
STATUTE ȘI DECIZII PRIVIND CONCESIUNEA DE OMNIBUSURI ȘI FIACHERE ÎN COMITATUL BRAȘOV

Cristina Tănase

Cuvinte-cheie: Brașov, comitat, statute, concesiune, trăsuri.

Prezentul studiu, parte componentă a unei cercetări mai ample privind istoria transportului brașovean, relevă informații privitoare la concesionarea omnibusurilor¹ și a fiacherelor² în comunele comitatului Brașov, la sfârșitul secolului al XIX-lea.

Pentru început considerăm necesare câteva informații referitoare la istoricul transportului de călători care avea ca punct de plecare Brașovul. Primele curse de transport public exterior datează de la jumătatea secolului al XIX-lea, la numai câțiva ani după demararea lucrărilor de construire a „Drumului Brașovului”³ (Urechia 1913). Ne referim la serviciul de diligență înființat de Körner, care străbătea distanța Brașov - București - Giurgiu (Urechia 1913). Acesta efectua curse săptămânale și putea să transporte 8-10 călători și bagajele acestora (Monografia 2005). Apoi, odată cu inaugurarea tronsonului de cale ferată Sighișoara – Brașov și a gării din Brașov, la 1 iunie 1873⁴ (Bellu 2003), numărul călătorilor care aveau ca destinații Brașovul și localitățile învecinate a crescut considerabil. Celor care călătoreau spre stațiunile balneare li s-au pus la dispoziție bilete cu preț redus pe toată durata sezonului, care începea la 1 iunie și se termina la 15 octombrie (Gazeta 1880). Inaugurarea porțiunii de cale ferată Brașov - Ploiești (Iordănescu, Georgescu 1986) a contribuit la creșterea numărului de călători veniți din România, una dintre destinațiile

preferate de către aceștia fiind stațiunea Vâlcele (Gazeta 1879). Din acest motiv, în următorii ani vehiculele care asigurau transportul localnicilor și al străinilor au devenit mai numeroase și mai diverse. Pe lângă numărul mare de birje care asigurau transportul intern și preluau aflulxul de călători de la gară, funcționau câteva curse externe, asigurate de trăsuri de Landau, *mari cât niște corăbii, cu perini îmbrăcate în pluș roșu* care deserveau călătorii pe rutele Săcele, Zizin și Bran (Pușcariu 2001). De asemenea, conducerea celor mai importante hoteluri din Brașov a pus la dispoziția oaspeților omnibuse inscripționate, care efectuau curse la și de la stația feroviară. Pentru atragerea de noi clienți hotelierii asigurau curse zilnice spre stabilimentele de cură. Un anunț publicitar din *Gazeta Transilvaniei* face cunoscut faptul că zilnic, din fața Hotelului *La Coroană*, pleacă omnibuse către băile de la Zizin (Gazeta 1890). Din primăvara anului 1892 transportul public brașovean se modernizează prin construirea căii ferate suburbane care făcea legătura între Brașov și Satulung. Deschiderea oficială a avut loc în ziua de 7 martie, când, câte două perechi de trenuri de călători circulau zilnic între cele două localități. În scurt timp s-a constatat că acestea au devenit neîncăpătoare, astfel că, o lună mai târziu primăria orașului Brașov a cerut suplimentarea lor (Bellu 2002). Numărul călătorilor creștea în sezonul estival datorită vilegiaturistilor, persoanelor care se tratau în stațiunile balneoclimaterice din apropierea Brașovului (Zizin, Vâlcele etc.) și iubitorilor de excursii montane. În această privință, aflăm din *Gazeta Transilvaniei* că în august 1890 în Brașov *circulația străinilor e atât de mare încât în cele șase hoteluri care sunt aici nu mai încap. Parte mare dintre străini întreprind excursii prin munți, mai ales pe Postăvaru și Cristianul Mare. Registrul casei de adăpostire de pe Postăvarul arată deja acum numărul de 1070 de vizitatori, pe când în anul trecut în luna octombrie au fost numai 1021* (Gazeta 1890). La

¹ Conform *Dicționarului limbii românești*, editat de August Scriban în anul 1939, omnibusul este „o trăsură publică închisă, în care încap mai mulți oameni (10-15) și care face curse prin orașele mari sau de la o localitate la alta”.

² Fiaker (birjă) – cuvânt de origine germană.

³ În anul 1846 începe șoselarea drumului de la Brașov către București, prin Pasul Predeal.

⁴ Clădirea gării din Brașov și porțiunea de cale ferată care lega Sighișoara de Brașov au fost inaugurate la 1 iunie 1873.

dispoziția acestora funcționa zilnic *Biroul pentru străini*, care oferea gratuit informații turistice și contra cost, la prețuri convenabile, ghizi autorizați. În consecință, în ultimele decenii ale secolului al XIX-lea, numărul deținătorilor de vehicule destinate transportului de călători se diversifică. Tabloul transportului public de călători este completat de apariția concesiunilor care oferă alternative la cursele deja existente sau deschid rute noi de transport. Drept urmare, în anul 1885, la nivelul comitatului Brașov, unitate administrativ-teritorială a Imperiului dualist austro-ungar, s-au emis decizii, adoptate de către comitetul municipal al comitatului Brașov și aprobate de Ministerul de agricultură, industrie și comerț de la Budapesta, privitoare la concesionarea de omnibuse și *fiachere*. Acestea se aplicau în cazul tuturor comunelor aparținătoare, cu excepția localității Brașov, oraș liber regal, unde Magistratul era forul competent să ia măsuri și să emită dispoziții cu caracter obligatoriu.

Reglementările menționate anterior se păstrează în colecțiile Muzeului Județean de Istorie Brașov, sub forma unei broșuri, cu titlul *Statutele și deciziunile principale ale comitatului Brașov*, care, pe lângă valoarea patrimonială, constituie o reală bază de documentare pentru cercetarea istoriei orașului Brașov și a zonelor limitrofe. Dataată 1899, aceasta reprezintă a doua ediție, *compilată și dată la tipar de dr. Frideric Jekel, vice-comite al comitatului Brașov, din însărcinarea comitetului municipal al comitatului Brașov*, prima fiind aprobată de forul municipal la 21 aprilie 1894. Ediția din 1899 are 62 de pagini și cuprinde 17 statute, numerotate de la patru la 20 și emise între anii 1883-1892. Fiecare statut era aprobat de către ministrul de resort de la Budapesta și cuprindea reglementări privind plata și administrarea de taxe provenite din impozite, asigurări sociale, accize, autentificări, evidența străinilor, concesionarea unor mijloace de transport, întreținerea drumurilor și relațiile de serviciu în diferite domenii de activitate.

Preocupările noastre se concentrează asupra informațiilor privind regulile de circulație a *omnibusurilor* și *fiacherelor* pe teritoriul comitatului Brașov. Primul dintre acestea, *Statutul comitatului Brașov. Despre industria cu omnibusuri*, a fost aprobat de *Esclența Sa domnul ministrul de agricultură, industrie și comerț r. ung.* de la Budapesta, cu Ordinul nr. 67413, emis în data

de 27 decembrie 1885 (Jekel 1899, 23). Actul ministerial prevedea câteva dispoziții care completeau regulamentul, acestea fiind menționate sub forma unei note de subsol, pe prima pagină a statutului. În cuprinsul a 17 articole se stabileau drepturile de a exploata anumite servicii publice de transport, dar și obligațiile concesionarului și ale angajaților săi. Astfel, la nivelul întregului comitat doar trei localități obțineau dreptul de a concesiona câte două omnibuse, Feldioara, Satulung și Cernatu (Jekel 1899, 23), ultimele două aparținând comunității celor Șapte Sate săcelene, situate în imediata vecinătate a orașului Brașov. În gara Feldioara, așezată pe tronsonul feroviar Oradea - Sighișoara - Brașov, funcționa în sezonul cald stația de trăsuri care efectua curse zilnice spre stațiunea Vâlcele. Conform articolelor 2 și 3, vehiculele, pentru care se plătea câte un impozit de 2 fl.⁵, erau prevăzute cu număr de înmatriculare, inscripționat la vedere, eliberat de către autoritățile de poliție. Cursele de omnibus aveau program de vară, valabil în perioada 1 martie - 31 octombrie (între orele 6.00 și 23.00) și de iarnă, de la 1 noiembrie până la sfârșitul lunii februarie (între orele 7.00 și 21.00) (Jekel 1899, 24). Cursele aveau frecvență zilnică și erau valabile numai pe traseele stabilite prin contractul de concesiune. Proprietarul avea obligația să afișeze traseul pe ambele laturi ale mijlocului de transport, abaterile de la acesta fiind valabile numai în cazul închirierii trăsorii pentru altă rută. Locurile de staționare erau stabilite de autoritățile de poliție (Jekel 1899, 24), dintre acestea cel mai aglomerat fiind cel de la gară unde, omnibusurile staționau la rând, la orele de sosire a trenurilor de călători. Vizitiul avea dreptul să părăsească locul de staționare atât în cazurile în care avea client cât și atunci când trăsura era liberă și i se îngăduia să oprească pe traseu numai dacă lăsa/prelua călători. Proprietarul de omnibus obținea dreptul de concesiune doar dacă era cunoscut drept o persoană morală (Jekel 1899, 23) și avea obligația să pună în circulație vehicule aflate în stare bună de funcționare, curate și dotate cu trusa de scule necesare pentru intervenții neprevăzute (Jekel 1899, 24). Vizitiul trebuia să întrunească condițiile de vârstă (minim 18 ani) și să fie sănătos. Acestuia i se interzicea să transporte persoane aflate sub influența alcoolului, care sufereau de boli molipsitoare sau care

⁵ Florinul era o monedă care a circulat pe teritoriul Imperiului Austro-Ungar.

aveau îmbrăcămintea neîngrijită (Jekel 1899, 24). Tariful unei călătorii era stabilit de autoritățile locale, iar proprietarul de omnibus avea obligația să-l afișeze la loc vizibil, în conformitate cu regulile stabilite de organele de poliție. Dispozițiile finale cuprindeau sancțiunile care se aplicau în cazurile de nerespectare a prevederilor *Statutului... Despre industria cu omnibusuri*. Contravențiile se pedepseau cu amenzi cuprinse între 50-100 fl., iar infracțiunile erau pedepsite cu închisoarea. Sumele provenite din amenzi erau utilizate pentru susținerea industriei (Jekel 1899, 25), pentru *fondul pauperilor din comuna respectivă* (Jekel 1899, 23) sau erau întrebuințate conform art. 27 din Codul penal maghiar (1878 évi).

Al doilea regulament era aprobat de către același ministru maghiar, avea 27 de articole și purta denumirea de *Statutul comitatului Brașov, relativ la industria de fiachere*. Articolul 1 preciza numele localităților care primeau dreptul de a concesiuna *fiachere* și numărul maxim de vehicule pentru fiecare comună concesionară: Feldioara – 6, Satulung – 4, Cernatu – 2 și Zizin – 10 (Jekel 1899, 26). Analizând datele primului paragraf, constatăm că Zizinul și Feldioara primeau drept de concesiune pentru un număr mai mare de trăsuri. Cazul Feldioarei l-am analizat în prezentarea statutului privind circulația omnibuselor, astfel că nu mai revenim asupra sa. În ceea ce privește localitatea Zizin, aceasta era o stațiune balneară, deținătoare a unor importante izvoare de ape minerale *de fier și iod, prevăzută atât cu băi calde de puțină, cât și cu scaldă de apă minerală și de apă curgătoare* (Gazeta 1890). Situată la cca 10 km distanță de Brașov, pe timpul verii devenea extrem de aglomerată datorită pe de o parte brașovenilor, iar pe de altă parte turiștilor străini care călătoreau cu trenul, iar de la stația feroviară își continuau drumul cu trăsura.

Pentru evitarea aglomerației și pentru menținerea ordinii la locul de parcare birjele staționau înșiruite, ultima sosită ocupând locul de la finalul rândului. Ordinea plecării însă se realiza în funcție de dorința pasagerului, care putea să opteze pentru oricare trăsură aflată în parcare. Excepție făcea stația de la gara feroviară unde organele de poliție stabileau numărul maxim de vehicule staționate, locul și orele de staționare ale acestora, astfel încât fiecare proprietar de *fiachere*, proporțional cu numărul mijloacelor de transport con-

cesionate, să poată prelua călătorii. Patronul avea obligația de a inspecta trăsura după fiecare cursă, iar obiectele pierdute trebuiau să fie returnate proprietarului sau predate organelor de poliție în cazul în care acesta nu putea fi identificat. Tarifele trebuiau să fie afișate la loc vizibil, iar vizitiului i se dădeau liste pentru a fi puse la dispoziția călătorilor (Jekel 1899, 26). Datorită aflului mare de străini din vara anului 1889, *pentru ca acestora să nu li se ceară prețuri prea mari... fiecare birjar trebuie să aibă așezat la un loc care se vede tariful în trei limbi ale țării, precum și o cărticică în care să se noteze plângerile clienților* (Brașov 1889).

Articolele 8-11 (Jekel 1899, 28) făceau referire la conducătorul mijlocului de transport, care trebuia să aibă o conduită corespunzătoare și vârsta minimă de 18 ani. Era obligatoriu să susțină *un examen de mână cu succes îndestulător* în prezența organelor de poliție. La intrarea în serviciu trebuia să posede atestatul de conducere pe care era inscripționat numele, descrierea personală, domiciliul conducătorului de vehicul și numărul de înmatriculare al birjei. În timpul mersului era obligat să-și facă cunoscută prezența prin strigare. Nu avea dreptul să lase trăsura nesupravegheată și nici să o încredințeze altei persoane. Excepție făcea cazul în care devenea incapabil de a conduce, atunci fiind înlocuit de un alt coleg. În afara orelor de serviciu atestatul era păstrat de către proprietarul de *fiachere*, care era obligat să-l predea poliției în cazul în care vizitiul își pierdea serviciul, se pensiona, sau pierdea dreptul de a conduce. Nepredarea atestatului la finalul orelor de program era anunțată organelor de poliție în termen de 24 de ore. În ceea ce privește vehiculul (Jekel 1899, 29-30), acesta trebuia să fie în stare perfectă de funcționare, dotat cu trusă de scule și să aibă aspect interior și exterior corespunzător, iar animalele de tracțiune să fie bine îngrijite. Felinarele puteau fi aprinse numai pe timp de noapte, de ceață și în situația în care trăsura începea sau încheia șirul staționat în locul special amenajat în această privință. La urcarea și coborârea călătorilor vehiculul staționa cât mai aproape de trotuar pentru a nu îngreuna circulația. Locul de așteptare a clientului era ales în funcție de lărgimea arterei de circulație, încercându-se evitarea locurilor aglomerate sau a străzilor înguste. Trăsurile închise trebuia să fie prevăzute cu aparate de semnalizare acustică.

Măsurile de igienă erau foarte stricte, atât în privința mijloacelor de transport, cât și a clienților și a locurilor de parcare. Astfel, era interzisă transportarea persoanelor decedate și a celor care sufereau de boli molipsitoare. În cazul în care se constata că s-a efectuat transportul unui client contagios, trăsura urma să fie desființată (Jekel 1899, 29-30). De asemenea, curățarea și igienizarea locurilor de parcare se realiza zilnic, conform normelor igienico-sanitare stabilite la nivel de localitate. *Orice gaz sau excrement animalic trebuie... măturat și adunat în lăzi acoperite... Locurile de stațiune în acele zile în care nu plouă, sau nu ninge, sau nu îngheață apa și anume din 1 aprilie până la finele lunii octombrie trebuie cel puțin de două ori stropite și dezinfectate*⁶. Proprietarii de trăsuri aveau obligația să plaseze la locurile de staționare lăzi închise, în care erau depozitate excrementele animalelor de tracțiune.

Încălcarea dispozițiilor (Jekel 1899, 31) *Statutului comitatului Brașov, relativ la industria de fiachere* atrăgea după sine o serie de sancțiuni contravenționale, sumele fiind cuprinse între 50 și 100 fl. Banii se încasau de către serviciul financiar comunal și erau direcționați, o parte către fondul comunal al pauperilor, iar restul era repartizat de către ministrul de justiție de la Budapesta, în conformitate cu art. 27 al Legii V/1878 (1878 évi). Dacă se constata repetarea abaterilor și dacă *față cu publicul este dur, se poartă fără*

respect, sau în timpul serviciului este beat, vizitului/patronului i se suspenda dreptul de a conduce/concesiona trăsuri pe o perioadă de cinci ani (Jekel 1899, 31).

Cele două *Statute*, emise de autoritățile Comitatului Brașov, au apărut pe fondul extinderii rețelei de cale ferată din Transilvania, a creșterii numărului de persoane care călătoreau spre/dinspre Brașov și a diversificării mijloacelor de transport public. Ele evidențiază preocuparea autorităților privind siguranța circulației călătorilor, respectarea normelor igienico-sanitare și a celor de conduită personală și profesională și nu în ultimul rând preocuparea față de peisajul citadin. Cercetarea de ansamblu a celor două acte normative reliefează o manieră de abordare unitară, specifică documentelor de tip juridic, care întrunește toate condițiile impuse de societatea căreia i se adresează. Privite din perspectivă istorică acestea aduc completări asupra vieții economice și sociale brașovene de la sfârșitul secolului al XIX-lea și precizează statutul juridic independent al magistratului orașului Brașov în raport cu Comitatul. De asemenea, dezvăluie premisele unei societăți aflate pe o linie evolutivă în ceea ce privește transportul public de călători. Această societate apelează adesea la specialiști proveniți din Occident pentru a reuși să se alinieze tendințelor europene în domeniu.

Bibliografie

1878 évi: 1878. évi V. törvénycikk a magyar büntetőtörvénykönyv a büntettekről és vétségekről.

Bellu 2002: R. Bellu, Monografia unei căi ferate dispărute: Brașov - Satulung. Țara Bârsei S.N. 1, 2002, 154-161.

Bellu 2003: R. Bellu, 130 de ani de la intrarea primului tren în Brașov, 1873-1 iunie-2003. Gările orașului. Țara Bârsei S.N. 1, 2003, 56-57.

Gazeta 1879: Gazeta Transilvaniei, 12/24 august, nr. 64 (Brașov 1879).

Gazeta 1880: Gazeta Transilvaniei, 25 mai/6 iunie, nr. 42 (Brașov 1880).

Gazeta 1889: Gazeta Transilvaniei, 30 iulie/11 august, nr. 170 (Brașov 1889).

Gazeta 1890: Gazeta Transilvaniei, 15/27 iulie, nr. 159 (Brașov 1890); 12/24 august, nr. 181 (Brașov 1890); 7/19 iunie, nr. 127 (Brașov 1890).

Iordănescu, Georgescu 1986: D. Iordănescu, C. Georgescu, Construcții pentru transporturi în România. Monografie (București 1986).

Jekel 1899: Fr. Jekel, Statutele și decisiunile principale ale Comitatului Brașov, II (Brașov 1899).

Monografia 2005: Monografia Serviciului de Transport Public de Călători în Municipiul Brașov (Brașov 2005).

Pușcariu 2001: S. Pușcariu, Brașovul de altădată, II (Brașov 2001).

Urechia 1913: N. Urechia, Drumul Brașovului (București 1913).

⁶Textul a fost reprodus cu corectura ortografiei de epocă.

Statutes and decisions on the concession on omnibuses and fiacres in the Brașov County

Keywords: Brașov, county, statute, concession, vehicles.

Abstract: Based on the study of documents from the collections of the Brașov County Museum of History, the author provides information on the concession on public transport in the municipalities of the Brașov County at the end of the 19th century.

Based on the hungarian laws in the field adopted between 1878 and 1884, in the local statutes there are specified the maximum number of vehicles that can be leased, payment terms, traffic rules, routes and fares. Several paragraphs define the rights and responsibilities of owners and drivers of public vehicles. Final provisions concerned to sanctions in case of violations of the law. The normative acts were adopted by the Municipal Committee of Brașov and approved by the Minister of Agriculture, Industry and Commerce in Budapest.

Статуты и решения о концессии на движение омнибусов и фиакров в Комитате Брашов

Ключевые слова: Брашов, комитат, статут, концессия, транспорт.

Резюме: В результате исследования юридических документов, хранящихся в фондах Брашовского уездного исторического музея, автор предоставляет информацию о концессии на движение общественного транспорта в муниципалитетах Комитата Брашов в конце XIX века.

На основе положений венгерского законодательства относительно функционирования общественного транспорта, принятых между 1878 и 1884 гг., в местных статутах определялось максимальное количество транспортных средств, которые могли быть сданы в концессию, условия осуществления платежей, правила дорожного движения, маршруты и стоимость проезда. Ряд параграфов оговаривал права и обязанности владельцев и водителей общественных средств передвижения. Заключительные положения относились к санкциям в случае правонарушений. Нормативные акты были приняты Муниципальным комитетом Брашова и утверждены министром сельского хозяйства, промышленности и торговли в Будапеште.

11.04.2016

Cristina Tănase, Muzeul Județean de Istorie Brașov, Piața Sfântului, nr. 30, RO-500025 Brașov, România, e-mail: cristinatanase67@yahoo.com

