

Construcția primelor linii ferate din provinciile trans-carpătice și continua îndesire a acestor linii nu pot fi înțelese în substanța lor dacă nu se ține seamă de cadrul istoric, economic și geografic în care s-au produs.

Construcția și extinderea rețelei feroviare în Imperiul habsburgic au fost – ca și în alte țări – strâns legată de trecerea de la producția manufacturieră la cea industrială.

Prima linie ferată din Banat – care este în același timp cea mai veche de pe rețeaua C.F.R. – a fost deschisă la 20.08.1854 pentru trenurile de marfă și la 01.11.1856 pentru cele de călători între Baziaș și Oravița, în lungime de 62 km.

Imperiul habsburgic a promovat dezvoltarea căilor ferate printr-o politică care rezerva statului liniile de pătrundere ale Imperiului, pe de o parte, iar pentru direcțiile secundare concesionând societăților particulare construcția și chiar exploatarea acestora indiferent de mărimea lor.

La începutul secolului XX și după primul război mondial situația liniilor de căi ferate se prezenta astfel:

I) Linii ale statului și exploatate de M.A.V. (Căile Ferate Maghiare)

- Szolnok – Szajol – Oradea – Cluj – Teiuș
- Szajol – Bekescsaba – Arad – Ilia – Vinț – Teiuș
- + Simeria – Hunedoara
- + Simeria – Petroșani
- Szeged – Bekescsaba – Oradea
- Szeged – Valcani – Jimblia – Timișoara – Lugoj – Caransebeș – Varciorova
- + Valcani – Sânnicolaul Mare – Mariaș
- Timișoara – Voiteni – Varșeț – Jaszenova – Baziaș
- + Voiteni – Gătaia – Bocșa (Germană)
- + Jaszenova – Anina

II) Linii de C.F. ale societăților concesionare:

1. Pentru zona noastră de interes, primul act de concesionare pentru edificarea liniilor ferate ale Societății Arad – Valea Crișului este înmatriculat în legea XLIV din anul 1875

Liniile societății:

- Arad – Brad = 166 + 621 km
- + Arad – Pâncota, pusă în exploatare la 01.02.1877, în lungime de 41 km.
- + Pâncota – Ineu, dată în exploatare la 10.05.1877, în lungime de 22 km.
- + Ineu – Sebiș, în exploatare de la 25.009.1881, în lungime de 26 km.
- + Sebiș – Gurahonț, dată în exploatare la 05.12.1889, în lungime de 22 km.
- + Gurahonț – Hălmagiu Mare, dată în exploatare la 07.11.1895, în lungime de 26 km.

- + Halmagiu Mare – Brad, dată în exploatare la 06.12.1896, în lungime de 29 km.
- Sântana – Chișineu (Criș) – Otlaca – Kitigihaza de 56 + 735 km.
- + Sântana – Chișineu (Criș), dată în exploatare la 25.12.1887, lungă de 27 km.
- + Chișineu (Criș) – Chitigihaza, dată în exploatare la 01.01.1884, lungă de 54 km.
- + Ineu – Cermei, dată în exploatare la 05.01.1889, lungă de 14 km. (13+735 km).
- +Sebiș – Moneasa, cu ecartament de 0,760 m., în exploatare de la 14.08.1893, lungă de 21 + 135 km.

Toate aceste linii sunt pe teritoriul României, mai puțin 7 km între gara Otlaca – Chitigihaza. Deci, un total de 258 + 226 km¹.

2. Actul de concesionare pentru edificarea liniilor ferate a Societății Arad – Canad este înmărcat în Legea nr. XLVII din anul 1881.

Liniile societății:

- Arad – Mezöhegyes (Pecica), dată în exploatare la 25.11.1882, lungă de 50 km.
- Mezöhegyes (Pecica) – Mako – Seghedin, dată în exploatare la 20.05.1883, lungă de 37 km.
- Mezöhegyes (Pecica) – Chitigihaza, în exploatare de la 20.05.1883, lungă de 40 km. (Cu peaje Szöreg – Szeged și gara Arad = 112 km)

Toate aceste linii ferate sunt pe teritoriul Ungariei, numai un tronson de 7 km din linia Arad - Pecica, aflat pe teritoriul României compensa astfel diferența de la linia Societății Arad – Valea Crișului².

La data de 20.02.1886, printr-o coînțelegere, adunările generale s-au întrunit într-o singură adunare, în care s-a hotărât și declarat fuziunea celor două societăți. Noul nume „Căile Ferate Unite Arad și Cenad”.

Guvernul maghiar, după mai multe dezbateri a întărit această fuziune, emițând pentru această Societate un nou act de concesionare unitar, la 24.10.1893, înmatriculându-se aceasta în Legea X din 1894³.

În baza acestui act de concesionare și în baza anexelor, noua societate pe acțiuni, „Căile Ferate Unite Arad și Cenad” = C.F.U.A.C., a exploatat toate liniile ferate de mai sus arătate de la 24.10.1893 până la 30.03.1920⁴.

În cele ce urmează, vom da numele altor societăți particulare

3. Căile ferateloale Magyar – Belkeleti (sudorient) – proprietatea liniilor
 - Varșeț – Gătaia, dată în exploatare la 03.07.1896, lungă de 44 + 7 km.
 - Gătaia – Lugoj, dată în exploatare de la 22.07.1898, lungă de 59 km.
 - Lugoj – Ilia, în funcțiune de la 17.09.1898, lungă de 81,5 km.
4. Căile Ferate locale Szeged – Nagy Kikinda – Nagy Becskereki
 - Nagy Kikinda – Nagy Becskereki, dată în exploatare la data de 08.07.1883, lungă de 70,5 km.
 - Szeged – Karlova, în funcțiune de la 29.09.1897, lungă de 63,8 km.
5. Timișoara – Buziaș, în funcțiune de la 18.11.1896, lungă de 31,2 km.
6. Timișoara – Lipova – Radna, în funcțiune de la 2.05.1897, lungă de 63,3 km.
7. Timișoara – Mодоș, în exploatare de la 31.07.1897, lungă de 50,8 km.
8. Timișoara – Sănnicolaul Mare, pusă în funcțiune la 26.09.1895, în lungime de

61,1 km.

¹Filiala Arhivelor Statului, Fond C.F.R., Dosar nr.2 / 1922, ff. 5 verso și 6.

²F.A.S., Fond C.F.R., Dosar nr.2 / 1922, fila 6.

³F.A.S., Fond C.F.R., Dosar nr.2 / 1922, fila 6 verso.

⁴F.A.S., Fond C.F.R., Dosar nr.2 / 1922, fila 7.

9. Căile Ferate Locale Jebel – Ciacova – Boka
- Jebel – Ciacova , în funcțiune de la 07.08.1893, lungă de 8,5 km.
 - Ciacova – Boka, în exploatare de la 21.12.1895, lungă de 40 km.

10. Căile Ferate Locale Torontale

- Becicherecul Mare – Párdány – Seciani – Nagy Marghita, în funcțiune de la 04.05.1889, lungă de 90 km.
- Nagy Marghita – Varșeț, dată în exploatare la 14.07.1891, lungă de 18 km.
- Párdány – Jimbolia, în exploatare de la 15.12.1895, lungă de 41 km.
- Becicherecul Mare – Jimbolia (linie îngustă = 760 mm.), pusă în funcțiune la 20.10.1898, lungă de 65,6 km.
- Szeciani – Szamos – Alibunar, pusă în funcțiune la data de 25.11.1898, lungă de 64,5 km.
- Szamos – Antalfalva , pusă în funcțiune la data de 25.11.1898, lungă de 64,5 km.

11. Jebel – Liebling, dată în exploatare la 03.10.1906, lungă de 10 km.

În diferite stadii de construcție, până la terminarea primului război mondial se aflau, la Societatea TOTONTAL, următoarele linii:

- Kikinda Mare – Periam = 40,2 km.
- Variaș – Arad = 38 km.
- Jimbolia – Lovrin = 25,3 km.
- Deta – Alibunar – Gaj = 50 km.
- Denta – Zichyfalva = 19,2 km.

12. Pentru Societatea Arad – Podgoria, liniile:

- Arad – Ghioroc – Radna – Șiria, lungă de 57,6 km. Acestea erau linii înguste (1.000 mm) și electrificate.

13. La Societatea Krasso – Szöreny, liniile:

- Caransebeș – Hațeg, lungă de 76 km, în exploatare parțială din 1906.
- Oravița – Jamul Mare, lungă de 38,3 km.
- Marginea – Poeni, de 26 km lungime, linie îngustă de 760 mm.
- Jablanița – Bozovici, lungă de 42 km, tot linie îngustă⁵.

Cam aceasta era rețeaua de linii de C.F. din partea de vest a țării.

Se cuvine a preciza că din aceste multe linii ale societăților particulare, doar Societatea C.F. Unite Arad – Cenad și Societățile cu linii C.F. înguste, făceau și exploatarea liniilor, deținând un parc de locomotive și vagoane.

Marea majoritate a liniilor de ecartament normal (1435 mm) erau ale Societăților, dar exploatate de către M.A.V.

Încheierea războiului și stabilirea noilor frontiere a adus și un spor de căi ferate pe teritoriul României. Se aprecia că „în 1924 rețeaua de C.F. totaliza 11.729 km”⁶.

„Societățile anonime de C.F. în număr de peste 47, stăpâneau o rețea de 4.156 km din care 3.291 km în Transilvania și Banat”⁷.

Ceea ce reprezenta aproximativ 38 % din rețea. Ori aceste societăți, avea fiecare din ele, concesiunile, statutele și diferite regulamente de funcționare deosebite una de alta și fiecare față de ale C.F.R.

⁵Magyar szent korona országainak vasutai 1845 – 1904 de Tominac József și Farádi Vörös László, Budapesta 1905.

⁶Botez/Urma/Saizu 1997, p. 246.

⁷Idem, p. 245.

Cum era și firesc, problema proprietăților era prinsă în Tratatul de pace încheiat între Puterile aliate și asociate și Ungaria din 4 iunie 1920 de la Trianon.

La art. 191, se spune: „Statele cărora li s-a transferat un teritoriu al fostei monarhii austro-ungare sau cari s-au născut din desmembrarea acestei monarhii, vor dobândi toate bunurile și proprietățile ce aparțin Guvernului ungar, din trecut sau actual, și situate pe teritoriilor lor respective.

După prezentul articol, bunurile și proprietățile fostului sau actualului Guvern ungar vor fi considerate ca cuprinzând bunurile aparținând fostului regat al Ungariei și interesele acestui regat în bunurile cari aparțineau în comun monarhiei austro – ungare, precum și toate proprietățile Coroanei și bunurile private ale fostei familii suverane a Austro – Ungariei.

Aceste state nu vor putea totuși să ridice nici o pretenție asupra bunurilor și proprietăților fostului sau actualului guvern al Ungariei situate în afară de teritoriile lor respective.(...) ⁸

Este de reținut că la Art. 301, printre altele, se precizează și că „materialul va fi remis complet, după ultimul inventar din 03.11.1918 și în stare normală de întreținere.”

Tot la Art. 301, se mai spune: „... aranjamentul pentru exploatarea secțiunii situată în teritoriul ungar a liniei legând Salonta Mare cu Aradul și cu Chișineu (Criș) prin Bekescsaba va garanta trecerea directă în fiecare sens prin teritoriul ungar a trenurilor românești, având o tracțiune și echipe române. Totuși, numai de nu se va decide altfel, acest drept de trecere va lua sfârșit, fie prin racordarea unei linii directe, situată în întregime pe teritoriul român, între liniile Salonta Mare – Bekescsaba și Chișineu (Criș) – Bekescsaba, fie la expirarea unui termen de zece ani de la punerea în vigoare a Tratatului de față.

(Înființarea noilor gări între Ungaria și Statele aliate și asociate limitrofe, precum și exploatarea liniilor dintre aceste gări, vor fi reglementate prin aranjamente încheiate în aceleași condițiuni.)

Iar, Art. 304, preciza: „Pentru a asigura regularitatea exploatațiunii rețelelor ferate ale fostei monarhii austro-ungare, cedate la companii private, și care, în urma executării stipulațiunilor prezentului Tratat, ar fi situate pe teritoriul mai multor State, reorganizarea administrativă și tehnică a ziselor rețele va fi reglementată, pentru fiecare rețea, printr-un acord încheiat între Compania concesionară și Statele interesate din punct de vedere teritorial.

Diferențele în privința cărora nu s-ar putea ajunge la o învoială, în care se cuprind și chestiunile privitoare la interpretarea contractelor relative la răscumpărarea liniilor, vor fi supuse unor arbitrii desemnați de Consiliul Societății Națiunilor” ⁹.

Aceste prevederi ale Tratatului de pace constituie punctul de plecare în soluționarea situațiilor liniilor de C.F. particulare și nu numai a lor, ci și a altor probleme, printre care și a materialului rulant.

„De o stringență cu totul aparte pentru refacerea economiei românești era recuperarea unei mari cantități de material rulant, ridicate de ocupații germani și austro-ungari din România - estimat la 1.800 locomotive, 4.100 vagoane de călători, 40.000 vagoane de marfă (acoperite, descoperite și cisterne), clauză prevăzută și ea în convenția de armistițiu” ¹⁰.

⁸ „Tratat de pace între Puterile aliate și asociate și Ungaria. Protocol și Declarațiuni. Din 4 iunie 1920. Trianon.” București, Imprimeria statului, 1920, p. 46

⁹ *Idem*, p. 82

¹⁰ Preda/Alexandrescu/Prodan 1994, p. 299.

Vom arăta, ca un punct de reper: „În ajunul confruntării de pe Tisa, România dispunea doar de 1.555 locomotive, 36.277 vagoane și 4.722 autocamioane și furgoane față de Ungaria care avea 6.383 locomotive, 89.785 vagoane și 2.900 autocamioane și furgoane.”¹¹

După război dificultățile economice, organizatorice și de altă natură erau mari. În ce privește căile ferate, în special cele particulare, accentul cădea în vestul țării, pe Societatea C.F. Unite Arad – Cenad, care era cea mai mare, cu circa 380 km. linii, (din care pe teritoriul României, avea 246 km.). Societatea era dotată și cu un parc propriu de material rulant.

Soluționarea acestui ghem de probleme, legate de C.F. particulare, a început practic în vara anului 1922, terminându-se în vara lui 1948, odată cu naționalizarea (11.06.1948), și a presupus un lung și serios efort.

Vom încerca în continuare, pe cât posibil cronologic să urmărim evoluția problemei acestor căi ferate.

Primul semnal este tras, și ni se pare firesc, de către Directorul general al Direcției Regionalei a 6-a Arad, Octavian Pop, la 12.06.1922, printr-un act adresat Directorului general al C.F.R., Inginer Inspector General T. Constantinescu, în care raportează printre altele că:

„Toți acționarii acestor linii locuiesc în Ungaria. Din punct de vedere național și pentru siguranța Statului Român înconjurat de toate părțile de dușmani, cred că nu este bine ca să ființeze această societate și să exploateze căi ferate la frontiera țării noastre spre Ungaria unde au interese și legături așa de mari.

Nu peste mult se va termina și linia ferată Salonta Mare – Chișineu (Criș), dată parțial în exploatare în 1922, fiind una din primele linii construite după primul război mondial, linie, care este a statului și care va lega Oradea Mare cu Aradul. Trenurile noastre însă, vor circula până la Chișineu (Criș) pe liniile Statului Român, iar de aici până la Arad pe liniile societății, ceea ce va produce destule încurcături.

Pentru aceste motive, îmi permit a propune ca linia ferată Arad – Cenad situată pe teritoriul României Mari să fie luate în exploatare de către Statul Român; așa cum sunt și liniile ferate, Sibiu - Brașov, Sf. Gheorghe – Brașcu ș.a.

Această trecere la C.F.R. se va putea face printr-o decizie a Consiliului de Miniștrii așa cum au făcut Cehi cu linia Cașovia – Odergerg.”¹²

Prin rezoluția sa, Directorul General al C.F.R. cere să se studieze temeinic situația și să fie raportat.

Raportor a fost Dr. Eugen Moțiu, șeful Serviciului Contencios Timișoara, raportul fiind datat, Arad, 19.07.1922.

Dr. Eugen Moțiu știind că va fi obstrucționat de către cei de la Societatea C.F. Unite Arad – Cenad, a solicitat și concursul Delegatului M.St.M. – Direcția a C.F.R. Arad – Marior An. Stomescu – care-i dă o împuternicire nr. 13 din 10.07.1922 în vederea ducerii la bun sfârșit a dispozițiilor primite.

Din raportul Dr. Eugen Moțiu rezultă, printre altele că:

„În anii 1867 – 1870, marii proprietari din județele Arad și Cenad au pornit o vie agitație pentru înființarea unei linii ferate particulare pe aceste două județe”¹³.

„– Ambele societăți au încredințat pe un apreciat specialist de căi ferate, Boros – Beni cu conducerea exploatării liniilor ferate (...).

¹¹Idem, p. 264 (subsol).

¹²F.A.S., Fond C.F.R., Dosar nr.2 / 1922, fila 3 și verso.

¹³F.A.S., Fond C.F.R., Dosar nr.2 / 1922, f. 5 verso.

- *Sediul a fost stabilit la Arad (...).*

- *La 20.02.1886 cele două societăți au hotărât fuzionarea, în „Căile Ferate Unite Arad și Cenad”.*

Guvernul maghiar, după mai multe dezbateri a întărit această fuziune, emițând pentru această Societate un nou act de concesiune unitar la 20.10.1893 înmatriculându-se aceasta în Legea X din 1894.

Acest act de concesiune are patru anexe și anume:

- Anexa I din 02.12.1894
- Anexa II din 13.04.1896
- Anexa III din 08.01.1911
- Anexa IV din 10.05.1913¹⁴

Liniile ferate ale Societății C.F. U. Arad – Cenad rămase pe teritoriul Ungariei, măsura 142 + 648 km, iar pe teritoriul României 251 + 101 km.

Societatea nu s-a dovedit a fi interesată în nici un fel de reglementarea situației sale juridice față de statul român, în conformitate cu prevederile Tratatului de pace. În schimb, s-a arătat deosebit de zeloasă - devansând chiar data semnării Tratatului - față de Ungaria, cu care fără știrea sau încunoștințarea Guvernului român, la 30 martie 1920 s-a întrunit la Cantonul nr.10 de pe linia Arad – Szeged, într-o comisie formată din delegații Direcției Generale a M.A.V., al transporturilor militare regale ungare și ai Societății C.F.U. Arad – Cenad, unde s-au predat, începând cu 30.03.1920, către M.A.V., liniile Societății rămase pe teritoriul Ungariei. Prin modul de tratare și predare au fost asigurate părții ungare drepturi foarte mari în toate domeniile.

Nu au fost reglementate atunci nici cheltuielile de exploatare, nici multe alte aspecte, toate rămânând la discreția M.A.V. Iar M.A.V. pentru fiecare lună trimitea conturile ce trebuiau achitate. Sumele crescând spectaculos, lună de lună.

Iată câteva exemple:

- a) în prima jumătate a anului 1920 = 1.423.950 coroane
- b) a doua jumătate a anului 1920 = 3.824.700
- c) prima jumătate a anului 1921 = 4.375.568

Iar Societatea C.F.U. Arad – Cenad era obligată a plăti după acest capital investit și 8% ca o rentă de amortizare a capitalului.

- pentru repararea locomotivelor:

- a) în prima jumătate a anului 1920 = 13,81 coroane/km
- b) a doua jumătate a anului 1920 = 16,39 coroane/km

- prima jumătate a anului 1921 = 41,22 coroane/km

- Pentru tracțiune Societatea, era obligată a plăti M.A.V. pe luna:

- a) Iunie 1921 = 484.397 coroane
- b) August 1921 = 683.750 coroane
- c) Octombrie 1921 = 1.126.005 coroane
- d) Decembrie 1921 = 1.874.362 coroane
- e) Ianuarie 1922 = 2.001.714 coroane
- f) Februarie 1922 = 2.400.069 coroane

În acest timp încasările liniilor ferate ale Societății de teritoriul Ungariei au fost în luna:

- Ianuarie 1922 = 2.318.200 coroane
- Februarie 1922 = 2.014.300 coroane

¹⁴F.A.S., Fond C.F.R., Dosar nr.2 / 1922, f. 6.

- Martie 1922 = 4.661.000 coroane

Din aceste încasări este evident că Societatea nici pe departe nu putea acoperi cheltuielile către M.A.V., așa că exploatarea acelor linii de către M.A.V. va consuma în curând și veniturile liniilor ferate de pe teritoriul României, mai ales că M.A.V. are dreptul de a stabili sumele cheltuielilor după bunul plac, iar Societatea are datoria de a le achita.

Așa stând lucrurile, se poate constata că prin actul din 30 martie 1920 din punct de vedere economic toate liniile Societății sunt practic la discreția M.A.V.

În plus stau la dispoziția pe care M.A.V. le folosește chiar după bunul plac. De alt fel acest număr de vagoane nu corespunde proporției normale de 1 la 2. Pe teritoriul Ungariei fiind plasate aproape toate vagoanele. În România rămânând numai ceva vagoane de călători și câteva locomotive.

Despre acțiunile societății

Societatea C.F.U. Arad – Cenad avea emise 163.231 bucăți de acțiuni în valoare nominală de 200 coroane.

Suma capitalului investit în toate liniile ferate ale societății era de 34.211.400 coroane.

Despre deținătorii acțiunilor nu s-a putut afla mare lucru. Conducerea Societății motivând că acțiunile sunt la purtător și deci, nu se poate ști.

Dar, Dr. Eugen Moțiu raporta că acțiunile sunt în cea mai mare parte în mâna guvernului maghiar și a unor consorți germani. El mai constata că, deși Statutul societății „chiar” – fixează ca limbă de administrație – limba statului, deci limba română – și ar fi trebuit din inițiativă proprie să fie luate toate măsurile pentru introducerea limbii române în administrație, nu s-a întreprins nimic până la data de 19.07.1922 (data raportului).

Dr. Eugen Moțiu în baza celor constatate, sugerează că dispozițiuni legale ce pot servi la aranjarea preluării C.F.U. Arad – Cenad de către C.F.R., ca fiind următoarele:

1. Alineatul 3 al Art. 20 din actul de concesiune dă dreptul Ministerului de comunicații a revoca oricând concesiunea (...) pentru sistarea urmărilor, cari provin din nerespectarea îndatoririlor fixate în actul de concesiune, în legile țării sau în alte ordonanțe, fără ca societatea să poată ridica vreo pretenție de despăgubire contra statului etc.

2. Art. 7 din actul de concesiune fixează în mod categoric Societății de a cere învoiala și aprobarea Guvernului român, dacă dorește a-și procura instrumente și material de mișcare, de întreținere în altă țară.

Ori convenția din 30.03.1920 ce altceva este? Aceste instrumente se plătesc în mare parte din veniturile liniilor ferate de pe teritoriul României, pentru care nu s-a cerut acordul Guvernului român, în consecință se poate aplica alineatul 3 al Art. 20 din actul de concesiune.

3. Art. 16 obliga societatea să întocmească și să publice anual bilanțul, până cel mai târziu la 01 iulie a anului următor. Ori începând cu anul 1920 Societatea nu a mai făcut aceasta, ba mai mult, pe lângă faptul că nu a întocmit și nu a publicat bilanțul, a plătit acționarilor săi dividendele.

4. Art. 165 din Codul Comercial din Transilvania (Legea XXXVIII din 1875) prevedea că între acționari poate fi împărțit numai beneficiul net ce rămâne conform bilanțului anual.

5. Iar art. 198 a Codului Comercial din Transilvania obliga în mod categoric Direcțiunea (Societății) la întocmirea bilanțului anual și la publicarea lui.

6. În fine, la Art. 218, punctul 3, al Codului Comercial, fixează dispoziții penale pentru cei care, procedează în mod ilegal la alcătuirea bilanțului, iar la punctul 6, pentru cei ce plătesc dividende sau dobânzi acționarilor contrar dispozițiilor Art.165.

Codul Comercial, este o lege care fixează obligații pentru Societatea C.F.U. Arad – Cenad. Societatea neluând în seamă aceste dispoziții i se poate aplica alineatul 3 al Art. 20, din actul de concesionare.

Art. 5. din Statutul Societății fixează în mod categoric obligația Societății, pentru introducerea limbii române în administrația sa. Cum Societatea nu a făcut aceasta, se poate aplica alineatul 3 al Art. 20 din actul de concesionare.

Societatea nu a aplicat nici prevederile Art. 304 din Tratatul de pace de la Trianon, prin care era obligată ca în mod inițiativ, să-și reorganizeze prin acorduri cu statele interesate, rețelele de linii ferate, nici pe cele din România.

Dacă Direcția Generală C.F.R. ne este de părere ca în baza celor deja expuse să revoce actul de concesionare, prin Ministerul Comucațiilor, atunci C.F.R. pot ajunge în proprietatea, posesiunea și exploatarea acestor linii ferate numai prin răscumpărare, în baza următoarelor dispozițiuni legale:

1. Legea IV din 1888 punctul 0, spune: „după îndeplinirea a 30 de ani de la data actului de concesionare, dreptul de răscumpărare a statului se poate necondiționat valida”.

2. Art. 17 din actul de concesionare fixează durata concesionării până la 30 iulie 1970, iar anexa 3 prelungește termenul până la 06.02.1973.

3. Alineatul 4 al Art. 17 dă dreptul guvernului țării ca de la 01.01.1906, să poată răscumpăra oricând liniile ferate ale Societății C.F.U. Arad – Cenad.

Tot aici se stabilește și prețul de răscumpărare și modalitatea ei de calcul și de plată.

Prețul se stabilește astfel: se adună venitul anual al ultimilor 7 ani, din care se scad doi ani cu veniturile cele mai mici. Restul sumei se împarte la 5, iar rezultatul va fi suma ce urmează a fi plătită de către C.F.R., până la 06.02.1973, acestei societăți în fiecare an. Această rentă anuală, însă, nu poate fi mai mică de 6% , din capitalul investit.

Preluarea liniilor Societății C.F.U. Arad – Cenad este o necesitate și pentru că, construcția liniei Salonta Mare – Chișineu (Criș) era foarte avansată și urma a fi dată în exploatare pe relația Oradea – Salonta – Chișineu (Criș) – Arad, linie care devenea în mod firesc linie principală. În acest caz dreptul de răscumpărare pentru statul român este prevăzut și la litera b) a art. 2 din Legea IV din 1888¹⁵.

Dr. Eugen Moțiu a prezentat un raport excepțional documentat, oferind și soluțiile avantajoase statului și poporului român.

Experiența concesionării căilor ferate în România nu a fost de loc încurajatoare, astfel că urmărind o politică etatistă în materie de căi ferate, în scopul consolidării economice, al apărării naționale și al asigurării unității în conducere, Guvernul României – într-o primă fază – printr-un jurnal al Consiliului de Miniștrii din 04.10.1922 decide: „Autorizarea Ministrului Comucațiilor ca în baza paragrafului 8 litera a, alineatul 3 din legea ungară no. XXXI din 1880, completată cu legea IV din 1888, să dispună luarea în exploatare de către Direcția Generală C.F.R. a rețelei de căi ferate particulare, concesionate și administrate de Societatea C.F.U. Arad – Cenad, pe ziua de 15.11.1922.”¹⁶

¹⁵F.A.S., Fond C.F.R., Dosar nr.2 / 1922, filele 7 – 10 passim

¹⁶Monitorul Oficial nr. 154 din 14.10.1922 fila 7.034

Dar, n-a fost să fie așa. Interese oculte din țară și din afară au determinat Consiliul de miniștrii ca în ședința din 27.11.1922 să decidă: „revenirea asupra întregii decizii luate (...) la 04.10.1922 și autoriză de d. Ministru al comunicațiilor de a prelungii până la 01.02.1923, termenul pentru luarea în exploatare de către direcțiunea generala C.F.R. a căilor ferate particulare concesionate și exploatate de Societatea C.F.U. Arad – Cenad”.

Acest jurnal este semnat de Ion I.C. Brătianu, Vintilă I.C. Brătianu, Dr. Aurel Cosma, General Traian Moșoiu, General de divizie George Mărdărescu, I. Inuleț ș.a.¹⁷

Ni se pare demn de reținut că publicarea în Monitorul Oficial, se face abia marți 2 ianuarie 1923. După numai două zile, tot în Monitorul Oficial de joi 4 ianuarie 1923 apare Legea nr. 71/1923, lege votată (atenție!! De Senat la 27.12.1922 și Adunarea deputaților la 28.12.1922 și promulgată de rege la 03.01.1923)

Legea prevedea următoarele:

„Art. 1. Ministerul comunicațiilor este autorizat a lua în exploatare sau a răscumpăra potrivit legilor sub imperiul cărora s-au acordat concesiunile respective, toate căile ferate particulare din teritoriile alipite la Regatul român, care fac căraușie publică și care se leagă cu calea ferată a Statului sau exploatată de Stat.

Art. 2. Convențiunile ce va încheia ministerul comunicațiilor pentru predarea și luarea în exploatare a acestor căi ferate vor fi aprobate printr-un jurnal al Consiliului de miniștrii.

Art. 3. Ministerul comunicațiilor va unifica toate convențiunile de exploatare, încheiate de Stat cu căile ferate particulare ce fac căraușie publică”.

Se optează deci pentru răscumpărare, deși existau puternice temeuri legale de a lua aceste linii fără nici o despăgubire.¹⁸

Prin această lege se accelerează demersurile de luare în exploatare a liniilor de C.F. în paralel cu tratativele purtate cu Societățile sau reprezentatii acestora privind modalitatea de răscumpărare și condițiile în care se va face.

Printre primele linii care trec în posesia C.F.R. în baza legii amintite se află și partea de pe teritoriul României, a C.F.U. Arad – Cenad, trecere făcută la 01.02.1923, deci în posesie, nu și în proprietate.

Printr-o lege din 27.03.1926 se ratifică Convențiile cu reprezentatii proprietarilor de acțiuni ale 17 societăți, din care în partea de vest a țării se află liniile:

1. Caransebeș – Hațeg
2. Jebel – Ciacova – Bocșa
3. Jebel – Liebling
4. Timișoara – Buziaș (fără Buziaș Băi)
5. Timișoara – Lipova – Radna

(ultimele trei fiind luate definitiv după 04 august 1942)

Nu vom intra în detalii, amintim doar câteva aspecte din prevederile convențiilor:

- Valoarea inițială în coroane, este transformată în franci elvețieni, iar aceștia vor fi achitați în lire sterline.

- Suma datorată pentru dividende va fi împărțită în două și plătită jumătate în numerar și jumătate în titluri de rentă de stat la fel și cel pentru plata capitalului din acțiuni.

- Toate plățile vor fi scutite de orice taxă la ieșirea din țară și de orice alte drepturi și impozite.

- Vânzătorii garantează că acțiunile vândute nu sunt și n-au fost la data de 14.08.1916, și nici după aceea, proprietatea supușilor germani sau bulgari”¹⁹.

¹⁷Idem, nr. 216 din marți 02.01.1923, p. 10.268

¹⁸Idem, nr. 218, joi, 04.01.1923, p. 10.360

În paralel se desfășoară și activitatea de soluționare a problemelor legate de materialul rulant. În acest scop Consiliul de miniștri decide în ședința din 20.11.1926, restituirea către direcția C.F.U.

Arad – Cenad, 6 locomotive, 5 automotoare și 10 vagoane remorcă, materialul rulant care se va preda în stația Curtici, liber de taxe de transport și de export²⁰.

La 4 decembrie 1926 guvernul dezbate și aprobă acordul semnat cu guvernul ungar în legătură cu Societatea Arad – Cenad, care a făcut obiectul intervenției guvernului ungar la Liga Națiunilor și în special reglarea tranzitului pe liniile societății, apropiate de frontieră.

Constatându-se că liniile între Pecica – Battonya și Otlaca – Elec sunt închise – se dispune deschiderea cel mai târziu la 01 mai 1927 a liniei Pecica – Battonya, cu toate accesoriile, birouri de vamă, de poliție etc., pe cheltuiala actualei Societăți a C.F.U. Arad – Cenad.

Linia Otlaca – Elec se va deschide la cererea unei părți, la un an după deschiderea efectivă a liniei Pecica – Battonya.

Tot prin acest acord se face precizarea că materialul rulant va fi repartizat:

- 2/3 pentru rețeaua de pe teritoriul românesc.
- 1/3 pentru rețeaua de pe teritoriul ungar.²¹

În vederea obținerii proprietății asupra părții de pe teritoriul României, a Societății C.F.U. Arad – Cenad, se duc tratative intense paralele la București, între Guvernul român și Societatea C.F.U. Arad-Cenad, cu care se semnează o convenție la 12.11.1926, și între Guvern și Societatea Compagnie Belge des Chemins de Fer et d'Enterprises, din Bruxelles cu care semnează convenția la 13.11.1926.

În Convenția cu C.F.U. Arad – Cenad, la art. 2 se specifică și prețul care este fixat de comun acord la 7.118.000 franci elvețieni, iar pentru folosință după data de 01.02.1923, Statul român va plăti global suma de 609.375 franci elvețieni.

Alți termeni ai convenției sunt similari cu cei deja prezentați și nu-i vom repeta.²²

Scopul convenției cu Compagnie Belge este acela de a „aranja pe cale pașnică litigiul provenit din vânzare de către Comisiunea de Reparațiuni din Paris, a acțiunilor germane cumpărate de Compagnie Belge între care intră cele 57.375 acțiuni ale C.F.U. Arad – Cenad – plus acțiuni cumpărate la târg liber între minim 33.000 și cel mult 43.000 acțiuni.

Prețul cu care Statul Român cumpără menționatele drepturi și interese este:

- a) 130.000 - dolari în numerar pentru toate acțiunile Societății Arad – Cenad, de la Comisia Reparațiilor.
- b) 5 dolari în numerar pentru fiecare acțiune cumpărată la târgul liber.

Și în cazul acesta, detaliile sunt similare celorlalte convenții și aici Compagnie Belge, garantează că acțiunile ce afirmă că le-a cumpărat la târgul liber n-au fost în momentul cumpărării lor proprietatea foștilor inamici lichidabili conform Tratatului de pace și că în nici un caz ele nu sunt din cele care aparțin Statului Ungar și intrând, ca atare în prevederile art.191 din tratatul de la Trianon.²³

¹⁹ *Idem*, nr. 72 din 28.03.1926, p. 4430 – 4451 *passim*.

²⁰ *Idem*, nr. 268, din 30.11.1926, p. 18.542.

²¹ *Idem*, nr. 274, din 08.12.1926, pp. 18.922 – 18.923.

²² Monitorul Oficial nr.87 din 19.04.1927, pp. 5.289 – 5.292.

²³ *Idem*, nr. 22 din 30.01.1927, p. 1065 – 1071 *pasim*

²³ *Idem*, nr. 301 din 28.12.1931, p. 10270 – 10277 – *passim*

La 28.02.1931, la Budapesta se finalizează convențiile semnate de Guvernul Român și Societățile anonime a C.F. vicinale „Nagy – Kikinda – Arad” și „Gyulavideki” privitoare la cumpărarea liniilor ferate din România a acestor societăți.

Convențiile au fost aprobate de camerele parlamentului la 22.12.1931 și publicate în Monitorul Oficial la 28.12.1931.

Termenii acordului nu diferă prea mult de convențiile precedente.

Vom face doar precizarea că Statul Român a plătit Societății Nagy – Kikinda – Arad, 1.650.000 franci elvețieni și în acest fel toate reclamațiile introduse în fața Consiliului Societății Națiunilor și Tribunalului Arbitrar Mixt Româno – Ungar de către Societatea în contra Statului Român, se vor considera ca stinse definitiv, fără cheltuieli reciproce pentru cele două părți.

Pentru liniile Societății Gyulavideki helyerdeki vae ut resz – veytarsasag, prețul total a fost de 300.000 franci elvețieni.

Pentru marea majoritate a căilor ferate particulare, la 02 iulie 1934, Ministerul lucrărilor publice și al comunicațiilor, prin Direcția C.F. particulare a intabulat dreptul de proprietate și folosire a statului român asupra C.F. vicinale, cu adresa 32.273 din 02 iulie 1934.

Unele linii și după această dată au continuat să ființeze ca societăți particulare.

Spre exemplu linia Arad – Podgoria (59 km), cu ecartament de 1000 mm, electrificată, primește o nouă concesiune de exploatare la 16 martie 1935, completată la 14 mai 1936.²⁴

„Trecerea definitivă a tuturor liniilor la C.F.R. pentru exploatare și proprietate, s-a făcut abia prin „Legea de naționalizare a principalelor mijloace de producție” din 11 iunie 1948. Atunci au intrat în patrimoniul C.F.R. o serie de întreprinderi feroviare județene, comunale și particulare, printre care (...) liniile Arad – Podgoria, Pecica – Nădlac, Vârfurile – Valea Leuca și Buziaș – Buziaș Băi. Cele mai multe din liniile ferate de mai sus aveau ecartament normal.²⁵

În toți acești ani, efortul financiar de investiții în căi ferate a fost imens. El era orientat spre răscumpărarea liniilor particulare, deși după cum am arătat, existau toate motivele și posibilitățile de a intra în posesia lor fără răscumpărare, pe de o parte și realizarea, pe de altă parte a legăturilor absolut necesare cu noile linii C.F. a rețelei feroviare care trebuiau să servească cât mai armonios economia națională, având în vedere că dintre sistemele de transport terestre, C.F. constituie sistemul cel mai economic, cel mai avantajos.

Bibliografie

- Botez/Urma/Saizu 1997 = C Botez, Dem. Urma, Ion Saizu, *Epopoea feroviară românească*, Ed. Sport – Turism, București, 1977.
- Colectiv 1920 = *Tratat de pace între Puterile aliate și asociate și Ungaria. Protocol și Declarațiuni. Din 4 iunie 1920. Trianon* București, Imprimeria statului, 1920.
- Preda/Alexandrescu/Prodan 1994 = D. Preda/Col(r) Dr. V. Alexandrescu, Col. Dr. C. Prodan, *În apărarea României Mari. Campania armatei române din 1918 – 1919*, Ed. Enciclopedică, București, 1994.
- M. O. nr. 154 din 14.10.1922 = Monitorul Oficial nr. 154 din 14.10.1922.
- M. O. nr.87 din 19.04.1927 = Monitorul Oficial nr.87 din 19.04.1927.

²⁴Botez/Urma/Saizu 1997, p. 277

²⁵Idem, p. 325

Tominac/ Tominac 1905

= Tominac József și Tominac Vörös László *Magyar szent korona országainak vasutai 1845 – 1904*, Budapesta 1905.

F.A.S., Fond C.F.R.

= Filiala Arhivelor Statului Fond C.F.R., Dosar nr.2 / 1922.

PRIVATE RAILWAYS IN THE WEST OF THE COUNTRY

(Abstract)

The constructions and expansion of the railway network in the Romanian provinces outside Romanian borders of the new state, is closely related to political history and economic and social development of the Austro-Hungarian Empire. Under foreign rule, as applicable Banat, some of these provinces have benefited from modernization miracle by creating an infrastructure that sat industrial development of the area. Introducing the concession lines using a private or state-owned is in line upward liberalization felt throughout Europe. Importance of this area for Romanians was emphasized by many of the local intelligentsia peaks, representing an area of outstanding Heritage Romanian people and not be in any way to enter foreign hands. The shock of World War I and the changes that occur in the Banat after his union with Romania, will affect rail Banat, problems will now be over until 1948, in the same time with communist nationalization.