

# PASIUNE DINCOLO DE HOTAR: CANTONUL – MUZEU DE LA GHIMEȘ

Diana MOCONDOREANU, Silviu ARITON<sup>1</sup>

diana\_mocondoreanu@yahoo.com

silviu.ariton@yahoo.com

MOTTO: „M-am născut lângă calea ferată și, probabil, fumul acela amar mi-a intrat în sânge și m-a infestat încă din leagăn.”

(Agoston Bilibok)

**ABSTRACT:** The communication “Pasiune dincolo de hotar – cantonul muzeu de la Ghimeș” presents the history of a place and a person. This communication aims to inform you about the importance of the passion that keeps the past alive. The central point of contact between Moldavia and Transylvania, the rural place Ghimeș provides permanent and continuous links between populations in these areas, here being one of the most important points of the railway. In this area there is a block station which became a museum. It is here that Mr. Bilibok Agoston has a collection, a treasure of railway items. The collection contains interesting railway exhibits picked up during a long period of time: signs of locomotives from different countries, locomotives numbers, speedometers steam locomotives, electric clock platform made in Leningrad, in 1920, pictures illustrating various stages of railways construction, diplomas and meadls, railways literature, maps, border crossing documents, copies of vintage photos etc. We can feel in the voice of Mr. Bilibok the emotion and passion when he is talking about each item from his collection.

**KEYWORDS:** passion, history, devotion, railways.

## ***Argument***

Undeva, pe un loc mai înalt, în Ghimeș, între pod, calea ferată și scările de piatră se află, între pereții unui canton, o colecție și un om deosebit. Un om în vârstă, slăbuț, îmbrăcat modest ce îți zâmbește ușor și discret. În spatele lentilelor de ochelari se ascund doi ochi luminați și încărcăți de

<sup>1</sup> Elevi la Colegiul Tehnic „Dimitrie Ghika”, Comănești, județul Bacău (Coordonator: profesor Petrița Bîlbîe (petrita\_b62@yahoo.com))

pasiune. Privirea, vorbele cu accent maghiar și gesturile ușoare din mâini alcătuiesc o poveste, o poveste clădită în ani de zile, o poveste ce trebuie știută de mulți dintre noi. La primul contact cu pasionatul nostru colecționar poți să citești, în acea lumină a ochilor, dorință, pasiune și dedicare. Numeroasele persoane ce îi trec în fiecare zi pragul muzeului îi mențin sufletul tânăr și mintea activă, o minte ageră ce îți arată istoria așa cum a fost, ducându-te în secolele trecute cu ușurință prin descrierile și explicațiile imaginilor aflate pe pereții cantonului, prin obiecte ale trecutului, precum vechiul ceas de peron. Cuvintele domnului Bilibok se fac înțelese și pentru mulți necunoscători ai domeniului feroviar, munca de o viață la căile ferate având un rol covârșitor, în acest sens. În câteva minute, domnul Bilibok reușește să îți prezinte lucruri noi, necunoscute multora, întâmplări și fapte ce au construit o istorie altfel.

### *Cum era Transilvania la cumpăna secolelor XIX–XX?*

În cea de-a doua jumătate a secolului al XIX-lea, mulți români continuau să trăiască în afara granițelor Principatelor Unite și apoi ale Regatului României.

În perioada 1868–1918, Transilvania a fost încorporată părții maghiare a Imperiului Austro-Ungar și s-au intensificat măsurile discriminatorii împotriva românilor, sașilor, sârbilor, croaților din ținut. Astfel, principalul țel al românilor din Transilvania în cea de-a doua jumătate a secolului al XIX-lea a fost autonomia politică<sup>2</sup>. La începutul anilor '60 dorința lor părea să se realizeze, deoarece Curtea de la Viena căuta ajutor din partea slavilor și românilor, permițând convocarea Dietei cu o largă reprezentare românească. Acest fapt nu a schimbat situația din Transilvania și au fost înaintate anumite proteste. Dintre acestea, cel mai important a fost *Pronunciamentul* redactat în anul 1868. Prin acesta se cerea aplicarea legilor adoptate de Dietă în anul 1863 și 1864, care garanta egalitatea limbii și a bisericilor.

În anul 1881 se constituie Partidul Național Român prin care se votează menținerea pasivismului, iar Vicențiu Babeș recomandă în același an un fel de dualism româno-maghiar în Transilvania. Partidul adresează Împăratului Franz Joseph o altă declarație românească importantă a epocii, *Memorandumul*, prin care erau solicitate pentru populația română drepturi etnice egale cu ale populației maghiare, precum și încetarea persecuțiilor și a încercărilor de maghiarizare.

<sup>2</sup> Keith Hitchins, *România 1866–1947*, Editura Humanitas, București, 1998, p. 208.

În anii '90 ai secolului al XIX-lea, românii din Transilvania își îndreptau privirile spre București, căutând sprijin în lupta lor pentru drepturile naționale. Guvernul român a asigurat un generos sprijin financiar bisericilor și școlilor românești din Transilvania. Către sfârșitul secolui, frunțașii politici români au fost determinați să reconsidere pasivismul, datorită politicii agresive a guvernului ungar în privința naționalităților și schimbărilor semnificative în situația internațională. Sfârșitul formal al pasivismului a avut loc în cadrul Conferinței Partidului Național Român din 1905 când s-a votat pentru participarea la alegeri în Parlamentul ungar.<sup>3</sup>

Biserica Ortodoxă și Biserica Unită au rămas bastioane importante ale mișcării naționale. Acestea și-au păstrat în mare măsură autonomia administrativă și controlul asupra învățământului românesc, prin intermediul școlilor confesionale, elementare și secundare.

Experiențele din timpul Războiului de Independență și de la Congresul de la Berlin l-au făcut pe Regele Carol I al României, precum și pe politicieni să înțeleagă pericolele urmării unor obiective de politică externă ce nu se bucurau de sprijinul uneia sau mai multora dintre Marile Puteri. Au ajuns treptat la hotărârea de a lega țara de una dintre marile puteri. Ei au găsit în Tripla Alianță (Germania, Austro-Ungaria și Italia) avantajele economice pe care le căutau. Principala atracție pentru ei o constituia, fără îndoială, Germania.

Aderarea României la Tripla Alianță s-a datorat în mare măsură inițiativei lui Bismarck. Aceasta a luat forma unui tratat bilateral cu Austro-Ungaria, semnat la 30 octombrie 1883.

Alianța a format piatra de hotar a politicii externe a României timp de treizeci de ani. Criza balcanică din 1912–1913, însă, a desăvârșit înstrăinarea României de Austro-Ungaria și de Tripla Alianță. Venirea la putere a lui Ionel Brătianu și a liberalilor în ianuarie 1914 a vestit reorientarea politicii românești către Antanta.<sup>4</sup>

Relațiile dintre România și Austro-Ungaria după Congresul de la Berlin au fost puse greu la încercare de adânci diferențe economice și politice. Austro-Ungaria limitase în mod arbitrar intrarea cornutelor mari și a porcilor provenind din România și mărise tarifele la aproape toate celelalte produse. Controlul navigației pe Dunărea de Jos a adus cele două țări în stare conflictuală. După 1886, România a introdus un nou tarif vamal menit

3 *Ibidem*, pp. 209–216

4 *Ibidem*, pp. 144–155

să protejeze industria și agricultura indigene, iar Austro-Ungaria a răspuns cu restricții împotriva importurilor românești. Taxe mari au fost impuse principalelor produse de export românești, grânele și vitele, iar importul de legume și fructe, precum și tranzitul animalelor au fost interzise. În 1891 are loc o întrerupere în războiul vamal. Rezultatul cel mai durabil al războiului vamal a fost de natură politică: a întărit ostilitatea resimțită de majoritatea românilor față de Austro-Ungaria și în felul acesta a redus perspectivele viitoare de cooperare în problemele externe.

### ***Pasul Ghimeș – hotar și vamă între cele două țări***

Trecerea românilor în Austro-Ungaria și invers se făcea prin punctele de graniță situate de-a lungul lanțului carpatic, cum ar fi Orșova, Petroșani, Brașov, Predeal, Ghimeș, Vatra Dornei.

La intrarea în pasul Ghimeș, se afla o barieră înaintea podului, iar în stânga barierei se găsea nișa cu vulturul imperial. La capătul acestui pod se afla prima poartă, cu gratii din lemn, cu trei stânjani în spatele palisadelor noastre. Straja înarmată pe partea moldovenească asigura respectarea corectă a convențiilor. Spațiul de despărțire dintre cele două părți putea fi, după cum a stabilit convenția Sanitas, la opt stânjani sau, pentru mai multă siguranță, putea să fie crescută cu trei stânjani. Poarta cu gratii era poarta principală care închidea zidul. Defileul se întindea pe 130 de stânjani. Pe linia de graniță se mai găseau: un turn numit Blockhaus, la capătul muntelui Adelmaș, cazarma, camera de gardă, o pivniță, locuința căpitanului, grajduri, bărci din lemn, o capelă din scânduri și spitalul.<sup>5</sup>

Hotar, dar și poartă de legătură dintre Moldova Centrală și Transilvania, Ghimeșul asigura legături permanente și continue ale populațiilor din aceste zone. Până în a doua jumătate a secolului al XIX-lea, legătura între cele două zone geografice se făcea pe cale rutieră. Inaugurarea și dezvoltarea căilor ferate atât în Austro-Ungaria cât și în România au favorizat legături directe și rapide.

### ***Drumul de fier – o nouă punte de legătură între oameni și locuri***

Prima cale ferată din estul Europei a fost deschisă pe 15 iulie 1846 între Pesta și Vác. Pe actualul teritoriu românesc prima linie a fost deschisă pe 20 august 1854 și făcea legătura între Oravița (în Banat) și Baziaș, un port

5 Biró Gabor, *A gymesi átkelő történelméből*, Editura Gyimesbükk – 2010, pp. 23–24

la Dunăre. Linia, având o lungime de 62,5 km, a fost folosită inițial doar pentru transportul cărbunelui. MÁV (Societatea feroviară de transport din Ungaria), pe de o parte, și C.F.R. (Căile Ferate Române), compania națională de transport feroviar a României, fondată în 1880, pe de altă parte, au realizat o parte din rețeaua de căi ferate de pe teritoriul actual al țării noastre. În anul 1885 au fost construite și date în exploatare liniile de cale ferată atât pe teritoriile românești din Austro-Ungaria cât și pe teritoriul Regatului României, precum liniile: Oradea – Băile Episcopiei, Câmpia Turzii – Turda (Transilvania), Titu – Târgoviște și Bacău – Piatra Neamț (Regatul României). Anghel Saligny proiectează și realizează pe linia Adjud – Târgu Ocna primele poduri combinate de șosea și cale ferată construite în țara noastră, iar în 1886, pe linia ferată Filiași – Târgu Jiu, primele poduri metalice cu console fără culee.<sup>6</sup>

Pentru realizarea legăturii feroviare cu Transilvania intră în exploatare liniile de cale ferată Râmnicu Vâlcea – Râul Vadului, pe Valea Oltului, și Comănești – Palanca, pe Valea Trotușului. Prima linie, executată de inginerul Mihail H. Romniceanu, a fost considerată până la construirea liniei Bumbesti – Livezeni, punctul culminant al artei constructive românești în materie de căi ferate, având șapte tuneluri scurte, între 30 și 600 metri.<sup>7</sup>

De la Războieni până la Tg. Mureș s-a construit o cale ferată particulară, de la Târgu Mureș până la Reghin tot particulară, iar o porțiunea fost finanțată de MAV – Căile Ferate Maghiare, inclusiv linia Ghimeșului.<sup>8</sup>

Prin construirea viaductului Livezi – Caracău s-a înlesnit în urmă cu peste o sută de ani, legarea celor două noduri de cale ferată, respectiv Ciceu cu deschidere spre Brașov, Târgu Mureș, Baia Mare, și cel de la Adjud, cu deschidere spre Galați, București, Suceava.<sup>9</sup>

După 1890 majoritatea companiilor feroviare private mari au fost naționalizate în Austro-Ungaria.

Gara din Ghimeș, la rândul ei, a avut și ea un rol important în stabilirea legăturii dintre Moldova și Transilvania. Clădirea gării era, conform regulamentului MAV, cu copertină desupra peronului. Restul a fost făcut

6 Ștefan Bălan, Nicolae Șt. Mihăilescu, *Istoria Științei Și Tehnicii în România*, Editura Academiei Republicii Socialiste România, București, 1985

7 *Ibidem*.

8 Informație preluată de la domnul Agoston Bilibok, în vârstă de 78 de ani, Ghimeș, Bacău.

9 Petrică Bilibok – Bârsan, Ion Gabor, *Din universul spiritualității românești – Plaiurile ghimeșene*, Editura Egal, Bacău, 2005

după concepția marelui arhitect feroviar maghiar Pfaff Ferenc (1851–1913). Momentul inaugurării căii ferate s-a bucurat și de prezența unuia dintre cei mai de seamă oameni politici ai secolului al XIX-lea care au făurit România modernă, Ion I.C. Brătianu, pe atunci ministrul lucrărilor publice, în guvernul D.A.Sturdza.<sup>10</sup> Trenul cu comisia din care făcea și ministrul Ion I.C. Brătianu, a venit de la Comănești până la graniță, apoi a intrat și în Gara Ghimeș. Pe locomotiva trenului românesc fluturau în față două steaguri ungurești, iar pe peron, ca semn de reciprocitate, erau așezate steaguri românești. În gară, oaspeții au fost întâmpinați de către consilieri ministeriali din Ungaria alături de șeful secției maghiare.<sup>11</sup> Acesta a fost un moment special de apropiere în relațiile dintre cele două țări, care, măcar la suprafață, s-au mai încălzit datorită prezenței unor oficiali de rang înalt din România și Austro-Ungaria, într-un punct de frontieră care, la prima vedere, nu părea să fie cel mai important. Cu această ocazie putem afirma că astfel, noțiunea de hotar s-a mai diluat. Iată ce importanță a putut avea calea ferată, pentru a lega două regiuni la vremea aceea, din țări diferite!

Linia ferată a legat pe termen lung două zone diferite, dar clădirea gării și-a menținut rolul de punct vamal până la formarea României Mari, în 1918.

Ghimeș-Făget este o comună situată la extremitatea nord-vestică a județului Bacău, pe cursul râului Trotuș. Are în componență satele Făget, Bolovăniș, Făgetul de Sus, Ghimeș, Răchitiș, Tărhăuși, toate situate în vecinătatea munților Ciucului și Tarcăului. Până în anul 1950 a făcut parte din județul Ciuc, iar la împărțirea administrativă din 1950 devine parte a regiunii Bacău.<sup>12</sup> Este o localitate cu cel puțin două etnii importante, precum cea română și cea maghiară, dar se deosebesc și ceangăii, și rromii. Procesul maghiarizării românilor a luat proporții în perioada 1867–1918. Concomitent au îmbrățișat ritul greco-catolic, a fost organizată Parohia Greco-Catolică Ghimeș-Făget și o școală românească, instituție condusă de învățătorul Vasile Lupu.<sup>13</sup>

<sup>10</sup> Marin Nedelea, *Istoria României*, Editura Niculescu, București, 1994, p. 244

<sup>11</sup> Informație preluată de la domnul Agoston Bilibok, în vârstă de 78 de ani, Ghimeș, Bacău

<sup>12</sup> [http://ro.wikipedia.org/wiki/Comuna\\_Ghimeș-Făget,\\_Bacău](http://ro.wikipedia.org/wiki/Comuna_Ghimeș-Făget,_Bacău), accesat în data de 16 iulie 2013

<sup>13</sup> Emilian Drehuță, coordonator, *Enciclopedia județului Bacău*, Bacău, Editura Agora, 2008, p. 166

### ***Pasiune dincolo de hotar sau cum s-a născut un colecționar***

La o distanță de aproximativ doi kilometri de gară se află și cantonul din Ghimeș. Construit lângă calea ferată și lângă șoseaua ce făcea legătura dintre Moldova și Transilvania, cantonul avea rolul de a supraveghea și proteja, fiind dotat cu aparate de semnalizare. Cantonul servea și drept locuință pentru cantonier și familia lui. După anul 1990, datorită problemelor cu care s-a confruntat CFR-ul, clădirea cantonului a fost părăsită, s-a degradat, iar pentru o perioadă nu a mai fost utilă, rămânând în paragină.

Actualmente cantonul găzduiește colecția domnului Agoston Bilibok, din Ghimeș, un adevărat tezaur de obiecte feroviare. Prima locație a ineditului muzeu a fost locuința personală a domnului Bilibok. Când directorul regionale CFR Galați a venit la Ghimeș, domnului Bilibok i s-a acordat o sală în clădirea gării pentru colecția sa, fără să fie nevoit să plătească ceva. Colecția a rămas în această sală timp de cinci ani de zile, iar din 2008 a fost mutată în clădirea cantonului, după renovarea acestuia. Conform spuselor domnului Bilibok, au venit câțiva vizitatori din Ungaria, iar aceștia au avut un rol important în strângerea fondurilor pentru renovarea cantonului. Din martie până în mai 2008 s-au efectuat lucrările de refacere a clădirii cantonului.

Domnul Bilibok este un om pasionat de istorie în general, dar, mai ales, de istoria feroviară și datorită lui s-au putut face toate aceste lucrări care au dus la transformarea cantonului într-un muzeu! Totul a început când CFR-ul a hotărât, în anii '70, să ducă la casare vagoane fabricate cu 40 de ani în urmă, acestea fiind construite de cele mai renumite firme din Europa. Primele obiecte colecționate au fost plăcuțe de pe locomotive înscrisurate cu numele întreprinderii, anul fabricației și orașul unde acestea au fost construite.

Colecția adunată de domnul Bilibok de-a lungul anilor conține numeroase exponate feroviare: plăcuțe de pe locomotive din România, Elveția, Japonia, Germania, Slovacia, Austria și Ungaria, șepci din Iugoslavia, Ungaria, Belgia, Austria, Croația și Cehoslovacia, numere de locomotive, vitezometre de pe locomotivele cu aburi, ceas electric de peron, fabricat în Leningrad, în anii 1920, fotografii ce ilustrează diferite stadii ale construcțiilor feroviare, diplome și medalii, literatură feroviară, hărți, etc. Unele dintre aceste obiecte au fost obținute de la vizitatori, printr-un schimb realizat de domnul Bilibok cu unele persoane deținătoare de obiecte importante pentru colecția acestuia.

Printre acestea regăsim două documente de trecere a graniței, unul din 11 ianuarie 1862, aparținând unui secuier care își căuta de lucru dincolo de Carpați, în Moldova, iar un altul atestând trecerea unui alt locuitor din Austro-Ungaria spre Moldova, din aceleași motive, în anul 1890. Acestea au o deosebită valoare istorică fiind printre puținele documente care atestă trecerea locuitorilor celor două regiuni, Moldova și Transilvania, dintr-o parte în alta.

De asemenea, în colecție regăsim și copii ale unor fotografii de epocă ce ilustrează: executarea infrastructurii pe locul stației Ghimeș (1895–1897), o vedere panoramică dinspre Palanca (1895), executarea dislocării stâncii pe locul viitoarei stații Livezi Ciuc, construirea viaductului Ladok, la Livezi Ciuc, în 1896, viitoarea stație feroviară Ghimeș, construirea unui pod boltit și a infrastructurii pe pârâul Gorbe, dar și construirea unui zid de sprijin pe linia căii ferate Ghimeș, aproape de fosta graniță. Alături de aceste imagini, întâlnim și fotografii ce ilustrează viaductul Caracău în perioada 1897–2013, ce se află pe linia căii ferate Miercurea Ciuc – Ghimeș. Acesta a fost construit de către Căile Ferate Regale Ungare. A fost și este una dintre cele mai frumoase realizări tehnice ale perioadei. Datând din anul 1897, putem vedea și imagini cu podul Trotuș, finalizat, în spate fiind fosta graniță, precum și cu lucrări de construcție la viaductul Trotuș. La sfârșitul acestui secol, în 1899, s-a ridicat un monument istoric în memoria Reginei Elisabeta (Sisi), a Ungariei, lângă tunelul Livezi. Acestea ocupă un loc de frunte în colecția domnului Bilibok și se află pe partea dreaptă, cum intri în cantonul cu nr. 30, de la Ghimeș.

Întâlnim și imagini ce au immortalizat momente de la începutul secolului al XX-lea. Astfel, avem ocazia de a vizualiza o hartă a Imperiului Austro-Ungar cu întreaga rețea feroviară la 1903, ce ne arată și linia de frontieră între Austro-Ungaria și România în zona văii Ghimeșului; o vedere panoramică de la Lunca de Sus, cu viaductul Trotuș, care intersectează valea, fotografiat în 1910; o imagine cu vizita Împăratului Carol al IV-lea de Habsburg pe linia ferată Ghimeș, în primăvara anului 1918. Ne este ilustrat și personalul stației căii ferate Lunca de Sus la sfârșitul anilor 1920. O altă fotografie ne prezintă personalul depoului Ghimeș în 1943 și locomotivele seria MAV 442–56 (germană).

Pasionatul colecționar Agoston Bilibok s-a născut în 1935, în Ghimeș-Făget. A terminat Școala Elementară cu șapte clase în Ghimeș, urmând apoi Școala Profesională CFR „Gheorghe Gheorghiu Dej”, în 1950, la Lunca de Sus. A lucrat ca reparator de vagoane la Revizia Vagoane Ciceu (trei ani



și șapte luni), în următorii ani a îndeplinit funcția de lăcătuș de revizie. Din 1970 a urmat Școala Tehnică de Maiștri – Reparații și Întreținere Vagoane Brașov, timp de doi ani și jumătate. Din 1973, a lucrat șaptesprezece ani ca șef de tură la Revizia Vagoane Ciceu până în 1990, când s-a pensionat. Domnul Gusti, cum i se spune de cei apropiați și cum îi place să i se zică, este, într-adevăr, o persoană ce are darul de a povesti, pasiunea citindu-i-se în glas atunci când ne împărtășește povestea fiecăreia dintre piesele ce-i alcătuiesc muzeul, ce ne primește cu ușa deschisă pe fiecare dintre noi. Poate spune cu o privire și un gest ceea ce alții nu pot exemplifica în zeci de cuvinte o istorie nu de mulți știută. În fiecare zi cunoaște noi oameni ce-i întrețin pasiunea, ce-l fac să se simtă tânăr și mai plin de viață.

Domnul Gusti păstrează cu sfințenie și arată cu mândrie caietele cu impresii, îndemnând pe fiecare vizitator să își împărtășească ideile. Răsfoind cu grijă foile ne dăm seama că muzeul său a fost vizitat de oameni de pe toate continentele, veniți din țări precum Canada, S.U.A., China, Liban, Japonia, pe lângă numeroșii vizitatori din Ungaria și România. Printre impresiile ce se află în caiete, se regăsesc și cele ale elevilor de la Colegiul Tehnic „Dimitrie Ghika” Comănești, ce au vizitat muzeul cu prilejul unei activități ce s-a desfășurat în Palanca și Ghimeș, pe 8 iunie 2013.

Domnul Bilibok primește și cuvinte de apreciere din partea celor ce l-au cunoscut sau au auzit de el în articole de ziar. „Omul-muzeu”, după cum este denumit în „Ziarul Popular”, din 15–21 septembrie 2004, s-a bucurat și de atenția presei: „În comuna Ghimeș, un bătrân are toate șansele de a intra în Cartea Recordurilor. Preocuparea de aproape 40 de ani a lui Augustin Biliboc este colecționarea de obiecte din domeniul feroviar, meteahnă care, pentru restul oamenilor, poate fi o pierdere de timp. Însă, sutele de obiecte adunate cu sârg de vârstnicul cheferist oglindesc istoria modernă a transportului feroviar. Nea Gusti a fost animat în toți acești ani de convingerea că nu însemnătatea materială, ci valoarea spirituală a obiectelor este mai importantă, pentru simplul motiv că acestea reprezintă ultimele mărturii ale unor perioade uitate de mai toată lumea”<sup>14</sup>.

### ***Epilog***

Domnul Bilibok este un om care manifestă o pasiune foarte rar întâlnită la oamenii din zilele noastre. Colecționarea de obiecte este văzută de

14 „Omul-muzeu” din Ghimeș, în „Ziarul Popular”, din 15–21 septembrie 2004

dânsul ca o dăruire de informații pentru generațiile care nu au cunoscut industria CFR-ului în toată splendoarea ei. Intrarea în cantonul muzeu se poate asemăna cu intrarea într-un templu sacru căptușit cu informații despre istoria căilor ferate române, despre ce a însemnat și încă mai înseamnă “CFR”. În glasul domnului Gusti putem simți și dezamăgirea pe care acesta o resimte gândindu-se la decăderea companiei în cadrul căreia familia acestuia și-a câștigat existența depunând o muncă demnă de respect. Este cunoscut că, după revoluția din 1989, imaginea CFR-ului, atât în țară cât și în străinătate, a avut mult de suferit datorită serviciilor feroviare de proastă calitate și conducerii slabe.

Munca depusă de 'nea Gusti în ceea ce privește colecționarea obiectelor feroviare poate fi interpretată și ca o recunoștință față de părinții săi, foști ceferiști, care i-au asigurat bunul trai de-a lungul primilor ani din viață, o viață feroviară.. o viață pe care bătrânul o trăiește cu mândrie.

Devotamentul și implicarea domnului Agoston Bilibok reies din amploarea pe care o dă colecției sale feroviare, o colecție impresionantă, deoarece cuprinde obiecte ce țin de companiile căilor ferate ale mai multor țări din Europa. Când părăsești cantonul-muzeu, parcă-ți sună în minte vechiul „glas” al roților de tren, o „muzică” binefăcătoare pentru domnul Bilibok, poate asemenea unei simfonii de Mozart pentru florile sale din glastră.

### **Bibliografie:**

- [1] Antonescu, Iulian și Bențea, Mihai, *Bacău – Ghid turistic al regiunii*, București, 1967.
- [2] \*\*\* *Bacău – Monografie*, Editura Sport-Turism, București, 1920.
- [3] Berstein, Serge și Milza, Pierre, *Istoria Europei*, Editura Institutul European, 1998.
- [4] Bilibok-Bârsan, Petrică și Gabor, Ion, *Din universul spiritualității românești – plaiurile ghimeșene*, Editura Egal, Bacău, 2005.
- [5] Brânduș, C., Lupu, N.N., Văcărașu, Iulia, *Județul Bacău*, Editura Academiei Republicii Socialiste România, București, 1972.
- [6] Carpentier, J. și Lebrun, F., *Istoria Europei*, Editura Humanitas, 1997.
- [7] Cebuc, Al., și Mocanu, C., *Din istoria transporturilor de călători în România*, Editura Științifică, București, 1967.
- [8] Drehuță, Emilian, *Enciclopedia Județului Bacău*, Editura Agora, 2008.
- [9] Gabor, Biró, *A gymesi átkelő tortenelmebol*, Editura Gyimesbükk – 2010.

- [10] Iorga, Nicolae, *Opere economice*, Editura Științifică și Enciclopedică, București, 1982.
- [11] Iorga, Nicolae, *Istoria poporului românesc*, Editura Științifică și Enciclopedică, București, 1985.
- [12] Hitchins, Keith, *România 1866–1947*, Editura Humanitas, 2004.
- [13] Kirițescu, Constantin, *Istoria Războiului pentru întregirea României, 1916–1918*, vol. I, Editura Științifică și Enciclopedică, București, 1989.
- [14] Kirițescu, Constantin, *Istoria Războiului pentru întregirea României 1916–1918*, vol. II, Editura Științifică și Enciclopedică, București, 1989.
- [15] Stoica, Ghe. Corneliu, *Valea Trotușului. Enciclopedie*, Editura Magic Print, 2006.