

# COMMENT EST-CE QUE LES ROUMAINS ADMINISTRENT LES CHEMINS DE FER HONGROIS DE LA TRANSYLVANIE ?

Paysans devenus chefs de gare. — Une direction régionale se compose de 5 Directeurs — Hauts-fonctionnaires qui ne connaissent pas le chauffage central.

Ces jours derniers, l'Etat roumain a pris possession de la dernière compagnie de chemins de fer qui était encore administrée par des Hongrois, les „Chemins de fer Réunis d'Arad et Csanád“. Nous essayerons de dire ce que ce fait signifie au point de vue culturel en général.

C'était encore au début de l'occupation. Les paysans illettrés des environs faisaient queue par milliers dans les couloirs de la Direction régionale d'Arad. Chacun d'eux n'avait qu'un seul et ardent désir : c'était de devenir *chef de gare*. Il n'y avait qu'une seule exception. C'était un „suisse“ d'une église villageoise, nommé *Trajan*, pour lequel un pope demandait tout simplement la nomination aux fonctions de — *chef de gare en retraite*. Cette demande était appuyée d'une mention selon laquelle le nommé Trajan était très pauvre et *passablement honnête*, qui savait surtout très bien sonner les cloches, de sorte que son village ne saurait s'en passer.

J'ignore le nombre des chefs de gare qui ont obtenu leur nomination de cette manière, mais je me rappelle avoir vu plusieurs chefs de gare, sur le parcours de la ligne Tövis-Nagyvárad, qui remplissaient leurs fonctions en caleçon (pas très propre), en chemise, et — pieds nus. Il est vrai, par contre, qu'ils portaient réglementairement leur distinction de service, — le képi chamaré d'or.

Il va de soi que cette chasse ne se faisait pas uniquement pour les fonctions de chef de gare ; mais aussi pour les positions éminentes de la *direction régionale*. Nonobstant pu'ils n'avaient pas encore osé déplacer et renvoyer *M. A. Boros*, directeur régional hongrois (vu qu'ils n'auraient pu se passer de ses grandes connaissances techniques), ils ont pourtant réussi à nommer comme directeurs, et tous à la fois, les sieurs *Ispravnic*, *Pascutiu*, *Frenco* et *Mihalovici*.

Etant donné qu'on ne disposait pas de positions suffisantes pour tous ces grands talents désirant s'affirmer, ils ont résolu de surmonter ces difficultés en divisant la direction régionale en plusieurs petites sections, bien *indépendantes*

l'une de l'autre. Pour le moment, nous ne ferons mention que de *la section juridique*, qui est, pour ainsi dire, en quelque sorte au-dessus des autres. On a trouvé un chef pour cette section, dans la personne de *Môtiu*, qui était autrefois *journalier au bureau des communications ferroviaires*, tandis que *G. Costa*, ancien copiste au *Saint Siège roumain* en est devenu le sous-chef. Après la nomination des deux chefs, on s'est occupé d'organiser le personnel. Ces messieurs ont bien vite trouvé un ancien copiste des Chemins de fer de l'Etat Hongrois, et un ex-copiste technique. Entretemps, M. Costa se souvint d'un ancien scribe de la préfecture, qui, alors, n'avait qu'un désir, c'était de devenir juriste. Môtiu s'écria avec joie : „Mais, si l'intéressé désirait autrefois entrer à la faculté de Droit, alors il est tout naturel, qu'aujourd'hui, il soit employé à notre section juridique“.

La section juridique était donc organisée. Un procès-verbal fut dressé de ce fait, et Bucarest l'approuva. Dispensons-nous de parler des avis juridiques en émanant. Étant donné que presque chaque acte devait passer par cette section, aux fins d'avis ou de consultation, et que les décisions de la section juridique ne supportaient aucune contradiction et aucun avis, les quelques employés hongrois encore au service dans les autres sections, ne cessaient de se récrier contre le créateur de cette section juridique (?).

Il arriva un jour de Bucarest une grande commission de contrôle, pour inspecter cette section. Le chef de cette commission s'étonna bientôt que, malgré la température agréablement chaude qui régnait dans les bureaux, il n'apercevait aucun fourneau ou cheminée. Lorsqu'on lui eut expliqué que tout le bâtiment était pourvu de chauffage central, c'est avec le plus grand étonnement qu'il posa sa main sur le radiateur pour se rendre compte de la vérité de cette explication. Après quoi, il s'empressa d'ordonner, suivi des approbations unanimes des membres de la Commission, d'entreprendre aussitôt, et sur sa propre responsabilité le démontage de l'installation complète du chauffage central, et de l'expédier sans délai à la Direction Générale de Bucarest. Quelle fut sa déception, lorsque ses collègues transylvains lui expliquèrent en riant, que l'opération est un plus difficile qu'elle ne le paraît au premier moment, car, vu que tous les tuyaux de la conduite de vapeur sont construits dans les murs, il faudrait donc procéder préalablement au démolissement complet de l'immeuble pour pouvoir en retirer l'installation du chauffage central.

C'était quelque chose de piteux de voir ce haut-fonctionnaire, jeter un regard plein de regret, accompagné d'un pro-

fond soupir, vers le radiateur du chauffage central, qu'il devait abandonner, faute de pouvoir le démonter. Un des directeurs transylvains, ne tarda pas à s'exprimer amèrement sur ce fait :

„Chaque fois qu'un délégué de la Direction Générale de Bucarest nous arrive sur le cou, il ne manque jamais de compromettre notre grande nation dès ses premières paroles“.

Entretemps, le chef de section Môtîu et son substitut Costa, furent transférés à Temesvár. Mais, avant son départ, le chef donna l'ordre, *que chaque jeudi, un des trois fonctionnaires de la section juridique d'Arad devra se rendre à Temesvár pour lui faire un rapport sur la marche des affaires.* Le premier jeudi arrivé, il se passa que M. Môtîu se trouvait depuis la veille, soit mercredi, à Arad, pour des affaires officielles, où il devait passer 2 ou 3 jours. Il paraissait donc tout naturel, que le voyage du rapporteur du lendemain devait être remis, mais M. Môtîu se mit dans une fureur sans bornes, et déclara formellement qu'il ne saurait supporter que l'on changeât ses ordres, et que celles-ci sont sacrées . . .

Donc, le lendemain, conformément aux ordres de M. Motiu, un rapporteur se mit en route pour Temesvár (où naturellement on s'est bien moqué de lui) et retourna l'après-midi à Arad où il fit son rapport à Môtîu, dans les termes suivants :

„J'ai l'honneur de vous annoncer, Monsieur le Chef de Section, que j'étais à Temesvár, mais je n'ai pu y faire mon rapport, vu que Monsieur le Chef de section était en voyage officiel . . .“

Sur quoi M. Môtîu prit connaissance du rapport avec un mouvement de tête condescendant. Cette affaire s'est reproduite encore à deux reprises.

A une occasion, je fus aussi envoyé en service à Temesvár. Là, on me fit observer, d'un ton plein de menaces, que je devais apprendre la langue roumaine dans le plus bref délai, car cela ne dépendait que de la bonne volonté. En effet, j'ai eu l'occasion de me rendre compte des résultats tout à fait exceptionnels de telle „bonne volonté“, dans le cas *du chef de la direction du personnel, qui était, il y a encore peu de temps, un simple commissionnaire (porte-bagages) dans une gare du Banat, et qui, aujourd'hui, avec une rapidité vertigineuse, et passant outre toutes les difficultés, vient d'être promu docteur en droit. Sa course au doctorat fut tellement précipitée, qu'il oublia même qu'il aurait dû passer les examens de l'enseignement secondaire, et que ce n'est que maintenant, déjà docteur en droit, qu'il va faire son baccalauréat.*

Il arrive souvent que des commissions de Bucarest viennent faire des voyages d'études à Arad, où, en dehors du

chauffage central, elles se plaisent surtout à admirer le téléphone automatique. A une occasion, je fus témoin lorsque l'un des membres d'une telle commission, qui était un haut-fonctionnaire de Bucarest, se mit dans une fureur aveugle, croyant que ses collègues transylvains voulaient se moquer de lui, en lui expliquant le fonctionnement de cet appareil. Vouloir se railler de lui, qui avait déjà vu tant de choses à travers le monde. Un téléphone qui donne automatiquement la communication . . . Allons donc . . .

Lorsqu'on a militarisé les Chemins de fer, le chef visible de ceux-ci était le général *Jonesco*. Ce, monsieur, après un voyage d'inspection en Transylvanie, fit à Bucarest, un rapport plein d'indignation des faits qu'il venait de constater, et protesta contre les signaux ferroviaires, qui se faisaient encore sur toutes les lignes de la Transylvanie, au moyen des couleurs nationales hongroises.

M. le général ignorait absolument, qu'en vertu des conventions internationales, les signaux des chemins de fer se font partout et dans tous les pays du monde, à l'aide des couleurs rouge, blanche et verte . . .

Il est évident que nous ne saurions exiger que M. le Directeur général des chemins de fer roumains s'entende à tout, notamment aux questions ferroviaires . . .

---