

PE URMELE AUTOMOBILULUI VĂSESCU

*Teodora-Camelia Cristofor, muzeograf,
Muzeul Științei și Tehnicii „Ștefan Procopiu” Iași, România
Lorin Cantemir, prof.dr.ing., Universitatea Tehnică „Gh. Asachi”, Iași, România
Octavian Baltag, Prof.univ.dr.fiz., Facultatea de Bioinginerie, Iași, România*

Abstract: Born in Iasi in 1863, engineer Dumitru Vasescu is the first Romanian who designed and produced the first Romanian steam car, characterized as “the most perfect car of that time”. Vasescu built the vehicle in Paris and it could be seen, at first, on the streets of the great capital, representing the sensation of the time. In 1906, the constructor brought its invention to Bucharest and was exhibited at the museum of the National School of Bridges and Roads of Bucharest, and on the 10th of May 1906, he became a tenured professor, until his premature death on the 29th of October 1909, because of tuberculosis.

1. Dimitrie Văsescu-date biografice

Transportul și vehiculele sunt rezultatul cerințelor generate de procesul de evoluție al civilizației, având drept consecință diversificarea și perfecționarea acestora într-un ritm rapid. Printre cei care au participat la acest proces se numără o serie de români, mai cunoscuți sau mai puțin cunoscuți, care au marcat profund acest domeniu de anvergură al tehnicii.

În cazul de față, ne îndreptăm atenția către inginerul ieșean Dimitrie D. Văsescu, născut în Târgul Ieșilor la 31 iulie 1863¹, într-o familie de elită a urbei, bunicul său, Ioniță Văsescu, fiind spătar domnesc (Anexa 1). A fost unicul copil al soților Dimitrie Văsescu, om politic, și Erato, născută Iancu (1835-1915). În perioada 1875-1879 urmează cursurile liceale, finalizate cu bacalaureatul la „Liceul Statului”, actual Colegiul Național Iași. Conform catalogului din aprilie 1879 cu notele obținute de elevii liceului în clasele V-VIII, tânărul Văsescu a performat la fizică, obținând media generală de 9.50, la chimie 8.50, iar la matematică 8.00. Următoarele informații privind viața lui Văsescu provin din 1882; conform adeverinței eliberată la 22 iulie 1882 (fig.1) de conducerea *Liceului Saint-Louis*², în perioada 4 august 1881-19 aprilie 1882, acesta frecventează cursurile pregătitoare organizate de acest liceu, constituind o etapă necesară în vederea pregătirii și susținerii examenului de admitere la *École Centrale des Arts et Manufactures*³, aflată în subordinea *Ministerului Comerțului și Industriei* din Franța. Admiterea la această prestigioasă școală de studii superioare a avut loc în luna august 1882 și a constat în susținerea a 4 examene orale și 6 scrise, în urma cărora totalizează un punctaj de 511 puncte (fig. 2 și 3), fiind declarat admis. Pentru anii de școlarizare, Văsescu nu a cerut subvenții de la stat, a fost student extern. În fișa personală întocmită la concurs este specificată și limba germană ca fiind cunoscută de către Văsescu. Din observațiile trecute în fișa personală de către cadrele didactice, aflăm că studentul D. Văsescu era o persoană cu probleme de sănătate, cumulând absențe datorită problemelor de sănătate, avea un caracter foarte bun, blând și o conduită aleasă, uneori nonconformist, nu întotdeauna franc, un pic rigid și cu nevoie de libertate. Muncea serios și cu aplicabilitate.

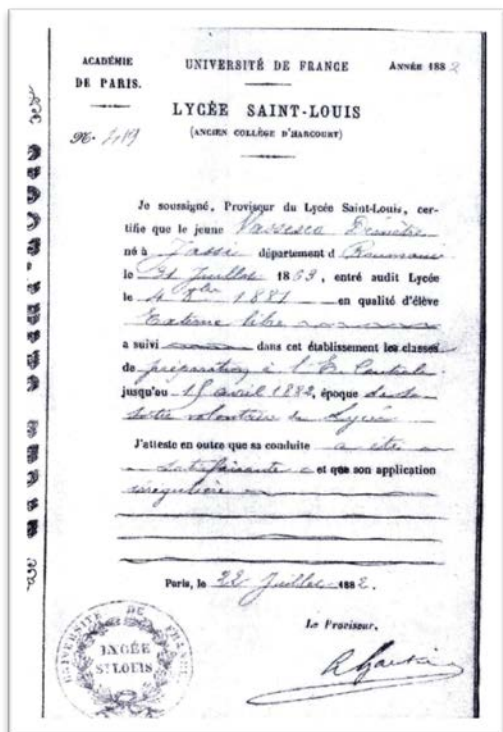


Fig.1. Copie după adeverință prin care se atestă participarea de către D. Văsescu la cursurile pregătitoare în susținerii examenului de admitere. Paris, 22 iulie 1882 (arhiva Școlii Centrale de Arte și Manufacturi).

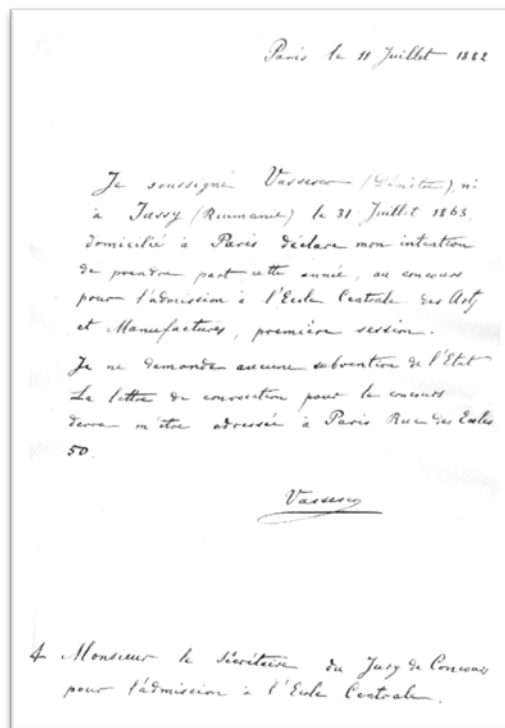


Fig.2. Copie după cerere de înscriere la concursul de admitere la Școala Centrală de Arte și Manufacturi în care Văsescu menționează că nu cere subvenții de la stat. Paris, 11 iulie 1882 - (arhiva Școlii Centrale de Arte și Manufacturi).

La 27 martie 1886, student în anul IV, Văsescu înaintează directorului cererea de retragere din școală datorită unei maladii grave⁴, însemnând, practic, nefinalizarea studiilor (fig.4).

În 1883, vărul său George Văsescu⁵, căpitan, prieten cu Ionel Brătianu, se afla în misiune la Paris. Cu siguranță, la vremea respectivă, cei doi veri s-au întâlnit la Paris! În albumul *Școlii Naționale de Poduri și Șosele*, la tabelul cu datele biografice ale profesorilor care au activat la această școală de prestigiu, Văsescu Dimitrie este trecut ca fiind absolvent al *Școlii Superioare de Electricitate* din Paris. În 1895, Văsescu își finalizează studiile, absolvă *École supérieure d'électricité* (SUPÉLEC), înființată în 1894, obținând diplomă de inginer.

2. Inginerul Dimitrie Văsescu a conceput și realizat primul automobil cu aburi de concepție românească

În paralel, pasionat de vehicule autopropulsate, Văsescu lucrează într-un atelier cumpărat, aflat pe strada Michelet nr.13, stradă aflată în apropierea Bulevardului

Corpul neînsuflețit este adus la Iași și depus în casa părintească situată pe strada Toma Cozma nr.9. Este înhumat luni, 2 noiembrie 1909, la Cimitirul Eternitatea din Iași, Parcela IV unde își află odihnă veșnică. În perioada în care a fost profesor⁶ la *Școala Națională de Poduri și Șosele* din București, a fost și inginer la atelierele CFR din capitală, iar în 1908 devine membru al Societății Politehnice. Nu se specifică în nici un document starea sa civilă, probabil boala l-a împiedicat să facă acest pas.

Ulterior, printr-un decret lege din 10 iulie 1920 această școală devine *Școala Politehnică*, având rector pe emeritul profesor Nicolae Vasilescu-Karpen (1870-1964), școală care a funcționat, inițial, cu 4 secții: Construcții, Electrotehnică, Mine și Metalurgie, Chimie Industrială. La 3 august 1948, devine Institutul Politehnic București⁷ și din 1992 se numește *Universitatea Politehnică*⁸.

În ceea ce privește soarta automobilului cu abur creat de Dumitru Văsescu, prima sursă în care acesta este descris constituie un articolul conceput de un fost student de-al său, Nicolae Iliescu, pasionat la rândul său de automobile. Articolul lui Iliescu apare în *Revista Automobilă*⁹ Nr.67 din iulie 1911. În acest articol care a fost preluat ulterior de mai mulți autori este prezentată o fotografie și o descriere generală a automobilului, fără a fi menționate caracteristicile tehnice. Conform afirmațiilor lui Nicolae Iliescu, Văsescu ar fi circulat cu automobilul prin București, apoi, fără alte precizări, afirmă că a fost expus la *Școala Națională de Poduri și Șosele*, unde a fost studiat de mai multe serii de studenți. Față de această afirmație, ne așteptam să găsim autovehiculul, printre alte exponate, la muzeul școlii, devenit ulterior Muzeul Politehnicii. Până acum, căutările noastre nu au dat rezultate. În consecință, am încercat să dezlegăm, în măsura posibilităților, situația existentă. Pentru aceasta, revenim la Nicolae Iliescu¹⁰ care scria în *Revista Automobilă* din 1911: *Această mașină a cunoscut succesul modest dar adevărat al încercărilor fără reclamă, dar reușite, s-a plimbat de-a lungul străzilor Parisului, urmat de mulțimea entuziastă a curioșilor, care pentru prima oară vedeau un tren coborât de pe șină în mijlocul lor*¹¹, iar astăzi se repauzează, îmbătrânit de vreme în muzeul școlii noastre de poduri și șosele, unde regretatul Văsescu a fost multă vreme profesor. Studiată de aproape și privită în lumina cunoștințelor de atunci, creația lui Văsescu apare ca o adevărată minune de ingeniozitate”.

Relatarea lui Nicolae Iliescu este clară, dar lipsită de precizări. Se precizează faptul că automobilul lui Văsescu a fost expus la *Școala Națională de Poduri și Șosele* din București, dar nu se menționează locul și situația juridică privind posesia acestuia: achiziție, donație sau o altă formă a deținerii acestuia stipulată printr-un act oficial. Sursele istorice susțin că vehiculul realizat la Paris este adus la București în 1906, cel mai probabil folosindu-se calea ferată, a cărui salariat a fost și D.Văsescu. Nu se cunosc motivele care l-au determinat pe Văsescu să renunțe la vehiculul realizat integral pe banii proprii (poate unele soluții conceptuale deficitare sau evoluția bolii de care a suferit). Muzeul *Școlii Naționale de Poduri și Șosele* a fost prevăzut în planurile arhitectului francez Joseph Cassien Bernand (1848-1926), lucrările noului local al școlii fiind inaugurate la 2 octombrie 1886 în prezența regelui Carol I. Sediul muzeului din strada Polizu, în prezent Muzeul *Universității Politehnica*, și-a păstrat locația inițială din 1886.

3. Învățământul tehnic în Principatele Române

Debutul învățământului superior tehnic în Țara Românească vine din 1818, când ia ființă, la inițiativa lui Gheorghe Lazăr¹³ și cu susținerea mai multor boieri, prima școală de ingineri cu predare în limba română, numită *Școala Academicească pentru Științe Filosoficești și Matematicestești*, cu sediul în localul Mănăstirii Sfântul Sava. În 1836, sub domnia lui Alexandru Dimitrie Ghica¹⁴, se înființează *Școala de meserii*, cu o durată de studiu de 4 ani, elevii fiind selectați din rândul militarilor în termen. Instruirea școlară a elevilor conținea cititul, scrisul, socotitul și desenul, precum și deprinderea unor meserii (fierărie, tâmplărie, rotărie și turnătoria de metale). Domnitorul Gheorghe Bibescu¹⁵ dispune închiderea școlii în 1845, dar în 1850, domnitorul Barbu Știrbei (1799-1869) cere întocmirea unui plan de organizare a unei școli civile de arte și meșteșuguri ”potrivit cu starea și mijloacele” țării. Noua școală de meșteșuguri se deschide în 1852 și funcționează până în 1864. Localul școlii a cunoscut mai multe amplasări în timp, cu consecințe semnificative asupra procesului educațional. Ultimul sediu al școlii, înaintea închiderii, a fost la Cișmeaua Mavrogheni. Lipsa meseriașilor este serios resimțită în această perioadă și pentru a depăși acest inconvenient, Ministerul Cultelor reînființează școala în 1871, sub denumirea de *Școala de Arte și Meserii*, ce funcționa în fostul local de la Cișmeaua Mavrogheni.

În Moldova, la Iași, la propunerea lui Gheorghe Asachi (1788-1869), se pun bazele la 1 iulie 1840 pentru înființarea unei școli de meserii, prin emiterea unui hrisov domnesc semnat de domnitorul Mihail Sturdza. Denumită *Institutul de Arte și Meșteșuguri*, școala începe să funcționeze în ianuarie 1841 într-un local aflat în curtea Bisericii Sfântul Ilie, și dispunea de 6 ateliere de specialitate: lăcătușărie, fierărie, rotărie, săidăcărie, stolerie și strungărie. Cursurile aveau o durată de 4 ani, iar directorul școlii era inginerul ceh Karol Mihailiuk de Hodocin. În timp, spațiul școlii devine insuficient datorită creșterii numărului de elevi și se hotărăște cumpărarea unui teren amplasat la bariera Sărării, pentru construcția unui local nou, adecvat cerințelor desfășurării în bune condiții a procesului de învățământ. Noul local a *Școlii Superioare de Meserii*¹⁶ (fig.5 și 6) este dat în funcțiune în 1896.



Fig.5. Școala de Arte și meserii din Iași 1926, carte poștală editată de Ed. Horovitz, București.



Fig.6. Școala de Arte și meserii, Iași, 1930.

Domnitorul Barbu Știrbei, o persoană cu aleasă educație și susținător a valorilor românești, are o contribuție majoră în 1850 când elaborează un plan de organizare a învățământului ingineresc și deschide în 1851 *Școala de Poduri și Șosele*, căreia i se acordă rangul de „facultate”. Este primul nucleu al viitoarei *Școli Politehnice*. Un sprijin important la dezvoltarea acestui învățământ a venit de la inginerul francez Louis Chrétien Lalanne¹⁷ (1811-1892), trimisul guvernului francez în Valahia pentru organizarea serviciului de drumuri și poduri, fiind numit director al Direcției Centrale a Lucrărilor Publice în august 1852.

Domnitorul Al.I.Cuza, prin decretul Nr.1129/1.10.1864, semnează înființarea *Școala de Poduri și Șosele, Mine și Arhitectură*, care va funcționa până în februarie 1866, când se încheie în urma abdicării lui Cuza, timp de un an. Prin Decretul Nr. 1562/30 octombrie 1867 al Regelui Carol I, când Panait Donici (1825-1905) era ministrul Lucrărilor Publice de la vremea respectivă, se reînființează *Școala de Poduri, Șosele și Mine*, cu durată de studii de cinci ani.

Peste câțiva ani, Theodor Rosetti (1837-1923), ministrul Lucrărilor Publice în perioada 7 ianuarie 1875-31 martie 1876, o transformă în școală de ingineri și va funcționa în această structură până în 1881, când Regele Carol I, prin decret regal, o redenumeste *Școala Națională de Poduri și Șosele*, cu grad de învățământ tehnic superior. Prin decretul 1035/aprilie 1881 este numit la conducere inginer Gheorghe Duca¹⁸, un om muncitor, sever, care „reorganizează școala din temelii”. Absolvenții primesc diplomă de inginer. Tot Gh. Duca face demersuri pentru construirea unui local propriu, drept pentru care este cumpărat un teren de 1,2 ha în strada Polizu și lucrările de execuție încep în martie 1885. Clădirea de concepție modulară, cu etaj, conținea o curte interioară, iar fațada era de cărămidă aparentă și smălțuită. Clădirile adăposteau cancelaria, laboratoarele, clasele, biblioteca, muzeul și atelierelor (fig.7 și 8).



Fig.7. Școala de Arte și Meserii,
București, anul 1918.



Fig.8. Școala Națională de Poduri și Șosele,
București, c.1920.

În aceeași perioadă, între 1877-1885, *Școala de Arte și Meserii* își mută sediul de 3 ori. Ministrul Ion Câmpineanu¹⁹ (1841-1888) de la Ministerul Domeniilor, în 1883, ia decizia construirii unui local corespunzător și stabil pentru școală, lucru care demarează în 1885 pe terenul din strada Polizu nr. 11. Așadar, construcția noilor sedii pentru cele două mari școli începe în același an, în proxima vecinătate, dar concepute

pe module separate pentru a deservi diversele specialități de învățământ. Pentru a se deosebi, clădirile au fost numerotate alfabetic. Prima parte a alfabetului, de la litera A la J, a fost alocată clădirii *Școlii Naționale de Poduri și Șosele*, iar literele de la mijlocul alfabetului spre sfârșit au revenit *Școlii de Arte și Meserii*.

La 6 iunie 1906, se deschide în Parcul Carol de pe Dealul Filaretului *Expoziția Generală Română* (fig.9), a cărei Comisar general a fost Constantin I. Istrati²⁰ (1850-



Fig.9. Vedere generală cu Expoziția Națională Română din 1906 (carte poștală).

pavilione în care erau prezentate realizările industriale, agricole și culturale naționale; de asemenea au fost invitate și alocate câteva pavilioane unor țări ale Europei. Un pavilion a fost destinat activității și realizărilor *Școlii Naționale de Poduri și Șosele*, astfel încât, pentru o perioadă, școala a beneficiat de două spații expoziționale, cel de pe Dealul Filaret și cel de pe strada Polizu. Deschisă timp de aproape 6 luni (se închide oficial la 23 noiembrie 1906), expoziția a primit circa 2 milioane de vizitatori, a constituit o sărbătoare la nivel național și a cucerit un succes răsunător.

Ideea reorganizării unei expoziții naționale la București este reluată după Marea Unire și această misiune este încredințată de Ministerul Industriei și Comerțului, tânărului inginer Mihail Manoilescu²¹ (1891-1950). *Expoziția și Târgul de Mostre a Industriei Românești*, care-l avea drept comisar general pe M. Manoilescu, a fost deschisă în Parcul Carol I în perioada 21 septembrie 1921 – 2 octombrie 1921. Având un caracter strict național, pentru organizarea acesteia s-au păstrat pavilioanele vechi din 1906, care au fost reparate, și s-au construit alte 14 noi, expozanții fiind din industria alimentară, textilă, metalurgie, pielărie etc.

În anul 1927, *Pavilionul Oficial* din Parcul Carol I este cedat de Ministerul Industriei și Comerțului și se înființează *Muzeul Industrial al Școlii Politehnice*, cu prilejul Primului Congres Internațional de Foraje desfășurat la București. Muzeul a fost organizat tematic, conținea 15 secții distincte, iar printre acestea, secția a 8-a era destinată transportului. Putem presupune, neavând o confirmare documentară, că printre aceste exponate se afla și automobilul cu aburi construit de Văsescu, la acea dată decedat. În urma unui incendiu devastator în aprilie 1948, clădirea este distrusă și

1918), manifestare națională organizată cu prilejul celebrării mai multor evenimente: 25 de ani de la proclamarea Regatului României, 40 de ani de domnie a Regelui Carol I și 1800 de ani de la cucerirea Daciei de către romani.

În cadrul expoziției internaționale, practic concepută ca un mic orașel pe o suprafață de 41 ha, au existat 165 de

muzeul este mutat în Pavilionul M din strada Polizu nr.1-7 al Școlii Politehnice. Cert este că din acest moment nu mai există niciunde o mențiune privind existența automobilului cu abur Văsescu.

4. Caracteristicile automobilului

S-a acordat atenție prezentării acestei situații deoarece permite să înțelegem unde și cum s-a pierdut automobilul original construit de Văsescu. Presa pariziană a fost prima care menționează realizarea lui Dumitru Văsescu, caracterizată ca fiind „cea mai perfectă mașină a aceluși timp”. Nu se cunosc imagini fotografice apărute în presa pariziană, ci doar existența a două reconstituiri grafice (fig.10 și 11). Două imagini (fig.12 și 13) a automobilului Văsescu, de altfel, ultimile mărturii iconice cu



Fig.10. Reconstituire grafică realizată de romaniabreakingnews.ro cu automobilul construit de D.Văsescu după imaginea unui grafician francez care s-a inspirat după prototipul unei mașini cu motor cu abur conceput de Amedée Bollée (tatăl).

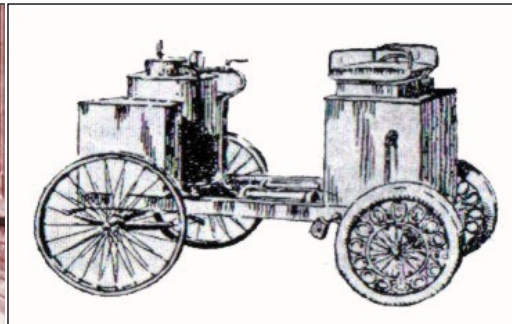


Fig.11. Imagine a automobilului Văsescu realizată, de un grafician necunoscut din România, după modelul real sau o fotografie.



Fig.12. Vedere laterală cu automobilul Văsescu din care se poate constata că roțile directoare din dreapta sunt mai depărtate decât cele motoare din spate.



Fig.13. Detaliu spate: se distinge acționarea sabotului de frână printr-un ax la capetele cu tijă, iar la mijlocul lui o pârghie de acționare manuală.

acesta, cunoscute, le deținem de dl. ing. Nicu Dumitrache²³, fost muzeograf la Muzeul Național Tehnic „Dimitrie Leonida”, căruia îi aducem sincere mulțumiri pentru materialul pus la dispoziție.

Precizăm câteva caracteristici ale automobilului, considerate moderne pentru anii 1880, desprinse din comentariile ce aparțin unor autori care au fost preocupați de construcția și funcționarea acestui vehicul, un model funcțional care se deplasa cu mijloace proprii. Construcția era în principal metalică, bancheta șoferului și a însoțitorului și anvelopele erau din lemn și cauciuc. Direcția avea doi pivoți și era comandată prin intermediul unui mâner care comanda o bară longitudinală de direcție, care prin intermediul unui levier schimba direcția roților directoare.

Chiar dacă nu există un desen la scară, cotaș, am urmărit să aproximăm principalele dimensiuni și să estimăm unii parametri caracteristici funcționali ai automobilului Văsescu. Acesta era echipat cu un motor cu aburi de tip „simplu efect”, la care presiunea aburului se exercita doar pe o singură față a pistonului, după care aburul era eliberat în atmosferă și alimentat manual cu combustibil (cărbone), acest motor lucra la joasă presiune. Lucrând la o presiune redusă de 2-2.5 atm., puterea generată de cei doi cilindri era redusă. Cazanul utilizat era multitubular, cu o suprafață de încălzire importantă, ce folosea o ardere fără tiraj, care nu era performantă. În lipsa oricăror dimensiuni ale cilindrilor și ale cursei pistonului este greu de estimat ce putere se putea obține.

Analizând imaginile din fig. 10 și 11 se pot semnală unele aspecte. În primul rând, în reconstituirea franceză din fig.10, scaunul conducătorului se află poziționat în față, invers ca la automobilul Văsescu; de asemenea, caroseria nu are prevăzută soluția peridocului, care permite rotația osiei directoare pe sub podeaua orizontală a vehiculului. Roțile erau metalice, cu spițe metalice și anvelope prevăzute cu cauciuc, rezistente atât la greutatea construcției metalice a automobilului, cât și la deplasarea cu o viteză, care după estimările noastre era de 8-10 km/h. Fără alte surse documentare care să stipuleze construcția precisă a roților, considerăm că doar roțile motoare, amplasate în partea posterioară a autovehiculului, sunt de concepție originală Văsescu, iar roțile directoare seamănă foarte mult cu roți de bicicletă. Dacă Văsescu a dimensionat roțile motoare după modelul celor mai des folosite în transport, putem adopta, orientativ, că diametrul acestora era de 70 cm. Cu siguranță problema îmbunătățirii performanțelor tehnice a roții motoare a fost studiată profesionist de către Văsescu, deoarece în publicația periodică *L'Ingénieur civil- Journal d'applications et de vulgarisation des découvertes le plus recentes*, Nr.30, Paris, din 1 iulie 1893, la rubrica brevete de invenție, care publica brevetele eliberate în ultimele 2 săptămâni, la pagina 677 este specificat numărul nr. 228668 cu mențiunea: „*Vasesco, nouveau système de roue suspendue*”. În lipsa descrierii din brevet, se poate ca aceasta să se fi referit la modul de construcție-suspendare a roților motoare folosite la automobilul Văsescu.

Deosebita capacitate a lui Văsescu a fost cea de a concepe, a găsi, a alege și a asambla într-o mașină funcțională componente care deja existau pe piață franceză la vremea respectivă. Din nefericire, lipsesc multe date privind viața și activitatea acestui



Fig.14. Monumentul funerar al familiei Văsescu de la Cimitirul „Eternitatea”.

inventator, un vizionar și avangardist al epocii sale, a cărui viață se termină la apogeul vârstei creatoare.

Monumentul funerar al familiei Văsescu de la Cimitirul „Eternitatea” (fig.14) din Iași, unde se află osemintele inventatorului, alături de alți membri ai familiei. Monumentul a fost executat de sculptorul pietrar Salvador Scutari (1880-1932). Locul de veci este amplasat central, în parcela IV, vizavi de biserică, unde conform evidenței de la Administrația Cimitirului „Eternitatea” sunt înhumate 3 persoane:

- Dimitrie D. Văsescu (1863-1909);
- Erato Văsescu (n.1835-dec.1915), mama;
- Dumitru Văsescu (?), tatăl

Ferparul din cotidianul *Universul*, Anul XXVII, No.300, duminică, 1 Noiembrie, 1909 anunța:

„Întristații Erata Văsescu, Iancu, Fotty, Familia Olga Fotty, Mari A. Văsescu cu copiii, Victoria și Ion Agarici, Marieta Văsescu, Familia Nicu Gane, George G. Văsescu, Familia Petre Borș, Hortensia Cantemir, Ioan Gh.Iamandi, Olga Iamandi, Familia Eugenia Popazu, Familia Zamvel, mamă, unchiu, mătuși, veri și nepoți, au durerea a anunța încetarea din viață a prea iubitului lor Dimitrie D.Văsescu în etate de 46 ani, inginer și profesor la Școala de Poduri și Șosele, decedat în București în ziua de 29 octombrie orele 8 seara. Rămășițele mortuare au fost transportate aseară la Iași.

Înmormântarea va avea loc Luni 2 Noiembrie orele 2 după amiază. Cortegiul va porni de la locuința familiei str. Toma Cozma, la cimitirul Eternitatea. Rudele, prietenii și cunoștii sunt rugați de a considera această invitațiune”.

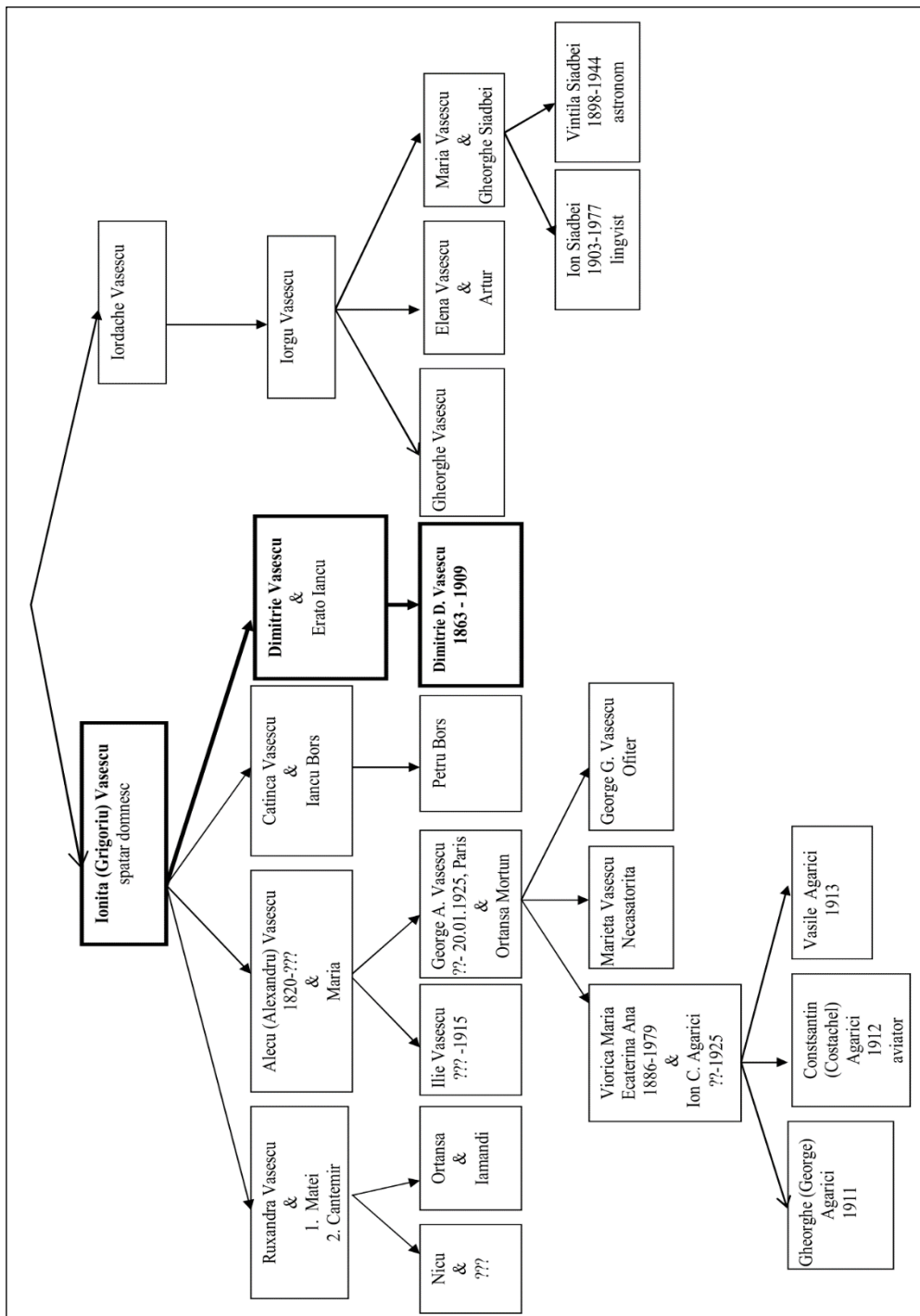
Conform dorinței testamentare a mamei inventatorului, Erato Văsescu, imobilul familiei din strada Toma Cozma nr. 7, și suma de 140.000 de lei sunt lăsate Primăriei Municipiului Iași²⁴ pentru înființarea unui azil de bătrâni. Executorul testamentar al testamentului a fost nepotul acesteia, colonelul Gheorghe Văsescu, care depune fondurile la „Banca Botoșăneană Română” din Botoșani. Azilul „Erato Văsescu”, cu sediul în casa familiei, este inaugurat la 9 decembrie 1928 de primarul Ostvald Racoviță.

NOTE:

1. Toate materialele scrise până în prezent despre Dumitru Văsescu indică 1859 și 1860 ca an de naștere. În realitate, conform cererii de înscriere la concursul de admitere existente în arhiva de la *École Centrale des Arts et Manufactures* din Paris arată clar că Dimitrie Văsescu s-a născut la Iași, în data de 31 iulie 1863.

2. Școală fondată în 1280 de frații Robert și Raoul d’Harcourt care a purtat denumirea de *Colegiul d’Harcourt* până la 10 august 1829, când se numește *Colegiul*

ANEXA I



Regal Saint Louis, iar din 1848 *Liceul Saint Louis*, cu sediul pe Bdul Saint-Michelle.

3. Școală fondată în 1829, la inițiativa omului de afaceri Alphonse Lavallée (1797-1873).

4. Presupunem ca a fost vorba de tuberculoză, boală care îl răpune prematur.

5. Colonel, atașat militar în Franța, deputat liberal în Dorohoi, George Văsescu era fiul lui Alexandru Văsescu, frate cu tatăl inventatorului. George Văsescu a murit în 1925 la Paris și este înmormântat la Botoșani.

6. Numele lui Dumitru Văsescu se regăsește în lista profesorilor ce activau în 1906 la ȘNPS, publicată în *Anuarul Bucureștilor pe anul 1906*, p.123. Locuința este indicată la Hotel Metropole din București.

7. Decret Nr. 175/3 august 1948 emis de Ministerul Învățământului Public.

8. Ordin Nr. 7195/07.XII.1992 emis de Ministerul Învățământului din România.

9. Publicație lunară editată de *Automobilul Clubului Român și al Federației societăților sportive din România*, care a apărut în perioada 1908-1916. Revista reapare în octombrie 1919.

10. În evidența absolvenților *Școlii Naționale de Poduri și Șosele* apare ca inginer a promoției din anul 1912 sub numele de Iliescu I. Nicolae-Brânceni, Brânceni fiind o localitate situată la 12 km de Alexandria. Perioada de școlarizare a lui Iliescu N.Brânceni nu coincide cu perioada activității didactice a lui D. Văsescu și cu existența automobilului cu aburi. Pasionat de automobile, acesta construiește, la rândul său, un automobil triciclu prevăzut cu un cazan și serpentină, care folosea principiul evaporării instantanee a apei, principiu descoperit de Henri Serpollet.

11. Conform surselor franceze aceste curse demonstrative au avut loc în 1880.

12. Mulțumim domnului ing. Vasile Constantin Diaconescu, fost director al Muzeului Politehnica, pentru informațiile furnizate și sprijinul acordat demersului nostru.

13. Inginerul și pedagogul Gh. Lazăr (1779-1823) a fost primul director al școlii de ingineri și a predat aritmetică, geometrie și geografie.

14. Primul domnitor regulamentar al Țării Românești, în perioada aprilie 1836-7 octombrie 1842, și caimacam între 4 iulie 1856-octombrie 1858.

15. Domnitor al Țării Românești în perioada 1 ianuarie 1843-13/25 iunie 1948, a cărui domnie a fost influențată major de Rusia.

16. În prezent poartă denumirea de Colegiul Tehnic „*Gheorghe Asachi*”.

17. Absolvent al *Școlii Naționale de Drumuri și Poduri din Paris*, L.C. Lalanne a fost și director al *Școlii de Poduri și Șosele* în perioada 5 august 1852-23 august 1853.

18. Om politic liberal și reformator al învățământului tehnic, absolvent al Școlii Centrale de Arte și Manufacturi din Paris, Gh. Duca (1847-1899) a fost o personalitate remarcabilă prin contribuția adusă la organizarea și dezvoltarea școlii politehnice superioare.

19. A fost primul guvernator al Băncii Naționale a României în perioada 1880-1882; revine în această funcție la începutul anului 1888 și o deține până la decesul survenit la 15 noiembrie 1888.

20. Academician român, doctor în medicină și chimie, ministru, președinte al Academiei Române în perioada 1913-1916.

21. Născut la Tecuci, M. Manoilescu rămâne orfan la 9 ani și se mută cu familia la Iași. Este absolvent al Liceului Național din Iași și în 1910 devine student la Școala Națională de Poduri și Șosele, a cărei absolvent și șef de promoție este în 1915. Inginer, economist, istoric, publicist, profesor, Mihail Manoilescu a intrat de tânăr în politică, a ocupat de mai multe ori funcții de ministru și director la diverse instituții ale Statului. A fost un simpatizant a mișcării legionare. A conceput o amplă operă în teorie și istorie economică, fiind un important gânditor reacționar a României interbelice. Lucrarea sa „Noua teorie a protecționismului și schimbului internațional”, publicată în 1932, a stat la baza dezvoltării economice a Braziliei. În calitate de ministru de externe, a fost obligat să semneze la 30 august 1940 Dictatul de la Viena. A fost arestat în 1948 și moare în temnița de la Sighet în 1950.

22. În prezent, muzeul este organizat în fostele Ateliere ale școlii, fiind redeschis la 3 decembrie 2003.

23. Conform informațiilor, fotografiile ar fi realizate în anul 1916 de ing. Jean Georgescu în curtea Școlii de Poduri și Șosele din strada Polizu. Fotografiile au fost oferite dlui Nicu Dumitrache în anul 1983 de domnul Andrei Ioachimescu, probabil rudă cu fostul profesor al Școlii Naționale de Drumuri și Șosele, Andrei G. Ioachimescu (1868-1943).

24. D.J.I.A.N.-Dosarul Azilului „Erato Văsescu”.

Bibliografie

1. **Bogdan N.A.** *Orașul Iași*, Ed. Junimea, Iași, 2008.
2. **Brebenel A., Vochin D.** *Din istoria automobilului*, Ed. Științifică, București, 1973.
3. **Frățilă Gh., Chimu N.** *Evoluția automobilului*, Ed. Tehnică, București, 1971.
4. **Moroianu D., Ștefan I.M.** *Focul viu. Pagini din istoria invențiilor și descoperirilor românești*, Ed. Științifică, București, 1963.
5. **Noica N. Șt.** *Școala Națională de Poduri și Șosele-125 de ani*, Ed. Vreimea, București, 2010.
6. **Stănescu I.** *Trăsura fără cai*, Ed. Tineretului, București, 1968.
7. **Vasilie C.** *Automobilul în România - Istorie și tehnică*, Ed. Flux, București, 1994.
8. **Ursescu E.** *Invenții și descoperiri românești în domeniul energiei*, Muzeul Politehnic, Iași, 1974.
9. **Gorovei Șt.** Universitatea „Al.I. Cuza” Iași – informații din arhiva personală.
10. <http://melidonium.ro/2013/02/20/viorica-agarici-schita-biografica/>
11. http://www.agir.ro/univers-ingineresc/numar-5-2005/55-de-ani-de-la-%C3%AEnfiintarea%C3%AEnvatam%C3%A2ntului-tehnic-superior-de-instalatii_1017.html
12. http://www.physics.pub.ro/Scurt_istoric_Departament_Fizica.pdf
13. <https://ocasapezi.wordpress.com/2008/10/14/arhitecti-francezi-care-au-lucrat-in-romania-in-epoca-moderna/>
14. <http://expo1921.mnir.ro/ro/despre-expozitie>
15. <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5700538v/f22.image.r=Vasesco?rk=214593;2>