



*O CALE FERATĂ PE VALEA MUREȘULUI*  
*ARAD - SIMERIA - ALBA IULIA*  
*A RAILWAY IN MUREȘ RIVER'S VALLEY*

*Andrei Berinde*









## ORAȘUL SIMERIA – JUDEȚUL HUNEDOARA

Vechi areal atestat documentar pentru prima dată în anul 1276 (Simeria Veche), deși cercetările arheologice au relevat urme ale unor așezări preistorice, orașul Simeria este astăzi un centru istoric, eclesiastic, cultural și industrial, situat în vestul României, la Poalele Munților Metaliferi, la confluența râurilor Mureș și Strei.

Arie naturală protejată (Arboretumul și Măgura Uroiului) și un important nod feroviar, cu 4 direcții de mers, cuprins în Culoarul IV Pan-European, localitatea se întinde pe o suprafață de 49,75 kmp., cu o altitudine medie de 200 metri și are o populație de 13.895 de locuitori, cu următoarea structură etnică: 95% – români și 5% – alte etnii.



*Gara Simeria – 1900 – Simeria railway station*





## SIMERIA CITY – HUNEDOARA COUNTY

An ancient land documentary attested for the first time in 1276 (Simeria Veche), although the archaeological research uncovered the remains of several prehistoric settlements, Simeria City is today an historic, ecclesiastic, cultural and industrial centre, located in Romania's western part, at the foot of the Metalliferous Mountains and at the confluence of Mureş and Strei rivers.

A protected area (The Arboretum and Uroi Hill) and an important railway junction, with 4 routes, included into the IV Pan-European Corridor, the city lies on an area of 49,75 sq. km., with a medium height of 200 metres and has a population of 13.905 inhabitants, with the following ethnic structure: 95% – Romanians and 5% – other national minorities.



*Tren în gara Simeria – 2011 – Train in Simeria railway station*



## SIMERIA – O CITADELĂ A CĂILOR FERATE...

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 7 apare calea ferată Szolnok – Arad – Sibiu, primul traseu ce urma să pătrundă în Transilvania, pe Valea Mureșului.

25 Ianuarie 1849 – În Parlamentul ungar, Istvan Szechenyi – Ministrul Comunicațiilor, a dat citire raportului privind „Construcția de căi ferate din Ungaria”, prin care se indica realizarea a 4 linii principale, între care se afla și calea ferată Budapesta – Arad – Alba Iulia, cu ramura sa secundară Simeria – Petroșani.

Prin intermediul aceluiași raport, se mai cerea și construcția a 8 linii secundare, între care se afla și calea ferată Arad – Timișoara.

1850 – 1854 – În cadrul Programului Imperial al guvernului de la Viena este elaborat primul studiu al căii ferate Arad – Sibiu, traseu ce urma să aibă și o ramură spre Alba Iulia.

Construcția viitoareii linii a fost încredințată firmei Rotschild, al cărei principal acționar era „Societatea Căilor Ferate Austriece de Stat (St.E.G)”, ce a abandonat ulterior proiectul.

10 Noiembrie 1856 – Sub președinția Contelui Gyorgy Andrassy, s-a constituit, la Budapesta, „Societatea Căilor Ferate din Jurul Tisei”.

Între anii 1856 – 1880, compania a construit o rețea compusă din 6 linii, cu o lungime totală de 573 km, între aceste trasee aflându-se și calea ferată Szajol – Curtici – Arad, tronson inaugurat la 25 Octombrie 1858.

21 Mai 1862 – „Societatea Căilor Ferate din Jurul Tisei” a primit aprobarea de-a demara construcția traseului Arad – Alba Iulia și de-a angaja un grup de ingineri britanici, ce urmau să efectueze sondaje în împrejurimile localității Vințu de Jos.



*Gara Vințu de Jos – 1917 – Vințu de Jos railway station*



## SIMERIA – A RAILWAY CITADEL...

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 7th point, Szolnok – Arad – Sibiu railway, the first line which followed to enter into Transylvania, through Mureș River's valley, was mentioned.

January 25th 1849 – In the Hungarian Parliament, Istvan Szechenyi – The Communications Minister, read the report concerning "The railways building in Hungary", by which the construction of 4 main lines, among which Budapest – Arad – Alba Iulia railway and its secondary branch Simeria – Petroșani were included.

In the same document, the building of another 8 secondary lines, which included Arad – Timișoara railway, was also requested.

1850 – 1854 – In the Vienna Government's Imperial Program, the first study of Arad – Sibiu railway, which followed to also have a branch to Alba Iulia, was drawn.



*Piața gării Arad – 1904 – Arad railway station's square*

The future line's building was assigned to Rotschild company, whose main shareholder was "The Austrian State Railways Company (St.E.G.)", which later abandoned the project.

November 10th 1856 – Under Count Gyorgy Andrassy's leadership, "Tisa River's Surroundings Railways Company" was formed in Budapest.

Between 1856 and 1880, it built a railways network consisting of 6 lines, having a total length of 573 kms., which also included Szajol – Curtici – Arad railway, a track which was inaugurated on October 25th 1858.

May 21st 1862 – "Tisa River's Surroundings Railways Company" received the approval to start the building of Arad – Alba Iulia line and to hire a group of British engineers, who followed to make test drilling around Vințu de Jos village.



26 Noiembrie 1864 – Guvernul de la Viena a aprobat construcția liniei Arad – Vințu de Jos – Sibiu, lucrările urmând să fie încredințate companiei britanice „Edward Pickering”.

18 August 1866 – Antrepriza fraților Klein, condusă de directorul Seppel, a demarat realizarea căii ferate Arad – Simeria – Alba Iulia.

Autoritățile locale din Deva au refuzat amplasarea în oraș a coloniei muncitorești și a atelierelor de reparații pentru uneltele și atelajele folosite pe șantierul liniei.

Astfel, pentru adăpostirea coloniștilor străini (germani, maghiari, cehi și slovaci) ce reprezentau peste 85% din muncitorii și inginerii ce lucrau la realizarea traseului, primele barăci din lemn, ce au format „Colonia Mică”, au fost ridicate pe un teren viran, situat la marginea comunelor Simeria Veche și Săulești.

17 Iulie 1867 – Sub președinția lui Otto Chottek a avut loc, la Viena, ședința de constituire a „Societății Primei Căi Ferate din Transilvania (E.E.V.)”, al cărei sediu a fost mutat la Budapesta, în anul 1870.

Concomitent, au demarat lucrările de construcție ale stației de cale ferată Simeria (gara, remiza de locomotive și magazia de mărfuri).

1867 – Comercianții Bosnyak și Herman Roth au deschis primele prăvălii din viitorul oraș Simeria.

Tot în același an a fost înființat și primul birou poștal, ce urma să funcționeze într-una din încăperile clădirii de călători.

21 August 1868 – A fost deschisă circulația feroviară pe tronsonul Arad – Deva (149 km.).

Septembrie 1868 – Prima locomotivă, condusă de mecanicul Marton Grosz și de fochistul Francisc Marx, a sosit în stația Simeria.

22 Decembrie 1868 – A avut loc inaugurarea căii ferate Arad – Alba Iulia (211 km.).

1868 – 1870 – În „Colonia Mică” au fost ridicate primele 16 clădiri din cărămidă nearsă, pentru muncitorii atelierelor și 2 clădiri cu etaj, în care urmau să locuiască inginerii și funcționarii centrului feroviar.

28 August 1870 – A avut loc inaugurarea depoului de locomotive Simeria, a atelierelor pentru repararea materialului rulant și a liniei Simeria – Petroșani (79 km.), ramură a magistralei feroviare Arad – Alba Iulia.

16 Aprilie 1872 – A avut loc inaugurarea școlii primare.

Activitatea instituției, ce avea 86 de elevi, instruiți de învățătorul Ludovic Holajter, era supravegheată de o comisie mixtă formată din șeful stației de cale ferată și din cei ai atelierelor de reparații și al serviciului de întreținere a liniilor.

1873 – Au fost finalizate cele 15 case cu etaj ce vor forma „Colonia Mare”.

1883 – Peste liniile stației Simeria a fost construit un pod rutier din lemn.

15 Februarie 1884 – Liniile ferate Arad – Alba Iulia și Simeria – Petroșani au fost naționalizate de statul Austro-Ungar și au trecut în administrarea Societății Căilor Ferate Maghiare de Stat (M.A.V.), în timp ce „Societatea Primei Căi Ferate din Transilvania (E.E.V.)” și-a încetat astfel existența.



November 26th 1864 – The Government in Vienna approved the building of Arad – Vințu de Jos – Sibiu railway, the work following to be carried out by the British company “Edward Pickering”.

August 18th 1866 – Klein Brothers enterprise, led by the manager Seppel, begun the building of Arad – Simeria – Alba Iulia railway.

Deva's local authorities refused to approve the construction of the workers colony and of the works for the maintenance of the tools and carts used on the line's worksite, within the city limits.

Thus, in order to shelter the foreign colonists (Germans, Hungarians, Czechs and Slovaks), which counted more than 85% of the labourers and engineers that worked at the track's construction, the first wooden huts, which formed “The Small Colony”, were raised on a vacant land, located in the outskirts of Simeria Veche and Săulești communes.

July 17th 1867 – Under Otto Chottek's leadership, in Vienna, took place the establishment meeting of the “Transylvania's First Railway Company”, its headquarters being moved to Budapest, in 1870.

The same time, Simeria railway station's (the passengers building, the locomotives shed and the freight warehouse) construction work begun.

1867 – Bosniak and Herman Roth trades opened the first shops from the future Simeria city.

The first post office, which followed to function inside one of the passengers building's rooms, was also established that year.

August 21st 1868 – The trains traffic on Arad – Deva (149 kms.) was opened.

September 1868 – The first locomotive, driven by the engineer Marton Gosz and by the fireman Francisc Marx, arrived in Simeria station.

December 22nd 1868 – Arad – Alba Iulia (211 kms.) railway's inauguration took place.

1868 – 1870 – The first 16 loam brick buildings, for the railway works labourers and 2 two-storied houses, which followed to house the railway centre's engineers and employees were erected in “The Small Colony”.

August 28th 1870 – The official inauguration of Simeria locomotives depot and of one of Arad – Alba Iulia main line's branches: Simeria – Petroșani (79 kms.) railway, took place.

April 16th 1872 – The elementary school's inauguration took place.

The activity of the institution, which had 86 pupils, educated by the teacher Ludovic Holajter, was supervised by a joint commission formed by the railway station's manager and by the ones of the rolling stock maintenance works and of the tracks maintenance service.

1873 – The 15 two-storied houses which followed to form „The Big Colony” were built.

1883 – A wooden road bridge which crossed over Simeria station's tracks was built.

February 15th 1884 – Arad – Alba Iulia and Simeria – Petroșani lines were nationalised by the Hungarian State and passed into the Hungarian State Railways Company (M.A.V.)'s administration, “Transylvania's First Railway Company” ceasing its existence this way.



1885 – Albert Lichtenstergen a deschis prima farmacie din Simeria, ce a funcționat neîntrerupt până în 1940.

În același an, „Societatea Căilor Ferate Maghiare de Stat (M.A.V.)” a înființat un magazin economat pentru angajații săi.

22 August 1886 – Au fost sfințite clădirile bisericii romano-catolice și a castelului episcopului (actuala clădire a Primăriei Orașului Simeria).

1888 – S-a înființat primul dispensar și o filială a Societății de Cruce Roșie.

1890 – A fost construită o pasarelă pietonală metalică ce traversa liniile stației Simeria.

30 Decembrie 1891 – Colonia Simeria a devenit o localitate de sine stătătoare, desprinzându-se de comuna Biscaria.

1901 – S-au încheiat lucrările de construcție a actualei clădiri de călători din stația Simeria.

1904 – S-a înființat secția de întreținere a liniilor ferate.



*Gara Simeria – 1925 – Simeria railway station*

1907 – 1909 – S-a construit triajul feroviar Simeria.

1909 – În stația Simeria au fost introduse primele semnale mecanice tip „Siemens Sudbahnwerke”.

28 Mai 1909 – Au fost înființate „Asociația Sportivă Feroviară din Simeria” și prima echipă de fotbal din localitate.

1909 – 1911 – A fost ridicată clădirea spitalului căilor ferate, ce-a fost inaugurat în ziua de 9 Octombrie 1911.



1885 – Albert Lichtenstergen opened the first pharmacy in Simeria, which functioned until 1940.

The same year, the “Hungarian State Railways Company (M.A.V.)” established the first supply store for its employees.

22 August 1886 – The buildings of the Romano-Catholic church and of the bishop's mansion (Simeria City Hall's current headquarters) were hallowed.

1888 – The first health centre and a branch of the Red Cross Society were established.

1890 – A metallic pedestrian overpass which crossed Simeria station's tracks was built.

December 30th 1891 – Simeria Colony became an independent settlement, separating itself from Biscaria Commune.

1901 – The erection of Simeria station's current passengers building was completed.

1904 – The railway tracks maintenance section was established.

1907 – 1909 – Simeria railway marshalling yard was built.

1909 – The first type „Siemens Sudbahnwerke” mechanic signals were fitted in Simeria station.

May 28th 1909 – “Simeria Railway Sporting Association” and the locality's first football club were established.

1909 – 1911 – The railway hospital's building, which was inaugurated on October 9th 1911, was erected.

1911 – The electric current became available and the first public lighting lamps were fitted in Simeria.

1919 – Arad – Alba Iulia main line and its branch Simeria – Petroșani passed into C.F.R. General Direction's administration.

1920 – Simeria Orthodox Parish was established.

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

According to this document, Arad – Alba Iulia railway and its branch Simeria – Petroșani, along with all their assets, were recorded into Cluj Land Register as Romanian State's properties (CFC position 20/33).

October 26th 1926 – Transylvania's Metropolitan Bishop – Dr. Nicolae Bălan placed the future Orthodox church's foundation stone, the building being completed a decade later.

1926 – 1929 – “Simeria CFR Works Train”, consisting from 14 railway cars run and was dispatched in Vințu de Jos, Petroșani, Galați and Cernăuți stations, in order to recover the rolling stock damaged during the First World War.

1939 – Simeria Traffic Dispatching Centre was established in order to supervise the activity on Arad – Alba Iulia main line and on its branch Simeria – Petroșani.



1911 – În Simeria este introdus curentul electric și sunt montate primele lămpi pentru iluminatul public.

1919 – Calea ferată Arad – Alba Iulia și ramura sa Simeria – Petroșani au intrat în exploatarea Direcției Generale C.F.R.

1920 – S-a înființat Parohia Ortodoxă din Simeria.

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

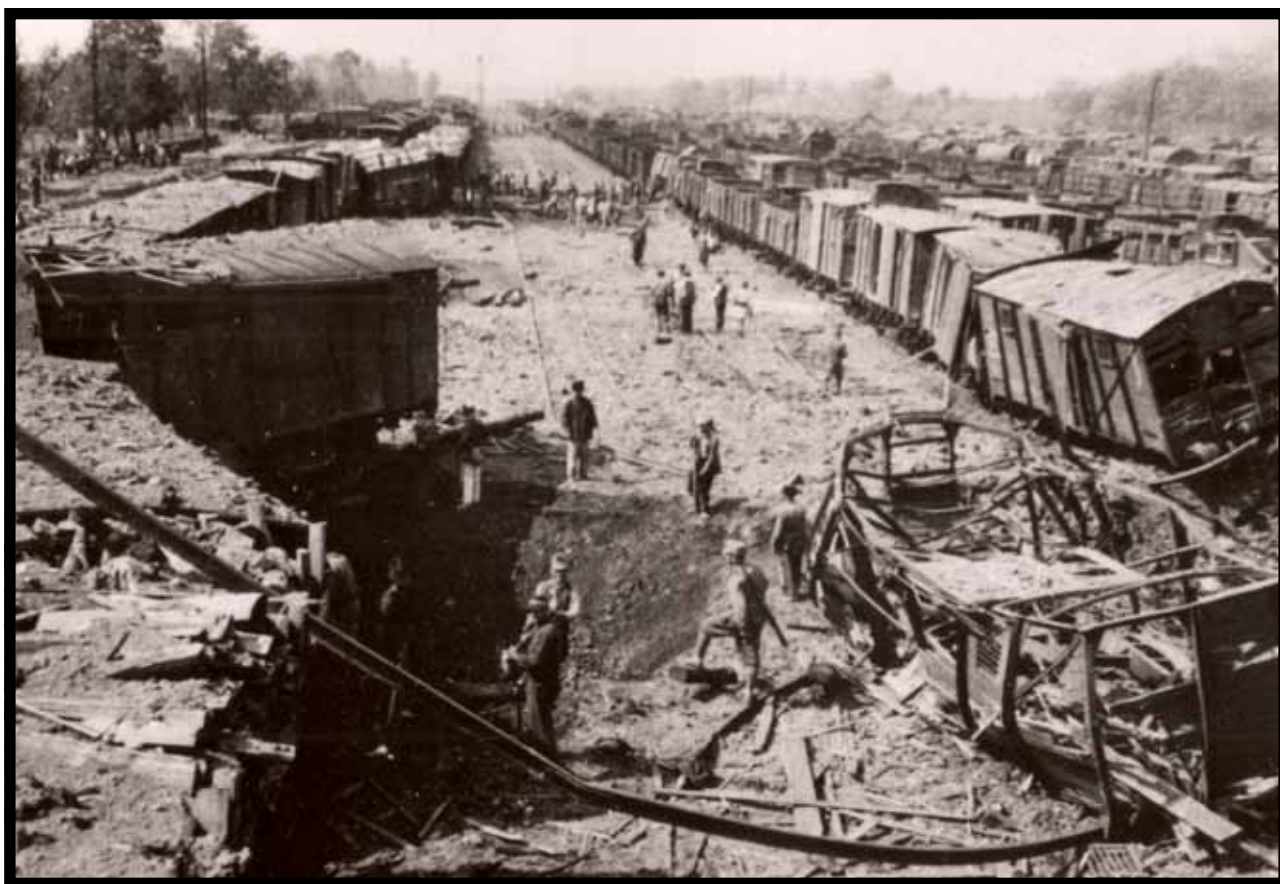
În baza acestui document, calea ferată Arad – Alba Iulia și ramura sa Simeria – Petroșani, împreună cu întregul lor patrimoniu, au fost intabulate în Cartea Funciară Cluj, ca proprietăți ale Statului Român (poziția CFC 20/33).

26 Octombrie 1926 – Mitropolitul Ardealului – Dr. Nicolae Bălan a așezat piatra de temelie a viitoarei biserici ortodoxe, construcția lăcașului de cult fiind finalizată un deceniu mai târziu.

1926 – 1929 – A funcționat „Trenul Atelier C.F.R. Simeria” compus din 14 vagoane ce s-a deplasat la Vințu de Jos, Petroșani, Galați și Cernăuți, pentru a repara materialul rulant avariat în timpul Primului Război Mondial.

1939 – Pentru conducerea activității pe linia magistrală Arad – Alba Iulia și pe ramura sa Simeria – Petroșani a fost înființat Regulatorul de Circulație Simeria.

1944 – În urma bombardamentelor aeriene anglo-americane și a celor germane, pe linia Arad – Alba Iulia, în special în nodurile feroviare Arad și Simeria, s-au înregistrat numeroase pagube materiale și victime.



*Bombardament în triajul Simeria – 1944 – Air strike in Simeria marshalling yard*



1944 – Following the US-British and German air bombings, an important number of damages and casualties were reported on Arad – Alba Iulia line, especially in Arad and Simeria junctions.

1945 – 1947 – An ample repair work was carried out to the tracks, buildings and installations from the stations located on Arad – Alba Iulia line.

1952 – Simeria was registered as a city.

1960 – In Simeria station the old Morse type telegraph was replaced with telephones.

1960 – 1974 – Arad – Alba Iulia line was doubled over its entire length.

May 16th 1967 – Deva Railways Regional Direction, which functioned until 1973, was established according to the Railways Minister's Order No. 166, published in C.F.R. Official Sheet No. 17 / 1967.



*Personalul garii Simeria - 1972 - Simeria Station's employees*

December 31st 1973 – Arad – Alba Iulia railway's first electrified section: Simeria – Mintia, was opened for traffic.

1975 – 1987 – The automatic line block installation was put into service on Arad – Alba Iulia line.

1982 – 1985 – Arad – Alba Iulia main line's electrification work was completed.



1945 – 1947 – S-au desfășurat ample lucrări de refacere a liniilor, a clădirilor de exploatare și a instalațiilor situate pe calea ferată Arad – Simeria – Alba Iulia.

1952 – Simeria este declarată oraș.

1960 – În stația Simeria, vechiul telegraf tip Morse este înlocuit cu instalații telefonice.

1960 – 1974 – Linia Arad – Alba Iulia a fost dublată, pe întreaga sa distanță.



*Partidă de tren în stația Simeria – 1965*

*Trainmen in Simeria railway station*

16 Mai 1967 – În baza Ordinului Ministrului Căilor Ferate Nr. 166, publicat în Foaia Oficială C.F.R. Nr. 17 / 1967, a fost înființată Direcția Regională de Căi Ferate Deva, ce-a funcționat până în anul 1973.

31 Decembrie 1973 – A fost dată în funcțiune prima porțiune electrificată a căii ferate Arad – Alba Iulia, între stațiile Simeria și Mintia.

1975 – 1987 – Pe calea ferată Arad – Simeria – Alba Iulia fost pusă în funcțiune instalația de bloc de linie automat.

1982 – 1985 – Au fost finalizate lucrările de electrificare a magistralei feroviare Arad – Alba Iulia.

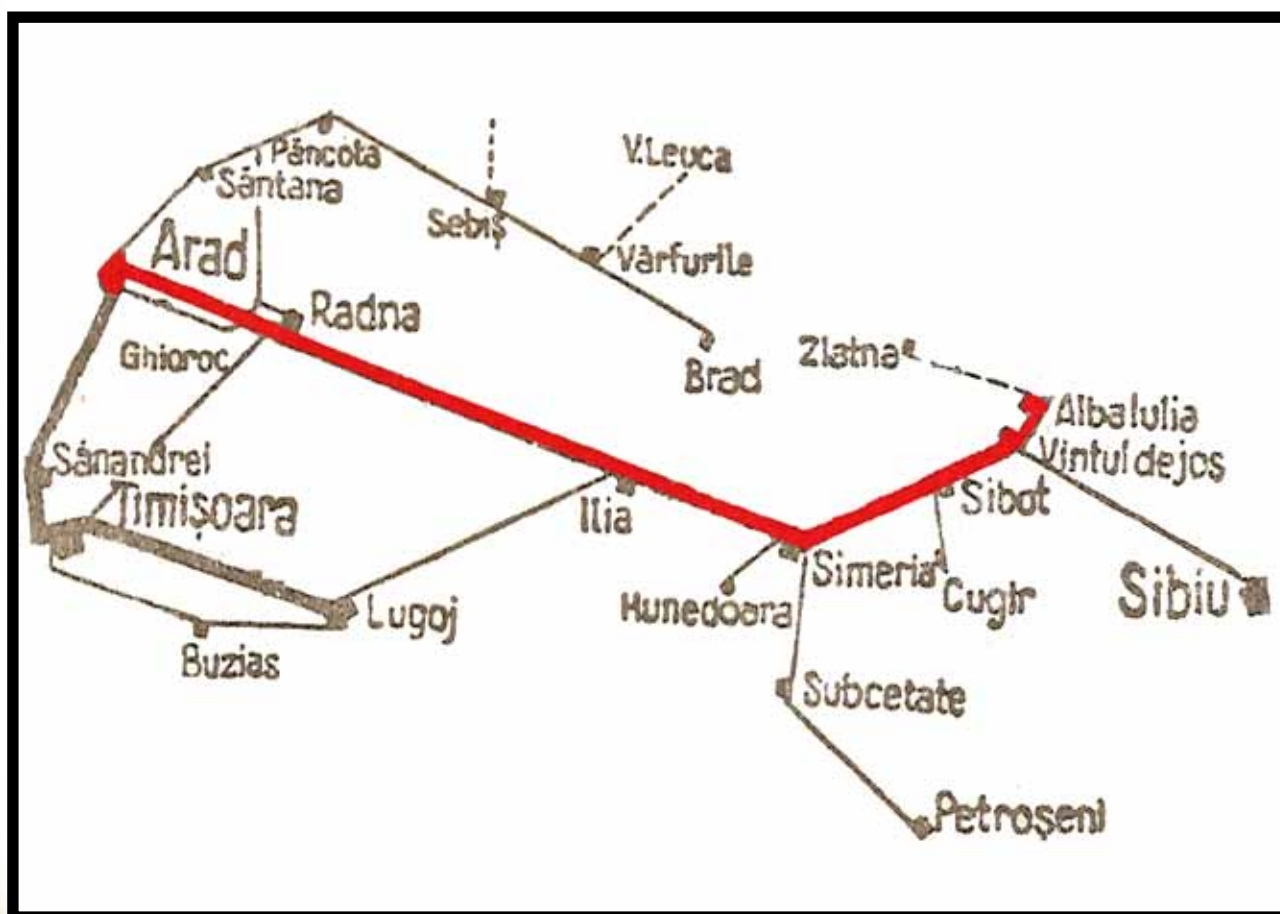


# „COLOANA VERTEBRALĂ A TRAFICULUI FERROVIAR PE VALEA MUREȘULUI”

## ARAD – SIMERIA – ALBA IULIA

### „THE BACKBONE OF THE RAILWAY TRAFFIC IN MUREȘ RIVER'S VALLEY”

| Nr. # | Linia Line           | Lungime Length | Inaugurare Inauguration | Societatea Constructoare Builder                |
|-------|----------------------|----------------|-------------------------|---|
| 1     | Arad – Alba Iulia    | 211            | 22 XII 1868             | Societatea Primei Căi Ferate din Transilvania   |
| 2     | Simeria – Petroșani  | 79             | 28 VIII 1870            | Societatea Primei Căi Ferate din Transilvania   |
| 3     | Simeria – Hunedoara  | 16             | 1 VI 1884               | Societatea Căilor Ferate Maghiare de Stat       |
| 4     | Radna – Timișoara    | 63             | 29 V 1897               | Societatea Căii Ferate Locale Timișoara – Radna |
| 5     | Vințu de Jos – Sibiu | 82             | 25 XI 1897              | Soc. Anonimă a C.F. Locale Vințu de Jos – Sibiu |
| 6     | Ilia – Lugoj         | 81             | 17 IX 1898              | Societatea Căilor Ferate Sud Orientale Maghiare |
| 7     | Șibot – Cugir        | 13             | 19 IV 1906              | Societatea Căii Ferate Locale Șibot – Cugir     |





## CIRCULAȚIA PRIMELOR TRENURI PE VALEA MUREȘULUI

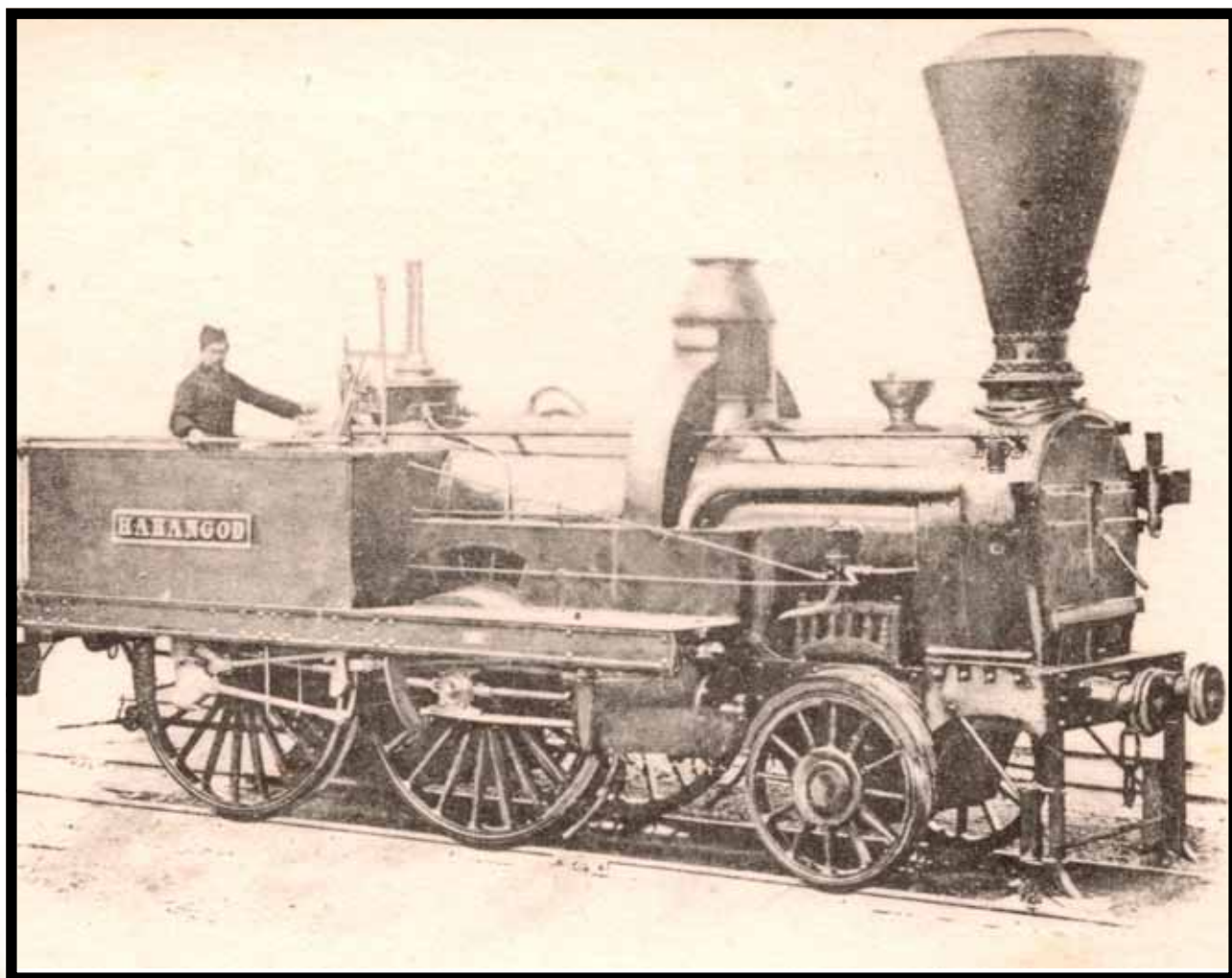
Data de 14 Iulie 1858 a rămas definitiv înscrisă în istoria Aradului.

Cu mic, cu mare, locuitorii vechii așezări de pe cursul râului Mureș s-au adunat pe peronul gării, pentru a fi martorii unei „minuni”... sosirea primului tren.

În acea zi de vară a circulat „Trenul de Probă” – o cursă specială, remorcată de locomotiva Tv.V Nr. 23 – „ARAD”, construită la uzinele St.E.G – Viena (număr de fabricație 404/1858), în ale cărei vagoane de clasa I au luat loc membrii „comisiei guvernamentale” ce a verificat dacă șinele, clădirile și instalațiile de pe traseul căii ferate Szajol – Curtici – Arad îndeplinesc toate condițiile de siguranță necesare circulației trenurilor.

Un deceniu mai târziu, în ziua de 21 August 1868, pe Valea Mureșului a circulat trenul inaugural al căii ferate Arad – Deva, ce-a fost remorcat de locomotiva E.E.V. Nr. 17 – „MAROS PORTA”, fabricată la uzinele Sigl. Wiener Neustadt (număr de construcție 572/1868).

După alte câteva luni, pe 22 Decembrie 1868, din Arad a pornit spre Alba Iulia primul tren ce-a străbătut întreaga distanță dintre cele două vechi cetăți, garnitura fiind remorcată de locomotiva E.E.V. Nr. 8 – „RADNA”, fabricată la uzinele germane Maffei – München (număr de construcție 652/1868).





## THE FIRST TRAIN RUNS IN MUREȘ RIVER'S VALLEY

The date of July 14th 1858 remained forever recorded into Arad City's history.

The citizens of the ancient settlement lying on Mureș river's banks gathered, altogether, on the station's platform, to witness “a marvel”... the arrival of the first train.

That summer day, the “Trials Train” run – a special stopping train, consisting of Tv.V. No. 23 – “Arad” locomotive, built in St.E.G. Works – Vienna (fabrication number 404/1858).

In its first class cars travelled the members of the “governmental commission” which verified if the tracks, buildings and installations located on Szajol – Curtici – Arad railway complied all the safety conditions needed for the trains traffic.

A decade later, on August 21st 1860, Arad – Deva railway's inaugural train, pulled by E.E.V. No. 17 – «MAROS PORTA» locomotive, built in Sigl. Wiener Neustadt plant (fabrication number 572/1868).

After another several months, on December 22nd 1868, the first train which covered the entire distance between the two ancient citadels of Arad and Alba Iulia, its cars being pulled by E.E.V. No. 8 – «RADNA» locomotive, fabricated in the German plant Maffei – Munich (building number 652/1868).



*Tren pe calea ferată Arad – Alba Iulia – 1965 – Train on Arad – Alba Iulia line*



## MAGISTRALA FERROVIARĂ ARAD – SIMERIA – ALBA IULIA

Prima mențiune documentară a ideii de construcție a viitoarei magistrale feroviare Arad – Simeria – Alba Iulia și a ramurii sale Simeria – Petroșani a apărut în ziua de 25 Ianuarie 1849, când, în fața membrilor Parlamentului de la Budapesta, Ministrul Comunicațiilor – Istvan Szechenyi a dat citire raportului ce viza „Construcția de căi ferate din Ungaria”.

În toamna anului 1866, după o lungă serie de încercări nereușite efectuate de diverși concesionari, „Societatea Anonimă de Mine și Furnale din Brașov” a demarat realizarea liniei, însă din cauza unor grave probleme financiare, la numai câteva luni după deschiderea lor, compania a fost nevoită să abandoneze lucrările.

În vara anului următor, șantierul căii ferate Arad – Simeria – Alba Iulia a fost preluat de „Societatea Primei Căi Ferate din Transilvania (E.E.V.)”, constituită în ziua de 17 Iulie 1867, la Viena, sub președinția lui Otto Chottek.

Noul concesionar a reluat în forță construcția traseului, astfel încât după numai un an, în ziua de 22 August 1868, a fost inaugurat primul tronson al viitoarei magistrale feroviare, cuprins între stațiile Arad și Deva (149 km.).

Deschisă complet în ziua de 22 Decembrie 1868, linia Arad – Simeria – Alba Iulia a fost exploatată de constructorul său, până la 15 Februarie 1884, moment când a fost naționalizată de Statul Maghiar și a trecut în proprietatea „Societății Căilor Ferate Maghiare de Stat (M.A.V.)”, împreună cu întregul patrimoniu al „Societății Primei Căi Ferate din Transilvania (E.E.V.)”, ce și-a încetat astfel existența.

După 1 Ianuarie 1919, exploatarea magistralei feroviare a fost preluată de „Direcția Generală C.F.R.”, iar la 20 Septembrie 1920, în baza Legii de ratificare a prevederilor Tratatului de Pace de la Trianon, document publicat în Monitorul Oficial Nr. 136, linia, împreună cu întregul său patrimoniu, a fost intabulată în Cartea Funciară Cluj, ca proprietate a Statului Român (poziția CFC 20/33).



*Piața gării Arad – 1928 – Arad railway station's square*

Între anii 1960 și 1974, calea ferată Arad – Simeria – Alba Iulia a fost dublată, pe întreaga sa lungime, iar în perioada 1973 – 1985 linia a fost electrificată.

În prezent, calea ferată Arad – Simeria – Alba Iulia este activă pentru traficul de călători și mărfuri, fiind administrată de Compania Națională C.F.R. S.A. – C.R.E.I.R. Timișoara și Brașov.



## ARAD – SIMERIA – ALBA IULIA MAIN LINE

The first documentary mention concerning the building of Arad – Simeria – Alba Iulia future railway main line together with its branch Simeria – Petroșani appeared on January 25th 1849, when, in front of the members of Parliament in Budapest, the Communications Minister – Istvan Szechenyi read the report concerning “The railways building in Hungary”.

In the autumn of 1866, following a long series of unsuccessful tries carried out by several different concessionaires, “Brașov Mines and Furnaces Company” begun the line's building, but was forced to abandon the work, after few months since their opening, because of some serious financial problems.

The following year, Arad – Simeria – Alba Iulia railway's worksite was taken over by “Transylvania's First Railway Company (E.E.V.)”, which was established in Vienna, on July 17th 1867, under Otto Chottek's presidency.

The new concessionaire restarted with all its strength the track's building.

Thus only a year later, on August 22nd 1868, the future main line's first section, going from Arad to Deva (149 km.), was inaugurated.



*Trenuri în gara Alba Iulia – 2011 – Trains in Alba Iulia railway station*

Completely opened on December 22nd 1868, Arad – Simeria – Alba Iulia railway was exploited by its builder until February 15th 1884, when it was nationalised by the Hungarian State and passed into the „Hungarian State Railway Company (M.A.V.)'s” ownership along with all the assets of „Transylvania's First Railway Company”, which ceased its existence this way.

After January 1st 1919, the main line's exploiting was taken over by C.F.R.'s General Direction and on September 20th 1920, according to Trianon Peace Treaty's ratification Law, document published in the Official Journal No. 136, the railway, along with all its assets, were recorded into Cluj Land Register as properties of the Romanian State (CFC position 20/33).

Between 1960 and 1974, Arad – Simeria – Alba Iulia line was doubled over its entire length, the track being also electrified in 1973 – 1983.

Today, Arad – Simeria – Alba Iulia railway is open for the passengers and freight traffic, the track being administered by C.F.R. S.A. National Company – C.R.E.I.R. Timișoara and Brașov.



## RAMIFICAȚII ALE NODULUI FERROVIAR SIMERIA

### CALEA FERATĂ SIMERIA – PETROȘANI

În primăvara anului 1868, în paralel cu finalizarea lucrărilor la linia magistrală Arad – Alba Iulia (211 km.), a demarat construcția căii ferate Simeria – Petroșani, traseu ce urma să faciliteze transportul către capitalele europene a cărbunelui extras din minele aflate în Valea Jiului.

Inaugurată oficial în ziua de 28 August 1870, noua linie a fost exploatată de societatea constructoare, până la 15 Februarie 1884, moment când a fost naționalizată de Statul Maghiar și a trecut în proprietatea „Societății Căilor Ferate Maghiare de Stat (M.A.V.)”, împreună cu întregul patrimoniu al „Societății Primei Căi Ferate din Transilvania (E.E.V.)”, ce și-a încetat astfel existența.



*Gara Petroșani – 1917 – Petroșani railway station*

După 1 Ianuarie 1919, coordonarea activității pe calea ferată Simeria – Petroșani a fost preluată de „Direcția Generală C.F.R”, iar la 20 Septembrie 1920, în baza Legii de ratificare a prevederilor Tratatului de Pace de la Trianon, document publicat în Monitorul Oficial Nr. 136, linia, împreună cu întregul său patrimoniu, a fost intabulată în Cartea Funciară Cluj, ca proprietate a Statului Român (poziția CFC 20/33).

Între anii 1970 și 1975, întreaga secție de circulație a fost electrificată, iar în perioada 1980 – 1989 linia a fost dublată.

În prezent, calea ferată Simeria – Petroșani este activă pentru traficul de călători și mărfuri, fiind administrată de Compania Națională C.F.R. S.A. – C.R.E.I.R. Timișoara.

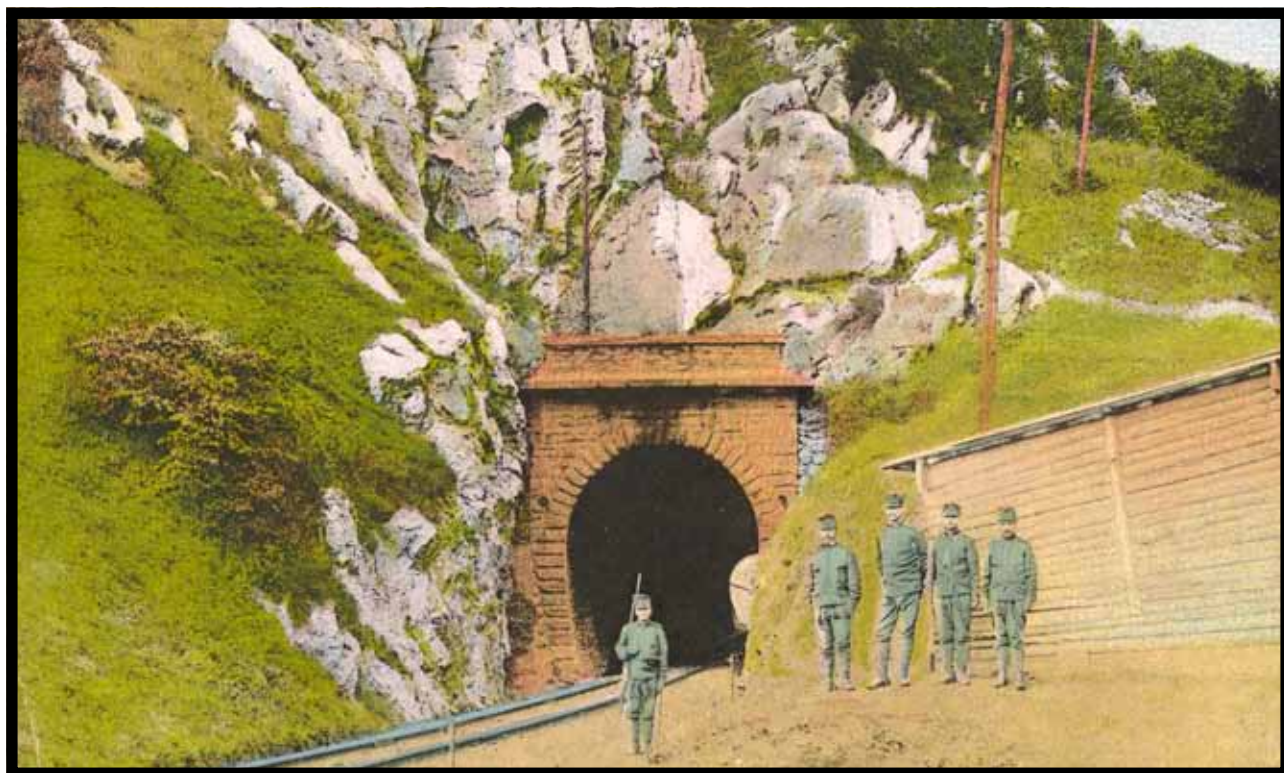


## SIMERIA RAILWAY JUNCTION'S BRANCHES

### SIMERIA – PETROȘANI RAILWAY

In the spring of 1868, along with the completion of the work at Arad – Alba Iulia (211 kms.) main line, the building of Simeria – Petroșani railway also begun.

The track followed to facilitate the coal's transport from the mines located in Jiu River's valley to the European capitals.



*Tunel pe linia Simeria – Petroșani – 1917 – Tunnel on Simeria – Petroșani railway*

Officially opened on August 28th 1870, the new line was exploited by its builder, until February 15th 1884, when it was nationalised by the Hungarian State and passed into the „Hungarian State Railway Company (M.A.V.)'s” ownership along with all the assets of „Transylvania's First Railway Company”, which ceased its existence this way.

After January 1st 1919, the management of Simeria – Petroșani railway's activity was taken over by C.F.R.'s General Direction and on September 20th 1920, according to Trianon Peace Treaty's ratification Law, document which was published in the Official Journal No. 136, the line and all its assets were recorded into Cluj Land Register as Romanian State's properties (CFC position 20/33).

Simeria – Petroșani railway was electrified between 1970 and 1975, the line being also doubled in 1980 – 1989.

Today, Simeria – Petroșani railway is open for the passengers and freight traffic, the track being administered by C.F.R. S.A. National Company – C.R.E.I.R. Timișoara.



## CALEA FERATĂ SIMERIA – HUNEDOARA

La începutul anului 1883, pentru a facilita transportul materiilor prime către importantul centru industrial siderurgic, ce începuse să prindă contur la Hunedoara, „Societatea Căilor Ferate Maghiare de Stat (M.A.V.)” a demarat construcția liniei Simeria – Hunedoara (16 km.).

Realizat prin intermediul firmei „Deutch & Haas”, micul traseu, ce asigura o conexiune directă cu magistrala feroviară Arad – Simeria – Alba Iulia a fost inaugurat oficial în ziua de 1 Iunie 1884.

Încă de la deschiderea sa, calea ferată Simeria – Hunedoara a fost exploatată 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.”

Un an mai târziu, la 20 Septembrie 1920, în baza Legii de ratificare a prevederilor Tratatului de Pace de la Trianon, document publicat în Monitorul Oficial Nr. 136, linia, împreună cu întregul său patrimoniu, a fost intabulată în Cartea Funciară Cluj, ca proprietate a Statului Român.

| Simeria—Hunedoara |       |       |       |         |             |       |     |       |       |       |       |       |       |       |   |
|-------------------|-------|-------|-------|---------|-------------|-------|-----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|---|
| 27 10             | 2 20  | 9 57  | —     | 1 10 13 | pl. Simeria | 31    | —   | 11 20 | 12 09 | —     | 20 30 | —     | —     | 0 50  | — |
| 0 20              | 2 03  | —     | —     | 13 43   | Teius       | 34    | —   | 8 48  | —     | 16 10 | 18 39 | —     | —     | 3 40  | — |
| mixt              | pers. | mixt  | pers. | mixt    | pers.       | mixt  |     | pers. | pers. | mixt  | pers. | mixt  | pers. | mixt  |   |
| 2405              | 2185  | 2401  | 2187  | 2413    | 2169        | 2487  | Km. | 2182  | 2180  | 2490  | 2184  | 2496  | 2490  | 2490  |   |
| 1.2.3             | 1.2.3 | 1.2.3 | 1.2.3 | 1.2.3   | 1.2.3       | 1.2.3 |     | 1.2.3 | 1.2.3 | 1.2.3 | 1.2.3 | 1.2.3 | 1.2.3 | 1.2.3 |   |
| 3 00              | 5 20  | 9 40  | 14 02 | 18 52   | 19 36       | 21 50 |     | 6 40  | 8 00  | 13 00 | 15 54 | 18 40 | 20 56 | 0 10  |   |
| 3 12              | 5 30  | 9 52  | 14 11 | 17 02   | 19 45       | 22 02 |     | 6 57  | 7 51  | 12 40 | 15 45 | 18 30 | 20 49 | 23 54 |   |
| 3 24              | 5 35  | 10 00 | 14 17 | 17 11   | 19 50       | 22 18 |     | 7 10  | 7 45  | 12 41 | 15 47 | 18 28 | 20 44 | 23 51 |   |
| 3 31              | 5 45  | 10 11 | 14 20 | 17 22   | 19 56       | 22 21 |     | 7 24  | 7 50  | 12 42 | 15 48 | 18 29 | 20 45 | 23 52 |   |
| 3 42              | 5 54  | 10 22 | 14 34 | 17 32   | 20 00       | 22 32 |     | 7 37  | 7 57  | 12 43 | 15 49 | 18 30 | 20 46 | 23 53 |   |
| 3 50              | 6 00  | 10 30 | 14 40 | 17 40   | 20 12       | 22 40 |     | 7 50  | 8 00  | 12 44 | 15 50 | 18 31 | 20 47 | 23 54 |   |

Mersul trenurilor – 1949 – *Trains timetable*

În toamna anului 1984, calea ferată Simeria – Hunedoara a fost electrificată.

În prezent, traseul este activ pentru traficul de călători și mărfuri, fiind concesionat companiei private S.C. RC-CF TRANS S.R.L. – Brașov.



Gara Hunedoara – 2009 – *Hunedoara railway station*



## SIMERIA – HUNEDOARA RAILWAY

In order to facilitate the raw materials supply to the siderurgical industry's important centre which started to develop in Hunedoara, at the beginning of 1883, the “Hungarian State Railways Company (M.A.V.)” begun the construction of Simeria – Hunedoara (16 kms.) railway.

Built by “Deutch & Haas” company, the small track, which offered also a direct connexion with Arad – Alba Iulia main line, was officially inaugurated on June 1st 1884.

Right since its opening, Simeria – Hunedoara railway 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.

A year later, on September 20th 1920, according to Trianon Pace Treaty's ratification Law, document which was published into the Official Journal No. 136, the line, along with all its assets, were recorded into Cluj Land Register as properties of the Romanian State.

In 1984's autumn, Simeria – Hunedoara railway was electrified.

Today, the track is open for the passengers and freight traffic, the line being leased to S.C. RC-CF TRANS S.R.L. – Braşov private company.



*Tren în gara Hunedoara – 2009 – Train in Hunedoara railway station*



## REMORCAREA TRENURILOR PE LINIA FERATĂ ARAD – ALBA IULIA

Încă de la începutul existenței magistralei feroviare Arad – Alba Iulia, remorcarea trenurilor de călători și a celor de marfă, pe această rută a fost asigurată de locomotivele înmatriculate în parcul de material rulant al depourilor Arad și Simeria, ce au utilizat, de-a lungul timpului:



*Locomotive cu abur  
(1868 – 1966)*



*Locomotive diesel.  
După 1966*



*Locomotive electrice.  
După 1970*



## THE TRAINS PULLING ON ARAD – ALBA IULIA RAILWAY

Right since Arad – Alba Iulia main line's beginnings, the passenger and freight trains pulling on this line was carried out using the locomotives registered into Arad and Simeria depots rolling stock fleet, which used, over the years:

*Steam locomotives  
(1868 – 1966)*



*Diesel locomotives.  
After 1966*

*Electric locomotives.  
After 1970*





## DEPOUL DE LOCOMOTIVE SIMERIA

În ziua de 28 August 1870, odată cu deschiderea oficială a circulației trenurilor pe calea ferată Simeria – Petroșani a fost inaugurat și depoul de locomotive Simeria.

Inițial, parcul de material rulant al acestui depou a fost compus din 5 locomotive cu abur, tip C-n2, construite în anul 1870, la uzinele Mafei – München. Numerotate 22 – 27 și botezate cu nume ale unor localități sau munți, la fel ca restul locomotivelor utilizate de „Societatea Primei Căi Ferate din Transilvania”, micile vehicule au fost folosite pentru remorcarea trenurilor de călători și de mărfuri, pe calea ferată Simeria – Petroșani, până după Primul Război Mondial, fiind casate în anii 1923 – 1926.

În anul 1872, parcul de material rulant al depoului Simeria a crescut cu încă 8 vehicule de același tip, produse la uzinele Sigl. Wiener Neustadt, ce au fost folosite până în aceeași perioadă ca și surorile lor mai vârstnice.

Remiza de locomotive construită de „Societatea Primei Căi Ferate din Transilvania” (E.E.V.) a fost demolată, în anul 1898 depoul Simeria fiind mutat pe actualul său amplasament, pentru a asigura terenul necesar extinderii atelierelor de reparații.

| S I M E R I A . |        |        |         |         |          |
|-----------------|--------|--------|---------|---------|----------|
| 50.003          | 50.030 | 50.058 | 230.020 | 342.005 | 375.909  |
| 007             | 033    | 061    | 035     | 019     | 929      |
| 009             | 034    | 067    | 056     | 022     | 933      |
| 015             | 040    | 074    | 094     | 024     | Capturi. |
| 020             | 045    | 075    | 127     | 052     | 342.075  |
| 021             | 047    | 077    | 131     | 093     | 142      |
| 023             | 049    | 078    | 240     | 904     |          |
| 024             | 051    | 079    | 257     | 912     |          |
| 025             | 053    | 080    | 306     |         |          |
| 028             | 054    |        | 310     | 375.514 |          |
| 029             | 055    |        | 314     | 538     |          |
|                 |        |        | 317     | 869     |          |
|                 |        |        | 319     | 871     |          |

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

După încheierea Primului Război Mondial, o parte din aceste locomotive, numerotate inițial 28–36 au fost preluate de Statul Român, împreună cu întregul depou Simeria, conform prevederilor Tratatului de la Trianon, document ratificat prin Legea publicată în Monitorul Oficial Nr. 136, din 20 Septembrie 1920.

Depășite moral și deosebit de uzate, locomotivele 336.001 – 002, 336.004 și 336.006 – 008 au avut o viață extrem de scurtă în cadrul C.F.R., fiind casate în anii 1926 – 1927.

Afectat parțial de bombardamentele aeriene americane și germane, din vara și toamna anului 1944, depoul Simeria a continuat să fie extins, în anul 1946, parcul său de material rulant cuprinzând 61 de locomotive cu abur, din seriile 50, 230, 342 și 375, ce-au fost utilizate până în anul 1966, 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 după anul 1970.

Tot în anul 1970, odată cu debutul electrificării liniilor Simeria – Subcetate și Arad – Alba Iulia, în depoul Simeria au sosit primele locomotive electrice, pe 6 osii, tip 060-EA, ulterior fiind introduse și cele pe 4 osii, tip 040-EC.



## SIMERIA LOCOMOTIVES DEPOT

On August 28th 1870, along with the official opening of the trains traffic on Simeria – Petroșani railway, Simeria locomotives depot was also inaugurated.

Initially, the depot's rolling stock fleet consisted of 5 type C-n2 steam locomotives, built in Maffei – Munich plant, in 1870.

Wearing the numbers 22 – 27 and named after some localities or mountains, like all the rest of the locomotives used by “Transylvania's First Railway Company”, the small vehicles were used on Simeria – Petroșani line until short after the First World War, being eventually scrapped in 1923 – 1926.

In 1872, Simeria depot's rolling stock fleet increased with another 8 units of the same type, built in Sigl. Wiener Neustadt plant, which were used during the same period as their older sister vehicles.

The locomotives shed built by “Transylvania's First Railway Company (E.E.V.)” was demolished, Simeria depot being moved on its current location in 1898, in order to provide the space needed for extension of the rolling stock repair works.



After the First World War's end, several of these locomotives, initially numbered 28 – 36, along with the entire Simeria depot, were taken over by the Romanian State, according to the provisions of Trianon Peace Treaty, document which was ratified through the Law published in the Official Journal No. 136, from September 20th 1920.

Obsolete and with numerous technical problems, 336.001 – 002, 336.004 and 336.006 – 008 locomotives had an extremely short life within the Romanian Railways, being eventually scrapped in 1926 – 1927.

Partly affected by the US and German bombings from 1944's summer and autumn, Simeria depot continued to be extended, in 1946, its rolling stock fleet counting no less than 61 steam locomotives, from 50, 230, 342 and 375 series, which were used until 1966, when they began to be replaced by the new type 060-DA diesel-electric locomotives and by the type LDH 1250 diesel-hydraulic ones, which entered into the active service after 1970.

Also in 1970, along with the beginning of Simeria – Subcetate and Arad – Alba Iulia lines electrification, the first six axle type 060-EA electric locomotives, arrived in Simeria depot, the four axle type 040-EC units being also introduced the following years.





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

**ANDREI BERINDE – Geoagiu – Băi**

**LUCIAN FLOREA – Simeria**

**RADU BELLU – Brașov**

**FLORIN LUPESCU – Târgoviște**

***Lucrare realizată cu sprijinul  
Primarului orașului Simeria - Ing. Emil Ion Rîșteiu***

**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](mailto:office@mgp.ro); [www.mgp.ro](http://www.mgp.ro)

Grafică și tehnoredactare: Adriana Taropa  
Traducător: Andrei Berindei - Geoagiu Băi  
Corector: Rita Zlotu





***SIMERIA – 2012***