

Instalarea Administrației C.F.R. în Transilvania după Marea Unire

1918 – 1920

Andrei Berinde

The establishment of the C.F.R. administration in Transylvania after the Unification

1918 – 1920

Abstract:

For the national railways administration, the Unification from December 1st 1918 didn't marked only the fulfilment of a long awaited dream... but also the begin of a long and complicated process meant to led to the complete integration in the national railways network of the lines from the provinces located "over the Carpathians".

Few weeks after the Unification, the "Commandment of the Occupied Lines" – the first Romanian structure meant to organise the railway traffic in Transylvania.

Afterwards, the exploiting of the whole Romanian Railway Network was taken over by 4 Regional Directions located in Bucharest, Cluj, Iași and Arad.

All this structure changed once the Romanian army was obliged to respond to the sudden attack of the Hungarian troops placed under the authority of the Government led by Béla Kun.

Thus, between May and September 1919, the railway activity on the lines located in Transylvania was supervised by several temporary authorities which were later integrated in the structure of III Regional Railways Direction in Cluj.

The complete unification of the railway network in Romania finally took place on September 21st 1920, when all the lines from Banat and Transylvania that were formerly exploited by the Hungarian State Railways Company passed into the propriety of the Romanian state and were mentioned in the Land Register from Cluj.

Cuvinte cheie: Transilvania, cale ferată, istorie feroviară, administrație feroviară

Key words: Transylvania, railway, railway history, railway administration

1 Decembrie 1918 – momentul istoric când cei 1228 de delegați din „Transilvania, Banat și Țara Ungurească” au adoptat Rezoluțiunea ce proclama „unirea acelor români și a tuturor

teritoriilor locuite de dâșii cu România”¹, împlinind astfel idealul poprului, din rândul căruia peste 100.000 de oameni sosiseră la Alba Iulia „cu trenul, cu căruțele, călări, pe jos, îmbrăcați în haine de sărbătoare, cu steaguri tricolore în frunte, cu table indicatoare a comunelor ori a ținuturilor, în cântări și plini de bucurie”².

Paradoxal însă, pentru administrația Căilor Ferate Române, acele clipe nu au adus cu ele numai încununarea unui deziderat... ci au marcat începutul unui lung și anevoios proces menit să realizeze integrarea completă în cadrul rețelei feroviare naționale a celor 5533 de kilometri ai liniilor existente în provinciile de peste Carpați și a întregului personal ce veghea ceas de ceas ca exploatarea lor să se desfășoare în deplină siguranță.

La numai câteva săptămâni după Marea Unire ce fusese desăvârșită prin adoptarea Decretului Lege Nr. 3631/11 Decembrie 1918, document ce „lua act de hotărârea unanimă a Adunării Naționale de la Alba Iulia”, a fost înființată, la Brașov, Comanda Liniilor Ferate Ocupate – prima structură română de organizare a circulației trenurilor pe teritoriul Transilvaniei.

Ulterior, în ziua de 7 Februarie 1919, în baza Decretului Lege Nr. 589, publicat în Monitorul Oficial Nr. 252, întreaga rețea feroviară a României (ce la acea dată măsura nu mai puțin de 11678 km.) a fost plasată în exploatarea a patru Direcțiuni Regionale, cu sediile la București, Iași, Cluj și Arad.

Însă evenimentele politico-militare din primăvara anului 1919 aveau să schimbe complet această situație, îngreunând foarte mult instalarea administrației române și ducând la crearea unor structuri provizorii a căror activitate a continuat până în toamna anului 1920.

La 24 Martie 1919, unitățile armatei române staționate în apropierea liniei de demarcație din partea de nord-vest a Transilvaniei se văd nevoite să se apere de puternicele și surprinzătoarelor atacuri ale trupelor aflate sub autoritatea Guvernului Ungar condus de Béla Kun, confruntările locale transformându-se curând într-un conflict militar propriu-zis.

Astfel, la ora 3:15 a nopții de 15/16 Aprilie 1919, trupele române trec la contraofensivă, întreaga campanie încheindu-se abia la 4 August 1919, odată cu ocuparea Budapestei de către militarii aflați sub comanda Generalului Gheorghe Mărdărescu.

În paralel cu desfășurarea ostilităților, la Sibiu, sub conducerea Secretarului General – Leo Bohățiel, a fost înființată „Direcțiunea Centrală a Căilor Ferate Transilvănene”, începerea activității

1 Rezoluțiunea Adunării Naționale de la Alba – Iulia, <http://www.cimec.ro/Istorie/Unire/rezolutia1200.jpg>

2 <http://www.timpul.md/articol/alba-iulia-1-decembrie-1918%E2%80%A6--29119.html>

sale (ce viza „toate chestiile cari mai înainte aparțineau Direcțiunii Generale Máv”) fiind adusă la cunoștința întregului personal prin Avizul Nr. 1253, publicat în Foaia Oficială a Căilor Ferate din Transilvania Nr. 1/18 Mai 1919³.

După numai o lună, timp în care exploatarea liniilor aflate anterior sub administrația Austro-Ungară s-a desfășurat deosebit de anevoios, în principal din cauza lipsei personalului autohton, prin Ordinul Nr. 2517, publicat în Foaia Oficială a Căilor Ferate din Transilvania Nr. 6/22 Iunie 1919, autoritățile române au luat decizia ca „acei funcționari cari și-au părăsit serviciul și stațiunea de domiciliu, fără motiv și fără permisiunea Direcțiunii regionale și după un timp de 8 zile ... nu s-au reîntors la postul lor...” să fie „considerați ca demisionați”⁴.

Mai mult decât atât, pentru a nu periclita operațiunile militare, tuturor angajaților li s-a adus la cunoștință conținutul telegramei Statului Major General al Armatei, Nr. 3558/17 Iunie 1919.

În textul acestui document, publicat în Foaia Oficială a Căilor Ferate din Transilvania Nr. 9/13 Iulie 1919, sub semnătura Generalului Constantin Prezan, se statua faptul că „toți funcționarii Căilor Ferate Române de orice grad, sunt mobilizați pe loc și prin urmare supuși tuturor legilor și regulamentelor militare întocmai ca militarii sub arme.”, iar „... orice lucrător sau funcționar de cale ferată, care se abate de la îndatoririle lor se face vinovat de crimă de înaltă trădare”⁵.

Deosebit de importantă pentru activitatea din Transilvania a fost introducerea treptată a limbii române ca unică limbă de comunicare, primul pas în acest sens fiind făcut în vara anului 1919, când conform Ordinului Nr. 3799, publicat în Foaia Oficială a Căilor Ferate din Transilvania Nr. 10/27 Iulie 1919, s-a trecut la „schimbarea inscripțiilor și a ștampilelor ungurești cu acelea românești”, după primirea noilor însemne „fiind strict interzis a mai exista în C.F.R. alte ștampile sau tăblii, decât acelea cu text românesc”⁶.

Aproape imediat după acest moment, conform Ordinului Nr. 4772, publicat în Foaia Oficială a Căilor Ferate din Transilvania Nr. 11/10 August 1919, toți funcționarii ce făceau parte din personalul feroviar ce activa pe teritoriul Transilvaniei au fost atenționați „ca în interesul lor propriu să înceapă a învăța limba română”, ea urmând să fie „limba oficială a căilor ferate române”⁷.

Ultimul pas către instalarea deplină a administrației feroviare române în Transilvania a fost

3 Avizul Nr. 1253/1919 publicat în Foaia Oficială a Căilor Ferate Române din Transilvania Nr. 1/18 Mai 1919

4 Ord. Nr. 2517/1919 publicat în Foaia Oficială a Căilor Ferate Române din Transilvania Nr. 6/22 Iunie 1919

5 Ord. Nr. 27357/1919 publicat în Foaia Oficială a Căilor Ferate Române din Transilvania Nr. 9/13 Iulie 1919

6 Ord. Nr. 3799/1919 publicat în Foaia Oficială a Căilor Ferate Române din Transilvania Nr. 10/27 Iulie 1919

7 Ord. Nr. 4772/1919 publicat în Foaia Oficială a Căilor Ferate Române din Transilvania Nr. 11/10 August 1919

făcut la finalul anului 1919, când prin Ordinul Nr. 11341, publicat în Foaia Oficială a Căilor Ferate din Transilvania Nr. 19 / 26 Noiembrie 1919, întregului personal al Căilor Ferate Române (inclusiv „fără excepție toți pensioniștii”) i s-a cerut să depună Jurământul de „Credință Regelui Ferdinand I și Constituțiunei țării Mele România”⁸.

Astfel, Direcția Centrală a Căilor Ferate din Transilvania, al cărei sediu fusese mutat la Cluj, în ziua de 11 Septembrie 1919, și-a încetat existența, activitatea sa fiind integral preluată de Direcțiunea Regională III Cluj.

Unificarea completă a rețelei de căi ferate a României Întregite avea să se realizeze abia un an mai târziu, la 21 Septembrie 1920, când în baza Legii de ratificare a prevederilor Tratatului de Pace de la Trianon, document publicat în Monitorul Oficial Nr. 136, toate liniile din Banat și Transilvania ce fuseseră anterior exploatate de Societatea Căilor Ferate Ungare de Stat – M.A.V. au trecut în proprietatea statului Român, fiind intabulate în Cartea Funciară Centrală Cluj.

Bibliografie:

*** – *Foaia Oficială a Căilor Ferate Române din Transilvania – Nr. 1 – 13*, Sibiu, 1919

*** – *Foaia Oficială a Căilor Ferate Române din Transilvania – Nr. 14 – 19*, Cluj, 1919

Bellu 1995 – 1997 – Radu Bellu, *Mica Monografie a Căilor Ferate Române – Vol. I – III*, București, 1995 – 1997

Petrescu 1965 – I. Gh. Petrescu, *Rețeaua Căilor Ferate Române*, București, 1965

Botez și colab. 1977 – C. Botez, Dem Urmă, I. Saizu, *Epopoea Feroviară Românească*, București, 1977

Iordănescu și colab. 1986 – D. Iordănescu, C. Georgescu, *Construcții Pentru Transporturi În România*, București, 1986

Lacrițeanu și colab. 2002 – S. Lacrițeanu, I. Popescu, *Istoricul Tracțiunii Feroviare Din România*, București 2002

8 Ord. Nr. 11341/1919 publicat în Foaia Oficială a Căilor Ferate Române din Transilvania Nr. 19/26 Noiembrie 1919