

Iosif Marin BALOG

**MODERNIZAREA ECONOMICĂ
ȘI CONSTRUCȚIA CĂILOR FERATE ÎN TRANSILVANIA:
ASPECTE SOCIAL-ËCONOMICE ALE DISPUTEI DINTRE SIBIENI
ȘI BRAȘOVENI LA MIJLOCUL SECOLULUI AL XIX-LEA
PRIVIND TRASEUL PRIMEI CĂI FERATE**

Secolul al XIX-lea a fost secolul de aur al căii ferate, care, alături de motorul cu abur, a revoluționat lumea modernă, propulsând-o definitiv pe traiectoria industrializării. Acolo unde a pătruns calea ferată au pătruns, o dată cu ea, și modernitatea și conștiința și mentalitatea modernă. În Imperiul Habsburgic primele căi ferate s-au construit încă din al treilea deceniu al secolului al XIX-lea, însă aria lor de extindere s-a mărginit la Austria propriu-zisă și Boemia, primele regiuni care au pășit în era industrializării. Transilvania era o provincie periferică a Imperiului și, ca atare, autoritățile de la Viena nu au întreprins până la mijlocul secolului al XIX-lea eforturi sistematice în direcția modernizării economice. Astfel, cu excepția Banatului, provincia ardeleană nu era încă legată de capitala Imperiului prin intermediul șinelor de fier.

Problema construcțiilor feroviare în Transilvania este pusă încă din anul 1847, când Dieta de la Pozsony face primele demersuri în acest sens. Datorită evenimentelor revoluționare, însă, planurile nu au putut fi puse în aplicare la vremea aceea.

Regimul austriac neoabsolutist instaurat la 1850, în ciuda conservatorismului său declarat, a avut drept obiectiv *modernizarea economică*. În acest sens, încă din 1850 guvernul austriac a intenționat să pună în aplicare un vast program de construcții feroviare la nivelul întregului Imperiu, program în care era inclusă și Transilvania. Dificultățile economice ale statului austriac și deficitul bugetar cu care acesta s-a confruntat au făcut ca proiectele de construcții feroviare să fie concesionate unor antreprenori și consorții private, ceea ce a complicat și mai mult problema, atât la nivel financiar, cât și la nivelul traseelor ce aveau să fie alese, deoarece, în aceste condițiuni, pe primul loc trecea considerentul eficienței economice a acestora. În 1854, pe fondul gravei crize financiare cu care se confrunta statul, în condițiile unui deficit ce depășea 140 de milioane de florini, statul a fost nevoit să vândă căile ferate deja construite unor companii particulare, urmând apoi a fi răscumpărate după un interval mai scurt sau mai lung de timp, în funcție de posibilitățile financiare ale statului. Legea Concesiunii căilor ferate, cunoscută sub numele de Eisenbahnkonzessionsgesetz, a dat impulsul decisiv spre constituirea consorțiilor private în domeniu.¹ Viitoarele proiecte de construcții feroviare vor fi concesionate unor antreprenori și consorții cu capital privat, unele chiar multinaționale, care dispuneau de sumele necesare și, mai ales, aveau interes în a-și plasa capitalurile în investiții de asemenea anvergură. Cea mai mare pondere a avut-o capitalul vest-european (german, englez, francez, spaniol) care, de altfel, a contribuit într-o proporție covârșitoare la construcția de căi ferate în Europa central-sud-estică. În aceste condiții, în care statul nu era în măsură să asigure finanțarea construcțiilor de căi ferate, interesele companiilor particulare și, nu în ultimul rând, ale comunităților locale au avut o deosebită importanță asupra stabilirii traseelor, surclasând uneori chiar interesele de natură militaro-strategică ale statului.

¹ Eduard März, *Industrie und Bankpolitik in den Zeit Franz Joseph*, Wien, 1968, p. 71

Publicarea proiectelor primelor linii ce urmau a fi construite în Transilvania imediat după 1850 a stârnit un larg ecou în presa vremii, care s-a transformat, treptat, într-o veritabilă dispută ce a antrenat interesele economice ale burgheziei comerciale și ale proprietarilor funciari, dar și interesele de natură strategico-militară când a fost vorba de opiniile oficialilor austrieci.

Conform planurilor elaborate la Viena, primele două proiecte de cale ferată pentru Transilvania urmau să aibă următoarele trasee:

a) *Arad – Simeria – Alba-Iulia – Sibiu – Turnu Roșu* cu joncțiune spre România;

b) *Oradea – Cluj – Brașov – Pasul Buzău* cu joncțiune spre România. După cum se poate observa, unul din proiecte urma să străbată întregul sud al Transilvaniei, iar cel de-al doilea să taie provincia pe direcția nord-vest – sud-est, ambele urmând să treacă prin cele mai mari orașe ardeleni, dar nici unul nu avea cum să le cuprindă pe toate. Este adevărat că Transilvania nu avea o capitală tradițională propriu-zisă, ea oscilând între Cluj și Sibiu, în vreme ce Brașovul era principalul centru economic. După 1850, o dată cu instaurarea administrației neoabsolutiste austriece, Sibiul devine centrul administrativ cel mai important, de vreme ce aici sunt principalele instituții administrative, politice și juridice. Aici era reședința guvernatorului Transilvaniei – principala verigă de legătură a provinciei cu Viena –, aici era centrul administrației financiare, dar și principalul centru juridic. Este o vreme în care Clujul rămâne eclipsat și marginalizat oarecum, în condițiile în care orașul fusese principalul fief al nobilimii maghiare revoluționare.

Cât privește Brașovul, era libertății comerciale și industriale, inaugurată parțial la 1850, i-a asigurat o dinamizare a activităților economice și, mai ales, comerciale. Deschiderea Camerei de Comerț și Industrie în ianuarie 1851 a făcut din Brașov centrul vieții economice pentru întreaga zonă de sud-est a Transilvaniei, aflată sub jurisdicția acestei Camere. În principal, la nivel comercial, în privința exporturilor spre România, Brașovului i-a revenit o proporție covârșitoare în ansamblul comerțului general al Transilvaniei, fapt dovedit de numeroasele date statistice avansate de către partizanii căii ferate care trebuia să includă și Brașovul. Argumentele brașovenilor erau aproape exclusiv de ordin economic, în timp ce Sibiul va promova și argumente de ordin politico-strategic, deoarece datele economice nu aveau darul de a-i avantaja precum pe brașoveni.

Un rol deosebit în susținerea polemicilor l-a avut presa, fie că ea se exprima în limba română, fie că în germană sau maghiară, pentru că ea a prelungit disputele de la nivelul strict pragmatic-economic, dându-le conotații cu caracter național, la nivelul disputelor de interese dintre Viena și Pesta. Începută în anii '50, o dată cu avansarea primelor proiecte, această polemică atinge apogeul în anii 1862-1864, când problema construcției primei căi ferate a revenit în discuție atât la Viena, cât și în Dieta de la Sibiu. Teama și îngrijorarea care domneau în ambele tabere era că, datorită problemelor financiare, Viena va opta pentru o singură variantă, iar alte proiecte nu vor mai fi puse în practică decât peste un interval de timp destul de îndelungat, deoarece toate cheltuielile pe care avea obligația să le susțină, respectiv întocmirea proiectelor, măsurătorile topografice și stabilirea traseului, nu erau ușor de finanțat din partea statului. Pentru părțile angrenate în dispută această posibilă variantă unică ar fi însemnat, din punctul de vedere economic, un avans determinant pentru partea care ar fi beneficiat prima de avantajele căii ferate și o inevitabilă decădere economică a celei care ar fi trebuit să mai aștepte.

Într-adevăr, privite din perspectiva interesului economic, lucrurile erau apropiate de realitatea pe care o întrezăreau cele două grupări. La nivelul costurilor de transport, ar fi însemnat o veritabilă transformare revoluționară care s-ar fi constituit într-un avantaj decisiv pentru orașele care

ar fi beneficiat primele de calea ferată, în timp ce toate celelalte ar fi pierdut posibilitatea de a mai concura pe piața costurilor de producție și transport.

Raportul Camerei Comerciale și Industriale din Brașov pe anul 1851², adresat Înalțului Minister de industrie, comerț și lucrări publice din Viena, scotea în evidență avantajele indiscutabile ale prețului de transport pe calea ferată și pe calea apei, subliniind că transportul a 100 de kg de marfă din Transilvania în Țara Românească costa 4-7-10 florini, în timp ce, aceeași cantitate de marfă se transporta din Anglia la Galați cu 30-36 de creițari, din Belgia cu 46 de creițari, iar de la Viena cu 2,30 florini. De asemenea, raportul mai menționa că pentru transportul unei banițe de grâu de la Cluj la Oradea se plătea unui căruțaș nu mai puțin de 1,50 fl.³ Pentru a merge și mai departe cu această comparație care sublinia imensul decalaj dintre avantajele celor care beneficiau de căi ferate și cei care nu puteau beneficia, apelăm la remarca larg răspândită în epocă potrivit căreia „*pentru a-și transporta marfa în vreo piață, ardelenii aveau nevoie de tot atâtea zile câte ore erau necesare în altă parte*”. Bariț a calculat odată că o călătorie de la Brașov la Paris pe calea ferată ar implica cheltuieli mai mici decât cele necesare unui nobil maghiar pentru a călători cu trăsura din secuime până la Cluj. Observăm, deci, că la 1860, când pe plan european rețeaua feroviară avansase atât de mult încât facilitățile de transport erau fără precedent, decalajul dintre regiunile unde încă trăsura, calul, boul și catârul fixau viteza de transport era considerat de nedepășit.

Discursul intelectualității din Transilvania, exprimat în presă și nu numai, avea să scoată tot mai mult în evidență starea de lucruri deplorabilă în privința transporturilor și comunicațiilor. Pe fondul conturării unui veritabil discurs al sărăciei și al cauzelor acesteia se accentuează necesitatea construirii de căi ferate ca mijloc de conectare a diverselor regiuni la circuitul comercial activ. Într-un articol semnificativ intitulat „*Despre înapoierea ardelenilor*”, publicat în *Gazeta Transilvaniei*, între cauzele sărăciei Ardealului sunt enumerate: lipsa totală de credit, lipsa de piețe comerciale pentru un comerț activ, lipsa drumurilor bune și a căilor ferate.⁴ În acest sens se remarcă stăruințele deosebite ale Camerei de Comerț și Industrie din Brașov, prin președintele său Carol Maager, și ale Gremiului de Comerț levantin (românesc) din Brașov, prin secretarul său care, la vremea respectivă, a fost Gheorghe Bariț. Cei doi au depus stăruințe deosebite, atât la Viena, cât și la Pesta și București, pentru începerea cât mai curând a demersurilor necesare construcțiilor primelor căi ferate în Transilvania propriu-zisă și a posibilelor conexiuni cu România și cu spațiul balcanic în general. Din bogata corespondență stabilită între cele două instituții sus-amintite reiese că, încă din 1851, se făcuseră primele demersuri în vederea stabilirii traseului căii ferate și a legăturii cu România.⁵ În acest scop sunt puse în joc inclusiv căile diplomației, atât spre Viena, cât și spre București. Dacă la Viena Maager discuta cu miniștrii de resort subliniind urgentarea începerii lucrărilor și primea unele asigurări, în schimb, Bucureștiul tergiversa permanent problema motivând că „*nu este acum vremea pentru aceasta*”.⁶ Adevăratul motiv era că partea românească nu dispunea de fondurile necesare unei asemenea investiții,⁷ iar despre posibili investitori străini interesați nici nu putea fi vorba la vremea

² *Bericht der Handels und Gewerbe Kamer in Kronstadt an das hohe k.k. Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten im Jahre 1851*, Kronstadt, 1853, p. 33

³ *Ibidem*, p. 34

⁴ *Gazeta Transilvaniei*, Brașov, nr. 41, 22 mai 1862, p. 161

⁵ Arhivele Naționale, Direcția Județeană Brașov, *Fond nr. 180 Gremiul de Comerț levantin (românesc)*, doc. nr. 17/1851, f. 1

⁶ *Ibidem*, doc. nr. 30/1856, f. 1

⁷ *Ibidem*, doc. nr. 31/1856, f. 1

respectivă. Prin urmare, problema rămânea deschisă timp de câțiva ani, iar tergiversările, ca și negocierile urmau să continue cu toată asiduitatea celor implicați.

Evenimentele politice și militare survenite la Viena în anii 1859-1860 vor atenua până prin 1862-1864 discuțiile de la nivel guvernamental, nu însă și în presa din Transilvania, care recunoștea că „niciunde de la inventarea locomotivei, direcția unei căi ferate nu a stârnit atâtea dispute ca în această provincie”⁸. Între timp, instaurarea regimului lui Cuza și a unui guvern modern în Principatele Unite a relansat la București ideea necesității construirii de căi ferate. Proiectul de lege asupra drumurilor ferate publice, votat de guvernul de la București, și seriozitatea noilor miniștri implicați au creat premise noi de discuții cu partea transilvană și austriacă. Astfel, la 27 februarie 1862, Bariț adresează opiniei publice din România un memorial pentru cel dintâi drum de fier din România unită.⁹ La baza acestuia stă memoriul Camerei Comerciale și Industriale din Brașov, apărut sub formă de broșură încă din 1855.¹⁰

Memorialul înfățișează modul cum era judecată problema căilor ferate acum 150 de ani, ținându-se seamă de interesele Brașovului și ale Țării Bârsei. Memoriul Camerei Comerciale și Industriale propune construirea liniei ferate Buzău – Ploiești – București – Giurgiu, iar argumentația are în acest sens considerente de natură economică. Plecând de la realitatea schimburilor economice dintre Transilvania și România, Bariț susținea cu insistență necesitatea joncțiunii cu România pe la Brașov.¹¹ Apelul la datele statistice releva realitatea creșterii substanțiale a schimburilor comerciale dintre Transilvania și România prin intermediul vâmlor Brașovului: astfel, la capitolul importuri dinspre România, acestea au crescut în intervalul 1850-1859 de la 76,3 mii florini la 171 mii florini, în timp ce, la capitolul exporturi din Transilvania, suma creștea de la 44,3 mii florini la 94,4 mii florini.¹² De fapt, ponderea Brașovului, așa cum o relevă datele statistice, în comerțul de import-export al Transilvaniei a fost covârșitoare în întregul interval 1850-1860, aproximativ 85% din totalul mărfurilor tranzacționate treceau prin vâmlile Brașovului.¹³ Argumentul cifrelor a fost utilizat intens de brașoveni în disputa cu Sibiu, pentru că din acest punct de vedere avantajele erau de partea brașovenilor la toate capitolele de produse. Opinia publică românească, dar și nobilimea maghiară, insista în continuare pe ideea proiectului Oradea – Brașov, proiect pe care îl susținea și cancelarul aulic Dimitrie Moldovan. În această calitate el primise însărcinarea să întocmească un referat pe care l-a înaintat la Viena la 5 martie 1862 sub forma unui memoriu.¹⁴ Prin el se pronunța pentru proiectul căii ferate Oradea – Cluj – Brașov, fiind, deci, pe linia lui Bariț. Memoriul este foarte bine documentat, avansând argumente de ordin economic, militar și politic.¹⁵

Autorul memoriului susținea importanța economică a proiectului Oradea – Brașov și din punctul de vedere al agriculturii și, mai ales, al resurselor naturale care ar fi fost mai bine valorificate

⁸ Simion Retegan, *Dieta românească a Transilvaniei*, Cluj-Napoca, 1979, p. 304 și urm.

⁹ George Barițiu, *Memorial pentru cel dintâi drum de fier în România Unită*, Brașov, 1862

¹⁰ *Memoriul Camerei Comerciale și Industriale din Brașov pentru tragerea unui drum de fier de la Brașov în Țara Românească până la Dunăre*, Brașov, 1855, p. 33

¹¹ Vezi și N. Cordoș, *Memorialul lui G. Barițiu referitor la prima cale ferată din România*, în „Apulum”, VII, 1968, p. 203 și urm.

¹² *Gazeta Transilvaniei*, Brașov, nr. 39, 15 mai 1862, p. 153; nr. 40, 19 mai 1862, p. 157

¹³ *Gazeta Transilvaniei*, Brașov, nr. 2, 8 ian. 1856, p. 6; nr. 4, 12 ian. 1862, p. 14-15; de asemenea, E.A. Bielz, *Handbuch der Landeskunde Siebenbürgens*, Sibiu, 1857, p. 291-294; I. Kecskés, I. Kovács, *Unele aspecte ale schimbului de mărfuri de pe teritoriul patriei noastre în deceniile 6-7 ale sec. XIX*, în „Anuarul Institutului de Istorie Cluj”, tom 3, 1960, p. 297-313

¹⁴ Liviu Botezan, *Dimitrie Moldovan, fiu al Devei. Rolul lui în viața politică a Transilvaniei din perioada 1848-1867*, în „Sargetia”, XXV, 1992-1994, p. 567-621

¹⁵ Arhivele Naționale, Direcția Județeană Cluj, *Fond Arhiva familiei Moldovan*, mss. nr. 71/1862, f. 1-55

și ar fi creat premisele unei reale dezvoltări economice și ale unei mai bune integrări a provinciei în ansamblul monarhiei. Autorul mai argumenta că aprobarea și construirea căii ferate menționate va facilita un control administrativ mai eficient al Transilvaniei din partea guvernului central de la Viena. Din acest punct de vedere, argumentele lui Moldovan aveau menirea a întâmpina preocuparea Vienei pentru o mai bună integrare administrativă a provinciilor periferice și, nu în ultimul rând, a reduce cel puțin distanța psihologică dintre Viena și una din cele mai îndepărtate provincii ale statului habsburgic: „*Până când Transilvaniei îi vor lipsi mijloacele de transport moderne, locuitorii ei vor continua să se considere tot atât de îndepărtați de Viena ca și de țărmurile Atlanticului*”¹⁶, avea să constate același Dimitrie Moldovan în continuarea memoriului.

Nu lipsesc nici argumentele de ordin strategic și militar, autorul arătând avantajele imense ale căii ferate și în această privință. Referindu-se la recentul război al Crimeei, D. Moldovan atrăgea atenția asupra liniei ferate pentru care se pronunța, afirmând că aprobarea ei era „cu atât mai presantă, cu cât rezolvarea problemei orientale se apropie zi de zi”. În finalul memoriului său, Moldovan arăta că proiectul pus în discuție de către el ridica obstacole tehnice și financiare greu de învins. Cu toate acestea, argumentele erau greu de respins, spunea el, cu atât mai mult cu cât pentru ele pledau și rapoartele contelui Toldalagi – președinte al comitetului nobiliar de cale ferată din Cluj –, dar mai ales rapoartele celor trei ingineri care au prospectat traseul acestei linii în anii 1856-1857 și ale Societății de Căile Ferate din jurul Tisei.

În împrejurările politice și economice date, însă, șansele de reușită rămân foarte mici. Potrivit Patentei din februarie 1861, chestiunile de această anvergură financiară erau de competența Senatului Imperial, iar împăratul putea să acorde doar concesiuni preliminare pentru cartografierea și măsurarea terenului în vederea calculării prețului de cost. Cum Viena încă nu era nicidecum dispusă să favorizeze nobilimea maghiară din Ungaria și Transilvania, favoriza așadar linia Arad – Sibiu „*din motive politico-strategice și financiare*”, aceasta fiind una din numeroasele acuze pe care partea maghiară le aducea Vienei.

Anul 1864 readuce subiectul la ordinea zilei, în condițiile în care problema primei căi ferate intra pe agenda dezbaterilor Dietei de la Sibiu. Putem spune că această problemă a ocupat un loc privilegiat pe agenda dezbaterilor, alături de chestiunea urbană și cea a impozitelor.¹⁷ Cuprinderea problemei s-a făcut pe baza deciziei din 1862, când Senatul Imperial recomanda că „în cauza drumului de fier, hotărârea va aparține Dietei, nu însă și votarea bugetului necesar unei asemenea investiții”. Un rol hotărâtor în abordarea de către Dietă a dezbaterii asupra căii ferate l-au avut luările de poziție ale lui Carl Maager care, în octombrie 1862, făcea o vizită la Viena, unde, beneficiind de plenipotență, discuta cu forurile competente și în numele autorităților de la București¹⁸. Lucrurile s-au complicat în momentul în care divergențele dintre Viena și București cu privire la locul joncțiunii se adânciseră. Guvernul de la București a dat de înțeles că ar fi în opoziție cu interesele sale ca linia austriacă să treacă pe la Turnu Roșu spre București; mai mult, dacă Austria nu ar fi de acord cu joncțiunea liniilor pe la Vulcan, România nu va concede ieșirea liniei ardelenice prin vreo altă strămoare de munte către Dunăre sau spre Marea Neagră.¹⁹ Nu lipsită de importanță este remarcă lui

¹⁶ *Ibidem*, f. 33

¹⁷ Pentru problema Dietei de la Sibiu vezi Simion Retegan, *Dieta românească a Transilvaniei*, Cluj-Napoca, 1979

¹⁸ Arhivele Naționale, Direcția Județeană Brașov, *Fond nr. 180, Gremiul de Comerț levantin (românesc)*, doc. nr. 41, fila 2;

Carl Maager, *Zweites offenes Schreiben an der hohen Reichsrat in Angelehnnet der Siebenbürger Eisenbahnen*, Wien, 1864

¹⁹ *Gazeta Transilvaniei*, Brașov, nr. 81, 13 oct. 1862, p. 317

Maager cum că partea sibiană era mult mai diplomată și mai bine reprezentată în cercurile de la Viena, sugerând astfel că și în cadrul Dietei s-ar impune cel puțin aceeași moderație.

În 18/30 mai Dieta de la Sibiu include pe ordinea de zi problema căii ferate transilvane. Cum era și firesc, cuvântul prim în această chestiune îi aparține lui Carl Maager, de departe cel mai avizat membru al Dietei în acest subiect.²⁰ După ce face un succint istoric al chestiunii căilor ferate în Transilvania, vorbitorul subliniază că nu dorește să se facă avocatul cutărei sau cutărei linii, ci vorbește numai în favoarea căii ferate transilvane peste tot. De aceea, spune el, „va vorbi cu cea mai mare moderație, așteptând ca și ceilalți să vorbească cu aceeași moderație”²¹ (aluzie desigur la sibienii din Dietă). Partea a doua a discursului pledează totuși ca măcar una din liniile de ieșire spre România să fie negreșit în apropierea Brașovului, care este piața Țării Bârsei și a întregului sud-est al Transilvaniei și linia care ar trece pe la Brașov ar tăia prin cele mai bogate ținuturi ale țării. De asemenea, Maager propune alegerea unui comitet format din 7 membri, care în foarte scurt timp să-și termine lucrările și să vină cu propunerile cele mai complete. Abia acum începea adevărata dispută în Dietă, nu întâmplător cu constituirea Comisiei căii ferate, al cărei președinte fu ales Ioan Aldulean, iar referent, Carl Maager.²²

Sfârșitul lunii iunie este marcat de discuțiile aprinse din Dietă care relansează, de data aceasta la un alt nivel, conflictul aprig dintre sașii sibieni și cei brașoveni. Punctul de vedere al românilor este magistral susținut de către deputatul de Turda, Ioan Rațiu, care se remarcă prin calitatea argumentării, dar și prin moderația discursului. Rațiu susține varianta Brașov – Oradea, afirmând că „din punctul de vedere al dreptății româniei ar trebui să susțină linia Brașovului pentru că ea asigură foloase unui număr mult mai mare de locuitori și, mai ales, o mai bună valorificare a potențialului agricol al Câmpiei transilvane”.

În jurul datei de 1 iulie 1864 proiectul comisiei dietale este finalizat și, după aprinse dezbateri, se hotărăște înaintarea lui către Curtea de la Viena. În expunerea de motive, comisia pleacă de la premisa că, dintre toate țările austriece, singură Transilvania este lipsită de binefacerile drumului de fier. *Ca o rezolvare favorabilă a chestiunii se poate privi numai clădirea acelor linii care formează vene pentru comunicațiunea universală și deschide noi căi de prosperitate acelor ținuturi pe care le va străbate.*²³ Se subliniază luarea în considerare a cel puțin două linii în măsură să asigure un minim de comunicație între diversele regiuni ale monarhiei: o linie care să intre pe Valea Mureșului spre Turnu Roșu și una care să intre pe teritoriul ardelean pe Valea Crișului spre sud-est până la Brașov, apoi spre România prin Pasul Buzăului.

Pe varianta Oradea – Cluj – Valea Târnavelor – Brașov se considera că se împacă cea mai mare parte a intereselor Transilvaniei. Nu este neglijată nici valoarea strategică a liniei Brașovului, reamintindu-se că a fost subliniată și de nota Ministerului de Război trimisă Cancelariei Aulice a Transilvaniei în 17 ianuarie 1863, de care desigur că se impunea să se țină seama.²⁴

²⁰ *Telegraful Român*, Sibiu, nr. 41, 24 mai 1864, p. 163

²¹ Pentru discursurile membrilor Dietei vezi „*Telegraful Român*”, numerele din iunie-iulie 1864 și, mai ales, *Akten und Verhandlungen des 1863-1864 siebenbürgischer Landtages*, f.a., Hermanstadt, p. 494 și urm.

²² *Telegraful Român*, Sibiu, nr. 42, 28 mai 1864, p. 169

²³ *Telegraful Român*, Sibiu, nr. 51, 2 iulie 1864, p. 205-206

²⁴ Arhivele Naționale, Direcția Județeană Brașov, *Fond nr. 43, Camera de Comerț și Industrie*, inv. nr. 348, doc. nr. 4/1864, fila 4 și 6: *Feld Artillerie Regiment R. Wilsdorf N 8*, scrisoare oficială trimisă Camerei în care se atrage atenția să se țină cont de problemele militare și strategice.

Argumentarea comisiei dietale merge și mai departe, subliniind necesitatea promovării intereselor Austriei la Dunărea de Jos și în Orient, amintind de celebrul plan al ministrului von Bruck, ministru al comerțului în perioada neoabsolutistă, care încă la 1848 preconiza un spațiu economic central-european – *Europa de 70 de milioane*, ale cărei interese economice trebuiau, inevitabil, să se concentreze spre Dunărea de Jos și Marea Neagră.²⁵ Realizarea acestui deziderat depindea, în opinia comisiei, de realizarea unui mare nod de cale ferată la Galați, unde urmau să se concentreze trei linii: una de la Odessa, una dinspre Constantinopol și, firește, una dinspre Transilvania.

La argumentul că drumul Oradea – Brașov e mai scump, comisia răspunde că acel drum e mai scump care e mai puțin folositor. Se arată că, dacă înainte de 1848 Transilvania plătea la buget doar 400.000 de florini anual, acum suma se ridică la 13.000.000 fl., deci, „după cum țara a făcut atâtea sacrificii pentru stat, facă ceva și statul pentru țară”. Cuvintele din urmă erau răspunsul dat părții sibiene, care invocă costul scăzut al variantei Arad – Sibiu, față de cele cel puțin 70 de milioane necesare liniei Oradea – Brașov.²⁶

Acestea sunt, desigur în liniile lor esențiale, coordonatele pe care s-au purtat disputele privind traseele primei căi ferate în Transilvania. Dincolo de acestea, cuvântul determinant aveau să-l spună finanțele și cei ce le dețineau. Se poate spune că și la acest nivel lucrurile nu au fost mai puțin complicate. Deoarece în aceste aspecte lucrurile sunt îndeobște cunoscute²⁷, ne vom rezuma la a stabili câteva repere care ne relevă faptic etapele care au dus la darea în folosință a primelor tronsoane de cale ferată în Transilvania²⁸.

După înființarea în 1861 a Societății Anonime de Mine și Furnale din Brașov, se constată o sporire a interesului acesteia pentru cărbunele din Valea Jiului și se solicită Societății Căilor Ferate din jurul Tisei construirea căii ferate Arad – Alba-Iulia și Simeria – Petroșani. Perspectiva deschiderii exploatării cărbunelui din Valea Jiului era deja și în atenția autorităților de la Viena. Un raport elaborat de către ministrul comerțului, Baronul Kalchberg, în anul 1864, și transmis ca răspuns către ministrul de finanțe, Plener, conține și un catalog ce arată foloasele economice ale unei linii Arad – Sibiu – Brașov: perspectiva deschiderii exploatărilor de cărbune din Valea Jiului, comerțul cu sare și, cum arătam mai sus, legătura feroviară spre Marea Neagră.²⁹ Societatea Anonimă de Mine și Furnale din Brașov era cea mai mare societate pe acțiuni din Transilvania propriu-zisă, având la reorganizarea sa, în 1859, un capital de 11 milioane de florini și beneficiind de sprijinul și monitorizarea uneia din cele mai mari bănci austriece, Creditanstalt. Era firesc, deci, ca o asemenea firmă să se implice în urgentarea construcției căii ferate absolut necesare mineritului și siderurgiei.

După îndelungate discuții, la 10 august 1865, împăratul sancționa legea privitoare la concesionarea liniei Arad – Vințu de Jos – Alba-Iulia, iar la 18 august Societatea Anonimă de Mine și Furnale din Brașov primea concesiunea pentru cele două linii.³⁰ La 17 februarie 1867 se încheie o convenție adițională prin care statul se obliga să mărească sumele alocate până la valoarea de 4 milioane de florini și să nu pretindă pentru această sumă nici un fel de dobândă până la darea în folosință a întregii linii. La 3 aprilie 1867 lua ființă Societatea Primei Căi Ferate din Transilvania cu

²⁵ Vezi în acest sens, J. Droz, *L'Europe Centrale. L'Evolution historique de l'idée de „Mitteleuropa“*, Paris, 1960

²⁶ *Gazeta Transilvaniei*, Brașov, nr. 68, 29 martie 1862, p. 271

²⁷ Vezi: Ludovic Vajda, *Prima cale ferată din Transilvania*, în AMN, 8, 1971, p. 290 și urm.; Radu Bellu, *Mică monografie a căilor ferate din România*, vol. 3, Bucurerești, 1997, p. 47-68

²⁸ *Raportul Camerei Comerciale și Industriale din Brașov pe anii 1880-1884*, edițiunea românească, Brașov, 1886, p. 35-37

²⁹ Eduard März, *op. cit.*, p. 98

³⁰ În spatele acestei societăți erau marii capitaliști: principele Egon Fürstenberg, Emilian Fürstenberg, contele Otto von Chotek și Ludovic von Haber, vezi Eduard März, *op. cit.*, p. 98 și urm.

sediul inițial la Viena, apoi la Budapesta, care va funcționa până în 1884, când calea ferată trece în proprietatea MÁV-ului ca urmare a naționalizării.

Astfel, frații Klein, acționarii principali ai Societății Primei Căi Ferate din Transilvania, demarau construcția liniilor Arad – Alba-Iulia și Simeria – Petroșani, prima finalizată la 22 decembrie 1868, iar cea de-a doua la 28 august 1870. Sumele totale investite de antreprenori au fost de 23 de milioane de florini, respectiv 12 milioane de florini pentru linia Simeria – Petroșani.³¹ Astfel, Transilvania intra pentru prima dată în epoca drumului de fier și a binefacerilor acestuia. Acțiunea va continua într-un ritm susținut spre sfârșitul secolului al XIX-lea, când statul s-a implicat masiv în construcțiile de căi ferate din Transilvania.³² Începutul secolului al XX-lea va plasa Transilvania pe o poziție favorabilă între alte zone sud-est europene în privința lungimii și densității căilor ferate, semn că modernizarea își croise drum în acest domeniu esențial pentru avansul societății industriale capitaliste.

De altfel, în spatele întregii dispute prezentate în paginile de față a stat unul și același obiectiv: modernizarea. A fost un proces sinuos și complex ce a pus în evidență dinamici, puncte de vedere și obiective interesante ale diverselor grupări în funcție de interesele economice. În fapt, toți doreau modernizarea, dar o înțelegeau diferit și pentru faptul că uneori nu se gândeau că trebuie să treacă prin insolubila, câteodată, problemă a banului.

Relația stat – modernizare ne relevă încă o dată, privind lucrurile din această perspectivă, că statul austriac a avut mijloacele, dar i-au lipsit resursele necesare modernizării. Rolul pasiv la care s-a rezumat administrația statală vizavi de politica și dinamica investițiilor în căile ferate a avut un efect negativ asupra dezvoltării economice din acea perioadă.

³¹ *Raportul Camerei Comerciale și Industriale din Brașov pe anii 1880-1884*, edițiunea românească, Brașov, 1886, p. 37

³² A. Képešy, *A Magyar vasutúgy története* (Istoria chestiunii căilor ferate maghiare), Budapest, 1908, p. 66 și urm.