

O soluție salvatoare care însă are în spate un contract împovărat impus de S.A.A.F. – 18.000 de Euro/lună pe care Consorțiul 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 18.000 Euro pe lună către statul român pentru a-și putea păstra mocănița pe vale. Dacă e să privim toată această istorie din ultimii 12 ani am zice că cei 18.000 euro pe lună sunt un fel de taxă de protecție pentru ca statul român să nu ne distrugă linia de mocăniță. În mod paradoxal, în loc să sprijine financiar cele 5 comune, să acceseze bani europeni pentru refacerea infrastructurii și pentru repornirea mocăniței, statul român, prin intermediul S.A.A.F. impune o taxă aberantă pentru concesionarea liniei.

În mod legitim apare următoarea întrebare: cine îi apără pe hârtibăcenii de acest abuz? De fapt cine este proprietarul legitim al liniei de mocăniță? Cine trebuie să găsească soluții pentru salvarea și repornirea mocăniței? s.a.m.d.



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 și clădirile trebuie să treacă din proprietatea CFR/SAAF în proprietatea Consiliului Județean Sibiu sau orice tip de asociere a autorităților din Valea Hârtibaciului. Abia apoi vom putea să discutăm despre viitorul acestei linii. Din acest motiv vă rugăm să:

SEMNAȚI PETIȚIA

Mioritics
Keep hiking



Cu sprijinul:



Trust for Civil Society
in Central and Eastern Europe



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.

Situația actuală

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 5 comune de pe vale, a luat în concesiune pe 25 de ani linia și gările aferente.