

ACADEMIA DE INALTE STUDII COMERCIALE ȘI INDUSTRIALE  
„REGELE MIHAI I”, CLUJ-BRAȘOV  
INSTITUTUL DE CERCETĂRI ECONOMICE ȘI SOCIALE

---

---

Olimpiu Boițoș

Lupta lui G. Barițiu, în 1847,  
pentru introducerea căilor ferate  
în Transilvania

||||

1945

---

---

Tipografia „Astra” Brașov, Str. Lungă Nr. 1.



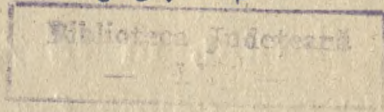
25a

656  
B33

656.2(498.4) „18” Boritui, J  
93(498.4) „18” Boritui, J



618.526



Extras din „Observatorul Social-Economic” Nr. 4-5 Iulie-Octombrie 1945



\*618526S\*

OB/B32

## Lupta lui G. Barițiu, în 1847, pentru introducerea căilor ferate în Transilvania

Timp de câteva decenii, la mijlocul secolului trecut, figura lui George Barițiu ne întâmpină oridecâteori vom căuta urmele progresului făcut de poporul român din Transilvania, pe un tărâm sau altul al vieții sociale. El n'a fost omul unui singur gen de preocupări, și din multele îndeletniciri cărora s'a dedicat ne este greu uneori să spunem măcar care a deținut locul principal.

În viața politică a Românilor din Transilvania el apare necetat, până la adânci bătrânețe, și nu numai în calitate de publicist. Într'un moment de răscruce, în epoca revoluției dela 1848, el îndeplinește un rol de conducător al poporului său în lupta pentru câștigarea drepturilor firești, politice, economice și culturale, iar răsplata pentru rolul deținut și activitatea desfășurată îi vine în forma unei pribegii silite și a altor persecuții personale. Pe tărâm cultural el a fost întâiul care a oferit Românilor din Transilvania, prin publicațiile periodice înființate, puțința de a se orienta în frământările spirituale ale vremii și de a-și căuta un drum propriu, în epoca modernă. Activitatea din acest domeniu este poate cea mai îndelungată și ea l-a dus, fără îndoială, la cele mai înalte onoruri: pe deoparte titlul de președinte al Asociațiunii «Astra» din Sibiu, la temelia căreia silințele sale au format o piatră unghiulară, și de altă parte demnitatea de președinte al Academiei Române, instituție în care a reprezentat în mod activ țara de dincoace de munți. Mai puțin cunoscută este munca sa pe tărâmul vieții economice, și unii dintre specialiștii vremurilor mai nouă sunt dispuși să-l socotească aici un intrus, care n'ar avea decât de câștigat din ignorarea voită a încercării sale de a se infiltra într'un domeniu pentru care nu era pregătit.

Judecata aceasta pare a se întemeia pe eșecul fabricii de hârtie dela Zărnești, pusă în funcțiune de Barițiu și administrată

de el timp de două decenii. Opinia aceasta poate fi însă rectificată cu înseși datele ce se desprind din evoluția industriei românești, și reabilitarea nu mai poate întârzia mult. Dar rolul lui Barițiu în viața economică nu se reduce la atât.

Profesiunea de publicist l-a adus adeseori în situația de a se pronunța asupra fenomenelor economice ale vremii sale. Nu este lipsită de valoare nici activitatea de luminare ce o desvolta el prin foile sale, într'un sector în care pe atunci încă nu mișunau specialiștii și întreagă societatea românească dibuia, căutând să prindă tainele unor activități de peste hotare. Uneori însă chiar această activitate publicistică i-a deschis calea unor însărcinări care reprezentau o contribuție pozitivă de natură economică.

Am semnalat în alt loc<sup>1)</sup>, după însemnările autobiografice ale lui Barițiu, participarea sa la delegația ardeleană care în primăvara anului 1847 a solicitat dela cărmuirea monarhiei austro-ungare construirea unei căi ferate în Transilvania. El a întreprins atunci călătoria la Viena împreună cu patru delegați sași, doi dintre ei reprezentând municipiul Sibiu și ceilalți doi Brașovul, făcând demersuri în sensul misiunii ce le fusese încredințată de cele două municipalități. Delegația s'a întors fără rezultat, iar în *Părți alese din istoria Transilvaniei*<sup>2)</sup> Barițiu arată și motivul pentru care lucrurile nu puteau să se petreacă altfel. Dar acțiunea lui referitoare la construirea unei căi ferate în Transilvania, din acel moment, a fost mai întinsă decât s'ar putea bănui din aceste date elementare.

Cu ajutorul informațiilor ce ne stau la dispoziție, ne propunem să arătăm în cele ce urmează tot ce a făcut Barițiu în acel moment, în cadrul celei dintâi încercări de a se introduce calea ferată în Transilvania. Expunerea noastră este menită să ilustreze felul cum știa Barițiu să servească o idee, iar ideea de care e vorba se referă la o reformă de mare progres economic, cu repercusiuni și asupra altor domenii ale vieții sociale.

\* \* \*

În vara anului 1846 a fost dată circulației prima porțiune din așa numita cale ferată centrală a Ungariei, anume pe dis-

1) *Intâiele călătorii în Apus ale lui George Barițiu*, lucrare în curs de tipărire.

2) Vol. I. Sibiu 1889, Tip. W. Krafft, p. 646-647.

tanța Pesta—Vác, dealungul Dunării. În primăvara anului următor se deschide pentru transporturi de mărfuri și linia dela Pesta—Czegléd, iar pentru sfârșitul verii se prevedea terminarea unei nouă porțiuni a căii ferate centrale, dela Czegléd—Szolnok<sup>3)</sup>.

În felul acesta apăreau primele rezultate ale unei acțiuni care avea o vechime mai mare de un deceniu. Din referințele ce se găsesc în numeroasele articole publicate de *Gazeta de Transilvania* din Brașov în decursul anului 1847, cu privire la problema construirii de căi ferate în Ungaria și Transilvania, rezultă că parlamentul Ungariei se ocupase cu această problemă în mai multe sesiuni, începând cu anul 1832. Dar abia în 1844, deci după 12 ani dela lansarea ideii, s'a ajuns la constituirea unei societăți pentru construirea căii ferate centrale și abia la această dată s'a început lucrul, care în anul 1846 dădea cel dintâi rezultat.

Calea ferată centrală a Ungariei era proiectată dela hotarele Austriei până la Dobrițin, trecând prin orașele Presburg (Bratislava), Strigon (Esztergom), Vác, Pesta, Czegléd și Szolnok. Ea ajungea deci la hotarele pământului românesc, și era firesc ca Ardelenii să-și îndrepte atenția în direcția aceasta și să-și pună problema dacă nu ar fi posibil ca noul mijloc de locomoțiune să fie introdus și în patria lor.

Pusta Ungariei este legată astăzi de Transilvania prin două căi ferate principale, dintre care una duce la Oradea și la Cluj, iar a doua la Arad. În acel moment inițial, anii 1846-1847, interesul s'a îndreptat cu deosebire asupra posibilității de a lega prin Arad Transilvania de calea ferată centrală a Ungariei. În orice caz Românii s'au preocupat mai mult de această posibilitate, deoarece purtătorii de cuvânt cei mai isteți și mai întreprinzători ai Românilor se aflau în partea meridională a Transilvaniei, în special la Sibiu și la Brașov, iar unul dintre acești purtători de cuvânt era tocmai George Barițiu, redactorul *Gazetei de Transilvania* și al *Foii pentru minte, inimă și literatură* din Brașov, până la 1 Ianuarie 1847 singurele publicații periodice românești existente în Transilvania<sup>4)</sup>.

3) *Gazeta de Transilvania*, an 10 nr. 35 (1 Mai v. 1847), articolul intitulat: *Naintarea drumurilor de fier în Ungaria*.

4) Dela începutul anului 1847 apărea și la Blaj o gazetă românească, *Organul luminării* al lui T. Cipariu.

Să semnalăm de pe acum și a doua împrejurare care conferă prestigiu acțiunii Românilor din Transilvania meridională, și anume faptul că ei pun problema introducerii căii ferate în patria lor pe un plan de interes mai mare, vorbind dela început de necesitatea continuării acestui drum spre Răsărit, în Principatele Române dela Dunăre, cu care Transilvania avea vechi legături economice, menite în viitor să se intensifice. Evident, aceste legături interesau centrele Transilvaniei meridionale în rândul întâi, în trecut ca și în prezent, de aceea era firesc lucru ca aceste centre să se preocupe și de perfecționarea mijloacelor de comunicație cu țările românești de peste munți. În orice caz, era limpede că în vreme ce construirea unei linii ferate dela Szolnok la Oradea și Cluj, sau dela Dobrițin la Oradea și Cluj, prezenta — pe atunci — mai mult un interes local, legarea pusteii Ungariei și a capitalei țării, Pesta, cu Transilvania prin Arad, Sibiu și Brașov însemna crearea condițiilor favorabile pentru un nou avânt al raporturilor economice cu străinătatea și mai ales cu debușeul cel mai apropiat: Principatele Române.

\* \* \*

Judecând după *Gazeta de Transilvania*, întâia chemare pleacă din Sibiu. Într'adevăr, în numărul din 6 Martie 1847<sup>5)</sup> al *Gazetei* corespondentul din Sibiu, care semnează: a, comunică următoarele:

«O parte din publicul nostru e îngrijat pentru întreprinderile drumurilor de fier în Ungaria; căci în adevăr, de cumva Ungurenii vor veni și la ideea de a întinde linia Timișoarei până la Dunăre în jos, atunci vede oricine că noi Ardelenii rămânem închiși ca într'o cămară pustie între munții noștri. Dar am greșit că am zis: vede oricine; căci din contră pe cei mai mulți încă tot nu-i taie capul, mintea lor nu ajunge a putea judeca marea însemnătate a drumurilor de fier. Eu de aceasta nu mă mir; pentrucă câți din noi au văzut locomotive și câți își iau osteneala măcar a citi ceva despre puterea aburului, de drumuri, vapoare ș. a.? Aci și la Sighișoara se sfătuiesc câțiva asupra planului unei linii de drum de fier dela Timișoara preste Orăștie,

5) Data foii este după calendarul vechiu, în cronologia evenimentelor legate de ideea construirii căilor ferate noi vom întrebuința însă calendarul nou, care este menționat și în cuprinsul articolelor pe care le vom discuta.

Sibiu, Făgăraș, Brașov, Pasul Buzăului până la Galaț. Ingineri harnici au arătat că oricât de muntos ni s'ar părea locul, totuș asemenea linie se poate realiza mai ușor decât s'ar crede la întâia privire».

Interesul acestei note scurte nu se reduce la faptul că pune problema, ci ea semnalează dela început pericolul principal care ar putea împiedeca prelungirea căii ferate din Ungaria în Transilvania. Am menționat mai sus două puncte de contact între Ungaria propriu zisă și pământul românesc, anume Oradea și Aradul. Exista însă și un al treilea centru, mai la Sud, Timișoara. Cum interesul principal se concentra asupra regiunilor sudice, alternativa nu se punea atunci între Oradea și Arad, ci între Arad și Timișoara. Iar în primăvara anului 1847 avea mai mulți sorți de izbândă o linie ferată care să lege Pesta de Timișoara, prin Seghedin, decât aceea care putea lega capitala Ungariei de Arad, prin Szolnok, deși aceasta din urmă pare să fi fost discutată și aprobată în parlamentul Ungariei din 1840.

Dar construirea căii ferate dela Timișoara deschidea posibilitatea legării Ungariei de Principatele Române pe la Porțile de Fier, ceea ce ar fi satisfăcut pentru moment nevoile comerțului exterior al Monarhiei austro-ungare spre Răsărit și în aceeași măsură ar fi scăzut necesitatea modernizării drumului comercial care ducea în țările de dincolo de Carpați prin metropolele din Sudul Transilvaniei. Din cauza aceasta, în duelul pentru prioritate dintre Arad și Timișoara, Românii din Transilvania — și nu numai ei — vor lua poziție alături de Arad, pentru că dela Arad era mai ușor să fie prelungită calea ferată în Transilvania decât dela Timișoara.

Nota corespondentului din Sibiu al *Gazetei* arată în același timp că de ideea construirii unei căi ferate în Transilvania nu se preocupau numai Sibienii, și și Sighișorenii. Aici Barițiu se grăbește să asocieze și pe concetățenii săi, printr'o adnotare care are următorul cuprins: «Și la noi în Brașov unii deștepți și practici».

Adevărata participare la discuție a lui Barițiu avea să înceapă însă abia după o săptămână, când el publică în *Gazetă*<sup>6)</sup> un mic articol intitulat *Drum de fier în Transilvania*. «Această idee — scrie Barițiu — nainte numai cu două, trei luni pro-

6) Nr. 21, din 13 Martie v. 1847.

ducea la cei mai mulți un zimbet bajocuros; de care însă niciodată nu ne-am mirat. În Germania cea luminată pe la 1836 abia putea crede cineva în realizarea drumurilor, dar bărbaților ageri le trebuia numai 6 luni pentruca să convingă și pe cei mai necrezători, să-i înfierbinte și să-i câștige în interesul drumurilor de fier, cu care sânt unite foloase neprevăzute și nemărginite, pe care noi le vom desfășura cu alt prilej în foaia noastră».

Ultima frază citată împărtășește angajamentul lui Barițiu de a discuta pe larg utilitatea noului mijloc de locomoțiune. Vom vedea că el și-a ținut promisiunea. În felul acesta problema avea să fie debătută în *Gazetă* pe două planuri: mai întâi, ca informație asupra mersului lucrurilor, cu sprijinirea categorică a punctului de vedere ardelenesc în fiecare împrejurare, și în rândul al doilea, ca o acțiune de propagandă în favorul ideii construirii de căi ferate, care atunci erau o noutate și întâmpinau, pe lângă adevărate entuziaste ca aceea a lui Barițiu, și opoziție, iar realizarea ideii avea nevoie de un sprijin larg, moral și material, din partea opiniei publice.

În ce privește întâiul aspect al problemei, din articolul intitulat *Drum de fier în Transilvania* aflăm că «soțietatea întreprinzătoare a drumului de fier Szolnok-Arad» a trimis în Transilvania o delegație de trei pentru a mișca opinia publică din această țară și a și-o asocia în campania pentru prioritate ce avea să o ducă împotriva Timișoarei. Delegații arădani s'au oprit mai întâi la Sibiu și de acolo au venit la Brașov. Ei aduceau un mesaj al primarului din Arad, prin care municipiile Sibiu și Brașov erau invitate să trimită delegați la adunarea societății drumului de fier central din Ungaria, convocată la Arad pe ziua de 22 Martie stil nou, adunarea care avea să dezbate conflictul deschis între cele două orașe din Vest, Timișoara și Aradul. Și continuă informația: «Sibiul apucă a trimite doi deputați. În Brașov se ținu Luni în 21 Martie o adunare în cauza aceasta supt peședinția alesului jude al cetății d-l Mat. Lassel, în carea întreprinderea, cum și imbierea de a trimite deputație, se primi cu însuflețire neașteptată; reflecția însă că adresa dela Arad sosi pentru noi cu totul târziu sili pe public a amâna deputația până la alt prilej, de care să fim informați mai timpuriu».

Adunarea dela Arad din 22 Martie s'a ținut deci fără participarea reprezentanților Brașovului, și chiar fără ai Sibiului, fiindcă



nici aceștia n'au ajuns la timp. Referințe asupra ei aflăm într'un reportaj publicat în *Gazeta* din 31 Martie v., reportaj care este datat din Arad, dar în realitate este o compoziție a lui Barițiu făcută în baza informațiilor primite dela sursă.

Adunarea a fost prezidată de contele Francisc Zichy, «referendar la înalta cancelarie ungurească în Viena» și președintele societății pentru calea ferată centrală a Ungariei. Au luat parte delegații județelor ungurene limitrofe, Arad și Békés, ale căror interese erau înrudite. Ei au susținut același punct de vedere, după cum reiese din următorul pasaj al reportajului: «Întâiul ocârmuitor al comitat[ului] deducând întinderea negoțului ce se face prin Arad, se sili a arăta trebuința de a trage o linie de fier de aici peste Transilvania în Moldavo-România. Asemenea făcu și ocârmuitorul comitat[ului] Békés prin o grăire pătrunzătoare, arătând că din pricina mai vârtos a mare populației de acolo linia de fier ar merita a se trage dela Szolnok la Arad». Președintele adunării a pledat însă pentru linia ferată Pesta-Kecskemét-Seghedin-Timișoara, declarând contractul pentru construirea ei un fapt împlinit și invocând în sprijinul ei rațiuni de natură financiară. El spunea anume că orașul Seghedin se oferă să suporte cheltuelile de construcție a porțiunii de cale ferată dela Kecskemét la Seghedin, iar Timișorenii fac la fel pentru porțiunea dela Seghedin la Timișoara. Și adăuga contele Zichy că, dacă le trebuie Arădanilor cale ferată, n'au decât să-și clădească și ei, pe cheltueală proprie, o ramificație dela Timișoara la Arad.

Adunarea dela Arad a adus prin urmare lămurirea că forurile conducătoare ale societății centrale au fost câștigate pentru teza Timișorenilor. Arădanii n'au depus însă armele, ci ei au înaintat contestație împotriva contractului pentru construirea drumului dela Kecskemét și s'au referit la hotărârile parlamentului maghiar, care a preconizat linia Szolnok-Arad și nu pe aceea ce duce spre Timișoara. Lupta pierdută la Arad putea fi câștigată la viitoarea adunare a societății de cale ferată centrală din Ungaria, convocată la Presburg (Bratislava) pe data de 25 Aprilie. Aici intervine din nou Barițiu, cu îndemnul și mustrarea sa: «Ardelenilor le-am sfătui a priveghia cu neadormire, ca nu cumva ei la o întâmplare să rămâie la o parte, și linia să curgă spre Dunăre în jos. Se pare însă că la ei până acum prea puțini cugetă

cu temei asupra acestui lucru tăietoriu adânc în toate reporturile soțiale»<sup>7)</sup>.

\* \* \*

Urmează deci o nouă etapă în lupta pentru calea ferată ardeleană: adunarea generală dela Presburg. La Arad Ardelenii au lipsit, fiindcă n'au fost informați la timp despre adunarea ce avea să se țină în acest oraș. Acum data era cunoscută și mai rămânea doar o bună pregătire pentru participarea lor cu succes la adunarea dela Presburg. În același timp erau cunoscuți aderenții și potrivnicii.

Sibiul numise doi delegați pentru adunarea dela Arad, în persoana senatorului Conrad și a comerciantului Talmaier<sup>8)</sup>, amândoi Sași. Ei au făcut drumul până la Arad, dar, cum am arătat, au sosit acolo după ce s'a terminat adunarea. S'au întors însă acasă cu informații «interesante» asupra situației. Pe urmă au fost confirmați și pentru adunarea dela Presburg. În ce privește Brașovul, un alt reportaj din același număr din 31 Martie v. al *Gazetei*, care poartă semnătura B., deci nu începe nicio îndoială asupra paternității lui Barițiu, ne informează că și Brașovul își designase delegații săi pentru Arad, dar aceștia n'au mai plecat fiindcă era prea târziu. Ei au fost confirmați acum de Consiliul municipal (Magistratul), spre a participa la adunarea generală dela Presburg. Numele lor erau: senatorul Roth<sup>9)</sup>, comerciantul Carol Maager și George Barițiu, — acesta din urmă ca singurul și neașteptatul reprezentant al populației majoritare a Transilvaniei.

Actele din arhiva municipiului Brașov ne ajută să lămurim unele aspecte ale chestiunii care din coloanele *Gazetei de Transilvania* nu apar destul de limpezi. Din actele pe care le-am putut consulta, precum și din repertoriul alfabetic al anului 1847, nu rezultă că s'ar fi făcut o alegere de delegați ai Brașovului pentru adunarea dela Arad a societății pentru drumul de fier

7) *Gazeta de Transilvania* cu data de 31 Martie v., reportajul din Arad.

8) În *Gazetă* numele delegaților apare în nr. din 14 Aprilie v. În *Părți alese* (loc. cit.), numele senatorului are forma *Konradsheim*. În actele municipiului Brașov sunt denumiți astfel: *Magistrats Rath Wilhelm Conrad* și *Communitäts Verwandter Johann Thalmayer*.

9) În *Părți alese*, Barițiu îi spune „protonotariul Roth“. Din actele municipiului Brașov rezultă că August v. Roth era și senator și protonotar.

central din Ungaria. Magistratul a designat însă pe cei doi delegați sași pentru adunarea dela Presburg în ziua de 2 Aprilie și în același timp s'a rezervat un loc pentru un reprezentant al negustorilor români (*des wallachischen Handelstandes*)<sup>10)</sup>. Completarea s'a făcut apoi la data de 7 Aprilie, când negustorul Ioan Iuga a comunicat că Româniî doresc ca din partea lor să fie trimis la Presburg «profesorul Barițiu», propunere care a fost acceptată de Magistrat<sup>11)</sup>. În felul acesta a ajuns Barițiu să facă parte din delegația ardeleană de cinci membri.

Din aceleași acte municipale mai rezultă că Brașovul a avut un schimb de scrisori cu Sibiul pe această temă, că deci cele două municipii s'au informat reciproc și s'au pus de acord asupra argumentelor celor mai bune pentru apărarea tezei ardeleno-privitoare la construirea căii ferate. În același scop Brașovul culegea date cu privire la legăturile comerciale cu țările române de peste munți.

La rândul său, Barițiu își continuă prin gazetă campania pentru sprijinirea ideii și pentru informarea publicului cetitor asupra succesivelor etape ale acțiunii în care se angajase, spre profitul țării sale întregi. Astfel reportajul din nr. cu data de 31 Martie v. al *Gazetei de Transilvania*, menționat mai sus, are o parte de polemică cu ziarul *Satelitul*, care se pare că fusese câștigat pentru teza timișoreană. La început sunt câteva întrebări menite să scoată în evidență judecata superficială a gazetei adverse: «Timișoara sau Arad? întrebă un corespondent în *Satelitul* nr. 28; dar o desleagă rău, zicând că Transilvanilor n'are a e păsa dacă linia se trage la Timișoara sau la Arad. Așa este; noăă însă are a ne păsa foarte mult dacă cumva Timișoarei i'ar pocni prin cap a trage o linie drept către Dunăre la Poarta de Fier (mai sus ori mai în jos); oare atunci ce ar zice *Satelitul*? Că noi Transilvanii ne vom face drum de fier dealatul patriei? Prea bine, până spre Coșova sau până la Zam; însă mai încolo? Dacă nu vor vrea Ungurenii, ce vom face? Vom zidi și pe pământ strein? Sau că vom descărca marfă și călători și o vom pune pe osie, ca să o naintăm cu iuțeala melcilor?».

10) Arhivele Statului, Brașov, actele municipiului Brașov, anul 1847, nr. 1543.

11) *Idem*, ibidem, nr. 1590. — În repertoriul alfabetic al actelor numele delegatului român e transcris greșit, în forma *Joh. Baritz*, dar actele reproduc numele corect al publicistului român: *Georg Baritz*.

De aici înainte însă discuția se lărgeste. Barițiu arată, într-o formă concentrată, diversitatea sferelor de interese care se validează cu prilejul construirii unor căi de comunicație nouă. Pe lângă factorul economic — care are un aspect particular, ce ține de proprietatea terenului pe unde are să fie dus drumul de fier, și un aspect general, privind politica economică de Stat — el aduce în discuție și interesul strategic militar. În felul acesta el face o primă expunere asupra utilității căilor ferate, expunere schematică și necompletă, care va fi reluată mai târziu. Lui Barițiu îi convine să se refere la o călătorie a sa în Germania, când a experimentat mai întâi călătoria pe calea ferată, pentru a arăta cetitorilor că vorbește un cunoscător.

Iată acum, din cuvânt în cuvânt, considerațiile lui: «Peste acestea se înșeală rău aceia cari cred că un drum de fier s'ar privi numai din punct neguțetoresc. Dar neguțetorii din respectivele orașe au să arate, dacă vor vrea, cam la cât iese comerțul anual socotit în măji sau poveri, pentru ca întreprinzătorii să-și cam poată face socoteala de un câștig sigur din chirii, măcar că se știe din toată Europa că comunicația personală, mersul și venitul dau drumurilor de fier câștig mai mare decât străpurtarea mărfilor. De aci încolo la întreprinderea unui drum de fier are a se amesteca mai mult și cu tot deadinsul politica, economia politică, pentru că Statului încă-i pasă mult de interesele sale; apoi strategia, pentru că va veni un timp în care acel Stat va fi mai tare care va avea mai multe drumuri de fier și canale, cu care se vor bate mai mult decât cu batalioanele; adăogă la acestea și interesul proprietarilor peste a căror pământ are să treacă linia cutare. Va să zică, în deșert ar vrea un public, o piață, un ținut a face sau a nu face drum de fier, pentru că fără Stat și fără socoteala făcută de oamenii armelor și fără voia proprietarilor nu vor putea reieși. Scriitoriul acestor șiruri având prilej a călători în lăuntru Germaniei pe vreo cinci drumuri de fier, în privința acestora cunoscă între altele și atâta că, dacă o patrie nu vrea cum am zice a se usca pe picioare, nu trebuie să aștepte ca să o îmbiie alții cu drumuri de fier, ci să alerge ea însaș după interesul său, căci au sosit timpul unde nu numai Stat asupra Statului, ci și orașe asupra orașelor rivalizează pentru trecerea șinelor prin ținutul lor.

Aceasta ca o precuvântare până la re'ntoarcerea deputaților».

Ultima frază citată ne arată că Barițiu a scris acest articol în preajma plecării sale spre Presburg și Viena. Datat 28 Martie

v., el este deci din 9 Aprilie stil nou, iar la 14 Aprilie corespondentul din Sibiu al *Gazetei* semnaleză trecerea delegației brașovene prin acel oraș. Corespondentul din Sibiu este de astădată mai optimist și ține să releve progresul ce l-a făcut ideea construirii unei căi ferate ardelenene în opinia publică locală: «Călătoria deputaților sibieni (senatorul Conrad și neguțetorul Talmaier) la adunarea generală a acționarilor drumului de fier central carea se ține în 24 Aprilie<sup>12)</sup> la Presburg făcu în publicul nostru o impresie plăcută; dar când aflăm că în 14 trecură pe aci și cei trei deputați din Brașov (senatorul Rot, red[actorul] Bariț și neguțetorul Mager) și că Brașovul e gata a se pune cu pieptul spre a reieși la realizarea planului, nădejtile se deșteptară și în cei mai necredincioși. Auzirăm bărbați judecători cu sânge rece zicând: Sântem pătrunși de nemărginitul folos al drumului de fier; de am ști că ne vom scoate cel din urmă crețariu și la vreme tot ne vom face părtași cu acții<sup>13)</sup>»).

\* \* \*

Informațiile din *Gazetă* privitoare la adunarea generală dela Presburg sunt sărace. Acesta este momentul culminant al tuturor eforturilor făcute în decurs de două luni de cele două municipii ardelenene, Sibiu și Brașovul, pentru includerea Transilvaniei în marele circuit de căi ferate în curs de construire. Interesele ardelenene, așa cum erau înfățișate de delegațiile trimise la Presburg, se întâlneau cu interesele unei regiuni din părțile ungurene, în centrul căreia se afla Aradul, dar regiunea aceasta reprezenta o porțiune prea redusă din câmpia care se întindea la dreapta și la stânga Tisei. Zonele aflătoare la Sud și la Nord de regiunea Aradului au formulat și ele pretenții și revendicările acestora au tras mai greu în cumpănă. De aceea Transilvania a pierdut partida.

Ajungând la Pesta, Barițiu și-a dat seama de adversitățile ce trebuiau înfruntate. Ardelenii s'au întâlnit acolo atât cu delegații comitatelor Arad și Békés și cei ai orașelor Arad și Giula, care erau aliații lor firești, cât și cu deputații Timișoarei. În realitate, după cum știm acum, lupta se da între Arad și Timișoara și doleanțele Transilvaniei erau în funcție de rezultatul acestui duel. De

12) De fapt adunarea fusese convocată pe ziua de 25 Aprilie.

13) *Gazeta de Transilvania*, nr. 30 din 14 Aprilie v. 1847.

aceea Barițiu, în momentul îmbarcării sale pe vapor pentru a face drumul dela Pesta la Presburg, fără să piardă orice nădejde, caracterizează situația în următorii termeni plini de rezervă: „Lupta va fi fierbinte între Arad și Timișoara cu Seghedinul; ni se cere o încordată luare aminte, o serioasă precauție (sic!), căci interesele Ungurenilor sânt mult mai încurcate decât am fi crezut, iar informația deplină se poate lua numai la fața locului“<sup>14</sup>).

În același număr al *Gazetei* apare și o informație scurtă, datată din Pesta, care avea menirea să anunțe rezultatul nefavorabil al demersurilor făcute și în același timp să apere prestigiul celor două delegații ardelenene care întâmpinaseră un refuz categoric, arătând că un lucru atât de mare nu putea fi obținut într'un timp atât de scurt. Ar fi fost într'adevăr surprinzător ca Transilvania să obțină în 2 luni un plan de cale ferată locală, când regiunile din Vest așteptau de ani de zile construirea acestei căi în zonele lor.

Știrea poartă o semnătură convențională constând din două cruci (††), pe care o găsim și la alte corespondențe din țară publicate în *Gazetă*. S'ar putea întâmpla ca textul să fi fost redactat chiar de Barițiu, în care caz datarea ei din Pesta este falsă.

„Adunarea acționarilor drumului central ținută în 25 Aprilie — se spune în această notă — hotărî a zidi linia dela Czepléd la Kecskemét, iar Arăzanilor li se respunse la recurs că dacă ei nu sânt îndestulați cu asigurarea ce li se face, că Aradul nici decum nu va rămânea afară din sistema șinelor, voind a trage linie dela Szolnok spre Arad, să o facă din banii lor, căci silă nu pot face la nimini. Deputații dela Brașov se întâlniră cu ai Sibului, intrară *in corpore* la gr. Zichy și în o conferință mai de un ceas luară cele mai interesante daturi și informații. În următoarea zi Brașovenii avură o sfătuire lungă cu deputații cetății și ai comitatului Arad, la care era față și grafii Victburg și Hadik, după amiază cu unii bancheri, apoi plecară în altă parte. Credem că publicul se va mulțumi cu misiunea acestora, deși nu vor putea aduce drumul de fier în buzdunariu, cum socotesc unii. Un plan urieșesc calculat pe vreo 10 milioane nu se poate realiza în trei zile, ci se cere osteneală și alergătură cu anii. În Ungaria încă la 1832 hotărî însaș dieta liniile de fier; de atunci sânt 15 ani și abia acum se vede rezultatul“.

14) Finalul articolului intitulat *Unele observații despre cărușii noștri*, publicat în *Gazeta de Transilvania* cu data de 24 Aprilie v. 1847.

Informația reprodusă anunță că, după o serie de întrevederi avute la Presburg, deputații Brașovului și ai Sibiului „plecară în altă parte”. E vorba aici de călătoria la Viena, pentru un ultim demers de făcut în capitala Monarhiei. Cu privire la acesta din urmă nu mai găsim nicio lămurire, știm însă că încercarea făcută nu a dat niciun rezultat. Același pasaj din *Părți alese* pe care l-am menționat mai sus<sup>15)</sup> ne indică și motivul pentru care cercurile conducătoare ale Monarhiei nu-și puteau pleca urechea atunci să asculte doleanțele Transilvaniei. Motivul este de ordin economic și politic. Într’adevăr, barometrul politic arăta de pe atunci o atmosferă încărcată, și într’un timp de mai puțin de un an revoluția prevăzută avea să izbucnească, încât momentul nu era potrivit pentru angajări de lucrări nouă, mari și costisitoare.

Târziu de tot, în numărul din 3 Iulie v. al *Gazetei*, se spune că delegația brașoveană din care făcea parte Barițiu a întocmit la întoarcerea ei acasă un raport scris, care a fost citit mai întâi în Consiliul municipal (Magistrat), „unde se primi și se prețui după merit”, apoi a fost citit în „comunitatea sutașilor” și urma să fie comunicat mai târziu și celor două „gremii” negustorești, probabil al Sașilor și al Românilor. Acest prețios document, păstrat în arhiva municipiului Brașov, poartă data de 3 Iunie și conține nu mai puțin de 29 de pagini în — 4<sup>o</sup> 16).

\* \* \*

15) V. mai sus, nota 2.

16) Tema articolului nostru nu ne permite să stăruim acum asupra raportului celor trei delegați ai Brașovului, care înfățișează o dare de seamă amănunțită despre călătoria delegaților la Presburg și Viena, trecând prin Sibiu, Arad și Pésta, despre demersurile făcute și informațiile culese în tot decursul drumului.

Raportul are și câteva anexe, printre care statutele tipărite ale societății drumului de fier central din Ungaria, de care va fi vorba mai târziu, precum și o serie de tablouri statistice privitoare la comerțul Brașovului și situația meseriilor din municipiu. Unul din aceste tablouri conține date privitoare la exportul Transilvaniei în Muntenia în decursul anului 1844 și, după o însemnare autografa a senatorului Roth, el a fost întocmit de Biroul statistic cezaro-crăiesc — din Viena, fără îndoială — în baza datelor furnizate de Țara Românească. Pentru marele lui interes documentar, îl reproducem aici în traducere românească.

Paralel cu funcția oficială pe care a îndeplinit-o și pe lângă informația inserată în ziarul său referitor la problema pusă în discuție, Barițiu a săvârșit și cealaltă lucrare anunțată de el, anume aceea de largă propagandă în favorul ideii introducerii căilor ferate în patria sa. Cu simțul său realist și cu experiența de publicist pe care o avea, el își dădea seama că o asemenea idee nu putez fi acceptată ușor de toată lumea. Spiritul conservator este o realitate psihologică și nu orice reformă poate fi impusă dela început mentalității comune. Este nevoie de o întinsă lucrare de difuzare a ideii nouă, cu arătarea avantajelor pe care adoptarea ideii le implică, cu indicarea progresului ce se realizează prin înfăptuirea ei.

Pe lângă factorul pur psihologic trebuie apoi avut în vedere jocul intereselor materiale. Există categorii sociale legate de o stare de lucruri veche și ele nu se pot resemna ușor să accepte sacrificii, fie reale sau închipuite.

Întâia problemă pe care și-a pus-o Barițiu srb acest raport este aceea a unui interes pozitiv amenințat de noul mijloc de lo-

#### Exportul Transilvaniei în Muntenia în anul 1844.

Felul mărfurilor	Prin [pasul] Timiș	Prin alte puncte de frontieră*	Total
	Florini monedă convențională		
Manufacturi de Lipsca	1,066.140	37.480	1,103.620
"    turcești	3.406	12.742	16.148
Mărfuri de Nürnberg	—	22.128	22.128
Lucrări de frânghieri și de fabricanți de pături (din Brașov)	391.894	248.115	640.009
Bumbac și tort	1.081	1.987	3.068
Mărfuri de păr	74	8.565	8.639
Mărfuri de piele	2.484	19.444	21.928
Mărfuri de fier	4.865	51.535	56.400
Mărfuri de aramă, metal sau lucrări ale curelarilor	7.293	13.909	21.202
Coloniale	13.922	65.180	79.102
Diverse mărfuri	1.124	22.377	23.501
T o t a l	1,492.283	503.462	1,995.745

Menționăm că raportul delegației brașovene a fost înregistrat în arhiva municipiului la data de 19 Iunie 1847, sub nr. 2594, dar mai târziu a fost transpus la nr. 2871 din același an.



comotiuone preconizat de el cu atâta însuflețire. Exista o credință răspândită în sensul căreia trenul lua pâinea dela gură cărașilor, care făceau singuri în trecut transporturile de mărfuri și persoane pe mari distanțe. Barițiu își propune deci să demonstreze că introducerea căilor ferate nu înseamnă condamnarea la moarte a cărașilor.

Articolul în care pune această problemă<sup>17)</sup> are o iscusită compoziție. Forma este a unei scrisori către acela care-i ținea locul în redacție, poetul Andrei Mureșianu. Forma epistolară va fi întrebuițată de Barițiu și mai târziu, spre a împărtăși impresiile din călătoria făcută în mai multe țări europene, pentru procurarea mașinilor necesare instalării fabricii de hârtie dela Zărnești<sup>18)</sup>, și ea ne aduce aminte, prin faptul că în text întâlnim discuții de idei pe lângă evocări de întâmplări reale, de faimoasele *Scrisori către V. Alecsandri* ale lui Ion Ghica, deși valoarea lor literară nu stă pe același plan. Întâmplarea face ca peambulul scrisorii lui Barițiu, cu nota lui de aluzie ironică și cu sfătoasa frază finală, să ne sugereze în gradul cel mai înalt comparația cu Ghica :

„Dacă un Franțoz ori Anglu (sic!) ar însemna din călătoriile lor lucruri cum sânt acestea pe care ți le împărtășesc aci, noi toți le-am citi cu mare interes, ne-am mira de multa istețime și de spiritul lor observatoriu, căci în fuga mare nu le-au trecut cu vederea; dacă însă ni le scriem noi înșine, mai niciodată nu ne plac, le aflăm a fi de prisos, atât pentrucă le avem totdeauna la nas, cât și pentrucă noi nu știm purta condeiu[!] așa cochet, amăgitoriu, ca un Parizian ușor sau ca un Britan trufaș. Cu toate acestea eu mă simț împins din lăuntru a ținea cu D-ta un discurs (sic!), astă dată numai despre acel mare număr de cărași, Români, Unguri, Sași din patria noastră, cari până acum sânt purtătorii comerțului nostru. Îți va plăcea ori nu, n'am ce-ți face; pe mine materia aceasta mă interesează foarte, iată pentrucă”.

Caracterul de discuție liberă, familiară — nu de discurs, firește — îl păstrează articolul până la sfârșit. În cuprinsul lui apare argumentul viu, în tipul unui căraș de neam secuiesc

17) *Unele observații despre cărașii noștri*, în *Gazeta* cu data de 24 Aprilie v. 1847.

18) V. lucrarea noastră intitulată *Întâiele călătorii în Apus ale lui G. Barițiu*.

care nu mai contenește cu injurăturile și cu blestemele, cerând „să-i sece vița și să trăsnească D-zeu pe toți aceia cari au scornit drumurile de fier“, dar partea esențială rămâne totuși o cum-pănire rațională a avantajelor și a desavantajelor căraușiei tradiționale. Din această judecată se desprinde concluzia că drumul de fier, pe lângă faptul că constituie o înlesnire a transportului de mărfuri și călători, aduce o ameliorare a condițiilor în care căraușii își pot continua meseria lor în viitor, pe o scară mai redusă și pe distanțe mai mici, e drept, dar în realitate cu profit sporit.

O analiză a articolului de care e vorba ne-ar duce prea de parte. Dar nici nu o socotim necesară, pentru că astăzi argumentele invocate de Barițiu sunt de domeniul evidenței. Pe vremea aceea însă Barițiu se lupta cu ignoranța și cu prejudecata — prejudecată pe care o caracterizează plastic prin următoarea sentință populară: „viermele dedat la rădăcina hreanului nu cunoaște altă plantă mai dulce“ — și avea nevoie de toate armele bunului simț.

Al doilea articol de propagandă, intitulat *Naintarea drumurilor de fier în Ungaria*<sup>19)</sup>, nu mai are forma unei scrisori. Din acest punct de vedere, textul semnalat mai înainte rămâne izolat, constituind un bun exercițiu pentru seria mai întinsă a scrisorilor din iarna anului 1852.

Acum Barițiu înfățișează pe larg, în baza datelor ce se aflau în statutele societății pentru drumul de fier central din Ungaria și în darea de seamă tipărită pe anul 1846, situația căilor ferate din Ungaria. Materialul documentar și l-a procurat după adunarea dela Presburg, și articolul este o dovadă că pentru Barițiu partida nu era definitiv pierdută, cu tot rezultatul nefavorabil al adunării generale. „Pentruca să putem cunoaște mai bine dacă avem în adevăr dreptate a ne îngriji și a cugeta și din parte-ne la drumuri de fier, se cuvine să cercetăm cu toată luarea aminte ce se face împregiur de noi, și anume în Ungaria“ — spune el în prima frază a articolului. Apoi arată vechimea societății maghiare, întinderea liniei principale de cale ferată și stadiul actual al lucrărilor. Il impresionează profund munca istovitoare reclamată de unele lucrări de artă. Regiunea deluroasă a orașului Presburg îi aduce aminte de patrie și atunci constatările sale primesc o putere de comunicare sporită.

19) Publicat în *Gazeta* cu data de 1 Mai v. 1847.

„Mii de mâni — scrie el — sute de cară se mișcă, încarcă, descarcă, sapă, scot, sastupă (sic!), sparg stânce și bolovani, calcă și bătucesc, taie lemne, cioplesc la pietrii ș. a. ș. a.; inginerii, tehnicii, maisterii poartă inspecția, comandă (sic!), îndeamnă, ceartă, departă pe leneși. Minunata vioiciune a lucrătorilor nicăiri nu face impresie așa plăcută ca tocma deasupra Presburgului. Pe acolo se întind nește dealuri de vie, care se învecinează cu păduri; localitatea seamănă mult cu aceea lature a Brașovului carea se trage dela grădina D-lui Vențel curmeziș, peste dealuri, până la biserica Bartolomeu. Aci artistul dăde mai întâi peste o așezătură de loc, pe carea nu o putea împlă cu pământ și pietrii, pentrucă curge un pârău mărișor pe mijloc; așadar făcu un viaduct, adică cum am zice un pod cumplit așezat pe boltiture puse pe 10 coloane groase, nalte ca de 3 stânjini, clădite numai din pietrii tari pătrate de câte 2-3 măji una; de aci, unde așezătura era mai puțină, împlu cu mii de cară de pământ, până unde iarăș dăde peste un deal, cu care aplană așezătura; dealul îl netezi până unde-l suferia linia orizontală, iar de aci încolo rase și săpă tot mai mult din el curmându-l după trebuință, până unde ajunse la un punct în care fu silit a sta cu aplanarea și făcând socoteală ageră află că-i va veni mult mai ieftin dacă în loc să sape dealul întreg, îl va sparge numai, făcând tunel, până unde iară va da în loc plan. Așa se făcu: un tunel ca de trei sute stânjini este mai gata. Aceasta fu munca cea mai storcătoare de sudori pe toată linia sus desemnată, însă storcătoare și de punși“.

Partea esențială a articolului se referă tocmai la datele financiare ale problemei: sumele investite și posibilitățile de recuperare a lor. Se adaugă și o considerație de conjunctură. Barișiu constată o lipsă de capitaluri disponibile, din cauza prea multelor întreprinderi puse la cale într'un timp relativ scurt. Criza i se pare însă de scurtă durată: „Frigurile acestea bănești vor trece neapărat cel mult peste un an doi, și banii grămădiți iar vor căuta a ieși la speculație“. Și cum toată desbaterea avea în vedere posibilitățile de construire a căii ferate ardelen, articolul se încheie cu acest îndemn plin de optimism: „Deçi curagiu, compatrioții mei, căci toți cari ne cunosc patria și împrejurările ei ne îndeamnă într'un glas ca să facem din toate puterile pregătiri trebuincioase pentru drumurile de fier. Ce e drept sânt și de aceia cari, cunoscând patria noastră ca și orbul coloarele (sic!), nu pot pricepe de ce să ne deșteptăm și noi, de ce să căutăm comunicație, co-

merciu, idei, de ce să nu fim prea mulțumiți cu mămăliga câtă se face în patria noastră; însă ipohondria acestora să nu ne disgeste nici pe un minut“.

Acest final deschide perspectivele ultimului din seria de articole pe care le socotim de propagandă. Articolul al treilea are un orizont mai vast și proporții mai mari. El a fost publicat abia în miezul verii și se întinde în cinci numere de ziar. Insuși titlul ne indică planul de discuție lărgit: *Inlesnirea comunicației: naintarea culturii și a fericirii popoarelor*<sup>20</sup>). De astă dată ne aflăm în prezența unei lucrări care exprimă un fel de a gândi, o interpretare personală a fenomenelor și a perspectivelor lor de viitor. Lucrarea este deci printre cele mai importante din câte a scris Barițiu, și o culegere de articole reprezentative pentru gândirea și concepția lui de viață nu ar putea face abstracție de ea.

Punctul de plecare al articolului este aceeași necesitate simțită de Barițiu de a populariza ideea căilor ferate în masa popoului său. Făcând o enumerare a mijloacelor de comunicație vechi și nouă, în momentul când ajunge la „cel mai minunat“ dintre ele, calea ferată, se oprește pentru a intercala următoarele considerațiuni de circumstanță: „Prietenii îmi ziseră și până acum: Dacă voiești a publica ceva despre drumurile de fier, publică mai pe larg și scrie atât de popular ca și cel mai învechit în ideile sale să-și scuture toată îndoiala; pentru că, vezi, aci e vorba de câștig și daună, e vorba mâne poimâne de cumpărarea acțiilor, pe cari le vor căuta și acei cari au bani dar de drumuri pe șine abia vor fi auzit în viața lor; deci toarnă vin curat la fiecare, ca să știe pe ce-și dă banii“.

Iată deci obiectivul practic al articolului. Dar în cuprinsul lui, cum am spus, după ce vorbește despre folosul drumului de fier pentru transportarea rapidă și în număr mai mare a călătorilor, în special a negustorilor, lărgeste discuția și arată profitul de ordin general economic, deci național, al noului mijloc de locomoțiune. Pe lângă câștigurile materiale le înșiră apoi și pe cele morale: un spor de cultură, potențarea mijloacelor pentru ameliorarea raporturilor dintre indivizi și națiuni. În scrutarea viitorului în funcție de dezvoltarea căilor ferate, realistul Barițiu ajunge să plutească în apele celui mai pur idealism. Lui i se pare că drumul

20) A fost tipărit în n-rele cu data de 24, 28 Iulie, 4, 7 și 11 August v. 1847 ale *Gazetei*.

de fier este menit să ducă pe plan economic la o „vamă universală“, cu alte cuvinte la desființarea vămilor, reformă care și astăzi mai este de domeniul utopiei, iar pe plan moral el întrezărește întronarea unei păci universale prin binefacerile „nemărginite“ ale aceluiași miraculos mijloc de locomoțiune.

În sprijinul îndrăznețelor sale afirmațiuni Barițiu invocă progresul realizat de Anglia și Statele Unite ale Americii. Este cazul să facem aici o nouă apropiere de Ion Ghica, despre care știm că a întrebuințat aceleași exemple pentru a ilustra progresul economic și social săvârșit de civilizația modernă. Și se impune să facem următoarea precizare: articolul lui Ghica despre *Mijloacele de comunicație* s'a tipărit după articolul lui Barițiu de care ne ocupăm acum, anume ca parte inedită a lucrării lui despre *Măsuri și greutăți*, apărută în ediția II-a la 1848. Nu-i mai puțin adevărat că Ghica utilizase exemplul Angliei și al Americii și în articolele publicate în *Propășirea*, la 1844.

Problema rămâne deschisă și va trebui să se precizeze mai de aproape paralelismul și raporturile dintre ideile lui Ghica și ale lui Barițiu, căci opera publicistică a celui dintâi prezintă multe asemănări cu aceea a redactorului *Foii pentru minte, inimă și literatură*, la care Ghica a colaborat.

\* \* \*

Am desprins până acum doar aspectele esențiale din lupta dusă de Barițiu în decursul anului 1847 pentru introducerea căilor ferate în Transilvania, așa cum se oglindește această luptă în coloanele *Gazetei de Transilvania*. Ziarul dela Brașov cuprinde însă, în aceeași perioadă de timp, și alte informații, de ordin secundar, pe care le vom semnala în treacăt.

Încrezători în succesul final sau din spirit de prevedere, Ardelenii și-au pus de bună vreme și problema traseului viitoarei căi ferate. Ea apare chiar în nota corespondentului din Sibiu al *Gazetei*, publicată în nr. cu data de 6 Martie v., care deschide întregă discuția. Anonimul sibian nu pune alternativa Arad-Timișoara, ci își închipue că Transilvania s'ar putea lega foarte bine de Timișoara, făcând abstracție de Arad, iar pe teritoriul Transilvaniei drumul ar urma să treacă prin Orăștie, Sibiu, Făgăraș și Brașov, ieșind apoi în Principatele Române prin pasul Buzăului.

618.526

Correspondentul din Sibiu stăruie în această credință, căci iată ce aflăm într'o scrisoare a sa din luna următoare<sup>21)</sup>: „Cea mai mare greutate va fi a hotărî linia pe care este să intre drumul de fier în Transilvania din partea Bănătului, căci pusetura (sic!) locului pe lângă Murăș spre Lipova și Arad este mult osebîtă de cea ducătoare peste Coșova la Făget. Deasupra Dobrei dela satul Grind se deschide o vale pe lângă pădurile Coșovei, peste care s'ar părea că se pot scoate șinele drumului mult mai ușor decât pe lângă Murăș, care prin șerpuirea sa face cotituri nenumărate“.

Pentru Barițiu problema se punea altfel. El ținea seama și de criteriul economic al vadului comercial, nu numai de dificultățile de natură tehnică. În articolul său dezvoltat care se întemeiază pe cifrele din darea de seamă a societății drumului de fier central al Ungariei, se ocupă de asperitățile terenului din Transilvania: „De nu ne înșală ochii — scrie Barițiu — noi credem tare că în Transilvania noastră, pe toată linia dela Zam și Dobra până la Brașov, nicăiri n'am da peste greutăți mai mari decât sânt acestea din Ungaria de sus“. Dar adaugă numai, decât: „Societatea nici că întreabă de greutăți, pentru că măestria de astăzi își bate joc de ele; nici de capital nu-i pasă, ci cea dintâi a ei întrebare este: Aveți comerț mare, orașe multe în drum, comunicație mare de persoane călătore“?

În orice caz Barițiu a fost de părerea că numai prin Arad s'ar putea încopcia Transilvania de linia ferată din Ungaria, iar dela Arad drumul numai pe Valea Mureșului putea duce spre patria sa. Pentru acest punct de vedere a continuat să lupte și după întoarcerea dela Presburg și Viena. Publicând în nr. din 8 Mai v. al *Gazetei* o corespondență din Timișoara, care apăra teza liniei ferate dela Pesta la Timișoara prin Kecskemét și Seghedin, Barițiu o însoțește de un comentariu redacțional prin care, căutând să fie politicos, lasă totuși să se înțeleagă că interesele Transilvaniei se leagă de Arad. „Negoțul — se spune în acest comentariu — speculația, interesul patriotic nu cunoaște nici simpatii nici antipatii. Atâta totuși nu ne putem conțeni de a nu spune că Timișoreni în loc să caute spre Marea Neagră în linie dreaptă peste patria noastră, ei se gătesc a se pogori spre Dunăre, prin care noă ne amerință cu mare stricăciune. Dacă D-lor trag spre Dunăre, apoi unde e punctul în care ne-am putea împreuna cu D-lor“?

21) Publicată în nr. din 14 Aprilie v. 1847 al *Gazetei*.

A doua împrejurare care influența discuția referitoare la proiectul căii ferate ardelenene era tocmai posibilitatea prelungirii ei în țările române de peste munți. Corespondentul din Sibiu al *Gazetei* își închipuia legătura aceasta prin Brașov și Pasul Buzăului, dar Bănățenii făceau planuri să lege capitala regiunii lor cu Muntenia pe la Porțile de Fier, proiect care însemna implicit amânarea construirii unei căi ferate ardelenene, fiindcă Austro-Ungaria nu putea să urmărească deodată două legături cu Orientul, una peste Bănăt și a doua prin Ardeal. De aceea erau înregistrate în *Gazetă* toate svonurile privitoare la Principatele Române, fiind socotite potrivite pentru a face atmosferă. Astfel corespondentul ei din Arad scria<sup>22)</sup>: „Se spune ca sigur că o soțietate de neșetori nemți străini au trimis mai de mult agenți la București spre a culege daturi cu scop de a scoate un drum de fier din Țara Românească în afară“. Și adăuga în mod insinuant, știind că interesele orașului său coincid cu ale Brașovenilor: „Spre Turnu Roșu? Ce vor zice Brașovenii“?

Insuși Barițiu semnala în articolul său intitulat *Naintarea drumurilor de fier în Ungaria* svonul despre iminenta clădire a unei căi ferate dela Oravița până la Dunăre, care în decurs de doi ani trebuia să fie terminată.

În sfârșit, Barițiu a mai întrebuințat un prilej pentru a apăra interesele Transilvaniei. De astă dată era vorba de prelungirea direcției a liniei centrale din Ungaria, spre Oradea și Cluj. Intri'adevăr în nr. din 12 Mai v. al *Gazetei* găsim următoarea notă: „Drumul central de fier e menit a se trage până la Dobrițin, dacă nu și până la Oradea; dar aflăm cu mirare că unii proprietari intrigă spre a se abate acela tocma cătră Miskolcz în sus. Știrea aceasta supără tare tocma și pe Clujanii noștri, căci cu cât linia s'ar depărta de Dobrițin, cu atât partea de Nord a Transilvaniei rămâne mai izolată, părăsită. Mișcolțanii nu vor câștiga nimic cu a lor intrigă“.

\* \* \*

Sbuciumul Ardelenilor din primăvara anului 1847 și credința lor că ar putea obține imediat un proiect de cale ferată pentru patria lor rămâne un semn al unui entuziasm firesc, dar și al lipsei de experiență. Etapele parcurse în această luptă i-au

22) în nr. cu data de 31 Martie v. 1847 al *Gazetei*.

pus însă în contact cu realitățile. După topirea entuziasmului inițial, ei au continuat acțiunea începută, dar pe alte baze. Acum nu mai era vorba de dobândirea unui rezultat imediat, ci de pregătirea terenului pentru un viitor mai mult sau mai puțin îndepărtat.

Bariju ținea să arate lumii răspicat că lupta continuă. Sub titlul: *Treaba drumului de fier*, în nr. din 3 Iulie v. al *Gazetei* cetim: „Mulți din public sânt aplecați a crede că această treabă atât de importantă la noi ar fi adormit deocamdată. Nici decum; ci ea se tratează în liniște, însă cu toată siguranța. Nu numai s'au dat instrucții la mai mulți deputați dietali ca să lucreze spre a scoate la cale o lege de espropiație, ci tot odată s'au determinat ca cauza drumului de fier în patria noastră să se prefacă în cauză națională“.

Pe de altă parte, alianța cu Aradul trebuia menținută. De aceea în același articol se comunica cetitorilor: „De curând sosi aici o noă provocăție din partea Aradului către publicul Brașovului, a cărei cuprinsul și rezultatul privitoriu la drumul de fier îl vom arăta altădată. Atâta știm pe altă cale că d. prof. Zichy iarăș va veni la Arad pe 10 Iulie, unde se ținură din nou sfătuirii pentru linia ce are să treacă pe acolo și către noi. Așteptăm știri mai de aproape“.

Reportajul despre noua vizită la Arad a președintelui societății drumului central din Ungaria se publică în nr. din 14 Iulie v. al *Gazetei*. Reiese din cuprinsul lui că președintele a încercat o nouă tergiversare, dar în cele din urmă, fiind stabilit că linia Szolnok—Arad a fost preconizată de parlamentul Ungariei, el s'a lăsat convins de reprezentanții comitatelor Arad și Békés, care au declarat că cele două comitate vor suporta cheltuielile măsurării terenului, pentru ca lucrul să fie pornit fără întârziere, și a promis că va face demersurile necesare în acest sens. S'a hotărât și o dată apropiată pentru începerea măsurării, anume la 1 August, pentru ca până în Noemvrie inginerii hotarnici să-și termine lucrul, și s'a mai stabilit că lucrările de construcție vor începe la Arad, nu la Szolnok, fiindcă Aradul are la îndemână materialul necesar.

Bariju întrebuințează și acest prilej pentru a repeta îndemnul său către compatrioți. În comentariul său la informațiile sosite din Arad el scria: „Căci adevă pustele Ungariei ne având nici petrii, nici năsip, nici lemne, nici fier mai de rând (căci șinele cele groase pe drum și mașinile se aduc de aicea), înțeleapta economie cere neapărat ca linia drumului să se înceapă din la-



turea munților ungaro-transilvani, căci așa îndată ce sânt gata doaă, trei miluri, materialul feliurit se poate duce cu inlesnire atât mai mare cătră puste. *Măcar de ar îmbrățișa atât Arăzani cāt și Transilvanii cu toată luarea aminte această împrejurare foarte mult cumpănitoare*“.

În nr. din 25 Septemvrie v. al *Gazetei* apărea apoi o informație care arăta că „dela Arad spre Szolnok încă se măsură locul pentru linia drumului de fier“. În Crișana prin urmare se părea că lucrurile merg bine. Dar la începutul lunii Noemvrie venia o altă informație din Arad<sup>23)</sup>, din care reiese că deputații locali în noua dietă a Ungariei au primit instrucțiuni să facă demersuri pentru „clădirea unui drum de fier dela Szolnok, Arad, Sibiu cătră negoțul din Răsărit“. Semn de nouă stagnare.

Cu încrestarea pe răboj<sup>24)</sup> a instrucțiunilor date de comunitatea săsească din Brașov deputaților ei pentru congresul numit „confluxul național“, convocat la Sibiu pe ziua de 13 Ianuarie 1848, printre care instrucțiuni figurează și acest punct: „Drumul de fier peste Brașov până la Galaț să se ceară cu tot deadinsul“, se încheie anul 1847, iar în primăvara următoare avea să izbucnească revoluția. Vor mai trece apoi mulți ani până când Transilvania va avea o cale ferată.

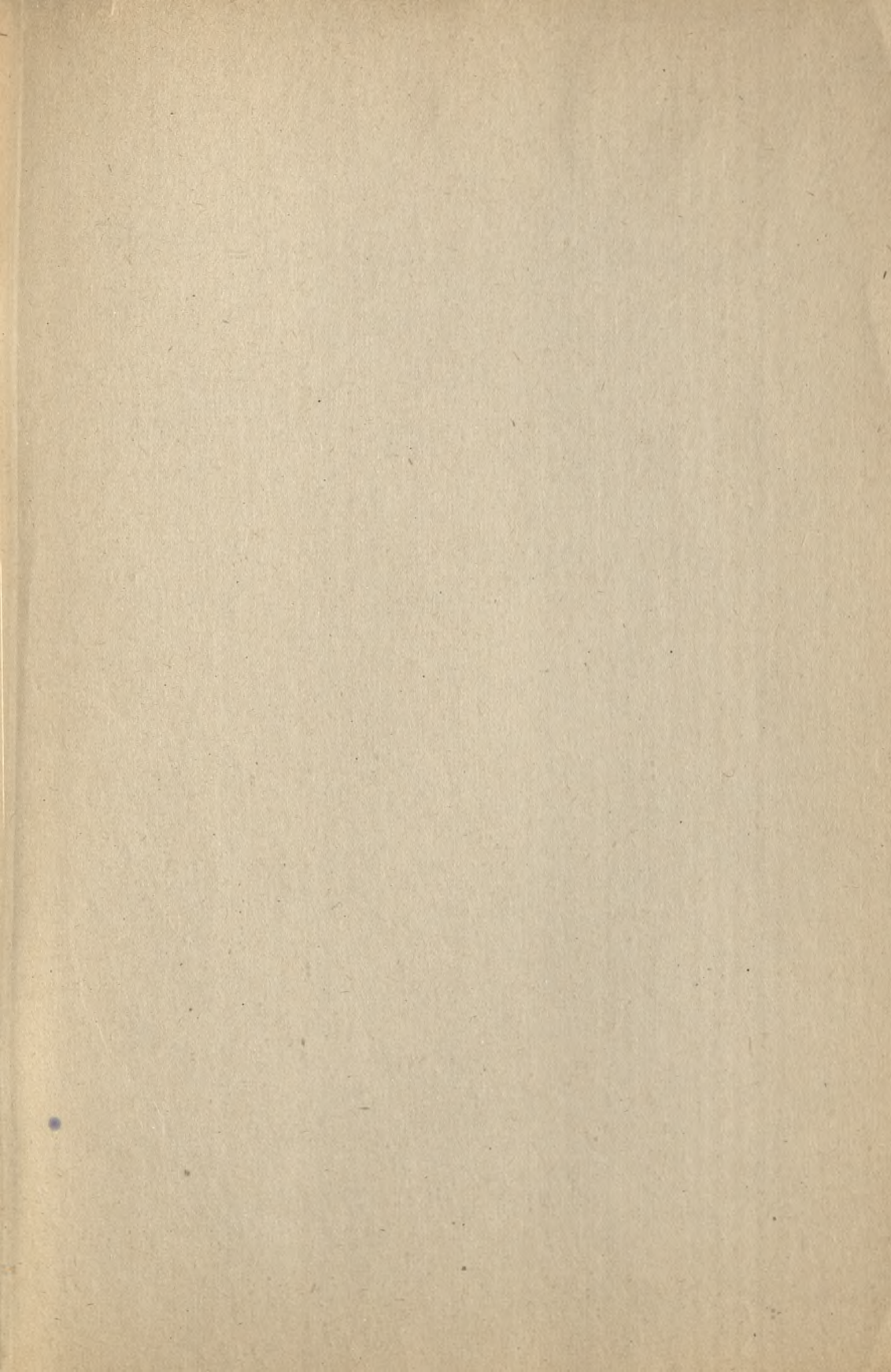
Dar trebuie să remarcăm, în loc de încheiere, că Barițiu n'a încetat să se ocupe de acest important factor al vieții economice și în același timp mijloc de progres sub toate raporturile vieții sociale.

Biblioteca Județeană  
— CLUJ —

23) Publicată în *Gazeta* cu data de 30 Octomvrie v. 1847.

24) În *Gazeta* cu data de 25 Decemvrie v. 1847.





[ 25,00 lei)