

PROBLEMA TRANSPORTULUI FERROVIAR ÎN PERIOADA INTERBELICĂ ÎN BASARABIA ȘI BUCOVINA

*Costin Scurtu**

Abstract: The year 1940 was a defining moment in the Romanian people's history. Then, through ultimatum notes and dictation, the European totalitarian powers cut off the national territory. On June 27, 1940, the Soviet government issued a second five-point ultimatum to Romanian Minister Davidescu in Moscow. It was proposed at the end of this note to establish a mixed commission of two members from each side. The commission's mission was to address issues that arose following the withdrawal of the Romanian army and institutions from Bessarabia and Northern Bucovina. The Soviets conditioned the resolution of the Romanians' demands - the repatriation of citizens and the return of materials illegally confiscated by the Soviets - from the beginning in Odesa on the delivery of some quantities of rolling stock on the railway. It was decided that the property, materials, tools, and machinery be returned to the railways of Bessarabia and Northern Bucovina in good condition and ready for immediate use. The "Convention regarding the restitution by Romania to the USSR of the rolling stock, equipment, and assets of the railways in Bessarabia and North Bucovina" was signed on July 31 and August 1, 1940.

Keywords: Bessarabia, Northern Bucovina, Romanian Army, Soviet occupation; the joint Soviet-Romanian commission from Odessa; 1940.

Problema Basarabiei era menită să devină chestiunea politică în relațiile dintre România și statul sovietic. Raporturile româno-sovietice nu s-au îmbunătățit în perioada interbelică. În asemenea împrejurări guvernul român a hotărât să nu încheie nici un pact cu U.R.S.S. înainte de a fi obținut recunoașterea „de jure” a realității Basarabiei.

Poziția oficială a URSS de nerecunoaștere a pierderii teritoriului Basarabiei în favoarea României a determinat o abordare tendențioasă și critică a reprezentanților istoriografiei sovietice a proceselor social-economice, politice și culturale din Basarabia interbelică. Astfel, a fost respinsă orice idee de modernizare și progres, iar transformările care aveau loc în diferite domenii erau tratate de pe poziții de clasă și etno-politice¹.

* Prof. dr., Muzeul Militar Național „Regele Ferdinand I”, Constanța.

¹ Svetlana Suveică, *Basarabia în primul deceniu interbelic (1918-1928): modernizare prin reforme*, Chișinău, Editura „Pontos”, p. 30.

În perioada interbelică, dezbaterele privind modernizarea României se înscriau într-un cadru general al reflecțiilor teoretice privind dezvoltarea economică, politică, socială și culturală a societății românești. În istoriografia română, problematica Basarabiei interbelice a fost tratată în cea mai mare parte sub aspect politic, subiectul statutului Basarabiei revenind continuu pe prim plan².

Etapa istorică 1918–1940 parcursă de România, cu un război ce a dus pierderi uriașe și cheltuieli mari ale statului pentru echilibrarea economică a provinciilor, constituia acum România Mare – încercată grav și de efectele crizei mondiale din anul 1933 – a fost o perioadă în care prin valorificarea resurselor materiale și umane, de care dispunea țara, marca un semnificativ progres economic³.

După 27 martie/9 aprilie 1918, unirea Basarabiei cu România, căile ferate din Basarabia trec în administrarea „Direcției Generale a Căilor Ferate Române” – Regionala C.F.R. Iași. Ca nou proprietar, statul român a cheltuit sume importante pentru întărirea și consolidarea acestor linii ferate. Astfel, între 15 august 1921 și 19 august 1923, căile ferate din Basarabia sunt construite cu ecartament normal (1435 mm) de Regimentul 2 Căi Ferate⁴.

Personalul feroviar care deservea în Basarabia, după 1918, era, în majoritatea lui, străin și pregătit pe baza altor reglementări decât cele a C.F.R., ceea ce crea mari dificultăți. Statul român a luat măsurile corespunzătoare și ceferiștii din Basarabia și-au adus o contribuție la progresul economic a regiunii⁵.

La începutul anului 1920, au fost adoptate măsuri pentru reorganizarea Regiei Autonome C.F.R.⁶. Inginerul Alexandru Periețeanu, director al Direcției

² Administrația Centrală numea, la 1 ianuarie 1927, pe generalul I. Rășcanu în funcția de Comisar Superior al guvernului în Basarabia și Bucovina, cu rangul de Ministru de Stat.

³ *Istoria tehnicii și a industriei românești*, vol. 2, Electrotehnica, Energetica, Transporturile și Învățământul tehnic, coordonator Dorel Banabic, București, Editura Academiei Române, 2020, p. 17.

⁴ La 1 aprilie 1926, are loc o nouă organizare a celor două regimente de căi ferate românești. Dislocarea și misiunile companiilor de căi ferate erau în funcție de necesitățile regionalelor C.F.R. Efectivele erau cazate, în marea lor majoritate în vagoane clasă, de marfă acoperite, iar pentru utilaje și materiale erau folosite vagoane descoperite, subunitățile fiind în continuă deplasare de la un șantier la altul, vagoanele le asigurau rapiditatea mișcării. Pentru pregătirea cadrelor și trupei se înființează prima școală de specialiști de poduri căi ferate la Cosmești, pe Siret. Pentru pregătirea militarilor în ramurile mișcare (acari, frânari, manevranți, impegați de mișcare), tracțiune (mecanici și fochiști de locomotivă), ca și personalul din ramura întreținerii liniei și revizori de vagoane, funcționau școli în cadrul regimentelor. Absolvenții acestor școli erau verificați și majoritatea autorizați de comisii ale organelor C.F.R., în domeniul siguranței circulației, apoi admiși să execute serviciul pe propria răspundere. Mihai Costache Humă, *Arma Căi Ferate*, Asociația Cadrelor Milirare Căi Ferate și Transporturi, <http://acmcftp.blogspot.com/p/istoric.html>

⁵ La 1900, în Basarabia existau 850 km de cale ferată. La 1917, existau pe teritoriul Basarabiei 1040 km de cale ferată (în totalitate linie largă de 1524 mm). La 1940, rețeaua feroviară din Basarabia avea 1218 km, linie normală, cu 97 de gări în funcțiune.

⁶ În anul 1922, la Genova, s-a constituit Uniunea Internațională a Căilor Ferate UIC, cu sediul la Paris, care are ca scop standardizarea și îmbunătățirea condițiilor pentru construcțiile și operațiunile feroviare.

Generale CFR, a fost cel care a reîntregit, sub o singură conducere, căile ferate din cele 6 provincii (Basarabia, Bucovina, Ardeal, Banat, Crișana și Maramureș) cu cele din vechiul Regat⁷.

Inginerii din întreaga Românie, întruniți în Congresul A.G.I.R. la Chișinău, în luna septembrie 1925, au discutat problema transporturilor pe șosele și pe calea ferată. Se desprindea necesitatea realizării de linii și de rectificare a rețelei de căi ferate, care să facă obiectul unei legi speciale, care să trateze totalitatea liniilor stabilite ca absolut necesare, pe baza considerațiilor tehnice, economice și strategice.

Ing. șef Ioan I. Demetrescu, sub-director general de Poduri și Șosele, arăta în 1925, că Basarabia în timpul ocupației rusești, de peste o sută de ani, nu a fost înzestrată cu nimic din utilajul statelor europene moderne, pentru dezvoltarea economică alături de progresul științelor pozitive și mai ales pentru circulația bunurilor spre asigurarea bunei conviețuirii sociale, caracter principal al civilizației; încât în limitele regatului reîntregit al poporului român, Basarabia se află într-o stare de vădită inferioritate, ceea ce obliga acum la eforturi considerabile, pentru a o aduce la nivelul restului țării. Prima condiție pentru civilizarea unei regiuni este să aibă căi de comunicații; prin aceasta se crează, se dezvoltă și circulă celelalte bunuri. Considera că între căile de comunicație, prima categorie care trebuia construită este a șoselelor.

Principiile care au călăuzit alcătuirea primei rețele de drumuri în Basarabia au fost următoarele: 1. Apărarea națională; pentru aceasta s-au creat drumuri transversale legând Basarabia cu centrele de C.F.R. importante și rețeaua de drumuri din Moldova. 2. Legarea capitalelor de județe între ele și cu centrele importante din Basarabia și spre rețeaua din Moldova.

Se propunea organizarea căilor ferate de către statul român și de societățile particulare. Prin Constituția din 1923 căile ferate sunt declarate bunuri de interes public. Într-un plan de construcție conceput pentru Basarabia, în 1921, se prevedea ca idee predominantă că toate liniile ferate să aparțină statului. Când a fost vorba de construcția liniei Hotin - Larga, Armata a spus că, pentru siguranța Statului în Basarabia, nu se poate face o furcă îndreptată spre țară, furca trebuie îndreptată spre frontieră. Importantă este chestiunea personalului și conducătorului să nu fie străini. Se aveau în vedere construirea liniei Ocnita - Ungheni, care formează o furcă îndreptată spre țară, terminarea liniei Lipcani, numită Dângeni, apoi linia Arcis - Jiproeni, însă aceasta trebuia să fie construită mai târziu, când se va hotărî un loc pentru crearea unui nou port pe malul Mării Negre, o a doua linie este Arcis - Chilia, după linia Arcis - Ismail⁸. Ioan Hossu (Cluj), ing. șef director de exploatare C.F.R. la Cluj, la Congresul A.G.I.R. de la Chișinău, din 1925, spunea

⁷<https://www.bibnat.ro/dyn-doc/5%20REPERE%20ISTORICE%20%C3%8EN%20DEZVOLTAREA%20%C4%82ILOR%20FERATE%20ROM%C3%82NE.pdf>

⁸ *Buletinul Asociației Generale a Inginerilor din România A.G.I.R., Al 5-Iea Congres al inginerilor din România, Chișinău, (13-20 septembrie 1925), Dare de seamă, Anul VIII, Nr. 6, iunie, 1926, pp. 144-145.*

că liniile basarabene, care au avut în Rusia un rol secundar și condițiile tehnice limitate, constituiau pentru România interbelică un interes general și unele linii puteau deveni chiar internaționale. Așa de exemplu, linia Chișinău – Zloți – Basarabească - Reni, care pentru Rusia a fost secundară, pentru statul român cu complectarea Chișinău - Orhei - Bălți devenea principală. Pe această linie se găsesc însă 2 zone, dar pantele prea mari o făceau impropriu pentru linii principale. Se considera că este timpul să fie stabilit un program în care să lucreze un organ tehnic, care va hotărî condițiile tehnice ce vor trebui să fie aplicate. După aceasta venea partea economică și chestiunea apărării țării. Astfel, linia ferată Bolgrad - Ismail nu era productivă, dar avea rolul de a asigura transportul călătorilor.

Ioan St. Tomescu, ing. șef de secție C.F.R., la congresul amintit mai sus, sublinia necesitatea asigurării securității naționale. „Din partea Nistrului ne amenință oricând, sub orice forme de guvernământ, aceleași poftă. Prin urmare să nu ne facem iluzii asupra viitorului; Oricât ar costa o cale ferată, oricât ar rentă, trebuie să ținem seama de interesele naționale”⁹. Materialul rulant era format din locomotive cu abur (produse de uzinele de la Reșița, Budapesta și Viena), vagoane de călători (produse la Arad și Budapesta) și vagoane de marfă. Exista un depou de locomotive la Cernăuți.

Lucrările de modernizare a căilor ferate în Bucovina au cuprins: consolidarea terasamentelor și a lucrărilor de artă (poduri, pasaje, viaducte) și construirea altora noi; sistemele de prindere a șinei de traversă continuă să fie cele de prindere cu crampoane a șinei de traversele de lemn, ce afecta viteza de rulare a roților de tren. Un nou tip de prindere era cel indirect tip K pe traversele de beton și pe tipurile de șine grele de 54, 60 și 65 kg/ml¹⁰ și modernizarea clădirilor de exploatare¹¹. Valoarea materialului rulant și întreținerii liniilor se ridica la aproape 2 miliarde lei, la cursul anului 1940.

În perioada 1921-1938 nu se mai construiesc alte linii de cale ferată în partea de nord a Bucovinei, dar se fac lucrări ample, vizând îmbunătățirea lor, consolidarea terasamentelor, construirea de noi poduri din metal sau beton-armat, înlocuirea traverselor din lemn de brad cu cele din lemn de stejar, majorarea tipului

⁹ Căile ferate din Basarabia și nordul Bucovinei, în „Railnet.ro”, 05.ian.2017, <http://www.railnet.ro/viewtopic.php?t=4125&f=119>

¹⁰ O dată cu introducerea șinei de tipul 45 kg/ml, între anii 1920-1925, se ajunge la un număr total de 47 de tipuri de șină utilizate pe rețeaua CFR. În România se ia decizia menținerii în cale a doar 4 tipuri de șină: 30, 34,5, 40 și 45 kg/ml. Măsura a fost pusă în aplicare o dată cu efectuarea lucrărilor de refacție la linii, și astfel, treptat, celelalte tipuri de șină au fost scoase din serviciu. Pe liniile secundare, se generalizează utilizarea șinei de tipul 30 kg/ml, provenită, în multe cazuri, din lucrări de refacție. Secțiile și atelierele de cale primesc utilaje mecanizate, pentru întreținerea căilor. Ibidem.

¹¹ Încep să fie introduse semnalele luminoase în locul celor mecanice („semafoare”). Niciun kilometru din rețeaua feroviară din nordul Bucovinei nu este dublat sau electrificat, cea mai apropiată stație electrificată fiind la Lvov. Nicio stație de cale ferată din nordul Bucovinei nu este echipată cu instalație de centralizare electrodinamică a macazurilor, acestea fiind tot cu acționare mecanică (manuală); Căile ferate din Basarabia și nordul Bucovinei, în „Railnet.ro”, 05.ian.2017, op.cit.

de șină, îmbunătățirea materialului rulant și a clădirilor¹². Înainte de 1939, aici se aflau 3 puncte de frontieră cu Polonia, la: Grigore Ghica 4/ Snyatyn, Schit/ Zaleszczyki și Rudka¹³.

Cel mai bun tronson de cale ferată în Basarabia, la începutul secolului XX, era linia Chișinău – Călărași - Ungheni – Iași (Socola)¹⁴, pe care se putea circula cu maxim 30 km/h și numai unele trenuri special se apropiau de 40 km/h. În 1917, circulau pe căile ferate basarabene 29 de locomotive care asigurau câte un tren pentru fiecare linie¹⁵. Locuințele personalului ceferist erau puține și insalubre, liniile de garare erau insuficiente, iar gările și cantoanele erau situate departe de localități.

Între anii 1921-1923, căile ferate din Basarabia sunt reconstruite cu ecartamentul normal (1435 mm). Între anii 1928-1938, Direcția general a C.F.R., s-a făcut înlocuirea tuturor podurilor și podețelor din lemn cu cele din metal¹⁶. De asemenea și podul de la Ungheni este reconstruit din metal. Calea ferată în zona Varnița – Tighina este reamplasată. Au fost introduse sistemele mecanice (semnele „Banovici”), asigurarea cu încuietori simple cu chei a macazurilor¹⁷. Între anii 1924-1931, pentru că nu se puteau depăși dealurile înalte, s-a executat tunelul Țipala (pe linia ferată Reveca - Căinari)¹⁸, la 30 km de Chișinău, având o lungime de 689 m¹⁹. Circulau vagoanele directe prin trenurile rapide și accelerate către Iași, București și Cluj. La 10 septembrie 1931, a fost pus în circulație rapidul

¹² La Vadul Siret din regiunea Cernăuți, aflată azi pe teritoriul comunei Cerepcăuți (Ucraina) este realizată o stație de translație, care elimină transbordarea Stația de translație (transpunere) de la Vadul Siret are două linii, fiecare cu o capacitate de 8 vagoane.

¹³ Căile ferate din Basarabia și nordul Bucovinei, în „Railnet.ro”, 05.ian.2017, op.cit.

¹⁴ În 1874 este inaugurată linia ferată Iași-Ungheni, cu ecartament larg, de 1524 mm, pentru a se realiza legătura cu Rusia. La începutul secolului XX, este înființat triajul Socola, atelierele CFR Ciurea și Cetățuia. După 1940, ca urmare a ocupării Basarabiei de către URSS, linia suferă distrugerii importante și cunoaște o perioadă de stagnare.

¹⁵ În ianuarie 1871 este terminat podul peste Nistru la Tighina, ca la 15/28 august 1871, să sosească în gara Chișinău primul tren pe linia de la Odesa – Kurciurgan – Tiraspol – Tighina – Revaca – Chișinău.

¹⁶ În anii 1940-1941 calea ferată Tighina - Chișinău a fost pe teritoriul Basarabiei intrată în componența teritoriilor URSS și apoi între anii 1941-1944, în timpul celui de-al Doilea Război Mondial, să fie din nou administrată de direcția Generală CFR. Vezi, Radu Bellu, *Mica monografie a căilor ferate din Basarabia și Bucovina de Nord*, vol.VII, București, Editura Magic Print, 2011.

¹⁷ Zăvoarele de macaz se utilizează pentru controlul și înzăvorârea suplimentară a macazurilor din instalațiile de centralizare electromecanică tip C.F.R. echipate cu fixatoare de vârf cu pene și care sunt parcurse cu viteze mai mari de 100 km/h.

¹⁸ Teodor Iftime, *Scurtu istoric al tunelurilor feroviare din România*, la Conferința științifică „140 de ani de Învățământ Tehnic Ingineresc în Domeniul Infrastructurii Transporturilor, Universitatea de Căi Ferate, Drumuri și Poduri, București, 14 decembrie 2021.

https://www.researchgate.net/publication/359266033_SCURT_ISTORIC_AL_TUNELELOR_FEROVIARE_DIN_ROMANIA

¹⁹ Tunelul Țipala a fost proiectat în Marea Britanie și construit sub supravegherea inginerilor britanici. Potrivit martorilor oculari: „lucrarea era extraordinară. O brigadă săpa dintr-o parte a dealului, iar a doua brigadă din cealaltă parte a dealului. Și s-au întâlnit cu o precizie de câțiva centimetri”. Durata de viață a acestui tunel a fost

„Unirea”²⁰. După ce pasagerii au luat ceaiul de dimineață la București, rapidul „Unirea” plecând din București la ora 6.10, a ajuns la Chișinău la ora 14.30, pentru a se lua masa de prânz. S-au scurtat timpii de mers a trenurilor. În 1919, distanța Chișinău – Galați se parcurgea în 19 ore și 13 minute, în 1925, se va ajunge la parcurgerea distanței în 11 ore și 23 minute, ca în 1939, să se ajungă la 8 ore și 25 minute. Sub administrația românească s-au construit în Basarabia liniile de cale ferată, în lungime de 163 km, în perioada 1919-1938, anume: Abaclia - Prut 2 – Fălciu = 114 km; Mateuți – Rezina = 4 km (construită între anii 1926-1929); Revaca – Căinari = 45 km²¹. Legătura dintre acestea era asigurată de 3060 km fire telegrafice și 3050 km de fire telefonice. S-au scurtat timpii de mers a trenurilor. În 1919, distanța Chișinău – Galați se parcurgea în 19 ore și 13 minute, în 1925, se va ajunge la parcurgerea distanței în 11 ore și 23 minute, ca în 1939, să se ajungă la 8 ore și 25 minute. A atras atenția gestul Uniunii Sovietice de a expune în 1937 la expoziția din Paris în pavilionul destinat ei două mari hărți ale Rusiei, în care Basarabia era desemnată în mod echivoc ca un teritoriu care nu aparținea României, dar nici Uniunii Sovietice²². În același an, Litvinov îi comunica lui V. Antonescu: „că nu vom recunoaște Basarabia niciodată, dar nu vom face plictiseli pentru ea. Dacă însă veți face vreodată politică germană, v-o luăm îndărăt”²³. Ministrul Uniunii Sovietice la Paris telegrafia, la 26 martie 1939, guvernului său, că pentru Hitler ora atacării Franței nu va suna decât atunci când România „va fi definitiv aservită influenței germane după ce o va vasaliza complet (se admite și variant pașnică)”²⁴. Din ziua înțelegerii, la 23 august 1939, cu Germania nazistă, U.R.S.S. a încălcat față de România tratatele Briand-Kellogg, Protocolul de la Moscova și convențiile de la Londra²⁵. Un aspect instituțional important, al politicii de transport rutier este faptul că, din anul 1934, Regia Autonomă CFR²⁶ obține de la Ministerul Lucrărilor Publice monopolul concesiunii căraușiei de călători, bagaje

scurtă. În vara anului 1944, acesta a fost distrus. Dina Roșca, *Cum arată cel mai lung tunel din Moldova, care...nu mai există!*, în „Provincial”, 31 martie 2016, <http://provincial.md/fierbinte/cum-arata-cel-mai-lung-tunel-din-moldova-care-nu-mai-exista-foto>

²⁰ În 1938, Căile Ferate Române posedau 3.528 de locomotive, 3.612 vagoane călători, 832 vagoane de poștă și bagaje și 64.130 vagoane marfă. Numărul personalului s-a ridicat la 86.000 în anul 1940 (adică circa 7,7 oameni/km de linie).

²¹ Calea ferată făcea parte dintr-un proiect numit „magistrala de est” Chișinău-Orhei-Bălți-Soroca-Otaci, care nu s-a mai realizat. Lorin Cantemir, Doru Demian, Ion Gavrilă, Augustin Volconovici, Radu Bellu, Bogdan Tcaciuc, *Conexiunea feroviară transfrontalieră Chișinău – Iași – Europa*, în „Revista Tehnoscopia”, Revistă științifico-metodică semestrială, 2(3), Chișinău, 2010, pp. 38-39.

²² Gh. Buzatu, *România cu și fără Antonescu. Documente, studii, relații și comentarii*, Editura Moldova, Iași, 1991, p. 58.

²³ Arhiva Ministerului Afacerilor Externe (se va cita în continuare Arh. M.A.E.), fond 71/România, vol. 8/1940, f. 380.

²⁴ Eugen Preda, *Miza petrolului în vâltoarea războiului*, București, Editura Militară, 1983, pp. 28-29.

²⁵ Ioan Scurtu, *Istoria Basarabiei până la 1994*, București, Editura Tempus, 1994, p. 281.

²⁶ Administrația de Stat a Căilor Ferate în România, între septembrie 1927 până în 1948, prin Legea de organizare și exploatare a căilor ferate române, a funcționat ca Direcțiunea Generală a Căilor Ferate Române (D.G.C.F.R.)

și mărfuri pe principalele șosele ale țării. Anul 1938 a fost un an de vârf al dezvoltării României până la cel de-al Doilea Război Mondial, dar cu toate acestea România rămânea încă o țară slab dezvoltată industrial.

Un moment important a fost evenimentul *Ceferiada*, care s-a petrecut în zilele 10, 11 și 12 iunie 1939, cu ocazia celebrării a 70 de ani (1869-1939) de la punerea în circulație a primului tren pe pământ românesc²⁷. Până la 23 iunie 1940, consiliile militare sovietice, aflate în apropierea graniței cu România, au concretizat, pe teren, organizarea și amenajarea spatelui frontului, cooperarea genurilor de arme, planul de acțiuni și organizarea drumurilor militare. Desantul aerian trebuia să desăvârșească încercuirea operativă a trupelor române, să instige totodată pe simpatizanții ideilor comuniste, să dezorganizeze spatele și să hărțuiască trupele române în retragere²⁸. Operațiunile aeriene erau asigurate de 300 de avioane. Erau concentrate 142 trenuri cu muniții, 48 trenuri cu combustibili; erau constituite 16 spitale de campanie a câte 200 paturi, 4 spitale de contagioși, două companii autosanitare, 12 trenuri sanitare etc. Documentele din Arhiva centrală a armatei sovietice arată că, la 26 iunie 1940, pe Frontul de Sud erau concentrate 32 divizii infanterie, 2 divizii infanterie motorizată, 6 divizii cavalerie, 11 brigăzi tancuri, 3 brigăzi desant aerian, 16 regimente artilerie din rezerva comandamentului șef, 14 regimente artilerie de corp și 4 divizioane artilerie.

Potrivit calculelor utilizate de unii teoreticieni militari din epocă, dacă se aplica regula de un combatant la metru liniar de frontieră, totalul de 2.148.606 de persoane era parțial satisfăcător, întrucât la cei 3.400 km de graniță ai României ar fi trebuit 3,4 milioane de soldați. Nefavorabil era și raportul dintre un luptător și numărul de locuitori care îl susțin, respectiv șapte necombatanți la un luptător pe front. În conformitate cu datele recensământului din 1930, cetățenii români de diverse etnii constituiau în Basarabia 1.253.800 (43,8%) față de etnicii români 1.609.600 (56,2%), iar în Bucovina erau 473.400 (55,4%) față de etnicii români 380.200 (44,6%)²⁹. Constituția din 1923 stabilea egalitatea obligațiilor militare pentru toți cetățenii României. Profesorul Victor Slăvescu avea să facă observații referitoare la loialitatea față de Statul român a unor cetățeni aparținând

²⁷ De remarcat defilarea a 271 membri ai fanfarei ceferiste, având în frunte funcționarii din Direcția generală a C.F.R. conduși de I. Macovei, directorul general al C.F.R., alături de: T. Pârnu, G. Panaitopol, A. Pușcariu, urmași de inspectorii generali de control, directorii, conducătorii direcțiilor din cadrul C.F.R., iar în fruntea funcționarilor Casei Muncii C.F.R. a defilat H. Vogtbug, directorul instituției²⁷. Alături de aceștia au participat la defilare personalul din serviciul exterior: șefi de gară, impegai de mișcare, telegrafisti, lucrătorii de ateliere, mecanicii de locomotivă, revizorii de vagoane, picherii etc. *Revista C.F.R.*, An XXVI nr. 4-9 (aprilie-septembrie) 1939, pp. 103, 105. Cabinetul Periodice românești vechi, Serviciul Colecției Speciale, Biblioteca Națională a României. Mihaela Manolache, *Drumul de fier - un simbol al modernității. Repere din istoria căilor ferate române (1869-1939) reflectate în colecțiile speciale ale Bibliotecii Naționale a României*, <https://www.bibnat.ro/dyn-doc/12%20CEFERIADA%20-%20JUBILEUL%20DE%2070%20DE%20ANI%20AL%20C%4%82ILOR%20FERATE.pdf>

²⁸ I. Șișcanu, *Raptul Basarabiei (1940)*, Chișinău, Editura Ago, 1993, p. 19.

²⁹ În Bucovina erau 380.200 de români, față de 236.800 ruteni și ucraineni și 92.300 de evrei. Dan Prisăcaru, *Aspecte privind potențialul militar al României în anii 1938-1940*, în „Document”, Buletinul Arhivelor Militare Române, Anul XV, nr. 1 (55), București, 2012, p. 54.

minorităților naționale, în condițiile în care 28,1% de populație minoritară avea un rol însemnat în așezarea ei în diferite zone de frontieră³⁰.

În deceniul patru al secolului al XX-lea, s-au înregistrat progrese în ceea ce privește creșterea eficienței și productivității transportului pe căile ferate. Astfel, cu toate că s-a redus personalul angajat, au crescut indicatorii de productivitate a transportului de călători și mărfuri pe unitate de personal angajat. În general, transportul feroviar este caracterizat ca fiind acela pe care vehiculele se deplasează de-a lungul a două șine paralele, confecționate, preponderent, din oțel. Componentele fundamentale ale sistemului de transport sunt, în principal: Infrastructura: – Calea ferată – Instalațiile de electrificare; Mijloacele de transport: – Materialul rulant autopropulsat-locomotive – Materialul rulant nepropulsat-vagoane; Operatorii de transport sau operatorii activităților conexe; Sistemele de management, navigație și control³¹.

În conformitate cu lucrarea „Portretul României interbelice” de Mircea Ivănoiu, Lidia Gheorghiu-Bradley, realizată în anul 2013³², situația infrastructurii de transport feroviar, la nivel județean prezenta următoarele caracteristici:

Nr. crt.	Județul	Caracteristicile rețelei feroviare județene
1	Baia	Județul Baia este străbătut de o rețea totală de cale ferată de 107 km, din care 82 km linii principale simple și 25 km linii secundare simple. Itinerarii principale: Rapide și Accelerate: București-Cernăuți-Grigore Ghica Vodă (Varșovia, Berlin, Praga, Moscova).Stații importante: Pașcani, Dolhasca, Fălticeni.
2	Bălți	Județul Bălți este străbătut de o rețea totală de cale ferată de 171 km, din care: 48 km linii principale simple și 123 km linii secundare simple. Itinerarii importante: Accelerate: București – Iași-Chișinău (Kiev, Moscova). Stații importante: Bălți, Vasile Lupu.
3	Cahul	Județul Cahul este străbătut de o rețea totală de cale ferată de 99 km (linii secundare simple). Stație importantă: Iargara.
4	Cernăuți	Județul Cernăuți este străbătut de o rețea de cale ferată în lungime de 253 km, repartizată astfel: 51 km

³⁰ Ibidem.

³¹ *Transportul feroviar din România, de la apariție și până în prezent*, coordonator dr. Frantz Daniel Fistung, Caietul de lucru, 4, Transporturi, Academia Română, Institutul Național de Cercetări Economice „Costin C. Kirițescu”, Centrul de Economia Industriei și Serviciilor, Centrul de Informare și Documentare Economică, București, 2019, p. 11.

³² Mircea Ivănoiu, Lidia Gheorghiu-Bradley, Memoria.ro, <https://romaniainterbelica.memoria.ro/>

		linii principale simple și 102 km linii secundare simple. Itinerarii principale: Rapide și Accelerate: București-Cernăuți-Grigore Ghica Vodă (Varșovia, Berlin, Praga, Moscova). Pe lângă liniile de mai sus, menționăm și linia Ștefănești-Babin spre Jasielow Polny, exploatată conform convenției dintre C.F.R și C.F. Polone
5	Cetatea Albă	-----
6	Hotin	Județul Hotin este străbătut de o linie secundară simplă de cale ferată de 141 km. Stații importante : Larga, Sulița
7	Ismail	Județul Ismail este străbătut de o linie secundară simplă de cale ferată de 61 km (linia Galați-Basarabeasca). Stație importantă: Reni.
8	Lăpușna	Județul Lăpușna este străbătut de o rețea totală de cale ferată de 119 km, din care: 61 km linii principale simple și 58 km linii secundare simple. Itinerarii principale: Accelerate: București- Iași-Chișinău (Kiev, Moscova).
9	Putna	Județul Putna este străbătut de o rețea totală de cale ferată de 136 km, din care: 33 km linii principale duble, 74 km linii principale simple și 29 km linii secundare simple. Itinerarii principale: Rapide: București-Cernăuți-Grigore Ghica Vodă (Varșovia, Berlin, Praga, Moscova) Accelerate: București-Iași-Chișinău (Kiev, Moscova) și București-Cernăuți-Grigore Ghica Vodă (Varșovia, Berlin, Praga, Moscova) Stații principale: Focșani, Mărășești, Adjud, Odobești, Panciu. În județul Putna se mai află linia ferată Mărășești-Soveja, exploatată de particulari.
10	Rădăuți	Județul Rădăuți este străbătut de o rețea de căi ferate în lungime totală de 122 km, din care: 31 km linii principale și 91 km linii secundare simple. Itinerare principale: Rapide și Accelerate: București-Cernăuți-Grigore Ghica Vodă (Varșovia, Berlin, Praga, Moscova). Stații importante: Dornești, Rădăuți, Siret.
11	Soroca	Județul Soroca este străbătut de o rețea de drumuri de cale ferată de 178 km de linii secundare simple. Stații importante: Lipnic, Atachi, Volcinet, Rogojeni.
12	Storojineț	----- -----

13	Suceava	Județul Suceava este străbătut de o rețea totală de cale ferată de 55 km, din care: 24 linii principale simple și 31 km linii secundare simple. Itinerarii principale: Rapide și Accelerate: București–Cernăuți-Grigore Ghica Vodă (Varșova-Berlin-Praga-Moscova). Accelerate: Dărmănești-Vatra Dornei Stații importante: Dărmănești, Suceava, Burdujeni, Aron Pumnul.
14	Tighina	Județul Tighina este străbătut de o rețea totală de cale ferată de 266 km linii secundare. Stații importante: Tighina, Basarabeasca, Abaclia.

La nivel regional, rețeaua de transport feroviar avea componente în aproape toate cele 71 județe ale României, dar județele Durostor, Făgăraș, Cetatea Albă și Storojineț nu dispuneau de infrastructură feroviară³³. În ținutul Herța nu exista cale ferată.

Reluarea circulației feroviare pe podul peste Nistru³⁴, în anul 1935, între Tiraspol și Tighina a constituit un eveniment major în evoluțiile relațiilor economice și politice dintre Regatul României și URSS. Acest eveniment a precedat, de altfel, încheierea convenției pentru reluarea traficului feroviar dintre cele două părți, parafată, în același an la Moscova.

În condițiile declanșării celui de-al Doilea Război Mondial, a fost adoptată Legea nr. 139, din 27 februarie 1940, asupra rechizițiilor³⁵. La articolul 37, prevedea, că se vor putea rechiziționa pentru trebuințele armatei și numai sub forma de închiriere, liniile ferate normale și înguste, decauville, funicularele, teledinamice, etc., aparținând particularilor, precum și toate instalațiunile, materialul de cale, rulant și de orice fel, aflat în depozite sau chiar în exploatare, după cum și personalul aparținând acestor linii. Cererile de rechiziții se vor adresa în scris direct reprezentanților întreprinderii. Personalul și materialul rechiziționat se va putea întrebuița în orice altă parte, atât în zona interioară, cât și în zona de operațiuni. Predarea și primirea se face prin proces-verbal, adresat în dublu exemplar, în prezența proprietarilor sau reprezentanților lor. Rămâne la latitudinea organului ce ordonă executarea rechizițiilor de a schimba bunurile de rechiziție din folosință în proprietate. Proprietarul va avea dreptul la plata unei indemnități pentru lipsa de folosință și la despăgubiri pentru obiectele ce vor fi degradate sau vor lipsi cu ocazia restituirii, după constatările făcute de către o comisiune anume constituită.

³³ *Transportul feroviar din România, de la apariție și până în prezent*, op.cit., p. 42.

³⁴ Acest pod peste Nistru a fost construit între anii 1870-1874 și avea trei deschideri de câte 85 m fiecare.

³⁵ „Monitorul Oficial”, nr. 48 din 27 februarie 1940. Text modificat, potrivit rectificării din „Monitorul Oficial”, nr. 52 din 2 martie 1940.

<https://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocumentAfis/22756>

La sfârșitul lunii mai 1940, erau trimise grupuri clandestine rusești în Basarabia pentru spionaj și „pregătirea populației pentru întâmpinarea Armatei Roșii”. O lună mai târziu, Lavrentiy Pavlovici Beria îl informa pe I. Stalin, că în Basarabia are loc „o activizare a partidului comunist” și sunt răspândite manifeste ce îndeamnă poporul la luptă împotriva guvernului român³⁶. Postul de radio sovietic de la Tiraspol difuza emisiuni propagandistice, iar în zona localităților Zalescic, Grigoriopol și Tiraspol trupele sovietice au instalat difuzoare foarte puternice pentru a transmite programe propagandistice sovietice în limba română pe malul drept al Nistrului³⁷. La 26 iunie 1940, la ora 22, V. Molotov remite ministrului României la Moscova o notă ultimativă, de 24 de ore: „În anul 1918, România, folosindu-se de slăbiciunea militară a Rusiei, a desfăcut cu forța de la U.R.S.S. (Rusia), o parte din teritoriul ei, luând Basarabia, călcând prin aceasta unitatea seculară a Basarabiei, populată în principial cu ucrainieni... Acum, când slăbiciunea militară a U.R.S.S. a trecut în domeniul trecutului, iar situația internațională care s-a creat prin rezolvarea chestiunilor moștenite în trecut... consideră necesar și imediată a chestiunii înpoierii Basarabiei, Uniunea Sovietică” și transmiterea „către Uniunea Sovietică a celei părți a Bucovinei a cărei populație este legată în marea sa majoritate cu Ucraina Sovietică”³⁸.

La 27 iunie 1940, guvernul sovietic remite ministrului român la Moscova, Gh. Davidescu, o a doua notă ultimativă în cinci puncte³⁹. La ultimul punct din această notă se propunea constituirea unei comisii mixte din câte doi membrii de fiecare parte. Scopul comisiei era rezolvarea problemelor apărute după retragerea armatei și instituțiilor române din Basarabia și Bucovina de Nord⁴⁰.

La 28 iunie 1940, la ora 14, ora Moscovei, armatele sovietice au trecut Nistrul punând în aplicare cea de-a doua variantă tactică pregătită. Din cauza înaintării prea rapide a detașamentelor sovietice, au loc incidente regretabile soldate cu morți și răniți, un exemplu îl constituie tragicul episod de la Herța.

Secția operații din Marele Stat Major a elaborat un ordin, semnat de generalul Florea Țenescu, potrivit căreia: „Calea Ferată se va rezerva pentru evacuarea materialelor mai importante; bolnavii, familiile ofițerilor și funcționarilor, mobilierul și materialele mai puțin importante se vor evacua după materialele militare și de fortificații. Pe lângă trenurile de evacuare vor circula câte 3-4 trenuri de persoane zilnic. Nu se execută distrugerii la căile ferate, instalații, depozite, aerodromuri, întreprinderi industriale, uzine electrice, telegraf, telefon, material rulant. Pe fiecare direcție de retragere se va lăsa câte o comisie militară cu interpret

³⁶ I. Șișcanu, op.cit., p. 23.

³⁷ Ioan Surtu, C-tin Hlihor, *Complot împotriva României (1939-1940)*, București, Editura Academiei de Înalte Studii Militare, 1994, p. 15.

³⁸ Alexandru Vianu, Constantin Bușe, Zorin Zamfir, Gheorghe Bădescu, *Relațiile internaționale în acte și documente*, vol. II, (1939-1945), București, Editura Didactică și Pedagogică, 1976, p. 50.

³⁹ Cornel Grad, Constantin I. Stan, Doru Goron, *Evacuarea teritoriilor românești cedate în vara anului 1940*, în „Acta Mvsel Porolissenis”, vol XIX, Anuarul Muzeului Județan de Istorie și Artă din Zalău, 1995, pp. 325-358.

⁴⁰ Arh. M.A.E., fond 71/U.R.S.S., vol. 97/1940, f. 12.

spre a rezolva eventualele incidente cu autoritățile sovietice. La toate trecerile peste Prut, armata română va instala câte un serviciu de ordine și poliție. Grănicerii și jandarmii trec în subordinea armatei”⁴¹.

Planul de la București nu avea să se potrivească cu realitatea din provinciile cedate. Au fost incidente pe timpul evacuării din Basarabia și din partea de nord a Bucovinei. Trenurile românești aveau să fie blocate sau întârziate prin stații. Trupele sovietice au refuzat să predea autorităților române materialele de război aflate la Seletin și Borodina⁴². Un alt tren de muniții, compus din 18 vagoane, era reținut în gara Reni încă din 1 iulie, ora 4, deoarece lucrătorii feroviari ucrainieni și ruși nu vroiau să permită evacuarea⁴³. În gara Adâncata, de pildă, cefeștiții, în mare parte ucrainieni și câțiva evrei, au refuzat să atașeze la ultimele trenuri vagoanele în care erau încărcate depozitele de bani ale Băncii Naționale și Administrației Financiare din Cernăuți. Aceste vagoane au căzut în mâinile rușilor⁴⁴.

Guvernul regal al României, prin telegrama trimisă la 28 iunie, orele 11.00, la Moscova, și-a dat acordul pentru constituirea comisiei mixte, urmând a se comunica în cursul aceleiași zile numele reprezentanților români⁴⁵. Delegația română la Odesa urma să fie condusă de generalul de divizie Aurel Aldea, care va fi însoțit de către colonelul (r) Hagi Stoica și de interpretul Pleșa. Guvernul de la Moscova avea să fie reprezentat de generalul-locotenent Kozlov și generalul-maior Bodin, fiind ajutați de interpretul basarabean L.I. Braustein. Pe timpul negocierilor, sovieticii au avut o atitudine dură și viguroasă când erau în discuție interesele lor și de tergiversare, încetineală exasperantă în rezolvarea problemelor românilor⁴⁶.

De la primele întâlniri ale Comisiei mixte la Odesa, sovieticii au condiționat rezolvarea cererilor românilor – repatrierea cetățenilor și înapoierea materialelor confiscate abuziv – de predarea unor cantități de material rulant pe calea ferată. Reprezentanții sovietici cereau toate locomotivele, vagoanele de clasă și marfă care erau în circulație în ziua de 27 iunie în Basarabia și Bucovina de Nord, indiferent dacă aparțineau sau nu depourilor din aceste provincii. Până la soluționarea acestei chestiuni au declarat că nu vor discuta alte probleme.

În ședința din 3 iulie, generalul Aldea Aurel declara că guvernul român este de acord să predea parcul de locomotive și vagoane cu care se exploatau cele două provincii românești cedate, dar în schimbul posibilității de a se evacua pe teritoriul românesc: 1. armamentul și depozitele armatei și ale ministerelor românești; 2. toate instituțiile de stat; 3. toți funcționarii de stat cu familiile lor; 4. toți cetățenii care doresc de bună voie să vină în România⁴⁷.

⁴¹ Vezi pe larg, V. FI. Dobrinescu, *Bătălia diplomatică pentru Basarabia 1918-1940*, Iași, 1991.

⁴² Arh. M.A.E., fond 71/U.R.S.S., vol. 98, f. 93.

⁴³ Ibidem, f. 95.

⁴⁴ Arhivele Naționale Române, fond M.P.N., Informații, dos. 813. Nota informativă nr. 2380 din 13 iulie 1940 către M.P.N.

⁴⁵ Arh. M.A.E., fond 71/U.R.S.S., vol. 97/1940, f. 10.

⁴⁶ Ioan Scurtu, *Istoria Basarabiei până la 1994*, București, Editura Tempus, 1994, p. 23.

⁴⁷ Arh.M.A.E., fond 71/U.R.S.S., vol. 98/1940, f. 85-86.

Propunea să se convoace o ședință româno-sovietică pentru a astudia realizarea practică și ducerea la îndeplinire a celor de mai sus, precum și redactarea unui nou acord, căci cel propus de partea sovietică nu mai poate fi pus în aplicare.

Partea sovietică consideră o încălcare a acordului dintre guvernele român și sovietic de la 27 iunie, ducerea parcului de vagoane și locomotive din cele două provincii evacuate și ca atare numai după „restituirea întregului parc de vagoane și locomotive se va putea trece la studierea problemei evacuării diferitelor categorii de depozite, a instituțiilor de stat, a funcționarilor de stat și a cetățenilor care doresc să treacă în România”.

Generalul Aurel Aldea într-un memoriu trimis la București va sublinia că „aceasta era singura condiție pentru a se rezolva cele mai de sus”.

La 4 iulie, reprezentanții guvernului sovietic declară că pentru încălcarea acordului de la 27 iunie, guvernul U.R.S.S. a luat următoarele hotărâri: 1. să se respingă rugămintea guvernului român de a prelungi termenul pentru evacuare; 2. să închidă frontiera statului, interzicând orice evacuare începând cu data de 3 iulie, ora 14.00 (ora Moscovei); 3. să ceară restituirea parcului de vagoane și locomotive întrucât luarea acerstuia reprezintă o încălcare a acordului româno-sovietic din 27 iunie 1940⁴⁸.

Delegația română răspundea, că „guvernul român și-a dat cuvântul pentru returnarea parcului feroviar”, iar reprezentanții lui sunt gata să încheie un acord pentru restituirea parcului feroviar și propune constituirea unei comisii pentru ca transmiterea parcului feroviar să se producă simultan cu restituirea depozitelor, armamentului, materialelor și celorlalte valori aparținând României. Partea română propune ca puncte de întâlnire localitățile Bahrinești, Ungheni și Reni, la 6 iulie 1940, ora 10.00. Fiecare delegație să fie compusă din câte 5-6 membri.

Generalul Dmitri Timofeevici Kozolv⁴⁹, subliniază că, în primul rând, trebuie predat parcul feroviar, apoi să se studieze celelalte probleme ridicate de România. Pe de altă parte, este de acord cu punctele și data indicată pentru întâlnirea comisiilor tehnice feroviare, care să activeze pentru predarea materialului de cale ferată pe baza inventarului din 27 iunie 1940.

La 10 iulie, la București, are loc o întrevedere între generalul Aurel Aldea și ministrul de Comunicații, inginerul Macavei, ultimul informându-l despre activitatea comisiei tehnice feroviare româno-sovietice.

În adresa din 12 iulie 1940 delegația română arăta modul de funcționare a comisiei tehnice feroviare în Basarabia și Bucovina. Pentru executarea punctului patru din nota „Molotov” și în urma notei sovietice, cu numărul 34 din 4 iulie, delegația română la Odesa a comunicat în aceeași zi Direcției generale a C.F.R. să constituie trei comisii, care să ia contact cu delegații ruși la Reni, Ungheni și Bahrinești, pentru:

⁴⁸ Ibidem, f. 105-107.

⁴⁹ Generalul Dmitri Timofeevici Kozolv numit comandant adjunct al trupelor din districtul militar Odesa din aprilie 1940, devenit șeful Direcției Principale a Apărării Aeriene a Armatei Roșii în decembrie 1940 și avansat la gradul de general-locotenent.

1. a inventaria materialul rulant ce a rămas în provinciile evacuate;
2. a fixa de comun acord numărul de locomotive și vagoane, precum și materialele existente în mod normal în teritoriile predate pentru a se stabili care este parcul de material rulant ce trebuie restituit.
3. a stabili numărul și felul garniturilor goale ce urmează a se înapoia, itinerariul lor și programul de circulație.

În realitate – se menționează în nota 184 – nici o comisie mixtă nu a procedat la inventarierea materialului rămas în teritoriul ocupat, deși la o parte a materialului din Basrabaia și Bucovina, organele C.F. ruse aplicau noi placarde pentru a expedia materialul în Galiția⁵⁰.

După ce s-au reunit cele trei comisii feroviare la Chișinău, partea sovietică a pretins să se restituise întregul parc de locomotive și vagoane, care se găsea în Basrabia în seara zilei de 27 iunie, ora 18.00. La acea oră se aflau vagoane și locomotive – arăta partea română – care circulau pentru prima oară în 22 de ani pe liniile basarabene⁵¹.

Comisia tehnică feroviară rusă din Bucovina a încercat să stabilească parcul feroviar folosindu-se de o situație din 1935, în care erau trecute și mașinile reformate sau de reparat, depozitate pe liniile de garaj. Comisia rusă, prezidată de generalul-maior Georgy Fedorovich Zaharov⁵², a căutat să stabilească parcul feroviar feroviar în raport cu numărul total pe care îl posedă România pe traseele cu profiluri și tonaje de cale ferată diferite de cele din Bucovina de Nord care au un alt trafic⁵³.

Comisiile sovietice erau prezidate de câte un general însoțit de un numeros personal tehnic, pe când comisiile românești erau alcătuite din persoane civile, în număr limitat – cum s-a prevăzut la Odesa.

Comisia română propune: 1.Comisiile româno-sovietice de tehnicieni să fie prezidate de câte un general și formate uniform, care să procedeze la inventarierea parcului feroviar și a depozitelor C.F. rămase în Basrabia; 2.Criterii pentru stabilirea materialelor existente în timp normal în nordul Bucvinei și Basarabia; să se ia media ultimilor trei ani pe baza statisticilor tipărite și publicate de Direcția Generală a C.F.R. 3.Stabilirea definitivă a materialului feroviar și rulant din depozite existent în acești ani, iar restituirea lor va fi hotărâtă de o comisie unică la Chișinău, compusă uniform și prezidată de un general de brigadă ajutat de doi ofițeri⁵⁴.

⁵⁰ Arh.M.A.E., fond 71/U.R.S.S., vol. 98/1940, f. 128.

⁵¹ Ibidem, f. 129.

⁵² Georgy Fedorovich Zaharov în aprilie 1937 a fost avansat la gradul de sublocotenent și a fost trimis în China în calitate de comandant al unui grup aerian de luptă. În iulie 1938 s-a întors în URSS, I s-a dat gradul de colonel. În 1940, este avansat la gradul de general-maior și reintrat în Armata Roșie.

⁵³ Arh.M.A.E., fond 71/U.R.S.S., vol. 98/1940, f. 129.

⁵⁴ Ibidem, f. 192.

Deși delegații români în comisiile feroviare recunoscuseră că a existat la 27 iunie o cantitate foarte mare de material rulant, generalul Aurel Aldea știa că numai printr-o tocmeală putea reduce pretențiile exagerate ale sovieticilor⁵⁵.

Generalul Kozlov considera că numărul de 284 de locomotive, 496 de vagoane clasă și 7021 de vagoane marfă trebuiau să fie restituite din România către U.R.S.S. Este de acord cu completarea comisiilor tehnice cu generalii Mitrea și Carlaonț și cu executarea operațiunii de inventariere. Reprezentantul delegației române propunea restituirea a 137 de locomotive, 238 de vagoane clasă și 2371 de vagoane marfă – ceea ce însemna mai puțin de jumătate din pretențiile sovietice⁵⁶. Partea rusă a întrebat dacă cifrele înaintate de români sunt defitive sau mai pot fi sporite. Negocierile au intrat în impas.

La 17 iulie, guvernul român, sub presiunea reclamațiilor zilnice ale cetățenilor și „probabil” de teama unei invazii ruse, precum și prin acțiunile directe ale Moscovei, va comunica generalului Aurel Aldea să recunoască materialul existent la 27 iunie 1940.

Două zile mai târziu, generalul Aurel Aldea comunica omologilor săi sovietici că guvernul României i-a acordat depline puteri pentru soluționarea pe loc a problemelor legate de remiterea parcului feroviar. A cerut rușilor să cheme la Odesa pe reprezentanții comisiilor feroviare pentru a raporta calitatea și cantitatea parcului feroviar ce se găsește în Basarabia și Bucovina de Nord⁵⁷.

Scopul șefului delegației române la Odesa era acolo de a da timp comisiei tehnice feroviare să-și termine activitatea.

Delegații sovietici aveau să propună:

1. Restituirea parcului feroviar luat din Basarabia și Bucovina de Nord;
2. A restitui toate instalațiile, materialele, averea C.F. Valoarea lor era estimată de partea sovietică la suma de 43.257.813 lei;
3. Să se achite tuturor funcționarilor și lucrătorilor din provinciile evacuate:
a) salariul pe luna iunie 1940, dacă acesta nu a fost plătit; b) să se plătească misiile și celelalte îndemnizații care din anumite cauze nu au fost achitate de la 1 ianuarie 1940; c) să se restituie reținerile în contul pensiilor, împrumuturilor, precum și reținerile lunare pentru Casa de Asistență Reciprocă⁵⁸.

Activitatea comisiei tehnice feroviare s-a finalizat cu un raport, care a fost înaintat comisiei mixte de la Odesa. Numai că sovieticii nu au ținut cont de concluziile cuprinse în acest document și continuă să mențină cererile de mai sus⁵⁹.

Pe baza noilor date, care răsturnau cifrele inițiale sovietice și dovedeau reaua lor credință și necinstea în inventarierea materialului rămas, au avut loc ședințe furtunoase care au mers până la amenințarea ruperii tratatelor în zilele de 26-30 iulie 1940.

⁵⁵ Ibidem, vol. 123/1949, f. 14-17.

⁵⁶ Ibidem, vol. 98/1940, f. 142.

⁵⁷ Ibidem, f. 159.

⁵⁸ Ibidem, f. 43.

⁵⁹ Ioan Scurtu, Istoria Basarabiei până la 1944, op.cit., p. 299.

Rezultatul a fost reducerea pretențiilor sovietice cu 6 locomotive, 183 vagoane clasă și 2043 vagoane marfă, ceea ce a însemna valoare a unuzi miliard lei ce a rămas în patrimoniul statului român.

La 30 iulie, s-a stabilit că averea, materialele, instrumentele și utilajul să fie restituite căilor ferate din Basrabia și Bucovina de Nord în natură și stare bună, apte să intre imediat în exploate.

Generalul Aurel Aldea a raportat la București că a admis pentru Basarabia să restituie 154 locomotive, 265 vagoane clasă, 4421 vagoane marfă.

La 31 iulie și 1 august 1940, a fost semnată „Convenția privitoare la restituirea de către România față de U.R.S.S. a materialului rulant, utilajului și a averii căilor ferate din Basarabia și Bucovina de Nord”. Aceasta prevedea:

1. Guvernul român se obligă să predea către U.R.S.S. întreg material rulant, utilajul, averea căilor ferate din Basarabia și Bucovina de Nord, după situația de la 27 iunie 1940.

2. Materialele să fie în bună stare și apte pentru imediata exploatare, locomotivele trebuiesc predate sub presiune, cu excepția a 10 locomotive.

3. Materialul va fi supus unei amănunțite revizii tehnice spre a se constata calitatea; defectele vor fi întoarse în România.

4. Termenul de restituire este 5-25 august 1940, cu excepția a 30 de locomotive ce pot fi date până la 25 septembrie 1940.

5. Stația Vicșani (Reni) va fi locul de revizie tehnică a materialului ce se predă.

6. Stația Bahrinești – loc de predare a întregului material rulant, utilajului și averii feroviare.

7. Președinții de comisie sunt Marciuk și inginerul Marino.

8. România să achite tuturor funcționarilor următoarele: salariul pe luna iunie, dacă nu au fost achitat; misiile și celelalte forme de îndemnizație neplătite de la 1 ianuarie 1940; reținerile făcute pentru pesnie, împrumuturi sau cotizații lunare făcute către Casa de Asigurări Sopciale, pentru timpul deservit de fiecare la căile ferate.

Achitările diferitelor sume se vor face până la 20 august 1940⁶⁰.

Predarea materialului feroviar a depășit termenul stabilit cu 10 zile, încheindu-se la 4 septembrie. Această decalare s-a datorat timpului prea scurt calculat, a unei exigențe exasperante din partea comisiei de recepție sovietice, dar și datorită alegerii ca loc de predare a stației de frontieră Vicșani, care avea numai trei linii de garaj. Ritmul impus de sovietici era de 6-7 locomotive și 160-175 vagoane într-o zi⁶¹.

Odată clarificată chestiunea parcului feroviar, delegații sovietici sunt împuterniciți să comunice în numele guvernului de la Moscova, că sunt pregătite să discute litigile prezentate de cele două delegații la Odesa.

⁶⁰ Arh. M.A.E., fond 71/U.R.S.S., vol. 100/1940, f. 275-276.

⁶¹ Ibidem, vol. 123/1940, f. 17-18.

Delegația română subliniază că i s-a comunicat de către partea sovietică faptul că reprezentanții guvernului de la Moscova au ordin să rămână până la completa lichidare a tuturor chestiunilor în curs sau în litigiu⁶².

În urma notelor ultimative sovietice din 1940, România pierdea 1625 km de cale ferată de acartament normal (308 km din nordul Bucovinei și 1317 km din Basarabia), o parte însemnată din materialul rulant (inclusive 15 automotoare), iar ceferiștii români au fost supuși de către sovietici la persecuții și mulți dintre ei au fost trimiși în Siberia⁶³.

Cât s-au aflat sub administrația românească, căile ferate din Basarabia și Bucovina și-au adus o contribuție importantă la progresul economic-social a regiunii nordice și estice a României Mari. Ocuparea teritoriilor românești de către URSS, în iunie 1940, a întrerupt această etapă. Modernizarea de tip sovietic/socialist, manifestată pe toate planurile, a avut efecte negative, blocând sensul evoluției societății democratice est-moldovenești până în 1989⁶⁴.

⁶² Ibidem, vol. 97/1940, f. 63.

⁶³ Rușii au început să construiască nouă linii ferate. Se lucrează la linia Bolgrad-Ismail, unde în timpul Primului Război Mondial s-au făcut terasamente. Se mai lucrează la calea ferată Chișinău-Orhei. ANR, fond IGJ, dosar 62/1941, f. 1-10.

⁶⁴ După 1944, căile ferate din partea de nord a Bucovinei vor fi incluse în rețeaua feroviară sovietică – SZD.

