„POVESTEA TRENULUI REGAL”, DE ANDREI BERINDE ȘI TUDOR VIȘAN-MIU

Autor: Flavian Chifu | 6 decembrie 2024



Andrei Berinde, Tudor Vișan-Miu, Povestea Trenului Regal*, București, Editura Curtea Veche, 2024.*

Contribuție lansată în luna octombrie al acestui an, volumul intitulat *Povestea Trenului Regal* reprezintă o invitație adresată oricărui cititor, pasionat sau nu de istoria regalității, de a descoperi, prin intermediul unui detaliu, povestea unei țări, a unei familii și a unor evenimente care au marcat parcursul unui popor. Prefațată de Alteța Sa Regală Principele Radu, cartea a fost scrisă de doi specialiști ai subiectului: Tudor Vișan-Miu, respectiv Andrei Berinde. Primul, doctor în istorie și cercetător științific la Institutul pentru Studii Politice de Apărare și Istorie Militară, s-a remarcat prin volumele dedicate istoriei Familiei Regale, printre care amintim: *La școală cu Regele Mihai I. Povestea Clasei Palatine* (2016), respectiv *Mareșalii Palatului. Demnitari ai Curții regilor României, 1866 – 1947* (2022). Cel de-al doilea coautor, ghid de turism și iubitor al istoriei feroviare, a publicat o serie de studii cum ar fi *Regionala de Căi Ferate Brașov – 100 de ani – 1920-2020* (2020), precum și *Instalarea administrației C.F.R. în Transilvania (1918 – 1920) – Documente inedite* (2022).

Cartea de față se înscrie în seria lucrărilor dedicate Familiei Regale, cuprinzând volume despre regii și reginele României, reședințele regale, respectiv despre protocolul specific, scopul cărții fiind de a evoca, prin intermediul surselor și fotografiilor de epocă, povestea trenului regal.[1] Astfel, se aduce la lumină un subiect care, rămas probabil în plan secund, are o relevanță definitorie în înțelegerea proceselor istorice precum modernizarea statului român, obținerea independenței de stat, dezvoltarea economică a României și evoluția regimului monarhic.

De altfel, subiectul despre trenul regal aduce în discuție nu doar istoria Familiei Regale, ci și istoria feroviară a României, punctând de asemenea evenimente istorice de o

importanță semnificativă: vizite oficiale, călătorii în străinătate, funerarii regale sau plecări în exil. Prin urmare, putem afirma că *Povestea Trenului Regal* este, în aceeași măsură, povestea unei Românii în proces de modernizare, a unei Românii întregite, dar și a unei Românii trecută prin rapt teritorial și război și aflată în fața instalării regimului comunist.

Referitor la bibliografia de specialitate a subiectului, menționăm că principalele contribuții privind istoria feroviară a României aparțin unor istorici ca Radu Bellu (*Mica monografie a Căilor Ferate din România)*, Ilie Popescu (*Trenurile albastre ale regilor României)*, respectiv Toader Popescu (*Proiectul feroviar românesc: (1842 – 1916)*. În ceea ce privește Familia Regală, bibliografia este vastă, prin urmare amintim doar câteva din lucrările de specialitate, precum: Sorin Liviu Damian, *Carol I al României. Un monarh devotat*; Guy Gauthier, *Missy. Regina României*; Narcis Dorin Ion, *Carol al II-lea al României: un rege controversat*; Simona Preda, *Regina-mamă Elena: mariajul și despărțirea de Carol al II-lea*, respectiv Petre Țurlea, *Regele Mihai și Mareșalul Antonescu*.



Contribuția celor doi autori se încadrează pe lângă celelalte demersuri, noutatea fiind dată de faptul că, de această dată, personajul principal nu este un rege sau o regină, ci o garnitură de tren. Din acest punct pornește contribuția celor doi autori, care, apelând la cercetarea surselor de arhivă, la memorii, jurnale, documente edite, precum și la lucrările de specialitate, reconstituie povestea trenului regal, un martor” tăcut, dar prezent, la istoria modernă a României.

Cartea debutează cu situația în care se afla Principatul înainte de venirea lui Carol, unde lipsa unei rețele feroviare reprezenta un decalaj privind modernizarea statului, exemplul oferit de autori fiind semnificativ: costurile ridicate ale transporturilor grânelor erau mai scumpe de la Vaslui până în portul Galați decât de la Galați până la Londra.[2] De asemenea, rețeaua feroviară juca și un rol politic; conexiunea creată între cele două

provincii unite ar fi crescut sentimentul de solidaritate între locuitorii noului stat român.[3]

Instalarea lui Carol I la București și acordarea unei atenții sporite proiectului feroviar de către principele domnitor avea să aducă la realizarea primelor proiecte de infrastructură feroviară. Astfel, prima linie a fost între gara bucureșteană Filaret și portul Giurgiu, deschisă începând cu anul 1869, călătorie realizată într-o oră și jumătate.[4] Proiectele feroviare vor continua în următorii ani, creditele obținute de statul român ducând la realizarea altor tronsoane precum: Ițcani – Suceava – Roman (1869), Roman – Buzău – Ploiești – București – Pitești (1872), respectiv Pitești – Craiova – Turnu Severin – Vârciorova (1875).[5]

Apogeul va fi atins de proiectarea și construirea complexului Podurilor Dunărene între Fetești și Cernavodă, realizat în 1895 de Anghel Saligny, care făcea conexiunea dintre București și Constanța, integrând astfel Dobrogea în Regat.[6] Bilanțul este de remarcat: aproximativ 4 000 kilometri de cale ferată construiți în cei 48 de ani de domnie ai lui Carol I, însemnând în medie realizarea a 83 kilometri pe an.[7] Autorii concluzionează că realizarea acestor căi ferate române au reprezentat unul dintre proiectele de succes realizate în vremea României Regilor.”[8]

Volumul continuă în al doilea capitol cu expunerea călătoriilor regale cu trenul în intervalul 1868 – 1928, până la achiziționarea unui tren regal propriu. Apelând la mențiunile făcute de regele Carol în *Jurnal,* precum și la scrierile reginei Maria, cât și la *Monitorul Oficial*, cei doi coautori reconstituie călătoriile întreprinse de membrii Familiei Regale cu diferite ocazii. Susținem că prin acest fapt cititorul beneficiază de o imagine de ansamblu privind activitățile de protocol ale membrilor Familiei Regale, localitățile în care ajung cu ocazia acestor deplasări, fie în țară sau în străinătate, precum și personalitățile de rang înalt cu care Familia Regală română intră în contact.

Rămâne de precizat faptul că rețeaua feroviară a jucat un rol semnificativ și în cadrul Războiului de Independență, devenind principalul mijloc de deplasare al armatei țariste, avându-l în frunte pe țarul Alexandru al II-lea.[9] De asemenea, trenul regal a fost prezent și în cadrul festivităților dedicate Încoronării din data de 10 mai 1881, Gara de Nord fiind printre clădirile iluminate festiv.[10] Tot trenul regal va fi cel care va aduce noua pereche princiară în țară (Ferdinand și Maria), fiind peste ani martor” și al funeraliilor lui Carol, respectiv Elisabetei.

În cadrul Primului Război Mondial, în fața amenințării ocupării capitalei de către trupele germane, principalele instituții ale statului se vor retrage la Iași, Familia Regală călătorind spre Moldova cu trenul. Tot într-un vagon al trenului regal va avea loc și întâlnirea dintre Ferdinand și Ottokar Czernin, ministrul de Externe austro-ungar, organizată în contextul presiunilor acceptării condițiilor tratatului de pace cu Puterile Centrale.[11]

Datorită succesului aliat de pe frontul occidental, România reintră în război, iar la 1 decembrie, cu trenul regal, Familia Regală se întoarce la București, unde, coborând în gara Mogoșoaia (azi Băneasa), Regele Ferdinand și Regina Maria vor intra triumfal, în fruntea trupelor, pe sub un arc de triumf.[12] De asemenea, în condițiile înfăptuirii Unirii, cuplul regal va organiza un turneu în următorii ani în noile provincii alipite țării, culminând cu momentul încoronării de la Alba-Iulia, fiind aduși la ceremonie de trenul regal.[13] Citând pasaje în special din însemnările Reginei Maria, cei doi coautori reușesc să înfățișeze cititorului atmosfera acelor vremuri, punând accent pe rolul jucat de garnitura feroviară în drumurile parcurse de către cuplul regal între spitalul de campanie, linia frontului, dar și între capitală și orașul încoronării ca suverani ai tuturor românilor.

Referitor la cel de-al treilea capitol, coautorii evidențiază faptul că anul 1928 reprezintă o schimbare privind structura și funcția trenului regal. Dacă până atunci suveranul folosea trenuri în regim special, puse la dispoziție de către guvern – compuse dintr-o locomotivă cu vagoane speciale – de această dată se va comanda un tren destinat exclusiv deplasărilor Familiei Regale. Fabricat la Uzinele Ernesto Breda din Milano, garnitura a fost livrată României în 1928.[14]

Astfel, pentru următorii 20 de ani, trenul regal i-a purtat pe membrii Familiei Regale în noi vizite, dintre care amintim următoarele: vizita lui Carol al II-lea în Cehoslovacia (1936), în Polonia (1937), precum și cea din Marea Britanie (1938), la care se adaugă și vizitele scurte din Belgia, Franța, respectiv Germania nazistă[15] De asemenea, în contextul agresiunii Germaniei naziste prin rapturile teritoriale în Cehoslovacia și anexarea Austriei, Carol al II-lea va întreprinde un turneu în regiunile de graniță ale țării, din dorința de a afirma integritatea teritorială a statului, vizitele având loc la Oradea (25 decembrie 1939), Cluj (25 decembrie 1939), Constanța (1 ianuarie 1940), respectiv Chișinău (6 ianuarie 1940).[16]

Cititorul are posibilitatea de a observa modul în care trenul regal, un simbol deja consacrat al regimului monarhic, era folosit pentru a asigura o coeziune între suveran și popor. Călătoriile întreprinse de-a lungul țării erau menite să amplifice sentimentele de solidaritate față de coroană, iar venirea monarhului în mijlocul oamenilor și al elitei locale, precum și staționările în gările și haltele pline de mulțime reușeau să obțină acest lucru. Astfel, observăm cum coautorii enumeră aceste vizite ale regelui, evidențiind factorul politic care îl determină suveran să ia atitudine, în vederea transmiterii unui mesaj, fie față de partenerii internaționali, fie în fața populației.

Evoluția evenimentelor în anii care au urmat a dus și la situația în care trenul regal a avut misiunea de a-i purta pe membrii Familiei Regale spre destinații nedorite, exilul devenind o realitate pentru dinastia română. Atât plecarea regelui Carol al II-lea cu trenul regal în 1940, cât mai ales cea a regelui Mihai, prin care s-a pus capăt regimului

monarhic constituțional, au făcut parte din călătoriile Familiei Regale cu acest tren. Plecând de la amintirile lui Mircea Ioniță, martor al plecării Regelui Mihai în Elveția, coautorii recreează și transmit cititorului tensiunea trăită de monarh și suită de-a lungul călătoriei cu trenul regal spre noua destinație.

Odată cu instaurarea regimului comunist, trenul regal ajunge să fie folosit de autoritățile publice, devenind un tren prezidențial. Ulterior, în 1982, Nicolae Ceaușescu va decide retragerea vechiului tren regal din circulație, noul tren prezidențial fiind o garnitură fabricată la Uzina Astra Vagoane Arad, care va fi folosit de către liderii de stat până în 1996.[17] Ultimul capitol al cărții este dedicat situației trenului regal după anii 1990, când va fi redescoperit și folosit de Familia Regală pentru deplasări în țară începând cu anul 2012, cea mai cunoscută și emoționantă călătorie rămânând cea din decembrie 2017, când garnitura de tren a transportat sicriul cu trupul Regelui Mihai pe ultimul drum spre Curtea de Argeș.[18]

Scrisă într-un limbaj accesibil, care se adresează deopotrivă specialiștilor cât și publicului larg, cartea reprezintă o contribuție esențială la istoriografia subiectului, conferind o nouă abordare a istoriei trenului regal, ca liant între regalitate și popor, ca vector al istoriei regalității, simbolizând atât o punte între trecut și prezent, cât și un vector remarcabil în dezvoltarea structurilor economice ale regatului. Cititorul este martor al istoriei despre modernizare și proiecte naționale, despre deziderate și sacrificii, și a narațiunii despre Familia Regală, ai cărei membrii își împletesc propriul destin cu destinul unei națiuni, presărat cu reușite și împliniri, dar și cu înfrângeri și umilințe. În fond, este povestea unei vieți în care personajul principal – o garnitură de tren – „capătă viață”, ajungând „martorul” tăcut al istoriei regalității române. Devenind un simbol al monarhiei – care unește, transmite și capătă un sens specific în imaginarul de semnificații al regalității – trenul regal se lasă „descoperit” prin parcurgerea acestor file la care coautorii, prin cercetarea istorică, îi recompun cu minuțiozitate trecutul.

NOTE

1. Tudor Vișan-Miu, Andrei Berinde, *Povestea Trenului Regal*, editura Curtea Veche, București, 2024, p. 12. ↑
2. *Idem*, p. 18. ↑
3. *Ibidem*, p. 19. ↑
4. *Ibidem*. ↑
5. *Ibidem*. ↑
6. *Ibidem*, p. 45. ↑
7. *Ibidem*, p. 23. ↑
8. *Ibidem*, p. 25. ↑

9. *Ibidem*, p. 34. ↑
10. *Ibidem*, p. 41. ↑
11. *Ibidem*, p. 53. ↑
12. *Ibidem*, p. 54. ↑
13. *Ibidem*, p. 56. ↑
14. *Ibidem*, p. 63. ↑
15. *Ibidem*, pp. 80-81. ↑
16. *Ibidem*, p. 72. ↑
17. *Ibidem*, p. 121. ↑
18. *Ibidem*, p. 132. ↑

Imagine: *România regală*