

CAZ UNIC PE GLOB: CALE FERATĂ REALIZATĂ CA SEMN DE RECUNOȘTIȚĂ

Prof. VIRGIL VUG - Asociația Cultural-Ecologică CORDIAL Deva
Prof. SILVIU NICULA - Colegiul Tehnic TRANSILVANIA Deva

ABSTRACT: A Unique Gesture on the Globe: railway Built as a Sign of Gratitude. The paper makes substantial references to the narrow railway at Zlatna - Alba-Iulia. In time, they cover a period of 139 years, time span dominated by two people: Lukacs Bela, the child who escaped the 1848 revolution in Transylvania, becoming a Minister in the Budapest Government and Pascu Dina, the Romanian woman who saved him from death through her unexpected gesture of hiding him under her dress, in the evening of October 24th, 1848, when the soon-to-be Hungarian Minister was only one year and a half. The scene of this memorable event: the village of Presaca Ampoiului in Alba County. Once a Minister of transport in the Hungarian Government, Lukács Béla becomes directly involved - as a sign of gratitude - in building the railway, in the area of his childhood, known in the history of Romanian railways as "the jubilee track" (mocănița) it was opened on 22nd September 1895, it was 38,5 km long and the cost of building it was supported by The Anonymous Society of Local Railways Alba Iulia - Zlatna, and it meant 67.044 krone/krn of track.

Until 1986, "the jubilee track" (mocănița) was transporting passengers and goods on a narrow track of 760 mm. Starting with the year 1986 the rail was modernized - with a normal track of 1435 mm - also building a surrounding on the North-East of Alba Iulia (near Bărăbanț village) so now the railway is 42 km long.

Since 2006, the private te company Registrans (belonging to SC. CF. TRANS SRL Brașov), has purchased/rented the most favorable sector (Bărăbanț-Zlatna) having 4 passenger trains daily running, on state subsidy.

Throughout the paper, there are many other circumstances mentioned which give zest to reading and it ends with conclusions of which one comes to mind: "Evidence of strength, Pascu Iliana and Lukács Béla will forever remain a distinctive mark of virtuousness, although they are so different and so little known".

Keywords: unique Gesture, railway as a sign of gratitude, Presaca Ampoiului, narrow railway, revolutionary events, Pascu Iliana, Lukács Béla

Cadrul istoric

La mijlocul secolului al XIX-lea, Imperiul austro-ungar, ce cuprindea pe atunci și Transilvania, este zguduit de revoluția de la 1848 (între martie 1848 și august 1849, în regatul ungar), înăbușită de forțele imperiale țariste și austriece. În 1867 începe politica dualismului austro-ungar cu final în 1918, afectând negativ Transilvania.

Episodul din 24 octombrie 1848

În contextul social-politic al revoluției amintite, declanșate de revoluționarii unguri

la 15 martie 1848 împotriva dominației austriece, în Munții Apuseni s-au desfășurat lupte armate între locuitorii acestora din zona Zlatna - moții - care primiseră, ca aliați, ordinul generalului austriac Puchner de-ai dezarma pe revoluționarii unguri ("Garda națională maghiară") ajunși în respectivul teritoriu, dar care se opuneau amintitului ordin.

Ca urmare, un grup de câțiva tineri moții au sosit în Zlatna somându-i pe unguri să depună armele. Aceștia au cerut un armistițiu până la orele 14 ale zilei de 24 octombrie 1848, asupra căruia au convenit ambele părți.

Românii, încrezători în cuvântul dat, unii s-au răspândit prin oraș, alții au rămas pe loc unde și-au scos merindele din desagă începând să mănânce.

Momentul a fost speculat de unguri ca fiindu-le favorabil și l-au semnalat printr-un steag negru arborat pe biserica catolică. După care-au atacat pe românii moți, din rândul cărora au reușit să scape câțiva care-au dat alarma și, după ce s-au regrupat, s-au năpustit asupra revoluționarilor unguri. Aceștia, neputând să reziste românilor, au dat foc orașului și-au fugit în mare grabă pe cai și-n căruțe antrenând pe parcurs și alți locuitori de origine maghiară în această acțiune, cu gândul de-a se refugia în cetatea din Alba-Iulia.

Se apreciază că numărul celor ce-au urmat acest traseu era de 665 de persoane. Ajunși însă din urmă de români, în satul Presaca, au fost măcelăriți de aceștia, 22 de unguri reușind totuși să scape. Printre cei aflați într-o astfel de situație era și un copil de un an și jumătate care, ca ministru, va ridica în 1899 un monument amintind de cele petrecute aici.

Două personaje și un destin

Numele copilului: Lukács Béla, iar al persoanei care l-a salvat ascuzându-l sub rochie - româncea Pascu Ilina. De aici, destinul unuia dintre ei, respectiv al lui Béla, se leagă de titlul lucrării prezente. În continuare prezentăm câteva repere de viață și activitate ale acestuia. Aparținea unei familii de maghiari armeni - tatăl Luca Simon iar mama Tereza Gál și, care, pe lângă Béla, au mai avut două fete și Trei băieți. Béla s-a născut la 27 aprilie 1847 în Zlatna și a absolvit primele 8 clase la Alba-Iulia, iar la Budapesta unde s-a stabilit, a terminat Facultatea de Drept. După ce ajunge director general al căilor ferate maghiare - MAV (1886-1887) și secretar de stat (1888-1892), deține funcția de ministru al comerțului și transporturilor (1892-1901), calitate în care decide "drept recunoștință a

salvării sale" (cf. „Historia”, august 2013) construirea unei căi ferate între Zlatna și Alba-Iulia.

Calea ferată îngustă construită

Între localitățile amintite, calea ferată se realizează în perioada 1889-1895, având o lungime de 38,5 km și ecartamentul îngust (760 mm). La construcția ei a pus în operă proiectul inginerului vienez Friedrich Stach. Costurile erau de 67.044 coroane/km, suportate atunci de către Societatea Anonimă a Căii Ferate Locale Alba-Iulia-Zlatna. Inaugurarea s-a făcut la 22 septembrie 1895 (fără festivitate și oficialități) pentru călători și marfă, funcționând astfel până în 1983.

În perioada 1983-1986 linia a fost modernizată, trecându-se la ecartamentul normal (1435 mm).

Alt moment: 30 iunie 2006 când parte din traseul liniei a fost achiziționat de compania privată Regiotrans S.C. iar prin HG nr. 643/2011, sectorul Bărbant-Zlatna a fost închiriat S.C. -CF TRANS SRL Brașov, la Stat rămânând doar sectorul Alba-Iulia-Bărbant (4,4 km) ca "infrastructură interoperabilă" a CFR SA. Explicația: din cauza faptului că traseul inițial trecea prin interiorul orașului Alba Iulia (cu haltele Alba-Iulia Cetate și Micești, traversând zonele Bidișcuța, Lumea Nouă și extremitatea Căii Moșilor), pe acest tronson nu a fost posibilă schimbarea liniei înguste cu una cu ecartament normal, s-a realizat o conexiune în dreptul localității Bărbant cu calea ferată Alba Iulia-Teuș, către traseul inițial până la halta Șard-Ighiu, prelungindu-se astfel cu 4,4 km.

De menționat că pe sectorul Bărbant-Zlatna sunt următoarele stații de cale ferată: Bărbant Nord, Șard-Ighiu, Ampoița, Tăuț Ampoi, Poiana Ampoiului, Presaca, Feneș, Zlatna Tehnică, Zlatna hc, Zlatna.

Este un parcurs de cale ferată secundară ce traversează limita sudică a Munților Trascău, pe valea Râului Ampoi.

Ca o notă de colorit sentimental, amintim că tatăl unuia dintre autorii lucrării de față (Vug Virgil) a lucrat ca angajat al CFR la respectiva linie ferată. În timpul documentării prealabile, autorul în cauză îi comunica (adresa 794/30 sept.2013) printre altele, directorului general al CFR: "*Ca fiu al unui picher de cale ferată, presupun că interesul meu punctual menționat este excedat de simpatia nemărginită față de universul căilor ferate - rețea și oameni care-o deservește. De aceea, v-am scris camaradereste și aștept un răspuns, pe cât posibil amprentat afectiv, dar și obiectiv*".

Cât despre eroii secvenței de timp ce ocupă lucrarea noastră, la această dată (mai 2014) despre Pascu Iliana nu avem alte informații iar privitor la Lukács Béla știm că, surmenat de sarcinile excesive de lucru și responsabilitățile financiare legate de Expoziția Mondială de la Paris din anul 1900, după care a petrecut un timp într-un azil de bătrâni, unde mulți aveau boli nervoase, a sfârșit prin a se sinucide, aruncându-se în Dunăre, în ziua nefastă de 7 ianuarie 1901.

BIBLIOGRAFIE

1. Ion Rusu Abrudean (2007): *Moșii - calvarul unui popor eroic, dar nedreptățit*, Ed. Napoca Star, Cluj-Napoca
2. Timonea, Dorin (2013): *Ambuscada din Apuseni: cum au căzut ungerii în capcana românilor în 1848*, în Revista Historia (nr. August).
3. Harta județului Alba (2000), Ed. Stiefel, Oradea
4. *** Adresa Asociației Cordial Deva nr. 794/30 sept. 2013 către C.N. CFR SA.
5. *** Adresa Asociației Cordial Deva nr. 799/22 oct. 2013 către C.N. CFR SA
6. *** Adresa de răspuns a C.N. CFR SA nr. 1/2/359/15 octombrie 2013 către Asociația Cordial Deva
7. *** Adresa de răspuns a C.N. CFR SA nr. 1/2/381/14 noiembrie 2013 către Asociația Cordial Deva
8. *** *Buciumăניה și mocăניה Ampoiului* (f.d.) - lucrare îngrijită de Consiliul Județean Alba
9. *** wikimedia commons: Bela Luktics - fișier tematic 10. xxx
www.biographie-portal.eu

Concluzii

- Nicăieri pe Glob nu există o cale ferată realizată "din recunoștință" și în asemenea circumstanțe istorice, ca cele menționate. Această cale ferată a fost botezată popular "mocănița" după numele de "mocani" atribuit populație locale, trăitoare de-a lungul Văii Ampoiului.

- Situția descrisă poate fi pilduitoare și pentru trimiteri mereu valabile privind omenia, asumarea de riscuri și sacrificii, indiferent de origine etnică, vârstă, sex, timp și loc;

- Efigii ale tăriei de caracter, Pascu Iliana și Lukács Béla, rămân, desigur, repere de moralitate, chiar dacă au aparținut unor medii sociale diferite și sunt atât de puțin cunoscute;

- Împrejurarea că autorii au părinți ce-au fost CFR-iști (picher, respectiv acar) a făcut ca prezenta lucrare să însemne și un omagiu de suflet și cinstire pentru cei ce le-au dat naștere, i-au îngrijit, educat și sprijinit să devină la rândul lor, oameni, nu doar ca înfățișare fizică.