

UN SEGMENT DE CALE FERATĂ ÎN CONTEXTUL REVOLTEI BIVOLARILOR

Prof. VIRGIL VUG, Asociația “Cordial” Cultural Ecologică Deva
Prof. SILVIU NICULA, Colegiul Tehnic “Transilvania” Deva

ABSTRACT: *A segment of railway in context of “Bivolari” rebellion.* The paper with the above title captures several new aspects from the early period of the Romanian railway epic story when a riot of 503 “buffaloes”, occurred between March 18th and September 25th 1873, had delayed until 1906 the completion of 4,150 km between Giurgiu railway station and Giurgiu port. Between the agricultural workers who were mainly transporting grains from Giurgiu railway station to Giurgiu port with carts and buffaloes (hence “buffaloes”) and the wholesalers from the port, conflicts occurred regarding failed agreements, which at its peak resulted unjustified in 7 deaths, 80 arrests and other 22 detentions for over a period of six months. The situation ended legally with the release of the 22 people in detention, due to a high advocate craftsmanship of the Transylvanian revolutionary Alexandru Papiu-Ilarian (1827-1877), former Minister of Justice for 4 months in Mihail Kogălniceanu’s Administration and the first Romanian scholastic who held a welcoming speech (about the life and ideas of Gheorghe Șincai at his admission in the Romanian Academy in 1868). Although the “buffalo” guild ceased to exist after 1906, it appears that their riot represented the first form of organized struggle with a collective nature within the Romanian rural and suburban space. As an original position, the authors suggest building a monument in Giurgiu to be inaugurated on September 25th 2013, dedicated to honoring the “buffalo” riot, at 140 years distance from their unique gesture in Romanian history.

Keywords: *Pioneer railway, the buffaloes guild revolt, Alexandru Papiu-Ilarian, reverential monument, rural and peri-urban space, unique historical fact.*

1. Scurt istoric al căilor ferate românești

Chiar dacă nu facem o paralelă între ce se întâmpla în Europa timpului în domeniul transporturilor, e bine să amintim că primul parcurs de cale ferată s-a făcut în Anglia

anului 1825 între Stockton și Darlington cu “Locomotion nr.1” realizată de George Stephenson. Tot lui i se datorează deschiderea primei linii de cale ferată cu exploatare publică permanentă între Liverpool și Manchester, la 15 septembrie 1830 (Tabel 1).

Primele linii de căi ferate în Europa (Anglia)

Tabel 1

Nr. crt.	Între ce localități	Distanța în km	Data inaugurării
1	STOCKTON-DARLINGTON	53	27 SEPT. 1825
2	LIVERPOOL - MANCHESTER	56	15 SEPT. 1830

Pe această ultimă linie a călătorit – în octombrie 1830 – primul român cunoscut: pedagogul, omul de cultură și fostul secretar revoluționar al domnitorului Tudor

Vladimirescu, inventatorul tocului rezervor – Petrance Poenaru.

Consemnăm, de asemenea că prima descriere a căilor ferate (încă inexistente la

noi) a apărut în gazeta „Muzeul Național” din 3 iunie 1836, supliment la „Curierul Românesc” al lui Ion Heliade-Rădulescu.

În a doua jumătate a secolului XIX se

realizează la noi o structură de linii ferate cu deschidere în toate regiunile istorice ale țării (tabelul 2), reprodus după “Epopoea feroviară românească” pag . 444.

Prima linie ferată deschisă, pe provinciile istorice ale României

Tabel nr. 2.

Nr. crt.	Provincia ist.	Parcursul liniei ferate	Distanța	Data realizării
1	Banat	Baziaș – Oravița	62,5 km	1 nov. 1856
2	Dobrogea	Constanța-Cernavodă	63,3 km	4 oct. 1860
3	Bucovina	Vicșani – Suceava	41 km	15 iun. 1868
4	Transilvania	Arad – Alba Iulia	211 km	22 dec. 1868
5	Muntenia	Giurgiu – București*	72,4 km	31 oct. 1869
6	Moldova	Suceava – Roman	104 km	15 dec. 1869
7	Oltenia	Piatra Olt-Vârciorova	174 km	5 ian. 1875

Rețeaua de 11.012 km existentă în exploatare încă din 1970 în România s-a realizat în condiții istorico-economice extrem de restrictive, dificile și complicate, depășite însă de oameni deosebiți, motivați patriotic și cu un suport popular solid.

Așa cum erau domnitorul Alexandru Ioan Cuza și primul său ministru Mihail Kogălniceanu care arăta, în Adunarea electivă din 4 ianuarie 1865: „Oricum, sesiunea aceasta nu va trece fără ca guvernul să propuie cel puțin un început de rețea, care să facă să șuiere locomotiva și în această parte a României, măcar pe linia de la București la Giurgiu.”

Ca un arc peste timp, redăm aici situația existentă pe relația lungimii rețelei feroviare și numărul angajaților în perioada 1869-2010 (Tabel 3.). Astfel, dacă în 1869 existau 172 km având 1030 de persoane ce-i deserveau, în 1920 calea ferată atingea 11000 km cu 74550 angajați, 11012 km și 166000 angajați erau în 1970, ca în 1975 rețeaua să măsoare 11039 km și un maxim de 177800 angajați. Datele statistice ale anului 2010 consemnează 13807 km infrastructură (3197 km privat) și doar 23839 angajați la SN CFR SA (Fig.2.), numărul angajaților scăzând cu 1690 în anul 2011.

Lungimea rețelei feroviare în exploatare din anii respectivi în limitele frontierelor statului și numărul angajaților.

Tabel 3.

Anul	Lungimea rețelei feroviare	Numărul angajaților
1869	172 km	1030
1920	11 000 km	74 550
1970	11 012 km	166 000
2010	13 807 km	23 809

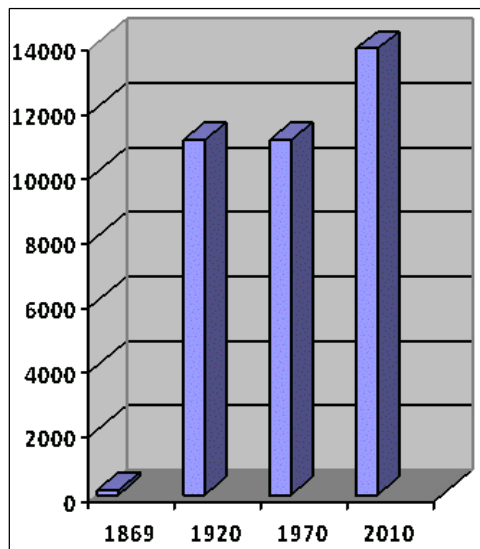


Fig.1.Lungimea rețelei feroviare

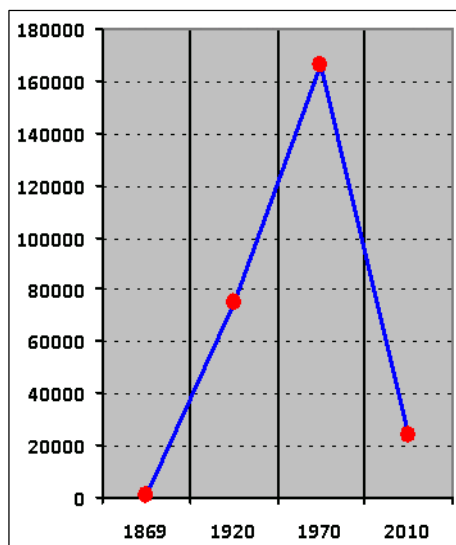


Fig. 2. Numărul angajaților permanent

2. Realizarea liniei căii ferate București–Giurgiu

A durat aproape 2 ani, lucrările de terasament începând concomitent din ambele sensuri, iar transportarea locomotivei (de 20 tone) de la Giurgiu la București a durat 1 lună necesitând refaceri de porțiuni din șosea, de poduri, cheltuindu-se și o imensă masă de material lemnos.

Inaugurarea oficială s-a făcut cu mare fast la 31 octombrie 1869, când la ora 1045 „după un sunet de corn, vechiul semnal de plecare, primul tren – în care se găseau reprezentanții guvernului, ai căilor ferate și ai presei – a plecat din gara Filaret remorcat de locomotiva Mihai Bravul, condus chiar de J.T. Barkley”. Pornirea trenului s-a făcut în sunetele muzicii militare. Mulțimea prezentă aplauda cu frenezie „minunea timpului”, deplasarea trenului, moment istoric în viața Bucureștiului. Cel de-al doilea tren, remorcat de locomotiva Dunărea, a plecat la o diferență de 15 minute și era condus de primul mecanic român, Nicolae Tănase. El a condus același tren și după 70 de ani la aniversarea din 1939, deschizând solemnitatea.

La Giurgiu a fost o adevărată sărbătoare. Plusând, primul ministru Dimitrie Ghica preciza: „Gradul de civilizație al unui popor se măsoară prin numărul kilometrilor căilor sale ferate”.

Această linie s-a construit pe un teren pus în mod gratuit la dispoziția constructorului, Statul obligându-se prin lege să-i despăgubească pe expropriați. Respectiva situație a permis ca, de la început Statul s-o poată administra și să inițieze o politică deosebită de cadre la CFR.

Informațiile de natură tehnică ne arată că primele 5 locomotive aveau o viteză maximă de 85 km/h, erau de categoria 2/3, adică aveau 3 osii din care 2 cuplate și cilindrii în față, între roți, ca și mecanismul. Au fost construite la fabrica Canada Works din Birkenhead, Anglia.

E locul să adăugăm că vagoanele aveau clasele I, II și III din care la clasa I și II fiecare vagon era de 7,34 m lungime împărțit în 3 compartimente, la clasa I cu 6 locuri, la clasa a II-a cu 8 locuri, iar vagoanele de clasa a III-a în lungime de 8,38 m erau cu 5 compartimente, fiecare cu 8 locuri. Intrarea în compartimente era incomodă făcându-se direct de afară prin uși laterale. Nu existau

toalete. Iluminatul se făcea prin lămpi cu ulei de rapiță, de proveniență franceză (LAFURIE -POTEL) iar încălzirea cu apă caldă prin vase puse sub canapele ce utilizau atât pielea cât și lemn exotic (teck, acaju, palisandru, mahon) dar și metale azi deficitare (bronz, alamă, alpaca), însă de construirea vagonului panoramic care permite ochiului vizualizarea circulară a peisajului, suntem foarte departe.

Vagoanele pentru transportul mărfurilor erau lungi de 7,50 m și „greutatea portativă” de maximum 10 tone. Cele acoperite transportau sare, iar cele descoperite cărbuni. Constructorul englez al vagoanelor era fabrica Ashbury din Manchester. Linia nu a avut telegraf. Pentru a evita ciocnirile, trenurile (2 dinspre București, 2 dinspre Giurgiu/zi) se încrucișau în stația Comana, parcurgând distanța de aproximativ 70 km în 105 minute.

Pentru colorit, amintim aici că, gândind „dinamizarea traficului”, fratele mai mic al lui Vasile Alecsandri, locotenent-colonelul pe atunci Ion Alexandri este autorul proiectului primului pod peste Dunăre, între Giurgiu și Rusciuk. Era agent diplomatic la Paris în 1871 când propunea un asemenea proiect al cărui executare (din 1873) ar fi revenit companiei engleze Warring & Erlanger. Curios este că tot pe vremea aceea, despre calea ferată se tipărea la București, o carte în limba franceză („La Question des Chemins de Fer en Roumanie pour les provinces en deça du Milcov” - E.H. Gavand, Bucarest, 1866), iar la Paris, alta în limba română („Missiunea căilor ferrate române” - Const. I. Brătianu, Paris, G. Ménard, 1870).

Pentru realizarea liniei ferate București-Giurgiu Smârda s-a stabilit costul de 205.000 lei aur/km iar întreaga construcție s-a plătit companiei constructoare J.T. Barkley & J. Staniforth în final cu 14.306.488 lei aur, grevând bugetul țării pe parcursul a 14 ani.

Cu gândul de a reveni cândva la subiect, menționăm în continuare aspecte ale

termenilor feroviari românești. De reținut că lexiconul acestora depășește 10.000 de termeni, cei mai mulți dintre ei circulând doar în interiorul instituției căilor ferate. Chiar cuvântul „ceferist” este format de la un grup de inițiale: C.F.R. + ist (substantiv și adjectiv). Alți câțiva termeni utilizați în limbajul feroviar românesc și originea lor sunt: FRANC.: tren, trafic, tampon, crampon, piston, tender, gabarit, robinet, depou, sabot, sabotar (mânuitor de sabot pentru oprirea vagoanelor), ghișeu, burare, cușetă, gară; ITAL.: feroviar, fochist, casier, agenție, regulament, colet, impiegat; GERM.: bolț, nit, flanșă, diuză, haltă, șină, ventil, șurub; ENGL.: dispecer, tichet, vagon, locomotivă; TURC.: macaz, burghiu

Credem că, prin aceasta, am ilustrat într-un fel concis faptul că limba română s-a îmbogățit prin pătrundere osmotică de cuvinte ale limbajului feroviar, căpătând astfel uz general, dar aflate însă, într-un fel de concurență de utilitate ocazională cu alte cuvinte din domeniul transporturilor și comunicațiilor.

3. Calea ferată București-Giurgiu și interferența cu revolta bivolarilor

Introducerea și dezvoltarea transportului feroviar din România acoperă peste un secol de frământări sociale. Un episod meteoric și elocvent a fost revolta bivolarilor. Sub numele de „bivolari” activau - după unele date ale vremii- 503 muncitori care, pe la finele secolului 19, transportau mai ales produse cerealiere în care trase de bivoli, de la gara CFR Giurgiu în portul fluvial respectiv. Aceasta fiind singura lor sursă de existență s-au opus organizat și ferm, multă vreme (1869-1906) prelungirii liniei ferate de la gara orașului la port. Situația acestora a fost amenințată în condițiile în care cerealiștii angroșiști din port – în cursa pentru profituri cât mai mari – au obținut un Regulament în 7 puncte alcătuit de Camera de Comerț din Giurgiu, care reglementa jignitor și total defavorabil bivolarilor,

relațiile lor de muncă cu angroșiștii. Dat publicității spre aplicare, la începutul lui martie 1873, bivolarii au protestat energic făcând și declarații că nu vor aplica regulamentul. Revolta bivolarilor s-a desfășurat, cu amplitudine de adevărat seism social local, între 18 martie 1873 și 25 septembrie 1873.

Primele agitații au început în dimineața zilei de 18 martie când bivolarii s-au adunat în fața Poliției cerând anularea regulamentului. Polițiștii i-au trimis la Primărie declinându-și competența rezolvării cererii. Primarul orașului Giurgiu – Dumitru Rădulescu (1872-1874) i-a primit cu pontonierii Armatei care i-au atacat în forță, alături de un procuror ce i-a dus cu vorba până noaptea când a ordonat arestări, iar a 2-a zi la fața locului au venit prefectul județului și procurorul general al României, Iorgulescu a cărui grijă era însă, să afle cine i-a îndemnat la rebeliune, întrebare la care un delegat bivolar i-a răspuns: „Sărăcia, domnule procuror general, căci ne-ați luat și vândut tot ce-am avut ... de ne-ați lăsat numai câte o căldare de fiecare mahala pe care-o dăm din mână în mână, de facem mămăligă pentru copii și pentru noi ”. Indignat de un asemenea răspuns, procurorul general a ordonat noi arestări. Ca urmare, situația s-a inflammat și mai mult, astfel că pe 24 martie 1873 în totalitatea lor bivolarii, anturați de numeroși simpatizanți, au cerut eliberarea celor arestați, telegrafii fiind aceasta guvernului conservator, condus atunci de Lascăr Catargiu (martie 1871 – aprilie 1876).

Consecința: în aceeași zi, guvernul trimite pe maiorul Carp „om de mână forte” în sprijinul procurorului general. În loc să detensioneze situația procurorul general s-a înclenșat în pieptul unui delegat ala bivolarilor cerându-i maiorului să-l ia prizonier pe loc, în fața mulțimii. Atunci căruțașii au sărit să-și apere delegatul; reacționând, maiorul i-a împușcat pe 6 dintre ei dar, rămând fără cartușe, a fost omorât cu ciomegele de revolți, moment în care

procurorul general a reușit să scape fugind.

Copleșiți de forțele de represiune aduse în sprijin, manifestații au fost împrăștiate, 80 arestați și, prin triere de către poliție și angroșiști – cu procurorul general doar de decor – 22 de bivolari au fost trimiși în judecată sub arest, sever păziți. Aflând de cele întâmplate, Alesandru Papiu- Ilarian și-a oferit serviciile de avocat pentru a-i apăra pro bono pe aceștia, ajunși în fața Curții cu jurați din Turnu- Măgurele.

4. Personalități implicate în context

Am amintit deja câteva nume legate de relația calea ferată pioner și revolta bivolarilor. Adăugăm și altele, cu aceeași perisabilitate istorico-politică: Niță Gogoasă, mare proprietar local, ales deputat liberal despre care primul ministru Dimitrie Ghica în Adunarea deputaților din 31 martie 1869 declara : „concensionarii nu tăgăduiesc că le-au făcut un briliant cadou de 600000 franci pentru alegerea unui deputat cam scump plătit și pe care l-am fi putut avea mai ieftin” contracandidat al lui Alesandru Papiu- Ilarian, ca și Cezar Boliac și avocatul Peretz, pe aceeași listă, fostul revoluționar Cristian Tell, trecut la adversari, Petrache Nicolaide, polițistul giurgiuvean plătit de guvern în 1870 să-l asasineze pe avocatul bivolarilor, acuzat în realitate de antidinasticism pentru articolul: „Apa trece pietrele rămân” publicat în ziarul Românul din 19 decembrie 1871, din care reproducem doar următoarele: „Astăzi se cuceresc și se sting popoarele nu atât prin sabie și foc cât pe calea economică și prin colonizări pentru eternitate... Ce le mai lipsește pentru deplina cucerire în tăcere și pentru chiar stingerea cu încetul a naționalității noastre ? Nu vom primi colonie!”

Alesandru Papiu- Ilarian (1827-1877) s-a născut la Bezdead în județul Sălaj și a decedat la Sibiu. Știm că numele său real era Alexandru Maruzian. Avea ca tată vitreg pe preotul Ioan Pop și 3 surori, născute Pop. A studiat la liceele din Târgu-Mureș, Blaj și

Cluj – Liceul Academic Piarist pe care l-a absolvit în 1847. Tot aici și-a luat numele latinizat Ilarian, traducerea numelui Bucur – Hilarius, un strămoș după tatăl vitreg.

În iulie-august 1848 a fost comisar revoluționar de propagandă în județul Dâmbovița, apoi inspector școlar al școlilor din cercul Blaj. Între 1852-1854 este student la Universitatea din Padova unde, la 10 ianuarie 1854 devenea doctor în drept. Între 1855 -1858 era profesor de drept la Facultatea Juridică din Iași. În anii 1858-1860 se ocupa ca institutor de fiii moșierului Panaiot Balș. În 1862 funcționa ca procuror la Curtea de Casație București.

Între octombrie 1863 și ianuarie 1864 ajungea ministru de justiție în guvernul Kogălniceanu, fiind primul român transilvănean într-un guvern la București. Este perceput ca realizatorul reformei secularizarea averilor mănăstirești. În 1868 a devenit membru al Academiei Române și primul academician care-a rostit un discurs de recepție (despre viața și ideile lui Gheorghe Șincai). În 24 și 25 septembrie 1873 Alesandru Papiu- Ilarian pledează magistral cauza bivolarilor („Cetățeni onorabili, laborioși și asupriți, plini de inimă, arestați, năpăstuiți de tirani”) la Curtea cu jurați din Turnu-Măgurele versus procurorul general Iorgulescu și Cristian Tell care-au cerut pentru arestați și avocatul lor închisoare și muncă silnică pe viață.

Cu toată presiunea constantă a acestora, jurații dau, corect, verdictul de neculpabilitate. Urmare a acestui final, în după-amiaza zilei de 25 septembrie 1873, la Turnu-Măgurele a avut loc o însuflețită și amplă manifestare muncitorească până seara, când în bărci luminate cu facke, foștii arestați au pornit pe cursul Dunării spre casele lor, după 6 luni de abuzivă detenție, în condițiile impuse acestora de către autoritățile timpului.

Cel care-a devenit apoi un stimat membru al Baroului de avocați din București pledând în numeroase alte procese, se stinge din viață în data de 23 octombrie 1877 la

Sibiu, unde va fi înmormântat în cimitirul „Bisericii dintre Brazi”, pe strada Reconstrucției nr. 17. A rămas în Istoria României ca un valoros jurist, istoric, lingvist și unul din principalii organizatori și conducători ai Revoluției Române de la 1848 din Transilvania.

CONCLUZII

- Segmentul de cale ferată dintre gara CFR Giurgiu și portul Giurgiu a fost construit în condiții speciale, mai târziu, și se leagă de prima linie de cale ferată din România, inaugurată la 31 octombrie 1869.
- Realizarea respectivului tronson (4,150 km) a fost temporizată de revolta bivolarilor – se pare – prima formă de luptă organizată cu caracter colectiv din spațiul rural și periurban din România.
- Rol important în contextul social al timpului pe relația interesului lucrării noastre l-au avut Alexandru Ioan Cuza, Mihail Kogălniceanu, specialiștii căilor ferate și Alexandru Papiu Ilarian.
- Înțelegând epopeea feroviară românească constatăm că, la început de drum Statul a răscumpărat cu sume uriașe o rețea privată în devenire, iar acum destinul căilor ferate are un parcurs invers: Statul privatizează treptat pe sume modice, patrimoniul public al CFR, situație care nu se mai întâlnește în nici-o țară europeană.
- Cu toată unicitatea sa remarcabilă, cercetarea revoltei bivolarilor din perspectivă juridică, pe bază de documente de arhivă judiciară, nu s-a putut realiza la Judecătoria Turnu-Măgurele privind fondul arhivistic care ne interesa, întrucât documentele vizate nu au fost depistate chiar de la prima aplicație (din anul 2013), făcută acolo, în acest sens.

La 140 de ani distanță propunem realizarea unui monument dedicat revoltei bivolarilor care să fie amplasat într-un loc cu perspectivă urbană în Giurgiu și inaugurat la

25 septembrie 2013. Autorii au înaintat și un proiect al respectivului monument, unde să-și găsească loc și 2 inscripționări explicative, redată în figura 3.

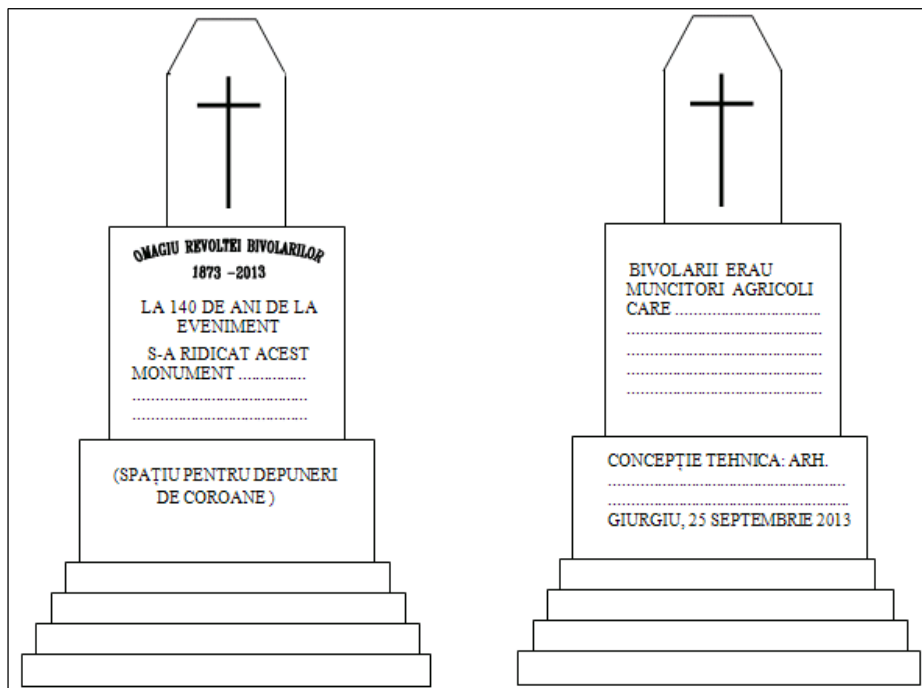


Fig. 3. Proiectul monumentului "Bivolarilor" (propunere)

Inscripționarea față:

S-A RIDICAT ACEST MONUMENT DIN INIȚIATIVA ȘI CU SPRIJINUL ECONOMISTULUI NICOLAE BARBU, PRIMARUL MUNICIPIULUI GIURGIU, LA PROPUNEREA PROFESORULUI DEVEAN VIRGIL VUG, ÎN SEMN DE RESPECT FAȚĂ DE ASPECTELE CUNOAȘTERII ISTORIEI LOCALE, A SACRIFICIULUI BIVOLARILOR ȘI APĂRĂRII CU SUCCES A CAUZEI LOR DREPTE, DE CĂTRE ALEXANDRU PAPIU-ILARIAN, REVOLUȚIONAR, AVOCAT, ACADEMICIAN ȘI PRIMUL ARDELEAN AJUNS MINISTRU ÎNTR-UN GUVERN DIN ROMÂNIA.

Inscripționarea spate:

BIVOLARII ERAU MUNCITORI AGRICOLI CARE TRANSPORTAU PRODUSE CEREALIERE, CU CĂRUȚE TRASE DE BIVOLI, DE LA GARA CFR GIURGIU PÂNĂ LA PORTUL FLUVIAL GIURGIU. DIN CAUZA NERESPECTĂRII ÎNVOIELILOR DE CĂTRE ANGROSIȘTII PORTUARI CU CARE-AU AVUT CONTRACT DE TRANSPORT, CEI 503 BIVOLARI S-AU REVOLTAT ÎNTRE 18 MARTIE ȘI 25 SEPTEMBRIE 1873 – PERIOADĂ DE SEISM SOCIAL LOCAL – ÎN CARE 80 BIVOLARI AU FOST ARESTAȚI, 22 ÎNCHIȘI PERMANENT, IAR 6 DINTRE EI ȘI MAIORUL CARE I-A ÎMPUȘCAT, AU MURIT.

BIBLIOGRAFIE

1. Botez, Constantin și col.: *Epopoea feroviară românească*, Editura Sport-Turism, București, 1977;
2. Chindriș, Ioan: *Alexandru Papiu-Ilarian și Academia Română*, Ed. Cartimpex, Cluj-Napoca, 2003, pag.123 -158;
3. Chindriș, Ioan: *Alexandru Papiu-Ilarian și imaginea romantică a Revoluției de la 1848 din Transilvania*, Ed. Cartimpex, Cluj-Napoca, 2003, pag. 435 - 440;
4. Papiu Ilarian, Alesandru: *Antologie*, Editura Științifică și Enciclopedică, București, 1981;
5. Rusu, Dorina: *Membrii Academiei Române, 1866-1999*, Editura Academiei Române, București, 1999;
6. Vug, Virgil: *Corespondență cu oficialitățile din Giurgiu, 2012-2013*, Deva, 2013;
7. * * * Adresa C.N.CFR SA Buc. nr. 1/2/357/ 21 dec. 2012, răspuns scrisorii Asoc. Cordial Deva nr.735 / 27 oct. 2012;
8. * * * Adresele Judecătoriei Turnu-Măgurele, județul Teleorman, nr. 20/27 aug. 2012 și nr. 22/ 30 oct. 2012 către Asociația Cordial Deva;
9. * * * Adresa Muzeului Județean Teohari Antonescu Giurgiu nr. 523/ 13 iun. 2013, ca răspuns la scrisoarea Asociației Cordial Deva nr. 763 / 20 mai 2013.