

Proiectul “Salvarea Mocăniței de pe Valea Hârtibaciului” este realizat cu sprijinul financiar al Fondului pentru Inovare Civică, program finanțat de Trust for Civil Society in Central and Eastern Europe, sponsorizat de Raiffeisen Bank, administrat de Fundația pentru Dezvoltarea Societății Civile. Inițiatorii acestui proiect sunt: Asociația Mioritics, Asociația Prietenii Mocăniței, Asociația Monumentum, Direcția Județeană de Cultură Sibiu, Asociația Hosman Durabil, Muzeul Brukenthal, GAL Microregiunea Hârtibaciului și Consorțiul pentru Dezvoltare Interregională Sibiu – Agnita. Proiectul își propune implicarea majorității locuitorilor din zonă într-o campanie de influențare a deciziei politice privind soarta liniei de mocăniță, creșterea gradului de constientizare în rândul comunităților țintă, creșterea presiunii publice privind salvarea liniei de mocăniță și creșterea implicării și a numărului de membri și voluntari ai Asociației Prietenii Mocăniței.



Asociația Prietenii Mocăniței reunește un grup de tineri voluntari care își dedică timpul liber promovării, conservării și restaurării căii ferate înguste Sibiu – Agnita. Din anul 2001 am fost cu toții martorii jafurilor care au avut loc în gările de pe traseu (unde acestea nu au dispărut deja) sau a celor de pe șine! Începând cu anul 2008, un număr de 80 de voluntari au participat la acțiunile și proiectele implementate de asociație pe traseul de cale ferată Sibiu – Agnita. Am reușit să reabilităm un număr de 7 km de cale ferată, să restaurăm clădirile cantonului Coveș, ale turnului de apă din Cornățel și grajdul gării Alțîna, să refacem un vagon, să construim o motodrezină și două ciclodrezine cu care am plimbat până acum sute de turiști interesați de zona noastră.

Scurt istoric

O dată cu trasarea liniilor principale de cale ferată din Transilvania la sfârșitul secolului al XIX-lea, conducerea Imperiului Austro-Ungar a decis să încurajeze inițiativele private locale pentru construirea de linii secundare care să deservească principalele stații de pe liniile magistrale și care să ajute la dezvoltarea zonelor rurale, atât prin asigurarea transportului de călători, cât mai ales pentru transportul produsele agricole și forestiere.

Așadar, beneficiind de suportul financiar al guvernului de la Budapesta, baronul Apor din Sighișoara decide să construiască o cale ferată care să lege Podișul Târnavelor de Podișul Hârtibaciului. Din cauza dificultății traseului dintre Sighișoara și Brădeni, care presupunea curbe foarte strânse și o declivitate crescută pentru traversarea dealului Apoldului, s-a ales ecartamentul îngust, standardizat în imperiu la 760 mm.

1895 - "Societatea Căilor Ferate Locale Sighișoara-Sibiu" - începe, la Sighișoara, construcția liniei și, în ciuda întârzierilor provocate de inundații, reușește la finele anului 1898 realizarea celor 48 de kilometri până la Agnita.

1910 - Linia va fi prelungită cu încă 62 km, până la Sibiu. Tot atunci se va da în folosință, la insistența comunității locale, și ramura Cornățel-Vurpăr, adăugând încă 13 km la lungimea liniei,

care cu un total de 123 km avea să devină după război cea mai lungă cale ferată îngustă din România.

1908 - compania feroviară de stat a Ungariei - MAV - preia operarea liniei, deși proprietarul rămâne SCFL.

1912 - se întocmesc planuri pentru extinderea liniei la sud de Agnita, către poligonul militar de la Cincu și mai departe peste râul Olt pentru a face joncțiunea cu calea ferată normală la Voila. Din păcate, turbulențele premergătoare izbucnirii Primului Război Mondial au făcut ca această extindere să rămână doar la stadiul de plan.

1919 - o dată cu sfârșitul războiului și Unirea Transilvaniei cu România, operarea liniei va fi preluată de Căile Ferate Române.

1965 - linia dintre Sighișoara și Agnita a fost închisă și apoi demontată din cauza pantelor abrupte și a curbilor strânse, care o făceau dificil și scump de operat, viteza medie pe acest traseu fiind de 10 km/h. Marea parte a rambleului a fost apoi ocupat de drumul județean care lega Sighișoara de Agnita. Șinele au fost scoase și de pe străzile Agnitei, iar o nouă gară terminus a fost construită la 3 km în afara orașului, înspre Sibiu. 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.

1997 - datorită epuizării resurselor de material lemnos, dar și a crizei economice din anii '90, linia secundară Cornățel-Vurpăr a fost închisă circulației și trecută în conservare.

1998 - o dată cu desprinderea CFR în mai multe companii, în vederea privatizării, administrarea liniei va fi preluată de SAAF - Societatea de Administrare Active Feroviare.

2001 - 1 septembrie marchează încetarea a 91 de ani de mocăniță pe valea Hârtibaciului, singura pereche de trenuri mixte pe zi fiind retrasă datorită lipsei fondurilor pentru întreținerea locomotivelor. A fost ultima cale ferată îngustă operată de CFR.

Situatia actuala

Au trecut 12 ani de când fluierul mocăniței nu se mai aude pe Valea Hârtibaciului. S-a așternut liniștea și nepăsarea autorităților privind soarta acestui obiectiv de suflet al hârtibăcenilor. Din 2001, administratorul – Societatea de Administrare Active Feroviare (S.A.A.F. – S.A.) nu a mai efectuat lucrări de întreținere iar linia, clădirile feroviare și materialul rulant s-au degradat sau au dispărut de la o zi la alta. Ba mai mult, în anul 2006 linia a fost la un pas să fie vândută la fier vechi. Un grup de entuziaști au întocmit rapid documentația pentru a clasa în regim de urgență linia și gările aferente ca monument istoric. Rezultatul: includerea pe lista Patrimoniului Național (SB-II-a-B-20923) și salvarea ei de la distrugerea iminentă. În 2007 s-a mers și mai departe în încercarea de a salva linia: Asociația “Consortiul pentru Dezvoltarea Interregională Sibiu-Agnita”, constituită din 6 comune de pe vale, a luat în concesiune pe 25 de ani linia și gările aferente.

O soluție salvatoare care însă are în spate un contract împovăraător impus de S.A.A.F. – 18.180 de Euro/lună pe care Consortiul trebuie să îi plătească către S.A.A.F., mai puțin primii 5 ani de grație. “Grația” primilor 5 ani s-a scurs rapid și începând din luna ianuarie 2014 hârtibăcenii trebuie să plătescă 18.180 Euro pe lună către statul român pentru a-și putea păstra mocănița pe vale asta în condițiile în care proprietatea asupra liniei este foarte împărțită – linia și o parte din

clădiri sunt în administrarea S.A.A.F. (momentan chiar sub sechestru ANAF), celelalte clădiri sunt în administrarea S.F.T. (aflat în acest moment în insolvență) iar terenul este în proprietatea statului român fără să existe vreun administrator sau document de intabulare din 1918 până în prezent.

Pentru că niciun proiect de restaurare și dezvoltare a liniei de mocăniță nu poate fi implementat atât timp cât situația proprietății este neclară, soluția noastră este simplă și naturală: linia, terenul și clădirile trebuie să treacă din proprietatea CFR/SAAF în proprietatea Consiliului Județean Sibiu sau orice tip de asociere a autorităților din Valea Hârtibaciului cu obligații privind păstrarea obiectului de activitate, de conservare și restaurare a monumentului istoric și sprijinirea dezvoltării liniei prin turism și cultură.

Campania demarată în iulie 2013 aduce în discuție contextul și rolul repunerii în circulație a mocăniței în Valea Hârtibaciului și prezentarea beneficiilor la nivel regional și local a acțiunilor ce urmează a fi întreprinse. Abordarea propusă este una participativă/consultativă implicând actori relevanți la nivel național, regional și local.

Rezultate:

- peste 6000 de semnături pentru petitia care cere clarificarea situatiei proprietatii (varianta online http://www.petitiononline.net/petitie/salvati_mocanita_de_pe_valea_hartibaciului-p42302139.html);
- 3 dezbateri publice (19.09.2013 Cornatel, 10.10.2013 Bucuresti si 16.12.2013 Sibiu) pe tema oportunitatii repunerii mocanitei in circulatie la care au participat si cei din conducerea S.A.A.F.
- peste 10.000 de persoane de pe Valea Hartibaciului informate despre situatia actuala a liniei de mocanita;
- o campanie de informare in Pasajul Univeritatii din Bucuresti (31.10-1.11.2013);
- toate scolile de pe Valea Hartibaciului implicate intr-un concurs numit "Mocanita noastra";
- 6 actiuni de voluntariat pe linie;
- peste 60 de articole in presa scrisa, audio si TV (reportaje speciale la Romania Te Iubesc de la ProTV, Romania Optimista de la TVR, stirile nationale de la Digi24 etc.);
- un concert special dedicat campaniei sustinut de Ioan Gyuri Pascu la Sibiu (http://www.youtube.com/watch?v=SK5E70g_W2s).

Asociația "Consortiul pentru Dezvoltarea Interregională Sibiu-Agnita" este pregatita sa ia in administrare acest obiectiv de patrimoniu, exista o echipa de experti romani si britanici pregatiti sa elaboreze pentru Consortiu documentatiile pentru accesarea de fonduri nerambursabile si a fost inceput chiar si un plan etapizat de repunere in functiune a liniei in scopuri turistice care va fi dezvoltat in perioada urmatoare impreuna cu furnizorii de servicii turistice din judetul Sibiu.

Pentru informații suplimentare,

Mihai Dragomir

Președinte Asociația Mioritics
Tel. 0727 642 858
E-mail: mihai@culture-routes.lu

Mihai Blotor

Președinte Asociația Prietenii Mocăniței
Tel. 0726 304 325
E-mail: mihai@sibiuagnitarailway.com