



COLOANA VERTEBRALĂ A CĂILOR FERATE TRANSILVANE ALBA IULIA - TEIUȘ - RĂZBOIENI

Săcălykocsárd

Vasútállomás

Gyulafehérvár — Vasútállomás — Bahnstation

Teiuș — Gara — Pályaudvar

THE BACKBONE OF TRANSYLVANIAN RAILWAYS ALBA IULIA - TEIUȘ - RĂZBOIENI

Andrei Berinde





ORAȘUL TEIUȘ – JUDEȚUL ALBA

Vechi areal, atestat documentar pentru prima dată în anul 1290), deși cercetările arheologice au relevat urme ale unor așezări datând încă din epoca bronzului, Orașul Teiuș este astăzi un centru istoric, ecleziastic și cultural, situat în vestul României, la Poalele Munților Trascăului, în culoarul depresionar Alba Iulia – Turda.

Important nod feroviar, cu 3 direcții de mers, cuprins în Culoarul IV Pan-European, localitatea se întinde pe o suprafață de 4456 ha., cu o altitudine medie de 250 metri și are o populație de 7284 de locuitori, cu următoarea structură etnică: 91% – români și 9% – alte etnii.



Piața gării Teiuș – 1914 – *Teiuș railway station's square*



TEIUȘ CITY – ALBA COUNTY

An ancient living area, documentary attested for the first time in 1290, although the archaeological research uncovered the remains of several settlements dating back from the bronze age, Teiuș city is today an historic, cultural and clerical centre, located in Romania's western part, at the foot of Trascăului Mountains, in Alba Iulia – Turda depression trough.

An important railway junction, with 3 routes, included into the IV Pan-European Corridor, the city lies on an area of 4456 ha., with a medium height of 250 metres and has a population of 7284 inhabitants, with the following ethnic structure: 91% – Romanians, 9% – other national minorities.



Festivitate în piața gării Teiuș – 2013 – Festivity in Teiuș station's square

TEIUȘ – PLACA TURNANTĂ A CĂILOR FERATE DIN TRANSILVANIA...

1832 – În cadrul sesiunilor Parlamentului de la Budapesta, din anii 1832 și 1836, Guvernul a prezentat „Legea Căilor Ferate”, prin care se stabilea ordinea în care vor fi construite primele 13 linii din Ungaria.

La punctul 6 apărea calea ferată Budapesta – Szolnok – Oradea – Cluj, iar la punctul următor linia Szolnok – Arad – Sibiu: primele trasee ce urmau să pătrundă în Transilvania, pe văile râurilor Mureș și Crișul Repede.

1867 – În fața deputaților din Parlamentul de la Budapesta, Contele Imre Mikó – Ministrul Lucrărilor Publice și Transporturilor în Guvernul Austro-Ungar a prezentat un amplu studiu, intitulat „Rețeaua Căilor Ferate Ungare”, în cadrul căruia era prevăzută proiectarea și realizarea a 25 de trasee.

La punctul 2 al acestui document, apare menționată prima idee de construcție a liniei magistrale Oradea – Brașov, cu două ramuri secundare spre Târgu Mureș și Alba Iulia.

1868 – A fost votată Legea XLV, în baza căreia concesiunea pentru realizarea căii ferate Oradea – Brașov și a celor 3 ramuri ale sale: Războieni – Târgu Mureș, Războieni – Alba Iulia și Copșa Mică – Sibiu a fost acordată unui grup multinațional, compus din investitori germani, austrieci și suedezi.

22 Decembrie 1868 – Odată cu inaugurarea căii ferate Arad – Alba Iulia (211 km.), primul tren de călători a intrat în vechea capitală politică a Ardealului – punctul de plecare al viitoarei conexiuni spre orașul Târgu Mureș.

1869 – Oamenii de afaceri britanici Charles, William și Henry Waring, împreună cu baronii Vay și Bánffy, și cu grofii maghiari Bethlen și Eszterhazy, au înființat, la Budapesta, „Societatea Căilor Ferate Ungare de Est” (M.K.V.).

Până în anul 1873, noua companie a realizat, pe teritoriul Transilvaniei o rețea compusă din 7 linii, ce aveau o lungime totală de 607 km.

1870 – A demarat construcția căii ferate Alba Iulia – Războieni – Târgu Mureș (108 km.).

20 Noiembrie 1871 – Cu ocazia inaugurării liniei magistrale Alba Iulia – Războieni și a ramurii sale secundare spre Târgu Mureș, primul tren de călători a poposit pentru câteva clipe în stația Teiuș.

6 Mai 1872 – Odată cu inaugurarea ramificației spre orașul Mediaș (62 km.), stația Teiuș a devenit un nod feroviar cu 3 direcții de circulație.

1 Februarie 1876 – Ca urmare a unor grave nereguli financiare, patrimoniul Societății Căilor Ferate Ungare de Est (M.K.V.) a fost răscumpărat integral de statul maghiar, iar rețeaua de linii exploatate de companie a trecut în administrarea „Societății Căilor Ferate Ungare de Stat” (M.A.V.).

1884 – A fost înființat depoul de locomotive Teiuș.

În același an, pentru a face posibilă extinderea dispozitivului de linii din stația Teiuș, vechea clădire de călători, construită în anii 1870 – 1871, a fost demolată.

7 Mai 1893 – În urma propunerilor repetate ale prim-pretorului Plasei Teiuș – József Szász și ale farmacistului Jáczi a fost înființată asociația pompierilor voluntari.

6 Mai 1894 – În stația Teiuș, trenul special ce îi transporta spre Cluj pe liderii mișcării Memorandiste, ce urmau să fie judecați pentru acuzația de „atentat împotriva statului maghiar”, a fost întâmpinat de câteva mii de săteni români, de toate vârstele, îmbrăcați în straie de sărbătoare.

1897 – Pentru a facilita remorcarea trenurilor ce circulau pe linia secundară spre orașele Târgu Mureș și Reghin a fost înființat depoul de locomotive Războieni.

1908 – S-au încheiat lucrările de construcție a actualei clădiri de călători din stația Teiuș.

Octombrie – Noiembrie 1918 – Ca urmare a dezagregării sistemului administrativ Austro-Ungar, au fost organizate gărzi militare, subordonate direct Consiliului Național Român, ce au asigurat paza mai multor obiective militare, a clădirilor și a instalațiilor din stațiile Teiuș și Coșlariu.

1919 – Linia magistrală Alba Iulia – Războieni și ramurile sale spre Târgu Mureș și Mediaș au intrat în exploatarea Direcției Generale C.F.R.

TEIUȘ – THE TURNTABLE OF TRANSYLVANIA’S RAILWAYS...

1832 – During the Budapest Parliament’s sessions from 1832 and 1836, the Government presented the “Railways Law” by which the building order of the first 13 railway lines in Hungary was established.

At its 6th point, Budapest – Szolnok – Oradea – Cluj railway was mentioned, Szolnok – Arad – Sibiu being also present at the following point: the first tracks which followed to enter into Transylvania, through the valleys of Mureș and Crișul Repede rivers.

1867 – In front of the Budapest Parliament’s Deputies, Count Imre Mikó – The Public Work and Transports Minister in the Austro-Hungarian Government presented an ample study, with the title “The Hungarian Railways Network”.

The document focused on the design and the building of 25 tracks.

At its second point, the first idea concerning the building of Oradea – Brașov railway, along with the secondary branches to Târgu Mureș and Alba Iulia, was mentioned.

1868 – The XLV Law was voted and according to it, the concession concerning the building of Oradea – Brașov main line, together with its three branches: Războieni – Târgu Mureș, Războieni – Alba Iulia and Copșa Mică – Sibiu, was issued to a multinational group formed from German, Austrian and Swedish businessmen.



Gara Alba Iulia – 1917 – Alba Iulia railway station

December 22nd 1868 – On the occasion of Arad – Alba Iulia (211 km.) railway’s inauguration, the first passenger train entered Transylvania’s ancient political capital – the starting point of the future connection to Târgu Mureș city.

1869 – The British businessmen Charles, William and Henry Waring, together with the Barons of Vay and Bánffy, and with Bethlen and Eszterhazy Noblemen, founded, in Budapest, “The Hungarian Eastern Railways Company” (M.K.V.).

Until 1873, the new company built, in Transylvania, a network formed from 7 lines, which had a total length of 607 kms.

1870 – Alba Iulia – Războieni – Târgu Mureș (108 km.) railway’s building begun.

20 Septembrie 1920 – În Monitorul Oficial Nr. 136 a fost publicată Legea de ratificare a prevederilor Tratatului de Pace de la Trianon.

În baza acestui document, calea ferată Alba Iulia – Războieni și ramurile sale: Războieni – Târgu Mureș și Teiuș – Mediaș, împreună cu întregul lor patrimoniu, au fost intabulate în Cartea Funciară Cluj, ca proprietăți ale statului român (poziția CFC 42).

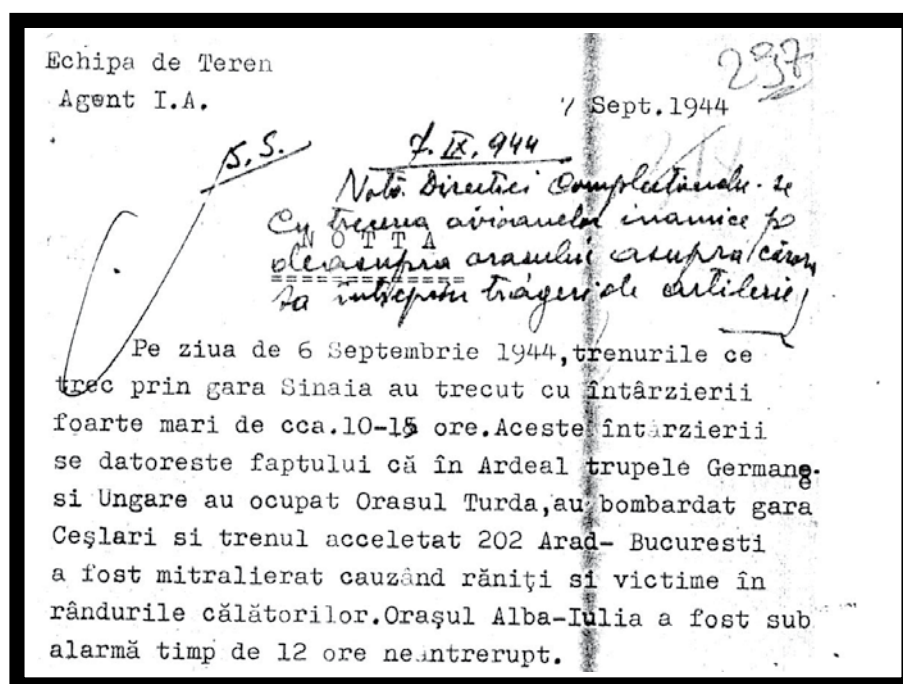
1937 – 1938 – Tronsonul de linie cuprins între stațiile Teiuș și Războieni (34 km.) a fost dublat.

1938 – Pentru conducerea activității pe magistrala feroviară Alba Iulia – Războieni și pe ramurile sale a fost înființat Regulatorul de Circulație Teiuș.

1944 – În urma bombardamentelor aeriene și a retragerii trupelor germano – ungare, pe calea ferată Alba Iulia – Războieni, în special în nodurile feroviare Teiuș – Coșlariu și Războieni, s-au înregistrat numeroase pagube materiale și victime.

Sub ploaia proiectilelor inamice au fost avariate ori complet distruse, clădirile garilor Războieni și Coșlariu, linia dublă dintre stațiile Războieni și Copșa Mică, aproape toate podurile și podețele, 80% din instalațiile de comunicații telegrafice și un important număr de locomotive și vagoane.

12 Octombrie 1944 – Sub comanda Colonelului Traian Panaitescu, militarii din cadrul Regimentului III Căi Ferate – Sibiu au demarat lucrările de refacere a infrastructurii distruse.



1954 – 1965 – În cadrul amplei campanii de dezvoltare a localității Teiuș au fost ridicate: o nouă școală, dispensarele medical și veterinar, casa de cultură, o stație de alimentare cu electricitate, rețelele de alimentare cu apă și de canalizare, fabrica de zahăr și o serie de blocuri de locuințe.

Concomitent a demarat extinderea și sistematizarea triajului feroviar Coșlariu.

1961 – În stațiile situate pe linia Alba Iulia – Teiuș – Războieni, vechile instalații telegrafice tip Morse au fost înlocuite cu posturi telefonice.

1969 – Pe calea ferată Alba Iulia – Teiuș – Războieni au fost puse în funcțiune instalațiile de bloc de linie automat și de centralizare electrodinamică a macazurilor.

1972 – 1974 – Întreprinderea de Construcții Căi Ferate Cluj a realizat dublarea tronsonului cuprins între stațiile Alba Iulia și Teiuș (18 km.).

1 Septembrie 1981 – A fost dată în funcțiune prima porțiune electrificată a liniei Alba Iulia – Războieni, cuprinsă între stațiile Coșlariu și Teiuș.

1981 – 1983 – Calea ferată Coșlariu – Alba Iulia a fost electrificată.

1 Mai 1984 – Odată cu punerea sub tensiune a liniei de contact de pe tronsonul Teiuș – Războieni, electrificarea magistralei feroviare Alba Iulia – Războieni a fost finalizată.

November 20th 1871 – On the occasion of the inauguration of Alba Iulia – Războieni main line and of its secondary branch to Târgu Mureş city, the first passenger train stopped for several minutes in Teiuş station.

May 6th 1872 – Once the branch line to Mediaş city (62 kms.) line was inaugurated, Teiuş station became a junction with three travel routes.

February 1st 1876 – After several serious financial irregularities, all the assets of the “Hungarian Eastern Railways Company” (M.K.V.) were bought back by the Hungarian State and the network of lines previously exploited by the private firm passed into the “Hungarian State Railways Company” (M.A.V.)’s administration.

1884 – Teiuş locomotive depot was established.

The same year, in order to make possible the extension of Teiuş station’s lines layout, the old passenger building, raised in 1870 – 1871, was demolished.

May 7th 1893 – The volunteer firemen association was established, after the repeated propositions launched by Teiuş District’s representative – József Szász and by the pharmacist Jácint.

May 6th 1894 – The special train which carried to Cluj the Memorandist movement’s leaders, who followed to be placed on trial, under the accusation of “treason against the Hungarian State”, was expected in Teiuş station by several thousands of Romanian villagers, of all ages, dressed in their national costumes.

1897 – Războieni locomotive shed was established in order to facilitate the pulling of the trains that run on the secondary line to Târgu Mureş and Reghin cities.

1908 – The erection of Teiuş station’s current passenger building was completed.

October – November 1918 – After the Austro-Hungarian administrative system’s disintegration, military units, directly subordinated to the Romanian National Council where established, insured the security of several army objectives and guarded the buildings and installations in Teiuş and Coşlariu stations.

1919 – Alba Iulia – Războieni main line and its branches to Târgu Mureş and Mediaş entered into the exploiting of the C.F.R. General Direction.

September 20th 1920 – Trianon Peace Treaty’s ratification Law was published in the Official Journal No. 136.

According to this document, Alba Iulia – Războieni main line, together with its branches: Războieni – Târgu Mureş and Teiuş – Mediaş, along with all their assets, were recorded into Cluj Land Register, as properties of the Romanian State (CFC position 42).

1937 – 1938 – The second track was placed on the section between Teiuş and Războieni stations (34 kms.).

1944 – After the air bombings and after the retreat of the German – Hungarian troops an important number of damages and casualties were reported on Alba Iulia – Războieni line, especially in Teiuş – Coşlariu and Războieni junctions.

The buildings in Războieni and Coşlariu stations, the second track placed between Războieni and Copşa Mică, almost all the bridges, 80% of the telegraphic installations and an important number of locomotives and railway cars were damaged or completely destroyed.

October 12th 1944 – The soldiers from the III Railways Regiment – Sibiu, led by Colonel Traian Panaitescu, begun the destroyed infrastructure’s rebuilding work.

1954 – 1965 – During an ample campaign concerning the development of Teiuş locality: a new school, the human and veterinary health centres, the culture house, an electric station, the water and sewage systems, the sugar producing factory and a series of blocks of flats were built.

The same time, the expanding and systematisation of Coşlariu railway junction station begun.

1961 – In the stations located on Alba Iulia – Teiuş – Războieni main line, the old telegraph installations were replaced with telephones.

1969 – The automatic line block and the switches electro-dynamic interlocking installations were put into service on Alba Iulia – Teiuş – Războieni railway.

1972 – 1974 – Cluj Railway Constructions Enterprise carried out the doubling of the track section located between Alba Iulia and Teiuş stations (18 kms.).

September 1st 1981 – Alba Iulia – Războieni railway’s first electrified section, located between Coşlariu and Teiuş stations, became operational.

1981 – 1983 – Coşlariu – Alba Iulia line was electrified.

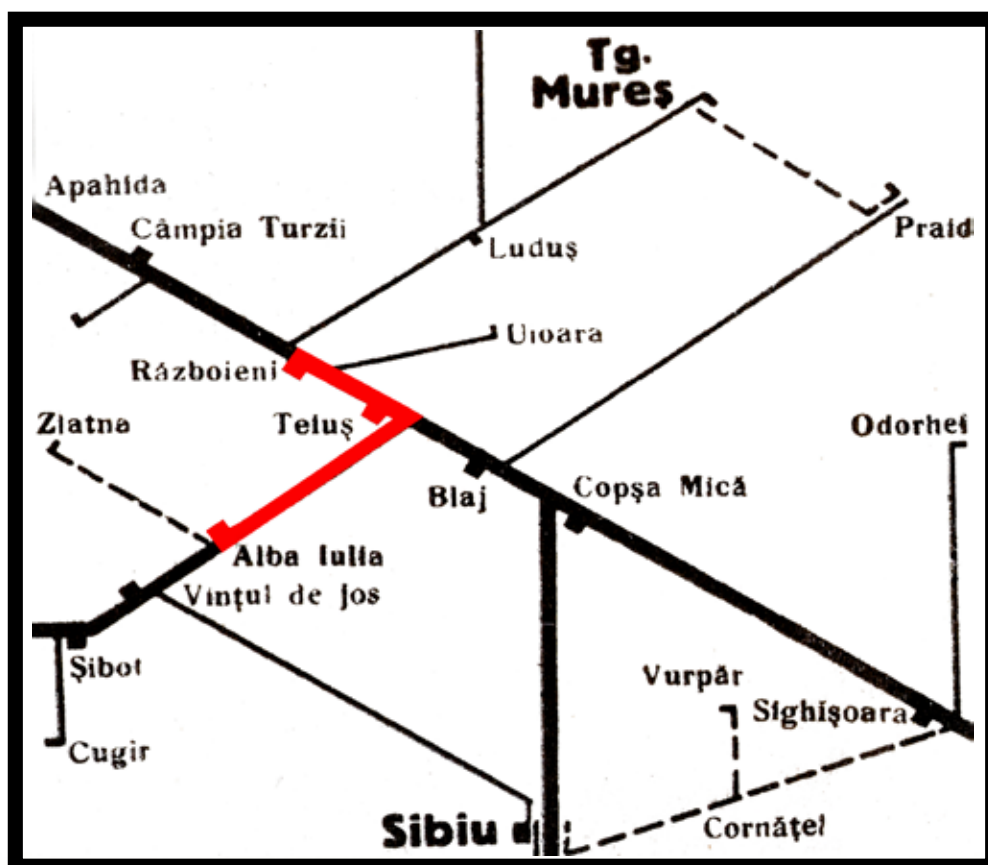
May 1st 1984 – Once the contact wire from Teiuş – Războieni section was powered, Alba Iulia – Războieni main line’s electrification was completed.

COLOANA VERTEBRALĂ A TRAFICULUI FERROVIAR DIN ARDEAL

ALBA IULIA – TEIUȘ – RĂZBOIENI

THE BACKBONE OF THE RAILWAY TRAFFIC IN TRANSYLVANIA

Nr. #	Linia Line	Lungime Length	Inaugurare Inauguration	Societatea Constructoare Builder
1	Alba Iulia – Războieni	49	20 XI 1871	Societatea Căilor Ferate Ungare de Est
2	Războieni – Târgu Mureș	59	20 XI 1871	Societatea Căilor Ferate Ungare de Est
3	Teiuș – Mediaș	62	6 V 1872	Societatea Căilor Ferate Ungare de Est
4	Alba Iulia – Zlatna	42	22 IX 1895	Societatea Căii Ferate Locale Alba Iulia – Zlatna

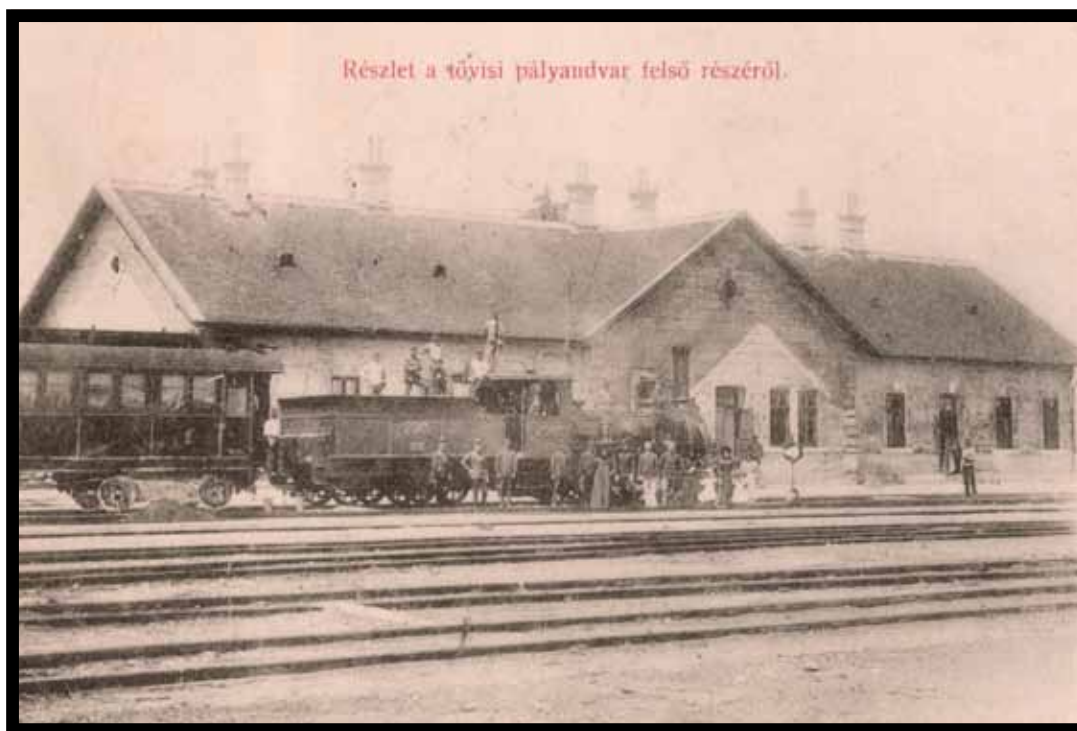


CIRCULAȚIA PRIMELOR TRENURI PE LINIILE FERATE DIN TRANSILVANIA

În ziua de 22 Decembrie 1868, la peronul gării din vechea cetate a Alba Iuliei a poposit primul tren, remorcat de locomotiva E.E.V. Nr. 8 – „RADNA”, fabricată la uzinele germane Maffei – München (număr de construcție 652/1868).

Peste aproape trei ani, mai exact la 20 Noiembrie 1871, de la același peron a pornit trenul inaugural al liniei Alba Iulia – Războieni – Târgu Mureș, circulația sa marcând și momentul nașterii stației Teiuș – punctul de joncțiune între cele două magistrale ce formează „axul central” al rețelei de căi ferate din Transilvania: Arad – Alba Iulia și Oradea – Cluj – Brașov.

După alte câteva luni, în ziua de 6 Mai 1872, odată cu plecarea primului tren spre orașul Mediaș, stația Teiuș s-a transformat într-un veritabil nod feroviar, cu trei direcții de mers, ce sunt utilizate și în prezent.



Tren în stația Teiuș – 1917 – Train in Teiuș station

THE FIRST TRAIN RUNS ON THE RAILWAYS IN TRANSILVANIA

On December 22nd 1868, the first train, pulled by the E.E.V. No. 8 – „RADNA” locomotive, built in the German plant Maffei – Munich (construction number 652/1868), stopped at the platform of the railway station from Alba Iulia old citadel.

Three years later, on November 20th 1871, Alba Iulia – Războieni – Târgu Mureș railway's inaugural train departed from the same platform, its run also marking the birth moment of Teiuș station – the connection point of the two main lines that form the „central axis” of Transylvania railways network: Arad – Alba Iulia și Oradea – Cluj – Brașov.

After another several months, on May 6th 1872, once the first train departed to Mediaș city, Teiuș station transformed into a veritable railway junction, with three routes, that are still used today.

MAGISTRALA FERROVIARĂ ALBA IULIA – TEIUȘ – RĂZBOIENI

Prima mențiune documentară a ideii de construcție a viitoarei linii magistrale Oradea – Brașov și a ramurilor sale spre orașele Alba Iulia și Târgu Mureș a apărut în anul 1867, când, în fața deputaților din Parlamentul de la Budapesta, Ministrul Lucrărilor Publice și Comunicațiilor – Conte Imre Mikó a prezentat amplul studiu intitulat „Rețeaua Căilor Ferate Ungare”.

În toamna anului 1868 a fost votată Legea XLV, în baza căreia construcția liniei Oradea - Brașov și a ramurilor sale secundare Războieni – Târgu Mureș, Războieni – Alba Iulia și Copșa Mică – Sibiu a fost concesionată unui grup de oameni de afaceri din Germania, Austria și Suedia.

În cursul anului următor, acești investitori privați au pus bazele Societății Căilor Ferate Ungare de Est (M.K.V.), al cărei sediu central se afla la Budapesta.

Inaugurată în ziua de 20 Noiembrie 1871, linia magistrală Alba Iulia – Teiuș – Războieni a fost exploatată de concesionarii săi timp de doar 4 ani, până la 1 Februarie 1876, moment când, în urma unor grave nereguli financiare, a fost răscumpărată de Statul Maghiar și a trecut în proprietatea Societății Căilor Ferate Ungare de Stat (M.A.V.), împreună cu întregul patrimoniu al Societății Căilor Ferate Ungare de Est, ce și-a încetat astfel existența.



Gara Razboieni – 1918 – Razboieni railway station

După 1 Ianuarie 1919, administrarea traseului a fost preluată de „Direcția Generală C.F.R.”, iar la 20 Septembrie 1920, prin Legea de Ratificare a prevederilor Tratatului de Pace de la Trianon, document publicat în Monitorul Oficial Nr. 136, calea ferată Alba Iulia – Teiuș – Războieni a fost intabulată în Cartea Funciara Cluj (poziția 42).

Între anii 1937 – 1974, linia a fost dublată pe întreaga sa distanță, iar în perioada 1981 – 1984 traseul a fost electrificat.

În prezent, calea ferată Alba Iulia – Teiuș – Războieni este activă pentru traficul de călători și mărfuri, fiind administrată de Compania Națională C.F.R. S.A. – Direcția Regională Brașov.

ALBA IULIA – TEIUȘ – RĂZBOIENI MAIN LINE

The first documentary note concerning the idea to build the future main line Oradea – Brașov and its branches to Alba Iulia and Târgu Mureș cities appeared in 1867, when, in front of the Budapest Parliament's Deputies, The Public Work and Communication Ministry – Count Imre Mikó presented the extensive study wrote under the title of „Hungary's Railway Network”.

The Law XLV was voted in the autumn of 1868.

According to it, the building of Oradea – Brașov main line and of its secondary branches Războieni – Târgu Mureș, Războieni – Alba Iulia and Copșa Mică – Sibiu was granted to a group of businessmen from Germany, Austria and Sweden.

The following year, these private investors founded the „Hungarian Eastern Railways Company” (M.K.V.), whose headquarters was located in Budapest.

Inaugurated on November 20th 1871, Alba Iulia – Teiuș – Războieni main line was exploited by its concessionaires for only 4 years, until February 1st 1876, when, after several serious financial irregularities, it was bought-back by the Hungarian State and passed into the ownership of the “Hungarian State Railways Company” (M.A.V.), together with all the assets of the “Hungarian Eastern Railways Company” (M.K.V.), which ceased its existence this way.

After January 1st 1919, the track's administration was taken over by the „C.F.R. General Direction” and on September 20th 1920, according to Trianon Peace Treaty's provisions ratification Law, document that was published in the Official Journal No. 136, Alba Iulia – Teiuș – Războieni railway was recorded into Cluj Land Register, as properties of the Romanian State (CFC position 42).



Gara Teiuș – 1928 – Teiuș railway station

In 1937 – 1974, the track was doubled over its entire length and in 1981 – 1984 the line was electrified.

Today, Alba Iulia – Teiuș – Războieni railway is open for the passengers and freight traffic, the track being administered by C.F.R. S.A. National Company – Brașov Regional Direction.

RAMIFICAȚII ALE LINIEI MAGISTRALE ALBA IULIA – RĂZBOIENI CALEA FERATĂ ALBA IULIA – ZLATNA

În primăvara anului 1889, proprietarul de mine Friederich Stach și asociații săi au înființat, la Cluj, „Societatea Anonimă a Căii Ferate Locale Alba Iulia – Zlatna”.

Câteva săptămâni mai târziu, membrii societății au solicitat reprezentanților Ministerului Comunicațiilor de la Budapesta, concesiunea pentru deschiderea și exploatarea unei căi ferate cu ecartament îngust (760 mm.), pe Valea Ampoiului.

După numai un an, construcția micului traseu a fost abandonată, din cauza dificultăților financiare.

În primăvara anului 1893, după ce autoritățile Comitatului Alba au putut asigura fondurile necesare finalizării proiectului, construcția căii ferate Alba Iulia – Zlatna a fost reluată, linia fiind inaugurată oficial doi ani mai târziu, în ziua de 22 Septembrie 1895.

Încă de la deschiderea sa, traseul a fost exploatat de „Societatea Căilor Ferate Maghiare de Stat (M.A.V.)”, până în ziua de 1 Ianuarie 1919, moment când a trecut în administrarea „Direcției Generale C.F.R.”.

La 2 Aprilie 1932, în baza unei Convenții publicate în Monitorul Oficial Nr. 94 / 20 Aprilie 1932, întregul patrimoniu al „Societății Anonime a Căii Ferate Locale Alba Iulia – Zlatna” a fost răscumpărat de Statul Român, contra sumei de 733.200 de franci elvețieni.

În anul 1977, pentru a facilita exploatarea zăcămintelor de cupru din zona Roșia Poieni, Regionala C.F.R. Cluj Napoca a luat decizia de a normaliza ecartamentul căii ferate Alba Iulia – Zlatna, noul traseu fiind deschis circulației în ziua de 3 Ianuarie 1983 și finalizat complet la 23 August 1986, odată cu darea în funcție a liniei de legătură între stațiile Zlatna Tehnică și Zlatna.

În prezent, calea ferată Alba Iulia – Zlatna este activă pentru traficul de călători și mărfuri, fiind concesionată companiei private S.C. RC-CF TRANS S.R.L. – Brașov.



Gara Zlatna – 2012 – Zlatna railway station

ALBA IULIA – RĂZBOIENI MAIN LINE'S BRANCHES ALBA IULIA – ZLATNA RAILWAY

In the spring of 1889, in Cluj, the mines owner Friederich Stach and its associates founded "Alba Iulia – Zlatna Local Railway's Anonymous Company".

Several weeks later, the firm's members requested from the Budapest Communications Ministry's representatives, the concession concerning the building and exploiting of a narrow gauge (760 mm.) railway on Ampoi River's valley.

A year later, the little track's construction was abandoned because of financial difficulties.

In the spring of 1893, after Alba County's local authorities were able to provide the funds needed for the project's completion, Alba Iulia – Zlatna railway's building was resumed.

The line was officially inaugurated two years later, on September 22nd 1895.

Right since its opening, the track was exploited by the "Hungarian State Railways Company (M.A.V.)", until January 1st 1919, when it passed into "C.F.R. General Direction's" administration.

On April 2nd 1923, according to a Convention published in the Official Journal No. 94 / April 20th 1932, all the assets of "Alba Iulia – Zlatna Local Railway's Anonymous Company" were bought-back by the Romanian State, for the sum of 733.200 Swiss Francs.

Alba Iulia—Zlatna (linie îngustă)											
pers.			pers.			Km.			Km.		
2131			2133			47			2132		
1,2,3			1,2,3			← Clasele: →			1,2,3		
						pl. Alba Iulia	34,46, sos				
		9 00		16 30		2	Alba Iulia Cetate h.	36		7 15	14 45
		9 11		16 41		7	Micești Alba (h)	31		7 06	14 36
		9 30		17 01		10	Șard Ighiu (h)	28		6 50	14 20
		9 49		17 20		16	Tăutul Ampoi. h.	22		6 39	14 09
		10 07		17 39		21	Găureni (h)	17		6 12	13 42
		10 24		17 56		23	Polana Ampoiului h.	15		5 57	13 27
		10 33		18 06		29	Prisaca (h)	9		5 45	13 15
		10 50		18 24		31	Păneș (h)	7		5 27	12 57
		11 07		18 41		34	Pătrânjani (h)	4		5 17	12 47
		11 18		18 53		38	sos. Zlatna pl.			4 58	12 28
		11 30		19 05						4 45	12 15

Mersul Trenurilor – 1949 – Trains timetable

In 1977, in order to facilitate the exploiting of the copper deposits from Roșia Poieni area the C.F.R. Cluj Regional Direction decided to change Alba Iulia – Zlatna railway's gauge to the normal one.

The new track was opened for traffic on January 3rd 1983 and was finished on August 23rd 1986, once the connecting line between Zlatna Tehnică and Zlatna stations was also completed.

Today, Alba Iulia – Zlatna railway is open for the passengers and freight traffic, the track being leased to the private company S.C. RC-CF TRANS S.R.L. – Brașov.

CALEA FERATĂ TEIUȘ – MEDIAȘ

Tronson al „coloanei vertebrale a transporturilor din Transilvania” – linia magistrală Oradea – Brașov, „drumul de fier” de la Teiuș la Mediaș a fost construit între anii 1871 – 1872 de „Societatea Căilor Ferate Ungare de Est” (M.K.V.).

Deschis circulației în ziua de 6 Mai 1872, moment când primul tren de probă a intrat în orașul Mediaș, noul traseu a fost exploatat de concesionarii săi până la 1 Februarie 1876.

Ulterior, ca urmare a unor grave probleme financiare ce au adus „Societatea Căilor Ferate de Ungare Est” (M.K.V.) în pragul falimentului, întregul său patrimoniu a fost preluat de „Societatea Căilor Ferate Ungare de Stat” (M.A.V.), ce-a continuat să administreze linia până în ziua de 1 Ianuarie 1919.

După această dată, calea ferată Teiuș – Mediaș a trecut în exploatarea Direcției Generale C.F.R., iar la 20 Septembrie 1920, în baza Legii de ratificare a prevederilor Tratatului de Pace de la Trianon, întreaga magistrală Oradea – Brașov a fost intabulată în Cartea Funciară Cluj, ca proprietate a Statului Român (poziția CFC 42).



Gara Blaj – 1926 – Blaj railway station

Între anii 1971 – 1973 linia a fost dublată, iar un deceniu mai târziu (1981 – 1982) traseul a fost electrificat.

În prezent, calea ferată Teiuș – Mediaș este activă pentru traficul de călători și mărfuri, fiind administrată de Compania Națională C.F.R. S .A. – Direcția Regională Brașov.

TEIUȘ – MEDIAȘ RAILWAY

A section of „Transylvania’s transport backbone” – Oradea – Brașov main line, the „iron way” going from Teiuș to Mediaș was built between 1871 and 1872, by the „Hungarian Eastern Railways Company” (M.K.V.).

Opened for traffic on May 6th 1872, when the first trials train entered Mediaș city, the new track was exploited by its concessionaires until Februarie 1st 1876.



Gara Mediaș – 1905 – Mediaș railway station

Afterwards, because of some severe financial problems which led the „Hungarian Eastern Railways Company” (M.K.V.) on the edge of bankruptcy, its entire assets were taken over by the “Hungarian State Railways Company (M.A.V.)”, which continued to administer the track until January 1st 1919.

From this date on, Teiuș – Mediaș line passed into the exploiting of the C.F.R. General Direction and on September 20th 1920, according to Trianon Peace Treaty’s provisions ratification Law, the entire Oradea – Brașov main line was recorded into Cluj Land Register, as a Romanian State property (CFC position 42).

Between 1971 and 1973 the line was doubled and a decade later (1981 – 1982) the track was electrified.

Today, Teiuș – Mediaș railway is open for the passengers and freight traffic, the track being administered by C.F.R. S.A. National Company – Brașov Regional Direction.

CALEA FERATĂ RĂZBOIENI – TÂRGU MUREȘ

Proiectată ca o ramură secundară a liniei magistrale Alba Iulia – Teiuș – Războieni, menită să faciliteze transportul spre marile capitale europene a bogatelor resurse naturale din Câmpia Transilvaniei, calea ferată Războieni – Târgu Mureș a fost construită între anii 1869 – 1971, prin intermediul antreprizei private britanice „Frații Waring & Ekersley.

Inaugurat oficial în ziua de 20 Noiembrie 1871, noul traseu a fost administrat de concesionarii săi până la 1 Februarie 1876, moment când, în urma unor grave probleme financiare, întregul patrimoniu al Societății Căilor Ferate Ungare de Est (M.K.V.) a fost preluat de „Societatea Căilor Ferate Ungare de Stat” (M.A.V.).

Începând de la 1 Ianuarie 1919 linia a trecut în exploatarea Direcției Generale C.F.R., iar la 20 Septembrie 1920, în baza Legii de ratificare a prevederilor Tratatului de Pace de la Trianon, a fost intabulată în Cartea Funciară Cluj, ca proprietate a Statului Român (poziția CFC 42).



Gara Războieni – 1930 – Războieni railway station

În prezent, calea ferată Războieni – Târgu Mureș este activă pentru traficul de călători și de mărfuri, fiind administrată de Compania Națională C.F.R. S.A. – Direcția Regională Brașov.

RĂZBOIENI – TÂRGU MUREȘ RAILWAY

Designed as a secondary branch of Alba Iulia – Teiuș – Războieni main line and meant to facilitate the transport of Transylvania Plain's rich natural resources to the main European cities, Războieni – Târgu Mureș railway was built between 1869 and 1871, through the „Waring Brothers & Ekersley” Bitish private enterprise.

Officially opened on November 20th 1871, the new track was administered by its concessionaires until February 1st 1876, when, after several serious financial irregularities, the „Hungarian Eastern Railways Company” (M.K.V.) entire assets were taken over by the “Hungarian State Railways Company (M.A.V.)”.

From January 1st 1919 the line passed into the exploiting of the C.F.R. General Direction and on September 20th 1920, according to Trianon Peace Treaty's provisions ratification Law, the entire Oradea – Brașov main line was recorded into Cluj Land Register, as a Romanian State property (CFC position 42).

Km	123	pers 4034		pers 4050		pers 4054		pers 4036		pers 4032		pers 4052	
		1.2.3		1.2.3		1.2.3		1.2.3		1.2.3		1.2.3	
	Oradea 30 pl.	9 35	—	—	—	—	17 27	—	20 08	6 23	—	—	—
	Cluj 30 "	12 55	—	13 45	—	—	21 30	—	1 30	9 05	—	—	—
	Teiuș 30 "	13 20	—	—	—	16 39	22 48	—	5 53	9 38	—	—	—
	Războieni X 30,54 . . pl.	14 30	—	16 00	—	17 40	23 45	—	6 45	10 40	—	—	—
6	Valdeșig (haltă) . . . "	14 38	—	16 08	—	17 48	23 53	—	6 53	10 48	—	—	—
10	Gligorești "	14 44	—	16 15	—	17 55	0 01	—	7 00	10 55	—	—	—
13	Cheța (haltă) "	14 49	—	16 21	—	18 00	0 06	—	7 05	11 00	—	—	—
19	Luduș 128 sos.	14 57	—	16 29	—	18 08	0 14	—	7 13	11 08	—	—	—
	Bistrița 128 pl.	—	—	—	—	—	16 30	—	1 15	—	—	—	—
	Luduș 128 pl.	14 58	—	16 32	—	18 09	0 16	—	7 15	11 10	—	—	—
22	Bogata de Mureș (h.) . . "	15 03	—	16 37	—	18 15	0 21	—	7 20	11 15	—	—	—
25	Cuci (haltă) "	15 08	—	16 42	—	18 20	0 26	—	7 25	11 20	—	—	—
31	Iernuț "	15 15	—	16 50	—	18 28	0 34	—	7 33	11 28	—	—	—
35	Cipău "	15 22	—	16 57	—	18 36	0 41	—	7 40	11 35	—	—	—
40	Sânpaul "	15 29	—	17 05	—	18 44	0 49	—	7 47	11 42	—	—	—
47	Vidrășau (haltă) "	15 37	—	17 15	—	18 53	0 58	—	7 56	11 51	—	—	—
51	Nirăstău "	15 44	—	17 22	—	19 00	1 05	—	8 03	11 58	—	—	—
54	Bereni (haltă) "	—	—	17 29	—	—	—	—	8 09	—	—	—	—
60	Tg. Mureș X 125,127 sos.	15 56	—	17 37	—	19 12	1 16	—	8 17	12 10	—	—	—
	Juda 125 pl.	5 40	—	13 00	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Praid 127 "	5 22	—	—	—	—	16 03	—	—	—	—	—	—

Mersul Trenurilor – 1935 – Trains Timetable

Today, Războieni – Târgu Mureș railway is open for the passengers and freight traffic, the track being administered by C.F.R. S.A. National Company – Brașov Regional Direction.

REMORCAREA TRENURILOR PE LINIA ALBA IULIA – TEIUȘ – RĂZBOIENI

De-a lungul primului deceniu de existență al magistralei feroviare Alba Iulia – Teiuș – Războieni, trenurile de călători și de marfă ce au circulat pe acest traseu au fost remorcate de locomotive cu abur înmatriculate în parcul de material rulant al depoului Arad.

Începând din anul anul 1894, această activitate a fost preluată de locomotivele din nou înființatul depou Teiuș, ce a utilizat:



*Locomotive cu abur
(1871 – 1971)*



*Locomotive diesel
După 1972*



*Locomotive electrice
După 1981*

THE TRAINS PULLING ON ALBA IULIA – TEIUȘ – RĂZBOIENI RAILWAY

During Alba Iulia – Teiuș – Războieni main line's first decade of existence, the passengers and freight trains that run on this track were pulled by steam locomotives registred in Arad depot's rolling stock fleet.

Starting from 1894 this service was taken over by the locomotives from the newly established Teiuș depot, which used:



Steam locomotives
(1871 – 1971)

Diesel locomotives
After 1972



Electric locomotives
After 1981

DEPOUL DE LOCOMOTIVE TEIUȘ

Inițial, parcul de material rulant al acestui depou, înființat în anul 1884, a fost compus din câteva locomotive cu abur, tip C-n2, construite în anul 1870, la uzinele Sigl. Wiener Neustadt. Numerotate M.K.V. 41 – 48, micile vehicule au fost folosite pentru remorcarea trenurilor de călători și de mărfuri pe linia magistrală Alba Iulia – Războieni, până după Primul Război Mondial, fiind casate în anii 1933 – 1937.

După încheierea primei conflagrații mondiale, 3 dintre aceste locomotive, numerotate inițial 41 – 43, au fost preluate de Direcția Generală C.F.R., împreună cu întregul depou Teiuș, conform prevederilor Legii de ratificare a Tratatului de la Trianon, document publicat în Monitorul Oficial Nr. 136 / 20 Septembrie 1920.

Depășite moral și deosebit de uzate, locomotivele 335.067 – 069 au continuat să fie folosite până în deceniul al treilea al secolului trecut, fiind casate înainte de anul 1935.

Vechea remiză de locomotive, construită din lemn, de „Societatea Căilor ferate de Stat” (M.A.V.) a fost demolată în anii 1934 – 1935, întregul depou Teiuș fiind mutat pe actualul său amplasament.

Afectat de bombardamentele aeriene din vara și toamna anului 1944, depoul Teiuș a fost refăcut și extins, astfel că în anul 1946 parcul său de material rulant cuprindea 44 de locomotive cu abur din seriile 50 și 230, ce au fost utilizate până în anul 1971, când au început să fie înlocuite de noile locomotive diesel-electrice tip 060-DA și de cele diesel-hidraulice tip LDH 1250, intrate în serviciu în anul următor.



La începutul anului 1981, odată cu debutul lucrărilor de electrificare a liniilor deservite de depoul Teiuș, în parcul său au început să fie înregistrate locomotivele electrice pe 6 osii, tip 060-EA, ce sunt folosite și în prezent.

TEIUȘ LOCOMOTIVE DEPOT

Initially, the rolling stock fleet from this depot, established in 1894, consisted in several C-n2 type steam locomotives, built in 1870, in Sigl. Wiener Neustadt Plant. Numbered M.K.V. 41 – 48, the small railway vehicles were used to pull the passengers and freight trains on Alba Iulia – Războieni main line, until after the First World War, being eventually scrapped between 1933 and 1937.

After the first world conflict's end, three of these locomotives, initially numbered 41 – 43, together with the entire Teiuș depot, were taken over by the C.F.R. General Direction, according to according to Trianon Peace Treaty's provisions ratification Law, document that was published in the Official Journal No. 136 / September 20th 1920.

Obsolete and with numerous technical problems, the 335.067 – 069 locomotives continued to be used until the last century's third decade, being eventually scrapped before 1935.

The old locomotive shed, built from wood, by "The Hungarian State Railways

T E I U Ș				
50.002	230.001	230.125	230.174	230.283
004	002	128	187	285
005	017	130	189	291
014	040	142	200	293
032	051	144	232	315
046	053	145	239	318
056	111	148	251	321
068	115	149	253	328
		157	254	
		158	258	
				326.255
				286

Parcul de locomotive al depoului Teiuș – 1945 – Teiuș depot's locomotives fleet

Company" (M.A.V.) was demolished in 1934 – 1935 and the entire Teiuș depot was moved on its current location.

Damaged by the air strikes from the summer and autumn of 1944, Teiuș depot was rebuilt and extended in such a way that, in 1946 its rolling stock fleet consisted from 44 steam locomotives from the 50 and 230 series, that were used until 1971, when they started to be replaced by the new type 060-DA diesel-electric locomotives and by the type LDH 1250 diesel-hydraulic ones, that entered into service the following year.

At the beginning of 1981, along with the beginning of the electrification work on the lines operated by Teiuș depot, the type 060-EA 6 axle electric locomotives, that are still used today, begun to be registered in its rolling stock fleet.



**Lucrare realizată cu sprijinul Primarului Orașului Teiuș
Dr. Ing. Mirel Vasile Hălălai**



MGP

Editat și tipărit la S.C. MAGIC PRINT S.R.L.
B-dul Republicii, nr. 45 B, Onești, jud. Bacău,
Telefon/Fax: 0234 319 810
E-mail: office@mgp.ro; www.mgp.ro

Grafică și tehnoredactare: Adriana Taropa
Traducător: Andrei Berinde - Geoagiu Băi
Corector: Andrei Berinde

*Ilustre și fotografii din colecțiile:
Postcards and photos from the
collections:*

**ANDREI BERINDE – Geoagiu – Băi
RADU BELLU – Brașov
FLORIN LUPESCU – Târgoviște**



TEIUȘ - 2013