

CĂILE FERATE SIGHIȘORENE. STUDIU GENERAL

Dan Vasile Teșculă

De-a lungul timpului, căile ferate au însemnat enorm pentru umanitate. Au revoluționat atât călătoriile, cât și comunicațiile interurbane sau inter-rurale. Prima locomotivă, sau mai bine spus, primul proiect transformat în realitate a fost celebrul *Tram Engine* a galezului Richard Trevithick (1771-1833). Aceasta era concepută pe o cale de rulare de ecartament îngust, de doar 917 mm. De altfel întreaga primă jumătate a secolului XIX a stat sub numele lui în materie de cale ferată și de material rulant, Trevithick fiind autorul mai multor invenții.¹

Tot în Anglia va apare și prima cale ferată, iar scopul construirii sale era transportul cărbunelui din minele Darlington (nord-estul Angliei) până la Stockton. Proiectele acestei linii i-au aparținut celebrului George Stephenson, care a proiectat această cale între anii 1822-1825 fiind finanțat de Edward Pease și de episcopul de Auckland. Linia va fi cunoscută drept *Coal Line*. Această cale ferată e inaugurată la data de 27 septembrie 1825. Însă Stephenson va cunoaște consacrarea în anul 1829 când locomotiva sa *The Rocket* câștigă concursul de la Rainhill, marcând un punct de cotitură în dezvoltarea căilor ferate.²

Destinul face ca și țara noastră să aibă ca primă linie ferată tot o *coal-line*. Începută în decembrie 1854, linia Anina-Lișava va deveni atât linie de transport marfă (cărbune) cât și de transport călători. Deși inițial tracțiunea se baza exclusiv pe forța a doi sau mai mulți cai, dezvoltarea foarte rapidă a construcțiilor de căi ferate în zonă, determină fabrica constructoare să gândească o trecere spre tracțiunea feroviară. Așa a luat naștere una din cele mai spectaculoase linii ferate (Oravița-Anina, inaugurată împreună cu linia Oravița-Baziaș la 1 noiembrie 1856), dar și al

¹ Pentru detalii vezi Ilie Popescu, *Căi ferate, transporturi clasice și moderne*, ed. Științifică și Enciclopedică, București, 1987, pp 16-26.

² *Ibidem*, pp 29-31.

celui mai spectaculos proiect de locomotivă: Locomotiva în sistem Fink-Engerth tip D-t purtând numărul 500 și denumită *Steyerdorf*.³ Rând pe rând, Căile Ferate se răspândesc pe tot cuprinsul teritoriului românesc contribuind simțitor la dezvoltarea regiunilor noastre istorice.

În micul nostru demers ne-am propus să arătăm evoluția construcției căii ferate precum și a materialului rulant al depoului micului nostru burg, care încă din vechi timpuri era un punct de referință cu o activitate socio-economică vibrantă. Deși calea ferată de ecartament îngust a fost centrul de atracție al Sighișoarei nu o vom aduce în discuție deoarece s-a mai vorbit despre ea.⁴

Ideea introducerii unei căi ferate care să faciliteze transporturile în Transilvania a suscitat încă de la primele proiecte, vii și ample dispute în presa din orașele ardelene. Două mari centre economice și politice se vor angrena într-o *luptă* acerbă spre a determina parcursul mult-doritului drum de fier. Prin intermediul presei, ziariștii din Sibiu și cei din Brașov dedică spații ample acestei probleme spinoase, iar articolele scrise înșiră argumentele pentru care cel dintâi drum de fier ardelean să treacă prin orașul lor. Dar care ar fi motivul pentru această ceartă? Motivul este unul eminent economic: orașul care ar beneficia de calea ferată determina un extraordinar elan pe plan economic iar orașele dinafară pierdeau posibilitatea de a concura pe piața costurilor și transportului.⁵

Odată cu dezvoltarea propriu-zisă a marilor industrii, mai ales cele extractive, au făcut ca lipsa de mijloace de transport să fie foarte acută. Creșterea tot mai mult a producției cerea de urgență crearea unei linii ferate în vechea Transilvanie. Adineauri vorbeam despre marile dispute dintre marile centre

³ Ilie Popescu, „125 de ani de la inaugurarea liniei de munte Oravița-Anina”, în *Modelism* nr. 1/1988, p.24. Pentru detalii suplimentare legate de nașterea liniei Oravița-Anina recomand lucrarea domnului profesor Rudolf Grăf, *Contribuții la istoria Banatului Montan; StEG ca factor de modernizare*, Presa Universitară Clujeană, Cluj-Napoca, 2011, capitolul legat de transporturi.

⁴ Claudiu Pop, „Linia ferată îngustă Sibiu-Sighișoara” în *Alt Schaessburg*, nr 4/2011, pp 190-194.

⁵ A se vedea, pentru detalii Nicolae Teșculă, *Presa social-politică săsească din Transilvania 1850-1876*, Presa Universitară Clujeană, Cluj-Napoca, 2010, pp 224-232.

industriale. Trei *tabere* au apărut în funcție de zona și marele oraș ce era susținut. Astfel, Sibiu, Clujul și Brașovul se implică în ample dispute pe tema viitorului drum de fier. Fiind un oraș în apropiere, Sighișoara se vede nevoită să susțină activitățile intelectualilor și jurnaliștilor brașoveni implicați în dispute. O activitate deosebită a dus-o revoluționarul George Bariț al cărui *Memorialulu pentru celu dintâiu drumu de feru în România Unită* prevedea proiectul unui drum de fier ce vine dinspre Oradea trecând prin Cluj și ulterior prin Brașov spre a trece Carpații pe la Nehoiașu spre a ajunge la gurile Dunării la Brăila.⁶

Cele mai multe discuții s-au purtat pe seama următoarelor posibile trasee: Oradea – Cluj – Teiuș – Mediaș – Brașov, cu continuarea către pasul Buzău (neținându-se seama de dificultatea unui eventual traseu precum și activitatea seismică din zona Nehoiașu) pentru ca ulterior să se ajungă la gurile Dunării pe la Brăila. Cel de-al doilea posibil traseu s-a axat pe ruta Arad – Deva – Simeria – Vințu de Jos – Blaj – Mediaș – Brașov cu continuarea spre Brăila enunțată mai sus. Arad – Deva – Simeria – Vințu de jos – Sibiu – Turnu Roșu – Râmnicu Vâlcea – Pitești - București a fost cel de-al doilea traseu asupra căruia s-a discutat.⁷ Fiecare dintre aceste proiecte de cale ferată se va materializa până la sfârșitul secolului.

Trebuie precizat și costul de 136.000 de florini per kilometru. Cei care au realizat atât calea ferată cât și lucrările de artă de pe această magistrală feroviară au fost ingineri din Austria, Ungaria dar și voluntari din satele și orașele transilvănene.

Inaugurat la data de 18 iulie 1872, tronsonul Mediaș – Sighișoara este exploatat și în prezent, fiind una dintre cele mai circulate tronsoane feroviare din țară. Atât transportul de călători cât mai ales cel de marfă este asigurat pe acest tronson ce face legătura dintre Brașov și celelalte orașe din regiune. Linia este de

⁶ Gheorghe Bariț, *Memorialulu pentru celu dintâiu drumu de feru în România Unită*, Brasiovu, 1862, apud C. Botez, Demetriu Urmă, Ion Saizu, *Epopoea feroviară românească*, ed. Sport-Turism, București, 1977, p 9.

⁷ *Ibidem*, p 53.

execuție simplă fără declivități pronunțate, ceea ce înseamnă că nu s-au întâmpinat probleme deosebite în timpul construcției.

Tronsonul Sighișoara – Brașov, fiind mai lung decât cel dinspre Mediaș, acest segment de cale ferată trece printr-o zonă de o frumusețe autentică șerpuiind printre dealuri spre Brașov. Construcția căii ferate a fost alocată unei concesiuni britanice a fraților Warring care au asigurat finanțarea și exploatarea căii ferate în acei primi ani de exploatare.⁸ Un obstacol semnificativ a fost traversarea dealului Piatra situat între satul Dârju și actuala gara Beia, spre a se face trecerea de la bazinul hidrografic al Târnavei Mari cu bazinul hidrografic al Oltului. Soluția a fost săparea unui tunel în lungime de 640 de metri.

În termeni de specialitate, acest tunel este clasat ca fiind un tunel *de vârf*, adică se situează la 528 de metri altitudine iar declivitatea este de 10mm/m.⁹ Executat inițial cu o cămășuire simplă din beton, tunelul nu a beneficiat de lucrări de hidroizolație și din acest motiv, precum și din faptul că tehnologia vremii nu permitea lucrări de asemenea anvergură, tunelul este inaugurat la 1 iunie 1873 împreună cu întregul tronson de cale ferată, deși problemele cu apa care se infiltra prin beton, nu fuseseră rezolvate deloc.¹⁰

La Sighișoara, exploatarea feroviară a fost intensă. Datorită apropiatei vecinătăți cu Brașovul, micul burg devine repede un punct de referință pe harta feroviară ardeleană. Astfel că la scurt timp după construcția căii ferate, se începe și construcția micii stații precum și construcția depoului de locomotive. Amplasamentul acestuia era în apropiere de lacul Șercheș, un punct de referință în mentalul colectiv sighișorean. În foarte scurt timp, Brașovul devine un important centru feroviar și acest aspect, a avut consecințe și pentru Sighișoara. Astfel, marile

⁸ Vezi Radu Bellu, *Mica Monografie a Căilor Ferate din România*, 4 vol., Filaret, București, 2004.

⁹ Idem, *Mica monografie a tunelelor din România*, Filaret, București, 2009, p 99.

¹⁰ *Ibidem*, p 100.

transporturi de mărfuri precum și trenurile de călători de rang înalt ce vor avea ca destinație Brașovul, inevitabil vor trece și prin micul nostru burg.

Debutul secolului XX aduce timpuri grele ce vor culmina cu debutul Primului Război Mondial. La câțiva ani după aproape toate țările din Europa, inclusiv România, participă la acest cataclism mondial. La sfârșitul acestuia țara noastră se găsea de partea țărilor învingătoare. Prin tratatele de pace de la Versailles (1919) respectiv de la Trianon (1920), visul tuturor intelectualilor și demnitarilor români de atâtea secole se înfăptuiește în sfârșit. Unirea tuturor provinciilor istorice, a fost nu doar un prilej de bucurie fără margini; aceasta a fost și premisa pentru dezvoltarea politico-economică din anii 20.

Pentru a rezolva problema transportului de mărfuri peste Carpați, unde autoritățile feroviare încă mai funcționau pe baza vechilor legi și limba de comunicare încă era maghiara, astfel autoritățile de la București au hotărât în ianuarie 1920 militarizarea personalului CFR pentru întărirea disciplinei. De aici datorită numărului uriaș de oameni care munceau în cadrul CFR, în mentalitatea colectivă a lor s-a întipărit expresia *CFR – a doua armată a țării*.

Datorită reîntregirii naționale traficul de călători și cel de marfă era într-o creștere continuă. Traficul de călători spre exemplu crește exponențial de la 11.568.884 de călători transportați în perioada 1914-1916, la 14.220.432 la finele anului 1920.¹¹

Începând cu anul 1921, încep să fie puse spre dezbatere în parlamentul țării, legile ce vor fi incluse în mult-dorita constituție ce urma să fie adoptată doi ani mai târziu. Într-un proiect de lege se stipula dorința de unificare a provinciilor nou-incluse cu țara-mamă. Aceasta prevedea mai multe proiecte de linii ferate ce ar lega Transilvania de vechiul Regat. Câteva exemple sunt traseul Reșița-Caransebeș sau

¹¹*Apud* Constantin Botez (și colab.), *op.cit.*, p 221.

Bumbești-Livezeni. Tot în această perioadă încep studiile de fezabilitate pentru a pune în practică ideea lui Gheorghe Bariț: linia ferată Brașov-Nehoiășu.

Perioada anilor 1926-1928, sunt puse în dezbatere proiectele pentru dublarea liniilor ferate de pe întreg teritoriul țării. Anul 1927 vede adoptarea vastului plan conceput de inginerul R. Baiculescu pentru dublarea liniilor Oradea-Teiuș-Copșa Mică-Jibla, precum și tronsonul Brașov-Sighișoara, însă proiectul va fi pus în practică doar la mijlocul anilor 30. Un posibil motiv ar fi faptul că vremurile *liniștite* nu au durat prea mult, Marea Criză economică precum și ascensiunea regimurilor totalitare în țările care au fost înfrânte în război au perturbat *statu-quo-* ul mondial. Dublarea liniei Brașov-Sighișoara s-a făcut lent și anevoios pentru ca în 1940 lucrările să fie întrerupte temporar din cauza situației internaționale delicate care răpește din teritoriul național Basarabia și Nordul Bucovinei, Nord-Vestul Transilvaniei precum și Cadrilaterul. Pe cale de consecință, la 16 mai 1941 s-a deschis un cont special pe numele CFR care să permită continuarea lucrărilor de dublare la liniile ferate de pe teritoriul țării precum și construcția de alte linii al căror principal rol era eminent militar (transport de trupe respectiv de material militar cât mai repede spre locurile unde era nevoie de ele). Așa a apărut proiectul liniei Brașov-Făgăraș. Distrugerile cauzate de bombardamentele aliate și ulterior cele germane au cauzat pagube imense pentru CFR. La terminarea luptelor de pe teritoriul național, majoritatea triajelor erau scoase din uz. Multe rute, precum și calea ferată spre Sighișoara din ambele părți au suferit distrugeri semnificative. De aceea, principalele proiecte ale primului guvern comunist au fost reabilitarea (1945-1947) și consolidarea drumurilor de fier naționale (1949-1959).

Dezvoltarea continuă a căilor ferate, precum și inițierea proiectului de industrializare al țării a însemnat revenirea foarte rapidă a drumurilor de fier care acum va deveni principalul mijloc de transport.

În perioada anilor 60 sunt reluate dezbaterele privind dublarea și chiar electrificarea căilor ferate. Astfel în 1963, linia Brașov-Predeal (linie de munte cu profil greu) va fi electrificată în vederea organizării unui concurs pentru selecția celei mai bune și eficiente locomotive electrice.¹² După îndelungi teste, s-a ales oferta suedeză de locomotive electrice, iar în anul 1965 prima locomotivă electrică fabricată de firma ASEA pentru țara noastră pleacă în prima ei cursă de probă, pe secția menționată.¹³

Anii 70 văd continuarea eforturilor de îmbunătățire și dezvoltare a căilor ferate. Pentru sporirea traficului feroviar, se începe săpărea celui de-al doilea tunel de la Beia. În paralel s-a lucrat la cel vechi pentru rezolvarea problemelor legate de hidroizolație. Aceste lucrări au fost finalizate în anul 1980. În paralel, s-a realizat și construcția tunelului de pe firul doi de cale ferată în anul 1974 după proiectul inginerilor Zamfir Ion și Popescu Anca din cadrul IPCF București.¹⁴

Pentru micul nostru burg, debutul anilor 70 este marcat de teribile inundații ce au creat atâtea și atâtea pagube atât în oraș cât și în zonele limitrofe. Desigur, calea ferată nu a scăpat furiei apelor, acestea distrugând porțiunea ce înconjura Dealul Gării, dar și o mică parte din vechiul depou. Ca măsuri de reparație IPCF București, prin proiectul inginerului Lucian Mureșan și cu ajutorul utilajelor și muncitorilor din cadrul Șantierului 74 Ciceu, se încep săpăturile galeriilor ce vor constitui tunelul de la Sighișoara. Tunelul, lung de 146 metri, construit pentru cale dublă și prevăzut cu gabarit de electrificare a fost terminat și dat în exploatare în anul 1974¹⁵.

¹² Despre acest concurs, pe care presa franceză l-a denumit *Noul Rainhill* (*apud. La vie du Rail, 3 noiembrie 1963*) se găsesc detalii în *Tren Magazin*, nr 21/1996 respectiv nr 28/1999, pp. 14-15.

¹³ Pentru detaliile legate de această cursă de probă precum și caracteristicile tehnice complete a se vedea Nicu Condacse – „Un eveniment important în istoria CFR: Calea ferată Brașov-Predeal a fost dată în exploatare”, în *Revista CFR* nr.1/1966.

¹⁴ Radu Bellu, *Mică monografie a tunelelor.....*, pp 99-100; 388.

¹⁵ *Ibidem*, p 390.

Anul 1980 vede începutul lucrărilor de electrificare la tronsonul Brașov-Sighișoara, terminate un an mai târziu, în septembrie 1981. Trenul inaugural a fost tras de locomotiva electrică cu numărul 060-EA1-029 din cadrul depoului Brașov (actualmente a depoului Ciceu). Tot în această perioadă, depoul de locomotive este mutat pe actualul său amplasament, în prezent fiind doar o remiză unde locomotivele gareză pentru revizii și inspecții în caz de probleme.

Deși scurtă, istoria căilor ferate sighișorene este indisolubil legată de cea a căilor ferate din Brașov. Tronsonul de cale ferată amintit în această lucrare, este astăzi cea mai circulată arteră feroviară asigurând legături cu aproape toate orașele mari din România.

MATERIALUL RULANT; scurt istoric:

Încă de la înființare, depoul de locomotive al burgului nostru mic, a avut în custodie mai multe locomotive de proveniență maghiară, în marea lor majoritate, dar și de proveniență austriacă. Despre parcul feroviar sighișorean de ecartament normal din perioada antebelică se știu foarte puține aspecte. Acest lucru se datorează, din păcate, vremurilor tulburi ce s-au abătut peste Europa la debutul secolului XX. Însă puținele documente ce au supraviețuit acestor vremuri grele ne relevă câteva date interesante. Multe din locomotivele de proveniență maghiară (*Magyar Állami Vásvutpe* scurt MAV) au fost repartizate depourilor din marile orașe ardelen. Acestea au rămas în proprietatea acestora și după terminarea Primului Război Mondial, trecând în proprietatea statului român. În cadrul tabelului anexat la finalul acestui studiu am indicat statutul locomotivelor care au avut Sighișoara ca depou de domiciliu. Însă acestea nu sunt singurele serii de locomotive care au provenit din Ungaria. Spre exemplu, seriile MAV 222 și celebrele MAV 377, majoritatea aparținând depoului Brașov au tranzitat frecvent micul nostru burg fie la tracțiunea unor trenuri de marfă, fie la tracțiunea trenurilor de călători. Din păcate nu se cunoaște exact care au fost locomotivele din aceste serii care au aparținut depoului Brașov. Ele au fost casate și

tăiate în anii interbelici, în care locomotivele mai puternice și mai moderne le-au luat locul.¹⁶

Conform tabelului de la finele lucrării,¹⁷ majoritatea locomotivelor erau de proveniență maghiară, anii de fabricație variind de la 1897 și până în 1919. După mărețul eveniment de la 1 decembrie 1918 și adoptarea legilor comune pentru toate provinciile românești, parcurile feroviare din Transilvania vor fi dotate cu material rulant de proveniență germană precum și din producția indigenă din cadrul uzinelor din Reșița și din București.

Vechiul depou sighișorean a fost dotat de-a lungul perioadei interbelice cu locomotive de tipul prusac P8. Aceste locomotive, au fost creația de suflet a unui inginer german pe nume von Borries. Foarte celebre în centrul și vestul Europei, Polonia, Austria sau chiar Franța vor emite comenzi pentru acest tip de locomotive. Un număr de 364 de astfel de locomotive din producție atât străină cât și proprie, au străbătut căile ferate din țara noastră. Acest tip de locomotivă a adus servicii țării din 1919 și până în 1991 când ultimele locomotive au fost casate și ulterior făcute să dispară sub lampa de sudură.¹⁸ Simplitatea utilizării precum și randamentul foarte bun dat în exploatare i-au determinat pe germani, ca alături de celebrele Volkswagen Beetle, sau avionul Junkers JU-52 să fie alintate drept *Mädchen für alles* (doamnă bună la toate).¹⁹

Din producția indigenă, locomotive cu aburi care au populat depoul Sighișoarei a fost clasa 150.000. Uzinele care au construit acest tip au fost cele de la Reșița (UDR), respectiv București (Malaxa, redenumite după 1945 *Uzinele 23*

¹⁶ Detalii despre aceste serii precum și despre celelalte vezi Șerban Lăcrișeanu, Ilie Popescu – *Istoricul Tracțiunii Feroviare din România vol. 3*, ASAB, București, p48.

¹⁷ Precizăm pe această cale că datele furnizate în tabel sunt preluate din tabelul aflat la finalul operei citate în nota de mai sus. Date despre locomotivele diesel și cele electrice nu ne sunt la îndemână deoarece parcul feroviar actual este considerat *de interes strategic național* și pe cale de consecință datele sunt confidențiale.

¹⁸Șerban Lăcrișeanu, Ilie Popescu – *Istoricul Tracțiunii Feroviare din România*, vol. 2, ASAB, București, p 34.

¹⁹Pentru detalii complete despre acest tip de locomotive vezi *Ibidem*, pp 60-91.

august pe scurt U23A). Inspirată din seria germană BR-50²⁰ locomotivele din clasa 150.000 au fost cele mai moderne locomotive cu abur din țara noastră. Cea de-a patra locomotivă de acest tip, 150.054 a făcut parte ani la rând din depoul Sighișoara, fiind deseori adăugată la tracțiunea trenurilor grele de marfă care circulau spre Brașov. Locomotivele cu aburi au adus servicii depoului Sighișoara mai bine de 100 de ani, ele fiind foarte rapid înlocuite în perioada cuprinsă între anii 1959 și 1973, de noile locomotive Diesel de 2100 CP (fabricație Sulzer, Elveția și ulterior Electroputere Craiova), de 3000 (tipul 060-DF, producție Electroputere), respectiv de 4000 de Cai-Putere (seria 060-DD care preiau încet dar sigur întâietatea pe căile ferate).

După electrificarea căilor ferate începută în anii 70, în paralel cu dublarea liniilor principale, Locomotivele electrice tip 060-EA și EA1 vor deveni de-a lungul anilor o prezență constantă în micul nostru burg, iar reviziile lor generale de acum puteau fi făcute în cadrul micii remize din spatele gării.

The Railways of Sighișoara A general study

(Summary)

Throughout times the railroad meant so much for humanity. The development of the *roads of steel*, meant that cities, villages and other geographical points were connected. It was probably faith's destiny that the first railroads were the so-called *coal-lines* or *kollerbahn*, in German, for both England and Romania. The article presents the evolution of the railways of Sighișoara as a part of the bigger railroad that links our medieval burgh with the town of Brașov. Passing through a magnificent scenery, the Sighișoara-Brașov railway posed many problems that were solved very fast. Today it is the most circulated railroad sector in Romania, housing important works of art in terms of bridges, and most importantly, the two railway tunnels. This present study is short comprehensive work that can be further developed by anyone who wishes to contribute to the history of our little burgh.

Cuvinte cheie: Căi ferate, Locomotive, Sighișoara, Tunele, Locomotive Diesel

Keywords: Railroads, Locomotive, Sighișoara, Tunnels, Diesel engine.

²⁰BR= *Baurheie* (tip de locomotivă, ger.)

Anexa1: Parcul de locomotive cu abur din Sighișoara

Seria locomotivei	Numărul de înmatriculare	Nr. fabricație, orașul și anul fabricației	Data casării	Ultimul depou de domiciliu
MAV 324	324.677	Budapesta 4118/1917	30.08.1978	Sighișoara
	324.776	Budapesta 4531/1919	?	Sighișoara
MAV 326	326.218	StEG-Viena 2114/1889	27.04.1964	?
	326.494	Budapesta 1087/1897	02.04.1962	Sighișoara
MAV 375	375.011	Budapesta 2094/1907	?	Chitila-Fabrica de zahăr
	375.356	Budapesta 2268/1909	?	?
	375.421	Budapesta 2358/1909	01.11.1974	Pui
	375.494	Budapesta 3197/1913	01.05.1961	?
	375.518	Budapesta 3274/1913	?	Orăștie
	375.809	Budapesta 3948/1916	?	Sighișoara, la Fabrica de Faianță. Mențiune: în perioada 1935-1940 locomotiva a fost blindată
	375.855	Budapesta 4165/1916	?	Pui.
230.000 (tip prusac P8)	230.007	Henschel und Sohn Cassel 18.229/1921	12.09.1997	?

	230.072	Schwartzkopf Berlin 7755/1921	28.10.1996	Baia Mare
	230.101	Schichau Berlin 2813/1919	28.08.1993	Paderborn (înmatriculată cu nr. 38.2702)
	230.137	Reșița 176/1932	08.11.1993	Pașcani
	230.181	Reșița 218/1933	12.09.1997	?
	230.240	Reșița 247/1934	12.12.1996	?
150.000	150.028	Reșița 669/1954	1996	Brașov
	150.054 (cea de-a patra locomotivă de acest tip)	Malaxa București 393/1945-46	22.12.1996	A aparținut inițial depoului Brașov pentru ca ulterior să fie cedată depoului Sighișoara unde va fi casată.
	150.058	Malaxa București 397/1946	01.12.1987	?
	150.059	Malaxa București 398/1946	12.12.1996	Brașov
	150.066	Malaxa București 436/1947	12.12.1996	?
	150.071	Malaxa București 476/1948	Octombrie 1996	?
	150.076	Malaxa București 480/1948-1949	?	?
	150.077	Malaxa București 481/1948-1949	Octombrie 1996	Brașov
	150.179	Reșița 21505/1957	1997	Ploiești
	150.196	Reșița 2622/1957	05.09.1997	?