

## Cuvânt înainte

Sistemul de transport este unul din elementele de bază ale unei creșteri economice fundamentale. Transportul este creator de valoare și de un înalt grad de utilitate. Costul transporturilor poate atinge 40% din costurile totale de producție. Practic nu există nici o activitate în sfera producției materiale care să nu fie legată și condiționată, într-un fel sau altul, de transport. Prin urmare, transporturile reprezintă un domeniu deosebit de important al activităților economico-sociale care servește din plin interesele materiale și spirituale ale societății.

Transportul feroviar este o modalitate eficientă și economică din punct de vedere energetic de transport terestru cu mijloace mecanizate. Calea ferată asigură o cale de rulare foarte dură și în același timp netedă, pe care roțile trenului pot rula cu minimum de fricțiune. Comparativ cu alte modalități de transport terestru, unui tren îi este necesară cu 50-70% mai puțină energie pentru a transporta o tonă de marfă (ori un număr dat de pasageri) decât mijloacelor de transport rutier. Un alt avantaj al căii ferate este acela că greutatea trenului este distribuită în mod uniform pe calea de rulare, fapt ce duce la posibilitatea de a încărca greutatea substanțial mai mari pe axe. Utilizând transportul feroviar se face o importantă economie de spațiu, o linie ferată dublă putând duce mai mulți pasageri în același interval de timp, decât o autostradă cu patru benzi. Ca rezultat, transportul feroviar este o formă majoră a transportului public, larg răspândit în Europa și utilizat în mod regulat de milioane de oameni în mai multe țări din Asia.

Chiar dacă în ultima vreme transportul rutier a trecut pe locul întâi în lume, din punct de vedere al volumului de mărfuri transportate, strategia în domeniu a Uniunii Europene nu neglijează deloc transportul feroviar de marfă. Transporturile de marfă – feroviar și rutier – se combină deja în mod strălucit, pe baza unui sistem inter-modal unitar, în care accentul cade pe eficiență și nu pe concurență.

Regiunea Vest a României, alcătuită din județele Arad, Caraș-Severin, Hunedoara și Timiș are o perspectivă mai rapidă de integrare în cadrul Pieței Comune europene datorită celor două coridoare de transport pan-europene care se intersectează pe teritoriul ei. Este vorba de Coridorul IV, prevăzut cu două rute, nordică și sudică, și Coridorul VII („Dunărean”) care urmând cursul fluviului, începe pentru România la Moldova-Veche și se încheie la Sulina, respectiv Constanța .

Volumul de față, ca și cele două precedente (primul, “Cronica Ilustrată a Regionalei de Căi Ferate Timișoara”, apărut în 2009 la Editura Marineasa, iar al doilea “Complexul Feroviar Arad - Călătorie în timp”, în februarie, anul curent, la Editura Tiparnița, Arad), toate trei dedicate (integral, sau în parte) Regionalei de Căi Ferate Timișoara, aduc în atenția noastră un bogat material

ilustrativ din colecția autorului, precum și din alte colecții private. Multe fotografii și ilustrate cu totul inedite, reproduse în cuprinsul celor trei lucrări, vin să mărturisească despre farmecul și misterul căilor ferate. Informații din domenii ale activității feroviare aproape necunoscute publicului larg completează un tablou grăitor despre viața și strădaniile ceferiștilor. În plus, prin subtitlul său, prezenta lucrare se constituie într-un semnal de alarmă care cere factorilor de decizie să reconsidere poziția Căilor Ferate Române potrivit importanței sale reale în context economic și strategic la nivel național și internațional.

Primele capitole din acest volum vin să completeze în mod fericit temele predilecte din lucrarea editată în 2009, despre trenuri și locomotive, despre gări, depouri și remize, ateliere de reparații vagoane etc., de pe raza de activitate a Regionalei de Cale Ferată Timișoara. Apar însă și capitole inedite, deosebit de interesante, dedicate unor subiecte rar întâlnite precum „învățământul feroviar”, „trupele de căi ferate”, sau „uniformele CFR”. Într-un alt capitol, spre finalul lucrării, autorul abordează încă o chestiune de mare importanță (nu în ultimul rând) economică, insuficient cunoscută, dar și slab susținută sau „popularizată” de autorități - „Turismul feroviar”. În fine, ultimul capitol al volumului este un album ilustrat în sine, care aduce într-un spirit de solidaritate valoroase mărturii fotografice din activitatea ceferiștilor din celelalte regiuni istorice ale României.

Autorul acestui volum ține să mulțumească domnilor ing. Mircea Mașcovescu, ing. Costel... și ing.... pentru sprijinul primit în editarea acestei cărți.

De mare ajutor mi-au fost domnii: ing. Șerban Lacrițeanu (București), Ioan Constantin Dandu (Timișoara) și Florin Lupescu (Târgoviște) care au avut o contribuție deosebită ca și catalizatori în derularea acestui proiect.

De asemenea mulțumirile mele se îndreaptă către: dr.ing. Mihaela Herman (Universitatea “Politehnica” Timișoara), prof. Maria Stanca (dir.adj. Grup Școlar Industrial Timișoara), ing. Adrian Stroescu (dir. CENAFER Timișoara), ing. Silviu Dârlea (Arad), lt.col. Ioan Munteanu (Timișoara), ing. Ioan Heimerl (București), ing. Constantin Barbîntă (Iași), ing. Daniel Andrei (Buzău), Arpad Ordodi (dir. Banat-Ripensis Jimbolia), Milentie Ivan (Timișoara), Adalbert Balint (Timișoara), mec.instr. Corneliu Trâmbiță (Lugoj), ing. Ottmar Löffler (Neckarsulm, Germania), Detlef Schickorr (Germania) și către pensionarii ceferiști, care mi-au pus la dispoziție cu mare generozitate material documentar, fotografii și imagini inedite din colecțiile personale.

Ing. Valentin Ivănescu

Buziaș, 12 iulie 2012

## Evolutia formei de organizare la C.F.R.

### Înființarea Regionalei de Căi Ferate Timișoara



*Harta Regionalei de Căi Ferate Timișoara la nivelul anului 1977*

*Colecția Valentin Ivănescu*

Organizarea Căilor Ferate Române de la darea în exploatare a primei linii a suferit mai multe transformări, care se pot împărți în următoarele etape:

I.Etapa care cuprinde perioada dintre deschiderea primei linii București – Giurgiu (19.10.1869) și până spre sfârșitul primului război mondial, 1918 .

În acest interval rețeaua a ajuns de la 69 km la 3996 km fiind deservită de un număr de 37000 de salariați.

II.Etapa care cuprinde perioada de la sfârșitul Primului Război Mondial și până în 1940. În acest interval rețeaua număra 11000 km în 1919, aflați sub

administrația C.F.R. datorită constituirii României Mari, ajungând în 1940 la 11400 km.

III.Etapa care cuprinde perioada de la 1940 și până în 1948 cu o rețea redusă la 9673 km din cauza pierderii provinciilor istorice Bucovina, Basarabia și Cadrilaterul. În acest interval de timp exploatarea s-a făcut cu un număr tot mai mare de salariați, angajarea lor fiind necesară pentru a face față situației excepționale prin care a trecut calea ferată în perioada celui de-al doilea război mondial.

La începutul anului 1946 s-a ajuns la un număr de 154000 de salariați, fapt ce a determinat Direcția Generală C.F.R. să ia măsuri de a opri angajările și de a reduce personalul la strictul necesar. Ca urmare a acestei măsuri, la 01.11.1947 numărul de salariați s-a redus la 124000.

IV.Etapa ce a urmat după 1948 s-a caracterizat prin introducerea muncii planificate, rețeaua feroviară la finele anilor '60 ridicându-se la 10746 km de linie normală și 705 km de linie cu ecartament îngust.

În perioada primei etape și până la finele Primului Război Mondial, Banatul fiind o provincie a Imperiului Austro-Ungar deținea liniile de cale ferată de pe actualul teritoriu al Regionalei Timișoara, sub administrația M.A.V..

Începând cu a doua etapă, organizarea Căilor Ferate Române se extinde pe întreg teritoriul țării.

În toamna anului 1918 – după retragerea trupelor inamice din vechiul teritoriu – revine la București Direcția Generală C.F.R. (care funcționase la Iași). Trebuind să execute serviciul cu personal aparținând până atunci celor trei administrații de cale ferată, fiecare având o instruire profesională diferită, apar probleme noi și în organizarea căilor ferate.

Imediat după terminarea războiului rețeaua C.F.R. funcționa cu trei unități de conducere:

- la București cu o parte din personalul Direcției Generale înapoiată din Moldova

- la Iași cu o parte din personalul Direcției Generale refugiat în Moldova

- la Sibiu cu personalul care exploata Căile Ferate din Ardeal și Banat.

La 14.02.1919, Direcția Generală Iași își fixează sediul definitiv la București înființându-se câte o Direcție Regională la București și Iași. Direcția Centrală din Sibiu își continuă activitatea sub vechea formă până la 15.10.1920 când se înființează la București o Direcție Generală și patru Direcții Regionale în exterior: București, Iași, Timișoara și Cluj.

Prin înființarea Direcției Regionale Timișoara o parte din rețeaua de căi ferate din Ardeal și Banat a trecut sub coordonarea acesteia.

La data de 10 aprilie 1924 Direcția a VI-a Regională C.F.R. Arad se desființează ea fiind preluată de Direcția a V-a Regională C.F.R. Timișoara sub denumirea de Direcția a V-a Regională C.F.R. Arad-Timișoara cu sediul în Timișoara. O scurtă perioadă de timp serviciile de contabilitate, comercial,

economic și personal au avut reședința în Palatul Administrației C.F.R. din Arad, iar serviciile de contencios, întreținere, mișcare, medical și tracțiune, în sediul clădirii Regionalei de Căi Ferate Timișoara.

Legat de clădirile în care a funcționat Regionala de Căi Ferate Timișoara trebuie menționat faptul că au fost folosite două sedii și anume: unul între anii 1919-1948 în imobilul de pe actuala strada Ion Heliade Rădulescu în care astăzi funcționează Centrul Național de Calificare și Instruire Feroviară CENAFER, iar al doilea după 1948 și până astăzi, în Palatul Direcției Apelor Banat situat în Piața Maria.

În conformitate cu prevederile din Legea publicată la 13 august 1919, Direcția Generală C.F.R. a fost organizată pe trei Direcții Speciale (Ateliere, Construcții și Poduri, Economat) și nouă Servicii (Secretariat și Personal, Contabilitate, Contencios, Întreținerea căii, a clădirilor și a instalațiilor, Mișcare, Tracțiune și Întreținerea materialului rulant, Comercial, Medical).

Direcțiile Regionale au fost organizate prin aceeași Lege în opt servicii (Secretariat și Personal, Contabilitate, Contencios, Întreținerea căii, a clădirilor și a instalațiilor, Mișcare și exploatare comercială, Medical, Tracțiune și întreținerea materialelor).

O caracteristică esențială a acestei forme de organizare o constituia faptul că ea era bazată pe principiul descentralizării. Această formă era necesară întrucât :

- existau diverse sisteme de exploatare ce fuseseră aplicate regiunilor alipite care trebuiau armonizate.

- fiecare regiune își avea specificul său sub aspect economic, fiind necesar ca acest specific să fie menținut până la o armonizare generală.

- exploatarea se realiza acum pe o întindere mai mare, centralizarea îngreunând desfășurarea activității. Dispozițiile centrale se puteau pune în aplicare mai ușor prin intermediul Serviciilor Regionale, decât dacă se transmiteau direct unităților de bază.

În baza acestei organizări, în sediul central erau : divizii, birouri tehnice, birouri principale, iar în exterior : Inspecții de mișcare, tracțiune și întreținere, Circumscripții medicale și Ateliere principale.

Fiecare Direcție Regională avea în compunerea sa un număr din aceste unități, sediile Inspecțiilor de mișcare, tracțiune și întreținere fiind fixate pe :

- Direcția Regională București, la București, Pitești, Craiova și Buzău.

- Direcția Regională Timișoara, la Timișoara și Arad.

- Direcția Regională Cluj , la Cluj și Brașov,

- Direcția Regională Iași, la Iași, Cernăuți, Chișinău și Galați.

În 1925 se înființează Ministerul Comunicațiilor, iar Administrația C.F.R. a fost trecută sub comanda acestuia. Direcția Generală C.F.R. a înaintat în anul 1923 ministerului tutelar un proiect de organizare a căilor ferate în care se preconiza autonomia sa administrativă. Pe moment acestui proiect nu i s-a dat curs. În anul următor s-a întocmit o comisie pentru alcătuirea unei legi de

organizare și autonomie a C.F.R. care a fost promulgată prin Decretul Nr.1964/1925 și pusă în aplicare treptat, încât la 1 ianuarie 1926 a intrat în întregime în vigoare.

În baza acestei legi Conducerea C.F.R. era compusă din :

- Consiliul de Administrație alcătuit din 9 membri (3 ingineri, 1 juristconsult, 1 expert financiar, 1 industriaș, 1 comerciant, 1 agricultor, și 1 delegat al Statului Major).

- Comitetul de Direcție format din 2 membri ai Consiliului de Administrație și Directorul General.

- Direcția Generală condusă de 1 Director General ajutat de 2 Subdirectori Generali.

Ca unități de conducere existau Direcțiile Centrale și Direcțiile de Exploatare în număr de 12 (Mișcare, Tracțiune, Întreținere, Comercial, Ateliere și Material Rulant, Economat, Poduri, Conduce de petrol, Contabilitate, Secretariat și Personal, Contencios și Medical).

Pe lângă Direcția Generală funcționau și 3 inspectori generali și de control cu sediul în București la "Casa Muncii C.F.R.", care fusese creată încă din 30 iunie 1921. Aceasta funcționa sub conducerea unui Consiliu de Administrație a cărui președinte era Directorul General C.F.R..

În exterior rețeaua era împărțită în 14 Direcții de Exploatare cu sediul în : București, Pitești, Craiova, Timișoara, Arad, Satu Mare, Cluj, Cernăuți, Iași, Chișinău, Galați, Bacău, Buzău și Brașov. Conducătorii acestor unități aveau misiunea de a controla și coordona lucrările grupului de Inspecții (M/C, T, și L), cu sediul în aceleași localități ca și Direcțiile de Exploatare.

Direcțiile de Exploatare din unitățile exterioare de execuție erau împărțite în 2 grupe :

- Grupul de Exploatare format din Inspecțiile M/C, T, și L care aparținea direct de Directorul de Exploatare, Direcțiile Centrale transmițând dispoziții prin intermediul acestuia.

Grupul restului de unități exterioare asupra cărora Directorul de Exploatare avea numai un rol de observator, ele aparținând direct de Direcțiile Generale, erau :

- a. Direcția Atelierelor : Atelierele principale si secundare si Inspectiile reviziilor de vagoane (Bucuresti, Craiova, Timisoara, Iasi si Brasov).

- b. Direcția Economat, Magaziile de materiale din București, Constanța, Iași, Cernăuți, Brașov, Cluj, Arad și Galați.

- c. Direcția Contenciosului cu un număr de avocați atașați pe lângă Direcțiile de Exploatare.

- d. Direcția Medicală – inspecțiile medicale cu sediul în București, Timișoara, Cluj și Iași, organizate pe circumscripții medicale.

În exterior mai funcționau în cadrul Direcțiilor de Exploatare în afară de Inspecții, Diviziile Financiare și celelalte servicii exterioare cu competențe restrânse financiare și de personal.

În cadrul Direcțiilor de Exploatare, Inspecțiile și Diviziile Financiare erau grupate astfel :

- La Direcția I Exploatare București, cele din București, Pitești, Craiova și Buzău.
- La Direcția II Exploatare Timișoara, cele din Timișoara și Arad.
- La Direcția III Exploatare Cluj, cele din Cluj, Brașov și Satu Mare.
- La Direcția IV Exploatare Iași, cele din Iași, Galați, Cernăuți, Chișinău și Bacău.

Serviciile Juridice și Medicale funcționau numai în sediile Direcțiilor de Exploatare.

Această formă de organizare durează până în anul 1931 când apar unele modificări la nivel central, dar și în exterior. Un an mai târziu, în 1932, Inspecțiile și Diviziile Financiare de la Buzău și Pitești se desființează.

Ca element nou, apare preocuparea pentru pregătirea cadrelor, în care scop, în cadrul Regiei Autonome C.F.R. se înființează în 1929 Inspectoratul Învățământului Profesional Special C.F.R.. Ca urmare a acestui fapt, se acordă o mai mare atenție acestei probleme care până în acel moment aparținea Direcțiilor Centrale.

Astfel se înființează :

- școli elementare pentru funcții mărunte.
- școli inferioare pentru funcții mai importante.
- școli medii pentru funcții în care se cere o pregătire profesională completă.
- o Școală Superioară de Exploatare.

După anul 1936 la nivelul organizării centrale apar unele modificări. Astfel în 1937 apare Serviciul Independent al Arhitecturii și Direcția de Studii care se vor contopi în anul 1938.

Datorită schimbărilor produse în conducerea Statului Roman în cursul anului 1944, Administrația C.F.R. se reorganizează în mare parte pentru a înlătura efectele devastatoare cauzate de distrugerile suferite în cel de-al Doilea Dazboi Mondial, dar și pentru îmbunătățirea rețelei căilor ferate spre a corespunde sarcinilor ce-i reveneau în continuare.

Schimbarea s-a realizat prin Legea de Organizare elaborată în anul 1945, cu modificările din 1946 și 1947. În baza acestor reglementări, C.F.R. apare ca o Direcție Generală aflată sub îndrumarea și controlul Ministerului de Comunicații.

Cu această ocazie s-au pus bazele principiului descentralizării pe scară largă, pentru ca exploatarea să poată fi realizată în condiții optime și să satisfacă nevoile economice locale ale tuturor regiunilor țării.

Ca urmare a acestor principii, Direcția Generală C.F.R. a fost organizată pe următoarele categorii de unități :

1. Organele de conducere C.F.R. constituite din : Directorul General, Locțiitorul Directorului General, Comitetul de Direcție (compus din Directorul General și locțiitorul său și Subdirectorii Generali).

2. Organele de execuție reprezentate de Direcțiile Regionale conduse de un Director Regional care avea în subordine : 3 Subdirectori Regionali, Corpul de Controlori din Inspectoratul General, Serviciul Planificării, Serviciul de Personal, Serviciul Școlilor, Biroul de Secretariat și Biroul Administrativ.

La rândul lor Subdirectorii Regionali aveau în subordine Serviciile Regionale divizate în 3 grupe :

- Grupa I, serviciile regionale : M.T.V.C și Contencios.
- Grupa II, serviciile regionale : T. A. AM. F. și Biroul Tehnic Auto – transporturi.
- Grupa III, serviciile regionale : T. L. Construcții și Asistență.

Revizorul Regional și cei doi ajutoari ai săi rămân în subordinea directă a Revizorului General.

Unitățile de execuție din subordinea Serviciilor Regionale erau : ateliere, secții de reparații, depouri, stații, magazine, districte, revizii de vagoane, revizii de telecomunicații, spitale, policlinici, circumscripții, etc..

Au fost înființate 8 Direcții Regionale cu sediile în : București, Galați (provizoriu la Brăila), Craiova, Brașov, Timișoara, Oradea, Cluj și Iași. Între timp s-au produs o serie de modificări structurale atât la nivel central cât și în teritoriu.

Direcția Generală s-a transformat în Departament C.F.R., apoi în Minister al Căilor Ferate, revenind după scurt timp ca Departament în cadrul Ministerului Transporturilor.

În exterior au rămas cele 8 Direcții Regionale până în anul 1949, când au fost desființate Direcțiile Regionale Brăila și Oradea. Extinderea teritorială a suferit de asemenea o serie de modificări, astfel că la 1 iunie 1967 se înființează Direcțiile Regionale Galați și Deva prin HCM 150/1967.

Serviciile Regionale au rămas în aceeași formă ca cea din anul 1945, până în 1953 când se trece la o nouă formă organizatorică în urma conferinței pe țară a C.F.R.-iștilor din februarie 1953. Cu această ocazie în cadrul Direcțiilor Regionale au apărut servicii noi precum : Serviciul Administrativ, Secția de Muncă și Salarii (transformată la scurt timp în Serviciul Tehnic), Serviciul Special, Serviciul GIB și Serviciul Financiar (care va avea 5 componente și anume : Plan Financiar, Contabilitate, Control Financiar Intern, Verificarea Veniturilor și Ordonanțare), coordonate de un Contabil Șef Regional. Se mai înființează Secția Auto și Drezine motor prin transformarea biroului tehnic al transporturilor auto.

Cu aceeași ocazie Serviciul Școlilor și Serviciul de Personal se contopesc devenind astfel Serviciul de Cadre și Învățământ, iar Secțiile M.T. și A. se transformă în Servicii de Exploatare Feroviară (SECF-uri) în care pe parcurs

sunt înglobate și activitățile de coordonare ale Secțiilor de Control. În cadrul Regionalei de Căi Ferate Timișoara apar 4 SECF-uri cu sediul în Timișoara, Caransebeș, Arad și Simeria.

În anul 1956 SECF-urile se desființează, activitatea lor fiind preluată de către Regulatele de Circulație (RCM, RCT, RCV), iar Serviciul GIB se transformă în Serviciul de Construcții.

În anul 1959 Atelierele Principale se desființează și se transformă în Ateliere de Zonă, iar Serviciul de Construcții se transformă în Intreprinderea de Construcții Căi Ferate subordonată direct Ministerului Căilor Ferate.

Această formă de organizare va rămâne în vigoare până în anul 1968 prin HCM 1815/1968, când Ministerul Căilor Ferate se transformă în Departamentul de Căi Ferate în cadrul Ministerului Transporturilor, iar Direcțiile Regionale de Cale Ferată se transformă în Regionale de Cale Ferată. Cu această ocazie se înființează Diviziile : Mișcare și Comercial, Tracțiune și Vagoane și Întreținerea Liniilor și a Instalațiilor, prin desființarea Serviciilor anterioare de ramură.

Dintre Serviciile funcționale amintim :

- Serviciul P.P. care se transformă în birou tehnic pe lângă Serviciul Administrativ și Gospodării.
- Serviciile Contabilitate și Verificarea Veniturilor care se contopesc într-un singur serviciu sub denumirea de Serviciul Contabilității și a Verificării Veniturilor.
- Serviciul Planificării și Organizării care se scindează în două servicii și anume : Serviciul Planificare – Salarizare și Serviciul Organizarea Producției și a Muncii.

La 19 august 1969, prin unirea Ministerului Căilor Ferate cu Ministerul Transporturilor Rutiere, Aeriene și Navale se formează Ministerul Transporturilor, iar la 1 aprilie 1971, prin unirea acestuia cu Ministerul Poștelor și Telecomunicațiilor, se formează Ministerul Transporturilor și Telecomunicațiilor (MTTC).

În perioada cuprinsă între 1948 - 1989, calea ferată era organizată pe următoarele nivele:

- Ministerul Transporturilor și Telecomunicațiilor
- Departamentul Căi Ferate
- Direcția Generală a C.F.R., având mai multe direcții în subordine :
  - Direcția Mișcare - Comercial (DMC)
  - Direcția de Tracțiune și Vagoane (DTV)
  - Direcția Personal
  - Direcția Plan Mers de Tren, Venituri și Prestații
  - Divizia Linii
  - Divizia Instalații
  - Divizia Patrimoniu

După 1990, și transportul feroviar este reorganizat. Prin hotărârea de guvern HG 235, din 21 martie 1991 căile ferate sunt organizate ca „regie autonomă”, sub denumirea de S.N.C.F.R. (Societatea Națională a Căilor Ferate Române), fiind încadrate în Ministerul Transporturilor și Telecomunicațiilor (M.T.Tc), apoi, din 28 iunie 1990, în Ministerul Lucrărilor Publice, Construcțiilor, Transporturilor și Amenajării Teritoriului (M.L.P.C.T.A.T.).

Prin reorganizare, la 30 aprilie 1991, acest minister se împarte în :

- Ministerul Transporturilor
- Ministerul Lucrărilor Publice și Amenajării Teritoriului

De asemenea, mai există și un minister a comunicațiilor.

Sunt menținute, în general, aceleași direcții și divizii în cadrul S.N.C.F.R., ca în perioada anterioară, o excepție fiind înființarea în 1996, a Direcției Generale Comerciale Călători. Existau în continuare 8 regionale de cale ferată.

Prin hotărârea de guvern HG 581 din 1 octombrie 1998, fostul S.N.C.F.R. (Societatea Națională a Căilor Ferate Române) se împarte în cinci societăți comerciale cu capital de stat, distincte.

Acestea sunt:

- CFR-Infrastructură („C.F.R.-S.A.”)
- CFR-Călători
- CFR-Marfă
- S.A.A.F. (Societatea de Administrare a Activelor Feroviare)
- Societatea de Management Feroviar (S.M.F.).

Astfel, după 118 ani de existență, Direcția Generală a C.F.R. își încetează activitatea.

Ulterior, vor avea loc și alte reorganizări ale acestor societăți feroviare.

Și în cadrul C.F.R.-Călători s-au înființat mai multe filiale (8 în total):

- SC. Gevaro SA (care se ocupă cu exploatarea vagoanelor de dormit, cușetă și bar-restaurant)
- SC. Voiaj C.F.R. S.A.
- Patru centre pentru reparația vagoanelor de călători (la Mărășești, Titu, Caransebeș, Brașov)

- Centrul de reparație a locomotivelor Brașov
- Baza de aprovizionare Brașov

În cazul C.F.R.-Marfă, și aici au apărut 8 filiale, 5 dintre acestea fiind privatizate în anii 2003-2004:

- C.F.R.-BAD (Baza de Aprovizionare și Desfacere)
- C.F.R.-SSVAC (Spălare Vagoane Cisternă)
- C.F.R.- TVM (Transbordare din vagoane de ecartament larg în cele de ecartament normal și invers)
- C.F.R.- SSVM (Spălare Vagoane de Marfă)
- C.F.R.- Transauto S.A.

Au mai rămas în cadrul C.F.R.-Marfă alte trei filiale:

- C.F.R.- IRV- S.A. (reparații și revizii la vagoane de călători, marfă, și alte mijloace de transport)
- C.F.R.- IRLU- S.A. (reparații și revizii la locomotive)
- C.F.R.- Ferry Boat S.A. (operează două ferryboat-uri maritime)

La 28 mai 2000, apare primul operator privat român, în domeniul transportului feroviar: Compania de Transport Feroviar, Reparații Material Rulant și Construcții Căi Ferate București (CTF-RMR-CCF).

De asemenea, vor apărea și operatori privați de transport feroviar de marfă: „Grup Feroviar Român” (GFR, la 10 aprilie 2002), „Servtrans Invest”, „Unifertrans”, etc.

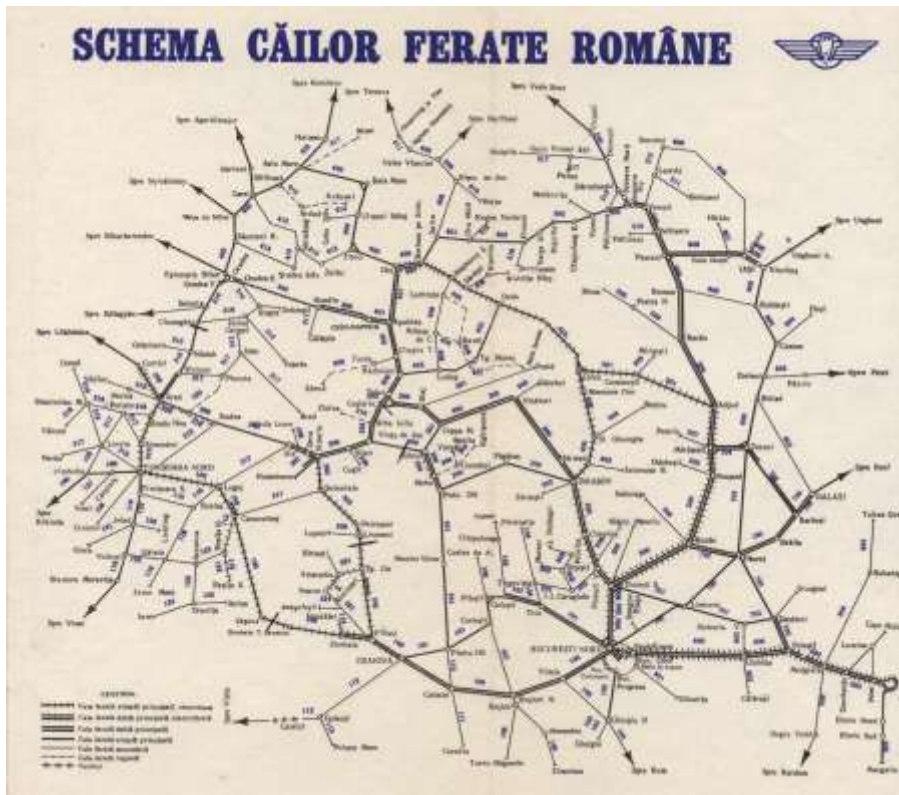
După aderarea României la Uniunea Europeană (1 ianuarie 2007), România trebuie să deschidă piața de transport feroviar și operatorilor străini. Astfel, la 24 iunie 2009, „Rail Cargo Austria” (RCA) lansează un serviciu de transport feroviar de marfă pe ruta Curtici- București - Constanța, fiind primul operator străin de transport feroviar prezent în România.

În perioada cuprinsă între 1 noiembrie 2010 și 15 ianuarie 2011 Regionala de Căi Ferate Timișoara se transformă în Sucursala Banat – Oltenia cu centrul zonal la Timișoara.



*Unități comerciale reprezentative ale CFR Marfă*

*Colecția Mircea Mașcovescu*



*Schema rețelei CFR în anul 1976*



*Schema rețelei CFR în anul 2011*

*Colecția Valentin Ivănescu*

## Complexul Feroviar Timișoara

### Repere Cronologice



*Tren expres la ieșire din gara Timișoara Iosefin, pe noul traseu spre gara Fabric, remorcat de o locomotivă compound seria MAV 222 (cu cilindri dispuși în tandem), în anul 1906  
Colecția Valentin Ivănescu*

- 1846 – Austro-Ungaria începe construcția primului drum de fier din Banat, de la Oravița la Baziaș, prin Răcașdia, Biserica Albă.
- 1848 – Lucrările de construcție a căii ferate sunt întrerupte în 1848 ca urmare a declanșării revoluției.
- 1852 – Se reiau lucrările de construcție a liniei.
- 1854 – Se deschide circulația trenurilor pe relația Oravița – Baziaș.
- 1857 – Se deschide circulației linia Seghedin – Timișoara.  
Sunt aduse la Timișoara primele locomotive transportate cu șlepurile pe Dunăre, Tisa și Canalul Bega.

Se construiește prima stație de călători din Timișoara, iluminată cu gaz aerian, fiind prima gară cu un astfel de sistem de iluminare la acea vreme din Imperiul Austro – Ungar.

1876 – Se construiește stația Timișoara Fabric.

1884 – Sistemul de iluminare existent, e schimbat cu iluminatul electric, o noutate absolută în Europa, înaintea Parisului și a Vienei.

1897 – Se construiește în Timișoara o monumentală și grandioasă gară care a întrecut la vremea aceea pe multe din gările marilor metropole apusene, numită Timișoara Iosefin (Josefvaros). Lungimea totală a liniilor ce se ramificau în 9 direcții din Timișoara ajunge la 1072 km.

1902 – Se construiește o nouă variantă a traseului spre Gara Fabric care înconjoară orașul pe la nord, utilizat și în prezent.

1905 – Se introduce celebrul tren Orient Expres Simplon Paris Constantinopol

1918 – Gara Timișoara Iosefin își schimbă denumirea în Timișoara Domnița Elena.

1932 – Se dă o nouă orientare, de astă dată traseului Timișoara – Baziaș, aducându-l la forma sa actuală peste Podul Mодоș.

1944 – Cu ocazia bombardamentelor anglo – americane din 16-17 iunie și 3 august, stația Domnița Elena este distrusă aproape în întregime.

1948 – Clădirea gării este refăcută, dându-i-se o formă nouă, bazată pe un stil arhitectonic deschis, sobru și cu linii simple. Începând cu această dată gara Timișoara se va numi Gara de Nord, iar Gara Fabric, Gara de Est.

1961 – Este automatizată întreaga operație de efectuare a parcursurilor trenurilor, prin centralizarea electrodinamică a macazurilor.

1975 – La 30 septembrie sosește în stația Timișoara Nord, primul tren remorcat de o locomotivă electrică.

1976 – Este inaugurată noua clădire a stației Timișoara Nord într-o formă arhitecturală modernă, existentă și astăzi.



*Gara Timișoara Iosefin la 1900*

*Colecția Valentin Ivănescu*



*Gara Timișoara Iosefin la 1903*

*Colecția Valentin Ivănescu*



*Podul Baziașului peste Bega din cartierul timișorean Elisabetin, în anul 1906*  
Colecția Valentin Ivănescu



*Același pod de pe vechiul traseu al liniei spre Baziaș în anul 1927*  
Colecția Valentin Ivănescu



*Timișoara Gara Fabric la 1916*

*Colecția Valentin Ivănescu*



*Timișoara gara Domnița Elena în anul 1938 (vedere dinspre linii)*

*Colecția Valentin Ivănescu*



*Gara Domnița Elena în anul 1943 (vedere dinspre oraș)*  
*Colecția Valentin Ivănescu*



*Ruinele gării Domnița Elena în urma bombardamentelor anglo-americane din 1944*  
*Colecția Valentin Ivănescu*



*Imagini din gara Timișoara din anul 1959*

*Colecția Milentie Ivan*



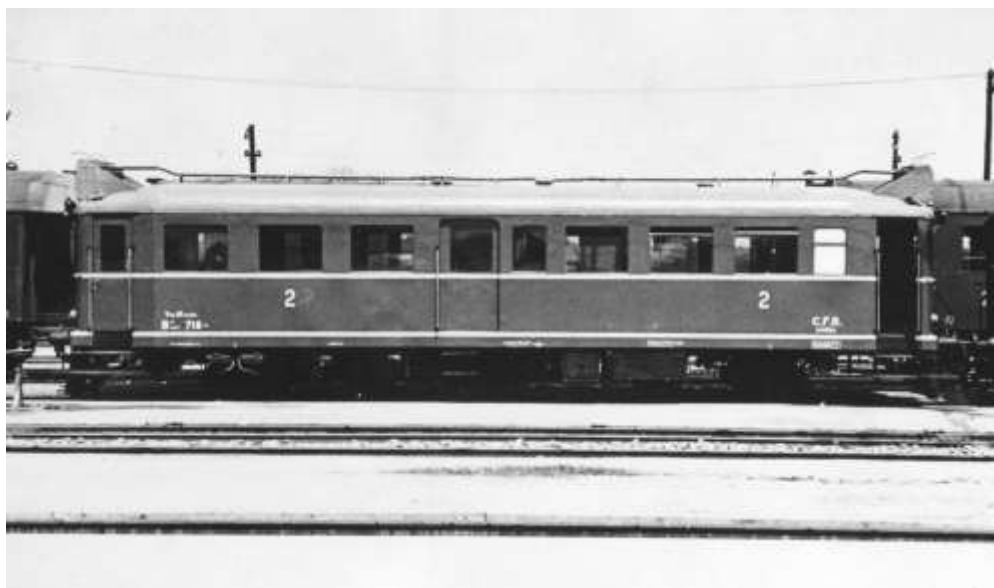
*Timișoara Gara de Nord în anul 1961 (vedere dinspre linii)*

*Colecția Valentin Ivănescu*



*Timișoara Gara de Nord în anul 1961 (vedere dinspre oraș)*

*Colecția Valentin Ivănescu*



*Automotorul seria BC – M – MOT 718 în Timișoara Nord în anul 1963  
Colecția Valentin Ivănescu*



*În așteptarea vagonului de poștă în Timișoara Nord în anul 1963  
Colecția Valentin Ivănescu*



*50.288 la manevră în Timișoara Nord*



*131.024 în Timișoara Nord în anul 1965*



*Locomotiva 142.019 în Timișoara Nord gata de plecare spre Arad în 23 martie 1973*

*Foto Werner Fritthum*



*Semnale de ieșire pe consolă, în Timișoara Nord  
în anul 1964*



*Autorul, între doi colegi, în Timișoara  
în fața mașinii 142.079 în octombrie 1973*



*Locomotiva 131.024 gata de drum în Timișoara Nord cu un tren de călători spre Buziaș  
Colecția Valentin Ivănescu*



*Panorama gării Timișoara Nord în vara anului 1969*

*Foto Detlef Schikorr*



*Locomotiva 375.853 manevrând vagoane cisternă în apropierea incintei Atelierelor CFR  
Timișoara în august 1969*

*Foto Detlef Schikorr*



*Tren de călători remorcat de două locomotive din seria 131.000 în Timișoara Nord în 1969  
Foto Detlef Schikorr*



*Locomotiva 131.048 utilizată la serviciul de manevră în Timișoara Nord, la alimentare cu apă de la coloana hidraulică din capătul spre Lugoj  
Foto Detlef Schikorr*



*Locomotive utilizate la serviciul de manevră în complexul feroviar Timișoara în anii '60  
Colecțiile Ioan Sărac, Ion Mașcovescu, Valentin Ivănescu*



*Locomotiva 324.644 la manevră în Timișoara Est în august 1973*

*Foto Antonio Bianco – Colecția Șerban Lacrițeanu*



*Vechiul (50.223) și noul (060-DA-222) pe linii alăturate în stația Timișoara Nord în 1970*

*Colecția Vasile Pintea*



*Gara Timișoara Nord în anul 1976*

*Colecția Valentin Ivănescu*



*Acceleratul de Iași gata de plecare din Timișoara Nord în seara zilei de 15 iunie 1982*

*Colecția Aurel Jurca*

## Depoul de Locomotive



*Locomotiva 324.461 fotografiată în dreptul remizei 1 a depoului Timișoara în iulie 1933  
Colecția Marius Roman*

- 1857 – Se construiește depoul având o singură remiză semicirculară cu 10 linii, o placă turnantă acționată manual, un castel de depozitat apă cu instalații de alimentare prin cădere la coloanele hidraulice, un depozit de combustibil solid cu alimentare manuală.  
Sunt aduse primele 4 locomotive în Timișoara.  
Se construiește atelierul de material rulat.
- 1877 – Se introduce iluminatul cu gaz aerian.
- 1884 - Se introduce pentru prima dată iluminatul electric (110 V).
- 1903 – Se construiește dormitorul personalului.
- 1905 – Se construiește castelul de apă cu o capacitate de 500mc.  
Se construiește estacada și piața de combustibil.
- 1910 – Au loc primele modernizări pe amplasamentul depoului actual.  
Depoul are de acum două remize circulare cu 22 de linii prevăzute cu canale de revizie deservite de două plăci turnante.

- 1920 – Parcul de locomotive se îmbogățește cu locomotive noi de construcție germană și austriacă.
- 1922 – Apar primele automotoare pe două osii, de putere mică folosite la remorcarea trenurilor de călători.
- 1931 – Este dotată estacada de alimentare cu cărbuni, cu lift acționat electric, e mecanizată piața de combustibil, sunt înlocuite plăcile turnante cu poduri mobile moderne acționate electric.
- 1935 – Se dă în folosință instalația de alimentare a locomotivelor cu păcură. Parcul de automotoare este completat cu automotoare pe două osii, de putere mare, construcție românească.  
Apar locomotivele cu abur de construcție românească seriile 50.100 și 230.000.
- 1949 – Automotoarele pe 4 osii completează parcul depoului.  
Ambele remize sunt prelungite, fiind montate poduri rulante mai mari capabile să manevreze locomotive din seria 142.000 și automotoare pe 4 osii.
- 1958 – A fost mecanizată alimentarea cu combustibil a locomotivelor din depou.
- 1965 – Apar primele locomotive diesel – electrice din seria 060-DA.
- 1968 - S-a realizat prima stație de dedurizare a apei, necesară locomotivelor diesel și a agregatelor de încălzire a trenurilor.
- 1970 - Depoul e dotat cu primele locomotive diesel – hidraulice DHC.
- 1972 - Apar primele locomotive electrice.
- 1974 - Se construiesc încă 8 stații de dedurizare a apei pentru depou și remize  
Este amenajat depozitul de carburanți și lubrifianți cu rezervoare corespunzătoare.
- 1983 - Este modernizată remiza 1 în vederea reparării și echipării LE, LDE și LDH. Se montează podul rulant și primul grup de vinciuri acționate electric.
- 1985 - Se amenajează laboratorul electric, platformele pentru efectuarea procesului tehnologic la LE, LDE și LDH.

- 1986 - Se dotează atelierele cu standuri pentru verificarea și reglarea diferitelor aparate și agregate de pe locomotivă.
- 1991 - Se construiește cântarul electric pentru echilibrarea sarcinii pe osii.
- 1994 - Se amenajează linia de intrare în depou pe la cabina D2.
- 1997 - Are loc dotarea cu calculatoare în vederea experimentării programului CICLOP în premieră la SNCFR.



*Mecanicul Emanoil Ioanăș și meseriași de întreținere lângă locomotiva 324.572 în depoul Timișoara în anul 1934*

*Colecția Valentin Ivănescu*



*Mecanici din depoul Roșiori în vizită la depoul Timișoara în anul 1940  
Colecția Florin Lupescu*



*Mecanici din depoul Timișoara lângă locomotiva 50.355 în anul 1940  
Colecția Valentin Ivănescu*



*O imagine rară cu depoul Timișoara în care pe placa turnantă a remizei I apare locomotiva JZ 11 – 022 ce a remorcat trenul mareșalului Tito. Pe 16 decembrie 1947 mareșalul Tito a trecut granița la Moravița în drum spre București.*

*Colecția Alexandru Samoilenco*



*Locomotiva 142.053 în depoul Timișoara în anii '60*

*Colecția Silvia Bloju*



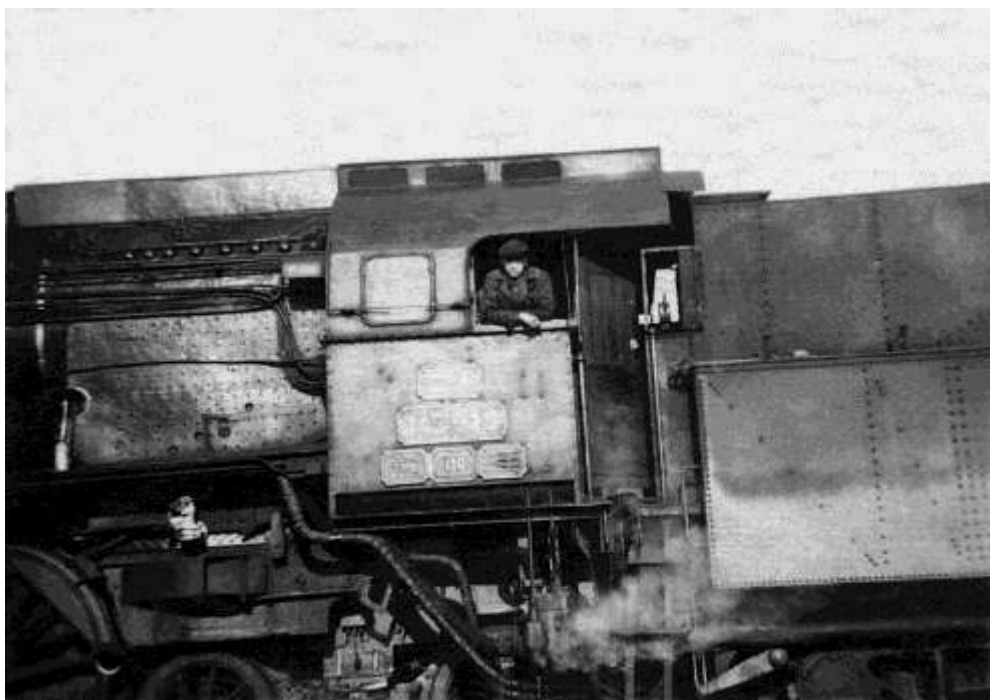
*Mecanicul efectuând revizia locomotivei 142.064 la sosire în depoul Timișoara  
Colecția Valentin Ivănescu*



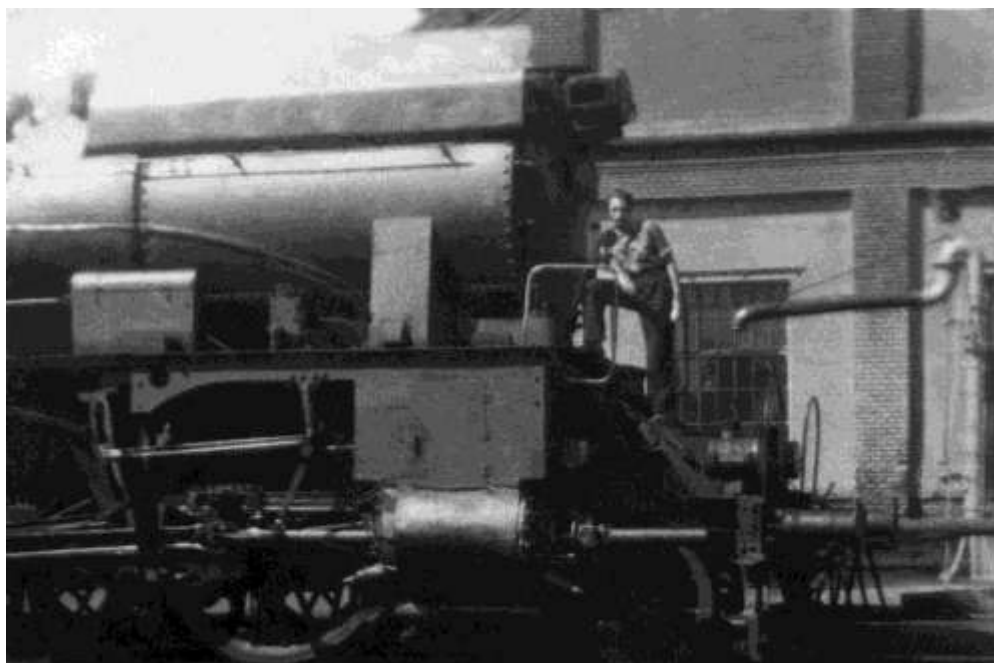
*Personalul de drum al locomotivei 230.207 la ieșire din depoul Timișoara în 1970  
Colecția Aurel Rujan*



*Locomotiva 131.048 înainte de ieșire din depoul Timișoara în anul 1965  
Colecția Valentin Ivănescu*



*Mecanicul Nicolae Roșca în marchiza locomotivei 142.019 în depoul Timișoara în 1964  
Colecția Nicolae Roșca*



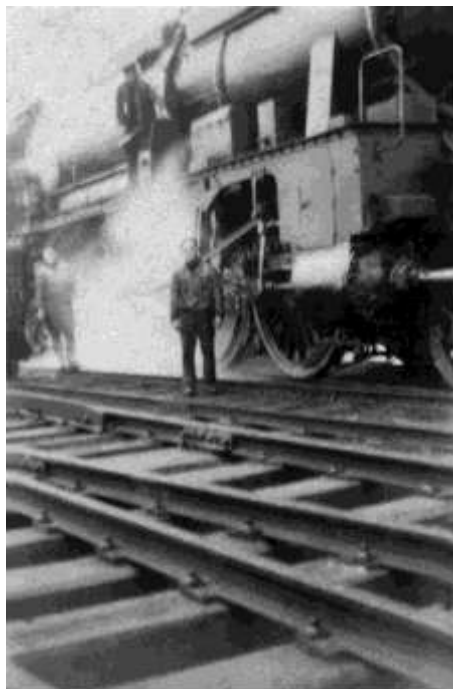
*Locomotive din seria 142.000 în depoul Timișoara în anii '60  
Colecția Valentin Ivănescu*



*Mecanicul Nicolae Roșca și fochistul Gheorghe Roșu pe mașina 142.019 în 1965 în depoul Timișoara înainte de ieșire la drum cu un tren accelerat spre Oradea*  
Colecția Valentin Ivănescu



*Mecanici din depoul Timisoara pe traversa frontală a locomotivei 150.121*  
Colecția Milentie Ivan



*Mecanici și locomotive cu abur în depoul Timișoara în anii '50 – '60  
Colecțiile Ottmar Löffler, Valentin Ivănescu, Efta Bechira*



*Mecanici la automotoare în depoul Timișoara în anii '60*

*Colecția Milentie Ivan*



*Mecanici și automotoare în depoul Timișoara în anii '60 – '70  
Colecția Valentin Ivănescu*



*Mecanici și locomotive diesel – hidraulice în depoul Timișoara în anii '70 – '80  
Colecțiile Simion Dumbravă, Ioan Sărac*



*Echipa termică LDH în depoul Timișoara în anul 1989  
Colecția Ioan Mircea Jebeleanu*



*Mecanici și locomotive diesel- electrice în depoul Timișoara în anii '70  
Colecțiile Vasile Pinte, Valentin Ivănescu*



*O parte din personalul depoului Timișoara în dreptul remizei 2 în anul 1984*

*Colecția Milentie Ivan*



*Amintire din depoul Timișoara cu mecanici, instructori, șefi de tură și ingineri, în 1984*

*Colecția Milentie Ivan*



*Mecanici și locomotive electrice în depoul Timișoara în anii '80 – '90*

*Colecția Milentie Ivan*



*Depoul de locomotive Timișoara în februarie 2012*

*Foto Valentin Ivănescu*

### Vechimea liniilor de cale ferată de pe teritoriul Regionalei Timișoara

<b>Nr. Crt.</b>	<b>Segmentul de linie</b>	<b>Data dării în exploatare</b>	<b>Lungimea</b>	<b>Observații</b>
1	Oravița-Iam-Baziaș	01.11.1856	62,5 km	34,5 km tronson România
2	Timișoara-Jimbolia (Szegeđ)	15.11.1857	113,9 km	39 km tronson România
3	Timișoara-Stamora Moravița (Jassenovo)	30.08.1858	94 km	56 km tronson România
4	Arad-Curtici (Szajol)	25.10.1858	143 km	25,3 km tronson România
5	Oravița-Anina	15.12.1863	33,4 km	
6	Arad-Deva-Alba Iulia	22.12.1868	211,1 km	21.08.1868 Arad -Deva 149 km
7	Simeria-Petroșani	28.08.1870	78,7 km	
8	Sănnicolaul Mare-Valcani	16.09.1870	21 km	
9	Sănnicolaul Mare-Periam	26.10.1870	19 km	
10	Timișoara-Arad	06.04.1871	57,4 km	
11	Voiteni-Bocșa Montană	06.09.1874	47 km	10.11.1892- linie îngustă Reșița
12	Timișoara-Lugoj-Caransebeș	23.10.1876	98 km	
13	Arad-Sântana-Seleuș	08.02.1877	45 km	
14	Seleuș-Ineu	10.05.1877	18 km	
15	Caransebeș-Orșova	20.05.1878	89 km	
16	Orșova-Vârciorova	01.05.1879	4 km	Legătura cu Regatul României
17	Ineu-Sebiș	25.09.1881	27,2 km	
18	Arad-Pecica (Mezohegyes)	25.11.1882	52 km	Arad-Fermele Pecica 28 km
19	Pădureni Ardeal –Grăniceri (Ketegyhoza)	01.01.1884	27 km	
20	Simeria-Hunedoara	01.06.1884	15,5 km	
21	Sântana-Pădureni Ardeal	25.12.1887	23 km	
22	Periam-Variaș	24.10.1888	8 km	
23	Ineu-Cermei	01.05.1889	13,6 km	
24	Sebiș-Romanița	18.12.1889	28 km	
25	Petroșani-Lupeni	27.06.1892	22,2 km	
26	Jebel-Ciacova	07.08.1893	8 km	
27	Timișoara-Sănnicolaul Mare	25.09.1895	61,1 km	
28	Romanița-Ocișor	07.11.1895	24 km	
29	Ionel-Checea	15.12.1895	22,4 km	Continuarea

				spre Jimbolia
30	Ciacova-Giera (Boka)	12.12.1895	40 km	25 km tronson România
31	Gătaia-Jamul Mare (Vârșeț)	03.07.1896	44,3 km	24 km tronson România
32	Timișoara-Buziaș	18.11.1896	31,2 km	1922-1974-2,3 km Buziaș- Buziaș-Băi
33	Ocișor-Brad	06.12.1896	25 km	
34	Timișoara-Radna	29.05.1897	63,7 km	Oraș Lipova
35	Timișoara-Cruceni	31.07.1897	49 km	
36	Gătaia-Buziaș-Lugoj	22.08.1898	58 km	
37	Lugoj-Ilia	17.09.1898	81,4 km	
38	Sânnicolaul Mare-Cenad (Mako)	21.12.1903	14 km	
39	Jebel-Liebling	14.03.1906	9,6 km	
40	Arad-Ghioroc-Pâncota-Radna	01.12.1906	57,6 km	01.04.1913 electrificată
41	Variaș-Sânandrei	09.07.1908	28 km	
42	Caransebeș-Boufari	12.11.1908	37,9 km	
43	Bocșa Montană-Reșita	03.12.1908	16,7 km	
44	Boufari-Subcetate	18.12.1908	38,3 km	C.f cremalieră închisă în 1978
45	Oravița-Berzovia	01.02.1909	58 km	
46	Nerău-Teremia	29.05.1910	5 km	
47	Comloșu Mare- Lovrin	18.10.1910	20,5 km	
48	Lovrin-Jimbolia	23.11.1910	26,7 km	
49	Lovrin-Periam-Aradul Nou	26.11.1910	58,1 km	
50	Nădab-Chișineu Criș- Ciurmeșiu	27.05.1924	35 km	Legătura cu Salonta-Oradea
51	Comloșu Mare- Teremia	15.09.1927	9 km	
52	Cărpiniș-Checea	24.06.1937	8,6 km	
53	Caransebeș-Resița	15.10.1938	39,5 km	
54	Livezeni-Bumbești	22.10.1948	30 km	Legătura cu Târgu Jiu
55	Pecica-Șeitin	02.07.1950	22,8 km	
56	Șeitin-Nădlac	30.04.1957	8,2 km	
57	Brad-Deva	11.12.1987	35,6 km	Închisă în februarie 1998

## **Unități Feroviare și a Instalații de Deservire**

Pentru asigurarea unei bune exploatare a liniilor de cale ferată au fost necesare o serie de instalații și construcții printre care amintim : gări, magazii de mărfuri, cantoane pentru urmărirea circulației, puncte dotate cu utilajul necesar reparării locomotivelor și a vagoanelor, precum și pentru echiparea trenurilor de drum.

Astfel, la Tmișoara a luat ființă încă din 1853 un mic atelier situat pe locul unde până nu demult se afla atelierul de zonă. Acesta se ocupa cu confecționarea și repararea sculelor ce urmau să fie folosite la construcțiile de linii, devenind ulterior atelier pentru repararea materialului rulant. În acest scop s-au amenajat : un atelier de frână, unul de rotărie, unul de lăcătușerie și o mică uzină electrică proprie. În anul 1875 s-a dat în folosință hala de reparat locomotive , iar în 1876 hala de reparat vagoane.

Datorită desimii mari a rețelei de căi ferate din Banat, s-a pus problema înființării de depouri în principalele localități de pe traseu. În ordine cronologică acestea au fost date în folosință după cum urmează :

- depoul Oravița 1856
- depoul Timișoara 1857
- depoul Vasiova 1874
- depoul Lugoj 1876
- depoul Caransebeș 1876
- depoul Orșova 1878

Pe lângă depouri s-au construit următoarele remize la capete de secții :

- remiza Jebel 1858
- remiza Stamora 1858
- remiza Anina 1863
- remiza Valcani 1870
- remiza Sânnicolau Mare 1878
- remiza Jimbolia 1876
- remiza Variaș 1888
- remiza Giera 1895
- remiza Buziaș 1895
- remiza Margina 1898
- remiza Liebling 1906
- remiza Bouțari 1910

Alimentarea cu apă a locomotivelor în depouri, remize și în parcurs s-a asigurat fie prin sistemul de aducțiune utilizat odată cu construirea liniei Oravița – Anina, fie prin sistemul de pompare cu pompe de abur cu piston.

Întregul tronson de cale ferată Anina – Baziaș a utilizat ape captate, conduse la bazinele și la coloanele hidraulice din stații (Anina, Gârliște, Lișava, Oravița, Răcășdia și Baziaș). Acolo unde problema nu putea fi

soluționată prin aducțiuni, s-au forat fântâni cu adâncimi cuprinse între 100 – 270 m în căutarea unei ape de bună calitate cu duritate cât mai mică. Apa a fost transportată prin conducte de bazalt sau fontă îmbinate și etanșate la început cu pene din lemn de brad, care ulterior au fost înlocuite cu garnituri de plumb.



*Alimentarea cu apă a locomotivei 50.072 în stația Lișava în 23 august 1973*

*Foto Antonio Bianco – Colecția Șerban Lacrițeanu*

Primele pompe utilizate la calea ferată erau fabricate la Reșița de tip STEG (20 – 36 m<sup>3</sup>/h), mai târziu utilizându-se ejectoare cu abur în stațiile intermediare și pe liniile secundare. După 1900 s-a trecut la utilizarea pompelor cu piston cu mișcare orizontală tip Worthington cu debite de 30- 60 m<sup>3</sup>/h.



*Personalul secției de tâmplărie a Atelierelor Principale Timișoara fotografiat în anul 1921  
Colecția Arpad Ordodi*

În perioada 1910 – 1918 au apărut pompele centrifugale electrice, prima pompă de acest tip fiind instalată la stația de pompare din Canalul Bega de la Timișoara.

După 1918, calea ferată din Banat trecând sub controlul Administrației CFR, a urmat o perioadă de dezvoltare remarcabilă. Atelierele Principale din Timișoara au preluat sarcina de reparare a unui parc tot mai mare de locomotive din țară, sporindu-și astfel activitatea. În anul 1921 s-a construit turnătoria de bronz, în anul următor s-a mărit capacitatea halei de reparat vagoane prin amenajarea a încă 3 linii de lucru, urmând ca între 1928 -1929 să se construiască turnătoria de fontă.

În perioada anilor 1952 – 1956 s-a intensificat consumul de păcură, din care motiv s-au efectuat o serie de amenajări provizorii la Timișoara și Arad, apoi la Oravița, Lugoj și Orșova. În această perioadă s-au electrificat toate cele 13 stații de pompare a apei, eliminându-se complet din uz pompele acționate cu abur. Depourile de locomotive și atelierele de zonă au fost dotate cu utilaje noi : strunguri, mașini de rabotat, găurit și frezat, moto și electrocompresoare, etc. Tot în această perioadă s-au înființat complexe noi de alimentare cu apă la : Aradul Nou, Surduc Banat, depoul Caransebeș, remiza Lugoj, etc.



*Mecanici de locomotivă în vechea remiză din Lugoj în anul 1952  
Colecția Valentin Ivănescu*



*Locomotiva 50.520 utilizată la serviciul de manevră în stația Lugoj în vara anului 1965  
Colecția Valentin Ivănescu*



*Feroviari din remiza Lugoj lângă locomotivele 150.184 și 230.001 în anul 1969  
Colecția Corneliu Trâmbiță*



*Pensionarea unui mecanic din remiza Lugoj lângă locomotivă – tender 131.044 în anul 1965  
Colecția Corneliu Trâmbiță*



*Meseriași de întreținere din remiza Lugoj pe locomotiva 324.319 în anul 1964  
Colecția Francisc Amon*



*Locomotiva 230.171 în Lugoj, gata de drum cu un tren personal spre Caransebeș în 1964  
Colecția Ion Bogdan*



*O parte din personalul depoului Caransebeș la muncă voluntară în primăvara anului 1963  
Colecția Ioan Heimerl*



*Locomotiva 150.239 în depoul Caransebeș în anul 1964  
Colecția Ioan Heimerl*



*Instantanee din depoul Caransebeș din anii '60*

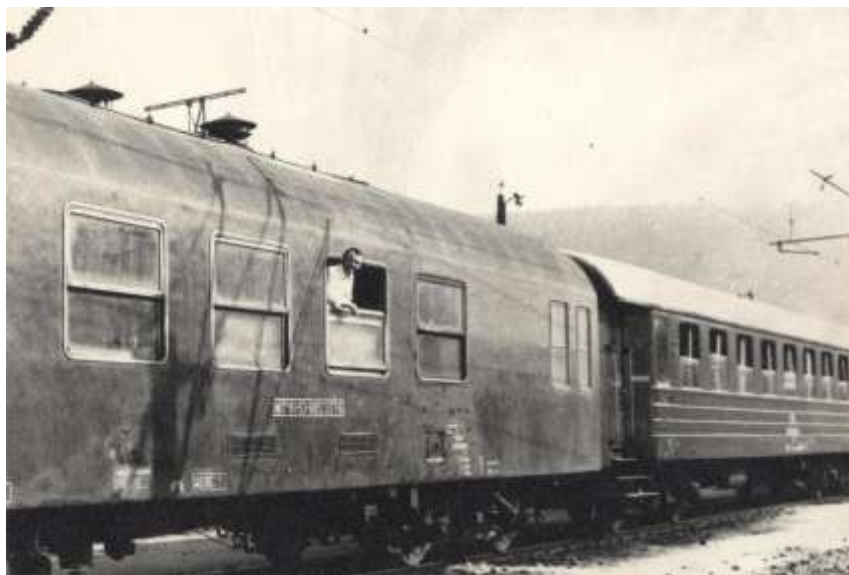
*Colecția Ioan Heimerl*

Între anii 1958 – 1968 a fost mecanizată alimentarea cu combustibil atât în depouri cât și în punctele de alimentare din remizele Nerău, Bouțari și stația Reșița Nord, iar în 1963 s-a început amenajarea depoului Caransebeș pentru parcul de exploatare cu locomotive diesel – electrice. În 1968 în depoul Timișoara s-a realizat prima stație de dedurizare a apei și alimentare a WIT-urilor, iar în 1970 s-au înființat stații similare în depourile Caransebeș și Arad.



*Locomotivele 40.001 și 131.010 în stația Bouțari în anul 1969*

*Foto Detlef Schikorr*



*Vagon de încălzire a trenului (WIT) în Reșița Sud în anul 1981*

*Colecția Ionel Simu*

La Caransebeș în perioada anilor 1968 – 1970 s-au pus bazele exploatării feroviare cu tracțiune electrică, utilizând la început locomotive electrice de 5100 CP fabricate în țară la Uzinele Electroputere Craiova. Deschiderea traficului feroviar remorcat de locomotive electrice a avut loc la începutul anului 1971, începând cu secția de remorcare Orșova – Caransebeș. În anul 1974 a fost dat în exploatare tronsonul Caransebeș – Lugoj, un an mai târziu tronsonul Lugoj – Timișoara, la finele aceluiași an linia Timișoara – Arad, iar în 1976 linia electrificată a fost prelungită până la Curtici.



*Tren de călători în anul 1969, remorcat de locomotiva diesel – electrică 060 –DA1 – 535 pe tronsonul Caransebeș – Băile Herculane aflat în curs de electrificare la acea dată*

*Colecția Valentin Ivănescu*

O atenție deosebită s-a acordat și stațiilor de cale ferată care din punct de vedere al aspectului dar și al capacității de exploatare, rămăseseră la nivelurile inițiale. Clădirilor stațiilor li s-a dat un aspect modern, iar liniile și instalațiile aferente au fost sporite, fiind aduse la standardele tehnice ale perioadei respective. Astfel a fost refăcută clădirea stației Orșova Nouă fiind încadrată într-un complex arhitectonic modern. Clădirea stației Băile Herculane a fost modernizată în interior, iar la exterior, din punct de vedere peisagistic, a fost încadrată cu plantații ornamentale. Clădirea de călători din stația Caransebeș a

fost de asemenea modernizată, iar cea din Reșița Nord, construită în 1968, a fost concepută după o arhitectură adecvată unei stații moderne ce deservea centrul industrial Reșița.



*Locomotiva diesel – electrică 060 - DA - 388 în stația Caransebeș în 1 mai 1974  
Colecția Ioan Heimerl*

În general, pentru schimbarea aspectului rețelei feroviare s-au construit 23 de clădiri pentru stații de călători, dintre care cele mai importante erau : Orșova, Reșița Nord, Oțelu Roșu, Valea Cernei, Caransebeș – legate de dezvoltarea nodului energetic Porțile de Fier și a centrelor siderurgice.



*Calea ferată pe vechiul traseu la Porțile de Fier*

*Colecția Valentin Ivănescu*



*Noua clădire a stației Reșița Nord*

*Colecția Valentin Ivănescu*



*Noua clădire a stației Caransebeș în anul 1970*

*Colecția Valentin Ivănescu*



*Stația Lugoj în anul 1976*

*Colecția Valentin Ivănescu*



*Stația Orșova în vara anului 2010*

*Foto Corneliu Trâmbiță*



*Stația Timișoara Est în februarie 2012*



*Stația Timișoara Sud în februarie 2012*

*Foto Valentin Ivănescu*



*Stația Timișoara Vest în iarna anului 2012*

*Foto Valentin Ivănescu*

În paralel s-au mai modernizat 45 de stații dintre care cele mai importante erau : Arad, Radna, Timișoara Nord, Timișoara Est, Timișoara Sud, Timișoara Vest, Remetea Mare, Curtici, etc. Complexul clădirilor a fost armonizat prin amenajarea de parcuri și zone cu spații verzi.

S-a trecut apoi la modernizarea stațiilor prin extinderea electrificării, acestea fiind racordate adesea la rețeaua electrică înaintea localităților și a întreprinderilor din apropiere. Acțiunea de electrificare a stațiilor întreprinsă în cadrul acualului teritoriu al Regionalei de Căi Ferate Tmișoara, între anii 1912 – 1971 s-a realizat după cum urmează :

- 1912 – 1914 3 stații : Lugoj, Pecica, Topleț
- 1915 – 1918 1 stație : Brad
- 1918 – 1920 4 stații : Arad, Ineu, Vinga, Podu Nou
- 1920 – 1923 2 stații : Bocșa Montană, Peciul Nou
- 1923 3 stații : Anina, Vasiova, Orțișoara
- 1924 3+16 stații : Timișoara « Domnița Elena », Timișoara Fabrică, Curtici și stațiile liniei electrice Arad – Podgoria
- 1925 – 1926 3 stații : Băile Herculane, Buziaș, Caransebeș Țiglărie
- 1927 1 stație : Lipova

- 1928 – 1930 1 stație : Mehadia
- 1930 7 stații : Caransebeș, Căvăran, Reșița Sud, Balta Sărată, Valea Cernei, etc.
- 1931 3 stații : Deta, Lovrin, Bujacul Mare
- 1932 2 stații : Oravița, Sacul
- 1933 1 stație : Nichișoara
- 1934 – 1940 12 stații : Făget, Radna, Păuliș, Vața, Crușovăț, etc.
- 1941 – 1946 4 stații : Ciacova, Fratelina, Oțelul Roșu, Bocșa Română
- 1947 – 1950 18 stații : Gurahonț, Șofronea, Mănăstur, Recaş, Topolovăț, Reșița Nord, Domașnea, etc.
- 1961 – 1971 107 stații: Poarta, Tileagd, Zimandul Nou, Balinț, Bouțari, Ezeriș, Colțan, Rudna, etc.

Începând din anul 1960 s-a pus un accent deosebit pe modernizarea instalațiilor legate de siguranța circulației. Introducerea instalațiilor CED (centralizare electrodinamică) a atras după sine sporirea numărului instalațiilor ELF și a electroalimentării lor. Începând cu anul 1961 când s-au introdus instalațiile CED în stațiile Timișoara și Arad, s-a accentuat preocuparea față de acest aspect, iar ca urmare a acestui fapt, în 1962 s-au extins aceste instalații în stațiile Caransebeș și Lugoj, apoi în Radna și Călnic. Ca urmare a modernizării instalațiilor de electroalimentare a CED-urilor, s-au realizat linii electrice de înaltă tensiune în cablu subteran de 6 KV între Orșova și Caransebeș și linii electrice aeriene de 6 KV pe restul liniilor cu instalații CED racordate la posturile de transformare de putere în punctele : Orșova, Valea Cernei, Poarta, Caransebeș, Caransebeș Triaj, Timișoara, Arad, Lugoj, Radna, Sântana, etc. Pentru asigurarea continuității acestor alimentări, toate aceste posturi de intervenție au fost prevăzute cu electrogene de putere corespunzătoare.

Instalațiile SCB (semnalizare, centralizare, bloc) deși mai vechi, funcționau într-un număr important de stații :

- Magistrala Curtici – Săvârșin având un caracter principal a fost înzestrată cu instalații CEM (centralizare electromecanică) pe toată distanța, cu excepția stațiilor Arad și Săvârșin (fără instalații) și stațiile Cicir, Milova și Bătuța (cu încuieri și bloc) pentru controlul pozițiilor macazelor.
  - Magistrala Orșova – Jimbolia a fost dotată cu instalații CEM tip Tungstam pentru 9 stații, restul de 23 stații neavând nici un fel de instalații. Toate au fost înlocuite în anul 1970.
  - Au mai fost înzestrate cu instalații CEM stațiile : Timișeni, Timișoara Sud, Sânandrei și Aradul Nou.
- La finele anului 1960 când începuse dotarea stațiilor cu instalații de centralizare electrodinamică, situația pe magistrală era următoarea :
- aparate CEM : 154 în 51 stații

- aparate de asigurare : 188 în 63 stații
- încuietori : 2400
- fixatori de vârf : 412
- semnale mecanice : 750
- semnale de intrare cu disc (Banovici) : 160

În paralel cu evoluția căii și a materialului rulant, precum și cu mărirea vitezei de circulație a trenurilor și sporirea siguranței circulației, au evoluat și mijloacele de telecomunicații.

În perioada de pionierat a căilor ferate, de-a lungul liniei se instalau turnuri de semnalizare aflate la câțiva km distanță între ele. De obicei acestea se găseau în dreptul cantoanelor dacă aveau vizibilitate între ele, astfel încât informațiile privind apropierea trenurilor, sau avizarea expedierii lor se dădea prin semnale optice. După 1856 odată cu descoperirea telegrafului s-a trecut la transmiterea informației prin sistemul electromagnetic, în care scop s-au introdus :

- instalații telegrafice locale, pentru obținerea de căi libere între stații, la trenurile cu opriri în toate punctele de secționare.
- instalații telegrafice directe, pentru obținerea căilor libere la circulația trenurilor cu opriri în anumite stații, precum și pentru transmiterea corespondenței între stațiile dintre două noduri de cale ferată.
- instalațiile telegrafice principale, pentru comunicații între noduri de cale ferată.
- imprimatoare Hughers pentru legătura între conducerea căilor ferate și unitățile teritoriale. Primul aparat de acest gen a fost instalat între Timișoara și București, constituind mult timp unica legătură de telecomunicații la mare distanță a Regionalei Timișoara.

În afară de instalațiile telegrafice s-au mai introdus :

- pe liniile secundare, telefoane de semnalizare pe fir simplu cu întoarcere prin pământ, între stații și cantoane
- pe liniile principale s-au introdus automatele de stație și cantoane cu mecanisme de clopot, funcționând pe același principiu.
- pentru legăturile între stații și unitățile de exploatare s-au întins circuite telefonice încă din anul 1920, iar în 1936 s-a realizat primul circuit RC pentru regulatorul de circulație cu instalații cu apel selectiv tip Siemens pe secția Timișoara – Reșița.
- În nodurile mari de cale ferată cu multe unități de exploatare s-au introdus centrale telefonice manuale : prima de tip BL a fost montată în Timișoara în 1935 și avea 50 de numere ; în 1945 aceasta a fost sporită la 100 de numere, iar în 1962 la 500.

Telefonia locală urbană s-a extins în toate nodurile feroviare, instalându-se centrale telefonice manuale la Arad, Caransebeș, Călnic, Oravița, Curtici, Gurahonț, etc., ajungând ca în 1960 să existe 15 centrale telefonice manuale cu un număr de 1070 abonați BL și 480 abonați BC.

După 1944 s-a trecut la folosirea multiplă a circuitelor telefonice aeriene, prin utilizarea de curenți purtători. Primul echipament de acest fel – de tipul TFB fabricație germană – a fost instalat la Timișoara în 1945, făcând legătura cu București Nord, apoi cu Arad și Caransebeș. În 1959 au apărut sisteme de tip NT de proveniență cehoslovacă, rămase încă în exploatare la mijlocul anilor '70.

Introducerea teleimprimatoarelor de tip Siemens a înlocuit telegraful Morse începând din 1958. Tot în acest an s-au montat în stații noduri, schimbătoare telefonice IDM (mici centrale EL de 5 – 10 numere) pentru concentrarea telefoanelor din biroul de mișcare, astfel încât în 1960 existau 3 schimbătoare IDM cu 20 de linii, iar în 1970 s-a ajuns la 38 schimbătoare cu 352 de linii.

Sistemul de teleconferințe operative a fost introdus în 1954 după o concepție proprie.

În stațiile de triere și în stațiile mari s-au introdus stații de amplificare de mare putere cu linii de megafoane și coloane de convorbiri, pentru realizarea de legături de serviciu între operatorul de manevră și agenții din stații și triaje și pentru informarea publicului călător.

Începând cu anul 1962 s-a trecut la automatizarea rețelei telefonice. În acest scop a fost dată în funcție centrala automată din nodul feroviar Timișoara, cu o capacitate de 700 de linii urbane, 60 de linii interurbane semiautomate și 20 de linii interurbane automate, precum și 10 trunchiuri de legătură cu centrala P.T.T.R. Au fost apoi automatizate nodurile feroviare Arad, Caransebeș, Lugoj și Reșița Nord, iar mai târziu o serie de noduri mai mici ca : Timișoara Est, Radna și Sântana. Ca urmare, în 1971 existau pe regională :

- linii urbane automate : 1660
- linii interurbane semiautomate : 128
- linii interurbane automate : 50

Singurele centrale telefonice manuale rămase în funcție la acea dată se găseau în stațiile Curtici, Gurahonț și Oravița (300 de numere BC) și Jimbolia, Vasiova, Gătaia, Anina, Ghioroc și Brad (110 numere BL), care ulterior au fost automatizate în totalitate.

Pentru îmbunătățirea siguranței circulației și a exploatarei vagoanelor au fost dotate toate circuitele RC și RVS de pe liniile principale, cu instalații noi cu apel selectiv centralizat de tip Tesla inductiv, cu apel în curent alternativ.

Pe linia modernizării rețelei telegrafice s-au înlocuit toate teleimprimatoarele vechi de tip Siemens cu teleimprimatoare mecanice noi de fabricație germană, ajungând ca în 1970 să existe un număr de 23 de aparate noi instalate în stațiile : Timișoara, Arad, Caransebeș, Oravița, Curtici, Gurahonț, Lugoj și Reșița Nord. La acea dată era preconizată automatizarea rețelei telegrafice după sistemul telex.

În multe dintre stațiile cu centralizare electrodinamică s-au introdus și instalații TTR noi (50 de panouri cu 800 linii). Pentru semnalizarea mersului trenurilor au fost înzestrate un număr de 35 de stații cu automate de stații cu relee. De asemenea pentru sonorizarea zonelor de activitate din stații, s-au introdus până în 1970 :

- 78 de stații cu puterea cuprinsă între 40 – 500 W
- 600 difuzoare exterioare
- 340 coloane de convorbiri
- 120 coloane de manevră în stațiile CED
- 150 amplificatori bilaterali

La începutul anilor '70 au fost introduse instalațiile de radiocomunicații în triaje pentru lăcătușii de revizie, regulatorul de manevră și lucrătorii de întreținere CT.



*« Întrecere » pe linie dublă între un tren de călători și un tren de marfă remorcat de două locomotive seria 230.000, în apropiere de stația Timișoara Nord în anul 1967*

*Colecția Valentin Ivănescu*

## Gara Curtici

Curtici (în germană Kurtitsch și în maghiară Kürtös) este un oraș în județul Arad, Crișana, situat la o distanță de 17 km față de municipiul reședință de județ Arad, este amplasat în partea vestică a județului Arad și este cel mai important punct de legătură pe calea ferată cu Europa centrală și de vest al României. Teritoriul administrativ se întinde pe o suprafață de cca. 7970 ha în Câmpia de Vest, câmpie ce este caracterizată în zona orașului de nisipurile grindurilor formate de vechile brațe ale Mureșului, azi stabilizate de plantații de viță de vie. Prima atestare documentară a orașului Curtici datează din secolul al XVI-lea, respectiv din anul 1519, iar din 16 februarie 1968 localitatea este ridicată la rangul de oraș. În perioada interbelică a purtat temporar denumirea "Decebal", dată de autoritățile române.



*Prima clădire a gării din Curtici construită în anul 1858*

*Colecția Radu Bellu*

Stația de cale ferată Curtici a fost dată în exploatare la data de 25 octombrie 1858 odată cu deschiderea liniei ferate Szajol – Curtici – Arad, construită de « Societatea Căilor Ferate din Jurul Tisei ».

La mijlocul anilor '20 datorită intensificării traficului de călători și mărfuri în zona de frontieră cu Ungaria de la Curtici, s-a impus construirea

unei noi clădiri care să satisfacă aceste cerințe în continuă creștere. Dintre toate clădirile de călători ale stațiilor de frontieră din România Mare, gara Curtici (Decebal) a fost prima aleasă spre a fi reconstruită și înzestrată corespunzător cerințelor vremii.

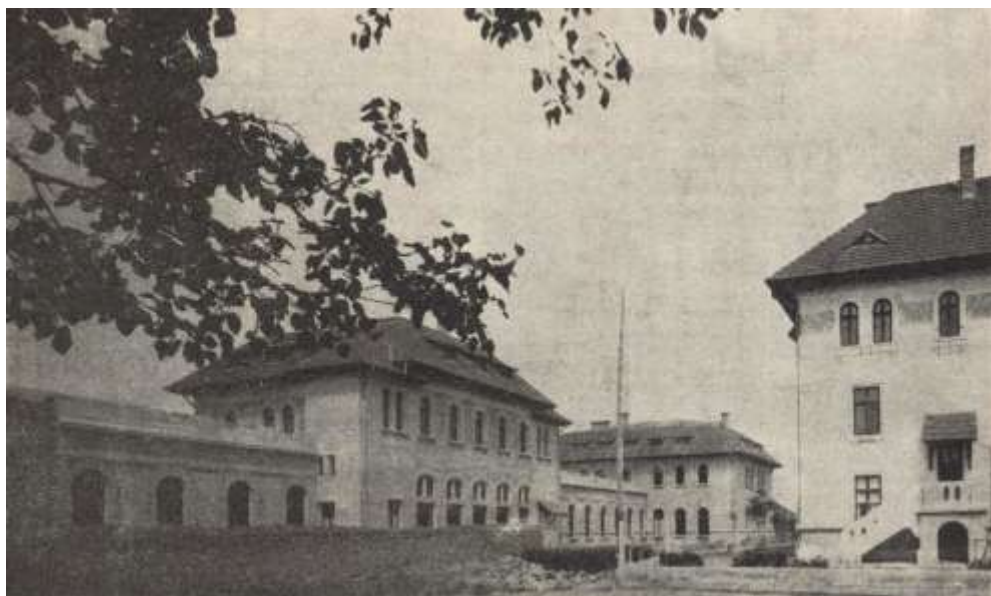


*Noua gară din Curtici dată în exploatare în anul 1933*

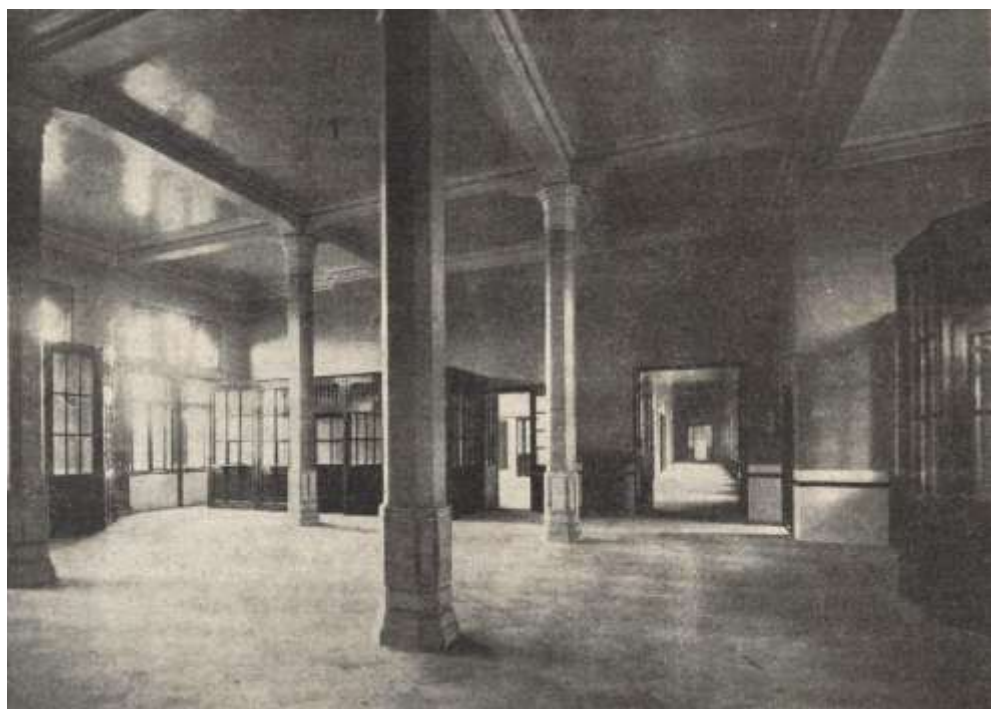
*Colecția Puiu Iliescu*

Principal, s-a stabilit construirea clădirii de călători cu sălile de așteptare și restaurantele pentru publicul călător, apoi serviciul administrației CFR, serviciile de revizie vamală și polițienească, poștă și magaziile RMS, urmând ca după ce construcția va fi terminată să se execute clădirile anexe pentru serviciile medicale și veterinare, precum și magaziile cu tot ansamblul lor administrativ CFR și vamal. Tendința la acea dată era ca în acest punct de frontieră să se concentreze toate operațiile de revizie și depozitare a mărfurilor care la acea dată se făceau la Arad.

Pentru personalul stației s-au prevăzut locuințe la etajul clădirii : în pavilionul central apartamentul șefului stației și camerele de rezervă pentru personalul superior CFR, iar în pavilioanele laterale 6 apartamente cu atenanse, precum și 4 camere de rezervă deasupra restaurantului.



*Imagine din spatele gării Curtici la scurt timp după darea în exploatare  
Colecția Valentin Ivănescu*



*Holul de la intrarea în gară  
Colecția Valentin Ivănescu*

Lucrarea a început la 16 iulie 1928, construcția urmând să se execute din materialele obișnuite aflate în regiune. Fațada tratată în stilul clasic al gărilor CFR era din cărămidă aparentă, procurată de la Fabrica Bohn din Jimbolia și din piatră artificială. Planșeele erau din beton armat, tâmplăria din lemn de stejar, pardoselile sălilor din plăci de mozaic, iar în birouri și saloane, din parchete de stejar. Fără a imita luxul din recent inauguratele gări din țările occidentale, s-a căutat a se realiza, prin distribuția planului, maximum de confort cu maximum de simplitate.

Până la data de 10 noiembrie 1928 a fost terminată prima parte a clădirii ce a costat 11.412.000 lei, o sumă apreciabilă pentru acea dată. A urmat o perioadă de 3 ani de stagnare din cauza crizei feroviare generale din toate statele europene, prin granițele țării călătorii și mărfurile nu mai revărsau bogățiile de altădată, încăperile proiectate cu economie atunci, păreau acum prea vaste și fondurile bugetare împovărate de alte lucruri la fel de importante și urgente.

În urma inspecției Dir. Gen. Ionescu la graniță, pe 8 august 1932 a început executarea părții a doua a clădirii. Deși cu plan simetric, totuși o porțiune din suprafața proiectului a fost sacrificată, adaptându-se o distribuție în parte modificată față de programul inițial și potrivită cu posibilitățile materiale reduse. În primăvara anului 1933 antrepriza « Soc. Arhitectura Arad », executoare a numeroase lucrări importante de construcții, anunța terminarea și darea în exploatare a noii clădiri de călători a stației Curtici.



*Stația Curtici în anul 1942 în care e vizibil peronul acoperit*

*Colecția Radu Bellu*



*Vagon descoperit pe două osii în gara Curtici în anul 1937*

*Colecția Puiu Iliescu*



*Feroviarul român (în stânga), alături de cel maghiar, în Curtici în anul 1937*

*Colecția Puiu Iliescu*

În stația Curtici au fost introduse la 5 februarie 1923 instalațiile CEM (centralizare electromecanică) de tipul «Fabrica de Telefoane», care au funcționat până în anul 1961, când au fost înlocuite cu actualele instalații CED (centralizare electrodinamică) de tipul CR3.

În anul 1963 secția Curtici – Arad a fost înzestrată cu bloc de linie automată (BLA).

La 30 septembrie 1975 a fost dată în exploatare calea ferată dublă electrificată Curtici – Arad.

În prezent stația Curtici are în dotare 16 linii în lungime totală de 879 m.



*Stația de frontieră Curtici în toamna anului 2011*

*Foto Mircea Mașcovescu*

## Gara Jimbolia



*Gara din Jimbolia la 1902*

Orașul Jimbolia este situat în Câmpia Banatului, la contactul dintre Câmpia Timișului și Câmpia Mureșului. Se află la intersecția unor căi de comunicație ce fac legătura dintre România și Serbia, fiind și punct de frontieră feroviar și rutier la granița dintre cele două țări. Este legat de Timișoara prin DJ 59A și linia ferată Kikinda (SR) -Jimbolia - Timișoara.

Prima clădire de călători a stației de cale ferată Jimbolia a fost dată în exploatare odată cu deschiderea liniei de cale ferată Jimbolia – Timișoara la data de 15 noiembrie 1857, având trei peroane desfășurate pe o lungime de o sută de metri. Proiectantul ei a fost directorul general al companiei St.EG - un francez, Jules Maniel.

Între 1898 și 1902 se construiește o altă clădire pentru gara din Jimbolia, de astă dată mai mare, a cărui artizan a fost celebrul arhitect Ferenc Pfaff. Noua stație a fost inaugurată la data de 2 decembrie 1902. La construcția ei s-au folosit cărămizi dublu presate în ulei de rapiță, care în urma arderii deveneau foarte rezistente, nu necesitau tencuirea sau zugrăvirea, având totodată și un aspect plăcut.

Construcțiile proiectate de Ferenc Pfaff în diferitele localități de pe cuprinsul Imperiului Austro – Ungar, îmbinau utilul cu frumosul, erau spațioase, luminoase, nefiind cantonate într-un stil arhitectonic bine definit, dar respectând standardele căilor ferate austriece din acea epocă. Toate aceste clădiri eclectice sunt unicate, dimensiunea fiecăreia fiind în funcție de importanța localității pe care o deservea.



Gara Jimbolia la 1908

Colecția Valentin Ivănescu



Gara Jimbolia în anul 1910

Colecția Valentin Ivănescu



*Gara Jimbolia în 1922 (între 1919 – 1924 Jimbolia a aparținut Serbiei ca parte a județului Beograd sub numele de Dzombolj, denumire dată orașului, defapt de, bulgarii bănățeni)  
Colecția Arpad Ordodi*



*Stația de cale ferată Jimbolia în anul 1925  
Colecția Arpad Ordodi*



*Oficialități române și italiene surprinse în gara Jimbolia în anii interbelici  
Colecția Arpad Ordodi*



*Un ofițer român, ceferiști și un ofițer italian în gara Jimbolia în anul 1942  
Colecția Arpad Ordodi*



*Personalități locale în gara Jimbolia la plecare cu rapidul Simplon spre București în anii '40  
Colecția Arpad Ordodi*



*Locomotiva 150.1121 expusă în fața Muzeului Căilor Ferate din Jimbolia*

*Foto Valentin Ivănescu*

## Gara Stamora Moravița



*Stația de frontieră Stamora Moravița în ianuarie 2012*

*Foto Mircea Mașcovescu*

Moravița (în germană Morawitz, în maghiară Temesmora), este o comună în județul Timiș, aflată la 60 km de Timișoara și la 107 km de Belgrad (Serbia). Pe teritoriul comunei se află punctul de frontieră “Stamora Moravița”.

Prima linie de cale ferată care a legat Timișoara cu capitalele din Europa Centrală a fost linia Seghed – Timișoara, deschisă circulației trenurilor la 15 noiembrie 1857. Construită de Societatea Privilegiată a Căilor Ferate de Stat Austriece, a fost continuată spre sud până la Iassenovo, unde a făcut legătura cu calea ferată Oravița – Baziaș. Această linie a legat capitala Banatului cu portul dunărean, fiind dată în exploatare la 30 august 1858. După căderea Imperiului Austro – Ungar, calea ferată s-a împărțit între cele doua noi state naționale, România și Serbia.

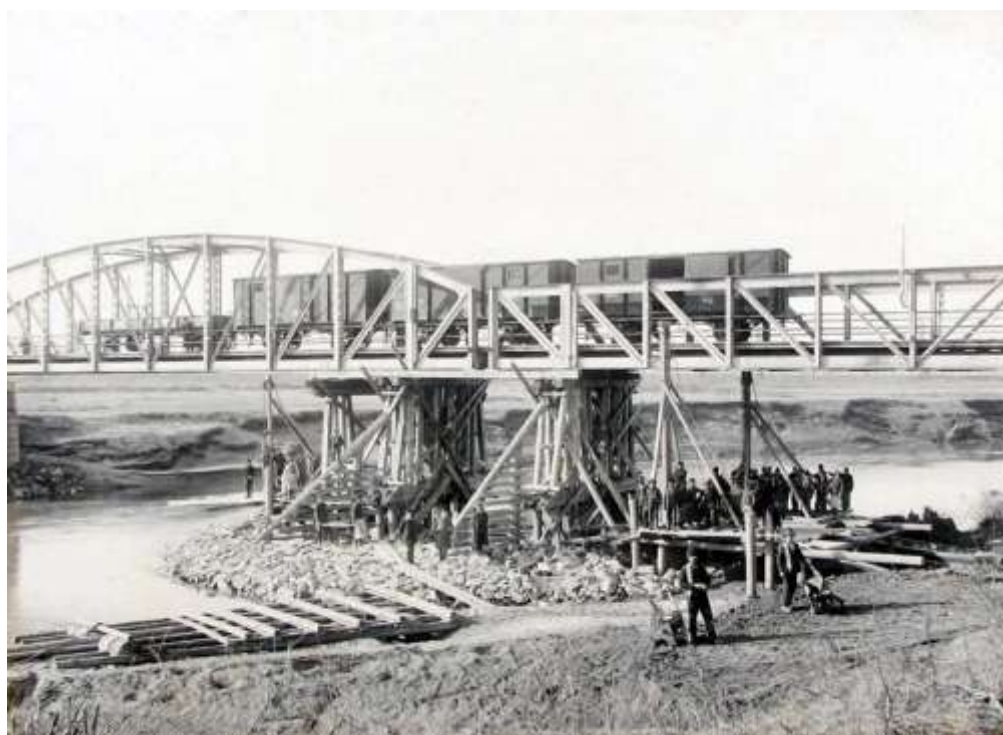
Tronsonul de cale ferată Timișoara – Stamora Moravița în lungime de 56 km cuprinde următoarele stații : Timișoara Nord - Timișoara Sud – Timișoara CET – Timișeni – Pădureni Timiș – Jebel – Voiteni – Deta – Denta – Stamora Moravița. De la Stamora Moravița linia se continuă în Serbia până la Vârșeț.



*Tren de călători remorcat de o locomotivă seria 220 pe ,vechiul pod de la Timișeni (Șag)*



*Vechiul pod peste Timiș de la Timișeni în timpul inundațiilor din 1912*



*Imagini din timpul construcției pilonilor noului pod*



*Trenul de lucru remorcat de o locomotivă seria 220 pe noul pod construit peste râul Timiș*



*Podul de la Timișeni în preajma inaugurării  
Colecția Ioan Kappel prin intermediul Banaterra*



*Echipa de drum a locomotivei 150.183 și manevranții sârbi în Vârșeț (Serbia) în 1968  
Colecția Dumitru Cătană*



*Gara Vârșeș în primii ani ai secolului XX*

*Colecția Valentin Ivănescu*



*Gara Iassenovo la 1883*

*Colecția Valentin Ivănescu*



*Gara Baziaș și portul de la Dunăre în 1915*

*Colecția Valentin Ivănescu*



*Baziaș, septembrie 2010, locația unde odinioară se afla impunătoarea gară dunăreană*

*Foto Valentin Ivănescu*



Permisiune de trecere a frontierei a șefului serviciul tracțiune din depoul Timișoara  
Colecția Milentie Ivan

Pe secția de remorcare Timișoara – Moravița, Societatea Privată a Căilor Ferate de Stat Austriece a înființat două remize de locomotive în Jebel și Stamura Moravița, pentru echiparea și remizarea locomotivelor ce au funcționat până în 1960, an după care au fost desființate.

Linia Jimbolia – Timișoara – Stamura Moravița a fost prima linie de cale ferată din România unde în 1858 a fost introdus sistemul telegrafic de tip Morse pentru cererea și introducerea căii libere în circulația trenurilor.

În anul 1947 între Timișoara și Stamura Moravița a fost pusă în funcțiune rețeaua aeriană de telecomunicații.

În stația Stamura Moravița instalațiile CEM au funcționat până în anul 1987, după care au fost înlocuite cu instalații cu tablouri mecanice și încuietori.

Specifice acestei secții de remorcare au fost locomotivele din seriile 335 și 220, mai târziu 324.000, 375.000, 376.000 și 131.000. După anul 1966 au apărut locomotivele diesel – hidraulice din seria 040 – DHC și locomotivele diesel – electrice din seria 060 – DA.



*Locomotivă din seria 375 utilizată la remorcarea trenurilor pe liniile de șes din Banat  
Colecția Silviu Dârlea*



*Locomotiva 150.252 a depoului Timișoara în timpul staționării în Jebel în anul 1974  
Colecția Licuță Lucan*



*Stamora Moravița, vedere din capătul spre Deta, vizibilă în stânga imaginii, vechea remiză de locomotive*

*Foto Mircea Mașcovescu*

## Învățământul Feroviar Timișorean

Activitatea de la calea ferată având un specific deosebit față de celelalte ramuri de producție, a atras după sine necesitatea pregătirii de cadre calificate la nivelul necesităților. Din acest motiv, s-a simțit nevoia înființării unor școli cu profil adecvat, în special pentru meseriile cu specific pur feroviar.

De la bun început școlile de pregătire în domeniul sectorului industrial (reparații locomotive și vagoane) au funcționat pe lângă depourile de locomotive și atelierele principale, sub numele de școli profesionale. Pentru pregătirea personalului de exploatare s-au înființat școli de calificare pe lângă inspecții, care mai târziu s-au transformat în grupuri școlare.



*Elevi ai Școlii Profesionale CFR Timișoara lângă locomotiva 324.585 aflată pe linia spre Jimbolia, în anul 1945*

*Colecția Sabin Dihel*

## Școala Profesională de Căi Ferate Timișoara

Școala Profesională de Căi Ferate din Timișoara a fost cea mai veche școală de profil, documentele existente atestând înființarea ei în anul 1884 sub denumirea de : Școala de Elevi Meseriași M.A.V. de pe lângă Atelierele Principale Timișoara.

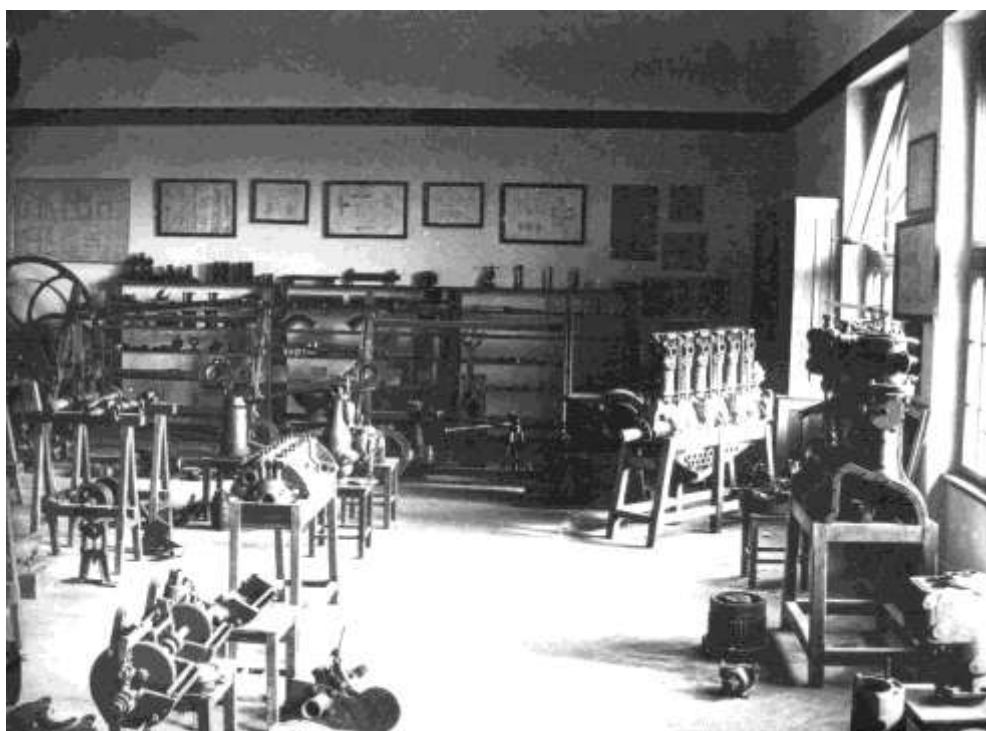
Timp de 34 de ani această școală a funcționat cu limba de predare maghiara. Între anii 1918 – 1919 Banatul ajungând sub administrația Statului Sârb, Atelierele Principale trec în custodia Căilor Ferate Sârbe (S.D.Z.), iar școala funcționează în limba de predare sârba. În anul 1919 odată cu stabilirea granițelor firești ale României, școala a fost integrată în organismul Căilor Ferate Române, cu limba de predare româna.



*Absolvenții Școlii Profesionale CFR Timișoara promoția 1943*

*Colecția Valentin Ivănescu*

Perioada 1919 – 1951 este cea mai semnificativă, deoarece corespunde cu etapa de reorganizare a învățământului nostru profesional și tehnic. Este perioada istorică în care România își extinde rețeaua feroviară tot mai mult în teritoriu. În acest răstimp, școala a funcționat în felul următor : cea cu specialitatea vagoane, sub conducerea administrativă a Atelierele Principale C.F.R. Timișoara, iar cea cu specificul locomotive, sub conducerea Depoului de Locomotive Timișoara. Un număr tot mai mare de muncitori au fost pregătiți pentru a satisface exigențele sporite în special din perioada de scurtă stabilitate ce a precedat anii 1923 – 1933.



*Sala cu material didactic a Școlii Profesionale CFR Timișoara la sfârșitul anilor '30  
Colecția Valentin Ivănescu*



*Elevi ai Școlii Profesionale CFR Timișoara clasa a II-a 1945*

*Colecția Sabin Dihel*

În anii de după cel de-al Doilea Război Mondial cele două școli sunt în plină activitate de ștergere a urmelor lăsate de nimicitoarea conflagrație, cadrele didactice și elevii contribuind la repararea locomotivelor și a vagoanelor, punând la dispoziția transporturilor feroviare mijloacele necesare economiei naționale.

În perioada anilor 1951 – 1955 Școala Profesională de pe lângă Atelierele Principale trece în cadrul Direcției Generale a Rezervelor de Muncă, apoi revine și rămâne în această formă până în anul 1958, când fuzionează cu Școala Profesională de pe lângă Depoul de Locomotive Timișoara sub denumirea de Școala Profesională de Ucenici Căi Ferate Timișoara. Funcționarea celor două școli până la fuziunea lor, a fost asigurată de conducerea administrativă în limita posibilităților momentului. Sălile de curs au fost de multe ori improvizate, iar atelierele de instructaj aproape că nu existau.

În anul 1960 a început dotarea treptată a școlii. Primii pași s-au făcut pentru amplasarea ei în spații adecvate din cadrul depoului, ajungându-se ca în anul următor să se extindă și în clădiri rămase disponibile pe lângă Atelierul de Zonă Timișoara.



*Elevi practicanți ai Școlii Profesionale CFR în anul 1953 în depoul de locomotive Timișoara  
Colecția Dumitru Cătană*

Între 1960 – 1962 s-au depus eforturi pentru amenajarea a două ateliere de instrucțaj : unul în clădirea administrativă a depoului, iar celălalt în subsolul clădirii unde funcționa cantina. Din lipsa spațiului corespunzător dar și a fondurilor necesare, aceste ateliere nu au putut fi ridicate la nivelul cerințelor învățământului modern. Abia în anul 1963 au fost afectate spații corespunzătoare și s-a trecut la reorganizarea atelierelor existente, îmbunătățindu-se astfel procesul de învățământ. În 1964 s-a introdus încălzirea centrală în căminele din incinta depoului, prin contribuția integrală a maiștrilor și a elevilor și s-a amenajat un cabinet de desen, unic la acea dată în rețeaua școlilor profesionale. În spiritul înnoirilor vremii, s-a trecut la amenajarea cabinetelor tehnice pe specialități, astfel că școala dispunea de un cabinet tehnic de locomotive și de un cabinet tehnic de vagoane. În perioada 1965 – 1967 a fost modernizat întregul mobilier al cantinei, au fost înlocuite dulapurile vestiarelor de la cămin și s-a amenajat o nouă sala de sport. Până în anul 1970 cazarea elevilor s-a făcut în 3 camine cu o capacitate totală de 252 de locuri. Începând cu 1 februarie 1971 în Complexul Școlar C.F.R. s-a dat în folosință un nou cămin cu 5 nivele, cu încălzire centrală, având capacitatea de 400 de locuri.



*Elevi ai Școlii Profesionale CFR Timișoara, anul II la practică în anul 1968  
Colecția Ion Râmneanțu*



*Elevi ai Școlii Profesionale CFR Timișoara , anul II vagoane, în atelierul de zonă în 1969  
Colecția Ileana Chiodan*



*Elevi ai Școlii Profesionale CFR Timișoara în anul 1970*

*Colecția Ileana Chiodan*



*Elevi la practică lângă o locomotivă din seria 142.000 în depoul Timișoara în anul 1970*

*Colecția Lucian Coroamă*



*Elevi și lucrători ai sectorului Utilaje de Cale Timișoara lângă bureza Matissa în 1970  
Colecția Nicolae Bacău*



*Profesori și elevi în fața Școlii Profesionale CFR Timișoara în anul 1971  
Colecția Ileana Chiodan*



*Elevi la practică lângă o locomotivă din seria 150.1000 în anul 1972*

*Colecția Valentin Ivănescu*

Începând cu anul școlar 1974 – 1975 Școala Profesională se transformă în Liceul Industrial nr.4 și se mută într-o clădire nouă aflată pe str. Dunărea, unde va dispune de toate dotările moderne : 23 de săli de clasă, 11 săli pentru activități extracuriculare, 19 cabinete, 9 laboratoare, 7 ateliere – școală, 2 ateliere de lucru, internat cu 200 de locuri, cantină pentru 150 de abonați pe serie, sală de sport, 3 terenuri de sport acoperite cu gazon artificial.

Din anul 1990 Liceul Industrial nr. 4 își schimbă din nou denumirea , de astă dată în Grupul Școlar Transporturi Căi Ferate Timișoara, care va școlariza în continuare elevi în profil tehnic și servicii, fiind singura școală din vestul țării având specializarea : material rulant.

Actualmente unitatea bănățeană de învățământ feroviar se numește Colegiul Tehnic “Dimitrie Leonida” Timișoara, purtând numele emblematic al marelui specialist și inițiator al domeniului electric, energetic și feroviar, Academician Inginer Dimitrie Leonida, personalitate marcantă a învățământului profesional și tehnic românesc.



*Colegiul Tehnic « Dimitrie Leonida » în vara anului 2011*

*Foto Valentin Ivănescu*



*Elevi ai Liceului CFR Timișoara în anul 1987, lângă mocanița expusă în curtea liceului  
Colecția Ioan Mircea Jebeleanu*



*Absolvenții Liceului Industrial Nr.4 Timișoara, promoția 1989*

*Colecția Ioan Mircea Jebeleanu*



*Locomotiva de cale îngustă pentru ecartamentul de 764 mm, tip Dt-n2 construită la Reșița, păstrată în curtea Liceului Feroviar din Timișoara, surprinsă pe peliculă foto în anul 1986*

*Foto Valentin Ivănescu*



Sonet la absolvirea liceului în 1989

Colecția Ioan Mircea Jebeleanu



Absolvenții Liceului Industrial nr. 4 Timișoara promoția 1989

Colecția Ioan Mircea Jebeleanu

## **Școli de calificare și specializare**

După Primul Război Mondial, s-a simțit nevoia acută de personal specializat pentru îndeplinirea diverselor funcții în procesul de exploatare feroviară. Ca urmare a acestui fapt, au fost organizate școli pe lângă marile unități de cale ferată, care-și deschideau cursurile și funcționau atâta timp cât nevoile de completare a cadrelor o impuneau, fiind profilate exclusiv pe funcțiile deficitare.

Preocuparea esențială îndreptându-se în această perioadă în direcția instruirii temeinice și rapide a cursanților, s-a acordat o atenție minoră problemei evidenței în școli. Ca urmare a acestui fapt, documente arhivistice s-au păstrat foarte puține și numai din anul 1938 – acestea fiind și ele incomplete, referindu-se numai la ramura Mișcare/Comercial.

Din anul 1946 la Timișoara și Arad au luat ființă câte un grup școlar de calificare și specializare. Grupul școlar din Arad, având condiții reduse pentru o bună desfășurare a activității, s-a desființat în 1957, astfel încât începând cu această dată întregul proces de calificare și specializare era asigurat prin Grupul Școlar din Timișoara.

În decursul a 32 de ani, în ramura M/C au funcționat un nr. de 191 școli în Timișoara și 360 de școli în exterior (aflate tot sub controlul și îndrumarea centrului Timișoara).

În anul 1947 a mai luat ființă în Timișoara și o Școală Medie Tehnică CT, cu conducere proprie, pregătind specialiști de nivel mediu în specificul SCB și TTR. Durata cursurilor a fost de 4 ani, elevilor asigurându-li-se și o instruire practică în cadrul unităților de exploatare din Timișoara. Școala a funcționat cu profilul inițial pe perioada anilor 1947 – 1957, școlarizând un număr de 254 de elevi. În anul 1957 aceasta și-a schimbat profilul transformându-se în Școala Medie Tehnică de Exploatare și a funcționat până în 1959, școlarizând un număr de 87 de cursanți repartizați în producție ca impiegati dispozitori de mișcare.

Tot în cadrul Grupului Școlar de Calificare Timișoara au funcționat o serie de școli pregătind specialiști și din celelalte ramuri de activitate cum ar fi : Tracțiune, Vagoane, Linii, Administrativ, etc.

În perioada când sarcinile de școlarizare au avut un volum care a depășit posibilitățile Grupului Școlar din Timișoara, acțiunea de calificare a cadrelor s-a desfășurat în paralel la Arad, în care scop s-a înființat aici un Grup Școlar pe perioada anilor 1946 – 1954.



*Absolvenții Școlii Profesionale CFR Timișoara promoția 1947*

*Colecția Valentin Ivănescu*



*Absolvenții Școlii Medii de Tracțiune Timișoara promoția 1968*

*Colecția Valentin Ivănescu*

La nivelul anilor '60, Grupul Școlar C.F.R. Timișoara, cu sediul pe str. Ion Heliade Rădulescu nr. 1, dispunea de 8 săli de curs, 3 săli pentru cabinete tehnice, infirmerie, o sală de meditații și dormitoare cu o capacitate de 125 de paturi. Pentru a satisface nevoile de cazare ale elevilor s-a folosit în completare căminul din str. Gelu nr. 49, care dispunea de o capacitate de 250 de paturi.

În anii '70 și '80, Centrul de Calificare Căi Ferate Timișoara școlariza cadre pentru următoarele meserii : mecanic de locomotivă (6 luni – 1 an), lăcătuș de revizie vagoane (6 luni), cantonier – meseriaș de cale (5 luni), magaziner, conductor de tren (5 luni), electromecanic SCB (10 luni), mecanic – ajutor LDE (6 luni), casier (9 luni), electromecanic TTR (9 luni), impiegat dispozitor de mișcare (9 luni), șef de tren – șef de manevră (6 luni), acar – frânar – manevrant (4 luni).



*Absolvenții Școlii Postliceale clasa LDE 3 (mecanici ajutoari) a Centrului de Calificare Timișoara, promoția decembrie 1978*

*Colecția Valentin Ivănescu*

Începând cu anul 1990 numărul de cadre școlarizate crește considerabil ajungând la un maxim în anul 1994, an după care se constată o diminuare continuă a ponderii școlarizărilor.

Anul 2004 aduce din nou o schimbare de nume, de astă dată Centrul de Calificare CF se va numi CENAFER, care va aparține de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, fiind desemnat ca organism național specializat în formarea – calificarea, perfecționarea și verificarea profesională

periodică a personalului care efectuează activități specifice desfășurării transportului feroviar în condiții de siguranță a circulației, securitate a transporturilor și de calitate a serviciilor feroviare, precum și participarea în comisiile de autorizare a personalului cu responsabilități în siguranța transportului feroviar.



*Sediul Centrului de Calificare CF CENAFER Timișoara în vara anului 2011*

*Foto Valentin Ivănescu*



*Imagine din curtea Centrului de Calificare CFR Timișoara*

*Foto Valentin Ivănescu*



*Imagine dintr-o sală de curs a Centrului de Calificare*

*Foto Valentin Ivănescu*

**Universitatea « Politehnica » din Timișoara  
Facultatea de Mecanică**

Facultatea de Mecanică este componentă a Universității « Politehnica » din Timișoara având statut juridic bine definit. În cadrul facultății funcționează, de peste 50 de ani, specializarea « Vehicule pentru transport feroviar », specializare care, de-a lungul timpului a avut denumiri diferite, în funcție de deciziile forurilor superioare.



*Universitatea Politehnică din Timișoara, Facultatea de Mecanică*

*Foto Valentin Ivănescu*

Astfel, de la înființare și până în prezent, specializarea (secția) a cunoscut următoarele denumiri :

- 1948 – 1953 : Mașini de transport terestre
- 1953 – 1954, în cadrul Facultății de Transporturi : Locomotive și Vagoane
- 1954 – 1957 : Locomotive
- 1957 – 2005 : Material Rulant de Cale Ferată
- 2005 – în prezent : Vehicule pentru Transport Feroviar

Necesitățile generate de transformările economico – sociale, au determinat dezvoltarea industriei românești, inclusiv a celei constructoare de vehicule feroviare. S-a reușit astfel, începând cu anul 1960, ca întregul parc de locomotive și vagoane să fie înzestrat cu vehicule construite în țară, o pondere însemnată având în acest sens unitățile de profil din zona de vest ( U.C.M. Reșița și ASTRA Arad ).

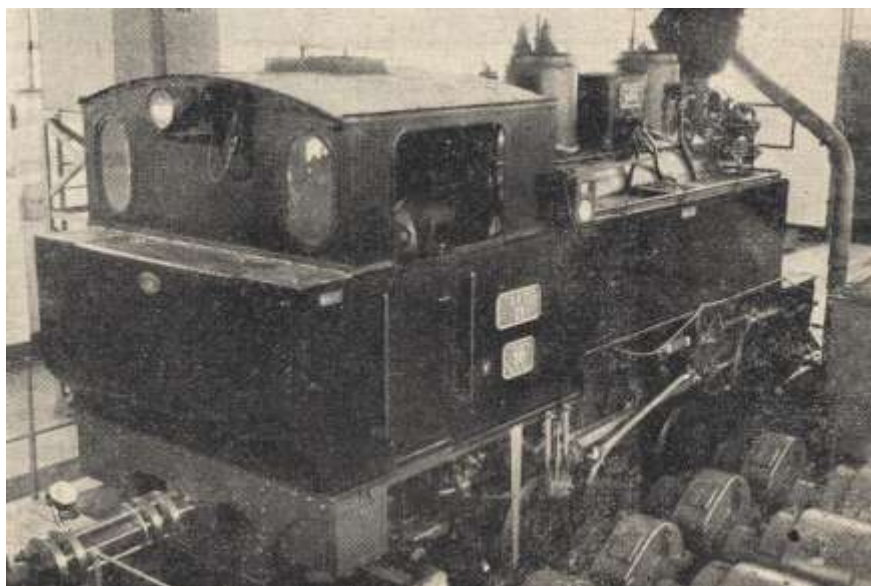


*Halele laboratorului de locomotive în anul 1957*

*Colecția Catedra de Material Rulant*

Prin urmare a devenit imperios necesară dezvoltarea învățământului de profil din zonă, formarea unui corp didactic și de cercetători capabili să răspundă cerințelor industriale și, implicit, celor economice și sociale. Trebuie remarcată contribuția deosebită pe care colectivul Catedrei de Material Rulant de Cale Ferată, cu specialiști în cercetarea fenomenului feroviar și în proiectarea produsului feroviar, au avut-o în implementarea tracțiunii diesel și electrice la Calea Ferată Română.

Specializarea « Vehicule pentru transport feroviar » formează cadre cu pregătire superioară, având competențe și abilități specifice domeniului fundamental științe ingineresti, cu specializare în domeniul vehiculelor feroviare (material rulant de cale ferată).



*Locomotiva de cale îngustă pe standul de probe amenajat în incinta halei  
Colecția Valentin Ivănescu*



*Locomotiva diesel de cale îngustă LDI 001 înainte de a fi postată în hala de probe în 1966  
Colecția Catedra de Material Rulant*



*Locomotiva LDI 001 pe standul de probe în laboratorul de locomotive  
Colecția Catedra de Material Rulant*



*Standul de încercare a motorului Diesel  
Colecția Catedra de Material Rulant*

În anul universitar 1994 – 1995 se înființează catedra “Ingineria Sistemelor de Circulație Feroviara “. În 2002 catedra își schimbă denumirea în « Ingineria Transporturilor », iar începând cu toamna anului 2005 și până în prezent, aceeași catedră se numește “Ingineria Transportului și a Traficului”.



*Cadre didactice și studenți politehniști timișoreni în vizită la Uzina Astra Arad în 2007  
Colecția Mihaela Herman*

## Transportul de marfă



*Activitate intensă de manevră în grupa de compunere – expediere a trenurilor de marfă din stația Timișoara Nord, cap Y, în anul 1966*

*Colecția Dumitru Ungureanu*

### Actualizare și contextualizare

În prima jumătate a secolului XX, calea ferată era principala modalitate de transport terestră, atât pentru pasageri, cât și pentru mărfuri. Odată cu dezvoltarea rapidă a infrastructurii rutiere, înregistrată mai ales în ultimele trei decenii ale secolului trecut și continuată și astăzi în ritm accelerat în țările emergente, ponderea transportului terestru de mărfuri și pasageri a trecut treptat de la calea ferată la vehiculele rutiere. La această schimbare a contribuit pe de o parte și faptul că rețeaua feroviară și întreaga infrastructură a acestei modalități de transport nu s-a bucurat de același sprijin financiar din partea statelor așa cum s-a întâmplat în cazul infrastructurii de transport rutier.

România ar trebui să fie o intersecție de rute comerciale majore între nordul și estul, sudul și vestul Europei. Multe companii străine sunt tentate să vină în România, unde costurile de producție și ale mâinii de lucru sunt încă

mici. Se dezvoltă insule de mare productivitate, dar care rămân izolate datorită lipsei infrastructurii de transport.

Pe de altă parte, însăși structura mărfurilor s-a schimbat, în sensul că a crescut foarte rapid ponderea mărfurilor de mic tonaj în detrimentul mărfurilor de masă mare. În cazul transportului rutier de marfă s-a trecut la sistemul „din poartă în poartă” (door-to-door), iar durata de transport a devenit riguros fixată în contractul de transport. Și problemele legate de răspunderea transportatorilor au avantajat transportatorii rutieri. Aceștia răspund de integritatea mărfii atât din punct de vedere cantitativ cât și calitativ, prin Convenția internațională de transport de mărfuri pe șosele (CMR), fiind stabilită o valoare maximă a răspunderii pe unitatea de masă a mărfii, precum și răspunderea gestionară a conducătorului auto.

Transportul feroviar a fost întotdeauna un stimul pentru dezvoltarea economică a unei regiuni, dar și un barometru al volumului de mărfuri și al numărului de persoane care se deplasează între diferite puncte.

### **Cronica unei reveniri anunțate**

După acest regres, transportul feroviar își recapătă treptat rolul principal, în special în țările vest-europene, prin adaptarea la cerințele economiei moderne. Această adaptare se traduce prin reducerea duratei de transport, aplicarea sistemului de transport „door-to-door” (în colaborare cu operatorii rutieri) și oferirea de prețuri mai mici. Bineînțeles, asemenea măsuri menite să sporească substanțial competitivitatea transportului feroviar au fost posibile numai prin investiții masive în infrastructura de transport feroviară, care permit viteze tehnice de 180-350 km/h, modernizarea gărilor și centrelor logistice feroviare, precum și stimularea directă pentru toate cantitățile de marfă preluate de la transportul rutier

În primul rând, durata de transport s-a redus în ultimii ani datorită colaborării dintre operatorii feroviari și companiile care administrează infrastructura, stabilindu-se grafice de circulație respectate cu strictețe, atât pentru trenurile de călători cât și pentru cele de marfă. Pe lângă modernizarea materialului rulant și colaborarea dintre operatori și administratorii infrastructurii, un rol major în succesul înregistrat de transportul feroviar l-au avut autoritățile, prin impunerea de restricții pentru traficul rutier.

Analizând tendințele din câteva țări apropiate de România și câteva țări mai dezvoltate, se constată că transportul feroviar s-a dezvoltat într-un ritm mai lent decât transportul rutier, iar în unele cazuri, mai ales în țările care au avut un regim comunist, s-a înregistrat o scădere a volumului de transport pe calea ferată. Cele mai mari creșteri ale traficului feroviar de mărfuri s-au înregistrat în Germania (cu 21%) și Belgia (cu 17%). În schimb, în Bulgaria și Cehia traficul feroviar a scăzut în ultimii cinci ani cu circa 15%.

Cu toate recomandările Uniunii Europene de a moderniza transportul

feroviar pentru a crește cantitatea de mărfuri transportate pe calea ferată în detrimentul transportului rutier, se remarcă faptul că foarte puține state au crescut lungimea rețelei feroviare în ultimii cinci ani. Exemplele pozitive pot fi numărate pe degete: Belgia, care a crescut lungimea rețelei cu 4,6%, Germania cu 4% și Austria cu 3%. Toate celelalte țări au menținut aceeași lungime a rețelei feroviare, ba chiar au renunțat la unele linii devenite nerentabile.

### **Eforturi susținute la nivel național**

Scăderea traficului feroviar în România nu a fost catastrofală, așa cum s-a întâmplat în alte state, iar în ultimii cinci ani s-a înregistrat chiar o creștere de 6%. Acest fenomen nu s-a datorat însă îmbunătățirii infrastructurii feroviare (inclusiv gări, unele rămase la nivelul de acum 50 de ani), ci faptului că infrastructura rutieră a rămas cea mai slabă din toată Europa. Prin urmare, transportul rutier nu a concurat în toate cazurile transportul feroviar, întrucât nu a putut oferi o durată de transport cu mult mai mică decât calea ferată. Prețul de transport a fost și rămâne relativ ridicat din cauza consumului mare de carburanți. Acest dezavantaj competitiv este determinat de cozile interminabile și de imposibilitatea încărcării unui camion la întreaga capacitate (27-30 de tone) din cauza stării precare a infrastructurii. Pentru a mări viteza de transport, respectiv pentru a micșora durata de deplasare a mărfurilor și călătorilor, este necesar să se dezvolte și logistica din centrele de operare feroviare, precum și cea din centrele de expediere sau recepție ale marilor producători și operatori portuari. O durată de transport mică nu este numai în avantajul beneficiarilor de transport ci și în avantajul operatorilor feroviari, întrucât aceștia suportă costuri nu numai cât timp trenurile sunt în mișcare ci și în staționare pentru încărcarea/descărcarea mărfurilor. Evident, principalul atu în concurența cu succes a transportului rutier este prețul cerut de transportatorii feroviari pentru prestații similare. Și acest aspect depinde de factorul timp: un tarif de transport mai mic se poate obține prin micșorarea timpilor de mers, dar și prin micșorarea timpului de încărcare/descărcare.

Nu în ultimul rând, eficientul transport „din poartă în poartă” nu se poate realiza, până la urmă, decât printr-o bună conlucrare între operatorii rutieri și cei feroviari pentru a efectua transporturi inter-modale, cea mai mare parte a distanței urmând a fi străbătută pe calea ferată, iar un scurt parcurs să fie rezervat transportatorilor rutieri. Bineînțeles, în cazul transportului inter-modal apare problema răspunderii pentru integritatea mărfii din punct de vedere calitativ și cantitativ, împărțită între transportatorul feroviar, cel rutier și operatorii centrelor de transbordare. Ideal ar fi ca operatorul care realizează transportul pe distanța cea mai mare să poarte răspunderea până la destinatarul

final. Reglementarea strictă a acestor probleme, inclusiv prin grafice de predare-sosire a mărfurilor, poate asigura un flux continuu de transport.

### **Calea ferată – principala modalitate de transport terestru**

Uniunea Europeană recomandă statelor membre să modernizeze infrastructura feroviară, materialul rulant și sprijină financiar trecerea traficului de mărfuri de la transportul rutier la transportul pe căi navigabile și transportul feroviar. Autoritățile naționale, însă, au ținut cont de această recomandare în mod diferit, la nivelul Uniunii fiind remarcate diferențe majore între vest și est: în vreme ce în câteva țări occidentale traficul feroviar de marfă a crescut, în fostele state comuniste, inclusiv în România, s-au înregistrat scăderi. Există însă premisele unei răsturnări de situație, calea ferată având șanse să redevină principala modalitate de transport terestru în Europa, grație unei conjuncturi favorabile.

Modificarea structurii economiei, reorientarea temporară dinspre industria grea și agricultură către sectorul serviciilor și industriile cu valoare adăugată mare, corelate cu puterea scăzută de răspuns a sistemului feroviar în fața unei provocări de această natură s-au constituit vremelnic într-un factor de încurajare a transportului auto. Cu toate acestea, dezvoltarea sectorului privat și creșterea ofertei în acest domeniu de transport a contribuit la atragerea noilor clienți către calea ferată. Luând în considerare aceste argumente, ne putem aștepta la o scădere pe termen scurt a volumelor de transport, pe fondul reducerii producției clienților tradiționali. Elaborarea unei strategii coerente, însă, pentru transportul inter-modal, va încuraja transportatorii rutieri să utilizeze calea ferată în asigurarea serviciilor, contribuind la creșterea generală a traficului feroviar pe termen lung.

### **Recursul la coridoare**

Uniunea Europeană a adoptat mai multe inițiative politice pentru îmbunătățirea eficienței și atractivității transportului feroviar de marfă. Astfel, ca urmare a deschiderii fostului Bloc Estic, la începutul anilor '90 au avut loc două conferințe de „transport pan-european” având drept scop identificarea necesităților de dezvoltare a infrastructurii de transport în Europa de Est și crearea unei strategii de integrare sinergică a tuturor rețelelor de transport din Europa lărgită.

Prima Conferință de Transport Pan-European (Praga, 1991) a conchis că în rezolvarea problemelor de transport, în situația dată, trebuie urmărită o idee centrală, de „coridor”.

La cea de-a doua conferință în domeniu (Creta, martie 1994) s-au definit nouă coridoare de transport pan-europene („coridoarele cretane”). Reprezentanții țărilor participante la conferință au recunoscut aceste

coridoare ca principale artere de transport în Europa răsăriteană. Totodată s-a reiterat faptul că investițiile în infrastructura de transport, în următorii 10-15 ani, trebuie realizate prioritar de-a lungul acestor coridoare. Rolul coridoarelor pan-europene este acela de a crea legături eficiente între vestul și estul Europei cât și între statele est europene. Fiecare astfel de coridor are o componentă rutieră și una feroviară, cu excepția Coridorului VII, fluvial (reprezentat de sectorul de Dunăre în aval de Viena).

După încheierea ostilităților dintre statele fostei Iugoslavii, ca urmare a lobby-ului făcut de țările balcanice, la finele celei de-a treia Conferințe de Transport Pan-European (Helsinki, 1997), s-a adăugat un al zecelea coridor, mărind astfel conectivitatea zonei balcanice. Tot la conferința helsinkiză s-au definit și patru Zone de Transport Maritim Pan-European, între care și Zona Mării Negre.

Recent a fost adoptat și cel de-al 11-lea coridor pan-european care va lega România de Italia, prin Serbia și Muntenegru, peste Adriatică. Coridorul va încorpora autostrada Belgrad-Podgorica-Bar, aflată în diferite faze de construcție, plus o componentă feribot între porturile Bar (muntenegrean) și Bari (italian).

### **Concurența „internă”**

Transportul feroviar de mărfuri a înregistrat o scădere dramatică, de la nivelurile record din 1989, în special datorită scăderii Produsului Intern Brut (PIB) de-a lungul anilor '90 și a concurenței transportului rutier.

Desprinsă din calea ferată tradițională în anul 1998, în urma reformei instituționale, Societatea Națională de Transport Feroviar de Marfă – „CFR Marfă” S. A. este încă cel mai mare operator feroviar de marfă din România. Până în anul 2000, compania de stat „CFR Marfă” a deținut monopolul transportului feroviar de marfă. Produsele transportate sunt, în ordinea ponderii lor, cărbune (cca 40%), metale comune (cca 12,5%), produse petroliere (11%), minereuri (4%). În anul 2000, Autoritatea Feroviară Română a licențiat prima companie privată de transport de marfă.

În prezent, în România operează 26 de operatori feroviari licențiați în transportul feroviar de mărfuri, iar CFR Marfă, operatorul național de transport, acoperă 75% din piață. Cota de 25% (în creștere) din piața neocupată de CFR Marfă este împărțită de 25 de transportatori privați. Primele locuri sunt ocupate de Grup Feroviar Român (GFR), Servtrans Invest, parte a grupului IRS și Compania de Transport Feroviar. Dincolo de previziunile sumbre, reprezentanții de pe această piață spun că industria feroviară va mai atrage investitori străini. România se află în atenția companiilor din Europa care activează în acest domeniu, datorită poziției portului Constanța, precum și a dezvoltărilor industriale din zonă, atractive pentru marii jucători

Fără o infrastructură feroviară susținută prin reale și însemnate eforturi investiționale, România nu poate atrage investitori străini și nici investiții autohtone suplimentare în domeniul industriei, agriculturii, turismului sau logisticii. Dincolo de descurajarea unor astfel de investiții, neglijarea infrastructurii feroviare face ca România să nu poată deveni o țară de tranzit între Occident și Orient. De aceea este de dorit ca autoritățile române să ceară sprijinul UE pentru ca din 2013 să se mărească fondurile alocate pentru infrastructura feroviară, concomitent cu dirijarea de fonduri suplimentare pentru acest sector din surse interne.



*Tren de marfă având în componere vagoane cisternă, remorcat în dublă tracțiune de o locomotivă electrică și de o locomotivă diesel – electrică, în stația Arad, gata de drum spre Simeria în toamna anului 2011*

*Foto Valentin Ivănescu*

## Trupele de Căi Ferate



Construirea liniilor de cale ferată după Unirea Principatelor Române, a devenit o necesitate vitală pentru apărarea și consolidarea tânărului stat.

La data de 31 octombrie 1869 se dă în folosință prima linie de cale ferată din Principatele Unite, pe relația București – Giurgiu, în lungime de 69,8 km. În numai câțiva ani, drumul de fier unea cele două foste principate, de la Suceava până la Vârciorova, prin Galați, București și Pitești, la construcția ei participând și Batalionul de geniu, pregătit încă de pe atunci pentru « construcția , reparația și demolitia drumului de fier », cum aprecia la acea dată generalul Florescu, ministru secretar de stat la departamentul de război.

Primul pas pentru crearea armeei de căi ferate, l-a constituit Înaltul Decret Princiar nr. 3531 din 14 iulie 1873 prin care Batalionul de geniu se reorganizează pe 4 companii care aveau în structura lor și pe lucrătorii de la drumul de fier.

Al doilea pas l-a constituit Înaltul Decret Princiar nr. 1466 din 21 august 1873, prin care Regulamentul asupra transportului materialului și a personalului militar pe drumul de fier, este aprobat.

La 31 octombrie 1880 prin Înaltul Decret nr. 2550 semnat de regele Carol I , s-a hotărât ca începând cu data de 16 noiembrie, odată cu înființarea celui de-al doilea batalion de geniu și reorganizarea primului, a doua companie din structura să fie Compania de Căi Ferate.

Militarii feroviari, înfruntând deseori condiții vitrege, au trudit pentru armă, alăturând efortul lor, efortului general pentru cucerirea independenței și crearea statului național unitar. În Primul Război Mondial și în ambele campanii ale celui de-al doilea, au asigurat imensul volum de transporturi militare, construirea, repararea, restabilirea, întreținerea și menținerea stării de viabilitate a căilor ferate și a lucrărilor de artă, precum și apărarea și paza acestora. Sutele de mii de militari feroviari s-au alăturat eforturilor de refacere a mii de km de linii, sute de poduri, precum și alte obiective luate de furia apelor, înzăpezite, căzute la alunecările de teren sau la cutremurele de pământ care au avut loc.

Capitolul de față este dedicat acestor adevărați « cavaleri ai roții înaripate », care au slujit de-a lungul timpului cu competență și profesionalism această armă de excepție.







*Militari de la trupele de căi ferate executând operațiunea de ripare a panourilor pe vechiul terasament al căii ferate Lugoj – Ilia, tronsonul Dobra – Ilia, în urma inundațiilor din primăvara anului 1970. Se mai văd urmările produse de curenții de apă în perioada viiturilor, terasamentul fiind spălat complet, balastul luat de ape, iar pomii de pe lângă calea ferată, dezrădăcinați.*

*Colecția Ioan Munteanu*



*Militari în termen din trupele CFR executând lucrări de reparații la un pod feroviar în 1970  
Colecția Ioan Munteanu*



*Militari în termen la școala de mecanici de locomotivă în depoul Iași în 1954  
Colecția Valentin Ivănescu*



*Militari din plutonului MTV (mișcare, tracțiune, vagoane) în depoul Timișoara în 1971*



*Mecanic ajutor în timpul stagiului militar la sosire de la drum în depoul Timișoara în 1971  
Colecția Valentin Ivănescu*



*Momente de destindere a ceferiștilor militari  
Colecțiile Valentin Ivănescu , Visentea Berghian*



*Mecanici în uniformă militară lângă locomotiva 050.140 ce a păstrat vechea schema de numerotare dar și un mod mai rar de dispunere a plăcilor de inscripționare pe pereții marchizei*

*Colecția Visentea Berghian*



*Mecanici de locomotivă militari pe mașina 150.139 în București Triaj în 1958  
Colecția Valentin Ivănescu*



*Feroviari în timpul stagiului militar în diverse ipostaze  
Colecțiile Aurel Rujan, Valentin Ivănescu*



*Militari din trupele de căi ferate participând la acțiunile de dezăpezire din februarie 1954  
între stațiile Fundulea și Sărulești*

*Colecția Șerban Lacrițeanu*



*Militari sub arma « căi ferate »  
Colecțiile Ioan Dandu, Valentin Ivănescu, Ottmar Löffler, Traian Urișescu*



*Plecarea la unitate din stația Bouțari după terminarea permisiei  
Colecția Valentin Ivănescu*



*După satisfacerea stagiului militar, rămâne doar...o amintire din armată  
Colecția Valentin Ivănescu*

## Uniforme CFR



*Impiegați dispozitori de mișcare în anii '40*

*Colecția Valentin Ivănescu*

Uniforma CFR a avut încă de la înființare și are în continuare și astăzi o importanță și o semnificație deosebite, de necontestat. Haina în general, exprimă un raport simbolic cu personalitatea profundă a celui care o poartă. Ea arată apartenența la o societate anume, iar în cazul uniformei exteriorizează o funcție sau o stare care pot fi dobândite datorită ei. Simbolistica uniformei, pe de altă parte, condiționează virtuțile celui care o utilizează. Omul alegându-și veșmântul, regăsește prin simboluri locul pe care crede că îl ocupă în lume. Uniforma nu este un atribut exterior, străin de firea celui care o poartă, ci exprimă realitatea fundamentală a acesteia.

Uniforma reduce sentimentul de inferioritate, ridicându-i pe toți purtătorii ei la același nivel de demnitate umană. Ea nu uniformizează și nu suprimă libertatea cuiva, ci, dimpotrivă, redimensionează sentimentul responsabilității, al solidarității și al egalității utilizatorilor ei.

Tocmai datorită acestor virtuți ale uniformei, calea ferată a purtat întotdeauna cu mândrie uniforma sa, pe care a înnobilat-o cu noi virtuți specifice: disciplină, siguranță, eficiență.



*Feroviari în uniforme din anii '30 și '40  
Colecțiile Flavius Botorea, Valentin Ivănescu și Daniel Andrei*



*Șef de tren în anii '30*



*Impiegat dispozitor de mișcare în anii '50*



*Mecanici de locomotivă din depoul Timișoara, în uniforme din anii '50, în gara Jebel  
Colecțiile Valentin Ivănescu, Marius Gangan*



*Uniformele anilor '50 la CFR  
Colecțiile Teodor Bătrân, Todor Ilica, Valentin Ivănescu*



*Ceferiști în ținuta de iarnă în Rebrișoara, lângă o mașina din seria 342.000, în anul 1954  
Colecția Valentin Ivănescu*



*O plimbare în uniformă, pe podul de fier din centrul Lugojului, în anul 1956  
Colecția Marius Gangan*



*Personalul din ramura mișcare în stația Lugoj în anul 1957*

*Colecția Milentie Ivan*



*IDM lângă locomotiva 150.105 în anul 1970 în Timișoara Nord*

*Colecția Silvia Bloju*



*CFR-iști la defilarea de 23 august 1969*

*Colecția Valentin Ivănescu*



*Feroviari arădeni la defilarea de 1 mai 1978*

*Colecția Vasile Mihalcovici*



*IDM dând semnalul de pornire a trenului în stația Abrud în 1969*

*Colecția Valentin Ivănescu*



*Șeful de tren, conductorul de bilete și un cunoscut, în Timișoara Nord înainte de plecare la drum în anul 1986*

*Colecția Valentin Ivănescu*



*Ceferiști în uniforme, în anii '60 - '70 – '80  
Colecțiile Ottmar Löffler, Cornel Trâmbiță, Valentin Ivănescu, Milentie Ivan*



*Ceferiști din Timișoara, în uniforme după modelul sovietic, la defilare în 23 august 1952  
Colecția Valentin Ivănescu*



*IDM în biroul de mișcare în anii '70, într-un schimb de telefonograme, acordând cale liberă  
pentru trecerea unui tren*

*Colecția Ottmar Löffler*

## Turismul feroviar

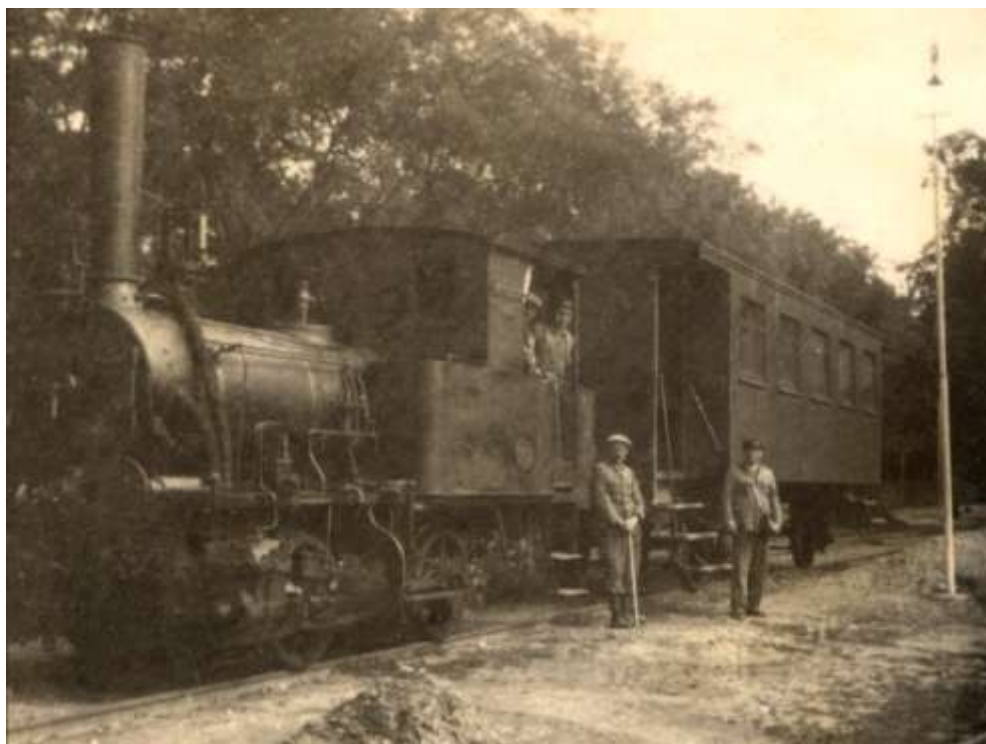
Înzestrat cu nenumărate frumuseți, la care se adaugă și un bogat patrimoniu cultural istoric și un fond balnear cu importante virtuți curative, Banatul se numără printre zonele țării cu o autentică vocație turistică.

Câmpiile care alcătuiesc zonă de vest a țării, oferă în general, un peisaj calm, cu vaste culturi cerealiere, brăzdate de râuri curgând leneș între malurile înverzite de zăvoaie și lunci.

Treapta colinelor se constituie într-o grăitoare mărturie a rodniciei pământului, căci ele poartă în anotimpul autumnal, pe pantele scaldate de soare, podgorii și livezi de pomi fructiferi.

Munții cu diferitele lor structuri geologice au adus în peisajul bănățean o amplă gamă de atracții, iar rețeaua de cabane, pensiuni și hoteluri, asigură iubitorilor de drumeții montane, locuri de odihnă și popas.

Capitolul de față își propune să prezinte o parte din zona de vest a țării prin intermediul transportului feroviar. Calea ferată ce străbate aceste meleaguri bănățene neasemuit de frumoase, oferă turiștilor trasee feroviare deosebit de pitorești. Iată pe câteva dintre ele, în trecut și în prezent.



*« Trenul mic » remorcat de locomotiva « Etelka » în Băile Buziaș în anul 1938*

*Colecția Alexandru Goția*

## Linia Oravița – Anina



*Viaduct pe linia Oravița – Anina la 1900*

*Colecția Ioan Capotescu*

Calea ferată Oravița - Anina în lungime de 34 km, aflată în partea centrală și de vest a Munților Semenic, a fost construită între 1861 – 1863 de Societatea Privilegiată a Căilor Ferate Austriece pentru transportul cărbunelui din Munții Aninei la Oravița spre Dunăre. Fiind prima cale ferată de munte din România, poate fi asemuită fără a greși, cu cele mai renumite linii de acest fel din Europa. Din cauza diferenței de nivel de 339 m între Oravița (220m) și Anina (559m) și pentru a realiza o declivitate acceptabilă, constructorul a șerpuit linia printre munți, traseul fiind astfel prelungit de la 16 km la 33,4 km. Această pitorească linie montană, aproape unicat feroviar, are o direcție de la est la vest și constituie o porțiune a primei linii construite pe actualul teritoriu al țării noastre între anii 1854-1856.

Calea ferată are 36 de poduri și podețe dintre care cel mai important e viaductul Oravița care are 6 deschideri, o lungime totală de 92 m și o înălțime de 15 m. Pe traseu se află 14 tuneluri, dintre care cele mai importante sunt “Gârliște” de 677 m lungime și “Maniel” de 295 m.

Linia are un aspect alpin și conține 14 tuneluri în lungime de 2084 m și 10 viaducte care însumează 843 m. Din cauza curbelor cu raze foarte mici, circulația trenurilor se face în baza unei instrucții speciale.

Între Oravița și Anina, se află următoarele stații de cale ferată : Oravița – Brădișoru de Jos – Dobrei – Lișava – Ciudanovița – Gârliște – Anina.



*Personalul gării din Oravița la început de secol XX*  
*Colecția Claudiu Nelega*



*Podul Mare din Oravița la ieșire spre Iam*  
*Colecția Valentin Ivănescu*



*Locomotiva 40.0004 gata de plecare din Oravița cu un tren personal spre Anina în 1932  
Colecția Silviu Dârlea*



*Tren mixt la plecare din gara Oravița în vara anului 1973  
Foto Antonio Bianco – Colecția Șerban Lacrițeanu*



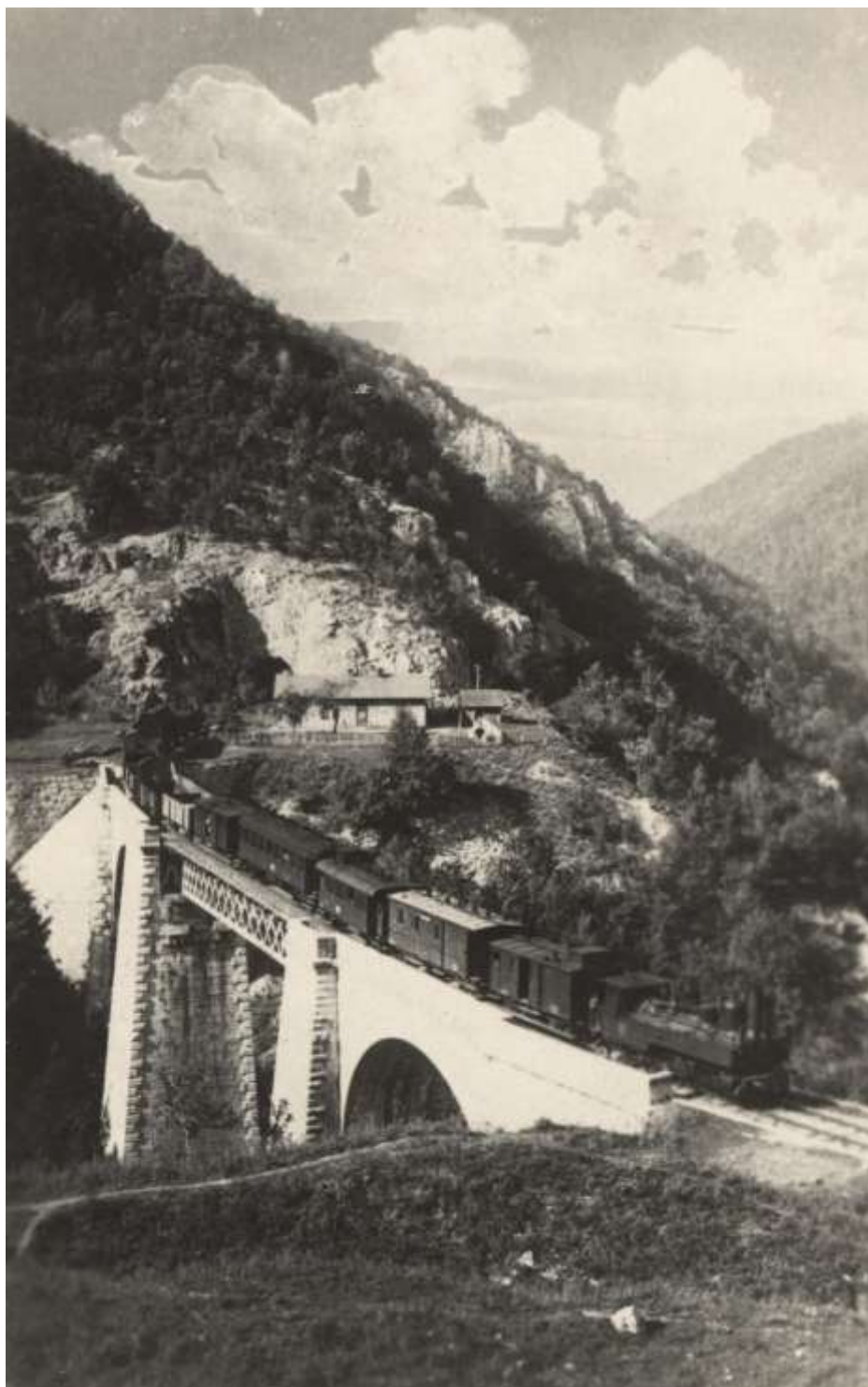
*Stația Gârliște la 1908*

*Colecția Valentin Ivănescu*



*Tren mixt remorcat de locomotiva 50.072 staționând în Gârliște în 22 august 1973*

*Foto Antonio Bianco – Colecția Șerban Lacrițeanu*



*Tren mixt pe linia Anina – Oravița remorcat de o locomotivă CFR seria 450 în anii '30  
Colecția Valentin Ivănescu*



*Oficiali CFR în inspecție pe linia Anina – Oravița în anul 1975*

*Colecția Ioan Trif*



*Locomotive cu abur utilizate la manevră pe liniile Trustului Minier Anina în 1973  
Foto Antonio Bianco – Colecția Șerban Lacrișeanu*



*Pensionari CFR din depoul Timișoara în excursie pe linia Anina – Oravița în 2007  
Colecția Milentie Ivan*



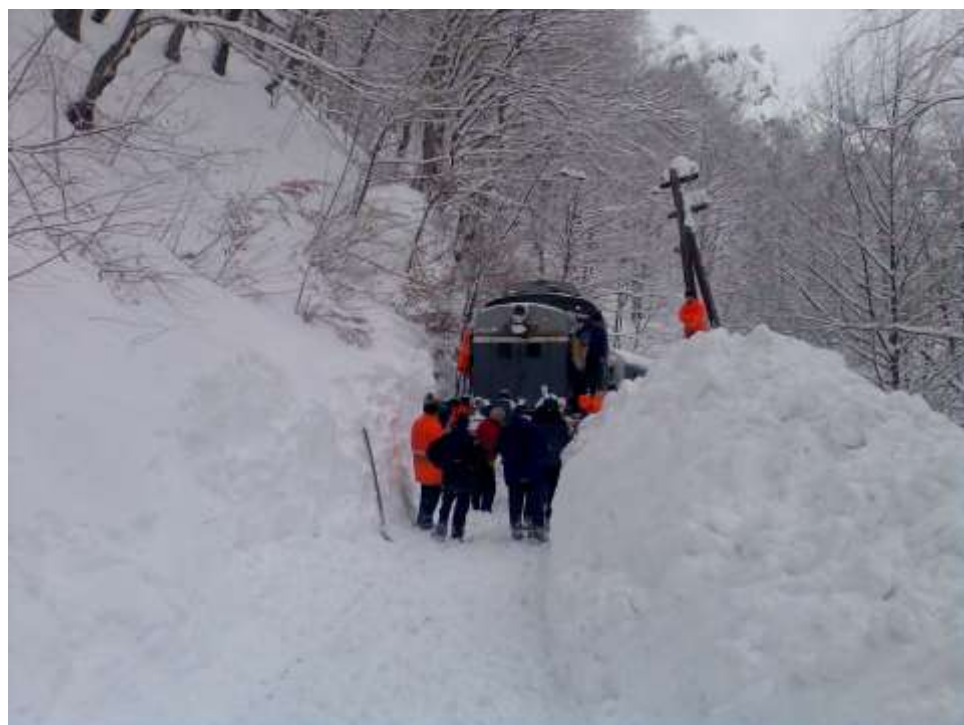
*Tren special în Anina remorcat de locomotiva 50.065, în august 2003  
Foto Florin Lupescu*





*Imagini din primăvara anului 2002 de pe linia Anina – Oravița*

*Foto Adalbert Balint*



*Acțiunea de dezăpezire a unui tronson al liniei Anina – Oravița în februarie 2012  
Colecția Adalbert Balint*

**Linia Subcetate - Caransebeș**

*Tren de marfă în Hațeg în anul 1910 remorcat de locomotiva-tender cu roți dințate 40.002  
Colecția Valentin Ivănescu*

Calea ferată normală și simplă Subcetate-Caransebeș a fost construită de Societatea Căilor Ferate Caransebeș-Hațeg în două etape între anii 1905-1908, fiind dată în exploatare la 18 decembrie 1908. Linia în lungime de 76 km se afla în vestul Carpaților Meridionali străbătând un culoar de la est la vest format pe o mică distanță lângă Hațeg de Râul Mare, afluent al Streiului, iar spre Caransebeș de Bistra, un afluent al Timișului.

Înconjurată de un peisaj de o rară frumusețe, linia pornea de la Subcetate (292 m altitudine), continua să urce în Depresiunea Hațegului prin Zăicani (569 m altitudine), ajungând la Porțile de Fier unde se afla punctul cel mai înalt al liniei (692 m altitudine). De aici prin Culoarul Bistrei, linia cobora la Bouțari (425 m altitudine) ajungând la Caransebeș la altitudinea de 204 m.

Diferența mare de nivel de 257 m aflată pe o lungime de 9 km între stațiile Bouțari și Porțile de Fier, a situat această linie din punct de vedere al

declivității, drept linia cu cea mai mare rampă din România, motiv pentru care a fost necesară, pentru sporirea aderenței, introducerea căii ferate cu cremalieră. Specifice acestei secții de remorcare având un regulament special de exploatare, au fost cele 7 locomotive-tender seria C.F.R. 40D – tip 1D1t-n(2)4zz cu roți dințate sistem Abt, comandate la fabrica Floridsdorf Viena în anul 1908. Pe toată perioada utilizării lor (1908-1978) locomotivele au aparținut Remizei Subcetate.

Această linie care traversa o regiune de o neasemuită frumusețe din jurul Sarmisegetuzei, unică în România și printre puținele din Europa, a fost din nefericire demontată, dispărând astfel pentru totdeauna o piesă de o valoare muzeistică deosebită a transportului feroviar turistic. Astăzi a mai rămas în exploatare doar segmentul Caransebeș-Bouțari.

Între Subcetate și Caransebeș se aflau următoarele stații : Subcetate – Hațeg – Păclișa – Cârnești – Peștenița-Sarmisegetuza – Zăicani – Porțile de Fier – Bouțari – Marga – Voislova – Zăvoi – Oțelu Roșu – Bucium – Glimboca – Obreja – Iaz – Caransebeș Țiglărie – Caransebeș Cazarmă – Caransebeș.



*Tren personal remorcat de locomotiva 131.010 la intrare în stația Bouțari în august 1969*

*Foto Detlef Schikorr*



*Intrarea pe tronsonul de linie cu cremalieră*

*Foto Detlef Schikorr*



*Locomotiva 40.001 în capul trenului în stația Porțile de Fier în 1969*

*Foto Detlef Schikorr*



*Locomotiva 40.001 împingând trenul spre stația vârf de pantă Porțile de Fier  
Foto Detlef Schikorr*



*Locomotiva 40.001 gata de plecare din stația Sarmisegetuza  
Foto Detlef Schikorr*



*La drum printre coline*

*Foto Detlef Schikorr*



*Trenul în Porțile de Fier*

*Foto Detlef Schikorr*



*Locomotiva izolată 40.001 în stația Porțile de Fier*

*Foto Detlef Schikorr*



*Imagine de pe traseul liniei cu cremalieră*

*Foto Detlef Schikorr*



*Locul unde odinioară a fost stația Porțile de Fier*



*Stația Bouțari în 8 iulie 2012*

*Foto Valentin Ivănescu*



*Ieșirea din Bouțari spre Sarmisegetuza, în primăvara anului 2011*

*Foto Ioan Heimerl*



*Ieșirea din Bouțari în capătul spre Caransebeș, iulie 2012*

*Foto Valentin Ivănescu*

## Linia Caransebeș - Vârciorova



*Locomotiva 150.238 în stația Poarta în anul 1965*

*Colecția Ioan Heimerl*

Segmentul Caransebeș – Vârciorova este component al liniei Timișoara – Orșova - Vârciorova ce se află în sud-vestul țării și străbate teritoriul Banatului cu orientare de la vest spre est, pe un traseu paralel cu Dunărea. El a fost construit de Societatea Privilegiată a Căilor Ferate de Stat Austriece și dat în exploatare după cum urmează:

Tronsonul Caransebeș – Orșova în lungime de 190 de km a fost dat în exploatare la 20 mai 1878.

Tronsonul Orșova – Vârciorova (frontiera veche) în lungime de 4 km a fost dat în exploatare la 1 mai 1879.

De la Caransebeș linia se continuă prin munți, punctul cel mai înalt al acestei căi ferate fiind la Poarta, stație aflată pe raza de activitate a Regionalei Timișoara, între Caransebeș și Orșova, la mijlocul culoarului format de Râurile Timiș spre Caransebeș și Cerna spre Orșova. Pe toată lungimea ei, linia are 7 tuneluri până la Vârciorova și încă 4 până la Turnu Severin și numeroase poduri.

Calea ferată Timișoara - Orșova a fost electrificată în două etape și anume cei 88 de km între Orșova și Caransebeș au fost dați în exploatare la 10 septembrie 1971, iar tronsonul în lungime de 98 de km între Caransebeș și Timișoara Nord, la 30 septembrie 1975.

Între Caransebeș și Vârciorova se întâlnesc următoarele stații :

Caransebeș – Caransebeș haltă – Balta Sărată – Valea Timișului – Petroșnița – Vălișoara – Slatina Timiș – Armeniș – Teregoва – Poarta – Luncavița – Domașnea Cornea – Cornea – Crușovăț – Iablanița – Mehadia – Mehadia Nouă – Băile Herculane – Topleț – Valea Cernei – Orșova – Șantier Naval – Ilovița – Vârciorova.



*Gara Băile Herculane în anul 1916*

*Colecția Ioan Capotescu*



*Tunel pe vechiul traseu al liniei în zona localității Armeniș în 1926*

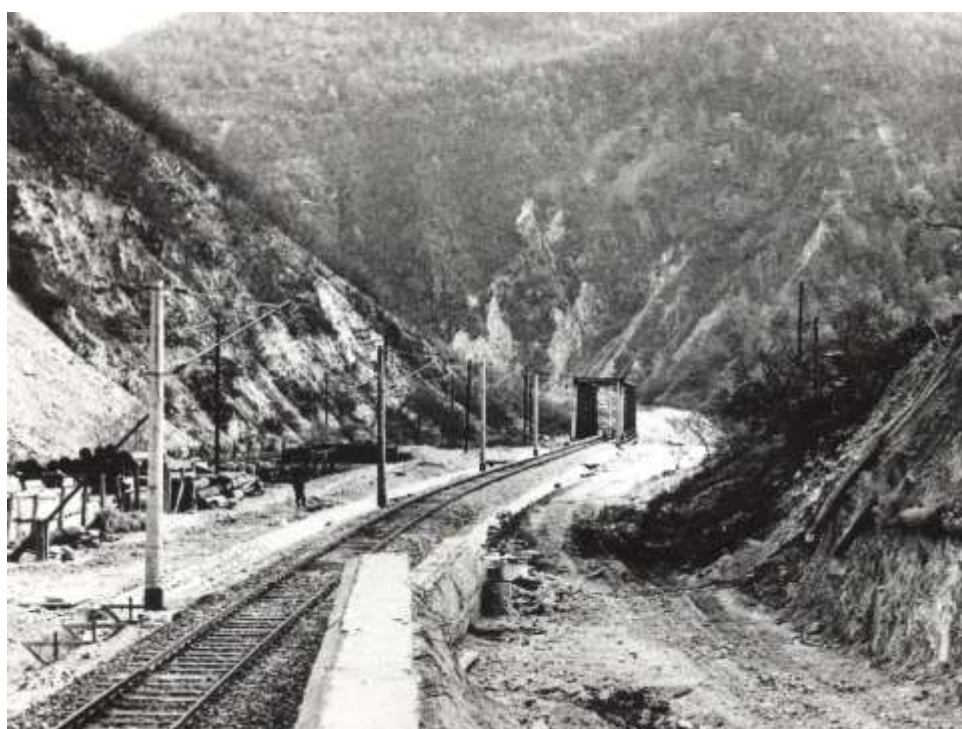
*Colecția Valentin Ivănescu*







*Imagini cu linia ferată în zona Mahadia după inundațiile din toamna anului 1912  
Colecția Marius Guțu*





*Imagini din timpul lucrărilor de electrificare a tronsonului Orșova – Caransebeș în 1970  
Colecția Valentin Ivănescu*



*Tren accelerat intrând în stația Topleț*

*Foto Corneliu Trâmbiță*



*Calea ferată în zona Râpa Neagră*

*Foto Corneliu Trâmbiță*



*Podul de la Mehadia*



*Tunelul Rachitoberg*



*Calea ferată între Iablanița și Mehadia*

*Foto Corneliu Trâmbiță*



*Stația Vârciorova în 2009*

*Foto Corneliu Trâmbiță*



*Bătrânul Danubiu și drumul de fier în zona stației Vârciorova*

*Foto Corneliu Trâmbiță*

## A fost odată...CFR



*Șeful de gară cu familia, impiegatul de mișcare, acarii, mecanicul, fochistul și o locomotivă din seria CFR 1001-1078, într-o veritabilă frescă interbelică din anii de glorie ai CFR-ului*  
Colecția Valentin Ivănescu

## Ardeal



*“Mocănița” de pe linia Alba Iulia – Zlatna, cândva nelipsită din peisajul ardelenesc montan  
Colecția Valentin Ivănescu*



*Locomotiva 230.079 în depoul Târgu Mureș în anul 1969  
Colecția Istvan Nagy*



*Gara din Brașov în anii interbelici*

*Colecția Valentin Ivănescu*



*Ucenici lângă o locomotivă din seria 376 în depoul Brașov în 1920*

*Colecția Nicolae Surdu*



*Mecanici practicanți în depoul Brașov în anul 1961*

*Colecțiile Gheorghe Jude, Augustin Panda*



*327.023 în depoul Jibou în 1953*



*230.215 în Ciucea în 1970*



*230.095 în depoul Sibiu în 1967*



*50.184 în Brașov în 1965*  
*Colecția Valentin Ivănescu*



*“Banatul ajută Ardealul” – echipă de muncitori de la U. D. Reșița dezmembrând o locomotivă din seria 321 în depoul Teiuș, în anul 1935*

*Colecția Cristian Florin Bota*



*Personalul de întreținere din depoul Teiuș lângă locomotiva 230.128 în anul 1938*

*Colecția Cristian Florin Bota*



*Locomotiva sistem Mallet 651.027 în depoul Petroșani în anul 1924  
Colecția Gavril Ovidiu Kerestury*



*Mecanicul și fochistul mașinii 150.095 în depoul Ciceu înainte de plecare la drum în 1967  
Colecția Daniel Andrei*



*50.649 în depoul Cluj în 1964*



*50.844 în Predeal în 1965*



*Locomotiva 230.192 remizată în depoul Simeria în 1966*  
*Colecțiile Ioan Moldovan, Dumitru Ungureanu, Alexandru Lugoian*

## Moldova



*Imagini feroviare de pe meleaguri moldovene  
Colecțiile Constantin Barbișă, Andrei Berinde, Valentin Ivănescu*



*Locomotiva Pacific 231.055 în depoul Iași în anul 1961*

*Colecția Valentin Ivănescu*



*Mecanicul locomotivei 140.301 în stația Pojorâta în anul 1959*

*Colecția Ioan Mariș*



*Locomotiva 150.1009 în Galați în anii '60*

*Colecția Levente Nosz*



*Echipa de drum a locomotivei 150.1099 în Vatra Dornei în anul 1966*

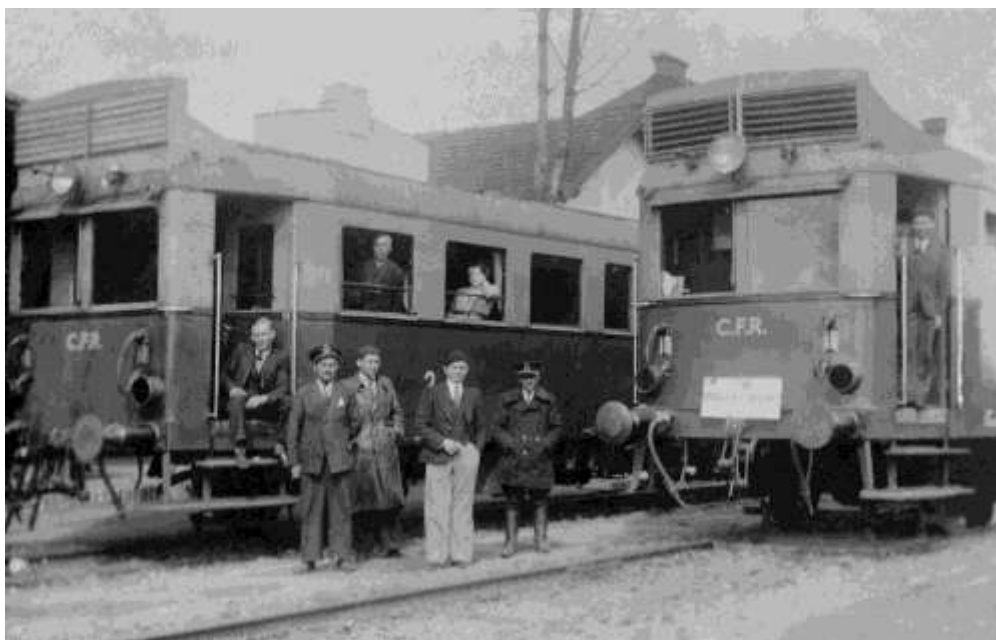
*Colecția Constantin Barbînță*



*Personalul de tracțiune și miscare lângă locomotiva 150.1071 în Iacobeni în 1963  
Colecția Dumitru Giurgiu*



*Echipa de drum și conductorul de bilete lângă locomotiva 140.224 în Campulung Est în 1968  
Colecția Constantin Barbînjă*



*Automotoare utilizate pe linia Adâncata – Storojineț în anii '30  
Colecția Horia Stoica*



*Mecanicul efectuând revizia locomotivei 150.148 în depoul Pașcani în 1966  
Colecția Florin Lupescu*



*Locomotiva 754 "Piatra Neamț" în depoul Piatra Neamț în anii '20  
Colecția Dan Stepan*



*Rămas bun, Vatra Dornei !  
Colecția Constantin Barbînță*

## Dobrogea



*Tren accelerat la ieșire din Constanța remorcat de locomotiva Pacific 231.061 în 1963  
Colecția Valentin Ivănescu*



*Locomotiva 230.276 în Constanța în anul 1968  
Colecția Flavius Botorea*



*Automotor în gara Carmen Silva, astăzi Eforie Sud, în anul 1938*  
*Colecția Valentin Ivănescu*



*Tren de călători în Mangalia remorcat de o locomotivă seria 130.000 în anul 1949*  
*Colecția Valentin Ivănescu*



*Fotografie din timpul construcției podului de la Cernavodă  
Colecția Muzeul «Stefan Jäger» Jimbolia*



*Locomotiva compound 324.301 la remizare în vechiul depou Palas în anul 1929  
Colecția Horia Stoica*



*Portalul podului de la Cernavodă în 1910 (stânga) și în 1929 (dreapta)  
Colecția Valentin Ivănescu*



*Tren aniversar la ieșire de pe podul de la Cernavodă în anul 1995  
Foto Șerban Lacrițeanu*



*Imagine din Constanța cu remiza de locomotive și atelierele portului, la 1908  
Colecția Valentin Ivănescu*



*Locomotiva 50.333 efectuând serviciul de manevră în stația Tulcea în vara anului 1987  
Foto Valentin Ivănescu*

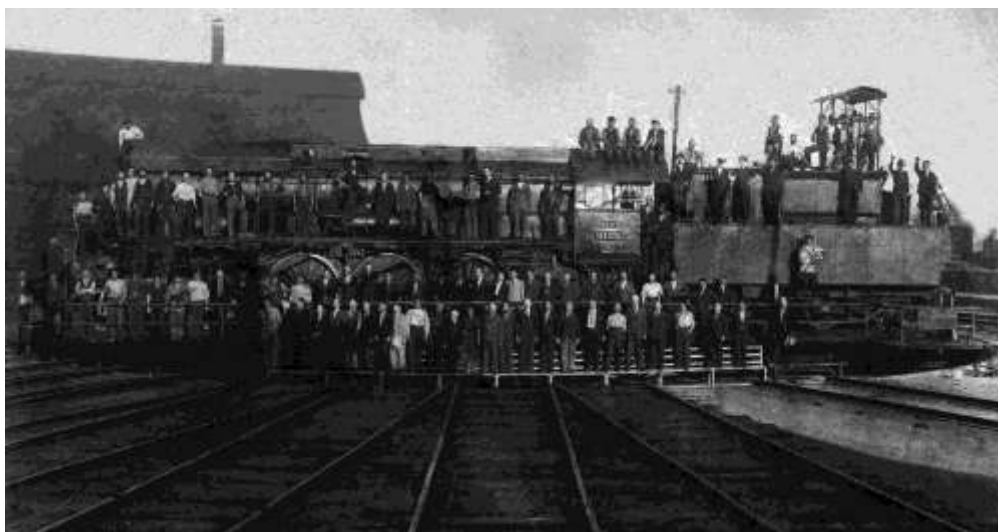
## Muntenia



*Locomotiva 142.002 gata de plecare din Pitești cu un tren de călători în anul 1967  
Colecția Valentin Ivănescu*



*Locomotiva Pacific 231.042 pregătită pentru drum în depoul Buzău în anul 1968  
Colecția Daniel Andrei*



*Locomotiva 142.005 și personalul depoului Buzău pe placa turnantă în anul 1941*  
Colecția Daniel Andrei



*Tren cu vagoane cisternă remorcat de o locomotivă din seria 50.100 pe Valea Prahovei în dreptul localității Câmpina în anul 1938*  
Colecția Valentin Ivănescu



*Tren personal remorcat de locomotiva 230.257 în stația Mizil în iarna anului 1971*

*Foto Florin Lupescu*



*Mecanicul și fochistul completând uleiul la aparatul de uns al pompei de aer Duplex a locomotivei 230.097 în stația Urziceni în anul 1972*

*Colecția Florin Lupescu*



*Instantanee din depoul Buzău din anii '60*

*Colecția Daniel Andrei*



*Un grup de prieteni fotografiați lângă locomotiva 40.044 în stația Comana, în anul 1943  
Colecția Horia Stoica*



*Eveniment de cale ferată soldat cu răsturnarea unei locomotive din seria 140.400 ce remorca  
un tren cu vagoane cisternă pe Valea Prahovei, în anii '30  
Colecția Horia Stoica*



*Vizita ministrului transporturilor Florea Dănălace în depoul Buzău în anul 1970  
Colecția Daniel Andrei*



*Depoul de locomotive Giurgiu în anul 1938  
Colecția Valentin Ivănescu*

## Oltenia



*Gara din Craiova în ultimii ani ai secolului al XIX-lea  
Colecția Valentin Ivănescu*



*Mecanici și meseriași din depoul Tr. Severin lângă locomotiva 470 Orleans în anul 1906  
Colecția Silviu Dârlea*



*Locomotiva “cap de serie” 150.001 în depoul Turnu Severin în anul 1946*

*Colecția Gabriel Mărgineanu*



*Personalul de tracțiune și meseriași din depoul Craiova pe locomotiva 150.007 în 1949*

*Colecția Florin Lupescu*



*Stația Roșiori de Vede în perioada interbelică*

*Colecția Valentin Ivănescu*



*Tren de călători remorcat de o locomotivă seria 324 în halta Ostrov Călimănești*

*Colecția Valentin Ivănescu*



*Imagine de pe Valea Oltului, la “Masa lui Traian” lângă Călimănești, în anii ‘30  
Colecția Valentin Ivănescu*



*Gara Lotru in anul 1928*

*Colecția Valentin Ivanescu*



*Gara Turnu Severin în anul 1920*

*Colecția Valentin Ivănescu*



*Tren de marfă pe Valea Jiului în dreptul localității Bumbești Jiu în anul 1986*

*Colecția Valentin Ivănescu*

## București



*Tren accelerat remorcat de locomotiva 230.226 în Gara de Nord din București în 1960  
Colecția Silviu Dârlea*



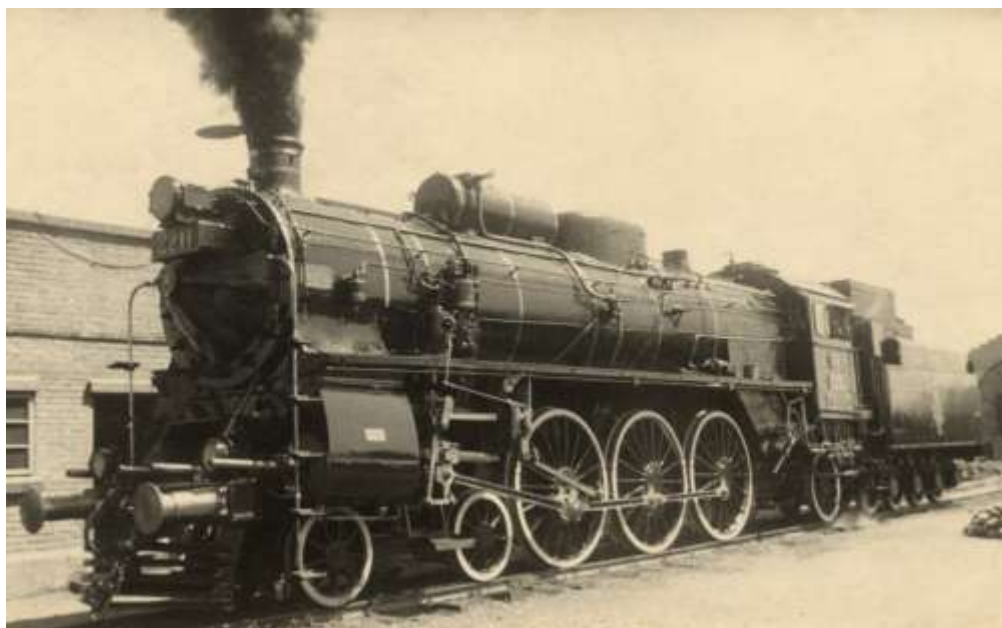
*Locomotiva 50.662 în depoul București Triaj în anul 1949  
Colecția Valentin Ivănescu*



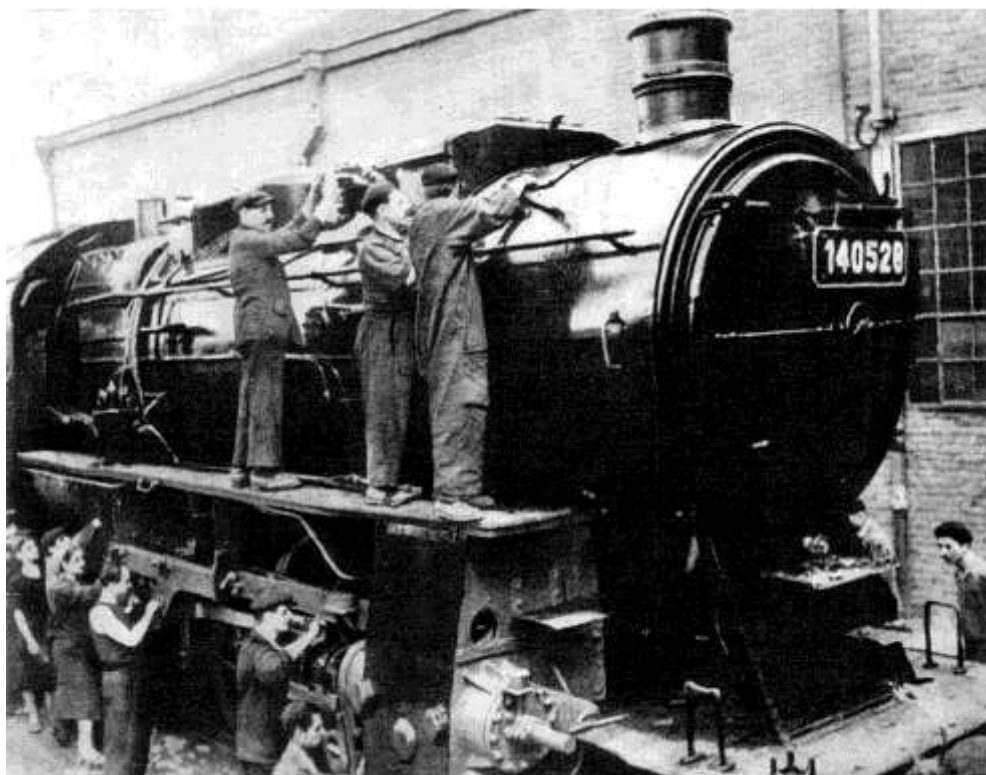
*Locomotiva Pacific 2201 remorcând un tren de călători la ieșire din București în 1968  
Colecția Ottmar Löffler*



*Locomotiva Pacific 2204 remorcând un tren personal în București Basarab în iulie 1969  
Foto Detlef Schikorr*



*Locomotiva Pacific 2211 în Atelierele CFR București Grivița în septembrie 1947*



*Locomotiva 140.528 la reparații în Atelierele Grivița din București în anul 1946*  
*Colecția Valentin Ivănescu*



*Locomotivele Pacific 231.053 și 231.060 în depoul București Călători, în zona de canale 7 -9  
gata de ieșire la drum în anul 1959*

*Colecția Valentin Ivănescu*



*Locomotiva 40.021 în depoul București Basarab în vara anului 1969*

*Foto Detlef Schikorr*



*Locomotiva 230.326 în depoul București Basarab în anul 1969*

*Foto Detlef Schikorr*



*Autorul în anii de liceu în vacanța de vară, cu ocazia unei vizite în capitală, lângă locomotiva Pacific 231.056 în depoul București Călători în 1973*

*Colecția Valentin Ivănescu*



*Locomotiva Pacific 231.063 în depoul București Basarab în 1969*

*Foto Detlef Schikorr*

## Bibliografie

1. **Radu Bellu** – Mica monografie a căilor ferate din România, vol.3, Regionala de Căi Ferate Timișoara, Editura Filaret, București, 1997
2. **Ioan Boloș, Ioan Danciu, Petre Doda, Valentin Ivănescu, Alexandru Jebelean, Florin Niță, Nicolae Semeniuc**-Depoul de Locomotive Timișoara, Memento la 150 de ani 15 noiembrie 1857-2007, Timișoara, 2007
3. **Constantin Botez, Demetru Urmă, Ioan Saizu** - Epopeea Feroviară Românească, Editura Sport-Turism, București, 1977
4. **Alexandru Cebuc, Constantin Mocanu** - Din istoria transporturilor de călători în România, Editura științifică, București, 1967
5. **Florian Goga** - Regionala de Căi Ferate Timișoara (manuscris)-1970
6. **Florian Goga** - Nodul feroviar Timișoara (manuscris)-1970
7. **Valentin Ivănescu, Ottmar Löffler, Alfred Martini** - Buziaș Nostalgii feroviare, De la “Etelka” la “Săgeata albastră”-Editura Pardon, Timișoara, 2005
8. **Valentin Ivănescu** – Cronica Ilustrată a Regionalei de Căi Ferate Timișoara, Editura Marineasa, Timișoara, 2009
9. **Valentin Ivănescu** – Complexul feroviar Arad, Călătorie în timp, Editura Tiparnița, Arad, 2012
10. **Șerban Lacrițeanu, Ilie Popescu** - Istoricul tracțiunii feroviare din România, vol.1, 2 & 3, Editura ASAB, București, 2003
11. **Tiron Florin Martin, Dan Traian Țoldan** - Contribuții la Istoria Poștei în Direcția Regională Timișoara, Editura Eurostampa, Timișoara, 2008
12. **Panaiteșcu N.T.** - O viață închinată armei, București, 1995
13. **Dan Gh. Perianu** - Istoria locomotivelor și a căilor ferate din Banatul Montan, Editura Timpul, Reșița, 2000
14. \*\*\* - Cu trenul în vacanță-ghid turistic, București, 1966
15. \*\*\* - Colecția “Revista C.F.R.”- 1929, 1930, 1931 & 1933
16. \*\*\* – Colecția “Mersul Trenurilor”-1941 & 1949
17. \*\*\* - In Memoriam – 115 ani de la înființarea armei de căi ferate, București, 1995

## Cuprins

Prefață.....	
Cuvânt înainte.....	
1.Evoluția formei de organizare la CFR.....	
2.Complexul feroviar Timișoara.....	
3. Unități feroviare și instalații de deservire.....	
4. Stațiile de frontieră.....	
5. Îvățământul feroviar timișorean.....	
6. Transportul de marfă.....	
7. Trupele de căi ferate.....	
8. Uniforme CFR.....	
9. Turismul feroviar.....	
10. A fost odată...CFR.....	
Bibliografie.....	



