

**ATITUDINEA GUVERNULUI AUSTRIAC
PRIVIND CONSTRUIREA CĂILOR FERATE ÎN MOLDOVA
ÎN ANII '40-'50 AI SECOLULUI AL XIX-LEA
(după materialele inedite din Arhivele Statului de la Viena)**

Ihor V. Jaloba (Cernăuți)

Aspectul tehnic al istoriei timpurii a căilor ferate și atenția acordată de către militari noului tip de transport au fost cercetate destul de profund. Mai puțin studiate au rămas problemele legate de evoluția opiniilor oamenilor de stat privind căile ferate și modificările politicii față de acestea, aprecierile guvernelor referitoare la importanța economică și politico-administrativă a noului tip de comunicații, în general, rolul fenomenului dat în viața cotidiană și consecințele sale, în special cele social-politice. Or, acest tip de transport revoluționar era privit în mod diferit în Anglia în Imperiul Habsburgic și în cel Țarist care încercau din răspuțeri să perpetueze valabilitatea prevederilor Sfintei Alianțe. Nu mai puțin interesantă este examinarea locului pe care-l ocupau în politica externă a guvernelor europene din această perioadă chestiunile privind desemnarea traseului liniei ferate, a ierarhiei în ordinea construirii lor și a racordării la căile ferate străine. Un asemenea exemplu este prezentat în articolul nostru. Fără a avea pretenții de exhaustivitate sau abordare complexă, vom încerca să prezentăm poziția unor înalți funcționari și militari ai Monarhiei Habsburgice din anii '40-'50 ai secolului al XIX-lea drept o reflectare a concepțiilor din acea epocă. În acest scop am urmărit, să prezentăm, pe cât a fost posibil, cât mai deplin, unele documente pe care am avut ocazia să le studiem în Arhivele Statului din Austria, beneficiind de sprijinul acordat de "Der Fonds . Förderung der wissenschaftlichen Forschung" (Fundatia de promovare a cercetării științifice).

La 4 martie 1836, guvernul austriac a acordat baronului Rothschild privilegiul construirii căii ferate de la Viena până la orașelul galițian Bochnia, în baza căruia s-a constituit societatea "Kaiser Ferdinands-Nordbahn" (Calea ferată de Nord a Împăratului Ferdinand). Astfel, a fost consacrată direcția spre nord și nord-est a construcției de cai ferate în Austria. Deja la 10 octombrie 1840, în ședința seimului galițian, stările au propus dezbaterea chestiunii construirii căii ferate galițiene, ca o continuare a Căii Ferate de Nord, de la Bochnia la Lemberg și mai departe în răsărit. A fost constituită o comisie care avea drept scop să dea răspuns la o serie de chestiuni legate de viitoarea cale ferată, în special direcția ei și capetele de linie. De asemenea, ober-inginerul Bretschneider de la Calea Ferată de Nord a pregătit proiectul unei linii care urma să ajungă până în satul Țureni, de la granița cu Moldova. Potrivit afirmațiilor membrilor comisiei galițiene, guvernul moldovenesc a manifestat un viu interes față de activitatea lor și chiar și-a exprimat dorința în ceea ce privește punctul final al liniei la frontiera cu Moldova – nu la Țureni, așa cum proiectase inițial Bretschneider, ci în zona Sucevei. Pentru această variantă Bretschneider pregătise, de asemenea, un proiect, conform căruia linia ferată se îndrepta din Sneatin spre hotarul moldovenesc nu prin Cernăuți, ci prin Panca, pe valea Siretului [1, IIA, VIII l. Galizische Eisenbahnen. 1841-1845; 6, p. 28].

Astfel, chiar de la început, galițienii își propuneau ca viitoarea Cale Ferată a Galiției să atingă frontiera moldovenească și sperau ca ea să fie continuată prin Moldova până la Marea Neagră. Spre regret, nu dispunem de date precise în ceea ce privește persoana sau persoanele și relațiile în urma cărora au fost obținute doleanțele părții moldovenești referitoare la schimbarea punctului de ieșire a căii ferate la hotarul Moldovei – Suceava, în loc de Țureni. Însă, această scurtă

informație a stârnit interesul acelei părți a Cancelariei Aulice Unite care, în primăvara lui 1843, se pronunța destul de activ în sprijinul proiectului Căii Ferate a Galiției. Atunci s-a propus clarificarea poziției principelui moldovean și, în cazul confirmării informației oferite de galițieni, acceptarea propunerii moldovenilor din motivul că linia suceveană, potrivit spuselor lui Bretschneider, în pofida faptului că este mai complexă decât cea spre Țurenii, dar nu poate ridica obstacole majore în calea lucrărilor de construcție sau majora cu mult costul acestora [1, II B, Ktn. 5, Z. 630/43].

În același an, secretarul aulic Karl Wittek a pregătit un promemoriu în problema căii ferate a.n. americane de construcție medie (Holzbahn – Langschwellen mit Flaschcienen – sogenannter „amerikanischer Oberbau“) în Bucovina. El propunea două trasee: de la Cernăuți până la Suceava, care urma să fie principalul nod de cale ferată la frontiera moldovenească, și de la Poiana Stampei, de la hotarul transilvănean, prin Solca până la Suceava. Astfel, a doua linie trebuia să devină, conform concepției lui K. Wittek, linie principală a Bucovinei, deoarece traversa complexele forestiere Câmpulung, Solca și Ilișești și lega Transilvania cu Moldova. Potrivit opiniei lui K. Wittek, guvernul moldovean ar fi trebuit să construiască propria linie ferată de la Suceava prin Iași până la Galați. În acest din urmă caz, secretarul aulic se întemeia pe zvonurile conform cărora guvernul moldovean privea favorabil un asemenea proiect. În scopul stimulării ideii date, K. Wittek era dispus să furnizeze lemn bucovinean pentru calea ferată moldovenească în cazul în care ar fi fost necesar acest lucru, în schimbul acțiunilor acesteia [1, II B, Ktn. 7, Z. 1297/43].

În scrisoarea din 15 noiembrie 1843, care însoțea acest promemoriu, adresată prezidiului Camerei Aulice Generale, K. Wittek arăta că a discutat, în acest sens, cu consulul austriac la Galați – Ch. W. Huber, care nu avea nimic împotriva realizării proiectului [1, II B, Ktn. 7, Z. 1297/43]. Însă concluzia pe marginea proiectului lui Wittek, prezentată la 10 martie 1844 de agentul austriac în Iași Eisenbach, a fost una negativă. Potrivit datelor acestuia, nu se putea conta pe susținerea guvernului moldovenesc în ceea ce privește continuarea liniei de cale ferată pe teritoriul Moldovei [1, II B, Ktn. 7, Z. 2078/45]. Spre regret, nu dispunem de explicații concrete, însă afirmația lui Eisenbach era destul de stranie pe fondul altor zvonuri, potrivit cărora poziția guvernului moldovenesc era favorabilă față de asemenea proiecte. Era stranie și datorită faptului că, peste mai puțin de un an, la 17 ianuarie 1845 același funcționar, raporta din Iași lucrul contrar. Problema consta în faptul că activismul nobilimii galițiene în chestiunea Căii Ferate a Galiției a constrâns guvernul austriac să întreprindă anumiți pași în această direcție și la 18 decembrie 1844, să ia o decizie principală privind construirea căii ferate Bochnia – Lemberg – Cernăuți ca linie de stat. Această informație a ajuns rapid în Moldova și, potrivit raportului menționat, a provocat un viu interes. Mai mult, poziția boierimii moldovene n-a fost deloc pasivă. Imediat au demarat demersurile privind constituirea consorțiilor care să fie fost în măsură să construiască linia de la Galați la Iași și până la granița moldo-austriacă. Reprezentanți influenți ai marilor moșieri moldoveni s-au adresat lui Eisenbach atât după răspunsuri referitoare la stadiul de pregătire privind construirea Căii Ferate a Galiției, cât și cu propuneri privitoare la o eventuală participare a Austriei la construirea Căii Ferate a Moldovei. Toate aceste detalii, agentul austriac la Iași le-a raportat la 17 ianuarie 1845, contelui Karl Friedrich Kübeck von Kübau, președinte al Cancelariei Aulice. Răspunsul lui Kübeck a fost prompt și categoric: lui Eisenbach i s-a ordonat să se abțină de la orice comentarii sau explicații care ar fi putut provoca părții moldovenești anumite speranțe sau supoziții.

Executând ordinul superiorilor săi, Eisenbach a urmărit continuu evoluția atitudinilor față de calea ferată. Iar aceste atitudini, potrivit spuselor sale, erau de un asemenea caracter încât mulți mari boieri vedeau „ca moldovenii și proprietari de pământ, în construirea de căi ferate în Moldova un mare folos pentru dânșii și Patria lor”¹ [1, II B, Ktn. 18, Z. 888/46].

¹ „Wenngleich Euer Excellenz auf meinen obigen Bericht (adică raportul din 17 ianuarie 1845 – n. n.) mir auf das Sorgfältigste empfohlen hatten, jeder Äusserung oder Erklärung nicht zu enthalten, wodurch

Acesta este un moment extrem de interesant din raportul lui Eisenbach, fiindcă el caracterizează în linii mari un proces specific acelor vremuri. O parte importantă a nobilimii maghiare, poloneze sau, în cazul nostru, moldovene, lipsite totalmente sau parțial de statalitate națională, s-a încadrat în mod activ în reconstrucția materială a regiunilor istorice, nutriend speranța sfântă că, odată, activitatea lor va fi de folos viitoarelor generații drept temelie a independenței acestora. În orice caz, în asemenea proiecte ei vedeau nu numai un mijloc de a acumula capital, de a se îmbogăți și a asigura averi familiilor lor, ci și un anumit raționament politic. De pildă, în Galiția, o parte a nobilimii galițiene, lipsită de dreptul de a desfășura o activitate politică legală și considerând că o acțiune deschisă este încă neavenită, s-a implicat în activități economice. Ideea statului polonez independent a fost menținută cu sfințenie în aceste cercuri și pentru viitorul ei, pentru constituirea temeliei ei materiale au muncit nobilii polonezi de-a lungul secolului al XIX-lea. În acest context, activitatea contelui Andrzej Zamojsky în Regatul Poloniei din Imperiul Rus și a principelui Leon Sapieha în Regatul Galiției din Imperiul Habsburgic sunt exemple extrem de relevante. Într-un articol din ziarul cracovian "Chas", dedicat lui L. Sapieha, St. Tarnowski a dezvăluit, într-o singură frază, esența ascunsă a activității acestuia: "Leon Sapieha vedea că Patria trebuie în mod obligatoriu să fie și materială, și că, **dorind să ajungem la ceea ce trebuie să fie, trebuie să pornim de la ceea ce este** – iată în două cuvinte secretul politicii lui"² [8, p. 8]. Astfel, pentru nobilii polonezi, activitățile lor economice din acea vreme erau acțiuni în favoarea viitorului stat polonez independent: fabricile, uzinele, căile ferate construite pe pământul polonez (atunci încă austriac sau rusesc) urmau să servească viitorilor cetățeni ai Poloniei libere. Același fenomen era specific și părții ungare a Monarhiei Habsburgice. În anul 1845, I. Scéchényj a elaborat un proiect de construire a căilor ferate în Ungaria. Budapesta a fost desemnată drept centrul de la care urmau să pornească patru linii spre Viena, Fiume, Kaschau și Ungaria de Est. Prin această măsură el urmărea atingerea scopului final – libertatea economică a Ungariei, în calitate de prim pas spre libertatea politică: "La început, noi trebuie să fim liberi sub aspect economic, iar libertatea politică va veni apoi de la sine"³ [4, p. 7-8].

Astfel, pentru așa-numitele popoare mici ale Europei de atunci, căile ferate apăreau, chiar de la începuturile existenței lor, ca niște realizări economice ale aspirațiilor lor privitoare la constituirea unor state naționale, independente. Același fenomen se întâmpla în acea perioadă și în Principatele Române, fapt remarcat cu promptitudine de Eisenbach. Din acest motiv și accentele au fost puse nu întâmplător în acest fel: nu numai ca proprietari de pământ, ci și ca moldoveni, nu numai pentru dânsii, ci și pentru Patria lor era profitabilă construcția de căi ferate. O parte a boierimii filo-austriece spera ca pe această cale Austria să se implice mai activ în destinul Moldovei, având în vedere contracararea Rusiei și emanciparea de sub Imperiul Otoman. În acest fel, calea ferată care încă nu fusese construită, pentru care nu se efectuaseră nici un fel de pregătiri tehnice, căpăta o semnificație politică deosebită.

Potrivit afirmațiilor lui Eisenbach, însuși principele Mihai Sturdza, mare proprietar funciar în Bucovina și Moldova, susținea asemenea aspirații. Însă această susținere se materializa într-un sprijin indirect, secret, deoarece cunoscând cum reacționează Rusia față de posibila extindere a influenței austriece în Principate, el se temea ca prin atitudinea favorabilă față de Viena să nu se

moldauscher Seits Hoffnungen erregt, und Voraussetzungen begründet werden könnten, hielt ich doch fortwährend meine zwar stille aber wachsame Aufmerksamkeit den Wünschen und Bestrebungen vieler Großbojaren zugewendet, welche als Moldauer und Güterbesitzer aus den Bauten von Eisenbahnen in der Moldau sich und ihrem Vaterlande größere kommerzielle Vorteile versprechen“.

² „Leon Sapieha wiedział, że ojczizna musi koniecznie być materialną także, i że chcąc dojść do tego co być powinno, trzeba wyjść z tego co jest: oto w dwóch słowach tajemnica jego polityki”.

³ „Wir müssen zuerst wirtschaftlich frei sein, die politische Freiheit kommt nachher von selbst“.

compromisă definitiv. În pofida acestor rețineri, în primăvara lui 1846, cu asentimentul domnitorului, se constituiseră două societăți, compuse din cei mai bogați și influenți boieri ai Moldovei. Una dintre acestea prezentase deja autorităților superioare ale principatului un demers privind acordarea concesiunii de construire a căii ferate și nimeni nu avea dubii în primirea unui răspuns pozitiv. Acest demers a fost adus, în taină, și la cunoștința lui Eisenbach.

Cealaltă societate conta pe sprijinul nemijlocit al Austriei. Din acest motiv, șeful acesteia, al cărui nume nu este prezentat de Eisenbach, i-a remis o scrisoare cu niște întrebări la care consorțiul dorea să obțină răspunsuri de la partea austriacă. Doleanța principală a boierilor moldoveni consta în găsirea unei societăți în Viena sau în altă parte a Austriei care ar fi interesată să contribuie financiar la construirea căii ferate Mihăileni-Galați. În cazul existenței unei asemenea societăți, ea ar putea fi prezentată guvernului moldovean și s-ar demara discuții referitoare la condițiile în care se va realiza proiectul. La 11 mai 1846, Kübeck i-a trimis lui Eisenbach dispoziții privind demersul moldovenilor. Potrivit acestora, nici atunci, nici chiar într-un viitor îndepărtat Kübeck nu avea nici o speranță privind investiții de capitaluri austriece sub orice formă în proiecte de căi ferate din străinătate. El explica aceasta prin faptul că o activitate simultană a unui mare număr de asemenea societăți ar conduce la tensionarea pieței europene de bani, respectiv și a bursei vieneze, îndepărtând publicul de instituția respectivă. În ceea ce privește marile firme comerciale austriece, acestea, potrivit opiniei lui Kübeck, au decis să renunțe la susținerea căilor ferate străine. Din aceste considerente, Eisenbach era rugat să explice moldovenilor că asemenea circumstanțe nu dau nici o speranță întreprinzătorilor să-conteze pe capitalurile austriece, mai ales că și guvernul vienez trebuia să se opună acțiunilor care ar putea conduce la înrăutățirea pieței financiare a Austriei. Pe de altă parte, în numele guvernului austriac, Kübeck a exprimat disponibilitatea de a face cunoscută experiența austriacă în domeniul legislației căilor ferate, fapt de care erau interesați și reprezentanții societății moldovene [1, II B, Ktn. 18, Z. 888/46].

Opinia lui Kübeck a fost susținută în întregime și de Metternich care, în scrisoarea din 22 mai 1846, arăta că, în condițiile existente, nu este posibilă participarea Austriei în construcțiile feroviare din Moldova, cu toate că, recunoștea el, această participare ar fi fost extrem de profitabilă pentru Monarhie. Cancelarul aproba și recomandările trimise lui Eisenbach, menționând doar faptul că acesta să sublinieze că autoritățile habsburgice ar dori foarte mult ca proiectul să se traducă în viață și în momentul în care guvernul austriac va clarifica situația propriei rețele de căi ferate, el va fi dispus să întindă o mână părții moldovene în vederea racordării liniilor ferate ale celor două țări [1, II B, Ktn. 18, Z. 1000/46].

În pofida unui răspuns negativ al guvernului austriac, reprezentanții boierimii Moldovei au înmănat lui Eisenbach un memoriu redactat de Societatea Căii Ferate Mihăileni-Galați, pe care acesta a prezentat-o personal lui Metternich. Potrivit estimărilor tehnicienilor, nu existau obstacole însemnate pentru construirea căii ferate respective, nici din punctul de vedere al terenului, nici sub aspect financiar. Însă, apreciau autorii memoriului, pentru ca această cale ferată să fie cu adevărat profitabilă și să corespundă necesităților industriei și comerțului, ea trebuie să fie legată de liniile feroviare austriece. Din acest motiv, întreprinzătorii moldoveni întrebau dacă, în cazul realizării proiectului menționat, se poate conta ferm pe racordarea la căile ferate austriece și dacă da, atunci unde etc.

La 4 septembrie 1846, Metternich s-a adresat din nou lui Kübeck în problema căii ferate a Moldovei. Cu toate că era de acord cu opiniile acestuia din urmă, referitoare la complexitatea situației financiare a Austriei, el a evidențiat importanța căii ferate moldovenești din punctul de vedere al intereselor economice și de politică externă ale Monarhiei. Cu atât mai mult, arăta Metternich, că mai degrabă sau mai târziu chestiunea acesteia va trebui soluționată, iar în acel moment concret era vorba de o societate care obținuse deja concesiunea de la guvernul moldovenesc și ale cărei activități depindeau de acțiunile părții austriece. Astfel, practic însuși Dumnezeu a făcut

posibilă crearea unei situații de pe urma căreia să profite ambele părți. El recomanda repunerea în discuție a problemei respective pentru a găsi modalitățile potrivite de a sprijini cât mai mult posibil societatea menționată. În opinia lui Metternich, însuși faptul că linia ferată proiectată prevedea ieșirea în Galați la gurile Dunării merita o atenție deosebită. În acest caz, Galiția ajungea în legătură directă cu Dunărea, fapt ce ar conduce la creșterea prețului pământului acestei provincii. În plus, datorită acestei linii feroviare, numeroase provincii ale Coroanei ar obține o ieșire comodă și accesibilă spre comerțul levantin, de pe urma căruia profitau în acea perioadă doar zonele Monarhiei situate lângă Dunăre sau de-a lungul litoralului. Având în vedere și faptul că, odată cu inaugurarea căii ferate moldovenești, se va intensifica circuitul economic între provinciile turcești vecine, fenomen cu repercusiuni pozitive asupra regiunilor austriece, Metternich recunoștea drept incontestabil faptul că „linia moldovenească constituie o completare necesară a liniilor austriece și anume a celei galițiene.

Considerațiile politice care vorbesc pentru aceasta (pentru susținerea proiectului Căii Ferate a Moldovei – n. n.) reies firesc din cele comerciale, deoarece nu poate fi nimic mai potrivit pentru a canaliza interesele Principatelor dunărene către Monarhia austriacă”⁴ [1, II B, Ktn. 20, Z. 1840/46].

Răspunsul lui Kübeck a venit destul de rapid, la 11 septembrie 1846, fiindcă acesta nu avea de spus nimic nou. Evident, el era de acord cu toate avantajele pe care le comporta linia moldovenească. Însă, realizarea parțială a documentației tehnice nu permitea, potrivit afirmațiilor lui Kübeck, determinarea punctului final al Căii Ferate galițiene. Nu erau definitivare lucrările de proiectare nici pentru porțiunea Bochnia-Lemberg și, până a acestea nu vor fi finalizate, nu se putea discuta despre proiectarea liniei de la Lemberg spre est. În ceea ce privește bugetul, sub aspect financiar este foarte greu de precizat data începerii construirii căii ferate de la Lemberg spre frontiera cu Moldova și încă mai dificil este de stabilit când aceasta se va încheia. Din aceste motive, Kübeck aprecia că autoritățile habsburgice nu trebuie să se teamă să dea răspuns societății moldovenești sus-menționate că guvernul austriac încă nu este capabil să răspundă la întrebările înaintate, însă privește continuarea și racordarea căii ferate galițiene la frontiera moldo-austriacă ca un interes reciproc [1, II B, Ktn. 20, Z. 1840/46].

Astfel, în opinia noastră, Kübeck și, mai ales, Metternich s-au dovedit a fi ostatici propriului sistem politic. Pe de o parte, aspirația de a juca un rol important în viața internațională, pe de altă parte, destrămarea internă a țării pe care ei considerau a fi imposibilă de oprit prin reforme sau pur și simplu nu se gândeau asupra acestui lucru. În plus, situația în domeniul căilor ferate în interiorul Imperiului austriac a atins punctul critic anume în toamna lui 1846. La 18 noiembrie, guvernul a fost nevoit să dea publicității decizia privind crearea unei proprii Bănci de credit extraordinare (ausserordentliche Creditcassee) și să porceadă la răscumpărarea imediată a acțiunilor societăților feroviare private cu scopul de a nu permite o catastrofă financiară. Iar la 26 noiembrie 1846, Kübeck a publicat în oficiosul „Wiener Zeitung” un articol în care explica măsurile adoptate și aplicate de guvern [7, p. 122-123].

Atitudinea lui Kübeck față de căile ferate din Moldova era influențată și de faptul că el nu se grăbea să construiască linia ferată galițiană. Pe aceasta el o considera „pe departe mai puțin importantă” în comparație cu cea lombardo-venețiană sau cea de Vest, care se construiau atunci și

⁴ „...daß die moldauische Bahn eine notwendige Ergänzung der österreichischen Bahnen und namentlich der galizischen bilde.

Die dafür sprechenden politischen Rücksichten gehen aus den commerciellen von selbst hervor, da nichts mehr geeignet sein dürfte, die Interessen der Donaufürstentümer der österreichischen Monarchie zuzuwenden“

până la a căror finalizare nu plănuia să construiască cea din Galiția⁵. Opinia sa a fost adusă la cunoștința împăratului cu câțiva ani mai înainte, în memoriul din 9 octombrie 1843 [1, II B, Ktn. 7, Z. 1314/43]. Iar fără racordarea la cea galițiană, Calea Ferată a Moldovei nu putea juca un rol important nici pentru Imperiu, nici pentru Principatul moldovenesc.

Evenimentele revoluționare din anii 1848-1849 n-au favorizat o implicare activă în problemele Moldovei, mai ales construirea unei căi ferate de către sau cu ajutorul capitalului austriac. Însă terenul nu putea rămâne liber la infinit. În vara anului 1855, în presa austriacă au apărut știri despre faptul că domnul Moldovei a acordat unei societăți pe acțiuni franceze dreptul de construire a unei căi ferate de la Dunăre de-a lungul văii Siretului până la frontiera austriacă în Bucovina. Societatea se obliga să o construiască în termen de trei ani. Concesiunea era acordată pentru o perioadă de 99 de ani și, conform acesteia, autoritățile moldovene se obligau să ofere gratuit terenul necesar, lemn de construcție și muncitori pentru construirea liniei respective. În Monarhie, potrivit afirmațiilor ziarului "Austria", această cale ferată era privită ca una importantă, reieșind din faptul că linia galițiană va trece prin Bucovina până la granița cu Moldova [2, 1855, 10 august].

Însă interesul nu era doar unul strict intern și foarte calm, așa cum încerca să-l prezinte presa. Guvernanții austrieci erau puternic neliniștiți de extinderea influenței străine, în primul rând a celei franceze, în Principate. Acest lucru poate fi observat din documentele timpului, care însă nu ajungeau să fie date publicității. În pofida fragilității Austriei, în general, în pofida dependenței sale de Anglia și, mai ales, de Franța, ea încerca totuși să-și susțină interesele în principate, profitând și de faptul că acestea erau ocupate de trupele austriece. Evident, chestiunea construirii căilor ferate în principate ocupa un loc însemnat în acțiunile Curții vieneze. Lipsiți de posibilitatea de a face față concurenței în plan financiar cu englezii și francezii, austriecii încercau să influențeze asupra aspectului tehnic al proiectului și să obțină o orientare a căilor ferate care să fie favorabilă în primul rând Austriei. Acest fapt se poate observa chiar din scrisoarea ministrului de externe, din 12 februarie 1856, adresată ministrului comerțului, când se dezbăteau problemele liniei feroviare ce pornea de la Orșova prin Craiova până la București și de aici la Dunăre.

Pe lângă alte aspecte, ministrul de externe arăta că, "de asemenea, poate fi menționat ca foarte dorit faptul ca, acolo unde este posibil, construirea căilor ferate valahe să se facă preponderent cu impulsul austriac și nu pe contul celui englez sau francez"⁶. Din acest motiv, el ruga să se satisfacă cât mai operativ cererea principelui Barbu Știrbei privind trimiterea în Muntenia a unui inginer austriac. Ministrul era neliniștit că în cazul în care guvernul muntean va fi nevoit să încredințeze conducerea viitoarelor lucrări de trasare unui inginer englez sau francez, Austriei îi va fi mult mai greu, în stadiul execuției lucrărilor de construcție, "să asigure intereselor austriece influență preponderentă dorită"⁷. În final, el cerea ca și Statul major al armatei (Armee-Oberkommands) să evalueze proiectul din punctul de vedere al intereselor strategice ale Austriei [1, III B, Ktn. 15, Z. 554/56].

⁵ „Beide Bahnen (Lombardo-Venețiană și de Vest – n. n.) müssen daher vollendet sein, bevor die weit weniger wichtige galizische Staatsbahn in Angriff genommen werden könnte“.

⁶ „Auch kann man nur als sehr erwünscht bezeichnen, daß der Bau der walachischen Eisenbahnen wo möglich nicht mit englischen oder französischen Mitteln, sondern vorzugsweise auf österreichischen Impuls ausgeführt werde“.

⁷ „wenn die walachische Regierung sich einmal genötigt gefunden hätte, die Leitung der vorzunehmenden Tracirungs Arbeiten einem englischen und französischen Ingenieur anzuvertrauen, es jedenfalls viel schwieriger werden dürfte, bei der weitem Ausführung des Baues, den österreichischen Interessen den gewünschten überwiegenden Einfluß zu sichern“.

Într-adevăr, în timpul ocupației Principatelor române de către trupele austriece, inginerul Dimmer a studiat posibilitățile de construcție a căilor ferate de la Giurgiu la București, de la București prin Ploiești și Buzău, până la hotarul cu Transilvania (Cronstadt = Brașov), precum și din Buzău la Brăila și din Buzău prin Focșani până la Iași. A rămas neclarificată chestiunea punctului final al liniei din Iași: Suceava sau Siret. Însă la sfârșitul anilor '50, problema căilor ferate a trecut în plan secund, deoarece, așa cum opina și I. Osiecki, pe ordinea de zi se afla o importantă chestiune politică – unirea Moldovei și Țării Românești sub același sceptru [5, p. 38].

Dosarul căilor ferate moldo-muntene s-a aflat și în centrul atenției contelui Coronini, șeful corpului de ocupație austriac în Principate. În acest sens, este interesant raportul său, trimis din București, la 24 martie 1856. Putem constata că acesta a purtat discuții cu principele muntean, care pleda pentru realizarea unei linii feroviare de la vest spre est, din Orșova prin Craiova până la București și de aici spre Brăila. În acest context, opina Coronini, domnitorul dorea să aibă această cale ferată urmărind atât interesul personal, cât și materializarea necesităților țării. Principele era de acord să influențeze adoptarea deciziei prin care liniile muntene să fie legate de cele transilvănene la Cronstadt. În orice caz, el a primit favorabil vizita la București a unei delegații a Consorțiului de căi ferate din Transilvania și a purtat negocieri privitoare la construirea, pe spesele consorțiului, a liniei din Cronstadt prin București la Giurgiu, pe de o parte, și la Brăila, pe de altă parte, în condițiile acordării de către stat a unor garanții în valoare de 5%. Din partea sa, Coronini a încercat să susțină din toate puterile realizarea proiectului dat și să obțină de la guvernul Munteniei eliberarea unei concesiuni pentru continuarea căii ferate a Transilvaniei pe teritoriul românesc până la portul dunărean. Deoarece, în opinia lui, doar în acest caz guvernul austriac s-ar fi decis să concesioneze continuarea construcției liniei ferate din Banat până la Orșova.

Realizarea acestui obiectiv era cu atât mai imperioasă, aprecia Coronini, cu cât același lucru îl urmăreau și francezii. Potrivit afirmațiilor sale, pe lângă o influență morală extrem de puternică asupra principatului, francezii încep să exercite și una economică. Conform datelor lui Coronini, o oarecare societate de capitaliști francezi, legată prin Spania de "Credit mobilier" și în componența căreia intrau ca membri principali, marchizul von Bedmar, contele d'Alton Shee, căuta să obțină sprijinul guvernului de la Paris în susținerea expansiunii economice în Muntenia. Ca obiective erau prezentate construirea de căi ferate, înființarea filialei "Credit mobilier", a unei bănci de ipotecă, a unei societăți anonime de valorificare a pădurilor, întemeierea unor întreprinderi metalurgice și miniere. Din această cauză, își exprima convingerea Coronini, Austria trebuia să facă totul "pentru ca sistemul economic al principatelor să fie legat cu al nostru (austriac - n. n.), fapt dictat și de natura și configurația acestor țări"⁸ [1, III B, Ktn. 15, Z. 1271/56]. Pentru înaltul funcționar habsburgic, de netăgăduit era și faptul că, pe terenul activităților culturale și morale, austrieccii pot face față cu greu influenței franceze care, potrivit afirmațiilor lui Coronini, în ultimele decenii s-a întărit puternic – învățământul, educația, totul era făcut după moda franceză, fără a mai aminti de simpatiile generale față de francezi, susținute pe toate planurile de guvernul și poporul francez. Și în cazul în care Austria va permite să fie eliminată și din planul economic, ea va pierde pentru vecie dintr-o lovitură toate rezultatele ocupației austriece a Principatelor și ale politicii "luminate" (erleuchtet) a guvernului vienez. "Ceea ce este valabil pentru Muntenia, este și mai valabil pentru Moldova, unde atitudinea favorabilă decisivă a domnitorului față de Franța și anturajul lui în întregime franțuzesc sunt pârghii și mai puternice pentru aceste tendințe care se amplifică simțitor în

⁸ "um das volkswirtschaftliche System der Fürstenthümer auf das Engste mit dem unsern zu verknüpfen, worauf ohnehin die Natur und Configuration dieser Länder nur allzu deutlich hinweist".

ultima vreme datorită organizării sistemului penitenciar după modelul francez și cu cooptarea funcționarilor francezi”⁹ [1, III B, Ktn. 15, Z. 1271/56].

De asemenea, Coronini era îngrijorat de faptul că și în Moldova capitaliștii francezi propuneau activ serviciile lor în domeniile bancar și feroviar și găseau aici receptivitate. Pornind de la situația creată, el considera că interesul Austriei constă în depășirea și lăsarea cu mult în urmă a concurenților francezi. Din această cauză, aprecia Coronini, era de dorit ca capitaliștii austrieci – de pildă o instituție financiară puternică precum “Creditanstalt” –, să evalueze posibilitățile de investiții în domeniile bancar și de comunicații ale Moldovei. În ultimul caz, doar “linia principală a țării – care trebuie să treacă de la Cernăuți prin Iași până la Galați –, conectată la calea ferată galițiană, fapt ce oricum se va produce în puțini ani, având în vedere marile bogății ale țării în produse și cereale, este atât de perspectivă și atât de indubitabil profitabilă, că doar prin acestea vor fi compensate acele sacrificii cu totul neînsemnate care, posibil, vor fi necesare pentru a atinge scopul propus”¹⁰ [1, III B, Ktn. 15, Z. 1271/56].

Guvernul austriac a fost nevoit să studieze eventualitatea construirii liniei din Cernăuți la Galați și din alt motiv. Din aprilie 1856, consorțiul magnaților polonezi, în frunte cu menționatul Leon Sapieha a început lupta pentru viitoarea societate feroviară Carol-Ludovic (Krakow-Lemberg). În paralel, cam din aceeași perioadă, el a făcut demersuri pe lângă principele moldovean în scopul acordării unei concesiuni consorțiului privind construirea căii ferate din Moldova. Tratatul purtat între domnitorul moldovean și Sapieha au fost confidențiale, însă principele a manifestat un viu interes față de acest proiect. În a doua jumătate a lui septembrie 1856, Leon Sapieha, deja asociat cu marele comerciant vienez Karl Klein, se pregătea să plece din nou la Iași pentru a discuta condițiile concrete în care se va acorda concesiunea. Karl Klein s-a adresat ministrului comerțului pentru ca acesta, într-o chestiune atât de importantă pentru stat, să-l contacteze pe consulul general al Austriei în Iași în vederea susținerii inițiativei amintite. Ministerul a elaborat două documente în acest sens. Primul – răspunsul dat lui Klein – cuprindea asigurarea ministrului că încă mai de demult consulul primise indicația de a susține acțiunile principelui Sapieha. Acum însă, se specifica în scrisoare, consulul vă va susține și pe dumneavoastră. Lui Klein i s-a cerut doar să raporteze prompt totul la Viena. În cel de-al doilea document – referatul ministrului comerțului către ministrul de externe – accentele au fost puse cu totul în alt fel. În opinia ministrului comerțului, “acum este un moment cu totul nepotrivit pentru încheierea chestiunilor ridicate de negocieri”¹¹. Din punctul de vedere al intereselor guvernului austriac, în primul rând trebuia să se tindă la soluționarea problemei căii ferate muntene și a racordării acesteia la rețeaua austriacă și nu a celei moldovene. El l-a rugat pe ministrul de externe să-l instruiască pe consul în asemenea fel încât acesta să tergiverseze eliberarea unei concesiuni pentru calea ferată moldovenească. Însă să procedeze astfel încât să nu periclitizeze interesele austriece, adică să nu permită ca această concesiune să fie acordată unor solicitanți străini [1, III B, Ktn. 17, Z. 3430/56].

⁹ „Was aber von der Walachei gilt, gilt noch in weit höheren Maße von der Moldau, wo die entschiedene Hinneigung des Hospodars zu Frankreich und dessen ganz französische Umgebung ebensoviel kräftige Hebel für diese Tendenzen sind, die sich erst in jüngster Zeit wieder durch die Organiesirung des Pönitientiarwesens auf französischem Fuße und mit Zuziehung französischen Beamten, auf das deutlichste geltend machen“

¹⁰ „Die Hauptlinie des Landes - die von Czernowitz über Jassy nach Galatz führen müßte – allein – ist – bei dem ohnehin in wenigen Jahren erfolgenden Anschluß an die galizische Bahn, bei dem großen Produkten – und Cerealien-Reichthum des Landes so zukunftsreich, und von so unzweifelhaftem Ertragnisse, daß sich mit ihr allein gar manche Opfer ausgleichen ließen, die vielleicht der Erreichung des angestrebten Zweckes gebraucht werden müßten“.

¹¹ „nach meiner Ansicht gegenwärtig kein günstiger Zeitpunkt zum Abschlusse der fraglichen Verhandlung vorhanden sei“.

Interesant este de constatat faptul că opiniile funcționarilor austrieci sus-menționați erau exprimate în ajunul acelei perioade din istoria căilor ferate austriece care, ulterior, va fi numită „franceză” din cauza predominării covârșitoare a capitalului francez. De asemenea, în acești ani, guvernul austriac începuse vânzarea căilor ferate în mâinile particularilor și favoriza atragerea cât mai largă a capitalului privat în domeniul construcțiilor feroviare. Din aceste considerente și Coronini încerca să promoveze interesele statului austriac în Principatele Române prin stimularea implicării capitalului austriac privat în proiectele de căi ferate moldo-muntene.

Concluzionând, trebuie să menționăm și faptul că aceste documente din 1856 au apărut atunci când, în cadrul tratativelor de la Paris, Austria a suferit un eșec în aspirațiile sale de a căpăta Principatele dunărene drept recompensă pentru sprijinul diplomatic acordat puterilor occidentale în războiul Crimeei. Acest eșec n-a avut menirea să devină o lecție pentru oamenii de stat austrieci care au continuat politica măsurilor stângace cu scopul de a împiedica unirea principatelor și de a păstra predominarea influenței economice asupra acestei “naturale regiuni de desfacere” (das natürliche Absatzgebiet), după cum erau calificate Principatele Române la Viena. Asemenea acțiuni ale guvernului vienez n-au stimulat creșterea autorității Austriei în teritoriile respective. Nu întâmplător Karl Grünberg, unul dintre cunoscuții cercetători ai relațiilor comercial-politice ale Austro-Ungariei cu țările Dunării inferioare, a apreciat politica anilor '40-'50 ai secolului al XIX-lea drept “greșită” (vertehlte Politik), fapt explicat prin “spiritul de economie miop și prin demult înrădăcinata manie a tergiversării” (kutzsichtige Sparsamkeit und alteingewurzelte Verschleppungssucht). În pofida faptului că răsunau voci care, pe bună dreptate, propuneau schimbarea acestei politici, inclusiv din partea lui Metternich, în realitate de acestea nu s-a ținut cont în acea perioadă [3, p. 8, 21-22]. Nouă ne rămâne doar să subscriem la această opinie.

Traducere de Ștefan Purici

BIBLIOGRAFIE

1. Österreichisches Staatsarchiv, Allgemeines Verwaltungsarchiv:
II A, Vereinigte Hofkanzlei (1824-1848);
II B, Allgemeine Hofkammer (1841-1848);
III B, Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten (1849-1859).
2. „Austria“. Tagblatt für Handel und Gewerbe, öffentliche Bauten und Verkehrsmittel.
3. Grünberg K., *Die handelspolitischen Beziehungen Österreich-Ungarns zu den Ländern an der unteren Donau*, Leipzig: Duncker&Humbolt, 1902.
4. Lorenc A., *Die Eisenbahnpolitik Ungarns. Inaugural-Dissertation zur Erlangung der Doktorwürde*, Heidelberg, 1909.
5. Osiecki I. *Kolej żelazne w Galicji, i stosunek tychże do kolej w Polsce i Rosji*, Wieden, 1858.
6. *Sprawozdanie Komisji wyznaczonej przez sejm do wypracowania projektu kolej żelaznej w Galicji, złożone prześwietnym sejmującym stanom w miesiącu wrześniu roku 1842*, Lwow, 1842.
7. Strach H., *Die ersten Staatsbahnen*, in *Geschichte der Eisenbahnen der oesterreichisch-ungarischen Monarchie*, Wien-Teschen-Leipzig, 1898 [Reprint, Wien: Archiv Verlag, 1999].
8. Tarnowski St., *Leon Sapieha. (Przedruk z „Czasu”)*, Krakow, 1878.

ZUSAMMENFAßUNG

Auf der Basis der unveröffentlichten Materialien des Österreichischen Staatsarchivs wird die Vorgeschichte des Eisenbahnbaues in Moldau zum Betracht gezogen, nämlich ihre wenig erforschten Aspekten, wie die Einschätzung von damaligen österreichischen und moldauischen Staatsbeamten der wirtschaftlichen und politischen Bedeutung der Eisenbahnen. Und auf Grund ihrer Einschätzungen wird die fördernde oder zurückhaltende Politik erläutert. Es wird eine Schlußfolgerung gezogen, daß ungeachtet der in Allgemeinen von der führenden Elite der österreichischen Monarchie richtigen Einschätzung der in Donaufürstentümern stattfindenden Prozessen, hat sich die Politik der letzteren den Donaufürstentümern gegenüber in den 40. – 50. Jahren des XIX. Jhdts als fehlerhaft erwiesen. Gewiß konnte es die Verwirklichung einiger Eisenbahnprojekten, in denen das österreichische Kapital äußerst interessiert war, nicht fördern.