

VALENTIN IV NESCU

**CRONICA ILUSTRAT A REGIONALEI DE
C I FERATE TIMI OARA**



**TIMI OARA
2009**

Cuprins

Prefa	4
Cuvânt înainte.....	5
1.Apariția și evoluția Căilor Ferate în țara noastră	7
2.Calea ferată pe teritoriul Banatului.....	9
3.Înființarea Regionalei de Căi Ferate Timișoara.....	13
4.Vechimea liniilor de cale ferată de pe teritoriul Regionalei Timișoara...	17
5.Nodul feroviar Timișoara.....	19
6.Repartizarea liniilor de cale ferată pe zone de circulație.....	37
7.Depouri și remize de locomotive de pe raza de activitate a Regionalei de Căi Ferate Timișoara.....	127
7.a Depoul de locomotive Timișoara.....	127
7.b Depoul de locomotive Arad.....	150
7.c Depoul de locomotive Caransebeș	156
7.d Depoul de locomotive Petroșani.....	161
7.e Depoul de locomotive Simeria.....	173
7.f Remiza de locomotive Subcetate.....	180
7.g Remiza de locomotive Oravița.....	182
7.h Remiza de locomotive Lugoj.....	188
7.i Remiza de locomotive Brad.....	194
7.j Remiza de locomotive Boudăria.....	195
7.k Remiza de locomotive Vasiova.....	196
8.Amintiri pe drum de fier.....	197
Bibliografie.....	230

JUDE UL TIMI
CONSILIUL JUDE EAN

“Consiliul Jude ean Timi sprijin , an de an, editarea unor lucr ri care s ofere poten ialilor cititori informa ii privind istoria spa iului timi ean i b n ean în general.

Este i cazul volumului intitulat “Cronica Ilustrat a Regionalei de C i Ferate Timi oara”, care cuprinde date legate de evolu ia c ilor ferate de pe teritoriul Banatului, înfiin area Regionalei de C i Ferate Timi oara , nodul feroviar i Gara Timi oara, depourile de pe raza de activitate a Regionalei C.F. Timi oara, .a.m.d..

În numele Consiliului Jude ean Timi , salut editarea “Cronicii Ilustrate a Regionalei de C i Ferate Timi oara”, având convingerea c informa iile cuprinse în aceast lucrare a domnului Inginer Valentin Iv nescu vor fi utile atât speciali tilor, cât i publicului larg.”

CONSTANTIN OSTAFICIUC

Pre edintele Consiliului Jude ean Timi

Prefa

Prezenta carte încearcă să reușească să prezinte căile ferate din Banat și din sud-vestul Ardealului, aflate sub administrarea Regionalei de Căi Ferate Timișoara, din momentul construirii acestora până în zilele noastre.

Banatul se poate mândri justificat cu câteva priorități în ce privește căile ferate din România:

- prima linie de cale ferată : Oravița-Bazia Nouă cu lungime de 52 km, inaugurată la 20 august 1854
- primul nod de cale ferată : Timișoara, 30 august 1858
- prima stație de cale ferată iluminată cu gaz aerian: Timișoara, 1857
- prima stație din Europa iluminată electric: Timișoara, 1884
- curbe cu cele mai mici raze (114 m): linia Oravița-Anina
- prima linie de cale ferată electrificată ; Arad-Pâncota, la 10 aprilie 1913
- cea mai mare declivitate între stațiile Boureni și Porțile de Fier, de pe linia de cale ferată Subcetate-Caransebe (inaugurată la 18 decembrie 1908); pe acest tronson a fost realizată singura linie cu cremalieră din țară .
- Banatul are cea mai densă rețea feroviară .
- primul depou de locomotive: Oravița, 1854

Odată cu descrierea liniilor ferate din Banat în cartea “Cronica Ilustrată a Regionalei de Căi Ferate Timișoara” autorul prezintă și o serie de aspecte interesante privind viața la căile ferate și în zonele adiacente.

Numeroasele ilustrații și fotografii prezentate în lucrare demonstrează frumusețea liniilor ferate, a lucrărilor de artă , a stațiilor de cale ferată , a clădirilor, a locomotivelor și vagoanelor, a peisajului, dar și a călătorilor care au slujit cu pasiune, devotament, pricepere, profesionalism, seriozitate și dragoste, căile ferate aflate în administrarea Regionalei C.F. Timișoara.

Salutăm apariția acestei lucrări, îl felicităm pe autor pentru activitatea de documentare laborioasă și îi urăm să continue să prezinte și alte aspecte ale vieții căilor ferate. Considerăm că lucrarea este utilă tuturor celor iubesc calea ferată .

Director
C.F.R. SA Sucursala Regională Timișoara

Ing. VALERIU TRIC

Cuvânt înainte

Căile ferate sunt o mândrie a Banatului și constituie, în același timp, una dintre cele mai dense rețele de căi ferate din zona dunăreană. Timișoara este legată de București prin Magistrala feroviară 900 care însoțește paralel cursul Țoselei internaționale. Legătura cu Europa Centrală și Occidentală este asigurată direct, pe relația Timișoara – Cenad (unde este în curs de reluare și legătura feroviară cu M.A.V.), și indirect prin Arad – Curtici, respectiv Arad – Ndlac. Municipiul de pe Bega este legat de Banatul sârbesc pe relația Timișoara – Jimbolia, iar de Belgrad, prin Stamora – Moravița. Liniile ferate Timișoara – Arad și Lugoj – Deva asigură legături directe între cele două Magistrale (200-900) care străbat rețeaua Regionalei C.F. Timișoara. O rețea de căi ferate secundare sau locale leagă între ele principalele orașe și localități bine pe o rază de până la 100 km.

Regionala de Căi Ferate Timișoara, prin amplasarea sa geografică, reprezintă o zonă de intersecție a magistrelor internaționale de transport feroviar care leagă vestul și estul Europei. Acoperind în bună parte suprafața a Banatului istoric, ea este cuprinsă între Regionalele de Căi Ferate: Cluj (N-NE), Craiova (S-E), apoi Căile Ferate din Serbia (ZS) la sud-vest și Căile Ferate Maghiare (M.A.V.) la vest. Regionala C.F. Timișoara se întinde pe suprafața așezărilor județene, însumând un număr de peste 3300 km de linie fiind singura din țară pe raza căreia se regăsesc toate tipurile de instalații Semnalizare-Centralizare-Bloc (S.C.B.) în funcție, de pe teritoriul României.

Volumul de față este rodul pasiunii mele pentru calea ferată, pentru protagoniste ei de mare spectaculozitate – locomotivele (în special cele cu abur). Fascinat încă din copilărie de “bolizii de oțel”, m-am apropiat atât de mult de obiectul pasiunii mele încât, pentru o scurtă perioadă de timp, am lucrat chiar ca mecanic ajutor la Depoul de locomotive C.F.R. Timișoara. Așa am simțit atunci, la 21 de ani, că trebuie să dau curs nevoii de a cunoaște cât mai bine și viața ceferiștilor (bunicul dinspre mamă fusese inspector în ramura Mi-căre). Am ales, prin urmare, să mă supun acestui sacrificiu (cuvântul nu este deloc prea tare având în vedere dificultatea meseriei) chiar dacă părinții n-au fost prea încântați de asta. Tatăl (medic cardiolog) a insistat că trebuie să fac o facultate, astfel încât am înțeles (și spre binele meu, până la urmă) că nu e bine să-l supăr. M-am retras, a adărat (cu plăcere de rău), de la depou pentru a urma studii superioare. Pasiunea mea pentru trenuri însă rămasă mi s-a urmărit până la capăt.

În această lucrare intitulată **Cronica Ilustrată a Regionalei de Căi Ferate Timișoara** am încercat să sintetizez principalele aspecte ale vieții căilor ferate din Banat (și zonele adiacente), de la înființarea lor și până azi. Sunt prezentate integrat, de o tehnică și rezumativ, doar două din componentele de bază ale unei administrații feroviare la nivel regional, respectiv secțiunile de circulație și unitățile de bază din ramura exploatare tracțiune (depouri și remize). Un viitor proiect lărgit și desigur integrat ar putea cuprinde și alte domenii de activitate feroviară la fel de interesante ca și cele surprinse în prezentul volum. Infrastructura căilor ferate, de pildă, - în sine - este un alt subiect fascinant fie și numai prin lucrările de artă (poduri, viaducte, tuneluri). Volumul beneficiază de un capitol final deosebit, dedicat tuturor lucrătorilor de la Calea Ferată, un consistent album fotografic intitulat *Amintiri pe drum de fier* în care sunt reproduse numeroase ilustrate și fotografii absolut inedite din colecția autorului și din colecții private.

Autorul prezentei lucrări îmi mulțumește domnilor Constantin Ostaficiuc, președintele Consiliului Județean Timiș, Răzvan Hrenoschi, șeful Serviciului Relații Publice al C.J.T., doamnei Păuna Löw, vicepreședinte al Asociației Filatelice din Timișoara și domnului Ioan Danciu, pensionar C.F.R., pentru sprijinul primit în editarea acestei cărți.

Cu mult respect mă închin în fața memoriei Inginerului Florian Goga pentru materialul documentar la care am avut acces în derularea acestui proiect.

De asemenea mulțumirile mele se îndreaptă către: Ing. Șerban Lacrișanu (București), Ing. Ilie Popescu (București), Ing. Silviu Dârlea (Arad), Ing. Gabriel Rădu (Simeria), Ing. Andrei Berinde (Brașov), Ing. Ottmar Löffler (Neckarsulm, Germania), Mec. Instr. Corneliu Trâmbi (Lugoj), Mec. Instr. Alexandru Jebelean (Timișoara), Mec. Instr. Mihai Bălan (Sibiu), Florin Lupescu (Târgoviște), Mec. Ioan Botez (Caransebeș), Milentiu Ivan (Timișoara), Octavian Leucu (Timișoara), Mihai Comăna (Timișoara), Vali Corduneanu (Timișoara), Adalbert Balint (Timișoara), care mi-au pus la dispoziție material documentar, imagini și fotografii și nu în ultimul rând, pensionarilor călătoriți de la care am cules de-a lungul anilor (adeverat arheologie feroviară) numeroase fotografii inedite.

Mi-au fost alături, pe parcursul derulării acestui proiect, Ec. Elena Căruțu (tehno-redactare), Prof. Loredana Milincu (corectură) și Ioan Dăndu (consultanță).

Ing. Valentin Ivănescu
Buziaș, 1 octombrie 2009

1. Apariția și evoluția căilor ferate în țara noastră

Preocupări pentru construirea liniilor de cale ferată în țara noastră au existat încă din prima jumătate a secolului al XIX-lea odată cu desființarea monopolului economic al Imperiului Otoman în septembrie 1829, în urma încheierii Tratatului de la Adrianopol.

Un factor deosebit de important pentru construirea de căi ferate a fost stabilirea unei legături mai rapide cu Marea Neagră, mai ales că aici intervenea și interesul statelor vecine care pentru a traversa cele două Principate Muntenia și Moldova trebuiau să folosească mijloacele de locomotivă caracteristice epocii respective deosebit de neavantajoase.

Discuții referitoare la construcția de căi ferate au avut loc încă înainte de anul 1859 sub domnia lui Mihail Sturza în Moldova și a lui Barbu Știrbei în Muntenia.

În anul 1862 s-a reușit să se acorde cea dintâi concesiune lui Petre Mavrogheni care urma să construiască o linie din nordul Bucovinei până la Galați. Tot atunci Bibescu-Brâncoveanu a obținut în Muntenia concesiunea construirii drumului de fier ce trebuia să unească liniile din Ardeal cu porturile Giurgiu și Brila, fiind când în același timp și legătura cu liniile din Moldova. Ambele concesiuni au rămas fără rezultate din cauza lipsei capitalului necesar și al creditorilor. Au fost preluate atunci societățile Salamanca-Dolahante care însă s-a desființat în octombrie 1866, fiind preluate de societatea W.H.Ward, care și aceasta s-a desființat după un an, astfel încât la urcarea pe tron a lui Carol I situația din Principate se prezenta astfel:

- pentru căile ferate din Moldova, concesiunea Salamanca se găsea în preajma desființării, deoarece concesionarul încălcase contractul;

- pentru calea ferată București-Giurgiu, desființarea concesiunii Barkley-Stanisforth prin votul Adunării Deputaților, stârnise protestele concesionarilor, care nu puteau fi vinovați de încălcarea legii cu care li s-a dus concesiunea de către fostul guvern;

Prima linie ferată în Principate și anume linia București – Giurgiu s-a inaugurat la 20 octombrie 1869, în perioada 1870-1880 intensificându-se activitatea de extindere a rețelei.

Privind ansamblul c ilor ferate din grani ele actuale ale rii noastre, se disting 6 etape de construc ie i anume între anii: 1854-1870; 1871-1880; 1881-1900; 1901-1920; 1921-1944; 1944-1980. Astfel:

-De la 1854 la 1870, au fost construite urm toarele linii, f r nici o leg tur între ele: Oravi a - Anina; Oravi a - Iam; Iam - Bazia ; Curtici – Arad – Simeria – Alba - Iulia; Cernavod - Constan a; Bucure ti - Giurgiu; Episcopia Bihorului – Cluj; Cenad – Timi oara – Bazia ; I cani – Pa cani – Roman.

-De la 1871 la 1880 a fost construit cea mai important parte a liniei Jimbolia –Timi oara – Lugoj - Tr.Severin – Craiova – Pite ti – Bucure ti – Ploie ti – Buz u – Gala i – Tecuci – M r e ti - Roman; de asemenea a fost construit linia Alba Iulia - Teiu – Sighi oara – Bra ov – Predeal – Ploie ti.

-De la 1881 la 1900 au fost construite liniile din Platforma Some ni i din partea central a Transilvaniei, inclusiv liniile cu ecartament îngust de pe Valea Some ului i a Mure ului. O linie de mare importan pentru leg turile pe care le-a prilejuit a fost linia Buz u – M r e ti. De asemenea au fost construite liniile care conduc spre porturile dun rene : Calafat, Corabia, Tr. M gurele, Zimnicea, C l ra i i Fete ti cu podul Fete ti – Cernavod . Tot atunci re eaua a fost întregit cu liniile de pe Valea Oltului i a Trotu ului, precum i cu liniile Dorohoi – Ia i – Bârlad – Tecuci.

-De la 1901 la 1920 au fost construite liniile Bârlad – Gala i – Ploie ti - nd rei; Medgidia – Hamangia; Bumbe ti - Târgu Jiu; Ploie ti – V lenii de Munte; Buz u – Nehoia u; M r e ti – Panciu.

-De la 1921 la 1944 au fost construite liniile Ciurmeghi – N dab; Buh e ti – Roman ; Bra ov – H rman - Întorsura Buz ului; Constan a – Mangalia; Hamangia –Tulcea; Caransebe –Re i a; Ilva Mic – Vatra Dornei; Bucure ti – Urziceni – F urei; nd rei–Lunca Dun rii; Deda – S r el.

-Dup 1944 au fost date în circula ie liniile: F urei – Tecuci; Ploie ti - Târgovi te cu ramurile sale de la nord: C ciula i - Snagov Plaj ; Bucure ti – Ro iori - Craiova; Salva - Vi eul de Jos; Bumbe ti – Livezeni; Piatra Neam – Bicaz; Doroban u –Cogealia – Betonaj (cu ramura Cogealia –Palas); Barbo i – Smârdan; Strehaia – Însur ei; Tg.Jiu – Bârse ti - Rovinari; Suceava – P ltinoasa; Deva - Brad

2. Calea ferat pe teritoriul Banatului

Construirea primelor linii de cale ferat pe actualul teritoriu al României a fost strâns legat de existența condițiilor economice și sociale corespunzătoare vremurilor de atunci. Cel mai vechi drum de fier din țară a fost pe teritoriul deservit de Regionala de Cale Ferat Timișoara și a avut traseul Oravița – Râșd – Iam – Biserica Albă – Bazia cu o lungime de 52 km. El a fost construit în perioada 1846-1854 cu 16 ani mai târziu decât prima linie de cale ferat din lume (Liverpool – Manchester 1830). La 20 august 1854 calea ferat Oravița - Bazia a fost inaugurată doar pentru transportul mărfurilor, urmând ca în 1 noiembrie 1856, după consolidarea traseului și a lucrărilor de artă, linia să fie deschisă și pentru transportul călătorilor. Scopul acestei linii a fost acela de a facilita transportul cărbunelui de la Anina la Dunăre, fluviu pe care administrația austriacă înființase o cale de navigație cu vapoare încă din 1834.

În Banat înainte de 1867 existau 3 linii de cale ferat cu o lungime totală de 332 km, iar între anii 1867-1873 s-au dat în folosință în Transilvania 6 linii noi în lungime de 910 km.

Construcțiile de căi ferate au fost rezultatul investițiilor și speculațiilor financiare ale marelui capital austro-ungar, care avea interesul să creeze condițiile construirii unei căi ferate spre Turnu Severin cu intenția de a pătrunde în România până la Marea Neagră și de a putea cuceri astfel poziții solide pe piețele din rile balcanice. Negustorii și boierii din București și din alte orașe ale țării vorbeau despre drumurile de fier din Occident ca despre o adevărată minune. Așa de exemplu în coloanele gazetei „Muzeul Național” din 03.06.1836, publicație cu conținut literar și industrial, se putea citi: *“Trasurile care umblă cu abur pe multe drumuri din Anglia, din Franța și din Germania transportează pe oameni și mărfuri cu o ușurătate care întunecă mintea de mirare și ar socoti cineva că acesta este un farmec. Și e adevărat că cine nu s-ar minuna când vede că o căruță care nu se trage de cai sau alte dobitoace, ci numai pe puterea unor aburi care fierb într-un cazan, face într-un ceas o călătorie care de-abia ar putea săvârși în trei zile pe picioare”*.

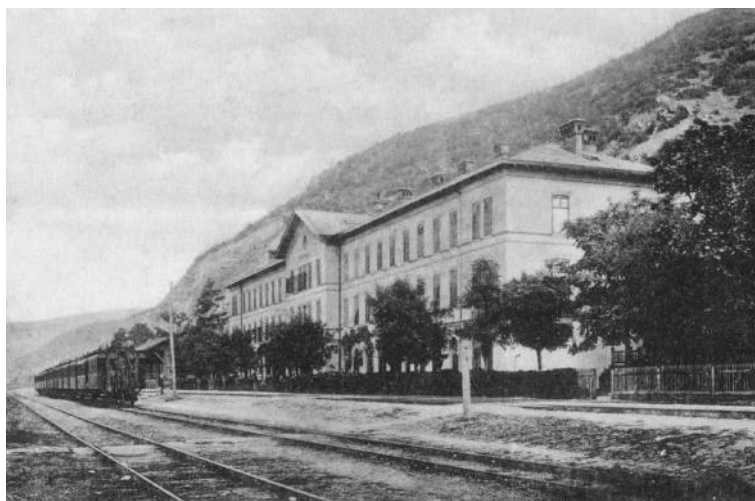
E adevărat că printre marii boieri existau și dintre aceia care se împotriveau oricărui progres economic sau tehnic. Ei erau împotriva construirii de căi ferate declarând că: *“Guvernul vrea să aducă mizeria, să*

ruineze ara, s reduc activitatea cailor, s ucid popula ia prin explozia locomotivelor, s pun foc la produsele proprietarilor i la rochiile cucoanelor prin scânteile locomotivelor”.

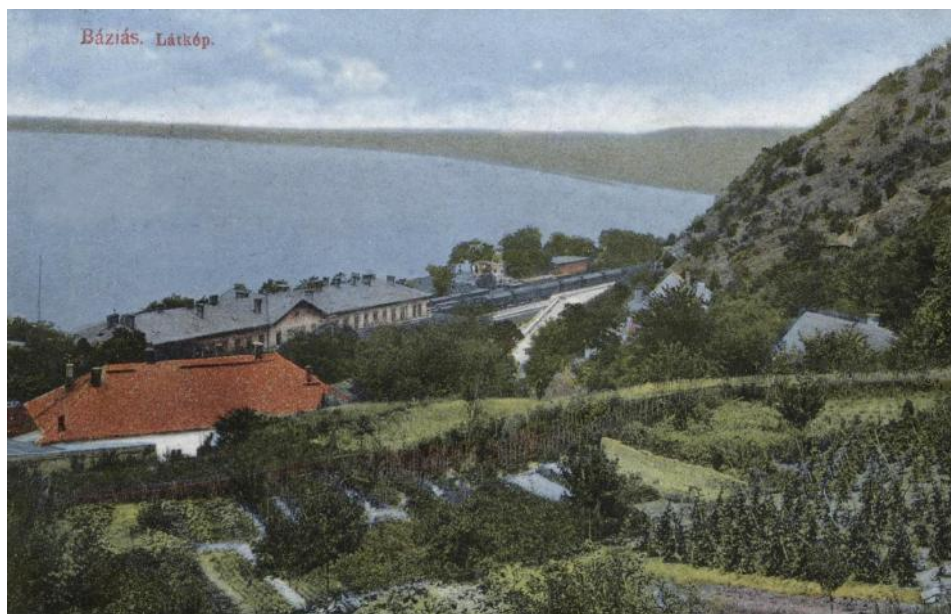
Statele apusene care dep iser stadiul revolu iilor industriale c utau debu ee pentru produsele lor în regiunile europene r mase în urm din punct de vedere economic.

A a se explic faptul c în etapa 1854-1870 pe teritoriul actualei regionale de cale ferat s-au construit 369 km de cale ferat . În raport cu num rul total de km de cale ferat existent în aceast perioad pe actualul teritoriu al rii, ea reprezint 30,80 %, adic aproape o treime din total. În intervalul 1888-1898 se construiesc 14 linii ferate de interes local, urmând ca dup 1900 sa fie date în exploatare alte 12 asemenea linii. Scopul urm rit era alimentarea cu trafic a liniilor principale, pe care guvernul maghiar inten iona de mult s le etatizeze. S-a ajuns astfel ca în Banat re eua feroviar s aib o densitate mult mai mare fa de regiunile înconjur toare, aici neexistând puncte care s se afle la o dep rtare mai mare de 10 km fa de o linie ferat .

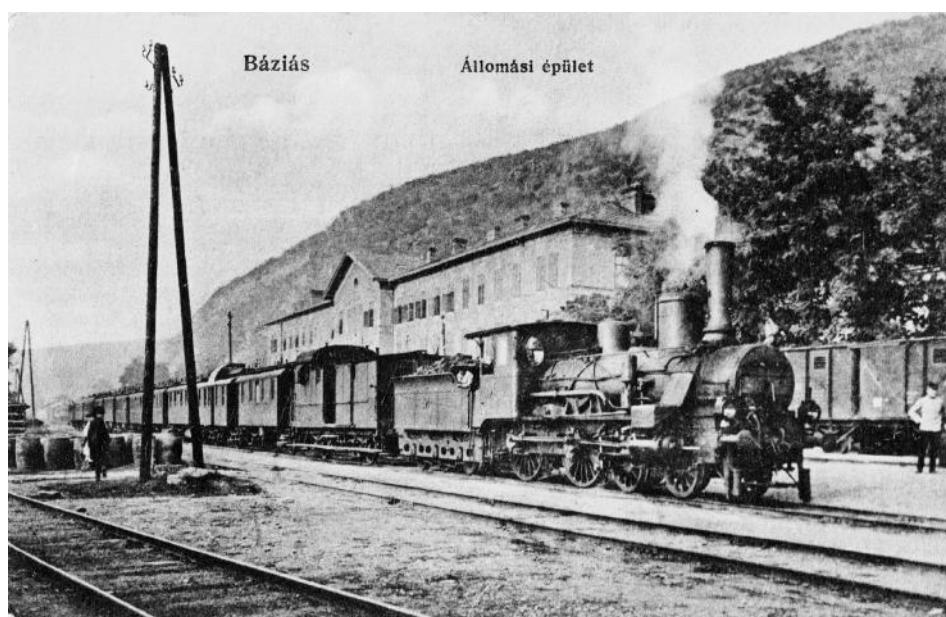
La 14.04.1874 s-au încheiat negocierile privitoare la jonc iunea c ilor ferate din Banat i Ardeal aflate sub administra ie austro-ungar , cu vechile teritorii române ti. Patru ani mai târziu la 9 mai 1878 a circulat cel dintâi tren accelerat Viena-Bucure ti. Pe por iunea dintre Or ova i Vârciorova, calea ferat nefiind înc terminat , se c l torea fie pe jos, fie cu tr surile pentru cei cu dare de mân .



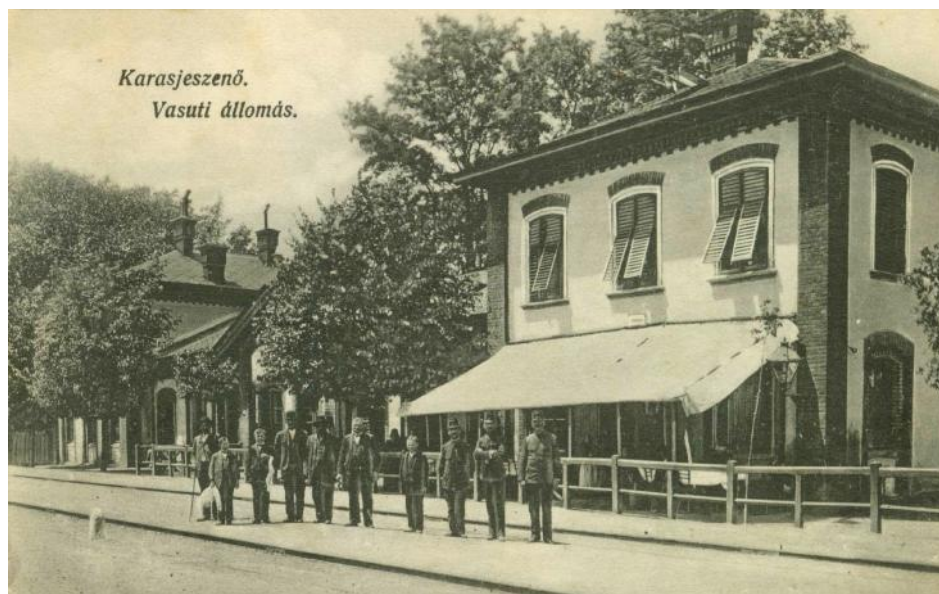
Gara Bazia la 1902



Vedere panoramică a Gării Bazia în 1910



Tren de călători remorcat de o locomotivă din seria 220 în Bazia în anul 1911



Gara Iassenovo (Serbia) la 1901



Tren de marf în direc ia Bazia la ie ire din Timi oara, remorcat de locomotiva 220.187

3. Înființarea Regionalei de Căi Ferate Timișoara

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 acestor 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 deinea 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 românesc.

În toamna anului 1918 – după retragerea trupelor inamice din vechiul teritoriu – revine la București Direcția Generală C.F.R. (care funcționa 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 în organizarea căilor ferate.

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

- la București cu o parte din personalul Direcției Generale înapoiat 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 și-a fixat sediul definitiv la București înființându-se câte o Direcție Regională la București și Iași. Direcția Centrală din Sibiu și-a continuat 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 reeaua 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 reședință în Palatul Administrației C.F.R. din Arad, iar serviciile de contencios, întreținere, medicale 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 diferite: unul între anii 1919-1948 în imobilul de pe actuala Str. Ion Heliade Rădulescu în care astăzi funcționează Centrul Național de Calificare și Instruire Feroviar CENAFER, iar al doilea după 1948 și până astăzi, în Palatul Direcției Apelor Banat situat în Piața Maria.

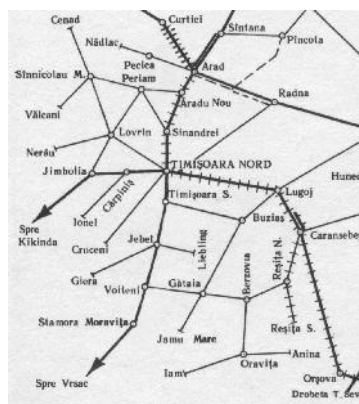
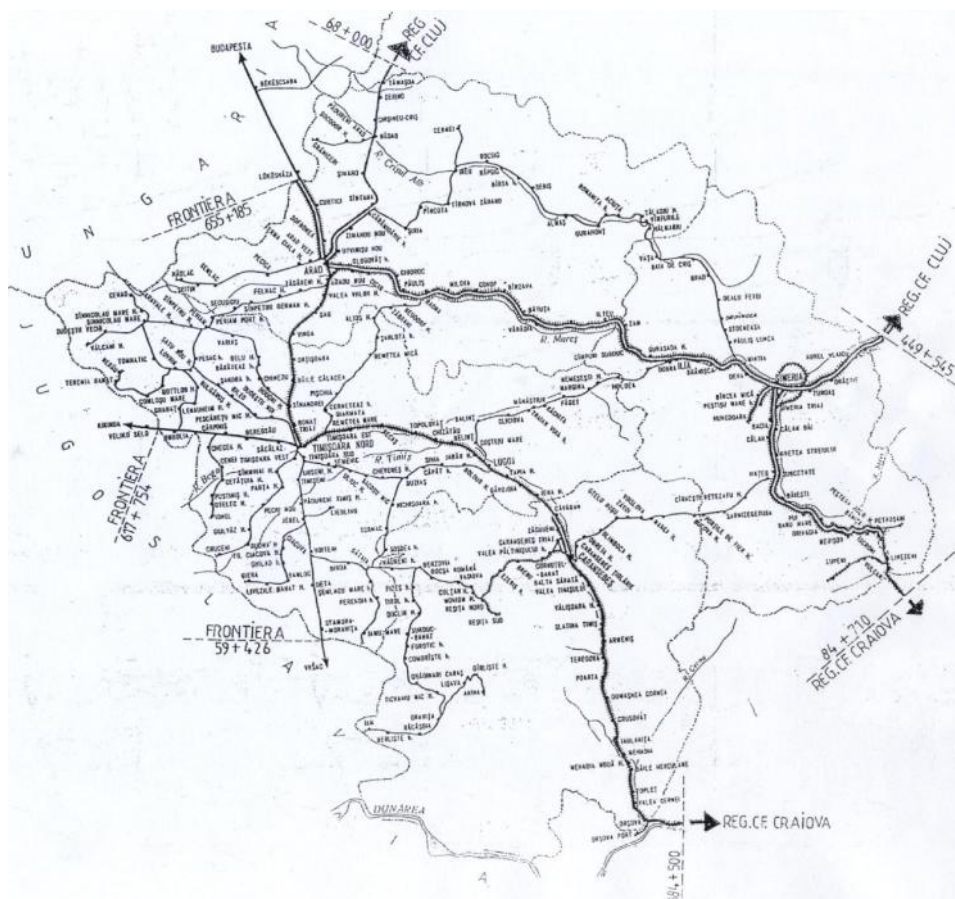




Imobilul din Str. I.H. R. dulescu unde actualmente se află sediul CENAFER



Sediul Regionalei de Căi Ferate Timișoara din Piața Maria



Harta Regionalei de C i Ferate Timi oara i a nodului feroviar Timi oara

4. Vechimea liniilor de cale ferată de pe teritoriul Regionalei Timișoara

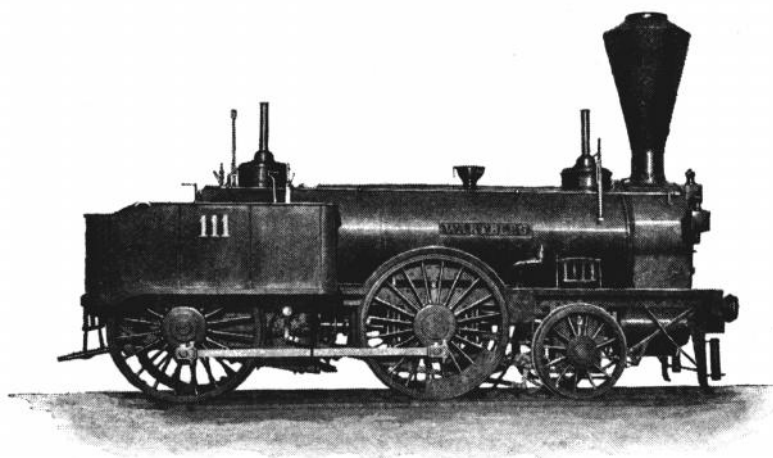
Nr. Crt.	Segmentul de linie	Data dării în exploatare	Lungimea	Observații
1	Oravița-Iam-Bazia	01.11.1856	62,5 km	34,5 km tronson România
2	Timișoara-Jimbolia (Szeged)	15.11.1857	113,9 km	39 km tronson România
3	Timișoara-Stămora Moravița (Jassenevo)	30.08.1858	94 km	56 km tronson România
4	Arad-Curtici(Szajol)	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	Sânnicolaul Mare-Valcani	16.09.1870	21 km	
9	Sânnicolaul Mare-Periam	26.10.1870	19 km	
10	Timișoara-Arad	06.04.1871	57,4 km	
11	Voiteni-Bocșa Montan	06.09.1874	47 km	10.11.1892- linie îngust Reșea
12	Timișoara-Lugoj-Caransebe	23.10.1876	98 km	
13	Arad-Sântana-Seleu	08.02.1877	45 km	
14	Seleu -Ineu	10.05.1877	18 km	
15	Caransebe -Orșova	20.05.1878	89 km	
16	Orșova-Vârciorova	01.05.1879	4 km	Legătura cu Regatul României
17	Ineu-Sebi	25.09.1881	27,2 km	
18	Arad-Pecica (Mezőhegyes)	25.11.1882	52 km	Arad-Fermele Pecica 28 km
19	Pădureni Ardeal –Grăniceri (Kettyhoza)	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-Varia	24.10.1888	8 km	
23	Ineu-Cermei	01.05.1889	13,6 km	
24	Sebi -România	18.12.1889	28 km	

25	Petro ani-Lupeni	27.06.1892	22,2 km	
26	Jebel-Ciacova	07.08.1893	8 km	
27	Timi oara-Sânnicolaul Mare	25.09.1895	61,1 km	
28	Romani a-Oci or	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	G taia-Jamul Mare (Vârse)	03.07.1896	44,3 km	24 km tronson România
32	Timi oara-Buzia	18.11.1896	31,2 km	1922-1974-2,3 km Buzia - Buzia -B i
33	Oci or-Brad	06.12.1896	25 km	
34	Timi oara-Radna	29.05.1897	63,7 km	Ora Lipova
35	Timi oara-Cruceni	31.07.1897	49 km	
36	G taia-Buzia -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 electrificat
41	Varia -Sânandrei	09.07.1908	28 km	
42	Caransebe -Bou ari	12.11.1908	37,9 km	
43	Boc a Montan -Re ita	03.12.1908	16,7 km	
44	Bou ari-Subcetate	18.12.1908	38,3 km	C.f cremalier închis în 1978
45	Oravi a-Berzovia	01.02.1909	58 km	
46	Ner u-Teremia	29.05.1910	5 km	
47	Comlo u 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	N dab-Chi ineu Cri - Ciurmeghiu	27.05.1924	35 km	Leg tura cu Salonta-Oradea
51	Comlo u Mare- Teremia	15.09.1927	9 km	
52	C rpini -Checea	24.06.1937	8,6 km	
53	Caransebe -Resi a	15.10.1938	39,5 km	
54	Livezeni-Bumbe ti	22.10.1948	30 km	Leg tura cu Târgu Jiu
55	Pecica- eitin	02.07.1950	22,8 km	
56	eitin-N dlac	30.04.1957	8,2 km	
57	Brad-Deva	11.12.1987	35,6 km	Închis în februarie 1998

5. Nodul feroviar Timi oara

La 15 noiembrie 1857 se deschide circula iei linia Szeged-Timi oara care va lega Banatul de Budapesta i Viena. Ulterior au fost construite în regiune o mul ime de linii de interes local.

În vara anului 1857 au fost aduse la Timi oara primele locomotive, transportate cu lepurile pe Dun re, Tisa i Canalul Bega. Acestea au purtat numele vapoarelor care le-au transportat: Komarom, Austria, Honth i Pesth. Un an mai târziu parcul a fost sporit cu înc o locomotiv numit Wartberg care a remorcat primul tren de la Timi oara la Bazia . Locomotivele nu aveau acoperi pentru a-l proteja pe mecanic, astfel c pe timp ploios acesta conducea ma ina înându- i deasupra o umbrel .



Locomotiva "Wartberg" construit de StEG în anul 1854

Pentru asigurarea opera iilor legate de transportul c l torilor i a m rfurilor , s-a construit în 1857 i prima sta ie de c l tori din Timi oara, pe locul unde în trecut era magazia de m rfuri. De i modest în compara ie cu actualele g ri, ea se ridica impun toare la vremea aceea, mai ales c în jur nu se mai construise nimic din cauza mla tinilor.

Transporturile fiind asigurate, Timi oara devine dintr-un nod de leg tur între Occident i Orient, o puternic citadel industrial , unde comer ul se dezvolt i înflore te v zând cu ochii. Acest lucru poate fi dedus i dup rapida cre tere demografic , ce a marcat un salt deosebit.

Prin intermediul cailor ferate, târgurile își desfășurau produsele agricole și în același timp se aprovizionează cu produse industriale. Orașul de pe Bega ajunge în scurt timp un important nod de cale ferată, din el ramificându-se linii în 9 direcții și anume: Arad, Radna, Orșova și ulterior București, Buziaș, Stamora Moravișă, Reșița, Cruciș, Jimbolia, Lovrin și Periam, lungimea totală a liniilor ajungând în 1897 la 1072 km.

Stația Timișoara construită în 1857 a fost iluminată cu gaz aerian, prima cu un astfel de sistem de iluminare la acea vreme din Imperiul Austro-Ungar. În 1884 sistemul este schimbat cu iluminatul electric, o noutate absolută în Europa, înaintea Parisului și a Vienei.

Încetul cu încetul se constată că stația de cale ferată nu mai corespunde necesităților și în anul 1897 se construiește în Timișoara o monumentală și grandioasă gară care a întrecut la vremea aceea pe multe din garile marilor metropole apusene. Ea a fost amplasată pe actuala fundație a stației Timișoara, cea veche funcționând în paralel puțin vreme, dându-i-se ulterior destinația de magazie de mărfuri. Construită în stil neoclasic, sub influența Renașterii franceze, complexul era dominat de corpul principal cu trei porți monumentale în arc strâns juite lateral de două bastioane cu turnuri, iar fațada era ornamentată cu un grup de patru statui încadrate de ferestrele etajului întâi. În mijlocul pieței gării se afla un mic parc împrejmuit cu un grilaj de fier și plantat cu conifere. Palatul Gării Iosefin se va numi după Unirea Gară Domnișoarei Elena, iar după 1947 se va numi Gara de Nord.

Noua stație a fost afectată cu linii noi, ajungându-se la o lungime totală de 43 km cu 150 de macazuri. Totodată s-au înființat atelierele pentru repararea unde au fost încadrate în jur de 500 de oameni.

Din stația Timișoara plecau și veneau zilnic 49 de trenuri de călători și 30 de trenuri de marfă. În 1905 a fost introdus celebrul tren Orient Express Simplon Paris - Constantinopol.

Pentru a ușura activitatea feroviară legată de nevoile orașului, pe lângă stația existentă s-a mai construit o stație Timișoara Fabric în 1876. În anul 1901 din ambele gări se expediau anual peste 600000 de călători și soseau probabil tot atâta.

Trenurile erau încălzite cu abur, iar iluminarea se făcea inițial cu ulei de rapă și mai târziu cu gaz. Pe liniile care se ramificau din Timișoara circulau trenuri expres, accelerate, personale și trenuri mixte. Trenurile expres și accelerate aveau numai clasa I și II, în timp ce restul trenurilor aveau 3 și chiar 4 clase. Trenurile de mare viteză erau remorcate de locomotive din seriile 220, 324, 325, 327, iar cele de marfă din seriile 335 și 326.



Gara Domni a Elena în anul 1932

O gâtuire în buna desfășurare a transporturilor din nodul Timișoara îl prezenta în această perioadă faptul că linia Timișoara-Bazia încă avea traseul chiar prin oraș. Astfel, ieșind din stația Timișoara spre est, ea traversa actualul Bulevard al Republicii, Parcul Central din apropiere și ieșea printr-o curbă în arc de cerc în Bd. Regele Ferdinand I. Trecea apoi prin imediata apropiere a catedralei din Cetate și traversa Canalul Bega pe un pod metalic (Podul Baziaului) în apropierea actualului pod de la Bd. Mihai Viteazul. Se continua prin parcul din Str. Doja, traversând Str. Onișiu și Porumbescu în apropierea Pieții Bălcescu, după care ieșea din oraș.

Trei bariere dintre care două mai importante: la Bulevardul Ferdinand I și la Str. Doja, îngreunau acum circulația vehiculelor și a tramvaielor din oraș, fapt ce a determinat conducerea căilor ferate să dea în anul 1932 o nouă orientare traseului de cale ferată Timișoara – Bazia, aducându-l la forma sa actuală peste Podul Modoc.



Traseul liniei în dreptul Liceului Piarist



Bariera de la Bd.Ferdinand I



Tren de c 1 tori remorcat de o locomotiv seria 324 pe Podul Baziașului în 1929

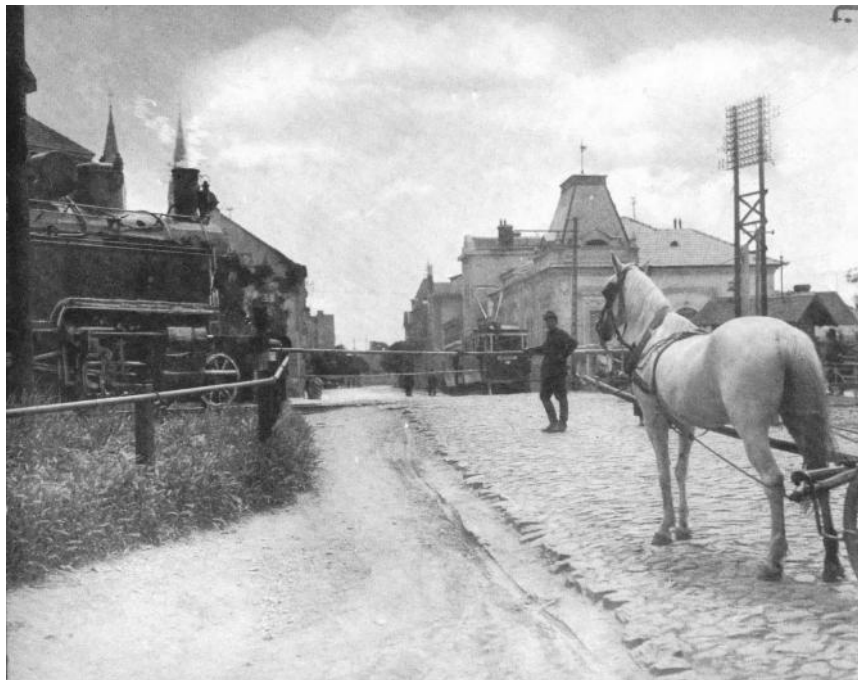


Timișoara — Erzsébetváros, — Elisabethstadt
Báziási vonal — Baziáser Strecke.
Timișoara — Călea ferată spre Buziaș

Vedere de pe Podul Baziașului i linia la ieșire din Timișoara spre Chișoda



Bariera de la Str.Rozalia



Bariera de la Str.Gheorghe Doja



Bariera de la Str.Ciprian Porumbescu



Bariera de la Parcul Carol I



Tren de c 1 tori remorcat de o locomotiv seria 375 pe Splaiul T.Vladimirescu

În anul 1876, nodul feroviar Timi oara a fost sporit cu linia Timi oara-Caransebe . Aceasta se ramifica din linia Bazia ului, de la încruci area acesteia din urm cu Bd. Regele Ferdinand I i continua traseul pe Bd. C.D. Loga, pornind apoi spre est c tre actuala sta ie de c 1 tori Timi oara Est (fost Fabric) de unde î i urma traseul de azi.



Gara Fabric în anul 1935 (vedere dinspre linii)

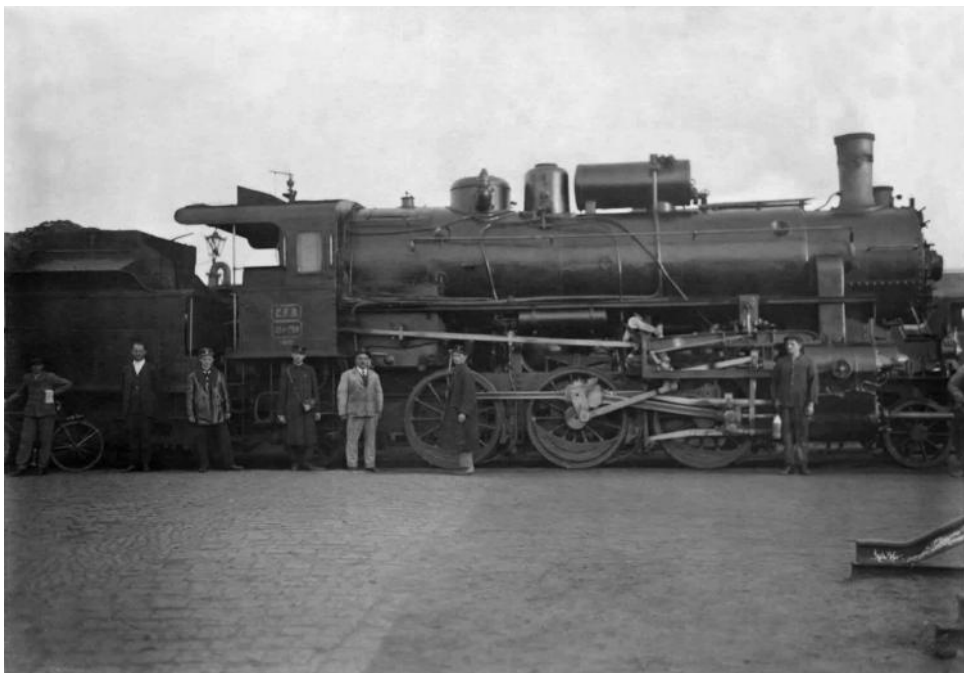


Gara Fabric în 1912 (vedere dinspre ora)



Bariera de la Str.Doja în anul 1903

Câ iva ani mai târziu ora ul a c p tat o dezvoltare mai deosebit în special spre Bega, iar calea ferat Timi oara – Caransebe a început s devin un obstacol în buna desf urare a circula iei rutiere. Acest lucru a impus a se c uta o nou solu ie a problemei i a a s-a ajuns s se construiasc o nou variant care s înconjoare ora ul pe la nord. Acesta este traseul liniei Timi oara-Caransebe care în prezent se reg se te pe axa central est-vest.



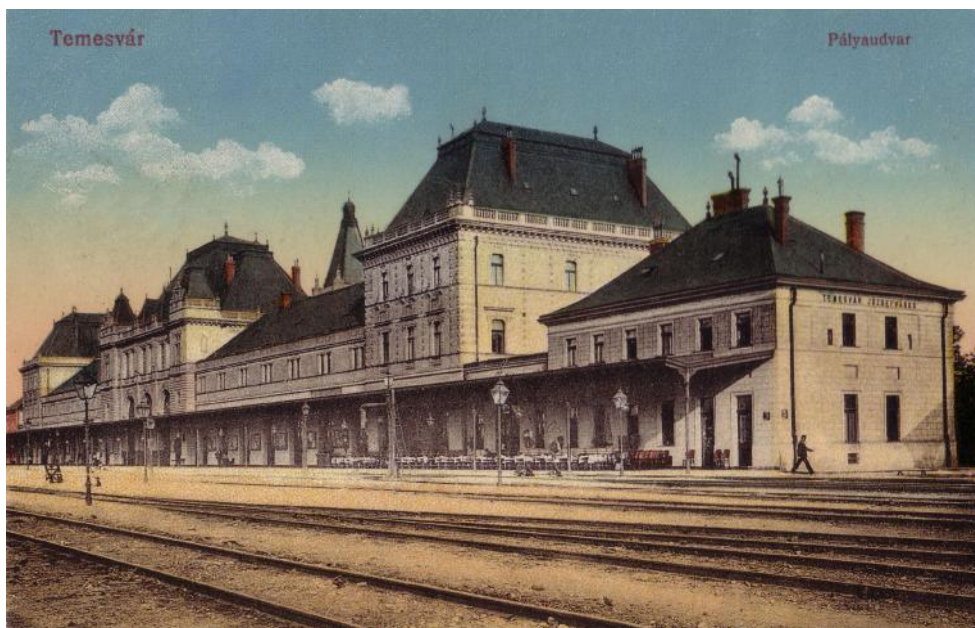
Feroviari în Gara Domni a Elena lâng locomotiva 324.759 în anul 1932



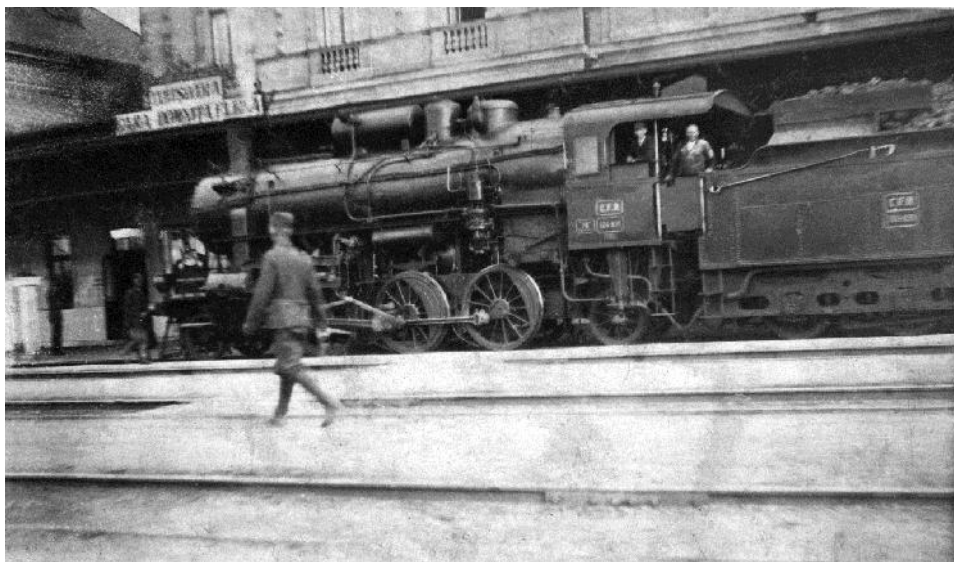
Gara Domni a Elena în anul 1939



Gara Timiș oara Iosefin la 1900



Palatul Gării Timiș oara Iosefin la 1910



Locomotiva 324.635 la linia 1 peron în Gara Domni a Elena în anul 1943



Tren de c 1 tori remorcat de locomotiva 324.756 în Gara Domni a Elena în anul 1933



Tren militar german la linia 1 peron în Gara Domni a Elena în mai 1941

În timpul celui de-al Doilea Război Mondial clădirea din stația Timișoara, construită în anul 1897, a fost distrusă aproape în întregime, cu ocazia bombardamentelor anglo-americane din 16-17 iunie și 3 august 1944. Au fost distruse de asemenea și o serie de linii și instalații din acest nod de cale ferată, inclusiv depoul, paralizând aproape integral activitatea feroviară de aici.

Efectele bombardamentelor asupra parcului de locomotive a fost mult redus ca urmare a faptului că locomotivele au fost dispersate în mai multe locații din jurul Timișoarei. Astfel la Topolovă erau staționate locomotive din seriile 50.100 și 230.000 (cărburi și marfă), la Jebel, Stămora Moravi și Liebling seriile 327.000, 375.000 și 342.000 (utilizate pe linia Stămora Moravi a-Vârșei), la Sânnicolau Mare 326.000, 375.000 și 376.000, la Varia automotoare, iar la Vinga seria 324.000 pentru secțiile Arad și Ciurmeșiu.



Ruinele Gării Domnă Elena după bombardamentele din 1944

Încă din 1945 atelierul de reparat material rulant a fost pus în stare de funcționare, iar depoul de locomotive a fost parțial refăcut și i-a reluat activitatea. Clădirea stației a fost refăcută în 1947-1948 în aripa dinspre vest, unde suferise cele mai grave avarii, dându-i-se o formă nouă bazată pe un stil arhitectonic deschis, sobru și cu linii simple. Totodată au fost modificate o serie de linii; s-au separat grupele de linii afectate pentru trenurile de călători din direcția Reșița și Caransebea de celelalte; peroanele au fost modernizate și iluminate cu neon; au fost acoperite peroanele trenurilor cu direcția Reșița. S-a separat complet triajul de grupul de călători pentru a ușura operațiile de manevră.

În fine, ca un corolar al tuturor lucrurilor făcute aici, s-a trecut la centralizarea electrodinamică a macazurilor, în așa fel încât în toamna anului 1961 s-a reușit să se automatizeze întreaga operație de efectuare a parcursurilor trenurilor.



Elevi din Timi oara felicitând pe mecanici în 16 februarie 1957 de Ziua ceferi tilor



Locomotiva 142.017 a Depoului Timi oara la ie ire în direc ia Arad în anul 1969



Convoi de marf remorcat de locomotiva de manevr 50.434 (vedere de pe pasarel)



Tren automotor în Timi oara Nord în 1963



Gara Timi oara Nord în anul 1963 (vedere dinspre ora)



Gara Timi oara Nord în anul 1963 (vedere dinspre linii)

În anii 1971-1974 clădirea stației C.F.R. Timișoara a fost din nou modificată, conferindu-i-se o arhitectură modernă, fiind dată în exploatare în actuala formă în iulie 1976.



Vedere dinspre oraș a Gara Timișoara Nord în 1979

În 31 iulie 1975 are loc terminarea electrificării liniei Lugoj – Timișoara, primul tren remorcat de o locomotivă electrică a sosit în stația Timișoara Nord la 30 septembrie 1975.



Gara Timișoara Nord în 2006

6. Repartizarea liniilor de cale ferat pe zone de circulație

Clasificarea liniilor de cale ferat în principale și secundare, directe și laterale și magistrale (de lungă distanță) și locale, s-a făcut pentru asigurarea eficienței în condiții optime a serviciului de exploatare feroviar. În plus, în funcție de mărimea centrelor economice deservite, liniile au fost construite cu tipuri de încălecare mai grele sau mai ușoare, iar stațiile de cale ferat au fost afectate cu linii de garare, triere, primire și expediere corespunzătoare, dotate cu instalații la nivelul necesităților.

Pentru o mai ușoară coordonare a activității, întreaga rețea a căilor ferate a fost împărțită în opt zone, liniile Regionalei Timișoara făcând parte din zona I și zona II, cu extindere și în zona III.

Liniile Regionalei din zona I

Linia Timișoara – Orșova: Timișoara Nord – Timișoara Est – Ghironda – Remetea Mare – Izvin – Recea – Utră – Topolov – Chiztău – Belin – Jabăr – Lugoj – Tapia – Gvojdia – Jena – Sacu – Căvrâș – Zăgujeni – Tibiscu – Caransebe – Caransebe halt – Balta Sărat – Valea Timișului – Petroșani – Vălișoara – Slatina Timiș – Armeni – Teregova – Poarta – Luncavișă – Domanești-Cornea – Cornea – Crușov – Iablanișă – Mehadia – Mehadia Nouă – Bile Herculană – Tople – Valea Cernei – Orșova.

Linia Timișoara – Orșova se află în sud-vestul țării și străbate teritoriul Banatului cu orientare de la vest spre est, pe un traseu paralel cu Dunărea. Ea a fost construită de Societatea Privilegiată a Căilor Ferate de Stat Austriece în patru etape și dată în exploatare după cum urmează:

Tronsonul Jimbolia – Timișoara în lungime de 39 km a fost dat în exploatare la 15 noiembrie 1857.

Tronsonul Timișoara – Lugoj – Caransebe în lungime de 98 km a fost dat în exploatare la 23 octombrie 1876.

Tronsonul Caransebe – 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.

Linia are 385 de poduri și podete, dintre care cel mai mare este cel construit peste Râul Bega având lungimea de 95 de metri, podul peste Timiș de la Topolov în lungime de 84 de metri și un pod peste Cerna în lungime

de 80 de metri. De asemenea, există 7 tuneluri până la Vârciorova și încă 4 până la Turnu Severin.

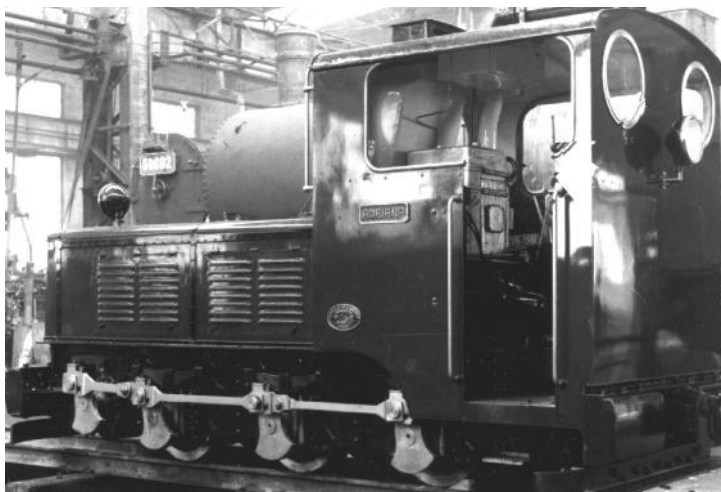
Pornind de la Timișoara (altitudinea 88 m) linia străbate Câmpia Banatului din zona Canalului Bega trecând apoi în Valea Timișului până la urcarea la Caransebeș (altitudinea 204 m). Mai departe ea se continuă prin munți, punctele cele mai înalte ale acestei linii fiind la Poarta și Balota, primul aflându-se pe raza de activitate a Regionalei Timișoara.

Stația Poarta se află între Caransebeș și Orșova la mijlocul culoarului format de Râurile Timiș spre Caransebeș și Cerna spre Orșova.

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.

De la Timișoara la Caransebeș stațiile deservesc localități cu caracter preponderent agricol spre vest și forestier spre est.

Reca, Topolov, Chizturi și Belin sunt localități cerealiere așezate pe Valea Begii. Între Chizturi și anovi a existat o linie ferată îngustă în lungime de 3,6 km, cu ecartamentul de 600 mm, pe care se transporta piatra (granit și bazalt) extrasă din cariera de la anovi.



“Adriana”, locomotivă diesel-mecanică fabricată la U.D.Reșița în 1935 pentru linia îngustă anovi - Chizturi

Lugoj se află la intersecția cu linia Ilia – Buzia și deservește localitatea cu același nume. Este un important centru cultural, industrial și agricol aezat în Valea Timișului la altitudinea de 125 de metri.



Gara Lugoj la 1905 (vedere dinspre linii)



Gara Lugoj la 1908 (vedere dinspre oraș)



Tren accelerat spre Timișoara remorcat de locomotiva 142.064 în Gara Lugoj în anul 1961

Gvojdia este un centru cerealier de pe Valea Timișului care avea legătură cu Munții Poiana Ruscă și se afla la nord printr-o cale ferată industrială îngustă cu ecartamentul de 760 mm în lungime de 24 km până la Nădrag, a căreia tradiție în metalurgie.

Caransebeș este așezat la zona de contact dintre munți și deal fiind nod feroviar cu legături spre Reșița (43 km) și Bourești (37 km). Reprezintă punctul de plecare spre complexul turistic Muntele Mic din Munții de Vest ai Banatului, aflat la altitudinea de 1540 de metri.

Slatina Timiș se află în apropierea Complexului Turistic Grăna din Munții Semenic, pe culmea care separă apele Timișului de cele ale Bârzavei.



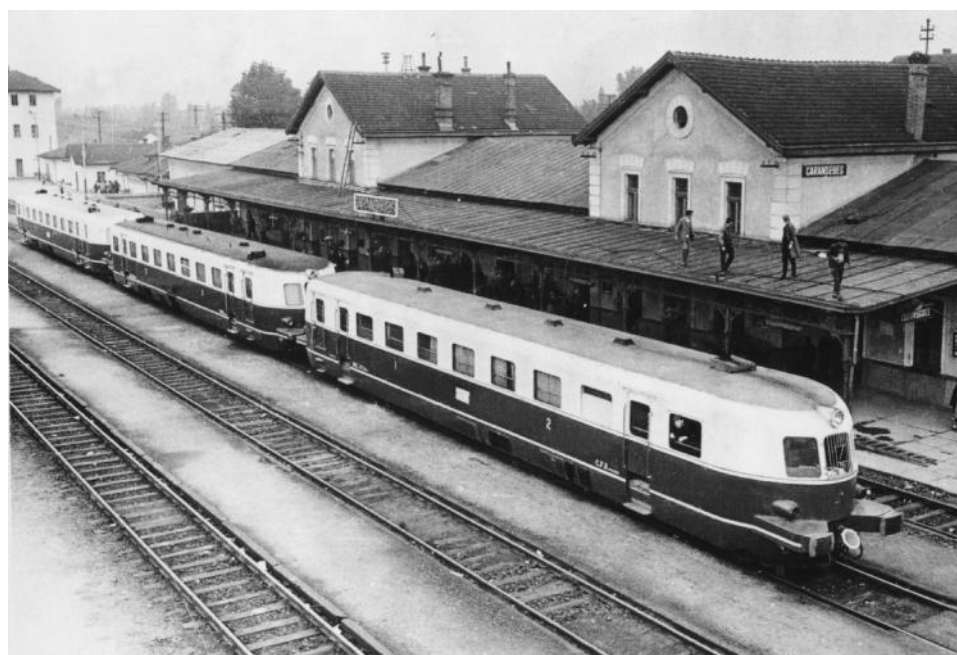
Drezin echipat cu motor cu benzin pe linia G vojdia – N drag în anul 1968



Gara Caransebe în 1904



Gara Caransebe la 1928



Tren automotor compus din trei unități în Gara Caransebe în 1968

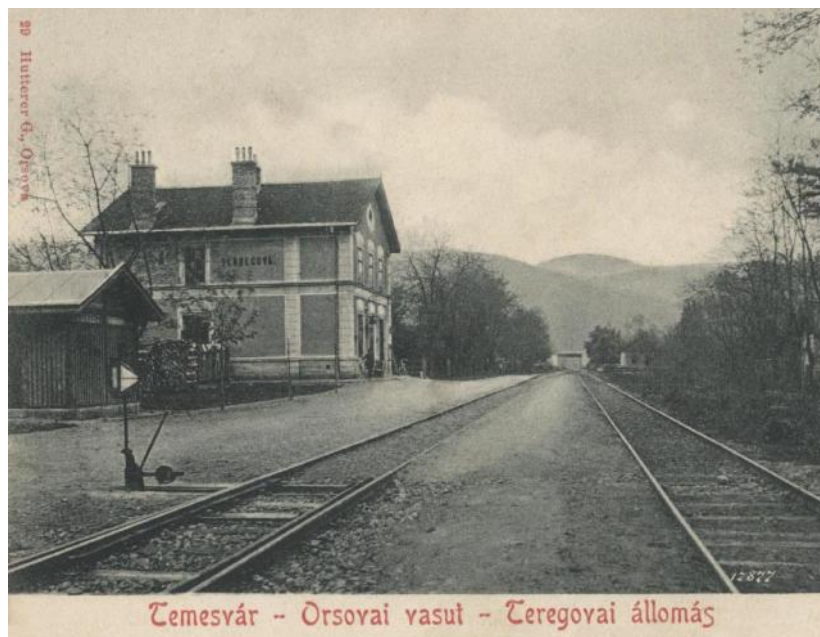


Gara Caransebe în 1977

Armeni deservea o localitate în apropierea careia se găseau mine de lignit. În trecut exista în zonă o bogată rețea de căi ferate înguste forestiere.



Tren automotor din seria A-MOT-1000 în stația Armeni în anul 1961



Gara Teregova la 1905

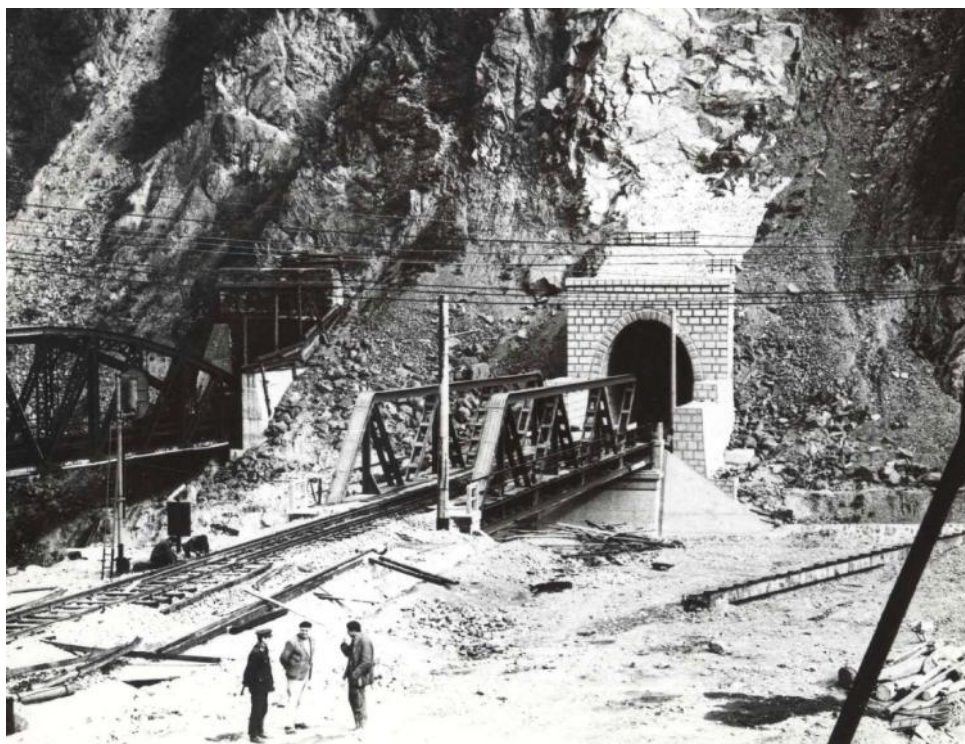
Teregova se află în locul de unde începe rampa care condiționează cumpănă de despărțire a apelor dintre Timiș și Cerna. La o distanță de 10 km se găsește cabana Rusca situată în Munții arcului la altitudinea de 660 de metri.

Poarta este punctul culminant al liniei, situat la 459 de metri, unde de o parte și de alta a stației se află 3 tuneluri: două spre nord către Armeni și unul spre sud către Doma nea Cornea.

Doma nea-Cornea face trecerea din Valea Timișului în Valea Mehadiei.



Tip de locomotivă (seria 150.000) utilizat la remorcarea trenurilor pe Valea Cernei



Pod și tunel între Iablani a și Mehadia pe noul traseu al liniei

Iablani a leagă magistrala de centrele populate mai îndepărtate, spre Bozovici și Anina din Munții Banatului, prin căi rutiere. Un proiect de cale ferată între Iablani a și Dalboș a existat încă din anul 1910. Din păcate transpunerea lui în viață nu s-a realizat nici până astăzi.

Mehadia este stația din localitatea cu același nume unde existau mine de lignit și cariere de piatră. Este desprinsă de Iablani a printr-un lung tunel.

Bile Herculane deservește în principal vechea stațiune balneoclimaterică având același nume, situată la 4 km de gara C.F.R.. Izvoarele sale termale sunt renumite pentru efectele benefice în tratarea bolilor reumatice.

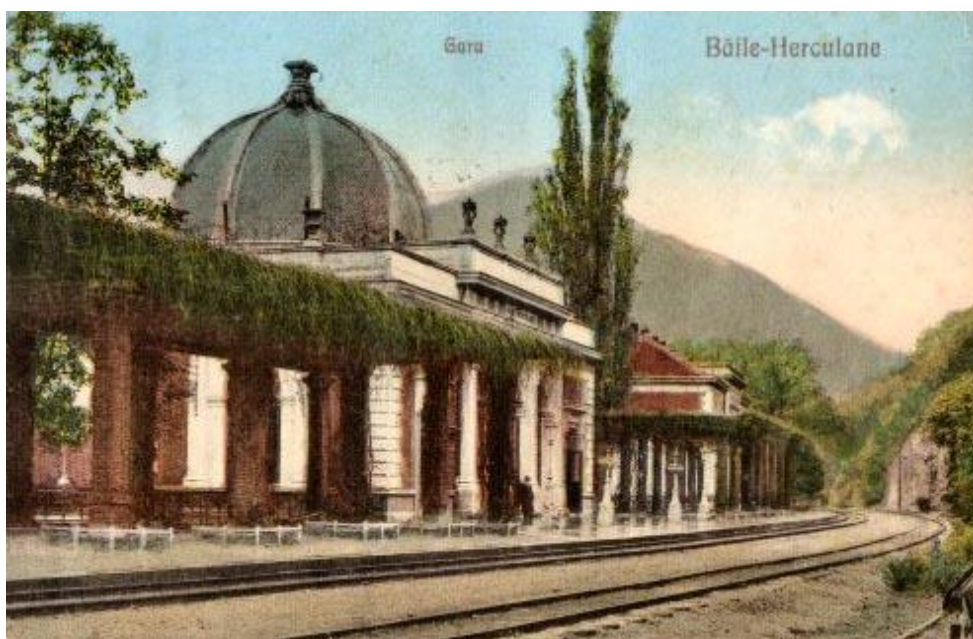
Topile deservea un centru metalurgic specializat în turnarea obiectelor din fontă.

Orșova este situată pe Dunăre străjuind hidrocentrala de la Porțile de Fier.

Între Orșova și Vârciorova la km 384+500 se află limita Regionalei Timișoara cu Regionala Craiova.



Gara Mehădia la 1917



Gara Băile Herculane în 1928



Gara Orsova la 1925



Sosirea primului tren remorcat de o locomotivă electrică
în gara din Orsova la 10 septembrie 1971



Gara Vârciorova la 1924



Vechiul i noul traseu al liniei în zona sta iei Vârciorova

Liniiile din sudul i sud-estul Banatului

Între Timi i Dun re se afl Mun ii Banatului, bogai în c rbuni i minereuri de fier, cu dou masive spre nord, unul c tre Timi i altul spre sud c tre Dun re. Între regiunea de munte i cea de câmpie se întind Dealurile Buzia ului la nord i ale Tirolului la sud de apa Bârzavei. Dealurile sunt bogate în podgorii de vii i livezi, iar subsolul în ape minerale.

Din cauza inunda iilor, Câmpia Banatului era folosit în trecut numai ca loc de p une; în secolul al XIX-lea ea a fost îns asanat , devenind astfel propice pentru cultura cerealelor. Ca urmare a acestui fapt, precum i a m surilor întreprinse în domeniul iriga iilor, Câmpia Banatului a devenit treptat un puternic centru agricol.

Înc de timpuriu interesele economice i sociale ale epocii au impus necesitatea construirii unei re ele de c i ferate, unele din aceste linii g sindu-se în Mun ii Banatului, altele în regiunea de câmpie.

În partea situat la sud i la sud-est de Timi oara sunt urm toarele linii: Timi oara –Buzia – Lugoj, Caransebe – Câlnic, Re i a – Voiteni, Berzovia – Oravi a cu ramuri de la Oravi a spre Anina i spre Iam, Buzia – Jamul Mare, Timi oara – Stamora Moravi a (cu ramurile Jebel – Liebling i Jebel – Giera) i Timi oara – Cruceni .

Linia Timi oara – Buzia – Lugoj: Timi oara Nord – Timi oara Sud – Giroc –Semenic – Urseni – Uliuc – Saco u Mic – Chevere – Bacova – Buzia – C p t – Sinia –Boldur – Lugoj.

Linia Timi oara – Buzia a fost construit de Societatea C ilor Ferate Locale Timi oara – Buzia i dat în exploatare la data de 18 noiembrie 1896. Tronsonul pan la Lugoj a fost construit de Societatea Anonim a C ilor Ferate Sud Orientale Maghiare i dat în exploatare la 17 septembrie 1898. Este în lungime de 65 km, având traseul de-a lungul Canalului Bega i al Râului Timi . Porne te de la altitudinea Timi oarei (80 m) i ajunge la Buzia la (118 m) variind apoi în limite apropiate pân la Lugoj (123 m).

Ca sta ii importante sub aspect economic, turistic sau social amintim :

Timi oara Sud a fost creat pentru a descongiona nodul Timi oara Nord, în special dup construirea liniei industriale Azur.

Semenic este sta ia de unde se desprinde linia industrial spre fabrica Azur.

Uliuc, Saco u Mic i Chevere deservesc centre agricole.

Buzia este o vestită stațiune balneo-climaterică permanentă, cu izvoare minerale carbogazoase, înconjurată de dealuri acoperite cu vii.

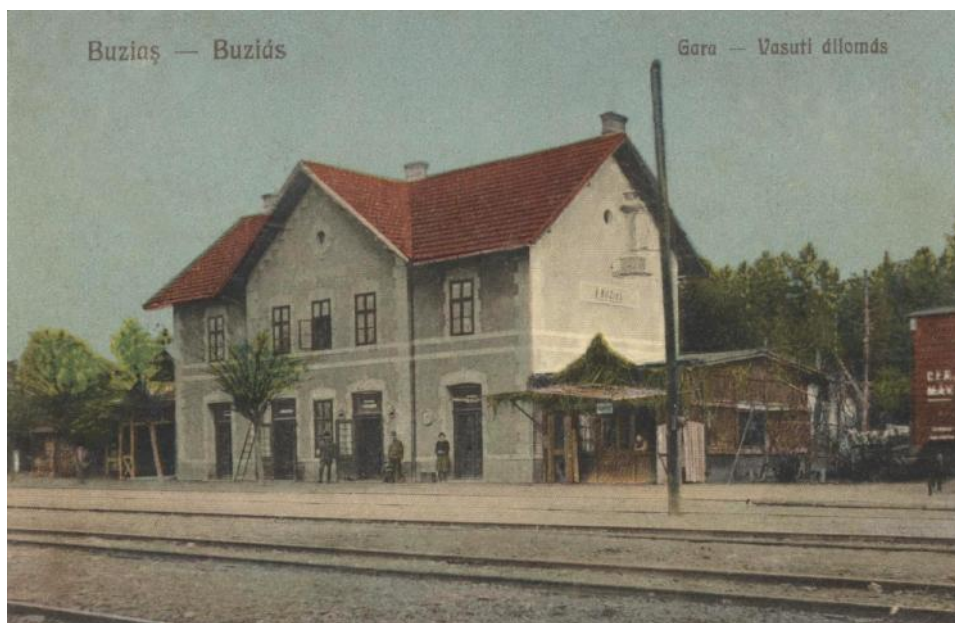
Sinaia se află la o distanță de 13 km de Buzia și deservea localitatea Sinaia în special prin valorificarea de carbuni extrași de la mina din apropiere.

Linia Buzia -Buzia Băi: Buzia – Buzia Băi

Linia Buzia – Buzia Băi, în lungime de 2,3 km a fost construită în anul 1922 de Societatea Căilor Ferate Particulare Buzia – Parcul Băilor înființată de Jakob Muschong, proprietarul de atunci al Băilor Buzia. La 25 septembrie 1948 în urma naționalizării stațiunii, calea ferată Buzia – Buzia Băi a trecut în exploatarea C.F.R. împreună cu tot materialul rulant existent. În primăvara anului 1974 linia a fost desființată, transportul de călători fiind preluat de autobuze.



Gara Buzia Băi în vara anului 1939



Gara Buzia în 1922



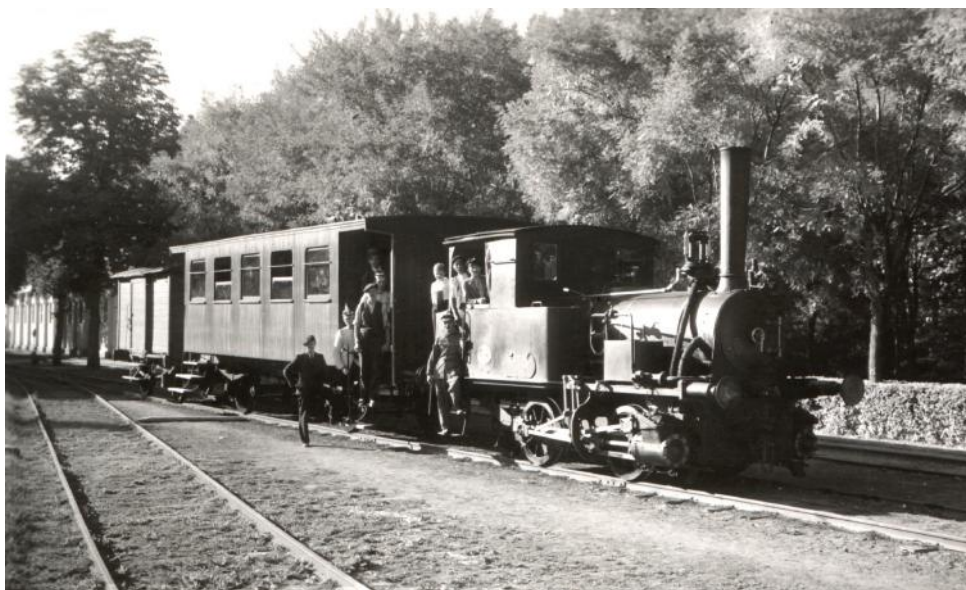
Localnici lâng o drezin ac ionat manual, în Gara Buzia în anul 1938



Buzie eni l ng garnitura unui tren personal spre Timi oara în anul 1931



Locomotiva "Etelka" (1598/1885, Krauss & Co, Linz)  n Parcul B ilor Buzia în anul 1936



“Trenul mic” la intrare în Buzia B i în anul 1936



Imagini din 1955 din perioada utilizării automotoarelor pe linia Buzia -Buzia B i



“Trenul mic” remorcat de locomotiva diesel-mecanic 20.001 în Buzia B i în 1973

Linia Caransebe – Câlnic: Caransebe – Valea P Itini ului – Cornu el Banat-V leadeni – Brebu – Ezeri – B nila Câlnic

Linia Caransebe – Câlnic a fost construit de Administra ia C.F.R. i Uzinele Domeniilor Re i a fiind dat în exploatare la data de 15 octombrie 1938. Are lungimea de 39 km i se afl pe marginea de nord-vest a Mun ilor Semenic, urmând în parte Valea Pogoni ului, un afluent al Timi ului, cu Valea Bârzavei. Scopul construc iei ei a fost acela de a lega bazinul carbonifer Petro ani cu centrul siderurgic Re i a. Altitudinea la cele dou extremit i ale liniei este aproape aceea i: 204 m la Caransebe i 208 m la Câlnic. La Cornu el Banat, altitudinea atinge îns 260 m .

Între cele dou extremit i, linia are urm toarele sta ii mai importante, care deservesc localit i cu pronun at caracter agricol i forestier:

Valea P Itini este sta ie în apropierea triajului ce face parte din complexul feroviar Caransebe .

Cornu el Banat se afl în locul unde este locul culminat al liniei.

Brebu are numele legat de castorii (brebii), care au populat în trecut apele din regiune.

Ezeri este o localitate cu tradi ii în pomicultur , zona prezentând planta ii în care predomin prunul, m rul i p rul.

Câlnic e aproape de Uzinele Re i a, f când parte din complexul feroviar Re i a, a ezat pe Valea Bârzavei.



Gara Ezeri în 2003

Linia Re i a – Voiteni : Re i a Sud – Re i a Nou – Re i a Nord – Câlnic – Moniom – Col an – Boc a Montan – Vasiova – Boc a Român – Boc a Român halt – Berzovia – Gherteni – M ureni – G taia – Birda – Voiteni.

Linia Re i a-Voiteni a fost construit de Societatea Privilegiat a C ilor Ferate de Stat Austriece i de Societatea C ilor Ferate Locale Oravi a – Boc a Montan – Re i a fiind dat în exploatare pe cele dou tronsoane Voiteni – Boc a Montan la 6 noiembrie 1874 i Boc a Montan – Re i a la 10 noiembrie 1892. Este în lungime de 66 km i urmeaz Valea Bârzavei, unind muntele cu câmpia, în direc ia de la est la vest. În apropierea Re i ei se afl Mun ii Semenicolui, cu Complexul Turistic Semenik, situat pe un platou la altitudinea de 1410 m, precum i Crivaia pe marginea Lacului V liug, la altitudinea de 590 m. Re i a se afl la altitudinea de 224 m, în timp ce restul sta iilor dinspre vest (c tre câmpie) se afl la altitudini din ce în ce mai mici, Voiteni ajungând la 86 m.

De la Reia la Voiteni, stațiile deserveau o serie de localități, unele având un caracter pronunțat industrial – în apropiere de Reia – altele cu un caracter mai mult agricol – spre Voiteni.

Câlnic aflat în apropiere de Reia, deservea interesele centrului siderurgic și industrial.

Boc a Montan era localitatea cu un intens trafic de minereuri de fier fiind format din două părți: Boc a Uzin cu uzina și întreprinderea minieră și Boc a Izvor cu izvoare de ape minerale.

Vasiova este situat între stațiile Boc a Montan și Boc a Română și deservea un centru mecano-metalurgic și o stațiune balneo-climaterică. Din Boc a Română o linie cu ecartament îngust (948 mm) se îndreaptă spre sud, făcând legătura cu Ocna de Fier, aezată în partea de vest a Munților Banatului.

Berzovia este nod feroviar spre Oravița și Gtaia, la intersecția cu linia Buzia - Jamul Mare, deservind o seamă de localități agricole.

Gtaia are rol însemnat, fiind nod de cale ferată, în relația Timișoara – Reia.

Voiteni este situat în punctul de legătură cu linia Timișoara – Stamora Moravița, deservind o importantă localitate agricolă, din centrul Câmpiei Banatului.



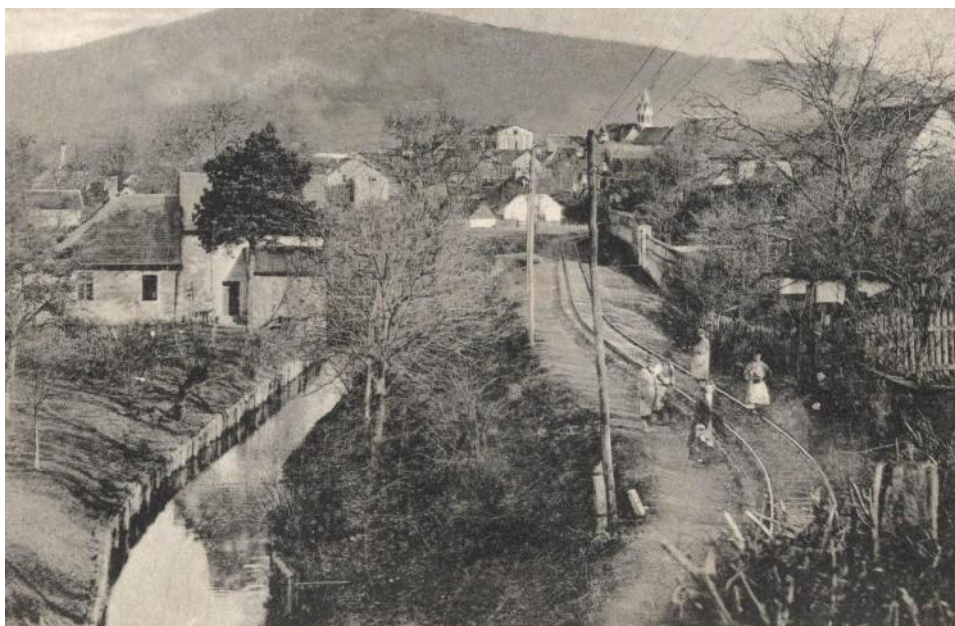
Gara Reia la 1910



Sta ia Boc a Izvor în anii '30



Linia ferat în dreptul Haltei Boc a Izvor în 1938



Calea ferată cu ecartament îngust (928 mm) la ieșire din Bocșa spre Ocna de Fier în 1914



Feroviari în Gara Vasiova lângă locomotivă de cale îngustă CFU-19 în anul 1957



Locomotiva CMR-28 la manevr în Re i a Triaj în 23 august 1960



Tren automotor în Re i a Sud în anul 1960



Gara Reia Nord în anul 1978

Linia Berzovia – Oravia: Berzovia – Fize – Tirol – Doclin – Surduc Banat – Forotic – Comorăte – Grădinari Cara – Greoni – Ticvanu Mic – Agadici – Oravia.

Linia Berzovia – Oravia a fost construită de Societatea Căile Ferate Locale Oravia – Bocă Montan – Reia și dată în exploatare la 1 februarie 1909. Este în lungime de 59 km și are ramuri în prelungire de la Oravia spre Anina și Iam, formând cu acestea o grupă de trei linii: Berzovia – Oravia, Oravia – Anina și Oravia – Iam. Aceste linii se află situate în regiuni bogate în producție de cereale, pășuni de fag și livezi de pomi fructiferi (în special meri).

Linia Berzovia – Oravia pornește spre sud printre dealurile de la poalele Munților Semenic. Ca urmare a acestui fapt, altitudinile sale prezintă pronunțate diferențe: ele au valori de 146 m la Berzovia, 186 m la Surduc Banat (pe Dealurile Caraului), 107 m la Grădinari Cara (pe valea Caraului) și 217 m la Oravia.

Berzovia este un centru agricol dezvoltat pe Valea Bârzavei, deservind localitatea cu același nume.

Doclin e o sta ie situat în apropierea unui centru pomicol.

Surduc Banat constituie punctul culminant al liniei.

Gr dinari Cara deservea un centru legumicol.

Oravi a este situat în apropierea V ii Cara ului. Aici se colectau rezervele i produsele industriei lemnului din regiunile înconjur toare i se prelua întregul trafic al liniilor Anina – Oravi a i Iam – Oravi a. În apropiere de Oravi a se afl Cheile Nerei, o regiune montan deosebit de pitoreasc , iar la 8 km spre sud în imediata apropiere a localit ii Ciclova Montan din Mun ii Marilei, întâlnim M n stirea C lug ra, un loc minunat al spiritualit ii cre tin ortodoxe.



Gara Cacova (actualmente Gr dinari Cara), la 1915

Linia Oravi a-Anina: Oravi a – Br di oru de Jos – Dobrei – Li ava – Ciudanovi a –Gârli te – Anina.

Este în lungime de 34 km i se afl în partea central i de vest a Mun ilor Semenic. Ea are o direc ie de la est la vest i constituie o por iune a primei linii construite pe actualul teritoriu al rii noastre între anii 1854-1856.

“ Spre mijlocul secolului trecut, Dunrea era calea de comunicaie cea mai rapid i mai sigur între apusul i r s ritul Europei i, datorit introducerii navelor cu abur, cu cea mai mare capacitate de transport .

Austro-Ungaria avea un mare num r de vapoare pe Dun re , pentru a c ror exploatare era nevoie de mult c rbune, furnizat printre altele i de minele de la Anina, din Banat. Pentru a u ura transportul acestui c rbune de la Anina la Dun re, s-a hot rât i s-a început înc din anul 1844 construirea liniei ferate Oravi a-Iam-Bazia . Trebuie s spunem c în Austro-Ungaria se construiser c i ferate în trac iune cu abur înc de la începutul celui de-al treilea deceniu al sec al XIX-lea, încât exista experien a necesar în acest domeniu.

În timpul revolu iei de la 1848 construc ia liniei ferate Oravi a-Iam-Bazia a fost întrerupt i, din diferite motive, a fost reluat abia în 1854. Lucr rile au fost terminate la sfâr itul anului 1856, când la 1 noiembrie, dup cum s-a spus, linia a fost dat în exploatare. Primul tren accelerat Budapesta – Jimbolia – Timi oara – Stamora Moravi a – Bazia a început s circule de la 1 aprilie 1861. Trecuser atunci aproape trei ani de la construc ia liniei Timi oara – Stamora Moravi a – Iasenova, inaugurate la 20.08.1858.

Pentru transportul c rbunelui de la Anina la Oravi a s-a construit o cale ferat cu trac iune animal , folosind cai. O asemenea cale ferat se numea în limba german “Pferdebahn”. Caii tr geau vagonetele înc rcate cu c rbuni (sau goale) numai pe por iuni orizontale, cum e u or de în eles.

De la Anina la Oravi a exista îns o însemnat diferen de altitudine. Aceasta era exploatat în felul urm tor, pentru a ridica în rampe vagonetele goale, la înapoiere, pe traseul Anina-Oravi a s-au amenajat trei “c deri” (pante mari). La fiecare c dere existau dou c i paralele: pe una coborau prin gravita ie vagonetele pline cu c rbuni, iar pe cealalt erau ridicate vagonetele goale. Un cablu trecut pe dup un tambur aflat în culmea rampei, lega grupul de vagonete pline de grupul de vagonete goale. În felul acesta coborârea prin gravita ie a trenului plin era folosit la ridicarea trenului gol.

Mai târziu, linia ferat Anina-Oravi a a fost reconstruit (pe un alt traseu) pentru a fi dat în circula ie cu trac iune cu abur, ceea ce s-a întâmplat la 15 decembrie 1863. Aceast linie are caracteristica de a cuprinde pe traseul ei o por iune cu cea mai mic raz de curbura în linie curent de pe re eua C.F.R. i anume $R=60$ stânjeni austrieci=114 m (un

stânjen austriac=1,896 m). Prin traseul ei greu, linia Oravi a-Anina ar putea fi considerat ca o miniatur a liniei ferate Viena-Semmering”.

(“Linia ferat Oravi a – Bazia a împlinit 100 de ani”
de ing.Moise Gârlisteanu Rev.CFR.Nr.12/1956,pag. 635-637)

Linia are 36 de poduri și podete dintre care cel mai important e viaductul Oravi a 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 “Gârli te” de 677 m lungime și “Maniel” de 295 m.

Pe secția Oravi a-Anina calea ferată a fost tăiată în stâncă, terasamentul fiind susținut de blocuri de piatră. Linia are un aspect alpin și conține 14 tuneluri însumând 2084 m și 10 viaducte care însumează 843 m. Altitudinea la Oravi a este de 217 m, iar la Anina 557 m. Din cauza curbelor cu raze foarte mici, circulația trenurilor se face în baza unei instrucții speciale.

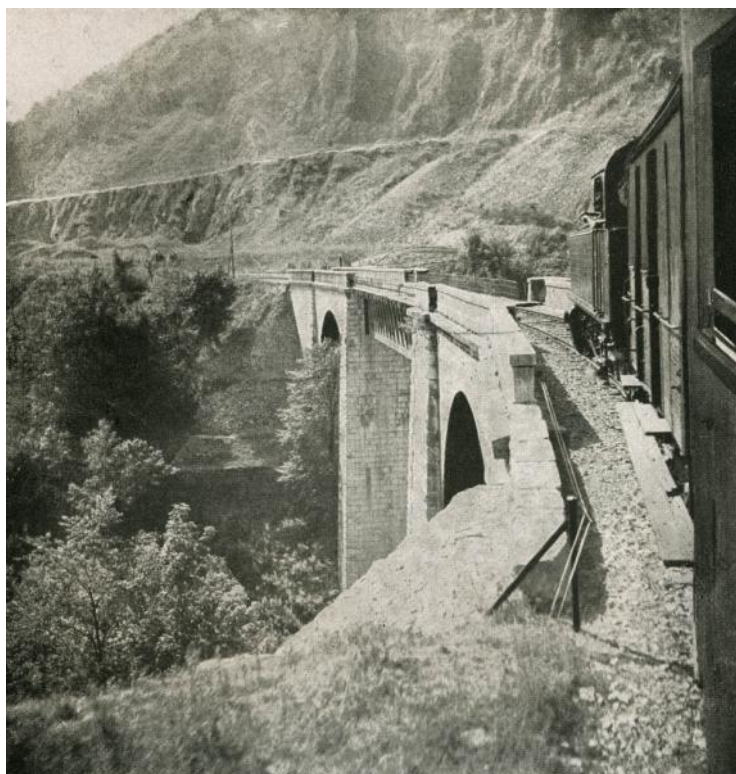
Între Oravi a și Anina, se află următoarele stații de cale ferată mai importante:

Liava este punctul de unde începe urcușul pronunțat spre Anina.

Ciudanovița este stația care deservea localitatea minieră cu același nume, de unde se extragea minereul de uraniu.

Gârli te este o stație unicat pe rețeaua C.F.R., deoarece face excepție din punct de vedere al semnalizării privind gararea trenurilor. Acestea intrau mai întâi în tunelul Gârli te, după care garau prin rebrusment (schimbarea direcției traseului unei căi ferate în punctul unde trenul își schimbă sensul de mers).

Anina deservea centrul carbonifer, metalurgic și forestier cu același nume. În trecut în perioada construirii Uzinelor Domeniului Reia, în nordul și sudul Aninei a existat un sistem de 152 km de căi ferate forestier-miniere pe care se transportau lemnul, mangalul și calcarul provenite din Munții Aninei.



Tren mixt pe linia Anina-Oravi a remorcat de locomotiva 40.0004 în 1937



Gara Oravi a la 1902



Gara Gârli te la 1908



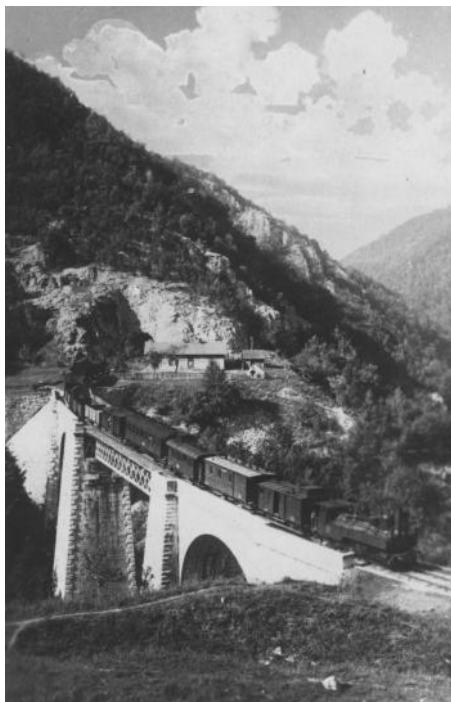
Gara Anina la 1905



Gara Anina la 1903



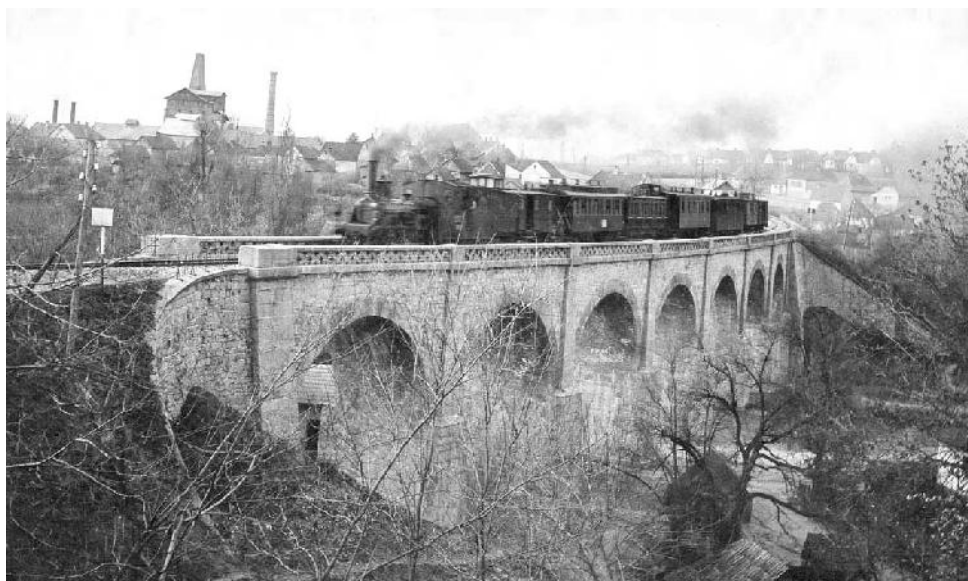
Triunghiul de întoarcere a locomotivelor din spatele Gării Anina în anul 1912



Tren mixt pe linia Anina-Oravi a în 1916 și o “mocniță” pe liniile din jurul Aninei

Linia Oravi a – Iam: Oravi a – R c d i u a – R c d i a – Vr n i u i – Berli te –Milcoveni – Iam.

Linia Oravi a – Iam este un segment din prima cale ferată construită de Societatea Căilor Ferate de Stat Austriece în Banat și totodată cea mai veche din România de azi, fiind deschisă circulației la data de 20 august 1854. Este în lungime de 27 km și constituie o continuare firească a liniei Anina – Oravi a spre sud-vest, făcând legătura între deal și câmpie. Altitudinea scade de la Oravi a (217 m) spre Iam (92 m) și are ca stații R c d i a și Iam, ambele deserving centre agricole și forestiere.



Tren de călători spre Iam pe viaductul situat la ieșire din Gara Oravița în 1910

Linia Buzia – Jamul Mare: Buzia – Nichișoara – Tormac – Godea – Godea halt – Godea – Emlacu Mare – Ferendia – Clopodia – Jamul Mare.

Linia Buzia – Jamul Mare este un tronson din calea ferată Vârșe – Godea – Lugoj – Ilia construit de Societatea Căilor Ferate Sud Orientale Ungare și dat în exploatare la 17 septembrie 1898. Este o linie de căs în lungime de 56 km situată la marginea de vest a Dealurilor Buziaului și Tirolului, având direcția nord-sud. Altitudinea sa crește de la Buzia (118 m) până aproape de Godea, pentru că de aici, pe Valea Bârzavei, scade de la 153 m la 111 m. Coborâș apoi până la Jamul Mare, unde ajunge la 102 m.

Buzia este nod feroviar situat la distanțe aproximativ egale (30 km) de Timișoara, Lugoj și Godea.

Godea este nod feroviar care deservește un centru agro-viticol. În apropiere, în localitatea Emlacu Mic se află Monumentul Săracului, monument istoric de o valoare inestimabilă datând din secolul al XV-lea.

Jamul Mare este stație terminus de frontieră, cap de linie, cei 28 de km pe care se circula în trecut până la Vârșe, fiind dezafecți în anul 1928.



Tren de c 1 tori în Gara Tormac remorcat de locomotiva 376.474 în 1932



Gătaia

Gara — Bahnstation — Vasútállomás

Gara Gătaia la 1917



Tren automotor în Jamul Mare în anul 1966



Gara Jamul Mare în 1961

Linia Timi oara – Stamora Moravi a: Timi oara Nord – Timi oara Sud – Timi oara C.E.T. – Timi eni – P durenii Timi – Jebel – Voiteni – Deta – Deta – Stamora Moravi a.

Linia Timi oara – Stamora Moravi a a fost construită de Societatea Privilegiată a Căilor Ferate de Stat Austriece și deschisă circulației la 30 august 1898. Este în lungime de 56 km pe direcția nord-sud, mergând aproape în paralel cu linia Buzia – Jamul Mare. De la Stamora Moravi a linia se continuă prin Serbia până la Vârșe.

Între Timi oara și Stamora Moravi a sunt numeroase stații care deservesc localități preponderent agricole.

Timi eni se află pe Valea Timiului, unde în apropiere, în localitatea ag., se află o frumoasă mănăstire.

Jebel se află la punctul de ramificație spre Gieră și Liebling. Deservește centrul agricol cu același nume.

Voiteni deservește un centru agricol, fiind și nod feroviar spre Gătaia.

Deta deservea un centru al industriei de prelucrare a lemnului pentru produse semifinite.

Stamora Moravi a este un centru cerealier și stație de frontieră cu Serbia.



Tren de călători pe relația Timi oara-Bazia în Timi eni în vara anului 1930



Gara Deta în 1910

Linia Jebel –Liebling: Jebel – Jebelu de Sus – Conacul Iosif – Liebling.

Linia Jebel – Liebling, una dintre cele mai scurte linii din Banat, a fost construit de Societatea Anonim a Căii Ferate Locale Jebel-Liebling și deschis circulației la 14 martie 1906. Este în lungime de 10 km fiind situat pe Valea Timișului, în interiorul patrulaterului închis prin liniile Timișoara – Buziaș – Gătaia – Jebel – Timișoara.

Liebling deservește un centru cerealier și zootehnic.

Linia Jebel – Giera: Jebel – Obdârnița – Ciacova – Târgu Ciacova – Ghilad – Banloc – Livezile Banat – Giera.

Calea ferată Jebel – Giera a fost construit de Societatea Căilor Ferate Locale Jebel –Ciacova – Boka și deschis circulației la 7 august 1893. Este în lungime de 33 km, pornește de la Jebel pe Valea Timișului, iar în apropiere de Giera trece pe Valea Bârzavei, un afluent al Timișului.

Între Jebel și Giera se situează stațiile Ciacova, Banloc și Giera.

Ciacova deserve te un mic ora industrial-agricol de câmpie, fost cetate medieval din care a supravieuit doar Turnul de ap rare (sec.al XIV-lea), numit de localnici “Cula”.

Banloc e situat pe Valea Bârzavei, într-o regiune bogat în cereale, unde preponderent e cultura orezului.

Giera e sta ie situat în apropiere de frontier .



Tren de marf remorcat de locomotiva 060-DA-979 în Jebel în anul 1978



“Mi carea” i “Trac iunea” lâng locomotiva 131.045 în Giera în 1966 i ma ina 230.300



Calea ferată în dreptul Turnului de apă din Ciocova în 1967

Linia Timișoara – Cruciș: Timișoara Nord – Timișoara Vest – Uștin – Sânmihail – Parța – Peciu Nou – Cebza – Giulești – Rudna – Cruciș.

Linia Timișoara – Cruciș a fost construită de Societatea Căii Ferate Vicinale Timișoara – Modol și deschisă circulației la 31 iulie 1897. Este în lungime de 50 km însoțind cursul Râului Timiș. Pe traseu se află câteva halte și stații cu același profil de activitate, deserving centre agricole. De remarcat sunt în special localitățile Peciu Nou și Giulești.

Linia Timișoara – Jimbolia: Timișoara Nord – Săcalaz – Beregsu – Cărpini – Clărie – Jimbolia.

Linia Timișoara – Jimbolia a fost construită de Societatea Privilegiată a Căilor Ferate de Stat Austriece și inaugurată la 15 noiembrie 1857. Este în lungime de 39 km și se află la vest de Timișoara, din ea desprinzându-se linia Cărpini – Ionel.

Cărpini deservește o zonă agricolă, fiind nod feroviar spre Ionel.

Jimbolia este stație de frontieră, linia prelungindu-se în Serbia până la Kikinda și nod feroviar spre Lovrin. Deservește un centru agro-industrial.

Linia Cărpini – Ionel: Cărpini – Checea – Cenei – Cetușua – Pustini – Otelec – Ionel.

Linia Cărpini – Ionel este un segment al căii ferate Jimbolia – Checea – Ionel – Modoș, construit de Societatea Anonimă a Căii Ferate Locale din Torontal și dat în exploatare la 15 decembrie 1895. Porțiunea de linie între Checea și Cărpini a fost deschisă la 24 iunie 1937 de Administrația C.F.R.. Este în lungime de 31 km, are direcția nord – sud și traversează Canalul Bega în apropierea localității Ionel, deservind o regiune bogată în resurse agricole.

Checea este o stație care a făcut parte din vechiul segment al liniei Jimbolia-Modoș (Iasa Tomici) – Becicherecul Mare, desființat între anii 1925-1926.

Otelec deservește un centru agricol situat pe malurile Canalului Bega.

Ionel deservește stația cu același nume, aflată la sud de Canalul Bega, în apropierea frontierei.

Linia Timișoara – Cenad: Timișoara Nord – Rona Triaj Cabina 1 – Rona Triaj – Rona Triaj Gr.D – Dudeștii Noi – Pescăreșu Mic – Biled – Andra – Satu Nou – Lovrin – Tomnatic – Sânnicolau Mare – Sânnicolau Nord – Cenad.

Linia Timișoara – Cenad a fost construită de Societatea Anonimă a Căii Ferate Locale Timișoara – Sânnicolau Mare și de Societatea Căii Ferate Vicinale Hódmezővásárhely-Sânnicolau Mare și dat în exploatare pe toată lungimea ei la 21 decembrie 1903. Este în lungime de 75 km și are direcția de la sud-est la nord-vest. Ca stații mai importante din punct de vedere feroviar, amintim:

Rona este stație triaj spre Arad, care face parte din complexul feroviar Timișoara.

Biled deservește un centru agricol și de foraj petrolier.

Lovrin este nod feroviar cu 5 direcții, deservind o stațiune de cercetări agricole.

Sânnicolau Mare este nod feroviar cu 4 direcții, deservind un centru agricol și industrial.

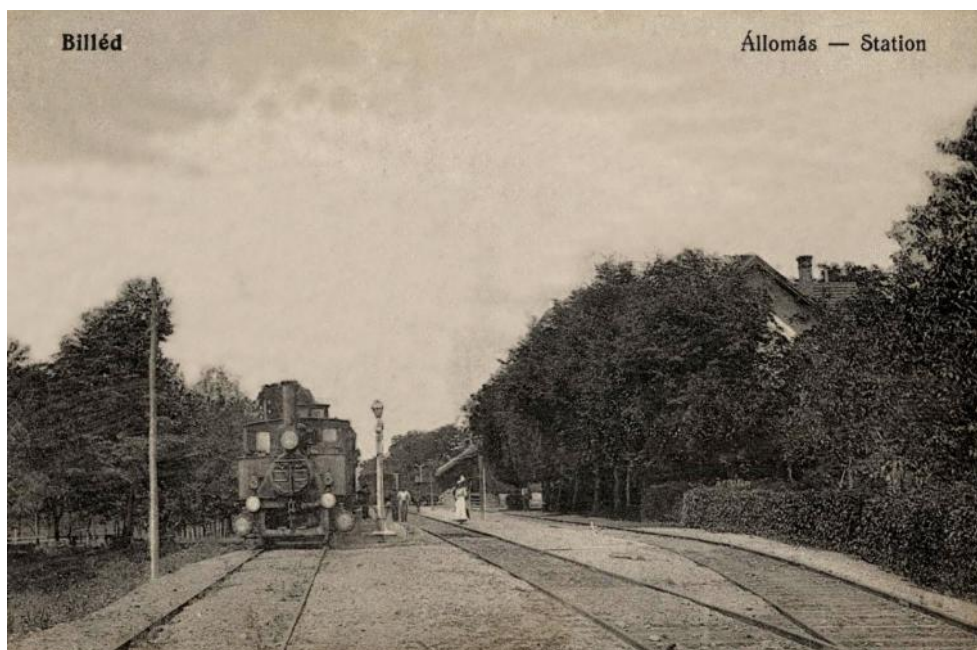
Cenad deservește un centru agricol.



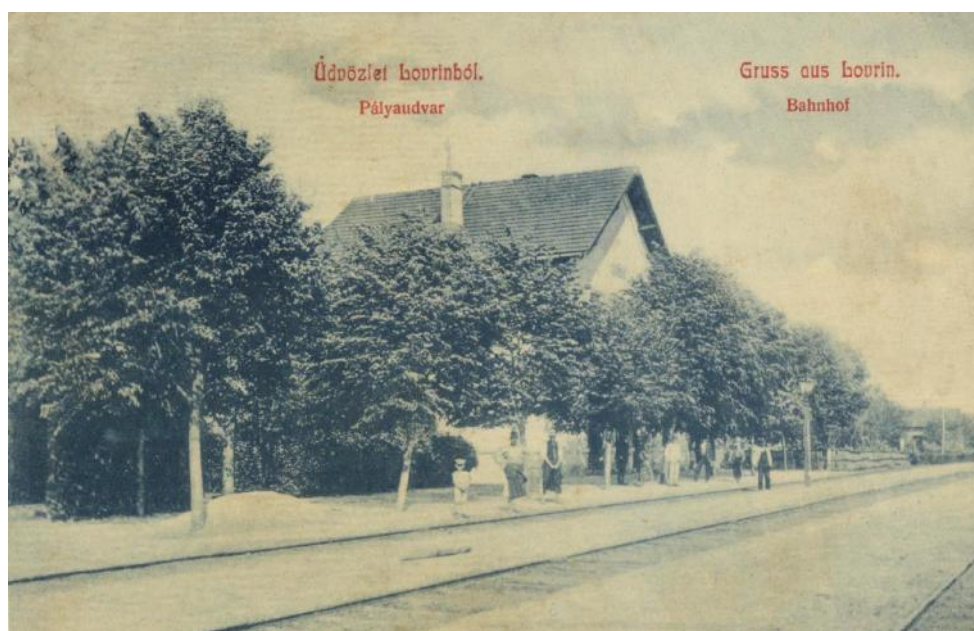
Gara Peciú Nou în anul 1926



Personaje pitorești lângă un tren automotor în Crucișeni în anul 1938



Tren mixt remorcat de o locomotiv din seria 377 în Gara Biled în anul 1908



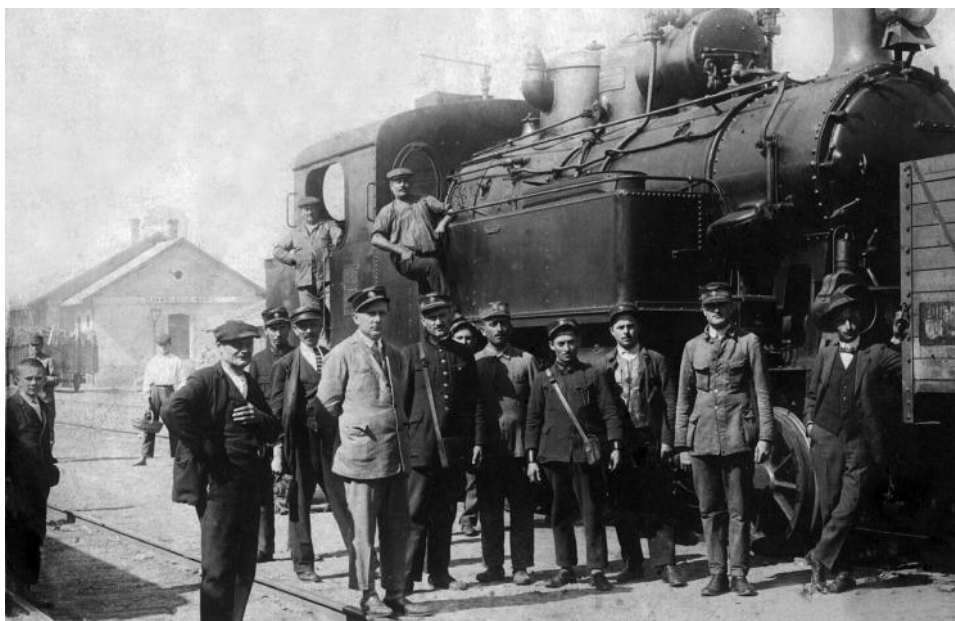
Gara Lovrin la 1912



Gara Tomnatic în anul 1928



Personalul stației și cel de tracțiune în fața locomotivei 50.594 în Biled în 1969



Ceferi ti în Sânnicolau Mare lâng locomotiva 375.826 în 1929



Locomotiva 131.027 în Gara Peciul Nou în anul 1967

Linia Lovrin – Jimbolia: Lovrin – Bulgăru – Lenauheim – Graba – Jimbolia.

Linia Lovrin-Jimbolia a fost construită de Societatea Căilor Ferate de Interes Local Kikinda Mare-Arad și deschisă circulației la 23 noiembrie 1910. Este în lungime de 27 km și constituie o porțiune din linia Arad – Periam – Lovrin – Jimbolia având direcția nord – sud .

Lenauheim deservește localitatea, unde la 25 august 1802 a văzut lumina zilei poetul de naționalitate germană Nikolaus Lenau. Gara a purtat în trecut denumirea de Ciata.

Jimbolia este stație de capăt, îndeplinind o dublă funcție: stație pe linia de trafic internațional București – Timișoara – Jimbolia și stație de ramificație pentru linia de trafic local spre Lovrin.

Linia Timișoara – Valcani: Timișoara Nord – Rona Triaj cabină 1 – Rona Triaj-Rona Triaj Gr. D – Sânnandrei – Hodoni – Chinezu – Bărateaz – Gelu – Varia – Periam – Sânpetru – Saravale – Sânnicolau Mare – Dudenii Vechi – Valcani.

Linia Timișoara – Valcani a fost construită de trei societăți: Societatea Privilegiată a Căilor Ferate de Stat Austriece, M.A.V. și Societatea Anonimă a Căii Ferate Locale Timișoara – Omoghi, tronsonul Sânnicolau Mare-Valcani fiind deschis circulației la 16 septembrie 1870, iar Sânnicolau Mare – Periam la 26 octombrie 1870. Este în lungime de 88 km cu direcția sud-est-nord-vest având secțiunile Timișoara – Periam – Sânnicolau Mare – Valcani. Se intersectează cu linia Lovrin – Cenad la Sânnicolau Mare. Între Timișoara și Valcani se întâlnesc stațiile :

Sânnandrei este stație nod de cale ferată spre Arad, fiind parte din centrul feroviar Timișoara.

Varia deservește un centru agricol.

Periam este nod feroviar cu 4 direcții deservind localitatea cu același nume.

Sânnicolau Mare este nod feroviar cu 4 direcții aflat la intersecția cu linia Timișoara – Cenad.

Valcani deservește un centru agro-viticol.

Linia Arad – Ner u: Arad – Aradu Nou – Z d reni – Bodrogu Nou – Felnac – Sânpetru German – Munor – Secusigiu – Aranca – Periam Port – Periam – Pesac – Satu Nou – Lovrin – Gotlob – Comlo u Mare – Teremia Banat – Ner u.

Societatea C ilor Ferate de Interes Local Kikinda Mare – Arad construie te în anul 1910 trei linii: Aradu Nou – Kikinda Mare, Kikinda Mare – Ner u i Lovrin – Jimbolia. Dup Unirea din 1918, liniile Kikinda Mare – Ner u i Kikinda Mare – Lovrin vor traversa în dou puncte frontiera dintre România i Serbia. Tronsonul între Comlo i Teremia va fi construit de Administra ia C.F.R. i dat în exploatare la 15 septembrie 1927. Este în lungime de 91 km i are direc ia de la nord-est la sud-vest . Între Arad i Periam linia evolueaz paralel cu Mure ul, iar de la Periam se îndep rteaz spre a ajunge la Ner u în mijlocul câmpiei situate la sud de Valcani. Aceast linie intersecteaz linia Timi oara – Cenad la Satu Nou i Lovrin, iar linia Timisoara – Valcani la Periam. Din întret ierea lor rezult un patulater cu vârfurile la Satu Nou, Periam, Sânnicolau Mare i Lovrin, constituind zona cu cea mai mare densitate de re ele feroviare din ar .

Între Arad i Ner u se afl unele sta ii care prezentau interes pentru traficul de m rfuri i anume :

Aradul Nou este o sta ie aflat pe malul b n ean al Mure ului, în dreptul Aradului, având în apropiere Sânnicolaul Mic .

Periam Port este sta ia de unde la deschiderea c ii ferate Arad-Lovrin în 1910, a fost construit o linie industrial de 1,6 km pân la punctul numit “ramp ”, care servea la înc rcarea i desc rcarea lemnului i al produselor de balastier de la portul de pe Mure , aflat în imediata apropiere.

Satul Nou e punct de ramifica ie spre Timi oara i face parte din centrul Lovrin.

Întreaga regiune e un puternic centru cerealier i viticol, altitudinea tuturor liniilor variind între 78 m i 116 m.



Gara Ciata (Lenaheim) în 1934



Gara Valcani Ia 1904



Gara Periam la 1908



Gara Jimbolia în anul 1926

Liniiile Regionalei din zona a II-a

În zona a II-a de circula ie, în cadrul Regionalei Timi oara sunt cuprinse urm toarele linii:

Linia Arad – Alba Iulia: Arad – Depoul Arad-Glogov – Cicir – Ghioroc – P uli halt – P uli – Radna – Milova – Corfeni – Conop – Nad – Bârzava – C prua – B tu a – Valea Mure ului – V r dia – V r dia halt – S vâr in – Toc – Ilteu – Petri pe Mure – Zam – Burjuc – Câmpuri Surduc – Gurasada – Ilia – Bretea Mure ean – Br ni ca – Ve el – Mintia halt – Mintia – Deva – S ule ti – Simeria – Simeria Veche – Turda – Pricaz – Or tie – Geoagiu – Aurel Vlaicu – ibot-Balomiru de Câmp – T rt ria – Blandiana – Vin u de Jos – Alba Iulia.

Linia a fost construit cu capital privat de “Societatea Primei C i Ferate din Transilvania” fiind deschis la 22 decembrie 1868. Se încadreaz în raza Regionalei Timi oara, de la Arad la halta Aurel Vlaicu, însumând 180 km. Este a ezat pe Valea inferioar a Mure ului, porne te de la Arad (106 m) din Câmpia Tisei i urc prin Defileul Mure ului având la nord Mun ii Zarandului, iar la sud Podi ul Lipovei i Mun ii Poiana Rusc i, trecând prin localit ile Radna, Ilia, Simeria, Or tie, Vin ul de Jos pân la Alba Iulia (218 m). Altitudinea cre te treptat de la Arad (106 m) pân la Alba Iulia (218 m) cu mici varia ii nesemnificative. De i trece prin mun i, linia Arad – Alba Iulia e considerat o linie u oar de câmpie. În jurul localit ilor Radna, S vâr in, Milova, Bârzava i V r dia, întâlnite de-a lungul traseului, se aflau în trecut c i ferate înguste pe care se transporta lemnul provenit din exploat rile forestiere din Mun ii Zarandului. În zona localit ii Or tie a existat o cale ferat îngust în lungime de 15 km, pe care se transporta lemnul din p durile de la poalele Mun ilor Sebe ului.

Între sta iile ibot i Aurel Vlaicu la km 449+545 se afl limita Regionalei Timi oara cu Regionala Cluj.



Imagine idilic în Ghioroc cu mecanicul, soia sa și locomotiva 326.212 în anul 1961



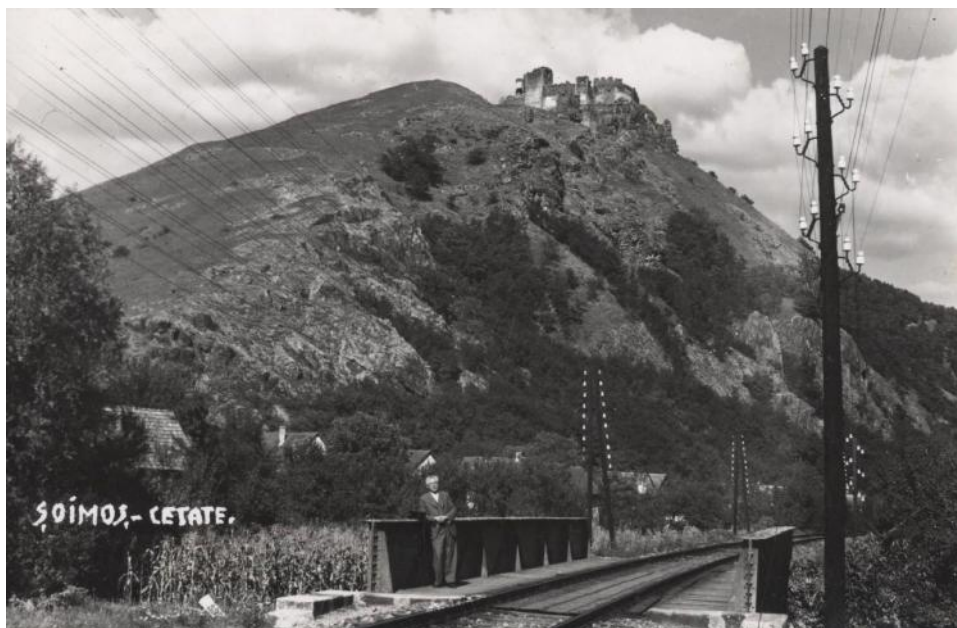
Gara Arad la 1910



Gara Pauli în 1936



Gara Radna la 1908



Calea ferată în apropiere de Radna, în dreptul cetății de la Șoițoș în anii '30



Tren de marfă pe Valea Mureșului în anul 1940



Locomotiva de cale îngust 764.414 echipat cu aparat de trac iune-legare, la manevr în C.P.L. Or tie în vara anului 1990

Linia Arad – N dlac: Arad – Arad Vest – Ferma Ciala – Sântoma – Pecica – Pecica halt – Rovine S la – Canton Nr.9 – Semlac – eitîn – N dlac.

Linia Arad – N dlac a fost construit de trei societ i de cale ferat : Societatea Anonim a C ii Ferate Arad-Cenad, Societatea C ii Ferate Pecica-N dlac i Administra ia C.F.R., fiind dat în exploatare dup cum urmeaz : Arad – Mezöhegyes la 25 noiembrie 1882, Pecica – eitîn la 2 iulie 1950 i eitîn – N dlac la 30 aprilie 1957. Este de asemenea o linie de câmpie în lungime de 53 km, ce se desf oar pe Valea Mure ului în aval de Arad (de la est la vest) ca o continuare a liniei Alba Iulia – Arad.

Caracteristica acestei linii const în faptul c avea un trafic strict local, m rfurile transportate fiind în principal produse agro-alimentare.

Situat la nord de Mure , linia evolueaz aproape paralel cu linia Arad – Periam –Sânnicolau Mare. Dintre sta iile mai importante enumer m:

Bujacul Mare avea un trafic intens cu produse industriale alimentare.

Pecica deserve te un centru agricol cu port la Mure .

Semlac deserve te de asemenea un însemnat centru agricol de pe Mure , având pe malul opus localitatea Periam.

Ndlac este sta ie terminus situat în imediata apropiere a frontierei.

Linia Arad-Curtici: Arad – ofronea – Curtici.

Linia Arad-Curtici în lungime de 17 km a fost construit între anii 1856-1858 de către Societatea C ilor Ferate din jurul Tisei. A ezat la nord de cursul Mure ului, este o linie de câmpie cu declivități u oare și raze de curburi mari. Ea porne te pe direc ia de la sud la nord, de la Arad (altitudinea 104 m) și coboară pân la sta ia de frontier Curtici (96 m), care are ca și corespondent pe teritoriul Ungariei, sta ia de frontier Lököshaza. Reprezentând ast zi prelungirea magistralei Bucure ti – Arad spre frontiera de stat cu Ungaria, această linie are un intens trafic interna ional de călători și mărfuri. Între anii 1973-1975 linia Arad-Curtici a fost electrificat , fiind dat în func iune la 30 septembrie 1975.

Linia electrica Arad – Podgoria: 1.Arad – Arad CFR-Mic laca halt – Mic laca –Glogov – Mândruloc – Cicir – Sâmb teni – Ghioroc CFR – Ghioroc Pia 2.Ghioroc Pia – Cuvin – Cov sân – Livada – iria – Gal a – Mâsca – Pâncota Gar – Pâncota 3.Ghioroc Pia – Mini – P uli – Bara ca – Cladova – Radna.

A fost o cale ferat particular în lungime de 58 km, administrat de “Societatea pe Ac iuni a C ilor Ferate Motrice de Interes Local Arad – Podgoria” și deschis circula iei la 30 noiembrie 1906. La început linia a fost deservit de automotoare benzino-electrice ce tractau remorci construite de fabrica Johann Weitzer din Arad.

Dat fiind faptul că aceste automotoare nu d deau rezultatele scontate, societatea hot r te să electrifice linia, astfel că la 10 aprilie 1913 este inaugurat și pus în circula ie calea ferat îngust cu ecartamentul de 1000 mm, în unctua continu de 1,6 KV, care cuprindea urm toarele segmente :

Arad – Ghioroc = 22,3 km

Ghioroc – Pâncota = 22,2 km

Ghioroc – Radna = 13,9 km

Energia electric era furnizat de termocentrala proprie din Arad, alimentat cu cărbuni de Petro ani. Exploatarea s-a făcut cu automotoare construite de firma Ganz-Co.-Danubius din Budapesta, care tractau remorci de vagoane u oare.

Între anii 1907-1913 pe căile ferate Arad – Podgoria au fost aduse două locomotive cu abur fabricate la Budapesta având numerele 1 și 2 (1942/1905; 1943/1907) care au fost utilizate la remorcarea trenurilor de marfă .

Linia era așezată pe platforma oșezelor având asigurat viteza de 20 km/h pe raza comunelor și de 40 km/h în afara lor.

Traseul liniei prezenta curbe cu raze foarte mici și cu declivități mai mari pe secțiunile de linie dinspre Pâncota (la poalele Muntelui Zărand) și dinspre Radna, mic orându-se spre Arad. Alitudinea atinge valori maxime la Ghioroc (127 m) și Radna (124 m) scăzând apoi spre Arad (104 m).

Linia făcea legătura între orașul Arad cu punctele viticole Ghioroc și Pâncota, precum și cu cele ce se aflau între Ghioroc și Radna . Ea se prezenta ca o grupare alcătuită din trei linii : 1.Arad- Ghioroc (22 km spre sud-est), 2. Ghioroc –Pâncota (22 km spre nord-est) și 3. Ghioroc- Radna(14 km spre sud-est).

Dintre stații, cele mai importante erau :

Ghioroc nod al liniei electrice, se afla la intersecția cu linia de ecartament normal Arad – Radna.

Pâncota asigura legătura cu stația având același nume de pe linia normală Sântana – Brad, de pe Valea Crișului Alb.

Radna se afla la capătul liniei și asigura transbordarea pe linia directă Arad – Teiu .



Depoul de automotoare electrice din Arad în anii '70



Automotor electric cu remorcă în stația Cicir în 1970



Personalul de întreținere lângă un automotor electric în depou în anul 1917

Linia Arad – Timi oara: Arad – Aradu Nou – Valea Viilor – ag – Vinga – Or i oara – B ile Calacea – Sânanndrei – Rona Triaj Gr. D – Rona Triaj – Rona Triaj Cabina 1 –Timi oara Nord.

Linia Arad-Timi oara a fost construit de Societatea C ilor Ferate Arad-Timi oara fiind inaugurat la 6 aprilie 1871. Este în lungime de 58 km i se desf oar de la nord la sud, pe partea de est a Podi ului Lipovei, considerat ca o continuare a Mun ilor Poiana Rusc i spre apus, c tre Câmpia Tisei. E o linie de câmpie, altitudinile fiind la Arad de 106 m, iar la Timi oara de 88 m. Are 45 de poduri i pode e, cel mai important fiind podul de pe Mure de la Arad în lungime de 318 m.

Aflându-se între dou mari ora e, Arad i Timi oara, traficul de c l tori i de m rfuri este înc foarte intens. Ca sta ii men ion m :

Vinga deserve te un centru cerealier i legumicol. Aici întâlnim o impozant biseric catolic construit de etnicii bulgari în anul 1890.

B ile Calacea e sta ia care deserve te sta iunea balnear cu acela i nume, important prin apele sale termale cloruro-sodice alcaline.

Sânanndrei e nod feroviar spre Periam.



Gara Sântandrei la 1904



Gara Vinga la 1907



Locomotiva 142.072 remorcând trenul Acc.423 Timi oara-Oradea, în Cefa în 27.04.1970

Linia Radna – Timi oara: Radna – Neudorf – Zbrani – Aliu – Gomila – arlota – Remetea Mic – Fibi – Bencei – Pi chia – Cerneteaz – Giarmata – Viile Giarmata – Timi oara Est – Timi oara Nord.

Linia Radna – Timi oara a fost construit de Societatea Căii Ferate Locale Timi oara – Lipova – Radna și inaugurat la 27 mai 1897. Este în lungime de 68 km și evoluează în partea de vest a Podiului Lipovei, având direcția nord–est, sud–vest. Trece printr-o frumoasă zonă cu pături de fag și stejar, unele dintre localitățile de pe traseu fiind adevărate stațiuni climaterice. De la Radna (124 m altitudine) linia urcă până la Gomila (145 m) unde este punctul cel mai înalt al liniei. Coboră apoi spre zona viticolă Remetea Mic – Viile Giarmata, trecând printr-o serie de comune bășinene de câmpie, până la stația Timi oara Est aflată la 80 m altitudine.

Până în anul 1967 linia Radna-Timi oara avea traseul prin stația Lipova. Prin construirea podului metalic peste Mure între Neudorf și Radna, a fost realizat noul racord feroviar al liniei direct în capătul Y al stației Radna, porțiunea între stația Lipova și capătul X al stației Radna fiind desființată la 27 mai 1967.

Radna se află pe malul drept al Mureului. Ea face legătura cu magistrala Teiu – Arad și până nu demult și cu linia ferată electrică Arad – Podgoria – Radna, deservind stațiunea balneo-climaterică Lipova, renumită pentru izvoarele sale minerale feruginoase. Tot aici se pot admira Mănăstirea Sf. Maria Radna, un splendid monument baroc ridicat la 1782 de călugării franciscani și, undeva sus pe un col de stâncă, ruinele cetății oimului.

Gomila este punctul cel mai înalt al liniei.

arlota deservește un centru de exploatare a lemnului, fiind remarcat ca singurul sat construit în formă de cerc, din Banat. În apropierea stației se află stațiunea climaterică Bogda.

Pi chia se află în apropierea unui renumit domeniu de vânătoare.

Giarmata și Viile Giarmata sunt localități cu vechi tradiții în cultura vieții de vie.



Gara Radna în 1934



Calea ferată în dreptul localității Gomila în anul 1943



Mecanicul Milentie Ivan și fochistul său pe locomotiva 131.038 în Radna în 1964

Linia Ilia –Lugoj: Ilia – Dobra – Lupu – Ohaba – Holdea – Co teiu de Sus –Co teiu – Nemeș – Margina – Faget – Rchita – Măntiur – Traian Vuia – Susani Bega – Ciciova – Nevrincea – Balin – Păru – Co teiu Mare – Lugoj Nord – Lugoj.

Calea ferată Ilia – Lugoj a fost construită de Societatea Căilor Ferate Sud Orientale Ungare și deschisă circulației la 17 septembrie 1898. Este în lungime de 83 km și se desfășoară pe Valea Râului Bega, la limita Munților Poiana Ruscă și cu Podișul Lipovei, având orientare de la nord-est la sud-vest. Are 84 de poduri (cele mai mari fiind cele două de pe Mureș cu 256 m, respectiv 95 m lungime) și un tunel de creastă la stația Holdea.

La Ilia linia porne te de la altitudinea de 175 m, ajunge la 250 m la Holdea, urmând s coboare spre F get unde atinge 123 m. Are caracteristici asem n toare cu linia Radna – Timi oara .

Sunt de men ionat câteva sta ii intermediare:

Holdea este punct la vârf de ramp al liniei, constituind i cump na apelor dintre Mure i Bega.

Margina deservea un centru de distilare uscat a lemnului, în apropiere aflându-se i fabrica de sticl de la Tomesti. La Margina a existat o cale ferat îngust cu ecartamentul de 760 mm spre Poieni în Mun ii Poiana Rusc i, construit în anul 1911 pentru a rezolva transportul de lemne la fabrica de o et din localitate. Linia a fost desfiin at în anul 1996.

F get deserve te localitatea care i-a luat numele de la p durile de fag din zon . În apropiere se afl Lacul Surduc, cel mai mare lac din jude ul Timi , Valea lui Liman, un loc pitoresc situat în vecin tatea confluen ei cu Bega Luncanilor i m n stirea Izvorul Miron.

M n tiur deservea o important fabric de cherestea aflat în imediata apropiere a g rii. i aici în trecut a existat o linie ferat îngust cu ecartamentul de 760 mm în lungime de 35 km, pe care se transporta materialul lemnos provenit din exploat rile forestiere de la Gladna Român , H uze ti i Dube ti din Mun ii Poiana Rusc i.

În localit ile Dobra i L puguu au existat de asemenea c i ferate forestiere pe care se transportau bu tenii din p durile de la poalele Mun ilor Cerna.



Tren de marf remorcat de locomotiva 131.020 din Remiza Lugoj în Margina în 1962



Tunelul de la Holdea în septembrie 2009



Locomotiva 50.236 în Holdea în 1968 și tren de marfă pe "podul sec" la ieșire din Lugoj



Fabrica de oțel de la Margina în 1929



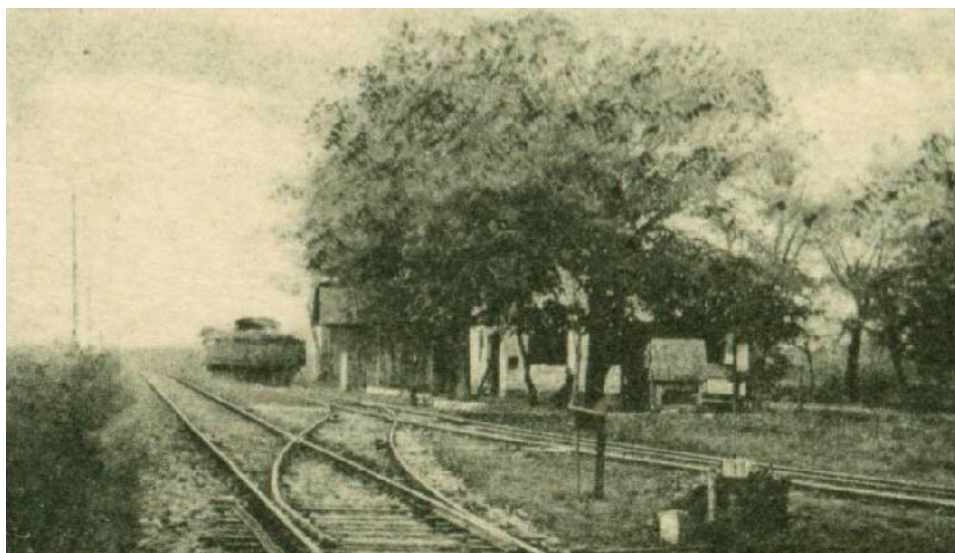
Gara Făget în 1925



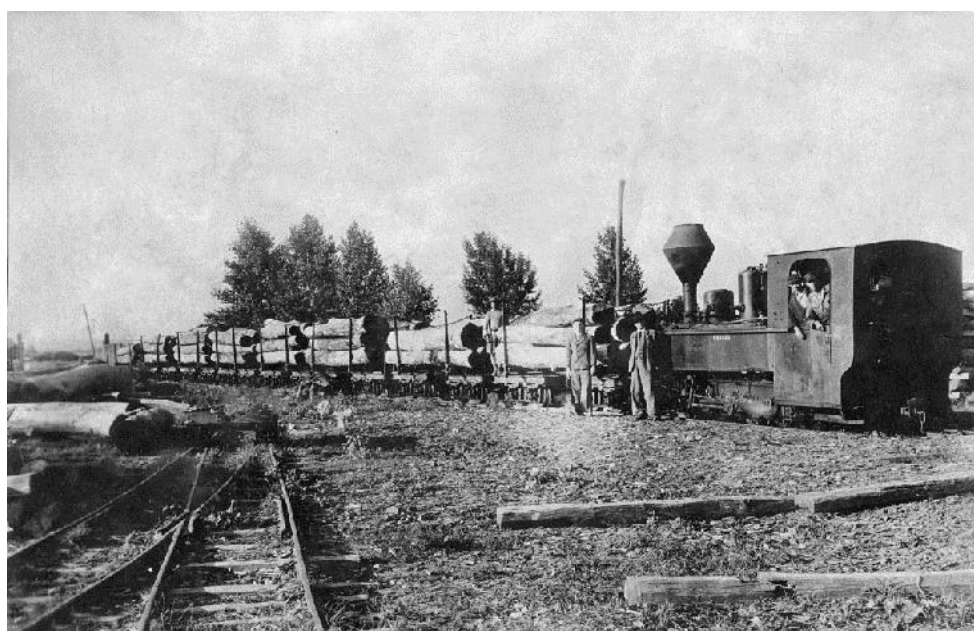
Gara Balin la 1909



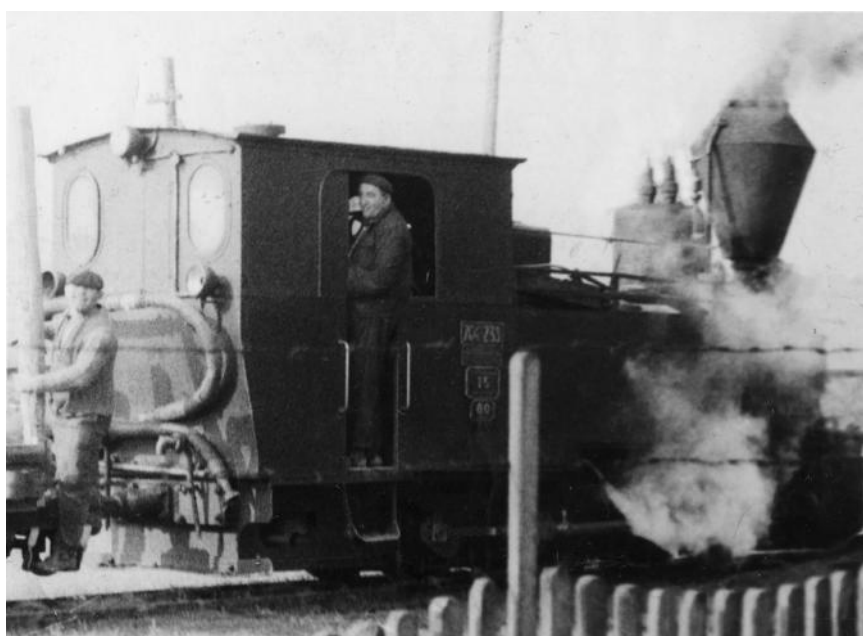
Gara R chita în 1928



Gara Măntiur la 1906



Tren de cale îngust încărcat cu buteni în Măntiur în anul 1940



Imagini de la exploatarea forestier Gladna-Dube ti în anii '60

Linia Subcetate-Caransebe : Subcetate – Ha eg – P cli a – Cârne ti – Pe teni a-Sarmisegetuza – Z icani – Por ile de Fier – Bou ari – Marga – Voislova –Z voi – O elu Ro u – Bucium – Glimboca – Obreja – Iaz – Caransebe – igl rie – Caransebe Cazarm –Caransebe .

Calea ferat normal i simpl Subcetate-Caransebe a fost construit de Societatea C ilor Ferate Caransebe -Ha eg în dou etape între anii 1905-1908, fiind dat în exploatare la 18 decembrie 1908. Linia în lungime de 76 km se afla în vestul Carpa ilor Meridionali str b tând un culoar de la est la vest format pe o mic distan lâng Ha eg de Râul Mare, afluent al Streiului, iar spre Caransebe de Bistra, un afluent al Timi ului.

Înconjurat de un peisaj de o rar frumuse e, linia pornea de la Subcetate (292 m altitudine), continua s urce în Depresiunea Ha egului prin Z icani (569 m altitudine), ajungând la Por ile de Fier unde se afla punctul cel mai înalt al liniei (692 m altitudine). De aici prin Culoarul Bistrei, linia cobora la Bou ari (425 m altitudine) ajungând la Caransebe la altitudinea de 204 m.

Diferen a mare de nivel de 257 m aflat pe o lungime de 9 km între sta iile Bou ari i Por ile de Fier, a situat aceast linie din punct de vedere al declivit ii, drept linia cu cea mai mare ramp din România, motiv pentru care a fost necesar , pentru sporirea aderen ei, introducerea c ii ferate cu cremalier . Specifice acestei sec ii 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 ro i din ate sistem Abt, comandate la fabrica Floridsdorf Viena în anul 1908.Pe toat perioada utiliz rii lor (1908-1978) locomotivele au apar inut Remizei Subcetate.

Aceast linie care traversa o regiune de o neasemuit frumuse e din jurul Sarmisegetuzei, unic în România i printre pu inele din Europa, a fost din nefericire demontat , disp rând astfel pentru totdeauna o pies de o valoare muzeistic deosebit a transportului feroviar turistic.

Ast zi a mai r mas în exploatare doar segmentul Caransebe -Bou ari. Dintre sta iile mai importante de pe întregul traseu al liniei amintim:

Ha eg deservea localitatea cu acela i nume aflat la poalele Mun ilor Retezat. La 3 km spre nord se afl rezerva ia de zimbri, o atrac ie deosebit atât pentru localnici cât i pentru turi ti.

Sarmisegetuza e localitatea unde se afl vechile ruine ale cet ii romane cu acela i nume.

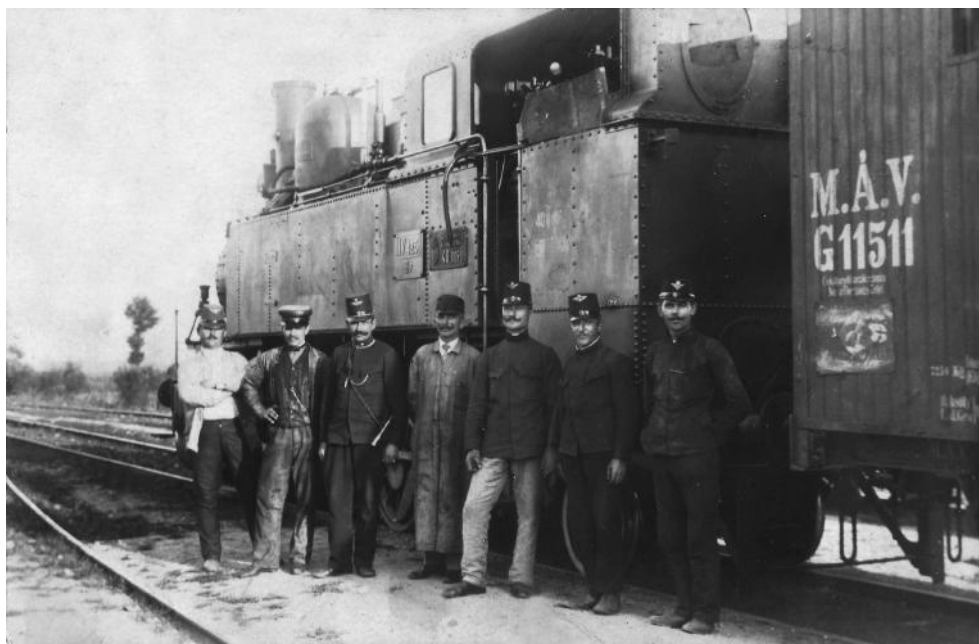
Por ile de Fier era sta ia vârf de ramp .

Bou ari deserve te o localitate forestier .

Voislova e sta ia de unde pornea o linie forestier de cale îngust în lungime de 22 km până la Ruschi a în Mun ii Poiana Rusc i, de unde se transportau material lemnos i marmur .

Z voi este un centru forestier legat în trecut printr-o cale ferat industrial cu ecartament îngust de sta iunea climateric Poiana M rului aflat la altitudinea de 645 m. Aceea i sta ie deserve te actualmente complexul turistic Muntele Mic.

O elu Ro u având în trecut denumirea de Ferdinand, e a ezat pe Valea Bistrei la 20 km de Caransebe fiind unul din cele mai vechi i importante centre metalurgice din Romania. i aici a existat o linie ferat îngust Glimboca – Valea Vârciorovei – Valea Godiana – Uzina Ferdinand, destinat transportului de lemn.



Echipa unui tren mixt pozeaz lâng locomotiva 40.005 în sta ia Ha eg în anul 1912



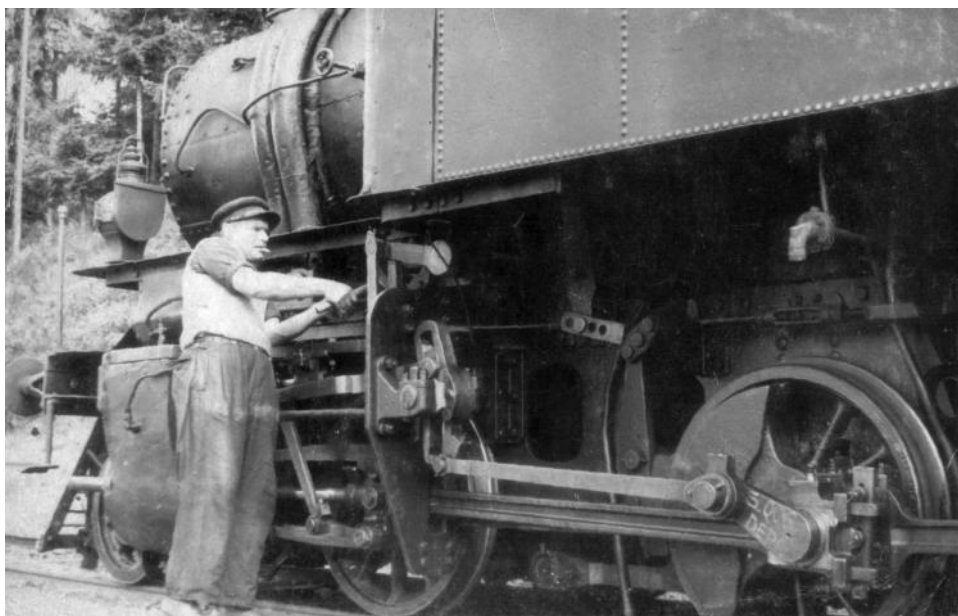
S teni pe linia cu cremalier în dreptul localit ii Bucova în anul 1962



Tren personal în sta ia Por ile de Fier remorcat de locomotiva 40.001 în 3 octombrie 1970



Tren personal spre Ha eg cu locomotiva 40.003 în capul trenului, în Z icani în anul 1968



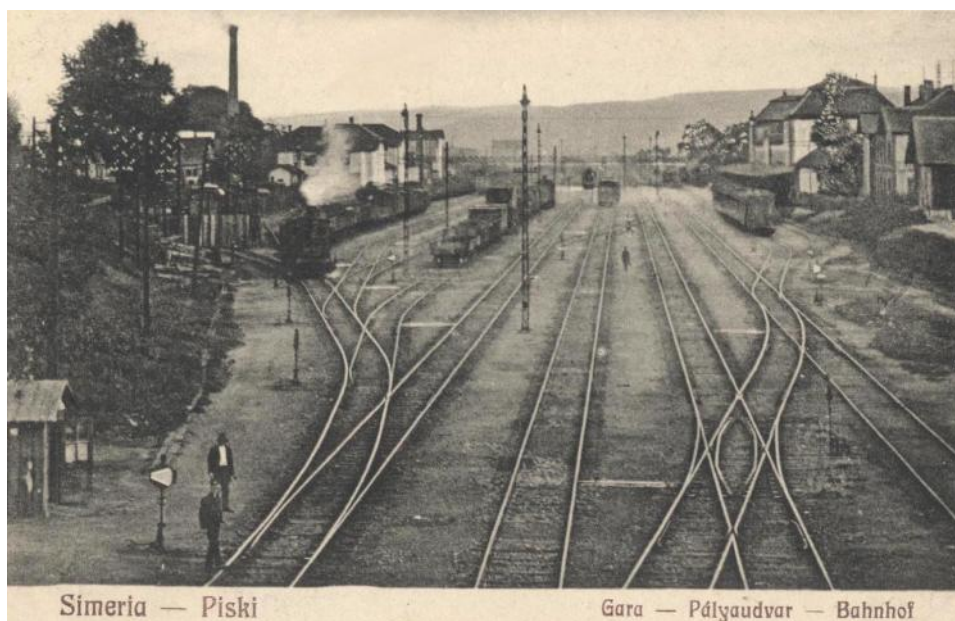
Mecanicul T. Griober remediind o defec iune la locomotiva 40.006 în Por ile de Fier, 1956



Tren de c 1 tori remorcat prin împingere spre Por Țile de Fier de locomotiva 40.005, în sta Ția Bou Țri în anul 1973

Linia Simeria-Hunedoara: Simeria – Bȃrcea Mare – Bȃrcea Mic – Pe Ți ul Mare – Hunedoara halt – Hunedoara.

Calea ferat Simeria – Hunedoara în lungime de 15,5 km a fost construit între 1883-1884 de Direc Ția Central Ța Fier Ției din Ungaria prin M.A.V.(C Țile Ferate Ungare de Stat), fiind una din primele linii de siderurgie din Transilvania. Pornind din localitatea Simeria (193 m altitudine) de pe cursul mijlociu al Mure ului, linia orientat spre sud-vest, urc pe Valea Cernei pȃn la Hunedoara (228 m altitudine), ora aflat la limita de nord-est a Mun Ților Poiana Rusc Ți. Sta Țiile i haltele de pe traseu au deservit de-a lungul timpului diferitele obiective ale centrului siderurgic din Hunedoara. În toamna anului 1984 calea ferat Simeria-Hunedoara a fost electrificat .



Gara Simeria în anul 1929



Sta ia Pe ti în anul 1968



Gara Hunedoara în septembrie 2009



Locomotiva de manevr 94.545 a C.S.Hunedoara în 1959

Linia Hunedoara – Reti oara (Ghelar): Hunedoara – Tulea – Gov jdia – N drab –Reti oara (Ghelar).

Calea ferat îngust cu ecartamentul de 760 mm, în lungime de 16,1 km a fost construit de Societatea C ilor Ferate Vicinale Hunedoara-Reti oara între anii 1899-1900 pentru transportul minereului de fier i al muncitorilor de la Ghelar la Hunedoara.

Era o linie industrial specific montan care pornea de la cota “0” din sta ia Hunedoara Vest, urca pe dealurile din împrejurimi str b tând dou tuneluri pân la sta ia Gov jdia, la altitudinea de 143 m. De aici linia continua s urce pân la Cr ciuneasa, sta ie vâr f de pant , aflat la altitudinea de 208 m. Cobora apoi la Reti oara (Ghelar) unde la km 16+100 era sta ia terminus.

La mijlocul anilor '90 linia îngust Hunedoara – Reti oara a fost desfiinat .



eful g rii al turi de localnici lâng o drezin de cale îngust în sta ia Gov jdia în 1941

Simeria – Petro ani: Simeria – Simeria Triaj – B cia halt – B cia – Batiz – C lan B i – C lan – Ru i – M ceu – Bretea Strei – Plopi – Covr giu

– Subcetate – Ciopea – Ohaba de sub Piatr – B e ti – Ru or – Pui – Ponor – Livadia – Baru Mare – Baru Mare halt – Crivadia – Meri or – B ni a – Pe tera Bolii – Petro ani Triaj – Petro ani – (Lunca Jiului – Livezeni – Str mbu a).

Calea ferat Simeria – Petro ani, a c rei construc ie a început în prim vara anului 1868, porne te de la Simeria (193 m) i urc pe Valea Streiului, afluent al Mure ului, pân la Subcetate (292 m) traversând ara Ha egului aflat între Mun ii Poiana Rusc i i Mun ii Sebe ului. De la Subcetate linia trece în Bazinul Jiului i urc pe Valea Streiului pân la B ni a (727 m) cel mai înalt punct al liniei, de unde traversând Carpa ii Meridionali între Retezat i Parâng, coboar apoi pe Valea B ni ei pân la Petro ani i Livezeni.

Deschiderea oficial a liniei Simeria – Petro ani, construit de Societatea Primei C i Ferate din Transilvania, a avut loc la data de 28 august 1870. La 27 iunie 1892 linia a fost prelungit cu înc 18 km pân la Lupeni. De-a lungul traseului întâlnim urm toarele sta ii mai importante:

Simeria este nod feroviar cu patru direc ii unde la 3 km înspre Petro ani se afl una din cele mai mari sta ii de triaj din ar . În partea de sud a ora ului pe o teras a Râului Mure întâlnim Parcul Dendrologic de la Biscaria.

C lan B i este o sta iune balneo-climateric aflat la 231 m altitudine, cu izvoare mezotermale utilizate în tratamentul diferitelor afec iuni neurologice.

C lan este sta ia ce deservea un mare centru siderurugic i de prelucrare a metalelor, ast zi desfiin at.

Subcetate era în trecut nod feroviar din care se desprindea linia spre Caransebe (desfiin at în anul 1978 pe tronsonul Subcetate-Bou ari).

Pui este o mic a ezare, important baz de plecare spre Mun ii Retezat. Pân la finele anilor '70 aici a existat un important depozit de locomotive cu abur care a teptau repara iile sau casarea.

Baru Mare este o mic localitate cu vechi tradi ii în industria ceramicii.

B ni a este punctul culminant al liniei situat la cump na de ape dintre Strei i Jiu.

Petro ani este a ezat la poalele Parângului în mijlocul bazinului carbonifer, fiind un important centru economic al V ii Jiului cu vechi tradi ii în minerit, dar i un centru turistic în plin expansiune.

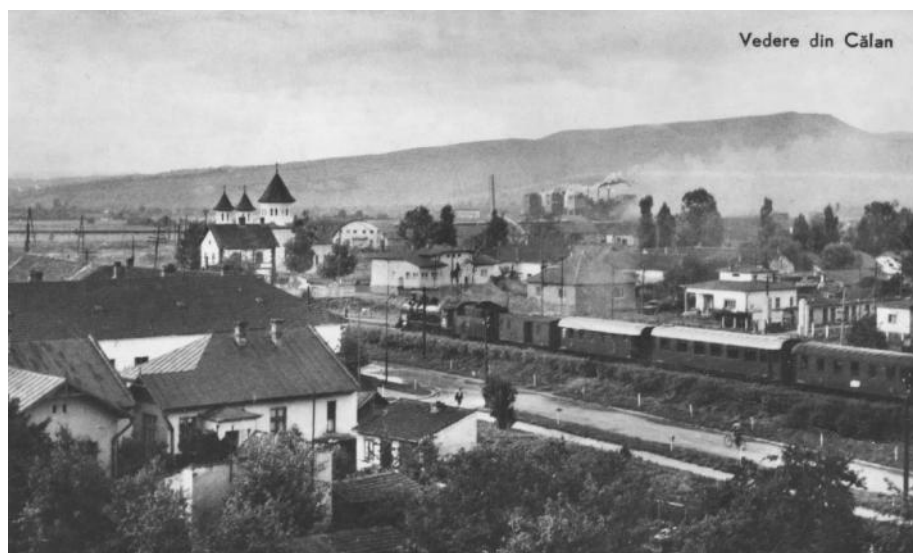
Între Livezeni i Strâmbu a la km 84+710 se afl limita dintre Regionala Timi oara i Regionala Craiova.



Gara Călan în anul 1937



Stația Simeria în 1917



Tren personal la intrare în stația Călan în anii '60



Locomotiva 4418 (numărat după 1911, M.A.V. 422.018) la ieșire din Simeria în 1905



Eveniment feroviar soldat cu deraierea locomotivei 4428 în Ponor în anul 1912



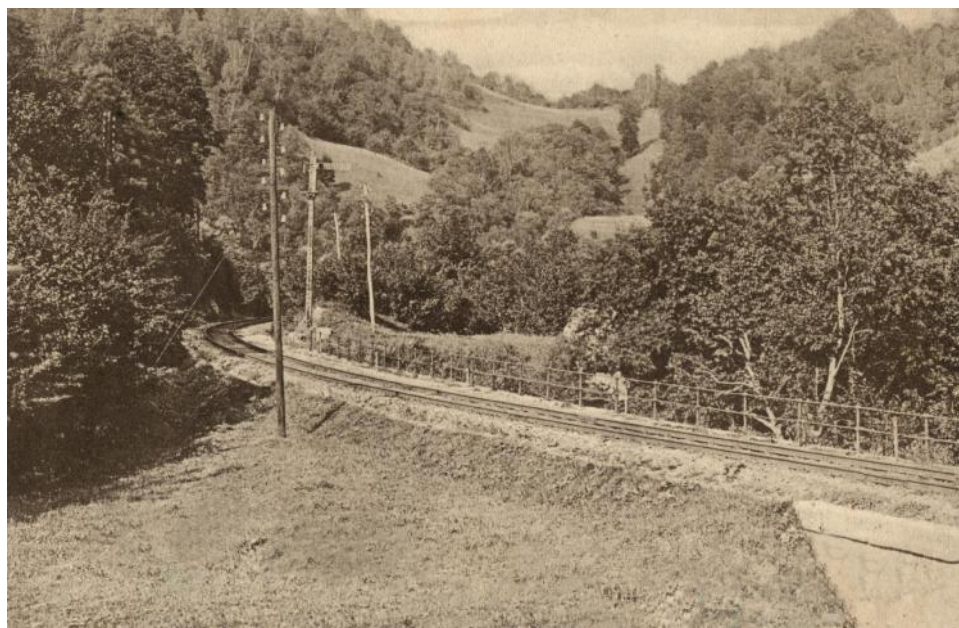
Petroseni

Vedere din „Peștera Boli” — Részlet „Peștera Boli”-ból

Imagine panoramic a stației Peștera Boli în anii '30



Tunelul de la Cetatea Bolii în anii '30



Calea ferată în apropiere de Bani în 1938



Gara Petro ani în anul 1910



Liber, în direc ia Livezeni !



Echipa de conducere a maşinii 230.105 a teptând la semnalul de intrare al staţiei Meri or

Liniiile Regionalei din zona a III-a

Liniiile din zona a III-a de circula ie se afl în special în jum tatea superioar a Bazinului Mure ului i în Bazinul Cri urilor de la Vest.

În cadrul Regionalei Timi oara sunt cuprinse pu ine linii din această zon , ele fiind urm toarele :

Linia N dab-Salonta: N dab – Chi ineu Cri – Zerind – T ma da – Boiu Bihor –Ciumeghiu – Salonta.

Linia N dab-Salonta a fost construit de Direc ia Construc iilor de C i Ferate din Ministerul Lucr rilor Publice i Comunica iilor i dat în exploatare la 27 mai 1924. Este în lungime de 35 km fiind situat în regiunea Câmpiei de Vest a rii.

N dab este nod feroviar spre Gr niceri situat la sud de Cri ul Alb.

Chi ineu Cri deserve te un centru cerealier situat pe malul sudic al Cri ului Negru.

Zerind este sta ia unde în apropiere, între Simione ti i Gyula (Ungaria) a existat o cale ferat îngust cu ecartamentul de 760 mm, în lungime de 42 km care a fost construit de Societatea Anonim a C ilor Ferate Gyulavideki i deschis circula iei la 12 decembrie 1906. Pe această linie ce str b tea o parte din Câmpia Tisei, se transporta în Ungaria lemnul provenit din p durile Transilvaniei. Linia a func ionat pân în anul 1919 când a fost abandonat .

Între Ciumeghiu i Boiu Bihor la km 68+000 se afl limita Regionalei Timi oara cu Regionala Cluj.

Linia N dab – Graniceri: N dab – P durenii Arad – Socodor – icl u – Gr niceri.

A fost construit între anii 1882-1887 de Societatea Anonim a C ilor Ferate Unite Arad-Cenad. Este în lungime de 25 km, se afl în Câmpia Tisei i evolueaz de la est la vest, altitudinea sa variind de la N dab (106 m) la Gr niceri (90 m). Ca sta ii men ion m:

Socodor este un centru pentru studiul amelior rii terenurilor s r turoase din Câmpia Tisei.

Gr niceri deserve te o regiune cerealier i pomicol .



Gara Cri ul Alb în anul 1919

Linia Sântana – Brad: Sântana – iria – Mâsca M derat – Pâncota – Seieu – Târnova Z rand – Mocrea – Ineu – T mand – Bocsig – R psig – Bârsa – Sebi – Livada – Joia Mare – Alma – Bon e ti – Gurahon – Romani a – Aciu a – T lagiu – Vârfurile – Cariera Leasa – H lmagiu – Oci or – Ociu – Va a – Birtin – Lunca Mo ilor – Baia de Cri – ebea – Ribî a – Brad.

A fost construit între anii 1877-1896 de Societatea C ilor Ferate Arad-Valea Cri urilor i de Societatea C ilor Ferate Unite Arad-Cenad. Este în lungime de 144 km porne te din Câmpia Tisei spre est, pe Valea Cri ului Alb prin ara Zarandului i ajunge în Depresiunea Brad din Mun ii Apuseni. Altitudinea liniei cre te treptat de la Sântana (106 m) pân la Va a (220 m) i de aici urc pronun at spre Brad (341 m). Linia are un singur tunel în apropierea sta iei Vârfurile .

Sta ia Brad se afl în Depresiunea intramontan a Bradului i face parte din “p tratul aurifer” al Mun ilor Metaliferi format de localit ile Brad, S c râmb, Ro ia Montan i Zlatna.

Va a deserve te sta iunea balnear cu ape mineralizate cu acela i nume i un centru forestier.

H Imagiu e o comun cu o economie preponderent agrar cunoscut ca un important bazin pomicol.

Vârfurile e punctul unde Cri ul Alb intr într-un defileu în lungime de cca 10 km. Deserve te un centru forestier i cariere de piatr .

Aciu a se afl la cap tul defileului creat de Cri ul Alb, valea l rgindu-se pentru a forma ara Zarandului. Deserve te carierele de piatr din localitate.

Sebi deserve te un puternic centru forestier. De aici o linie industrial cu ecartament îngust în lungime de 20 km pornea spre nord prin Mun ii Codru Moma ajungând la Moneasa, renumit sta iune balneo-climateric cu ape termale oligo-metalice.

Pe parcursul acestei linii, în preajma localit ilor de pe traseu: Gurahon , Vârfurile, H Imagiu, Bocsig i Sebi a existat o bogat re ea de c i ferate forestiere.



Gara Sântana la 1906



Gara Pâncota la 1908



Gara Mocrea la 1910



Gara Ineu în anul 1932



Eleve ale liceului din Beiuș în excursie cu mocănița la Vârfurile în anul 1941



Gara Va a de Jos în jurul anului 1902



Halta Va a de Jos în anul 1922



Gara Brad la început de secol XX

Linia Ineu – Cermei: Ineu – Teuz – Cermei.

A fost construit de Societatea Căilor Ferate Unite Arad – Cenad și dat în exploatare la 1 mai 1889. Este în lungime de 14 km, se desprinde din linia Sântana – Brad în stația Ineu și are direcția de la sud spre nord. Se desfășoară în Câmpia Tisei, la poalele Munților Codru Moma având variații mici de altitudine: 107 m la Ineu și 101 m la Cermei.

Linia Deva – Brad: Deva – Puli Lunca – Puli Lunca Gr.T – Stoeneasa – Bîrba – Ormindea – Dealu Fetei – Brad halt – Brad.

Calea ferată simplă neelectrificată Deva – Brad a fost construită între anii 1939-1987 în trei etape:

Etapa I : Brad – Dealu Fetei (7 km) deschis la 01.01.1961

Etapa II : Deva – Stoeneasa (15 km) deschis la 01.07.1963

Etapa III : Deva – Brad (36 km) deschis la 11.12.1987

Ea pornește de la Deva (250 m altitudine) de-a lungul Luncii Mureului până la Mintia, de unde pornește linia principală Deva – Arad, traversează

Mureul urcând continuu pe o distanță de 25 km până la Tunelul Dealul Mare care e punctul culminant al liniei (497 m). De aici din locul aezat la cumpăna apelor între Bazinele Mureș și Criș, linia începe să coboare pe o distanță de 11 km până la stația Brad (341 m altitudine).

Ca stații mai importante amintim:

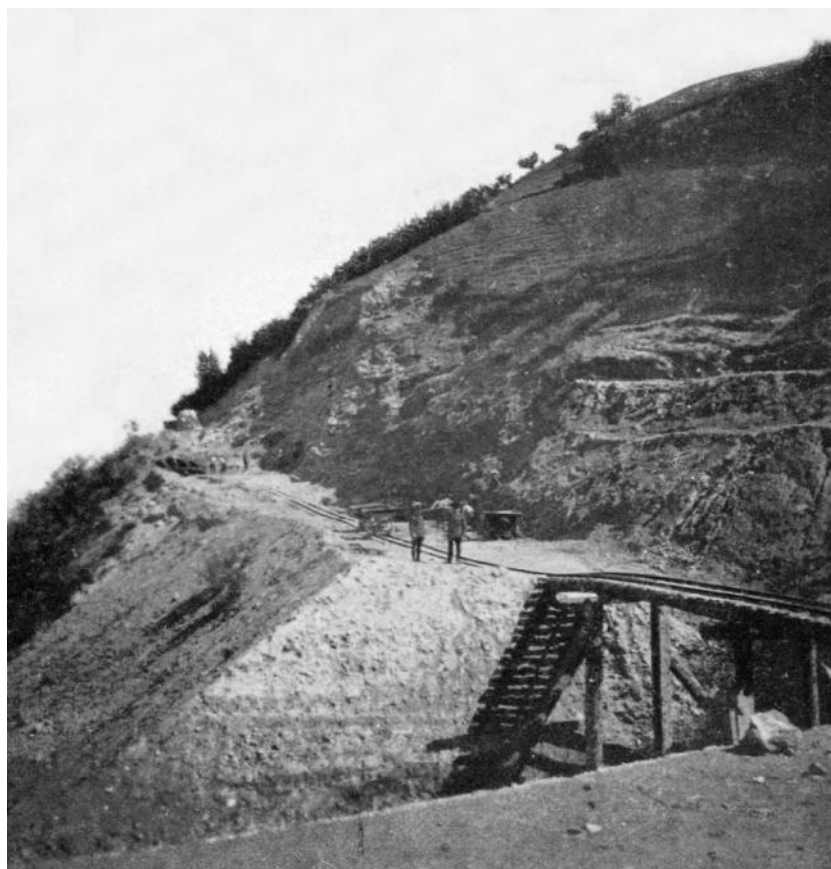
Mintia deservește termocentrala din localitatea cu același nume.

Dealul Fetiș are în apropiere o exploatare minieră.

Stoeneasa e lângă exploatarea de calcar de la Crăciunești.

Linia Deva – Brad are 6 stații și halte, 82 de poduri și podete, 14 viaducte și 4 tunele.

Din cauza deselor alunecări de teren, linia Deva – Brad a fost închisă pentru circulația trenurilor în februarie 1998.



Imagine din timpul construirii rambleului la km 1,550 pe linia Deva-Brad în 1939

7. Depouri i remize de locomotive de pe raza de activitate a Regionalei de C i Ferate Timi oara

7.a Depoul de locomotive Timi oara

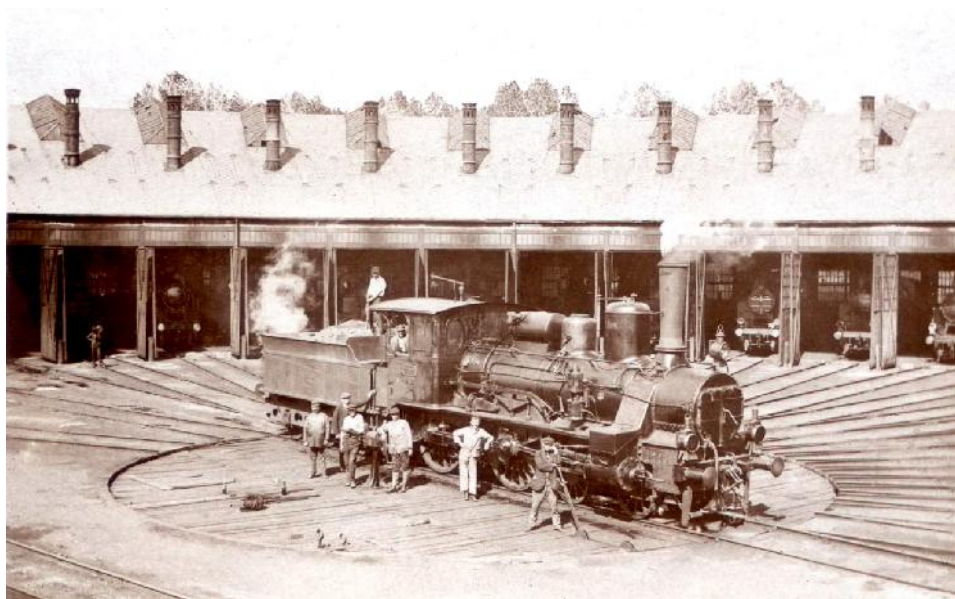
Gara Timi oara Iosefin i depoul de locomotive, cu toate anexele acestora , au fost date în exploatare la 15 noiembrie 1857, fiind construite concomitent. S-au f cut îns eforturi deosebite pentru construirea c ii ferate, a g rii i a depoului, deoarece zona ml tinoas a presupus asanarea i consolidarea terenului, asanarea definitiv a zonei mla tinilor fiind terminat abia în anul 1975, o parte din cartierul Bla covici fiind ridicat pe zona respectiv .

Finalizarea lucr rilor la depoul de locomotive , a culminat cu aducerea pe calea apei, pe Canalul Bega, a celor patru locomotive, cu care s-a început activitatea de trac iune: “AUSTRIA”, “HONTH”, “PEST” i “KOMAROM”. Depoul avea o remiz semicircular cu zece linii de remizare, plac turnant ac ionat manual, turn de ap cu toate instala iile aferente, depozit de c rbuni i depozit de lemne. Pe malul Canalului Bega a fost construit o sta ie de pompare a apei pentru alimentarea turnului de ap din depou. Pompele St.E.G. erau ac ionate de ma ini cu abur i asigurau un debit de 20-35 metri cubi pe or . Sta ia de pompare a apei avea în incint un canton pentru paz i un atelier pentru repara ii i între inere. Instala ia de aduc iune subteran era situat de-a lungul str zii Grumanger i continua pe sub calea ferat , pân la turnul de ap , aceast instala ie existând i ast zi, pe acela i traseu. Înc din anul 1853 a fost construit un atelier pentru scule i între inere în vederea construirii c ii ferate. Acest atelier a func ionat pân la încheierea lucr rilor de construc ie a c ii ferate în complexul Timi oara, fiind asimilat ulterior în depoul de locomotive.

Alimentarea locomotivelor cu combustibil se realiza manual , cu ajutorul co urilor de nuiele , sarcina aliment rii locomotivei cu combustibil i ap revenind personalului de locomotiv . Aceast opera ie a cunoscut mai multe etape, co urile de nuiele fiind înlocuite cu co uri metalice, culminând în final cu construirea estacadei în anul 1905. În anul 1930 a fost dat în exploatare liftul ac ionat electric al estacadei i astfel procesul de alimentare cu c rbuni al locomotivelor cu abur s-a redus la aproximativ 15 minute. Depoul de locomotive i Gara Timi oara Iosefin au fost iluminate cu gaz aerian. În anul 1884 s-a dat în folosin , în premier european , iluminatul stradal electric i odat cu acesta s-a introdus iluminatul electric în gar i

depou. Astfel Depoul Timi oara a devenit primul depou de locomotive din Europa iluminat electric.

Rețeaua feroviară beneș s-a dezvoltat rapid, ajungându-se ca, în mai puțin de 30 de ani de la inaugurare, mijloacele pentru asigurarea transportului pe calea ferată să fie insuficiente. A fost luat decizia de construire a unei noi gări și a unui nou depou, care să răspundă cerințelor de atunci și în perspectivă pentru încă cel puțin 100 de ani. În urma luării acestei hotărâri și a elaborării proiectelor, în anul 1897 a fost inaugurat Gara Iosefin. Situată în imediata apropiere a vechii gări, clădirea emblematică pentru Timi oara de atunci, gara purta numele celui care adăruit timiorenilor mari privilegii - care au determinat ridicarea cartierului în care se află gara - Împăratul Iosif al II-lea.



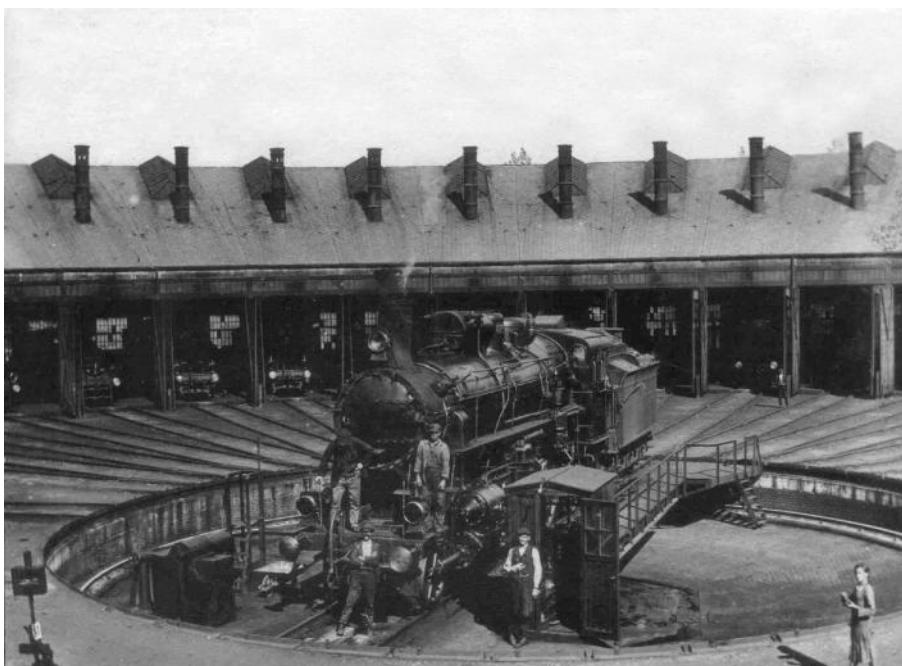
Locomotivă din seria 220 pe placa turnantă a remizei 2 în Depoul Timi oara în 1926

Odată cu începerea lucrărilor la noua gară s-au început și lucrările la noul depou, lucrări care au durat până în 1910, când acesta a fost inaugurat. S-au asanat mlaștinile din zona de construcție a depoului și a fost adus pământ, cu vagoanele, din zona Chizet, pentru a consolida terenul pe care urma să se construiască. Depoul cel nou era compus din două remize semicirculare a câte 22 de linii de remizare cu canal fiecare, un castel de apă având capacitatea de 500 metri cubi, estacadă modernă pentru alimentarea



Remiza circular 1 a Depoului Timișoara în anii '30

cu cărbuni a locomotivelor, piață de combustibil, dormitor pentru personalul de locomotiv, clădire administrativă, magazie de materiale, coală profesională și dormitor pentru elevi și era situat pe actualul amplasament, în spatele primului depou, înspre cartierul Mehala. Clădirile au fost finalizate și date în exploatare rând pe rând, primul fiind dat în exploatare dormitorul personalului de locomotiv în anul 1903 constând dintr-o clădire cu două nivele, pe amplasamentul actual. Apoi în 1905 a fost inaugurat estacada și castelul de apă – construcție geamănă cu cea aflată în incinta stației de pompare – cu toate instalațiile și utilitățile aferente. În același timp a fost modernizată stația de pompare a apei de pe malul Canalului Bega, vechile pompe fiind înlocuite cu pompe noi, acționate electric. În anul 1910 a fost dat în exploatare noul depou în totalitate, fiind la vremea respectivă cel mai mare și mai modern depou al regiunii, la concurență cu depouri din mari noduri feroviare europene. În tot acest timp în paralel cu lucrările desfășurate la depou, s-au dat în exploatare remize și instalații de alimentare cu apă a locomotivelor la Jimbolia, Jebel, Vârșe, Topolov, Sânnicolau



Locomotiv din seria 324.000 pe noua placă turnant , în 1935



Estacada de alimentare cu carbune în anul 1926



Estacada de alimentare cu apă în 1964

Mare, pe măsură ce se finalizau respectivele tronsoane de cale ferată, remize aflate în administrarea Depoului Timișoara.

Odată cu darea în folosință a depoului de locomotive au fost inaugurate și atelierele pentru reparații locomotive și vagoane care funcționează și astăzi, dar numai pentru reparații vagoane de marfă. Aceste ateliere au fost în administrarea depoului de locomotive timp de mai mulți ani, fiind organizată aici activitatea de revizii și reparații mari pentru locomotivele cu abur, precum și repararea și întreținerea automotoarelor. În anul 1974 aceste ateliere au fost cedate I.M.M.R. Simeria pentru reparații vagoane de marfă. Depoul de locomotive, gara și atelierele de reparații locomotive au reprezentat și un factor important în recrutarea, ocuparea și instruirea forței de muncă din Timișoara și împrejurimi. Școala profesională inaugurată în 1910 odată cu darea în folosință a depoului, spațiu în care actualmente funcționează un dispensar medical, cabinet stomatologic și laboratorul pentru determinări fizico-chimice, a instruit la standarde înalte forța de muncă, acest lucru determinând Administrația Căilor Ferate Române să organizeze pentru prima oară la Timișoara și Cluj, în anul 1932, școala de mecanici de locomotive cu o durată de 2 ani. Ulterior magaziei de materiale

i s-a mai adăugat un nivel rezultând astfel la nivelul superior două sală de curs, birou pentru instructori și grup social, spațiu în care astăzi funcționează școala personalului. Până în anul 1932, investițiile în modernizările au continuat. Astfel a fost dotată ștacăda cu lift acționat electric, a fost mecanizată piața de combustibil, au fost înlocuite platformele turnante cu poduri mobile moderne, acționate electric. Acestea au mai fost înlocuite în anul 1949, odată cu prelungirea remizelor, fiind montate poduri rulante mai mari, capabile să manevreze locomotivele din seria 142.000 și automotoarele pe patru osii. După anul 1932 și până la terminarea celui de-al doilea război mondial investițiile în dezvoltarea depoului au fost minime, nesemnificative, excepție făcând poate, darea în folosință a instalației de alimentare a locomotivelor cu cărbune în anul 1935.



Imagine din atelierul de reparații al depoului în anul 1920

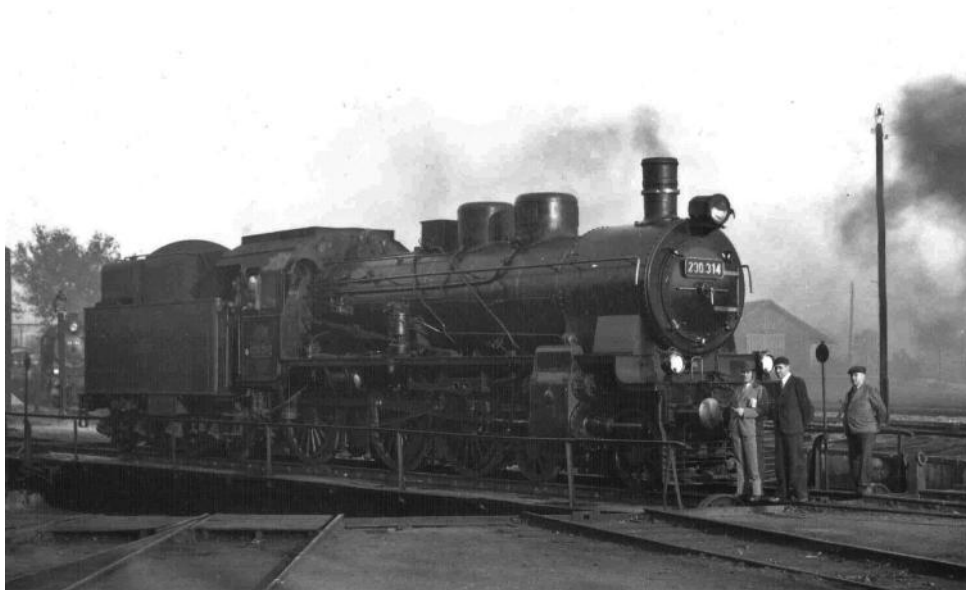
Cea de-a doua conflagrație mondială a fost devastatoare pentru cel mai mare nod feroviar din vestul României. Bombardamentele aliaților au distrus Gara Domni a Elena (fost Iosefin) complet, fiind grav afectată și depoul de locomotive. Din motive lesne de înțeles, activitatea de remizare,

Între inere și reparare a locomotivelor a fost dispersat la remizele existente pe secțiile de remorcare. Sacrificiile feroviarilor timișoreni din timpul războiului nu sunt de neglijat, eforturile de a nu înceta activitatea s-au soldat, de multe ori, cu trecerea în neființă. Și poate pentru a consfinși apropierea permanentă, de-a lungul timpului, dintre Timișoara și Szeged trebuie menționat și faptul că mecanicii de locomotive din Timișoara au fost detașați la Depoul Szeged în timpul războiului pentru ca remorcarea trenurilor să nu fie oprită.



Meseriași din Depoul Timișoara într-o fotografie de grup din anul 1935

După terminarea războiului, Depoul Timișoara a fost readus la viață și până în anul 1949 s-au executat toate reparațiile, activitatea desfășurându-se normal. În acest an a început activitatea de asigurare cu hrană caldă a personalului. Astfel prima cantină și-a desfășurat activitatea în încăperile aflate la baza castelului de apă, construindu-se apoi clădirea în care a funcționat cantina până nu de mult.



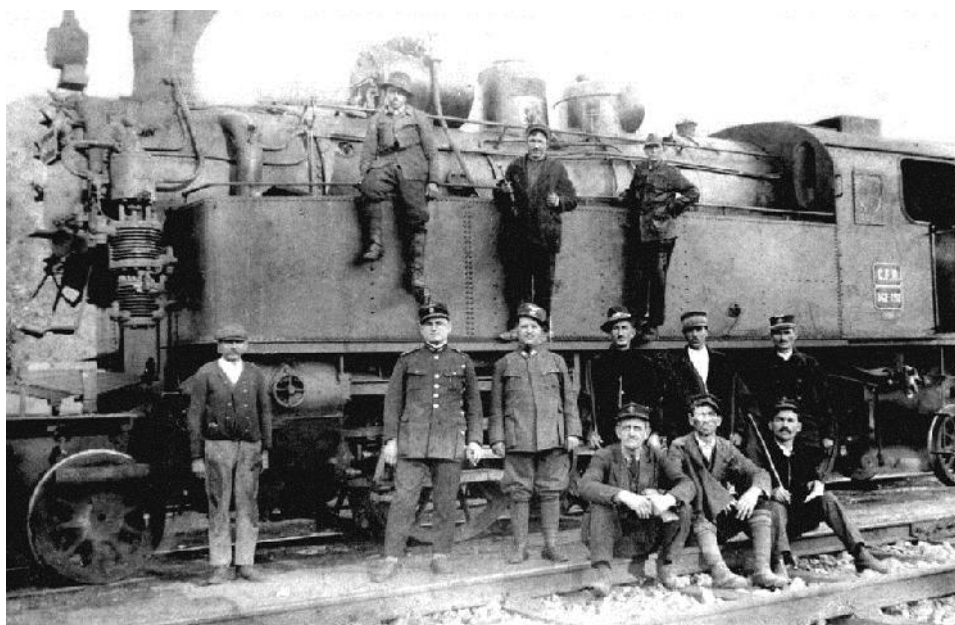
Locomotiva 230.314 pe placa turnant în Depoul Timișoara în anul 1940



Dormitorul personalului



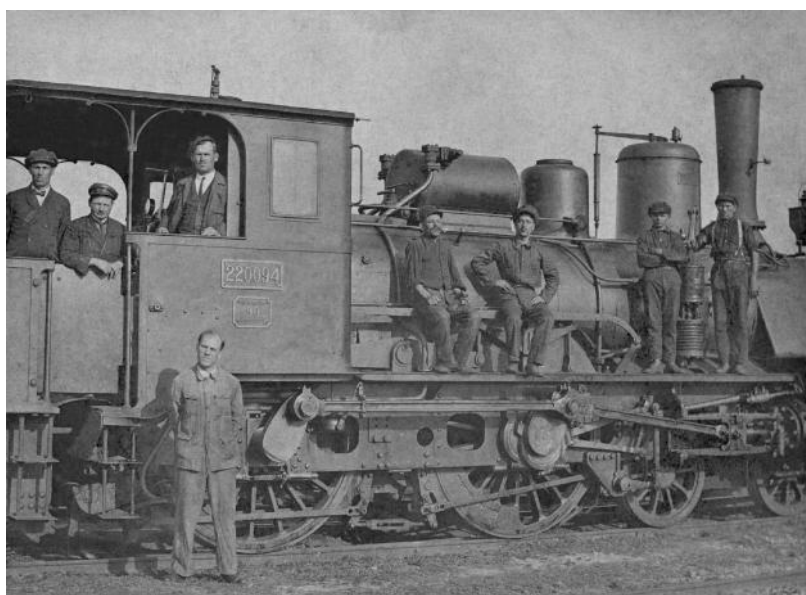
Ceferi ti lâng locomotiva 220.041 la ie ire din depou la cabina D2 în 1 martie 1933



Locomotiva 342.192 cu personalul de între inere în Depoul Timi oara în anul 1926



Castelul de apă și turnul de pârâu



Locomotiva 220.094 și personalul de întreținere în Depoul Timișoara în 1926



Locomotiva “cap de serie” 220.001 la remizare în Depoul Timi oara în anul 1926



Locomotiva 324.572 gata de drum la ie ire din depou în 1926



Locomotiv construit de firma J.A.Maffei, München, la reparatii în depou în anul 1955



Mecanici de întreținere lângă o locomotivă din seria 220 în Depoul Timișoara în anul 1926



Locomotiva 142.017 într-o perfect stare de cură, gata de plecare spre Arad în 1969



Locomotiva 131.040 și 230.318 în 23 august 1956 în Depoul Timișoara



Remizarea locomotivei 131.024 utilizat la manevr în sta ia Timi oara Nord



Mecanici și locomotive din Depoul Timișoara în anii '50





Locomotiva 230.130 pregatit de drum în anul 1966



Locomotiva 142.032 în dreptul remizei circulare 2 la alimentare cu ap



Locomotiv din seria 150.1000 și un automotor din seria 700 la intrare în depou în 1973



Mecanici titulari efectuând revizia locomotivei 230.125 utilizată la trenuri rapide în anii '50



Automotor în hala de reparații și o locomotivă din seria 326.000 utilizată la manevră



Locomotivă 324.435 la canalul de remizare în iunie 1958



Locomotiva 230.125 la ieșire din Depoul Timișoara în anul 1953



Locomotiva 131.035 utilizată în trafic mixt pe liniile benedictine în anii '50 - '60



Mecanicul Ioan Danciu lângă locomotiva 50.396 la momentul dezmembrării acesteia

Modernizarea parcului de locomotive și includerea locomotivelor diesel-electrice, diesel-hidraulice și electrice în parcul Depoului Timișoara, au determinat o serie de investiții și modernizări. În anul 1974 a fost dat în folosință depozitul de carburanți și lubrifianti precum și instalația de alimentare a locomotivelor diesel cu carburant și apă dedurizată. De asemenea o parte din remiza I a fost modernizată, acoperișul fiind înălțat pentru a permite instalarea unui pod rulant-macara și a vincurilor necesare efectuării reparațiilor și reviziilor la locomotivele diesel-electrice. În anul 1985 a fost dat în folosință acest sector al remizei I, odată cu noile ateliere pentru repararea și întreținerea diverselor componente ale locomotivelor, definitiv fiind începută activitatea laboratorului electronic.

După anul 1990 ritmul de dezvoltare s-a redus foarte mult. De menționat este anul 1997, an în care Depoul Timișoara a primit o nouă înfrumusețire cu ocazia împlinirii a 140 de ani de existență. A fost pentru prima dată când depoul de locomotive a fost aniversat, într-un cadru deosebit, festiv, au fost amintiți cei mulți, anonimi, care prin munca lor, prin sacrificiile lor – nu de puține ori sacrificiul suprem – au contribuit la înființarea și dezvoltarea a ceea ce până nu de mult a fost cel mai mare și mai modern depou de locomotive al regiunii.



Portretul locomotivei 142.017 la ieșire din Depoul Timișoara în anul 1969



Remiza circular 1 în anul 2009



Remiza circular 2 in anul 2009



“Muchi” veterana locomotiv diesel de manevr a Depoului Timi oara în 2006



Moment aniversar în Depoul Timi oara: 150 de ani de existen în 15 noiembrie 2007

7.b Depoul de locomotive Arad

Depoul de locomotive Arad a fost construit în anul 1875 de către Societatea Căilor Ferate din jurul Tisei, astăzi, din ce exista atunci, păstrându-se doar atelierele de reparat, lucrătorii mecanici.

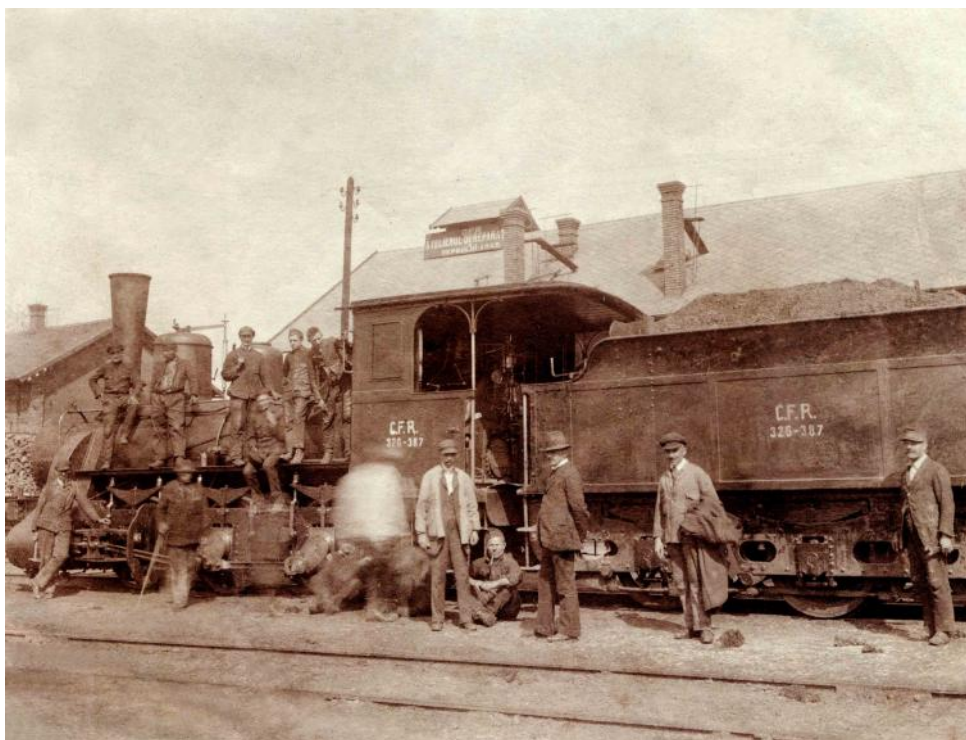
Între 1880-1919 depoul a fost exploatat de M.A.V. urmând ca la un an după Unirea din 1918 să fie preluat de Administrația C.F.R.. Lângă acest depou Societatea Căilor Ferate Unite Arad-Cenad construiește un alt depou având 2 sectoare pentru parcul propriu, unul de automotoare și unul de locomotive cu abur. În 1923 odată cu trecerea Societății Căilor Ferate Unite Arad-Cenad în proprietatea statului român, are loc unificarea într-un singur depou.

În anul 1967 sosește prima locomotivă diesel-electric din seria 060-DA, urmând ca în 1974 să apară și locomotivele diesel-hidraulice din seria 040-DHC. Începând cu finele anului 1975 depoul Arad este electrificat fiind dotat cu locomotive electrice din seriile 060-EA și 040-EC.

Depoul Arad are o construcție într-un fel atipică. Dacă în general depourile de locomotive din acea epocă se construiau cu remize semicirculare, precum sunt depourile vecine Timișoara, Simeria și Oradea, Depoul Arad este înzestrat cu remize dreptunghiulare cu acces pe la ambele capete.

Are un număr de 35 de linii destinate remizării și activităților specifice de reparații și întreținere a parcului. Toate liniile au ecartamentul normal de 1435 mm având lungimea totală de 7434 m. Este dotat cu o placă turnantă la extremitatea sa de est, cu lungimea de 23 m, ceea ce permite întoarcerea celor mai lungi vehicule motoare din parcul C.F.R.

Placa a fost construită în 1921 de firma germană VÖGELE și era acționată de un motor electric de 7,5 KW. Majoritatea clădirilor care se găsesc pe acest amplasament al depoului au fost construite în anul 1901, acestea fiind completate în mai multe etape: în 1911 se construiesc cele două cabine de acari, iar în 1944 clădirea administrativă și cantina. În 1947 se dau în folosință magazia de carburan și laboratorul de determinări fizico-chimice, în 1956 atelierul de sudură, iar în 1967 instalația de alimentare cu nisip. Ultimele clădiri construite au fost hala de reparații accidentale și hala de reparații planificate pentru locomotive electrice, cu atelierele anexe.



Locomotiva 326.387 la repara ii în depoul Arad în anul 1922



Meseria i din depoul Arad lâng o locomotiv din seria 230.000 în anii '60



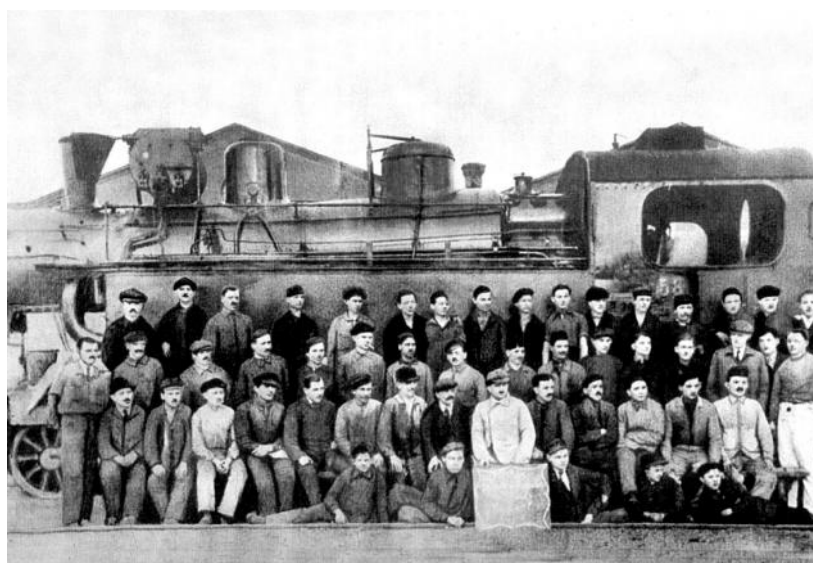
Absolvenții ai colii de mecanici lângă o locomotivă din seria 327 în Depoul Arad în 1947



Locomotiva "cap de serie" 230.001 la reparații în Depoul Arad în anii '60



Locomotiva 230.510 echipat cu distribuție cu supape Lenz, în Depoul Arad în anul 1949



Locomotiva ACsEV-58 cu un grup de muncitori din Atelierele C.F.R. Arad în 1919



Schimbarea bielei motoare la locomotiva 230.001



Fotografie de grup cu ocazia ieşirii la pensie a unui mecanic din Depoul Arad în 1965



Remizarea unei locomotive din seria 131.000 în anii '50



Depoul Arad în 2006

7.c Depoul de locomotive Caransebe

Depoul de locomotive Caransebe a fost înființat în anul 1876 de Societatea Privilegiată a Căilor Ferate de Stat Austriece pentru a asigura remorcarea cu locomotive a trenurilor pe secția Caransebe -Timișoara.

La început a fost dotat cu patru locomotive din seria 335, având un șef de depou și opt mecanici din care patru mecanici principali și patru mecanici de locomotive. Depoul era prevăzut cu placă rotativă centrală și hale dispuse radial pe cii turnante, cu infrastructură de piatră și suprastructură din lemn, numit de feroviari "Depoul de marmură". Acesta era amplasat pe locul unde actualmente se află clădirea secției de reparații și întreținere linii L1. Un an mai târziu, în 1877 apare și primul "Regulament de ordine interior al depoului".

În anul 1940 începe construcția actualului depou situat pe locul unde în prezent se află hala pentru reparații L.E.(locomotive electrice). Între 1946-1949 se construiesc estacada pentru alimentarea locomotivelor cu combustibil solid și hala de reparații și spălarea locomotivelor cu abur.

O scurtă perioadă, până în anul 1952 este utilizat în paralel atât vechiul depou, cât și amenajările făcute la actualul depou, între timp construindu-se anexele și pavilionul clădirii administrative. Din cauza prăbușirii plafonului vechiului depou, după 1952 întreaga activitate se mută în sediul noului depou.

În anul 1964 se modernizează hala de spălarea și se adaptează pentru reparațiile locomotivelor diesel ce urmau să sosească. La 26 martie același an, mecanicul Ion Badea aduce în depou prima locomotivă diesel-electric : 060-DA-127, la acea dată depoul având în inventar 106 locomotive cu abur.

În 1969 vechiul depou se demolează, în locul lui construindu-se hala actuală de reparații L.E. (locomotive electrice). Un an mai târziu la 1 februarie 1970 mecanicul Enache Odoi aduce prima locomotivă diesel-hidraulică : 040-DHC-058, iar la 14 noiembrie mecanicul Nicolae Melcea aduce prima locomotivă electrică tip Co-Co: 060-EA-075.

În 1973 apare și prima locomotivă electrică tip Bo-Bo : 040-EC-007 adusă de mecanicul Grațian Lonceriu. Începând cu acest an locomotivele cu abur sunt scoase din activitatea de exploatare a depoului. În anul următor zestrea depoului este completată cu un tren macara de 125 tf.

Actualmente Depoul Caransebe are 20 de linii, din care 13 pentru gararea locomotivelor și 7 linii pentru manevră. Dintre acestea, 4 linii sunt electrificate.



Locomotiva 150.117 a Depoului Caransebe în sta ia Poarta în anul 1963



Locomotive diesel-electrice în hala de reparații a Depoului Caransebeș în anii '70



Mecanici practicanți lângă o locomotivă diesel-electrică în anul 1967



Locomotiva 060-DA-280 la revizie în Dep.Caransebe în anul 1967



Mecanici din Depoul Caransebe în fa a locomotivei 060-DA-230 în anul 1969



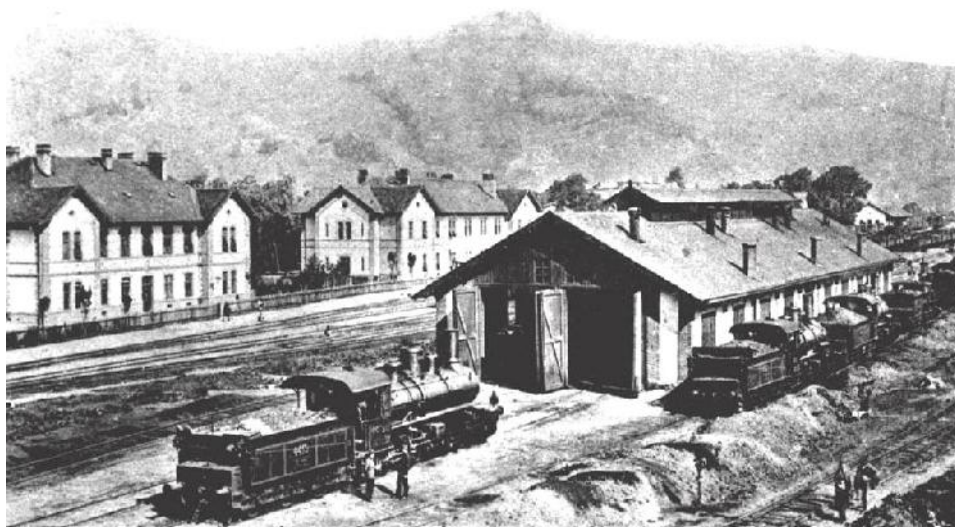
Depoul Caransebe în anul 2005



Locomotive electrice pregătite de drum în Depoul Caransebe în anul 2005

7.d Depoul de locomotive Petroani

Aezat în zona depresionară a Carpaților Meridionali, la poalele semeeale Parângului, Depoul Petroani își leagă existența de apariția centrului minier al Văii Jiului și odată cu acesta, de nevoile de transport al cărbunelui.

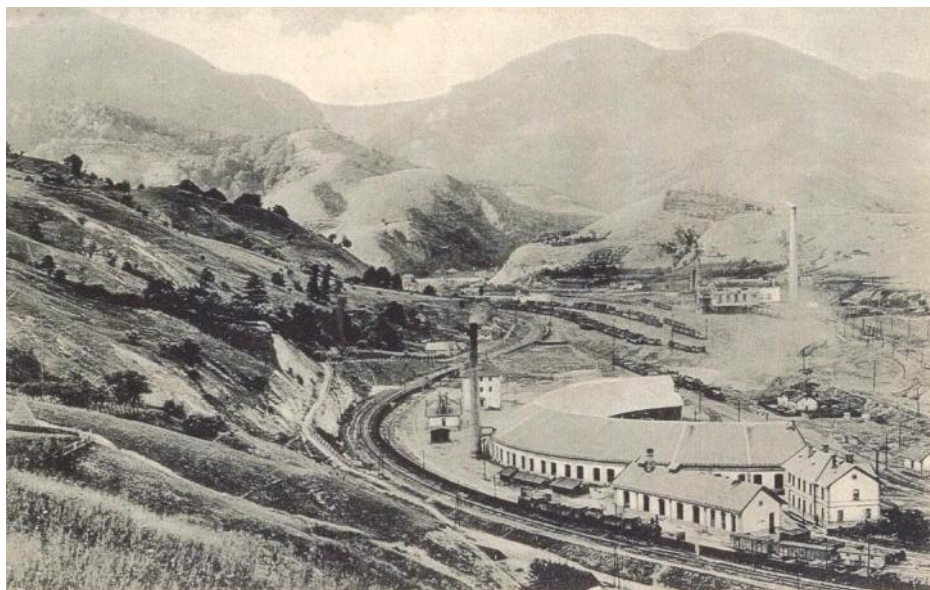


Primul depou de locomotive dat în folosință la Petroani în anul 1870

Dezvoltarea căilor ferate a contribuit în mare măsură la înflorirea legăturilor comerciale între Valea Jiului și Austria. În perioada 1867-1870 se construiește primul depou de locomotive din Petroani situat pe platforma stației în capătul spre Livezeni. Depoul era de tip dreptunghiular prevăzut cu trei linii dintre care două erau destinate remizării și înierii în presiune a locomotivelor în serviciu, iar o a treia linie era destinată procesului de spălare și reparații a locomotivelor. Cele două linii dispuneau de o capacitate de remizare de opt locomotive, parțial prevăzute și cu canale de vizitare. Sistemul de încălzire interioră pe timp de iarnă era asigurat cu sobe în care se ardea cărbune, iar pentru locomotivele remizate în afara depoului existau coșuri de foc aezate în dreptul cilindrilor. Întoarcerea locomotivelor era asigurat de o placă turnantă cu acționare manuală, manipularea efectuându-se de către personalul de locomotiv. Placa era situată la extremitatea depoului în capătul spre Livezeni, spre ea convergând

toate liniile spre depou și stație. În imediata vecinătate a platformei de întoarcere se găsea amenajat platforma de circuli. Sistemul de alimentare a locomotivelor cu carbuni era asigurat fie manual, direct prin marchiza locomotivei, fie printr-un trepied cu pârgăie având la un capăt un buncăr cu capacitate titrată, iar la capătul opus un sistem cu acționare manuală.

Alimentarea cu apă a depoului era asigurat prin conductă liberă având un separator cu decantare supravegheat și deservit de personalul instruit din depou. În depou exista un castel cu apă prevăzut cu două rezervoare de unde pornea o conductă cu ramificații la coloanele hidraulice din depou și din stație.

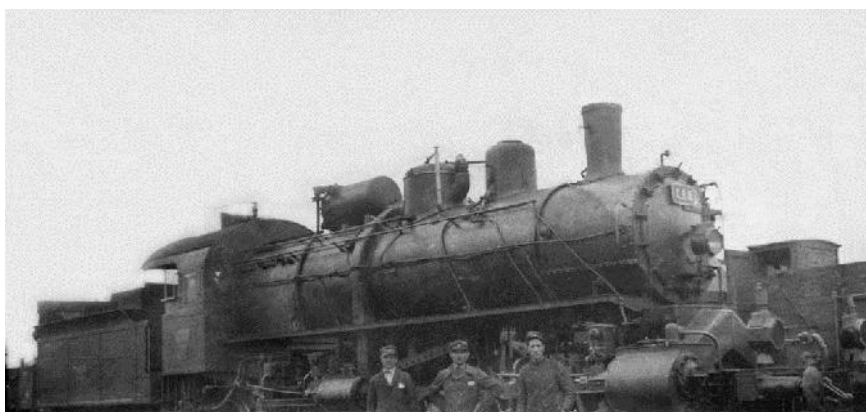


Noul depou inaugurat în anul 1912

Datorită creșterii economice din zona minieră a Văii Jiului, s-a impus în scurt timp schimbarea treptată a parcului de locomotive și implicit a construirii în perioada anilor 1900-1912 a unui nou depou de o capacitate mai mare care să satisfacă întreg procesul de întreținere, reparație și exploatare al parcului de locomotive aflat în dotare. Noua clădire a remizei de locomotive era de tip circular, prevăzută cu 22 de linii și tot atâtea canale de vizitare. Un canal metalic suspendat de tip Fabeg colecta fumul de la coșurile locomotivelor aflate în depou. Canalul de formă circulară, cu clape

mobile pentru fiecare linie, colecta fumul și gazele locomotivelor evacuându-le în atmosferă printr-un coș aflat la mijlocul clădirii depoului.

Parcul de locomotive ce reprezenta zestrea Depoului Petroani între anii 1870-1872 era alcătuit dintr-un număr mic de mașini cu puteri reduse. În perioada anilor 1915-1922 apar serii de locomotive noi cu putere sporită care vor remorca atât trenuri de călători, cât și trenuri grele de marfă. S-au impus în această perioadă locomotivele din seria 422.000 și 651.000 cu sistem Mallet concepute special pentru remorcarea trenurilor grele de marfă pe secții cu declivități mari și raze de curbă mici. Pentru trenurile de călători care nu depășeau 170-200 tone se foloseau locomotive din seria 342.000 și 324.000.



Partida de drum alcătuită din doi mecanici și un fochist lângă locomotiva 651.016

Începând cu anii '30 depoul este dotat cu locomotive noi, mai moderne și performante din seria 50.100 pentru remorcarea convoaielor de marfă și locomotive din seria 230.000 pentru remorcarea trenurilor de călători. În anul 1949 își fac apariția pe aceste meleaguri, faimoasele locomotive din seria 150.1000 care vor însoți perioada cea mai însemnată a istoriei Vii Jiului odată cu terminarea liniei de cale ferată Bumbăcești-Livezeni. Primele locomotive din această serie sosite la Depoul Petroani au fost 150.1001-150.1004, 150.1079, 150.1083, 150.1092, urmate de restul până la 46 de locomotive din acest tip de care dispunea depoul în anii 1960-1965. Între anii 1968-1969 au apărut locomotivele din seria 142.000 aparținând Depoului Craiova care, pentru o scurtă perioadă de timp, au remorcat trenuri de călători pe secția Craiova – Petroani.



Personalul de trac iune i mi care lâng o locomotiv din seria 342.000 în iarna anului 1949



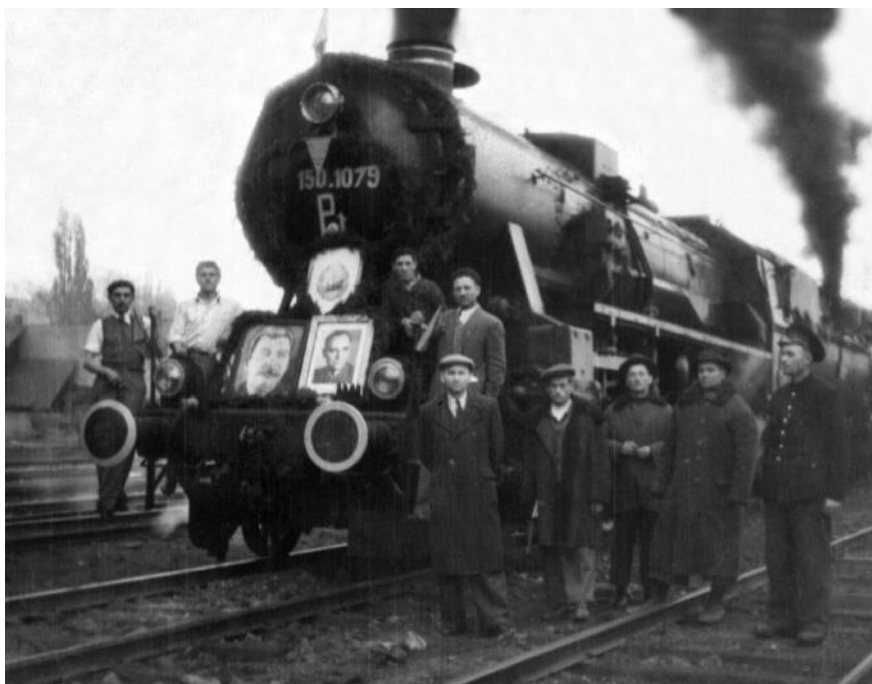
Remizarea unei locomotive din seria 324.000 în anul 1959



Portretul lui I.V.Stalin pe u a camerei de fum a locomotivei 150.1079 în 23 august 1952



Locomotiva 150.1020 în Depoul Petro ani în anul 1967



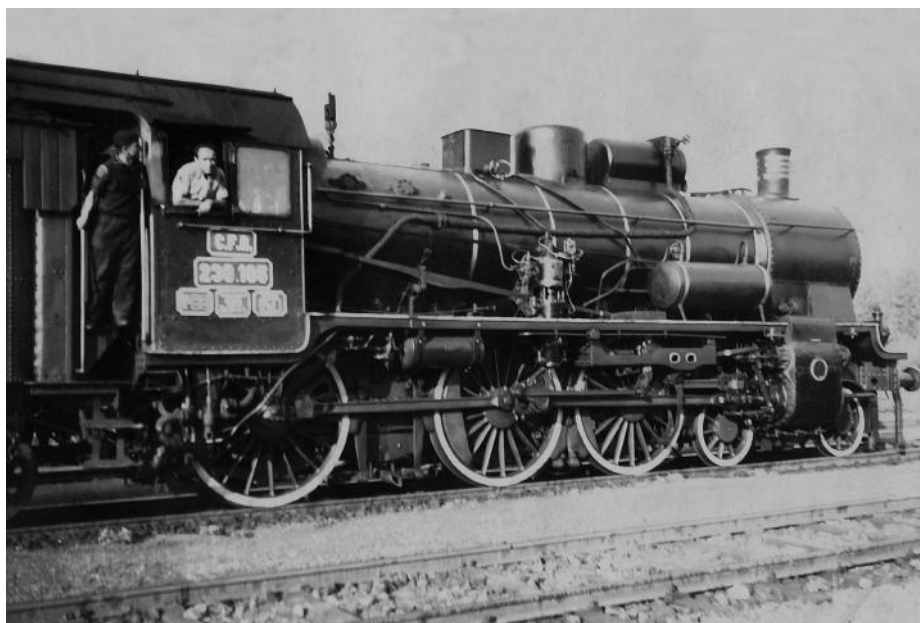
Locomotiva 150.1079 împodobit cu ocazia zilei de 23 august 1949 în Depoul Petro ani



Locomotiva 150.1047 la intrare pe tren în Petro ani în anul 1964



Echipa de conducere și mecanicii de întreținere lângă locomotiva 150.1092 în anul 1961



Locomotiva 230.105 utilizat la trenuri de c 1 tori, la ie ire din Dep. Petro ani în 1959



Ceferi ti în uniforme dup modelul sovietic din anii '50 pe locomotiva 230.299 în Petro ani



Cele dou echipe titulare în fa a locomotivei 230.105 în Dep.Petro ani în anul 1958

În perioada 1945-1947 pentru deservirea cîtorilor, în special a navetelor, au fost puse în circulație 3 automotoare pe două roți (708-710) din seria BC mot 701-725 construit la ASTRA Arad și VULCAN București între anii 1934-1935. Din cauza rampelor pronunțate ale secției, în special în cazul opririi la semnalul de intrare al stației Merilor, când demararea era greoaie uneori chiar imposibil, acestea neputînd fi exploatate corespunzător, au fost retrase din circulație.



Automotorul BC mot 710 în stația Bani în anul 1947



Locomotiva 150.1034 în Depoul Petroani în anul 1962

În anul 1966 au fost aduse la Depoul Petroani, detașate din parcul Depoului Craiova, primele locomotive diesel-electrice din seria 060-DA.

După electrificarea secției Simeria-Petroani între anii 1973-1975 apar și primele locomotive electrice din seriile 060-EA și 040-EC.

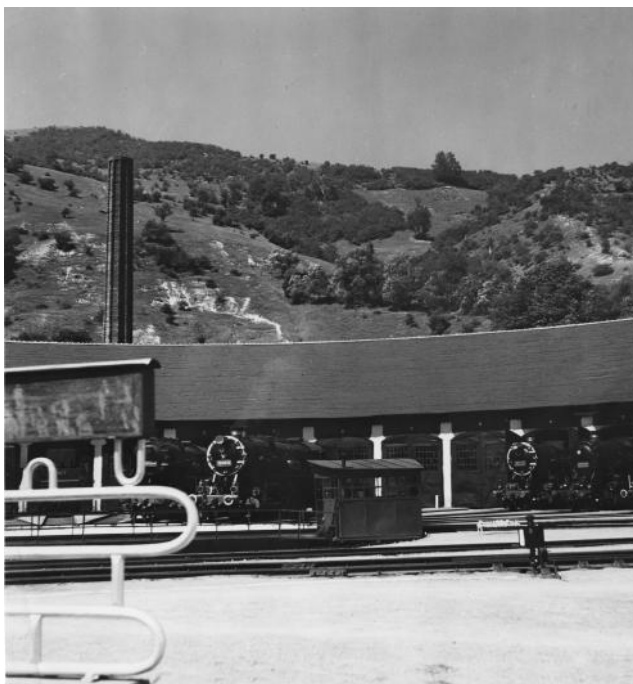


Mecanicul Ion Siniteanu lângă locomotiva 060-DA-258 în Petroani în anul 1968

Începând cu anul 1980 Depoul Petro ani este dotat cu locomotiva diesel-mecanic 20.005 din vechea serie LDM-20.000, folosit în exclusivitate pentru opera iile de manevr din depou.



LDM-005 pe placa turnant a Dep. Petro ani în 1979



Locomotive din seria 150.1000 remizate în Depoul Petro ani în anii '60

7.e Depoul de locomotive Simeria

Depoul de locomotive, atelierele de reparat material rulant și stația Simeria au apărut ca urmare a construirii de către Societatea Primei Căi Ferate din Transilvania a căii ferate Arad-Alba Iulia și Simeria-Petroani.

În anul 1867 încep lucrările propriu-zise de construcție a stației și a depoului de locomotive situat pe vechiul amplasament unde în prezent se află liniile 5, 6, 7 și 8 ale gării. Prima locomotivă cu abur a sosit la Simeria în anul 1868.

La 28 august 1870 depoul a fost dat oficial în exploatare, reparațiile de locomotive efectuându-se încă din timpul construirii acestuia, ce a durat trei ani.

După o perioadă de criză prelungită până în 1880, a urmat o perioadă de înviore economică, în zonă dezvoltându-se industria siderurgică la Hunedoara și Călan și extracția carbunelui în Valea Jiului. Drept urmare Administrația de Căi Ferate devine interesată în dezvoltarea depoului care între anii 1898-1899 este reconstruit pe actualul amplasament.



Depoul și atelierele de reparații din Simeria în anul 1907

Depoul de locomotive Simeria se întinde pe o suprafață de 51750 metri pătrați fiind situat în partea de est a orașului, la altitudinea de 193 m. Unitatea are 1800 m de linii de manevr pe care se află trei canale de revizie prevăzute cu buzunare, din care 1140 m de linii de manevr electrificate. Remiza circulară este prevăzută cu o placă turnantă cu 16 linii dotate cu canale, având lungimea totală de 350 m.

Depoul dispune de numeroase clădiri printre care: clădirea administrației, dormitorul personalului, castelul de apă, magazine, clădirea pentru prepararea și alimentarea cu nisip, etc.

Parcul de locomotive era constituit la început din mașini de putere mică de proveniență germană. Ulterior odată cu dezvoltarea construcției de locomotive cu abur au apărut mașini moderne la vremea lor, cu puteri mai mari și viteze de circulație sporite din seriile: 342.000, 375.000, 324.000, 230.000, 50.000, 50.100, 150.000 și 150.1000. La nivelul anului 1950 parcul de inventar avea în dotare 8 locomotive din seria 342.000, 4 locomotive din seria 324.000, 20 locomotive din seria 230.000, 28 locomotive din seria 50.100 și 6 locomotive din seria 150.000.



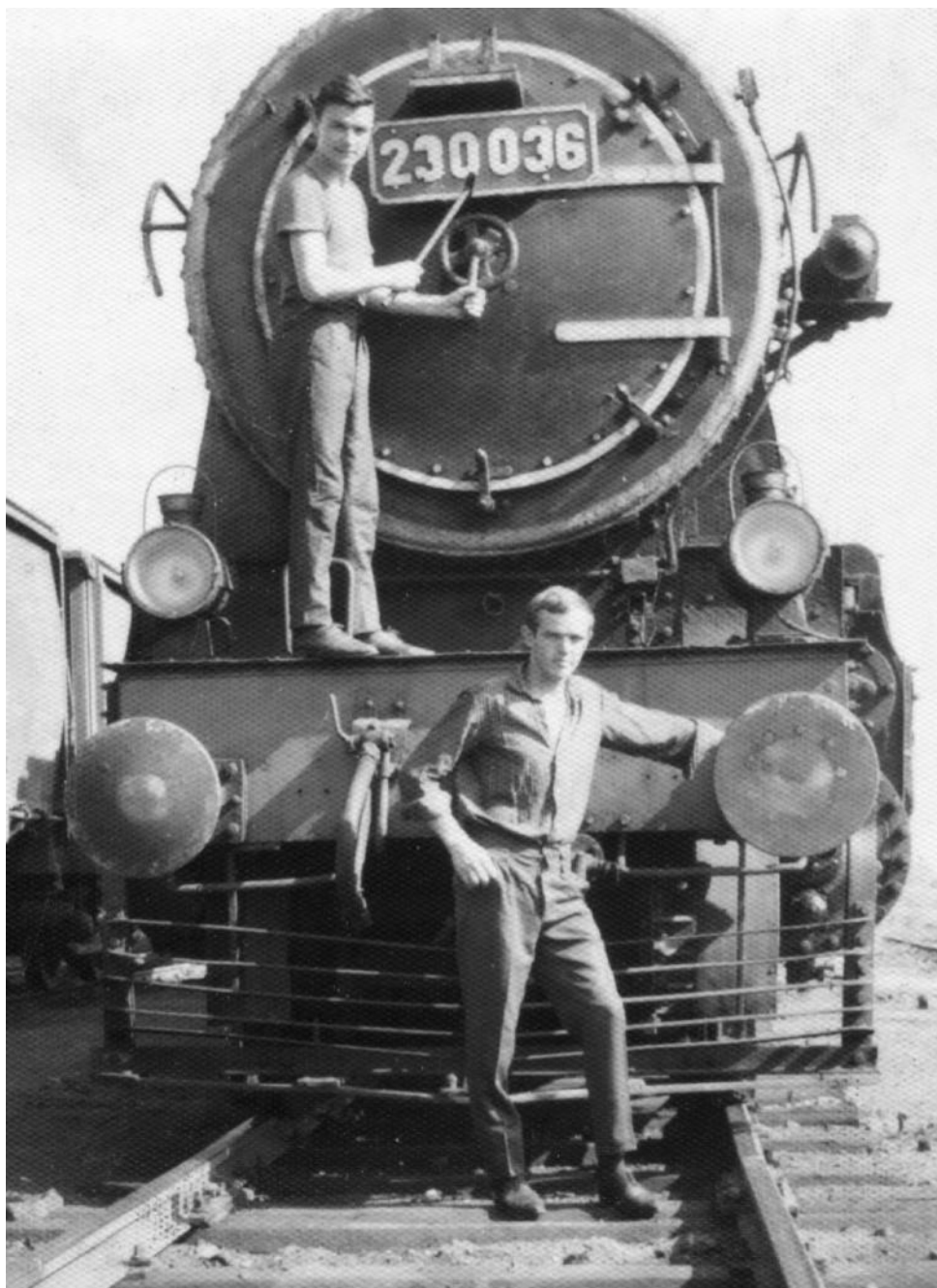
Locomotiva 50.191 în Depoul Simeria în anul 1963



Locomotiva 230.073 și echipa de conducere în Depoul Simeria în anul 1965



Mecanicii Mircea Rede și Petru Jula la ora schimbului în Depoul Simeria în anul 1965



“230.036” cea mai veche locomotiv P8 din parcul C.F.R., în Depoul Simeria în anii ‘70



Locomotiva 060-DA-499 a Depoului Simeria în anul 1977



Remizarea locomotivei electrice 40-0714-2 în Dep. Simeria în anii '80

Datorită modernizării mijloacelor de tracțiune, după anul 1962 a început procesul de înlocuire a locomotivelor cu abur, cu cele diesel-electrice din seria 060-DA și diesel-hidraulice din seria 040-DHC.

În primăvara anului 1970, odată cu electrificarea secției Mintia-Subcetate și apoi a secțiilor Simeria-Teiu, Simeria-Hunedoara, Subcetate-Petroani (1973-1975) și Mintia-Arad, în parcul Depoului Simeria apar primele locomotive electrice din seriile 060-EA și 040-EC.

Locomotivele Depoului Simeria au remorcat de-a lungul timpului trenuri de călători și de marfă pe următoarele secții de remorcare:

- | | |
|--------------------------------|------------------------------|
| 1. Simeria- Petroani - Craiova | 6.Simeria - Hunedoara |
| 2. Simeria - Arad - Curtici | 7. Simeria - Brad - Gurahon |
| 3. Simeria - Cluj - Dej | 8. Petroani - Lupeni |
| 4. Simeria - Sibiu | 9. Subcetate - Haeg - Bouari |
| 5. Simeria - Timișoara | |



O ultimă verificare a locomotivei 40-0695-3 la ieșirea din depou înainte de a intra la tren

7.f Remiza de locomotive Subcetate

Remiza de locomotive Subcetate a fost construit în anul 1908 pentru a asigura remorcarea trenurilor pe tronsonul Subcetate-Bouari, fiind situat în imediata vecinătate a ramificaiei liniei în direcția Haeg-Caransebe la stația Subcetate.

Avea în dotare trei linii, dintre care una era prevăzută cu un aparat scufundător de osii (zencanal) special amenajat pentru procesul de întreținere și reparație a mecanismului din atelaj cu care erau dotate locomotivele din seria 40D cu aderență mixtă, utilizate exclusiv pe secția de remorcă Subcetate-Bouari. Atelierele anexe de strungărie, de forjă și cel mecanic, precum și placa turnant acționată manual asigurau întregul ansamblu al procesului de remizare a locomotivelor.

La început Remiza Subcetate a avut administrație proprie, în aceeași clădire aflându-se birourile, coala și dormitorul personalului. Ulterior ea a fost afiliată depoului de locomotive Petroani.

Castelul de apă prevăzută inițial cu o pompă cu abur Worthington, extragea apa dintr-un puț forat la nivelul freatic al râului Strei, aburul necesar fiind produs de un cazan vertical la o presiune de 8 atm. Castelul asigura debitul de apă necesar nevoilor proprii ale remizei și a celor două coloane hidraulice existente în incinta stației Subcetate.



Locomotiva 40.005 în Remiza Subcetate în anul 1986

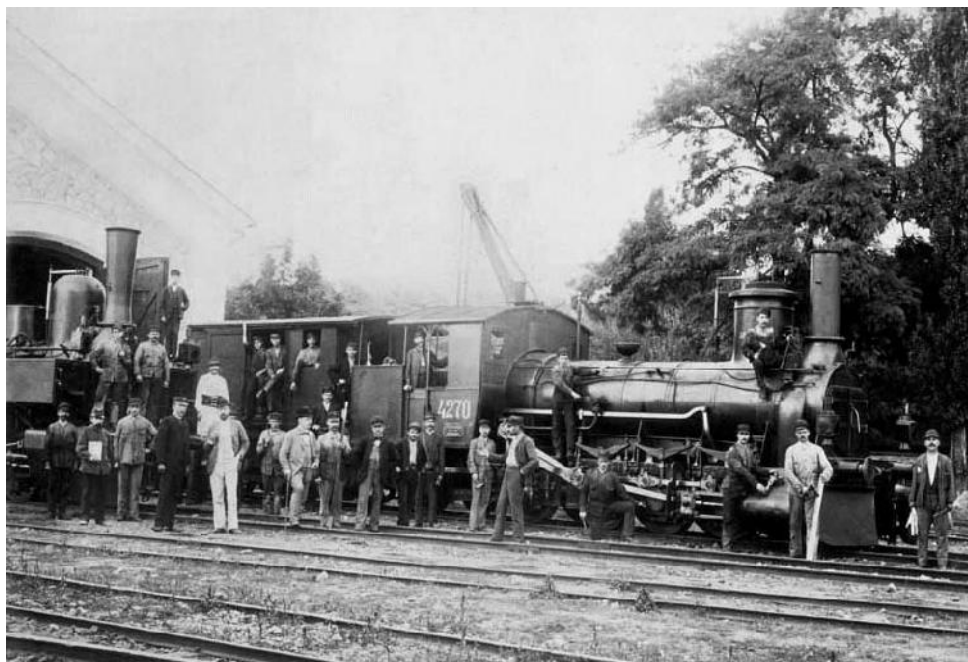


Pregătirea pentru drum a locomotivelor în Remiza Subcetate în anul 1959

7.g Remiza de locomotive Oravi a

Primul depou de locomotive de pe actualul teritoriu al României a fost construit la Oravi a în anul 1856 de Societatea Privilegiată a Căilor Ferate de Stat Austriece pentru a asigura remorcarea trenurilor pe linia Oravi a-Bazia .

Depoul era constituit dintr-o hală principală construită în întregime din lemn care a fost distrusă complet de incendiul din anul 1886. Ulterior întreaga clădire a fost reconstruită din zidărie de cărămidă .



Depoul Oravi a în anul 1870 cu locomotiva 4270 fost nr. 503 LISSAVA în prim plan

Odată cu naționalizarea liniei ce a avut loc după anul 1881, Depoul Oravi a trece în administrația M.A.V. (Căile Ferate de Stat Ungare) până în 1919 când, împreună cu calea ferată Oravi a-Bazia , va trece în exploatarea C.F.R..

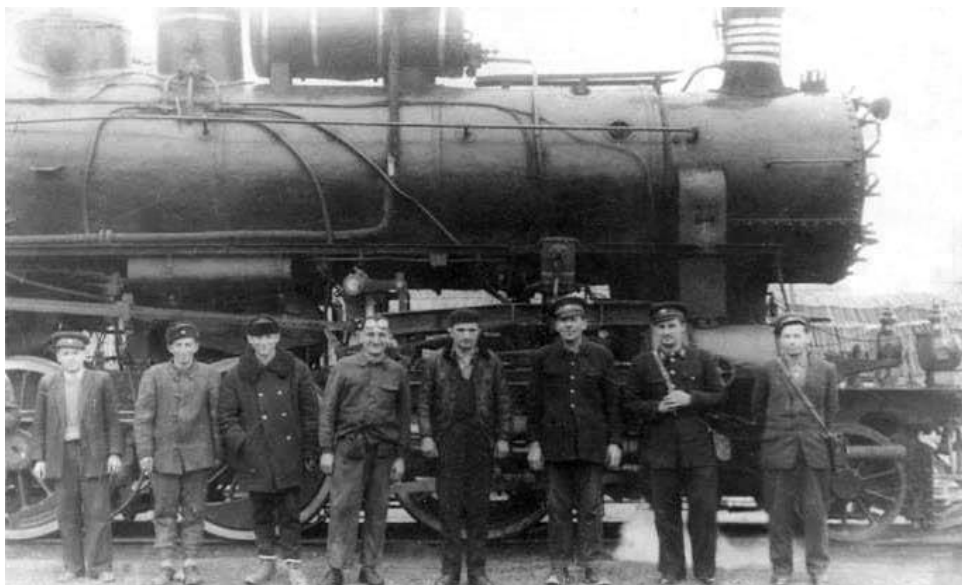


Introducerea în exploatare a locomotivei 40.0001 în stația Oravița în anul 1931

În anul 1976 Depoul Oravița este transformat în remiză de locomotive, subordonat Depoului Caransebeș până în 1988, când trece în subordinea Depoului Timișoara. Începând cu anul 1992 remiza Oravița revine în subordinea Depoului Caransebeș.

Actualmente Remiza Oravița are un dispozitiv interior cu 8 linii și plac turnant : liniile 1 și 2 în hala depoului, liniile 3-5 cu lungimi între 90-270 m pentru remizarea locomotivelor și liniile 6-8 cu lungimi între 60-180 m pentru manevră.

Caracteristicile Depoului Oravița au fost la început locomotivele-tender articulate sistem Fink-Engerth din seria M.A.V. T IVa, tip CB-n2F construite la Viena în 1862, seria M.A.V. Vd nr. 1301-1313 tip Dt-n2, construite la Viena în 1891 și seria C.F.R. 40.0001-40.0005 tip Dt-h2 fabricat în anul 1929 la U.D. Reșița special pentru linia Oravița-Anina. Depoul a mai utilizat locomotive cu abur din seriile: 269, 250, 368, 326, 324 și mai târziu 131.000, 50.100, 50.000 și 230.000.



Feroviari c r eni în Oravi a lâng o locomotiv din seria 324.000 în anul 1966



Mecanicul, fochistul i l c tu ii de revizie în Oravi a lâng locomotiva 326.236 în 1955



Pregătirea pentru drum a locomotivelor 50.051 și 50.012 în Rem. Oravița în 1966



Instantanee din Depoul Oravi a



Placa turnant a Remizei Oravița

În anul 1979 s-a sosit în Depoul Oravița prima locomotivă diesel-hidraulică din seria 040-DHC. Astăzi pe linia Oravița-Anina sunt utilizate locomotive diesel-electrice de 1250 CP pe 4 osii din seria DF prevăzute cu două compresoare de aer.



Locomotivă din seria DF înainte de plecare din Oravița spre Anina în toamna anului 2002

7.h Remiza de locomotive Lugoj

Depoul de locomotive Lugoj a fost înființat în anul 1876 de către Societatea Privilegiată a Căilor Ferate de Stat Austriece fiind amplasat pe partea opusă celei din stația Lugoj, la ieșirea în capătul spre Timișoara, înaintea barierei Buziașului.

Căminul depoului era constituit dintr-o hală dreptunghiulară din lemn, ce avea în interior trei linii cu o lungime maximă de 130 m și o linie de 60 m la placa de întoarcere a locomotivelor.



Depoul de locomotive Lugoj în anul 1926

În anul 1942 s-a terminat construirea noului depou după un proiect belgian, cu ferme (grinzi cu zăbrele) din material lemnos, situat la câteva sute de metri spre vest, după bariera drumului în direcția Buziaș. Acesta era format dintr-un dispozitiv interior cu 10 linii: liniile 1-6 în hala depoului, linia 7 pentru alimentarea cu apă, linia 8 pentru alimentarea cu carbune și nisip și liniile 9 și 10 pentru manevră. Noul depou avea în dotare triunghi de întoarcere a locomotivelor, castel de apă, depozit și elevator de alimentare cu carbuni, instalație de alimentare cu apă caldă și nisip, atelier de reparații, dormitor pentru personalul de tracțiune și birouri.



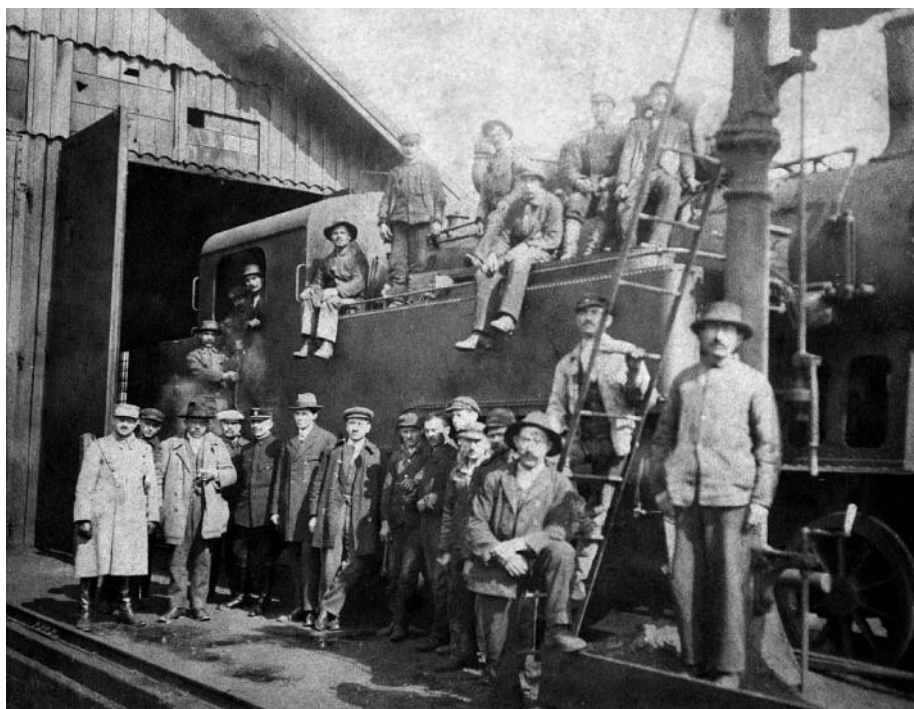
Dou locomotive din seria 375 sunt pregătite de drum în Dep. Lugoj în iarna anului 1930

O perioadă de timp, între 1942-1955 au funcționat simultan ambele depouri. În anul 1955 vechiul depou a fost desființat, iar cel nou a fost transformat în remiză de locomotive și trecut în subordinea Depoului Caransebeș.

Specifice Depoului Lugoj au fost locomotivele-tender din seriile 375, 376, 377 și mai târziu 131.000, utilizate la remorcarea trenurilor de călători și de marfă pe linii secundare. Ulterior acestea au fost înlocuite cu mai mari și mai puternice din seriile 324, 50.100, 230.000 și 150.000.

Începând cu anul 1975 locomotivele cu abur sunt scoase din exploatare, ele fiind înlocuite cu locomotive diesel-electrice din seria 060-DA și diesel-hidraulice din seria 040-DHC.

Locomotivele Depoului Lugoj au remorcat trenuri de călători și de marfă pe următoarele secții de remorcare: Lugoj – Recea – Timișoara, Lugoj – Caransebeș, Lugoj – Ilia, Lugoj – Buzia – Gătaia – Jamul Mare și Lugoj – Buzia – Timișoara.



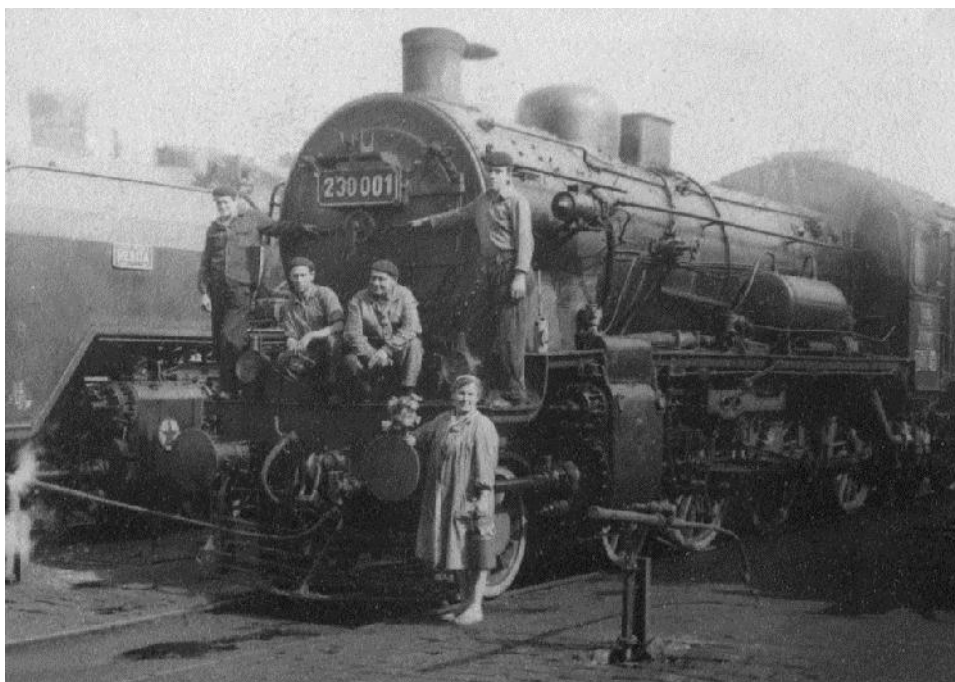
Personalul Depoului Lugoj lâng o locomotiv din seria 375 în anul 1924



Locomotiva 375.527 în depoul vechi în anul 1958



Locomotiva 131.038 și mecanicii de întreținere în Remiza Lugoj în anii '60



Vedeta Remizei Lugoj, locomotiva 230.001 pregătită pentru a ieși la drum în anul 1968



Pensionarea unui mecanic din Remiza Lugoj la finele anilor '70



Locomotiva 50.109 utilizat ca generator de abur în Remiza Lugoj în anii '80



Remiza Lugoj în iarna anului 2008

7.i Remiza de locomotive Brad

Remiza de locomotive Brad a fost înființată împreună cu remiza Gurahon între anii 1889-1896 de către Societatea Căilor Ferate Unite Arad-Cenad, pentru locomotivele cu abur utilizate pe linia Arad-Brad.



Locomotiva 230.142 la coloana hidraulică a remizei Brad



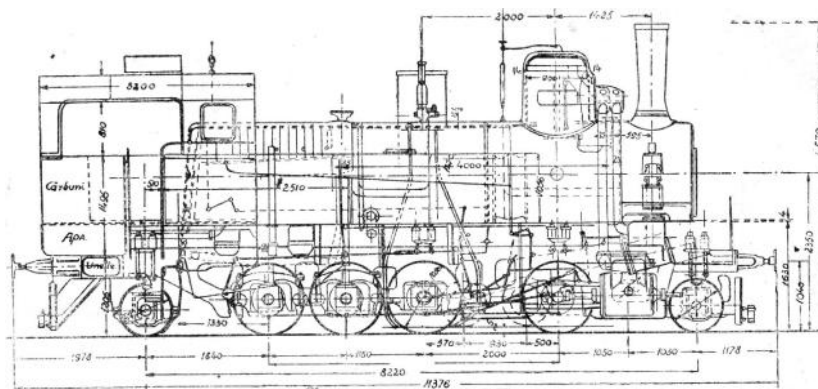
Locomotiva 230.076 în Remiza Brad în anii '90 așteptând casarea

7.j Remiza de locomotive Bou ari

În stația Bou ari s-a construit în anul 1910 o remiză pentru locomotive cu abur care avea în dotare două linii: una în lungime de 100 m cu acces la placa turnantă necesară întoarcerii locomotivelor din seriile 40D, 375 și mai târziu 131.000 și cealaltă în lungime de 80 m cu canal și acces la remiza din lemn.



Locomotiva 40.001 în Remiza Bou ari în iulie 1977



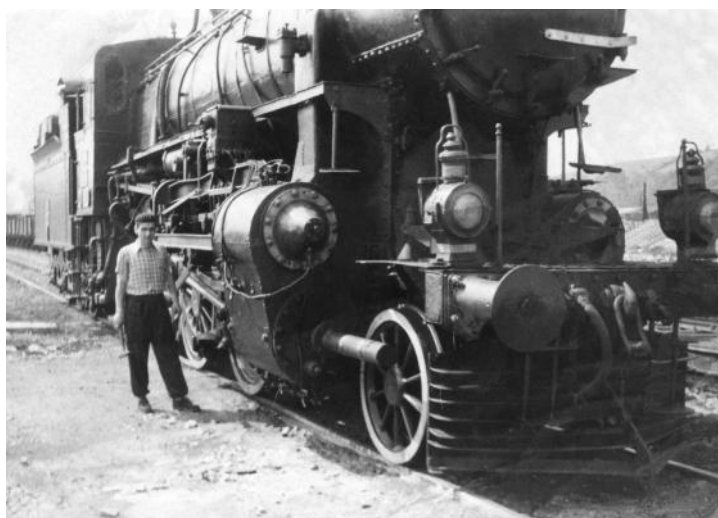
Schi a locomotivei seria 40 D tip "ABT" care circula pe linia Subcetate-Bou ari

7.k Remiza de locomotive Vasiova

Remiza de locomotive Vasiova a fost construit în anul 1874 de către Societatea Privilegiată a Căilor Ferate de Stat Austriece și folosită la cap de secție pentru alimentarea și echiparea locomotivelor utilizate pe linia Bocă Montan - Reșița.



Personalul Remizei Vasiova lângă o locomotivă seria 324.000 în 1955



Mecanicul Petru Bloju efectuând revizia unei locomotive seria 324 în Vasiova în 1965

8. Amintiri pe drum de fier



Personalul de mi care i de trac iune în fa a locomotivei 50.389 în anul 1952



Mecanicii, manevranii și IDM lângă locomotiva 324.532 în Timișoara Sud în anul 1969



O nouă promoție de mecanici autorizați la drum pozează lângă locomotiva 142.073 în 1961



Mecanicul Vasile Pinte din Dep.Timi oara efectuând revizia locomotivei 131.035 în 1965



Fochistul Nicolae Aliu și mecanicul Gheorghe Pascu pe locomotiva 230.199 în anul 1963



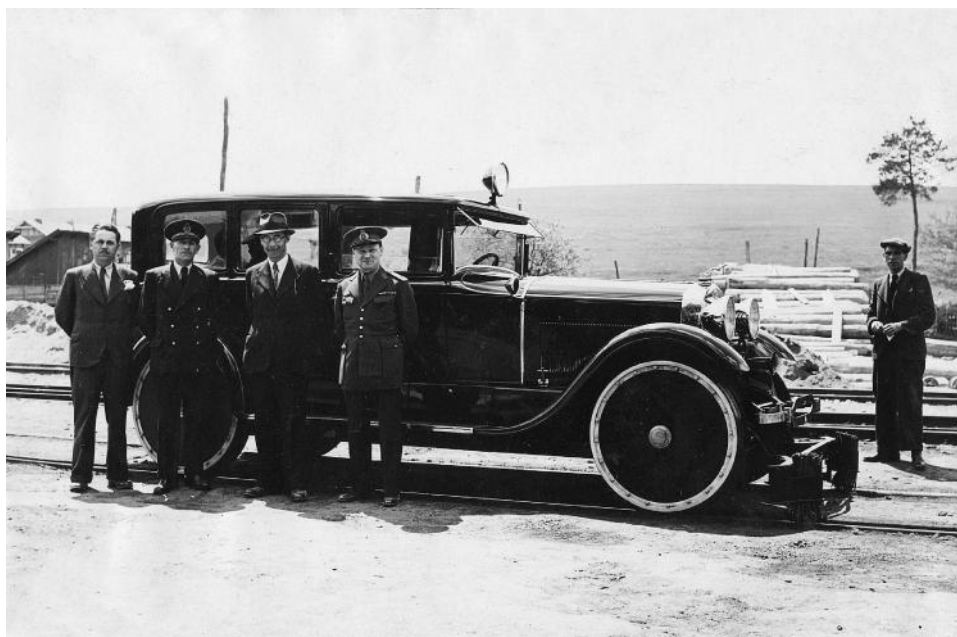
Partida de drum i IDM în sta ia B ni a pe locomotiva 150.1095 în anul 1959



Fochistul Gheorghe Jurcă și manevranii sârbi pe masina 150.183 în Vârșești în 1968



Ultimul parcurs cu locomotiva 230.313 în ziua pensionării în Gara Lugoj în 1961



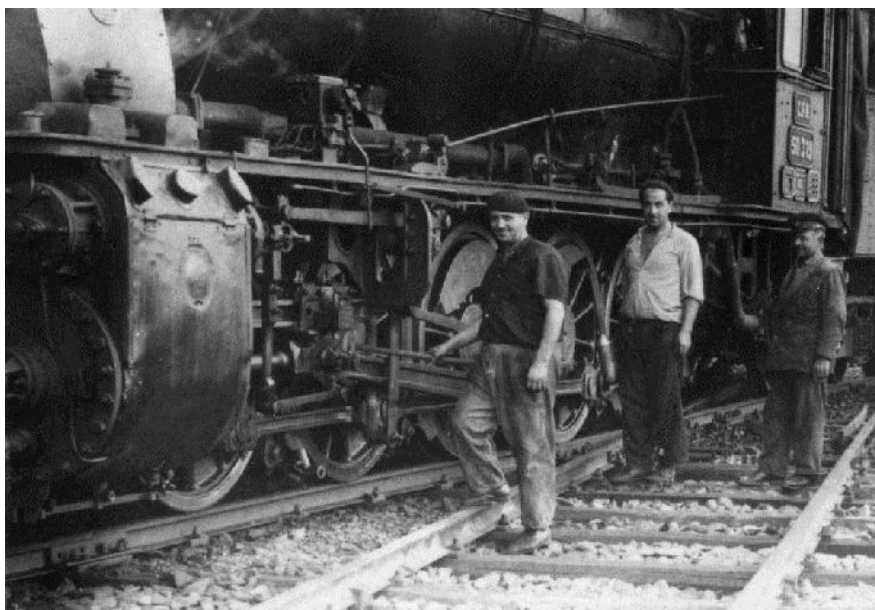
O superbă drezină limuzină utilizată de oficialii C.F.R. și ai armatei, la inspecții în anii '40



Mecanicul și fochistul la ora schimbului lângă locomotivă compound 324.279 în anul 1959



Partida de mi care lîng un automotor din seria AB-MOT-AM 700 în 1961



O ultim revizie înainte de plecare la drum cu locomotiva 50.319 în anul 1963



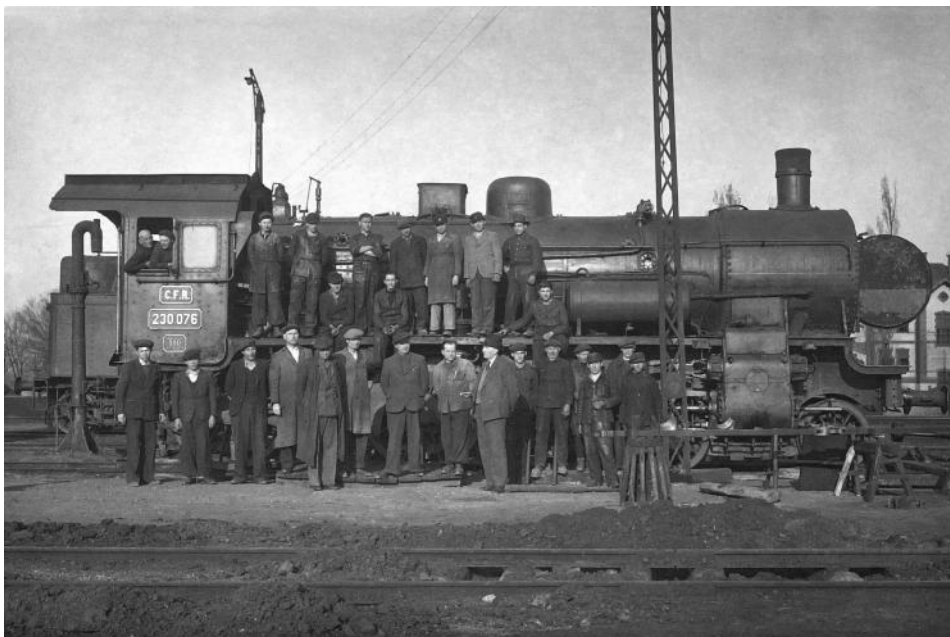
Locomotiva 150.1007 în Benoni în 1966



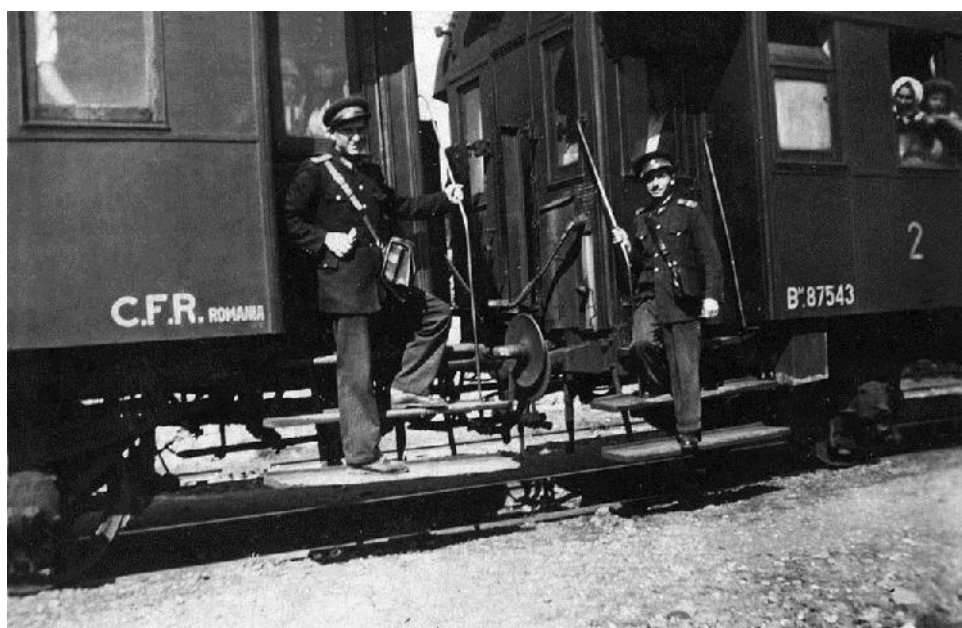
Locomotiva 142.006 în anul 1963



Mecanicul Ioan Rusuroi și fochistul C-tin Dragu în marchiza mașinii 150.1007 în 1966



Personalul de întreținere lângă locomotiva 230.076 în anul 1946



Conducătorul de tren și conductorul de bilete la plecare în curs cu personalul Lugoj-Buzia în 1957



Fochistul Aurel Dobrin pe pervazul locomotivei 327.114 în anul 1956



Partida de drum în marchiza locomotivei 651.016 în Petro ani în 1948



Drezin platform cu motor, pentru verificarea liniei, în Peciu Nou în anul 1966



150.185 în Vâr e (Serbia) în 1969



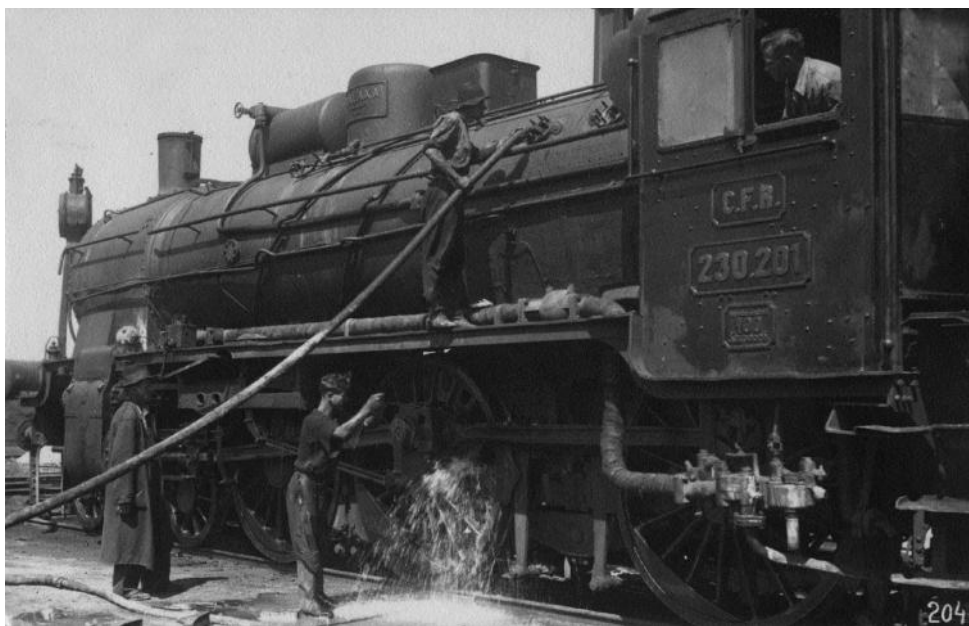
142.064 în Dep.Timi oara în 1965



230.290 în Petro ani în anul 1955



230.273 în Timi oara în 1968



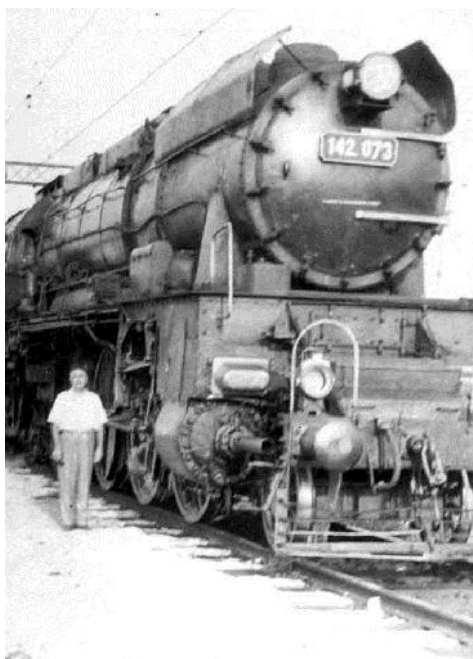
Spălarea cazanului locomotivei 230.201 în 1946

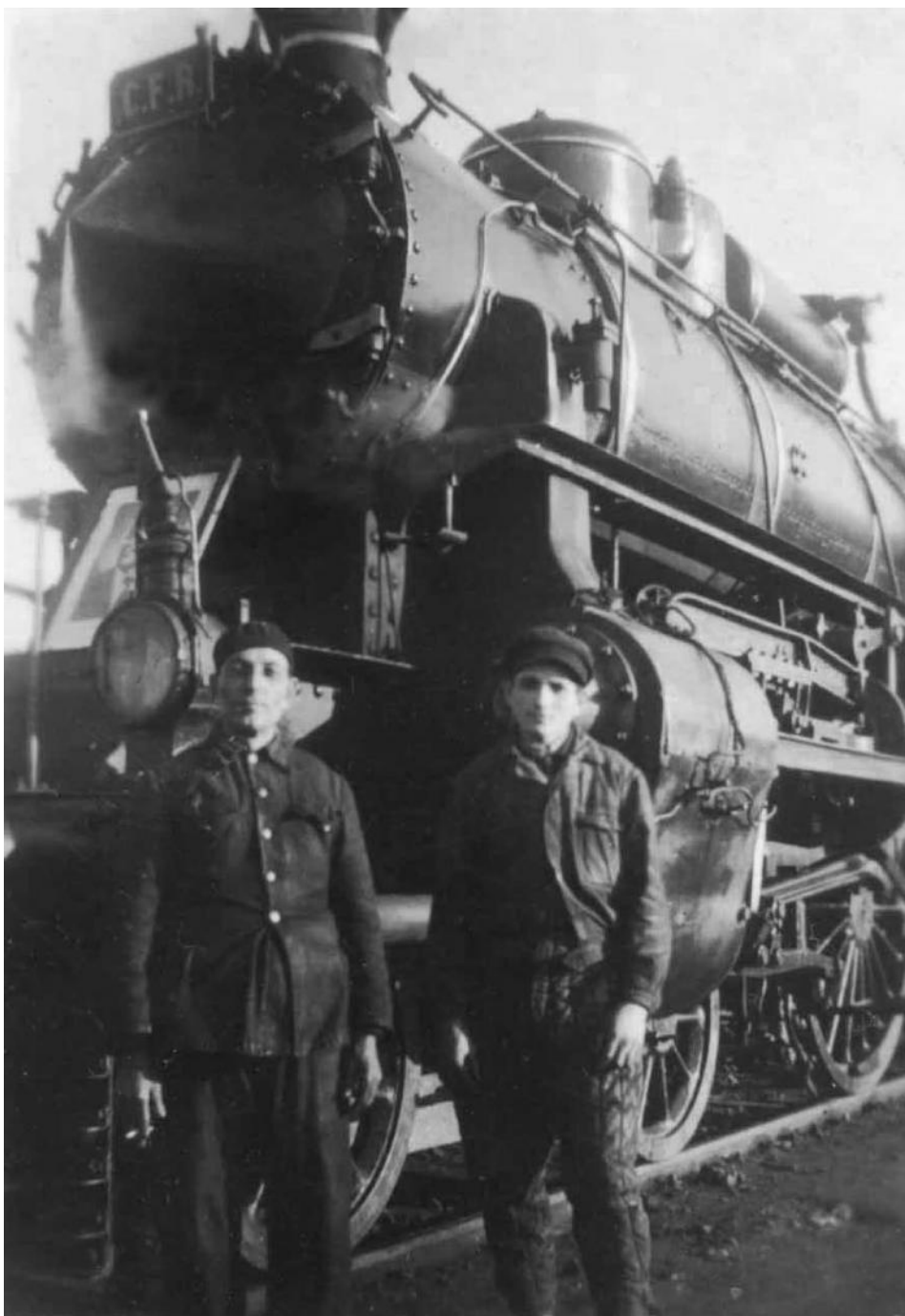


Șeful de tren, mecanicul și conductorul de bilete în fața automotorului în Giera în 1969



Personalul de trac iune, între inere i mi care în diverse ipostaze din timpul serviciului





Mecanicul și fochistul lângă locomotiva 327.058 împodobită de sărbătoare în 1 Mai 1958



Tren de marf remorcat de locomotiva 375.534 în anul 1963



IDM (impiegatul dispozitor de mi care) dând semnalul de pornire a trenului în Armeni



Ceferi ti din ramura "Mi care" la datorie

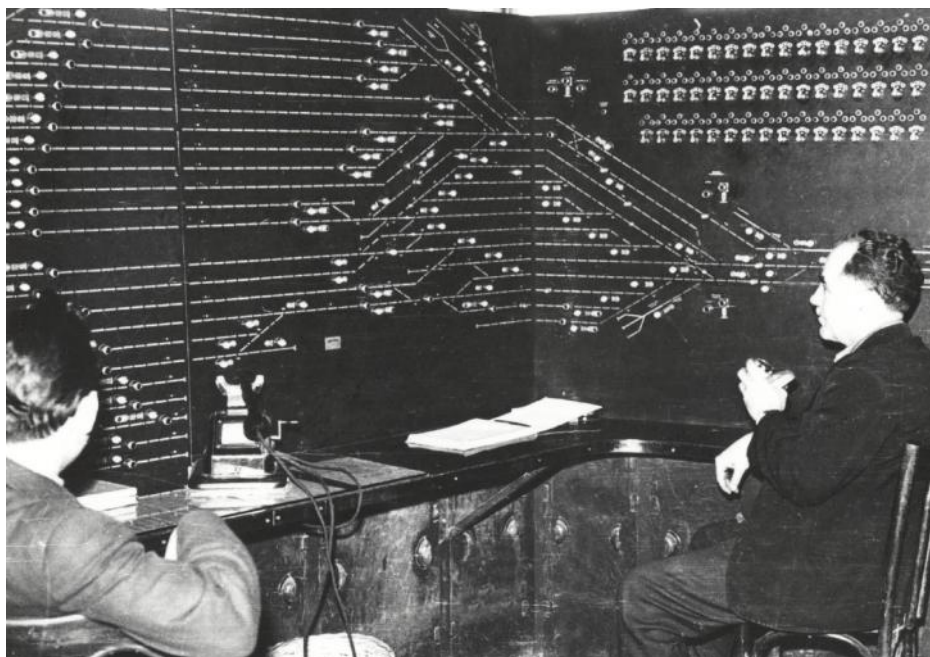




IDM Ion Buzangia lângă acceleratul de București în Buzia în anul 1973



Partida de drum pe locomotivă 80-0492-1 în Voiteni în anul 1982



IDM în fața luminoschemei dirijând circulația trenurilor în Timișoara Nord în 1970



Locul de revizie și echipa de drum înainte de plecare din Timișoara Nord în 1971



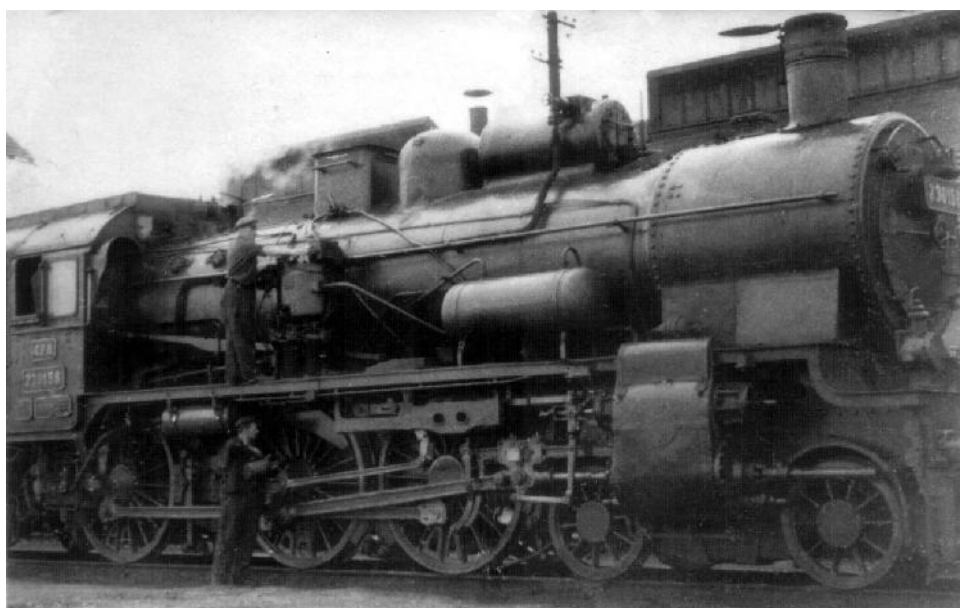
Electromecanici efectuând revizia unui semnal de intrare cu bra e în 1966



Mecanicul Virgil Vida la postul de conducere a locomotivei electrice 40-0714-2



Predarea tafetei cu ocazia pensionării în Gara Buzia în noiembrie 1973



Sosii de la drum mecanicul și fochistul efectuează revizia majoră 230.158, în 1961



Remedierea unei defecțiuni la pompa de aer la locomotiva 230.231 în 1966



Feroviari tracioniți pozează în fața locomotivei 150.035 în toamna anului 1954



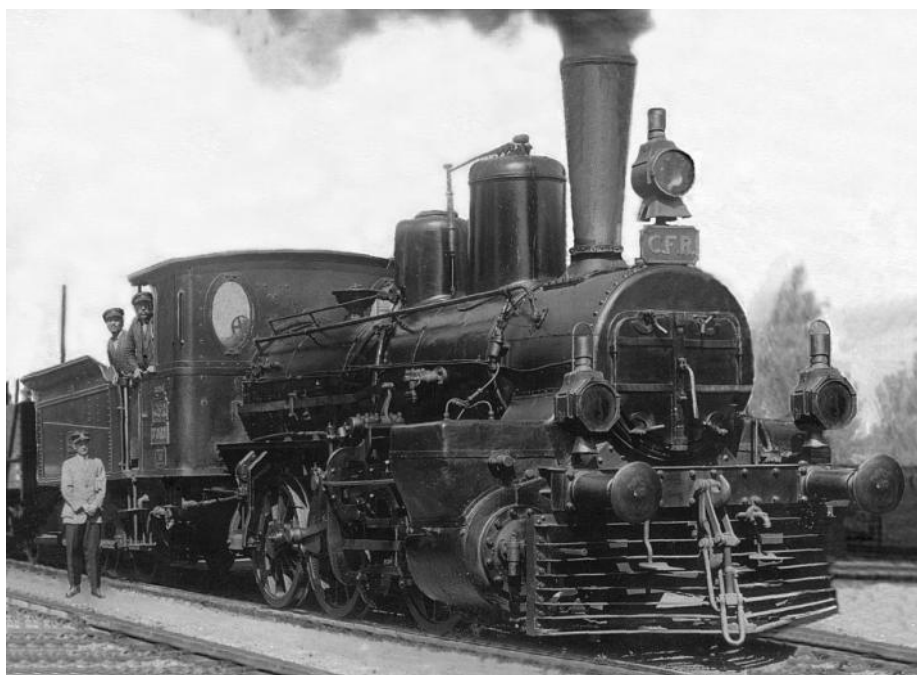
Locomotiva 150.1103 în sta ia Lugoj în anul 1968



“50.243 Regele Ferdinand I” prima locomotiv de cale normal construit la Re i a în 1926



Locomotiva 326.427 utilizat la manevr în anul 1934



Locomotiva 370.031 remorcând un tren de marf în anul 1932



Postul de comandă al unui triaj prevăzut cu frân de cale cu aer comprimat în anii '70



Mecanici în Timișoara Nord la plecare în curs cu un tren automotor în direcția Reșița



Muncitori de la Sectorul L (linii) în sta ia Por ile de Fier în anul 1962



Mecanicul Simion Dumbrav la postul de conducere a LDH 80-0492-1



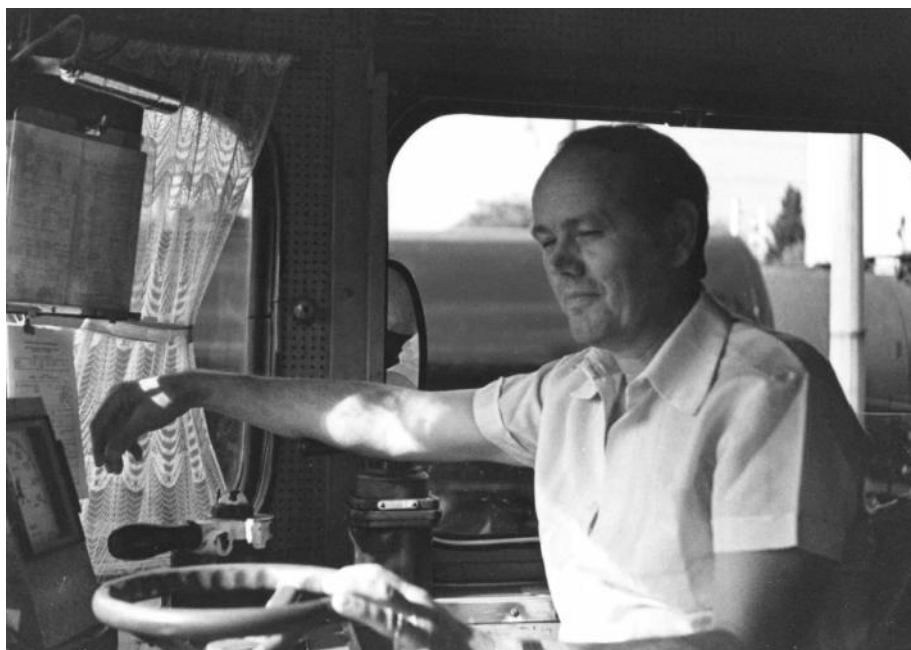
Mecanicul Efta Bechira în marchiza locomotivei 150.125 în Dep.Timi oara în 1955



“Matisa” la lucru pe o linie secundar din Banat în anii ‘70



Imagini din anii '60-'70 de pe linia de cale îngust N drag-G vojdia



Mecanicul Virgil Zamoni din Dep.Simeria la postul de conducere, gata de plecare la drum



Muncitori ceferi ti în timpul lucr rilor de dublare a liniei Simeria-Teiu în 1964



Efectuarea probei de parcurs a locomotivei 150.003 pe secia Reia-Câlnic în vara lui 1946



Acari la ora schimbului în staia Sânnicolau Mare în anul 1965



Locomotiva 230.325 construit la Uzinele N. Malaxa, București în 1939 și personalul de întreținere din depou în anul 1971



Mecanicul Ion Crainic la postul de conducere a locomotivei diesel-electrice 060-DA-280 în
Dep. Timi oara în anul 1977



Unul din mecanicii de elit ai Dep.Timi oara, Ion Balmo i ajutorul s u, în 1982 lâng locomotiva electric 060-EA1-251 utilizat la remorcarea trenurilor accelerate i rapide



Bibliografie

1. **Radu Bellu** – Mica monografie a căilor ferate din România, vol.3, Regionala de Căi Ferate Timișoara, Editura Filaret, București, 1997
2. **Radu Bellu** – Istoria Căilor Ferate Arad-Podgoria 1863-2000, Editura Filaret, București, 2000
3. **Ioan Boloș, Ioan Danciu, Petre Doda, Valentin Ivănescu, Alexandru Jebelean, Florin Nișă, Nicolae Semeniuc**-Depoul de Locomotive Timișoara, Memento la 150 de ani 15 noiembrie 1857-2007, Timișoara, 2007
4. **Constantin Botez, Demetru Urmăș, Ioan Saizu** - Epopeea Feroviar Românească, Editura Sport-Turism, București, 1977
5. **Octavian Budac, Adelaida Ivonicu, Iuliu Suciu, Ioan Teodor, Rudolf Vere, Iuliu Vernichescu, Constantin Corpade** - 125 Ani în slujba căilor ferate, Simeria 1869-1894, Editura Triumph, Deva, 1994
6. **Alexandru Cebuc, Constantin Mocanu** - Din istoria transporturilor de călători în România, Editura științifică, București, 1967
7. **Mihai Comănaș** - Monografia depoului Petroșani (manuscris)-1994
8. **Florian Goga** - Regionala de Căi Ferate Timișoara (manuscris)-1970
9. **Florian Goga** - Nodul feroviar Timișoara (manuscris)-1970
10. **Valentin Ivănescu, Ottmar Löffler, Alfred Martini** - Buzia Nostalgii feroviare, De la "Etelka la "Sgeata albastră"-Editura Pardon, Timișoara, 2005
11. **Urban Lacrișanu, Ilie Popescu** - Istoricul tracului feroviar din România, vol.1,2.&3, Editura ASAB, București, 2003
12. **Tiron Florin Martin, Dan Traian Moldan** - Contribuții la Istoria Poștei în Direcția Regională Timișoara, Editura Eurostampa, Timișoara, 2008
13. **Dan Gh. Perianu** - Istoria locomotivelor și a căilor ferate din Banatul Montan, Editura Timpul, Reșița, 2000
14. XXX - Cu trenul în vacanță - ghid turistic, București, 1966

