

PRIMA CALE FERATĂ DIN TRANSILVANIA

Calea ferată Arad — Alba Iulia și derivația ei, linia secundară Simeria-Petroșani — numită de literatura de specialitate a vremii „Prima Cale Ferată din Transilvania” — a fost realizată în cadrul vastei acțiuni de construcții feroviare ce s-a desfășurat în deceniile 7 și 8 ale secolului trecut.

Începuturile construcțiilor de căi ferate în Transilvania sînt legate de pătrunderea capitalului austriac. Interesul burgheziei austriece de a-și lărgi domeniile de activitate, pentru intensificarea exploatării pînă la un grad corespunzător cerințelor producției capitaliste, a făcut-o să-și dea seama de posibilitățile Transilvaniei. Pe lîngă faptul că Transilvania, datorită industriei sale nedezvoltate din punct de vedere tehnic și aflate în multe privințe la nivelul micii producții de mărfuri, nedispunînd decît de capital redus, putea deveni o piață de mărfuri sigură pentru industria austriacă mult mai dezvoltată, ea a atras atenția burgheziei austriece și prin marile sale bogății minerale cu atît mai mult cu cît această burghezie avea nevoie de cărbuni, minereu de fier, deci de surse de materii prime indispensabile nevoilor marii industrii austriece în plină dezvoltare. Marea burghezie austriacă, pentru a putea pune mîna pe bogatele resurse de materii prime industriale ale Transilvaniei și a le putea utiliza în scopul dezvoltării fabricilor sale, trecea la exploatarea din ce în ce mai intensă a pieții transilvănene. Un rol de seamă în realizarea acestui obiectiv era hărăzit dezvoltării rețelei de comunicații. Primul pas în pătrunderea masivă a marii burghezii austriece în economia Transilvaniei, pe baza exportului de capital, lărgind prin aceasta dependența economică a Transilvaniei față de capitalul austriac, l-a constituit construirea de căi ferate sau achiziționarea celor existente.

„Prima Cale Ferată din Transilvania” este una din liniile ferate ce demonstrează cu cea mai mare evidență tendința marelui capital austriac de a moderniza transporturile, spre a putea exploata mai intens sursele de materie primă pe care le posedă.

Încă în 1848 s-a pus problema unei căi ferate transilvănene avînd ca stație de plecare orașul Arad. Propunerea, datorată lui Széchenyi István, ministrul comunicațiilor în guvernul revoluționar, și înaintată corpului legislativ, era motivată prin necesitatea ca unele orașe de provincie unde a început să se dezvolte industria să fie conexate între ele prin linii ferate,

„ferindu-se astfel de declin” industria acestora, precum și prin doleanța de a se înlesni circulația spre răsărit¹.

În programul de construcții feroviare elaborat de guvernul absolutist austriac instaurat după înfrângerea revoluției din 1848, program menit să contribuie la traducerea în viață a concepției „imperiale” și corespunzând astfel intereselor burgheziei austriece — elaborarea acestui program a început încă în anul 1850², — figura de asemenea proiectul unei căi ferate care să străbată Transilvania pornind din Timișoara, trecând prin Arad — Alba Iulia — Sibiu și încheindu-se la Brașov. În urma studiilor făcute la fața locului, această linie ferată a și fost trecută în programul rețelor feroviare ce a fost aprobat la 1 noiembrie 1854 și care — după spusele ministrului comerțului, Bruck — „ia în considerare în chip mulțumitor interesele economice, politico-comerciale și strategice ale imperiului”³.

Publicarea proiectului privitor la rețeaua de căi ferate austriece a stîrnit un larg ecou în presa vremii. O vehementă dispută s-a declanșat în presa transilvăneană, urmărindu-se să se precizeze cea mai potrivită linie pentru calea ferată transilvăneană și avînd drept rezultat numeroase proiecte concrete de căi ferate. Sub presiunea opiniei publice, ministerul vienez al comerțului l-a trimis pe inspectorul general Schnirch, însărcinat să studieze temeinic proiectele propuse. Pînă la urmă acesta a recomandat linia ferată Arad — Brașov ca fiind cea mai corespunzătoare, cu condiția ca prin întorsura Buzăului să se facă conexarea cu rețeaua de comunicații a României⁴.

În scurt timp s-au găsit și întreprinzători care să-și asume construirea căii ferate Arad — Sibiu — Brașov, și anume în persoana principalei acționare a casci bancare Rothschild, „Societatea imperială — regală privilegiată de stat austriacă de căi ferate”, care încă la începutul deceniului al șaselea pusese mina pe liniile ferate bănățene existente, precum și pe patentele de construcție a liniilor proiectate, pe domeniile fiscale bănățene cu bogatele lor comori ale subsolului și solului, cu întreprinderile miniere și siderurgice construite aici⁵. Din cauza situației financiare nefavorabile, casa Rothschild este însă nevoită să renunțe la concesiunea construcțiilor, obținută în 1856⁶.

În acest timp, consorțiul cu capital austriac și cel avînd în frunte pe prinții Maximilian și Egon Fürstenberg, pe contele Otto Chotek și pe baronii Louis și Moritz Haber, în spatele cărora se afla una din cele mai mari bănci ale Austriei, Creditanstalt-ul cu un capital de 141 000 000 florini⁷, a pus mina pe cea mai însemnată parte din terenurile carbonifere ale Văii Jiului, înființînd întreprinderea numită „Societatea anonimă de mine și furnale din Brașov”. Consorțiul a început, cu prețul unor sume mari investite, intense cercetări. Ca rezultat, în zona Petroșani, Livezeni și Petrila au fost descoperite zăcăminte carbonifere deosebit de bogate. Începerea producției la nivel industrial întîmpina însă obstacole în privința transporturilor. Valea Jiului, înconjurată de munți înalți, era greu accesibilă⁸; prima șosea județeană fu construită abia la începutul deceniului al șaptelea, iar în vale, unde pînă atunci nici

¹ *Jelentése a brassói kereskedelmi és iparkamarának a kamara területének (Erdély délkeleti) ipari, kereskedelmi és forgalmi viszonyairól az 1880—1884. években* [Raportul camerei de comerț și industrie din Brașov despre industria, comerțul și circulația de pe cuprinsul teritoriului camerei (sud-estul Transilvaniei) în anii 1880—1884], (în continuare: *Raportul camerei de comerț și industrie din Brașov, 1880—1884*), Brașov, 1886, Függelék [Anexă], p. 33; Újhely Géza, *A vasútügy története* [Istoria căii ferate], Budapesta, 1910, p. 364.

² Cf. *Geschichte der Eisenbahnen der Oesterr. — Ung. Monarchie*, vol. I. partea I-a, Viena, 1897, p. 216 și urm.

³ *A magyar közlekedésügy monográfiája* [Monografia comunicațiilor din Ungaria], Budapesta, 1903, p. 32.

⁴ *Raportul camerei de comerț și industrie din Brașov, 1880—1884*, p. 33.

⁵ Cf. Ludovic Vajda, *Cu privire la pătrunderea capitalului austriac în industria minieră și siderurgică a Transilvaniei între 1848 și 1867*, în *Studia*, seria Historia, fasc. 2, 1965, p. 65—68.

⁶ Újhely Géza, *op. cit.*, p. 162.

⁷ *Compass, Kalender und Jahrbuch für Handel, Industrie und Verkehr. Capital und Grundbesitz*, întocmit de Gustav von Leonhardt, Viena, 1869, p. 304.

⁸ Fapt caracteristic situației nesatisfăcătoare a comunicațiilor în această regiune, în deceniul al cincilea al secolului al XIX-lea locuitorii din Vulcan transportau cu caii cărbunele în atelierele de fierărie. (Lévai Lajos, *Petrozsényi települése* [Colonizarea Petroșenilor], Odorheiu Secuiesc, 1927, p. 14.

nu se pomenise de căruță ferecată, drumurile comunale fură durate doar mai tirziu⁹. Ca urmare, soluționarea transporturilor moderne constituia problema cea mai importantă și urgentă a întreprinderii carbonifere din Valea Jiului, aparținând acestei societăți.

Așadar, după retragerea din construcții a casei Rotschild, firul tratativelor a fost preluat de Societatea de mine și furnale din Brașov. Societatea a proiectat în continuarea „căii ferate din regiunea Tisei”, terminată în 1858¹⁰, o linie care să ducă de la Arad prin Porțile de Fier ale Transilvaniei spre Hațeg. Mai departe, de la Hațeg la Petroșani, exista proiectul unei „linii ferate a cărbunelui”, pe când linia principală urma să meargă prin Simeria până la Alba Iulia, de unde, pe valea Tîrnavei Mari, trebuia să ajungă până la cumpăna apelor Oltului, apoi, coborînd la Cohalm și străbătînd la Lupșa munții Perșani, să urmeze începînd cu Apața în general linia ferată de astăzi, pînă la Brașov, de unde să treacă prin întorsura Buzăului în România¹¹.

Acest proiect a stîrnit din nou vehemente discuții în coloanele presei din Transilvania, solicitînd în primul rînd opinia publică din Brașov și Sibiu. „Comisia căii ferate” din Sibiu și-a ridicat cuvîntul pentru linia Arad—Sibiu—Turnu-Roșu; după cum reiese din știrile publicate, „sibienii aflați mereu în rivalitate cu Brașovul luptau cu o atare forță, încît pînă la urmă și Societatea minieră din Brașov a considerat necesar să li se alăture lor”¹².

În anul 1862, cauza construcției căii ferate fu preluată, din încredințarea Societății de mine și furnale din Brașov, de „Societatea de căi ferate din regiunea Tisei”, cu capital de asemenea austriac. Ea modifică proiectul în sensul ca pe prim plan să ajungă direcția Vințului de Jos — Sibiu, eventual cu o linie secundară Alba Iulia — Cluj. După terminarea lucrărilor preliminare, desfășurate sub conducerea directă a lui Schimke, director la societate, la 21 mai 1862 „Societatea de căi ferate din regiunea Tisei” a primit autorizația de construire a căii ferate¹³. Angajînd un grup de ingineri englezi, ea a efectuat temeinice sondaje de teren, în special de-a lungul cumpenei apelor în zona Apoldului de Jos — Apoldului de Sus. Referatul favorabil al inginerilor a determinat Creditanstalt-ul să constituie o grupare pentru finanțarea cheltuielilor legate de construirea liniei ferate¹⁴.

În acest răstimp s-a ivit un nou antreprenor dispus să construiască linia principală Arad—Vințul de Jos—Sibiu și linia secundară Vințul de Jos—Cluj, anume baronul Thierry, care, împreună cu alți capitaliști, englezi, obține la 21 iunie 1862 autorizația necesară lucrărilor preliminare¹⁵.

Posibilitatea de a realiza un profit nemijlocit din construcțiile de căi ferate a trezit interesul pentru construirea liniei în cauză. La 12 decembrie 1863, guvernul înfățișa Reichsrath-ului oferta a 5 antreprenori, ai căror reprezentanți și oameni cointeresați au deschis un veritabil duel în presă. Ofertele au fost înaintate în primul rînd pentru obținerea concesiunii asupra liniei Arad—Sibiu—Turnu Roșu cu linia secundară Alba Iulia — Cluj sau Alba Iulia — Brașov — graniță. Nici un antreprenor însă nu putea asigura capitalul necesar construcțiilor, din cauza situației în continuare nefavorabile pe piața financiară, urmare a lipsei de credit a Austriei în străinătate și a războaielor austro-italo-prusiene. De aceea, nu s-a ajuns la discutarea efectivă a nici unei oferte¹⁶.

Totuși, cauza, ce lincezea de ani de zile, a construcției căii ferate transilvănene a rămas în continuare la ordinea zilei. Conform unei decizii adoptate în 5 iunie 1864, se proiecta construirea pe cheltuiala statului a liniei Arad—Vințul de Jos — Sibiu — Turnu Roșu, cu derivație spre Cluj. Prin această decizie, guvernul urmărea să soluționeze intrucitva foametea ce a urmat marii secete din anul 1863 și să canalizeze prin așa-numitele „munci ale foametei” nemulțumirile ce însoțeau această calamitate.

⁹ Raportul camerei de comerț și industrie din Arad, 1885, p. 119.

¹⁰ Este vorba de linia ferată terminată în octombrie 1858 între Arad — Curtici — Cegléd.

¹¹ Téglás Gábor, *A piskis-petrozsényi hegyi vasút* [Calea ferată de munte Simeria — Petroșani], în *Földrajzi Közlemények*, vol. VIII, fasc. III, p. 1—4.

¹² *Ibidem*; Raportul camerei de comerț și industrie din Brașov, 1880—1884, p. 34.

¹³ Képesy László, *A magyar vasútügy története* [Istoria căii ferate din Ungaria], Budapesta, 1908, p. 54; Raportul camerei de comerț și industrie din Brașov, 1880—1884, p. 34—35.

¹⁴ Téglás Gábor, *op. cit.*, p. 1—4.

¹⁵ *Ibidem*.

¹⁶ Raportul camerei de comerț și industrie din Brașov, 1880—1884, p. 36; Újhely Géza, *op. cit.*, p. 162.

La tratativele de ofertă, fixate pentru 15 iulie 1864, s-au prezentat doi concurenți pentru a obține concesiunea construcțiilor: de o parte Institutul de Credit Funciar Austriac, reprezentat de prințul Jablonowsky, W. Drake, S. M. Rate și T. Brassey, pe de altă parte antreprenorul londonez E. Pickering. Acesta din urmă a câștigat de cauză. Ca rezultat al târgurilor, la 29 noiembrie 1864 guvernul înaintă un proiect de lege pentru începerea lucrărilor de construcție. Proiectul a fost aprobat, dar legiferându-se doar porțiunea Arad — Alba Iulia și urmînd ca un nou proiect de lege să se refere la continuarea lucrărilor. Această clauză l-a indisputat pe antreprenor¹⁷, construirea unei linii mai scurte nepromițîndu-i un profit pe măsura calculelor. Neprezentîndu-se alți antreprenori, guvernul a încredințat „Societății căilor ferate din regiunea Tisei” conducerea construcțiilor. Lucrările progresau însă foarte lent și Societatea de mine și furnale din Brașov, care avea cele mai mari interese dintre toți antreprenorii ca linia să fie cît mai repede construită și astfel să-și poată valorifica zăcămintele de cărbune din Valea Jiului, s-a folosit de ocazie pentru a interveni. Ea ceru guvernului să-i acorde conducerea în continuare a construcțiilor; totodată, ca proprietar al minelor din Valea Jiului, solicită autorizatie pentru construirea liniei secundare Simeria — Petroșani¹⁸. La 19 februarie 1865, Societatea prini un termen de 6 luni pentru studierea liniei principale și a liniei secundare derivate. Tratativele decurgînd favorabil, prin autorizația eliberată la 18 august 1866 Societatea de mine și furnale din Brașov a obținut concesiunea construirii liniei ferate Arad — Vințul de Jos — Alba Iulia, aprobată prin legea din 10 august 1865. Societatea fu obligată să rîscumpere cheltuielile de pînă atunci ale statului și să respecte ruta stabilită pentru linia principală. În privința derivației Simeria — Petroșani, societatea nu fu supusă nici unei restricții, în afară de a da în uz linia în termen de un an după darea în circulație a liniei principale¹⁹.

Societatea de mine și furnale din Brașov trecu la organizarea lucrărilor de construcție. Neavînd însă capital suficient, căută să-l suplinească dobîndind anumite înlesniri din partea guvernului. Ea obține rezultate, cuprinse în înțelegerile din 9 și 17 februarie 1867. Conform acordului de sconturi încheiat, guvernul se obligă să mărească la 4 milioane suma alocată pînă atunci pentru construirea Primei Căi Ferate din Transilvania; la această sumă nu se calculează nici o dobîndă pînă la deschiderea liniei complete, iar după aceea guvernul va accepta, ca plăți, acțiunile societății în valoarea lor nominală. Mai departe, se preciza în acord că avansul garanției dobînzii de stat va fi de 1 771 000 florini de argint²⁰; de asemenea societatea beneficia de scutire de impozite timp de 9 ani de la data deschiderii liniei²¹.

Prin aceste clauze deosebit de avantajoase a devenit cu puțință procurarea capitalului de bază necesar construcțiilor²², iar în ziua de 17 iulie 1867, sub președinția contelui Otto Chotek, a avut loc cea dintîi adunare generală a consiliului de administrație al Primei Căi Ferate din Transilvania²³.

¹⁷ Téglás Gábor, *op. cit.*, p. 1—4.

¹⁸ Újhely Géza, *op. cit.*, p. 162.

¹⁹ *Raportul camerei de comerț și industrie din Brașov, 1880—1884*, p. 33; Téglás Gábor, *op. cit.*, p. 1—4.

²⁰ Acționarii „Primei Căi Ferate din Transilvania” au reprimut din partea statului mai mult de jumătate din capitalul lor inițial, sub formă de garanție a dobînzilor. Aceasta însemna, în esență, acoperirea prin mijloacele statului a dobînzilor de 6—9%, garantate de stat, ale capitalului investit, în cazul în care se dovedea că rentabilitatea căii ferate nu atingea un asemenea grad. (Cf. *Compass, Kalender und Jahrbuch für Handel, Industrie und Verkehr, Capital und Grundbesitz*, întocmit de Gustav von Leonhardt, Viena, 1882).

²¹ *Raportul camerei de comerț și industrie din Brașov, 1880—1886*, p. 34; Újhely Géza, *op. cit.*, p. 162.

²² Capitalul acțiunilor însuma 14 000 000 florini, repartizați în 70 000 acțiuni de cîte 200 florini. Au fost emise în total 105 000 bucăți acțiuni de prioritate, în valoare de 200 florini fiecare, totalul lor ridicîndu-se la suma de 21 000 000 florini. Astfel, capitalul societății anonime înființate era de 35 000 000 florini. (Cf. Ignaz Kohn, *Eisenbahn-Jahrbuch der Österreichisch — Ungarischen Monarchie*, anul II, Viena, 1869, p. 287).

²³ În rîndul membrilor consiliului de administrație, alături de contele Otto Chotek, baronul Louis Haber, prințul Egon Fürstenberg, principali acționari ai Societății de mine și furnale din Brașov, se aflau mai mulți reprezentanți notorii ai finanțelor veneze, ca: Julius Ritter von Goldschmidt, Johann Gögl, Emanuel Grimm, Gustav von Grünzenstein, Louis Ritter von

Lucrările de construcție au fost încredințate firmei vieneze a baronilor frații Klein. Firma s-a obligat să dea în folosință linia principală Arad — Alba Iulia până la 8 mai 1868, iar derivația Simeria — Petroșani până la 18 august 1868. Direcțiunea societății anonime a acceptat oferta întreprinderii constructoare, consimțind la obligațiile luate de ea în acest sens.

Astfel, după tergiversări de ani de zile, la 24 aprilie 1867 a început, sub conducerea directorului Seppel, construirea liniei ferate Arad — Alba Iulia²⁴. Deși construcțiile se desfășurau pe porțiuni, utilizându-se forțe corespunzătoare — antreprenorii fiind stimulați și de faptul că, în virtutea contractului încheiat, în timpul lucrărilor ei trebuiau să plătească toate dobinzile acțiunilor și ale acțiunilor de prioritate —, datorită terenului pe alocuri dificil, faptului că șinele au trebuit să fie procurate din Anglia, întreprinderile autohtone neputându-le livra la timp, ca și din cauza altor obstacole neprevăzute, lucrările progresau destul de lent. De aceea, au apărut decalaje în respectarea diferitelor termene contractuale stabiliți pentru predarea porțiunilor liniei ferate, încetinindu-se astfel construcția altor porțiuni sau a unor obiective ulterioare, dat fiind că transportul materialelor de construcție trebuia efectuat în bună parte folosindu-se porțiunile deja terminate.

În mai 1868 — deci după expirarea termenului de predare — s-a ajuns să se așeze șinele numai pe porțiunea Arad — Ilia²⁵, pe porțiunea Vințul de Jos — Alba Iulia lucrările apropiindu-se numai de faza terminării operațiunilor de escavare, consolidare etc., iar la capătul dinspre Alba Iulia al liniei — unde era nevoie de un rambleiaj de cca 72 000 m³ — mai trebuia efectuată o muncă de aproximativ 7 500—9 500 m de construire a infrastructurii²⁶. Porțiunea Deva — Simeria fu terminată în parte la sfârșitul lunii iunie și s-a trecut și dinspre Alba Iulia la așezarea șinelor. Cu toate acestea termenul deschiderii liniei ferate nu putea fi încă stabilit.

Prelungirea termenului de predare a atins în mod sensibil Societatea de mine și furnale din Brașov. La adunarea generală din 15 mai s-a anunțat că, față de capitalul activ de 5 ½ milioane, suma pasivelor este de 6 ½ milioane (3 ¾ milioane capital din acțiuni, 2 ½ milioane datorii ipotecare și 1/4 datorii în suspensie), iar decăderea ar putea fi oprită numai prin intrarea în circulație a căii ferate²⁷.

În urma amânării continue a dării în circulație a căii ferate, opinia publică s-a îndreptat și ea tot mai mult împotriva întreprinderii constructoare. Ziarul „Magyar Polgár”, vrînd să contracareze atmosfera nefavorabilă, căuta să arate situația reală a construcțiilor scriind: „Cei care judecă cu accente nefavorabile mersul lent al construcției Primei Căi Ferate Transilvănene nu au idee despre marile greutăți și obstacole întimpinate de întreprindere”²⁸.

Construcția liniei Arad — Alba Iulia urma calea trasată de natură: Valea Mureșului. Totuși, fu nevoie de ample lucrări de excavații. Pentru construirea terasamentului de 176,2 km lungime și 4,43 m lățime trebuiau urniți din loc peste 3 000 000 m³ de pământ. Pentru digurile, prizele, consolidările necesare liniei, însumind în total 125 300 m² de teren, au fost folosiți 29 000 m³ material pietros de formă regulată și 23 500 m³ material pietros neregulat²⁹. Pentru aceste lucrări au trebuit efectuate aproape 35 000 m de creștături³⁰. Unul din cele mai neplăcute obstacole în cursul lucrărilor de pământ a fost întimpinat la Zam. „Aici Mureșul este și mai neastîmpărat ca aiurea — scrie o relatare contemporană — cutreieră încoace și încolo mica vale, abia lasă loc, între cele două coaste muntoase, șoselei și căii ferate de sub ea. În multe locuri, linia ferată putea fi continuată numai dacă șoseaua era tăiată și mai mult în adîncul stîncilor”³¹. Înaintarea lucrărilor era îngreunată și de necesitatea ivită de a se construi 67 canale de scurgere a apei. Marele număr de treceri peste șoseaua publică, în număr de 302,

Marx, Franz Frh. von Reichenstein, Eduard Stracke, August von Trefort, Gabriel von Váradi, Albert Freiherr von Wodianer, dr. Adolf Weiss, Frdr. von Kochmeister și în sfîrșit, Carl Weis, director al Creditanstaltului. (Ignaz Kohn, *op. cit.*, p. 279).

²⁴ Újhely Géza, *op. cit.*, p. 162—163; *Magyar Polgár*, din 6 noiembrie 1868.

²⁵ *Magyar Polgár*, din 24 mai 1868.

²⁶ *Idem*, din 7 iunie 1868.

²⁷ *Idem*, din 24 mai 1868.

²⁸ *Idem*, din 1 iulie 1868.

²⁹ Ignaz Kohn, *op. cit.*, p. 285.

³⁰ *Raportul camerei de comerț și industrie din Brașov, 1880—1884*, p. 35.

³¹ *Magyar Polgár*, din 23 august 1868.

transformările sau chiar strămutările diferitelor porțiuni de șosea necesitate de aceste trece³² au încetinit și ele ritmul construcțiilor.

Cel mai de seamă motiv de îngrijorare pentru întreprinderea constructoare îl constituiau însă podurile peste Mureș. Astfel, executarea podului de lângă Brănișca reținea cu săptămâni întregi mersul lucrărilor generale. Podul inițial proiectat, lung de 255,1 m, cu structură lemnoasă, nu putea fi construit din cauza solului stincos al albiei riului, astfel că trebuia transformat parțial în pod cu structură feroasă. Piesele ulterior comandate au zăcut vreme îndelungată în stația Zam, putând fi transportate la destinație numai o dată cu avansarea lucrărilor, pe linia ferată deja construită. Construirea celor 12 piloni de piatră, montarea podului erau împiedicate și de faptul că podul provizoriu, construit pentru înlesnirea lucrărilor, a fost dus cu sine de vasele transportoare de sare, trebuind să fie înlocuit cu un pod naval³³. Celălalt pod mai mare al liniei ferate, lung de 205,8 m și având 11 piloni, situat la Partoș, avea o structură lemnoasă, fiind terminat în iulie 1868. Un alt pod de lemn, lung de 106 m și având 6 piloni, fu construit la Simeria. Podurile de 62 m de lângă Orăștie, de 33,6 și 34,6 m între Șibot și Vințul de Jos, de 41,2 m din fața orașului Alba Iulia au fost construite din fier, după sistemul Schiffkorn³⁴.

În luna august 1868, linia ferată era construită³⁵ până la Deva, împreună cu rețeaua telegrafică. A mai rămas însă mult de construit. Deși terasamentul era terminat, mai lipseau unele construcții de protecție, poduri, cantoane³⁶. Nici vremea nu fu favorabilă construcțiilor. Intensele ploi căzute la sfârșitul lunii iulie și începutul lui august au provocat inundații care au rupt în mai multe părți terasamentul, au deteriorat construcțiile de protecție recent executate și au dus cu sine cca 6 poduri de cale ferată, printre care și podul construit pe pîrlul Cioarei lângă Șibot³⁶.

Ziua de 21 august 1868 a fost o dată memorabilă pentru Prima Cale Ferată din Transilvania. În această zi, cel dintîi tren personal, tractat de locomotiva „Partoș”, a parcurs distanța dintre orașele Arad și Deva. Pornind de la Arad la orele 9 dimineața, zăbovind mai multă vreme în stațiile Radna, Berezova, Săvișin, Zam și Ilia, trenul trece la orele 12 peste podul de la Brănișca și ajunge la orele 13 în gara Deva, împodobită cu jerbe de flori și cu drapcele. După cum relatează presa contemporană, „pretutindeni, poporul adunat saluta cu multă însuflețire locomotiva cu aburi”³⁷.

După această dată, deși ritmul construirii porțiunii Deva — Alba Iulia s-a accelerat, deoarece prin construirea podului de la Brăniștea — primul pod peste Mureș — s-a rezolvat problema transportului materialelor de construcție, totuși se manifestă tot mai mult nemulțumirile stîrnite de aminarea termenului de predare. „Termenul deschiderii liniei era fixat pentru 1 decembrie a.c. — scrie ziarul „Magyar Polgár”, aflat în permanență la curent cu construcțiile —. Este deja a treia sau a patra aminare a termenului, iar oricine, fie cit de nepărtinitor, este nevoit să creadă fără să vrea că antreprenorii constructori sînt lipsiți fie de energia trebuincioasă, fie de bunăvoință. Am auzit din mai multe locuri că antreprenorii vor fi obligați să plătească dobinzile capitalului investit, ne întrebăm însă, oare va putea plăti cineva incalculabilele daune cauzate țării prin aceste întîrzieri repetate?”³⁸. Putem aminti pe marginea acestor rînduri că în gara Alba Iulia peste 300 000 chintale de măruri așteptau să fie transportate³⁹.

Între timp au început transporturile de încercare, pe rute mai lungi sau mai scurte din cadrul liniei construite. În ziua de 18 octombrie, în prezența unei comisii ministeriale, a avut loc proba podului de la Brănișca, „la care acesta a rezistat cu tărie”; a fost terminată și porțiunea Deva — Orăștie⁴⁰. Nu au mai rămas decît de așezat șinele pe porțiunea Orăștie — Vințul de Jos, lungă de cca 40 000 m, precum și de terminat trei poduri mai înimici cu structură feroasă pe porțiunea Vințul de Jos — Alba Iulia. Aceste lucrări erau încheiate la începutul

³² Ignaz Kohn, *op. cit.*, p. 285.

³³ *Magyar Polgár*, din 24 mai 1868.

³⁴ *Idem*, din 7 iunie 1868; *Raportul camerei de comerț și industrie din Brașov, 1880 — 1884*, p. 35.

³⁵ *Magyar Polgár*, din 23 august 1868.

³⁶ *Idem*, din 26 iulie, 16 și 23 august 1868.

³⁷ *Idem*, din 30 august 1868.

³⁸ *Idem*, din 22 noiembrie 1868.

³⁹ *Idem*, din 13 decembrie 1868.

⁴⁰ *Idem*, din 23 octombrie 1868.

lunii decembrie. La 8 decembrie 1868 au sosit în gara Alba Iulia 25 vagoane-marfă, tracate de locomotiva cu aburi „Săvirșin”⁴¹. Zece zile mai târziu, veni la fața locului o comisie de examinare a liniei, condusă de consilierul ministerial Ribári. Comisia „nu a găsit defecțiuni în nici un loc pe toată linia”⁴².

„Prima Cale Ferată din Transilvania” a fost dată în folosință între Arad și Alba Iulia la data de 22 decembrie 1868. La ora 2 și un sfert a sosit la Alba Iulia cel dintîi tren personal, numit „Radna”⁴³. După cum relatează presa vremii, „asupra poporului adunat în șuvoaie în incinta gării, scena pe care mulți o trăiau pentru prima oară a avut un efect sensibil, încît nu era de mirare că uralele pline de însuflețire răsunau de pe buzele tuturor”⁴⁴.

„Prima Cale Ferată din Transilvania” se întindea pe o lungime de 211,42 km bucurîndu-se de prielnice condiții în ce privește urcușurile-coborișurile, precum și unghiul de luare a direcțiilor. Trenurile trebuiau să învingă o altitudine de numai 146,65 m pe linia Arad — Alba Iulia, respectiv de 31,15 m în direcție inversă, pe linia Alba Iulia — Arad⁴⁵. Avînd în vedere că în cazul învingerii obstacolelor de altitudine contează nu numai înălțimea absolută, nu numai cantitatea acesteia, ci și calitatea urcușurilor, precum și unghiul sub care se succed direcțiile alternative, caracterul liniei era favorizat de faptul că pe o lungime de 153,7 km urcușul atîngea numai 3,5%. Totodată, situația direcțiilor se dovedea și ea favorabilă. Pe linia Arad — Alba Iulia, fiecare arc de cotitură avea o rază mai mare de 375 m. Mai mult chiar: lungimea arcurilor cu raza de 375—500 m era de numai 5,1 km, iar lungimea arcurilor rectilinii și mai mari de 500 m însuma 206,2 km⁴⁶.

⁴¹ *Idem*, din 13 decembrie 1868.

⁴² *Idem*, din 20 decembrie 1868.

⁴³ După deschiderea liniei ferate trenul pleca zilnic la ora 5 dimineața din Alba Iulia, ajungînd la Arad după amiază la ora 1,45.

⁴⁴ *Magyar Polgár* din 30 decembrie 1868.

⁴⁵ Iată graficul urcușurilor și coborișurilor :

Denumirea liniei	Orizontal	Urcușul					Coborișul					Lungimea liniei		
		De la 0 pînă la 3,5 ‰	3,5 la 5 ‰	5 ‰ la 8 ‰	8 ‰ la 10 ‰	10 ‰ la 11 ‰	Total	De la 0 pînă la 3,5 ‰	3 ‰ la 5 ‰	5 ‰ la 8 ‰	8 ‰ la 10 ‰		10 ‰ la 11 ‰	Total
		în kilometri												
Arad — Alba Iulia	35,20	153,74	—	—	—	—	153,74	22,47	—	—	—	—	22,47	211,42

(*Magyar Mérnök- és Építészegylet Közlönye*) [Buletinul Asociației inginerilor și constructorilor din Ungaria], 1881, p. 189).

⁴⁶ Arcurile prezintă următorul grafic :

Denumirea liniei	Lungimea arcurilor				Linii drepte și lungimea arcurilor mai mari de 500 m.	Lungimea totală a liniei
	300 m mai puțin	între 300—375 m	între 375—500 m	În total mai puțin decît 500 m		
	în kilometri					
Arad — Alba Iulia	—	—	5,18	5,18	206,23	211,42

(*Magyar Mérnök- és Építészegylet Közlönye*, 1881, p. 190).

Calea ferată a fost construită avînd o singură linie. Șinele cu talpă lată din fier sau din oțel, avînd o greutate medie de 32 kg pe un metru, erau culcate pe un terasament de 4,43 m lățime, pe tălpi de lemn de cer pentru aplicarea cărora s-a folosit pietriș de rîu. Șase stații de cale ferată aveau triaje înzestrate cu un total de 133 macazuri. Folosirea optimă a locomotivelor era asigurată prin 5 discuri de răscruce, dintre care două la Simeria și cîte unul la Arad, Patoș și Alba Iulia⁴⁷.

173 clădiri deserveau buna funcționare a căii ferate, 119 din ele fiind cantoane care aveau în grijă securitatea liniei. La Arad, Alba Iulia și Simeria funcționau hale de cazane. La Simeria a fost construit chiar un atelier de instalații, primul de acest fel în Transilvania.

Aparatul telegrafic funcționa după sistemul Morse. Sistemele de semnalizare erau și ele de la început bazate pe electricitate⁴⁸.

Inițial au existat 16 stații și halte pe întreaga linie, remarcîndu-se prin circulația lor mai intensă stațiile Alba Iulia, Vințul de Jos, Simeria, Deva și Radna. Gara Arad era comună cu cea a „Căii Ferate din regiunea Tisei” și cu cea a căilor ferate de pe linia Arad — Timișoara. Ulterior numărul stațiilor s-a mărit, ridicîndu-se la 18.

Un fapt elocvent pentru interesul trezit de aceste construcții în rîndurile populației îl constituie acțiunea locuitorilor din Glogovăț. Aceștia au consimțit să suporte integral cheltuielile ridicării și utilizării complete a unei gări în localitatea lor, adunînd în acest scop suma de 8484 florini și 33 creițari.

Construcția derivației Simeria — Petroșani a fost începută în primăvara anului 1868. Linia derivată începea din gara Simeria, în locul unde valea Streiului întilnește valea Mureșului aproximativ în unghi drept față de linia principală. Linia mergea de-a lungul Streiului pînă în satul Petros, de unde continua urmînd valea pîriului Merișor, apoi, urcînd cumpăna apelor de la Bănița, cobora în valea pîriului Bănița ajungînd în stația terminus Petroșani.

Trebuie menționat, în legătură cu istoricul liniei Simeria — Petroșani, că proiectanții au studiat de la început temeinic posibilitatea unei legături cu liniile din România. Societatea anonimă constructoare a efectuat în 1870, la Surduc, măsurători topografice, iar adunarea generală din 17 mai 1871 a imputernicit direcțiunea să destineze acestor construcții de unificare un capital de 2 000 000 florini⁴⁹. Întrucît însă concesiunea construcțiilor trebuia obținută prin tratative diplomatice, executarea liniei proiectate întîmpină greutăți, amplificate și de criza financiară ce nu a întîrziat să se manifeste la începutul deceniului al 8-lea. Continuarea căii ferate în România a rămas însă la ordinea zilei și în deceniile următoare. Economiștii vremii considerau că una din cele mai de seamă condiții ale dezvoltării mineritului carbonifer în Valea Jiului este lărgirea legăturilor economice cu România. „O mare influență asupra creșterii producției de cărbune ar avea construirea unei linii de cale ferată prin Valea Jiului ... și astfel lignitul ar putea fi transportat în România” — se arată în raportul Camerei de comerț și industrie din Arad pe anul 1879⁵⁰. Aceeași instituție se pronunță în 1888 din nou pentru realizarea unei legături feroviare, menționînd următoarele: „Un avînt mai mare, demn de valoarea bazinului, este de așteptat numai ... dacă va fi asigurată legătura cu rețeaua de căi ferate din România, prin trecătoarea Surduc”⁵¹. La sfîrșitul secolului se fac auzite propuneri concrete în această problemă. Se consideră că legătura se poate face de acum mai lesne, căci linia este terminată și între Petroșani — Livezeni, pînă la graniță ar mai fi de construit doar o linie de 4 km, iar dincolo de ea linia ar trebui continuată numai pe o distanță de 43 km pînă la Tirgu Jiu⁵².

Întorcîndu-ne la împrejurările în care a fost construită linia secundară Simeria — Petroșani, izvoarele vremii relatează că antreprenorii au fost puși în fața unor situații deosebit de grele pe de o parte din cauza terenului, pe de alta datorită timpului nefavorabil. Ca urmare, nici aici nu s-a respectat termenul contractual, fiind depășit cu peste un an.

De la Simeria la Barul Mare linia urma o vale. Aici, munca mergea cu pași repezi. Părăsind însă valea Streiului, a urmat un teren din ce în ce mai dificil, pentru ca de la Crivadia

⁴⁷ *Raportul camerei de comerț și industrie din Brașov, 1880—1884*, p. 35—36; Ignaz Kohn, *op. cit.*, p. 285.

⁴⁸ Ignaz Kohn, *op. cit.*, p. 285.

⁴⁹ Téglás Gábor, *op. cit.*, p. 5.

⁵⁰ *Raportul camerei de comerț și industrie din Arad, 1879*, p. 122.

⁵¹ *Idem*, 1885, p. 120.

⁵² *Idem*, 1897, p. 63—64.

constructorii să aibă de-a face cu o porțiune de munte ce ridica cele mai mari dificultăți. Greutățile constau nu numai în problemele ridicate de direcția și urcușul-coborișul nefavorabile, ci și de straturile terenului alunecos. Această problemă, care a provocat multe neajunsuri și cheltuieli, era însă urmarea directă a setei de profit a întreprinderii constructoare. În cursul construcțiilor s-a făcut o abatere de la direcția inițial aprobată a liniei. Inițial — conform proiectelor întocmite de inginerul Karda —, la Ohaba linia ar fi trecut în partea dreaptă, la Petros ar fi atins masivul calcaros, ieșind din el la Cetatea-Bolii. Întreprinzătorii s-au speriat însă de cheltuielile ce le-ar fi necesitat lucrările de teren în această porțiune (creștături, terasamente). Un nou concurs fu câștigat de proiectul inginerului Polenszky, care avea în vedere însemnate reduceri de cheltuieli în direcția Crivadia — Merișor, întrucât preconiza un drum de urmat în părți mai joase, tăind prin urmare la înălțimi mai mici văile laterale. După cum reieșea din calcule, construcția acestei din urmă linii ar fi angajat abia jumătate din lucrările de terasament ale liniei inițial proiectate. Deși chiar de la începutul construcțiilor au existat temeri în legătură cu noua direcție — temeri motivate prin faptul că solul argilos de dată mai recentă este pătruns de umiditate mai ales la poalele munților, fiind deci aici mai predispus alunecărilor —, nu s-a ridicat nici o obiecțiune împotriva construcțiilor, deoa-rece — argumentau antreprenorii — și linia Arad — Alba Iulia prezintă anumite porțiuni expuse alunecărilor de teren, care acolo nu au putut fi evitate⁶³.

Constructorii „Primei Căi Ferate din Transilvania” și-au ispășit însă cu virf și-ndesat setea de profit. Iarna anului 1868—1869 veni cu viscole neobișnuit de mari, iar intensele ploi din vara tirzie și toamna ce urmară au muiaț terenul argilos al liniei aflate în plină construcție. Nici măcar cu cele mai mari eforturi tehnice nu s-a reușit să se soluționeze la timp situația.

Toate aceste împrejurări au adus firmei de construcții a fraților Klein pierderi de câteva milioane⁶⁴, iar S.A. „Prima Cale Ferată din Transilvania” a preluat ca moștenire o linie ferată ce „a văzut lumina zilei împovărată de două boli mari și veșnice, cea a puternicelor alunecări și cea a muncii deficitare, boli de care suferă și acum, fără întrerupere”⁶⁵.

Datorită acestor factori, linia Simeria — Petroșani trebuia mereu reparată și supusă unor lucrări de mărire a securității, lucru necesar și datorită caracteristicilor liniei: din calea ferată lungă de 78,8 km, numai 5,7 km aveau o așezare orizontală, urcușurile însumind un total de 60,7 km, iar coborișurile 12,3 km. Diferența de nivel între Simeria și Bănița, punctul cel mai înalt al liniei ferate, era de 540 m, pe distanța de 67,6 km fiind nevoie de un urcuș de 16,6% (1:60). Pe distanța de 11,7 km dintre Bănița și Petroșani, exista o diferență de adâncime de 120,2 m, aici calculându-se coborișul maxim de 14,3% (1:70)⁶⁶. Lucrările au fost îngreunate și de faptul că, de pildă pe porțiunea de munte dintre Pui și Petroșani, lungă de 35 km, 66 cotituri alternau cu 68 porțiuni în linie dreaptă⁶⁷, cotiturile conștind mai cu seamă din arcuri cu raza de 189,6 m.

Porțiunea cea mai problematică a liniei ferate era aceea între Crivadia și Bănița. Aici, văile și prăpăstiile adânci și adeseori abrupte făcură necesare terasamente înalte mergînd pînă la 28 m, creștături ce variau între 8 și 22 m și numeroase lucrări și construcții tehnice costisitoare. S-a constatat nevoia de a practica 8 creștături boltite și tunele, depășindu-se astfel planul inițial cu un număr de trei asemenea construcții. Iată dimensiunile lor, în ordinea succesiunii: 98 m, 55,4 m, 23,7 m, 78,5 m, 45,2 m, 137,4 m, 143,3 m și ultimul, chiar înainte de stația Bănița, de 615 m. Cel de al nouălea tunel a fost construit în porțiunea Bănița — Petroșani, fiind de 89 m lungime⁶⁸. Nimic nu caracterizează mai bine exigența întreprinderii tehnice a liniei Crivadia — Bănița, decît faptul că pînă în 1877 s-au cheltuit un milion de florini pentru lucrările de consolidare și securitate a terenului⁶⁹.

⁶³ Cf. *Magyar Mérnök- és Építészegylet Közlönye*, 1870, p. 193; Téglás Gábor. *op. cit.*, p. 4.

⁶⁴ Pentru a recupera această pierdere, precum și altele cauzate de Societatea anonimă „Prima Cale Ferată din Transilvania” în valoare de 5 076 610 florini, întreprinderea de construcții a deschis în anul 1873 acțiune judiciară de obținere a unor răscumpărări, soldată în 1879 cu încheierea unei înțelegeri: în schimbul sumei de 800 000 florini și a 30 000 florini cheltuieli de judecată, frații Klein și-au retras reclamația.

⁶⁵ *Magyar Mérnök- és Építészegylet Közlönye*, 1881, p. 50.

⁶⁶ *Idem*, p. 49.

⁶⁷ Téglás Gábor, *op. cit.*, p. 9.

⁶⁸ *Raportul camerei de comerț și industrie din Brașov*, 1880—1884, p. 35.

⁶⁹ Téglás Gábor, *op. cit.*, p. 10.

Lățimea părții superioare a terasamentului era de 3,48 m. Terasamentul terminat era lung de 51,9 km, necesitând creștături în lungime de 26,9 km. 184 piese și instalații feroviare deserveau buna funcționare a liniei, securitatea și, printre ele, un viaduct de 61,5 m lungime în stația Crivadia, un pod de 74,4 m la Subcetate și un pod de 34,5 m la Petroșani⁶⁰.

Linia secundară Simeria — Petroșani a fost deschisă abia cu un an după data inițial fixată, la 28 august 1870 în loc de 18 august 1869. Astfel, construirea „Primei Căi Ferate din Transilvania” a durat două decenii, de la primele proiecte pînă la predare. Întreprinderea feroviară a plătit firmei constructoare a fraților Klein 23 000 000 florini pentru linia principală Arad — Alba Iulia și 12 000 000 florini pentru linia secundară. Valoarea lucrărilor ulterioare s-a ridicat la 3 973 000 florini. Adăugînd suma de 726 948 florini — valoarea pieselor din utilaj —, cheltuielile de construcție a căii ferate au costat 136 850 florini pe km⁶¹.

La deschiderea liniei, circulația era deservită de 21 locomotive. Parcul vagoanelor de persoane consta din 64 piese, cel de vagoane marfă din 513 piese. Dintre acestea, 21 vagoane erau pentru poștă și colete, 220 vagoane marfă acoperite, 20 vagoane marfă neacoperite, 76 vagoane pentru transportul cailor, vitelor și porcilor, 126 pentru transportul cărbunelui, 20 pentru transportul grinzilor, iar alte 30 vagoane cu diverse destinații⁶². Pînă în anul 1880, parcul vagoanelor de persoane a crescut la 95 piese, cel de vagoane marfă la 1070 piese.

În general, circulația și rezultatele comerciale s-au dovedit a fi favorabile. Mare parte din volumul circulației era dată de transportul mărfurilor. Astfel, în 1880 s-au transportat 255 828 tone de mărfuri, în 1881 250 853 tone, în 1882 264 326 tone marfă. Această cantitate înseamna cca 75-76% din încasări. În anii amintiți transportul de persoane a realizat între 217 740 și 231 532 persoane, dînd 15 — 16 % din încasările realizate⁶³. Această circulație asigura un însemnat profit direct acționarilor societății feroviare, mai ales dacă adăugăm sumele plătite de stat pe baza contractului referitor la asigurarea dobînzilor, sume ce se ridicau în 1880 la 1 625 519 florini de argint și 217 620 florini de aur, luînd apoi în considerație și salariile reduse ale angajaților.

Masa muncitorilor feroviari se recruta din rîndurile proletariatului agricol, din rîndurile celor care datorită relațiilor capitaliste agrare nedezvoltate obțineau cu greu un angajament definitiv în agricultură. Această categorie a fost bucuroasă să găsească de lucru în construcțiile feroviare, acceptînd să muncească chiar și în cele mai nefavorabile împrejurări, fapt pe care antreprenorii, respectiv acționarii căilor ferate căutau să-l exploateze la maximum. Același fenomen s-a constatat și în cursul construirii „Primei Căi Ferate din Transilvania”. Muncitorii de aici, parte din ei fiind muncitori italieni calificați pentru munca la terasamente, au cerut în martie 1868 plata salariilor lor fără rețineri, iar pe linia Simeria — Petroșani, „în scopul de a obține cu de-a sila ridicarea salariilor, s-au împotrivit” supraveghetorilor. Autoritățile au căutat să înfrîngă cu forța mișcarea muncitorilor pentru mărirea salariilor. A fost întărită jan-

⁶⁰ *Raportul camerei de comerț și industrie din Brașov, 1880—1884, p. 35.*

⁶¹ *Idem p. 34—35.*

⁶² Ignaz Kohn, *op. cit.*, p. 286.

⁶³ *Raportul camerei de comerț și industrie din Brașov, 1880—1884, p. 39.*

darmeria și trimise două companii militare împotriva muncitorilor⁶⁴. Totuși, mișcarea a continuat, în iulie și august 1868 ajungându-se în sînul muncitorilor constructori din împrejurimile Vințului de Jos la proteste împotriva salariilor mici⁶⁵.

Pe lângă profitul nemijlocit pe care îl asigura acționarilor, „Prima Cale Ferată din Transilvania” era menită ca, în condițiile date, să contribuie la infiltrarea burgheziei austriece în viața economică a Transilvaniei. Trebuie să arătăm însă că, deși motorul construirii căii ferate îl constituiau posibilitățile realizării unui profit nemijlocit și exploatarea bogățiilor de subsol ale Văii Jiului corespunzător intereselor capitalului austriac, construcțiile au contribuit substanțial la lărgirea posibilităților generale de valorificare pe piață. La rîndul ei, această lărgire a influențat dezvoltarea activității comerciale și, prin creșterea circulației mărfurilor, intensificarea producției industriale și agricole.

„Prima Cale Ferată din Transilvania” a atras în circuitul modern, prin Alba Iulia, bună parte din Munții Apuseni și regiunea agricolă a Văii Mureșului, iar prin linia secundară a inclus în circuit bazinul carbonifer al Văii Jiului, precum și minele de fier și uzinele siderurgice din împrejurimile Hunedoarei. Prin aceasta a devenit posibilă construirea liniei derivate Simeria — Hunedoara, de 16 km lungime, întregită prin Govăjdia pînă la Ghelar de calea ferată industrială, precum și construirea liniei carbonifere Petroșani-Lupeni, cu o lungime de 19 km.

„Prima Cale Ferată din Transilvania” a contribuit mult la avîntul exploatarei cărbunelui în Valea Jiului. Producția a înregistrat aici un salt de la 8529 chintale pe anul 1868 la 483 062 chintale în 1871, în 1880 ajunge la 1 365 463 chintale, în 1890 la 2 284 874 chintale, iar în 1900 la 8 804 964 chintale⁶⁶. Rapida dezvoltare a mineritului a dus la sporirea populației. În 1870, numărul locuitorilor din plasa Jiu era de 12 671, iar pînă în 1900 s-a ridicat la 28 750. Și mai bătătoare la ochi este dezvoltarea unor localități miniere. Astfel, printre altele, Petroșani avea în 1870 1728 locuitori, număr care a crescut în 1900 la 7765, creșterea fiind de 6037 persoane în 30 de ani. În decurs de un deceniu, simpla așezare păstorească Lupeni s-a transformat într-un orașel. În locul celor 562 locuitori păstori, în anul 1870, cu zece ani mai tîrziu locuiau aici 4767 persoane, deci cu 4100 mai mult ca înainte. Examinînd circulația bănească din cadrul uzinelor de cărbune, vedem că la începutul secolului nostru, aceasta se apropia în Valea Jiului de 40 000 000 coroane pe an⁶⁷.

Mai este de menționat în încheiere că în ultimul deceniu al secolului trecut s-a început, pe porțiuni, construirea completă a liniei Arad — Sibiu — Turnu Roșu, care figura în proiectele inițiale ale „Primei Căi

⁶⁴ *A Magyar Munkásmozgalom Történetének Válogatott Dokumentumai* [Documente alese din istoria mișcării muncitorești din Ungaria], vol. I, Budapesta, 1951, p. 151.

⁶⁵ *Magyar Polgár* din 16 august 1868.

⁶⁶ *Industria și bogățiile naturale din Ardeal și Banat*, Cluj, 1927, p. 51.

⁶⁷ *Téglás Gábor, Hunyadmegye közgazdasági leírása* [Descrierea economică a județului Hunedoara], Budapesta, 1908, p. 22—23.

Ferate din Transilvania". Astfel, la 3 septembrie 1897 au fost date în circulație porțiunile Vințul de Jos — Miercurea de 30 km și Săliște — Sibiu de 23,3 km, la 17 noiembrie 1897 porțiunea de 29 km Podul Olt — Turnu Roșu și, în cele din urmă, la 25 noiembrie porțiunea de 15,7 km între Miercurea — Săliște⁶⁸.

Această extindere a căii ferate a sporit și mai mult eficiența sa economică.

LUDOVIC VAJDA

DIE ERSTE EISENBAHN IN SIEBENBÜRGEN

(Zusammenfassung)

Der Verfasser behandelt die Geschichte der „Ersten Eisenbahn in Siebenbürgen“, die ursprünglich die Städte Arad — Alba Iulia verband und durch eine Nebenlinie über Simeria auch das Bergwerksgebiet des Jiu-Tals, mit der Endstation Petroșani.

Im ersten Teil des Artikels werden kurz die ökonomisch-politischen Verhältnisse erörtert, die den Bau der Linie zur Folge hatten, weiters die Verhandlungen mit verschiedenen Unternehmern, die sich zur Durchführung der Arbeit verpflichteten, sowie die verschiedenen Projekte zur Bestimmung der Eisenbahnstrecke.

Die Konzession für den Bau der Bahnlinie Arad—Vințul de Jos—Alba Iulia, sowie der Seitenlinie Simeria—Petroșani bekam endlich — am 18 August 1866 — die Bergbau- und Hochofengesellschaft aus Brașov, die unter allen Unternehmern das meiste Interesse am raschen Bau der Linie hatte, da sie so ihre Kohlenvorkommen im Jiu-Tal besser verwerten konnte.

Der Hergang der Bauarbeiten wird ausführlicher geschildert. Der Verfasser verfolgt die Ereignisse von der Organisierung der Arbeiten bis zur Inbetriebsetzung der „Ersten Eisenbahn in Siebenbürgen“ am 22. Dezember 1868. Die Linie hatte eine Länge von 211,42 km. Die Baugeschichte wird durch einige technische Einzelheiten und durch Daten über den Bahnbetrieb ergänzt.

Im zweiten Teil des Artikels werden die Probleme geschildert, die sich während des Baues der Zweiglinie Simeria—Petroșani ergaben, die im Frühjahr 1868 begonnen und — erst ein Jahr nach dem ursprünglich festgesetzten Termin — am 28. August 1870 beendet wurde.

Im Zusammenhang mit der Geschichte der „Ersten Eisenbahn in Siebenbürgen“ wird erwähnt, dass die Projektanten von vornherein die Möglichkeiten einer Verbindung mit den Eisenbahnen Rumäniens gründlich untersuchten.

Der Verfasser gelangt zur Schlussfolgerung, dass die erste Eisenbahnlinie in Siebenbürgen — obzwar der Anstoss zu ihrem Bau die Möglichkeit eines unmittelbaren Gewinns und die Ausbeutung der Bodenschätze des Jiu-Tals im Interesse des österreichischen Kapitals war — in bedeutendem Masse zur Erweiterung der allgemeinen Verwertungsmöglichkeiten am Platz beitrug. Ihrerseits wieder förderte diese Erweiterung den Handel und hob, durch Vergrößerung des Warenverkehrs, auch die industrielle und landwirtschaftliche Produktion.

⁶⁸ Tominac József, *Magyar szent korona országainak vasútai 1845—1904* [Căile ferate ale țărilor aparținând sfintei coroane ungare], Budapest, 1905, p. 30.