

ASPECTE PRIVIND TRANSPORTURILE DIN ȚARAFĂGĂRAȘULUI ÎN PERIOADA 1867-1914. DEZIDERATE ȘI ÎMPLINIRI

*dr. Constantin BĂJENARU**

Buna funcționare a transportului a preocupat omenirea în toate epocile istorice, acesta dobândind de-a lungul timpului pe lângă valențele materiale și valențe politice, sociale, militare ori spirituale. Fenomenul a fost specific și spațiului românesc transilvănean, mai ales în epoca de stăpânire austriacă, începută la sfârșitul secolului al XVII-lea și terminată în anul 1867, când se remarcă investiții ample pentru îmbunătățirea rețelei rutiere îndeosebi, în scopul eficientizării legării unei zone de altele, înlesnind pe cât mai mult posibil comunicarea și schimburile reciproce.

Ulterior, Monarhia austro-ungară, constituită în 1867, a încercat să orienteze economia Transilvaniei spre vestul Imperiului, pentru a împiedica orientarea ei naturală spre România. Totuși, în condițiile dezvoltării economiei Austro-Ungariei s-a pus și în Transilvania accent pe extinderea și modernizarea rețelei drumurilor, a căilor de comunicație, pe navigabilitatea râurilor mari și pe formarea unei rețele feroviare cât mai întinse.

În privința celei din urmă, dacă înainte de anul 1867 existau doar trei linii ferate în Banat, în perioada 1867-1873 s-au dat în folosință șase noi linii de cale ferată, printre care artera principală Oradea-Cluj-Brașov. După câțiva ani de stagnare, determinați de criza economică din 1873, s-au reluat construcțiile feroviare, astfel că între anii 1880-1900 s-au inaugurat alte 32 de linii. În 1879 s-a realizat și prima conexiune feroviară cu România, pe ruta Brașov-Predeal. Dezvoltarea căilor ferate a dat un impuls puternic dezvoltării industriei, dar și a comerțului, în special al celui cu cereale și produse forestiere. Astfel și în orașele din sudul Transilvaniei, Brașov și Sibiu în special, dar și în Făgăraș, continua să se manifeste o viață economică destul de intensă, imprimată mai ales de schimbul de mărfuri cu România.

Drumurile

Dintotdeauna au existat drumuri naturale, dar și amenajate, care au fost folosite permanent de-a lungul secolelor, însă neexistând preocupări majore pentru întreținerea lor. Unele îmbunătățiri apar abia după introducerea călătoriei cu diligența („poșta”) pe drumurile importante, așa-numitele „drumuri de poșta”, care făceau legătura între orașele și târgurile

* Cercetător științific, Muzeul Țării Făgărașului „Valer Literat”.

importante ale Transilvaniei. Și Făgărașul beneficia de astfel de servicii de călătorie cu poșta, legăturile cu Sibiu și Brașovul, îndeosebi, realizându-se pe singurul drum public utilizat aici – „Drumul Țării” (astăzi DN1), care după ce penetra Munții Perșani urma îndeaproape, până în zona Avrig-Brad, firul râului Olt. De altfel, pentru acesta au existat, în toată perioada menționată, preocupări majore ale ministerului de resort de la Budapesta pentru întreținerea și modernizarea sa continuă.

În restul teritoriului Țării Făgărașului existau exclusiv drumuri comunale, care făceau legătura între localitățile învecinate, toate fiind de pământ, rareori având porțiuni pietruite, așa cum erau și în vremurile imemorale, întreținerea lor căzând aproape exclusiv în sarcina comunităților, care efectuau contribuții în muncă, dar fără vreo îndrumare tehnică, după cum ne dezvăluie câteva dintre documentele cercetate.

În mai toate cazurile de revărsări de ape sau diverse alte stricăciuni produse asupra drumurilor publice, totuși statul intervenea financiar pentru redresarea situațiilor ivite, cum de pildă o făcea și în noiembrie 1912, când aloca fonduri pentru repararea drumurilor distruse de inundațiile din acel an în, pe atunci, comitatul Făgărașului¹.

În raportul pe anul 1909, vicecomitele Alexandru Belle informa plenul Adunării comitatense că fuseseră întreținute de către stat pe teritoriul comitatului² drumuri în lungime de 171,053 km (în special „Drumul țării”, care tranzita, după cum aminteam, comitatul dinspre Brașov către Sibiu), de către administrația comitatensă 81,1 km de drumuri, iar comunele întreținuseră 202,30 km. La acestea, se mai adăugau 363,88 km drumuri de hotar și cei aproximativ 2,3 km ai drumului de acces către stația de cale ferată din Făgăraș³.

Din document mai reiese că starea tuturor drumurilor fusese în general bună, dar descoperim și o informație care este, din păcate, și astăzi realitate – ministrul de comerț de la Budapesta a luat decizia ca porțiunea din „drumul țării” care traversa orașul Făgăraș „să se paveze (pietruiască-n.n.) în toată lungimea sa pe spesele (cheltuiala-n.n.) statului în timp de trei ani succesivi, începând de la anul curent”. Spre acest scop, Guvernul

¹<http://193.224.149.8/adatbazisokol/adatbazis/minisztertanacsi-jegyzokonyvek-1867-1944>(accesat: 13.08.2020).

²Aici era inclusă și zona Branului, împreună cu localitățile Zărnești, Tohanul Vechi, Tohanul Nou, Vlădeni și Tântari (azi, Dumbrăvița), care din anul 1863 fuseseră încorporate districtului Făgăraș, apoi, din 1876, comitatului cu același nume, după 1918 județului Făgăraș, până la legea de unificare administrativă din anul 1925.

³Muzeul Țării Făgărașului „Valer Literat”, Colecția *Document*, nr. inv. II-2.018, f. 23.

maghiar alocase peste 160.000 de coroane, sumă pe care Făgărașul trebuia să o restituie eșalonat, ulterior, în opt rate anuale de câte 24.000 coroane⁴.

Și podurile mai importante, care erau considerate strategice și la a căror trecere se percepeau taxe, beneficiau de atenția autorităților de la Budapesta, atât în privința construcției, cât și a reparațiilor curente. În iunie 1888, de pildă, ministrul pentru lucrări publice și comunicații aproba edificarea unui pod pe „drumul strategic” Șercaia-Bran, peste râul Bârsa, al cărui cost total se ridica la peste 7.500 florini⁵.

Până la construcția liniilor de cale ferată Sibiu-Făgăraș și Făgăraș-Brașov, dar și mai târziu, pentru anumite destinații serviciile poștale de mesagerie și de călători ale comitatului funcționau prin transportul cu diligența. O lovitură „puternică” primea Făgărașul la începutul anului 1884, când ministrul de resort sista mersul normal de până atunci al poștei la Brașov, înlocuind diligența cu patru cai cu „un căruț prost” cu doi cai, ceea ce producea nemulțumiri în rândul locuitorilor și îndeosebi printre comercianți, cei din urmă fiind de multă vreme obișnuiți să expedieze cuferele cu marfă cu acest mijloc de transport; cu noua „coșarcă” nu se mai puteau trimite decât pachete mici și câțiva pasageri⁶.

Puțin mai târziu, același ministru de la Budapesta decidea ca, pentru îmbunătățirea serviciilor, poșta cu un cal dintre Făgăraș și Homorod (care posedea gară feroviară) să fie schimbată într-una cu doi cai, dar și în aceste condiții durata parcursului de 46 km era de cinci ore și jumătate, ceea ce reprezenta foarte mult și pe atunci. Cu același prilej, către Brașov și retur se introducea „ștafetă simplă cu 2 cai”, parcurgerea distanței de 65-66 km necesitând o călătorie de mai mult de opt ore⁷.

Căile ferate

Cu o întârziere de trei decenii față de vestul Imperiului bicefal, în cele din urmă, la 22 decembrie 1868, era dată în folosință „Prima cale ferată transilvăneană”, începută în anul 1864, ce însuma o lungime de 211 km și făcea legătura între orașele Arad și Alba Iulia⁸.

După instaurarea regimului dualist austro-ungar în anul 1867, construcțiile de căi ferate au intrat, inclusiv în estul Imperiului, într-o etapă nouă, putând fi identificate până în 1914 trei perioade distincte:

- 1867-1873, în anul din urmă intervenind criza economică. În acest interval au fost eliberate autorizații pentru construirea liniilor ferate Oradea-

⁴*Ibidem*.

⁵*Gazeta Transilvaniei*, nr. 158/1888, p. 4.

⁶*Ibidem*, nr. 18/1884, p. 4.

⁷*Ibidem*, nr. 23/1884, p. 4.

⁸Ludovic Vajda, *Prima cale ferată din Transilvania*, în „Apulum”, VIII, 1971, p. 290.

Cluj-Braşov, Copşa Mică-Sibiu, Arad-Timişoara, Carei-Satu Mare, Satu Mare-Sighet şi Războieni-Târgu Mureş, construindu-se până la finalul perioadei 1.106 km, ceea ce nu s-a mai întâmplat nici înainte de anul 1867, nici după 1873;

- 1873-1880, perioadă de stagnare datorată crizei, când se construiesc doar 326 km de linie ferată, printre altele dându-se în folosinţă tronsonul Braşov-Timişu de Sus/Predeal (1879);

- 1880-1914, perioadă de dezvoltare, pe fondul unei creşteri economice relativ lente, când au fost construite, printre altele, tronsoanele Sibiu-Făgăraş şi Făgăraş-Braşov.

La 1 iunie 1872 Braşovul era, în sfârşit, legat de Oradea, prin construirea tronsonului Sighişoara-Braşov, punându-se în acelaşi timp problema joncţiunii feroviare cu România, care redeschidea mai vechea rivalitate dintre Braşov şi Sibiu; în cele din urmă, sibienii s-au consolat cu joncţiunea prin Predeal, inaugurată la 10 martie 1879, rămânând cu asigurările că în etapa a doua se va realiza şi joncţiunea prin Porceşti (Turnu Roşu). Schimbările „spectaculoase” ce s-au petrecut după introducerea „drumului de fier” au condus, chiar spre surprinderea opozanţilor, la o mare amploare a schimbului de mărfuri şi a numărului mare de călători⁹.

Pe de altă parte, după anul 1872, când Sibiul a fost conectat la calea ferată provincială, prin linia care venea de la Copşa Mică, s-a pus în permanenţă problema realizării unei legături directe cu Braşovul, astfel încât şi sudul Transilvaniei, zonă aflată la graniţa Imperiului, să beneficieze de o linie ferată de importanţă naţională. Până la îndeplinirea acestui deziderat atrebuit să treacă mulţi ani, marcaţi de purtarea unor discuţii contradictorii sau consensuale şi de cereri justificative ale celor direct interesaţi de proiect către forurile ministeriale.

În 1873 izbucnea criza economică şi în Transilvania, moment în care se afla încă în construcţie calea ferată Oradea-Cluj-Braşov, investiţie care a generat scandaluri financiare „de proporţii”¹⁰. Capitalurile mari puse în joc au constituit o atracţie puternică pentru diverşi oameni de afaceri, magnaţi, bănci ş.a., fiecare încercând să intre în posesia drepturilor financiare promise de stat. Astfel, s-a ajuns ca, pentru unele porţiuni de execuţie, costurile de construcţie şi dare în folosinţă să ajungă la sume colosale, cum de pildă s-a ajuns pentru linia ferată amintită, plătindu-se „nu mai puţin de

⁹Marin Iosif Balog, Măriuca Radu, *Camera de Comerţ şi Industrie din Braşov şi implicarea sa în eforturile de modernizare economică a sud-estului Transilvaniei (1851-1900) (I)*, în „Arhiva Someşană”, III, 2004, pp. 95-96.

¹⁰Marin Iosif Balog, *Criza economică din 1873. Manifestarea şi percepţia ei în economia şi societatea transilvană*, în „Anuarul Institutului de Istorie «G. Bariţiu» din Cluj-Napoca”, Series Historica, tom I, nr. L, 2011, p. 59.

614.000 florini/milă, când în condiții normale o milă de cale ferată nu costa mai mult de 40-60.000 florini”¹¹.

Din anul 1880, când începea relansarea construcțiilor de căi ferate, un rol important îl vor avea în permanență interesele locale, comunitățile neatinse până atunci de vreo linie de cale ferată conștientizând că fără acest tip de transport și totodată de comunicații vor avea inevitabil numai de pierdut, astfel încât inițiatorii principali devin instituțiile economice locale, mobilizând resursele disponibile pentru construirea liniilor de cale ferată, precum a fost și în cazul Făgărașului. Cu toate acestea, majoritatea capitalurilor a fost, totuși, furnizată în special de instituții de credit interne, procesul fiind înlesnit și de guvernul de la Budapesta, printr-o legislație economică favorabilă investitorilor.

După discuții intense, care au durat câțiva ani, abia în 5 iulie 1886 se emitea o rezoluție ministerială pentru construirea liniilor de cale ferată Vințu de Jos-Sibiu, Sibiu-Cisnădie și Sibiu-Făgăraș. Tot atunci, se decidea ca fondurile să fie concentrate mai întâi pentru linia Sibiu-Făgăraș. Valoarea construcției totale era apreciată la un milion de florini, comitatul Făgăraș urmând să participe cu 400.000 de florini, deoarece pe teritoriul său se afla cea mai mare lungime a liniei, Sibiu cu 200.000, iar comunele sibiene cu 100.000, diferența fiind acoperită cu împrumuturi bancare. În final, numai costul total al liniei Avrig-Făgăraș s-a ridicat la 1.630.000 florini; pentru o lungime totală de aproximativ 52 km, costul unui kilometru s-a ridicat la 31.352 florini¹².

Lucrările de trasare a căii ferate „vicinale” (de vecinătate) Sibiu-Făgăraș erau finalizate în 1887, pasul următor fiind aprobarea de către ministerul de resort a concesiunii definitive pentru construcția liniei¹³. Edificarea acesteia a stârnit, inițial, o reacție de respingere din partea populației de rând făgărașene, aceasta considerând că implementarea liniei de cale ferată ar conduce inevitabil la o și mai mare sărăcire a locuitorilor prin dispariția diferitelor cărașii practice de ei¹⁴. După lucrarea pământului, creșterea animalelor și pădurărit, cărașia reprezenta următoarea ocupație principală din Țara Făgărașului¹⁵.

¹¹Apud M.I. Balog, *op. cit.*, p. 60.

¹²Robert Nagy, *Investiții străine în Transilvania, Banat și Maramureș în perioada dualismului austro-ungar*, în „Revista Bistriței”, XVIII, 2004, p. 351.

¹³*Gazeta Transilvaniei*, nr. 200/1887, p. 2.

¹⁴*Ibidem*, nr. 108/1887, p. 3.

¹⁵Ioan Hășfălean, *Relații agrare în Țara Făgărașului în prima jumătate a secolului al XX-lea*, în „Cumidava”, VIII (1974-1975), Brașov, 1977, pp. 181-182.

La 8 august 1890, ministrul comerțului – în subordinea căruia se aflau pe atunci căile ferate, poșta și telegraful –, a stabilit concesiunile pentru două firme, data de începere a lucrărilor fiind decisă pentru primăvara anului următor, iar termenul de finalizare peste șase luni, societățile implicate având dreptul de exploatare a liniei pentru o perioadă de 90 de ani.

Un an mai târziu, la 15 septembrie 1891, avea loc la Făgăraș, sub președinția comitetului suprem, Horváth Miklós, ședința de constituire a „Societăților Căilor Ferate Vicinale Făgăraș-Avrig” (societate pe acțiuni), cu un capital de 2.019.000 florini, prilej cu care s-a aprobat și începerea lucrărilor pregătitoare. După același tipic s-a constituit și „Societatea Anonimă a Căilor Ferate Vicinale Sibiu – Turnu-Roșu”, care a decis construirea liniei de cale ferată Sibiu-Avrig. Cele două societăți „vicinale” au exploatat împreună această linie ferată până în anul 1908, fiecare pe tronsonul atribuit. În anul din urmă, la 18 decembrie, cele două au fuzionat, constituind „Societatea Anonimă Locală a Ardealului de Sud”. Noua societate avea un capital de peste 20 milioane de coroane și deținea aproape 255 km de cale ferată, exploatând linia Sibiu-Făgăraș până în anul 1920, când trecea în administrarea Direcției Generale CFR a statului român.

În data de 3 septembrie 1892 se inaugura tronsonul feroviar Sibiu-Avrig, iar la 22 noiembrie, același an, linia Avrig-Făgăraș, zi în care intra prima garnitură de tren în gara din Făgăraș, începând să circule constant două perechi de trenuri mixte. Veniți în număr mare să asiste la acest eveniment unic în viața lor cotidiană, locuitorii din Făgăraș și-au exprimat ferm dorința ca linia proaspăt inaugurată să nu se oprească aici, ca un capăt de linie, ci să se continue până la Brașov, de unde, îndeosebi pentru români, să se ajungă mai lesne în România. Pe tronsonul Avrig-Făgăraș s-au deschis nouă stații de gară: Porumbacu de Jos, Cârța, Arpașu de Jos, Ucea de Jos, Viștea de Jos, Beșimbac (azi Olteț), Voila, Beclean și Făgăraș.

Problema racordării feroviare a Făgărașului cu Brașovul a început a se pune în discuție imediat după conectarea cu Sibiul¹⁶ și a continuat a fi cerută și dezbătută în anii următori atât la nivel central sau local, cât și în cercuri industriale și comerciale interesate. În Adunarea comitatensă din februarie 1897 s-a propus și construirea, în paralel, a unei linii secundare Făgăraș-Zărnești¹⁷, însă ulterior lucrurile au căpătat o altă turnură.

¹⁶ Cu un an înainte, ministrul comerțului acordase deja concesiune pentru construirea căii ferate vicinale Brașov-Bartolomeu-Făgăraș, alături de cea care ar fi trebuit să facă legătura între Făgăraș și Zărnești (*Unirea*, nr. 40/1891, p. 317). Concesiunea pentru construirea căii ferate Făgăraș-Zărnești fusese acordată avocaților făgărașeni Benedek Iuliu și Fejérvári Adolf (*Unirea*, nr. 36/1892, p. 285).

¹⁷ *Gazeta Transilvaniei*, nr. 25/1897, p. 4.

În anul 1900, în raportul anual expediat ministrului de resort de către Camera de comerț și de industrie din Brașov, la care era arondat și comitatul Făgăraș, erau precizate cu claritate rațiunile unei astfel de realizări: „Pentru a corespunde dorinței comercianților din Făgăraș, dar și a lumii comerciale din Brașov, se resuscitează [reamintește-n.n.] și de data aceasta importanța legăturii printr-o cale ferată Brașov-Făgăraș. Legătura aceasta va fi simțită în măsură cu mult mai mare când va fi deschisă linia ferată prin Turnu-Roșu cu România”¹⁸.

Guvernului de la Budapesta i-au fost propuse spre dezbatere și decizie trei variante de traseu pentru viitoarea linie, cea mai agreată dintre ele fiind propunerea de conectarea orașului Făgăraș cu linia ferată Brașov-Sighișoara-Oradea prin Șercaia și Homorod. Însă, inexistența stabilimentelor industriale și de comerț pe această rută l-a determinat pe ministrul de război de la Viena să refuze construirea ei din bugetul destinat armatei. A doua variantă propunea traseul de joncțiune prin localitățile Mândra, Șercaia, Vad, Șinca Veche, Șinca Nouă, Vlădeni, Țânțari, Codlea, Ghimbav, Bartolomeu-Brașov, de unde se unifica cu linia Brașov-Zărnești. În ultima variantă propusă, de la Șercaia traseul urma să intre pe o vale secundară și să traverseze Munții Perșani prin Poiana Mărului, iar de acolo în localitatea Zărnești, unde trebuia să facă joncțiunea cu linia ferată Zărnești-Brașov.

După îndelungi discuții a fost aleasă ultima variantă, calea ferată urmând să aibă o lungime totală de 68 km, cu 9-10 stații de gară și trebuind să deservească 60 de localități din Țara Făgărașului și Țara Bârsei. În cele din urmă, construcția liniei feroviare Făgăraș-Brașov primea acceptul Guvernului maghiar abia la 14 martie 1907¹⁹, fiind percepută de cei interesați ca o investiție care urma să aducă un „folos imens pentru dezvoltarea industriei și comerțului în aceste părți”²⁰.

Lucrările la linie au durat până anul următor, iar circulația a fost deschisă în etape: la 28 iulie 1908 între Bartolomeu-Valea Homorod și Făgăraș-Șinca Veche, iar la 22 noiembrie 1908, după finalizarea lucrărilor la un tunel (Diana) și două viaducte de beton, primele de acest fel deschise pe teritoriul României de astăzi, s-a inaugurat și tronsonul Valea Homorod-

¹⁸ *Revista Economică*, nr. 8/1900, p. 347.

¹⁹ <http://193.224.149.8/adatbazisokol/adatbazis/minisztertanacs-jegyzokonyvek-1867-1944> (accesat: 13.08.2020); vezi și: www.e-archivum.hu:8080/mol: <http://www.1000ev.hu/index.php?a=3¶m=6979> (accesat: 13.08.2020).

²⁰ *Unirea*, nr. 44/1908, p. 416.

Șinca Veche²¹. În final, au fost dați în circulație 71,5 km, cu 14 gări²², traseul acestei linii ferate fiind următorul: Brașov-Valea Homorod-Culmea-Șinca Nouă-Profil 250-Șinca Veche-Vad-Șercaia-Făgăraș. Actualul traseu al liniei ferate dintre Brașov și Făgăraș, prin tunelul de la Perșani, a fost construit numai în anii 1941-1943²³, cu prizonieri de război sovietici, vechea construcție fiind dată uitării și aflându-se astăzi într-o paragină totală.

De-a lungul perioadei în discuție, au existat și alte inițiative sau proiecte, îndeosebi de natură locală ori regională, pentru construcția de căi ferate pe teritoriul comitatului, dar fără a avea finalitatea dorită de locuitori sau de cei interesați. Prima dintre acestea a vizat stabilirea legăturii feroviare dintre Făgăraș și Homorod, în anul 1884 comitele suprem primind de la ministrul comerțului concesiunea construirii acestei linii. Însă, în mai 1885 inițiativa rămăsese numai în stadiul de propunere²⁴, pentru ca trei ani mai târziu, în 1888, să fie din nou luată serios în discuție, vorbindu-se inclusiv despre prelungirea acesteia până la Sibiu, după ce, cu un an înainte, ministrul comunicațiilor prelungise concesiunea acordată comitelui suprem al Făgărașului pentru a pregăti lucrările de construcție ale acestor linii²⁵. Alte informații asupra subiectului nu cunosc în acest stadiu, însă se pare că ulterior proiectul nu a mai fost de actualitate pentru nimeni²⁶.

Un ultim proiect a vizat construirea liniei ferate „vicinale” Agnita-Voila în anul 1914, însă declanșarea Primului Război Mondial a făcut imposibilă această lucrare, deși comunele din apropierea liniei își fixaseră fiecare cuantumurile de contribuție la edificarea sa²⁷. Pentru această investiție, încă din 1912 se întocmiseră planuri pentru extinderea liniei la sud de Agnita către poligonul militar de la Cincu, existent și astăzi, iar de acolo la Voila, unde urma să facă joncțiunea cu linia principală Făgăraș-Sibiu.

Proiecte de navigabilitatea râului Olt

²¹Cele două viaducte au fost construite în anii 1907-1908, conform proiectului profesorului Zielinski Szilárd de la Politehnica din Budapesta, având o lungime de 99,4 m, respectiv 167,3 m.

²²*Revista Economică*, nr. 48/1909, p. 474. Pentru informații suplimentare privind inaugurarea, vezi *Tribuna*, nr. 166/1908, p. 6.

²³Traian Gavrilă, *Monografia comunei Țânțari-Dumbrăvița*, Făgăraș, Editura Negru Vodă, 2009, pp. 101-102.

²⁴*Gazeta Transilvaniei*, nr. 96/1885, p. 2.

²⁵*Ibidem*, nr. 101/1887, p. 2.

²⁶Serviciul Județean Brașov al Arhivelor Naționale, Fond *Primăria comunei Șinca Veche*, dos. nr. 13/1888 (*Corespondență cu prefectul referitoare la construcția căii ferate Homorod-Făgăraș-Sibiu*).

²⁷*Olteanul*, nr. 29/1914, p. 5.

O altă problemă importantă a epocii relativă la transporturi, care a consumat multe energii, a creat deseori animozități și controverse, dar și speranțe pentru toți cei interesați, a constituit-o regularizarea râului Olt până la Turnu-Roșu și Boița, în comitatul Sibiu de atunci. Chestiunea respectivă avea câteva antecedente, dar exclusiv în privința navigabilității râului de la Turnu-Roșu până la vărsarea sa în Dunăre²⁸.

În acest sens, debutul discuțiilor a avut loc în august 1880 la Brașov, cu ocazia întrunirii unei comisii ad-hoc în care erau reprezentate toate comitatele riverane. În urma dezbaterilor, s-a hotărât inițierea unor studii preliminare, continuarea lor în următorii doi ani și stabilirea sumelor necesare realizării practice a proiectului, deciziile urmând a fi recomandate spre aprobare comitatelor interesate²⁹.

Ulterior, în iunie 1887, comitatul Brașov își asuma rolul de catalizator al proiectului, cerând ministrului comunicațiilor de la Budapesta să mijlocească constituirea unei societăți care să servească acestui scop. Dând curs solicitării, anul următor ministrul de resort a dispus organizarea unei alte adunări la Brașov, la care au participat 70 de reprezentanți din cele șapte comitate traversate sau mărginite de apele Oltului: Ciuc, Odorhei, Trei Scaune, Brașov, Făgăraș, Târnava Mare și Sibiu. Necesitatea regularizării se datora îndeosebi permanentelor pagube făcute de râu în perioadele de inundații, dar care, pe de altă parte, ar fi condus și la o posibilă navigabilitate cu plute. Lucrările urmau a fi îndeplinite atât prin intervenția financiară a statului, cât și prin contribuțiile fiecărui comitat riveran.

Delegația comitatului Făgăraș, alcătuită din vicecomitele Daniel Gramoiu, inginerul Koos, căpitanul pensionar Basiliu Stanciu, Rotler, directorul domeniului Făgăraș, și preotul evanghelic Fleischer, a anunțat plenul că încă din 1884 fusese adoptată o hotărâre a adunării comitatense prin care se decisese neparticiparea la această acțiune comună, motivată prin aceea că pagubele pe teritoriul comitatului nu sunt așa de mari și nici finanțele proprii nu permit o astfel de lucrare importantă³⁰.

Mai târziu, în anul 1892, inginerul N. Markovits, însărcinat de Guvernul maghiar, în înțelegere cu cel român³¹, a întreprins, alături de o comisie specială, o călătorie de explorare a râului Olt de la Făgăraș până la Turnu Măgurele, vizând ca finalitate practică posibilitatea navigabilității. Acțiunea inginerului s-a soldat cu redactarea unui proiect de societate pentru

²⁸ Vezi: Gheron Netta, *Încercări de navigațiune pe Olt*, București, Cartea Românească, 1928.

²⁹ *Gazeta Transilvaniei*, nr. 62/1880, p. 3.

³⁰ *Ibidem*, nr. 108/1888, pp. 2-3.

³¹ *Unirea*, nr. 13/1892, p. 101.

navigația pe Olt, dar, în cele din urmă, a rămas doar la acel stadiu³². Ulterior, problema a fost preluată de Camera de Comerț și de Industrie din Brașov, dar soluția finală n-a fost găsită niciodată³³.

Evident, cele expuse nu epuizează nicidecum problematica evoluției transporturilor din Țara Făgărașului în perioada dualismului austro-ungar, ci doar se constituie într-un punct de plecare pentru cercetări viitoare, care să completeze tabloul relativ la acest domeniu important al economiei din Ardeal.

Ceea ce trebuie reținut, însă, este faptul că în această epocă de restriște din punct de vedere național-politic pentru românii ardeleni, totuși guvernele de la Budapesta s-au preocupat constant pentru dezvoltarea transporturilor, inclusiv în arealul făgărășean, contribuind la modernizarea căilor rutiere, la sporirea continuă a kilometrilor de cale ferată și proiectând variante pentru navigabilitatea pe râurile mari din Transilvania.



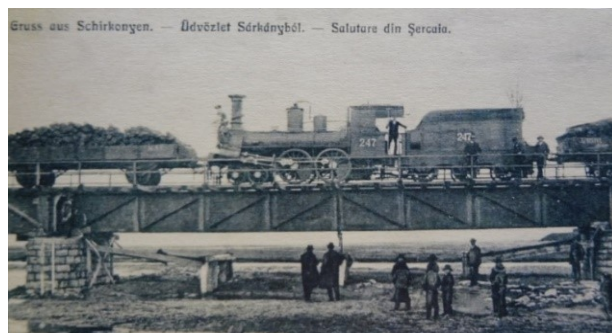
Gara din Făgăraș (1909) (Sursa: darabanth.hu)



³² G. Netta, *op. cit.*, p. 100; vezi și: Alexandru Bărbat, *Desvoltarea și structura economică a Țării Oltului: cu un plan de organizare*, Cluj, 1938, p. 59.

³³ Al. Bărbat, *op. cit.*, p. 60 (nota 1); vezi și: *Revista Economică*, nr. 34/1901, pp. 330-332.

Viaduct Șinca-Veche (încep. sec. XX). (Sursa: darabanth.hu)



Tren de marfă pe podul de la Șercaia – 1910



Râul Olt la Făgăraș – 1905

***ASPECTS REGARDING THE SHIPMENTS FROM FAGARAS
COUNTY
IN 1867-1914. DESIDERATUMS AND ACCOMPLISHMENTS***

- abstract-

Keywords: Transylvania, Romania, Fagaras, Olt

Inclusively for Transylvania, the second half of the 19th century and the beginning of the next one, represents a period in which the Austrian and then the dualist state, to which have joined the local authorities as well, is

actively involved in the modernization of the important roads, especially in building railways on main or secondary routes, as well as in the conception and the implementation of few projects for the use of transport on important rivers.

In this process has been obviously included Făgăraș County, area located near the Romanian border, where the implementation of shipments development has started relatively late, but finally some of the population's desideratum were crowned with success, especially in what concerns the railway transport. The present study proposes not only the presentation of some of the accomplishments, but also the unfinished desideratums in the Făgăraș area during the above mentioned period.

BIBLIOGRAFIE

- Muzeul Țării Făgărașului „Valer Literat”, Colecția *Document*.
Serviciul Județean Brașov al Arhivelor Naționale, Fond *Primăria comunei Șinca Veche*, dos. nr. 13/1888.
Gazeta Transilvaniei, Brașov, 1880, 1884, 1885, 1887, 1888, 1897.
Olteanul, Făgăraș, 1914.
Revista Economică, Cluj, 1900, 1901, 1909.
Tribuna, Arad, 1908.
Unirea, Blaj, 1891, 1892, 1908.
Balog Marin Iosif – *Criza economică din 1873. Manifestarea și percepția ei în economia și societatea transilvană*, în „Anuarul Institutului de Istorie «G. Barițiu» din Cluj-Napoca”, Series Historica, tom I, nr. L, 2011.
Balog Marin Iosif, Radu Măriuca – *Camera de Comerț și Industrie din Brașov și implicarea sa în eforturile de modernizare economică a sud-estului Transilvaniei (1851-1900) (I)*, în „Arhiva Someșană”, III, 2004.
Bărbat Alexandru – *Desvoltarea și structura economică a Țării Oltului: cu un plan de organizare*, Cluj, 1938.
Gavrilă Traian – *Monografia comunei Țânțari-Dumbrăvița*, Făgăraș, Editura Negru Vodă, 2009.
Hășfălean Ioan – *Relații agrare în Țara Făgărașului în prima jumătate a secolului al XX-lea*, în „Cumidava”, VIII (1974-1975), Brașov, 1977.
Nagy Robert – *Investiții străine în Transilvania, Banat și Maramureș în perioada dualismului austro-ungar*, în „Revista Bistriței”, XVIII, 2004.

Netta Gheron – *Încercări de navigațiune pe Olt*, București, Cartea Românească, 1928.

Vajda Ludovic – *Prima cale ferată din Transilvania*, în „Apulum”, VIII, 1971.

<http://193.224.149.8/adatbasisokol/adatbasis/minisztertancsi-jegyzokonyvek-1867-1944>.

<http://193.224.149.8/adatbasisokol/adatbasis/minisztertancsi-jegyzokonyvek-1867-1944>.

www.e-archivum.hu:8080/mol;

<http://www.1000ev.hu/index.php?a=3¶m=6979>.