în Comarnic se aflau, în vremea aceea, numai patru căruțe.¹⁾ Dar și sistemul lucrării cu prestație nu a dăinuit mult: inginerul, în dorința lui de a vedea cât mai degrabă șoseluit acest drum atât de important, fiind foarte exigent, oamenii prea munciți se făcură nevăzuți. Guvernul hotărî atunci ca aceste lucrări să se

¹⁾ Intr'un rând s'au adus la șoseluirea din spre Comarnic, o companie de „saperi“.

facă cu plată, și numai astfel se putu continua.¹⁾

În campania anului 1850 s'a lucrat, desigur pe capete, la șoseluirea drumului Brașovului, partea Sinaia-Predeal, gătindu-se o bună bucată din această distanță, ceea ce a îndemnat pe Domnitor să inspecteze acest ținut.

În anul 1851, Vodă-Stirbei vizitează ocna Telega. Gazeta „Semi-Ofițială“ de atunci, „Vestitorul Românesc“ al lui Karkaleki publică o corespondență semnată A. Bodescu, în care se descrie primirea frumoasă făcută lui Știrbei la Telega, iar la sfârșit adaogă că Stirbei „s'a pornit pe la ceasurile trei și jumătate după amiază, prin Cămpina la Sinaia, ca să viziteze drumul ce se lucrează spre Brașov“²⁾.

Dintr'un opis al arhivei vechi (1838—1861), scăpat, nu știu cum, de vânzarea cu Kilogramul și pe care l'am descoperit în Ministerul Lucrărilor Publice, rezultă că în anul 1852 se înființase:

¹⁾ Amintiri pe cari le-am cules dela bătrânii: Iosif Cristian (Posada) Niță Enache (Bușteni) și Niță Moise Zangur (Predeal).

²⁾ „Vestitorul Românesc“ No. 63 din anul 1851. Vezi și N. Iorga „Viața și Domnia lui B. D. Stirbei“.

— O delă (un dosar) „*pentru slobozirea lucrării șoselei drumului Brașovului, punctul Izvor.*”

— O delă pentru slobozirea banilor în lucrarea șoselei drumului dela București spre Ploești.

— O delă pentru banii cheltuiți în aducearea superiorului Inginer *Lalan* de la Paris.

Se lucra dar la șoseluirea în punctul Izvor, lângă mănăstirea Sinaia; apoi Vodă-Știrbei avu nemerita idee să aducă în țară pe eminentul inginer francez *Lalanne* (mai târziu un ilustru inspector general). Acesta, pe lângă alte lucrări, făcu studiile relative la șoseluirea drumului Brașovului, pe bucata cea mai grea, între Comarnic și Sinaia. Așa se explică cum, pe distanța aceasta, șoseaua așezată la jumătatea coastelor, (iar nu în chiar valea Prahovei, cum s'a așezat, douăzeci și cinci de ani mai târziu calea ferată), satisface, cu construcțiile sale de artă, toate cerințele tehnice ingineresti.

În următorul an 1853 fiind ocupație austriacă se grăbiră, firește, pentru interesele militare ale Austriei, lucrările șoselei București-

Predeal¹⁾. Găsim, într'adevăr, trecute în Opisul sus-citat, următoarele dosare:

— Pentru slobozirea banilor în lucrarea șoselei dela București spre Ploesti, punctul Săftica.

— Pentru banii cheltuiți în lucrarea șoselei de la punctul Posada, din drumul Brașovului.

În gazeta „Bucarester Deutsche Zeitung“ No. 30 din 9/21 Aprilie 1853, aflăm un articolaș, în care se arată că se va lucra, în acest an, în Valahia, „mit grosser Energie“, cu mare energie, la drumuri.

Așă, urmează să fie „sistemizate“ în cursul verii: punctul Săftica, pe drumul București-Ploesti; punctul *Posada* între Ploesti și Kronstadt. Aceste lucrări se vor da în licitație (se indică ziua licitației).

Două luni în urmă se publică în fruntea acestei gazete „Bucarester Deutsche Zeitung“ No. 43 din 11/23 Iunie 1853, următorul articol:

„Cu toate împrejurările nefavorabile transacțiilor însemnate, comerțul nostru este activ

¹⁾ Iorga, „Viața și Domnia lui B. D. Știrbei“.

„și promite că va fi și mai înfloritor, când
„noua „șosea de artă“ dela Predeal la Kron-
„stadt va fi desăvârșită.

„Podul cel mare peste vechiul drum va fi,
„după cum scrie „Kronstädter Zeitung“, în
„cursul acestei luni boltit și isprăvit. Iarăși spre
„isprăvenie sunt bucățile lungi de zidării us-
„cate, care sunt puternice susțineri în contra
„mișcărilor de pământ. Se lucrează cu energie
„la podurile cele mari de pe creasta Predealului
„și la numeroase canaluri, și, dacă vremea
„va fi favorabilă, toată lucrarea va fi gata
„la sfârșitul lui August și șoseaua va fi dată
„întregei circulațiuni la începutul lui Sep-
„tembrie“

Incheind, autorul articolului adaogă următoarele rânduri, foarte importante pentru cei ce se interesează de începuturile satului Predeal, care astăzi este o localitate de vilegiatură înfloritoare:

„Pe partea valahă (a Predealului), văzând
„cu ochii răsar casele, și, într'un viitor apro-
„piat, se va acoperi cu locuințe platoul dintre
„aquilă (pajura austriacă, la graniță) și Klein-
„Skit (schitul cel mic, adică mănăstirea Pre-

„deal), și un orașel pe de-antregul se va al-
„cătui.....“

Vasăzică partea drumului dintre Brașov și Predeal se găti la sfârșitul anului 1853; dincoace însă, cu toată bunavoința sa, stăpânirea românească nu putuse face mai practicabile decât crâmpree, punctul Posada de exemplu; și aceasta nu fî îndestulător pentru armata de operațiune austriacă, după cum ne arată, în amintirile sale, ofițerul austriac Wimpffen¹⁾:

„Brigadei Burlo i se dase ordinul să treacă
„prin pasul Temeș și să meargă, prin valea
„Prahovei și prin Cîmpina, la București...
„Starea comunicațiilor în valea Prahovei,
„dincoace de pasul Temeș, prin care urmă
„să tréacă brigada Burlo, erà mizerabilă. Și
„fiindcă se spuneà că Rușii, la plecarea lor,
„așezase mine, în mai multe locuri anevoioase,
„spre a le face primejdioase, comanda ora-
„șului Kronstadt trimese un ofițer în recu-
„noașterea drumului, dela vama Temeș până
„la Cîmpina. Acestă găsi, într'adevăr, mine
„așezate în mai multe puncte, dar goale;

¹⁾ Alfons Graffen Wimpffen: „Erinnerungen aus der Walachei während der Besetzung durch die oesterreichischen Truppen in der Jahren 1854 — 56“.

„drumul însă, anume între mănăstirea Sinaia
„și localitatea Breaza până spre Câmpina, așa
„de prost, încât trecerea cu tunuri și trăsură
„nu se putea face fără pericol, înainte de o
„restaurare a punctelor celor mai anevoioase;
„așa fiind, s'a trimes peste graniță o com-
„panie de geniu, una de pioneri și una de
„infanterie, care să deschidă un drum, prin
„defileie, coloanei principale“ . . .

Mai departe Wimpffen lămurește: „Din
„Kronstadt brigada Burlo se puse în mișcare,
„străbătând pasul Temeș. Avantgarda, com-
„pusă din două divizii de Ulani ai regimen-
„tului Arhiducelui Karl, trecu granița valahă,
„peste creasta muntelui (?) Predeal și înaintă
„în aceeași zi până la mănăstirea Sinaia, la
„piciorul Bucegilor (Am Fusse der Bucsesd).

„Marșul brigadei Burlo a fost stânjenit de
„proasta stare a comunicațiilor în valea
„Prahovei, cu toată restabilirea circulațiunei;
„aceasta însă se făcuse prea de curând și eră
„neîndestulătoare.

„Dela localitatea Drăgusești, unde frumoasa
„șosea se sfârșește la piciorul Predealului pe
„teritoriul valah, drumul duce pe la mănăs-
„tirea Sinaia și prin Comarnic la Breaza și

„Câmpina, parte în matca pietroasă a repedei
„Prahove, al cărui curs trebuie trecut de 21
„de ori, parte pe povârнитеle coaste ale așa
„numitelor „Orezzi“ (Orășii). Așa că tran-
„sportul trăsurilor fù foarte greu și nu se putù
„face decât cu ajutor de boi; cavaleria fù
„nevoită, pe lungi distanțe, să țină caii cu
„mâna, iar infanteria, nefind în stare să umble
„prin grohotișuri și prin albia râului, apucă
„pe poteci obositoare, pe înălțimi. Totuși, co-
„loanele brigadei Burlo, fără să lase în urmă
„aproape niciun bolnav, ajunseră după trei
„zile, la orașelul Câmpina, la ieșirea din de-
„fileuri“.

Dar guvernul Țărei-Românești se străduiește
a îmbunătăți comunicația directă cu Brașovul,
după cum se poate adevări din dosarele a-
rătate în Opusul vechiu, pe care îl transcriu aci:

Anul 1854.

— Pentru banii sloboziți în lucrarea *liniei te-
legrafice dela Brașov la București.*

— Pentru banii sloboziți în lucrarea șoselei
dela București spre Ploești, punctul Tăncă-
bești.

— Idem pentru *punctul Sinaia, din drù-
mul Brașovului.*

-- Idem pentru punctul Tăncăbești sau Puchenii din drumul Ploeștilor.

Pentru anul 1855 Opusul vechiu indică dosarele:

— Pentru banii sloboziți în lucrarea șoselei drumului Brașov punctul Comarnic.

— Idem. pentru punctul Țigănești, din drumul Ploești.

— Idem pentru punctul Poiana-Țapului din drumul Brașovului.

În anul următor 1856 statul contractează construcțiunea șoselei drumului Brașov, în două puncte:

1) Punctul Breaza-de-sus, pe întindere de 6 klm. 740m. pe suma totală de lei¹⁾ 176.860, din care s'a plătit până în 1859... 144.362 lei.

Punctul Orășii, pe întindere de 5 klm. 942 m. pe suma totală de lei 277.130, din care s'a plătit până în 1859 181.294 lei.

În acest an 1855 apare la Paris o călăuză: „Itinéraire de la Turquie d'Europe et des Provinces Danubiennes“ de A.M. Perrot géographe.

¹⁾ Înștiințăm pe cititori că am transformat în lei noi toate cifrele date în lei vechi care au dăinuit până în 1868.

Printre cele 29 de itinerare ce dă pentru provinciile Dunărene, figurează și „Route 76: De Bukharest à Kronstadt par Kimpina“.

Iată fantezistul itinerar dat de acest *geograf* pentru drumul Brașovului:

„Eși din Bukharest la nord și treci prin „Duskul (?), Tirsou (?) Lipoveni, Mogboureni. „(Măgureni?). Kimpina 70 klm. (în loc de 93 „adevărata distanță), târg pe malul drept al „apei *Rahova* (în loc de Prahova) Aci este „antrepozitul tuturor mărfurilor sosind din „Kronstadt; se exploatează în împrejurimi mine „de sare gemă și se scoate din pământ mari „cantități de păcură. Urmezi o vale adâncă „în care se află *Lespez* (adică schitul Lespezi „mai sus de Comarnic) și treci peste munții „*Platea-Taplino* (????!!), prin pasul zis Tomos „(Temeș), de unde cobori la Kronstadt 118 „klm. (în realitate sunt 137 klm. dela Bucu- „curești la Brașov; geograful Perrot găsește „numai cu 55 klm. în minus!)“.

Astfel se cunoșteă drumul București-Brașov în anul 1855 de geografi din străinătate, autori de itinerarii.....

Geograful Perrot nu-și dase osteneala să viziteze țara ce descria, cum făcù, în toamna

anului 1857, baronul de Talleyrand-Périgord, care, călătorind în Țara-Românească, săvârși o excursiune de șase zile în județul Prahova. După cum scrise ministrului francez Walewski¹⁾ el vizită mănăstirile cele mai renumite și punctele cele mai înalte ale ramurei Carpaților, care desparte Valahia de Transilvania.

Nobilul francez a umblat dar și pe șoseaua Câmpina-Predeal. La rândul său, Béclard, consulul Franței, scrie contelui Walewski, în 31 August 1859²⁾, arătându-și că dela 16 Iulie la 6 August a străbătut Valahia în mai toată întinderea sa, din cuvinte de sănătate și încă spre a se documenta asupra acestei țări; a vizitat mănăstiri, printre cari Sinaia. În toate părțile e primit cu onoruri, ca reprezentant al Franței.

Podurile și drumurile pe unde urmă să treacă erau reparate. Chiar în cele mai umile mănăstiri, a găsit, în odaia musafirilor, pe lângă cele de cuviință icoane, și portretele împăratului Napoleon și a împărătesei Eugenia.

Vorbește de râurile cele mari ale Munteniei „Cele-lalte râuri, cum ar fi *Prahova* de pildă,

1) D. A. Sturdza : „Acte și Documente“, Vol V.

2) Idem, Idem Vol. IX.

„nu sunt de cât niște torente. Se trec prin
„vaduri, și trecerea este periculoasă, când
„sunt apele mari. Acest adevăr mi s'a dovedit
„la trecerea Prahovei, tocmai în timpul unor
„viituri mari ale acestui râu. Cât pe-aci să
„fie târâtă de puhoi trăsura în care mă aflam.
„Anevoie am scăpat din această primejdie.

„Se poate zice că până mai anii trecuți,
„nu erau drumuri în Valahia; poște fințau
„în toate direcțiile, dar pe drumurile nelucrate
„de mâna omului nu se putea umblă decât pe
„vreme de secetă.

„De la Regulamentul Organic încoace și
„mai cu seamă de pe vremea domniei lui
„Bibescu s'a început construirea de șosele regu-
„late. *Șoseaua dela București la Kronstadt*
„*este aproape isprăvită. Este o cale de*
„*comunicație din cele mai importante și a*
„*fost nevoie să se execute pe această șosea*
„*lucrări mari de artă, în străbaterea Car-*
„*pașilor. Am vizitat aceste lucrări și am obser-*
„*vat mai multe poduri construite în chip*
„*savant, datorite unor ingineri români, for-*
„*mați de compatriotul nostru Dl-Lalanne...*“

Șoseaua dela București la Brașov nu a fost
„aproape isprăvită“ cum afirmă consulul

francez Béclard în 1859; făcându-se însă mai lesnicioasă trecerea prin locurile prăpăstioase o mulțime de chervane săsești și săcuești începură să transporte, dela Brașov la București „tot soiul de mărfuri aduse din Viena, Linz, „Brünn, Leipzig și alte localități din Europa „occidentală, și să se ia la concurență, în „estinirea transportului, cu vapoarele companiei „austriace de navigație, care aducea pe Dunăre „acelaș fel de mărfuri, dela Orșova la Giurgiu. „În acelaș timp, pe vremea verei, alte chervane transportau la băile din Transivania Elö- „patak, Zaizon, Tușnad, Borsek) o mulțime „mare de orașeni, cari mergeau acolo, împreună cu întreaga lor casă, spre a-și restabili sănătatea, sau mai bine să petreacă“.¹⁾

Toți acești călători mâneau noaptea în mănăstirea Sinaia, unde erau găzduiți și ospătați; aceeaș primire li se făcea, când se întorceau dela băile transilvane.

Circulația, pe drumul Brașovului, a acestui fel de călători se făcu din ce în ce mai însemnată. „În anul 1860, după cum reiese dintr'un raport oficial contimporan, numărul vi-

¹⁾ Arhimandritul Nifon: „Mănăstirea Sinaia“.

„zitorilor trecători s'a ridicat la 6024, în anul 1861 la 7250, iar în anul 1862 la peste 8000 oameni, plus 2533 de vite¹⁾“.

Cât privește comunicația cu Brașovul, trebuie să adăugăm că se organizase, câțiva ani mai înainte de 1859, un serviciu de diligență, cunoscuta „diligență a lui Körner“, care străbătea distanța Brașov-București-Giurgiu. Negreșit că „ospătăriile“ de pe acest drum nu-și perd importanța; dovadă că ele sunt însemnate pe harta austriacă din 1854²⁾.

1) Arhimandritul Nifon: „Mănăstirea Sinaia“. De amintiri, acest exod, pe timpul verei, al Românilor din Muntenia și mai cu seamă al Bucureștenilor, la băile din Transilvania, începuse cu mai mulți ani înainte. Unii Bucureșteni, astăzi aproape octogenari, pe cari îi cunosc, mi-au descris impresiile puternice ce le-au făcut, în tinerețe, călătorii de acest fel, întovărășite de peripeții, în care emoțiunea eră precumpănitoare.

Dar unii din acești călători nu treceau peste graniță la Predeal, ci se opreau la mănăstirea Sinaia, unde petreceau toată vara. Acest obicei începuse a-și lua ființa chiar înainte de anul 1821. Arhimandritul Nifon povestește că în 1821 Turcii urmărind rămășițele cetelor de *arvați* până la Mănăstirea Sinaia. Călugării îi primiră bine și „îi încredințară țară că afară de un număr de locuitori din București, care au venit să petreacă vara la mănăstire, la aer curat, nu se mai găseă nimeni“.

2) Umblând dela Predeal spre Cămpina găsim: o ospătărie în dreptul văii Rășnoava (în preajma schitului Pre-

Importanța relațiilor Țării Românești cu Transilvania crescând mereu, cerea, fără de întârziere, transformarea întregului drum al Brașovului într'o șosea „sistematică“; așa fiind, vedem că din anul 1859 s'a lucrat, tot cu mai multă râvnă, la șoseluirea drumului Brașovului; aceasta se poate cu temei adevărit, consultându-se budgetul drumurilor din Țara-Românească, din anul 1859 (cel mai vechiu ce am putut cerceta).

Acest budget cuprinde lucruri foarte interesante pentru drumul nostru.

Il limpezim aci:

La *venituri* sunt trecute taxele de poduri clădite pe cheltuiala Statului, printre cari taxa privitoare la podul peste „Aziuga“ în sumă de 11.481 lei¹⁾.

Așa dar, pentru trecerea podului construit, înainte de 1859, peste apa Azuga, la „Intre-

deal); una cam la Poiana-Țapului; una la valea lui Bogdan; una la Fruntea lui Vășii (Frontiolo Vasi, cum e scris pe harta austriacă; ruinele acestei cârciumi se văd încă astăzi); una la Posada; una, numită a lui Procopie, la gura Beliei.— De bună seamă că mai erau și altele, printre cari una în Intre-Prahove, una pe „Trestie“ în Bușteni, alta în Izvor etc.

¹⁾ Inștiințăm pe cititorii noștri că am transformat în lei noi toate cifrele date până la 1868 în lei vechi.

Prahove“, (așa se numea pe vremuri satul Azuga), se percepea o taxă (brudină), care producea frumosul venit de aproape 12.000 lei ¹⁾.

La cheltueli s'a trecut *Lucrări începute din anii trecuți și Intreținerea șoselelor sistematice*.

Privitor la drumul Brașovului găsim la „Lucrări începute“:

1) *Punctul Breaza-de-sus*, pe întindere de 6.740 metri, lucrare contractată în anul 1856, cu lei 176.860, din care s'a răspuns până la 1 Ianuarie 1859 144.362 lei.

2) *Punctul Orăștile*, pe întindere de 5942 m., lucrare contractată în anul 1856, cu lei 277.130, din care s'a răspuns până la 1 Ianuarie 1859 181.294 lei.

Total . . . 325.656 lei.

S'au cheltuit dar, pentru construirea de aproape 13 klm. de șosea, în aceste două puncte citate, într'un interval de 3 ani (1856 — 58

¹⁾ Până pela anul 1848, sătenii localnici construiseră poduri peste ape și încasau taxe dela trecători. Așa, chiar în tre Prahove, unul Vasile Zangur avea podul său propriu peste apa Azuga și percepea dela chirigii câte două parale de cal (I. G. Babeș: „Din Plaiul Peleşului“).

inclusiv): 325.656 lei, adică circa lei 108.552 anual, sumă considerabilă, relativ cu mijloacele budgetare foarte restrânse ale Țării-Românești pe vremurile acelea, mijloace cu care Muntenia trebuì să facă față la atâtea și atâtea nevoi izvorâte din renașterea țării.

Dar solitudinea guvernului pentru acest drum nu scade în anul 1859 și în anii următori. Constatăm că în acest an 1859 s'a cheltuit pentru șoseluirea punctului Breazade-sus lei 32.500, iar pentru șoseluirea punctului Orășii lei 60.000 (în cifră rotundă), în total pentru drumul Brașovului: 92.500 lei.

Mai mult decât atâta, se prevede în budgetul din 1859 întreținerea drumului dela Ploești la Brașov, precum urmează:

PĂRȚI DE ȘOSEA	PIETRIȘ		Cantonieri a lei 29,60 lunar		Costul total lei
	Metri cubi	Costul lei	N-rul	Costul lei	
a) Șoseaua dela Predeal la Isvor pe lungime de 25 Klm. 740m. (în care intră și puncturile: Poiana-Țapulu- lui, Sinaia și Isvorul)	1.623	10.489	5	1.776	12.265
b) Șoseaua dela punctul Poiana-Țapului	—	—	2	710	710
c) Idem Șinaia	—	—	3	1.066	1.066
d) Idem Isvor	—	—	2	710	710
e) Șoseaua punctului Po- sada spre Comarnic pe lung. de 7 klm. 389 m. (în care intră și punctul Co- marnic)	439	2.935	—	—	2.935
f) Șoseaua dela punctul Comarnic	—	—	3	1066	1.066
g) Șoseaua din satul Breaza pe lung. de 2 klm. 970 m.	176	1.179	2	710	1.889
Totaluri	2.238	14.603	17	6.038	20.641
	m. c.	lei	cant.	lei	lei

În rezumat, drumul Brașovului, partea dintre Cămpina și Predeal se află, în anul 1859, în următoarele condițiuni:

¹⁾ Am schimbat textul, care eră cam fără rândueală, în acest tablou limpede.

Am prefăcut stânjenii cubici în metri cubici și lei vechi în lei noi.

Părți construite: Breaza-de-sus.

Comarnic	2 klm. 970 m.
Comarnic-Posada	7 klm. 389 m.
Izvor-Predeal	<u>25 klm. 740 m.</u>
Total construiți	36 klm. 099 m.

Părți în construcție și pe isprăvenie:

Punctul Breaza-de-sus (spre Câmpina)	6 klm. 740 m.
Punctul Orășii (spre Izvor)	<u>5 klm. 942 m.</u>
Total în construcție	12 klm. 682 m.

Pentru cei 36 klm. 099 metri construiți s'a prevăzut 2.238 m. c. pietriș, iar întreținerea se făcă de 17 cantonieri.

Cheltueli:

Aprovizionare de pietriș	14.603 lei.
Plata cantonierilor	<u>6.038 lei.</u>

Cheltuielile pentru întreținerea a
36 klm. 20.641 lei.

Ceeace revine la 574 lei întreținerea propriu
zisă de kilometru.

In anul următor 1860 se prevede:

Pentru construcția șoselei dela punctul O- rășii o ultimă alocație de lei	35.839
Idem Breaza-de-sus	3.700

Cu chipul acesta, cei 40 klm. dintre Breaza-de-sus și Predeal au fost definitiv șoseluiți în anul 1860.

Tot în acest an se prevede și o cheltuială de lei 21.691 pentru construcția a 8.969 m. p. de pavaj, a trei apeduce de piatră și plantarea a 240 arbori *pe bătătura vămii la Predeal.*¹⁾

Pentru a avea însă o șosea în regulă dela Ploești la Predeal, rămâne încă de șoseluit partea Ploești-Câmpina-Breaza-de-jos. Statul nu pregetă a face cheltuiala considerabilă cerută de „sistematizarea“ acestor 40 kilometri și astfel, în 1861, începe această lucrare, după cum urmează:

1) Se încheie contractul din 27 Martie 1861, pentru construirea șoselei Ploești-Bănești-Slobozia-Câmpina-Câmpinița-Podul-Vadului, în lungime de circa 34 klm. 946m. (în care intră și podul peste Prahova de 181 m. lungime) pe suma totală de lei 779.969. În contul acestei sume s'a eliberat:

¹⁾ Această lucrare s'a executat (în deosebi pavajul), n'am putut însă adeveri dacă chiar în anul 1860.

Lucrări executate în 1861 . .	202.528 lei.
Idem 1862	281.816 „
Idem 1863	<u>132.880 „</u>
Total	617.224 lei.

Restul de lei 162.745 se va fi plătit în 1864 și 1865, pentru lucrările executate în acești ani.

2) Pentru construirea șoselei în punctul Breaza-de-jos, în lungime de 4 klm. 214 m. s'au evaluat lucrările la 70.300 lei; lucrărea s'a terminat în anul 1862.

Din toate acestea putem conchide că partea din drumul Brașovului: Ploești-Câmpina-Predeal a fost complet transformată în șosea până în *anul 1865*.

Dař de-abia gătită această șoseleuire și iată că se iscă potopul, care a rămas de pomină, din anul 1864, făcând mari stricăciuni pe calea națională Câmpina-Predeal.

În afară de „lucrările de consolidare de pe calea Brașovului“ contractate în 1863 pe suma de lei 61.185, lucrări lichidate în 1864, s'au făcut alte însemnate cheltuieli, pentru restabilirea căii, în urma inundațiilor sus-citate, judecând după creditul prevăzut în budgetul

extraordinar al anului 1865 pentru această restabilire și anume 185.000 lei.

Dar cine și-ar putea închipui că în acest an 1864 s'a emis ideea părăsirii drumului Brașovului? Dăm aci, de curiozitate, articolul publicat în această privință în gazeta franceză a profesorului Ulysse de Marsillac: „La Voix de la Roumanie“¹⁾:

„Lucrări Publice.—Calea București-Cronstadt.—Toată lumea știe că, în urma unor ploi excepționale, au fost inundații în România, care au pricinuit mari dezastre. Niciun județ n'a suferit mai mult ca Prahova. În valea străbătută de râul torențial Prahova, se construise, cu cheltueli însemnate, o șosea, cea mai complectă și cea mai frumoasă din țară, care leagă Muntenia cu Transilvania, trecând peste creasta muntelui (sic!) Predeal. Astăzi această șosea este distrusă. Un drum provizoriu este în construcție, dar nu credem că în acest chip se va atinge scopul urmărit, cu atât mai mult că ploile neîncetate, care cad încă în Carpați, distrug în fiecare noapte lucrul gătit ziua. Deaminteri, ce siguranță

1) „La Voix de la Roumanie“ No. 38 din 11 August 1864.

„pot prezintă poduri și punți de lemn, acolo
„unde poduri de piatră, solid construite, n'au
„putut rezistă? Cine cunoaște violența toren-
„telor noastre știe cât de anevoie se constru-
„ește o cală solidă prin munții noștri.

„Totuși aceste greutăți nu trebuie să ne
„descurajeze. Studii serioase și o cunoaștere
„temeinică a munților, care hotărăsc Muntenia
„la Nord, ne-au convins că s'ar putea căpăta
„un rezultat satisfăcător, dacă cei îndrituiți
„s'ar ocupa mai mult de interesele generale
„ale țării și s'ar îngriji mai puțin de interesele
„câtorva indivizi. Să nu fi fost la mijloc con-
„siderațiuni cu totul personale, care impuseseră
„traseul vechiului drum, s'ar fi putut avea o
„șosea ducând în Transilvania, făcută în mult
„mai bune condițiuni și mai puțin expusă
„decât aceea care astăzi este distrusă.

„Cel mai bun mijloc pentru a căpăta o
„șosea, care să nu mai fie expusă la inun-
„dații, este de a alege un loc ferit de in-
„filtrații fluviale și o vale destul de largă,
„așa ca torențele munților, să nu poată năvăli
„și să nimicească totul. Cele din urmă inun-
„dații au demonstrat că terenul udat de Pra-
„hova nu este sigur de loc, de oarece hartane

„de munte au fost săpate și răsturnate, târând
„șoseaua cu totul. Stricăciunea va fi dreasă,
„dar se va putea oare preîntâmpina repetarea
„stricăciunilor? Nimic sigur în această pri-
„vință. Părerea noastră este ca să se termine
„drumul provizoriu care duce la Predeal, dar
„să se așeze o cale definitivă aiurea. Ni se
„spune că spre Vălenii de munte, deasupra
„Teleajenului, se află o vale, destul de largă,
„acoperită cu codri seculari, pe un teren so-
„lid și foarte nemerit pentru construcția unei
„șosele. Nu e nevoie să străbați nici un curs
„de apă nici să te sui pe vre-un munte până
„la vama Buzăului, care ne desparte de Tran-
„silvania și dincolo de care sunt căi foarte
„bune. Astfel, pe coastele vârfului lui Crai
„s'ar putea construi șoseaua cea mai gran-
„dioasă și cea mai stabilă. Locuitorii văii
„cunoscându-i toate culele ar da bucuros con-
„cursul lor cu folos unei comisiuni, care ar
„fi însărcinată cu cercetarea locurilor.

„Nu pledăm aci o cauză, care ar trage după
„sine cheltuieli nefolositoare de mai multe
„milioane. Este vorba să se restabilească ca-
„lea Transilvaniei și, în orice chip, se va chel-

„tui mulți bani. E' vorba a se ști dacă nu e mai
„bine să se facă o șosea nouă, ferită de orice
„stricăciuni, în loc de a păstră pe cea veche, care
„va fi totdeauna expusă la aceleași accidente.
„Iată pentru cari cuvinte ar fi de ales valea
„Vălenilor: mai întâi, după cum am spus,
„terenul e solid și foarte bun pentru construc-
„ția unei șosele; al doilea, tot trebuie făcută
„o șosea în împrejurimile Vălenilor, pentru
„transportul sărei din Slănic, această șosea
„cș'e proiectată, ar rămâie dar să fie tran-
„sformată în drum mare; al treilea, acest drum
„ar da un debușeu nesfârșitelor păduri vir-
„gine și minelor de tot felul care astăzi sunt
„îngropate și pierdute în valea și în strâmto-
„rile vecine; în sfârșit, prin Văleni, drumul
„dela București la Cronstadt este mai scurt
„cu o treime, decât cel care trece prin Câm-
„pina.

„Deaminteri s'a atras atenția guvernului
„asupra acestor considerațiuni și aflăm că d-l
„inginer Weirach a fost însărcinat să studieze
„la Văleni importanta chestiune ce aduserăm
„la iveală. Vom aștepta rezultatul acestui stu-
„diu și raportul d-lui Weirach spre a reveni

„asupra acestei chestiuni atât de serioase“¹⁾).

Ce va fi făcut inginerul Weirach, n'am putut afla. Știm însă că nu s'a dat nici o urmare acestei idei. Va fi socotit stăpânirea că o gospodărie românească bine înțeleasă socotește că-i folositor să se unească România cu Transilvania prin cât mai multe căi, dar nu poruncește părăgînirea unei șosele de legătură fiindând de câțiva ani, construită cu multă trudă și cu cheltueli mari.

În anul 1866, d-l Dumitru Sturdza, Ministru al Lucrărilor Publice, prezintă un buget amănunțit, bine studiat și documentat. Pentru întreținerea căilor naționale se dă un șir de tablouri, cu cifre interesante relative la costul pietrișului de aprovizionat și plata lefurilor personalului. În deosebi, pentru drumul Brașovului se enumără carierele din care se poate extrage pietrișul și, admițându-se o lărgime de platformă de 6m. și o grosime de 0,02m., cu prețuri diferite unitare, se calculează costurile pietrișului. Prețul mediu al metrului cub

¹⁾ Nu este locul aci să ne mirăm de neguroasele cunoștințe geografice ale autorului acestui articol, care amestecă pasurile Buzău, Giuvala și Bratocea și laudă neexistenta vale a Vălenilor ?

de pietriș a fost în 1866 de lei 2,60 (astăzi el este de 5,70 și 8,80 ¹⁾).

Ca personal au fost pe calea națională Cămpina-Predeal:

13 Cantonieri cu leafă	de lei .	31,10	lunar
40 " " " "	" " .	38,50	" "
1 zidar " " " "	" " .	59,20	" "
1 zidar " " " "	" " .	74,00	" "
3 Șefi cantonieri " " "	" " .	55,50	" "

Șefi cantonieri se iviseră deja prin anul 1862; acești șefi cantonieri erau un fel de picheri pe atunci. Să notăm încă înființarea zidarilor, de care s'a simțit nevoie de îndată ce drumul acesta a fost șoseluit. Comparat cu alte căi naționale, numărul cantonierilor pe această cale, și mai cu seamă acela al *cantonierilor de munte*, plătiți mai bine, a fost considerabil în 1866; aceasta cu toate economiile, ce s'au făcut în acel an. Tocmai acestei economii trebuie atribuită lipsa de credite prevăzute pentru construcții și reparații.

În rezumat întreținerea căii naționale Cămpina-Predeal a costat în 1866:

¹⁾ Pe partea Sinaia-Predeal este de lei 8,80 fiindcă mai mult de jumătatea furniturii este de piatră spartă.

Pietriș	19.598 lei.
Personal	<u>26.928 „</u>
Total	46.526 lei.

Și adică întreținerea unui klm. a costat în medie:

$$\frac{46.526}{54} = 861 \text{ lei.}$$

Astăzi întreținerea unui klm. costă în medie: 1.760 lei.

Cu acest an 1866 se sfârșește perioada 1846—1866, perioada de construcție a „Șoselei drumului Brașovului“, în care statul a făcut mari sacrificii bănești, iar personalul tehnic nu s'a dat înlături dela o muncă foarte grea.

Bătrânii de prin localitățile din valea de sus a Prahovei, pe care i-am îndemnat să-mi povestească cele ce văzuseră și auziseră în tinerețea lor (Niță Moise Zangur din Predeal; pădurarul Iosef Cristian din Posada, amândoi, aproape octogenari) au încă în vie amintire pe cei dintâi modești și harnici tehnicieni trimiși prin acele locuri și stăruiitori la construcția șoselei: inginerul Ruset (probabil Gh. Rossetti, pe care l'am găsit în budgetul din 1859, ca membru al comisiunii tehnice), subingine-

rul Petrache Pereț și conductorul Dâljeanu. (Aceștia au figurat în acel budget).

Câte greutateți au avut să întâmpine acești oameni în îndeplinirea misiunii lor!

Numele acestor primi pioneri ai civilizației în valea de sus a Prahovei, merită să fie citate în istoricul drumului Brașovului. De ar putea ei vedea frumoasa cale națională Cămpina-Predeal, din anul 1913, cu minunatele localități de vilegiatură și industriale pe care le străbate, nu și-ar crede ochilor.....

PERIOADA IV.

REÎNNOIRE ȘI ÎNTREȚINERE NORMALĂ

A CĂII NAȚIONALE CÂMPINA-PREDEAL.

(1867—1897/98).

Vom împărți această perioadă în trei sub-perioade:

1. Sub-perioada de 9 ani: 1867-1875
 2. Id. de 11 ani: 1876-1886/87
 3. Id. de 11 ani: 1887/88-1897/98
- In total31. ani.

1. În acești nouă d'întăiu ani s'au săvârșit câteva lucrări mărunte menite să îmbunătățească circulația, precum: reparații de ziduri și de podețe, întăriri de coaste fugătoare, construcții de parapete de lemn și de zid în arcuri etc. Lucrare mai importantă a fost construcția podului Belia (klm. 109+250) care a costat, în cifră rotundă, 25.000 lei (din care lei 6.662 plătiți în sub-perioada a 2-a). Dra grija de căpetenie a dirigenței, după inun-

dațiile din 1864, 1865 și câteva spargerii de nori din urmă, a fost de a reduce șoseaua în bună-starea de după construcție, într'un cuvânt, a-o *reinnoi*. Statul n'a pregetat a jertfi, întru aceasta, o sumă de bani foarte însemnată. Și astfel putem notă, în acest răstimp „Restaurarea șoselei Ploești-Predeal“, lucrare evaluată la *o jumătate de milion de lei* (mai exact 500.870 lei), începută în anul 1869, sfârșită în 1875.

2. În cei 11 ani coprinși între 1876-1886/87, se fac o mulțime de lucrări. Credem ne-merit a da aci lista lor:¹⁾

REPARAȚII, RECONSTRUCȚII, ȘI CONSTRUCȚII.

(1876—1886/87).

	Lei
Reconstrucția podului Belia (1875, 1876, 1877) rest plătit	6.662
Reconstrucția a trei podețe . . (1875, 1876, 1877) rest plătit	800
Diverse reparații la poduri și podețe . (1876, 1877) rest plătit	511
Reparația șoselei în klm. 133. (1876, 1877)	3.218

¹⁾ Cifrele din parenteze indică anii în cari s'au făcut lucrările.

Reparații în mai multe puncte.(1876).	2.000
Refacerea tablierului podului Orășii. (1876)	3.636
Reconstrucția digurilor la Poiana Țapului (1876—77—78)	5.032
Restabilirea șoselei la punctul Potmol (1877—78)	5.000
Remonta șoselei (1878)	161.892
Restabilirea comunicației la Bușteni, Azuga și Malul Ursului (1878)	1.500
Consolidarea șoselei (1878)	8.000
Reparația lucrărilor de artă la Fruntea lui Vășii (1878)	8.188
Așternere de pietriș și despotmolire de șanțuri (1878, 1879)	18.725
Refacerea zidurilor de sprijinire la klm. 116, 117 și 118 (1878, 1879/80).	8.382
Parapete și reparația lucrărilor de artă (1879, 1880).	16.335
Reparația și reconstrucția podurilor Cernica, Vadul-Câmpinița și alte două podețe 1879)	19.661
Consolidarea malului drept al văii Orașii- lor (1879)	3.726
Reparația a două podețe (1879)	925
Tăerea malului drept la Cernica (1879)	6.831
Reconstrucția culeelor și întărirea malului drept la podul Orășii (1879, 1880)	6.961
Construcția podului „Surpături“ (1879, 1880)	32.591

Reparația șoselei la punctul Rachierita (1880, 1881)	4.479
Parapete între Poiana-Țapului și Sinaia (1880, 1881)	2.007
Reparația șoselei în punctul Potmol (1880, 1881)	8.218
Reconstrucții la cantonul dela klm. 141- 142 (1880)	1.962
Reparația stricăciun. pe șosea (1880, 1881)	10.311
Construcția unui zid de apărare între Belia și Potmol (1881, 1882) . . .	11.444
Reparația stricăciunilor podului de lemn la Gura Beliei (1881)	186
Restabirea comunicației (1881)	3.516
Restabilirea Zidului de sprijinire la punc- tul Izvoru (1881)	3.801
Lucrări de apărare la podul Orășii (1881)	1.390
Parapete (1881, 1883)	2.581
Reconstrucția șoselei la punctul Potmol (1881)	36.328
Construcția la cantonul din Comarnic (1881, 1882)	2.016
Consolidarea podului Șipote (1881, 1882).	4.815
Reconstrucția podului Șipote (1882, 1883)	5.293
Consolidarea șoselei la Sgarbura (1882, 1883)	4.863
Lărgirea și Consolidarea șoselei la punc- tul Orășii (1882)	7.768
Reparația podului de piatră din Sinaia (1882).	1.675

Reparația cotețelor la punctul Potmol (1882)	545
Parapete la Comarnic (1882, 1884) . .	3.539
Consolidarea Podului Vadului (1883, 1884)	5.488
Curățire de potmol (1883)	1.000
Reparația unui apeduct (1884)	305
Reconstrucția cotețelor la podul pe va- lea Cernica (1884) ,	1.848
Reconstrucția unui zid de sprijinire (1884)	5.332
Destpotmolirea și lărgirea șoselei (1884)	5.524
Reconstrucția tablierului Podului Va- dului (1884, 1885)	49.742
Reparația podului Peleş (1884, 1885) .	17.349
Reconstrucție de ziduri 1884, 1885) .	27.962
Reparație de cantoane (1885, 1886) .	7.144
Restabilirea comunicației (1885) . . .	1.000
Reparația parapetelor (1885)	5.100
Schimbarea tablierului podului Câm- pinița (1885, 1886)	6.211
Apărarea șoselei la Comarnic (1885, 1886).	2.611
Reparații la lucrările de artă din jurul Sinăei . . (1886)	960
Apărarea șoselei la klm. 146—147 (1886)	100
Deviarea șoselei la klm. 132 (1886) .	23.765
Înălțarea șoselei la Comarnic (1886) .	7.173
Total, pentru anii 1876—1886/87.	605.922

Din cercetarea acestei liste încheiem că în acești 11 ani s'a lucrat cu temei și râvnă la

complectarea șoselei și la întreținerea-i curentă cheltuindu-se peste 600.000 lei: s'au construit, reconstruit și reparat poduri, podețe și părți de poduri (reconstrucția culeelor și tablierului podului *Orății*, repararea și construcția podurilor Cernica, Câmpinița și a diverse podețe, consolidarea și reconstrucția podului *Șipote*, reconstrucția tablierului podului *Vadului*, reparația podului *Peleş*, schimbarea tablierului podului *Câmpinița*, construcția podului *Surpături* etc.), s'au construit și reparat parapete, s'au reparat și executat ziduri de sprijinire și de apărare și diguri și altele.

Și în acest interval de timp, ca și mai înainte vreme, și cum s'a întâmplat mereu în urmă și în veci totașă va fi, natura stricătoare a dat de lucru celor însărcinați cu întreținerea șoselei Câmpina-Predeal. Ploi torențiale și viituri mari de ape, în diferiți ani au pricinuit potmoliri și surpări de coaste întrerupătoare a circulației. Șoseaua a avut dar nevoe de înălțări, despotmoliri, lărgiri, întăriri, și așterneri de pietriș. Toate aceste lucrări, făcute în mai multe rânduri, după deosebite inundații, au costat peste 130.000 lei.

Așa zisul punct *Potmol*, la intrarea în Comarnic, între klm. 110—111, a fost întrerupt în anii 1877 și 1880 din pricina nesfârșitelor potmoale și surpărilor de hartane întregi de munte, care au acoperit calea națională. S'a restabilit atunci circulațiunea, de bine de rău (cost 13.218 lei), iar în 1881 s'a reconstruit șoseaua, depărtându-se de coastele din dreapta (costul lei 36.328). O altă lucrare însemnată, de acelaș fel, a fost, în anul 1886, deviarea șoselei la klm. 132 (între Sinaia și Bușteni, în dreptul carierei de piatră de pe muntele Piatra-Ârsă), tot din pricina năruirii muntelui (costul lei 23.765).

În sfârșit s'a făcut o cheltuială mare cu remonta (așternere generală de pietriș) a șoselei și anume de lei 161.892; remontă deosebită de aprovizionarea obișnuită cu pietriș, care, pe partea Ploești-Predeal, în acești 11 ani, a costat lei 206.987.

3. Iată acum și lista lucrărilor executate în cei 11 ani coprinși între 1887/88-1897/98:

REPARAȚII, RECONSTRUCȚII ȘI CONSTRUCȚII
(1887/88—1897/98).

Înălțarea șoselei la Comarnic (începută
în 1886; s'a mai plătit în 1897) . .

797

Reparații la ziduri de sprijinire (1887, 1888, 1890)	3.660
Devierea șoselei în klm 132 (începută în 1886; în 1887 și 88 plățiți încă) .	2.845
Curățirea nămeților de zăpadă în diferite puncte (1887, 1894)	2.200
Reconstrucția podului Bătrioara (1887).	6.932
Apărarea zidului de sprijinire la klm. 132 (1887)	3.520
Reparația podului Cămpinița și a tablanelor podurilor Năparul, Dobra și Surpături (1888)	6.693
Construcția unui pod provizoriu la Orășii (1889)	6.738
Reparații la lucrările de artă ale șoselei (1889, 1894, 1895, 1896)	5.127
Reparații la fundațiile picioarelor unui podeț din klm. 102+270 (1890) . .	278
Construirea baracelor și unui pod la Orășii (1890)	21.912
Lucrări de apărare (1891, 1892) . . .	22.393
Despotmolire între Comarnic și Sinaia (1892)	500
Idem în mai multe puncte și între klm. 102-103 (1893).	4.000
Idem, precum și reparații (1893) . . .	9.000
Executarea unei probe de trotuar pe partea dreaptă a șoselei, pe partea Sinaia-Bușteni, precum și a unui parapet cu stâlpi de piatră și șine drept lise (1893)	67.296

Construcția a cinci cantoane duble, de piatră (1892, 1893)	41.369
Reparația podului Șipote (1893) . . .	300
Reparația șoselei în klm. 131-132 (1893)	9.000
Reparația parapetului podului Podul-Vadului (1893)	2.400
Reparația șoselei la Comarnic (1893) . .	10.900
Cilindrare între Sinaia-Bușteni (1894) .	9.300
Anrocamente klm. 131—141 (1895) .	9.164
Inițiere de parapete provizorii dela Comarnic la Sinaia (1895)	6.746
Reparația podului provizoriu la Orășii (1895)	2.300
Reparații la cantonul No. 28 Posada, la invelitoare etc. (1895, 1896, 1897)	204
Apărare cu blocuri de piatră la Comarnic (1896)	8.449
Reparația podului Câmpinița (1896) . .	2.908
Parapete și buloane la parapete 1896/97	827
Reparația podului Podul Vadului (1896)	23.088
Cheltuiți în total, pentru lucrări, în 11 ani: 1887/88 1897/98	<u>lei 290.846</u>

Și în acești 11 ani se lucrează cu stăruință la buna întreținere a căii naționale Câmpina-Predeal, iar dacă cheltuiala pentru lucrări este jumătatea cheltuelii din cei 11 ani anteriori, aceasta se datorește faptului că în cei douăzeci de ani precedenți (1867—1886) s'a înzes-

trat șoseaua cu cea mai mare parte din lucrările de artă neapărat trebuincioase.

Cât despre personalul de întreținere, el a fost mult timp cam acelaș ca în 1866, deosebindu-se cantonierii în: cantonieri de câmp și cantonieri de munte, aceștia din urmă ceva mai bine plătiți. În anul 1870, de pildă, personalul inferior erà următorul pe Ploești-Câmpina-Predeal:

40 Cantonieri Clasa I (de munte) plătiți cu 40 lei lunar.

17 Cantonieri clasa II (de câmp) plătiți cu 35 lei lunar.

6 zidari plătiți cu 60 lei lunar.

4 Șefi cantonieri plătiți cu 55 lei lunar.

În acest an apare, pentru întâia oară, *un picher*, plătit cu 100 lei lunar, pe distanța Băneasa-Ialomița-Ploești-Câmpina-Predeal, adică pe 145 kilometri ! Dar în anul 1886 rămâne un picher pe partea Câmpina-Predeal (54 kilometri).

Perioada de 31 ani, 1867—1897, a fòst rodnică în evenimente petrecute în valea de sus a Prahovei, evenimente care au avut cele mai fericite înrâuriri asupra civilizării acestei văi și a șoselei care o deservește. Mai întâi de

toate vizitele, din 1866 și 1871, ale Măriei Sale Domnitorului Carol și hotărârea Sa și a Doamnei Elisabeta de a-și întemeia reședința de vară la Mănăstirea Sinaia și apoi de a clădi Castelul Peleş au asigurat acestui ținut o propășire strălucită. Eforia Spitalelor civile vânzând, în anii 1872 și 1880, terenuri din moșia sa Sinaia la particulari a atras lume peste lume, care s'a pus pe clădit. De poveste este cum „din pajiște“ au răsărit vilele împrejurul mănăstirii Sinaia.

Calea Națională Câmpina-Predeal n'a putut decât să se folosească de înalta și luminata ocrotire acordată văii de sus a Prahovei. Recunoscându-i-se însemnătatea, a fost dăruită cu inzestrarea cuvenită. S'a făcut mult pe această cale dela 1867 la 1897... Dar mai rămâne mult de făcut.

PERIOADA V

PERFECTIONARE ȘI ÎNFRUMUȘETARE
A CĂII NAȚIONALE CÂMPINA-PREDEAL
(1898—1913).

Cu înființarea liniei ferate Ploești-Predeal, în anul 1879, începù în valea Prahovei o eră de activitate industrială și comercială al cărei minunător progres, tot crescând, nu s'a oprit încă astăzi. Rând pe rând luară naștere în Valea Prahovei felurite industrii și se clădiră numeroase fabrici. Dar, dacă în ceea ce privește deschiderea localităților din această vale la o tot mai înfloritoare activitate omenească, calea ferată a fost binefăcătoare, nu tot astfel i-a fost efectul asupra circulației pe calea națională paralelă; într'adevăr, importul și exportul făcându-se, după anul 1879, pe calea ferată, șoseaua Cămpina-Predeal fost deodată părăsită de negustori. Lanțurile de altă dată nesfârșite de chervane enorme, pline doldora de mărfuri, care bătătoreau drumul dela Pre-

deal la Cămpina și la Ploești, le rupse calea ferată în acel an 1879. A fost un răstimp de câțiva ani, în care curgerea, ca și a unui fluviu, a circulației pe această șosea s'a împuținat foarte simțitor, reducându-se la umblete scurte, asemănătoare cu pârâiașe, pentru trebuințele legăturilor imediate între localități vecine. De îndată însă ce, una câte una, se instalară fabrici în aceste localități, circulația pe șoseaua națională își reluuă firul pe anumite părți, unde fabricile aveau nevoie de transporturi, care nu și-ar fi avut rost pe linia ferată. Ba, pe aceste părți circulația deveni atât de intensivă, cu poveri excepțional de mari, încât Ministerul de Lucrări Publice cheltui pentru întreținerea lor mai mult ca de obicei. Apoi, de câțiva ani încoace un nou factor a intervenit în viața circulatorie a căii naționale Cămpina-Predeal: automobilele, care, după cum s'a întâmplat în toate țările și pentru tot felul de drumuri, au dat din nou viață acestei căi, în întregimea ei, reîntruchipând ca însemnată arteră de comunicație vechiul drum al Brașovului: București-Ploești-Cămpina-frontiera Predeal-Brașov.

In anul 1898 calea națională Cămpina-Predeal se înfățișă în chipul următor:

Lungime. Dela klm. 95 (eșire din Cămpina) la klm. 148+950 (frontiera Predeal), pe 53 klm. + 950 metri.

Poduri. In număr de 260, din cari 242 de piatră, 7 mixte (tablier de lemn, culee și pile de piatră) și 11 de lemn.

Cantoane. In număr de 22, din cari 17 vechi de bârne, construite odată cu soseaua și 5 de zidărie de piatră construite în anii 1892—1893. Toate duble.

Trotuare, nu erau, afară de unul, executat de probă în anul 1893, pe dreapta, în Sinaia, de la intersecția șoselei cu strada gărei, până dincolo de podul Peleş, pe 725 metri și, tot în Sinaia, pe ambele părți, între Strada Poștei (Spătarul M. Cantacuzino) și strada Gărei, pe 670 m.l. In total trotuar pe 1.395 m.l.

Parapete. Intre klm. 108 (cătunul Gura-Beliei) și klm. 114 (Cernica) ființau 1.026 metri lineari parapet de zidărie în arcuri, care, din pricina formei lor, fusese poreclite „sprincenile lui Frunză“, după numele inginerului care le proiectase și construisese.

A se adăoga 584 metri liniari parapet în

arcuri pline pe deasupra, așezate între klm. 116 (Valea Floriului) și klm. 120 (Valea Orașilor), precum și 290 m. l. parapet de stâlpi de zid cu lise de lemn, în mai multe puncte între Câmpina-Sinaia. În total 1.900 metri liniari parapet de zidărie pe secția Câmpina-Sinaia.

În anul 1892 se construise parapete din bârne de lemn, pe lungimea totală de 1.335 m. l. între klm. 116+220 —143 în diferite puncte primejdioase. În secția Sinaia-Predeal se executase, în 1893, de probă, un parapet de stâlpi de piatră cu șine de fier ca lise, între Sinaia și Bușteni din dreptul hotelului Caraiman până la intrarea în Bușteni, (fabrica Schiel), pe lungime de 3.388 m. l.—Total, parapet trainic pe întreaga cale națională Câmpina-Predeal. 5.288 metri lineari.

Plantație. Nu eră nici o plantație sistematică, făcută într'adins de Ministerul Lucrărilor Publice, ci numai câțiva pomi fructiferi singuratici, prin Breaza-de-sus și de jos, precum și o plantație de castani pe cele două alee ale căii naționale, în străbaterea orașului Sinaia și anume pe Bulevardul Ghika, între podul Valea-Iancului și parc.

Întreținere. Se făcea de următorul personal

inferior: 60 de cantonieri și patru șefi de cantonieri, sub supravegherea a doi picheri.

Cu anul 1898 începù o nouă eră pentru calea națională Cămpina-Predeal: această cale luase o însemnătate mereu crescândă, datorită pe deoparte alegerii orașului Sinaia ca reședință regală pe mai multe luni ale anului cecece adusese statornicirea în fiecare an, în acelaș interval de timp, a elitei societății noastre și străine, datorită pe dealtă parte transformării diferitelor localități străbătute (Breaza, Cărnaric, Sinaia, Poiana-Țapului, Bușteni, Azuga, Predeal) în stațiuni climaterice și de vilegiatură. Ministerul constată aceste două fenomene și mai prevăzând că Valea Prahovei aveà să devie cea mai bogată vale a țării noastre, prin activitatea industrială desfășurată într'insa, hotări să încredințeze întreținerea acestei șosele unui serviciu special.¹⁾

Inginerul dirigent nou numit, făcând de îndată un studiu amănunțit al acestei șosele,

¹⁾ Decizia Ministerială No. 6130/4 Aprilie 1898 însărcinând pe inginer ordinar Clasa I Nestor Urechia cu dirigența căii naționale Cămpina-Predeal.

se strădui să-și dea seamă de lipsurile ei, să-și închipuie trebuințele ei viitoare și întocmi un program de lucrări, unele imediat necesare, altele a se executa în fiecare an, unele de îmbunătățire propriu zisă a șoselei, altele de înfrumusețare. Ministerul înțelegând că această cale nu mai poate fi tratată ca orice cale din țară, a aprobat în principiu acest program studiat cu mare băgare de seamă. Dirigența s'a pus pe lucru și timp de 15 anii până în momentul când această monografie ese de sub tipar, a urmărit cu stăruință realizarea fiecărui punct din programul stabilit în 1898. A fost o fericire pentru această șosea că ministerul, în solitudinea ce i-a arătat mereu, a dat concursul său necondiționat inginerului numit în capul acestui serviciu, stabilind chiar ca el să comunice direct cu Ministerul, evitându-se astfel marile pierderi de timp, neînțelegerile și greșelile ce ar fi pricinuit autorități interpuse. Faptul că din anul 1898 și până astăzi mereu același cuget a prezidat la întreținerea căii naționale Câmpina-Predeal a îngăduit cumpănita înlanțuire de lucrări (îmbunătățiri și înfrumusețări), mulțumită căreia această arteră românească de

comunicație se poate astăzi compară cu cele mai bune drumuri din Europa.

Câte servicii din țara noastră n'ar da roade minunate, dacă cei chemați a le dirige ar fi să nu zicem temeinic sprijiniți de autoritățile de care depind, dar cel puțin lăsați să muncească, urmând un fir conducător bine legat la un capăt, neîntrerupt de loc pe toată lungimea lui și îndreptându-se la capătul cellat spre un țel luminos!

Socotesc că cel mai nemerit lucru va fi acum de a însemna aci, în chip concis, activitatea fiecărui an din perioada 1898—1913. Cum am zice, un fel de *anale* ale căii naționale Câmpina-Predeal.

Anul 1898/99

Întreținerea curentă, înfrumusețări și înlesniri pentru trecători. Se ia măsuri pentru întreținerea în perfectă curățenie a părții Sinaia-Predeal, distanță pe care circulă lumea în timpul vilegiaturei. *Se mătură șoseaua din revărsatul zorilor.* Se așează pietre Kilometrice și Ectometrice după unul din tipurile întrebuințate în Franța. Se fixează, la intrările în și eșirile din localități, stâlpi, cu plăci indicând

direcțiile și distanțele, pentru știința trecătorilor, iar pentru odihna lor se pun 16 bănci rustice de lemn, din care unele circulare de mesteacăn, așezate în deosebite puncte, de unde se desfășoară priveliști frumoase.

Organizarea pentru întâia oară a unui *serviciu de stropit*, cu o saca cu tub găurit. Se stropește șoseaua între Sinaia și Predeal timp de 3 luni (15 Iunie—15 Septembrie).

Lucrări. Reconstrucția completă a podului Orăștii și lărgirea șoselei la capetele podului, dela 3 m., cât rămăsese, la 6 metri.

Apa Belia venind mare a luat din blocajele apărătoare ale podului Belia și ale cantonului din acest punct (klm 109+200). — Se așează din nou blocuri la aripa sângă a podului și la digul de apărare al cantonului.

În primăvara anului 1899 construcție de *trotuar* în satul Bușteni pe 300 m.l. dela podul Valea Cerbului (klm. 136+522) spre tunelul C.F.R. Pe această distanță, la eșirea din satul Bușteni, proprietarii moșiei vând terenuri în loturi, dealungul căii naționale.

Se și construiesc vile. Lărgimea șoselei fiind aci cea legală (13 m. la stânga și la dreapta

axei), dirigența își propune să creeze un bulevard cu alee—trotuare plantate.

Parapete. Se construiesc în sus și în jos de podul Valea Cerbului, în Bușteni, 163 m. l. de parapete din țevi petrecute în stâlpi de șine fixați în cusineți de piatră.

Se repară trotuarele de lemn ale podurilor de pe Bulevardul Ghica, în Sinaia.

Dealungul stradelei, care duce din șoseaua națională, în fața otelului Caraiman, la gara Sinaia, se construiește un șanț pavat, pentru scurgerea apelor pe coastă.

Stricăciuni. Ploi torențiale în lunile Mai și Iunie. A fost nevoie a se despotmoli șoseaua în 16 puncte, și a se repară pereuri degradate.

Râul Prahova venind mare a mâncat șoseaua între Sinaia și Bușteni (klm. 131—133). S'au pus aci blocaje. De asemenea, pentru apărarea în contra apelor Prahovița și Joița (Predeal) au fost așezate blocage (klm.141, 142, 146).

Plantație. Prima încercare de plantație în primăvara anului 1898, cu arbori oferți gratis de proprietarii mărginași. În toamna aceluiaș an plantație pe bulevardul proiectat între podul Valea Cerbului și tunelul C.F.R.:

500 castani cumpărați și 1.200 arbori, diferite esențe, dați gratis.— S'a cumpărat și 2.000 pueți de molifiți, care s'au plantat în pepinierele create în acest an la cantoanele Poiana-Țapului și Bușteni.

Diferite întâmplări de seamă. În vara anului 1898 se începe de către Eforia Spitalelor Civile executarea canalizării orașului Sinaia, după proiectul D-lui Inginer-Inspector general Elie Radu. Inginerul dirigent al șoselei naționale Câmpina-Predeal este însărcinat și cu această lucrare, a cărei principală parte este a se face chiar pe șoseaua națională, în străbaterea Sinaiei.

Anul 1899/1900.

Lucrări. Reconstrucția completă a podului de lemn Șipote, pe cotețe (chesoane de bârne umplute cu bolovani) (klm. 120+591)

În urma ploilor din toamna anului 1899, șoseaua la capetele podului Orății (klm. 119.+437) prezintă crăpături și fiind lăsată, trebuie luate măsuri de oprire a acestei mișcări. În Februarie 1900 se construiesc patru baraje de lemn în Valea Orățiilor.

Se continuă cu încă 280 m. l. *trotuarul* construit la Bușteni (noul bulevard).

Construire de *parapete* între Izvor-Sinaia și Bușteni-Predeal (5.500 m. l.) din stâlpi de piatră din cariera Caraiman și lise de șine.

Stricăciuni. În urma ploilor din Septembrie 1899, râul Prahova, venind mare, strică șoseaua în mai multe locuri (klm. 126—127 la intrarea în Sinaia și între Sinaia și Bușteni). Se așează în aceste puncte blocaje.

În Decembrie, acelaș an, zăpada se topește brusc și apele aduc potmoale groase; se despotmolește șoseaua în mai multe puncte (la Racherița klm. 108 + 634; la Cernica klm. 114—115 potmol de 1 m. și mai bine adâncime, etc.).

Anul 1900/01.

Întreținerea curentă. Afară de obișnuitul petriș aprovizionat pe șosea, se mai așterne petriș mărunț pe zonele alee dealungul Bulevardului Ghika, în Sinaia.

Lucrări. Podul mixt Surpături (klm. 119 + 935), fiind parte rupt, se reconstruiește.

Șase casiuri dintre klm. 113—121 (Comarnic-Sinaia), fiind foarte stricate, se refac.

Se cioplesc pietre ectometrice noi pe secția 1 (klm. 95-122).

Se repară pe 1 klm. niște vechi parapete de lemn putrezite, între klm. 124—126.

Se fac mici reparații urgente la diferite cantoane.

Plantație. În primăvara anului 1900 se fac mici îmbunătățiri la plantație. Tot astfel în primăvara anului 1901 și se plantează încă 600 arbori.

Pentru statornicirea coastelor la podul Orășii se plantează 3.000 de sălcii.

Diferite întâmplări de seamă. În toamna anului 1900 dirigența începe construirea, cu spesele fabricii Schiel (23 mii lei), o variantă a căii naționale, pe 239 metri lungime, la intrarea în Bușteni (klm. 135 + 585—135 + 824), spre a căpăta o circulație cu totul liberă, iar nu împedicată, ca pe bucata de șosea, care străbate curtea acestei fabrici.

Anul 1901/02.

Intreținerea curentă. Așternere de nisip grăunțos pe trotuarele construite în Bușteni precum și pe zonele-alee ale bulevardului Ghika din Sinaia.

Lucrări. În toamna anului 1901, la Orății muntele începe a curge pe șoséa și amenință să se prăbușească pe deantregul; se construiește la piciorul lui un zid de sprijinire, și pe coastă un șanț pavat, care să culeagă apele. Tot pe această coastă plantarea a 1.000 sălcii.

La Podul-Vadului înlocuirea podinei cu podină de stejar, reparația zidăriei pilelor și culelor, blocaje împrejurul lor. Reconstrucția tablierului de lemn al podului mixt de pe Valea Dobrei (klm. 118+516).

Consolidarea culeei dinspre Predeal a podului Valea-Cerbului în Bușteni. Blocaje împrejur.

La podul Câmpinița (klm. 96+730) reparația tablierului; reconstrucția și consolidarea cu blocaje a zidului de sprijinire dela culéa stângă.

Executare de *trotuar* pe 300 m. l. în străbaterea satului Bușteni.

Construire de *parapete* de lemne în bârne, între klm. 117—klm. 120, pe 1.250 metri lineari.

Cantoane. Deosibite reparații mai mari și mai mici.

Stricăciuni. În Iulie, în urma unor ploi to-

rențiale, râul Prahova își schimbă cursul între Sinaia și Bușteni și distruge șoseaua cu plantație și parapet la klm. 132—133. Se apără din nou această parte cu blocaje.

La sfârșitul acestei luni, apa Prahovița venind mare distruge cu totul șoseaua, la intrarea în Predeal (klm. 146—klm. 147.) Circulația întreruptă. Se face îndată o trecere, se umple și întărește cu blocaje. Șoseaua mai fiind slăbită între Sinaia și Bușteni (klm. 130—132) se așează dealungul talusului de spre Prahova blocaje.

Anul 1902/03.

Intreținere curentă. Așternere de nisip pe aleele Bulevardului Ghika, precum și în Bușteni și Azuga.

Infrumusețări. Reparația băncilor circulare de lemn de mesteacăn.

Lucrări. Reparația podurilor-trotuare de lemn de pe Valea Cășeriei și Florilor în Sinaia.

Comuna Predeal acordând o subvenție, dirigența execută trotuare în primăvara anului 1902 și anume pe 497 m. liniari în Bușteni și pe 187 m. l. în Azuga.

Transformarea căii naționale în străbaterea

oraşului Sinaia, între podul Valea Iancului (km. 127 + 372) şi parc (klm. 128 + 252) pe 880 m. pe şosea (1.760 m.l. de trotuar) în adevărat bulevard, suprimându-se şanţurile şi excutându-se trotuare în regulă.

Plantaţie. Imbunătăţirea celei existente şi plantarea a 750 copaci între klm. 122—146.

Stricăciuni. În urma ploilor neîncetate de pe la sfârşitul lunii Maiu, râul Prahova atacă şi distruge şoseaua la intrarea în Sinaia, precum şi între Sinaia şi Poiana-Ţapului. Se aşează dealungul apei cantităţi mari de blocaje. (Klm. 126—127 şi klm. 132—133).

Anul 1903/04

Intreţinere curentă. Aşternere de nisip pe trotuare. Pe lângă obişnuita aprovizionare de pietriş, se mai aşterne diferite cantităţi de pietriş în străbaterea Sinaiei si între klm. 136—141 (Buşteni-Azuga).

Infrumuseţări. Aşezarea a 20 bănci de lemn între Sinaia şi Predeal. Nivelări şi împietruiri de zone în Predeal.

Lucrări. Ridicarea unor guri de canal pe Bulevardul Ghika. Intărirea cu zidărie de piatră uscată a unui şanţ la frontiera Predeal.

Schimbarea podinei dela podul Valea Rupturei (klm. 110 + 360) și Valea-Bătrioara (klm. 113 + 588). Executare de trotuare și de parapete metalice la podurile Valea-Cerbului, Valea-Cășeriei și Valea-Albă în Bușteni.

Comuna Predeal acordând subvenții, dirigența construiește trotuare: în Bușteni pe 460 metri liniari; în Predeal pe 229 m.l.

Cantoane. Mici reparații.

Plantație. Îmbunătățiri, complectări, cu deosebire în Predeal; arbori din nou plantați 900.

Stricăciuni. Mari și multe stricăciuni, din pricina ploilor din Iunie și Iulie; șoseaua atacată și parțial distrusă între Sinaia și Bușteni, la intrarea în Comarnic și la intrarea în Predeal. Numeroase și groase potmoliri, mai cu seamă la eșirea din Comarnic (klm. 112—113) și la Cernica (klm. 134 + 500). S'au pus cantități însemnate de blocuri de apărare.

Anul 1904—1905.

Intreținerea curentă. Pe lângă obișnuita aprovizionare de pietriș, se mai așterne diferite cantități de pietriș în străbaterea satului Comarnic și între Bușteni și Azuga.

Inlesniri pentru trecători. Se înlocuiesc unele table indicatoare.

Stropitul. Continuă a se face de Ministerul Lucrărilor Publice între Sinaia-Buşteni, cu sacaua stropitoare cu tub găurit cumpărată în 1898. În Buşteni se face de Ministerul Lucrărilor Publice cu o saca stropitoare a comunei.

Lucrări. Reparaţia trotuarelor poduri peste valea Căşeriei şi Florilor în Sinaia.

Refacerea a trei casieri defectoase. Reconstrucţia tablierelor podurilor Orăştii şi Şipote.— Consolidări cu blocaje.— Construcţia trotuarului şi parapetului podului Azuga.— Construcţie de trotuare: în Sinaia pe stânga şi dreapta pe 669m. lineari în total; în Buşteni pe 1.186 m.l.; în Azuga pe 108m. l. în Predeal pe 638 m. l.

Cantoane. Reparaţii la douăzeci din vechile cantoane de bârne.

Intâmplări de seamă. În toamna anului 1904 dirigenţa începe construirea unei variante de 1 klm. + 500 a căii naţionale, în Sinaia, pe malul Prahovei, pentru uşurarea circulaţiunii pe Bulevardul Ghika.

Anul 1905/06

Cei doi ani 1905/06, 1906/07 trebuiesc însemnați cu litere de aur în analele drumului Brașovului. Activitatea desfășurată pe calea națională Câmpina-Predeal în acești ani a fost fără de perechie. Un bun român, d-l Ion C. Grădișteanu, atunci Ministru al Lucrărilor Publice, înțelegând importanța acestei artere de comunicație și prevăzându-i, pentru partea Sinaia-Predeal, menirea de adevărată alee de parc, îi acordă desăvârșita sa solitudine.

La îndemnul d-sale, fu înzestrată calea națională Câmpina-Predeal cu tot felul de îmbunătățiri și înfrumusețări, care să înlesnească minunat circulațiunea vehiculelor și să mulțumească pe toți drumeții, cu deosebire pe numeroșii turiști, care străbat distanța Sinaia-Predeal, în timpul verei. Câteva din lucrările înființate dealungul acestei șosele, precum bănci, fântâni monumentale, cantoane, și altele vor aminti în viitor trecătorilor numele luminatului și valorosului român Ion C. Grădișteanu.

Intreținere curentă. Cilindrarea șoselei în străbaterea localităților Sinaia, Bușteni, Azuga și Predeal. Așternere de pietriș suplimentar

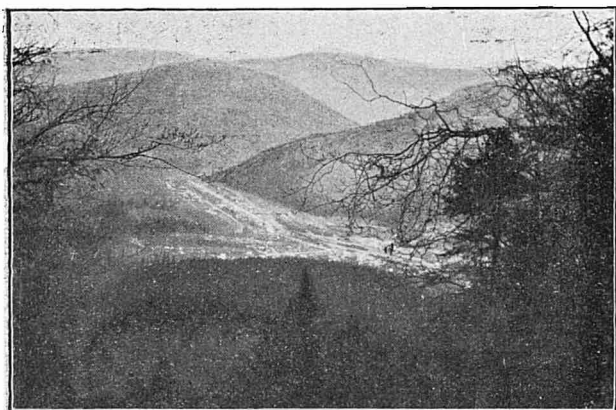
între klm. 135—149, și în Predeal. Așternere de nisip pe toate trotuarele. Procurarea a două cilindre de fontă, pentru cilindrirea trotuarelor. Procurarea de roabe răsturnătoare pentru curățitul șoselei.

Înbunătățiri, înfrumusețări, înlesniri pentru drumetri.

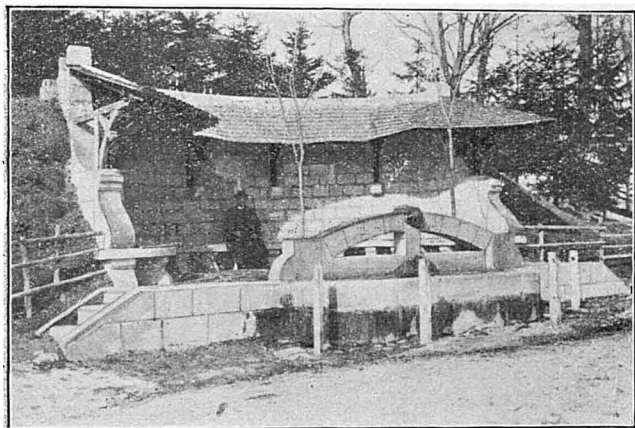
Se așează dealungul șoselei: o serie de table indicatoare de distanțe, placă indicatoare la frontiera Predeal, bănci mobile de lemn, 28 bănci fixe de piatră, de trei tipuri diferite, din care unul cu acoperiș, pentru adăpostirea turiștilor, fântână cu bancă circulară de piatră, acoperită, la intrarea în satul Poiana-Țăpului.

Stropit. Pe lângă vechea saca-stropitoare cu tub găurit, se mai cumpără trei sacale-turbine sistematice și se organizează mai temeinic stropitul cu aceste patru sacale, creându—se și două rezervoare de apă.

Lucrări. Executare a șapte guri de canal în Sinaia.— Construcția definitivă, în beton armat, a trotuarelor-poduri peste văile Cașeriei și Florilor pe Bulevardul Ghica, în Sinaia.—Inlocuirea pōdinei de uzură la podul Surpături (km. 119 + 935.) Pavarea unui șanț în satul Izvor, pe 320 m.l.



Vedere asupra satului Bușteni, luată de pe Bucegi (Caraiman). Dunga albă care se pierde la stânga este calea națională Câmpina-Predeal, transformată în Bulevard în Buștenii-noi.



Fântână la intrarea în cătunul Poiana-Țapului, construită în anul 1905/06. Apa țâșnește din gura unui cap de berbec, de bronz. Bancă circulară de piatră, adăpostită sub un acoperiș șindrilit.

Inlocuirea a 6 casieri și podețe de lemn prin podețe de piatră acoperite cu dale (în șase puncte deosebite, între klm. 119 și 132). Inlocuirea podinei și tablierului podului Câmpinița. Inlocuirea tablierului podului mixt de peste Valea Năparului (klm. 117 + 935). Astuparea cu lespezi a canalului și lărgirea șoselei între parc și podul Peleş, în Sinaia, pe 200 m.l. (klm. 128 + 560—128 + 760.)

La Orăștii se produc în August 1905 și Februarie 1906 surpături ale coastei. Se deblează un bloc de 10.000 metri cubi de pământ și se reîmpietruiește șoseaua.

Se construiesc *trotuare* pentru complectarea celor existente: în Predeal pe 493 m. l. (între strada Gărei și frontieră); în Bușteni pe 1.022 m. l. pe dreapta, între Valea Albă și Valea Cerbului (klm. 136 + 181—136 + 522) și între klm. 135—136.

Se construiesc *parapete*: cu stâlpi de piatră și șine de cale ferată ca lise, pe 1500 m. l. între Sinaia și Comarnic; de zidărie în arcuri, pe 500 m. l., iarăș între Sinaia și Comarnic.

Cantoane. Trei cantoane duble, cu etaj, stil românesc, sunt clădite în Bușteni (pe un loc cedat de C. F. R.); în Pojana-Țapului și

la locul zis „Malul Ursului“ la intrarea în Predeal (klm. 143+517, pe un loc cedat de administrația Domeniilor Coroanei). Pe lângă vechiul canton din Bușteni se construiește o magazie mare, pentru adăpostirea tuturor aparatelor și uneltelor necesare bunei întrețineri a șoselei și a accesoriilor de tot felul, ca sacale, cilindre compresoare, roabe, bănci etc., etc.

Plantație. În primăvara anului 1905 se plantează 250 castani în Predeal și 250 castani în Bușteni, precum și între Sinaia și Predeal 2000 de arbori luați din păduri și pepiniere.

În toamna aceluiaș an se completează plantația cu 825 castani.

Anul 1906/07

Întreținerea curentă. Așternere de nisip pe toate trotuarele.—Cilindrarea șoselei în străbaterea localităților Sinaia, Bușteni, Azuga și Predeal, cu ajutorul noului cilindru cumpărat în acest scop.—Așternere de pietriș suplimentar între Cămpina-Sinaia și Sinaia-Predeal.

Infrumusețări, înlesniri pentru turiști. Așezarea de table explicatoare a noiei legi a drumurilor (1906) și încă a două bănci fixe

de piatră.— Procurare de bănci mobile.— Construcția la Azuga a unei fântâni, după modelul fântânei zisă a lui „Manole“ dela Mănăstirea Curtea-de-Argeș.— Executarea unei poteci dealungul șoselei, între Bușteni și Azuga, pentru circulația mai lesnicioasă a turiștilor.

Stropit. Se adaugă o a cincea sacă turbină. Stropitul se face cu șase sacale (una a Primăriei Predeal).

Lucrări. Inlocuirea a două casiuri și a patru apeducte de lemn cu șase apeducte de zidărie (între klm. 97 și 124). Reparația unei aripi a podului Cășeriei în Sinaia.— Executarea unui canal colector la trotuarul din Predeal, în dreptul noilor clădiri ale vămei. Captare mai temeinică a apoi la noua fântână din Azuga.— Construcție de *trotuare*: în Poiana-Țapului pe 150 m. l.; în Azuga, pe 400 m. l.; în Predeal pe 435 m. l.— Construcție de *parapete* în arcuri, între Sinaia și Comarnic, pe 1000 m.l. Clădire a trei *cantoane* duble, cu etaj, stil românesc, în Izvor, Sinaia și Gura Pădurei.

Executare de împrejmuire de lemn, stil românesc, la 6 cantoane (Izvor, Sinaia, Gura-Pădurei, Poiana-Țapului, Bușteni, Malul Ursului).

Stricăciuni. În urma ploilor tōrențiale dela sfârșitul lunei Mai, Șoseaua este atacată și potmolită.— S'au pus cantități mari de blocaje la podul și cantonul Belia (klm. 109+200) și în multe puncte între Sinaia și Bușteni. Mari potmoale la punctul Rachierța (klm. 109 la 110).— Apa Prahova a luat din terasamentul variantei din Sinaia. Se apără cu blocaje. Parte din coasta dealungul variantei se surpă; se fixează prin zid de sprijin și pereu.—

Plantație. Complectarea plantației existente; se mai plantează 960 castani.

Anul 1907/08.

Intreținerea curentă. Așternere de nisip pe toate trotuarele.— Aprovizionare de pietriș suplimentar în diferite puncte.— Cilindrarea șoselei în străbaterea localităților de vilegeatură.

Infrumusețări, înlesniri pentru trecători. Se așează pe șosea încă patru bănci mici de piatră, două la fântâna din Azuga și două la Predeal.

Lucrări. Intregirea plaformei șoselei, consolidându-se prin ziduri și lărgindu-se zonele între klm. 136—138, cu deosebire la podurile

Valea Cășeriei și Valea Albă, în Bușteni.— Construcția a două baraje de lemn, în Valea Rachierîța (kim. 108—109).—Captarea altor izvoare la fântâna din Azuga.—Transformarea în casiuri a două podețe, care se înfundau de potmoale (klm. 108—109 și 110—111) Reconstrucția podului de piatră Cacova (klm. 98+943).— Schimbarea tablierului de lemn al podului Bătrioara (klm. 113+588).— Construcția unui zid-baraj în Valea Orăștii. Pavarea șoselei la intrarea parcului din Sinaia.— Construcția unei variante a șoselei, la Cernica, între klm. 114—115 pe 816 m. l. și a unui pod pe această variantă.— Construcție de *trotuare*: în Comarnic pe 730 m. l.; în Bușteni, pe 750 m. l.; în Azuga pe 380 m. l.; în Predeal pe 1516 m. l.— Executarea a 850 m. l. de *parapet* de zidărie în arcuri, între Comarnic-Sinaia klm. 110—118.—

Cantoane. Clădirea unui canton de zidărie dublu, cu etaj, stil românesc, în Comarnic.— Amenajarea unui loc de canton în Predeal, dăruit de Administrația domeniilor regale.—

Stricăciuni. În luna Mai 1907, râul Prahova venind mare a mâncat talusul variantei din Sinaia. S'au pus blocaje apărătoare.

Plantații. Îmbunătățirea plantației în ființă; în toamna anului 1907 se mai plantează 750 castani în Bușteni, Azuga și Predeal.—

Anul 1908/09.

Întreținerea curentă. Așternere de nisip pe toate trotuarele. Cilindrarea șoselei în străbateră orașului Sinaia. Așternere de pietriș suplimentar în diferite puncte ale șoselei, precum și pe varianta din Sinaia.

Lucrări. Susținerea tablierului Podului Vadului (klm. 98) cu rânduri de piloți moazați. La podul Surpături (klm. 119+935) și Șipote (klm. 120+591) înlocuirea parapetelor și podinei putrezite. Consolidarea malului variantei din Sinaia prin zid de susținere. Construcție de zid de sprijinire dealungul trotuarului nou executat în Sinaia. Reparația tablierului de lemn al podului mixt Câmpinița (klm. 96+730) Reconstrucția podului Orășii. Reconstrucția barajului de lemn de lângă acest pod. Executare de *trotuare*: în Sinaia între klm. 126—127 pe stânga, pe 853 m. l. ; în Azuga pe 484 m. l.

Cantoane Reparații la cantonul Fruntealului-Văsii (klm. 120+900). Construcție de împrejmuiri la șase cantoane.

Plantație. Complectarea plantației în străbaterea diferitelor localități între Comarnic-Predeal. Plantarea a 385 castani și a 600 arbori de diferite esențe. Procurarea de molifi și brazi pentru plantare împrejurul locurilor de cantoane.

Stricăciuni. În urma potopului din Iulie 1908, șoseaua a fost distrusă și potmolită în multe puncte pe distanța Comarnic-Sinaia. S'a despotmolit și întregit, s'au refăcut câteva ziduri, de susținere. În acelaș timp, s'a, reparat podul Valea Conciului (kml. 118+257) și s'a prefăcut partea distrusă dela zidul de sub barajul de lemn din Valea Orăștilor. Alte stricăciuni au fost pricinuite în Martie 1909 de topirea prea repede a zăpezii: potmoliri, distrugeri de ziduri de sprijin și de parapet. Se readuc toate în bună stare.

Anul 1909/10

Întreținere curentă. Ca în anii precedenți, așternere de pietriș suplimentar, cilindrare, cu deosebire în Sinaia, așternere de nisip pe trotuare. Se repară șoseaua foarte stricată în Comarnic.

Stropit. Pentru o îmbunătățire a stropitului

se transformă în sacale cu turbină două sacale cu tub găurit.

Lucrări. La intrarea în Sinaia, se execută încă cinci guri de canal. Reconstrucția marelui zid-baraj în Valea Orăștii distrus în anul precedent. În câteva puncte, circulația fiind periculoasă, din cauza că șoseaua nu e mai largă decât 5 metri, se lărgeste la 8 metri. (klm. 125—126, 130—131, 138—139). Reconstrucția zidului de susținere din klm. 119—120 prăbușit pe toată înălțimea de 7 metri, din pricina unor ploi mari din toamna 1909 Executare de *trotuare* în Predeal pe 214 m.l.

Cantoane. Reconstrucția magaziei mari dela cantonul din Bușteni, clădindu-se în spatele cantonului dublu din klm. 136+780 (Buștenii noi). Reparații multe și de tot felul la mai multe cantoane vechi de bârne. Reconstrucția cantonului Valea Frasinului din klm. 142+100 (Între Azuga și Predeal). Mici reparații la învelitorile a patru cantoane vechi de piatră. Construcția cantonului «Lalanne» Sinaia.

Plantație. Complectarea plantației. Procurare de 120 pueți de molifți și așezare de 800 arbori diferite esențe (din care 450 molifți).

Anul 1910/11

Intreținere curentă. Așternere de nisip pe trotuare, și de pietriș suplimentar în diferite puncte ale șoselei. Cilindrarea părților în străbaterea localităților de vilegiatură.

Imbunătățiri, Infrumusețări, Inlesniri pentru Trecători.

Procurarea și instalarea a 10 lămpi, sistem Kitson, pentru iluminarea căii naționale în Predeal. Procurare și așezare de stâlpi kilometrici și ectometrici noi între Câmpina și Predeal.

Stropit. Procurarea a patru sacale-turbine noi pentru mărirea serviciului de stropit. Serviciul de stropit se face acum cu 9 sacagii.

Lucrări. Perearea unei părți a coastei variantei Sinaia. Reparația și consolidarea podului Pântecoasa (klm. 102 + 256) Construcția a încă unui zid-baraj în Valea Orăștilor. Refacerea aripilor unui pod de piatră în Predeal și rectificarea trotuarului în acest punct. Apărarea cu blocaje a talusului variantei Sinaia mâncat de râul Prahova. Captare de izvoare și aducere de apă la două cantoane din Gura-Pădurei. Consolidarea podului Vadului. Complectarea zidului la spatele cantonului Belia.

Construcție de *trotuare* în Predeal pe 220 m. l. și lărgirea la 4 metri a platformei trotuarului din Predeal.

Cantoane. Construcție de împrejurări la încă trei cantoane. Construcție a 3 cantoane: Cantonul Crucea-Dochiei (klm. 100+712), cantonul Geanone (klm 138+570) și cantonul Predeal (klm 144+690)

Stricăciuni. Multe stricăciuni în urma ploilor torențiale din Mai 1900. Toate casurile potmolite, diferite puncte ale șoselei, între Comarnic și Sinaia, înfundate de cantități enorme de materiale venite cu coastele surpate ale munților. S'a despotmolit pretutindeni și s'au refăcut ziduri de susținere, cu deosebire cel dela podul Șipote (klm 120+591).

La Orășii apele furioase au distrus din lucrările ce se executau în această vale; aceste lucrări de apărare au fost reconstituite

Plantație. Complectări pe alocurea.

Anul 1911/12.

Intreținere curentă. Petriș suplimentar în mai multe puncte și cilindrare în Sinaia, Bușteni și Azuga. Așternere de nisip pe trotuare.

Imbunătățiri, Înfrumusețări, Înlesniri

pentru Trecători. Instalarea a două lămpi electrice pe Bulevardul din Bușteni. Construcția unei poteci între Sinaia și Bușteni, pentru circulația pedestrilor, pe 5600 m.l. Procurarea a 42 bănci mobile.

Lucrări. Înălțarea marelui zid-baraj din valea Orășii. Rectificarea șoselei pe podul Valea Cerbului (klm 136+522) în Bușteni. Apărarea șoselei prin blocaje, între klm 132—133. Refacerea zidăriei unei aripi a podului Izvor (klm. 124+900).

Lucrări mai mari. În anul 1911 se începe construcția unei a doua variante a șoselei în Sinaia, în prelungirea celei dintâi și care, trecând în fața gării, să o lege cu calea națională, la eșirea din Sinaia (Gura Pădurei). În acelaș an se începe reconstrucția podului Câmpinița (klm. 96+730) și Podului-Vadului klm. 98).

Stricăciuni. Din cauza multor ploi, s'a potmolit șoseaua între Breaza-Sinaia, în mai multe puncte, care s'au despotmolit cu cantonieri și apoi, ploile ne mai contenind, s'au pus și salahori. S'a rupt șoseaua la podul peste pârâul Comarnic (klm. 110+840) și a fost aci nevoie de a se apăra cu un dig de blocaje. S'a reconstruit zidul de susținere dela klm. 116+700, care se

prăbușise pe patru metri adâncime, așa că platforma șoselei eră amenințată să se surpe.

Plantație. Complectări în diferite puncte.

Anul 1912/13.

Intreținerea curentă. Așternere de nisip pe trotuare; aprovizionare de pietriș suplimentar în diferite puncte; cilindrare în Sinaia, Bușteni și Azuga.

Lucrări. Înădirea podului Valea Cerbului șoseaua fiind rectificată în acest punct. Reparația tablierului și podinei podului Bătrioara (klm. 113+588.) Despotmolirea și readucerea blocurilor de apărare dela spatele cantonului Belia (klm.109+200). Reconstrucția zidului de susținerea trotuarului și lărgirea podului Valea Cășeriei din Bușteni. Consolidarea podurilor Năparul Mic (klm. 117+934.) și Șipote (klm.120+591). Executarea unui canal colector în Bușteni, dela Valea Cerbului în sus, pe 200 metri, pe stânga. Consolidarea podurilor Valea Dobrei (klm. 118+516.) Orășii (klm. 119+437). și Surpături (klm 119+935.) Executare de *trotuare*: în Breaza-de-sus pe 900m. pe dreapta (klm. 42+795—43+695) în Comarnic pe 630 m.l. între klm. 111+365—111+995, pe dreapta.

Cantoane. Construcția a patru cantoane de zid de cărămidă: Câmpinița (klm. 96+970.) Podul—Vadului (kl n 99+100.) Brețaza-de-sus (klm. 104+830). Piatra-Arsă (klm 131+371.) Diverse reparații la cantonele Posada, Fruntea-lui-Văsii și Șeș. Sobe la mai multe cantoane.

Stricăciuni. Fiind neîncetate ploi în vara anului 1912, în Septembrie al aceluiași an, s'au produs multe potmoliri, prăbușiri de maluri, prin surpări de ziduri de sprijin etc.....; s'a despotmolit, s'a refăcut zidul de susținere la klm. 126+260, la intrarea în Sinaia, s'au așezat blocuri în acest punct, precum și la podul Izvor (klm. 124+900). Câteva zile în urmă, tot din cauza ploilor, care nu conțineau, slăbindu-se șoseaua și dărâmându-se zidurile de susținere la Valea-Floriului, Orășii și Surpături, s'au reconstruit aceste ziduri și s'a înălțat șoseaua, lăsată din anii trecuți, la Orășii, la capul de spre Sinaia.— La începutul lunii Octombrie 1912 mișcându-se și surpându-se, în parte, coasta muntelui la capătul de spre Sinaia a podului Surpături (klm. 119+935), după ce s'a despotmolit șoseaua, s'a construit aci un puternic zid de susținere.

Plantație. Complectări în diferite puncte.

TABLOU COMPARATIV
al situației căii naționale Câmpina-Predeal în anul 1898 și cinsprezece
ani mai târziu, în anul 1913:

Calea Națională Câmpina-Predeal cu zestrea ei	In 1898	In 1913	Adaosuri	Scăderi	In plus sau în minus	Observațiuni
Lungime	53 km. + 950	56 km. + 728	3 km. + 363	585 m.	+ 2 km. + 778	Scădere prin rectificări; adaosuri prin două variante în Sinaia. S'a lărgit în mai multe puncte.
Lărgime	5 - 9	6 - 11	—	—	—	
<i>Poduri:</i>						S'au adăugat 16 poduri și podete ale celor două variante; s'au scăzut 18 mici ape-ducte și tuburi desfilanțe ca nema mai fiind trebuincioase, în urma a diferite transformări ale căii. Din cele 240 poduri de zidărie, sunt 12 de beton armat.
de zidărie	242	240	16	18	} - 12	
mixte	7	6	—	1		
de lemn	11	2	—	9		
	260	248	16	28		
<i>Cantoane vechi de bărnă, dela construc. șoselei de piatră, din 1892</i>	17	10	—	7	} + 10	
<i>de cărămidă</i>	5	4	—	1		
<i>de cărămidă, cu etaj stil român.</i>	—	11	11	—		
	—	7	7	—		
<i>Trotuare</i>	1395 m. l.	18130 m. l.	16735 m. l.	—	+ 16735 m. l.	
<i>Parașete</i>						
de bărnă de lemn	1335 m. l.	100 m. l.	—	1235 m. l.	} + 9091 m. l.	
de zidărie în arc.	1610 m. l.	4293 m. l.	2683 m. l.	—		
cu stâlpi de piatră și lise de fer	3388 m. l.	10868 m. l.	7480 m. l.	—		
cu stâlpi de piatră și lise de lemn	290 m. l.	290 m. l.	—	—		
cu tevi de fer și șine ca stâlpi	—	163 m. l.	163 m. l.	—		
	6623 m. l.	15714 m. l.	10326 m. l.	1235 m. l.		
Poteci dealungul căii	—	7500 m. l.	7500 m. l.	—	+ 7500 m. l.	Dela Sinaia la Azuga Din cari 1500 pe la cantoane, dealungul împrejmuirilor. — A se adăoga și 600 castaniră-mași încă la pepinierele Ger-nica și Fruntea lui Văsiil.
Plantație	1000 arbori	9000 arbori	8000 arbori	—	+ 8000	
Blocaje	2000 m. l.	4000 m. l.	2000 m. l.	—	+ 2000 m. l.	
Fântâni monu-mentale	—	2	2	—	+ 2	Una la Poiana Țapului, una la Azuga. A se adăoga ziduri de susți-nere, șanțuri pavate, cleo-naje, baraje de zidărie (Orășii).
Bânci fixe, de piatră	—	34	34	—	+ 34	

Din răsfoirea analelor de mai sus și privirea tabloului acesta rezumativ, cititorul va putea constata progresele realizate pe calea națională Câmpina-Predeal, în acest răstimp de 15 ani (1898—1913): pe cât i-a fost în putere, dirigența a căutat a întreține șeseaua în cea mai bună stare, spre a căpăta cea mai mulțumitoare viabilitate, cerută și de vehicule și de pedestri: a căutat încă stăruitor a o înzestră cu toate îmbunătățirile și înfrumusețările trebuincioase trecătorilor, de diferite feluri, pe timp de vară, în valea Prahovei: vizitatori aduși de trenuri de plăcere, cicliști, automobiliști, turiști, vilegiaturiști. Cei cari au cunoscut starea căii acesteia acum cincisprezece ani și o compară cu starea actuală vor putea judecă temeinicia rezultatelor obținute: nu ne este îngăduit nouă a șțărui mai mult aci asupra acestui lucru.

CALEA NAȚIONALĂ CÂMPINA-PREDEAL

CU TOATĂ ZESTREA EI ÎN ANUL 1913.

Itinerar. Calea națională Câmpina-Predeal face acum parte din calea națională No. 13 Ploești-Predeal. Până la punerea în aplicare a legii drumurilor din anul 1906, un

singur trup de sosea legă Bucureștii cu frontiera Predeal și anume calea națională Nr. 3 București-Predeal: aceasta eră conform și trecutului istoric al acestui drum „drumul Brașovului“.

Dar la regulamentul de aplicare al legii drumurilor din 1906 s'a anexat un tablou de căile naționale, care s'au clasificat raportându-se — și aceasta a fost o greșeală — la rețeaua căilor ferate; așa, în ceea ce privește calea despre care vorbim, ea a fost trunchiată, lăsându-se „Ploești-Predeal“, iar partea București-Ploești s'a trecut la drumul Moldovei, deși *vechiul drum al poștei* nu făcea ocolul prin Ploești, ci, dela București o luă direct spre Buzău, prin Urziceni.

Lungimea căii naționale Câmpina-Predeal eră în 1898 de 53 klm.+950 metri; intervenind în urmă mici rectificări, această șosea s'a măsurat în anul 1910—11 și s'a găsit lungimea ei de 53 klm.+365 metri; la această lungime s'au adăugat: în 1905 1 klm.+500 m., varianta I din Sinaia,; în 1912 1 klm.+863 m., varianta II din Sinaia (prelungirea celei d'întâi), de unde: în 1913 lungimea totală a căii naționale Câmpina-Predeal este de 56

klm. +728 metri. Lărgimea-i este variabilă, în medie de 7—8 metri, cu minimuri de 6 m. și maximuri de 11 metri (în 1898 această lărgime minimă erà de 5 metri pe alocurea, iar de 11 metri nu erà nicăeri).

Această cale națională ese din orașul Cămpina la klm. 95 socotit dela București ¹⁾ la altitudinea de 481 metri deasupra Mărei-Negre. La klm. 95+500 începe scoborâșul în valea Prahovei, prin numeroase șerpuituri, de unde se desfășură o întinsă vedere pe albia Prahovei. Trecerea peste apa Cămpinița (klm. 96+730) se face pe un pod nou de beton armat. Străbaterea cătunului Cămpinița, pendinte de comuna Cornul, pe un kilometru.

La klm. 98 noul și elegantul pòdul Vadului, peste Prahova, de beton armat, de 135 metri lungime, la 5.50 m. înălțime dela suprafața apelor scăzute. La capătul acestui pod trecere la nivel peste linia C. F. R. Ploești-Predeal, altitudine 446 m. (cu 35 m. mai jos ca platoul Cămpinei); la stânga o șosea co-

¹⁾ În toate notațiunile kilometrice din această lucrare, m'am raportat mereu la Capitală, iar nu la Ploești; pe stâlpii kilometrici și ectometrici am indicat kilometrajul dublu: dela Ploești și dela București.

munală, în proastă stare, care duce direct la gara Câmpina. Urcuș, prin cătunul Podul-Vadului, spre platoul celor două sate așezate de-alungul căii naționale, pe 11 klm.: Breaza de jos și Breaza de sus, cu cătunele lor Podul Vadului, Capul Câmpului și Belia. Până la klm. 106, șoseaua se desfășoară aproape în linie dreaptă. La dreapta, Valea Prahovei, în care e așezată linia ferată Ploești-Predeal. La 100 m. înainte de klm. 102 se desprinde o șosea comunală, care duce la halta Breaza-de-jos; la aceeaș halță duce o altă șosea comunală desfăcută din șoseaua națională între kil. 102—103 în Breaza-de-sus. Acest sat este pus în legătură cu satele Provița și Ocina printr'o șosea vicinală desprinsă pe stânga din calea națională la klm. 103+300 și cu satul Talea ramificată, pe stânga, din calea națională, la klm. 105+700. La klm. 106+500 începe scoborișul iarăși în albia Prahovei, spre Comarnic, prin multe șerpuituri. La klm. 109 se desprinde, pe stânga, o altă șosea vicinală ducând la satul Talea. Trecere, prin cătunul Belia, la nivel, peste linia C. F. R., apoi pe un pod mare de piatră peste Prahova (altitudine 553 m.) intrare în satul Comarnic (klm.

109+500). Străbătarea acestui sat pe vre-o trei klm. La klm. 111+900 gara Comarnic pe stânga; pe dreapta șosea vicinală spre satele Secăria și Teșila. Intre klm. 114—115 circulația pe o variantă construită în anul 1907, șoseaua fiind aci năpădită de apele și materialele aduse de pe coastele din dreapta. Din Comarnic până la cătunul Cernica (klm. 115) urcușul este lin și calea națională și linia ferată sunt paralele, foarte apropiate una de alta. La klm. sus citat se face un drumeag care duce, dincolo de râul Prahova, la schitul Lespezi, așezat pe plaiul muntelui Pleșuva (15 minute până sus). Tot la klm. 115 calea națională începe a sui pe dreapta, prin șerpuituri, lăsând în vale, pe stânga, matca Prahovei, cu linia ferată așezată într'însa.

De aci începe partea cu totul pitorească a căii naționale Câmpina-Predeal, care ține până în cătunul Izvor atârănător de comuna Sinaia. Agățată deasupra văii Prahovei, urmând linia mijlocie deacurmezișul coastelor diferiților munți succesivi, se vede că traseul i-a fost bine studiat dintru început: și aceasta nu ne miră, când aflăm că studiile pregătitoare ale construcției acestei căi între Comarnic și Sinaia

au fost făcute de ilustrul inginer francez Lallanne. La klm. 116+358 se trece Valea Floriului pe un pod de piatră de 90 metri lungime și de 18 metri înălțime, cel mai înalt pod al acestei căi naționale. La două sute metri după podul Floriului se desprinde pe dreapta o șosea vicinală, care duce la satul Teșila. Trecere prin cătunul Posada cu casele lui strănse pe lângă castelul principelui George Valentin Bibescu între klm. 117—118. Cu multe curbe în loc și scoborâșuri scurte la poduri și iarăși urcușuri, șoseaua sue mereu până la klm. 121+154 (podul Valea Mărului), unde altitudinea este de 810 metri, pe când în Comarnic eră de 580 m., așa dar mai sus cu 230 metri. Pe cei cinci kilometri dintre klm. 118—123 se află parcursul cel mai primejdios al acestei căi naționale, la stânga fiind prăpastia din spre albia râului Prahova, iar la dreapta zidul munților. Pe această distanță se prezintă așa numitele în vechime *trei Orății*, trei locuri periculoase, am putea zice cele *cinci Orății*, căci atâtea la număr sunt fioroasele văi: a Orățiilor propriu zise (klm. 119+437), a Surpăturilor (klm. 119+935) a Șipotelor (klm. 120+591), a Mărului (klm. 121+154) și a

lui Bogdan (122+090). Trecerea peste Orății și Șipote se face pe poduri cu totul de lemn. La klm. 123+573, după un scoboriș repede, șoseaua trece pe un pod deasupra liniei ferate și apoi pe un pod de piatră peste râul Prahova și străbate cătunul Izvor. La klm. 125+100 se desprinde, pe stânga, calea națională Sinaia—Moroeni. La klm. 126 începe propriu zis comuna urbană Sinaia, pe care o străbate calea națională Câmpina—Predeal, luând, în partea centrală, numele de Bulevardul Ghika, fiind prevăzută cu trotuare-alee plantate pe ambele părți, cu dublu rând de castani. La klm. 126+641 se desface, pe dreapta, varianta, care, sub poalele platoului Sinaei și dealungul râului Prahova, duce la gară și de aci pe o a doua variantă, pusă în circulație anul trecut, duce iarăși în calea națională la eșirea din Sinaia (cătunul Gura-Pădurei). În dreptul parcului (klm. 128+200) șoseaua națională cotește la dreapta; suntem aci la o altitudine de 840 m.; la klm. 128+518, peste drum de otelul Caraiman, începe o șoseluță, care scoboară la gara din Sinaia. Puțin mai sus, la răspântie, la dreapta, se face strada care duce la gara Sinaia, iar după

noul cazin, pe stânga, strada spre Mănăstire. Apoi trecem peste pârâul Peleş, pe un pod de piatră (klm. 128+760) și pe stânga strada care duce la castelul Peleş. La klm. 129+860 șoseaua scoboară și după ce a trecut prin cătunul Gura-Pădurei, și a străbătut comuna Sinaia, cu cătunele Izvor și Gura Pădurii, pe 6 km.+500, merge între km. 130—132+500 de-alungul râului Prahova; din acest din urmă punct se urcă iarăși, străbătând cătunul Poiana-Țapului (km. (133—134), cu halta Poiana-Țapului pe dreapta (la klm. 135+467); la klm. 135 intră în satul Bușteni (klm. 135—137+500, pe 2 km. și 500); pe dreapta, la km. 136+030 se află Gara Bușteni; de aci se desprinde o șosea comunală care trece dincolo de râul Prahova, pe muntele Zamura și sosește la halta Poiana-Țapului; la km. 136+522 podul de piatră peste Valea Cerbului; de aci, până la pasajul de nivel al liniei ferate (km. 137+533), pe un kilometru în linie dreaptă, *bulevardul* creat de dirigența căii, în anul 1898 și următori, cu trottoare-alee de 7 metri lărgime, plantate cu două rânduri de castani.

De la intrarea în Sinaia până la ieșirea

din Bușteni calea națională este așezată la poalele lanțului din munții Carpați numit *Bucegi*. (dealungul a 12 kilometri.) La klm. 137+533 (unde se află și tunelul C. F. R.), șoseaua trece într'o strâmtoare, între malul muntelui Clăbucetul Baiului și râul Prahova, loc care, de aci și până puțin mai sus, se numește *Geanone*. La km. 139+500 intrare în satul Azuga, trecere la km. 140+040 peste apa Azuga, pe un pod de piatră; eșire din Azuga la km. 140+640, după ce a fost străbătut acest sat pe o lungime de 1 km.+140; pe stânga curge apa *Prahovița*, care mai la vale unindu-se cu apa Azuga formează râul Prahova. Suiș repede la locul zis *Malul Ursului* (km. 143+500). La km. 145+790 pasaj de nivel al liniei ferate, aflându-se în acest punct, pe dreapta, Schitul Predeal. Intrare în centrul satului Predeal (2 km.+275 lungime). Pe dreapta, la km. 148, stradă ducând la gara Predeal. Calea Națională Câmpina-Predeal se sfârșește la frontiera de spre Transilvania (pasul Predeal) la km. 148+365, de la București sau km. 88+365m. dela Ploești, la altitudinea de 1.065 metri deasupra Mărei Negre.



Calea națională Câmpina-Predeal la eșirea din Sinaia, înainte de a ajunge în cătunul Gura-Pădurei. Peisaj de iarnă; Bucegii înzăpediți în fund. La dreapta, bancă cu acoperiș. Podișca din primul plan, pe dreapta, arată pe unde trece poteca pentru pietoni, executată în anul 1911/12.

Orientațiunea căii naționale Cămpina-Predeal este în general dela Sud la Nord cu următoarele șerpuituri: Nord-Vest de la Cămpina la Posada, dela Posada la Izvor Nord-Vest, cu încovoiere încă mai spre Apus, între Izvor și Bușteni Nord-Nord-Vest, iar de la Bușteni la Predeal Nord-Est.

Calea Națională Cămpina-Predeal în raport cu linia ferată Ploești-Predeal. La capătul Podului-Vadului calea națională întretae calea ferată la nivel (km. 98+246 al șoselei și 97+525 al C. F.) rămânând linia ferată în matca Prahovei tot mereu la dreapta șoselei, care se desfășoară pe platoul Brezelor, până la apa Belia, unde aceste două căi iarăși se intersectează la nivel (km. 109+367 al șoselei și 107+750 al C. F.). linia ferată alergând de acum paralel la stânga șoselei, în unele puncte foarte aproape de ea, atingându-se în dreptul gării Comarnic și la eșirea din Comarnic. În km. 115, șoseaua cotind la dreapta și urcându-se pe coaste, se desparte de linia ferată, care rămâne în talwegul râului Prahova, trecând prin adevărate chei (defileuri). Aceste două căi se întâlnesc din nou între halta Valea-Largă și

cătuul Izvor, șoseaua trecând pe deasupra liniei ferate, pe un pod de piatră boltit de 8 metri deschidere (km. 123+573). De aci, calea națională are tot mereu la dreapta sa calea ferată, când despărțită de ea prin râul Prahova, când atingându-se (de pildă gara Bușteni este așezată la 30 metri de șosea). La eșirea din Bușteni pasaj de nivel (km. 137+533 al șoselei și km. 134+212 al C. F.); linia ferată trece la stânga șoselei străbătând un tunel imediat după acest pasaj. Poziția aceasta relativă se păstrează pe mai bine de opt kilometri, cele două căi atingându-se de aproape pe alocurea (de ex. la intrarea în satul Azuga), dar mai mult fiind despărțite de apa Prahovița. Un ultim pasaj de nivel se află la intrarea în Predeal, în dreptul mănăstirei (la km. 145+790 al șoselei și 142+110 al C. F.). De aci linia ferată rămâne mereu la dreapta șoselei până la frontieră. Gara Predeal este pusă în comunicație cu calea națională printr'o stradă pavată de 100 metri lungime.

Calea națională Câmpina - Predeal în raport cu râul Prahova. — Această apă curgând de la Nord spre Sud vom umblă și

noi pe șosea în acest sens, dela Predeal spre Câmpina.

Prea modesta obârșie a râului Prahova este la frontieră, și anume un izvoraș, aflător între gara Predeal și clădirile vămei române, la stânga șoselei: din acest mic izvor se formează un pârâiaș, care, mai jos, trece, printr'un apeduct, la dreapta căii naționale.

Acest pârâiaș dimpreună cu apa Teascului, izvorâtă din muntele Clăbucetul Taurului și apa Joița eșită din muntele Clăbucetul Baiului, alcătuesc râul Prahovița. Călea națională merge pe malul stâng al Prahoviței, până în jos de satul Azuga. În centrul acestui sat, la klm. 140+040 apa Azuga întretae șoseaua, trecând sub un pod de piatră boltit, cu 2 deschideri de câte 10 metri lumină și, împreunându-se, mai jos de gara Azuga, cu apa Prahovița, formează râul Prahova. Ceva mai la vale (klm. 138+703). Prahova încrucișează întâia oară șoseaua, sub un pod de piatră boltit (podul Sorica) cu două deschideri de câte 12 metri lumină. De aci, până la eșirea din cătunul Izvor, calea națională e așezată mereu pe malul drept al râului Prahova; între Bușteni și Sinaia, pe vreo doi kilometri. Prahova

hate în șosea, pricinuindu-i totdeauna, la viituri mari, stricăciuni.

La klm. 123 + 667 Prahova trece la dreapta șoselei, sub podul valea Teiului, pod de piatră boltit cu 3 deschideri de câte 15 metri lumină: de aci și până dincolo de satul Comarnic, pe 14 klm., șoseaua se află într'una pe malul stâng al Prahovei, atârnată pe munți, la înălțimi de 100 metri, deasupra văii Prahova, până la cătunul Cernica (klm. 115), de unde cele două căi sunt foarte apropiate una de alta și la acelaș nivel. La klm. 109 + 461, la vale de satul Comarnic, al treilea pod peste Prahova, pod de piatră boltit, de 72 metri lungime, cu cinci deschideri de câte 12 metri lumină. De aci, pe 11 klm., șoseaua umblând pe platoul Brezelor se află pe malul drept al Prahovei, depărtându-se de acest râu (la o distanță maximă de 1 klm.) Insfârșit la klm. 98, înainte de orașul Câmpina, se află al 4-lea pod peste Prahova, marele podul Vadului, de 135 m. lungime, de beton armat, cu 9 deschideri de câte 12 și 16 metri lumină. De aci șoseaua se îndreaptă spre platoul Câmpinei, râul Prahova rămânând la dreapta ei dedesubt, depărtându-se tot

mereu de acest râu. Tocmai la 50 km. mai la sud, Prahova mai trece odată și ultima oară subt calea națională, între klm. 43—44 al căii București-Ploești.

Aliniamente și curbe. După cum este de prevăzut pentru o șosea de munte, calea națională Câmpina-Predeal prezintă puține aliniamente și numeroase curbe. Afară de o serie de mici aliniamente șoseaua nu se prezintă în linie dreaptă pe o distanță mai mare ca 500 metri decât: imediat la ieșirea din Câmpina (631 m.). în centrul orașului Sinaia Bulevardul Ghika (813 m.). la eșirea din Sinaia, dela podul Peleş înainte (543 m. Bulevardul Ferdinand), la eșirea din Bușteni, după tunelul C. F. R. (535 m.) La frontiera Predeal avem o linie dreaptă de 468 m. lungime. Singur bulevardul din Bușteni, înadins croit de dirigență, se desfășoară în linie dreaptă, pe aproape un kilometru.

Cât despre curbe, ele sunt foarte numeroase, șoseaua trebuind să ocolească râul Prahova, precum și linia ferată, trebuind să urmeze undulațiile în plan ale munților, fiind nevoită să se înscrie, după puțină, în strâmtoarele văii Prahovei, între apă, linie ferată și munte. Uneori

chiar două curbe nu sunt despărțite printr'un aliniament, ci urmează una alteia în direcții contrarii: curbă și contracurbă. Nu e de mirare că, în astfel de condițiuni, calea națională Câmpina-Pedea, prezintă, pe alocurea, curbe de raze mai mici ca 50 metri, minimumul admis în teoria inginerească. Chiar la scoborișul din Câmpina la Câmpinița, spre valea Prahovei, șoseaua înfățișează un șir de șerpuituri, cu raze mici, din care una de-abia de 11 metri. Alte șerpuituri la scoborâșul de pe platoul Brezelor spre Comarnic, cu raze mici, din care una de 13 metri. Apoi toată partea delă Cernica (klm. 115) până la cătunul Izvor, partea unde calea se sue și este agățată pe munți, este presărată de curbe cu contracurbe. Pe toată distanța aceasta de 10 kilometri, vehiculele, cu deosebire automobilele, trebuie să meargă cu mică vitesă. Mai cu seamă în vecinătatea podurilor trecerea este foarte primejdioasă, făcându-se cu scoborâșuri și suișuri repezi, curbe în loc, de raze mici, ca de 10 metri uneori, prăpastia la stânga din spre râul Prahova și zidul munților la dreapta. Așa se prezintă șoseaua, de pildă: la podurile Orășii, Surpături, Șipote și valea lui Bogdan.

Declivități. Șoseaua noastră mergând dela câmp spre munții Carpați negreșit că sue; ea trece dela altitudinea de 446 m. (Podul-Vadului) la 1.065 metri (frontiera Predeal) deasupra Mărei Negre, înălțându-se deasupra mătcei Prahovei la eșirea din Câmpina, cu 619 metri, ceeace la 50 kilometri dă o rampă medie de 12 milimetri pe metru. Dar în parcursul ei șoseaua prezintă multe pante și rampe, din cari cele mai însemnate sunt : coborâș de pe platoul Câmpinei în Valea Prahovei, și de aci suiș spre platoul Brezelor, scoborâș de pe platoul Brezelor, în valea Prahovei; suiș neîncetat dela Cernica klm. 115 până la podul Valea Mărului (klm. 121), de la altitudinea de 642 m. la altitudine de 810 m. (diferență de înălțime 186 m., pe 6 klm. ceeace dă o rampă de 3 cm. pe m.); de aci scoborâș spre cătunul Izvor și iarăși suiș spre Sinaia. Din Sinaia până la Bușteni alternative de pante și rampe, (pantă la eșirea din Sinaia, rampă la intrare în Poiana-Țapului, pantă la eșirea din Poiana-Țapului, rampă la intrarea în Bușteni). Dela Bușteni la Predeal suiș continuu.

Această cale a fost bine studiată din punc-

tul de vedere al declivităților, căci deși de munte, nu prezintă rampe sau pante mai mari decât 5 cm. pe metru (maximul admis în teorie pentru o cale națională). Într'un singur punct, la podul Ōrații este o rampă de 8 cm. pe m., pe scurtă distanță.

Schimbări de traseu-variante. Este lesne de înțeles că o șosea construită într'un ținut muntos nu rămâne pentru totdeauna statornicită, în toată lungimea ei, pe traseul inițial. Sunt părți unde, din pricina coastelor fugătoare ori apelor care rod talusele, șoseaua trebuie deviată.

Împotriva apelor Prahovei, calea națională Câmpina-Predeal a fost și este apărată prin ziduri și blocaje; dar prăbușirea coastelor neputând fi înlăturată, în chip pe deplin mulțumitor, prin ziduri de sprijin și plantații, cele mai de multe ori singura soluție a fost de a fugi de acele coaste mișcătoare, de a depărta șoseaua de ele. Așa s'a construit câteva «variante», deplasări de traseu, care pot fi numite și rectificări (îndreptări) de șosea, căci s'a părăsit, în fiecare din acele puncte, traseul care urmă curba poalelor coastelor și, printr'o linie dreaptă, s'a legat cele două ca-

pete ale curbei, rămânând între dreaptă și curbă o suprafață încăpătoare, pe care să se poată așeză materialele aduse prin năruirea coastelor. Variante de acestea mai importante s'au executat în următoarele puncte.

1. Una la intrarea în Comarnic, kilometrul 110+350—110+800 pe, 450 metri, prin anul 1880—81. Aci pe dreapta sunt niște dealuri, care neîncetat curgeau pe vremuri, potmolind șoseaua, după fiecare ploaie. În anul 1877 s'au făcut aci lucrări de restabiliri a circulației. În anii 1880—81 s'a hotărât să se fugă de sub poalele acestor dealuri curgătoare; lucrarea a costat 36.000 de lei, căci a trebuit să se abată râul Prahova, iar noul traseu să se așeze pe cotețe de lemn umplute cu blocuri acoperite pe deasupra cu straturi de piatră și pământ; în 1897 întâmplându-se o nouă mare viitură de potmol, s'a putut opri, făcându-se de cantonieri trei șanțuri de drenaje. De atunci, această variantă n'a mai fost amenințată de potmoale, dar este cam slab apărută din spre Prahova, al cărui plan s'a ridicat cu timpul.

2) Între klm. 114—115, înainte de a ajunge la punctul numit Cernica, se deschide în semi-

cerc un podiș. Coastele împrejmuitoare, pe dreapta, nu prezintă propriu zis văi sau vâlcele, ci scrijilituri adânci pe un pământ golaș, fugător. După ploi, cât de mici chiar, apele curgând prin aceste scrijilituri, aduc pe podișul despre care este vorba mari cantități de potmoale. În primii ani ai ființării șoselei, după construcția ei pe sub poalele acestor coaste, procesul acesta de potmolire nu avea proporțiile de astăzi și remediarea lui era relativ ușoară; pe deoparte materialele se scurgeau pe supt podurile așezate în dreptul umbletului lor, pe dealta Prahova curgând imediat la stânga șoselei, potmoalele căzute pe ea se curățau de cantonieri și, aruncându-se în Prahova, erau luate de curentul apei și târâte la vale. Dar odată cu construcția căii ferate (1879), s'a corectat albia Prahovei, trecându-se la stânga liniei ferate, așa că șoseaua a rămas între această linie și coaste; potmoalele, nemai fiind luate de curentul apei, s'au grămadit între klm. 114—115, în cantități enorme, ridicând chiar deasupra nivelului platformei șoselei fundul vechei măci a Prahovei. Un șir de ani s'a dus lupta prin cantonieri în contra acestor potmoale, luptă fără spor, amintind butoiul Danaidelor.

Nemai putându-se birui cu ridicarea potmoalelor, s'a părăsit, prin anul 1886, vechiul traseu pe sub țeaste, construindu-se o variantă, mai aproape de calea ferată, cu ajutorul cantonierilor, fără studii prealabile, fără supraînălțare. Câtva timp circulația a fost satisfăcătoare; dar valul potmoalelor a ajuns să prelingă și acest traseu și în curând să treacă peste el. Iarăși curățire neîntreruptă, până ce, în anul 1907, dirigența a executat un traseu definitiv, supraînălțat, între klm.114+355—115+171, pe 816 m. lineari, cu talusele pereate, cu un pod de beton armat. Cinci ani au trecut de atunci și „varianta Cernica“ se menține perfect, nemai având a se teme de potmoale.

3) În anul 1870, Eforia Spitalelor Civile construind cel d'întâi otel sub mănăstirea Sinaia a executat și un parc (astăzi existent, în parte schimbat în urma clădirea cazinoului), deviând calea națională la dreapta, spre malul apei Prahova. Această curbă a rămas neschimbată până astăzi, pe 400 metri, între klm 128+100—128+500, adică partea între strada Spătarul Cântacuzino și strada gării,

pe laturile căreia s'au construit otelul Caraiman (pe stânga) și Poșta (pe dreapta.)

4). Intre Sinaia și Bușteni, în dreptul klm. 132 (după intersecția șoselei cu linia funicularului ducând la cariera de piatră din muntele Piatra-Arsă) iarăși șoseaua, așezată sub coastă, erà mereu acoperită cu materiale năruite de pe grebenii muntelui Piatra Arsă; în anul 1886 s'a rectificat pe 400 m. l., preferându-se apropierea de râul Prahova, ceea ce a reclamat în urmă construcție de ziduri și blocaje în spre apă.

4). Alte considerațiuni au impus schimbarea traseului la intrarea în Bușteni și anume: între klm. 135+500—135+800, la dreapta și la stânga șoselei, se află instalată fabrica de hârtie Schiel. In acest punct șoseaua erà ca un fel de curte a acestei fabrici; cu toată bunăvoința conducătorilor ei și stăruința serviciului de întreținere, veșnic partea aceasta a șoselei erà încurcată de materialele fabricii și circulația impedită. O atare stare de lucruri neputând dăinui, s'a construit de dirigență, cu cheltuiala fabricii, o variantă, pe dreapta, în lungime de 230 metri lineari, între klm. 135+585—135+824, cu un pod de piatră peste

Valea Jepilor. Cu chipul acesta s'au împăcat nevoile și ale fabricii și ale circulației pe calea națională.

În afară de aceste variante mai însemnate, a fost nevoie de a se deplasa șoseaua în mai multe locuri, pe mici lungimi, pentru a îngădui așezarea liniei ferate Ploești-Predeal. Numai așa se explică că în unele puncte, unde cele două căi sunt aproape una de alta, stâlpii de hotar ai C. F. R. se află dincolo de șosea, ceea ce dovedește că linia ferată a călcat peste traseul căii naționale.

La acest paragraf se cuvine să alăturăm vorbirea asupra *Variantelor* șoselei, în Sinaia, care nu fac parte din chiar trupul căii naționale, ci sunt niște ramuri ale ei. Aceste variante, I-a și a II-a, au fost construite pentru a descurcă circulația pe șoseaua propriu-zisă, în străbaterea orașului Sinaia, pe partea numită Bulevardul Ghika. — Numărul vehiculelor, care circulă pe acest bulevard în timpul sezonului de vilegiatură, mărindu-se din an în an, s'a simțit nevoia de a se abate din acest drum cel puțin carele de povară: S'a construit dar o ramură a căii naționale, în centrul Sinaei, după cum urmează:

1) În toamna anului 1904 s'a început construcția unei prime variante, pe dreapta căii naționale, plecând din km. 126+640 al acestei căi (intrarea în partea centrală a Sinaei) și ducând, pe sub poalele platoului pe care e așezat bulevardul Ghika, pe malul drept al râului Prahova și paralel cu linia ferată, la Gara Sinaia, pe o lungime de 1 km. + 500 m. Lucrarea s'a terminat în vara anului 1905 și a costat 52.000 lei (34.000 lei în medie pe kilometru).

2) Prima variantă construită sosind numai până în dreptul gării Sinaia, problema rării circulației pe bulevardul Ghika nu s'a rezolvit decât parțial. Pentru deslegarea pe de-a-ntregul a problemei, urma să se înădească acest crâmpei de șosea, prelungindu-l dincolo de gară și legându-l cu calea națională, la eșirea din Sinaia. Așa s'a și făcut în anul 1911, când s'a început construcția celei de a doua variante, adică prelungirea primei variante până în jos de cătunul Gura-Pădurei pe o lungime de 1 km. + 864 metri. Lucrarea proiectată și executată de Serviciul de Studii și construcții s'a terminat în anul 1912, când s'a și dat în primirea serviciului de

întreținere al căii naționale Cămpina-Predeal. A costat lei 189.000. (101.000 lei în medie kilometrul).

Lungimea totală a celor două variante este de 3 klm. + 364 m. Se află pe ele 16 poduri (poduri, podețe și tuburi) din cari 7 de beton armat. Aceste două bucăți de șosea fiind în mare parte scăldate de râul Prahova a trebuit să fie apărate prin blocaje; varianta a doua fiind încă și mai intrată în matca Prahovei este apărată și prin doi pinteni de blocaje, lungi unul de 100 metri, cellalt de 85 metri.

La capătul variantei a doua s'a construit și un canton, de cărămidă aparentă.

Priveliști și poziții pitorești. Calea națională Cămpina-Predeal străbate ținutul văii Prahovei, mai întâi deluros, apoi cu totul muntos, înfățișând poziții, unele pline de farmec, dar cele mai multe mărețe prin sălbăticia ce natura o desfășură jur împrejur.

Dela muchia de unde, eșind din Câmpina, începe cel d'întâi scoborâș șerpuit, privirea cuprinde valea Prahovei, cu platoul Brezelor la stânga, iar la dreapta munții, pe care stau cuibărite satele Cornul și Șotriș.

De pe platoul pe care se sue apoi calea, platou care vara este răsător, cu pajiștile și livezile sale de pomi (nuci, cireși, vișini, pruni), vederea este liberă mai mult pe stânga, spre dealurile cele golașe din spre județul Dâmbovița, iar pe dreapta, din când în când, se deschide o strungă „une échappée“, prin care se ițește matca Prahovei mărginită de munții dela răsărit. Vedere întreagă asupra munților Comarnicului avem apoi dela începutul șerpuiturilor de scoborâș de pe platoul Brezelor spre Comarnic. La eșirea din acest sat șoseaua este tăiată de un șir de văi, fără ape, pe vremuri obișnuite, scrijilând dealuri sterpe, scorboroșite, pe care nu crește fir de iarbă și nici un copac, ci deabia câțiva mărăcini.

Dar partea cea mai pitorească a acestei șosele se află între cătunul Cernica (klm. 115) și cătunul Izvor (klm. 123); pe această distanță ea este agățată, cu mare îndrăsneală, pe înălțime, la mijlocul coastelor, tivită la dreapta de zidurile munților, iar la stânga se cascadează prăpăstiile, în care râul Prahova își rostogolește valurile, curgând aci pânză, aci sdrențuite de stâncile statornicite în cale-i.

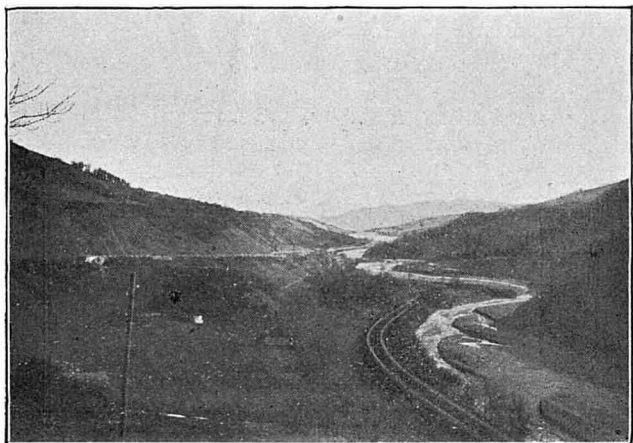
Cine vrea să judece măreția tabloului, tre-

bue să se sue pe munții de dincolo de râul Prahova, de pildă pe *Pleșuva*, deasupra pitorescului schit Lespezi. De aci va vedeà desfășurându-se dedesubt, în genuni și chei, apele Prahovei, în albia căreia aleargă linia ferată; mai sus va urmări cu privirea svârcolirile de balaur ale drumului Brașovului, cu șerpuituri scrise pe clinele munților de originalul parapet în arcuri, așa de bine numit „sprincene“. Dar rămânând pe șosea și ajungând în cătunul Posada, drumetșul, iubitor de priveliști de ale naturei, se va sui pe podeagul cantonului din acest cătun, peste drum de castelul Bibescu. De aci va vedeà alergând spre miază-zi dealurile desprinse din șirul Carpaților, descrescând în zare. La dreapta se odihnește platoul Brezelor cu livezi zâmbitoare; de desubt Prahova, smuncindu-se înfârșit din chei întunecate, se revarsă într'o albie largă, Dunăre, udând insule de verdeață, unde salcia pletoasă și plopul argintiu se înfrățesc cu cetina roșie.

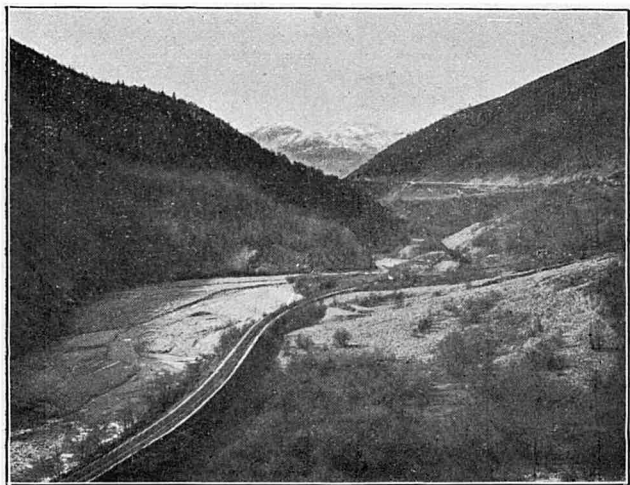
Din locul acesta încă se zărește întâia oară, proiectându-se pe cer, la miază-noapte, falnicii Bucegi, parcă stăvilind spintețatura Prahovei, strălucind iarna de zăpada așternută

cu nemiluita pe spinarea lor. Mai departe călătorul dă de genunile fioroase ale văilor Orății, Surpături, Șipote, Mărului și Bogdan, care pe vremuri opreau în loc și îngrozeau drumeții pe vechiul drum al Brașovului. Apoi, de pe frumosul platou al Izvorului se desfășoară panorama Bucegilor, începând cu Colții, Vârful-cu-dor, Furnica și mai în fund Jepii și Caraimanul, a căruia șea se încovoae armonios pe cer. Intrăm în Sinaia, devenită oraș, cu vile cochete, înșirate dealungul căii naționale numită Bulevardul Ghika, în centrul acestei localități de vilegiatură și de reședință regală, pe vară. Păcat că din Sinaia chiar, așezată ca într'un cazan, nu se prea văd Bucegii; la aceasta contribuie și plantația mult prea crescută de 20 de ani încoace și care astupă aproape orice vedere în timpul verii.

La eșirea din Sinaia, la o cotitură, unde se află și o bancă cu acoperiș, într'adins aci așezată, înainte de cătunul Gura-Pădurei, măreț se profilează pe stânga crestele munților Piatra-Arsă, a Jepilor mari și mici și a Caraimanului, iar în fund se zăresc satele Poiana-Țapului și Bușteni. Altă vedere te desfată, o vedere de amănunțimi ale Clăii mari,



Cum se vede Valea Prahovei, din Posada, din curtea cantonului, spre Sud. Jos râul Prahova cu linia ferată; la stânga dunga albă este Calea națională Câmpina-Predeal, ducând la Comarnic. (Vezi pag. 163).



Cum se vede Valea Prahovei, din Posada, din curtea cantonului, spre Nord. In vale râul Prahova cu linia ferată; dunga albă din dreapta este calea națională Câmpina-Predeal, ducând la Sinaia. In fund Bucegii albi de zăpadă. (Vezi pag. 163).

pisc înaintat al Jepilor mici, dacă, ajuns în centrul cătunului Poiana-Țapului, te așezi pe o bancă mare de piatră fixată pe dreapta șoselei.

Dar cea mai minunată priveliște, și care se poate compară cu cele mai frumoase priveliști din Elveția, este panorama Bucegilor, care se desvelește pe calea națională în Bușteni, sau și mai bine de pe platoul muntelui Zamura, de dincolo de râul Prahova, unde e construită o șosea comunală care trece pe dinaintea Castelului Gh. Cantacuzino. Minunea minunilor este acel zid uriaș al Bucegilor, cu stâncile lor răscolite, cu năvala sulitelor lor pietroase, cu undulările pădurii de brazi, molifiți și zade, care căptușește poalele și o parte din coastele lor.

Dar pe dată ce, la capătul Bulevardului din Bușteni, treci de tunelul căii ferate și cotești, viziunea Bucegilor pierе. Și de aci până la Predeal călătorul umblă într'o vale strâmtă, mărginită de două șiruri de munți cu cline repezi, împădurite des. Uneori coastele se lasă mai tăragănate și, la guri de vâlcele, se ițesc poeni drăguțe.

Natura aci și-a perdut sălbăticia care în-

grozește pe drumeț între Cernica și Bușteni; dealungul Prahoviței ea este, cum ar zice latinul, *amoena*, plăcută, răspândind un farmec potolit.

După pasajul de nivel al căii ferate, în dreptul mănăstirii Predeal, se poate privi, la stânga, în depărtare, la cei doi munți din urmă din lanțul Bucegilor, Morarul cu acele lui fine, Bucșoiul cu spinarea-i de mamut preistoric, iar la spatele Morarului ghicești că stă rezemat Omul cel mai înalt vârf al Bucegilor (2508 metri).

Neîndoios este că pentru iubitorul Naturei cel mai interesant anotimp în ținutul acesta dela poalele Bucegilor nu este primăvara, deși țâșnelile apelor înmulțite și capriciile de flăcău ale lui April, care aci râde—soare cald—aci zâmbește—ninge cu soare—aci se încruntă—plouă cu bășici, aduc variații de aspecte ale vremii, pe potriva sufletului setos de schimbări ale omului; cel mai interesant anotimp în această regiune nu este nici vara nici iarna, cu veștmintele lor prea verzi și prea albe, ci toamna. Prin Septembrie cade bruma și atunci un adevărat cântec al colorilor izbucnește din pădurile munților, cu toată gama

roșului și galbenului, fagii cei d'întâiu îmbrăcându-se cu aramă, care iute se ruginește, aninii mai jos bătând încă câtvă timp în albastru, mai sus zadele (melezii) trecând dela roșcat la galben din ce în ce mai șters și totul proiectându-se pe verdele nemuritor al brazilor, pinilor și molifișilor. Cât de nesimțitor să fi la aspectele naturei, cât de nevăzători ochi să ai, nu se poate să nu te oprească ținuit acest tablou, demn de penelul celor mai pătrunzători peizagiști

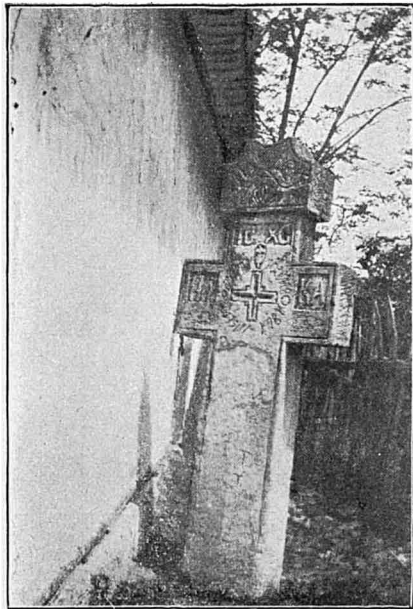
Amintiri din trecut.—Monumente. — Amintirile din trecut se înfăptuesc pe calea națională Cămpina-Predeal în cruci și fântâni.

Cu deosebire se datorește pietăței locuitorilor un număr de cruci înfipite dealungul drumului, între Cămpina și Predeal. Cele mai multe sunt căzute, ciuntite, pe trei sferturi înghițite de pământ, cu slovele șterse. Am izbutit să lămuresc trecutul numai a câtorva. Așa *Crucea Dochier*, de pe dreapta, în Breaza de jos, în klm. 100 + 720, care, după spusele unor bătrâni din acest sat, ar fi fost ridicată acum o sută de ani (prin 1812?) de unul Pavel Irimoiu; acest om ar fi trăit 110 ani!

Apoi două cruci așezate una lângă alta, pe

dreapta, la km. 102, în Breaza de jos, ridicate de locuitorul Nicolae Gâlcă, una în 1870, cealaltă în 1888, datând dar de 43 și 25 de ani.—Curios este că inscripțiile lor sunt în slove cirilice, chiar și cea din 1888!

Mai este apoi o cruce de piatră în cătunul Izvor, pe dreapta, la klm. 124 + 500, așezată, după cum spune inscripția cirilică, în anul 1862, acum 51 de ani. Am aflat dela un bătrân căruțaș, din partea locului, că ridicătorul acestei cruci a fost unul Duță Burtă, arendaș, care locuia în hanul încă în ființă astăzi, de pe muntele Șeșul (klm. 122—123 al șoselei). Dar o cruce cu adevărat interesantă este aceea dela *Geanone*, între Bușteni și Azuga, pe dreapta, în klm. 139, pe zona șoselei. Această cruce *de lemn de stejar* s'a păstrat mai bine decât o cruce de piatră, deși este din anul 1824, adică, a fost ridicată *acum 89 de ani!* Inscripția cirilică, pe care am descifrat-o, glăsuște astfel: „Ridicatu-s'a crucea aceasta în zilele prea luminatului domn Ion Grigore Dumitru Ghica VV. în anul dela Cristos 1824. Ridicatu-s'a această sfântă cruce cu ajutorul lui Dumnezeu lui Gheorghe (un rând nedescifrabil și la capătul



Crucea Dochiei ridicată în Breaza de jos, în anul 1812, de Pavel Irimoiu, care ar fi trăit 110 ani. (Vezi pag. 167).



Două cruci ridicate în Breaza de jos de Nicolae Gălcă, în anii 1870 și 1888. (Vezi pag. 167–168).

rândului pare-se a fi numele Mihai). După informațiunile luate dela o bătrână în vârstă de 80 de ani, din Azuga, Salumia a lui Dan Poenaru, ridicătorul acestei cruci a fost un mocan din Săcele, Ghiță Burduoi. Legenda adaogă că acest act evlavios ar fi fost următor descoperirii unei comori de către numitul mocan. Locuitorul Gheorghe Cornenașu din Azuga a făcut acum doisprezece ani un kioșculeț de adăpost crucii; am dat-o în îngrijirea de aproape a cantonierului punctului.

Să însemnăm aci și câteva fântâni construite de locuitori, dintre cari unele le-am reparat. Așà; fântâna din Breaza-de-sus, pe stânga, la klm. 106+350, construită de doi preoți în anul 1863, reparată de dirigența șoselei în anul 1908; fântâna din cătunul Posada, sub zidul împrejmuitor al castelului Bibescu; pela 1853, când s'a „sistematizat“ șoseaua în punctul Posada, curgea, în dreptul actualului km. 116+900, un șipoțel pe un uluc de lemn; apa acestui șipoțel fiind cea mai bună din împrejurimi, principele Gh. Bibescu, în anul 1897, i-a făcut un basenaș, iar în anul 1907 dirigența șoselei a pus pe zidarii serviciului de au construit o cișmea de

piatră în regulă. Mai avem încă fântâna din cătunul Izvor, pe stânga, în klm. 125 + 500, construită de familia Ciucu, dimpreună cu e-remonahul Diadocu în 1888 și reparată de noi în 1909.

Amintiri din trecut mai sunt și rămășițele unor ospătării de pe vremuri; așa, ruinile cârciumei dela Fruntea lui Văsii pe stânga; această ospătărie ar fi fost clădită acum 95 de ani, prin anul 1818; tot astfel ruinile hanului „La Slonul de piatră“ (care han a ființat în secolul al XVIII-lea), aflătoare astăzi pe dreapta căii naționale, despărțită de aceasta prin linia ferată, la intrarea în Bușteni, pe un foarte frumos platou al muntelui Zamura.

Rămâne să adăogăm câteva vorbe asupra monumentelor clădite pe laturile căii naționale Câmpina-Predeal. Notăm două de acestea: în Azuga, pe dreapta, la klm. 140 + 200, în fața bisericii, monumentul ridicat în amintirea Companiei VIII Dorobanți Prahova, care a luat parte cu bărbăție la războiul neatârării, monument inaugurat în anul 1904. Este în formă de piramidă trunchiată, depiatră de Caraiman, cu attributele războinice (ghiulele, sabie, drapel) și marca țării de bronz, iar la vârf vul-

turul cu aripele deschise, tot de bronz. Inscricția de pe soclu, din spre calea națională sună astfel: „Intru amintirea și spre veșnica laudă a Companiei VIII de dorobanți din Prahova, care a luat parte cu bărbăție la războiul independenței și în deosebi a vitejilor Lică N. Nicolae, Mustață Vasile, Trică Mihai fiii comunei Predeal, care au căzut în lupta pentru neatârarea țării și mărirea neamului românesc“. Iar inscripția din spre biserică este următoarea: „In anul XXXIX al binecuvântatei domnii a Regelui Carol I, marele căpitan și înțeleptul ocârmuitor, Consilierii comunali Ion G. Babes și Petre Scheeser, primarul Aron Jinga, medicul D-r Mihail Georgescu-Carpățianu, inginerul Nestor V. A. Urechia, institutorul Dumitru Răpeanu și veteranul Petre Dăscălescu, însărcinați de obștia locuitorilor și ajutați de Primăria Comunei Predeal, școala din Azuga, Banca populară „Peleşul“, Banca „Sinaia“, Wilhelm A. Rhein, Samuel Schiel, Marco și Paolo Rosazza, Carol Scheeser, Nicolae Hogaș și Luca Rosa au ridicat acest monument“.

Al doilea monument este bustul ridicat de Predeleni lui V. A. Urechia, în cătunul Pre-

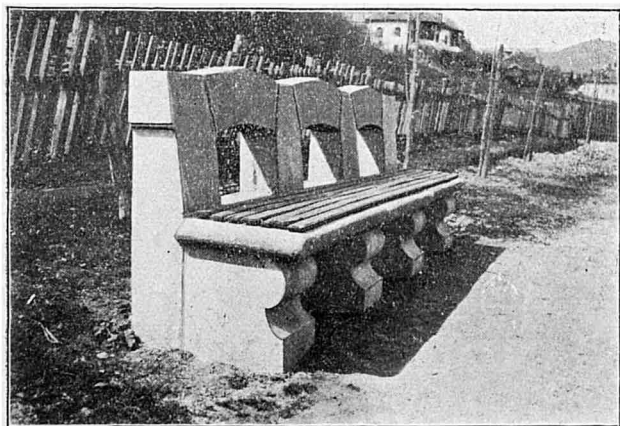
deal, pe stânga șoselei (klm. 147+600), în noul parc. Pe soclu se află următoarea inscripție: „Lui V. A. Urechia Dascălul Românismului 1834 — 1901. Admiratorii săi din comuna Predeal, 1908“ ¹⁾.

Poduri. Socotind că podurile făcute din lemn, material iute putrezicios, nu sunt trainice, și, trebuind a fi reparate mereu, devin prea costisitoare, foarte cuminți au fost inginerii cari au construit șoseaua Cămina-Predeal, căutând a o înzestră aproape numai cu poduri de piatră, așa că în 1898 din 260 de poduri nu erau decât 7 mixte (pile și culee de piatră, tablier de lemn) și 11 de lemn; iar astăzi au rămas 6 mixte (din care, de aminteri, numai două sunt de luat în seamă), pe când cele de lemn s'au redus la două, care n'ar fi putut fi înlocuite decât prin viaducte scumpe. Aceste poduri de piatră, în majoritatea lor, s'au păstrat bine, cum de pildă podul Floriului (klm. 116+358) care, deși cel mai mare și înalt (18 metri) n'a costat, de când a fost construit, adică de mai bine 50 de ani încoace,

¹⁾ Acest bust este opera eminentului sculptor venețian d-*l* Ettore Cadorin.



Bustul lui V. A. Urechia, ridicat de Predleni, în anul 1908, în parcul din Predeal.



Bancă de piatră pentru șase persoane.

niciun ban. Puține au fost podurile de piatră, care au reclamat oarecari reparații.

Nu tot așa putem zice de podurile mixte; Câmpinița (klm. 96 + 730), Bătrioara (klm. 113 + 588) și Surpături (klm. 119 + 935) au cerut mereu reparații și chiar înlocuiri de tabliere; podurile de lemn Orășii (klm. 119 + 437) și Șipote (klm. 120 + 591) au fost reparate, reînnoite, consolidate, reconstruite de un mare număr de ori.

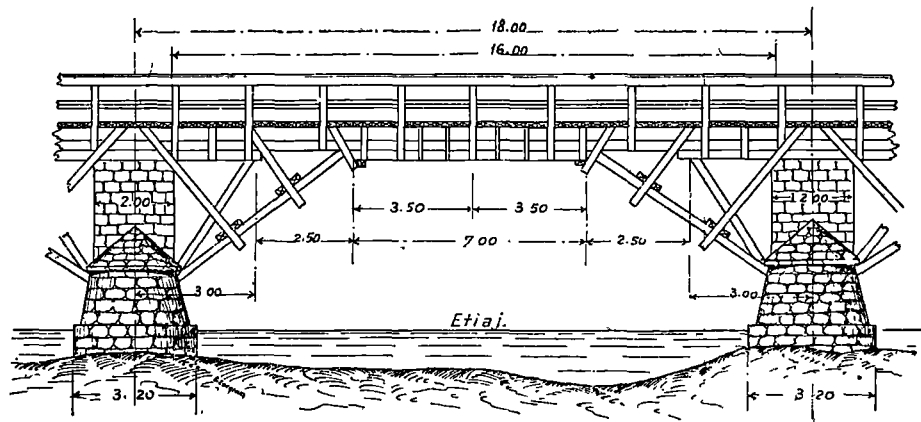
Un singur pod de piatră însemnat și anume podul Vadului (klm. 98) a dat mult de lucru întreținerii și a costat scump. Se cade să-i consacram aci câteva rânduri:

Podul Vadului. Este așezat peste râul Prahova, la klm. 98., adică 3 kilometri după ieșirea din orașul Câmpina. Acest pod a fost construit, în anul 1861, odată cu șoseaua Ploești-Câmpina-Podul-Vadului; a fost de piatră cu bolți, proiectat pe o lungime de 91 stânjeni și jumătate, adică 181 metri. O notă anexată la capitolul „Serviciul extraordinar“ al budgetului Ministerului de Lucrări Publice din 1862 lămurește că la cei 77 $\frac{1}{2}$ stânjeni lungime, cât se socotise mai întâi, i se adăugă în că 14 stânjeni, pentru care supliment de lun-

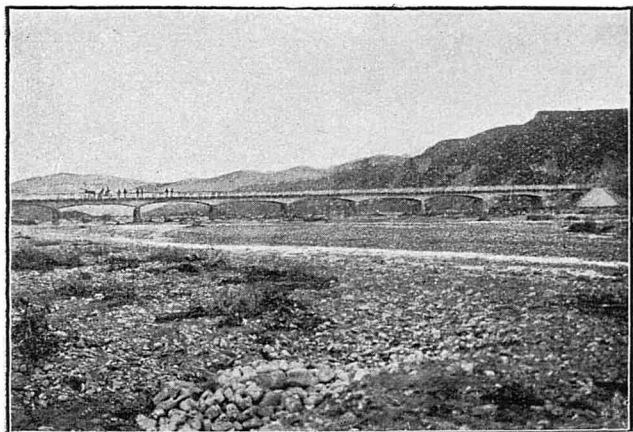
gime se prevedeà în budget și un supliment de cheltuială și adică 113.000 lei (vechi)= 41.852 lei (noi); de unde conchidem că podul întreg va fi costat mai bine de 300.000 lei (noi), cu atât mai mult că a avut o lungime de 198 metri cu 11 deschideri de 18 metri. Dar iată că vine potopul cel mare din 1864; nașterile bolților podului Vadului fiind foarte jos, marea massă de materiale aduse de furia apelor a stăvilit trecerea pe sub pod; pe de altă parte, nivelul extrem de ridicat ce vor fi avut apele, adică 5 metri de la actualul etiaj, au făcut ca puternicul curent să treacă peste nivelul podului și să dărâme bolțile. În urma acestui dezastru, spre a se da mai multă lumină sub pod, s'au înălțat pilele și s'a așezat pe ele un tablier de lemn astfel alcătuit: o podină rezistentă susținută de 5 urși, formați din câte două grupuri de grinzi suprapuse: apoi sub grindă suburși și două rânduri de contrafișe și moaze (clești.) Urșii erau așezați pe o babă din zidărie, iar contrafișele se reze-mau la capătul de jos pe o babă, asemenea zidită în pilă. Totul bulonat. Un cub de lemnă-rie enorm, de un aspect foarte greoi. Și ne-greșit că a început apoi danșul reparațiilor,

consolidărilor și reconstrucțiilor. În 1883 consolidare; în 1884 reconstrucția tablierului; în 1893 reparația parapetului; în 1896 reparația podului. În 1901 i-am înlocuit podina cu podină de ștejar, i-am reparat zidăria pilelor și culeelor și am așezat blocaje în jurul lor (lei 34.000). În 1908 tablierul acestui pod era într'o stare de descompunere destul de înaintată; calea pe pod prezintă ondulații, iar la trecerea carelor, și mai cu seamă a automobilelor, oscilațiile erau puternice. Nemaî putând fi vorba de reparații, și budgetul neprevăzând suma necesară reconstrucții complete a podului, ne-am mulțumit să susținem suprastructura provizoriu, prin niște palee intermediare compuse dintr'o babă și două contrafișe; un fel de cârje de un aspect prea puțin estetic. În sfârșit în 1910 s'a mai consolidat podul prin adaosul a câte doi urși suplimentari. Toate aceste reparații și consolidări privitoare la tablierul de lemn, executate din anul 1883 până în 1910, au costat în total lei 125.000!

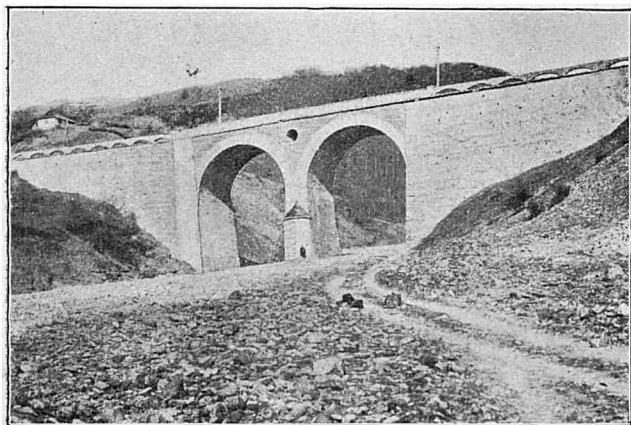
În sfârșit în anul 1910 s'a început construcția unui pod nou de beton armat, după un proiect foarte bine studiat de Serviciul de studii și construcții. Circulația pe vechiul pod a fost



Una din cele 11 deschideri ale vechiului Podul Vadului
(1865—1908).



Noul *Podul Vadului*, peste râul Prahova (kml. 98), dat în circulație în anul 1912. Lungimea 136 m. Observați silueta fină și elegantă a acestui pod de beton armat (vezi pag. 173 -178).



Podul Floriului (kml. 116+358) cel mai înalt pod al căii naționale Cămpina-Predeal (18 metri înălțime). Construit odată cu șoseaua, cam pe la 1859.

oprită, căci devenise primejdioasă; în vara anului 1912 s'a terminat podul cel nou și s'a și dat drumul circulației.

Acest pod are o lungime totală de 135.60 metri (în loc de 198 m. lungime exagerată a vechiului pod), după cum urmează:

7 deschideri intermediare a	15.60 m.	=	109.20 m.
2 deschideri extreme a	11.70 m.	=	23.40 m.
2 console în spatele culeelor a	1.50 m.	=	3.00 m.
			135.60 m.

Racordarea cu malurile s'a făcut prin două diguri de câte 125 m. lungime. Înălțimea podului este de 5.50 m. de la etiaj. Podul are 8 pile și două culee, cu fundații până la 3 metri supt etiaj, așezate pe argilă vântată compactă, aproape petrificată. Pilele sunt în întregime de beton armat (3,40 m. înălțime).

Culeele sunt compuse fiecare din patru stâlpi, de beton armat, reuniți la partea superioară printr'o grindă de beton armat. Tablierul este alcătuit din grinzi de beton armat și anume grinzi console și grinzi independente; în total sunt 4 grinzi console cu lungime de 23.40 m., plus două console de câte 3,90 m. Grinzile independente sunt 3 intermediare (7,80 m.

lungime) și 2 extreme (9,30 m. lungime). Lărgimea podului este de 6,80 m. din care 5 metri partea carosabilă, plus două trotuare de câte 0,90 m. lățime,

Partea carosabilă este împetruită cu piatră spartă pusă peste un strat de asfalt de 3 cm. grosime așezat pe beton. Trotuarele sunt asfaltate. Digurile de apărare sunt formate dintr'un rambleu de pământ pereat în partea din spre apă.

Costul total al acestui pod a fost de lei 158.170, din care pentru podul propriu zis lei 110.538, ceea ce dă pe metru liniar 815 lei, preț foarte modest.

Noul podul Vadului se prezintă în excelențe condiții de soliditate și are o siluetă fină și elegantă.

Un alt pod de pe calea națională Câmpina-Predeal, interesant prin întâmplările lui, este podul de lemn de pe Valea Orăștilor, despre care iarăși se cade să spunem câte ceva.

Podul Orăștilor. Nu mai repetăm acì cele povestite de călătorii de pe drumul Brașovului despre faimoasa vale a Orăștilor, faimoasă prin primejdiile cari îngrozeau pe trecători în acest punct.

Torentul Orățiilor și-a croit pe vremuri o matcă, din ce în ce mai largă și adâncă pe măsura apropierei de valea Prahovei, prin niște terenuri șistoase, lipsite de orice stabilitate. Inginerul care a executat proiectul căii între Posada și Izvor (probabil inginerul francez Lalanne) a căutat să așeze șoseaua cât mai aproape de obârșia, de basenul de recepție a diferitelor torente întâlnite pe această distanță și așa a făcut în deosebi pentru Orății; cu chipul acesta, n'a fost nevoie de un pod cu deschidere mare, albia puhoiului fiind mai strâmtă, cu cât te urci mai în sus. De bună seamă că constatându-se dintru început lipsa unei baze solide pentru așezarea de culee de zidărie, s'a renunțat la construirea unui pod de piatră, înlăturându-se astfel și o cheltuială prea mare. S'a adoptat o soluție provizorie și adică s'a executat un pod pe deantregul de lemn, alcătuit dintr'un tablîer de lemn așezat pe două culee paralelipipedice de bârne, în formă de căsoae (cotețe), umplute cu bolovani.

S'a făcut în urmă zadarnice încercări de construcție a unor picioare de zidărie; până în anii din urmă se putea distinge rămășițele

unui astfel de picior zis *a lui Frunză* (inginerul care făcuse încercarea), mai la vale de locul actualului pod de lemn.

Astfel se lămurește caracterul de provizorat pe care-l păstrează încă astăzi podul Orățiilor.

Această trecătoare a Orățiilor a fost și este ca o rană deschisă în trupul căii naționale Cămpina-Predeal; în acest punct situațiunea este cea mai nepriincioasă pentru așezarea unui pod. De sus, din dreapta, sub acțiunea apelor superficiale și de infiltrații, coasta alcătuită din șisturi cu totul fărâmicioase, se pornește cu întreg materialului ei de pământ, pietre și arbori, umplând șoseaua pe lungimi și înălțimi de necrezut; la stânga, torentul, la viituri mari, adâncește matca, scormone și scorborește malurile și acestea ne mai având pe ce să se rezeme, se lasă în jos și cu ele se lasă și șoseaua. Podul ei însuși, neputând da liberă trecerea cubului enorm de materiale aduse de puhoiul furios, se răstoarnă, e distrus.

Iată câteva date cu privire la lucrările executate la această trecătoare a Orățiilor, începând cu anul 1876: în 1876, refacerea tablierului podului; în 1879, consolidarea malului

drept al văii; în 1879 și 1880, reconstruirea culeelor podului și întărirea malului drept al văii; în 1881, lucrări de apărare la pod; în 1882, lărgirea și consolidarea șoselei în preajma podului; în 1889 și 1890 construcția podului, precum și a unui pod provizoriu. De bună seamă că cu această ocazie s'au construit și niște baraje de lemn, în matca torentului, în aval de pod, ale căror urme le-am aflat în 1898; când am executat lucrări în Valea Orățiilor: în 1895 reparația podului provizor.

În anul 1898, noul serviciu special de întreținere al căii naționale, cercetând podul Orăștii îl găsește în stare de putreziciune, cu deosebire cotețele; neputând fi vorba de reparație, se hotărăște reconstrucția podului. Pe lângă aceasta, din pricina ploilor neîncetate din vara acestui an, coasta muntelui s'a despărțit în codri amenințatori și șoseaua fiind, în preajma podului Orășțiilor, de-abia de 3 metri lărgime, trebui lărgită și curățită.

Anul următor 1899, în urma ploilor din toamnă, șoseaua la capătul de spre Sinaia a podului Orășțiilor, care după pitoreasca expresie a cantonierilor, eră „îngenunchiată“, adică prezintă în lungul a 80 metri o lăsătură cam la

mijloc, adâncă de 2 metri, s'a mai lăsat încă în câteva puncte, în care s'au ivit crăpături curmezișe, precum și alte crăpături neregulate pe platformă și pe talus; o parte din talusul stâng, din spre aval de pod, s'a și prăbușit cu totul, platforma șoselei rămânând într'un loc de-abia de 3 metri lărgime. Toate acestea au provenit din acțiunea masei lichide a torentului, care a năvălit asupra malului stâng, al cărui picior cupătorit nu a întârziat de a dispărea, provocând lăsarea și prăbușirea terenurilor superioare. Vechile baraje de lemn din matca văii fiind putrezite nu s'au putut împotrivi acestei acțiuni a apelor năpraznice.

Leacul eră vădit: construirea unor baraje în fundul mătcei, care să aibă de efect, prin potmolire, indulcirea pantei și prin urmare slăbirea puterii apelor năvălitoare. S'au executat patru de aceste baraje pe o lungime de 60 metri, cel d'întâi așezându-se la 14 metri în aval de pod.

Fiecare barai a fost alcătuit din trei căsoae de 5 metri înălțime mijlocie, din vârgii de brad; golurile căsoaelor erau umplute cu bolovani, și complexul lor aveă în plan forma unei potcoave din trei linii frânte, căsoiul din

spre talusul prăbușit fiind mai gros și mai înalt și puternic înfipt în piciorul malului. Această lucrare, absolut necesară, a costat lei 14.800 (3.700 lei de baraj) și a fost întregită, în primăvara anului 1901, prin plantarea, pe acest talus, a trei mii de sălcii, care s'au prins minunat și au susținut destul de bine stratul de pământ superficial al malului în chestiune ¹⁾.

Dar iată că în acelaș an 1901, toamna, în urma unor ploi torențiale, coasta muntelui, pe dreapta, iarăși se pune în mișcare și aduce materiale pe șosea. Construim pe această parte (la capătul de spre Sinaia a podului) la piciorul coastei, un zid de sprijinire, cu un șanț de zidărie dealungul; pe coasta însăși plantăm una mie sălcii și, în acelaș timp, executăm mai sus un șanț de zidărie, de 200 metri liniari, care să aibă de scop de a culege apele venind de pe creasta muntelui.

În anul 1904, odată cu reconstrucția tablierului podului Șipotelor, se fac câteva reparații tablierului podului Orăștilor.

În anul următor 1905, în luna August, se

¹⁾ Mare parte din această plantație este în ființă și astăzi.

năruște șoseaua de spre Comarnic, pe trei metri lărgime și 30 metri lungime. O reîn-tregim; șase luni mai târziu, în Februarie 1906, se prăbușește, lucru ce nu se întâm-plase încă, coasta pe dreapta, de spre Co-marnic. Despotmolim șoseaua și răsturnăm un bloc de pământ de zece mii metri cubi, care rămăsese atârnat, amenințător.

În toamna anului 1907, șoseaua la capătul podului de spre Sinaia iarăși începe a se lăsa și se ivesc crăpături îngrijitoare. Racila este, fără îndoială, la poalele talusului din stânga; cele 4 baraje construite cu 9 ani mai înainte și-au produs bunul efect de a susține acest talus; dar acum sunt potmolite, dislocate și parte putrezite. Trebuie, fără răgaz, găsit altă soluție energetică. Imitând ceea ce făcuse direcția căilor ferate la Valea lui Bogdan, construim un baraj de zidărie, din mal în mal, la 114 metri în aval de pod, de 24 de metri lungime la creastă, de 12 metri înălțime în dreptul fundului matcei și tot aci având o grosime de 5 m. în fund și de 2,60 m. la coamă.

Acest mare zid-baraj urmă să aibă ca efect potmolirea treptat, treptat, după fiecare ploae,

a fundului văii în aval de pod, așa dar și scăderea pantei și prin urmare împuținarea iușelei apelor și deci a puterii lor de scormonire și mîncare a poalelor malurilor. Dar buna chibzuință a dirigenței șoselei nu ținuse socoteală de răutățile puterilor oarbe ale Naturei. . . . Către seara zilei de 7 Iulie 1908, o descărcare extraordinară de nori îngrămădiți între Posada și Orășii pricinuește pustiirea întregului ținut, face mari stricăciuni și căii naționale și căii ferate, întrerupând circulația pe ambele și singurele artere de comunicație de pe Valea Prahovei:¹⁾ În Valea Orășilor, coloana de material adusă de viitura furioasă de apă a atins înălțimea de 20 metri imediat în aval de pod; negreșit că podul cu înălțimea lui de 10 metri a fost răsturnat și complot distrus. În acelaș timp au fost nimicite și cele patru baraje de lemn: toată această massă enormă de

¹⁾ Cele ce urmează le-am luat, în esență, dintr'un studiu intitulat „In luptă cu apa“, elaborat de ajutorul meu D-l Al. Bașturescu. Acest studiu (al cărui manuscris autorul a avut amabilitatea a mi-l împrumut) urmează să fie publicat în *Revista Societății Conducătorilor de Lucrăr, Publice* în numărul 2 din anul acesta 1913. Substanțial rumos și limpede scris, acest articol va interesă pe toți oamenii tehnici, cari au avut și vor avea de luptat în contra apei răufăcătoare.

material și de apă s'a îngrămădit în spatele zidului-baraj construit anul precedent. De sigur că lupta cu aceasta puternică stavilă a fost grozavă, dar nu de lungă durată: blocurile de piatră și copacii care ferbeau în văltoarea ce se formase în spatele zidului-baraj după mai multe izbituri și-au deschis drumul, distrugând în cea mai mare parte zidăria acestui baraj.

Profilul în lung al văii se adânci mult, iar șoseaua se lăsă în jos, cu plantație, cu tot, pe lungime de 100 m., ivindu-se crăpături în talusul ei. Apoi încă, imediat la eșirea de de pe pod, pe partea stângă, lângă culeea din spre Sinaia, curentul apei scufundă așa de mult matca, încât talusul șoselei în acel punct deveni aproape vertical, fiind astfel amenințată șoseaua să se prăbușească îndată după o nouă ploaie. Circulația fiind cu desăvârșire întreruptă, s'a lucrat mai întâi și de zor la construirea unui pod provizor care, cu toate grelele condițiuni în care ne aflam, s'a dat gata în 24 de ore.

Apoi îndată s'a început construcția barajului de lemn de lângă pod, menit să sprijine talusul de lângă culeea Sinaia. I s'a dat o în-

nalțime de 8 metri, așa încât să fie, cu partea-i superioară cel puțin, la nivelul fundului văii în dreptul podului. S'a executat mai întâi un mic baraj de zidărie pe 2,50 m. în nalțime, apoi pe deasupra barajului propriu zis de lemn, alcătuit dintr'o serie de căsoae (cotețe) formate din vârgșii de brad întreșesute, așa ca orice împingere izolată să acționeze întreg sistemul, mărindu-se astfel rezistența punctului atacat. Forma ce i s'a dat în plan a fost aceea a vechilor baraje și adică de potcoavă, formă impusă de nevoia înfigerei în maluri, spre înlăturarea răsturnărei.

În tot timpul cât a durat lucrarea aceasta ploile au căzut fără încetare și, în deosebi, în ziua de 28 Iulie o nouă viitură de apă a pricinuit stricăciuni podului provizor. S'a început atunci și reconstrucția podului Orăștilor, exact imitându-se vechiul model.

Aceste lucrări din anul 1908 s'au complectat în anii următori după cum urmează:

În 1909 reconstrucția marelui zid-baraj de 12 metri înalțime, din aval de pod; în acelaș timp, din economii, construcția unui mic baraj de lemn de 15 metri, mai jos de barajul de lemn de lângă pod, pentru ocrotirea acestui din urmă baraj.

În vara anului 1910 viituri mari de apă pricinuesc stricăciuni zidului susținător al barajului de lemn de lângă pod; se fac cuvenitele reparații și se construiește un baraj intermediar de zid, de 5 m. înălțime la 30 de metri în spatele zidului-baraj cel mare; aceasta pentru a îndulci și mai mult panta.

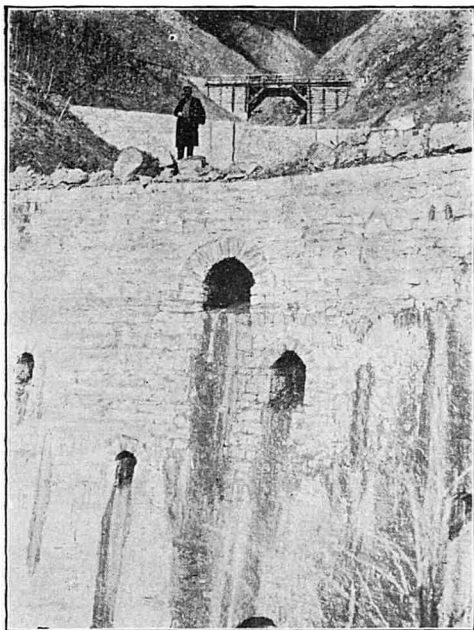
În anul 1911 se mai înalță cu 2 metri zidul-baraj terminal.

Însfârșit, în anul 1912, din niște economii realizate dela altă lucrare, se readuce șoseaua dela capătul podului din spre Sinaia, „îngenunchiată“, ca și alte dăți, la înălțimea cuvenită.

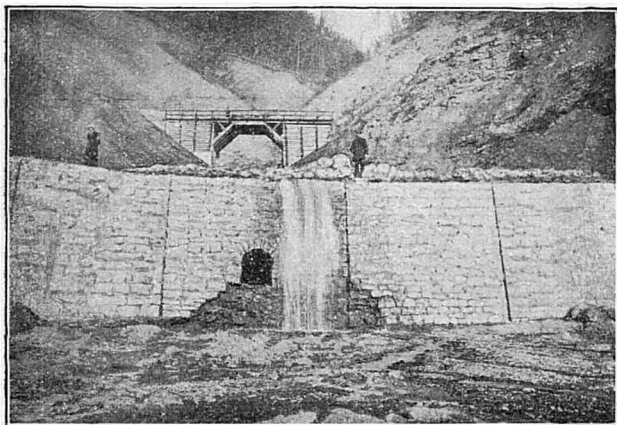
Insumând cifrele ce am putut culege dela construcția șoselei și până astăzi, găsim că podul Orăștilor a costat, așa *provizor* construit, dimpreună cu accesoriile lui, cel puțin 200.000 lei!!

Am dat pe scurt istoricul acestor faimoase Orășii. Dar cum zice francezul: „elles n'ont pas dit leur dernier mot“ ¹⁾

¹⁾ În clipa când aștern aceste rânduri, ni se semnaleză în Valea Orăștilor, în sus de pod, aplecarea unui hartan enorm de coastă, cu plantație, cu tot; numai de n'ar veni o ploaie mare, care ar porni acest hartan... Bietul pod iarăși ar fi nimic...



Zidul-baraj de piatră, de 15 metri înălțime, din Valea Orăștilor, construit în anii 1907/08/09. În al doilea plan, un alt zid-baraj, de piatră, de 5 m. înălțime. În fund podul de lemn peste care trece calea națională Cămpina-Predeal (vezi pag. 184).



Zidul-baraj, de piatră, de 5 m. înălțime, din valea Orăștilor. În fund podul de lemn peste care trece calea națională Cămpina-Predeal, la km. 119+437 (vezi pag. 188).

De aminteri, după cum omul are în trupul lui-însuși dușmani cu care trebuie să se poarte bine, tot așa și o șosea de munte are infirmitățile ei, care trebuiesc „menajate“; unul din beteșugurile căii naționale Cămpina-Predeal este tocmai această vale a Orăștilor, față de care serviciul de întreținere trebuie să desfășure răbdarea cea mai stăruitoare

Deslegarea problemei ar constă într'un lung și puternic viaduct de beton armat, care pentru așezarea lui (dacă s'ar descoperi terenul solid trebuincios fixării picioarelor) ar costă o groază de bani. Poate că atunci și de! știu și eu dacă atunci

Iată acum un tablou de principalele și cele mai interesante poduri de pe calea noastră:

Numele Podurilor, apa, sau valea poziția lor	Lungime metri	Lărgime metri	Înălțime metri	Deschideri	Observațiuni
Podul Cămpinița peste apa Cămpinița Klm. 96+730	31.60	6.80	4.35	1 de 10.40 2 de 9.10 2 cons. de 1.50	Tablierul de beton ar- mat. Pile și culee de zidărie de piatră.
Podul Vadului peste râul Prahova Klm. 98+065	135.60	6.80	5.50	7 de 15.60 2 de 11.70 2 cons. de 1.50	Id. Id.
Podul Belia, peste apa Be- lia Klm. 109+250	28.00	8.00	6.00	1 de 20 m.	Intreg de zid. de piatră.
Podul Prahova, peste râul Prahova, Klm. 109+461	71.80	7.90	5.00	5 de 12 m.	Intreg de zid. de piatră. Este «en dos d'âne», co- șat.
Podul Bătrioara, peste apa Bătrioara, Klm. 113+588	33.00	8.50	3.60	3 de 9 m.	Tablier de lemn, pilă și culee de zidărie de piatră.
Podul Cernica, peste valea Cernica, Klm. 115+683	20.20	8.50	4.00	1 de 10 m.	Intreg de zid. de piatră.
Podul Floriul, peste valea Floriului, Klm. 116+358	89.00	8.40	18.00	2 de 14	Intreg de zid. de piatră.
Podul Naparul mare, peste valea Naparul mare, Klm. 117+639	26.00	8.45	9.00	1 de 15 m.	Id. Id.
Podul Conciu, peste valea Conciului Klm. 118+257	40.00	8.30	15.00	1 de 7 m.	Intreg de zid. de piatră.
Podul Orății, peste valea Orățiilor, Klm. 119+437	22.40	6.50	8—10	1 de 9.70	Intreg de lemn.
Podul Șipote, peste valea Șipotelor Klm. 120+591	20.00	5.55	3.85	1 de 8 m.	„ „ „
Podul Mărului, peste valea Mărului, Klm. 121+154	20.00	7.00	8.55	1 de 11.50	Intreg de zid. de piatră. Construcția acestui pod s'a terminat în 7 Apr. 1859, după cum arată inscripția rămasă pe parapet.
Podul lui Bogdan, peste valea lui Bogdan, Klm. 122+090	32.00	8.20	5.60	1 de 20 m.	Intreg de zid. de piatră.
Podul Teiului, peste râul Prahova, Klm. 123+667	78.70	8.00	9.40	3 de 15 m.	Id. Id.
Podul Izvor, peste râul Izvor, Klm. 124+900	40.30	8.00	7.60	3 de 9 m.	Id. Id.
Podul Valea Albă, peste apa Valea Albă Klm. 136+182	23.00	5.80	4.40	1 de 10 m.	Id. Id.
Podul Sorica, peste râul Prahova, Klm. 138+700	41.30	7.00	6.00	2 de 12	Id. Id.
Podul Azuga, peste apa Azuga, Klm. 140+040	26.00	6.00	4.00	2 de 10	Id. Id.

Cel mai lung pod este podul Vadului, peste Prahova, de 135,60 m. lungime, cu 9 deschideri.

Cel mai înalt pod este podul Floriului înalt de 18 metri.

Cumulând lungimile podurilor de pe calea națională Câmpina-Predeal obținem o lungime totală ocupată de poduri de 1.500 m. liniari (rămânând pentru șoseaua propriu zisă 55 klm. + 228).

O vorbă încă despre *casiuri*, aceste albi-pavate așezate deacurmezișul șoselei, peste care trec apele acolo unde nu se poate căpăta destulă înălțime pentru îndreptarea apelor subț un podeț.

Casiuri de acestea am găsit pe calea națională Câmpina-Predeal multe în 1898; am căutat a le desființa, mai cu seamă pentru înlesnirea circulației automobilelor, pentru cari astfel de treceri nu sunt plăcute. Astăzi n'au mai rămas decât patru între Breaza-de-sus și Cernica; înlocuirea acestor casiuri prin poduri ar fi cam grea și costisitoare.

Apărări. Cel d'întâi și mai mare dușman al unei șosele de munte este apa, care, năvălind năpraznic la suprafața solului, distruge,

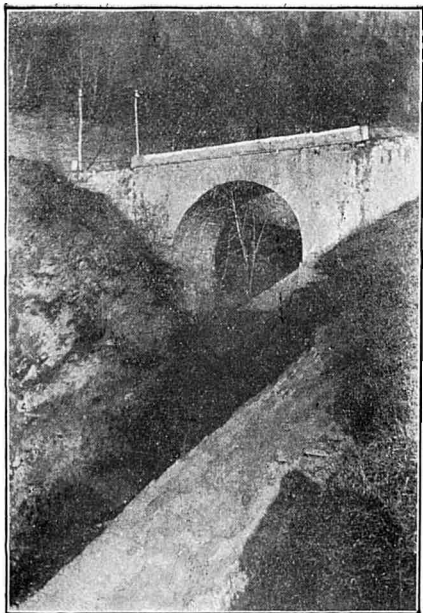
în câteva clipe, totul în cale-i sau, lucrând în chip perfid, dedesubtul pământului, cu stăruință neîntreruptă, roade, roade și aduce năruiri neașteptate, cu atât mai primejdioase. Așa și cu drumul Brașovului: dușman i-a fost dela început, îi este și-i va rămâne apa, sub două ipostase: râul Prahova de lângă ea, și nenumăratele torente, care se aruncă din înălțimile munților Carpați. Prahova, blajină și puținică pe vremuri obișnuite, se umflă de ploi multe, își schimbă șerpuiturile, se adună în brațe, care, izbind tocmai în șosea, o sfredelesc, o mănâncă, o rupe, de unde smulgeri din trupul căii, și uneori întreruperi pe deantregul.

Răutățile torentelor munților împrejmuitori ai văii Prahovei sunt încă mai mari: fie că viiturile mari de apă, după ploi neîncetate sau după spargeri de nori, își fac drum prin văi curmezișe căii, și aducând cantități enorme de materiale (arbori, bolovani, pământ), smulg și strivesc podurile; fie că apele superficiale de pe coaste, în repezișul lor nebun mișcă straturile de pământ și le trântesc pe șosea, sub forma unor hartane întregi, într'un amestec, în care nu mai cunoști ce este vegetație, piatră

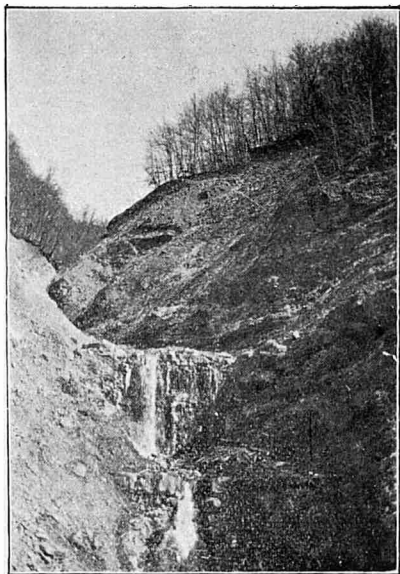
sau pământ propriu zis; fie că apele infiltrate determină o alunecare generală de coaste, care se prăbușesc iarăși pe șosea: în ori cari din aceste chipuri apa răufăcătoare pricinuește suferințe șoselei, care este veșnic amenințată de sus, adesea cuptorită pe dedesubt. Fără răgaz, serviciul de întreținere, cu ochii tot mari deschiși, duce lupta în potriwa apei în acest ținut. Așa se explică mulțimea apărărilor pe de lături ale acestei căi.

În contra Prahovei ea este ocrotită prin ziduri anume clădite și mai cu seamă prin blocaje, bolovani mari de carieră aruncați în râu dealungul talusului șoselei, după un profil trapezic, formând un brâu protector. Aproape n'a fost an din perioada de 15 ani 1898—1913 în care să nu se așeze blocaje de acestea, în tot felul de puncte, chiar acolo unde nu se prevedeă câtuși de puțin trebuința lor. Dar cine poate socoti ce va aduce ziua de mâine, când te afli în fața celui mai capricios element al naturii

În contra apelor venind de sus, pe deasupra sau în infiltrații pe dedesubt, șoseaua este menținută prin două feluri de ziduri: de susținere a taluzului din spre prăpastie și de sprijin



Podul *Valea Mărului* construit în 1859 (după cum se constată din inscripția de pe parapet). Are o poziție foarte romantică. (kîm. 121+154 al căii naționale Cămpina-Predeal, între Posada și Izvor).



Vedere asupra torentului din valea Orăștilor, imediat în sus de podul de lemn de peste această vale faimoasă, pe vremuri, din pricina feroaselor prăpăstii ce prezintă trecătorilor.

a coastei din spre munte: aceasta cu deosebire pe partea Cernica-Posada-Izvor. Albiile văilor perpendiculare șoselei sunt unele, întrucâtva, stabilizate prin baraje-stăvilare de lemn sau de zidărie, care pricinuesc potmoliri, ridică planele mătcilor, dându-le pantă mai dulce și se împotrivesc astfel acțiunii distrugătoare a apelor năvalnice. Iată rezumativ, în cantități, apărările de diferite soiuri construite pe calea națională Câmpina-Predeal:

Blocaje 4.000 metri liniari (pe înălțimi variabile).

Ziduri (de susținerea coastelor, de susținerea șoselei, de apărarea șoselei din spre apă)—8.000 m. l.

Baraje de lemn: opt (unul în Valea Pântecoasă, două la klm. 116+800, 2 în valea Orăștilor, 3 în Valea Șipotelor).

Baraje de zid: unul de 5,50 înălțime, altul de 15 m. înălțime și grosime medie 4 m., ambele în valea Orăștilor.

Cleionage (garduri) la Valea Șipotelor și Valea Mărului.

Diguri de apărare la Podul Vadului (2 de câte 125 m. lungime) și la varianta a 2-a (2

pinteni apărați cu blocaje, unul de 100 m. lungime, celălalt de 85 m.)

Blocajele sunt puse la multe poduri și dealungul talusului șoselei, când râul Prahova în cursul său se prelinge de șosea. Așa sunt blocaje care apăra cantonul și podul Belia de apa cu acelaș nume (Klm. 109—109+250); la podul peste Prahova klm 109+461; dealungul șoselei, la klm. 100—111, la intrarea în Comarnic, pe 800 metri; la podul Valea Teiului peste Prahova klm. 123+780; la podul Izvor klm. 124+900; dealungul șoselei, la intrarea în Sinaia klm. 126 — 127; dealungul variantelor I și II din Sinaia, aceste variante, mai cu seamă a doua, fiind așezate în chiar albia Prahovei; dealungul șoselei între Sinaia (Gura Pădurei) și Poiana-Țapului klm. 130—133, în mari cantități, pe acest parcurs planul platformei șoselei fiind prea puțin ridicat deasupra pânzei apelor Prahovei și talusul ei fiind tot mereu scaldat de aceste ape. Mai sunt mici cantități de blocaje tocmai la eșirea din Azuga klm. 141, pentru apărarea în contra Prahoviței. În sfârșit calea națională este bine apărată cu blocaje la klm. 146, unde apa Joița a făcut în

câteva rânduri stricăciuni șoselei, întrerupând chiar cu desăvârșire circulația.

În perioada 1898—1913 s'au pus blocaje în cantitate de circa 3.500 m. c. ¹⁾.

Parapete. — Calea națională Câmpina-Predeal, fiind agățată de munți, este însoțită, când la dreapta, când la stânga, de prăpăstii, care se cască fioros, desfăcându-și pripoarele ametoare, adeseaori chiar dela 3 metri dela firul mijlociu al drumului. Fără îndoială dar că, chiar din primii ani ai construcției, serviciul de întreținere a căutat a înzestră această cale cu un fel de brâu, care să ocrotească pe trecători din spre prăpăstii. Și astfel s'au construit parapete între Câmpina și Predeal; negreșit că cele dintâi au fost de lemn, material economic, imediat aflător în ținutul acesta muntos: bârne horizontale îmbinate pe stâlpi, totul de lemn. Dar curând adevărându-se cât de nesigur și înșelător este un asemenea parapet repede putrezicios, s'au construit parapete de zidărie brută în arcuri și adică tipul a cărui pitorească poreclă va fi

¹⁾ N'a fost posibil să socotim pe metri cubi tot blocajul așezat dela construcția șoselei, fiind în multe puncte potmolit, scufundat, fără formă geometrică.

fost dată de cantonieri: *sprincenele* (sprincenile lui Frunză inginerul). Aceste parapete inspiră trecătorului încredere prin aspectul lor de soliditate și produc cel mai plăcut efect ochilor, mai cu seamă văzute de pe linia ferată, pe distanța Cernica — Izvor, unde șoseaua este atârnată de coastele munților ¹⁾).

Un alt tip este acel *mixt*, așezat între Sinaia și Predeal, alcătuit din stâlpi de piatră de Bucegi și șine de cale ferată ca lise. Dar acest tip n'a dat rezultate tocmai mulțumitoare, din cauza stâlpilor: piatra de Bucegi, prezentând plane de clivaj, se desparte în felii și este prea ciuruită de oxizi de fier. Acest model, neîndestul de solid, trebuie părăsit.

Pe partea între Cernica și Orășii am construit parapete de zidărie imitând sprincenele vechi, însă dându-le o grosime ceva mai mare.

În rezumat, avem astăzi pe calea națională Câmpina-Predeal cinci tipuri de parapet:

De bârne de lemn (aproape suprimat; nu mai sunt decât vre-o sută de metri de acest fel.)

¹⁾ Pe alocurea, unde au rămas crâmpene din părțile potmolite ale șoselei și în dreptul cărora s'au construit variante, se văd îținându-se, ici colo, câteva arcuri de acestea, care, de departe, ar încântă pe un arheolog, dându-i iluzia că zărește resturi de construcții romane.

De zidărie în arcuri (vechi și noi sprincene).

Cu stâlpi de piatră și șine ca lise.

Cu stâlpi de zidărie de piatră brută și lise de lemn (pe 290 metri; acest tip va dispărea).

Cu țevi de fier și șine ca stâlpi (o încercare izolată pe 163 metri, la capetele podului Valea Cerbului).

Cantoane. Cantoane sau mai bine zis case pentru cantonieri au fost în anul 1898 în număr de 22 din cari: 17 vechi de bârne și cinci de zidărie de piatră, construite în anii 1892—93.

Cantoanele de bârne au fost clădite, de bună seamă, cele mai multe, odată cu șoseaua (1846—1867). N'am putut afla prin scripte mențiunea clădirii succesive a acestor vechi cantoane. Numai într'un proiect de buget al anului 1868 am găsit la „Lucrări din nou a se contracta” mențiunea: „reconstrucția a 9 podețe reparații de ziduri și case pe șoseaua Ploești-Predeal”. Case, desigur cantoane. Dar starea lor și spusele bătrânilor ținutului adevărate că aceste case de cantonieri au o vechime de 50 de ani cel puțin. Ele au fost construite cu bună chibzuială: din bârne șip-cuite și tencuite, acoperișul de șindrilă, adică

dar din materialul cel mai bun pentru un adăpost în această regiune muntoasă; și într'adevăr că aceste case sunt călduroase iarna și răcoroase vara. Toate sunt duble, pentru două familii de cantonieri și anume alcătuite din: la mijloc o tindă și la dreapta și la stânga tindei câte-o odaie. De-alungul acestor trei încăperi o prispă. Cu alte cuvinte modelul ales a fost acela al unei case simple țărănești, cu prispa răspunzând atât de bine climatului nostru. Orientația fațadei lor (adică a prispei) este, în general, cum și trebuie să fie, spre miază-zi, neținându-se socoteală de poziția ce ocupă în raport cu șoseaua. Aceste cantoane, prea îmbătrânite, ne-au dat mult de lucru cu reparațiile migăloase ce anual a trebuit să le facem. Astăzi nu mai avem de felul acesta decât 10, mulțumită faptului că am căutat, pe măsură ce ne-a îngăduit budgetul, să le înlocuim succesiv prin cantoane noi, de zidărie de cărămidă. Și aceste 10 cantoane vechi de bârne te miri prin ce minune de forță de inerție se mai mențin; nu e vorbă, ar fi destul să se miște o șipcă, pentru ca să se ruineze definitiv.



Tip de canton nou, cu etaj, stil românesc, pentru două familii de cantonieri. Pe calea națională Câmpina-Predeal sunt șapte cantoane, de felul acesta, construite în anii 1905—1906.



Canton vechiu, de lemn, pentru două familii de cantonieri, construit acum vreo 50 de ani.

În anii 1892/93 s'au construit cinci cantoane de zidărie de piatră, cu acoperișul de tablă de fier, cu odăi mai încăpătoare (în Comarnic, la Cernica, două la Posada, unul în Bușteni) Considerațiunea care a călăuzit serviciul, în acei ani, a fost neîndoios, necesitatea alegerii unui material din localitate, economic și trainic, de unde întrebuițarea pietrei. Dar degrabă s'a constatat greșeala comisă în ceea ce privește puțința de locuire în condițiuni igienice a unor astfel de case, căci nimic nu este mai rece ca piatra la munte și iarăși nimic mai nepotrivit pentru astfel de climă învelitoarea de tablă ¹⁾ Deși aceste cantoane ar mai putea dura, fiind solide și construite numai de 20 de ani, ele urmează a fi înlocuite prin case de zidărie de cărămidă. Fiind expropriați în Bușteni de direcția C. F. R. pentru așezarea noiei gări, am profitat de această împrejurare pentru a dărâma un canton de piatră și a-l înlocui prin unul de cărămidă cu acoperiș de țigle. Cu chipul acesta,

¹⁾ La cantonul din Posada, așezat în bătaia vânturilor, care deseori smulgeau acoperișul, a fost înlocuită tabla prin șindrila.

cantoane de acestea, de piatră, au mai rămas patru.

În cursul celor 15 ani ai perioadei 1898—1913, am construit 18 cantoane noi toate duble, de cărămidă, din cari: 11 cu parter și 7 cu etaj.

Clasificația acestor 18 cantoane noi este următoarea:

- 6 cantoane noi au înlocuit tot atâtea cantoane vechi de bârne, pe aceleași terenuri (Câmpinița, Podul-Vadului, Crucea Dochiei, Breaza de sus, Sinaia, Valea Frasinului).
- 5 Cantoane noi au fost construite lângă tot atâtea cantoane vechi de bârne, în aceleași curți, cele vechi rămânând (Izvor, Gură-Pădurei, Poiana-Țapului, Geanone, Predeal).
- 1 Canton nou a înlocuit, pe acelaș teren, un canton de piatră (Bușteni).
- 6 Cantoane noi s'au construit în plus pe terenuri noi, cumpărate sau dăruite (Cantonul Comarnic I, cantonul de la intrarea în Sinaia, „zis Lalanne“, cantoanele Piatra-Arsă, Bușteni II zis Valea Cerbului, Malul Ursului și cantonul de pe varianta a II-a.

18 Cantoane noi.

Cele 11 cantoane noi de zidărie de cărămidă, cu parter, sunt după tipul Direcțiunei

de Poduri și Șosele, de cărămidă aparentă cu acoperișul de țigle. Sunt fiecare pentru două familii de cantonier, fiecare familie având la dispoziție un mic antreu, și 2 odăi. Aceste cantoane se prezintă cochet și vor fi durabile. Păcat că s'a suprimat strămoșeasca prispă, care dă multă originalitate caselor dela țară și răspunde nevoilor de trai ale săteanului nostru.

Cele 7 cantoane cu etaj, în stil românesc, au fost construite în anii 1906—1907, după proiectele valorosului și priceputului în arhitectură veche românească arhitect al Ministerului, d-l Petre Antonescu. Un astfel de canton, cu curba deschiderei la parter și terasa acoperită la etaj amintește beciul și pridvorul dela fațada vechei case boerești. Acoperișul este de țiglă, în locul olanelor de pe vremuri. Două familii pot locui în astfel de canton, dispunând fiecare de o tindă și o odaie.

Repartiția acestor case de cantonieri nu coresponde întrebuințării celei mai favorabile pentru șosea a cantonierilor locuitori în ele, căci ele au fost construite „au petit bonheur“, pe brodite și după cum se puteau căpăta terenurile necesare. Totuși, și așa cum sunt așe-

zate, aceste case aduc bune servicii întreținerii șoselei.

Astăzi sunt pe calea națională Câmpina-Predeal 32 de cantoane. Numirile lor sunt luate după localitățile în care se află, munții pe care sunt așezate, văile lângă care stau. Unul în Breaza de jos este numit „Crucea Dochiei“ după o cruce foarte veche ridicată în apropiere. Celui dela intrarea în Sinaia i-am dat numele de „Lalanne“ în amintirea ilustrului inginer francez, care, în 1852, cel d'întâi a întocmit proiectul acestei căi naționale. Iată acum un tablou rezumativ al acestor cantoane:

Numele cantonului	Poziția kilometrică	Felul	Data construcției	Cine stă în canton	Observațiuni
Câmpinița	km. 96+970	Cărămidă	1912	2 cantonieri	
Podul Vadului	99+100	id.	id.	2 "	
Crucea Dochiei	100+715	id.	1910	2 "	
Breaza de sus	104+830	id.	1912	Un șef de cant.	
Cotituri	107+072	de bârne	de vreo 50 de ani	2 cantonieri	
Belia	109+200	id.	id.	1 cantonier	
Comarnic I.	110+858	Cărăm. cu etaj	1907	Picherul	
Comarnic II.	111+660	de piatră	1892	2 cantonieri	
Cernica	114+529	id.	id.	Un șef și un cant.	cu pepinieră
Posada	116+975	id.	id.	2 cantonieri	
Conciu	118+257	id.	id.	2 "	
Fruntea lui Văsii	120+900	de bârne	de vreo 50 de ani	2 "	cu pepinieră
Șețul (Valea lui Bogdan)	122+173	id.	id.	2 "	
Izvor	124+900	de bârne	id.	1 "	
Lalanne (intrare în Sinaia)		Cărăm. cu etaj	1906	2 "	
Sinaia	126+623	Cărămidă	1909	Un șef și 3 cant.	
Șinaia	126+860	Cărăm. cu etaj	1906	Picherul și 1 cant.	

Numele cantonului	Poziția kilometrică	Felul	Data construcției	Cine stă în canton	Observațiuni	
Gura Pădurii . . .	130+035	de bârne	de vreo 50 de ani	3 cantonieri	Loc de cant. Cu o baracă servind de cant.	
Varianta I.		Cărăm. cu etaj	1906	2 cantonieri		
Varianta II.	1+850	de cărămidă	1912	2 cantonieri		
Piatră arsă	131+400	id.	1912	3 »		
Poiana Țapului . . .	133+070	de bârne	de vreo 50 de ani	2 »		
Bușteni		Cărăm. cu etaj	1905	1 căruțaș		
Valea Cerbului . . .	136+030	de cărămidă	1908	3 cantonieri		Cu o magazie mare
Geanone	136+780	Cărăm. cu etaj	1905	Un șef și 2 cant. picherul și 2 cant.		
Valea Frasinului . .		138+570	de bârne	de vreo 50 de ani		
Malul Ursului . . .	142+100	de cărămidă	1910	2 cantonieri		
Rășnoava	143+517	de cărămidă	1909	2 »		
Predeal,	144+690	Cărăm. cu etaj	1905	2 »		
Predeal la frontieră.		147+100	de bârne	de vreo 50 de ani	2 »	
Totaluri	148+200	Cărămidă	1910	un șef și 1 cant.	Loc de canton	
	29 locuri de canton	de bârne	de vreo 50 de ani	2 cantonieri		
		—	—	—		
		32 cantoane				

Din aceste 32 cantoane, 31 sunt duble, adică adăpostesc câte două familii de cantonieri; singurul canton simplu este acel de pe varianta a 2a; l-am amenajat însă pentru doi cantonieri, așa încât și acest canton poate fi considerat ca dublu.

Să nu uităm să adăugăm câteva rânduri cu privire la împrejurările acestor cantoane. În 1898, când serviciul de întreținere special înstituit luă în primire calea națională studiată aci, se constată că majoritatea terenurilor cantoanelor ori că nu erau de fel împrejmuite ori că erau împrejmuite în chip rudimentar sau neîndestulător.

Lipsa sau slăbiciunea acestor împrejurări eră dăunătoare în două chipuri: nestatornicire a hotarelor curților de cantoane și prin urmare crotopirea lor, pe nesimțite, de vecini; neapărare temeinică a obiectelor casnice ale cantonierilor și pușinelor legume cultivate de aceștia. În perioada 1898/913 dirigența a avut în vedere împlinirea acestei lipse, așa că au mai rămas neîmprejmuite în regulă 10 din 29 locuri de cantoane câte sunt astăzi pe calea națională Câmpina-Predeal. La curțile mai în vază (cum de pildă în interiorul localităților

străbătute) s' a adoptat un tip amintind vechile împrejurimi țărănești: stâlpi de stejar de 2 metri înălțime puși la intervale de 2 m.; fiecare boiu de ulucă din șipci lucrute, horizontale și verticale îmbinate, formând cadrilaj; deasupra o stinghie acoperită cu două planuri de șindrile. O poartă cu doi stâlpi de 3,30 m. înălțime cu acoperiș în două scurgeri, șindrilit; și încă o porțiță, ambele cu creștături și cioplituri, cam ca la porțile vechi ce se mai descoperă prin satele dela munte (Gorj, Muscel, Argeș), care dovedesc minunatul instinct artistic al țăranului nostru.

Plantație. Destule greutate a întâmpinat dirigența serviciului de întreținere a căii naționale Cămpina-Predeal în perioada 1898/1913, dar nici una nu s'a putut compara cu lupta care a trebuit s'o ducă neîncetat pentru înființarea și prosperarea plantației pe această cale. Luptă cu intemperii, da, dar mai mult cu trecătorii localnici și străini. Pe când în străinătate respectul arborelui este moștenit, Românul nostru nu s'a putut pătrunde încă de ideea că un copac este un lucru binefăcător și nu vrea să'și dea socoteală de câtă

muncă și îngrijire reprezintă un arbore devenit mare.

Țăranul cărăuș, trecător pe șosea, se oprește, scoate cuțitul dela brâu și taie un copăcel de pe șosea; are nevoie de o coadă pentru biciul său. Doamna X din „elita“ noastră, persoană presupusă cultă, nu ca țărănoiul căruțaș, gata să plece călare în excursiune pe Bucegi, poruncește călăuzei să-i taie dintr'un arbore de pe calea națională câteva crăci, din care să-și aleagă o biciușcă.

Intr'o noapte de S-tă Maria-mică niște oameni care au chefuit în Bușteni pleacă pe jos spre Azuga și în drumul lor rup, ciopârțesc, taie 100 de arbori aflați pe șosea. Dirigența șoselei reclamă la jandarmeria locală; dar ce? jandarmeria are ocupații prea serioase, ca să se intereseze de soarta unor simpli arbori. Și răufăcătorii nu se dovedesc și sălbătecii rămân nepedepsiți. În astfel de condițiuni circulanțele la Primărie rugătoare de ocrotirea plantației sunt nefolositoare și tu dirigență trebuie să te mulțumești a înlocui mereu și mereu arborii.

Dar dușmanii copacilor nu sunt numai oamenii, ci și vitele lor. Săteanul nostru gă-

sește că e mult mai simplu și mai economic să-și lase porcii și păsările să circule pe șosea, în căutarea hranei; iar dimineața și seara vilegiatorii localităților din Valea Prahovei se întâlnesc cu impunătorul alai al vacilor și boilor, care se întorc dela pășune, umblând, după plăcere, pe șosea sau pe trotuare, izbind copacii, smulgând șmocuri de frunze cu crăci întregi din ei. Și încă o pacoste: călătoria nenumăratelor turme de oi, care, primăvara, vin dela baltă la munte, iar toamna tulesc de pe plaiurile Carpaților și se scoboară la iernat iarăș la câmp. Animalele acestea fac multe stricăciuni copacilor, rozându-i, jupuindu-i, la rădăcină, sau, servindu-ne de termenul propriu, *mizdrindu-le* tulpinele.

În 1898 ființau pe calea națională Câmpina-Predeal vreo *o mie* de copaci, din cari 800 castani pe aleele duble dealungul Bulevardului Ghika în Sinaia, între Podul Valea Iancului și Parc, iar restul pomi fructiferi răsleți, în străbaterea satelor Breaza-de-jos și de sus. De îndată dirigența a înscris în programa de lucrări înființarea de plantație pe întreaga cale, plantație care să adaoge o podoabă mai mult acestei șosele străbătătoare unui

ținut atât de pitoresc și să desfete pe drumeț cu umbră înviorătoare.

Aproape în fiecare an s'au făcut cele de cuviință pentru plantarea distanțelor încă goașe de arbori și reîntregirea părților distruse sau neprinse. Pentru căpătarea arborilor trebuincioși, dirigența s'a adresat proprietarilor particulari mărginași sau autorităților proprietare din ținutul Bucegilor, care adesea au dat gratis arborii (administrațiunea moșiei principelui Bibescu, Domeniul Coroanei, Eforia Spitalelor civile, Administrația Domeniului Regal, etc.; tuturor acestor administrațiuni le aducem aci cele mai vii mulțumiri pentru aceste daruri). Esențele scumpe, de pildă, castanii, s'au cumpărat. Ca esență cea mai potrivită s'a constatat a fi, în partea muntoasă, dela Sinaia în sus, paltenul, care se prinde ușor și prosperează; castanul e foarte ornamental, dar cam plăpând pentru climatul aspru din această regiune. Să însemnăm încă scorușul, mai mult copăcel, dar care, spre toamnă, cu ceorchinele lui roșii, în culoarea mărgeanului, proiectându-se pe verdele molifților și brazilor, dă cel mai frumos efect.

În rezumat: în anul 1898, acum 15 ani erau în ființă pe calea națională Câmpina-Pre-

deal 1.000 arbori; în anul 1902, acum 11 ani, 4.800; în 1905, acum 8 ani, erau 6.800; astăzi sunt 9.000, din care 2.266 castani. În acești 9.000 arbori sunt cuprinși și cei 1.500 plantați la cantoane dealungul împrejmuirilor, cu deosebire în fațadă. Din acești 1.500 copaci, 850 sunt molifiți plantați ca gard viu, de cel mai plăcut aspect, la fațadele cantoanelor dintre Poiana-Țapului și Predeal.

Acum 15 ani au fost create și pepiniere, din care una mai importantă în curtea cantonului din Bușteni. Această pepinieră a fost suprimată cu ocazia exproprierei acestui teren de Direcția C.F.R., pentru noua gară din Bușteni. Au mai rămas 626 castani la pepinierele Cernica și Fruntea-lui-Văsii, care se vor împărți dealungul noului trotuar din Breaza-de-sus.

Infrumusețări, Inlesniri pentru drumeți. Calea națională Câmpina-Predeal luând, între Sinaia și Predeal, din ce în ce mai mult caracterul unui *Corso*, unei alee de preumblare, a trebuit să fie înzestrată cu o serie de lucrări înfrumusețătoare a drumului și înlesnind circulația turiștilor: pietoni, cicliști, automobilști, etc. Notăm în trecut plantația și trotuarele,

care răspund cerințelor igienei, și despre care e vorba la alte paragrafe. Avem încă de citat tablele indicatoare de localități și distanțe, stâlpii kilometrici și ectometrici de piatră dând distanțele dela București și dela Ploești, etc.

Spre marea mulțumire a celor care în sezonul de vară se plimbă pe șosea, s'au așezat dealungul ei o mulțime de bănci: unele mobile, de lemn și fontă, presărate în centrele localităților de vilegiatură, altele fixe, statornicite între Sinaia-Predeal, pentru odihna drumetilor. Astfel de bănci s'au construit chiar din anul 1898, de lemn, unele drepte, altele circulare, de mestecăn, și au fost preînuite din când în când, dar până într'un sfârșit au putrezit. Dirigența atunci s'a gândit că, spre a căpăta niște bănci cu adevărat durabile, trebuie să le execute de piatră, și astfel în anii 1905—1906, la intervenția d-lui Ministru Ion. C. Grădișteanu, eminentul arhitect Ghika-Budești a inchipuit niște modele artistice, după care s'au și construit astfel de bănci și anume de trei tipuri: mici, de trei persoane (1,50m. lungime) cu scaunul de piatră, îmbrăcat cu șipci de lemn și rezemătorile laterale de piatră, iar speteaza de stinghii de

lemn: mari, de șase persoane (3 metri lungime) cu scaunul de piatră, îmbrăcat cu șipci, rezemătorile laterale de piatră, spe-teaza de piatră în arcuri; bănci de piatră, cu acoperiș șindrilit, în stil românesc, cu patru fețe, două de câte 2,25 m., două de câte 1,30 m., putând servi de odihnă la cel puțin 12 persoane. Aceste din urmă bănci pot servi și de adăpost călătorilor pe vremuri rele.

Aceste diferite bănci au fost așezate între Sinaia-Predeal (afară de una de șase persoane pusă la Posada, lângă canton și peste drum de castelul Bibescu), împărțindu-le așa încât să odihnească pe drumeț tocmai la timp. S'a avut în considerație la repartiția băncilor și punctele de unde se descoper priveliști frumoase. Așa la ieșirea din Sinaia (înainte de a ajunge la cătunul Gura-Pădurei), la căpătul podului Valea-Cerbului, etc.

Aceste bănci fixe de piatră sunt în număr de 34 din care: 18 mici (de 3 persoane), 11 mari (de 6 persoane), 5 cu acoperiș (de 12 persoane).

Infrumusețare șoselei și servicii drumeților aduc și cele două fântâni monumentale, exe-

cutate din îndemnul d-lui Ion C. Grădișteanu în anul 1906.

Prima, construită după planurile eminentului arhitect Ghika-Budești, este așezată la intrarea în cătunul Poiana-Țapului (klm.132+840). Se compune dintr'o bancă circulară de piatră pentru 16—18 persoane, așezată pe o platformă, la care se accede prin două trepte. În fața semicercului platformei se află o zidărie de piatră cioplită, prevăzută la centru cu un cap de berbec de bronz, din care țâșnește apa, care cade într'un jghiab de piatră. Banca este adăpostită sub un acoperiș șindrilit, care are și el forma circulară.

Pe zidul înconjurător din fund se află încrustată o lespede cu inscripția: „Ministerul Lucrărilor Publice. Lucrare făptuită din îndemnul Ministrului Ion. C. Grădișteanu, inginer al căii naționale fiind Nestor Urechia, 1906.

A doua fântână monumentală executată de dirigența căii naționale Câmpina-Predeal este aceea din Azuga (klm. 139+600), după o copie, ce am luat eu însumi, a fântânei zisă a *lui Manole*, dela mănăstirea Curtea-de-Argeș. Pe lături s'au sculpat două medalioane, după motive luate de la biserica Curtea-de-

Argeș, în față, la fronton, înconjurată cu un chenar, imitație a brâului dela aceeaș biserică, s'a cioplit următoarea inscripție: „ În sărbătoritul an al 40-lea al Glorioasei domnii a celui d'întâi Rege Român Carol I ziditus'a această fântână, în satul acesta Azuga, în care acum sporește munca românească, iar pe vremuri se numea Intre-Prahove și erà loc pustiu, înconjurat de codri nepătrunși, de se adăpau fără teamă, cerbii la acest izvor. „ Iar dedesubt, într'o firidă: „ Ministerul Lucrărilor Publice. Din îndemnul Ministrului Ioan C. Grădișteanu, s'a executat această lucrare de inginerul căii naționale Nestor Urechia, anul 1906. “

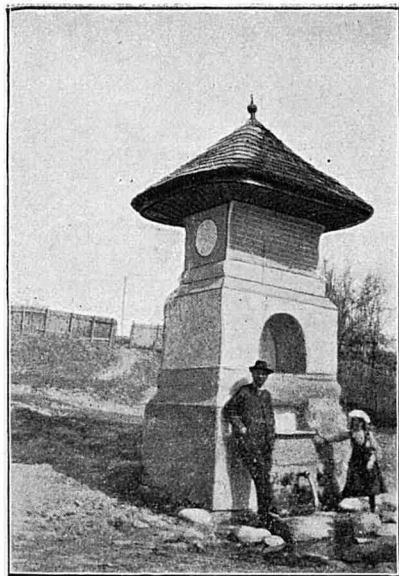
Incheind acest paragraf, să adăogăm câteva vorbe asupra *potecilor* construite între Sinaia și Azuga.

În 1906 dirigența execută o potecă de 2 klm. dealungul căii naționale, dela tunelul C. F. R. Bușteni până la intrarea în Azuga, pentru înlesnirea numeroaselor persoane care, vara, se plimbă pe jos între aceste două localități.

Pe bucata de cale națională dintre Sinaia și Bușteni pedestrii se plimbau altă dată nesupărați, pe chiar platforma șoselei; de câțiva



Fântână construită în anul 1906/07, în Azuga, după modelul fântânei zisă a lui Manole, de lângă Mănăstirea Curtea-de-Argeș.



Fântâna lui Manole, de lângă Mănăstirea Curtea-de-Argeș, pe care am luat-o ca model al fântânei din Azuga.

ani încoace însă circulația automobilelor crescând tot mereu, viața pedestrilor erà primejduită pe o șosea de 7 metri lărgime medie. Pentru à înlăturà accidente de soiul acesta, dirigența hotărî în anul 1911 construcția unei poteci și pe această distanță între Sinaia și Bușteni.

Această potecă, așezată pe zone, la stânga sau la dreapta șoselei, după puțină, largă de 1,50—2 m. împietruită și prevăzută cu punți peste vâlcelele curmezișe, constituie un drum plăcut între aceste două localități, pe care se poate umblà fără frică de automobile.

În total s'a executat potecă între Sinaia Bușteni-Azuga pe 7.500 metri lineari.

Trotuare. O adevărată binefacere pentru locuitorii și vizitatorii văii Prahovei a fost construcția de trotuare în perioada 1898—1913 dealungul căii naționale Cămpina-Predeal, în străbaterea diferitelor localități din această vale. Considerațiuni de salubritate, de estetică și de înlesnire a circulației pedestrilor au fost temeiurile acestei lucrări. Șanțurile șoselei, cât se poate de neestetice prin aceste localități, nu funcționau destul de bine, cu toată îngrijirea serviciului de întreținere, așa în cât

apele băteau sau, în tot cazul, scurgerea apelor nu se făcea cu tot rostul cuvenit. Trotuarele construite în regulă, cu borduri de piatră cioplită, cu rigole pavate și platformă împietruită, au suprimat șanțurile insalubre, au dat un aspect civilizată localităților străbătute și au răspuns minunat trebuințelor unei circulații lesnicioase și plăcute pentru pietoni.

În 1898 ființă o bucată de trotuar de 1.395 metri liniari, în Sinaia, dela intrarea în parc, trecând lângă și în fața otelului Caraiman până la intersecția cu strada Mănăstirei, apoi pe dreapta până dincolo de podul Peleş. Acest crâmpei de trotuar fusese executat, ca probă în anul 1893; iar de atunci și până în 1898 nu se mai făcuse nici o bucată de trotuar.

În 1898 noul serviciu special de întreținere, pentru a da urmare unuia din punctele însemnate în programul de lucrări întocmit, execută îndată 300 m. l. de trotuar în Bușteni, unde își propusese să creeze un adevărat Bulevard. Astăzi acel Bulevard de 1 klm. lungime, cu cele 4 rânduri de castani în plină maturitate, este locul de preumblare favorit al locuitorilor și vizitatorilor Buștenilor.

Apoi mai toți anii următori s'au construit bucăți de trotuar în diferitele localități din Valea Prahovei.

Cu deosebire în Sinaia, pe Bulevardul Ghika, suprimarea șanțurilor erà o dorință generală de mult și în numeroase rânduri exprimată de Primărie. Ministerul hotărî în sfârșit în anul 1902/3 această lucrare reclamată de igienă, estetică și viabilitate pedestră. În campania acestui an se transformă bulevardul Ghika în *adevărat* bulevard, cu trotuare în regulă. Soluțiunea problemei nu erà tocmai ușoară, din cauza situației topografice a locului, prezintând diferențe de nivel însemnate dela o zonă-alee la cea de peste drum și chiar pentru fiecare alee în lungul ei; dirigința, de ar fi ascultat oarecari sugestioni pur inginerești, ar fi săpat șoseaua după un profil în lung stabilit după teoria tehnică, trotuarele trebuind să urmeze acest profil. Astfel făcând, ar fi fost nevoită să se atingă de frumoșii bătrâni castani plantați cu vreo 20 de ani mai înainte și să bage în groapă unele proprietăți, iar pe altele să le lase atârinate pe sus. Nevoind să nemulțumească grav pe proprietari, neîndurându-se să chinuiască și să omoare o plantație frumos

crescută, dirigența a preferat să adopte o soluțiune care să împace și pe oameni și vegetațiunea: a lăsat șoselei fizionomia sa generală și s'a mulțumit să'i anexeze, pe de lături, trotuare puțin largi, care să urmeze declivitățile platformei. Cu chipul acesta, Bulevardul Ghika a rămas cu însușirea care alcătuește tocmai farmecul său deosebit: variația de niveluri a zonelor-alee.

Incheind cu chestia trotuarelor, dăm aci lista lor:

TROTUARE CONSTRUITE PE CALEA NAȚIONALĂ
CÂMPINA-PREDEAL.

In Breaza-de-sus	900 metri lineari.
„ Comarnic	1.300 „ „
„ Sinaia	5.240 „ „
„ Poiana-Țapului	150 „ „
„ Bușteni	4.840 „ „
„ Azuga	1.985 „ „
„ Predeal.	<u>3.715</u> „ „
Total	18.130 metri lineari.

Avem dar la începutul anului 1913, pe calea națională Câmpina-Predeal, 18 kilometri de trotuare. De oarece în anul 1898 existau 1.395 m. lineari de trotuar, rezultă că s'au mai construit, în perioada 1898 — 1913,

16.725 m. l. de trotuar, în medie 1.115 metri liniari pe an.

Întreținere. Cititorul care va fi avut răbdarea să parcurgă „analele“ acestei căi, pe perioada 1898-1913, va fi limpezit el însuși cestiunea întreținerii ei.

Calea națională Câmpina-Predeal, ca orșicare sosea, a cerut mai întâi o întreținere curentă, constând din încărcarea ei cu pietriș și ținerea în bună stare a „uvragelor de artă“.

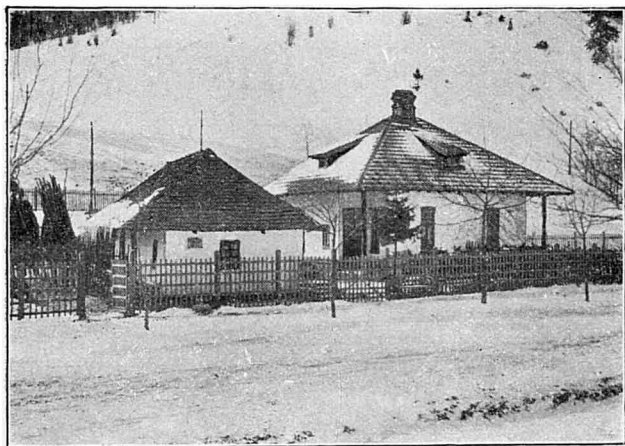
Aprovizionarea de pietriș s'a făcut în fiecare an, în cantități variabile, după indicațiunile sondagelor și intensitatea circulației, ca pe celelalte șosele. Uneori, după o iarnă cu puțină zăpadă sau o primăvară prea ploioasă, șoseaua desfundându-se în unele puncte, s'a mai așternut pe alocurea ceva pietriș suplimentar. În vederea că în timpul verei circulația vehiculelor între Sinaia și Predeal pe șosea și a pedestrilor pe zone este foarte activă, s'a înlăturat așezarea tocmai în acest răstimp a grămezilor de pietriș pe platformă și zone și anume, prin derogăție la prescripțiunile condițiunilor speciale pentru aprovizionări de petriș pe căile naționale, s'a îngăduit așezarea grămezilor numai dela 15 August la 15 Oc-

tombre, recepția urmând a se face la 15 Octombrie.

Apoi de câțiva ani observându-se că sistemul primitiv, rămas de pe vremuri pe șoselele noastre, de a lăsa pietrișul așternut să fie bătut de căruțe, cai și oameni, dă rezultate prea puțin mulțumitoare, s'a recurs, în unele puncte, la mijlocul întrebuintat în țările civilizate și anume *cilindrarea*. Pentru acest sfârșit, am și cumpărat un cilindru compresor și mai în fiecare an am cilindrât părțile soselei în străbaterea localităților Sinaia, Bușteni, Azuga și Predeal. Numai cu chipul acesta am putut căpătă, pentru acolo unde circulația este mai deasă, un macadam solid, o cale care să nu se desfunde după ploi, o *adevărată curea*, vorba cantonierilor.

Costul mediu al întreținerii cu petriș a unui Kilometru al căii naționale Câmpina-Predeal a fost, în perioada 1898/913, de 500 lei.

În ceea ce privește întreținerea lucrărilor de artă, Ministerul a luat dintru început o măsură foarte bine chibzuită și care a dat minunate rezultate și anume să avem la dispoziție, câteva luni din an, zidari, cari să lucreze la reparația tuturor construcțiilor de pe șosea, materialele



Intre Bușteni și Azuga, la locul zis *Geanone*, două cantoane ale căii naționale Cămpina-Predeal: unul (la stânga) vechiu de lemn, de acum vreo 50 de ani, celălalt tip nou, de cărămidă, cu acoperiș de țigle.



În inspecția căii naționale Cămpina-Predeal, în toilul erii.

necesare fiind cumpărate dintr'un mic credit anual¹⁾.

Măsura aceasta care a permis facerea reparației de îndată ce stricăciunea se ivea, ceea ce Francezul numește „le point à temps“, a înlăturat pentru mai târziu cheltueli în disproporție cu scopul propus și ne-a îngăduit să căpătăm o șosea, care la orice moment să se prezinte în regulă și corect cu toată zestrea ei.

Dar întreținerea a fost stingherită pe această șosea de firea ținutului muntos ce străbate, din pricina căreia intemperii violente aduc stricăciuni mai în fiecare an, uneori întrerupând circulația. Analele pentru perioada 1898/1913 sunt instructive în această privință: aproape nu este an în care să nu revină, ca un refren, fraza: „În urma ploilor torențiale din cutare anotimp, s'au iscat mari stricăciuni...“ Și astfel o luptă neîncetată a dus serviciul de întreținere împotriva elementului distrugător: apa. Mereu a trebuit să fie reînnoite

¹⁾ Acești zidari au refăcut zidurile de sprijin vechi de zidărie uscată în zidărie cu var, au reconstruit toți stâlpii de parapete cu lise de lemn, au reclădit câteva fântâni vechi, au rostuit la poduri parapetele și alte părți văzute și în sfârșit au făcut o mulțime de reparații la timp. A rezultat din acest sistem multă economie pentru Minister.

sau reîntregite apărările în contra apelor Prahovei și torentelor: ziduri de sprijinire, blocaje, plantații, cleionage, baraje, etc.

Insfârșit, această cale mai are un caracter pe care nu-l are nici o altă șosea din țară; între Sinaia și Predeal, ea este un drum de preumblare, timp de patru luni de vară; este circulată în acest sezon de Curtea Regală, de elita societății noastre, de mulți străini de seamă. Ca atare, ea nu se mulțumește cu întreținerea curentă cerută de o bună viabilitate; ea trebuie să se prezinte numeroșilor și însemnaților ei vizitatori în chip cât mai estetic și să-i dăruiască cu maximul de confort posibil. Și astfel se lămurește ființa pe această șosea a unui șir de construcții de caracter mai mult edilitar: trotuare, bănci, fântâni, precum și funcționarea unui serviciu ca stropitul, care nu-și poate avea rostul pe oricare drum. Păstrarea acestor *inlesniri* pentru drumeți reclamă o supraveghere de toată clipa și o prevedere de gospodar cumpănit. În fiecare an, la desprimăvărat, dirigența trebuie să procedeze la „toaleta șoselei“, iar în cursul verei să veghizie la buna funcționare a serviciilor menite să aducă mulțumire publicului

vizitator. Printre aceste servicii este acela al stropitului, înființat în 1898, cu o saca cu tub găurit și astăzi alcătuiindu-se din 10 sacale turbine. Impărțeala lui este următoarea: o saca stropește în Comarnic; trei sacale stropesc între Sinaia și Busteni; două în Bușteni; una între Bușteni și Azuga; una în Azuga; două stropesc în Predeal (între mănăstire și frontieră).

Pe lângă aceasta, șoseaua este *măturată* de cantonieri, din chiar revărsatul zorilor; iată încă un cuvânt care ne îndreptățește a zice că vechiul drum al Brașovului devine, din ce în ce mai mult, o adevărată alee de parc, între Sinaia și Predeal. Tot în vederea ținerii în cea mai perfectă curățenie a acestei căi, s'au prevăzut în budget trei căruțași (acum pe tot anul) și zece salahori ajutători, pe trei luni de vară.

Cu mare părere de rău trebuie însă să constatăm că publicul, pentru mulțumirea căruia serviciul de întreținere se străduiește, nu ne dă ajutor, ci vai! este stricacios. El mâzgălește, tae, cioplește, rupe cele clădite pe șosea pentru înlesnirea preumblărei sale; el nu cruță podoabele drumului, precum arbori, parapete, poduri, fântâni, bănci, etc. *Nu are respectul*

bunului public. Când vom ajunge să vedem și la noi, ca'n țările din apusul Europei, scris avisul: „parcul este încredințat gentileței publicului“!

Nu mă pot împedeca să povestesc aci un caz tipic în această privință:

Intr'o zi din vara anului 1906 un domn maior T. de vânători, întovărășit de un domn locotenent, se plimbă călare pe calea națională, dela Sinaia spre Azuga. Ajunși pe bulevardul din Bușteni, în loc să urmeze înainte pe platformă, dau pe trotuarul-alee dublu plantat cu castani. Cantonierul punctului le atrage atențiunea că nu este îngăduit călăreșilor sau bicicliștilor să umble pe trotuare, și această preșcripție este scrisă pe table indicatoare. D-l maior înjură pe cantonier și-l amenință cu bătae. Serviciul de întreținere al șoselei raportează faptul Ministerului. Ministrul de pe vremuri, un om energic și iubitor al acestei căi, reclamă la Ministerul de Război cerând pedepsirea ofițerului. Ministerul de război răspunde că: „întradevăr maiorul T. dimpreună cu Locotenentul N. în timpul unei preumblări, găsind șoseaua acoperită cu pietre de curând puse, au fost nevoiți, pentru a evita

rânirea cailor la picioare, să se abată, urcându-se pe trotuar; în ceea ce privește amenințarea ce cantonierul pretinde că a suferit din partea maiorului T. sunt simple exagerări, având în vedere caracterul și modul corect de a se purta al acestui ofițer superior în toate ocaziile, precum și revolta sa sufletească în contra cantonierului.....“.

Ministerul de Lucrări Publice răspunde la rândul lui: „Nimic nu putea îndreptăți pe d-l maior a se urca pe trotuar, înfrângând astfel regulile stabilite. Cât despre amenințările ce s'ar fi făcut cantonierului de acelaș d-n maior, ni se pare că caracterul și modul corect de a se purta de obicei al acestui ofițer superior nu sunt un răspuns îndestulător la fapte concrete, mai ales că nu înțelegem revolta d-sale sufletească, față de un cantonier care-și face datoria.....“

Concluzia: să se facă cel puțin o observație d-lui ofițer superior. Inșă e probabil că nu s'a dat nici măcar atâta curs reclamației Ministerului nostru.....

Dar de câte ori autoritățile și justiția au refuzat să dea dreptate serviciului de întreținere al șoselei ! Și aceasta mă îndeamnă să închei

acest paragraf cu câteva rânduri asupra chestiunii *zonelor*.

Vechea lege din 1867 a drumurilor prescria ca lărgime căilor naționale 26 metri, adică 13 metri la stânga și 13 metri la dreapta axei. Această lărgime s'a păstrat în legea Grădișteanu din 1906, pentru căile clasate naționale înainte de aplicarea acestei din urmă legi a drumurilor. Această prescripție legală a fost și este izvorul unor neîncetate diferende între dirigența căii naționale Câmpina-Predeal și proprietarii mărginași. Un șir de ani dela construcția acestei șosele proprietarii n'au respectat lărgimea legiuită și au încălcat *zonele* căii, sub ochii nebăgători de seamă ai serviciului de întreținere de pe vremuri. Cu chipul acesta s'au așezat casele și ulucile dealungul șoselei într'o displăcută dezordine.

Dela anul 1898 încoace însă dirigența s'a străduit să silească pe proprietari a respecta legea, nepermitându-le la caz de reparație a ulucilor să mai calce zone și obligându-i să le așeze la cei 13 metri legiuiți. Ce luptă! Mie personal mi s'a întâmplat să'mi iasă înainte, cu revolverul amenințător, unul care nici măcar nu eră proprietar, ci chiriaș. Ba, ironie a soar-

tei, acest personaj erà chiar *un inginer* cunoscător al legilor. Despre autorități, ce să spunem? Primăriile nu ne-au dat nici un concurs; și odată când am intervenit la una din primării, rugând-o să invite pe proprietari să se așeze la linia legiuită, fiindcă aveam de gând să le construesc trotuare în fața proprietăților lor, această primărie mi-a răspuns că nu poate face nimic fără niște *ordine mai solide* venite dela Prefectură!

Cele mai de multe ori dirigența șoselei neputând să ajungă la înțelegere, a dat în judecată pe proprietarii recalcitranți și iarăși cele mai de multe ori judecătoria de ocol a dat dreptate proprietarilor!¹⁾

Cestiunea aceasta a zonelor este o adevărată bubă pentru calea națională și cât timp nu se va promulga o lege care să-o reguleze (micșorând la trebuință lărgimea șoselei), acest drum nu va putea avea aspect europeanesc în străbaterea localităților din valea Prahovei și serviciul de întreținere va va avea tot mereu de harță cu proprietarii. . . .

¹⁾ În ceea ce privește orașul Sinaia cestiunea s'a deslegat în sensul că Ministerul Lucrărilor Publice nu poate avea amestec în alinierea proprietăților, chiar și pe calea națională, Sinaia fiind comună urbană.

Personal. Personalul de întreținere al căii naționale Câmpina-Predeal este în anul 1913 următorul: un inginer șef cl. I, un conductor cl. I, trei picheri principali, șase șefi de cantonieri (3 pe secția Câmpina-Sinaia, plătiți 85 lei lunar, 3 pe secția Sinaia-Predeal, plătiți 75 lei lunar), 68 cantonieri (27 pe secția Câmpina-Sinaia, plătiți 55 lei lunar, 41 pe secția Sinaia-Predeal, plătiți 65 lei lunar), 3 căruțași (a 150 lei lunar), 3 zidari (a 120 lei lunar, pe cinci luni), 3 salahori zidari (a 60 lei lunar pe cinci luni), 10 salahori provizorii a 60 lei lunar pe 3 luni de vară), și 9 sacagii (a 200 lei lunar, pe trei luni de vară), în total 82 agenți pe tot anul și 25 timporari. Lungimea totală a căii, fiind, în cifră rotundă, de 57 kilometri, iar numărul cantonierilor de 68, revine *în medie* 838 metri de întreținut de fiecare cantonier.

Fazele prin care a trecut acest personal, în cei 15 ani 1898—1913, sunt în rezumat următoarele:

In 1898/99. erau: un inginer ordinar cl. I, un conductor cl. III, 2 picheri cl. III, 4 șefi cantonieri (60 lei lunar), 60 cantonieri (45 lei lunar), 2 căruțași (120 lei lunar, pe 5

luni), 2 zidari (a 120 lei lunar pe 5 luni). În cursul aceluiași an se adaugă un al cincilea șef de cantonieri și un sacagiu (150 lei lunar, pe 3 luni). În medie, fie care cantonier are de întreținut 900 metri de șosea.

În 1900/01 se înființează un al șaselea șef de cantonieri.

În 1904/05 se înființează un al treilea picher.

În 1906/07 se mărește cu 5 lei leafa cantonierilor de pe secția Sinaia-Predeal, unde traiul e mai scump (50 lei lunar, în loc de 45). De asemenea la 3 șefi de cantonieri de pe această secție li se mărește leafa cu cu 12 lei (70 lei lunar, în loc de 58).

Se adaugă un al treilea căruțaș, un al treilea zidar, cinci sacagii (6 în total) și 8 salahori (a 50 lei lunar, pe 3 luni de vară).

În 1908/09 se mărește cu 5 lei leafa cantonierilor de pe secția Câmpina-Sinaia (50 în loc de 45 lunar) și cu 8 lei leafa cantonierilor de pe secția Sinaia-Predeal, (58 în loc de 50 lunar); de asemenea șefii de cantonieri de pe secția Câmpina-Predeal primesc 12 lei mai mult (70 lei în loc de 58 lunar), iar cei de pe Sinaia-Predeal 10 lei mai mult

(80 lei în loc de 70 lunar); căruțașii primesc 150 lei (pe 8 luni în loc de 5), sacagiii 180 (în loc de 150, pe 3 luni de vară).

În 1909/10 câteși trei picheri sunt înaintați la principali.¹⁾

În 1911/12 căruțașii sunt prevăzuți pe tot anul.

În 1912/13 nouă și cea mai recentă sporire de salarii la cantonieri și șefi de cantonieri: cantonieri cu 65 lei (în loc de 58, adică 7 lei mai mult), cantonieri cu 55 lei (în loc de 50, adică cu 5 lei mai mult). Șefi de cantonieri cu 85 și 75 lei (cu 5 lei mai mult).

După cum se vede, salariile cantonierilor au trecut în acest interval de 15 ani dela 45 lei la 65 și 55 lei (20 lei sau 10 lei mai mult, după felul secției), iar ale șefilor cantonieri dela 70 la 85 și 75 lei (25 sau 15 lei mai mult, după felul secției) Aceasta potrivit cu scumpetea mereu crescândă a traiului, mai cu seamă în valea de sus a Prahovei. Acești cantonieri foarte munciți, pe o șosea grea de

¹⁾ După ce au trecut în acest interval de timp prin gradele intermediare.

întreținut, au fost tot mereu tratați părintește de dirigență, care a căutat să le cunoască trebuințele și a intervenit în mai multe rânduri de li s'au sporit salariile.

Binefăcătoarea lege de pensiuni pentru cantonieri a d-lui Ion I. C. Brătianu a permis scoaterea la pensie a unor cantonieri bătrâni din care unul cu 37 ani de serviciu și șase cu 30 ani de serviciu, premenindu-se astfel serviciul cu cantonieri tineri.

Aceeaș lege a îngăduit ajutorarea materială a cantonierilor, dându-le dreptul la mici ajutoare bănești, pentru cazuri de naștere sau de moarte în familiile lor.

În ceea ce privește instrucțiunea cantonierilor de pe calea națională Câmpina-Predeal suntem nevoiți a face o strictă constatare: din 68 câți sunt cu toții, deabea vreo 18 știu carte, adică sunt 74% analfabeți, deși sunt printre ei tineri, de 30 de ani vârstă.

Personalul serviciului de întreținere a căii naționale Câmpina-Predeal, al cărui șef este inginerul-șef clasa I Nestor Urechia, având ca ajutor pe d-l Conducător principal Clasa II Alexandru Bașturescu, este cel dat în următorul tablou:

TABLOU DE PERSONALUL CĂII NAȚIONALE CÂMPINA-PREDEAL IN ANUL 1913

SECȚIILE		ECHIPELE		Distanța între kilometri	Lungimea în kilometri	No. cantonierilor
No.	Numele Picherului care îngrijește secția	No.	Numele Șefului de cantonier			
I	Toma Carianopol	1	Const. D. N. Popa	klm. 95—105	10 klm.	9
		2	Ion N. Șoriceanu	105—113	8	10
		3	Ion D. Bunea	113—120	7	8
				klm. 95—120	25 klm.	27
II	Mihail Apostoi	4 Ion Pascale		klm. 120—131	11 klm.	} 19
				var. 0—1+500	1+500	
				» 0—1+864	1+864	
			14+364 ¹⁾	19		
III	Teodor Voiculescu	5	Nic. Măntulescu	klm. 131—141	10 klm.	13
		6	Ion Șoriceanu	141—148+365	7+365	9
				klm. 131 148+365	17+365	22

¹⁾ In realitate picherul Apostoi are de îngrijit 17 klm.+836, de oarece la secția II a căii naționale Cămpina-Predeal sunt anexați și 3 klm.+472 din calea națională Sinaia-Moroeni.

Personalul auxiliar:

Trei zidari (pe șapte luni), trei căruțași, trei salahori zidari (pe șapte luni). nouă sacagii (pe trei luni), zece salahori ajutori (pe trei luni).

Costul întreținerii unui kilometru al căii naționale Câmpina-Predeal, ca *personal*, este de lei 1.260. De altă parte costul mediu al întreținerii unui kilometru al aceleiași căi, ca pietriș fiind de lei 500, rezultă că *costul mediu al întreținerii unui kilometru al acestei căi naționale* (pietriș și personal) este de lei 1.760.

CERINȚELE CĂII NAȚIONALE CÂMPINA-PREDEAL PE VIITOR.

Întreținerea. Cu organizația actuală se vor putea satisface nevoile întreținerii și de acum înainte. Personalul inferior este îndestulător.

Nu prevăd să fie trebuință pe viitor de cantități mai mari de petriș decât până acum. Poate însă că va fi de înlocuit petrișul de Prahova cu petriș de carieră, în mai multe puncte, iar nu numai în părțile în străbaterea localităților Sinaia, Bușteni, Azuga și Predeal.

Va trebui să facem pentru toată calea un studiu pe care numai l'am însăilat, pentru

partea Cămpina-Orății, și anume studiul circulației. Un *recensământ al circulației*, lucrare încă neîntreprinsă în țara noastră, urmărită un an întreg pe această șosea ar putea servi ca model pentru o lucrare analoagă, privitoare pe alte șosele din România; îmi închipuesc că se va putea trage oarecari învățăminte dintr'un astfel de recensământ.

Această cale națională va putea încă servi la tot felul de experiențe de gudronare, pavare,¹⁾ etc., imitându-se cele practicate în străinătate pentru căpătarea unei platforme în stare să reziste mai temeinic la circulația din ce în ce mai intensă a automobilelor.

Traseul. Vor fi câteva rectificări de făcut, însă pe ici, pe colo. Una mai importantă la podul Peleş în Sinaia, unde accesul se face în pantă și pe o curbă periculoasă. La punctul Racherița (klm 108+700), unde torentul cu acest nume în fiecare an aduce mari potmoale pe calea națională, va trebui desființat casiul, înălțată șoseaua și construit un pod

¹⁾ În deosebi kilometrul dela intrarea în Comarnic (klm. 110—111), foarte stricat în fiecare an, din pricină prea mari circulații de vehicule de povară ale numeroaselor fabrici din împrejurimi va trebui pavat într'un chip oarecare.



In inspecția căii naționale Cămpina-Predeal.



Cantonul tip nou, cu etaj, stil românesc, în Buștenii noi, în dreptul Văii Cerbului. Fotografie luată după o cădere îmbelșugată de zăpadă, întroenită de crivăș.

de beton armat, cu lumină îndestulătoare, pentru trecerea materialelor aduse de puhoi.

La eșirea din Comarnic (klm 112-113), în urma ploilor neîncetate din vara și toamna anului 1912, s'au lăsat coastele dela o înălțime de 200 m., potmolind șoseaua pe 800 m. lungime și lăsându-i deabia 3 metri lărgime. Aci nu este altă măsură de îndreptare decât de a fugi de sub poalele muntelui, cum s'a făcut într'alte puncte ¹⁾, și de a se apropia de linia ferată. Proiectul acestei variante l'am și alcătuit și lucrarea se va face în campania acestui an 1913.

Poduri. Majoritatea podurilor este în bună stare; vor fi însă de înlocuit prin viaducte ultimele poduri mai însemnate rămase de lemn: podul *Orățiilor* și *Șipotelor*. Iarăși vor fi de înlocuit poduri mixte, (cu substructura de zidărie, dar cu tablierul de lemn), ca podurile *Bătrioara* și *Surpături*, prin poduri de beton armat.

Căpătând astfel pe această șosea numai poduri de zidărie, se va putea, fără grije, da liberă trecere tuturor automobilelor și în special camioanelor-automobile încărcate cu

1) Vezi mai sus paragraful „Variante“.

poveri considerabile, care dejă au început să circule între Cămpina și Sinaia ¹⁾).

Cantoane. In ceea ce privește cantonele, lipsa este încă mare.

Intr'adevăr, de oarece avem pe șoseaua noastră 77 agenți permanenți ai întreținerii (68 cantonieri, 6 șefi de cantonieri, 3 picheri) urmează să avem și 39 cantoane duble; acum nu sunt decât 32, ar mai fi nevoie de 7; mai pune că 10 din cele 32 actuale fiind de bârne trebuesc înlocuite, rezultă că sunt de construit 17 cantoane noi. Apoi încă va fi de refăcut câteva împrejuriri.

Plantație. Nu vom avea de adăogat încă mulți arbori la plantația actuală, șoseaua pe părțile încă neplantate străbătând regiuni împădurite lateral. Dar de lucru destul va da îngrijirea și înlocuirea, pe măsura stricăciunilor, a plantației de astăzi.

Apărări. Nu se poate zice că această șosea este definitiv apărată în potriva răută-

¹⁾ Chiar anul trecut 1912, Ministerul de Răsboi a organizat un „raid“ de camioane-automobile încărcate cu până la 16 tone; aceste vehicule au trecut cu bine pe șoseaua noastră (numai la Orășii s'a umblat încet), dar când a fost vorba să treacă pe alte șosele, câte poduri rupte și automobile prăvălite!

ților Prahovei și torentelor. Multe blocaje vor mai trebui înșirate dealungul ei și aceasta cu atât mai mult că cele așezate până acum sunt în parte potmolite, răvășite și chiar târâte de puhoae, după spargeri de nori, atât de dese în acest ținut. Va mai fi nevoie de refacerea unor ziduri de sprijinire a coastelor, ziduri care se năruiesc, fiindcă au fost construite, odată cu șoseaua, fără mortar. De aminteri mare parte din aceste ziduri au fost reconstruite de zidarii serviciului.

Parapete vor mai fi de construit pe vre-o patru kilometri, mai cu seamă pe partea Breaza-Cernica și anume de cele în arcuri, dovedit fiindcă sunt cele mai estetice și trainice.

Lucrări de edilitate. Lungimea necesară de trotuare va trebui complectată cu câteva crâmpes în Sinaia Poiana-Țapului și Bușteni. Va mai fi nevoie de construit trotuare prin cele două Breze și Comarnic pe vre-o doi kilometri.

Negreșit că băncile și fântânile vor cere o îngrijire stăruitoare și pe viitor.

În ceea ce privește stropitul, se simte chiar acum insuficiența sa, deși avem în funcțiune 10 sacale. A se adăuga încă vre-o 2—3 stropitori.

VIITORUL CĂII NAȪIONALE CĂMPINA-PREDEAL

Rămânea-va această șosea cu traseul ei de astăzi? Dela Cămpinița, din dreptul podului Vadului și până la podul peste Prahova, la intrarea în Comarnic, n'ar fi de mirare să se construiască când-vă o ramură pe matca Prahovei, paralel cu linia ferată, pentru punerea în comunicație a populației înconjurătoare fabricelor ce se vor instala în partea acesta a Văii Prahovei.

Pe veci însă va rămâne, între Cernica și Izvor, traseul de astăzi, căci pe această distanță valea Prahovei este numai o spintecătură cu chei (defileuri), neîngăduind așezări omenești și o ramură a căii naționale nu și-ar avea nici loc nici rost pe această distanță.

Dela Azuga la Predeal iarăși valea este strâmtă, bine și complet deservită de actuala șosea.

Dar între Sinaia și Bușteni? Pe această parte e mai mult decât probabilă construcția unei ramuri și anume pe malul stâng al Prahovei, dincolo de linia ferată. Vânzarea în loturi a poalelor muntelui Cumpătul, ceva mai sus de gara Sinaia, în-

deamnă la executarea acestei șosele, care s'ar legă cu crâmpieul în ființă pe muntele Zamura, între Poiana-Țapului și Bușteni. Cu chipul acesta, s'ar aduce o mare ușurare circulației pe actuala cale națională; construindu-se, pe malul dimpotrivă, o șosea largă de 8—10 metri, circulația automobilelor s'ar îndreptă pe noua cale, iar cea veche ar servi trăsurilor ușoare și—ideal mult dorit—pietonilor.

Dar rămânea-va calea noastră cu menirea ei de a legă capitala țării cu Predealul?

Vechiul drum al Brașovului rămânea-va tot numai calea națională București-Ploești-Câmpina-Predeal? O veche zicătoare glăsuește că orice drum duce la Roma. Eu m'aș mulțumi să ne ducă această șosea mai aproape, la Arad! și bucuros i-ași schimbă numele în *calea națională București-Arad*. De ce nu? Cine ar fi putut prevedea, acum câteva luni, schimbarea atât de extraordinară a hărții peninsulei balcanice?

Viitor de aur țara noastră are

Și prevăd prin veacuri a ei înălțare.

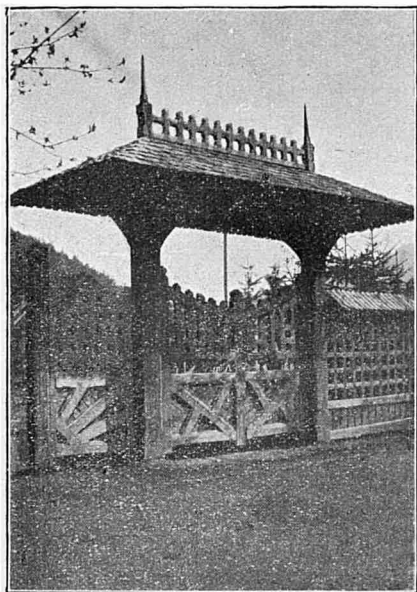
a zis poetul. Providența ne va ajuta, dacă dăm și noi din mâini. Doar se va ivi un Mircea,

care să întrecă în vrednicie chiar pe Mircea-cel-Bătrân și să.....

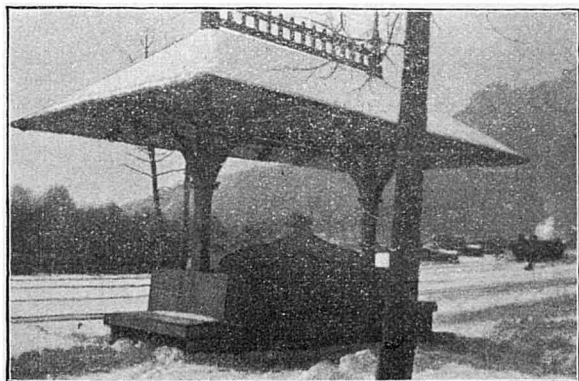
Și mi se pare că nu pot încheia mai frumos această lucrare, uneori cam aridă cu cifrele și amănunțele sale tehnice, dar scrisă cu dragoste de pământul și neamul românesc, decât zicând: parcă văd pe inginerul dirigent al căii naționale Câmpina-Arad scriind o carte cu titlul: „Drumul Aradului.....“

Notă.— Această concluzie am scris-o în luna Mai a acestui an 1913, când nu eră vorba de acțiunea României în frământările balcanice. De pe atunci visam „Drumul Aradului“ ca șosea națională românească. După mobilizarea armatei române, în urma căreia un fior a străbătut toate inimile ardelenе și au reluat avânt, în Transilvania, nobile speranțe, care bun Român. ar mai pune visul acesta la îndoială? Dar ce zic vis? Nu vis, ci realitate. Salutul pe care nemuritorul aviator Aurel Vlaicu a vrut să'l ducă, anul acesta, pe căile cerului, fraților noștri de dincolo, îl vor duce, peste puțin ani ostașii noștri trecători prin pasul Predeal și vorba „de dincolo“ nu va mai avea ființă...

Oct. 1913, Bușteni.



Poartă la împrejuriri de cantoane imitând vechile porți țărănești din Gorj și Vâlcea. Imprejmuirea însăși este executată în acelaș sul.



Bancă de piatră cu acoperiș șindrilit, stil românesc.

CRONOLOGIE

CU PRIVIRE LA DRUMUL BRAȘOVULUI ȘI LA LOCALITĂȚILE CE ACEST DRUM STRĂBATE PE VALEA DE SUS A PRAHOVEI.

- Secolul XIV-lea.* Cărarea Prahova începe a fi umblată de negustori brașoveni.
1476. Scrisoarea lui Vlad Țepeș către Brașoveni, în care vorbește de *drumul pe Prahova*, pe care el le îngăduie să umble.
- Secolul XVI-lea.* În cursul anilor acestui secol a fost zidit, la poalele Bucegilor, Schitul Sft. Niculae, pe locul Molomoș (pe muntele Furnica din actuala Sinaia).
1611. Radul Șerban, Domnul Țării-Românești, trece, cu armată, pe drumul Brașovului, ducându-se în ajutorul Brașovului, în contra principelui Transilvaniei Bathory.
1674. Duca-Vodă dă un hrisov, prin care poruncește să nu se mai facă supărare sătenilor din jurul Câmpinei de către solii domnești sau ungurești, cari au părăsit trecătoarea dela Rucăr și dau pe la Câmpina. Duca-Vodă arată că drumul Câmpinei este numai *potecă și scală de negustori*.
- 1690—1695. Clădirea schitului Sinaia de către spătarul Mihai Cantacuzino.

- 1736—1739. Austria trimite salahori, să facă drum pe apa Prahovei, până la Comarnic. Lupte pe acest drum între Austriaci și Turci.
1774. Fundarea schitului Predeal.
1775. Ipsilante-Vodă. printr'un hrisov din acest an, consfințește vechile drepturi ale căraușilor „Prahoveni“ de a transporta mărfurile dela Brașov la București; diu textul acestui hrisov deducem că *poteca Prahovei* se făcuse *drum de care*.
1781. Fuga fiilor lui Ipsilante dela București la Brașov, pe drumul Prahovei.
- 1787.—1790. Răsboiul austro-ruso-turc. Lupte pe drumul Brașovului, între armata lui Mavrogheni și Austriaci. Distrugerea de către Turci a hanului mare „La slonul de piatră“ de pe muntele Zamura (Bușteni). Prefacerea în cenușă a schitului Predeal.
1790. Imbunătățirea drumului Cămpina-Predeal, sub regimul austriac. Stăpânirea se îngrijește de înființarea de cârciumi de adăpost pe acest drum.
1800. Clădirea primei case țărănești a lui Gheorghe Zangur la Între-Prahove (Azuga).
1802. Marea băjenie a Bucureștilor pe drumul Brașovului, fugind de groaza Pasvangiilor.
1817. Clădirea hanului dela Fruntea-lui-Văsii.
1818. Fuga lui Vodă Caragea la Brașov, pe drumul Prahovei.
1819. Rezidirea în piatră a bisericei schitului Predeal.
1821. Fuga Bucureștenilor spre Ardeal, pe drumul Prahovei. Eteriști și Panduri pe acest drum.

1828. Escursiunea austriacului Krickel în valea Doftanei și a Prahovei.
1830. Călătoria, pe toamnă, a lucrătorului caretaș german Döbel, pe jos, dela Predeal la Câmpina și București.
1830. Cea dintâi fabrică la Intre-Prahove, (Azuga) de sticlărie,—Earnă grea, potop. Prima casă a lui Moise Zangur la Predeal.
1833. Călătoria, călare, pe drumul Brașovului, a germanului Chrismar, dela Temeș spre Câmpina.
1839. Profesorul francez Vaillant, directorul colegiului Sft. Sava din București, face o escursiune dela Câmpina la Intre-Prahove, apoi se sue pe Bucegi. Vaillant este primul „bucegist... român“.
1844. Croitorul german Holthaus călătorește cu căruța dela București la Brașov, pe drumul Brașovului
- 1843—1846. Clădirea bisericei mănăstirei Sinaia
1845. Vodă Bibeseu vizitează satul Comarnic, apoi mănăstirea Sinaia și merge până în Predeal, *chibzuind pentru începerea șoselei, pe apa Prahovei, dela Câmpina până în Predeal, spre Brașov.*
1846. Se fac studiile pregătitoare pentru construirea unei șosele „sistematice“ pe valea de sus a Prahovei.
- Călătoria pe drumul Brașovului a doctorului german Quitzmann.
1847. Se începe șoseluirea drumului Brașovului, în câteva puncte.
1848. Lucrările de șoseluire sunt întrerupte, din

- pricina revoluției ungurești. Lupte pe drumul Brașovului între Ruși-Austriaci și Unguri. Pe alocurea se strică într'adins drumul.
- 1849—1850. Se lucrează la șoseluire din două părți deodată, dela Predeal spre Izvor și dela Comarnic spre Izvor, cu zile de prestație, apoi cu plată.
1851. Vodă-Știrbei merge dela Câmpina la mănăstirea Sinaia, ca să inspecteze drumul ce se lucrează spre Brașov.
1852. Vodă-Știrbei aduce în țară pe inginerul francez *Lalanne*, care face studiile părții celei mai grele a șoselei Câmpina-Predeal și anume Comarnic Sinaia. Se lucrează în punctul Izvor, lângă mănăstirea Sinaia.
- Se mută vama dela Breaza la Predeal.
- 1853—1856. Ocupație austriacă. Se lucrează la șoseluire în punctele Comarnic, Posada, Sinaia și Poiana-Țapului,
1854. Se gătește de către Austria „șoseaua de artă“ dela Brașov la Predeal.
1856. Statul contractează construcția „șoselei drumului Brașovului“ în punctele Breaza-de-sus (lungime klm. 6 + 740) și Orășii (lungime klm. 5 + 942).
1859. În acest an se află șoseluiți 36 klm. din drumul Brașovului (Breaza-de-sus-Comarnic, Comarnic-Posada, Izvor-Predeal). Sunt în construcție 12 klm. (Breaza-de-sus spre Câmpina și încă punctul Orășii).
1861. Statul contractează în acest an construirea

- șoselei Ploești-Câmpina-Podul Vadului (34 klm.)
Lucrarea a durat până în 1864/65.
1864. Calea națională Câmpina-Predeal este cașigata; însă se iscă mari inundații. Șoseaua Câmpina-Predeal foarte stricată.
1866. Măria Sa Domnitorul Carol vizitează mănăstirea Sinaia.
- 1869—1875. Restaurarea șoselei Ploești-Predeal stricată de inundații.
1870. Eforia Spitalelor Civile clădește un otel, lângă mănăstirea Sinaia, pentru adăpostirea călătorilor ce se duc la și se întorc dela băile din Transilvania. In acelaș timp Eforia arendează locuri în preajma mănăstirii Sinaia, celor ce ar dori să clădească case.
1871. Măria Sa Domnitorul Carol, împreună cu Elisabeta Doamna, vizitează mănăstirea Sinaia și se hotărăsc să-și întemeieze aci reședința domnească de vară.
1872. Eforia Spitalelor Civile vinde terenuri de pe proprietatea vetrei mănăstirii Sinaia. Incep a se clădi vile pe aceste terenuri.
1874. Comuna *Podul-Neagului*, compusă din satele Izvor (mănăstirea Sinaia), Poiana-Țapului, Intre-Prahove și Predeal, ia numele de Sinaia. Primăria se mută din Bușteni în Sinaia.
1875. Se începe construcția reședinței domnești de vară, la Sinaia (Castelul Peleș).
1876. Se începe construcția căii ferate pe Valea Prahovei, dela Ploești la Predeal.

1879. Terminarea construcției căii ferate Plo-
ești-Predeal. Primul tren de plăcere a circulat
în ziua de 10 Iunie 1879. Clădirea fabricii de
sticlărie din Intre-Prahove (Azuga). Inființarea
fabricii de cherestea Costinescu în Sinaia.
1880. Sinaia e declarată comună urbană.
1881. Deschiderea carierelor de piatră de pe muntele
Piatra-Arsă, de d-l G. Fonteix.
1882. Clădirea fabricii de hârtie din Bușteni.
1883. Inaugurarea Castelului Peleş (Sinaia).
1884. Cătunele Predeal, Azuga, Bușteni, Zamura
și Poiana-Țapului se deslipesc de Sinaia și for-
mează împreună comuna rurală Predeal.
1885. Inființarea fabricii de ciment Erlor la Azuga.
1886. Clădirea fabricii de postav la Azuga.
Clădirea fabricii de var hidraulic Costinescu la
Sinaia.
1889. Târnosirea bisericii domnești din Bușteni.
1891. Clădirea fabricii de cherestea din Azuga.
1892. Incepe funcționarea fabricii de cue Em. Co-
stinescu din Sinaia.
1894. Clădirea spitalului din Sinaia.
1897. Funcționează alimentarea cu apă a orașului
Sinaia.
1898. D-l Ion I. C. Brătianu, Ministrul de Lucrări
Publice, încredințează întreținerea căii naționale
Câmpina-Predeal unui serviciu special. Funcțio-
nează serviciul de lumină electrică în orașul Si-
naia.

- 1898—1900. Se execută canalizarea orașului Sinaia de către Eforia Spitalelor Civile.
1900. Se instalează pe șoseaua națională, între Sinaia și Câmpina, linia pentru transmisiunea de forță electrică.
1902. Funcționează lumina electrică în satul Bușteni.
1903. Inaugurarea castelului Pelișor (Sinaia). Târnosirea noiei mănăstiri Sinaia.
1904. Târnosirea bisericei din Azuga. Se începe construcția unei variante a căii naționale în Sinaia.
1905. Se dă circulația pe varianta căii naționale în Sinaia.
Funcționează alimentația cu apă în satul Predeal. Inaugurarea monumentului ridicat, în Azuga, în amintirea Predelenilor căzuți în războiul neatârării.
1906. D-1 Ion C. Grădișteanu fiind Ministrul de Lucrări Publice, se aduc o mulțime de îmbunătățiri și înfrumusețări căii naționale Câmpina-Predeal. Funcționează lumina electrică în satul Azuga.
1908. Mari inundații în Valea Prahovei: calea ferată și calea națională rupte. Comuna Predeal se desparte în două comune: Predeal (cu satele Azuga și Predeal) și Bușteni (cu satele Bușteni, Zamura și Poiana Țapului). Inaugurarea bustului V. A. Urechia așezat în Parcul din Predeal.

1912. Inaugurarea cazinului din Sinaia. Inaugurarea spitalului din Azuga. Se dă circulația pe varianta a 2-a a căii naționale în Sinaia. Satele Azuga și Predeal se despart, formând două comune separate.

CĂLĂTORI STRĂINI

PE

DRUMUL PRAHOVEI



KRICKEL

1828

Austriacul Krickel se hotărîse în anul 1827 să facă o călătorie dela Viena la Ierusalim. Impiedicat de războiul ruso-turc din acel an, Krickel nu străbătù decât Austria, Ungaria, Muntenia, Serbia, Croația.

Și-a povestit călătoria în cartea: „Fussreise durch den grössten Theil der österreichische Staaten, in den Jahren 1827—1828, bis Ende Mai 1829 und zwar durch Ungarn, Siebenbürgen, die Militärgränze fast in allen Theilen, sammt einem Ausfluge in die Wallachei, etc.“ —3 Volume, Wien, 1833.

(Călătorie pe jos prin cea mai mare parte a statelor austriace, în anii 1827, 1828, până la sfârșitul lui Mai 1829 și adică prin Ungaria, Transilvania, Confiniile grănicerești aproape în toate părțile, cu excursie în Valahia, etc.).

În volumul al 2-lea pag. 104, iată ce povestește:

.

„Cerule era senin; când o pornii dimineața,
 „băteă un vânt blajin. Norii zăceau ca un
 „lac la piciorul munților, dar curând se topiră
 „și, vesel desfătat, putui petrece cu ochii
 „ținutul ce se întinde înainte-mi. Sosind la
 „pasul Temeș, doream să fac cunoștința
 Valahilor, pe cât posibil. Pașaportul meu fiind
 „în regulă, nu întârziai de a trece granița,
 „lără să prevăd cele ce m'așteptau.

„Ținutul împrejurul Temeșului este frumos,
 „dar nu se poate compară cu Törzburgul
 „(Bran.) La Predeal sunt clădirile Kontuma-
 „zului. . . .

„Vechiul fort, pas-sucursală, nu departe de
 „Temeș, este considerat ca un fort roman.

„Pe la Predeal mergi înainte spre *Tres-*
 „*sline, Szestilla și Prebe* ¹⁾. In acest din urmă
 „loc petrecui noaptea într'o mizerabilă căr-
 „ciumă, unde insectele nu mă lăsară să dorm.
 „A doua zi, de-abia pornit la drum, întâlnii
 „un Valah, care, pentru o nimica, mă transportă,
 „cu ușurica-i căruță, la *Petroschitza. Cărăușii*
 „*Valahi merg repede și adesea o distanță*
 „*de mai bine de patru ceasuri ei o străbat*

¹⁾ De bună seamă Trestieni, Teșila și Brebu.

„în două. *Kapudan* se numește aci șeful
„stației de poștă; *Logoteth* este scriitorul
„poștei; *Tschauch* servitorul și *Rotaro* ca-
„rețașul și ungătorul roților.

„Odată ce ai trecut pasul și ai călcat în
„partea această, descoperi îndată această țară
„cu totul sălbatecă.

„Pe drumuri proaste, prin munți pră-
„păstioși, pe poduri de lemn pe jumătate
„putrede, mergeam așa de repede, încât
„zdruncinăturile căruței mi-erau nesuferite și,
„ca un turbat, am sărit din mizerabila căruță.
„Munții se lăsau din ce în ce mai jos. (Acî
„descrie familiile de țigani ce întâlnește). Din
„când în când treceam pe dinaintea unor
„sărăcăcioase colibe, pe care căraușul meu
„le numea ospătării și în care Valahii se cer-
„tau, spărgându-și capetele. Am mai vorbit
„de această națiune decăzută și despre acești
„Valahi (înțeleg în general) nu pot spune lu-
„cruri bune. În Transilvania găsești adesea
„un om cum se cade, în care te poți încrede,
„iar de Valah un călător singuratec n'are
„decât a se teme. De-abia am scăpat de doi
„Valahi, cari, sărind asupra mea cu ciome-
„gile lor, vroiau să mă jefuiască.

(Krickel explică acum că această neorânduială a Valahilor rezultă din lipsa unui cler luminat și moral; urmează apoi un scurt istoric).

„O mulțime de trăsură cu fugiți din Bucu-
rești și din sudul Valahiei mă întâmpină. Din
toate părțile se arătau soldați ruși.

„Curând mă aflai pe câmpul de război,
când, plecat din *Petroschitza*, sosii într'un
sat sărac, al cărui nume nu mi-l mai amin-
tesc. Pretutindeni trăsură și tunuri, trupe în
marș, mișcare mare“.

E nevoit să și întrerupă călătoria; nu-i este
îngăduit să meargă până la București, acolo
bântuind ciuma; se înapoează la *Prebe* unde
asistă la o încăerare între căruțași și capătă
și el un pumn. Se întoarce de aci îndărăt
la Kronstadt.

CARETAȘUL GERMAN DÖBEL

1830

Povestirea călătoriei *pe jos* a lui Döbel, dela Predeal spre București, pe drumul Brașovului, este una din cele mai interesante din povestirile similare pe care le-am putut cerceta. ¹⁾ Acest simplu lucrător caretaș a descris cele văzute și auzite de el, fără înconjur, pe șleau, și tocmai în acest chip de a istorisi constă calitatea de căpetenie a cărții lui.

Ernst Christian Döbel, german din Thuringia, pleacă, în anul 1830, din satul lui, să colinde țări străine, în care să găsească de lucru. Trece prin Bavaria, Austria, Ungaria, Transilvania și sosește în Brașov. Aci i se spune că ar putea găsi de lucru, pe plată foarte

¹⁾ *E. Ch. Döbel*: „Des Wagnergesellen E. Ch. Döbel Wanderungen im Morgenlande“ (Gotha, 1843). Am găsit cartea aceasta în biblioteca Academiei Române și am analizat-o, cel d'întâi cred, în revista: „România Viitoare“ (anul II, 1912, numerile 2, 3, 4 și 5.)

bună, în Bukarest. Se hotărește să-și caute, în Valahia, partea și norocul.

În 14 Septembrie 1830, caretașul Döbel pleacă din Brașov spre Țara Românească. Nu ne spune pe unde a intrat în țara noastră, dar din faptul că s'a oprit la un *Contumazant*, deducem că a trecut pe la Temeș și apoi prin pasul Predeal, căci numai în acest punct de graniță, apropiat de Brașov, era statornicit un lazaret. Döbel spera să capete aci vreun mijloc de călătorie mai departe. Dar degeaba! Vremea era ticăloasă, ploua cu găleata, așa că niciun fel de trăsură n'ar fi putut lua calea peste munți. Vrând, nevrând, pleacă pe jos, după două zile de așteptare. N'ascultă de sfaturile funcționarilor austriaci, care-l îndemneau să-și ia ceva merinde, căci, ziceau ei, călătorul nu va da timp de 5 — 6 zile, decât peste bordee de ciobani, unde ori cât ai plăti nu capeți nici o fărâmbă de pâine, iar de hanuri sau cârciumi nici urmă. Caretașul nu vrea să dea crezare sfătuitoarelor săi și nu ia decât câteva felioare de pâine. Și așa, legătura ce ducea în spinare era destul de grea...

Sosind pe coamă (de bună seamă la Predeal,

vama și lazaretul Chesaro-crăesc finid în vale la Temeș), întrebă de drum pe grănicerii români, cari îi arată cu mâna tot înainte. Nu prea îi este pe plac neștiința de se află pe drumul cel bun. Și apoi ce codru fără sfârșit, ce ploaie cu nemiluita! Numai voios nu poate fi omul nostru.

Spre seară, ud până la piele, dă de un bordei ciobănesc. I se deschide ușa bucurós; e fericit că-și poate cel puțin usca hainele la un foc înviorător. Ceva mai târziu sosește un om, care, știind câteva boabe nemțește, îl învață să numere, pe limba valahă; până, la o sută și-i scrie, pe o fițuică de hârtie, câteva vorbe românești, de care va avea trebuință zilnic.

Dar de mâncare nimic decât *mamalike*.

Describe în amănunte chipul de gătire și de consumare a mămăligii; mâncată caldă, treacă meargă, dar rece este tot ce poate fi mai groaznic; numai de ești chinuit de cea mai tur bată foame, te îndupleci să guști din ea.

A doua zi pleacă disdedimineată, subt un cer tot înnorat. Valea în care se află e strâmtă și întunecată, mărginită de stânci înalte, pe ale căror vârfuri se vede zăpada netopită din

anul trecut. Pe germanul cu fire poetică îl minunează natura: «încă nu văzusem până atunci natura așa de măreață și, deși nu eram cu voe bună, am stat pe loc, adâncit în admirarea priveliștei sublime».

Contemplarea nu ține mult, căci de odată aude niște mugete puternice și zărește opt (!) tauri, care vor să se arunce furioși asupra-i. Cel dintâi incident întâmplat în Valahia, care îi pune la încercare puținica-i voinicie. Nu-i fie cu bănat drumețului nostru, dar eu îmi dau cu socotința că cei opt tauri vor fi fost opt simpli boi, poate de cei cu coarne lungi și întoarse. Dar, în sfârșit, să nu-i căutăm pricină. Se întreabă caretașul: cui să cer ajutor? Nici pui de văcar. O ia și el «Hals über Kopf», cu alte cuvinte își ia călcăele d'a umere și urcă iepurește o coastă repede, până ce pierde cireada din vedere. Fuga asta sănătoasă îi întărește foamea; dar cum s'o astâmpere? Nici tu sat nici tu casă, nici țipenie de om: și apoi iată că drumul dă deadreptul în apă; de pod nu poate fi vorba. Apa în care intră îi vine la umeri. Scapă și de asta, însă trebuie să stea lungit pe cellalt mal, lungă vreme; e rupt de oboseală. Și tot așa, la sfert

de ceas, la sfert de ceas, trebuie să treacă prin râul acela (râul Prahova). Bea apă, doar și-o amăgi foamea și se gândește, cu groază, cum și-ar putea da sfârșitul în această înfiorătoare singurătate.

De amândouă părțile numai munți înalți, acoperiți cu păduri nepătrunse. Uneori deacurmezișul drumului zac trunchiuri de fagi uriași; vârfurile munților, parte arși, parte arzând. E înconjurat de arbori și de dogoreală; înaintează încet, desperat, *pe un drum a cărui anevoință este de nedescris*. Dar ce bucurie pe el, când zărește o casă, pe un deal! Iute într'acolo. Il ia în primire o haită de câini, cu lătrături turbate. Es din casa aceea cinci oameni, cu fețe fioroase; poartă veste albe murdare, strânse de mijloc cu brăe bătute în ținte, pe după umeri gente ciobănești de piele, în picioare sandale legate pe după fluere cu sfori, pe cap pălărie neagră rotundă cu margini late, dedesuptul pălăriei părul negru ca pana corbului se revarsă pe umeri. Traduc pe românește: cămașă, chimir cu ținte, glugă ciobănească, opinci, pălărie rotundă cu margini late, plete. Țigani și a-nume Rudari, cari, mai cu seamă pe vremuri,

lucrau prin păduri, fabricând linguri, donițe și tot felul de obiecte de lemn.

Fiecare din acești oameni ține în mână câte un gârbaciu, unul din ei poartă chiar o pușcă. Il înconjoară și, cu ochi sticloși, se uită la nasturii de metal, galbeni, lucitori, dela vesta străinului. Cer bani, el se roagă de pâine (Pöene).

«Poëne nögeste» răspund Țigani și-l îndeamnă, prin gesturi foarte de înțeles, să-și rupă nasturii hainei și să le dea lor (vor fi crezut că sunt de aur). Döbel socotește că ei glumesc și se face că vrea să se îndepărteze. Dar rudarii îl amenință cu gârbacele. Atunci —ce o fi, o fi!—călătorul le făgăduiește bani (Paralle), bagă mâinele în buzunarele pantalonilor... scoate două pistoale și-i ia la ochi. Ce spaimă pe Țigani! Fug în pădure, de svântă pământul, chiar cel cu pușca, a cărui cocoș era, nu-i vorbă, lipsă. Nimic nu ne împiedică să credem că se cam laudă eroul nostru și că a «dres» scena; în realitate, va fi repetat gestul de mai înainte, știți, cel cu taurii când... și-a călcat călcâiele. Dar să nu-l cicălim, fiindcă mai avem trebuință de el.

În urma acestei întâmplări, foamea i se mai

potolește. Apucându-l noaptea în pădure, se așează sub un copac, pe mușchiu pufos. Dar frigul și foamea (și frica de sigur) nu-i dau voie să închidă ochii. Citim aci plângătorul refren: să te afli într'o țară streină, neospitalieră, pierdut într'un nepătruns codru, zăcând, plin de friguri, pe mușchiu jilav, chinuit de o foame nemiloasă, amenințat de hoți ucigași și de fiare sălbatece, fără de nădejdea că în zilele următoare aceste suferințe vor avea sfârșit! In astfel de împrejurări, adaugă Döbel, într'adevăr că nu poți fi vesel și să te desmierde fantezia cu închipuri trandafirii!

In revărsatul zorilor se scoală și se târește mai departe. După câteva ceasuri de umblet, zărește, într'o vale, o colibă de cărbunari. Se repede într'acolo. Cere pâine. «N'avem de loc» răspund oamenii, făcându-și cruce, în semn că spun curatul adevăr. Ii dă o bucată de mămăligă, din nefericire rece. Vrea să le plătească, însă ei murmură: plata dela Dumnezeu! Le dă totuși mai mult decât ar fi cerut și o ia din nou la drum, urmat de urarea lor: *bonetrum*.

De mâncat boțul de mămăligă, tare ca glonțul, nu-i chip și pace! Dar voința lui cōvâr-

șeste chinurile infometării și merge înainte, cu hotărîre. Drumul luând-o la dreapta râului pătrunde în deșîșul pădurei, în care, cam pe la ora zece, Döbel întâlnește doi călăreți.

— Aveți pâine, domnilor? le strigă cărețașul, amestecând limba-i maternă cu cea valahă.

Unul, deși nu german, îi răspunde pe nemțește:—Mai umblă puțin, și la dreapta, pe munte, o să afli o casă mare unde se găsește multă pâine—Și călăreții se depărtează.

Așà dar, nouă decepție pe drumeț; e nevoie să ducă, încă cine știe cât timp, geamantanul greu și stomacul ușurel. Însă speranța că în curând caznele-i vor fi curmate îi dă aripile tinereței; cântă și flueră. După un ceas, drumul cârmește la dreapta și Döbel e salutat prietenește de o casă mare așezată pe un munte pleșuv, lângă o biserică.

Călătorul thuringian a ajuns la mănăstirea Sinaia; dealminteri nu știe la ce mănăstire și nu ne-o spune. Destul că-și va vedea, crede el, visul cu ochii: un codru de pâine. Fie, că nenorocos său nevoiaș om! Cei 20 de kilometri care despart pasul Predeal de mănăstirea Sinaia i-a străbătut în 3 sau cel puțin

două zile (așa ese socoteala din povestirea lui). Ar fi putut ajunge într'o zi cel mult. ...

Și'n drumul lui n'a aflat decât un bordei ciobănesc, unul rudăresc și unul de cărbunari Noi știm însă că acest ținut, ori-cât de sălbatic va fi fost, nu erà cu totul lipsit de așezări omenești. Dealungul drumului erau presărate hanuri sau «ospătării». Așa, unul numit «Slonul de piatră», ale cărui urme se văd și acum, la Bușteni, pe frumosul platou dela poalele muntelui Zamura, în fața pescăriei d-lui Gh. G. Cantacuzino. Dar să zicem că ar fi adevărată tradiția, cum că acest han fusese dărâmat de Turci în răsboiul contra Austriacilor. (1788). Căretașul ar fi trebuit să descopere în *Intre-Prahove* (actuala Azuga) hanul zis «Cărciuma scriitorului din Rășnov», construit în anul 1818, de boerul Al. Filipescu (poreclit «Căciulă mare»), proprietarul luncilor din Intre Prahove ¹⁾

Și apoi mai erau și câteva case singuratice, nu departe de calea care duce dela Predeal la Câmpina. Un singur lucru este de presupus,

¹⁾ Date cules de dl. Ion G. Babeș, Directorul fábriței de postav din Azuga (Vezi și broșura: „Din Plaiul Peleșului“ de Ion G Babeș)

că Döbel, tot înfricoșându-se de toate celea, în mai multe rânduri a pierdut drumul cel bun (care nu erà șosea în regulă ca astăzi, ci mai mult potecă de cai) și a orbăcăit în temeiul codrului, pe cărări vânătoarești, prin munții *Clăbucetul Azugei, Clăbucetul Baiului și Zamura*. Dar în sfârșit iată-l la poarta raiului.

Ah! Ce mângâitoare, ce bine—cuvântată privesc pentru un biet om ca mine! strigă călătorul, când zărește mănăstirea. Impreună mâinile în semn de rugăciune, i se împăinjenesc ochii, îi bate inima svăpăios, de abia îl duc picioarele. Intră în curte; acî, un om foarte bărbos, purtând o haină lungă neagră, încins cu o frânghie, îl conduce înăuntru. Döbel îl urmează tremurând. Chinurile suferite i-au istovit trupul și i-au întărâtat nervii în așa hal, încât începe să aiureze și i se nălucește că omul bărbos, îmbrăcat în negru, este un hoț, iar casa o speluncă de tâlhari. În odaia în care intră este salutat prietenește de niște oameni bărboși și negri cași călăuza. Unul din ei aduce un vas cu linte, care trebuie aleasă, înainte de a fi feartă. Il poftesc să șadă, dar în frigurile aiurelei el numai un

gând are: să fugă. Astfel îndată ce antereele s'au îndepărtat și numai alegătorul de linte a rămas, Döbel se repede la ușă și, din ușă în ușă, căci erau multe până afară, ese în curte. Câinii îl latră, locuitorii casei îl chiamă stăruitor, el însă n'aude, n'avede, tulește ca un nebun la vale, până dă de o cârciumă, în care pătrunde cu mai mulți călători, care sosiseră tocmai din București. Dar iată unul din oamenii negri vine și se dă în vorbă cu noii sosiți; aceștia râd cu poftă. Unul din ei tălmăcește caretașului povestirea bărbosului privitoare la frica și fuga lui. Dela acesta mai află călătorul german că locuitorii casei aceleia mari, adică ai mănăstirei, sunt călugări ortodoxi, oameni cum se cade, cari dau hrană și adăpost fiecărui drumeț. Li pare rău caretașului că a luat pe niște oameni de treabă drept tâlhari; pedeapsa acestei presupunerii și-o ia îndată, căci în loc de linte ce ar fi căpătat la mănăstire, cârciumarul îi trânteste pe masă o mămăligă, pe care, răcită puțin, infometatul o fărâmițează în lapte de oae. Prea puțin gustos fel de mâncare! Rău îl prigonește această *mamalike!* Cum, cum, stomacul e îndestulat. Thuringianul o ia din

nou la picior; pe o vreme frumoasă, înveselitoare. „Drumul meu singuratec prin pădure are o înfățișare mai prietenoasă ca în ziua trecută“ lămurește caretașul. Pentru înnoptare se abate din drum și se aciuește în pădure unde, crede el, că va fi mai ferit de hoți și apoi dormind afară nu capeți oarecari insecte? (urmează aci istorisirea întâmplărilor unor inexpresibili, pe care îi lăsăm după perdeă, ca să nu rușinăm pe amabili noștri cititori). Face un foc bun, care îl încălzește și depărtează lupii.....

În ziua de 20 Septembrie sosește, cam pe a ora 2 după prânz, în vale, în fața unei case frumoase, pe dinaintea căreia păzeă un Cazac (suntem în 1830, pe vremea ocupației rusești). Unde se află acum călătorul nostru? De bună seamă în cătunul *Posada*, căci aci eră, în vremurile acele, reședința unei căpitănie de plăeși. Cere o bucată de pâine și capătă îndată o basmă plină de mere și de pere. Vrea să plătească, dar santinela îl bate pe umăr răsând și face haz de minunata-i poftă de mâncare; și încă arată stăruiitor drumul cu mâna și dă din cap, cași cum nu poate crede că omul acesta a venit singur până

aci și a scăpat cu viață. Și avea dreptate soldatul, adăogăm noi. Ce ar mai fi dat bir cu fugiții caretașul, de ar fi aflat că în ținutul acela mișunau pe atunci hoții, cei mai mulți Săcui din Transilvania, cari ațineau calea drumeților, la locuri mai strâmte, și-i jefuiau, ba îi și omorau, fără deosebire, boeri și oameni de rând. Adevărul este iarăși că prin 1830 pușcașii mănăstirei Sinaia începuseră să-și facă mai cu temei datoria, întocmind potere mai dese, așa încât se mai împuținase tâlharii ¹⁾. Norocul caretașului!

Nu departe de această casă de pază, drumul se împarte în două ramuri: una duce la apă, alta pe munte, la un sat. Döbel alege pe aceasta din urmă, dar ajungând la acel sat, vede o altă așezare de case încă mai sus, spre care se urcă. Dar iată o prăpastie adâncă, în fundul căreia curge sgomotos un puhoi repede. Ce să facă? Dă și el în apă. „Eine höchst gefährliche Passage“ (un pasaj

¹⁾ La un capăt al Buștenilor, în dreptul actualului tunel C. F. R. este trecerea gătită între apa Prahova și muntele Clăbucetul Baiului. Aci probabil stau la pândă tâlharii, ceva mai sus într'o poiană, căreia i-a rămas numele de *Poiana Hoților*.

foarte periculos). Ii vine apa la gât, cât pe ce să fie târât la vale. Bucuria lui că găsește în această localitate, în sfârșit, un adăpost în regulă, și de ale mâncărei din belșug. „Oricine poate înțelege că m'am lăfăit; numai acela care a îndurat asemeni oboseli își va putea închipui plăcerea cu care m'am ospătat și odihnit“ explică Döbel. Petrece o noapte bună. Unde? În cătunul *Secăria*, așezat mai sus ca Posada, nu credem, distanța de străbătut încă fiind de mai bine de 5 kilometri. Mai probabil este că s'a lăsat în valea Prăhovei (așa se explică și prăpastia prin care a trebuit să treacă) și că a înnoptat pe malul drept, în cătunul *Podul Neagului*.

A doua zi, în 21 Septemvrie, dă de sfârșitul pădurilor. La eșirea dintr'o livadă de nuci, vede, înălțându-se ca la un ceas depărtare, clopotnița bisericeii unui sat, spre care se îndreaptă cu hotărâre.

Iată o cârciumă, la ușa cărei atârnă un miel jupuit. Cât intră, poruncește să taie pentru el, din mielul ce este de vânzare, o bucată de douăzeci parale și să i-o gătească. Pe dată cârciumăreasa, o tânără frumoasă nevastă,

fi aduce și vin. Ce delicioasă mâncare, ce casă ospitalieră!

Intreabă pe prietenoasa și drăguța femeie, de rostul bărbatului ei. Ea răspunde: „La Bucarest Kusak“ și-i arată, spre încredințare, sabia și chipiul lui. Pe seară, slujnica, la lumina unei lumânări, pune masa pentru trei persoane, la mijloc o sticlă cu vin și servește carne cu prune și friptură. Ospătărița îl pofteste să ia loc la masă; primește, deși deabea un ceas a trecut, de când a mâncat. Femeea se așează lângă el, foarte aproape, glumește și închină în sănătatea lui prea stăruitor și des, ca și cum ar avea de gând să-l îmbete. În timpul acesta vine și un locuitor din sat, se așează și el lângă nevastă, bea, nu se încurcă și dă a înțelege că străinul și cu cârciumăreasa sunt o nostimă pereche. Bietul tânăr! Dela Predeal până aci a fost chinuit de frig, de foame și de frică și totuș a ajuns întreg, nevătămat. Dar aci, altă primejdie, mare! Virtutea fi este în pericol. Prea eră seducătoare femeea și manierele-i libere nu-i erau pe plac, căci el eră „ein unverdorbenér Junge“ un tânăr curat, literal: nestricat. Și apoi mai eră obosit și somnoros, așa că nu vrea să știe de vor-

bele dulci ale cârciumăresei și se culcă, după ce, în chip ostentativ, își potrivește sub căpătâi geamantanul și pistoalele. Socotiți, poate, că va adormi buștean și va avea vise plăcute? Vai, nu! Petrece (vorba vine că petrece) o noapte foarte sbuciumată. E comică de tot întâmplarea. În toiul nopții e deșteptat de tot felul de sgomote amestecate: lătrături de câini, tropote de cai, glasuri omenești. Femeea a eșit în curte, o aude șoptind. Ce însemnează asta? Nu e lucru curat... Nici una nici două, Döbel își ia geamantanul în spinare, bastonul la subsuoară, câte un pistol în fiecare mână, și se furișează pe ușă afară. Peste drum de ospătărie, la câțiva pași, este un cimitir; aci se ascunde caretașul, într'o lăsătură de pământ, de unde poate să coprindă cârciuma cu ochii. Mai mulți oameni intră în curtea ospătăriei, es apoi la drum, stau la sfat tainic, câinii latră, Döbel tremură în gaura lui, toate acestea „im ungewissen Sternenschimmer“, à la lueur incertaine des étoiles, cum ar zice un Francez. Romantic de tot! Părându-i-se că oamenii aceia îl urmăresc, sare peste zidul din dos al cimitirului, urcă o coastă, dă de altă haită de câini, se întoarce repede

îndărăt, sare din nou peste zid și... cade în fundul unei gropi. Noroc că nu și-a scrântit nimic. Oamenii misterioși trec pe lângă locul unde stă el tupilat, ies alți locuitori de prin case, zarvă, și în sfârșit dela o vreme se astâmpără cu toții. Jesus, Maria! A înemerit la o gazdă de hoți, iar locuitorii satului alcătuesc o bandă de tâlhari. Așa gândește fugarul. Să-i dăm în parte dreptate: trăsesese, pe semne, la o cârciumă din satul Comarnic¹⁾ unde țărani se îndeletniciau cu meseria puțin onorabilă de contrabandiști.

Eroul nostru ese în zori din groapa, în care a stat stârcit toată nopticica, și se alipește de un chirigiu, tocmai trecător pe calea Câmpinei, În curând, drumul străbate o câmpie acoperită numai cu mărăcini și scaeți, deși ar putea să rodească aci cele mai frumoase fructe. E vorba, fără îndoială, de platoul Brezelor. Dar, adaogă Döbel, țărani valahi nu se ostenesc să cultive acest pământ; seamănă numai puțin grâu. Au vite multe, dar nu văd de ele. Aci,

¹⁾ Legendară mult timp, în Valea Prahovei, a fost *Anca frumoasa hangioaică* din Comarnic. Nu m'aș miră să fi fost tocmai această Ancă cârciumăreasa, care a căutat să scoată din minți pe nevinovatul tânăr neamț.

o puțin măgulitoare constatare: «ei (țărani români) mai bucuros tâlhăresc și hoțesc decât să muncească»

În aceeași zi, (22 Sept.),¹⁾ după prânz, caretașul sosește într'un târgușor, care nu poate fi altul decât Câmpina. Locuitori se țin după el, ca după urs. Acest orașel fiind reședința *vătafului* plaiului Prahova, de sigur că aci Döbel își vizează pașaportul (dar nune-o spune). Și fiindcă că a avut originala idee de a da, la sfârșitul cărței sale, fac-similurile tuturor vizelor ce s'au pus pe pașaportul lui, posedăm și viza românească din Câmpina. Descifrată cu anevoință (căci la cacografia vătafului de plai s'a adăogă neștiința gravorului din Gotha), iată cum sună:

Plaiu Prahovi. Eventi Hristof sud. K. K. pe jos merge la vale prin țară. Văleat 1830 Sept? Vasilache (?) vătaf.

Eventi în locul de Ernst. Sud. K. K. = sudit (supus) chesarocrăesc (austriac.) Văleat = anul.

Pe jos merge la vale prin țară... Parcă și subprefectul de pe vremuri s'a mirat de chipul

¹⁾ A străbătut pe jos distanța de 54 klm Predeal-Câmpina în 5—6 zile, ceace face 11 klm. pe zi. Dar să observăm că între Predeal și Sinaia a rătăcit, făcând mai mult drum decât trebuia.

de a călători al acestui străin. Dar de aci nu-și mai ostenește picioarele, fiindcă mai întâi un boer își face pomană de-l ia în trăsură, până la un loc pe drumul Bucureștilor. Apoi ajunge pe un negustor sas, care duce la București o caretă vieneză, de felul celor mai căutate în capitala Țării Românești, urmat de încă două care încărcate cu mărfuri, trase de 6 cai. Ne închipuim ce grijă trebuie să fi avut negustorul sas la trecerea caretei vieneze (destinată de sigur vreunui boer) prin pasurile periculoase ale văilor Șipote și Orășii. Dar iată întărirea presupunerii noastre, cum că deja pe la începutul sfertului al doilea al secolului XIX-a puteau circula pe drumul Brașovului, dela Sinaia la vale, trăsuri și care încărcate iar nu numai cai. Döbel se dă în vorbă cu negustorul; se crucește acesta, când află că drumetul a umblat singur dela Predeal la vale și-l lămurește că nu numai pădurile, dar și satele sunt împănate de bandiți, care-și fac meseria, unii pe jos, alții călare pe cei mai frumoși cai, furați bineînțeles. Iar de stârpit astfel de răufăcători nu e chip, căci parte dintre cei însărcinați cu paza ținutului sunt căpetenii de hoți. Vai, ce fiori vor fi străbătut,

din creștet până în glesne, pe Döbel, la auzul acestor destăinuiri!

Poveștește noului tovarăș din ce țară a plecat și că vrea să se ducă la Constantinopole, dar că nemai având în pungă decât 12 taleri, trebuie să găsească de lucru în București și să muncească, până va întregi suma trebuincioasă călătoriei mai înainte.

Aflând negustorul că Thuringianul este caretaș, îi spune că-l va recomandă vărului său Ioseph Weiss, cel mai de frunte caretaș din București, care ocupă în atelierele sale și potcovari, șelari și vopsitori.

Foarte mulțumit de propunere, Döbel se așează pe capra trăsurei și astfel călătorește, în tovarășia negustorului, până la București, unde sosește în dupăprânzul zilei de 23 Septembrie, anul 1830.

CHRISMAR

1833

Germanul Chrismar a făcut, în anul 1833, o călătorie dela München la Constantinopole, trecând prin Muntenia, călătorie povestită în cartea sa: „Skizzen einer Reise durch Ungarn in die Turkey.“ (Pesth, 1834).

Din Braşov, Chrismar intră în Muntenia prin pasul Temeş.:

„Cu o caravană de aceşti Români urmarăm călătoria noastră mai înainte. Odată cu plecarea noastră din prietenosul Kronstadt ziserăm rămas bun întregei lumi civilizate. Înaintea noastră, aspră şi repede, se făcea o potecă, care trebuia să ne ducă, după o călătorie lungă şi anevoioasă, în acele ţinuturi, unde locuitorii şi guvernul, moravurile şi chipul de trai, sunt cu totul deosebite de-ale celorlalte ţări din Europa.

„*Pasul Temeş.* Intr'un frumos dupăprânz, cam pe la orele două, caravana noastră plecă

„din Kronstadt. Circa 50 de cai încărcăți cu
„mărfuri, cu 20 de Valahi și câți-va negus-
„tori din București alcătuiau convoiul, la care ne
„alipisem.

(Aci călătorul arată firea neascultătoare a
cailor valahi, pe cari dânsul și tovarășul său
călăresc.)

„Drumul nostru se lungea într'o vale strâmtă
„mărginită pe ambele laturi cu înalte mase
„de stânci. La fiecare cotitură a acestei văi
„se iveau priveliști sălbatec romantice. Să fi
„făcut drum de un ceas, când am sosit la
„vama împărătească. Pentru vizarea paspoar-
„telor noastre ne oprirăm puțin; repede apoi
„convoiul porni iarăși înainte, prin șerpuiturile
„văii împresurate cu înalte și sălbatece steiuri.
„Pe la orele cinci ajunserăm la postul de fron-
„tieră extrem, unde se află stabilimentul Contu-
„mazului.¹⁾ Aci toți caii fură descărcați și
„mărfurile încărcate, de cealaltă parte a liniei
„de carantină, pe alți cai; de aceștia sunt tot-
„deauna în acest punct în număr mare, gata
„să transporte mărfurile până la București și
„invers. Cu chipul acesta și mulțumită regle-

¹⁾ Lazaret.

„mentărei Contumazului circulația nu suferă „întârziere“. (Până să se gătească caravana de mers înainte, Chrismar vizitează instalația Carantinei, pe care o laudă).

„După ce ziserăm adio celor care ne în-
„conjurau, trecurăm prin poartă; de-abia fă-
„cusem vre-o zece pași peste această linie,
„când vroii să mă întorc, spre a da bacșiș
„unui om; mi se spuse însă că nu aveam
„voie, căci mă apropiasem prea mult de un
„Valah care ne așteptă acolo. Trebui să pun
„banii în mijlocul drumului, pe o piatră; de
„dincolo cineva veni și stropi banii cu oțet
„și-apoi îi atinse cu grijă.

„Călcasem deja pe pământul primejdios și
„înapoindu-ne am fi fost nevoiți să ne supu-
„nem carantinei. Scârțâind se închise în urma
„noastră cea dintâi poartă. Trecurăm printr'o
„a doua și în sfârșit printr'o a treia, extrema
„și cea din urmă poartă a împărătescului
„Contumaz, unde găsirăm adunată caravana
„noastră. Repede ne aruncărăm pe cai, ga-
„loparăm peste un pârâiaș de munte și ne
„ațlarăm pe teritoriul turcesc.

„*Cea dintâi noapte în Valahia.* Soarele-
„apune lumină cu ultimele sale raze vârfurile

„munților înconjurători, când caravana noastră
„se urcă pe o strâmtă potecă în formă de
„albie. Ne suiam tot în sus și curând perdurăm
„din vedere clădirile carantinei austriace. Din
„toate părțile ne împresurau groznice genuni,
„păduri întunecate și uriașe stânci.....

„La capătul potecei văzurăm din nou înaintea
„noastră vârfuri înalte, acoperite cu zăpadă,
„peste care încă trebuia să trecem. Trebuia—
„mă servesc aci de o metaforă orientală—să
„ne înălțăm până la cer și să străbatem toate
„acele regiuni, până să ne fie dat a călca pe
„pragul imperiului otoman.

La lumina slabă a stelelor urmarăm călătoria
„până noaptea târziu. Pe un mic șes înzăpedit,
„la o căscioară scundă se opriră însfârșit
„Valahii noștri. Dar aceasta nu era o drăguța
„fermă...., ci mizerabilul bordei al unui „Ro-
„man“, în care bătrânii și tinerii Valahi, dim-
„preună cu bătrânii și tinerii porci se odihneau.

(Stau în cumpănă: să intre în bordei, le e
teamă să se molipsească de ciumă; însă a-
fară bate un vânt care-ți înghiață oasele; vor
dormi dar înăuntru; la revărsatul zorilor, ei
es afară.)

„Senin era cerul, iar soarele luminea splen-

„did piscurile înzăpezite, a căror strălucire eră
„orbitoare.

„*Călătoria pe plaiurile înalte. . .* Urmam
„cursul unui mic, șopotitor râu, care izvorăște
„din aceste înălțimi și mai jos se schimbă în-
„tr'un râu însemnat. De douăsprezece, ba chiar
„cinsprezece ori, avurăm de trecut, în deose-
„bite locuri, apa aceasta, și la urmă să fa-
„cem în valurile ei o bae făr'de voe. Dar
„priveștițele tot înoite și schimbătoare, care
„ne desfătau ochii în ,această' prea intere-
„santă călătorie, ne făceau să uităm ori-ce
„neajunsuri și greutăți. Acum ne aflam pe o
„râpoasă înălțime, acum scoboram într'o în-
„tunecoasă și gâtuită vale; aci alergă drumul
„nostru dealungul marginii unei prăpăstii
„adânci, aci pătrundeam iarăș într'o cheie înfri-
„coșitoare, unde răspândeau umbră păduri dese
„de brazi, pe când de pe coama unui munte se
„deschideà o vedere minunată. Călăream la
„coada caravanei, așà ca să mă desfățez cu
„splendidul spectacol al convoiului urcând pe
„marginea unei coaste și tivind cu o linie lung
„desfășurată toate șerpuiturile drumului.

„De-o frumusețe impunătoare sunt codrii
„de brazi și fagi, care acoperă plaiurile cele

„mai înalte ale acestui lanț de munți. Acești
„arbori erau de două ori mai înalți ca brazii
„germani. Și se repezeau, ca uriașii, spre cer,
„ori zăceau lungiți la pământ; în multe locuri
„aflarăm un mare număr de acești copaci
„desrădăcinați de pe vre-o creastă, aruncați la
„pământ de cine știe ce vânt puternic. Ce
„grozave furtuni trebuie să bântue aceste re-
„giuni, ca să pricinuească devastări ca acele
„ce se înfățișau ochilor noștri, la fie-ce pas.

„În prima zi a acestui umblet pe înălțimi
„nu făcurăm drum lung, totuși la popasul
„de noapte rămaseră înapoia noastră înaltele
„vârfuri înzăpezite.

„Valahii noștri maseră iarăș într'o sărăcă-
„cioasă colibă, iar noi dormirăm afară, sub
„cerul liber.

„A doua zi, ajunserăm, încetul cu încetul,
„prin ținuturi mai prietenoase. Cu cât scobo-
„ram, cu atât se făceau văile mai plăcute.

„Trecuserăm pe lângă mănăstiri ortodoxe,
„frumos așezate.

„Pe clinul unui munte întâlăm însfârșit
„pe cei dintâi Cazaci, cari erau acolo postați
„ca vameși; ei cereau și primeau de fie-care
„cal o taxă vamală. Spre seară am dat de

„cele din urmă poale ale munților înalți și
„văzurăm înaintea noastră șesul. Maserăm pe
„un frumos deal verde, de unde se desfășură
„o splendidă priveliște.

(În dimineața următoare pleacă, dimpreună
cu trupe rusești, și sosesc la Cămpina; aici se
află o vamă Valahă, unde li se vizează pas-
poartele.)

HOLTHAUS

1844

Croitorul german Holthaus a făcut mai multe călătorii la Constantinopole, trecând prin Muntenia, între anii 1824—1845. În anul 1844 se află a treia dată în București, de unde pleacă spre patrie, luând drumul Brașovului. În cartea sa: „Wanderungen durch Europa und das Morgenland, Neue Reisen, vollführt in den Jahren 1842—1845“, Holthaus povestește astfel trecerea sa pe acest drum:

„..... Și plecai din București, în ziua de „2 Martie 1844, pe la ora 11 de dimineață, „cu o căruță mică, acoperită, la care erau „înhămați patru cai; urmă să plătesc căruța- „șului opt sfanți, pentru călătoria până la Kron- „stadt.....

„Umblam prin noroae și băltoace, apoi prin „câmpii, încă acoperite cu zăpadă.

„(Pe seară se opresc la o cârciumă; a doua „zi trec peste „Ialovitza“, o apă destul de mare

„a treia zi sosesc în târgul „Fillepeschi“ (Fili-
„pești), apoi trec râșorul „Krick“ și ajung
„la „Kimpina“)

„..... Prin munți, prin ape și ghiață, mer-
„geam mai departe; adesea roțile căruței se
„înțepeneau și numai cu muncă puteau fi puse
„în mișcare. Până la graniță am trecut de 45
„de ori *Prava* (râul Prahova); îmi aminteam
„călătoria de mai înainte, ce făcusem cu un
„coleg (care mai târziu s'a sinucis la Kronstadt)
„pe drumul acesta, pe jos, în timp de iarnă,
„și cum am fost nevoiți să bălăcim prin apă
de 27 de ori. Acum călătoria era mai lesni-
„cioasă. Pe întuneric scoborâram muntele pră-
„păstios până la Contumazthor din Obert-
„hămes (poarta Contumazului, adică a lazare-
„tului din Temeșul de sus), unde petrecurăm
„noaptea într'o ospătărie de alături.

În ziua de 7 Martie o pornesc de aci spre
Brașov.

D-R QUITZMANN

1846

Doctorul german Ernst Anton Quitzmann a făcut în anul 1846 o călătorie în Orient, intrând în Muntenia prin pasul Temeș-Predeal. Iată, extrasă din cartea sa: „Deutsche Briefe über den Orient“, relațiunea ce dă asupra călătoriei pe drumul Brașovului:

„Intovărășit de prietenii mei brașoveni, „trecuri prin mahalaua Blumenau, scoborând „la dreapta într'ò vale strâmtă, prin care Temeșul, cu valurile lui umflate de ploi, spumegă, asemănător unui râu. Înaintea noastră „mergea la trap călăuzul meu, Dimitri, pe „calul meu, costeliv Ducipal, cu coama lungă „și murdară, pe când calul cu bagaje, fără „frâu, alerga alături. Drumul era foarte „romantic, semănând cu unele drumuri ce „mi-au plăcut în călătoriile mele prin Alpi. „Munții se lăsau aproape drept la dreapta „și la stânga în vale, iar în fund Bucegii

„(Butschesch) își înălțau măreț spre cer vâr-
„furile acoperite cu zăpadă, străpungând
„norii, cari îi ascundeau pe jumătate. La
„Temeșul-de-sus, unde se află carantina și
„postul de graniță, mi-au vizat pasportul, apoi
„întovărășit de directorul lazaretului, D-r
„Wasitsch și de comandantul stațiunii, graful
„Berger, tânăr prietenos, trecurăm bariera
„de frontieră și intrarăm într'o cârciumă va-
„lahă, care se află pe teritoriul valah și unde
„capeți vin indigen foarte bun. Sta sub un
„șopron nou o duzină de cai mici, slabi,
„încărcați cu poveri, purtând pe după gât
„câte-un ștreang în loc de frâu, mestecând
„din sații cu grăunțe legați de ștreanguri, și
„păreau prieteni cu Bucefalul meu și tovarășii
„săi, pe care Dmitri tocmai îi adusese sus.
„În cârciumă stau Valahi cu ceafa rasă, vorbind
„cu vioiciune și gesticulând, și luau din niște
„rămășițe de ceapă și mămăligă, un fel de
„Polenta.

„La vatra, care era în tindă, plăcută în
„vecinătatea zăpezii, stau niște Bârseni voinici,
„cu pălării rotunde și veste de postav albastru,
„și mai beau câte-un pahar de vin valah.
„Suntem poftiți, la stânga, în odaia musafi-

„rilor, în care, într'un spațiu strâmt, se lo-
„vește patul, acoperit cu nelipsita plapomă
„roșie, de dulapuri și lavițe, așa încât numai
„strecurându-ne în jurul mesei putem bea un
„pahar, urându-ne umblet sănătos și rămas bun.
„Amabilul D-r Wasitch îmi dă un bilet de re-
„comandație către mănăstirea în care voi pe-
„trece noaptea, iar lui Dimitri, pe care-l cu-
„noaște bine, îi recomandă stăruitor să aibă
„mare grijă de mine. Și astfel mă suii pe
„Rosinanta mea, salutat de prieteniși o luai în
„sus pe munte, pe când Dimitri, Sancho Pansa
„gâfâia, ducând calul cu bagaj.

„Eram acum cu totul singur, — chipurile
„sub apărarea prietenilor mei, — însă într'o
„țară străină, sălbatecă, printre oameni a
„căror limbă prea puțin o cunoșteam, mer-
„gând pe o potecă cât se poate de romantică,
„a cărei șerpuituri ar fi înlesnit vre-unui tâlhar,
„zărindu-mi pălăria mea de păslă și mantaua
„căptușită roșu, să mă *expedieze*. Din fericire
„nu întâlnirăm astfel de indivizi. Și apoi mi
„se vorbise mult de caracterul leal, cinstit
„al Valahilor, așa că nu mă gândeam la
„primejdie; îl îndemnam pe Dimitri să meargă
„înainte, nu doară că m'aș fi temut ca, ve-

„nindu-i bine, să se facă nevăzut cu micul
„meu avut, lăsându-mi în schimb mărtoaga
„lui, pe un preț cam pipărat, ci mult (mai
„mult fiindcă; umblând înapoia mea, nevăzut
„de mine, ar fi făcut prea de aproape cunoș-
„tință cu plosca mea cea bine umplută.” Și
„așa înaintam amândoi prin sălbătăcia sin-
„guratecă; eu liniștit și observând, iar Dmitri
„încărcând animalul cu bagaje și cu nobila
„sa persoană,—că așa socotea el că îi este
„mai comod — îndemnând calul cu strigăte
„monotone și cântând o melancolică melodie
„românească”. (Aci descrie caii valahi, rudi-
mentarul lor harnașament, arată cât de
cuminți sunt acești cai de munte).

„*Drumul ce urmam era foarte prost. De*
„la Temeșul-de-sus numai era nici cea mai
„modestă șosea. Acum călăream printre trun-
„chiuri de copaci putreziți, prin pietre, găuri,
„noroae groase, luându-ne după urmele pot-
„coavelor și picioarelor, pe o cărare, care în
„munții patriei mele se numește hățaș de vaci.

„La stânga se zăreau pe coastele munților
„unele case de pază ale cordonului militar,
„de care contrabandiștii știu să se ferească, cu
„mult meșteșug; la dreapta se întindeau poalele

„largi ale Bucegilor. Nimic nu turburà liniştea „amurgului, ci numai cântecul lui Dmitri, cron- „cănitul vreunui corb sau buciumul vreunui „singuratec *Kaliba*, care cu turma lui de oi „trecea drumul deacurmezişul şi se uită cu „mirare la străinul călător“.

(Dr. Quitzman va fi arătat cu mâna spre vreun bordei pe lângă care stă ciobani, dorind a şti cum se numesc ciobanii; Dumitru va fi înţeles că d-rul întreabă de numele adăpostului lor, şi-i va fi răspuns *colibă*. Aşa că Quitzman ne vorbeşte de *Kalibas*, adică de ciobani, îi arată voinici şi curagioşi, descrie peregrinaţiunile lor, traiul lor liber, nesupărat de nimeni; sunt şi vânători de lup şi urşi. — Deşi, cu zeghile şi căciulile lor, au înfăţişare sălbatecă, totuşi sunt oameni de omenie, aşa că toţi pe care i-a întâlnit i-au zis prieteneşte „*buna sara sau sanetade*“).

„Se înoptase. Soarele apuneà roşu aprins „pe după vârfurile munţilor, prevestind vremea „frumoasă pe ziua următoare şi, sub licărirea „stelelor, depe cerul albastru, brazii duiosii „aşterneau umbre negre asupra drumului nostru. „Călăream cu aşă voe bună, în pădure, „în această splendidă noapte; nu cunosc

„mai dulce simțire decât această sfântă pace
„a Naturei etern neschimbătoare.

„Câte presimțiri, câte speranțe, câte ferme-
„cătoare vise nu născocește fantazia într'un
„suflet simțitor! Când Dmitri o luă la stânga,
„pe un deal, spre adăpostul de noapte, se
„făcuse așa de întunerec, încât de-abia se
„putea desluși conturile porței“.

(E primit în mănăstire, schitul Predeal, de bună seamă; intră în vorbă cu părintele econom, prin tălmăcirea unui servitor din Brașov. Descrie organizația mănăstirilor, le laudă ospitalitatea și binecuvântând pe ctitorul acestei mănăstiri, se culcă pe divanul din odaia mușafirilor. Doarme minunat, dar spre dimineață e deșteptat de sunetele toacii; nu mai poate dormi, mii de gânduri îl năpădesc: de multe ori a înoptat, în țara lui, prin mănăstiri, dar încă n'a dormit într'o mănăstire dela poalele Bucegilor. Ese în curte la ora 4 de dimineață).

„Soarele încă nu roșea piscurile, numai
„secerea lunei aruncă lumina-i palidă asupra
„regiunii. Din vale batea un rece vânt de di-
„mineață. După ce am zis rămas bun prieteno-
„șilor călugări și am trecut prin poarta cea
„mare, mi s'a înfățișat cel mai frumos spec-

„tacol, pe care nici în munții Elveției și Ti-
 „rolului nu-l mai văzusem încă: vârfurile mun-
 „șilor erau înecate în flăcări și mai cu seamă Bu-
 „cegi din față-mi erau fermecători; pe când
 „prima lucire a soarelui rumeneă crestele, orbi-
 „toare erau coastele de mai jos înzăpezite, și
 „păreau din povești ținuturile păduroase de
 „dedesubt.

„Eram dincoace de Bucegi și râulețul pe
 „lângă care umblam curgea spre Valahia.
 „Această apă se numește *Praowa*, și tot
 „astfel se numește valea; îi urmarăm cursul
 „toată ziua. *Locuitorii acestei văi, Praowani*
 „*—Dmitri eră și el un Praowan — *transportă*
 „*mărfurile între Kronstadt și Valahia.*

* „Drumul eră, zău! mai prost ca în ziua pre-
 „cedentă. Acum suiș repede, de mă țineam
 „cu anevoie pe cal, acum scoboriș pe un po-
 „vârniș tot atât de repede.

„* „Și încă a trebuit să trecem de cincizeci
 „de ori *Praowa*, a cărei ape la început de-
 „abia umezeau potcoavele cailor, dar mai la
 „vale treceau de burta lor. La stânga sau la
 „dreapta înfiorătoare prăpăstii, pe când pe
 „cealaltă parte se înălțau, drept în sus, pe-
 „reții munților.

„Lipsă de pericol nu erà, dar nu lipsea nici „romanticul; după câte-va ceasuri soarele „pătrunse în această vale adâncă și cu căldura „lui se deșteptă priceperea tuturor frumuseții „lor. *Acest drum este umblat de îndrăzneții „cărăuși valahi, cu căruțele lor greu încăr- „cate; și umblă ei pe acest drum mai mult „din pricina fireștei lor lene, fiindcă se feresc „de micul ocol al pasului Törzburg (Bran) „deși, prin Valea Prahovei, tot atâta timp „pierd din cauza stărei drumului. Acum „guvernul stabilește un drum comod și mereu „am întâlnit, în scoborâșul meu, ingineri „cari, cu țărani luați de corvadă, făceau „studiile pregătitoare.*

„In jos de mănăstirea Sinaia, care, din nou „clădită, strălucea în vale maiestos cu turnurile „ei mari, mă îndemnă Dmitri să mă odihnesc „la amiazi, într'o cârciumioară de munte.

„Ferestrele scundeii odăi erau pe jumătate „astupate cu hârtie muiată în ulei și pe ju- „mătate lăsauliberă intrarea aerului.

„Pe aci nu se cunoaște geamurile. Pe jos „pe pământ bătut, se jucau, în fața focului, „din vatră, doi copii. O tânără Valahă erà „ocupată să se încingă, în chip grațios, cu un

„brâu lung peste catrința vărgată. Când văzù
„intrând, înapoia mea, pe Dimitri cu sacul cu
„merinde și plosca pântecoasă, ea aduse un
„pahar curat și un taler de lemn. Înaintea ușei
„stau doi Prahoveni cari, cu caii lor împovorați,
„se suiseră pe vale.

„Mâncând ceapă și mămăligă, ei se deteră
„în vorbă cu Dimitri . . . Alți oameni, cu treabă
„la grajd sau pe pajiște, umblau în sus și în
„jos, fără să dea vre-o atenție străinului, care,
„înăuntru, mânca din modestele-i merinde, din
„care se înfruptau și locuitorii odăei, adică
„niște găini cârâitoare și niște pisici.

„Vezi că dacă ai trecut dincoace de Tran-
„silvania, te afli în Asia și trebuie să lași la
„o parte toate concepțiile occidentale și să
„te învoiești cu alte chipuri de trai.

„Acum lăsasem în urma noastră partea
„cea mai proastă a drumului (vorbește aci
de „gloaba“ de pe care cade de câteva ori).
„Cu cât valea se coborà, se făcè și calea
„mai uscată și mai solidă.

„*Am întâlnit lungi șiruri de cai încăr-
„cați cu lăzi, în care se aflau struguri va-
„lahi trimiși în Transilvania.*

„Acești cai, călcând unul la coada celuilalt,

„smulgeau, din când, în când, câte un smoc
„de iarbă; înaintaș eră un conducător, iar
„altul încheia în urmă convoiul. Aceștia erau
„*Prahoveni*.“ (Intâlnește un călugăr și ciobani;
ajung la vama valahă, unde vameșul încearcă
să'l sfânțuiască; la postul de grăniceri îl pri-
mește frumos un ofițer; i se vizează pașa-
portul în *Szakawa*. (Săcăria? Să fi trecut
prin Săcăria, sat deasupra Comarnicului)?
*Călărește dealungul albiei pietroase a Pra-
hovei* și pe seară sosește în prietenoasa *Kim-
pina*, așezată pe o înălțime, printre livezi.
Acì e bine primit de consulul chesaro-crăesc
Karkaleki).

D'AVRIL (BARON)

1868

În Ianuarie 1868, Francezul Cyrille (pseudonim al baronului d'Avril) sosește în București prin Predeal. Iată cum, în cartea sa: „De Paris à l'île des Serpents,“ el ne descrie trecerea-i prin valea Prahovei: „La Kronstadt o „trăsură ușoară și deschisă o „victoria“ cu două „locuri, a înlocuit înșfârșit greaoia, nesărata „și murdara diligență nemțească. În loc de „plicticoasa trâmbiță a vizitiilor șvabi aud ve- „selele chiote ale surugiilor valahi.

„Cursa este repede. Sbor, sbor și vântul „sufală. În fața mea se ivește zăpada pe dean- „tregul albă.

„Ce este mai frumos de cât zăpada pe „copaci.

„Steiturile golașe se arată înapoi. Priveliștea „se schimbă după felul vegetației. Pe alocurea „parcă ar fi un cap păros și pudrat. Zăpada „strălucește la soare; ploae de diamante mici. „Cerule albastru ca în Grecia.

„Frontiera română este la Predeal. Se veste-
„tise sosirea mea. Șeful stațiunii militare ne
„invită la dejun. Nevastă-sa făcu onorurile ca-
„sei cu o firească grație și fără să se turbure
„câtuși de puțin. Toaleta tinerei dame eră
„la ultima modă din Paris și părea că ese
„dintr'un trusou. Vorbea franțuzește cu ușu-
rință. . .

In capitolul al II intitulat „Scoborișul munților.
Poșta Română“ Cyrille urmează astfel: „Scobo-
„râșul îl fac la galop, un galop amețitor, nebun.
„Senzația este desfătătoare. Parcă aș fi pasăre.
„Puțin câte puțin dealurile înlocuesc munții.
„Drumul aleargă în cât va timp pe cel din
„urmă greben; apoi stepa începe pe înserate. . .

IZVOARE

Mulți bătrâni din plaiurile Prahova și Peleş, din cari unii citați în text. Apoi încă:

CĂRȚI CONSULTATE

B (Mr. de Bauer) Mémoires historiques et géographiques sur la Valachie (1778).

Babeș I. G. Din Plaiul Peleşului.

Bogdan I. Relațiile Țărei-Românești cu Brașovul.

Budgetele Ministerului Lucrărilor Publice dela 1859 la 1913.

Brătescu (D-ra P) și I. Moruzi. Dicționarul județului Prahova.

Chrismar Skizzen einer Reise (1834).

Diaconovich Enciclopedia Română.

Döbel (E. Ch.) Des Wagnergesellen E. Ch. Döbel Wanderungen im Morgenlande (1843).

Enăceanu (Archimandritul Ghenadie). Sinaia (1881).

Frunzescu Dicționar tipografic și statistic al României (1872).

Fischer (Dr Emil) Die Kulturarbeit des Deutschlands in Rumänien (1911).

Furnică (D. Z.) Din istoria comerțului la Români (1908)

- Fotino* (Dionisie) Istoria Daciei (traducere de G. Sion).
- Găleşescu* (Al. G.) Sinaia, (1895).
- Găleşescu* (Al. G.) Sinaia și împrejurimile (1903).
- Gold* (Mihai) In Munții Sinaei, Rucărului și Bra-nului (1910).
- Hurmuzache* Colecțiunea de documente.
- Holthaus* Wanderungen durch Europa und das Morgenland (1846).
- Ionnescu-Gion*. Istoria Bucureștilor.
- Iorga N.* Viața și Domnia lui B. D. Stirbei.
Socotelile Brașovului.
Brașovul și României.
Negoțul și meșteșugurile în trecutul românesc (1906).
Trecutul unei reședințe regale.
- Karaczay* Beiträge zur Europäischen Länderkunde (1788).
- Krickel* Fussreise (1829).
- Neigebaur* Beschreibung der Moldau und Wallaehci (1843).
- Nifon* (Arhimandritul) Mănăstirea Sinaia (1895).
- Opisul* vechiu al Ministerului Lucrărilor Publice al Țării Românești (1838—1861).
- Pelimon* Impresiuni de călătorie.
- Perrot* Itinéraire de la Turquie et des Provinces Danubiennes (1855).
- Popescu* (Țiștești D. Ch.) Călăuza tuturor drumurilor din România (1912)
- Quitzman* Reisebriefe (1850)

- Rossety* (Ch.) Carte générale des Principautés de Valachie et de Moldavie (1837).
- Sturdza* (D. A.) Acte și documente relative la istoria Renașterii României.
- Sulzer* Geschichte des transalp. Daciens (1781).
- Urechia* (V. A.) Istoria Românilor (13 volume).
- Urechia* (V. A.) Cum era odinioară. Legende române.
- Urechia* (Nestor) Expunerea situațiunii Ministerului Lucrărilor Publice la sfârșitul anului 1897 (1899).
- Urechia* (Nestor) Les Routes en Roumanie (1900).
- Urechia* (Nestor) Conferințe ținute la Societatea geografică și la Ateneu (1901)
- Urechia* (Nestor) Expunerea situațiunii Ministerului Lucrărilor Publice la sfârșitul anului 1900 (1902).
- Urechia* (Nestor) Dans les Carpathes Roumaines (1906).
- Urechia* (Nestor) In Bucegi, (1907).
- Urechia* (Nestor) Căruța Poștei (1907).
- Urechia* (Nestor) Drumurile noastre (1911).
- Vaillant* La Romanie (1841)
- La Voix de la Roumanie* (anul 1865).
- X... Handbuch für Reisende in den Orient (Stuttgart, 1846).
-

ERATA

<u>Pag.</u>	<u>rândul</u>	<u>in loc de</u>	<u>citește</u>
3	2	punctu	punctul
4	21	vecinătarea	vecinătatea
11	nota	Siebenbürgen	Siebenbürger
37	13	aristrocrația	aristocrația
53	16	klm. 56+400	klm. 116+400
55	5	klm. 59+600	klm. 119+600
55	7	klm. 60+300	klm. 120+300
57	notă	Geschichte der	Geschichte des
69	nota	in der Jahren	in den Jahren
73	19	137 klm.	173 klm.
79	nota	tre Prahove	Intre-Prahove
93	penultim	Dra	Dar

TABLĂ ANALITICĂ A MATERIILOR

	Pagina.
— Prefață.	VII
— Istoricul drumului Brașovului se alcătuește din cinci perioade.	1
— <i>Perioada I.</i> (Perioada potecei)	3
— Pasul Predeal-Timiș și drumul pe valea Prahovei își dătoresc ființa orașului Brașov	3
— Pasul Bran. Cărarea Prahova	3—5
— Scrisori deale voivozilor români, începând cu anul 1422, către sfatul orășănesc al Brașovului, în care este vorba de drumul Prahovei	5—8
— Primii trecători pe poteca Prahovei au fost ciobanii români; primii locuitori statornici în valea de sus a Prahovei au fost sihaștri și călugării	9—10
— Cărăușii ziși „Prahoveni“ transportă pe poteca Prahovei mărfuri, între Brașov-Câmpina-București	8—9
— În secolul al XVII-lea transacțiile comerciale cu Brașovul se înmulțesc într'atâta, încât, din simplu sat, Câmpina devine târgușor și <i>scală</i> de negustori	11—12
— Târnosire, în anul 1695, a bisericeii mânăstirei Sinaia fundată de spătarul Mihail Canțacuzino	12—14
— <i>Perioada II</i> intermediară, în care poteca se preface, încetul cu încetul, în drum de care (1700—1845)	15

	Pagina
— Pioasa faptă a spătarului Cantacuzino are drept urmare deschiderea văii Prahovei și prefacerea potecei din această vale în drum din ce în ce mai practicabil; scutelnicii mănăstirei Sinaia fac un bun început de drum de căruțe între Comarnic și mănăstirea Sinaia	15—17
— În anii 1736—1739, Austriacii contribuiesc la prefacerea cărării Prahova în drum de care, trimițând salahori printre munți, ca să facă drum pentru trecerea oștilor în Țara-Românească pe apa Timiș și pe apa Prahova . .	17—18
— Chirigiii Prahoveni s'au folosit de drumul Prahovei îmbunătățit în secolul al XVIII-lea . .	18
— Un hrisov al lui Ipsilante, din 1775, dovedește că în a doua jumătate a secolului al XVIII-lea transporturile de mărfuri între Câmpina și Brașov nu se făceau numai cu cai, ci și cu care	19—20
— Înființarea de ospătării între Predeal și Posada	21
— Generalul de Bauer și Sulzer despre valea Prahovei	21—23
— Fuga din București, în anul 1781, a fiilor lui vodă Ipsilante și trecerea lor pe drumul Prahovei, până la Brașov	23—25
— Austriacii ocupând Țara Românească îmbunătățesc, în 1790, drumurile mari, și, în deosebi, drumul Brașovului. Guvernul se îngrijește de înființare de case de adăpost (trahtiruri) pe acest drum. Se organizează și un serviciu de poștă până la Brașov	26—30
— Trecerea, în anul 1802, prin valea Prahovei, a băjenarilor, fugind de groaza Pasvangiilor. Cum descrie martorul ocular istoricul Fotino drumul Brașovului	31—35
— La începutul Secolului al XIX-lea nu eră or-	

	Pagina
ganizat pe drumul Brașovului, între Câmpina și Predeal, serviciu de poștă, care să transporte și pe călători	35—36
— Băjenarii și eteriștii din 1821, pe drumul Brașovului	37—39
— Tâlharii în valea de sus a Prahovei	40—42
— Călătoria, în 1828, prin valea Doftanei și a Prahovei, a turistului austriac Krickel . . .	43—44
— Călătoria, în 1830, a lucrătorului caretaș german Döbel, pe jos, dela Predeal la Câmpina	44 46
— Călătoria, în 1833, a germanului Chrismar, călare, dela Predeal la Câmpina, pe drumul Prahovei	46—48
— Escursiunea, în 1839, a profesorului francez Vaillant, dela Câmpina la Intre-Prahove (Ăzuga de astăzi) și pe munții Bucegi . . .	48—50
— Călătoria, în 1845, a lui Vodă-Bibescu, dela București la Comarnic, și de aci la mănăstirea Sinaia și la Predeal, <i>pentru chibzuirea începerii unei șosele</i>	51—52
— Determinarea pe teren a vechiului drum al Brașovului, între Câmpina și Predeal. Urmele acestui vechiu drum	52—59
— <i>Perioada III-a. Construcția căii naționale Câmpina-Predeal (1846—1866).</i>	60
— În anul 1846 se încep studiile pentru șoseluirea drumului Prahovei	62
— Călătoria, în anul 1846, a doctorului german Quitzmann, călare, dela Predeal la Câmpina .	61—63
— Se începe construcția șoselei în 1847. În 1849 lucrarea e întreruptă, din pricina revoluției ungurești	63
— În anul 1851, Vodă-Știrbei inspectează șoseaua Predealului	65
— Se aduce <i>superiorul inginer francez Lalanne</i> dela Paris	66

	<u>Pagina</u>
— Construcția șoselei Predealului în timpul ocupației austriace (1854—1856). Ofițerul austriac Wimpffen despre drumul Brașovului	66—71
— În anii 1854, 1855, 1856 se construiesc părți de ale șoselei din valea Prahovei	71—72
— Fantezistele indicațiuni date în 1855 de geograful Perrot, asupra drumului București-Brașov	72—73
— Escursiunile pe drumul Predealului ale francezilor de Talleyrand-Périgord și Bécclard, în anii 1857 și 1859	74—75
— Prin 1859 făcându-se mai lesnicioase pe drumul Brașovului trecerile prin locurile prăpăstioase, caravanele transportând mărfurile se înmulțesc precum și vizitatorii din țară a băilor transilvane. Diligența lui Körner	76—77
— Budgetul Ministerului Lucrărilor Publice al Țării-Românești în anul 1859	78—82
— Sistematizarea drumului Brașovului. Lucrările contractate în anul 1861	83—84
— Partea din drumul Brașovului: Ploești-Câmpina Predeal a fost complet transformată în șosea până în anul 1865	84
— Potopul din 1864. Se emite ideea de a se părăsi drumul Brașovului	85—89
— Budgetul Ministerului Lucrărilor Publice în anul 1866	89—91
— <i>Perioada IV</i> . Reînnoire și întreținere normală a căii naționale Câmpina-Predeal (1867—1897/98). Cele trei sub-perioade: 1867—1875, 1876—1886/87, 1887/88—1897/98	93—102
— Restaurarea, între anii 1867—1875, a șoselei naționale Câmpina-Predeal distrusă în mai multe puncte de potopul din 1864	94
— Evenimente însemnate în anii 1866 și 1871:	

	Pagina
Suveranii noștri vizitează mănăstirea Sinaia și hotăresc să-și întemeieze reședința de vară la această mănăstire; apoi să clădească un castel aci	102—103
— Eforia spitalelor civile, vânzând în anii 1872 și 1880 terenuri la particulari, în preajma mănăstirii Sinaia, se populează această localitate	103
— Funcționarea liniei ferate Ploești-Predeal, în anul 1879.	104
— Efectele acestei linii asupra căii naționale paralele.	105
— Lucrările executate pe calea națională Câmpina-Predeal între anii 1876—1886/87.	94—97
— Avântul industrial al văii Prahovei. Localitățile din această vale se populează și devin centre industriale și de vilegiatură.	104—105
— Lucrările executate pe calea națională Câmpina-Predeal între anii 1887/88—1897/98	99—101
— <i>Perioada V.</i> Perfecționarea și înfrumusețarea căii naționale Câmpina Predeal (1898—1913).	104
— Cu anul 1898 începe o nouă eră pentru calea națională Câmpina-Predeal. Ministerul Lucrărilor Publice, constatând însemnătatea mereu crescândă a văii Prahovei, dă întreținerea șoselei, care o străbate, în grija unui serviciu special.	108
— Cum se prezintă calea națională Câmpina-Predeal în anul 1898.	106—108
— Activitatea desfășurată de serviciul de întreținere al căii naționale Câmpina Predeal, în fiecare din anii coprinși în perioada 1898—1913	110—135
— Tablou comparativ al situației căii naționale Câmpina-Predeal, în anul 1898 și cincispre-	

	<u>Pagina</u>
zece ani mai târziu, în anul 1913. — Consi- derațiuni asupra rezultatelor dobândite. . .	136—138
— Calea națională Câmpina-Predeal cu toată zestrea ei în anul 1913	138
— Itinerar	138
— În raport cu calea ferată Ploești-Predeal. . .	147
— În raport cu râul Prahova.	148
— Aliniamente și curbe.	151
— Declivități.	153
— Schimbări de traseu. — Variante.	154
— Priveliști și poziții pitorești.	161
— Amintiri din trecut. — Monumente.	167
— Poduri	172
— Apărări	192
— Parapete	197
— Cantoane	199
— Plantație	208
— Infrumusețări. — Inlesniri pentru drumeți. . .	212
— Trotuare.	217
— Intreținere.	221
— Personal.	230
— Cerințele căii naționale Câmpina-Predeal pe viitor.	235
— Viitorul căii naționale Câmpina-Predeal . . .	240
— Cronologie cu privire la drumul Brașovului și la localitățile străbătute de acest drum pe valea Prahovei	243
— Călători străini pe drumul Prahovei. Extrase din relațiile călătoriilor lor. Analizele acestor relații.	251
— Listă a izvoarelor puse la contribuție pentru această monografie	299

