Evoluția rețelei de căi ferate din Transilvania în perioada 1857–1914

Robert NAGY

Conf. univ. dr, Facultatea de Istorie și Filosofie,
Universitatea Babeș-Bolyai, Cluj-Napoca
E-mail: robert.nagy@ubbcluj.ro

În părțile ardelene, aflate la periferia estică ale unui imperiu, calea ferată a ajuns cu un decalaj față de regiunile vestice și centrale, mult mai norocoase. În studiul de față dorim să prezentăm, principalele caracteristici ale procesului de construcții a liniilor de căi ferate din Transilvania, Banat, Crișana și Maramureș, interesele, planurile, finanțarea și realizarea acestora.

În Imperiul Habsburgic prima concesiune pentru construirea unei linii de cale ferată cu locomotivă cu abur a fost dată în 1835 lui Solomon Rotschild pentru Calea Ferată de Nord *Împăratul Ferdinand* (Kaiser-Ferdindand-Nordbahn), care a legat Viena de salinele din Bochnia (azi în Polonia) și bazinul carbonifer din Silezia austriacă (azi parte a Republicii Cehe). În 1837 a fost dat în folosință tronsonul Florisdorf (de lângă Viena)–Wagram, în 1839 Viena–Brünn (Brno), iar în 1848 s-a realizat joncțiunea cu rețeaua de căi ferate prusace la Oderberg (Bohumin). În continuare casa bancară Sina a cerut și primit concesiunile pentru construirea liniilor căilor ferate orientale și meridionale. Primele orașe importante din Regatul Ungariei, conectate prin cale ferată cu Viena au fost Sopron și Pozsony (Bratislava) în anii 1847–1848.

De la începutul erei căilor ferate s-a pus întrebarea, dacă investițiile și administrarea liniilor de către privați sau de către stat ar fi modalitatea cea mai oportună. Până-n anul 1841 sectorul privat a dominat, după care statul și-a asumat sarcina investițiilor și administrării liniilor ferate. După o scădere semnificativă a acțiunilor de căi ferate, în 1845 a început o mișcare de susținere financiară a societăților private de către stat, care în perioada 1850–1855 a culminat cu naționalizarea majorității liniilor de căi ferate din imperiu. Cu toate acestea Calea Ferată de Nord *Împăratul Ferdinand* a rămas în proprietate și administrare privată.[1]

1 Roman Sandgruber, *Ökonomie und Politik. Österreichische Wirtschaftsgeschichte vom Mittelalter bis zur Gegenwart*, Wien: Verlag Carl Ueberreuter, 2005, p. 205.

În Regatul Ungariei prima lege care reglementa construirea liniilor de căi ferate (pe lângă drumuri și canale navigabile) a fost votată de dietă în 1836. Liniile specificate de legea numărul XXV alcătuiau un sistem cu orașele Pesta și Buda[2] în centru, cu ramificații în toate direcțiile posibile. Liniile cele mai importante au fost cele care legau orașele Pesta și Buda de Viena și de portul adriatic Fiume (Rijeka). Legea prevedea două linii spre Transilvania, una prin Cegléd–Szolnok–Debrecen–Oradea până la Cluj, iar alta prin Cegléd–Szolnok–Arad–Alba Iulia–Sibiu până la Brașov.[3] Dintre cele două variante de linii spre Viena, marele politician al vremii, contele István Széchenyi și bancherul Georg Sina au preferat cel de pe malul drept al Dunării, prin orașul Győr, însă locotenența domnească de la Buda a încheiat contract cu o societate care avea proiectată linia pe malul stâng prin Pozsony (Bratislava). Pe această direcție primul tronson, Pesta–Vác a fost inaugurat în 1846. Concomitent au început lucrările și spre Debrecen, în 1847 a fost dat în folosință tronsonul Pesta–Szolnok.[4]

Revoluția maghiară și războiul pentru independență din anii 1848–1849 au blocat lucrările de construcții, dar nu și planificările. Contele István Széchenyi, încă în ianuarie 1848 a prezentat în fața dietei de la Pozsony (Bratislava), un program care privea dezvoltarea unui sistem de transport modern al Regatului Ungar, care pe lângă proiectele privind viitoarele drumuri naționale și canale navigabile, includea un capitol aparte despre necesitatea construirii unei rețele de căi ferate.[5] Devenind ministrul transporturilor și lucrărilor publice în guvernul revoluționar din 1848, a inițiat începerea măsurătorilor pentru stabilirea tronsoanelor liniilor de căi ferate. Ca urmare a activității grupurilor de măsurători, a fost desemnat tronsonul Buda-Székesfehérvár și în continuare linia de pe malul sudic al lacului Balaton, secțiuni ale viitoarei căi ferate care legau centrul istoric al țării de portul adriatic Fiume (Rijeka). Pe lângă acestea, s-au continuat și lucrările de măsurare a liniilor orientale. Prima avea ca punct de pornire Pesta și trecea prin Törökszentmiklós–Kisújszállás-Karcag–Hajdúszoboszló–Debrețin–Carei–Satu Mare. Paralel au început și lucrările de

---

2 Budapesta, ca unitate administrativă există numai începând cu 1 ianuarie 1873, odată cu intrarea în vigoare a hotărârii privind unificarea orașelor Buda, Óbuda și Pesta.

3 Vezi, „XXV. Törvény-Czikkely. Az Ország köz-javát és kereskedését gyarapító magányos vállalatokról" [Legea nr. XXV. Privind societățile private care favorizează bunul public și comerțul], în Dezső Márkus (edit.), *Magyar Törvénytár. 1836–1868. évi törvényczikkek*, Budapest: Franklin Társulat, pp. 63–65.

4 László Katus, *A modern Magyarország születése. Magyarország története 1711–1914* [Nașterea Ungariei moderne. Istoria Ungariei 1711–1914], Pécs: Pécs Történettudományért Felelős Egyesület, 2010, p. 163.

5 János Majdán, „*Vasúti ügyek 1848-ban az első felelős magyar minisztérium működéséig*" [*Problemele căilor ferate până la primul minister ungar din 1848*], în Idem, *Modernizáció–vasút–társadalom. Tanulmányok a vasútépítések hatásáról a XIX-XX. században* [Modernizare–cale ferată–societate. Studii despre influența construcțiilor de căi ferate în secolele XIX-XX], Pécs: ISZE Integral-Egy. K., 2001, p. 9.

pregătire pe linia Pesta–Törökszentmiklós–Békéscsaba–Arad. După intervenția din 6 iulie 1848 a ministrului, lucrările au fost continuate și pe tronsonul Satu Mare–Cluj, respectiv Arad–Oradea.[6]

După înfrângerea revoluției maghiare guvernul de la Viena a continuat lărgirea rețelei de căi ferate, din bani publici. În 1851 a fost completată linia dintre Viena și Pesta prin Pozsony (Bratislava).[7] Falimentul din 1855 a determinat guvernul de la Viena să renunțe la ideea de a construi – exclusiv din bani publici – căi ferate. Le-a lăsat investitorilor privați, chiar dacă, din când în când, a fost nevoit să ajute cu subvenții unele societăți sau să preia liniile neprofitabile.

Pentru capitalul privat sectorul cel mai sigur de investiții a fost construcția de căi ferate. Forța de atragere a capitalului străin a stat în faptul că statul a garantat cu 5–9% din capitalul investit pentru profitabilitatea liniei, dacă veniturile anuale nu atingeau acest nivel.[8] După compromisul austro–ungar din 1867, statul ungar a plătit în 1870, 1 milion de florini drept garanție, în perioada 1871–1873 valoarea a atins mai mult de 8 milioane anual, iar în 1874 15,8 milioane de florini.[9] Drept urmare, s-a declanșat o „febră" a construcțiilor căilor ferate, în urma căreia au fost realizate principalele linii de pe teritoriul Regatului.

Cu un an înainte de realizarea compromisului austro-ungar, pe teritoriul Regatului Ungariei de atunci (fără Transilvania), au fost deja date în folosință linii de cale ferată cu o lungime totală de 2.160 km, marea parte fiind construită între 1855 și 1860. Față de aceste cifre, peste șase ani, în 1873, la sfârșitul „febrei construcțiilor de cale ferată" lungimea liniilor s-a triplat, mai exact a ajuns la 6.253 km.[10] Numai între 1869 și 1874 au fost date în folosință 3.767 km de cale ferată.[11] După căderea bursei de la Viena, în 1873 și depresia economică ce a urmat la începutul anilor '80, acest sector s-a revigorat, și a început o nouă etapă, în care accentul a căzut pe construcțiile liniilor secundare și ale așa-numitelor căi ferate de interes local. În urma acestei reveniri, în anul 1900 lungimea

---

6 *Ibidem*, p. 13.

7 János Estók, *Magyarország története 1849–1914* [Istoria Ungariei 1849–1914], Budapest: Nemzeti Tankönyvkiadó, 1999, p. 53.

8 Dacă în lucrarea, mai sus amintită, a lui Tamás Földi, *„A magyarországi vasútépítés a külföldi nagytőke profitforrása, 186–1900*", în Zsigmond Pál Pach, Pál Sándor, *Tanulmányok a kapitalizmus történetéhez Magyarországon. 1867-1918* [Studii privind istoria capitalismului în Ungaria. 1867–1918], Budapest: Szikra, 1956, pe pagina 36 apare un procent de 6–9%, în cartea lui T. Iván Berend, Miklós Szuhay, *A tőkés gazdaság története Magyarországon 1848-1944*, Budapest: Kossuth Könyvkiadó. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, 1973, pe pagina 51 apare un procent de 5%.

9 T. Iván Berend, Miklós Szuhay, *op. cit*., pp. 51–52.

10 Tamás Földi, *op. cit.*, p. 28.

11 Ferenc Eckhart, *A magyar közgazdaság száz éve 184–1941* [O sută de ani de economie maghiară, 184–1941], Budapest: Posner Grafikai Műintézet R.-T., 1941, p. 52.

totală a sistemului de căi ferate din Regatul Ungariei a atins 17.000 de km, crescând până în 1913, la 22.000 de km.[12]

Dacă în regiunea central-est europeană Ungaria a ocupat un loc fruntaș cu această lungime a sistemului de căi ferate, pe plan european, în fața țărilor occidentale, a trebuit să se mulțumească cu unul mai modest. În materie de densitate a rețelei, în 1900, pe 100 de km^2 reveneau 5,3 km de cale ferată, și unui număr de 10.000 de locuitori la 9,0 km. În același an, în Franța, 8,0 km de linie de cale ferată reveneau unui teritoriu de 100 km^2 și 11,1 km unui număr de 10.000 de locuitori, iar în cazul Marii Britanii cifrele au fost 11,4, respectiv 8,6. În cazul Germaniei, datele erau de 9,5 și 9,1 km. Poziția Ungariei față de partea austriacă a statului dualist era aparent superioară, teritoriile austriece dispunând de numai 7,4 km de cale ferată pentru 10.000 de locuitori, și 6,4 km pentru 100 de km^2.[13] Această relativă superioritate era însă numai în aparentă, și în 1913, când în Ungaria unui număr de 10.000 de locuitori îi reveneau 10,1 km de linie cale ferată și în teritoriile austriece numai 8,0. În primul rând, pentru că majoritatea tronsoanelor de pe teritoriul ungar (94%) erau cu o simplă linie, iar pe teritoriile austro-cehe, aproape un sfert erau linii duble sau triple. Cu toate acestea, față de Ungaria, diferențele regionale din sânul Cisleithaniei[14] erau evidente: dacă în provinciile Coroanei Cehe s-au concentrat 42% din totalul liniilor de cale ferată, în Galiția numai 18%, iar în Bucovina 3%. Astfel, în teritoriile austro-cehe unui număr de 10.000 de locuitori îi revenea o cale ferată cu lungime dublă față de Galiția.[15]

În pofida acestor date, Regatul Ungariei, la sfârșitul erei dualiste, a dispus de o rețea de căi ferate de nivel european și care a servit pe deplin dezvoltarea economică. Acest sistem de căi ferate a schimbat total vechea rețea de comunicații a țării, a devenit coloana vertebrală a economiei moderne. Importanța acestuia nu s-a limitat la înlesnirea transportului de mărfuri, ci calea ferată a devenit un multiplicator, a exercitat o influență pozitivă asupra altor domenii economice, însăși prin faptul că a format piețe.[16] În primul rând, a mărit piața de muncă prin mobilizarea unei mari mase de oameni din viața tradițională antrenându-i în diferite ramuri ale economiei moderne. Numai construcțiile masive de căi ferate au atras sute de mii de muncitori și au transformat, totodată, piața de capital și pe cea funciară.

---

12 T. Iván Berend,Miklós Szuhay, *op. cit*., p. 52.

13 Tamás Földi, *op. cit.*, p. 134.

14 Cisleithania a fost numele neoficial al părții austriece ale statului dualist.

15 T.Iván Berend, György Ránki, *Európa gazdasága a 19. században. 1780–1914* [Economia Europei în secolul al 19-lea. 1780–1914], Budapest, p. 378.

16 În problema rolului căilor ferate în formarea piețelor, vezi, János Majdán, „A vasutak körzetszervező hatása az Alföldön" [Efectul de regionalizare al căilor ferate în Marea Câmpie], în Idem, *Modernizáció–vasút–társadalom. Tanulmányok a vasútépítések hatásáról a XIX-XX. században* [Modernizare–căi ferate–societate. Studii privind impactul construcției căilor ferate în secolele XIX și XX], Pécs: ISZE Integral-Egyetemi Kiadó, 2001, pp. 21–28.

Construcția căilor ferate și menținerea acestora în funcțiune au antrenat o scară largă de industrii: mineritul, siderurgia, fabricarea de mașini și instalații, industria forestieră, a materialelor de construcții etc., stimulând dezvoltarea tehnologică și numerică a acestora.[17]

Dacă examinăm mai amănunțit originea investitorilor din acest sector, ni se deschide un tablou interesant. În prima perioadă a construcțiilor de căi ferate, actorii principali au fost investitorii austrieci, cu care s-au raliat cei englezi, francezi, germani, belgieni și italieni. Rolul conducător însă i-a revenit austriecilor. Dintre cele 21 de bănci care erau implicate în aceste lucrări, 15 erau în zona de interese a capitaliștilor austrieci. Dar, dintre toate acestea, trei mari instituții de credit din Viena, Banca Franco-Austriacă, Banca Anglo-Austriacă și *Creditanstalt*-ul (Rotschilzii), precum și aliații acestora, au jucat un rol major. Acapararea de către cercurile financiare vieneze a liniilor deja finalizate de stat sau în curs de finalizare, a început încă din epoca neoabsolutismului. StEG-ul, mai exact Societatea Căilor Ferate de Stat Austriece (*Privilegierte Österreichische Staatseisenbahngesellschaft*) a fost acea societate prin care grupul Rotschild a cumpărat de la statul austriac, încă din 1855, împreună cu domeniile Coroanei din zona Reșiței și Aninei, linia de cale ferată Marchegg–Pesta Seghedin–Timișoara–Baziaș aflată în faza de finalizare. Linia a fost completată în 1858. În 1856, statul i-a vândut și linia Szolnok–Debrețin–Püspökladány–Oradea aflată în construcție, unei societăți din anturajul Creditanstaltului, Societății de Cale Ferată din Regiunea Tisei (*Tiszavidéki Vasúttársaság*). Societatea de Navigație pe Dunăre (*Dunagőzhajózási Tárasaság/ Donau-Schiffahrt Gesellschaft*) a intrat în posesia liniei de cale ferată Mohács–Pécs, dată în folosință în 1857 și astfel, pe lângă monopolul navigației cu vapoare cu aburi pe Dunăre, firma a ajuns în posesia liniei de cale ferată care lega minele de cărbune din perimetrul orașului Pécs, de portul dunărean Mohács. În final, cu întemeierea în 1858 a Societății de Cale Ferată Meridională (*Déli Vasút Társaság*), statul i-a concesionat o altă linie de cale ferată importantă.[18]

Imediat după compromisul din 1867, Calea Ferată Orientală (*Magyar Keleti Vasút*), care a pornit din Oradea și avea ca punct final orașul Brașov, a fost cea mai importantă întreprindere care a antrenat capitalul străin din acest sector. Tot în această perioadă a fost construită și linia Kassa (Kosiče)–Oderberg, prin care Ungaria a intrat în legătură directă cu Silezia germană, precum și celelalte linii principale, ca de exemplu, cea care a legat Câmpia Tisei de portul adriatic Fiume (actualul Rijeka), prin Zombor–Osijeg. Până în 1873, s-au finalizat și tronsonul Budapesta–Miskolc împreună cu ramificațiile necesare, asigurând cantitățile tot mai mari de cărbune brun, atât de necesare industriei capitalei în plină dezvoltare. Trebuie menționat faptul că liniile finalizate în această primă perioadă, prin înlesnirea transportului de cereale și alte materii prime au dus, în primul rând, la creșterea volumului comerțului extern.

17 T. Iván Berend, Miklós Szuhay, *op. cit*., p. 53.

18 Tamás Földi, *op. cit.,* pp. 26–27.

A doua perioadă de înflorire, cea de dintre 1880 și 1900, a dus la realizarea unei rețele de căi ferate de interes local, care prin legarea diferitelor microregiuni în sistemul național, au avut ca efect direct extinderea pieței interne. În această perioadă s-a schimbat politica statului față de acest sector, care, dacă până acum a lăsat la îndemâna investitorilor privați lucrările de construcții și administrarea acestora, odată cu ocuparea postului de secretar al transporturilor, la ministerul Transporturilor și al Muncilor publice, de către Gábor Baross situația s-a schimbat.[19] Noul secretar, peste câțiva ani ministrul de resort, concurat și de interesele marilor proprietari funciari aflați în plină criză agrară, a început luarea în proprietatea statului a majorității liniilor de căi ferate din Ungaria, modernizarea rețelei, mărirea parcului de vagoane și de locomotive, astfel a dezvoltat Societatea Căilor Ferate Ungare de Stat (*Magyar Államvasutak,* prescurtat *MÁV*). În urma implementării sistemului de tarife pe zone, prin care a redus considerabil prețul transportului de persoane și mărfuri pe mari distanțe și spre țări îndepărtate, a favorizat creșterea competitivității pe piață a produselor agricole și a slujit interesele comerțului și ale industriei. În timpul ministeriatului său s-au desfășurat lucrările de lărgire a portului adriatic Fiume (Rijeka), a sprijinit lucrările de amenajare a Porților de Fier, a inițiat construirea unei flote comerciale maghiare și a elaborat prima lege modernă a drumurilor din Ungaria. Acesta a sprijinit formarea personalului calificat atât de necesar industriei, prin întemeierea a 63 de școli de ucenici și a mai multor școli profesionale. A întemeiat Casa de Economii a Poștei (*Postatakarékpénztár*), a unificat poșta și telegraful. Activitatea sa a fost hotărâtoare în procesul de modernizare a economiei ungare.

Dacă statul, prin acțiunile sale, a luat treptat în administrarea și proprietatea sa principalele linii, începând cu anii ’80 a favorizat construcțiile căilor ferate de interes local în regim privat, astfel investitorii străini au intrat și în acest sector. Drept dovadă a succesului inițiativei sale, la sfârșitul secolului al XIX-lea, procentul acelor societăți în care nu găsim capital străin a fost numai de 9,1%.[20] În acest sector au dominat mai ales băncile germane, specializate în finanțarea construcțiilor de căi ferate și administrarea acestora, ca *Eisenbahn-bank*,

19 Gábor Baross (6 iulie 1848, Pruzsina/ *Pružina*, Slovacia de azi – 9 mai 1892, Budapesta), ministru. A fost unul dintre cei mai de seamă economiști ai epocii dualismului austro-ungar și întemeietorul sistemului de transport și de comerț modern în Regatul Ungariei. A studiat dreptul la Universitatea din Pesta, după care a intrat în administrația comitatului Trencsén/Trenčin. Aici a început editarea unei reviste în limba maghiară, germană și parțial slovacă în care a criticat vehement contradicțiile și lipsurile administrației. În 1875 a fost ales deputat din partea Partidului Liberal al lui Kálmán Tisza. Din 1883 a primit postul de secretar de stat în ministerul Transporturilor, între 29 decembrie 1886 și 15 iunie 1889 a fost ministrul Transporturilor și al Lucrărilor publice, după aceasta, până la 8 mai 1892, ministrul Comerțului. Vezi, Tamás Földi, *op. cit*., p. 122.

20 *Ibidem*.

Centralbak für Eisenbahnwerte, *Vereinigte Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft*, dar au avut un rol important și băncile belgiene și elvețiene, ca *Banque Belge de Chemin de Fer* și *Bank für Transportwerte* din Basel.

Impactul acestor linii asupra economiei ungare a fost benefic. Károly Hieronymi, președintele Societății căilor ferate de stat – MÁV, în 1903, în plenul unei ședințe a economiștilor din Ungaria, a dezvăluit faptul că, în pofida unui proces de ușoară deteriorare generală a situației economice, simțite încă din 1896, până ce anual au fost predate circulației 8-900 km de linii de căi ferate de interes local, veniturile anuale ale Societății de stat au crescut constant. Acest fenomen a fost explicat de președintele MÁV-ului prin faptul că aceste linii au legat regiuni noi, până atunci izolate, în circuitul mărfurilor, și astfel au dus la creșterea volumului de transport a societății de stat.[21] Până la sfârșitul perioadei dualiste, lungimea liniilor de căi ferate de interes local a trecut pragul de 10.000 de km.

Transilvania, Banatul, Crișana și Maramureșul

Marile orașe aflate în Banat și Crișana, prin poziția geografică favorabilă, au fost conectate la sistemul de căi ferate al Monarhiei Habsburgice în perioada 1856–1858. Acest fapt a fost posibil după ce, așa cum am menționat mai sus, statul a vândut Societății Căilor Ferate de Stat Austriece (*Privilegierte Österreichische Staatseisenbahngesellschaft*), în 1855, împreună cu domeniile Coroanei din zona Reșiței și Aninei, linia de cale ferată Marchegg–Pesta Seghedin–Timișoara–Baziaș și i-a predat linia Szolnok–Debrețin–Episcopia Bihorului–Oradea, aflată în construcție. Tot statul a predat o parte a liniilor și Societății de Căi Ferate din Zona Tisei (*Tiszavidéki Vasúttársaság*), aflată în sfera de influență a băncii vieneze *Creditanstalt*. Primul tren a sosit la gara din Oradea în aprilie 1858, iar la Arad în octombrie același an (pe linia Szolnok–Békéscsaba–Chitighaz–Arad).

Dacă până la compromisul austro-ungar (*Ausgleich*), Oradea, Arad și Timișoara au devenit măcar capăt de linie ale unor tronsoane de căi ferate construite dinspre vest, pe teritoriul fostului Mare Principat al Transilvaniei n-a apărut nici măcar o linie de interes local, chiar dacă regimul neoabsolutist, din cauze economice și militare a început să facă demersuri în sensul construirii unei rețele de căi ferate și în zona transilvană.

Transilvania are trei coridoare naturale prin care asigură contactul cu regiunile vestice: Valea Someșului, Valea Crișului Repede și Valea Mureșului. Dintre aceste trei linii, cele două din urmă au fost preferate de guvernul revoluționar maghiar din 1848, dar realizarea acestora i-a revenit Vienei.[22] În ceea ce privește interesele din spatele acestor demersuri,

21 Jenő Szabó, *Helyi érdekű vasutaink jövője* [Viitorul căilor ferate de interes local], Budapest: Pesti Könyvnyomda-R.T., 1903, p. 30.

22 János Majdán, „A vasútépítések, mint a modernizáció előfeltételei" [Construcțiile de căi ferate, ca premise ale modernizării], în Péter Hanák, Mariann Nagy (edit.), *Híd a századok felett.*

putem constata că, pe lângă interesul Imperiului și cele locale au început să se manifeste două grupări de interese regionale se luptau: Sudul și Nordul. Pe de o parte, Timișoara, prin Camera de Comerț și Industrie, întemeiată în 1850, a cerut în repetate rânduri construirea unei linii până la Timișoara și prelungirea acestuia până la Dunăre, precum și prelungirea liniei de la Caransebeș până la Brașov. Primul tren a sosit în oraș în noiembrie 1857, din direcția Marchegg–Pesta–Seghedin. În afară de acest plan, începând cu 1863 orașul bănățean a susținut și planul liniilor Oradea–Brașov și Oradea–Timișoara. Împotriva acestor idei s-a manifestat municipalitatea orașului Sibiu, care în această perioadă a avut o influență mare la Curtea vieneză. Aceasta a cerut, în repetate rânduri, construirea liniei Arad–Alba Iulia–Sibiu–Turnu Roșu. Pe de altă parte, Clujul, Oradea și Brașovul au cerut linia Oradea–Cluj–Brașov, la care s-a raliat aristocrația ardeleană, marii negustori români din Brașov și burghezia săsească din zonă.[23] Față de celelalte linii planificate, cea amintită ar fi trecut chiar în mijlocul zonei, ar fi avut ca punct de pornire Oradea, ar fi trecut prin Cluj, Aiud, Mediaș, Sighișoara și ar fi avut ca punct terminal orașul Brașov. Astfel, ar fi avut un impact mult mai mare decât linia din Sud, care ar fi pornit din Arad și avea să treacă prin Alba Iulia, Sibiu, cu punctul terminal la Turnu Roșu.[24] Astfel, acestă linie ar fi atins numai zonele periferice ale Transilvaniei. Politica neoabsolutistă însă a favorizat Banatul și sudul Transilvaniei. Dar, în pofida tuturor demersurilor făcute de conducătorii sibieni, „capitala" săsească a fost legată de Viena numai după instaurarea dualismului austro-ungar și prin tronsonul Copșa Mică–Sibiu. Linia Arad–Sibiu a trebuit să mai aștepte încă un deceniu față de cele din Banat. Pe acest tronson, primele lucrări au început în 1864, la inițiativa statului, care a încercat să atenueze urmările secetei catastrofale din același an. A trebuit să treacă încă un an, ca statul să elibereze toate autorizațiile necesare pentru grupul financiar vienez, condus de frații Fürstenberg. Acest grup a construit și linia Simeria–Petroșani. Între asemenea condiții nu e de mirare că tronsonul Arad–Alba Iulia lungă de 211 km a fost deschis numai la 22 decembrie 1868.[25] Dacă această linie a favorizat intrarea localităților atinse în contact cu celelalte regiuni ale Imperiului, n-a contribuit la dezvoltarea zonei transilvane în aceeași măsură ca liniile construite în perioada dualismului.

Tanulmányok Katus László 70. születésnapjára [Punte peste secole. Studii pentru aniversarea a 70 de ani a lui László Katus], Pécs: Univ. Press, 1997, p. 257.

23 Egyed Ákos, *Falu, város, civilizáció. Tanulmányok a jobbágyfelszabadítás és a kapitalizmus történetéből Erdélyben 1848-1914* [Sat, oraș, civilizație. Studii privind istoria emancipării iobagilor și capitalismul în Transilvania între 1848 și 1914], Bukarest: Kriterion Könyvkiadó, 1981, p. 150.

24 *Ibidem*.

25 Pál Vasdinnyei, József Seidl, „Vasúti hálózatunk fejlődése" [Dezvoltarea rețelei noastre de căi ferate] în Kornél Zelovich, Emil Tomka, *Technikai fejlődésünk története* [Istoria evoluției noastre tehnice], Budapest: Magyar Mérnök- és Építészegylet, 1929, p. 370.

Perioada dualismului

Concomitent cu instaurarea regimului dualist s-a instaurat și așa-numita „febră a construcțiilor de căi ferate", care s-a resimțit și în Transilvania. În această primă perioadă s-au deschis liniile de cale ferată, care au legat principalele orașe transilvănene (Cluj, Brașov, Sibiu, Alba Iulia, Târgu Mureș, Sighișoara, Mediaș) de restul lumii. Tot în această perioadă s-a realizat și linia Debrețin–Valea lui Mihai–Carei–Satu Mare–Buștina–Sighetu Marmației. Linia Oradea–Brașov cu o lungime de 603 km, linia de pe Valea Mureșului de 290 km și linia din nord-est de 150 km au fost construite de societăți private, cu un capital majoritar de proveniență externă.[26]

După instaurarea regimului dualist, construcțiile de căi ferate au intrat într-o nouă etapă. În privința evoluției economice, putem identifica mai multe etape: I. 1867–1873 până la căderea bursei de la Viena, care a fost urmată de o a II-a etapă de stagnare 1873–1880, după care a urmat o nouă etapă, a III-a, de înflorire, între 1880–1914.

Prima etapă a perioadei dualiste, așa cum am semnalat, a fost marcată de zelul pentru întemeierea unor noi societăți în toate sectoarele economice. Era *Gründerzeit*, când investitorii, profitând de pacea internă, în speranța unor afaceri bune, au sosit în zona noastră. Politica economică liberală a permis afluxul capitalului străin în economia Regatului Ungariei. Statul a garantat pentru investitori un venit de 6–9% și în cazul în care investiția n-a fost profitabilă. Între asemenea condiții, în timpul ministeriatului contelui Imre Mikó (ardelean) au fost eliberate autorizațiile pentru construirea liniilor de căi ferate: Oradea–Cluj–Brașov, Arad–Timișoara, Copșa Mică–Sibiu, Războieni–Târgu Mureș, Carei–Satu Mare, Satu Mare–Sighetu Marmației.

Linia Arad–Alba Iulia a fost construită de S. A. Prima Cale Ferată Ardeleană (*Első Erdélyi Vasút*), a cărei acționari principali erau mai sus amintiții frați Egon și Emil Fürstenberg, precum și de Otto Chotek, Louis Haber, toți aristocrați și mari capitaliști vienezi. Statul ungar a intrat în afacere (pe lângă garantarea venitului) cu 2.820.172 florini (5.640.344 coroane). Societatea a avut un capital social de 14.000.000 de florini (24 milioane coroane). Linia, cu o lungime de 211 km, a fost construită între anii 1866 și 1868, de firma fraților Klein din Viena.

Legea pentru construirea liniei Oradea–Cluj–Brașov a fost semnată de regele Franz Josef la 6 decembrie 1868, chiar dacă lucrările de pregătire au început mai devreme. Legea a prevăzut, pe lângă construirea liniei principale, realizarea ramificațiilor Luncani–Târgu Mureș, Teiuș–Alba Iulia, Copșa Mică–Sibiu.[27] A fost întemeiată o societate, S. A. Calea Ferată Orientală (*Keleti Vasút)*, concesionarea a fost câștigată de Charles Waring, un

26 János Majdán, „A vasútépítések, mint a modernizáció előfeltételei", p. 260.

27 Mária Pogány, *Vállalkozók, mérnökök, munkások a magyar vasútépítés hőskorában (1845-1873)* [Antreprenori, ingineri și muncitori în epoca de glorie a construcțiilor căilor ferate maghiare (1845–1873)], Budapest: Akadémiai Kiadó, 1980, p. 40.

membru al firmei britanice constructoare de căi ferate *Waring Brothers and Eckersley*. Contractul a prevăzut 614.000 de florini (1.228.000 coroane) pe o milă[28], care, având în vedere lungimea totală de 485 km, s-a dovedit cea mai scumpă cale ferată construită vreodată în statul dualist. Linia însă n-a fost construită de Charles Waring, ci de Banca Anglo-Austriacă din Viena, care a preluat de fapt lucrările. Tronsonul ar fi trebuit predat circulației la 11 octombrie 1872, dar nu s-a finalizat decât la 1 iunie 1873. Pe lângă problemele tehnice, care au intervenit din cauza alunecărilor de teren, afacerea s-a transformat într-un mare scandal financiar ale cărui detalii le vom prezenta mai târziu.[29]

Așa cum mai sus deja am amintit, în această perioadă au fost date în folosință și liniile Arad–Timișoara (1871), Carei–Satu Mare–Buștina (1871–1872), Buștina–Sighetu Marmației (1872), Vălcani–Periam. În cinci ani de zile s-au construit 1 106 km de linie de cale ferată, fiind perioada cea mai înfloritoare a acestui sector. Nici înainte, nici după această epocă, nu s-a mai construit atât de mult.[30] S-a realizat legătura dintre Arad și Alba Iulia, Oradea–Cluj–Brașov (1873), precum și Alba Iulia–Teiuș, Războieni–Târgu Mureș (1871), iar Sătmarul și Maramureșul au intrat într-o legătură mai strânsă cu celelalte centre comerciale și economice ale zonei și ale Monarhiei dualiste. Această perioadă de înflorire a fost urmată de una de stagnare, ca rezultat al crizei financiare declanșată de căderea bursei de la Viena în anul 1873. Sute de instituții financiare au dispărut în câteva luni. Astfel, s-a instaurat o criză nemai întâlnită până atunci. Guvernul ungar a luat în considerare situația financiară și a limitat la minim eliberarea autorizațiilor pentru construcțiile de căi ferate. Astfel, în 1874 a fost aprobată numai linia Timișoara–Orșova și nici în următorii ani nu s-a revigorat acest sector feroviar. Criza s-a diminuat abia în jurul anului 1880.[31]

În această perioadă de recesiune s-au construit numai 326 km de linie de cale ferată pe teritoriul Regatului Ungariei. În 1874 s-a dat în folosință tronsonul Voitec–Bocșa, în 1876 Timișoara–Caransebeș, în 1877 Arad–Pâncota și Pâncota–Ineu, în 1878 Caransebeș–Orșova și în 1879 Brașov–Timișul de Sus (Predeal). Față de perioada anterioară a fost o recesiune. Majoritatea liniilor s-au construit în zona Aradului și în Banatul Montan și numai una singură în Transilvania. Cu toate acestea, noi zone economice au intrat în contact feroviar cu piața Imperiului și s-a realizat și joncțiunea cu rețeaua de căi ferate a Regatului României la Predeal și la Orșova (Vârciorova).[32]

---

28 O milă austriacă era echivalentul a 7.685 km, astfel 1 km de cale ferată costa 79.895,90 florini/159.791,8 coroane).

29 Róbert Nagy, *Capitalul forță a transformării. Rolul capitalului german în industrializarea Transilvaniei (1880–1919*, Cluj-Napoca: Presa Universitară Clujeană, 2011, p. 124.

30 Ákos Egyed, *op. cit.*, p. 155.

31 Sándor Matlekovics, *Magyarország közgazdasági és közművelődési állapota ezeréves fennállásakor* [Starea economiei și a culturii din Ungaria după o mie de ani de existență], vol. II, Budapest: Pesti Könyvnyomda-Részvény-Társaság, 1898, pp. 798, 813.

32 Pál Vasdinnyei, József Seidl, *op. cit.*, pp. 371–372.

Din cauza abuzurilor și delapidărilor descoperite în această perioadă s-a modificat concepția despre modalitățile de construcție și de funcționare a căilor ferate. Statul a început să naționalizeze prin răscumpărare liniile ferate principale. Prima dată, în 1876, a naționalizat Calea Ferată Orientală (tronsonul Brașov–Timișul de Sus a fost construit deja de stat), în 1884 a răscumpărat Prima Cale Ferată Ardeleană, după care în 1891 liniile STEG-ului.[33] Trebuie menționat faptul că societatea întemeiată în 1856, cu un capital de acțiuni de 77 milioane de florini, numai cu un sfert din acțiuni a rămas în proprietatea investitorilor austrieci, celelalte trei sferturi au fost achiziționate de grupuri financiare franceze.[34]

După 1880 a început o creștere economică lentă, care s-a resimțit și pe planul construcțiilor de căi ferate. În acest an s-a aprobat construirea liniei Carei–Zalău, Calea Ferată de pe Valea Someșului, Caransebeș–Hațeg, Târgu Mureș–Reghin, Marghita–Șimleu Silvaniei, Oradea–Săcuieni, Oradea–Diosig. În anul 1881 s-a dat startul lucrărilor pe linia Apahida–Dej, care au însemnat începutul primului val al construcțiilor de căi ferate locale din regiune. În această primă fază (corespunzătoare anilor ’80) au fost finalizate liniile societății Căilor Ferate de Interes Local din Valea Someșului (*Szamosvölgyi H.É.V.*), precum și linia care străbate Câmpia Transilvaniei, între Bistrița și Luduș. În a doua fază, este în anii ’90, când au început construcțiile de căi ferate de interes local în sudul Transilvaniei, în urma cărora s-au realizat liniile dintre Sibiu–Făgăraș, Sibiu–Cisnădie, Sibiu–Vințu de Jos, Sibiu–Agnita–Sighișoara. O trăsătură aparte a acestei faze a constituit apariția liniilor cu ecartament îngust (Sibiu–Sighișoara, Alba Iulia–Zlatna).

În a treia fază (sfârșitul secolului al XIX-lea și începutul secolului XX) a fost realizată o rețea comună, prin căile ferate, care traversau și depresiunile intracarpatice din estul Transilvaniei. Linia Sfântu Gheorghe–Miercurea Ciuc–Gheorgheni–Deda–Reghin a deschis și această zonă în privința comerțului.[35] Toate aceste linii au fost construite cu ajutorul capitalului străin.

În relansarea acestor construcții au avut un rol hotărâtor interesele locale. Comunitățile din zonele, până atunci neatinse de nicio linie de cale ferată, au conștientizat faptul că, fără aceste căi de transport și de comunicații au numai de pierdut. Inițiatorii principali au fost moșierii și instituțiile economice locale. Acestea au mobilizat resursele locale disponibile pentru construirea liniilor ferate. Dar, cu toate acestea majoritatea capitalului a fost furnizat de instituții de credit din Monarhie și din străinătate. Acest proces a fost înlesnit și de guvernul maghiar prin legislația economică favorabilă investitorilor. Acest episod se încadrează într-un proces mai larg. La începutul secolului XX, cele mai profitabile linii de

33 Ákos Egyed, *op. cit.*, p. 157.

34 György Kövér, *Iparosodás agrárországban. Magyarország gazdaságtörténete 1848-1914* [Industrializarea într-o țară agrară. Istoria economică a Ungariei, 1848–1914], Budapest: Gondolat, 1982, p. 71.

35 János Majdán, „A vasútépítések, mint a modernizáció előfeltételei”, pp. 265–266.

căi ferate locale au fost deja construite, ceea ce a însemnat că liniile realizate după această perioadă erau tot mai puțin profitabile. Astfel, s-a întâmplat că, dintre cele 86 de linii care, în urma unor contracte au intrat în administrarea MÁV-ului, 41 nu atingeau un venit anual de 2.500 coroane pe un km. Dacă scădem din această sumă cele 2.200 de coroane de cheltuieli de menținere pe un km, nu rămâne prea mult.[36] Cu toate acestea, odată cu luarea în administrare a acestor linii, și în condițiile unei perioade scurte de stagnare economică generală, care a început în 1896, societatea feroviară de stat a reușit să-și mențină creșterea constantă a veniturilor. Așadar, putem constata faptul că, investitorii străini, în afară de unele cazuri, au venit cu intenții serioase, desigur, în speranța unui profit realizabil. În atragerea investitorilor a jucat un rol important legislația economică ungară, care a înlesnit (câteodată lăsând breșe de intrare a unor persoane dubioase), și în același timp, a garantat afacerile investitorilor cu sume serioase.

Finanțarea

Dacă în Ungaria propriu-zisă, în construcția căilor ferate, persoanele importante ale vieții financiare au participat cu sume destul de reduse, din cauza faptului că nu-și puteau permite investiții de lungă durată, în Transilvania situația era și mai gravă. Față de Ungaria, în zona transilvană nu s-a dezvoltat un grup de mari comercianți de grâne, care să investească în alte domenii economice, precum ar fi construcțiile de căi ferate. Acest fapt se datorează, în primul rând, condițiilor geografice, climatice și istorice. Numai părțile vestice au fost propice unei culturi pe scară largă a grâului, care putea fi comercializat în părțile austriece ale Imperiului. Pe lângă aceasta, simplul fapt că Transilvania a constituit periferia estică a îngreunat trimiterea produselor ardelene pe piețele statului dualist. În asemenea condiții nu putem vorbi de „self-sustainment".

Politica statului maghiar în materie de căi ferate a fost determinată de faptul că puterea politică a fost în mâna aristocrației maghiare, aflată în strânse legături cu burghezia austriacă. Astfel, interesul major a fost înlesnirea construirii liniilor, în concordanță cu cerințele marii moșii, adică transportul produselor agricole în masă pe piața comună a Monarhiei. Între condițiile capitaliste, căile ferate au fost construite prin două modalități de finanțare: de stat sau de capitalul privat. Alegerea n-a fost deloc ușoară. În acest caz interesele aristocrației maghiare și ale burgheziei austriece nu s-au potrivit. Realizarea unei rețele de căi ferate de stat ar fi fost ideal pentru marea moșie pentru că astfel ar fi putut controla mai bine lucrurile. Sistemul privat a fost agreat de investitorii austrieci conduși de familia Rotschild, care a văzut concurență într-o rețea de stat. Menyhért Lónyay ministrul de Finanțe în primul guvern ungar după compromisul din 1867, a favorizat construcțiile de stat, față de cel privat. Pentru finanțarea lucrărilor a încercat să facă rost de bani prin lansarea unor

36 Jenő Szabó, *op. cit.*, p. 23.

bilete de împrumut feroviar. Prima dată s-a adresat casei Rotschild, dar aceasta, din interese economice, nu au intrat în afacere. După acest eșec, ministrul ungar a ajuns la un acord cu firme franceze și germane. Rotschilzii însă au folosit toată influența lor pentru a îngreuna împrumutul.[37] Până la urmă, guvernul a fost nevoit să dea concesii casei bancare de la Viena, după care aceștia au preluat intermedierea afacerii, dar problemele apărute în pe parcurs au dus la diminuarea rolului statului în construcțiile de căi ferate din Regatul Ungariei. Dintre cele 25 de concesiuni, eliberate între 1868 și 1872, numai 7 au fost date pentru stat și acestea erau linii de importanță minoră.[38]

Chiar dacă liniile de stat, Căile Ferate Ungare de Stat (MÁV), au reprezentat interesele marii moșii, capitalul străin n-a fost exclus nici din aceste afaceri. Sumele necesare pentru construirea acestor linii au fost procurate tot prin împrumuturi de stat, de pe piețele financiare din străinătate. Aceste împrumuturi au fost intermediate de Wiener Bankverein, Banca Anglo-Austriacă, Banca Franco-Austriacă, Banca Franco-Maghiară, Banca Anglo-Maghiară. Aceste instituții financiare au luat parte și la executarea lucrărilor de construcții.

Capitalul străin a jucat un rol hotărâtor la toate liniile construite după 1867. Acesta a apărut sub mai multe forme: ca proprietar al concesiilor, ca întreprinzător în construcții, ca acționar al societăților de căi ferate și ca intermediar al tranzacțiilor. În finanțarea construcțiilor, pe lângă capitalul austriac, a jucat un rol important și cel francez, german, englez, belgian și italian. Rolul principal însă i-a revenit celui austriac, dintre cele 21 de bănci care au fost implicate în construcții de căi ferate, 15 se aflau în sfera de interese a capitalului austriac. Dintre acestea le menționăm pe primele trei: Banca Franco-Austriacă, Banca Anglo-Austriacă și Creditanstaltul (Rotschilzii). Cu toate acestea trebuie precizat un lucru: în spatele capitalului austriac a stat capitalul străin investit în băncile de la Viena. La sfârșitul epocii dualiste, 80% din capitalul străin investit în părțile austriece a fost reinvestit pe teritoriul Regatului Ungariei.[39]

Pe lângă investitorii străini, la aceste afaceri a luat parte și aristocrația maghiară, prin marile familii, ca Zichy, Lónyay, Esterházy, Forgách, Andrássy, Bánffy, Festetich, Podmaniczky, precum și marea burghezie în formare, prin persoana lui Mór Wahrmann, Bernát Deutsch, Miksa Brüll. Capitalul investit între 1867 și 1872 a fost apreciat la 519 milioane de florini (1,038 miliarde de coroane), din care 433,5 milioane în liniile private, iar 85,5 milioane în cele ale statului. Având în vedere faptul că investitorii interni au participat cu sume modeste, putem trage concluzia că în liniile private au fost investite 350–400 milioane de florini de către străini.[40] Desigur, se pune întrebarea, oare de ce a fost atrasă această sumă

37 Emma Lederer, *Az ipari kapitalizmus kezdetei Magyarországon,* Budapest: Közoktatásügyi Kiadóvállalat, 1952, p. 96.

38 Tamás Földi, *op. cit.,* p. 35.

39 Peter Mathias, Sidney Pollard, *The Cambridge Economic History of Europe,* Cambridge–New York-New Rochelle–Melbourne–Sydney: Cambridge University Press, 1989, VIII, p. 856.

40 Tamás Földi, *op. cit.*, p. 48.

importantă în acest sector? În prima perioadă, concesiunile date pentru construcțiile de căi ferate au fost acordate pe o perioadă de 90 de ani, iar statul a garantat investitorului un venit anual de 6–9 %. În cazul în care afacerea n-ar fi realizat profitul mult dorit, statul a plătit o dobândă de 5% din buget.[41] În astfel de condiții acest sector a fost împânzit de burghezi străini și magnați unguri, de bănci cu un capital imens și de speculanți fără bani, de întreprinzători în construcții și de gentry care „aranjau" la minister concesiile. Omul politic Ágoston Trefort, el însuși interesat în acest sector, a rostit următoarele cuvinte: „Fiecare zi în care nu se construiește o cale ferată, reprezintă o pierdere reală pentru țară".[42]

În perioada 1867–1872 Parlamentul ungar a aprobat anual 4–5 concesii de cale ferată. Procurarea autorizației n-a fost urmată de începerea lucrărilor de construcții, ci de un șir de speculații. Concesiile au fost vândute pe bani frumoși pentru investitori. În 1870 statul a plătit drept dobândă 1 milion de florini, între 1871 și 1873 anual 8 milioane, iar în 1874 15,8 milioane. În aceste condiții nu-i de mirare că au apărut persoane dubioase, care au încercat să profite de ocazii.

Calea Ferată Orientală (Oradea–Cluj–Brașov)

Cel mai mare scandal financiar în sectorul feroviar s-a declanșat tocmai în jurul construirii liniei Oradea–Cluj–Brașov. Cererile pentru autorizații au fost depuse încă din 1862 de două grupări, de Asociația Economică Maghiară (*Országos Magyar Gazdasági Egyesület*) și de un consorțiu condus de conții ardeleni Ödön Zichy și Ferenc Tholdalagi. Autorizațiile însă nu au fost eliberate din două motive: în primul rând, din cauza lipsei de capital și în al doilea rând cancelarul transilvan Ferenc Nádasdy, prin ținerea în suspans a putut șantaja aristocrația ardeleană antihabsburgică.

Imediat după instaurarea regimului dualist au apărut cinci firme, între care și consorțiul familiilor Bánffy și Károlyi, protejat de ministrul transporturilor și lucrărilor publice de atunci, contele Imre Mikó.[43] Dar, Ernő Hollán, secretarul de stat al lui Mikó, fără consimțământul șefului său, a eliberat autorizațiile pe numele întreprinzătorului englez Charles Warring. Această persoană, oficial a fost membrul firmei de construcții engleze *Warring & Eckerseley*. Din acest punct părerile se contrazic. Pe de o parte în lucrările de specialitate din anii '50–'60 ale secolului trecut apare informația portivit căreia în realitate Charles Warring ar fi fost stromanul casei bancare belgiene *Bischofsheim & Hirsch,*[44] pe de altă parte, în

41 *Ibidem*, p. 36. și T. Iván Berend, György Ránki, *A magyar gazdaság száz éve* [O sută de ani de economie maghiară], Budapest: Kossuth Könyvkiadó-Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, 1972, p. 33.

42 Ludwig Schönberger, *Die Ungarische Ostbahn. Ein Eisenbahn- und Finanzscandal,* Wien: Beck, 1873, pp. 9–10.

43 Tamás Földi, *op. cit*., p. 38.

44 Ludwig Schönberger, *op. cit.*, pp. 11–12.

literatura de după anul 2000 este prezentat mai mult ca un tehnician decât antreprenor.[45] În procurarea autorizațiilor a jucat un rol important un anumit domn Miklós Nemeskéry Kiss, un prieten special al lui Menyhért Lónyay, care pentru acest „serviciu" a primit aproximativ 4–5% din suma de construcții a liniei, sumă care trebuia împărțită cu secretarul de stat mai sus amintit. În urma acestor acțiuni, Charles Warring a primit autorizațiile pentru construcția liniei. În autorizații figura o sumă imensă la costuri, 614.000 florini pe milă, cu o asigurare de stat de 7,5%, adică 46.750 florini pe milă. Warring a predat aceste autorizații Băncii Anglo-Austriece, care a început formarea unei societăți pe acțiuni.[46] Acțiunile au fost plasate pe bursele de la Paris, Bruxelles, Amsterdam și Germania. În fotoliile consiliului director au luat loc politicienii și aristocrații mai de seamă a vremii.

Însăși fondarea S. A. Calea Ferată Orientală (*Magyat Keleti Vasút R.*) a fost o mare afacere. Cu un capital nominal de 75 milioane de florini (150 milioane de coroane), costurile de întemeiere au ajuns la 7,3 milioane, adică 91.250 florini pe milă. Întemeietorii au profitat și în urma agioului argintului[47], plățile au fost efectuate în monede de argint, care au fost luate ca și cum ar fi fost bancnote, iar diferența a fost dirijată în conturi personale.[48] Astfel, s-au îmbogățit „întemeietorii" Societății amintite. Numai după aceste tranzacții au început lucrările de construcții propriu-zise. Linia a fost împărțită pe patru tronsoane, dar din cauza faptului că garanțiile erau de aceeași sumă pe fiecare milă, lucrările au început pe tronsonul unde era nevoie de cele mai mici investiții. Au apărut costuri necalculate, la care sumele au fost transferate de Banca Anglo-Austriacă. Warring a cerut sume necalculate și când banca a refuzat transferul acestora englezul a sistat lucrările. Societatea a reziliat contractul și au început cercetările care au scos la iveală faptul că din capitalul de pornire doar 5 milioane mai exista (12%) și din cele patru tronsoane nici unul nu era finalizat. Primul tronson era pe punctul de finalizare, al doilea era jumate, iar la celelalte două tronsoane încă nici n-au început lucrările. Capitalul a dispărut înainte ca linia să fie construită. Cauzele erau multiple. Pe lângă cele scrise mai sus, Warring s-a autopremiat cu 2 milioane de florini pentru lucrările de pregătire, a plătit din capitalul de construcție unele lucrări care după contract ar fi

45 György Kövér, Állam–bank–vasútépítés. A Magyar Keleti Vasút (1868–1873) [Stat – bancă – construcția căilor ferate. Calea Ferată Orientală Maghiară (1868–1873)], în Idem, *A felhalmozás íve. Társadalom- és gazdaságtörténeti tanulmányok* [Curba acumulării. Studii de istorie socială și economică], Budapest: Új Mandátum Kiadó, 2002, pp. 278–279.

46 Géza Ujhely, *A vasútügy története* [Istoria căilor ferate], Budapest: Athenaeum Irodalmi és Nyomdai R.-T., 1910, p. 168.

47 După 1848, bancnotele eliberate de Banca Națională ale Austriei s-au depreciat față de florinul de argint, astfel că, la schimbarea bancnotelor în monede de argint trebuia plătită o sumă mai mare decât valoarea nominală a bancnotelor, acest plus a fost agioul de argint, care a funcționat până în 1878.

48 Tamás Földi, *op. cit.*, pp. 40–41.

trebuit finanțate de el însuși. A încercat să-și acopere sumele delapidate pe seama salariilor muncitorilor, astfel a rămas dator cu salariul pe două săptămâni a 20.000 de muncitori.[49]

După acest eșec, englezul a trebuit să renunțe la afacerile din Ungaria și a plecat în Imperiul Otoman unde și-a continuat strategiile. Lucrările de construcții au continuat din capitalul disponibil și după epuizarea acestuia Societatea a cerut și a primit dreptul de a elibera acțiuni garantate de stat. Din cauza „renumelui" câștigat, eliberarea de acțiuni s-a dovedit a fi un eșec. Societatea a cerut un credit de amanet pe obligațiunile disponibile de la un grup bancar format din Banca Franco-Austriacă, Banca Franco-Maghiară și Vereinsbank, cu condiția de a plăti cele 15,2 milioane, împreună cu dobânda, într-un an de zile. Această afacere realizată tocmai în 1873 era destinată falimentului. Când acționarii au aflat că nu vor fi onorate plățile, s-au ținut ședințe în toate statele europene unde au fost plasate acțiunile Societății. Neliniștea s-a transformat într-un scandal public, în urma căruia putem să ne dăm seama și de originea capitalului investit. Astfel, putem constata că 150.000 de acțiuni ale Societății circulau în Europa. Investiția a fost finanțată de Banca Anglo-Austriacă, dar au intrat în afacere și banca pariziană *Société Générale*, din Bruxelles casa bancară *Bischofsheim&Hirsch*, și casa bancară *Erlanger* din Frankfurt a.M. Acțiunile Societății erau plasate în partea austriacă ale statului dualist, în Germania, în Olanda (1/4 din acțiuni) și în Franța.[50]

Afacerea însă a fost garantată de statul ungar, care după falimentul Societății a trebuit să ia împrumuturi de la casa Rotschild. Nici lucrările tehnice n-au fost de o calitate ideală. Schimbări majore s-au efectuat pe tronsonul Cluj–Războieni unde, în pofida cererilor înaintate de orașul Turda, în loc de Cluj–Pata–Turda, linia a fost condusă pe tronsonul Cluj–Apahida–Valea Florilor–Câmpia Turzii. Constructorii au motivat cu problemele tehnice care pot apărea pe tronsonul Pata–Boju–Turda, din cauza solului argilos. Aceste argumente însă erau prea ușoare, cauza reală a fost interesul moșierului John Paget, care avea mari terenuri în Câmpia Turzii și, în același timp, era membru al consiliului director al Societății.[51] Primele probleme tehnice au apărut în zona Stanei, unde numai cu 1.000 de muncitori au reușit să taie muntele în decursul a mai multor luni. Nici în zona Valea Florilor n-a fost mai ușor, unde, din cauza terenului umed, au avut loc mai multe alunecări de teren. Cu toate acestea statul a protejat Societatea până în anul 1876, când a preluat toate datoriile acesteia și i-a schimbat acțiunile pe argint pe obligațiunii de stat în aur, cu o dobândă de 5%. Astfel, a ajuns linia ferată în proprietatea statului și în administrarea Căilor Ferate Ungare de Stat (MÁV).[52]

---

49 *Ibidem*, p. 42.

50 Mária Pogány, *op. cit.*, pp. 42–43.

51 Ákos Egyed, *op. cit*., p. 154.

52 Tamás Földi, *op. cit.*, p. 44.

Căile ferate de interes local

Începând cu 1880 suntem martori a două tendințe interesante: pe de o parte statul ungar a început să preia principalele linii în administrarea Societății de Căi Ferate Maghiare de Stat (*M.Á.V.*), pe de altă parte, prin legea XXXI din același an, a încercat să câștige încrederea capitalului străin pentru investiții în căile ferate locale. Despre necesitatea atragerii investitorilor străini citățm un deputat din Parlamentul de la Budapesta, care în timpul discuțiilor efectuate pe marginea proiectului de lege, a declarat următoarele „Trebuie să recunoaștem faptul că fără atragerea capitalului străin nu putem să realizăm mare lucru în construcțiile de căi ferate locale".[53]

Tot în acest spirit a fost formulată și votată legea IV. din 1888, care nu a impus plata garanției, ca în cazul liniilor de interes major, dar l-a autorizat pe ministrul Comerțului la împărțirea a 300.000, și după 1894, a 400.000 de florini (600.000 respectiv 800.000 coroane) pentru ajutorarea acestor societăți.[54]

În afară de subvențiile acordate de guvern, au avut dreptul să primească sprijin și din partea Poștei, comitatele și alte oficialități locale, prin comenzi, prin acordarea prestațiilor muncii publice a comunității, prin acordarea unor înlesniri administrative și scutirea de sub impozite locale. Cauza principală ale acestei tendințe era faptul că și după naționalizarea liniilor principale și introducerea noilor tarife, mult mai avantajoase transportului de mărfuri și de persoane, multe dintre regiunile țării erau încă izolate. Fiindcă până la această dată majoritatea liniilor principale au fost deja construite, investitorii germani s-au îndreptat spre liniile de căi ferate de interes local.

După intrarea în vigoare în 1880 a noii legi despre căile ferate locale, a apărut Banca Maghiară de Căi Ferate (*Magyar Vasúti Bank Rt.*), care a încercat să profite de noile înlesniri. Banca a fost întemeiată de grupul financiar franco-austriac Bontoux, dar au avut acțiuni și grupuri germane ca *Jakob Landau* din Berlin, casa bancară a fraților *Sulzbach* din Frankfurt am Main, însă n-a avut o viață lungă.[55] Această instituție de credit a fost întemeiată după modelul german. În această perioadă în Germania au funcționat deja unele societăți care s-au profilat pe construirea și administrarea căilor ferate locale, ca de exemplu: *Lenz&Co*, *Ostdeutsche Eisenbahn Gesellschaft*, *Allgemeine Deutsche Kleinbahn-Gesellschaft*, *Vereinigte Eisenbahn und Bertiebsgesellschaft*.[56] În urma eșecului Băncii Maghiare de Căi Ferate, investitorii germani au încercat să se alieze, astfel s-a născut în 1887 banca *Eisenbahn-Rentenbank* în Frankfurt am Main, cu participarea a două case bancare

53 Jenő Szabó, *op. cit.*, p. 10.

54 Arhivele Naționale Ungare. Arhivele Statului de la Budapesta (ANU.ASU), K 269, fasc. 439.

55 Tamás Földi, *op. cit.,* p. 115.

56 Károly Haich, *A helyiérdekű vasutakról* [Despre căile ferate de interes local], Budapest: Wodianer F. és Fiai Műintézete, 1910, p. 49.

din aceeași localitate, a mai sus amintitei *Sulzbach* și *Erlanger*, precum și a băncii austriece *Länderbank*.[57]

După un an, băncile din Frankfurt și Nürnberg, cu participarea Băncii Maghiare Comerciale din Pesta, au deschis un birou pentru administrarea liniilor aflate în proprietatea lor cu o lungime totală de 4.724 km.[58] Biroul s-a format după modelul birourilor de profil din Germania. În fruntea instituției a stat Gusztáv Gerhardt, cel mai bun specialist al vremii din Ungaria. După o perioadă, Banca Comercială din Pesta a ieșit din afacere și a format propriul birou. Astfel, la societatea condusă de Gerhardt au rămas numai căile ferate aflate în sfera de influență a băncilor din Frankfurt a.M. și a *Dresdner Bank*-ului. Societatea avea în administrare 2.874 km de cale ferată.[59]

În 1892 sub tutela Băncii Comerciale s-a format S. A. Căile Ferate Maghiare de Interes Local (*Magyar Helyiérdekű Vasút Rt.*). Partenerii au fost: banca vieneză Länderbank, Nationalbak für Deutschland, precum și casa bancară Erlanger. În afară de aceste instituții financiare de importanță majoră, au figurat și case bancare, mai puțin cunoscute, ca *Behrens Söhne* din Frankfurt.[60] Societatea avea un capital social de 4 milioane de florini (8 milioane de coroane), din care 50% capital străin și 50% capital autohton.[61] La sfârșitul perioadei *Nationalbank für Deutschland*, *Deutsche Bank* și *Veit. L. Homburger* din Karlsruhe au câștigat influență asupra Societății. În 1911 se numărau printre membrii direcțiunii generale reprezentanții acestor instituții financiare germane, în persoana lui Julius Stern (*Nationalbank für Deutschland*), Elkan Heinemann (*Deutsche Bank*) și Fritz Homburger (*Veit. L. Homburger*).[62] Societatea a practicat următoarea politică financiară: a eliberat obligațiuni pe piețele financiare internaționale și banii obținuți i-a împrumutat societăților constructoare de linii de căi ferate locale. La sfârșitul anului 1899 a eliberat obligațiuni ale căilor ferate de interes local din Ungaria, în valoare de 37,8 milioane de coroane.[63] Tot în acest an au fost plasate pe piața de capital german acțiuni ale Societății în valoare de 8.500.000 mărci germane.[64] Cu această sumă, investitorii germani au contribuit cu 9.987.500 coroane la ridicarea capitalului social a firmei.[65]

---

57 Tamás Földi, *op. cit.*, p. 116.

58 Károly Haich, *op. cit.*, p. 96.

59 *Ibidem*.

60 ANU.ASU, Z40 Pesti Magyar Kereskedelmi Bank [Banca Comercială Maghiară din Pesta], tema 2230, fasc. 134, f. 35 ver.-f. 83 rev.

61 Tamás Földi, *op. cit*., p. 117.

62 Géza Zsoldos, *Bankkoncentráció* [Concentrarea bancară], Budapest: Pénzvilág kiad., 1914, p. 68, și *Compass. Finanzielles Jahrbuch für Oesterreich-Ungarn*, 1913, I, p. 258.

63 Tamás Földi, *op. cit*., p. 118.

64 Rudolph Eberstadt, *Die deutsche Kapitalmarkt*, Leipzig: Dunkler&Humblot, 1901, p. 207.

65 În 1900 cursul marcă germană – coroană austro-ungară a fost 1 la 1,175.

În afară de băncile fondatoare germane și *Deutsche Bank*-ul a luat parte la emiterile de acțiuni ale Societății. Această instituție a fost partenerul Băncii Comerciale în noiembrie 1908, la introducerea pe bursa din Berlin a noilor acțiuni ale S. A. Căile Ferate Maghiare de Interes Local, în valoare totală de 21.250.000 de mărci germane (24.968.750 coroane).[66] Pe lângă aceste instituții financiare s-a mai implicat și Uniunea Bancară din Budapesta (*Budapesti Bankegyesület Rt*.) în contrucțiile de căi ferate locale. Banca a fost un institut de credit neînsemnat înainte de recapitalizarea efectuată de casa bancară *Erlanger* în anul 1894. Dacă în cazul S. A. Căile Ferate Maghiare de Interes Local pe lângă interesele investitorilor germani au avut un cuvânt de spus și investitorii maghiari din Banca Comercială, putem considera Uniunea Bancară o simplă sucursală a casei Erlanger. În afară de această instituție financiară, o altă bancă maghiară aflată sub influența capitalului german a participat la întemeierea și finanțarea societăților de căi ferate locale, Banca Maghiară Agrară și de Rentă. Aceasta a fost întemeiată de Banca Maghiară de Scont și de casa bancară Mendelsohn. [67]

Cei mai mari investitori germani în căile ferate locale de pe teritoriul Regatului Ungariei au fost *Eisenbahn-Rentenbank* din Frankfurt a.M. cu 47,8 milioane de coroane investite, *Centralbank für Eisenbahnwerte* din Berlin cu 38,7 milioane de coroane, *Lokalbahn A.G.* din München cu 20,8 milioane de coroane, *Eisenbahnbank Frankfurt a.M*. cu 11,5 milioane de coroane și *Vereinigte Eisenbahn und Betriebsgesellschaft* Berlin cu 7 milioane de coroane.[68] În total numai aceste bănci au investit, până în 1908, o sumă de 125,8 milioane de coroane în căile ferate de interes local din partea ungară a dublei Monarhii. Nu putem să neglijăm nici pe *Bank für Transportwerte* din Bazel, o instituție financiară care a fost membră a concernului băncii elvețiene *Basler Handelsbank*. În *Bank für Transportwerte* a avut mari interese Banca Comercială Maghiară din Pesta, *Wiener Bankverein,* și mai multe case bancare (private) din Berlin.[69] Astfel, chiar dacă într-un procent mai mic, dar și în această bancă au apărut investitorii germani.[70]

În aceste condiții, nu e de mirare că și o bună parte a liniilor de căi ferate locale din Transilvania, Banat, Crișana și Maramureș au fost construite cu ajutorul investitorilor germani. Administrarea liniilor acestora, în majoritatea cazurilor, a fost predată statului, care nu le-a naționalizat, ci numai administrat. Într-o astfel de situație au ajuns și majoritatea căilor ferate de interes local din Transilvania. Două excepții putem menționa,

66 ANU.ASU, Z40 Pesti Magyar Kereskedelmi Bank [Banca Comercială Maghiară din Pesta], tema 1587, fasc. 83, f. 128. r.

67 Tamás Földi, *op. cit.*, p. 120.

68 Artur Lorenc, *Die Eisenbahnpolitik Ungarns*, Heidelberg: G. Geier, ihn. M. Zöller, 1909. p. 103.

69 Zsoldos Géza, *op. cit.*, p. 69.

70 În 1911, printre membrii consiliului de administrație putem regăsi inclusiv pe Rudolf Albert Koechlin, reprezentantul intereselor *Deutsche Bank*-ului. Vezi *Compass. Finanzielles Jahrbuch für Oesterreich-Ungarn*, 1913, I, p. 1325.

una în Transilvania statistică, S. A. Căile Ferate de pe Valea Someșului și una în Arad, S. A. Căile Ferate de Interes Local Arad–Cenad. Acestea, din cauza lungimii liniilor și marelui volum de schimb, au fost și au putut rămâne în administrare proprie, până la sfârșitul perioadei dualiste. Au existat și alte excepții, când din cauza situației financiare precare, liniile unor firme au fost oferite statului pentru răscumpărare, ca Societățile Carei–Șomcuta Mare și Sighișoara–Agnita.[71] S. A. CF Valea Someșului, pe lângă propriile linii, cu o lungime totală de 238.434 km, a administrat și tronsoanele firmei S. A. CFL Jibou–Baia Mare (cu o lungime totală de 58,45 km), Ulmeni–Cehu Silvaniei (20,03 km), precum și linia Beclean–Rodna (68,117 km) al S. A. CFL Zona Năsăudului (*Naszódvidéki helyiérdekü vasut részvénytársaság*). Astfel, în 1911, avea în administrare în total 385 km de cale ferată.[72]

Se punea și problema costurilor de construcții ale acestor căi ferate locale. Față de căile ferate de importanță majoră, acestea au fost realizate cu sume mult mai modeste. Au folosit materiale mai ieftine, de exemplu pe linia Satu Mare–Baia Mare podurile au fost construite din lemn de stejar, dar nici calitatea lemnului folosit ca suport de șine n-a fost cea mai bună. În astfel de condiții nu-i de mirare că societățile constructoare nu au cheltuit relativ mult. Dăm ca exemplu cheltuielile de construcții ale unor linii de căi ferate de interes local din Transilvania, Banat, Crișana și Maramureș. Cel mai ieftin a fost linia Sebiș–Moneasa (31.220 de coroane/km), linia Avrig–Făgăraș a costat dublu (62.704 coroane/km), iar cel mai scump s-a dovedit linia Petroșani –Lupeni (87.486 coroane/km).[73] Costul unui kilometru de cale ferată depindea de mai mulți factori. Pe lângă calitatea și prețul materialelor folosite la construcții, factorul geografic avea un rol hotărâtor, vorbind aici despre terenul accidentat, dificultățile reliefului. De exemplu, viaductele sau tunelele au reprezentat deja probleme, dificil de rezolvat pentru bugetele societăților constructoare.

Căile Ferate Unite Arad–Cenad (Arad–Csanádi Egyesült Vasutak)

În perioada imediat următoare căderii bursei de la Viena (1873–1879), din cauza crizei economice, investițiile au stagnat. Dar, ca o excepție, în această epocă a început să se dezvolte o companie, care la sfârșitul perioadei dualiste a rămas singura mare societate de căi ferate de interes local, în administrare proprie, din Regatul Ungariei. Societatea a apărut în 1881 prin fuziunea a două firme: Societatea de Căi Ferate Locale Arad–Cenad

71 Károly Haich, *op. cit.*, pp. 55–56 și *A brassói kereskedelmi és iparkamara jelentése kerülete viszonyairól az 1908-ik évre* [Raportul Camerei de Comerț și Industrie din Brașov privind condițiile din district pentru anul 1908], Brassó: Alexi Könyvnyodája, 1909, p. 67.

72 *Compass. Finanzielles Jahrbuch für Oesterreich-Ungarn*, 1913, I, p. 1720.

73 Vezi, datele publicate în lucrarea lui József Szterényi, *Iparfejlesztés* [Dezvoltarea industrială], Budapest: Franklin, 1908.

S. A. (*Arad–Csanádi Vasutak Rt.*) și Societatea de Căi Ferate Locale Arad–Valea Crișului (*Arad–Körösvölgyi Vasutak Rt.*). Dintre cele două societăți, ultima a fost cea care a construit linia de cale ferată Arad-Ineu. Necesitatea construirii acestei linii a apărut încă în anii '60, dar numai în deceniul următor s-a format grupul de interes. Ca un prim pas au invitat ingineri din străinătate, dar nu au fost mulțumiți de ei și comitele Aradului, Péter Aczél, a luat în mână lucrurile. În 1873, în plină criză economică, s-a întâlnit cu inginerul Béni Boros, căruia i-a prezentat planurile despre o linie de cale ferată de interes local, care după modelul scoțian și belgian ar fi trebuit să coste mult mai puțin decât cele normale construite până atunci. Ca să-l convingă pe ministrul de resort, a trebuit să ceară audiență, dar până la urmă, în 1875 s-au eliberat autorizațiile necesare. Linia cu o lungime de 63 de km a costat 1.078.624 florini, din care grupul de interes a plătit prin acțiuni 735.300, iar suma care lipsea era plătită în rate către furnizorii de șine și locomotive.[74] La 1 februarie 1877 s-a dat în folosință tronsonul de 41 km Arad–Pâncota. Tronsonul Pâncota–Ineu de 21 de km era gata în data 12 mai ale aceluiași an. Primul an financiar, chiar dacă nu era întreg, s-a dovedit a fi profitabil, ceea ce a permis primirea altor împrumuturi. După fuzionare au continuat lucrările pe tronsonul Ineu–Sebiș, pe o lungime de 28 de km, care a fost finalizat în toamna anului 1881. În anii 1889–1890 au continuat lucrările până la Iosaș (Gurahonț).

În 1877, Societatea de Căi Ferate Locale Arad-Cenad S. A. a început lucrările de construcții pe linia Arad–Sântana–Chișinău Criș, linie care va fi prelungită în 1884 până la Chitighaz. În 1881 au fost construite și tronsoanele Arad–Cenad, Seghedin–Szőreg, Mezőhegyes–Arad, Mezőhegyes–Chitighaz.[75] Acțiunile Societății au fost plasate, în marea lor majoritate, pe piața de capital din Germania, cel mai important investitor fiind banca *Bank für Handel und Industrie* din Berlin.[76]

La sfârșitul epocii dualiste Societatea avea în administrare 324,40 km de cale ferată.[77] În afară de liniile proprii administra și liniile Societății Căile Ferate Economice din Câmpie S. A. (*Alföldi Gazdasági Vasutak Rt.*). Numărul pasagerilor care au călătorit pe liniile societății a crescut de la 398.937 persoane în 1890, la 2.316.046 în 1909. Cantitatea mărfurilor transportate în aceeași perioadă a crescut de la 414.183 de tone la 971.370. Câștigul net realizat de firmă s-a mărit de la 779.384 coroane la 2.057.655. În ceea ce privește capitalul social, acesta s-a mărit de la 3.902.200 coroane la 34.211.400 coroane.[78] Dacă socotim bine, o bancă mijlocie din capitala ungară avea mult capital social. Această creștere s-a realizat

74 Károly Haich, *A helyiérdekű vasutakról*, Budapest, 1910, p. 11.

75 *Ibidem*, p. 12.

76 ANU ASU, Z40 Pesti Magyar Kereskedelmi Bank [Banca Comercială din Pesta], tema 2230, fasc. 134, f. 38 v., f. 48 r.

77 József Szterényi, *op. cit.*, p. 819.

78 *Magyar Compass*, 1891/1892, II, p. 599; 1910/11, II, p. 944.

cu investiții masive, care vizau productivitatea firmei. Unul dintre aceste demersuri era introducerea în transport a celor mai performante mașini. Firma a fost pionier în utilizarea inovațiilor tehnice. Cu introducerea în transport a vagoanelor automotoare benzino-electrice au scăzut cheltuielile și, astfel, au fost reduse tarifele de transport și s-a mărit numărul călătorilor și cantitatea mărfurilor transportate.[79]

Societatea avea un atelier-depou la Arad, unde, din cei 300 de angajați, 60 erau tehnicieni și muncitori calificați. În hale încăpeau la reparații 6 locomotive și 8 vagoane, dar în aer liber puteau staționa 30 de vagoane.[80] După cuvintele vestitului inginer din epocă Károly Hieronymi[81], Societatea însăși, din cauza lungimii liniilor administrate și a profitului realizat, nu mai intra în categoria căilor ferate locale.[82] Acest fapt a dovedit și păstrarea în continuare a autonomiei până în anul 1927.[83]

În ceea ce privește rolul jucat de căile ferate secundare în dezvoltarea producției industriale în zonele pe care au traversat liniile acestora, putem afirma că, în general, societățile de căi ferate locale au încercat să practice o politică de atragere a călătorilor și a comercianților, pentru a-și mări numărul de pasageri și volumul de mărfuri transportat. Au existat trei modalități: 1. simpla reducere a tarifelor; 2. introducerea inovațiilor tehnice în materie de transport feroviar, ceea ce a făcut posibilă scăderea cheltuielilor de exploatare și astfel reducerea tarifelor; 3. construirea unor linii industriale, care înlesnesc transportul materiilor prime și al produselor industriale. Avem exemple concrete la toate. În primul caz, după primul an de exploatare, conducerea S. A. Calea Ferată de Interes Local Vânători–Odorhei, pentru a mări traficul pe linie, cu acordul prealabil al căilor ferate de stat, a scăzut din tarifele practicate la transportul cărămidei, țiglei, traverselor, lemnelor de foc, cărbunelui, a produselor metalurgice ale uzinei din Vlăhița, al apei minerale, a varului, cerealelor și vinului. În afară de aceasta a cerut și a primit dreptul de a reduce tarifele pe orice produs al cărui destinație sau punct de expediere este orașul Brașov.[84] În al doilea caz, S. A. Căile Ferate de Interes Local Brașov–Trei Scaune, urmând exemplul societății Arad-Cenad, a încercat reducerea tarifelor prin introducerea vagoanelor automotoare. Aceste măsuri au dus la dublarea numărului de călători (de la 419.858 în 1903, la 922.967 în 1908, și numai pe

79 Sándor Söpkéz, *A villamosság és a villamos vontatás* [Electricitate și tracțiune electrică], Budapest: Wodianer Ny., 1909, p. 78, și *Grazer Wagon- und Maschinen Fabriks Actiengesellschaft vormals Joh. Weitzer*, Graz, 1931, p. 7.

80 Béla Gonda, *op. cit.*, p. 502.

81 Inginer, din 1882 director general al Societății Căilor Ferate Maghiare de Stat (MÁV).

82 Jenő Szabó, *Helyi érdekű vasutaink jövője*, Budapest, 1903, p. 23.

83 Sándor Ajtay, *Az Arad-Csanádi Egyesült Vasutak rövid története* [Scurtă istorie a Căilor Ferate Unite Arad–Cenad], Arad: Lovrov Ny., 1935, p. 31.

84 Csaba Gidó, „Vasútvonal tervek és építkezések a Székelyföldön 1880-1895 között" [Planuri și construcții de căi ferate în Secuime între 1880 și 1895], *Areopolis*, V (2005), p. 220.

linia Brașov–Satulung) și a venitului încasat, de la 89.680, la 188.894 de coroane. În prima perioadă au folosit automotoare cu abur, după care le-au introdus pe cele cu motoare benzino-electrice de tip De Dion-Bouton.[85] Ca exemplu concret în al treilea caz, putem aminti din nou Societatea feroviară brașoveană, care, pe teritoriul orașului de sub Tâmpa, încă din primii ani ai funcționării a început construirea liniilor industriale. Toate marile uzine au fost legate de sistemul național de căi ferate prin linii industriale, ca fabrica de cherestea și parchet Kocsis, fabrica de postavuri Scherg, fabrica de mașini a fraților Schiell, fabrica de ciment Krugler, fabrica de cărămidă Schmidt.[86] În cursul anului 1906, au mai construit pe tronsonul Brașov–Zărnești o linie până la fabrica de celuloză din localitate. La fel a procedat și S. A. Căile Ferate Locale Transilvania Meridională, când a construit o ramificație de linie industrială pe tronsonul Tălmaciu–Podul Olt pentru o magazie a fabricii de celuloză din Turda.[87]

În cazul liniilor Caransebeș–Rusca Montană–Hațeg și Alba Iulia–Zlatna trebuie menționat că acestea au fost calificate drept cele care „deservesc nevoile speciale ale industriei".[88] Acest caracter reiese și din componența venitului realizat de linia Caransebeș–Hațeg. Aproape 30% provenea din transportul fontei, fierului vechi, cocsului și produselor siderurgice ale Societății de minerit și furnale din Călan, alte 29% ale acestui venit s-au realizat în urma transportului mangalului produs în zonă, iar un contingent de peste 25%, din cherestea produsă de joagărele din regiune.[89] În această categorie intrau și acele căi ferate care legau minele de unitățile de prelucrare, sau regiunile miniere de cele industriale, ca Petroșani–Livezeni-Lupeni, Şibot–Cugir, Hunedoara–Ghelari. Liniile Societăților Brașov–Trei Scaune și Valea Someșului (aflate în administrarea acesteia), cu un procentaj de 53,7%, respectiv 65,2%, a produselor forestiere din totalul de mărfuri transportate, s-au încadrat în categoria „căilor ferate cu o importanță majoră în industria forestieră".[90] Linia Turda–Abrud a fost mixtă, deservind mineritul și industria forestieră. Demersurile aduse pentru stimularea transportului, în cele mai multe cazuri au dat rezultatul așteptat. Volumul de mărfuri și numărul persoanelor transportate a crescut încontinuu.

Ceea ce ne interesează pe noi este cantitatea și compoziția masei de mărfuri. În general, deschiderea acestor linii a facilitat transportul materiei prime, ca lemnul, cerealele și a

85 Haich Károly, *op. cit.*, p. 59.

86 Radu Bellu, „Monografia unei căi ferate dispărute: Brașov-Satulung", *Ţara Bârsei*, I (2002), 1, p. 157.

87 *A brassói kereskedelmi és iparkamara jelentése kerülete viszonyairól az 1906. évre*, Brassó, 1907, p. 79.

88 Edvi Illés Aladár – Méhely Kálmán, *A vasut és az ipar*, Budapest, 1910, p. 16.

89 Vezi ASU, Z40 Pesti Magyar Kereskedelmi Bank, tema 1497, fasc. 75 Karánsebes-Hátszeg HÉV, f. 2 r. – f. 3 v.

90 Edvi Illés Aladár, Méhely Kálmán, *op. cit.*, p. 15.

produselor fabricilor de spirt, de cărămidă și a joagărelor. Aceste produse au figurat cu mari cantități pe toate liniile de căi ferate locale. În ceea ce privește celelalte ramuri ale industriei, situația era diferită în funcție de specificul zonelor.

Liniile Societăților Brașov–Trei Scaune și Vânători–Odorhei au facilitat transportul sfeclei de zahăr pentru fabrica de zahăr din Bod, respectiv zahărului produs pe piețele de desfacere.[91] Pe aceste linii s-au transportat materialul prim și produsele finisate și fabrica de ciment Krugler din Brașov, fabricile de celuloză și de hârtie din Zărnești și Prejmer. Nici industria Sibiului și din împrejurimile orașului, dar nici fabrica de hârtie din Petrești (de lângă Sebeș) nu s-ar fi putut dezvolta fără existența liniilor S. A. Căile Ferate din Transilvania Meridională, prin care au trimis produsele pe piața românească.[92] Prin linia Vânători–Odorhei au ajuns pe piață prefabricatele joagărelor din zona Odorhei și o parte însemnată ale produselor uzinei metalurgice din Vlăhița. Tot prin acest tronson au procurat porumbul necesar fabricile de spirt din zonă și au expediat pe piața dublei Monarhii spirtul și vitele îngrășate prin produsele secundare.[93]

Cantitatea mărfurilor transportate pe liniile de cale ferată de interes local din Transilvania, a urcat la sute de mii de tone pe an. La sfârșitul perioadei a trecut cifra de un milion. Calculele noastre se bazează pe datele publicate, care sunt incomplete din cauza faptului, că în unii ani Societățile feroviare n-au trimis datele la anuarele de specialitate. Cu toate acestea se poate observa o creștere constantă. Printre Societăți, Brașov–Trei Scaune și Valea Someșului au avut cel mai mare volum de mărfuri transportate. Prima, datorită nivelului de dezvoltare ale zonei respective iar a doua, datorită lungimii liniilor și dezvoltării intensive a industriei de cherestea. Dacă comparăm volumul transportat de aceste Societăți cu cele din Bihor, Sătmar sau Arad, reiese că Societatea Brașov–Trei Scaune venea imediat după Societatea Arad-Cenad. Însă, C.F.L. Transilvania Meridională a depășit Societatea C.F.L. Bihor, iar Sălajul pe Satu Mare-Baia Mare. Trebuie să menționăm faptul că Societatea de pe Valea Târnavei Mici se apropia de aceasta din urmă. Desigur volumul de peste un milion de tone pe an, transportat pe liniile Arad–Cenad-ului a surclasat cu mult Societatea care o urma imediat. Cu toate acestea volumul de mărfuri a crescut încontinuu pe liniile de interes local din Transilvania, semnalând faptul că industria locală s-a folosit de posibilitatea transportului feroviar.

De existența acestor linii au beneficiat, în general, producătorii ardeleni, dar, destul de repede, s-a ivit o problemă, care apare întotdeauna între doleanțele întreprinzătorilor

---

91 Wiener Moszkó, *A magyar cukoripar fejlődése. Adalék a magyar mezőgazdasági ipar multja, jelene és jövőjéhez, II A magyar cukoripar jelene és jövője*, Budapest, 1902, p. 849.

92 *A brassói kereskedelmi és iparkamara jelentése kerülete közgazdasági viszonyairól az 1895-ik évben*, Brassó, 1896, pp. 104–105.

93 Nagy Róbert, „Székelyudvarhely gazdasági fejlődése a XIX. század végén és a XX. század elején", *Areopolis*, V (2005), pp. 236–240.

industriali și a camerelor de comerț și industrie: tarifele prea înalte practicate de aceste societăți, față de tarifele liniilor societății de stat.[94]

În pofida acestor probleme, putem afirma că liniile de căi ferate locale, cu toate că au deschis în fața produselor industriale austriece și cehe, zonele până atunci mai mult sau mai puțin izolate și, astfel, au adus o concurență greu de învins producătorilor locali, în general, au avut o influență benefică asupra dezvoltării industriei Transilvaniei. În 1913, 2.557,6 km de cale ferată (în afara căilor ferate orășene și cele aflate în proprietatea unor întreprinderi industriale), se găseau pe teritoriul Transilvaniei și a comitatului Sălaj.[95]

Importanța acestor căi ferate pe plan național, poate fi demonstrată ușor. La sfârșitul perioadei dualiste, pe teritoriul Regatului Ungariei au fost construite 10.922 km de căi ferate locale, pe lângă cele 10.000 km de linii principale. În această epocă, în condițiile unei perioade scurte de stagnare economică generală care a început în 1896, Societatea de stat a reușit să-și mențină creșterea constantă ale veniturilor realizate, datorită liniilor de căi ferate de interes local, care au fost construite în perioada respectivă. Veniturile Societății de stat au crescut până la punctul în care lungimea liniilor de cale ferată locală anual construite și date în folosință a ajuns la 8–900 km.[96] Construirea liniilor de căi ferate locale a garantat creșterea veniturilor Societății căilor ferate de stat. Aceste linii au legat tot mai multe zone până atunci izolate, tot mai mulți producători și totodată posibili consumatori de piața Monarhiei. În urma acestei extinderi a sistemului de căi ferate, numărul călătorilor și volumul mărfurilor transportate a crescut constant, asigurând un venit tot mai mare.

Ca la orice investiție și aici se pune problema urmărilor pozitive și negative ale afacerilor realizate. Prima realizare, indiscutabil pozitivă, a fost apariția liniei de transport și de comunicații, care a facilitat transportul de persoane și bunuri, întemeierea unor noi uzine și

94 *A brassói kereskedelmi és iparkamara jelentése kerülete viszonyairól az 1903-ik évre* [Raportul Camerei de Comerț și Industrie din Brașov privind condițiile din district pentru anul 1903], Brassó: Alexi Könyvnyomdája, 1904, p. 53; *A brassói kereskedelmi és iparkamara jelentése kerülete viszonyairól az 1904-ik évre* [Raportul Camerei de Comerț și Industrie din Brașov privind condițiile din district pentru anul 1904], Brassó: Alexi Könyvnyomdája, Brassó, 1905, p. 63; *A kolozsvári kereskedelmi és iparkamara jelentése kerülete viszonyairól az 1909-ik évre* [Raportul Camerei de Comerț și Industrie din Cluj privind condițiile din district pentru anul 1909], Kolozsvár: A Kereskedelmi és Iparkamara, 1910, p. 22; *A marosvásárhelyi kereskedelmi és iparkamara jelentése kerülete viszonyairól z 1893-ik évre* [Raportul Camerei de Comerț și Industrie din Marosvásárhely privind condițiile din districtul său pentru anul 1893], Marosvásárhely: A Kereskedelmi és Iparkamara, 1894, p. 167.

95 La calcule am folosit datele *Anuarului statistic maghiar*, referitor la anul 1913, numărul 1910/1911 al anuarului financiar maghiar *Magyar Compass*, precum și numerele din 1913 și 1918 al anuarului financiar austro-ungar *Compass. Finanzielles Jahrbuch für Oesterreich-Ungarn*.

96 Jenő Szabó, *op. cit.*, p. 30.

întreprinderi sau dezvoltarea celor deja existente în regiunile respective. Desigur, se pune și problema că, împreună cu efectele pozitive ale deschiderii spre o lume mult mai dezvoltată, au apărut și cele negative, dar aceste două lucruri se pare că sunt inseparabile în încercările de modernizare ale oricărei epoci istorice. Important este că dacă punem în balanță urmările pozitive și cele negative, cele pozitive au dominat, în urma cărora această regiune a Europei a reușit să se încadreze în noua linie de dezvoltare economică și socială.

Evoluția rețelei de căi ferate din Transilvania în perioada 1857–1914

Rezumat: Față de părțile vestice ale Imperiului Habsburgic, în Transilvania, Banat, Crișana și Maramureș primele linii de cale ferată au fost construite cu un decalaj de două decenii. Politica guvernului de la Viena a fost ferm într-un singur lucru, dorea realizarea unei rețele de căi ferate care să cuprindă tot Imperiul. În ceea ce privește finanțarea lucrărilor, politica oficială oscila între banii publici și capitalul privat, conform situației bugetului de stat. Procesul a început în anul 1835 și a continuat până la destrămarea Monarhiei Austro-Ungare din anul 1918.

Primul mare avânt al lucrărilor a început în 1867 și a ținut până în anul 1873 (căderea bursei de la Viena). În această perioadă au fost finalizate liniile principale din Transilvania și regiunile învecinate. După aceasta, în anii 1880 au început lucrările de construcții pe liniile secundare, care au fost realizate în sistemul căilor ferate de interes local. Legile din 1880 și 1888 au facilitat construirea acestor linii, prin acordarea unor ajutoare și înlesniri, în urma cărora a scăzut prețul de construcție al unui km de cale ferată. Majoritatea liniilor din Transilvania, Banat, Maramureș și Crișana au fost realizate în acest regim. În urma investițiilor, în ajunul primei mari conflagrații mondiale, 99% din rețeaua de căi ferate a regiunilor de dincoace de Carpați a fost realizată.

Calea ferată a deschis lumea nu numai pentru publicul călător, dar și pentru economia locală, prin integrarea în piața comună a statului dualist. Transformările socio-economice au afectat fiecare colț al regiunii. A apărut tariful zonal în taxarea călătoriei persoanelor, posibilitatea de a călători pe distanțe mari într-un timp scurt față de epocile precedente, a apărut noțiunea ora exactă, turismul, posibilitatea de a vinde mai ușor unele produse locale, dar și concurența mărfurilor aduse din regiunile mai industrializate ale imperiului. Toate acestea au transformat, nu numai mediul urban, prin accelerarea urbanizării, dar și pe cel rural.

Cuvinte cheie: infrastructură, cale ferată, Transilvania, Banat, Crișana, Maramureș, investiții.

The evolution of the railway network of Transylvania between 1857 and 1914

Abstract: A comparison of the timing of the first railway lines in Transylvania, Banat, Crișana, and Maramureș with those in the western parts of the Habsburg Empire reveals a two-decade gap. The Vienna government was firm on one thing: it wanted to build a railway network covering the entire empire. With regard to the financing of the works, official policy oscillated between public funds and private capital, depending on the state of the national budget. Construction began in 1835 and continued until the collapse of the Austro-Hungarian Monarchy in 1918.

The first major surge in construction began in 1867 and lasted until the fall of the Vienna Stock Exchange in 1873. During this period, the main lines in Transylvania and its neighbouring regions were completed. After that, in the 1880s, construction work began on secondary lines as part of the local railway system. The 1880 and 1888 legislation facilitated the construction of these lines by providing subsidies and incentives, thereby reducing the construction cost per kilometre of railway. Most of the lines in Transylvania, Banat, Maramureș and Crișana were built under this system. As a result of these investments, by the eve of the First World War, 99% of the railway network in the regions beyond the Carpathians had been completed.

The railway opened up the world to both the travelling public and the local economy by integrating them into the dualist state's common market. Socio-economic transformations affected

every corner of the region. Zonal fares were introduced for passenger travel, enabling long-distance travel in a shorter time than in previous eras. The concept of punctuality emerged, as did tourism, making it easier to sell certain local products, but also creating competition from goods brought in from the more industrialised regions of the empire. All of this transformed the urban and rural environments through accelerated urbanisation.

Keywords: infrastructure, railway, Transylvania, Banat, Crișana, Maramureș, investments.