Trenuri, gări, călători și călătorii. Imagini ale României Mari în primii ani ai perioadei interbelice*

Maria TĂTAR-DAN

Conf. univ. dr., Facultatea de Științe și Litere „Petru Maior", Târgu Mureș

E-mail: maria.tatar-dan@umfst.ro

În ultimele decenii, cercetarea istorică românească și-a redefinit profund modul de a privi înspre trecut, aliniindu-se treptat direcțiilor propuse de istoriografia occidentală, de care fusese multă vreme izolată prin rămânerea spațiului românesc în spatele „cortinei de fier". Pe măsură ce granițele s-au redeschis, iar presiunile și constrângerile ideologice au dispărut, teme anterior marginalizate sau puternic ideologizate au fost readuse în atenție, iar instrumentele propuse de Școala de la *Annales* și de curentele care au urmat-o, au contribuit la formularea unor noi perspective asupra evoluției spațiului românesc și la o interpretare mai nuanțată a modului în care s-a conturat România de astăzi.

O lectură critică a trecutului, eliberată de interferențe ideologice sau politice, poate oferi lecții valoroase prezentului, cu atât mai mult într-o societate, precum cea românească, marcată încă de numeroase dileme și provocări, rezultate dintr-o evoluție istoric[de lungă durată. Unul dintre momentele definitorii ale istoriei naționale, ale cărui semnificații continuă să fie invocate și reinterpretate în spațiul public, este Marea Unire și formarea României Mari. Încă din anii perioadei interbelice, semnificația națională a acestui moment a impus o perspectivă ce accentua prezentarea Unirii drept rodul unei evoluții istorice îndelungate, menită să justifice realizarea politico-statală,[1] o direcție care a privilegiat reușitele perioadei

* Studiu realizat în cadrul proiectului PN-IV-P8-8.3-ROMD-2023-0134 – „Trasee și convergențe naționale și culturale: Transilvania și Basarabia", finanțat de Ministerul Cercetării, Inovării și Digitalizării, CNCS – UEFISCDI, în cadrul PNCDI IV.

1 Vezi, Valer Moga, Sorin Arhire, *Anul 1918 în Transilvania și Europa Central-Estică: Contribuții bibliografice și istoriografice*, Cluj-Napoca: Academia Română. Centrul de Studii Transilvane, 2007.

și a trecut în plan secund dificultățile integrării și unificării unor spații cu evoluții istorice și tradiții culturale distincte. După prăbușirea regimului comunist, odată cu reorientarea României spre modelul de civilizație occidentală, s-a adăugat o nouă dimensiune mitizantă, perioada interbelică devenind „epoca de aur" a istoriei românești, epoca de apogeu a modernității noastre de inspirație occidentală, întreruptă brutal de instaurarea regimului comunist în 1948.

În condițiile în care formarea României Mari a presupus un proces deloc facil de armonizare a unor regiuni cu parcursuri istorice diverse, o relectură a acestei perioade și din perspectiva dilemelor și provocărilor generate de procesul de unificare și de reașezările în plan administrativ, social și cultural este esențială pentru a înțelege momentul Unirii și consecințele sale în lungă durată. Cu atât mai mult cu cât, în pofida unor transferuri și interferențe, și comunitățile românești din aceste provincii aveau propriile particularități, care trebuiau integrate și armonizate pentru a obține ceea ce în epocă se numea „unificarea sufletească", fără de care cea politică era percepută ca fiind incompletă.

În ultimii ani, noile grile de lectură au propus și o introspecție asupra momentului de la 1918 din perspectiva provocărilor care au marcat începuturile României Mari, nuanțând interpretările anterioare și aducând în atenție maniera în care provinciile au experimentat și s-au poziționat în contextul procesului de unificare instituțională și administrativă.[2] Lucrarea de față se înscrie acestei direcții, ea fiind, de altfel, parte a unui demers mai amplu care își propune să analizeze într-o perspectivă comparată, procesul de integrare și consecințele sale în spațiul Transilvaniei și Basarabiei, una dintre principalele direcții de investigație vizând „experiența unirii" și modul în care procesul de unificare a fost trăit și perceput la nivelul comunităților locale și regionale. Înscrisă acestui palier de analiză, lucrarea mea își propune să surprindă interacțiunile dintre „vechii" și „noii" cetățeni ai statului român în primii ani ai perioadei interbelice, prin intermediul călătoriei, unul dintre principalele mijloace prin care locuitorii din Vechiul Regat și cei din noile provincii istorice integrate în statul român s-au putut cunoaște și interacționa la nivel cotidian în noile cadre ale României Mari.

Alegerea temei călătoriei nu este una întâmplătoare, ea fiind dictată de dezbaterile acestei perioade. Pe măsură ce dificultățile procesului de unificare administrativă și instituțională

2 Vezi: Irina Livezeanu, *Cultură și naționalism în România Mare 1918-1930*, București: Humanitas, 1998; Lucian Boia, *Cum s-a românizat România*, București: Ed. Humanitas, 2015; Alberto Basciani, *La difficile unione. La Bessarabia e la Grande Romania, 1918-1940,* Roma: Ed. Aracne, 2005, ediția a doua 2007; ediția în lb. română Alberto Basciani, *Dificila unire. Basarabia și România Mare 1918-1940*, Chișinău: Cartier, 2018; Mariana Hausleitner, *Die Rumänisierung der Bukowina. Die Durchsetzung des nationalstaatlichen Anspruchs Grossrumäniens, 1918-1940,* München: R. Oldenbourg Verlag, 2001; Florian Kührer-Wielach, *Siebebürgen ohne Siebebürgen? Zentralstaatlichte Integration und politischer Regionalismus nach dem Ersten Weltkrieg,* München: De Gruyter Oldenbourg, 2014.

au devenit tot mai vizibile, entuziasmul și așteptările înalte, care au însoțit actele unirii, au făcut loc, treptat, apariției unor frustrări, nemulțumiri, tensiuni și chiar a unui sentiment de „separare" între Vechiul Regat și noile provincii integrate în statul român. În condițiile în care, printre factorii apreciați că întrețineau această stare era și faptul că românii din Vechiul Regat și cei din provinciile istorice nu se cunosc între ei, nu își cunosc obiceiurile și tradițiile, călătoria a fost tot mai des invocată în spațiul public ca și un mod rapid de cunoaștere a „fraților din diferitele regiuni și a frumuseților și bogățiilor țării noastre, a cărei consolidare e abia la început".[3] Încărcată cu această semnificație, călătoria este percepută chiar ca o „necesitate morală și patriotică", care poate să contribuie „în cel mai înalt grad la stabilirea legăturilor dintre locuitorii diferitelor provincii, legături sufletești, cari sunt mai puternice decât legăturile de interes, care durează cam tot atât cât durează și interesul".[4] Presa vremii consemnează numeroase inițiative de organizare a unor excursii de cunoaștere a țării, inițiate de asociații profesionale, societăți culturale, instituții școlare, alături de relatări ale unor călătorii individuale motivate de dorința de a cunoaște țara și „frații" din celelalte provincii.[5] Prin intermediul acestor călătorii, românii din diferite regiuni au avut prilejul de a se întâlni, de a se observa, de a se compara, uneori chiar de a se confrunta, dar treptat și-au conturat și o imagine comună despre ceea ce însemna a fi „împreună" în cadrul României Mari.

Având drept sursă principală de investigație presa și notele de călătorie publicate în epocă, lucrarea de față propune o incursiune în universul călătoriei cu trenul, din perspectiva imaginii societății românești de după Marea Unire, așa cum se reflectă ea în relatările vremii. Într-o perioadă în care „drumurile de fier" reprezentau principala infrastructură de transport, gara și trenul devin spații în care se întâlnesc și interacționează oameni din diferite medii, cu mentalități și comportamente diverse. Imaginea acestor interacțiuni relevă nu doar obiceiuri și practici cotidiene, ci și modul în care societatea își exprimă tensiunile, aspirațiile și frustrările în această perioadă de reașezare și de redefinire în noul cadru al României Mari.

---

3 M., „Excursiunea școalei noastre la București-Constanța", *Anuarul II al Școalei Superioare de Comerț pentru fete și băieți a Statului din Sibiu, pe anul școlar 1921-1922,* Sibiu: Tipografia „Dacia Traiană", 1922, p. 4.

4 Mihail Popescu, „Pentru educația artistică a tinerimii și poporului", *Neamul Românesc,* an XIX, nr. 33, 14 februarie 1924, p. 1.

5 Vezi, Maria Tătar-Dan, „Culture, Travel and National Identity in Transylvania in the Aftermath of the Great War", *Studia Universitatis Babeș-Bolyai. Historia*, 2/2023, pp. 161–182; Eadem, „Călătorind în România Mare. Rolul excursiilor școlare în consolidarea unității naționale", în Corina Teodor, Giordano Altarozzi, Maria Tătar-Dan (coord.), *Istoria în cetate. Profesorului Vasile Dobrescu la împlinirea vârstei de 80 de ani,* Cluj-Napoca: Editura Mega, 2023, pp. 279–294.

Călătoria cu trenul – unificarea între ideal și realități contrastante

Integrarea noilor provincii în cadrul statului român a presupus un proces complex de armonizare a unor sisteme administrative și economice formate în cadre statale diferite, fiecare cu propriile reguli, instituții și priorități. Această diversitate este cu atât mai vizibilă în planul infrastructurii feroviare, principalul mijloc de transport al epocii, care ilustra, în fiecare provincie alipită, interesele statului din care făcuse anterior parte: „În Basarabia căile ferate ce s'au construit de stăpânirea rusească nu aveau alt scop decât să lege marile centre ale nesfârșitului Imperiu moscovit cu apusul Europei. (...) În Bucovina, linia principală de cale ferată era o linie de transit între Constantinopol și Berlin, mai îndeplinind și legarea Bucovinei de Viena, pe care o aproviziona, iar liniile secundare locale erau făcute pentru a înlesni exploatarea codrilor din Carpații Bucovinei. (...) În Ardeal toate căile ferate gravitează convergent către Budapesta, neglijând mult legătura între singuritele centre orășenești ale Ardealului".[6] În atare condiții, nu este surprinzător faptul că, la începutul perioadei interbelice, legăturile feroviare dintre Vechiul Regat și noile provincii, precum și între acestea, ridicau numeroase dificultăți celor care doreau să călătorească dintr-o regiune în alta. De exemplu, basarabeanul care dorea să călătorească de la Iași spre Chișinău, era nevoit să aștepte 24 de ore pe peronul gării locale, până să poată lua trenul, neexistând legături convenabile cu celelalte trenuri:[7] „Ca să ajungi de la Soroca sau Cetatea Albă la Chișinău, spre a te putea îndrepta spre orice parte a vechiului Regat, trebuia să călătorești zile întregi".[8] Situația nu era foarte diferită nici în ceea ce privea Bucovina, de unde, ca să pleci la Cluj, trebuia „să faci un ocol de 3-4 ori mai mare prin Târgul Ocna sau chiar prin Predeal".[9]

Îmbunătățirea legăturilor între Vechiul Regat și provincii, considerată o urgență „atât în interesul refacerii economice a României întregite, cât și în vederea unei grabnice închegări sufletești a ei",[10] era însă doar una dintre numeroasele provocări pe care statul român întregit trebuia să le gestioneze în procesul de unificare și armonizare a infrastructurii feroviare. Se adăuga diversitatea de tipuri de șine, schimbătoare de cale ferată, instalații, material rulant feroviar, diversitatea de organizare a circulației existente, tipuri diferite de locomotive, vagoane de o varietate extraordinară, dar și un personal tehnic cu pregătire și mod de lucru diferit.[11] Apoi, întreaga rețea și infrastructură feroviară, de la materialul rulant, la poduri,

---

6 Vasile Grecu, „Nuoi căi de comunicație și pentru Bucovina", *Glasul Bucovinei,* anul II, 28 martie 1920, nr. 388, p. 1.

7 *Opinia,* anul XVI, nr. 3954, 3 iulie 1920, p. 1.

8 Vasile Grecu, *op. cit.,* p. 1.

9 *Ibidem.*

10 *Ibidem.*

11 Pentru starea infrastructurii și realizările feroviare din epocă vezi: Nicolae I. Petculescu, *Problema C.F.R.*, București: Cultura Națională, 1923; *Les Chemins de Fer Roumains. Die Rumänischen Staatsbahnen*, București: Luceafărul, 1930; C.F.R., *Ceferiada 1869-1939*, Volum festiv publicat

clădiri, terasamente etc. suferise prejudicii importante în contextul războiului prim, ceea ce necesita, de asemenea, intervenție și remediere rapidă. La toate acestea se adăugau o serie de practici formale și informale, care conturează în epocă o imagine a călătoriei cu trenul marcată de numeroase impedimente și neajunsuri, de la supra-aglomerarea trenurilor, înghesuială, condiții mizere, la numeroase accidente, deraieri, la întârzieri ce devin o obișnuință, „dar o obișnuință cu adevărat fantastică", pentru că nu era vorba doar de minute sau chiar ore, ci uneori chiar de zile întregi. Presa de epocă înregistrează numeroase astfel de cazuri catalogate drept scandaloase, precum un personal de București „care a sosit cu 20 (două zeci) ore întârziere!",[12] un tren de la Iași la București care a făcut 32 de ore,[13] sau un drum de Iași–Botoșani, care nu se putea „efectua decât cel mai curând în 15 ore".[14] În atare condiții nu este surprinzător faptul că unii, cu ironie, sunt tentați să desconsidere „progresele civilizației" și să regrete „poetica, patriarhala și comoda diligență".[15]

Întârzierea trenurilor devenise, de altfel, aproape proverbială în epocă, pe căile ferate circulând numeroase povești, precum cea relatată de un călător în ziarul „Universul" în anul 1921: „Eram la Ungheni. De aici se schimbă trenul și ia direcția spre Bălți. Distanța de la Ungheni până la Bălți, care e de aproape 90 km, o parcurgi cu trenul în nu mai puțin de o zi. Povestea spune că o biată bătrână o luase pe jos de la Ungheni. Nu trecu mult și, cum mergea baba, o ajunge trenul din urmă iar conductorul, băiat gentil, care stătea pe scara vagonului, îi făcu semn drumeței: – « Vin, mătușă, de te sue în tren » – « Ei, nu maică, mă grăbesc, am un proces la Bălți și mă tem să nu-l scap »".[16]

Din tren, imaginea României Mari, așa cum se conturează în relatările celor care călătoresc, este una a contrastelor, care reflectă totodată modul divers în care noile realități erau percepute în societate. Pentru unii, călătoria cu trenul constituia un prilej de a admira frumusețile naturale ale țării, de la câmpiile întinse care vara sunt „pline cu cucuruz, care ajunge statura omului și e de o frumoasă coloare verde-neagră",[17] la dealurile înverzite cu munții în față,[18] priveliști care proiectează o imagine idilică a României Mari: „Pe unde treceam cu trenul în România Mare, Românași liberi, veseli, nestingheriți își căutau de treabă. Aburarea pământului, zîmbetul cerului, cântecul ciocârliei, toate vesteau isbânda

---

de C.F.R. la aniversarea a 70 de ani de activitate, București, 1939; *Un deceniu de realizări C.F.R. 1930-1940*, București: Impremeria C.F.R., 1940.

12 Zed, „Dezorganizarea de la C.F.R.", *Opinia,* anul XVI, nr. 3834, 8 februarie 1920, p. 1.

13 *Ibidem.*

14 *Opinia,* anul XVI, nr. 3954, 3 iulie 1920, p. 1.

15 Zed, *op. cit.,* p. 1.

16 S. Gaman, „În drum spre Soroca", *Universul,* anul XXXIX, nr. 247, p. 2.

17 *Foaia Poporului,* anul 29, nr. 28, 10 iulie 1921, p. 5.

18 Ion Dianu, „Dela Congresul Ligii Culturale", *Neamul Românesc,* anul XVII, nr. 123, 8 iunie 1922, pp. 1–2.

și fericirea noastră mare".[19] Alții erau impresionați de semnificațiile istorice ale locurilor pe unde treceau: „Plecând dimineața cu trenul vicinal de la Turda spre Abrud, străbați renumita Câmpie a Turzii unde se mai cunoaște până astăzi anticul drum al lui Traian care ducea la Apulum și la Napoca (Cluj), și unde Divul frânse pentru totdeauna cerbicia și puterea Dacilor, treci pe lângă colina ce domină această câmpie, în care Mihai Bravu își înfipsese cortul său când, lovit mișelește, de bandiții lui Basta, dup'o viață eroică, apuse ca un meteor, ducând cu sine în mormânt speranțele și dorințele întregei Națiuni, unite pentru un moment sub sceptrul său".[20] Nu puțini sunt cei pentru care călătoria constituia un prilej de a se bucura în fața noilor realități, semnalând case care „păstrează inscripția Trăiască România Mare, *Bine-ați venit*, reminiscențe dela primirea dorobanțului",[21] sau instituții care marcau administrația românească: „o primărie acoperită cu țiglă roșie și un local de jandarmerie simbolizează aici activitatea românească: funcționarismul administrativ".[22]

Alături de aceste imagini pitorești, încărcate de semnificații naționale, călătoria cu trenul dezvăluie însă și numeroasele provocări și disfuncționalități administrative: „La noi, e drept, sunt codrii verzi de brad și câmpuri de mătase, ce dau o priveliște feerică călătorilor cari stau la ferestrele vagoanelor, dar la noi sunt și poduri cari se rup, locomotive cari o iau razna și deraiază la curbe; mai sunt la noi șini oscilante, traverse putrede, osii cari se aprind, vagoane capricioase cari sar de pe șine, generali de cavalerie la ministerul comunicațiilor și câte altele".[23] De la fereastra trenului, peisajul care se conturează în jurul multor gări din România Mare este de multe ori unul dezolant, cu dealuri pustiite ce oferă o „priveliște sahariană", cu „bălțoace care împrejmuiesc gara și întovărășesc liniile", „căsuțe cu stuf ale mahalagiilor" care „par uneori ca niște insule de plaur plutitor din Delta Dunării",[24] sau cu „enorme cimitire de cale ferată, locomotive și vagoane cu miile, de diversă proveniență, material aruncat pradă stricăciunii".[25] Imaginile pot fi contrastante chiar și în interiorul aceleași regiuni, unde călătorul întâlnește gări mici cu „construcții frumoase și solide; toate având și parcuri cu copaci",[26] dar și linii pe care „stațiile sunt alcătuite din vre-o trei patru vagoane de marfă cu roțile îngropate în pământ".[27]

---

19 *Drapelul,* anul XX, nr. 65, 2 aprilie 1920, p. 1.

20 Moțu, „Impresiuni din Ardeal", *Gazeta Transilvaniei,* anul LXXXV, nr. 279, nr. 279, 26 decembrie 1922, pp. 2–3.

21 *Drapelul,* anul XX, nr. 65, 2 aprilie 1920, p. 1.

22 Bergeret, „Fiat Lux", *Evenimentul,* anul XXVIII, nr. 176, 24 septembrie 1920, p. 1.

23 „Asigurarea vieții", *Dimineața*, an XIX, nr. 5757, București, 12 noiembrie 1922, p. 1.

24 I. Simionescu, „Bârlad", *Vitorul,* anul 16, nr. 4704, 11 noiembrie 1923, pp. 1–2.

25 Octavian Goga, „Trei seri în gara de Nord", *Primăvara,* anul IV, nr. 4, 27 ianuarie 1924, p. 1.

26 Ezechil, „Note și impresii dintr-o călătorie în Basarabia", *Evenimentul,* anul XXX, nr. 429, 18 august 1922, p. 1.

27 Vehox, „Impresii din Basarabia", *Dimineața,* anul XXI, nr. 6213, 1 martie 1924, p. 4.

Călătoria cu trenul și contrastele pe care ea le oferă, devine adesea prilej de reflecție asupra diferenței dintre idealul unificării și realitățile concrete. Peisajele dezolante, administrarea defectuoasă, dezinteresul, corupția, vizibile de la fereastra trenului, devin cu atât mai apăsătoare, atunci când capătă o dimensiune națională, dezvăluind în fața „celorlalți" slăbiciunea și neputința administrativă. Pentru cei care străbat în anul 1920 Ardealul, dinspre Cluj spre Brașov, imaginea materialului rechiziționat odată cu retragerea trupelor române din Ungaria, „numeroase vagoane cu mașini de tot soiul, cu fragmente dintr'o mare fabrică de muniținni, dintr'o moară, sau dintr'o fabrică de sârmă, etc.", abandonat în diferite stații, expus „ploii și intemperiilor vremii", ruginit „pentru a fi vândut ca fier vechiu",[28] nu poate provoca decât indignare și revoltă, cu atât mai mult cu cât „în vremea aceasta concetățenii noștri unguri călătoresc și ei cu trenul în Ardeal și văd și ei mașinele acestea fără stăpân. În fața noastră se reținn dela orice comentari. Dar, în privirea lor, putem citi mânia și amărăciunea, că s'au luat din Ungaria averi de milioane, numai ca să se risipească în vânt aicea, numai din răzbunare, numai din dorul de a cășuna pagube țării învecinate".[29]

Dinspre provinciile alipite, aceste ipostaze care se dezvăluie din mersul trenului, generează cel mai adesea frustrare, sentimentul unor improvizații, al lipsei unei „munci oneste și a unui spirit diriguitor", o „sălbăticire de ansamblu", care nu afectează doar transportul, ci și alte paliere ale vieții publice, precum „justiția, administrația și instrucția".[30] În locul *unificării sufletești*, ceea ce se resimte este mai degrabă transpunerea unor mentalități orientale, care produc dezarmare și resemnare. Deși numeroase relatări surprind această stare de spirit, o imagine sugestivă este oferită de corespondența publicată în ziarul „Dimineața" în vara anului 1921, care descrie experiența unui bănățean plecat în vilegiatură spre Băile Herculane din gara Timișoara, despre care spune că „se vorbește că va fi transferată în Orient, pentru deplină unificare sufletească".[31] Călătorul descrie, cu multă ironie, contrastul dintre liniștea și frumusețea naturală a locului care te fac să „simțești un fior de fericire că faci parte conștientă din această natură măreață și ești mândru că ești fiu al Banatului...", și imaginea tristă și resemnată a localnicilor, de la vizitiul cu îmbrăcămintea „zdrențoasă și fața slabă și bolnavă", cu „caii obosiți și nehrăniți", cu trăsura „veche și hodorogită", care afirmă că „România Mare nu s-a făcut pentru românul slab și necăjit", la portarii hotelurilor care cu tristețe remarcă că „bănățenii noștri", „fie ei cât de bolnavi", „trebuie să plece înapoi cum au venit", pentru că stațiunea este ocupată de „bogați și îmbogățiți de război din război din vechiul Regat cari cu un an înainte își comandă camerele pentru sezon", pentru că aici „trăiesc bine și eftin și le place curățenia noastră". Resemnat că măcar „aerul răcoritor verdeața pădurilor, conturele munților brodați cu razele soarelui

28 L.P. „Milioane care se pierd", *Dimineața,* anul XVII, nr. 5035, 15 iulie 1920, p. 1.

29 *Ibidem.*

30 O. Goga, *op.cit.*, p. 1.

31 O. Bănățeanul, „Băile Erculane", *Dimineața,* anul XVIII, nr. 5363, 18 august 1921, p. 4.

de dimineață și murmurul apei nu s'a închiriat!", autorul conchide, în același ton ironic, că în pofida tuturor neajunsurilor pe care le întâmpini ca bănățean la Băile Herculane, „ai însă și o mângâiere, aș putea zice o fericire imensă, că nici unde ca în acest colțișor rupt din rai, nu s'a înfăptuit așa deplin unificarea", putând fi un exemplu pentru alții de „cum să te scapi mai ușor de cătușele civilizațiunei « germane »". Enumeră apoi numeroasele beneficii pe care această unificare le-a adus „libertății individuale": „În sala de lectură, unde se află afișată inscripția « rugăm liniște », se discuta, disputa, întrebuința expresii ministeriale și chiar termina discuția prin argumentum *ad hominem*, căci doar bătaea e ruptă din rai. Copiii mici pot frecventa dansurile moderne dela cursalon noaptea până la 1, fiind aceasta o nouă metodă de educație. Noaptea între 1-2 poți să zberi în cor cu cocoane frumos văpsite pe la ferestrele bolnavilor. Pe chelnări și pe servitori îl intitulezi ostentativ numai cu « Domnule Doctor », căci așa aduce cu sine bunul simț. În durata vr'unui concert plătit cu bani scumpi poți să te plimbi și să conversezi după cum te-a crescut mama ta".[32] Cât de ilustrativă este această relatare pentru starea de spirit a comunităților românești din provinciile unite în primii ai României Mari o evidențiază și nota redacției, care, deși o catalogheză exagerată și unilaterală, admite totuși că deși „cei mai mulți dintre noi ducându-ne în teritoriile liberate, știm că ne ducem în casa unor frați, cari fusese cotropită", există și unii, „printre cari din nefericire, și oameni cu situațiuni oficiale, cari se cred acolo nu în teritorii liberate ci în teritorii cucerite și cari nu înțeleg că trebuie să menajeze susceptibilitățile unor frați, cari dacă se amărau de brutalitatea maghiară și n'o tolerau, o pot mai puțin accepta de la frații de același sânge".[33]

Călătoria, între moravuri și practici administrative

Călătoria cu trenul și toate formalitățile pe care aceasta le implica aduceau în mod inevitabil cetățeanul României Mari, aflat în postura de călător, în contact cu administrația statului și cu reprezentatul său în acest spațiu, funcționarul C.F.R. Imaginea care se conturează din relatările acestor interacțiuni specifice călătoriei - de la achiziționarea și controlul biletului de tren, la predarea sau recuperarea bagajului, obținerea de informații referitoare la venirea sau plecarea trenului, urcarea în vagon – este aceea a unei administrații care funcționa cu dificultate, ca „o mașină hodorogită cu șurubile ruginite, o mașină care nu umblă...",[34] aidoma trenurilor a căror întârziere și lentoare erau bine-cunoscute în epocă. Deși birourile ceferiste par să reflecte aglomerația din gară și de pe peroane, cu „nenumărați funcționari, toți la un loc, într'o învălmășală haotică"[35], încercările de a obține informații

32 *Ibidem.*

33 *Ibidem.*

34 O. Goga, *op. cit.*, p. 1.

35 Un călător, „La gara din Cluj", *Patria,* anul IV, nr. 143, 5 iulie 1922, p. 2.

de interes pentru călător erau cel mai adesea întâmpinate cu ridicări din umeri, trimiteri de la un funcționar la altul sau conversații banale, care nu aduceau nici o soluție concretă: „După câteva considerații generale asupra gerului și asupra păcurei, mi se pare, toți acești funcționari se cufundau în tăcere și fără nici o explicație reintrau într'un fel de marasm contemplativ".[36] Tipul acesta de atitudine, descrisă adesea drept „foarte blazată", „de plictiseală liniștită", creează sentimentul că administrația căilor ferate „se ocupă de orice, afară de interesele publicului".[37]

Relatările interacțiunilor între călători și personalul administrativ din gări sau tren conturează totodată și o imagine a unei autorități care se exercită într-un mod arbitrar și care nu ține de reguli sau cadre formale, ci mai degrabă de bunăvoința funcționarului, care, de multe ori, se confundă cu instituția și își folosește funcția după bunul plac. Consecințele sunt din cele mai diverse pentru călători, care, de cele mai multe ori, nu au altă opțiune decât aceea de a supune capriciilor sau metehnelor unor funcționari. Relevantă în aceste sens este experiența unui călător care voia să ajungă de la Iași la Băcești. Interesându-se cu o zi înainte la șeful Stației din Iași de modalitatea cea mai potrivită de a călători spre destinația dorită, i se recomandă să ia personalul de București până la Buhăiești, iar de acolo legătura cu „mixtul de Roman". Ajuns însă la casa de bilete, „doamna casieriță a ridicat o teribilă contraversă: « Nu pot domnule să vând bilet pentru Roman, la trenul acesta... d. Șef o fi spus, dar eu nu pot »". Și îi face semn că „a isprăvit vorba". Interesându-se la „biroul mișcării", călătorul primește același răspuns pe care îl cunoștea din ziua anterioară și chiar recomandarea să îi spună casieriței că are ordin să îi dea biletul dorit. Nu i-a folosit însă la nimic, casieriță enervată, rămânând neclintită: „Nu pricepi dle că nu se poate? Cei de la mișcare habar n'au". În condițiile în care trenul se apropia, călătorul, resemnat, nu are altă opțiune, decât să cumpere biletul recomandat de casieriță. Pe tot parcursul călătoriei verifică însă informația cu personalul ceferist pe care îl întâlnește, de la controlorul de tren, la casierul stației Buhăiești, la impiegatul de mișcare, de la toți primind același răspuns, că ar fi putut să ia bilet direct spre Roman, și chiar, mai ieftin.[38] Pentru alți călători, atitudinea personalului și modul în care acesta se raporta la funcția pe care o ocupa, puteau aduce consecințe și mai neplăcute, precum amânarea călătoriei. O întâmplare ilustrativă este cea a unui călător, care, grăbit să își predea bagajul în Gara de Nord, nu găsește cui, pentru că gestionarul, personaj esențial în acest proces, nu era de găsit nicăieri, toate întrebările despre locația gestionarului fiind întâmpinate cu asigurări vagi despre sosirea sa iminentă, lăsându-l fără altă opțiune decât să aștepte neliniștit lângă bagajul său. Când angajatul gării apare în cele din urmă, i se sugerează să „ceară" frumos să i se ia bagajul. Deși s-a conformat rapid, era deja prea târziu. În

36 O. Goga, *op. cit.*, p. 1.

37 Mihail Antonescu, „Cum se călătorește cu drumul de fer în România Mare în 1922", *Universul,* anul XL, nr. 177, 9 august 1922, p. 1.

38 Călător, „Iași-Buhăești-Roman", *Opinia,* anul XVIII, nr. 4561, 10 august 1922, pp. 1–2.

timp ce gestionarul începea procesul de cântărire, trenul, „urmând un semnal îndepărtat, a început să-și miște membrele grele". Rămas pe peron cu bagajul său, călătorul nu a avut altă opțiune decât să urmeze instrucțiunile gestionarului: „Veți pleca diseară cu trenul de la ora 6. Luați chitanța și mergeți să o plătiți la casierie," și să reflecteze asupra vorbelor prietenului său: „femeile și bagajele fac călătoria de două ori mai grea".[39]

Numeroase relatări surprind și situații în care atitudinea personalul din stații sau de pe traseu putea provoca neplăceri și întârzieri chiar unui tren întreg. O astfel de întâmplare este consemnată în anul 1924, de ziaristul Leonard Paukerow pe drumul de întoarcere din vilegiatura petrecută la Sovata. Constatând că într-o gară, trenul stă mai mult decât de obicei, călătorii coboară pe peron și află cauza: „șeful stației doarme încă", în timp ce locuitorii din sat, care doreau să plece cu trenul „așteaptă să se deschidă fereastra de la casă". În pofida agitației, a strigătelor românești amestecate cu ungurești („Ei șefule trezește-te", „Fönök-ur, Kel fei!"), chiar a încercărilor unor călători din trenul abia oprit de a-l trezi bătându-i în geam sau scuturând ușa, a durat minute bune, până când într-un final a apărut „o matahală de om, cu fața buhana, cu ochii umflați de somn".[40] Pe de o parte, episodul arată cât de răspândit era acest tip de comportament, ce putea fi întâlnit, atât în gările mari, aglomerate, cât și în cele mici de provincie. Pe de altă parte, însă, episodul reflectă și modul în care societatea și comunitățile se raportau la autoritate, atât prin atitudinea localnicilor care așteaptă resemnați „să se deschidă ferestruica dela « Cassă »", cât și prin reacția pasagerilor, la reproșurile adresate de ziarist și amenințarea că îl va reclama: „mulți se uitau surprinși la mine, că am avut « îndrăzneală » să dau glas indignării mele și a tovarășilor mei de drum".[41]

Personalul Căilor Ferate Române, cel care ar fi trebuit să asigure desfășurarea în cele mai bune condiții a transportului pe rutele de cale ferată, este portretizat adesea în ipostaze în care devine, de fapt, principalul factor perturbator, contribuind prin diferite practici și obiceiuri, la principalele probleme identificate în epocă în ceea ce privește călătoria, precum întârzieri frecvente, opriri prelungite, sau chiar blocaje ale circulației feroviare. Un ajutor de stație care „a invitat câteva dame la un chef chiar în restaurantul gării", chef care, mutat pe peron, întrerupe atât circulația trenurilor cât și a poștei, aceasta fiind lăsată în stația următoare pentru a fi recuperată a doua zi;[42] un „domn inspector c.f.r." care a luat locomotiva bună pentru trenul special în care călătorea cu „numeroasa sa familie"; „onoratul personal c.f.r." care a lăsat trenul „„vre-o trei ore în cîmp" pentru ca să poată să facă „obișnuita vizită la restaurantul lui madame Crăciun, cea cu ochii frumoși și vinul bun",[43] sau personalul

39 Un student, „Tribulațiile unui călător", *Opinia*, an XVIII, nr. 4538, Iași, 13 iulie 1922, pp. 1–2.

40 Leonard Paukerow, „Cum au circulat trenurile în 1923. Trenul vine... șeful stației doarme", *Adeverul,* anul XXXVII, nr. 12260, 15 ianuarie 1924, p. 4.

41 *Ibidem.*

42 „Ce poate face un om chefliu", *Dimineața,* anul XVIII, nr. 5344, 27 iulie 1921, p. 1.

43 „Viteza la C.F.R.", *Opinia,* anul XVI, nr. 3935, 13 iunie 1920, p. 1.

care, în pofida protestelor călătorilor oprește trenul în stație până când „restaurantul aranjat într-un vagon fără roate, termină de vândut pârjoalele moldovenești, cărora basarabenii le zic pe rusește catlete”,[44] sunt câteva astfel de exemple care ilustrează o stare de spirit în rândul funcționărimii ceferiste, care putea fi întâlnită indiferent de regiunea în care avea loc călătoria. Nu puține sunt și relatările care conturează o imagine a funcționarului C.F.R., preocupat nu doar de a-și satisface anumite capricii pe seama călătorilor, ci și de a-și rotunji veniturile, fenomenul bacșișului fiind larg răspândit în epocă, atât în gări, cât și în tren. Astfel, „bagaje prea voluminoase, sau prea puțin estetice” puteau să devină „frumoase și mici”[45], cu suma potrivită unele puteau să călătorească în compartimente[46], la fel cum un călător cu bilet la clasa a II-a, putea să călătorească mai confortabil la clasa I.[47] Un bacșiș putea să facă chiar minuni, cum s-a întâmplat în anul 1920, când un tren simplon, „care trebuia să vie cu întârzierea regulată de 12 ore, a întârziat numai patru”, provocând o „stupefacție generală. (...) Când au început să coboare din vagoane, călătorii erau amețiți de viteza neobicinuită cu care trenul străbătuse toată distanța de la Timișoara până la București”. Deși „nimeni nu-și putea explica acest fenomen curios”, misterul a fost ulterior dezlegat: „Un călător care era grăbit să ajungă la Galați, a oferit mecanicului 500 lei dacă va apuca în gară trenul de Galați. ... Și l'a apucat”.[48] Asociat, mai ales în presa din spațiul transilvan cu practici și mentalități de factură orientală specifice Vechiului Regat, „odiosul personagiu de proveniență arhipalago-balcano-turcească, cunoscutul între ticăloși *Bacșișul*”, a trecut însă, „fără a avea pașaport în regulă” vechile granițe, devenind o realitate frecventă pe tot întregul țării. Merită însă subliniat și faptul că unele prevederi și chiar reglementari oficiale, contribuiau, indirect, la perpetuarea acestor practici. Un exemplu în acest sens îl constituie faptul că în multe gări casele de bilete se deschideau cu puțin timp înainte de sosirea trenului, ceea ce, în special în gările mari, genera aglomerație, îmbulzeală și chiar riscul de a rămâne fără bilet: „Când începe vânzarea, – am văzut acestea la Ploești, Buzău, etc. – femeile leșină strivite, iar boerii dau grase bacșișuri ceferiștilor puși ca să ție ordinea, cari în schimbul mitei obțin de la domnul casier bilete peste rând”.[49]

Imaginea care se conturează în cadrul călătoriei cu trenul în ceea privește personalul și implicit administrația căilor ferate este una preponderent negativă, marcată de acte de abuz, corupție, delăsare, dar și incompetență și nepricepere, multe dintre accidentele frecvente în epocă fiind cauzate, nu doar de starea precară a infrastructurii ci și de actele

44 Vehox, *op. cit.,* p. 4.

45 *Ibidem.*

46 „Demoralizarea funcționarilor”, *Patria,* anul III, nr. 183, 19 august 1921, p. 1.

47 A.G., „Cum se călătorește pe C.F.R. ”, *Viitorul*, an 13 nr. 3742, București, 9 septembrie 1920, p. 1.

48 „Simplonul”, *Dimineața,* anul XVII, nr. 5040, 21 iulie 1920, p. 1.

49 „Situația de la C.F.R. scumpește traiul”, *Presa,* anul II, nr. 282, 26 ianuarie 1924, p. 3.

iresponsabile ale cefereștilor. În același timp însă, călătoria cu trenul oferă ipostaze și imagini și a altor categorii de personal din administrația statului, care relevă faptul, că folosirea funcției în avantajul propriu constituia aproape o normă, de la personal militar care își asumă grade superioare pentru a călători fără bilet,[50] la funcționari care uzurpă chiar funcția unui ministru pentru a călători în condiții cât mai confortabile, precum un inspector administrativ de la ministerul de Interne, care prin presiune și „tupeu extraordinar" reușește să îl convingă pe șeful gării din Oradea să îi rezerve un compartiment în vagonul I cu următorul aviz: „Rezervat pentru ministrul de Justiție Popescu și însoțitorii lui".[51] Această faptă a unui funcționar public, ar fi impus reacția a trei miniștri: „Ministrul de Interne trebuie să pedepsească pe funcționarul lui abuziv, care provoacă fără motiv scandal cu oameni onorabili, ministrul de Justiție d. Mișu Antonescu, care trebuia să ceară socoteală acestui domn Popescu, care în trenul Oradea-Mare–București a lăsat se afișeze că ministrul de Justiție al țării românești este d. Popescu, iar nu d. Mișu Antonescu. În fine ministrul de Comunicație care trebuie să dea ordin șefilor de gară, ca să nu mai tolereze ca niște comisari să-și facă de cap, în stații și în tren, dispunând ei, dela sine putere, pentru cine să se rezerve compartimente întregi".[52] Chiar dacă astfel de situații aparțin mai degrabă de registrul excepționalului, ele reflectă un anumit tip de comportament din epocă. El putea fi observat în toate straturile societății, fiecare încercând, după posibilități, să valorifice conjuncturile în beneficiul propriu. Astfel, nu de puține ori, după ce trece de vagoane și compartimente, rezervate pentru diferiți „reprezentanți ai națiunii noastre, ofițeri, ceferiști", călătorul ajunge în compartimentele care nu erau destinate nici unei categorii speciale, doar ca să constate existența unei alte rețele de privilegii și beneficii: „O doamnă scoate din poșetă un bilet verde, al d-sale și vreo două albastre pentru domnișoarele de pe culoar. « Sunt bilete... libere... de plată ». Conductorul mulțumește obsequios Doamna de alătur, cu bona instalată pe canapea și cu un copilaș de trei ani, care ocupă singur o sesime din compartiment scoate niște fițuici galbene. E soție de militar și plătește numai 25 la sută împreună cu bona și copilul. Domnul de alături scoate o jumătate bilet de clasa treia, adică nimica toată. Și totuși sta în clasa întâia. Mister! Dar, conductorul salută din nou. În fine, domnul impunător de lângă geam nu dă nici un semn de viață. La întrebarea timidă a conductorului, domnia sa răspunde solemn un cuvânt mojic: Frai! Conductorul

50 „Scandalul din Gara de Nord", *Dimineața,* anul XVII, nr. 4919, 17 ianuarie 1920, p. 8.

51 Ful, „Excelența sa d. Popescu", *Dimineața,* anul XVIII, nr. 5382, 9 septembrie 1921, p. 1. Episodul este relatat unui ziarist de către conferențiarul Bujor de la Universitatea de București, care știind că „ministrul de Justiție al țării românești, este d. Antonescu iar nu d. Popescu cum a stat în aviz", s-a instalat în compartimentul rezervat pentru acesta. Când „faimosul ministru d. Popescu cu consoarta lui și cu un copil", acesta a făcut o „mutră scandalizată" și chiar „a avut și cutezanța" de a-i cere socoteală.

52 *Ibidem.*

ia poziția militară și salută iarăși. Apoi părăsește cupeul”.[53] Astfel de scene, departe de a fi excepționale, sunt o realitate frecvent surprinsă în epocă, cu trenuri ce merg „spre aer, munți, casinouri și căișori”, „ticsite cu cuconițe parfumate și tineri sclivisiți cu diferite biletele de tren verzi, roșii, galbene”.[54] Aducând împreună oameni și comportamente diverse, călătoria și spațiile în care aceasta se desfășura, gara, restaurantul gării, peroanele, trenul, conturează un tablou în care moravurile și mentalitățile epocii nu doar se văd, ci se și amplifică.

Gara și trenul: imagini și ipostaze ale societății românești

Indiferent de motivație sau de destinație, călătoria cu trenul începea în gară, care oferea, în același timp, și prima interacțiune cu locul de destinație. În general, imaginea care se conturează în epocă asupra gărilor este una dominată de haos, agitație, cu oameni, de tot felul, de la „cucoane grăbite, militari de tot soiul, țărani, popi, mahalagioaice, grupuri gălăgioase,[55] la ofițeri, hamali, profesori universitari, evrei din Ucraina, deputați, birjari, sau chiar miniștri,[56] a căror forfotă generează „o hărmălaie ca la bâlciu”,[57] o „îngrămădeală de trist pitoresc”.[58] Pentru vizitatorii din alte regiuni, gara și amestecul de oameni ofereau o primă imagine a specificului zonei în care ajungeau: „Gara Besarabskaia este un adevărat bulevard internațional. Aci auzi și rusește și ucrainește și nemțește și franțuzește și limba bulgară și a găgăuzilor, și jargonul evreesc, și chiar limba românească, căci stăpânii atâtor limbi știu să trăiască în apropiere unii de alții și să se înțeleagă mai mult sau mai puțin bine”.[59] În ceea ce îi privește pe cei care, în primii ani ai perioadei interbelice, călătoreau însă în cadrul unor excursii organizate cu scopul de a cunoaște țara și „frații” din diferite regiuni, imaginea gărilor căpăta accente particulare, sosirea lor având un caracter festiv, a cărui dimensiunea era strâns legată de tipologia grupului de oaspeți. De altfel, în toate etapele sale, acest tip de călătorie implica o anumită doză de festivism, excursioniștii erau conduși încă de la plecare de un alai variat, trenurile cu care aceștia călătoreau erau de regulă „speciale” compuse din „vagoane alese”, împodobite cu „ghirlande și drapele”,[60] unele stații de pe de traseu erau

53 Plebs, „Cine plătește?”, *Dimineața,* anul XVIII, nr. 5346, 29 iulie 1921, p. 3.

54 Ful, „Un simplu fapt”, *Dimineața,* anul XVIII, nr. 5380, 7 septembrie 1921, p. 2.

55 Lazăr G. Șoimu, „La Constanța”, *Dimineața,* anul XVIII, nr. 5331, 11 iulie 1921, p. 8.

56 O. Goga, *op. cit.*, p. 1.

57 L. G. Șoimu, *op. cit.,* p. 8.

58 O. Goga, *op. cit.,* p. 1.

59 N. Basarabeanu, „Prin sudul Basarabiei. Gara Basarabscaia”, *Universul,* anul XLI, nr. 157, 17 iunie 1923, p. 1.

60 „Excursia la Ilva Mică”, *Înfrățirea,* anul II, nr. 212, septembrie 1921, p. 6; *Opinia,* anul XVI, nr. 3965, 17 iulie 1921, p. 2.

„pavoazate cu verdeață și steaguri", iar trecerea lor prin diverse gări era salutată de „grupuri de țărani cu tarafe de lăutari".[61]

Sosirea în gara de destinație implica manifestări de bucurie și entuziasm, călătorii fiind primiți cu urale, flori, cântece naționale: „mulțime de popor tineri și bătrâni din a căror piepturi suna strigătul trăiască *România mare! Ura* ! Era mai la toată casa drapel național, la gară la colțuri de stradă era câte un trascot pe care îl slobozia când treceau".[62] Cu toate acestea însă, chiar dacă organizate în condiții speciale, având și o puternică încărcătură națională, și aceste excursii ofereau călătorilor numeroase ocazii de a vedea, dar și de a simți pe pielea lor contrastele călătoriei în epocă. Chiar și în vagoanele frumos împodobite cu steaguri naționale, în timp de ploaie, putea să picure, și chiar „destul de bine", împiedicând „trupurile obosite ale excursioniștilor la odihna binemeritată",[63] la fel cum și vagoane a unor trenuri speciale puteau să „rămână o noapte întreagă în câmp", pentru că nimeni nu a executat dispoziția de atașare a vagonului la trenul de destinație.[64]

Călătoria cu trenul creează, astfel, fie și pentru o perioadă de timp, o experiență comună. Persoane necunoscute, despărțite de statut, profesie, preocupări, devin aici „tovarăși fireși",[65] care împărtășesc aceleași așteptări, aceleași neplăceri și aceleași riscuri: „În orice direcție vrei să pleci, fie înspre, Brașov sau Constanța, fie înspre Sibiu sau Mehadia, fie înspre Moldova, ești amenințat să fii strivit la urcarea în vagon. Dacă reușești, după mari și groaznice sforțări, să intri în vre-un vagon – indiferent de ce clasă o fi – ești expus la fiecare moment să fii trântit jos și călcat in picioare sau asfixiat".[66] În aglomerație, sub presiunea așteptării și a nerăbdării de a porni cât mai repede la drum, ierarhiile, normele, statutul social, se estompează, iar comportamentele sunt dictate de grabă, oboseală și dorința de a nu pierde trenul: „Am văzut pe unii care, pe cînd stăteam și așteptam, arătau a fi oameni în toată firea, oameni cu desăvîrșite aparențe de cultură și civilizație; și totuși acum zădarnic mai căutam să găsesc în ei o urmă de politeță".[67]

---

61 „Excursia la Ilva Mică", *loc. cit.,* p. 2.

62 Pantelie Bugariu, „Din Pustiniș", *Primăvara,* anul IV, nr. 7, 17 februarie 1924, p. 3.

63 Corneliu Meza, „Moldovenii în Ardeal și Bucovina", *Cultura poporului,* anul V, nr. 130–131, 17 octombrie 1925, p. 4.

64 Un astfel de episod este relatat de ziarul *Evenimentul* în anul 1920, în contextul unui pelerinaj la Putna, când „întreg corul metropolitan, împreună cu dl. director al Conservatorului și alte personalități ieșene a rămas o noapte întreagă, în plin câmp", pentru că „nu s'a executat dispoziția cu privire la atașarea vagonului, în care se afla corul Metropolitan, pentru Putna". Astfel întreg vagonul „a fost lăsat, pe una din liniile moarte, ale gării Dornești, întrucât trenul ce pleca spre Putna, nu a așteptat pe cel ce sosea de la Iași. Șeful gării Dornești, un om de altminteri cam puțin bucuros de oaspeți nepoftiți, a afirmat că nu a avut nici un ordin în acest sens". *Evenimentul,* anul XXVIII, nr. 127, 23 iulie 1920, p. 1.

65 „Conchista", *Actualitatea,* anul IX, nr. 13, ianuarie 1921, p. 13.

66 „Cum se călătorește pe căile ferate", *Viitorul,* anul 13, nr. 3996, 13 iulie 1921, p. 1.

67 Dumitru Cucu, „Cu trenul în anul 1919", *Viața Românească,* anul XII, nr. 3, Mai 1920, p. 421.

Chiar dacă forfota și graba de a prinde trenul sunt aspecte inerente gărilor, în cazul societății românești din primii ani ai perioadei interbelice acestea capătă o intensitate aparte, fiind amplificate de realitățile călătoriei într-o epocă, în care, după cum notau contemporanii: „cumpără bilete de tren cine vrea și călătorește cine poate".[68] Imaginile care se conturează aproape unanim sunt cele ale unor trenuri supra-aglomerate, în care fiecare călătorea unde putea, pe bagaje, pe culoare, pe scări, pe tendere, sau chiar acoperișuri, devenite uneori „adevărate bulevarde cu mii de oameni care se plimbă".[69] Cauzele erau diverse, de la starea infrastructurii feroviare, care nu făcea față unei cereri în creștere mai ales în perioadele de vacanță sau sărbători, la întârzierile frecvente care provocau aglomerarea pasagerilor, amplificând haosul și agitația, fiecare încercând să își găsească un loc pentru a nu rămâne blocat în gară și pentru a-și putea continua călători. Existau, în același timp însă, și o serie de practici, formale și informale, care contribuiau la aceste realități. În epocă, printre cele mai invocate se numărau vânzarea de bilete pentru mai multe locuri decât capacitatea existentă, și practica rezervării unor vagoane pentru „miniștri sau oamenii miniștrilor, funcționarii mari și mici din administrația căilor ferate, parlamentari, ofițerii superiori și musafirii cari ne vin",[70] care, de cele mai multe ori circulau goale, sau cu câteva persoane, care nici măcar nu erau „reprezentanții națiunii", ci prietenii și cunoscuții acestora, fără vreun scop oficial, ci doar pentru „vacanțe și excursii". Această practică, intens criticată în epocă, punea adesea în contrast condițiile înghesuite ale majorității călătorilor, în vreme ce „un întreg vagon parlamentar" putea să fie alocat unei femei care „călătorea de la Constanța la București, împreună cu cei trei copii ai săi și dădaca lor".[71] Cu toate acestea existau și numeroase obiceiuri ale călătorilor care contribuiau la aglomerare, aceștia obișnuind să aducă în spațiul limitat al trenului „geamantane, coșuri, tot felul de valize și legături și chiar cufere",[72] dar și diferite bunuri sub formă de bagaje, de la butoaie de brânză, la saci cu legume, colivii cu păsări sau chiar animale vii: „femei, bătrâne cu cotețe de pasări, cocoși și găini, un moș cu un purcel care guiță de îți ia auzul și un altul cu doi câini cari lătra probabil de frică că sunt prea la înălțime, vreo 10 negustori cu mărfuri de contrabande care își fac socotelile".[73] Trenul devine astfel un loc al unei conviețuiri forțate, în care, în încercarea de a-ți găsi un loc, în fața ta se devoalează crâmpeie de viață și comportamente cotidiene: de la doamna care țipă că îi spargi borcanele în care are de gând să aducă dulceață, la „țârul strivit" de bagaje care strigă „ca din

68 A.G., „Cum se călărește pe C.F.R.", *Viitorul,* anul 13, nr. 3742, 9 septembrie 1920, p. 1.

69 Rapeanul, „Cu cefereul", *Dimineața,* anul XVII, nr. 5104, 4 octombrie 1920, p. 4; „Căile noastre ferate", *Universul,* anul XLI, nr. 180, 10 iulie 1923, p. 1.

70 A.G., „Cum se călărește pe C.F.R.", *loc. cit.,* p. 1.

71 „Cine călătorește cu vagoanele ministeriale?", *Dimineața*, an XVII, nr. 5092, București, 20 septembrie 1920, p. 1.

72 Un pățit, „Neregulele de la căile ferate", *Viitorul,* anul 14, nr. 4044, p. 2.

73 Rapeanul, „Cu cefereul", *loc. cit.,* p. 1.

gură de șarpe că, în legătura lui sunt ouă pentru mă-sa mare", la un negustor care își scoate ibricul să își prepare tacticos cafeaua.[74]



În tren. O caricatură din 1920.
Sursa: *Dimineața*, anul XVII, nr. 5104, 4 octombrie 1920, p. 4.

Comportamentele călătorilor contribuiau de altfel, la numeroase situații intens dezbătute în epocă, și care, de multe ori, deși erau puse pe seama lipsurile materiale, administrației defectuoase sau a comportamentului personalului ceferist, erau și rezultatul indisciplinei călătorilor, care la rândul lor, încălcau frecvent regulile și recomandările oficiale, cu consecințe uneori dramatice. Exemplele sunt numeroase, de la unii care scoteau capul pe geam și sfârșeau în mod tragic, la persoane care coborau din tren înainte ca acesta să se oprească,[75] sau alergau să prindă trenul și sfârșeau sub roțile acestuia[76]. În spatele acestor drame se dezvăluie uneori și povești de viață a celor care plecau în călătorie în căutarea unei vieți mai bune în noua țară, dar sfârșeau dramatic înainte de a ajunge la destinație. De un astfel de destin au avut parte doi tineri căsătoriți din Vălani care „nefiind îndestulați cu soartea în țara Bihorului, au luat calea spre Craiova, ca să-și asigure o viață și un trai mai fericit". În gara Remetea Timișană, unde trenul cu care călătoreau trebuia să aștepte acceleratul de la Lugoj, chiar dacă „era primejdios de alergat (la caz că pleacă trenul) de ici până colo", tânăra soție a mers la fântână să bea puțină apă. Văzând că trenul se pune în mișcare, femeia a alergat să îl prindă, soțul ei întinzându-i o mână de ajutor de pe trepte, dar alunecând a fost prinsă sub roțile trenului, rănile suferite cauzându-i decesul.[77]

74 *Ibidem.*
75 *Universul,* anul XLI, nr. 195, 5 iulie 1923, p. 2.
76 I. Simu, „De prin sate. Tristul sfârșit al unei femei", *Unirea poporului,* anul IV, nr. 10, 5 martie 1922, p. 3.
77 *Ibidem.*

În tren, interacțiunea este inevitabilă, reflectând diferite tipologii și comportamente, de la pasagerul care nu dorește să se amestece în conversații, preferând să fie lăsat în pace, cu gândurile sale „vesele sau triste", și care „își ia o înfățișare cruntă și-și rotește ochii pe bagajele de pe etajeră, fără a-i opri măcar o clipă pe figura vreunui tovarăș de drum; citește un ziar, o carte sau se uită afară",[78] la cel care este dornic să asiste la tot felul de discuții și să descopere „multe colțuri de viață de care habar n'ar fi avut rămânând neclintit în colțul său, în oraș".[79] Conversațiile care se nasc în contextul călătoriei cu trenul sunt dintre cele mai diverse, ilustrând o societate plină de contraste, de la „o văduvă bătrână, de vre-o patruzeci de ani", care „povestește unui soldat durerile ei, de când nu i-a mai venit bărbatul din răsboiu", la „oameni bine făcuți, pe care abia-i cuprind hainele", care stau „tolăniți pe canapele" și discută despre „afaceri în stil mare, de zeci de milioane câștig", sau „domni îmbrăcați bine care discută tare chestiuni politice".[80] Politica era, de altfel, unul dintre subiectele care atrăgea în discuții pasageri de toate felurile: „Toți călătorii mergem spre București. Parte dintre noi sunt din vechiul Regat, parte din Ardeal. Un medic, un inspector financiar, un consilier de curte de apel, un avocat cu soția sa, un gazetar. Drumul e lung, vremea frumoasă, nu-i vine nimănui să doarmă. Și începe conversația. Ce s'ar putea discuta dacă nu politică?".[81] Constituind principalul mijloc de legătură între capitală și teritoriu, trenul reunea adesea și oameni politici, devenind o scenă în care „prietenii politici croiesc împreună planuri de luptă electorală, iar adversarii se ironizează reciproc, se combat".[82] Astfel, nu de puține ori, în tren aveau loc diferite confruntări și dezbateri politice, care reflectau pozițiunările din epocă: „Ardelenii fac aspre dojeniri celor din regat, iar cei din București stăruie asupra greșelilor și lipsei de experiență politică a ardelenilor".[83] Dacă unele controverse rămâneau în registrul polemicii, altele puteau însă degenera în confruntări fizice, chiar și între membri ai aceleași familii politice. Un astfel de episod s-a consumat în anul 1922 pe ruta Sibiu-București, protagoniști fiind doi deputați de Romanați care se întâlnesc în toiul nopții într-un compartiment de clasa a II-a, unul dintre ei acuzându-l pe celălalt că a fugit „ca un mișel după ce l-a insultat în stradă". Catalogându-l drept „hoț de boi amnestiat" care „nu meriți de cât o corecțiune", acesta i-o și aplică printr-o serie de lovituri.[84] Chiar dacă nu implicau întotdeauna repercusiuni fizice, disputele politice aprinse puteau provoca alte neplăceri politicienilor care călătoreau cu trenul și care resimțeau astfel pe pielea lor provocările călătoriei în epocă. Este cazul unor deputați basarabeni care se întorceau spre casă de la serbările Încoronării cu trenul Iași-București. „Încingându-se o strașnică polemică politică

78 „Conchista", *Actualitatea,* anul IX, nr. 13, ianuarie 1921, p. 13.

79 *Actualitatea,* anul VIII, nr. 12, decembrie 1920, p. 16.

80 „Note de drum", *Gazeta Transilvaniei,* anul LXXXIV, nr. 168, 7 august 1921, p. 1.

81 „Ce se vorbește în țară", *Patria,* anul IV, nr. 244, 10 noiembrie 1922, p. 3.

82 „În turneu electoral prin Ardeal", *Dimineața,* anul XVII, nr. 4962, 18 aprilie 1920, p. 4.

83 *Ibidem*.

84 „Lupta", mai 1922, anul II, nr. 128, 2 Mai 1922, p. 3.

între mai mulți deputați în vagonul restaurant", aceștia „au întârziat acolo vre-o două ore", pentru a constata la întoarcerea în compartiment că nu mai au nimic din bagajele lor, „în cât au fost nevoiți să aștepte cu capetele goale plecarea trenului de Chișinău".[85]

Călătoria cu trenul în anii de început ai României Mari dezvăluie comportamente, practici, obiceiuri, dar, în același timp, trenul este și o scenă publică în care acestea sunt sancționate, multe dintre relatările călătoriei în epocă având o dimensiune moralizatoare, de la cei care critică folosirea statutului și poziției pentru a obține favoruri sau pentru a-și satisface capricii, până la criticile față de lipsa de bun-simț a unor călători, gălăgia, ignorarea unor reguli. Trenul este locul unde fiecare gest e observat, comentat și adesea taxat public, generând solidarități și poziții comune, chiar dacă uneori acestea, mai degrabă se subînțeleg. Ilustrativ în acest sens este episodul despre un colonel care călătorea în trenul Iași-București, și care încă de pe peron se desprinde din mulțime: „radios și oarecum sigur pe sine, cu cizme de lac în picioare și o cravașă țanțoșă în mână, cu care își face loc prin mulțimea de pasageri, prin care trece „ca printr-un câmp de cadavre". Un ceferist bătrân, însoțitorul vagonului nu reușește să îi facă loc în mulțimea de pasageri, ceea ce îl determină pe colonelul țanțoș să îl amenințe cu bătaia. Replica ceferistului amuțește tot vagonul: „Asta ai s'o faci la cazarmă, d-le ofițer, că dar eu nu-s pus aici ca să păzesc bobocii și palmele d-tale". În Gara Monteoru, ceferistul vine însoțit de șeful trenului care îi cere colonelului să se legitimeze. Conformându-se doar după ce este amenințat că, altfel, va fi predat la Ploiești comandantului militar al gării, acesta se întoarce bombănind către un preot tovarăș de culoar spunându-i: „Noroc că mai avem armată, că cu bolșevicii ăștia ne-am duce de râpă părinte". Se destăinuie apoi preotului că el a fost membru șase luni în escorta regală și de ceva timp „în comenduirea unui oraș din Ardeal", conchizând că a găsit „în unguri un element de ordine. La noi...". Afirmația lui este completată de bătrânul ceferist cu replica: „... Dacă nu te lași bătut ești bolșevic... aprinzându-și o țigare aleasă din zecile oferite ca supremă recompensă a demnității sale de călătorii vagonului din trenul Iași–București".[86]

Imaginea societății românești așa cum se conturează ea în relatările și notele de călătorie reflectă provocările și dilemele unei societăți aflate în proces de reașezare și regăsire a unor noi valori și repere, războiul și noile cadre ale României Mari perturbând moduri de viață consacrate, dizolvând ierarhiile existente și impunând altele noi. Prin călătorie, locuitorii din diferitele regiuni care constituiau acum România Mare, au putut să interacționeze și să se confrunte unii cu alții. Cu trenul au circulat oameni, bunuri, dar și idei, practici, obiceiuri care au făcut posibilă apropierea între regiuni și au contribuit treptat la „unificarea sufletească", ilustrată și de estomparea, pe măsură ce anii au trecut, a distincției „noi și voi" frecvent întâlnită la începutul perioadei în relatările și notele de călătorie.

85 „Pățania unor deputați", *Evenimentul,* anul XXX, nr. 477, 20 octombrie 1922, p. 2.

86 Aldin, „În tren", *Dimineața,* anul XVII, nr. 5100, 30 septembrie 1920, p. 3.

Trenuri, gări, călători și călătorii.
Imagini ale României Mari în primii ani ai perioadei interbelice

Rezumat. Călătoria a constituit în primii ani ai perioadei interbelice, unul dintre principalele mijloace prin care locuitorii din diferitele regiuni ale României Mari au putut să interacționeze la nivel cotidian. Având la bază dezbaterile din epocă privind rolul călătoriei ca și mijloc de cunoaștere a țării și de consolidare a unificării sufletești, lucrarea de față propune o analiză a societății românești din primii ai perioadei interbelice, așa cum se reflectă ea în relatările de călătorie. Într-o perioadă în care „drumurile de fier" reprezentau principala infrastructură de transport, gara și trenul devin spații în care se întâlnesc și interacționează oameni din diferite medii, cu mentalități și comportamente diverse, imaginea acestor interacțiuni relevând atât obiceiuri și practici cotidiene, cât și modul în care societatea își exprimă tensiunile, aspirațiile și frustrările în această perioadă de reașezare și de redefinire în noul cadru al României Mari.

Cuvinte cheie: călătorie, identitate, unificare, gară, tren.

Trains, Railways Stations, Travellers and Travels.
Images of Greater Romania at the beginning of the Interwar Period

Abstract. In the early years of the interwar period, travel was one of the means by which inhabitants of the various regions of Greater Romania could interact and become acquainted with one another. Based on contemporary debates about the role of travel as a means of getting to know the country and strengthening spiritual unity, this paper offers an analysis of Romanian society in the early interwar years, as reflected in travel accounts. During a time when the „iron roads" constituted the main transportation infrastructure, the railway station and the train became spaces where people from different backgrounds, with diverse mentalities and behaviours, met and interacted. The image of these interactions reveals both everyday habits and practices, as well as how society expressed its tensions, aspirations, and frustrations during this period of reorganisation and redefinition within the new framework of Greater Romania.

Keywords: travel, identity, unification, railway stations, train.