

● Locuitorii, coloniști aduși din vestul Germaniei ● Foștii stăpâni, jafuri și distrugeri ● Tradiție industrială seculară ● Este arborat drapelul românesc ● Bătrâni și tineri plâng de bucurie ● Entuziastă primire făcută regelui Ferdinand ● 100 de trandafiri pentru regina Elena



Gara orașului

NONAGENARA JIMBOLIE ROMÂNEASCĂ

VALI CORDUNEANU

În data de 24 noiembrie 1923, între România și Iugoslavia s-a încheiat, la Belgrad, un protocol privitor la câteva insule de pe Dunăre și la un schimb de comune. Documentul s-a aplicat din anul următor, acum 90 de ani, având printre consecințe intrarea sub administrație românească a orașului Jimbolia, la 10 aprilie 1924.

Orașul se afla, după sfârșitul Primului Război Mondial, în Regatul Sârbilor, Croaților și Slovenilor, sub denumirea de Džombolj (anterior, Hatzfeld, Zombolya etc.), punctul de graniță situându-se până atunci în localitatea învecinată Cărpiniș. În expozeul din Parlament, din 27 decembrie 1923, publicat ulterior în volumul *Chestiunea graniței Banatului*, ministrul Afacerilor Stră-

ine I.G. Duca spunea: „am primit comuna neromânească Jimbolia, în contra a două comune locuite de o populațiune tot așa de neromânească”.

Se referea la faptul că populația majoritară era formată conform datelor din *Ghidul orașului Jimbolia* (2013), de Sorin Pavel – din șvabi (82% în 1875; încă 57,7% în 1930), urmași ai coloniștilor aduși din vestul Germaniei înce-

pând din 1766, în perioada împărătesei Maria Terezia (1740-1780). Ponderea românilor a fost de 1% în 1875, crescând la 8,6% în 1930, prima școală elementară în limba română deschizându-se abia în 1934 și fiind închisă după doar patru ani. Acesta a fost și motivul pentru care parlamentarii bănățeni ar fi preferat pentru schimb alegerea altor localități din zonă, în care predomina populația



În pp. 86-87: imagini de la momentul întâlnirii dintre regele Mihai și regina mamă Elena în gara Jimbolia

de origine românească (nu întâmplător, în apropiere, la Zrenjanin, se găsește în prezent sediul Institutului de Cultură al Românilor din Voivodina).

În legătură cu evenimentele din 1924, poetul și traducătorul Petre Stoica (1931-2009), stabilit în ultima parte a vieții în orașul de graniță și bun cunoscător al istoriei sale, nota: „Noua configurație a Europei, ca urmare a destrămării imperiului bicefal, i-a adus Jimboliei servituți greu suportabile. Regatul sârbocroato-sloven, în componența căruia intră acum, s-a dovedit vitreg față de proaspetții săi supuși. Proprietatea agricolă limitată de 50 de hectare, impozitele înrobitoare, exproprierea moșiei Csekonics [în 1911 avea cca 22.500 ha, 3.000 de muncitori sezonieri – *n.n.*], sursă de venit pentru multe familii, implantarea unor oaspeți insoliți, așa-zișii «eroi macedoneni», întru-totul străini de obiceiurile șvabului bănățean, au bulversat comunitatea.

Reacția localnicilor n-a întârziat. L-au refuzat politicos drept parlamentar al sârbilor pe orgoliosul și influentul politician Nincici, preferând can-

didatura unuia de-al lor. Conflictul a născut ideea abandonării Jimboliei și a altor câteva localități, în schimbul unor apartinătoare României. Tranzacția s-a materializat în anul 1924. În momentele retragerii de pe teritoriul deținut scurtă vreme, foștii stăpâni s-au dat la jafuri și distrugeri nemărginite. Peter Jung [1887-1966, poet și ziarist – *n.n.*] afirma în acele zile că Jimbolia nu își va mai reveni niciodată. Falsă profecție. Sub noua și definitivă administrație românească, orașelul nostru a reînviat din propria-i cenușă, aidoma păsării Phoenix.“

Una dintre consecințele imediate a fost scoaterea din exploatare a căii ferate duble (una îngustă și cealaltă cu ecartament normal) care mergea din a doua gară a Jimboliei, Rapova (construită în 1866, azi părăsită), spre Zrenjanin. Jimbolia, stație de cale ferată încă din 1857, aflată pe linia Timișoara-Kikinda-Szeged-Budapesta-Viena, avea însă o mare tradiție industrială; în septembrie 1924 Corporația industriașilor împlinea 100 de ani, în oraș funcționând vestita Fabrică de cărămizi și țiglă „Bohn“ (1863), Moara cu aburi (1870), Fabrica de Pălării „Decker“ (1878), Uzina Electrică (1909) etc.

În numărul din 12 aprilie 1924 al cotidianului timișorean *Nădejdea*, într-un articol intitulat *Drapelul românesc a fost arborat la Jimbolia*, se consemna: „În ziua de 10 aprilie a.c., la ora 1, orașul Jimbolia a trecut sub stăpânirea românească. Retragera ultimelor elemente sârbești a fost primită cu un entuziasm nemărginit de către populația orașului, spoliată și jefuită

până și de banii din casă, așa încât la intrarea în oraș a autorităților române, bătrâni, tineri, femei și copii plângeau de bucurie, în timp ce pe toate casele fâlfâia drapelul nostru național.“ Oficialitățile județului Timiș-Torontal erau urmate de un „cortegiu grandios de călăreți și trăsură care se întindea pe 7 kilometri“, făcându-și intrarea „sub ploaia de flori și aclamațiile mulțimii“. „Serviciul divin oficiat sub cerul liber, sfințirea drapelului comunei, cât și marea ședință festivă din sala Primăriei, sub președinția d-lui Stoffel, primarul Jimboliei, vor rămâne ca date istorice“, se mai menționa în ziar. În scurt timp, între Timișoara și Jimbolia vor circula două trenuri.

Cu puțin timp înainte, respectiv la circa o lună după instalarea administrației românești, prin gara orașului a trecut regele Ferdinand. Suveranul, însoțit de regina Maria și ministrul Afacerilor Străine I.G. Duca, pleca într-un turneu european în 7 aprilie 1924, fiind întâmpinat de autoritățile locale în gara „Domnița Elena“ din Timișoara. Se va întoarce, numai împreună cu I.G. Duca, în 20 mai: „La ora 6 și cinci minute, sosește în gara Jimbolia trenul regal. Muzica intonează Imnul Regal, batalionul de



onoare dă onorurile militare, capetele miilor de oameni sunt descoperite și din toate piepturile izbucnește puternic «Să trăiască!». Majestatea Sa se dă jos. Poartă un costum civil cenușiu, pe cap are o pălărie verzuie, moale. Zâmbeste... Salută pe domnii care i-au ieșit în întâmpinare. Domnul prefect dr. Iuliu Coste [tatăl diplomatului Brutus Coste -n.n.], ca șef al județului, solicită pe Majestatea Sa cu câteva cuvinte, după care Regele trece în revistă batalionul de onoare și, după ce se întoarce, îi sunt prezentate notabilitățile din Jimbolia, cu care dă mâna pe rând și se întreține în mod vioi – nota *Nădejdea* din 22 mai 1924, subliniind în încheiere: „Entuziasma primire ce s-a făcut Suveranului la granița țării, la Jimbolia, nici nu se poate descrie“. Cu acest prilej, Iuliu Coste face observația că „la plecarea M.S. Regele din țară, Jimbolia era pe teritoriul Iugoslaviei, iar acum geograficește este prima stațiune de drum de fier a României înspre Iugoslavia“.

Cu doi ani înainte, la 19 februarie 1922, fusese primit în punctul de frontieră Cărpiniș regele iugoslav Alexandru Karageorghevici, care călătorea cu trenul spre București în vederea oficializării



logodnei cu principesa Mărioara. A fost întâmpinat de generalul Lupescu, reprezentantul regelui Ferdinand, și generalul Moșoiu, din partea guvernului.

Peste ani, în 14 septembrie 1940, în gara Jimbolia se va desfășura un alt moment emoționant: reîntoarcerea din exil, după zece ani, a Reginei Mamă Elena, aceasta fiind întâmpinată de regele Mihai (*Magazin istoric*, nr. 4/2004). Iată cum este relatat evenimentul în publicația timișoreană *Dacia*: „Frumoasa gară de frontieră din Jimbolia [construită în 1900 – n.n.] a fost cu gust decorată în așteptarea înalților oaspeți. Verdeată, flori, drapele și ghirlande s-au folosit în belșug și cu pricepere. Sus pe frontispiciul clădirii s-a format din flori roșii, galbene și albastre urarea: «Bine ați venit». Marele drapel tricolor, cu stema țării, a fost ridicat pe catargul gării. Încă înainte de ora 10 au început să ia loc formațiile destinate să salute pe M.S. Regele Mihai I și pe M.S. Regina Mamă Elena. O companie de onoare cu muzica și drapel a Reg. 93 Infanterie se aliniaza sub comanda domnului căpitan Popa [...] Elevii școlilor în costume naționale românești și o delegație a tineretului german cu cămașă albă și ciorapi albi se înșira mai încolo. Trenul în care se afla regele, rezidentul regal Al. Marta și Anton Mocsony sosește la 10.30, în uralele mulțimii, iar la ora 11 fix trage în fața gării. M.S. Regele coboară. Pare palid și puțin slăbit. Poartă uniformă kaki a Regimentului de Gardă cu pantaloni lungi și gradul de general de divizie. În piept are



crucea de cavaler a Ordinului pentru merit, o cruce de email alb, cu spini în jur.“ La ora 11.05 a sosit Simplonul din care a coborât regina Elena: „Un sobru ansamblu de lenaj bleu îmbracă silueta-i zveltă. În cap poartă o simplă pălărie de paie conotier, puțin înclinat în față, cu voaleță. Două mari perle ornează cerceii M. Sale, un colier «tour de cou», din alte splendide perle, și o discretă broșă cu diamante sunt bijuteriile M.S. Reginei, care poartă la piept un mic buchet de camelii. M.S. Regele Mihai își îmbrățișează Augusta Mamă. O sărută și salută cu bucurie de Fiu care își regăsește Mama. Cei din jur au lacrimi în ochi. Femeile plâng de emoție. Momentul este patetic.“ Reginei i-au fost dăruți 100 de trandafiri roșii din partea județului, un buchet de tuberoze al Doamnelor Române din Arad și simbolicul „buket de rugă“ cu panglici multicolore al Doamnelor Germane. Trenul a plecat după 20 de minute, pe acordurile imnului regal. La 12.05 a ajuns în gara din Timișoara, și ea pavoază cu „drapele tricolore, flori și verdeată“; a cântat Corul Municipal, condus de Filaret Barbu. ■