

## LUMINA DIN BUCEGI



Așezat la poalele Caraimanului, ai cărui pereți coboară înfricoșător dând peisajului o măreție sălbatică, Bușteni este una dintre localitățile răsărite de-a lungul drumului comercial ce străbătea Bucegii, legând Muntenia de Transilvania. Pe la sfârșitul secolului XVIII, în apropierea locului unde apa Văii Cerbului se varsă în Prahova - cunoscut de călători sub numele „La Bușteni” -, se afla un han renumit: „Slonul de piatră” (slon este un arhaism care înseamnă șopron, pridvor, tindă). În 1882, sașii Karl și Samuel Schiel din Râșnov înființează aici o fabrică de hârtie și construiesc un funicular pentru transportul lemnului. Remarcabilă lucrare de inginerie pentru acel timp, instalația de transport aerian străbătea Bucegii de la vest la est pe o distanță de 16 km, cățărându-se până la aproape 2000 m. La Expoziția universală de la Paris din 1900, fabrica din Bușteni primea medalia de aur. În următorii ani, în jurul construcției fraților Schiel au apărut case, o moară, o grădiniță de copii, o cârciumă, un cinematograf.

Iată cum descria locurile, în primii ani ai secolului XX, Alexandru Vlahuță: „Pe sub coastele Bucegilor, pe dinaintea celor mai înalte și mai frumoase vârfuri, se deschide de la mieznoapte spre mieznoapte Valea Prahovei - pustietăți și întunecimi de codru acum două sute de ani -, astăzi valea cea mai locuită și mai bogată din țară. Pornește de la hotar, din dâmbul Predealului, și se lasă-n cotituri trăgănite printre munți până dincolo de Câmpina, unde-și topește malurile în largul neteziș al șesului. (...) Din Azuga șoseaua face o îndoitură largă spre dreapta, înconjură tunelul drumului de fier și dă în Bușteni. Aici valea se mai deschide. Poieni întinse, stropite cu flori, s-aștern între izvoare. Case frumoase, vesele - un adevărat orașel de munte - se răsfață la soare pe tăpșanul din stânga, în fund de codri de brazi, iar din întunericul codrului se ridică, vinete și prăpăstioase, crestele Bucegilor, cu brâie albe de zăpadă și cu țancuri ascuțite, pe cari numai vulturii și norii le ating”.

Astăzi, orașul cu vreo 11.000 de locuitori trăiește mai mult din turism, căci inima lui industrială, slăbită de șocurile tranziției, pulsează tot mai slab. Din Bușteni pleacă drumuri spre munții ale căror frumuseți și minunății - așa cum spunea același călător neobosit prin România pitorească - „au ceva din farmecul lucrurilor visate”.

Între periplurile montane, turistul poate vizita Casa memorială „Cezar Petrescu” și „Biserica Domnească” (1889), ctitorie a Regelui Carol I și a Reginei Elisabeta. Lăcașul, ridicat de o echipă de constructori italieni, are una dintre cele mai frumoase catapetesme din România, iar icoanele sunt pictate de Gheorghe Tătărăscu și ucenicii lui. La sfârșitul lui august 1916, prin trecătoarea Predeal - unde odinioară răsunaseră pașii cohortelor romane și, mai în urmă, ai ostașilor lui Mihai Viteazul - au mărșăluit spre Transilvania, victorioase, trupele române. Câteva luni mai târziu, pe aceeași vale contraofensiva germană se lovea de rezistența înverșunată a armatei române. În tranșeele săpate pe coastele prăpăstioase ale Bucegilor - povestește Constantin Kirițescu în Istoria războiului pentru întregirea României -, ostașii români se luptau nu numai cu inamicul, ci și cu vitregia naturii.

Zăpada îi acoperea, viscolul îi biciuia cu ace de gheață. Urcate cu frânghii pe crestele Coștilei și Caraimanului, la aproape 2400 m, tunurile noastre își revărsau focul asupra trupelor generalului Erich von Falkenhayn, desfășurate pe Omul. Nemții nu puteau înainta nici de-a lungul văii: două tunuri de mare calibru, amplasate pe vagoaneplatformă remorcate de o locomotivă, ieșeau din tunelul aflat între Bușteni și Azuga, unde se adăposteau de avioane, pentru „a trage salve bine ochite în pozițiile dușmane”. Furioși, nemții au bombardat Buștenii, distrugând în întregime cartierul din jurul Fabricii de hârtie. Tot atunci au ras de pe fața pământului vila din Predeal a primului ministru român, Ion I.C. Brătianu. Cu tot eroismul românilor, în decembrie 1916 ei au trebuit să se retragă de pe această vale, în urma înfrângerilor suferite pe celelalte fronturi.



La sfârșitul războiului, locuitorii Văii Prahovei au ținut să cinstească memoria ostașilor căzuți în luptele din aceste locuri. În fața Gării Buștenilor, încremenit pentru eternitate în bronzul turnat de sculptorul Ion Dimitriu- Bârlad, legendarul caporal Mușat aruncă spre inamic „ultima grenadă”. Iar sus, în Șaua Mare a Caraimanului, la câțiva metri de marginea prăpastiei, se profilează pe cer „Crucea Eroilor Neamului”, construită între anii 1926 și 1928, din inițiativa Regelui Ferdinand I și a Reginei Maria, „întru slava și memoria eroilor prahoveni căzuți în Primul Război Mondial, 1916-1918, pentru apărarea patriei” - după cum stă scris pe placa comemorativă fixată pe partea nordică a soclului. Confecționat din traverse metalice îmbinate prin nituire într-o rețea măiastră, monumentul impresionează atât prin altitudinea amplasării - 2291 m, cât și prin dimensiuni: înălțimea totală este de 39,3 metri (din care 8,35 metri reprezintă soclul), lățimea stâlpului vertical este de 2 metri, lungimea brațelor orizontale până în axul stâlpului este de 7 metri, iar latura unui ochi pătrat de zăbrea este de 2 metri.

Concepția și execuția construcției sunt sută la sută românești: proiectul a fost gândit de arhitecții români Georges Cristinel și Constantin Procopiu, calculele de rezistență au fost făcute de inginerii Alfred Pilder și Teofil Revici, iar lucrarea a fost realizată de Direcția de Poduri din cadrul C.F.R., secțiile L5 și L1 din Sinaia, sub conducerea inginerului Victor Bruckner. Adăugat în 1930, pentru o mai bună încăstrare a structurii metalice, soclul este confecționat din beton armat placat cu piatră de calcar; inițial, în interiorul lui era instalat generatorul care alimenta cele 120 de „pere electrice de 500 W” de pe conturul crucii. Fondurile necesare construcției au fost obținute din diferite surse și prin donații de la firme particulare și instituții de stat. Inaugurarea și sfințirea monumentului au avut loc pe data de 14 septembrie 1928, de Ziua Sfintei Cruci. Regele Ferdinand nu a mai apucat să trăiască această clipă.

Monumentele presărate de-a lungul Văii Prahovei reamintesc eroismul românilor care au luptat aici. Construirea Crucii de pe Caraiman este tot o poveste despre eroism, dar un altfel de eroism. Piesele metalice componente, sculele și materialele necesare descărcate în gara Bușteni au fost

transportate, în cea mai mare parte, cu care cu boi pe ruta Sinaia - Vârful Păduchiosul - Vârful Dichiu - Platoul Bucegi - Vârful Caraiman; restul - cu funicularul Fabricii de hârtie până pe Platoul Bucegi, iar de aici, pe cărările înguste ale munților, cu caii și măgarii. Cum numărul căruțelor din zonă era insuficient, o bancă a acordat credit cu dobândă mică pentru achiziționarea altora. Drumul era anevoios: într-o săptămână o căruță nu putea să facă decât două-trei transporturi. Căruțașii - memoria localnicilor păstrează și astăzi numele celor din familia Clinci, din Sinaia - erau plătiți cu bani, câteva brațe de fân și hrană. Dar nu câștigul i-a determinat pe oameni să se angajeze în această lucrare: era un entuziasm general, fiecare voia să-și aducă prinosul. Mulți dintre ei pierduseră în război pe cineva drag: un fiu, un tată sau un frate.



În 1939 Crucea a fost racordată la sistemul energetic național, legătura făcându-se, printr-un cablu subteran, cu sursa de la Vârful Coștila. Până la instalarea regimului comunist, în 1948, Crucea era aprinsă în noaptea de Sfânta Maria, pe 15 august, dar și de Înălțarea Domnului, când este și Ziua Eroilor. În anii comunismului, monumentul nu a mai fost iluminat și, într-un anumit moment, a existat chiar pericolul mutilării lui: un primar obedient regimului a vrut să-i taie brațele, iar în vârful coloanei rămase să monteze... o stea roșie! În timp, instalația electrică s-a defectat. În 1991, cu sprijinul administrației locale și al unor sponsori, s-au făcut reparațiile necesare și luminile s-au aprins din nou. Nu pentru multă vreme, căci s-au găsit niște așa-ziși turiști care au distrus ceea ce alții realizaseră cu greu și cu bani mulți. Grație eforturilor câtorva echipe de salvamontși, instalația a fost repusă în funcțiune și racordată la sistemul energetic al orașului Bușteni.

În 2014, monumentul - comparabil, ca realizare inginerească și ca simbolică, cu „Turnul Eiffel“ din Paris, cu „Statuia Libertății“ din New York sau cu „Hristos Mântuitorul“ din Rio de Janeiro - a intrat în în Cartea Recordurilor, ca „cea mai înaltă cruce din lume amplasată pe un vârf montan“. În prezent, „Crucea Eroilor Neamului“ este obiectul unui proiect de „restaurare, reabilitare, conservare și revitalizare“, evaluat la 2 milioane de euro, cu termenul 1 decembrie 2018, când se împlinesc 100 de ani de la Marea Unire.

„La Predeal am avut o casă. În apropierea ei era o frontieră. Acum, acea casă nu mai există. Dar nici frontiera“, spunea la sfârșitul războiului, într-o emoționantă alocuțiune parlamentară, Ion I.C. Brătianu, „omul care înfăptuise visul secular al neamului“. De strajă la acea frontieră rămasă doar în cărțile de istorie, Crucea de pe Caraiman vorbește despre jertfa miilor de ostași români căzuți pentru împlinirea unei năzuințe istorice. Anonimi și modești, asemenea glotașului dintr-o poezie a lui Vasile Voiculescu: „Și cu chipu-i de calic/ Înțepat de-o barbă rară/ Nu spunea nimic, nimic,/ Că murise pentru țară“.

**DINU MORARU**