DRUMUL SPRE ADUNAREA NAȚIONALĂ DE LA ALBA IULIA

TUDOR ROȘU
Muzeul Național al Unirii Alba Iulia

Alegerea Albei Iulia ca loc al Adunării Naționale programate pentru 1 decembrie 1918 a mulțumit, cu siguranță, pe majoritatea celor doritori să participe la eveniment, întrucât orașul nu era departe de centrul geografic al Transilvaniei (aprox. 60 km sud de acesta) și era bine racordat la rețeaua feroviară.

Deplasarea participanților s-a produs în mai multe moduri, după posibilitățile fiecăruia și în funcție de localitatea de unde începea traseul. Cei mai mulți au venit cu trenul. Numeroși participanți din comunele apropiate de Alba Iulia au venit pe jos sau cu trăsuri ori sănii. O bună parte au mers o porțiune semnificativă din drum pe jos ori cu căruța, pentru ca mai apoi să ia trenul. În cazuri excepționale s-a mers și cu automobilul. Mai spectaculos, o săptămână mai devreme, locotenentul Vasile Nicolescu pilotase avionul Farman F 40 de la Bacău la Blaj[1], aducând ardelenilor mesajul guvernului României, ce încă funcționa în acele zile în Moldova.

În zilele premergătoare, încă de prin 27-28 și tot mai intens din 29 noiembrie, căile de acces spre Alba Iulia au fost înțesate de oameni, iar orașul era deja plin: „Grupuri mai mici, convoiuri lungi, într-un elan cum nu se închipuia la acest popor […], încă de vineri seara străbăteau stradele și piața principală”[2]. Desigur, orașul a atins nivelul maxim de vizitatori la 1 decembrie. Imediat după încheierea lucrărilor oficiale din Cazina militară și după manifestațiile și cuvântările de pe Câmpul lui Horea, adică după ora 15.00, a început plecarea grosului participanților[3].

În cele ce urmează, vom trece în revistă principalele modalități de deplasare, cu exemple din sursele vremii și din memorialistica evenimentului:

Cu căruțe, trăsuri și sănii:

- „Părinții mei, ca atâția alții, au plecat cu sania trecând pe la poalele muntelui Vulcan, iar de acolo cu Mocănița”[4].
- Pe viitorul istoric Eugen Hulea l-au impresionat „căruțele românești […] alcătuind un singur tir […] scârțâind prin făgașele zăpezii”[5].
- De la Apoldul Mic în jos, drumul țării e învârstat de falnicul tricolor. Sunt delegați și oaspeți cari fac drumul cu căruța la Bălgrad”[6];

---

[1] Sandachi 2018, p. 40-51; Boaru 2018, p. 9-16.
[2] *Glasul Ardealului*, Brașov, I, nr. 20, 21 nov./4 dec. 1918, p. 2.
[3] *Libertatea*, Orăștie, XV, nr. 4, 22 nov./5 dec. 1918, p. 1.
[4] Dumitrescu 1993.
[5] Hulea 1978, p. 452.

- Cu trăsura a venit, de la Blaj, și Alexandru Borza, viitorul întemeietor al Grădinii Botanice din Cluj, depășind numeroase grupuri de săteni ce mergeau în grabă spre Alba Iulia[7].

- Protopopul clujean Elie Dăianu a luat și el trăsura de la Teiuș[8].

- Cu căruțele, dar și pe jos, au venit sătenii din Lancrăm, după cum a descris Lucian Blaga evenimentul[9].

- Delegația din Giulești, Maramureș, a străbătut în convoi de căruțe Munții Gutâi, în 29 noiembrie, pentru a ajunge la Baia Mare[10], de unde au luat trenul.

- La fel, delegația din Hotoan a plecat în 29 noiembrie, a mers cu căruța până la Tășnad, de unde a luat trenul spre Zalău și de acolo spre Alba Iulia[11].

- 40 de bărbați, din părțile confluenței Mureșului cu Tisa, au pornit la 27 noiembrie, în căruțe cu coviltir, în pas de marș și intonând cântece patriotice. La sosirea în Alba Iulia, convoiul număra 2000 de oameni[12].

- „Care și sănii întovărășite de mii și mii de călăreți își tăiau drum greu înspre cetatea marelui voievod”[13].

- Caporalul Petru Bojin din comuna Pădureni (Timiș) a venit călare până la Alba Iulia[14], aproximativ 250 km.

Pe jos

- „Nu sunt trenuri de ajuns, țăranii pleacă pe jos, înfruntând greutățile unui drum atât de lung în cap de iarnă, dar se duc. Grupe de flăcăi din jurul Aradului, voioși, voinici, însuflețiți, cu steagul românesc ca emblemă, cu pânea-n traistă au plecat și ieri și azi [26 și 27 nov] pe duminecă în cetatea lui Mihai Vodă. Un astfel de popor conștient nu mai poate fi robul altui popor și este o impunătoare demnitate în drumul acesta lung și geru ce-l fac pe jos, pentru ca să fie martor la dezrobirea lui. Mergem pe jos, pe sus, în văzduh, în gând, și acolo vom fi, toți într-o suflare, țărani și cărturari să strigăm într-un singur glas și o dorință, să știe lumea întreagă că nu mai vrem, nu mai putem fi iobagi”[15].

- La fel s-a făcut deplasarea și pentru sătenii din Galtiu și majoritatea celor din localitățile din jurul Albei[16]; după cum își amintea Eugen Hulea, șoselele erau „bătătorite de un imens flux uman de pietoni, convoaie de căruțe, căciuli,

---

[6] Sandu 1919, p. 8.
[7] Borza 1969, p. 283; Borza 1984, p. 166.
[8] *Alba Iulia*, număr ocazional, 18 nov./1 dec. 1918, p. 3.
[9] Blaga 1973, p. 199.
[10] Hulea 1978, p. 453.
[11] Abrudan 1983, p. 304.
[12] Hulea 1978, p. 454.
[13] Bordea 1984, p. 157.
[14] Cosma 1978, p. 645.
[15] „La Alba Iulia”, în *Românul*, VII, nr. 15, 14/27 noiembrie 1918, p. 2.
[16] Hulea 1978, p. 452.

cojoace și țundre”[17]. Sătenii veneau „în șiruri tot 4 cu 4, în frunte cu preoții și cu învățătorii și cu steaguri tricolore, tot cântând și strigând: Trăiască România Mare!”[18].

- Pâclișenii (la 5-6 km de Alba Iulia) s-au prezentat cu toții la preotul satului, la 7 dimineața, acesta a ținut un discurs și o rugăciune, s-a intonat *Deșteaptă-te, Române!*, după care toată suflarea a plecat grupat și organizat spre „Bălgrad”, cu portdrapelul în frunte și cu pancarta cu numele satului[19].

- Sătenii din Hăpria, Berghin, Dumitra, Henig, Ghirbom (în dreapta Mureșului, la 15-20 km de Alba Iulia) au parcurs distanța în timpul nopții, tot pe jos[20].

- Pe jos au venit numeroși participanți și din zona Văii Crișului Alb, chiar dacă până la Brad ajunseseră cu trenul; călătoria a ținut, dus-întors, pentru mulți dintre ei, patru zile[21].

- Minerii din Valea Jiului au călătorit cu trenul până la Vințu de Jos, de unde au luat-o *per pedes* spre Alba Iulia[22], un drum de aproximativ 15 km.



Fig. 1 - Delegația din Lupșa (mvu.ro)

[17] *Ibidem*, p. 454.
[18] Rustoiu, Vaida 2008, p. 159.
[19] *Ibidem.*
[20] Manciulea 1978, p. 77.
[21] Slev 1993, p. 305.
[22] Hulea 1978, p. 452.

Cu trenul

După ce Alba Iulia a fost aleasă pentru Adunarea Națională, gara din localitate a devenit un punct principal în schema de organizare a evenimentului. Aceasta fusese oricum supusă unui control sever și în săptămânile anterioare. O formațiune condusă de un ofițer al legiunii/gărzii naționale locale opera trenurile de marfă cu destinația Ungaria, le controla și proceda la confiscarea bunurilor încărcate: cereale, sare, petrol, ulei, benzină, lemne, mărfuri, echipament, armament, legume, zarzavaturi etc.[23] Mai departe, posturile de pază pe linia ce ducea spre Alba Iulia au fost întărite. Consiliul Național Român a telegrafiat gărzilor naționale, dând directive pentru paza căilor ferate. Neobositul Ioan Suciu a fost delegat să plece la Alba Iulia și să verifice în gări măsurile luate pentru restabilirea ordinii.

La intervenția CNR, ministrul comerțului, Garami Ernö, a dat ordin de a se pune la dispoziția delegaților ce urmau să plece la Alba Iulia, trenuri speciale: din Târnăveni, via Blaj-Teiuș, din Sibiu, Cluj, Dej și Lugoj. Trenului ce pleca din Arad în 30 noiembrie, spre Alba Iulia, i-a fost atașat un vagon special, pentru membrii CNR și alți fruntași români. Trenurile speciale au fost introduse din 30 noiembrie.

Chiar dacă trenurile aveau „aspect de război prelungit”[24], compuse din „șirag de vagoane înnegrite și multilate”, și o viteză medie de deplasare destul de scăzută[25], rutele feroviare au fost folosite la maxim pentru a rezolva transportul participanților spre Alba Iulia. Trenurile speciale și garniturile suplimentate au preluat cu greu fluxul mare de oameni ce își puseseră în minte să ajungă la Alba Iulia. S-a circulat și în vagoane de marfă descoperite și „supraaglomerate cu ciorchini de oameni pe scări și tampoane”[26].

Numeroase garnituri au fost împodobite cu tricolor, iar cântecele naționale au răsunat cu intensitate din piepturile călătorilor. Evident, pe măsură ce trenurile se apropiau de Alba Iulia și din stații urcau mereu noi și noi delegații oficiale și neoficiale, ele deveneau tot mai ticsite de lume. Opririle în gări erau în general prelungite, dar și ocazie de manifestări de bucurie, largi hore, învârtite și onoruri militare date de gărzile naționale din localitățile de pe traseu[27]. În același timp, deplasarea a fost marcată și de serioase dificultăți, pricinuite de contactul cu gărzile maghiare, în unele gări. Astfel de întâlniri au iscat tensiuni ori s-au soldat chiar schimburi de focuri[28].

---

[23] Pleșa 1969, p. 398.
[24] Mișcuția 1978, p. 652; Evuțianu 1978, p. 165.
[25] De la Cluj la Alba Iulia trenul făcea o jumătate de zi (Isac 1984, p. 404).
[26] Hulea 1978, p. 452-453.
[27] Cosma 1978, p. 644; Abrudan 1983, p. 296; Stanca 1978, p. 97.
[28] Câteva titluri: Pleșa 1996, p. 164; Pascu 1993, p. 9; Deju 2018, p. 202; Groza 2016, p. 16.



Fig. 2 - Gara din Alba Iulia la o dată anterioară anului 1918 (MNUAI, CF)

„De la corespondentul nostru din Alba Iulia: trenurile speciale, pline până la refuz, ce sosesc din jumătate în jumătate de oră, varsă o lume imensă în gara Alba Iulia. Sunt delegații români formați din țărani, preoți și intelectuali de la orașe”[29]. Stația din Alba Iulia nu a făcut față necesarului de garare, astfel că s-a dat ordin ca unele trenuri să fie oprite în stațiile apropiate. Au existat și cazuri în care, din cauza circulației îngreunate la nodurile de la Teiuș, Blaj, Podul Mureș sau Coșlar, unele trenuri au fost întoarse, oamenii au coborât din vagoane, au trecut Mureșul cu bărci împrumutate din sate și au continuat apoi drumul, pe jos sau în căruțe, spre Alba Iulia[30]. Trenuri au fost garate și la Vințu de Jos, Sebeș sau Sântimbru, iar călătorii au parcurs restul distanței pe jos[31].

În gara din Alba Iulia, primirea delegaților a fost festivă. Un detașament al Gărzii Naționale s-a ocupat de paza și ordinea în gară, precum și de primirea participanților. Pe clădire au fost arborate steaguri naționale, iar populația orașului și zonei Albei, în port național, a fost prezentă în număr mare, așteptând trenurile și întâmpinându-i pe cei sosiți[32]. A existat un Comitet de primire și cazare, iar membrii acestuia au așteptat fiecare tren, conducând fiecare oaspete la trăsuri puse la dispoziție de orășenii din Alba Iulia.

Și întoarcerea și-a avut povestea ei, după Adunarea Națională participanții simțind datoria de a răspândi hotărârea de la Alba Iulia. S-a încercat organizarea

[29] *Arad Közlöny*, 1 dec. 1918, apud *1918 la Români*, X, p. 259.
[30] Albani 1984, p. 93.
[31] Crișan 1978, p. 151.
[32] *Arad Közlöny*, 1 dec. 1918, apud *1918 la Români*, X, p. 259.

în cele mai mici detalii, în ton cu organizarea generală a evenimentului. „Călătorii sunt rugați și provocați să plece numai cu trenurile cari corăspund cu localitatea proprie, ca să înconjure orice îmbulzeală fără rost. La gară călătorii au permisiune să se prezinte numai cu 30 de minute înainte de plecarea trenului propriu”[33]. Plecarea trenurilor a început imediat după încheierea Adunării, cu primele garnituri plecând spre: Blaj-Brașov (ora 15.00), Teiuș-Cluj-Oradea (15.30), Zlatna-Abrud (ora 15.00 și 15.30), Vinț-Sibiu (17.00), Arad-Budapesta (17.30), Lugoj-Banat (ora 18.00). Programul a continuat însă toată noaptea[34], iar organizarea judicioasă a grupurilor a fost istovitoare pentru gardiștii albaiulieni ce au avut sarcini în această direcție.

Din exemplele călătoriei cu trenul:

- Membrii CNR Central, în frunte cu Ștefan Cicio Pop, au venit vinerea, 29 noiembrie, cu trenul de la Arad, ce avea peste 50 de vagoane de marfă. Pentru siguranță, pe locomotive fusese instalată o mitralieră, în grija lui Sever Popovici[35].

- Gheorghe Pop de Băsești a călătorit (pornind de la Băsești) împreună cu fiica lui, Elena Pop, și ginerele Francisc Hossu-Longin. Ultimul amintea că „în același tren se aflau delegații Maramureșului, Țării Oașului, Sătmarului și Sălajului. Prin toate gările am văzut mulțime de lume adunată, care ne întâmpina cu steaguri tricolore și cântece naționale”[36].

- 30 de studenți români au luat, în seara de 29 noiembrie, trenul de la Budapesta[37].

- Delegații din Țara Bârsei s-au întrunit în 28 noiembrie la Casina română din Brașov. Plecarea trenului din Brașov s-a produs la ora 2 noaptea[38].

- De la Cluj au venit cu trenul Amos Frâncu, Augustin Pordea, Nicolae Cristea și colonelul Hidu[39].

- Muncitorii din Valea Jiului, în frunte cu Iosif Ciser, au călătorit în vagoane de clasa a III-a[40].

- Delegații oficiali ai sibienilor au venit cu trenul (care era încălzit, după cum sublinia presa vremii[41]) din 30 noiembrie, pornind dis de dimineață. La ora 8 dimineața gara din Sibiu era plină. Au venit delegații din Vatra Oltului, de pe Valea Hârtibaciului, apoi delegații din comitatul Sibiu, reprezentanții reuniunilor și institutelor culturale, corul seminarului și mulți oaspeți, dornici să asiste la

[33] *Alba Iulia*, nr. ocazional, 18 nov./1 dec. 1918, p. 4.
[34] Crișan 1978, p. 153.
[35] Mișcuția 1978, p. 653; *Alba Iulia*, I, nr. 1, 10 decembrie 1918, p. 2.
[36] Abrudan 1983, p. 302.
[37] Pușcaș 2018, p. 416.
[38] *Glasul Ardealului*, Brașov, I, nr. 14 din 14/27 nov. 1918, p. 4.
[39] *Alba Iulia*, nr. ocazional, 18 nov./1 dec. 1918, p. 3.
[40] Stanca 1978, p. 97.
[41] *Telegraful Român*, Sibiu, LXVI, nr. 128, 16/29 nov., 1918, p. 2 (492).

ceea ce era resimțit de toată lumea ca o mare sărbătoare. Trenul a plecat sub conducerea maiorului Aurel Păcală și a lui Nicolae Regman, însărcinați cu această misiune de Consiliul National local. La Cristian și la Orlat au urcat noi grupuri de delegați. La ora 15, trenul a ajuns în Alba Iulia, unde pasagerii au fost întâmpinați de compania legionarilor români din Sibiu, venită cu o zi înainte și aflată sub conducerea căpitanului Barbu[42]. Același tren a plecat înapoi spre Sibiu duminică, 1 decembrie, la ora 14, și a ajuns seara, la ora 20. „Trenul va fi încălzit. Cupee de clasa III, întocmite pentru 200 de persoane".

- „Am fost nevoiți să căutăm o locomotivă și să împingem niște vagoane ca să formăm un tren pentru Alba Iulia. […] Drumul era anevoios şi a durat mai mult de zece ore [din Bran]"[43].

- Pentru drumul de întoarcere, țăranii cereau mândri bilet în limba română: „Dă-mi un bilet pân' la Tiuș [Teiuș], zise un țăran vesel; - Nem tudom mi az a Tyus!, răspunde casierul; - Cum, tu nu știi că suntem în țară românească și nici acum nu vrei să știi unde-i Tiușul? […] când oi da cu tine de zid îndată vei ști unde-i Tiușul sau te vei pomeni la Budapesta!"[44].

- Un episod similar s-a petrecut și pe o garnitură ce se întorcea spre Arad. În vacarmul generat de înghesuială, veselie, îmbrățișări și lacrimi de bucurie și-a făcut cu greu loc controlorul „cu mustața încârligată. E ungur de pe pustă. – Rog biletele pentru control, spune pe ungurește. Mulțimea se înfurie: - Ieși afară! Uluit, controlorul se retrage […]. Își lipește fruntea de geamul aburit. Hegemonia milenară s-a frânt"[45].

Cu mașina

Există puține surse care atestă prezența automobilelor la Alba Iulia. Mărturia lui Alexandru Ciura este cea mai elocventă în acest sens: „și automobile se strecurau, răzbind de abia prin mulțimea ce umpluse orașul […] Un grup de ofițeri din România sosește într-un automobil"[46]. Deși un alt memorialist își amintea mai târziu că „ropotul goanei de automobile și trăsuri umplu văzduhul"[47], este foarte puțin probabil ca 1 decembrie 1918 să fi surprins orașul Alba Iulia cu un număr mare de automobile. Nu avem o statistică mulțumitoare pentru anul 1918, dar este de menționat în acest sens că un an mai târziu, la 1919, în tot județul Alba existau doar 37 de autovehicule[48]. Drumurile erau neprietenoase pentru mașinile epocii, iar distanțele parcurse erau în general

[42] Sandu 1919, p. 8.
[43] Stoian 2018, p. 470.
[44] Albani 1938, p. 247.
[45] Stanca 1978, p. 100.
[46] Ciura 1921, p. 14.
[47] Ciorogariu 1984, p. 182.
[48] Roșu 2013, p. 223-224.

scurte. Cu mașina a venit cu siguranță liderul clujean Emil Hațieganu, după cum menționează ziarul *Alba Iulia*, în numărul special ieșit în 1 decembrie[49].

În afară strict de deplasarea la Alba Iulia, liderii ardeleni s-au folosit de automobile în pregătirile Unirii. Lui Ion Clopoțel, redactor-șef la *Românul*, Consiliul Național Român de la Arad i-a pus la dispoziție un automobil[50], pentru eficiență în interesul ziarului. Cu „automobilul Benz", pe distanță mare, plecaseră în 14 noiembrie, de exemplu, spre Iași, sibienii Nicolae Bălan și Victor Precup, pentru a ține legătura cu guvernul României. Aceștia au urmat ruta Sibiu-Mediaș-Târgu Mureș-Bistrița-Pasul Bârgăului-Vatra Dornei-Iași. La destinație au ajuns abia în 16 noiembrie, seara. La Vatra Dornei se întâlniseră cu delegația trimisă de Ion I.C. Brătianu la Arad, în frunte cu I. Bordea și Laurențiu Oanea și având la dispoziție două automobile și o camionetă. Aceștia din urmă au făcut chiar un accident la Miroslăvești (Iași), iar mai apoi au luat trenul de la Bistrița[51]. Exemplele pot continua: pentru a analiza Masacrul de la Beliș, Comisia de anchetă din Cluj s-a deplasat cu automobilul, în 12 noiembrie 1918, la locul genocidului, unde „grămada de cadavre fumega încă", astfel că anchetatorii s-au „urcat îngroziți în automobile și au alergat în goană spre Cluj"[52].



Fig. 3 - Benz - model 1915 (conceptcarz.com)

[49] *Alba Iulia*, 18 noiembrie/1 decembrie 1918, nr. ocazional, p. 3.
[50] Clopoțel 1968, p. 16.
[51] Bordea 1984, p. 153.
[52] Albani 1938, p. 304-305.

Puțin cunoscut este și faptul că la acea vreme în Transilvania, la fel ca în Ungaria, se circula pe partea stângă. Însă o jumătate de an mai târziu, din 15 iunie 1919, se impunea prin hotărârea Consiliului Dirigent al Transilvaniei, circulația definitivă pe partea dreaptă, „la fel ca în țară”[53]. În Ungaria, circulația pe stânga a continuat până în 1941.

Rezumând, fiecare grup sau, până la urmă, fiecare participant s-a prevalat de posibilitățile avute la dispoziție. Pentru distanțele mai mari, trenul a constituit principalul mijloc de deplasare, iar pentru cele mai mici, participanții, în marea lor majoritate, au făcut drumul pe jos. Numitorul comun a fost însă entuziasmul care i-a animat pe toți.

The Road to Alba Iulia's National Assembly

ABSTRACT

As the National Assembly from Alba Iulia was programmed for 1st of December 1918, thousands and thousands of Transylvanian Romanians planned to make the trip and be part of this great event, that was about to establish the Union of Transylvania, Banat and "The Hungarian Parts" with the Kingdom of Romania.

For the participants coming from a long distance, the most used means of transportation was the train. The Hungarian government took measures to supplement the train sets, not to be accused of jeopardising a democratical meeting, that was meant to express the voice of the Romanian population. Most of the additional train sets were introduced in 30th of November. On the other hand, the railroads were problematic. The train stations, especially, experienced tensions because the Hungarian National Guards controlled an important part of them. At the same time, the German troops were retreating from Romania after the Armistice and had to cross the territory of Transylvania. However, the participants were enthusiastic during the travel, singing many patriotic songs, dancing during stops in stations and cheering. At the destination, in Alba Iulia railway station, the Romanian National Guard also called the Romanian Legion of Alba Iulia attended the reception of the guests in the town, in a triumphal manner.

Most of the participants from Alba Iulia's surroundings came to the town on foot. They were normally coming in formations, very organised and disciplined, but enthusiastic as well. There were also exceptions, with delegates travelling a more significant distance on foot. There were also mounted participants and delegates that covered the distance on carts or carriages. On several cases, automobiles were helpful for those able to afford them.

For some participants, the travel started in 28th of November, but the most of people came in 30th of November, while those from villages not far away from Alba Iulia set off in the early morning of 1st December. Most of the members of the Central Romanian National Council, the main political body of those days, along with the leader Ștefan Cicio Pop, came, for example, by train in 29th of November. After the Assembly, the 100.000 participants travelled back home, starting in the afternoon of that day.

The present article is based on many memorial sources and newspapers from 1918, presenting numerous examples on the matter.

[53] Roșu 2013, p. 223.

Abrevieri bibliografice

1918 la Români, X - *1918 la Români*. *Documentele Unirii. Unirea Transilvaniei cu România. 1 Decembrie 1918*, coord. principali Ștefan Pascu, Ion-Popescu-Puțuri, București, 1989

Abrudan 1983 - Paul Abrudan, „Din însemnările participanților la lupta pentru Unirea Transilvaniei cu România la 1 Decembrie 1918", în *Acta Mvsei Porolissensis*, VII, 1983, p. 295-306

Albani 1938 - Tiron Albani, *Douăzeci de ani dela Unire. Monografie comemorativă a Unirii*. Vol. I – *Cum s-a făcut Unirea*, Oradea, 1938

Albani 1984 - Tiron Albani, „Memorii", în *Marea Unire a românilor în izvoare narative*, ediție de Stelian Neagoe, București, 1984, p. 91-99

Blaga 1973 – Lucian Blaga, *Hronicul şi cântecul vârstelor*, București, 1973

Boaru 2018 - Vasile Boaru, *Pe urmele unui erou*, Piatra Neamț, 2018

Bordea 1984 - Ioan Bordea, „Amintiri din zile mari", în *Marea Unire a românilor în izvoare narative*, ediție de Stelian Neagoe, București, 1984, p. 151-162

Borza 1969 - Alexandru Borza, „În preajma zilei de 1 decembrie 1918 la Alba Iulia", în *Apulum*, VII/2, 1969, p. 283-284

Borza 1984 - Alexandru Borza, „În viață, trepte spre soare", în *Marea Unire a românilor în izvoare narative*, ediție de Stelian Neagoe, București, 1984, p. 163-167

Ciorogariu 1984 - Roman R. Ciorogariu, „Zile trăite", în *Marea Unire a românilor în izvoare narative*, ediție Stelian Neagoe, București, 1984, p. 181-184

Ciura 1921 - Alexandru Ciura, *Adunarea de la Alba Iulia. 1 Decembrie 1918*, Oradea Mare, 1921

Clopoțel 1968 - Ion Clopoțel, „La Alba Iulia, 1918", în *Steaua*, Cluj, XIX, 11 (226), noiembrie 1968, p. 15-17

Cosma 1978 - Aurel Cosma jr., „Amintiri și mărturii de la Unirea din Alba Iulia", în *Mitropolia Banatului*, XXVIII, nr. 10-12, 1978, p. 642-650

Crișan 1978 - Gavril Crișan, „Pro patria română", în C-tin Dumitrescu, *Din lunga timpului bătaie. Anul 1918 în amintirile unor martori oculari*, Cluj-Napoca, 1978, p. 139-153

Deju 2018 - Georgeta Deju, „De pe frontul din Galiția la Alba Iulia. O pagină de epopee națională, de Valer Pascu", în *Sargetia*. Serie Nouă, IX (XLV), 2018, p. 191-220

Dumitrescu 1993 - Constantin Dumitrescu (ed.), *Când bate ceasul mai presus de vreme. 1918: pagini memorialistice din anotimpul Marii Uniri*, Cluj-Napoca, 1993

Evuțianu 1978 - Sabin Evuțianu, „Efemeride", în Constantin Dumitrescu, *Din lunga timpului bătaie. Anul 1918 în amintirile unor martori oculari*, Cluj-Napoca, 1978, p. 162-168

Groza 2016 - Mihai Octavian Groza, „Dimensiunea violentă a revoluției transilvănene și bănățene de la finele Marelui Război, reflectată în memoria colectivă", în *Astra Sabesiensis*, nr. 2, 2016, p. 159-168

Hulea 1978 - Eugen Hulea, „Alba Iulia în zilele Marii Uniri", în *Apulum*, XVI, 1978, p. 439-465

Isac 1984 - Emil Isac, „În drum spre Alba Iulia", în *Marea Unirea a românilor în izvoare narative*, București, 1984, p. 404-406

Manciulea 1978 - Ștefan Manciulea, „La Blaj – un cântec", în Constantin Dumitrescu, *Din lunga timpului bătaie. Anul 1918 în amintirile unor martori oculari*, Cluj-Napoca, 1978, p. 64-80

Mișcuția 1978 - Ilie Mișcuția, „Și eu am fost la Alba Iulia", în *Mitropolia Banatului*, XXVIII, nr. 10-12, 1978, p. 651-654

MNUAI, CF - Muzeul Național al Unirii Alba Iulia, Colecția clișee, fotografii

Pascu 1993 - Valeriu Pascu, „Pe fronturile Unirii", în *Când ceasul bate mai presus de vreme*, ediție de Constantin Dumitrescu și Ioan Sima, Cluj-Napoca, 1993, p. 1-12

Pleșa 1969 - Ioan Pleșa, „Formarea și activitatea consiliilor naționale din județul Alba în luna noiembrie 1918”, în *Apulum* VII/2, 1969, p. 385-410
Pleșa 1996 - Ioan Pleșa, „Stegarul Ioan Arion - martir al Marii Uniri”, în *Apulum*, XXXIII, 1996, p. 161-170
Pușcaș 2018 - Cristina Liliana Pușcaș, „Portrete ale Marii Uniri. Drumul bihorenilor la Marea Adunare Națională de la Alba Iulia, din 1 Decembrie 1918”, în *România în anul Marii Uniri, 1918. Culegere de studii*, coord. Gh. Sbârnă și Ioan Opriș, București, 2018, p. 414-436
Roșu 2013 - Tudor Roșu, „Perioada interbelică”, în *Județul Alba. Istorie, cultură, civilizație*, editori Vasile Moga și Gabriel Tiberiu Rustoiu, Cluj-Napoca, 2013, p. 206-235
Rustoiu, Vaida 2008 - Ioana Rustoiu, Dănilă Vaida, *Cronica parohiei Pâclișa (1901-1944)*, Alba Iulia, 2008
Sandu 1919 - Z. Sandu, *Măreața Adunare de la Alba Iulia*, Sălișteˌ [1919]
Sandachi 2018 - George-Paul Sandachi, *Zborul Marii Uniri: de la Bacău la Blaj*, Onești, 2018
Slev 1993 - Gheorghe Slev, „Am fost la Alba Iulia în 1 decembrie 1918”, în *Ziridava*, XVIII, 1993, p. 305-306
Stanca 1978 - Dominic Stanca, „Soroc de viață”, în Constantin Dumitrescu, *Din lunga timpului bătaie. Anul 1918 în amintirile unor martori oculari*, Cluj-Napoca, 1978, p. 81-101
Stoian 2018 - Emil Stoian, „Participarea Branului la Marea Unire”, în *România în anul Marii Uniri, 1918. Culegere de studii*, coord. Gh. Sbârnă și Ioan Opriș, București, 2018, p. 451-482

Cuvinte-cheie: mijloace de deplasare, unirea Transilvaniei, 1 decembrie 1918, trenuri, mașini, căruțe, pe jos
Keywords: means of transportation, Union of Transylvania, 1st of December 1918, trains, cars, carts, on foot