

## LINIA FERATĂ ÎNGUSTĂ SIBIU-SIGHIȘOARA

Dr. Claudiu Pop

A apărut pe fondul transformărilor aduse de apariția Imperiului Austro-Ungar la 1867. Pentru a stimula dezvoltarea noului imperiu sunt inițiate o serie de reforme, astfel în 1876, prin legea XXXIII privind reorganizarea administrativă a Ungariei este creat județul Târnava Mare din teritorii aparținând scaunului Rupea, Cincu Mare, Mediaș și Sighișoara. În paralel sunt emise o serie de legi cu scopul de a încuraja dezvoltarea economică a acestuia. Rezultatul a fost dezvoltarea economică a Transilvaniei, implicit a județului Târnava Mare, astfel Agnita se mândrea la sfârșitul secolului XIX cu o industrie a pielăriei, iar Sighișoara, reședința de județ, cu o industrie diversă, în principal textilă și materiale de construcții.

Legăturile dintre aceste centre economice ale noului județ erau proaste, adesea imposibile pe timp de iarnă. Ca urmare, pentru a înlesni transportul bogățiilor zonei, dar și a localnicilor, la inițiativa județului Târnava Mare, printr-o societate anonimă pe acțiuni, s-a început, în 1895, construcția liniei înguste Sighișoara-Agnita.

Din cauza reliefului dificil în zona Apold-Sighișoara și implicit a costurilor mari s-a optat pentru un ecartament îngust, de 760 mm. Linia s-a predat circulației publice la 15 noiembrie 1898. Un document din anul 1900, emis de primăria Agnita, descrie momentul inaugurării liniei astfel: *”a fost un moment extrem de emoționant când copiii de școală și profesorii lor, acoliții cu steagurile lor, departamentul de pompieri, 140 de oameni puternici, s-au adunat pentru celebrarea sărbătorii pe străzile principale și au salutat comisia de inaugurare.”*<sup>1</sup>

Linia Agnita-Sibiu s-a construit ca o continuare a liniei Sighișoara-Agnita de către o societate anonimă pe acțiuni formată din județul Sibiu, acțiunile aparținând în majoritate comunității de avere a Universității Săsești. Această linie s-a pus în circulație la 28 septembrie 1910.

Traseul final al liniei avea o lungime totală de 121,376 km și pleca de la Sibiu-Cornățel-Agnita-Sighișoara, cu ramura Cornățel-Vurpăr. Pe întreg aliniamentul

---

<sup>1</sup> DGAS, filiala Mureș, fond Prefectura județului Târnava Mare, dosar: Acțiunile Societății de cale ferată Sibiu-Sighișoara, proprietate a județului Târnava Mare, fila 18.

existau 26 de halte.

Traseul și construcția liniei înguste Sighișoara-Sibiu a fost defectuoasă, iar faptul că linia a fost exploatată de două societăți a avut ca urmare o serie de neajunsuri în exploatare. În scurt timp, linia ajunge într-o situație economică delicată, astfel statul ungar a acordat pentru reconstrucția liniei un împrumut de 799.223 coroane ungurești cu condiția ca ambele societăți să fuzioneze. Cele două societăți au fuzionat la 15 noiembrie 1909. Societatea fuzionată a luat denumirea de Societatea Anonimă pe Acțiuni CFL Sibiu-Sighișoara.<sup>2</sup>

Statutul noii societăți arată modul în care erau împărțite acțiunile acesteia, astfel ele se împărțeau în două categorii:

- de prioritate: ele sunt acțiuni de categoria A, aflate în proprietatea județului Târnava Mare, în valoare de 1.615.800 coroane ungurești și de categoria B, în valoare de 2.287.400 coroane ungurești, aflate în proprietatea Universității Săsești. Suma totală a acțiunilor de prioritate era de 3.903.200 coroane, valoare nominală.<sup>3</sup>

- de fondare: sunt emise în valoare de 1.740.400 coroane ungurești. Din acestea, județul Târnava Mare posedă acțiuni în valoare de 382.000 coroane. Același tip de acțiuni posedă și județul Sibiu, în valoare de 166.600 coroane, municipiul Sibiu: 100.000 coroane, orașul Sighișoara: 103.000 coroane, comunele județului Târnava Mare așezate lângă linie: 217.000 coroane.<sup>4</sup>

Pentru operarea acestei linii s-au adus locomotive din Austria, de la fabrica de locomotive Wiener-Neustadt. Este vorba de trei locomotive cu tender noi, seria 388, care puteau tracta 60 tone per tren de persoane, respectiv 180 tone per tren de marfă, la o viteză medie de 10 km/h. În scurt timp acestea intră în folclorul local având fiecare un nume propriu: Schiller, Luther și Galilei, în timp ce linia ferată îngustă va fi cunoscută sub numele de Wusch sau Wicka.

După 1909, exploatarea liniei a fost preluată de Căile Ferate Ungare, în baza unei convenții prin care MAV (Căile Ferate Ungare) se obliga să plătească proprietarului 50,2% din veniturile brute ale căii ferate.

După Marea Unire, din 1919, CFR va prelua exploatarea liniei fără însă a recunoaște convenția încheiată cu MAV. Stăruințele societății de a încheia o convenție

---

2 Ibidem, fila 23.

3 Ibidem.

4 Ibidem, fila 24.

cu CFR nu au avut nici un rezultat. După 1919, CFR nu a făcut nici o plată către societate, astfel societatea s-a folosit de numerarul disponibil și a făcut împrumuturi de la o bancă particulară pentru a menține linia deschisă. Astfel aceasta a funcționat regulat până în 1927. Din acest moment nu s-a mai putut achita dividende, nu s-au putut plăti salariile membrilor Consiliului de Direcțiune și pentru Comitetul de Cenzori. Din acest moment buna funcționare a societății s-a bazat pe bunăvoința fostului primar pensionat al Sibiului dr. Wilhelm Goritz care a rezolvat toate problemele administrative ale acesteia.

În acest context, Societatea inițiază demersuri pe lângă statul român pentru ca acesta să cumpere acțiunile societății. Ultimele tratative au avut loc la direcția generală CFR București, în data de 26-27 ianuarie 1942. Delegatul CFR, dl. inspector N. Tudoran, a făcut propunerea de a răscumpăra linia ferată îngustă în baza legii pentru ratificarea convențiilor încheiate de stat cu reprezentanții deținătorilor de acțiuni de prioritate a celor societăți particulare de căi ferate particulare din România, publicată în MO 28.03.1926, nr 72. Conform acesteia, societatea trebuia să primească aproximativ 50 milioane lei, din care jumătate rentă și jumătate numerar.<sup>5</sup>

În cadrul tratativelor, dl Goritz a arătat că banii obținuți în urma vânzării acțiunilor urmează să fie investiți în lucrări de drumuri și cumpărări de mașini din Germania. Pentru repararea drumurilor s-au făcut demersuri pe lângă minele din Racoșul de Jos care au promis o mare cantitate de piatră.

Ca urmare, la 16 aprilie 1943 se încheie convențiunea între statul român reprezentat de dl Constantin Pandele (director general al mișcării fondurilor din Min. de Finanțe) și inspector general V. Mereuță (directorul căii ferate particulare) și N. Tudoran (inspector general al CFR) și Wilhelm Goritz (reprezentantul CFL). Conform acesteia întreaga avere a CFL trece în proprietatea statului român, mai precis a CFR. În schimb, statul român se obliga să plătească 52,5 milioane lei din care 26,5 mil lei plătită în rentă, iar restul în numerar.<sup>6</sup>

Cu toate acestea, statul nu își respectă obligația. Din anul 1947 avem un raport care arată că la acea dată statul încă nu achitase suma la care s-a angajat prin convenție. Documentul arată că suma de 52 milioane lei era chiar și pentru anul 1943 foarte mică,

---

<sup>5</sup> Ibidem, fila 48.

<sup>6</sup> Ibidem, fila 52.

chiar guvernul recunoștea în acel moment că valoarea reală era de 300 milioane lei. Ca urmare, prefectura se consideră îndreptățită să dea în judeată CFR dorind anularea convenției din 1943.

Istoria o ia înaintea prefecturii, astfel în 1948 linia este naționalizată de către statul român. Ea este în continuare afectată de ineficiență și concurată de către transportul rutier. Pantele abrupte și curbele strânse, o făceau dificil și scump de operat, iar viteza medie de doar 10 km/h devenise motiv de glumă.

Mai mult, după cum constata încă din 1942, primarul orașului Sighișoara, Aurel Mosora, linia contribuia mult la stricarea șoselelor și a clădirilor, deoarece apa nu avea cum să se scurgă din cauza terasamentului.<sup>7</sup> Ca urmare, în 1965, linia dintre Sighișoara și Agnita a fost închisă și apoi demontată. Marea parte a rambleului a fost apoi ocupat de drumul județean care lega Sighișoara de Agnita. Porțiunea de linie rămasă între Agnita și Sibiu, respectiv Cornățel-Vurpăr, a fost modernizată la standardele vremii, cu precădere pentru transportul de marfă. Dacă anii ,60 marchează un prim moment de vârf în ceea ce privește traficul liniei, prin transportul masiv de sfeclă de zahăr, anii ,80 îl marchează pe al doilea, prin transportul de material lemnos, cu precădere bușteni de stejar.

La sfârșitul anilor 90 datorită epuizării resurselor de material lemnos, linia îngustă se apropie de sfârșitul existenței sale. Datorită lipsei fondurilor pentru întreținerea locomotivelor, la 1 septembrie 2001 a avut loc ultima călătorie, pe ceea ce a fost ultima cale ferată îngustă operată de CFR.

După o istorie de 103 ani, Wuschul a rămas în mentalul colectiv ca o pată de culoare în viața orașului. Cei care au trăit în epocă își aduc aminte de viteza "imensă" a trenului care își permitea să cobori sau să urci din mers sau de năzbâțiile unor copii, care ungeau cu slănină șinele de cale ferată, provocând patinarea roților trenului, care venea de la gară și ajungea în dreptul Poștei Vechi.

---

<sup>7</sup> Ibidem, fila 31.

## **Narrow gauge railway Sibiu-Sighișoara**

### *Abstract*

This article, is based entirely on archive material, found in the General Department of State Archives, the Mures county subsidiary. It shows the history of a local railway which was built at the end of the XIX century on a narrow gauge. This railway, which connected two major cities of county Târnava Mare –Sibiu-Sighișoara-, remained in the collective mind as a spot of color in the life of the Sighișoara city.