

Cuvânt înainte

Această călătorie în timp prin **Complexul Feroviar Arad**, cum preabine sugerează titlul, este o încercare de a expune câteva aspecte legate de activitatea lucrătorilor de la căile ferate din zona Arad, regiune distinctă a părții de vest a țării.

Ideea de a așterne pe hârtie incursiunea în acest colț de țară, nu-mi aparține, ea fiindu-mi propusă de un inimos pensionar tracționist din Arad, în persoana domnului Vasile Mihalcovici, pe care am avut plăcerea să-l cunosc anul trecut cu ocazia unei invitații onorate de mine, de a participa la întâlnirea mecanicilor și a meseriașilor pensionari din depoul de locomotive Arad. Tentația a fost mare, iar de aici până a mă apuca de treabă nu a mai fost decât un mic pas. Așadar, în toamna anului trecut, cu semnalul pe liber, am pornit în această călătorie pe drumul de fier al vestului de țară, contra cronometru, călătorie ce trebuia să se încheie la mijlocul lunii ianuarie a noului an.

Cu această nouă apariție editorială am dorit să ne alăturăm efortului de a aniversa cei 100 de ani de existență a actualei gări din municipiul Arad, eveniment ce se va sărbători la data de 1 februarie 2012.

Comparativ cu lucrarea mea apărută în 2009 și intitulată “Cronica Ilustrată a Regionalei de Căi Ferate Timișoara”, în această carte am încercat să modific maniera de abordare diminuând pe de-o parte unele capitole, dar introducând pe de altă parte date noi cu referire la tema propusă: complexul feroviar Arad, parte integrantă a Regionalei de Căi Ferate Timișoara.

Sunt prezentate integrat, deși tehnic și rezumativ: stația CFR Arad, depoul de locomotive, remiza de automotoare, secțiile de circulație deservite de depoul Arad, revizia de vagoane, învățământul cu profil feroviar arădean, instalațiile fixe de tracțiune electrică și câteva din unitățile de bază, componente ale unui complex feroviar.

Autorul prezentei lucrări ține să mulțumească domnilor: Vasile Mihalcovici, vicepreședinte al Asociației Expresul CFR filiala Arad și Alexandru Samoilenco, cadru didactic și specialist în material rulant, pentru sprijinul primit în editarea acestei cărți.

De asemenea mulțumirile mele se îndreaptă către: Ing. Marius Roman (Arad), Ing. Ionel Șimăndan (Arad), Ing. Dan Julean (Arad), Ing. Silviu Dârlea (Arad), Ing. Ioan Cioancă (Arad), Ing. Petru Ardelean (Șef stație Arad), Prof. Lucica Deac (Dir. adj. Liceul Feroviar Arad), Dr. Dorin Deheleanu (Arad), Teodor Șipoș (Arad), Stelian Iosif Gligorescu (Arad), Ing. Șerban Lacrițeanu (București), Ing. Ioan Heimerl (București), Ing. Radu Bellu (Brașov), Florin Lupescu (Târgoviște), Ing. Ottmar Löffler (Germania), Detlef Schickorr (Germania), Werner Fritthum (Austria), care mi-au pus la dispoziție material documentar și fotografii și nu în ultimul rând pensionarilor ceferiști, precum și celorlalți pasionați, care au contribuit cu mare generozitate cu imagini inedite din colecțiile personale.

Ing. Valentin Ivănescu

Buziaș, 15 ianuarie 2012



Autorul (în mijloc) încadrat de domnii: Alexandru Samoilenco, (în stânga) și Vasile Mihalcovici (în dreapta imaginii), la data de 4 ianuarie 2012, în fața locomotivei 131.001 expusă în vara anului 2011 în Piața gării din Arad

Gara Arad

Municipiul Arad – reședința județului Arad, este situat în extremitatea vestică a țării, în Câmpia Aradului, pe malul drept al Mureșului, la numai 20 de km după ieșirea acestuia din Munții Apuseni. Aradul, aflat la altitudinea de 118 m, avînd o suprafață totală de 76,65 km², are o populație de aproximativ 166.000 de locuitori.

Este un important nod feroviar cuprins în coridorul IV pan European, avînd 8 direcții de mers în trafic intern: Oradea, Timișoara, Brad, Nerău, Valcani, Cenad și Nădlac și 2 direcții de mers în trafic internațional: Curtici – Budapesta – Viena și Periam – Jimbolia – Belgrad.

Prima gară din Arad a fost construită de arhitecții “Societății Căilor Ferate din Jurul Tisei” din Budapesta în stil renașcentist, între anii 1856 – 1858 și a funcționat până în anul 1910. Peroanele erau construite cu copertine din lemn cu ornamente, pentru accesul călătorilor la trenuri. Din cauza pericolului de incendiu, în anul 1910 ele au fost demolate.



Imagine dinspre oraș cu prima gară din Arad

Colecția Valentin Ivănescu

Cea de-a doua gară din Arad a fost construită de MAV între anii 1884 – 1886, avînd un caracter provizoriu. A fost amplasată lângă clădirea folosită pentru “comanda personalului”, singura clădire rămasă în exploatare. A fost dezafectată în anul 1908.

Actuala gară din Arad, o monumentală clădire în stilul Secession al epocii, a fost construită de MAV între anii 1905 – 1910 după proiectele celebrului arhitect Ferenc Pfaff din Budapesta. Fiind distrusă în timpul celui de-al Doilea Război Mondial în toamna anului 1944, gara Arad a fost refăcută și consolidată între anii 1950 – 1953.



Imagine dinspre linii cu prima gară din Arad în care sunt vizibile copertinele peroanelor
Colecția Valentin Ivănescu



Gara din Arad la 1916

Colecția Valentin Ivănescu



Gara Arad la 1917 vedere dinspre linii

Colecția Valentin Ivănescu



Gara Arad în anul 1927

Colecția Valentin Ivănescu



Gara Arad în 1934

Colecția Valentin Ivănescu



Gara Arad în 1967

Colecția Valentin Ivănescu



Locomotiva 50.608 efectuând serviciul de manevră în Arad în iulie 1969

Foto Detlef Schikorr



Locomotiva 131.011 la linia 1 peron în gara Arad în august 1969

Foto Detlef Schikorr



Tren de marfă remorcat de locomotiva 230.068 la ieșire din Arad spre Radna în iulie 1969
Foto Detlef Schikorr



Locomotiva 131.012 la linia 1 peron în Arad în iulie 1969
Foto Detlef Schikorr



Locomotiva 131.050 în timp ce se deplasa pe liniile stației Arad în vara anului 1969

Foto Detlef Schikorr



Locomotiva 142.079 în gara Arad remorcând trenul A 313 Timișoara – Iași în 1 august 1969

Foto Detlef Schikorr



Locomotiva 324.557 în Arad gata de plecare cu un tren personal spre Brad într-o dimineață de august 1969
Foto Detlef Schokorr



Acceași locomotivă la plecare din Arad, demarând în plină forță în direcția Sântana – Brad
Foto Detlef Schikorr



Locomotiva 131.014 îndreptându-se spre depoul Arad în august 1969

Foto Detlef Schikorr



Tren personal remorcat în dublă tracțiune de o locomotivă Diesel și de o locomotivă seria 142.000, la plecare din Arad în vara anului 1969

Foto Detlef Schikorr



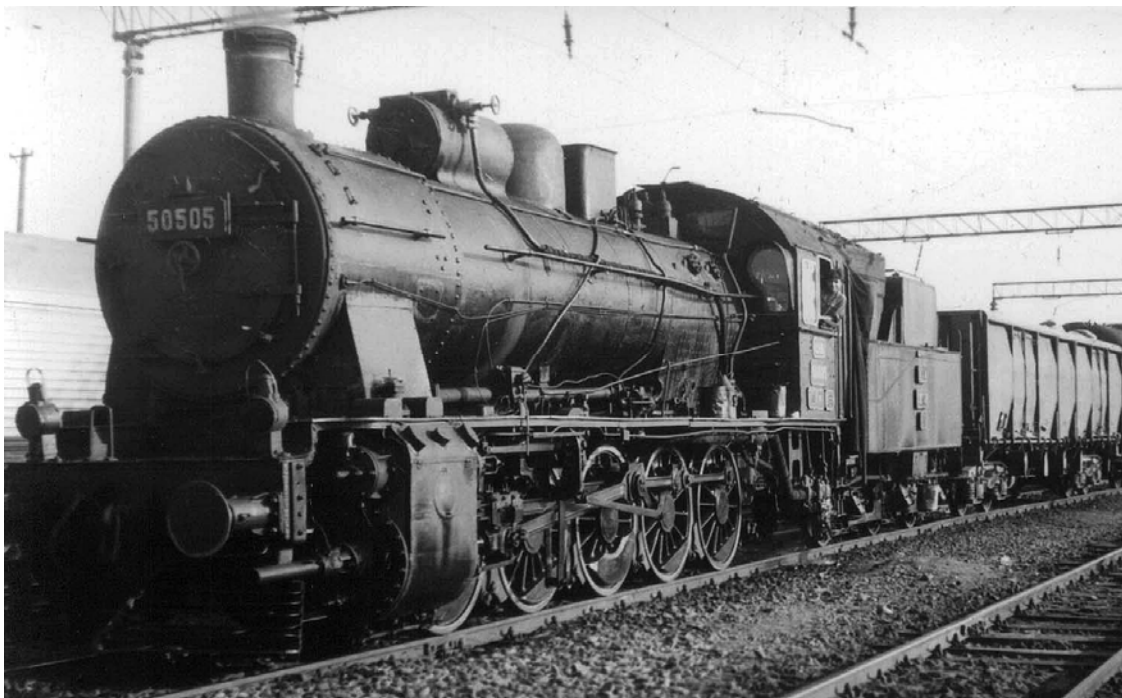
Locomotiva 142.032 gata de plecare din Arad cu un tren personal spre Timișoara în august 1969
Foto Detlef Schikorr



Tren personal la intrare în Arad dinspre Timișoara remorcat de locomotiva 142.019 în 23 martie 1973
Foto Werner Fritthum



Locomotiva 50.235 manevrând un convoi de vagoane de marfă în Arad în primăvara anului 1979
Foto Florin Lupescu



Locomotiva 50.505 la manevră în Arad în anul 1982

Colecția Silviu Dârlea



Liber în direcția Timișoara !

Foto Valentin Ivănescu



Impiegați dispozitori de mișcare în turnul de control, locul de unde se dirijează circulația trenurilor
Foto Valentin Ivănescu



IDM în biroul de mișcare al stației C.F.R. Arad în ianuarie 2012
Foto Valentin Ivănescu



Tren special în Arad remorcat de superba locomotivă 142.044 gata de drum spre Oradea-Cluj în 1997
Foto Florin Lupescu



IC 375 Panonia la plecare din Arad în 10 ianuarie 2012
Foto Valentin Ivănescu

La mijlocul anilor '70 datorită dinamizării procesului de industrializare din zona municipiului Arad, au apărut numeroase întreprinderi și instituții economice care au fost dotate cu linii de cale ferată necesare aprovizionării cu materiale și livrării produselor finite. Multe din aceste linii de cale ferată industriale își aveau conexiunea cu sistemul național în următoarele stații, deservind obiective economice după cum urmează:

Stația Arad: - Depozitul de carburanți PECO
- Fabrica de Prefabricate din Beton
- Uzina de Vagoane
- Fabrica de Strunguri
- Fabrica de Nutrețuri Concentrate
- Silozul Arad
- Fabrica de Zahăr (nouă)
- Abator
- Fabrica de Bere și Spirt
- Moara NAIMON

Stația Glogovăț: - Combinatul Chimic

Stația Aradul Nou: - Fabrica de Conserve
- Fabrica de Produse Lactate
- Fabrica de Utilaje Agricole I.M.A.I.A.
- Fabrica de Încălțăminte

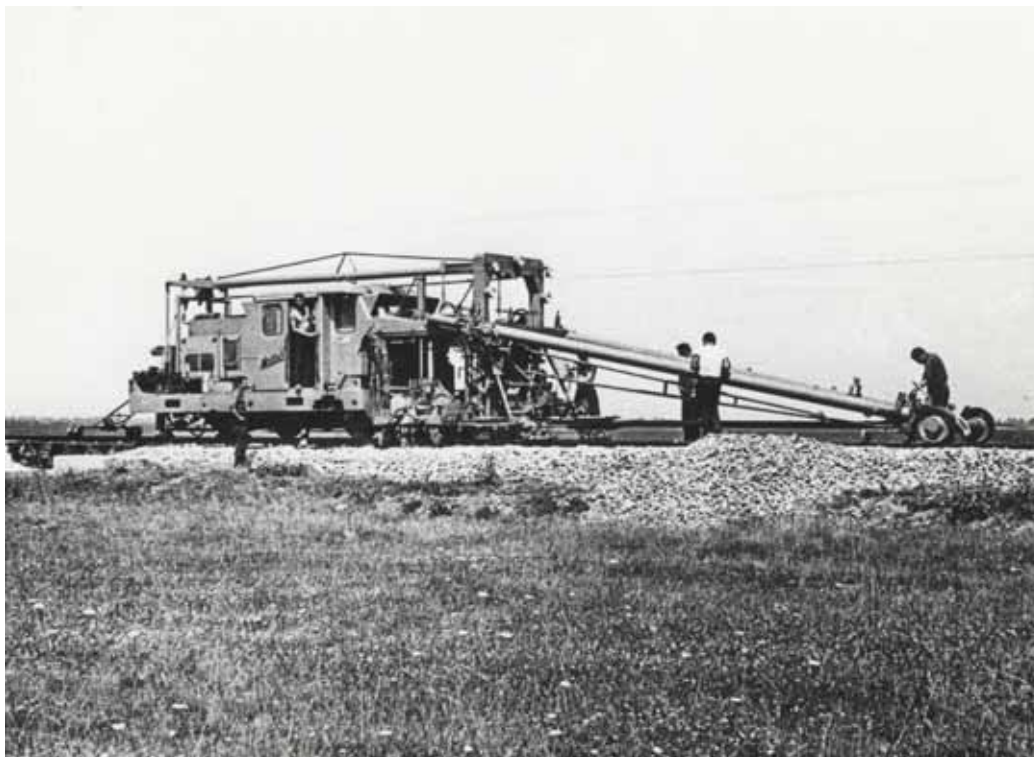
Stația Bujac: - Fabrica de Zahăr (veche)
- Uzinele Textile TEBA
- Fabrica de Strunguri
- Depozitul de Materiale de Construcții

Stația Utviniș: - Centrala Termoelectrică (CET Arad)

Din cauza restrângerii activităților economice din anii '90, multe dintre aceste întreprinderi au fost desființate, iar liniile de cale ferată care le deserveau au fost dezafectate.

În cadrul complexului feroviar Arad s-au înființat în anii '70 și unități de bază cum ar fi cele din sectorul: electrificare, centralizare electrodinamică CED, secția TC2 cu districtele TTR și SCB, atelierele CT5 (construcția și repararea instalațiilor de siguranță circulației, semnale, blocuri de linie automată, etc.). Tot în această perioadă se modernizează prin dotarea cu instalații și tehnologii noi secțiile L7: Arad – Brad, Ineu – Cermei, Arad – Boiu Bihor, Nădab – Grăniceri și L8: Arad – Săvârșin, Arad – Nădlac, Arad – Curtici, Arad – Aradu Nou, RCM 1: regulatorul de mișcare, tracțiune, vagoane și RVS.

Din punct de vedere al asistenței medicale, în cadrul Policlinicii CFR Arad au existat dispensare pentru depoul de locomotive, remiza de automotoare, stația Arad și regulatorul circulație și mișcare, având și o farmacie proprie.



Aspecte din activitatea Secției L7 Arad la începutul anilor '70

Colecția Valentin Ivănescu



Introducerea bretelei combinate cap X în stația Radna în toamna anului 1984



Realizarea inflexiunii la km 594+1/9 Milova – Radna. Linia II se ripează pentru a fi adusă în axă.

Colecția Lenuța Opreș



Clădirea Policlinicii CFR Arad construită în 1922 și transformată în unitate sanitară (Policlinica MTTC) în anul 1943, actualmente Ambulator de Specialitate C.F. Arad. Între 1922 și 1943 în această clădire au funcționat birourile Societății Anonime a trenului electric Arad-Podgoria.

Foto Valentin Ivănescu



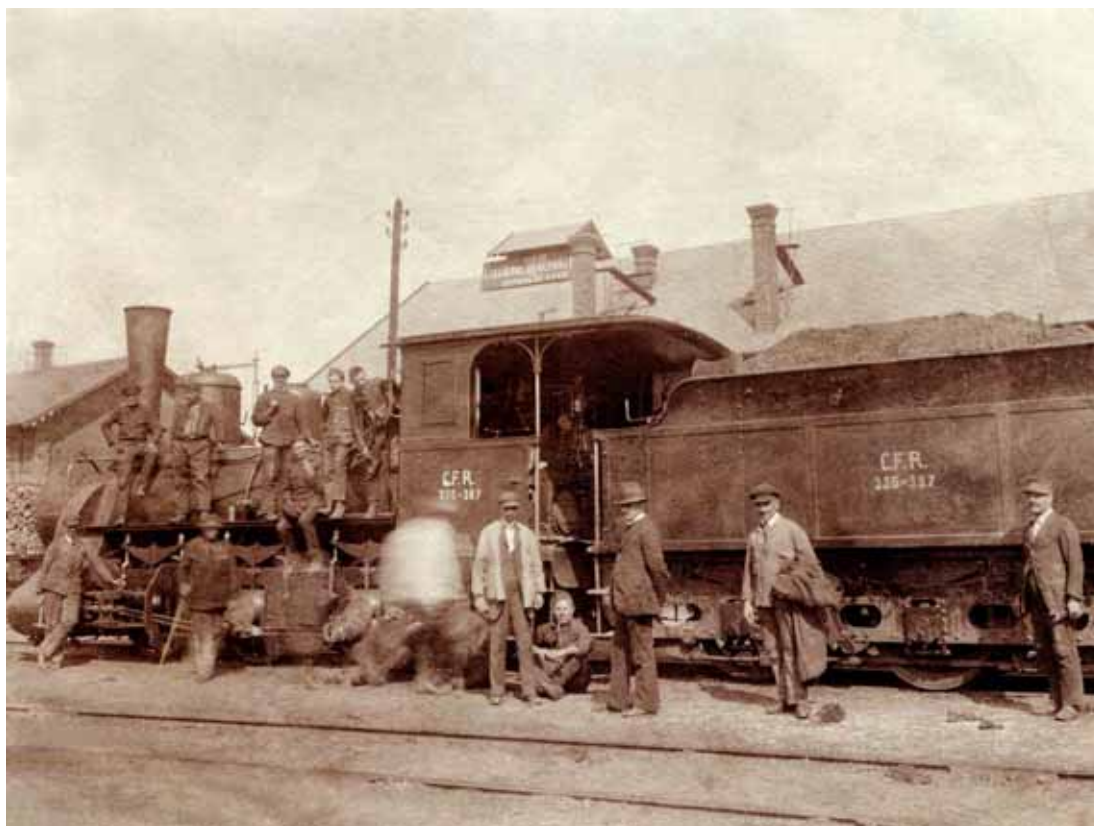
Colectivul cadrelor medico-sanitare al Ambulatorului de Specialitate C. F. Arad în ianuarie 2012

Foto Valentin Ivănescu

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, lăcătușerie și mecanică.

Între 1880-1919 depoul a fost exploatat de MAV urmând ca la un an după Unirea din 1918 să fie preluat de Administrația CFR. 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.



Locomotiva 326.387 în atelierul de reparații al depoului Arad în anul 1926

Colecția Horia Stoica

Sub aspectul parcului de locomotive, acesta a rămas însă mulți ani neschimbat, un mare număr de locomotive MAV dintr-o varietate de serii pătrunzând în parcul CFR. Din acest motiv trebuia să se ia măsuri de restructurare a întregului parc de locomotive existent la acea dată. Astfel din 1921 Administrația CFR a încercat să facă față acestei urgente nevoi de locomotive adoptând următoarele măsuri:

- a continuat să comande seriile de locomotive cu care s-a înzestrat CFR înainte de război. Au fost comandate unor renumite fabrici de locomotive seriile Pacific 231.041-231.090; 130.500; 40.000; 140.100 și altele.
- a importat locomotive noi din seriile europene cele mai economice și robuste care s-au dovedit fiabile și ușor de întreținut. Astfel în parcul CFR au pătruns locomotivele germane prusace P8, G 10, G8.1 și G.8.2. De asemenea a pătruns și un număr însemnat de locomotive austriece cum ar fi seriile 50.001-50.080 și 140.220-140.351.

Referindu-ne strict la depoul de locomotive Arad, aici au continuat să rămână principalele serii MAV care au existat înainte de 1918 și anume pentru remorcarea trenurilor de călători seria MAV 220 și 221 de tip 2B- n2, iar pentru trenurile de rang superior locomotivele MAV seria 327 de tip 2C-h2 și 301 de tip 2C1-h4.

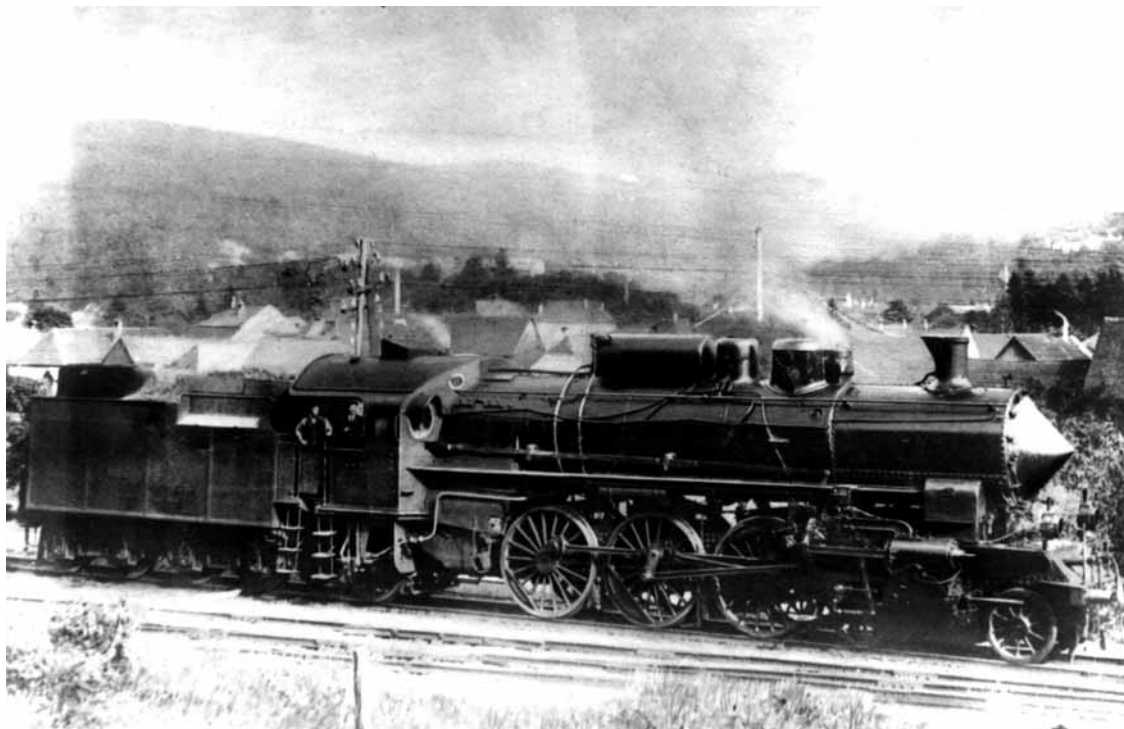
Locomotivele cu abur din seria 220 au fost cele mai răspândite locomotive destinate remorcării trenurilor de călători la MAV la finele sec. al XIX-lea și începutul sec. XX, depoul Arad deținând în parc astfel de mașini până prin anul 1935.



Locomotiva cap de serie 220.001 în anul 1926

Colecția Valentin Ivănescu

O altă serie remarcabilă a fost cea a Pacific-urilor construite în doar 22 de exemplare de Fabrica de locomotive MAV între 1911-1913, reprezentând cea mai de vârf serie de locomotive realizată în Ungaria. Din cele 22 de mașini construite, 16 au rămas la CFR. Ele au fost alocate depourilor Arad și Cluj pentru remorcarea trenurile exprese și accelerate pe Valea Mureșului între Teiuș și Arad, respectiv Cluj și Oradea. Depoul Arad a deținut în parc aceste mașini până pe la sfârșitul anilor '40. Din păcate datorită greutăților privind întreținerea și reparațiile, a lipsei pieselor de schimb și a faptului că erau pretențioase în exploatare, Administrația CFR, după cel de-al Doilea Război Mondial a renunțat la ele și le-a casat.



Locomotiva Pacific seria 301 înmatriculată la CFR, surprinsă în Teiuș în anul 1935

Colecția Șerban Lacrițeanu

O categorie importantă de locomotive destinată remorcării trenurilor de mare viteză a fost seria 327 de tip 2C-h2, construită de Fabrica de locomotive din Budapesta între anii 1919-1914 într-un număr de 140 de exemplare. După seria 301, ele se numărau printre cele mai elegante mașini MAV care aveau ca și acestea cabină aerodinamică și ușă conică la camera de fum. Locomotivele seriei 327 din depoul Arad, remorcau trenuri de călători mai ales pe relațiile Arad-Oradea, Arad-Teiuș și Arad-Timișoara.

Pentru trenurile de marfă, pe secțiile principale de remorcare ale depoului Arad se foloseau locomotive cu abur din seria 324 de tip 1C1- h2, iar pe liniile secundare, serii mai vechi precum 370 sau 325. Deși erau locomotive fiabile și foarte economice, mașinile din seria 324 erau inferioare cu mult locomotivelor din seriile 230.000 și 50.100.



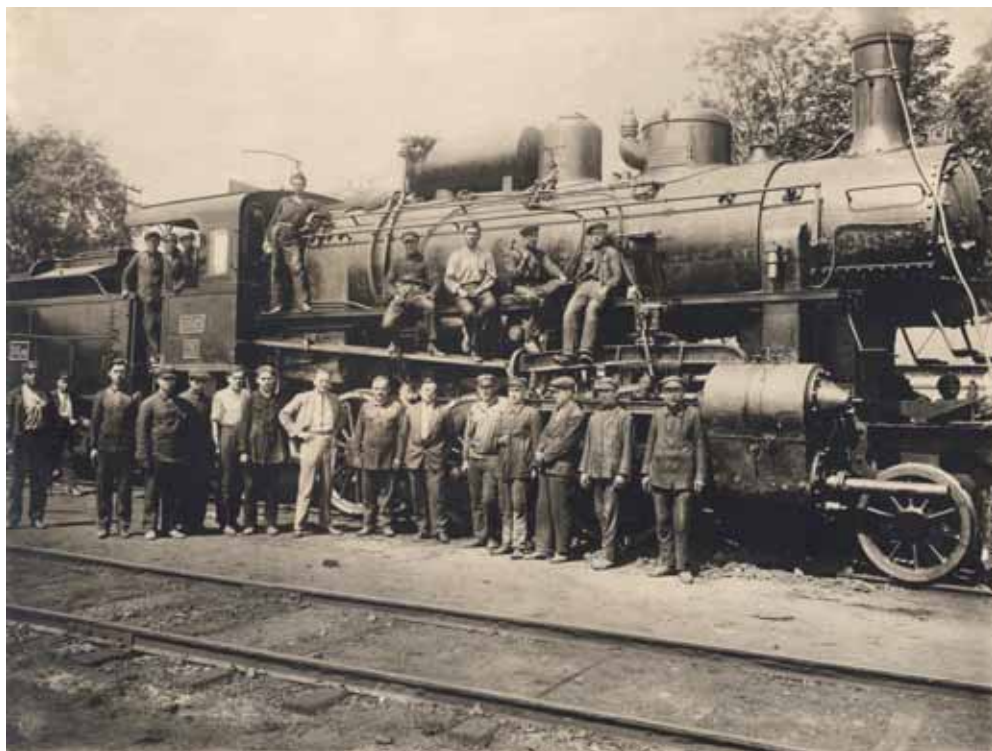
Mecanici practicanți lângă locomotiva 327.105 în depoul Arad în anul 1947

Colecția Mircea Redeuș



O parte din personalul depoului Arad lângă locomotiva 376.478 în anul 1938

Colecția Alexandru Samoilenco



Locomotiva 324.423 în depoul Arad în anul 1938

Colecția Alexandru Samoilenco



Locomotiva 50.278 și meseriașii din depoul Arad în anul 1938

Colecția Alexandru Samoilenco



Locomotivele 375.424 și 230.256 în fața remizei dreptunghiulare a depoului Arad în anul 1934
Colecția Marius Roman



Locomotiva 50.314 în depoul Arad în anul 1938
Colecția Alexandru Samoilenco



Mecanici practicanți în depoul Arad lângă locomotiva 230.424 în anul 1939
Colecția Alexandru Samoilenco



Șeful de tură Ioan Roman pe locomotiva 131.014 în depoul Arad în anul 1957
Colecția Marius Roman



Fochistul Demșoreanu Teodor și mecanicii Springfield Iosif și Șimăndan Ștefan, lângă locomotiva 230.209 în noaptea de Revelion 1958/1959 în depoul Arad

Colecția Ionel Șimăndan

Între anii 1968 -1969 Conducerea Regionalei de Căi Ferate Timișoara a ajuns la concluzia că locomotivele seriei 131.000 nu mai fac față cerințelor de exploatare pe secția Arad-Brad. Fiind locomotive-tender, ele aveau capacitatea rezervelor de apă, cărbuni și păcură relativ reduse. Astfel capacitatea rezervoarelor de apă era doar de 6,2 m³ față de alte serii de locomotive cum ar fi de exemplu seria 50.100 care avea 16,5 m³ sau seria 230.000 care avea între 22,5 m³ și 31,5 m³. Din acest motiv s-au transferat la depoul Arad locomotive din seria 324 care se găseau în număr destul de mare la depoul Timișoara. Astfel, după ce se renunțase la prestația lor la începutul anilor '50, depoul Arad s-a văzut în situația ca după 18 ani să primească din nou în parc aceste mașini contruite între 1914 și 1918, având deja la vremea respectivă 50 de ani de serviciu. Longevitatea în exploatare a acestor mașini universale se datorează tracțiunii Diesel, care acaparând tot mai multe prestații, eliberează locomotivele din seria 230.000, redistribuind în acest fel locomotivele seriei 324 la remorcarea trenurilor de persoane pe liniile secundare. Depoul Arad a deținut un număr mare de locomotive din această serie, ultimele exemplare fiind utilizate la trenurile de lucru I.S.A.F. în timpul electrificării liniei Timișoara-Arad-Curtici între anii 1975-1976.

La manevră în stații se foloseau locomotive-tender seria 377 sau locomotive cu tender separat seria 326. De remarcat că această ultimă serie a rămas în parcul depoului Arad până la începutul anilor '60 ai secolului trecut, ele fiind construite în anii 1884-1889. Un exemplar al acestei serii, mașina 326.370 a supraviețuit chiar până în anul 1980, remorcând vagoane cu sfeclă de zahăr de la stația Arad Vest până la vechea fabrică de zahăr aflată pe malul Mureșului aproape de Podul Traian. Ulterior locomotiva a fost închiriată și apoi vândută fabricii de zahăr.



Prof. Ing. Chirilă Borza unul din specialiștii de marcă în locomotive cu abur, în special seria 142.000, care a activat în perioada 1949-1953 ca inginer responsabil cu reparațiile în Depoul Arad
Colecția Ionel Șimăndan & Werner Fritthum



Depoul de automotoare electrice (între 1973-1983 a aparținut depoului Arad) în anul 1976
Colecția depoul CFR Arad



Locomotiva 131.011 în depoul Arad în anul 1962

Colecția Gheorghe Ambro



Pensionarea mecanicului Ștefan Sebeșan surprins lângă mașina pe care a făcut serviciu, 142.075 în 1968

Colecția Gheorghe Ambro

Pe liniile secundare, cum au fost cele preluate de la vechea administrație Arad-Cenad, se foloseau locomotive-tender seriile 375 și 376, care la începutul anilor '50 au fost înlocuite treptat cu locomotivele-tender din seria 131.001-131.067 construită la Reșița între anii 1939-1942.

Începând cu anul 1965 superbe locomotive din seria 142.001-142.079 de tip 1D2-h2, construite de Uzinele Reșița și Uzinele N. Malaxa din București între 1937-1940 într-un număr de 79 de exemplare, au intrat în parcul depoului Arad, venind de la depoul Timișoara și ulterior Teiuș. Alături de locomotivele din seria 230.000, au fost ultimele locomotive cu abur care au remorcat trenuri rapide și accelerate de lung parcurs înainte de apariția tracțiunii Diesel.

Tracțiunea cu locomotive cu abur din depoul Arad s-a încheiat pe la mijlocul anilor '80 odată cu retragerea din circulație a veteranelor mașini din seria 50.100 utilizate în final la serviciul de manevră în stații și triaje.

În anul 1967 sosește prima locomotivă diesel-electrică 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.



Locomotiva 230.510 construită la Uzinele Reșița echipată cu distribuție Lenz în depoul Arad în 1949
Colecția Mircea Redeuș



Mecanic din depoul Arad lângă o locomotivă din seria 50.100 în anul 1943

Colecția Mircea Redeuș



Locomotiva 230.089 la ieșirea din RRD (reparații cu ridicare de pe osie) în depoul Arad în anul 1965

Colecția Teodor Șipoș



Locomotiva 230.001 la reparații în depoul Arad în anul 1966

Colecția Teodor Șipoș



Maistrul Teodor Șipoș lucrând la cilindrul unei locomotive din seria 230.000

Colecția Teodor Șipoș



O ultimă revizie înainte de a porni la drum efectuată de echipa de conducere a mașinii 230.256 în 1973
Colecția depoul CFR Arad



Locomotiva 230.232 în depoul Arad în anul 1974
Colecția depoul CFR Arad



Echipa de meseriași în depoul Arad lângă o locomotivă din seria 230.000 în anul 1967

Colecția Teodor Șipoș

La nivelul anului 1976 locomotivele depoului Arad remorcau un număr de 82 de trenuri rapide, accelerate, personale și curse de persoane pe 20 de secții de remorcare din Regionala de Căi Ferate Timișoara, cu corespondențe pe 4 secții ale regionalelor limitrofe Cluj și Brașov, însumând nu mai puțin de 4000 de km de linie. De asemenea tot la trenurile de călători, erau în circulație 72 de trenuri automotoare pe 21 de secții de remorcare însumând 939 de km. Locomotivele arădene mai tractau 88 de trenuri de marfă pe 6 secții de remorcare însumând 2200 de km. Erau remorcate de asemenea 94 de trenuri locale de marfă, navete și convoaie pe 13 secții de remorcare însumând 622 de km de linie. Depoul Arad asigura și un mare volum de manevră, de punere și scoatere a vagoanelor la fronturile de încărcare-descărcare din 49 de stații și halte de mișcare.

În luna mai a anului 1976 își face apariția și primul tren remorcat de o locomotivă electrică. La depoul Arad au intrat în parc și 9 locomotive 040-EC.

În anul 1986 este încheiată și electrificarea liniei Mintia –Glogovăț. După o scurtă perioadă de timp în care trenurile au continuat să fie remorcate cu locomotive Diesel, sub catenara aflată sub tensiune încep să apară și primele locomotive electrice 060-EA destinate parcului depoului Arad. Motivul acestei întârzieri era faptul că în acea perioadă 1986-1987 Uzinele Electroputere Craiova erau ocupate cu finalizarea celor 46 de locomotive pentru B.D.Z. (Căile Ferate Bulgare).

Prima locomotivă 060-EA sosită nouă din construcție la depoul Arad a fost 060-EA-751 urmată la scurt timp de EA-752. Se pare că EA-745 care are un număr mai mic, s-a livrat mai târziu pentru că a fost reținută la uzină pentru a fi expusă. Legenda spune că de fapt locomotiva ar fi fost implicată în accidentul care a avut loc în acea perioadă pe inelul de încercări de la Făurei, însă nu există nici un fel de înregistrări oficiale care să ateste acest lucru.

Parcul de locomotive a fost relativ stabil până la Revoluția din 1989 și câțiva ani după aceea. Transferurile de locomotive se făceau rar, intrările și ieșirile din parc erau evenimente deosebite.

După anul 1998 a venit marea schimbare, aceasta însemnând despărțirea CFR în cele cinci societăți: Marfă, Călători, SAAF, Management, Infrastructură. De atunci parcul de locomotive a început să scadă continuu, o serie de locomotive bune, apte să facă serviciu au fost trecute în parcul disponibilizat al SAAF-ului, de unde o mare parte dintre ele au fost casate.

Totuși din fericire nu toate locomotivele SAAF au fost tăiate și trimise la topit. Astfel din parcul depoului Arad locomotivele EC-059 și EC-0103 precum și EC-006 de la Simeria, au fost trimise în anul 2002 la Zagreb (Croatia) unde au fost modernizate. Actualmente toate trei sunt în serviciu la depoul Arad. De asemenea un număr de locomotive diesel-electrice au fost reparate și vândute la unii operatori străini din Germania, Italia, Spania și Polonia.



Locomotiva diesel-hidraulică 040-DHC-147 în depoul Arad în anul 1976

Colecția depoul CFR Arad



Locomotiva diesel-electrică 060-DA-979 în depoul Arad în anul 1973



Vedere panoramică a depoului Arad în anul 1976

Colecția depoul CFR Arad



Locomotiva electrică 40-0917-1 la remizare în depoul Arad

Foto Florin Lupescu



Una dintre cele mai bune locomotive electrice tip Bo-Bo a depoului Arad: EC 43-0117-2

Foto Florin Lupescu



Rama automotoare Săgeata Albastră utilizată pe relația Arad – Brad staționată în depoul Arad în 1992

Foto Florin Lupescu

Din punct de vedere constructiv, depoul Arad este într-un fel atipic. 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 CFR. 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 carburanți 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.



Depoul Arad în anul 1971

Colecția Depoul CFR Arad



Halele de remizare în 1976

Colecția depoul CFR Arad



Clădirea Administrativă a depoului Arad



Dormitorul personalului

Colecția Depoul CFR Arad



Estacada de alimentare cu cărbune



Magazia de materiale

Colecția Depoul CFR Arad



Locomotiva 142.044 (având plăcile cu inscripțiile locomotivei 142.033) expusă la intrare în depoul Arad în anul 1987

Foto Valentin Ivănescu



Automotorul AM – 901 la ieșire din depoul Arad în primăvara anului 1992

Foto Florin Lupescu



Locomotiva 230.096 în Arad în vara anului 1979 (la geam mecanicul Avram Ochiș)
Colecția Avram Ochiș



Aceeași locomotivă expusă actualmente la intrare în depoul Arad
Foto Ottmar Löffler



Casarea locomotivei 324.606 în depoul Arad în anul 1979

Foto Florin Lupescu



Casarea locomotivei diesel-electrice 060-DA-802 în depoul Arad în decembrie 2011

Foto Valentin Ivănescu



Piatră comemorativă cu eroii CFR-iști din depoul Arad căzuți la datorie în august 1944

Foto Silviu Dârlea



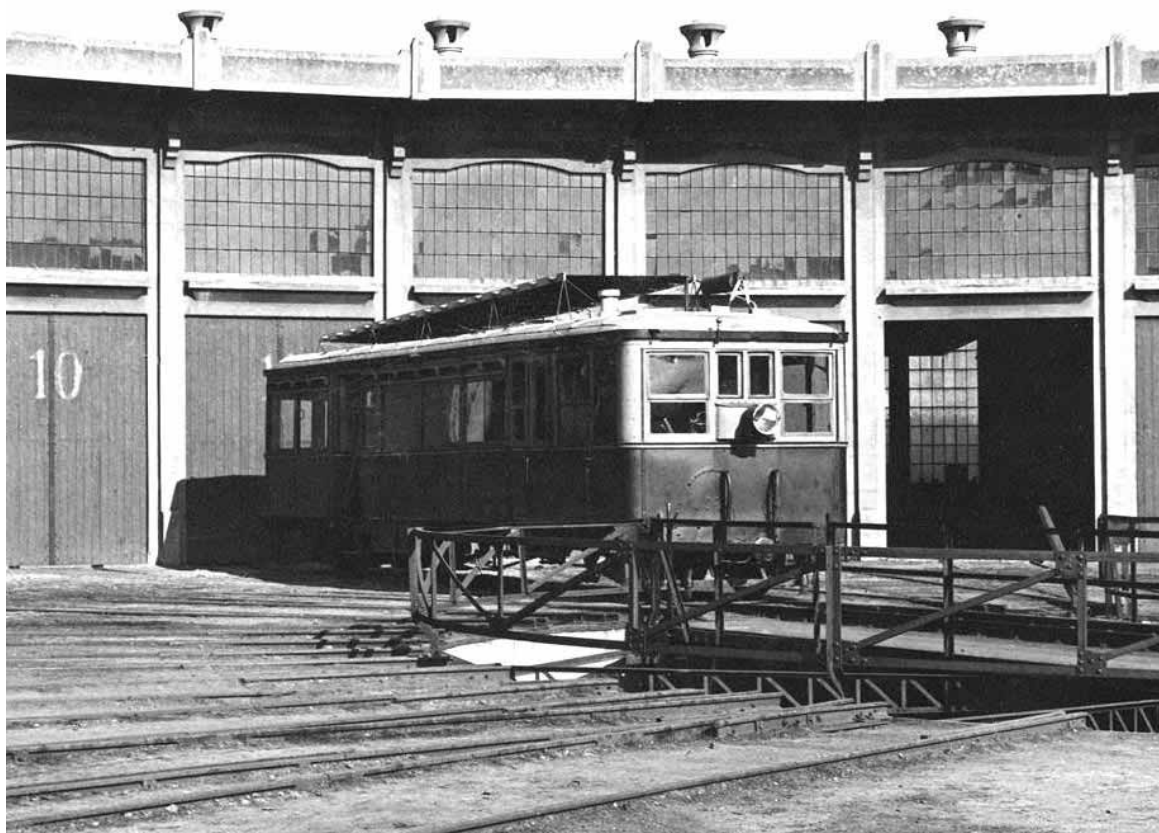
Depoul Arad în ianuarie 2012

Foto Silviu Dârlea

Remiza de automotoare

În anul 1902 Societatea Căilor Ferate Arad – Cenad a început să experimenteze noul tip de locomotivă pe drumul de fier – automotorul. Intrarea automotoarelor în nomenclatorul feroviar arădean, a atras după sine construirea unor clădiri și ateliere adecvate. Astfel între anii 1903 – 1906 a avut loc construcția unei remize circulare din beton armat pentru automotoare, cu 6 canale pentru executarea reparațiilor și a remizării acestora între două trenuri. Cu mici modificări, această clădire deservește și astăzi sectorul de automotoare din cadrul depoului Arad.

Înainte de unificarea într-un singur depou, remiza de automotoare sau depoul mic, cum a mai fost denumit de feroviarii arădeni, avea în custodia sa un număr de 33 de automotoare de diverse tipuri, majoritatea lor fiind construite de Fabrica Johann Weitzer, ulterior Astra din Arad. În anul 1932 s-au casat primele 5 automotoare, urmând ca 5 ani mai târziu să se mai caseze încă unul. Cele care au rămas au constituit practic baza remizei ce a deservit traficul de călători pe liniile secundare din vecinătatea Aradului: Arad – Nerău, Arad – Grăniceri, Arad – Cermei și Arad – Brad.



Automotor tip Boros Beni în depoul mic Arad în anul 1926

Colecția Silviu Dârlea



Automotor Boros Beni înmatriculat la CFR în remiza de automotoare Arad în anul 1926
Colecția Ionel Șimăndan



Personalul depoului mic lângă un automotor Boros Beni în anul 1936
Colecția Alexandru Samoilenco



Meseriași în remiza de automotoare în anul vara anului 1938
Colecția Alexandru Samoilenco



Personalul remizei în 1966 lângă automotorul AB-AM-MOT 403 construit în 1935 la Uzinele Astra Arad
Colecția Vasile Mihalcovici



Remiza de automotoare în anul 1972

Colecția Vasile Mihalcovici



Ingineri, tehnicieni și instructori în Remiza de automotoare Arad în anul 1988

Colecția depoul CFR Arad



Feroviari arădeni în remiza de automotoare în anii '80

Colecția Vasile Mihalcovici



Automotorul B-M-MOT 992 în depoul mic în anul 1973

Colecția depoul CFR Arad



Automotorul AB-AM-MOT 781 în depoul mic în 1973

Colecția Depoul CFR Arad



Meseriași pe placa turnantă a remizei de automotoare Arad în 1987

Colecția Vasile Mihalcovici



Mecanicii Vasile Mihalcovici și Ioan Mocuța lângă atomotorul AB – AM – MOT 403 în anul 1964
Colecția Vasile Mihalcovici



Mecanici din remiza de automotoare într-un moment de destindere
Colecția Vasile Mihalcovici

Revizia de vagoane Arad

În toamna anului 1877 ia ființă Societatea Căile Ferate Arad-Valea Crișului care va pune în funcțiune mai multe linii de cale ferată. Astfel pe 1 februarie 1877 se introduce în circulație primul tren pe relația Arad-Pâncota pe o distanță de 41 de km, urmând ca la 10 mai 1877 linia să fie prelungită până la Ineu, însumând 63 de km în lungime.

Această primă realizare impune înființarea în cadrul Societății Căile Ferate Arad-Valea Crișului a unui punct propriu pentru revizia vagoanelor. Atât evoluția cât și dezvoltarea acestui sector de activitate va fi dependentă de numărul de vagoane și de locomotive al societății, dar și de sporirea întregii rețele de cale ferată din jurul stației Arad.

Primul atelier pentru repararea materialului rulant ia ființă în 1877, acesta constând dintr-o clădire cu suprafața de 220 m², unde se executau montări de piese confecționate numai în industria particulară. Mai târziu aceste piese de schimb vor fi confecționate doar în atelierul propriu al societății.

În anul 1855 Societatea Căilor Ferate Arad-Cenad fuzionează cu Societatea Căilor Ferate Arad-Vadul Crișului luând denumirea de Societatea Căilor Ferate Unite Arad-Cenad. Lungimea totală a liniilor însuma la acea dată 263 de km, materialul rulant existent fiind format din: 15 locomotive, 12 vagoane de clasă și 225 vagoane de marfă.

Întreținerea acestui parc a impus construirea unui nou atelier propriu, astfel că între anii 1885-1886 se construiește o hală de reparat locomotive de 1347 m², având acoperișul cu 3 deschizături de 15,5 m. Hala era susținută de stâlpi din lemn. Cea de-a doua hală destinată reparațiilor mari la vagoane avea o suprafață de 3121,4 m², acoperișul prevăzut cu 4 deschizături de 13.5 m, susținută de asemenea de stâlpi de lemn. Pe lângă acest atelier existau două anexe, prima destinată atelierului mecanic, iar cea de-a doua destinată instalației de forță. Totalul suprafeței atelierului se ridica la 5955 m².

Până în anul 1900 punctul de revizie al vagoanelor era dependent de Serviciul Ateliere și Tracțiune. Începând cu primul an al noului Secol XX, secția nou înființată a reviziei de vagoane va asigura întreținerea, repararea și coordonarea activității punctului de revizie. Tot în această perioadă revizorului de vagoane i se acordă o uniformă distinctă față de lucrătorii serviciilor Tracțiune și Mișcare.

Parcul de vagoane a cunoscut în decursul timpului o continuă dezvoltare și diversificare fiind în legătură directă cu creșterea volumului de transport și cu progresele științei și tehnicii. Primele vagoane de călători aflate în dotarea Societății particulare, cât și a Administrației MAV care circulau la Arad, au fost construite de firma Ahsburg din Manchester (Anglia) și erau diferențiate pe confort în 3 clase:

- vagoanele de clasa I erau vopsite în culoarea galbenă și aveau 18 locuri.
- vagoanele de clasa a II-a erau vopsite în culoarea verde și aveau 32 de locuri.
- vagoanele de clasa a III-a erau vopsite în roșu și aveau 40 de locuri.
- vagoanele de marfă erau tot de culoare roșie.

Vagoanele de clasa I și a II-a aveau băncile capitonate cu pluș, iar cele de clasa a III-a aveau bănci de lemn. Primele vagoane de călători erau construite pe 2 osii având suspensie simplă și cutia din lemn împărțită în compartimente. Accesul în vagoane se făcea prin uși laterale, capetele frontale ale vagoanelor fiind închise. Iluminatul în

vagoane se realiza cu ajutorul unor lămpi care utilizau drept combustibil uleiul de rapiță, iar încălzirea compartimentelor în sezonul rece se asigura cu ajutorul unor vase cu apă caldă așezate sub bănci, introduse înainte de plecarea trenului. O curiozitate a construcției acestor vagoane o constituia faptul că ele nu erau prevăzute cu instalații sanitare.

După anul 1918, odată cu alipirea Banatului și Ardealului la România Mare, căile ferate din zona Aradului aflate sub Administrația Austro-Ungară și a unor societăți particulare, sunt preluate de Administrația CFR începând cu data de 1 februarie 1923.

Transformările ce au loc în urma preluării de către Administrația CFR a căilor ferate arădene, face ca Revizia de Vagoane, începând cu anul 1923 să funcționeze sub simbolul “CFR”. Tot în acest an “punctul de revizie” de până atunci se va transforma în Revizia de Vagoane a Căilor Ferate Române, subordonându-se în continuare secției V Vagonaj. Se construiește o nouă clădire ce va fi amplasată în aripa dreaptă a peronului gării, lângă sediul poștei, care va avea în compunerea ei un birou al lăcătușilor de revizie, un birou al revizorului de vagoane, numit atunci șef de tură, o cameră destinată electricianului și lămpistului, o magazie și o cameră pentru lăcătușii de reparații vagoane, tâmplarii și curățitorii de vagoane de clasă.

După reorganizare, Administrația CFR de la Arad se compunea din:

- secția I secretariat și personal
- secția II contabilitate
- secția III mecanică
- secția IV locomotive
- secția V vagonaj
- secția VI automotoare
- secția VII material rulant
- secția VIII magazie

În anul 1923 își fac apariția în gara Arad primele trenuri accelerate, care la vremea respectivă aveau în compunerea lor vagoane iluminate electric, în timp ce trenurile personale erau iluminate cu lămpi cu gaz metan.

Timpul de lucru al angajaților reviziei de vagoane era marcat în 3 ture, efectivul unei ture compunându-se din 2 lăcătuși de revizie, un lăcătuș de reparații pentru vagoanele de călători, un tâmplar, 2 curățitori, un electrician, un lămpist, un șef de tură, însumând 11 angajați. Personalul turei se ocupa în mod special de trenurile de călători, mai puțin lăcătușii care pregăteau și îndrumau și trenurile de marfă. De reparațiile mai mari, atât la trenurile de călători cât și la cele de marfă, se ocupa o echipă formată din 15 lucrători și meseriași. Această echipă lucra zilnic 8 ore și făcea parte din efectivul total al Reviziei de Vagoane, care la nivelul anului 1926 număra 50 de salariați.

Denumirea de Revizie de Vagoane Coordonatoare i se datora faptului că în acea perioadă în cadrul secției “vagonaj” iau ființă mai multe sectoare de activitate care trec în subordonarea Reviziei de Vagoane. Odată cu sporirea parcului de material rulant, începe să crească și numărul de vagoane defecte, unele cu defecțiuni mari nemaiputând circula, rămân prin stații fapt ce va conduce la înființarea unor ateliere mobile denumite “Trenuri ateliere”. Primul tren atelier ia ființă în 1923 în gara Curtici unde va executa reparații până în 1925, când va începe să facă deplasări și în alte gări. Al doilea tren atelier era cel staționat în gara Șofronea, înființat în 1925, care va executa reparații atât la vagoanele defecte din stațiile Arad și Șofronea, cât și pe alte rețele de cale ferată din țară unde era depozitat un număr mai mare de vagoane avariate sau cu defecțiuni majore.

În timpul celui de-al Doilea Război Mondial inventarul fix și mobil al căilor ferate din țară a suferit mari pierderi. A fost distrus aproape o jumătate din parcul de vagoane de marfă și circa o treime din numărul vagoanelor de călători. Gara Arad se număra și ea printre gările care au avut cel mai mult de suferit de pe urma războiului. A trebuit refăcută aproape întreaga rețea de linii, iar o parte din clădirea gării reconstruită. La fel și clădirea Reviziei de Vagoane care fusese distrusă în întregime.

După 23 August 1944 Revizia de Vagoane Coordonatoare CFR Arad își avea sediul în clădirea primei gări unde va funcționa acolo până în 1956, când se va muta într-o nouă locație care, cu mici modificări se mai păstrează și astăzi.



Sediul Reviziei de Vagoane Arad în anul 1976

Colecția Vasile Mihalcovici



Ultima semnătură pe ordinul de circulație cu ocazia ieșirii la pensie a unui lăcătuș de revizie din Arad
Colecția Iosif Stelian Gligorescu



Revizorul de vagoane Stelian Gligorescu lângă automotorul B-MOT-M 87.086 în Arad în 1953
Colecția Iosif Stelian Gligorescu



Echipa de reparații vagoane din gara Arad în anul 1968

Colecția Iosif Stelian Gligorescu



Ungător de osii în gara Arad în anul 1962, astăzi o meserie dispărută
Colecția Iosif Stelian Gligorescu



Lăcătuș de revizie lângă un vagon frigorifer în anul 1969 în stația Arad
Colecția Iosif Stelian Gligorescu



Spălător de vagoane lângă un cuplu de vagoane etajate în anul 1972 în Arad
Colecția Iosif Stelian Gligorescu



Locomotivă construită de firma Krauss & Co. din Linz, la manevră în atelierul de vagoane în anul 1939
Colecția Alexandru Samoilenco



Revizor de vagoane în Arad în anul 1970
Colecția Selian Gligorescu



Lăcătuși de revizie lângă garnitura unui tren de marfă în Arad în anul 1969
Colecția Selian Gligorescu



Electrician schimbând acumulatorii unui vagon

Colecția Selian Gligorescu



Sediul Reviziei de Vagoane Arad în ianuarie 2012

Foto Valentin Ivănescu

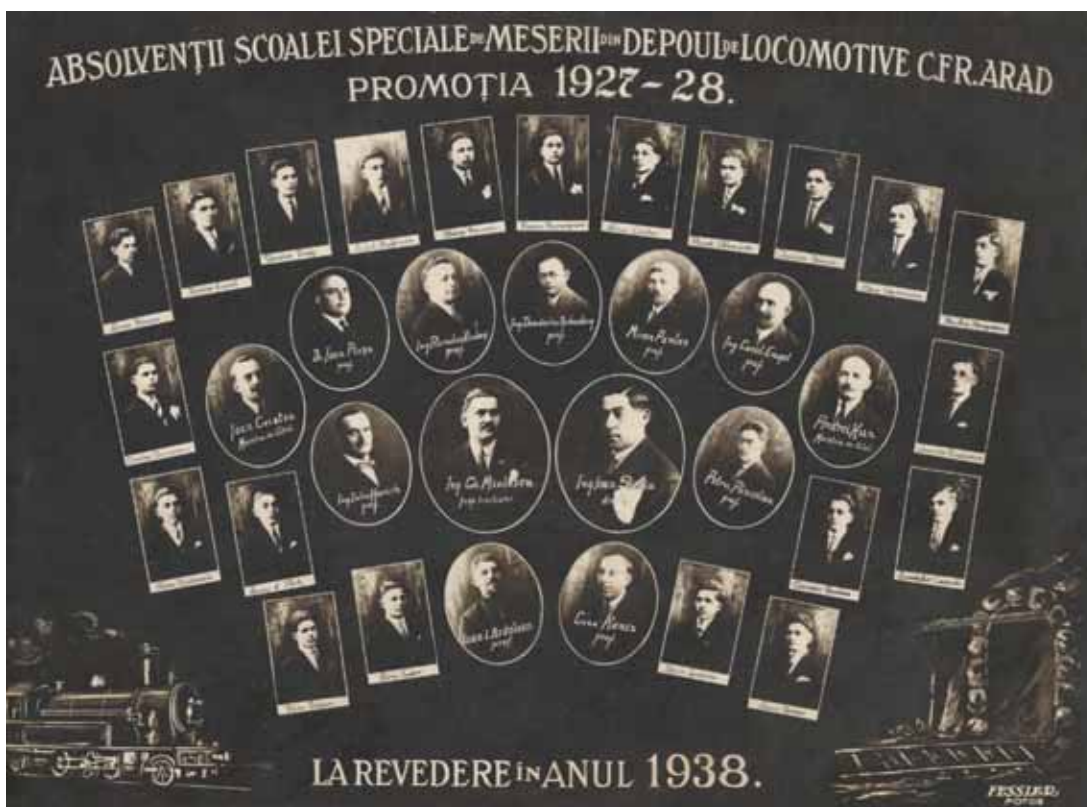


Rampa pentru încărcarea-descărcarea autovehiculelor

Foto Valentin Ivănescu

Învățământul Feroviar Arădean

Școala profesională CFR Arad a luat ființă la data de 1 octombrie 1922 pe lângă Depoul de Locomotive Arad. Durata de școlarizare era de 4 ani, iar cursurile se țineau în sălile amenajate în actuala clădire administrativă. Atelierul de instructaj a funcționat în actuala clădire a magaziei de materiale din depou, căminul în clădirea dormitorului personalului, iar cantina și sala de mese, în clădirea actualului vestiar al meseriașilor. Fiecare clasă era specializată pe mai multe meserii, calificarea efectuându-se ulterior la locul de muncă.



Tablou cu absolvenții Școlii Speciale de Meserii din depoul Arad promoția 1927-1928

Colecția Valentin Ivănescu

În perioada anilor 1922 – 1932 școala a pregătit meseriași pentru depou, ateliere și revizia de vagoane. Prima promoție care a absolvit în 1926 școala, a fost constituită din 17 elevi. Profesorii erau recrutați din personalul cu înaltă calificare profesională ce se bucura de un deosebit prestigiu în rândul muncitorilor feroviar. Primele evidențe menționează un corp profesoral compus din 10 membri, dintre care 6 ingineri de specialitate, 3 tehnicieni instructori și un medic. Programul de studii era alcătuit din 10 materii și anume: limba română, matematică, fizică, chimie, tehnologie, mecanică, electrotehnică, drept și economie politică, regulamente și organizare CFR și desen tehnic. Concomitent cu pregătirea teoretică, o atenție deosebită se punea pe practica de atelier.



Elevi ai școlii profesionale CFR împreună cu profesorul lor lângă locomotiva 327.021 în anul 1935
 Colecția Marius Roman

În anul 1932 Direcția de Exploatare a fost mutată la Timișoara, la Arad rămânând doar Inspecția de Întreținere și Divizia Financiară. Ca urmare a acestui fapt clădirea administrativă unde-și avea sediul și școala, devine parțial disponibilă, acest lucru determinând conducerea căilor ferate să comaseze la Arad încă 3 școli CFR și anume pe cele de la Brașov, Dej și Ploiești. Numărul total al elevilor înscriși la acea dată era în jur de 300. Ulterior efectivul elevilor diminuându-se, școala a funcționat cu un număr de 4 clase, fiecare clasă având cîte 35 – 40 de elevi. Sălile de clasă, căminul și cantina se aflau în clădirea administrativă, iar atelierul de instructaj funcționa în fosta hală a secției de vagoane din cadrul Atelierelor Principale Arad. Școala era subordonată Atelierelor, conducătorul acestuia (în grad de inspector) era și directorul școlii.

În anul 1937 școala și-a încetat activitatea în urma măsurilor de reducere a activității Atelierelor Principale Arad și s-a redeschis la 1 octombrie 1941 sub denumirea de Școala A – ateliere. Cursurile s-au ținut în incintele diverselor școli din Arad precum: Școala Generală din Str. Petru Rareș, Școala Generală din str. Ardealului și Școala de Muzică din Piața Caius Iacob. Activitățile practice se desfășurau în Atelierul de instructaj aflat în hala de montaj locomotive din Atelierele Principale Arad, iar căminul a funcționat de asemenea în incinta atelierelor, unde mai târziu a fost amenajată și cantina. În acea perioadă corpul profesoral era format din 19 membri, toți ingineri la care se adăugau 5 maiștri care asigurau instructajul în cadrul atelierului.



Elevi ai școlii de mecanici din Arad lângă locomotiva 230.215 în vizită la Depoul Cluj în 25 ianuarie 1934
Colecția Marius Roman



Mecanici asistenți în depoul Arad lângă locomotiva 230.242 în anul 1939
Colecția Alexandru Samoilenco

În anul următor (1942) se reînființează Școala T – tracțiune, unde sunt comasate școlile T din Cluj și Oradea, localități incluse prin Dictatul de la Viena, în Ardealul cedat. Durata de școlarizare era fixată la 4 ani, cursurile ținându-se în incinta depoului, unde era organizat și atelierul de instructaj. Tot aici a fost amenajat căminul și cantina. Un an mai târziu școala deschide încă 2 clase paralele transferate de la Chișinău, acestea funcționând în clădirea fostei școli de șoferi. Corpul didactic era constituit din 9 profesori ingineri și 4 maiștri pentru instructajele de atelier. Școala a fost subordonată în toată această perioadă Depoului de Locomotive Arad. Așadar până în anul 1950 au funcționat două școli separate: o școală A (ateliere) pe lângă Atelierele Principale și o școală T (tracțiune) pe lângă Depoul de Locomotive. În 1950 cele două școli sunt comasate și trec în subordinea Direcției Generale a Rezervelor de Muncă, stabilindu-se la 2 ani durata de școlarizare. Odată cu aceasta se trece la pregătirea concomitentă pentru meseriile specifice depourilor și atelierelor de reparat material rulant (cazangii, fierari, strungari, montatori, etc.). Această formă de școlarizare a durat până în 1954, pregătirea teoretică fiind asigurată cu personal din cadrul Depoului și al Atelierelor CFR Arad.

Începând cu anul școlar 1954 – 1955 școala a revenit sub tutela Căilor Ferate, fiind afectată pe lângă Atelierele Principale, cu durata cursurilor prelungită la 3 ani.

În anul 1960 școala a trecut sub tutela Atelierului Central Arad, aceasta datorită comasării Atelierelor Principale cu Uzina de Vagoane Arad. În perioada de început ea a avut și clase pentru meseriile de electricieni lumină și forță și mecanici auto, mai apoi profilându-se pe meseriile de: electromecanic pentru rețelele de comunicații și lăcătuș mecanic SCB. Sălile de curs, căminul și cantina au funcționat în incinta școlii din Piața Caius Iacob. Pregătirea practică se desfășura după cum urmează:

- pentru anul I de studiu, în atelierul de instructaj amenajat în clădirea Sectorului L din incinta stației C.F.R. Arad.
- pentru anii II și III, în cadrul Atelierului Central al Secției de Întreținere și în laboratoarele tehnologice TTR și SCB înființate în acest scop în incinta școlii.

În perioada anilor 1966 – 1969 în cadrul școlii a funcționat o clasă de învățământ seral pentru meseriile de lăcătuș mecanic TTR și SCB, iar în 1970 s-au deschis cursurile unei clase de lăcătuși mecanici locomotive, cu o durată de 2 ani.

Interesul mare pe care l-au manifestat tinerii din Județul Arad pentru această unitate școlară și sânguința cadrelor didactice, au condus la înființarea în anul 1974 a liceului cu profil feroviar, pe lângă școala profesională existentă.

În prezent liceul are peste 500 de elevi care se pregătesc în domeniile: electronică, automatizări și domeniul electric. Calificările obținute la absolvirea liceului sunt: tehnician de telecomunicații, tehnician în automatizări și tehnician în instalații electrice.

La nivelul grupului școlar se derulează proiecte naționale și internaționale de tip: Comenius, Grundtvig, Leonardo da Vinci. Datorită derulării la nivelul liceului a numeroaselor proiecte naționale și internaționale, Grupul Școlar a primit în anul 2009 titlatura de “Școală Europeană”.



Elevi ai Școlii Profesionale C.F.R. Arad la ora de practică împreună cu profesorul lor în 1985
Colecția Stelian Gligorescu



Clădirea Liceului Feroviar Arad în 10 decembrie 2011



Imagine din curtea liceului

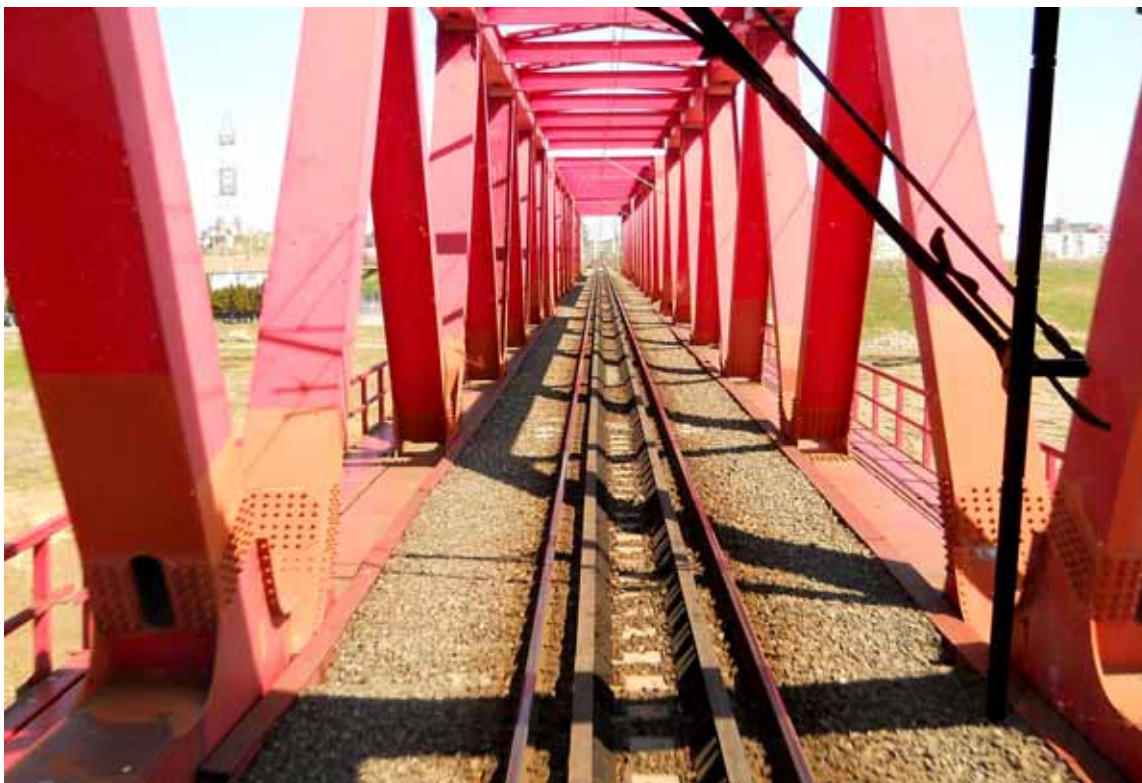
Foto Valentin Ivănescu

Secțiile de Remorcare Deservite de Depoul de Locomotive Arad

Linii Principale

Linia Arad – Timișoara: Arad – Aradu Nou – Valea Viilor – Șag – Vinga – Orțișoara – Băile Calacea – Sânandrei – Ronaț Triaș Gr. D – Ronaț Triaș – Ronaț Triaș Cabina 1 – Timișoara Nord.

Linia Arad-Timișoara a fost construită de Societatea Căilor Ferate Arad-Timișoara fiind inaugurată la 6 aprilie 1871. Este în lungime de 58 km și se desfășoară de la nord la sud, pe partea de est a Podișului Lipovei, considerat ca o continuare a Munților Poiana Ruscă spre apus, către Câmpia Tisei. E o linie de câmpie, altitudinile fiind la Arad de 106 m, iar la Timișoara de 88 m. Are 45 de poduri și podețe, cel mai important fiind podul de pe Mureș de la Arad în lungime de 318 m.



Podul peste Mureș între Arad și Aradul Nou în anul 2010

Foto Valentin Ivănescu



Tren personal în Tmișoara Nord remorcat de locomotiva 142.019 gata de plecare spre Arad în 23.03.1973
Foto Werner Fritthum

Linia Arad – Alba Iulia: Arad – Depoul Arad-Glogovăț – Cicir – Ghioroc – Păuliș haltă – Păuliș – Radna – Milova – Corfeni – Conop – Nadăș – Bârzava – Căpruța – Bătuța – Valea Mureșului – Vărădia – Vărădia haltă – Săvârșin – Toc – Ilteu – Petriș pe Mureș – Zam – Burjuc – Câmpuri Surduc – Gurasada – Ilia – Bretea Mureșeană – Brănișca – Vețel – Mintia haltă – Mintia – Deva – Săulești – Simeria – Simeria Veche – Turdaș – Pricaz – Orăștie – Geoagiu – Aurel Vlaicu – Șibot-Balomiru de Câmp – Tărtăria – Blandiana – Vințu de Jos – Alba Iulia.

Linia Arad – Alba Iulia în lungime de 221 km a fost construită cu capital privat de “Societatea Primei Căi Ferate din Transilvania” fiind deschisă la 22 decembrie 1868. Este așezată pe Valea inferioară a Mureșului, pornește de la Arad (106 m) din Câmpia Tisei, urcă prin Defileul Mureșului având la nord Munții Zarandului, iar la sud Podișul Lipovei și Munții Poiana Ruscăi și trece prin localitățile Radna, Ilia, Simeria, Orăștie, Vințu de Jos până la Alba Iulia (218 m). Altitudinea crește treptat de la Arad (106 m) până la Alba Iulia (218 m) cu mici variații nesemnificative. Deși traversează munți, linia Arad – Alba Iulia e considerată o linie ușoară de câmpie.



Locomotiva 326.212 la manevră în Ghioroc în anul 1961

Colecția Silviu Dârlea



Locomotiva 230.039 în stația Ilia remorcând un tren accelerat spre Arad în anul 1961

Colecția Traian Urițescu



Simeria

Gara — Vasati állomás

Gara Simeria în anul 1926

Colecția Valentin Ivănescu



Locomotiva 325.169 în Simeria în anul 1935

Colecția Ioan Heimerl



Trenul accelerat 204 Arad-București remorcat de locomotiva 142.035 la Tărtăria în septembrie 1965
Colecția Ottmar Löffler



Tren personal remorcat de locomotiva diesel-electrică 62-0815-1 în Alba Iulia în vara anului 1981
Colecția Traian Urișescu

Linia Teiuș – Brașov: Teiuș – Coșlariu – Gr.P.Mureș – Mihalt – Cistei – Crăciunel – Blaj – Câmpu Libertății – Km.374+700 – Mănărade – Glogoveț – Valea Lungă – Lunca – Micăsasa – Șeica Mică – Copșa Mică – Târnava – Mediaș – Bratei – Ațel – Dumbrăveni – Luna – Daneș – Sighișoara – Albești Târnava – Vânători – Saschiz – Mureni – Feleag – Archita – Dârju – Beia – Paloș Ardeal – Cața – Rupea – Mateiaș – Racoș – Augustin – Ormeniș – Apața – Măieruș – Vadu Roșu – Rotbav – Feldioara – Bod – Stupini – Brașov.

Calea ferată Teiuș – Brașov în lungime de 230 km a fost construită între anii 1870 – 1873 de către Societatea Căilor Ferate Ungare de Est în 3 etape: Teiuș – Mediaș, Mediaș – Sighișoara și Sighișoara – Brașov. Pornește pe direcția nord – vest, la sud – est pe Valea Târnavei Mari de la Teiuș până la Vânători, trece apoi prin defileul dintre Munții Baraolt și Munții Perșani intrând în Câmpia Țării Bârsei pe Valea Oltului între Rupea și Feldioara și ajunge în final la Brașov. Ca profil, linia pleacă de la Teiuș (367 m) și urcă până la punctul cel mai înalt al liniei aflat la stația Beia (528 m), de unde coboară până la Rupea (449 m). De la Rupea linia este în rampă continuă până la Brașov.



Gara din Teiuș în anul 1936

Colecția Valentin Ivănescu



Locomotiva 150.1036 în Teiuș în august 1969

Foto Detlef Schikorr



Trenul IC 375 Budapesta-București la intrare în Crăciunel în ianuarie 2010

Foto Valentin Ivănescu



Gara Blaj în anul 1935

Colecția Valentin Ivănescu



Locomotiva diesel-mecanică seria 20.000 în C.P.L. Blaj în iarna anului 1957

Colecția Valentin Ivănescu



Personalul de tracțiune și de mișcare lângă locomotiva 230.321 în stația Târnava în anul 1966
Colecția Valentin Ivănescu



Personalul de mișcare al stației Târnava în anul 1965

Colecția Valentin Ivănescu



Locomotiva 50.440 la manevră în Sighișoara în anul 1987

Foto Valentin Ivănescu



Gara din Brașov în anul 1926

Colecția Valentin Ivănescu



Imagine din depoul Brașov din anul 1929 cu locomotiva 140.492, serie specifică liniilor Văii Prahovei

Colecția Nicolae Surdu

Linia Vințu de Jos – Sibiu: Vințu de Jos – Sebeș Glod – Sebeș Alba – Rahău – Cut – Cunța – Băile Miercurea – Miercurea Sibiu – Apoldu de Jos - Apoldu de Sus– Tilișca – Aciliu – Săliște – Săcelu Sibiului – Sibiel – Orlat – Cristian Sibiu – Turnișor – Sibiu haltă – Sibiu.

Calea ferată Vințu de Jos – Sibiu, în lungime de 81,9 km a fost construită de firma Mandel & Revesz din Budapesta din fondurile constituite de Societatea Anonimă a Căilor Ferate Locale Vințu de Jos – Sibiu, fiind o continuare firească a liniei Arad – Alba Iulia prin Sibiu pe Valea Oltului la Dunăre. Este orientată de la vest spre est și leagă depresiunile transilvane ale Alba Iuliei cu cele ale Sibiului pe văile afluate ale Mureșului și Oltului. Pornește de la Vințu de Jos (205 m), ajunge la Halta Aciliu (548 m) care este punctul cel mai înalt al liniei, delimitând și cumpăna apelor; de aici linia coboară până la Sibiu (415 m).



Vințu de Jos 17 septembrie 2007: locomotivele 231.065 și 230.516 în așteptarea expresului Marea Neagră
Foto Valentin Ivănescu



Expresul Marea Neagră remorcat în dublă tracțiune de 231.065 și 230.516 la ieșire din Miercurea Sibiu
Foto Valentin Ivănescu



Militari din plutonul MTV (mișcare, tracțiune și vagoane) pe locomotiva 50.444 la baza montări-demontări de linii în Miercurea Sibiu în februarie 1973

Colecția Visentea Berghian



Locomotiva 50.627 deraiată în urma unei erori de parcurs în Sibiu în anul 1968
Colecția Valentin Ivănescu



Vedere dinspre oraș a gării din Sibiu în anul 1910
Colecția Valentin Ivănescu



Tracționiști din depoul Sibiu pe locomotiva 327.021 în anul 1956

Colecția Iosif Albu

Linia Arad-Curtici: Arad – Șofronea – Curtici.

Linia Arad-Curtici în lungime de 17 km a fost construită între anii 1856-1858 de către Societatea Căilor Ferate din jurul Tisei. Așezată la nord de cursul Mureșului, este o linie de câmpie cu declivități ușoare și raze de curbură mari. Ea pornește pe direcția de la sud la nord de la Arad (altitudinea 104 m) și coboară până la stația de frontieră Curtici (96 m), care are ca și corespondent pe teritoriul Ungariei, stația de frontieră Lököshaza. Reprezentând astăzi prelungirea magistralei București – Arad spre frontiera de stat cu Ungaria, această linie are un intens trafic internațional de călători și mărfuri. Între anii 1973-1975 linia Arad-Curtici a fost electrificată, fiind dată în funcțiune la 30 septembrie 1975.



Personalul gării Curtici în anul 1935

Colecția Radu Bellu



Gara Curtici în anul 1942

Colecția Radu Bellu



Aspecte de la lucrările de dezăpezire din stația Curtici Triaj din 15 februarie 1984
Colecția Florica Martineac

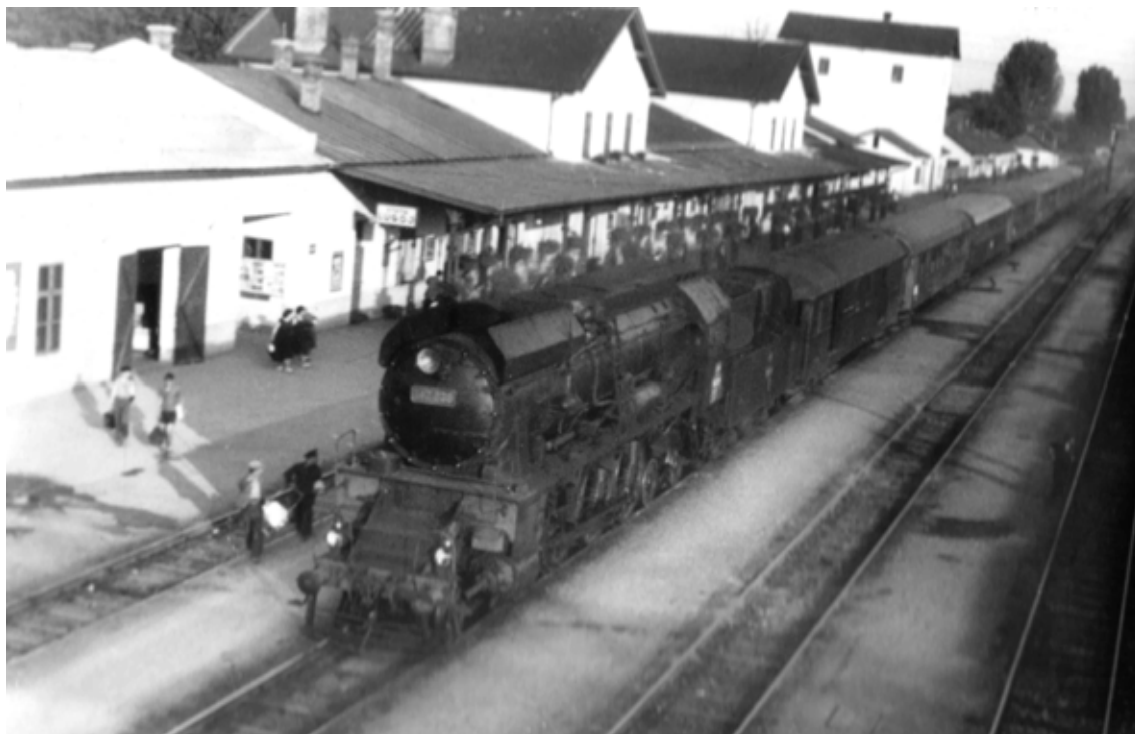
Linia Timișoara – Caransebeș: Timișoara Nord – Timișoara Est – Ghiroda – Remetea Mare – Izvin – Receaș – Șuștra – Topolovăț – Chizătău – Belinț – Jabăr – Lugoj – Tapia – Găvojdia – Jena – Sacu – Căvăran – Zăgujeni – Tibiscu – Caransebeș .

Linia Timișoara – Caransebeș se află în sud-vestul țării și străbate teritoriul Banatului cu orientare de la vest spre est, pe un traseu paralel cu Dunărea având lungimea de 98 km. Ea a fost construită de Societatea Privilegiată a Căilor Ferate de Stat Austriece fiind dată în exploatare la 23 octombrie 1876.

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).

Tronsonul electrificat în lungime de 98 de km între Caransebeș și Timișoara Nord, a fost dat în exploatare la 30 septembrie 1975.

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



Tren accelerat în gara Lugoj în anul 1961 remorcat de locomotiva 142.038

Colecția Valentin Ivănescu



Halta Caransebeș Teiuș în anul 1943

Colecția Valentin Ivănescu



Gara Caransebeș în anul 1967

Colecția Valentin Ivănescu

Linia Oradea – Cluj: Oradea – Oradea Est – Oradea Est Triaj – Oșorhei – Săcădat – Săbolciu – Tileagd – Telechiu – Țețchea – Aleșd – Aleșd haltă – Butan – Vadu Crișului – Vadu Crișului haltă – Peștera – Șuncuiuș – Bălnaca – Bratca – Stâna de Vale – Bulz – Piatra Craiului – Lacu Crișului – Negreni – Ciucea – Valea Drăganului – Poieni – Bologa – Brăișoru – Huedin – Jebuc – Stana – Gălășeni – Aghireș haltă – Aghireș – Dorolțu – Macău – Gârbău – Nădășel – Mera – Rădaia – Suceag – Baciș Triaj – Cluj Napoca.

Calea ferată Oradea - Cluj a fost construită de către Societatea Căilor Ferate Ungare de Est cu capital privat. Lucrările de construcție au fost executate de firma engleză Warring, dar din cauza multor neajunsuri s-a decis încetarea lucrărilor. Societatea Căilor Ferate Ungare de Est a finalizat construcția liniei, astfel încât la 8 septembrie 1870 a fost deschis traficul de călători și de mărfuri. Linia reprezintă un segment al magistralei Oradea – București, fiind în lungime de 152 de km pe direcția vest – est. Pornește pe Valea Crișului Repede aflat la nord de Munții Apuseni și la sud de Munții Mici din Platforma Someșană până la cumpăna apelor dintre Criș și Someș în apropiere de Stana, de unde linia coboară pe valea Nadășului până la Cluj.



Tren accelerat în stația Oradea remorcat de locomotiva 142.027 în anul 1962

Colecția Valentin Ivănescu



Trenul P 3076 Oradea-Cluj în stația Aleșd în 1974 remorcat de locomotiva 230.157 a depoului Oradea
Colecția Silviu Dârlea



Gara din Ciucea în anul 1961

Colecția Vasile Pîntea



Echipa de drum și personalul stației lângă locomotiva 342.187 în Huedin în anul 1932
Colecția Flavius Botorea



Locomotiva 150.172 utilizată ca mașină împingătoare surprinsă în stația Stana în martie 1970
Colecția Alexandru Lăpușanu



Tren de călători remorcat de locomotiva 142.024 pe linia Cluj – Oradea în vara anului 1969
Foto Detlef Schikorr



Gara din Cluj în anul 1906

Colecția Valentin Ivănescu

Linia Alba Iulia – Războieni: Alba Iulia – Bărabanț – Sântimbru – Sântimbru haltă – Coșlariu – Teiuș – Gârbova Albă – Aiud – Mirăslău – Decea – Unirea – Unirea haltă – Războieni.

Calea ferată normală Alba Iulia – Războieni în lungime de 52 de km, prelungire a liniei de la Arad la Alba Iulia, a fost construită între anii 1869 – 1871 de către Societatea Căilor Ferate Ungare de Est, fiind deschisă circulației trenurilor la 20 noiembrie 1871. Este o linie specifică de câmpie care pornește de la Alba Iulia (218 m) și urcă ușor paralel cu cursul râului Mureș până la Teiuș (233 m). În stația Coșlariu, care face parte din complexul feroviar Teiuș, se află triajul cel mai important al Regionalei de Căi Ferate Cluj. De la Teiuș linia urcă în continuare spre Aiud până la Războieni (257 m), nod feroviar așezat lângă confluența Arieșului cu Mureșul.



Gara Sântimbru Fabrică în anul 1930

Colecția Valentin Ivănescu



Cursanți ai școlii de impiegați dispoziitori de mișcare la practică în triajul Coșlariu în anul 1968
Colecția Valentin Ivănescu



Gara Aiud în anul 1910

Colecția Valentin Ivănescu

Linia Cluj – Războieni: Cluj Napoca – Clujana – Cluj Napoca Est – Dezmir – Apahida – Cojocna – Tunel – Boju – Valea Florilor – Ploscoș – Cânepiști – Câmpia Turzii – Călărași Turda – Grindeni – Războieni.

Calea ferată Cluj – Războieni în lungime de 69 de km a fost construită de către Societatea Căilor Ferate Ungare de Est cu capital privat multinațional între anii 1870 – 1873. A fost deschisă circulației trenurilor la 14 august 1873 ca parte integrantă a diagonalei de sud – est Oradea – Teiuș – Brașov. Linia pornește de la Cluj (430 m) coborând la Apahida (305 m), nod de cale ferată aflat în punctul cel mai de jos al liniei. De aici linia urcă printre dealuri până la Boju (422 m), cel mai înalt punct al căii ferate, trecând prin 4 tuneluri construite între Valea Florilor și Cojocna. De la stația Tunel, linia coboară până la Câmpia Turzii (299 m) însoțind Valea Arieșului pe un traseu de câmpie până la Războieni.



Tren accelerat la ieșire din Apahida în toamna anului 1965 remorcat de locomotiva 142.018

Colecția Ottmar Löffler



Feroviari lângă locomotiva 375.826 în stația Valea Florilor în anul 1934
Colecția Flavius Botorea



Locomotiva 151.002 denumită de C.F.R.-iști Mariana staționată în remiza Războieni în 1988
Foto Valentin Ivănescu



Trenul accelerat 1824 Cluj Napoca – București Nord sosind în Războieni în 23 iulie 2011
Foto Valentin Ivănescu

Linia Oradea - Salonta: Oradea – Oradea Vest – Leș Bihor – Gepiu – Cefa – Mădăraș Bihor – Salonta.

Calea ferată simplă neelectrificată Oradea – Salonta în lungime de 50 de km a fost construită de Societatea Alfold – Fiumei – Căile Ferate din partea de nord a Oradiei, între anii 1870 – 1871 cu capital privat. A fost deschisă circulației trenurilor la 14 septembrie 1871, fiind o linie de câmpie aflată în partea de vest a Munților Apuseni. Pornește de la Oradea (140 m) și coboară continuu prin localitățile Nojorid, Leș Bihor, Cefa, până la Salonta (90 m), localitate așezată în partea de răsărit a Câmpiei Tisei, între Crișul Repede și Crișul Negru.

Linia Episcopia Bihor – Valea lui Mihai: Episcopia Bihor – Biharia – Tămășeu – Roșiori Bihor – Diosig – Cadia – Săcueni Bihor – Șilindru – Simion – Valea lui Mihai.

Calea ferată Episcopia Bihor – Valea lui Mihai în lungime de 58,9 km a fost construită de Societatea Anonimă a Căilor Ferate din Bihor între anii 1886 – 1887 și face legătura între Oradea – Borș Frontieră și tronsonul Valea lui Mihai – Sighetul Marmăției. A fost deschisă circulației trenurilor la data de 2 iulie 1887 și pornește de la Episcopia Bihor având pe traseu un număr de 8 stații și halte de mișcare. Pornind din nordul Câmpiei Tisei de la Episcopia Bihor (150 m), linia coboară spre stația Săcueni Bihor (150 m) și ajunge la Valea lui Mihai, punct de ramificație spre Ungaria prin punctul de frontieră Dealul Bran.

Linia Valea lui Mihai – Satu Mare: Valea lui Mihai – Curtuiușeni – Resighea – Sanislău – Marna – Carei – Domănești – Moftin – General Gh. Avramescu – Sătmărel – Satu Mare Sud – Satu Mare.

Calea ferată Valea lui Mihai – Satu Mare a fost construită de MAV între anii 1870 – 1871 fiind în lungime de 68 de km. A fost exploatată de Administrația Căilor Ferate Ungare de Nord – Est până în anul 1920, când la 21 septembrie a aceluiași an, trece în Administrația C.F.R.. Linia se află în partea de nord a Câmpiei Tisei și pornește de la Valea lui Mihai (120 m) străbătând Câmpia joasă a Tisei, trece apoi prin Carei și ajunge la Satu Mare la altitudinea de 123 m.



Gara din Carei în anul 1929

Colecția Valentin Ivănescu



Gara din Satu Mare în anul 1929

Colecția Valentin Ivănescu



Locomotiva 230.157 în stația Satu Mare gata de plecare la drum, împodobită cu ocazia zilei de 1 Mai 1957
Colecția Valentin Ivănescu



Echipa de conducere remizând locomotiva 324.770 în depoul Satu Mare în anul 1963
Colecția Valentin Ivănescu



Un zâmbet în fața aparatului foto: mecanicul și fochistul locomotivei 150.095 la sosirea din cursă
Colecția Daniel Andrei

Linii Secundare

Linia Nădab – Salonta: Nădab – Chișineu Criș – Zerind – Tămașda – Boiu Bihor – Ciumeghiu – Salonta.

Linia Nădab-Salonta a fost construită de Direcția Construcțiilor de Căi Ferate din Ministerul Lucrărilor Publice și Comunicațiilor și dată în exploatare la 27 mai 1924. Este în lungime de 35 km fiind situată în regiunea Câmpiei de Vest a țării.



Stația Salonta în 2009

Foto Cristian Piț

Linia Nădab – Grăniceri: Nădab – Pădureni Arad – Socodor – Șiclău – Grăniceri.

A fost construită între anii 1882-1887 de Societatea Anonimă a Căilor Ferate Unite Arad-Cenad. Este în lungime de 25 km, se află în Câmpia Tisei și evoluează de la est la vest, altitudinea sa variind de la Nădab (106 m) la Grăniceri (90 m).



Tren automotor în Grăniceri în anul 1960

Colecția Aurel Bătrân

Linia Sântana – Brad: Sântana – Șiria – Măsca Măderat – Pâncota – Seleuș – Târnova Zărand – Mocrea – Ineu – Tămand – Bocsig – Răpsig – Bârsa – Sebiș – Livada – Joia Mare – Almaș – Bontăști – Gurahonț – Romanița – Aciuța – Tălagiu – Vârfurile – Cariera Leasa – Hălmagiu – Ocișor – Ociu – Vața – Birtin – Lunca Moșilor – Baia de Criș – Țebea – Ribița – Brad.

A fost construită între anii 1877-1896 de Societatea Căilor Ferate Arad-Valea Crișurilor și de Societatea Căilor Ferate Unite Arad-Cenad. Este în lungime de 144 km, pornește din Câmpia Tisei spre est pe Valea Crișului Alb prin Țara Zarandului și ajunge în Depresiunea Brad din Munții Apuseni. Altitudinea liniei crește treptat de la Sântana (106 m) până la Vața (220 m) și de aici urcă pronunțat spre Brad (341 m). Linia are un singur tunel în apropierea stației Vârfurile.

Pe parcursul acestei linii, în preajma localităților de pe traseu: Gurahonț, Vârfurile, Hălmagiu, Bocsig și Sebiș a existat o bogată rețea de căi ferate forestiere. De la Sebiș, o linie industrială cu ecartament îngust în lungime de 20 km pornea spre nord prin Munții Codru Moma ajungând la Moneasa, renumită stațiune balneo-climaterică cu ape termale oligo-metalice.



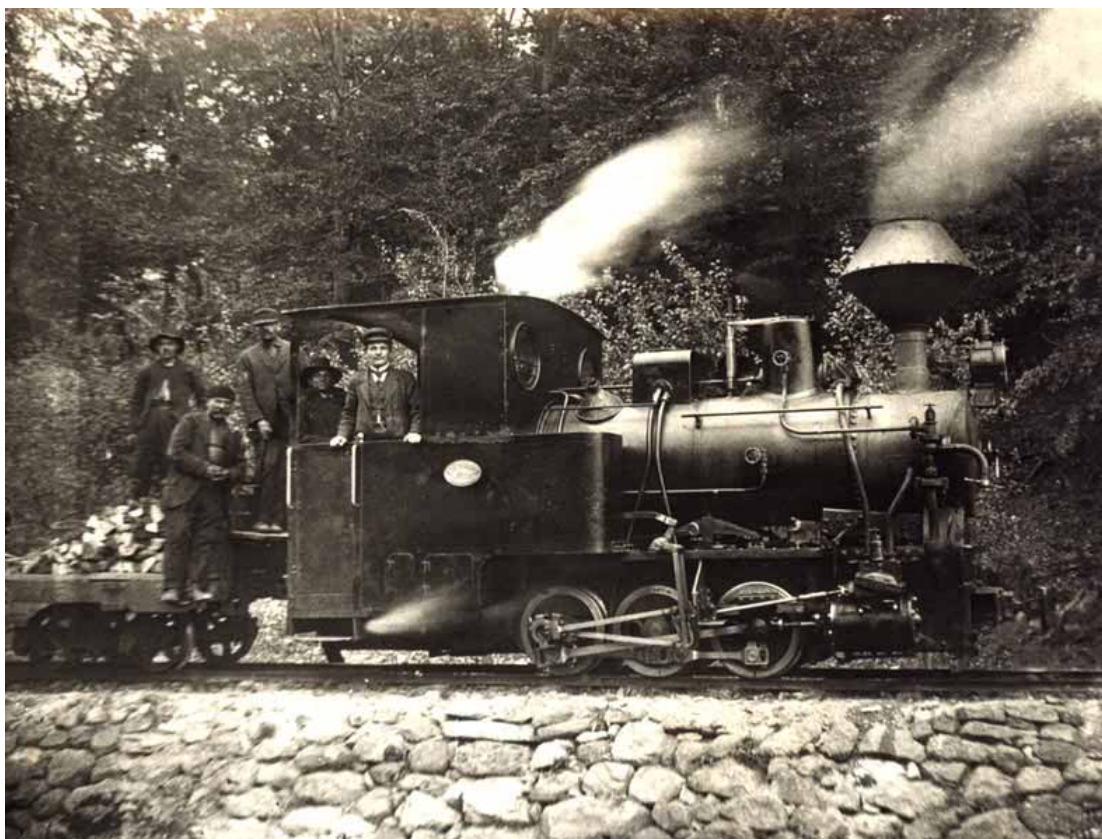
Gara Moneasa la 1934

Colecția Valentin Ivănescu



Locomotivă de cale îngustă utilizată pe linia Sebiș - Moneasa

Colecția Muzeul Arad



Imagine din anii '30 de pe linia Sebiş - Moneasa

Colecția Muzeul Arad



Pod peste Criș

Colecția Muzeul Arad



Tren local de marfă remorcat de locomotiva 131.042 în Gurahonț în 1963
Colecția Vasile Mihalcovici



Locomotiva 375.323 în Remiza Brad în 17 octombrie 1935
Colecția Ionel Șimăndan



Gara Brad în anul 1968

Colecția Vasile Mihalcovici



Mecanicii Vasile Mihalcovici și Ioan Mocuța efectuând revizia automotorului AB-AM-MOT 403 în Brad în anul 1966

Colecția Vasile Mihalcovici



Remiza de locomotive Brad în anul 1969

Colecția depoul CFR Arad



Gara Brad în ianuarie 2012

Foto Ștefan Șandru

Linia Ineu – Cermei: Ineu – Teuz – Cermei.

A fost construită de Societatea Căilor Ferate Unite Arad – Cenad și dată 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.



Tren automotor în Ineu în anul 1958

Colecția Vasile Mihalcovici



Locomotiva 131.064 remorcând un tren personal în stația Cermei în anul 1956

Colecția Iosif Dau

Linia electrică Arad – Podgoria: 1. Arad – Arad CFR-Micălaca haltă – Micălaca – Glogovăț – Mândruloc – Cicir – Sâmbăteni – Ghioroc CFR – Ghioroc Piață 2. Ghioroc Piață – Cuvin – Covăsânț – Livada – Șiria – Galșa – Mâsca – Pâncota Gară – Pâncota 3. Ghioroc Piață – Miniș – Păuliș – Barațca – Cladova – Radna.

A fost o cale ferată particulară în lungime de 58 km, administrată de “Societatea pe Acțiuni a Căilor Ferate Motrice de Interes Local Arad – Podgoria” și deschisă circulației la 30 noiembrie 1906. La început linia a fost deservită de automotoare benzino-electrice ce tractau remorci construite de fabrica Johann Weitzer din Arad.

Dat fiind faptul că aceste automotoare nu dădeau rezultatele scontate, societatea hotărăște să electrifice linia, astfel că la 10 aprilie 1913 este inaugurată și pusă în circulație calea ferată îngustă cu ecartamentul de 1000 mm, în curent continuu de 1,6 KV, care cuprindea următoarele segmente: Arad – Ghioroc = 22,3 km, Ghioroc – Pâncota = 22,2 km și Ghioroc – Radna = 13,9 km.

Energia electrică era furnizată de termocentrala proprie din Arad, alimentată cu cărbuni de Petroșani. Exploatarea s-a făcut cu automotoare construite de firma Ganz-Co.-Danubius din Budapesta, care tractau remorci de vagoane ușoare.

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 șoselelor având asigurată 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, micșorându-se spre Arad. Altitudinea 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).



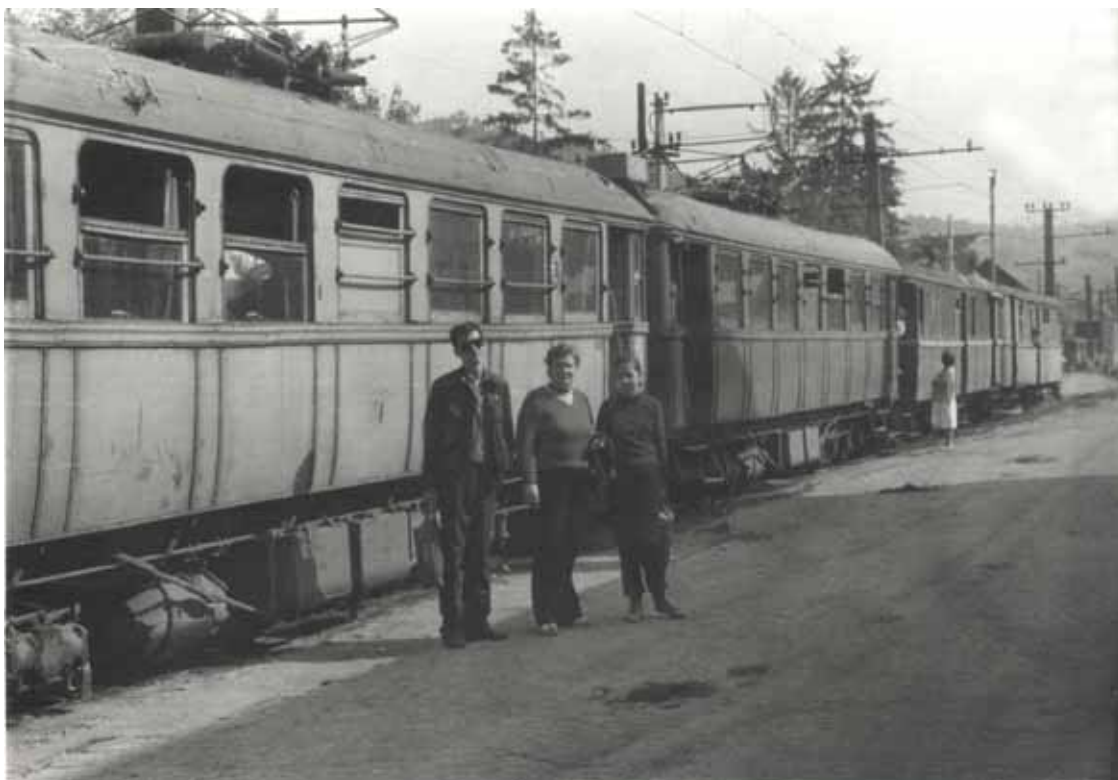


Gara Arad – Podgoria la 1915



Aceeași gară a trenului electric din Arad în anul 1941

Colecția Valentin Ivanescu



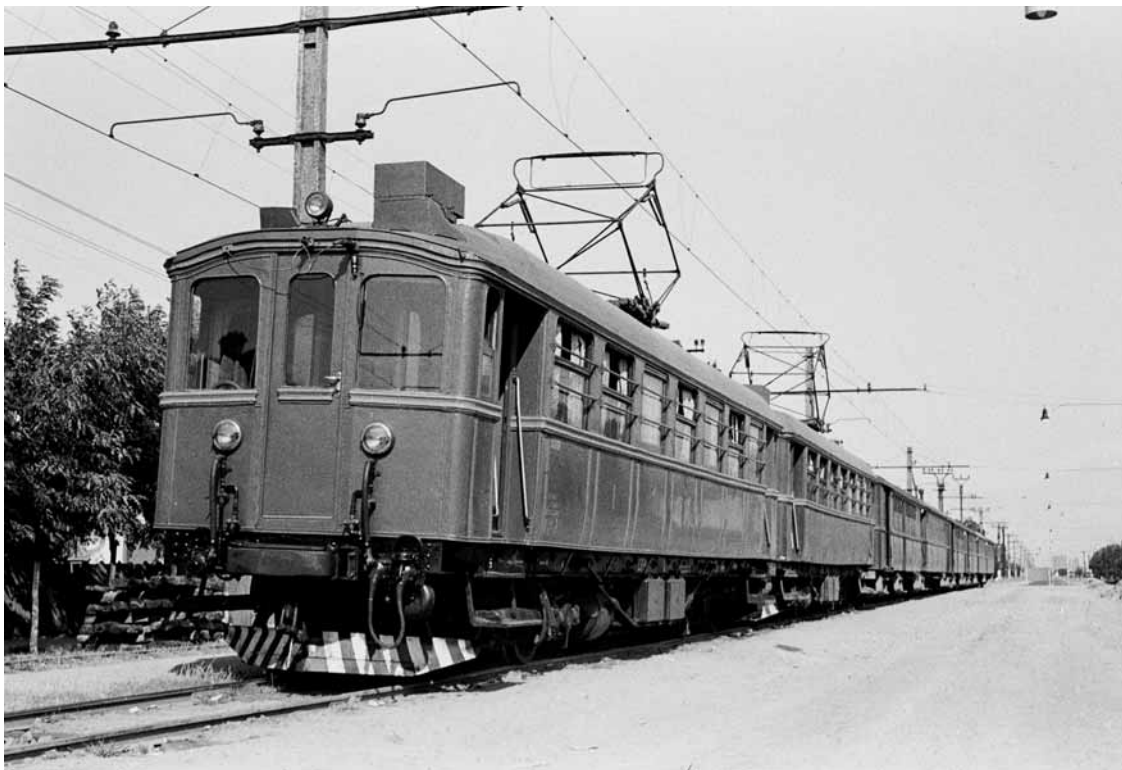
Automotoare electrice pe traseul căii ferate Arad – Podgoria în anul 1967
Colecția Alexandru Samoilenco



Palatul Direcției Regionale CFR și gara automotorului electric Arad – Podgoria în anul 1928
Colecția Valentin Ivanescu



Trenul electric Arad – Podgoria în centrul Aradului în anul 1968
Colecția Alexandru Samoilenco



Automotorul A- MOT – 3 a liniei ferate electrice Arad – Podgoria în 18 iulie 1976
Foto Șerban Lacrițeanu

Linia Arad – Nădlac: Arad – Arad Vest – Ferma Ciala – Sântoma – Pecica – Pecica haltă – Rovine Sălaș – Canton Nr.9 – Semlac – Șeitin – Nădlac.

Linia Arad – Nădlac a fost construită de trei societăți de cale ferată: Societatea Anonimă a Căii Ferate Arad-Cenad, Societatea Căii Ferate Pecica-Nădlac și Administrația CFR, fiind dată în exploatare după cum urmează: Arad – Mezöhegyes la 25 noiembrie 1882, Pecica – Șeitin la 2 iulie 1950 și Șeitin – Nădlac la 30 aprilie 1957. Este de asemenea o linie de câmpie în lungime de 53 km, ce se desfășoară pe Valea Mureșului în aval de Arad (de la est la vest) ca o continuare a liniei Alba Iulia – Arad.

Caracteristica acestei linii constă în faptul că avea un trafic strict local, mărfurile transportate fiind în principal produse agro-alimentare.

Situată la nord de Mureș, linia evoluează aproape paralel cu linia Arad – Periam – Sânnicolau Mare.

Linia Arad – Nerău: Arad – Aradu Nou – Zădăreni – Bodrogu Nou – Felnac – Sânpetru German – Munor – Secusigiu – Aranca – Periam Port – Periam – Pesac – Satu Nou – Lovrin – Gotlob – Comloșu Mare – Teremia Banat – Nerău.

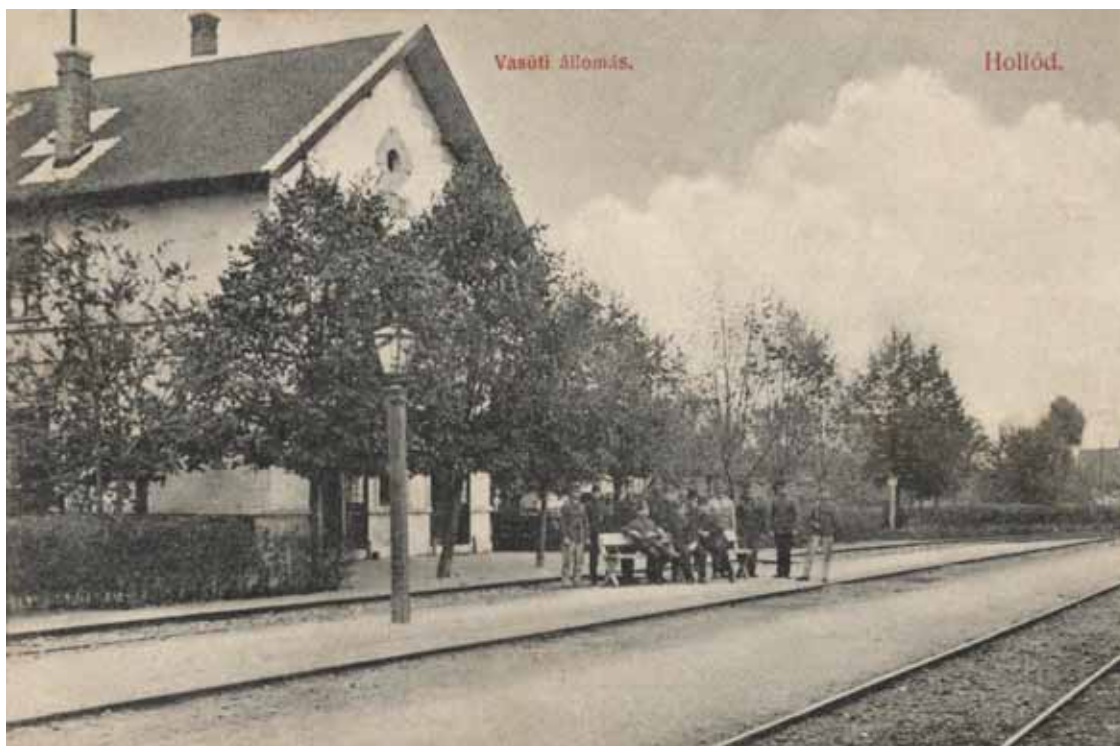
Societatea Căilor Ferate de Interes Local Kikinda Mare – Arad construiește în anul 1910 trei linii: Aradu Nou – Kikinda Mare, Kikinda Mare – Nerău și Lovrin – Jimbolia. După Unirea din 1918, liniile Kikinda Mare – Nerău și Kikinda Mare – Lovrin vor traversa în două puncte frontiera dintre România și Serbia. Tronsonul între Comloș și Teremia va fi construit de Administrația CFR și dat în exploatare la 15 septembrie 1927. Este în lungime de 91 km și are direcția de la nord-est la sud-vest. Între Arad și Periam linia evoluează paralel cu Mureșul, iar de la Periam se îndepărtează spre a ajunge la Nerău în mijlocul câmpiei situate la sud de Valcani. Această linie intersectează linia Timișoara – Cenad la Satu Nou și Lovrin, iar linia Timișoara – Valcani la Periam. Din întretărirea lor rezultă un patruleter cu vârfurile la Satu Nou, Periam, Sânnicolau Mare și Lovrin, constituind zona cu cea mai mare densitate de rețele feroviare din țară.

Linia Lovrin – Jimbolia: Lovrin – Bulgăruș – Lenauheim – Grabaț – 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.

Linia Ciumeghiu - Holod: Ciumeghiu – Glad – Batăr – Tăut – Gurbediu – Tinca – Râpa – Dumbrava Bihor – Holod Vest – Holod.

Calea ferată normală simplă Ciumeghiu – Holod, în lungime de 46 de km se află în vestul Munților Apuseni și a fost construită între 1897 – 1899 de către Societatea Anonimă a Căilor Ferate Locale Matra - Crișana din Arad. Ea face legătura între linia Oradea – Arad și linia Oradea – Vașcău, unind câmpia cu muntele pe direcția vest – est. Această linie cu caracter local, pornește de la Ciumeghiu (96 m), urcă apoi domol de Valea Crișului Negru până la Holod (132 m) străbătând o zonă agricolă.



Gara Holod la 1910

Colecția Valentin Ivănescu

Linia Holod – Vașcău: Holod – Ginta – Căpâlna – Suplacu de Tinca – Șoimi – Urviș – Borz – Uilacu Beiuș – Ioaniș – Finiș – Beiuș – Tărcaia – Sudrigiu – Rieni Bihor – Ștei – Vașcău.

Calea ferată Holod – Vașcău în lungime de 56 de km este un segment al liniei Oradea – Vașcău (105 km) construită între anii 1885 – 1887 de către Societatea Căilor Ferate Locale Oradea – Beiuș – Vașcău – cu capital privat. A fost deschisă circulației trenurilor pe toată lungimea ei la 14 noiembrie 1887. De la Holod (136 m) linia urcă spre Munții Bihorului trecând prin localitățile Beiuș, Ștei până la Vașcău (295 m) unde se oprește.



Gara din Beiuș în anul 1936

Colecția Valentin Ivănescu



Gara Vașcău în primăvara anului 2009

Foto Cristian Piț



“Trecerea oprită pe lângă coloana hidraulică” – imagine cu stația Pâncota în anul 1968
Colecția depoul CFR Arad

Instalații Fixe de Tracțiune Electrică în zona Complexului Feroviar Arad

Primele lucrări de electrificare în zona Arad au început în vara anului 1973 în stația Curtici, odată cu construcția instalațiilor de linie de contact pe distanța Curtici-Frontiera cu Ungaria și grupa A din stație.

În perioada 1974-1975 s-a construit și substația de tracțiune electrică Șofronea prin care se realiza alimentarea liniei de contact pe distanța Frontiera cu Ungaria-Valea Viilor. După punerea în funcție a instalațiilor liniei de contact în 15 mai 1975 din stația Curtici, a urmat ca în vara anului următor, în iunie 1976 să fie pusă în funcțiune substația de tracțiune electrică Șofronea și tronsonul de linie de contact pe distanța Curtici-Valea Viilor.

Datorită punerii în funcție și a instalațiilor de electrificare pe distanța Caransebeș-Timișoara, s-a produs și modificarea organizatorică prin constituirea secției I.F.T.E. Timișoara la 1 ianuarie 1976 care coordona și activitatea celor 3 districte din Arad.



Aspecte de la lucrările de electrificare din anii '70

Colecția Valentin Ivănescu

Observându-se atât eficiența economică cât și impactul pozitiv din punct de vedere ecologic al sistemului de tracțiune electrică, în anul 1983 au început lucrările de dublare și electrificare a tronsonului Arad-Mintia care au condus la creșterea lungimii de cale ferată electrificată cu aproximativ 200 de km (pe distanța Arad-Săvârșin). Totodată s-au construit încă 2 substații de tracțiune electrică la Radna și Vărădia, 2 PS (posturi de secționare) la Conop și Cicir și 4 PSSLP (Posturi de subsecționare legate în paralel) la Ghioroc, Milova, Bătuța și Săvârșin.

Instalațiile de electrificare de pe tronsonul Arad-Săvârșin au fost puse în funcție pe parcursul lunilor iunie-iulie 1986.

În anul 1998, datorită faptului că volumul de instalații de electrificare a fost foarte mare, s-a înființat în luna octombrie Centrul de Electrificare Arad care are instalații de electrificare de la Aradul Nou cap X, până la Frontiera cu Ungaria și de la Arad până la stația Săvârșin cap X.

Între anii 1978-1980 s-au efectuat lucrări de dublare și electrificare pe distanța Arad-Curtici, ocazie cu care a crescut și numărul de km de linie electrificată cu 25 km.



Echipa de intervenție pe traseu în anul 2001

Colecția Ioan Cioancă



Echipa de întreținere și reparații în anul 1998

Colecția Ioan Cioancă



Foto Valentin Ivănescu

Expresul C.F.R.

În 1 mai 1912 ia ființă Societatea de Ajutor Reciproc a Funcționarilor CFR “Expresul”, cu scopul de a ajuta colegii încercați cu diferite necazuri: suspendări, boli, decese, etc., prin acordarea de ajutoare bănești. După Unirea din 1918, în anul 1928 ia ființă Societatea de Ajutor a Personalului CFR din România Mare. “Expresul C.F.R.”, care funcționează și astăzi ca Asociația AAD-CFR din România Filiala Arad, are sediul pe strada Bihorului nr. 2-4. Asociația Centrală cu sediul în București cuprinde un număr de 125 filiale (sucursale) și agenții în toată țara acordând ajutoare.



Conducerea filialei Arad a Asociației Expresul CFR filiala Arad: Pavel Grecu-președinte, Rozalia Zăgan-vicepreședinte, Vasile Mihalcovici-vicepreședinte și Livia Saalai



Expresul CFR, diplomă de membru activ

Colecția Vasile Mihalcovici



După 20 de ani în iunie 2009

Colecția Vasile Mihalcovici



Întâlnirea din 2010



Întâlnirea pensionarilor CFR-iști din depoul de locomotive Arad din 2011
Colecția Vasile Mihalcovici



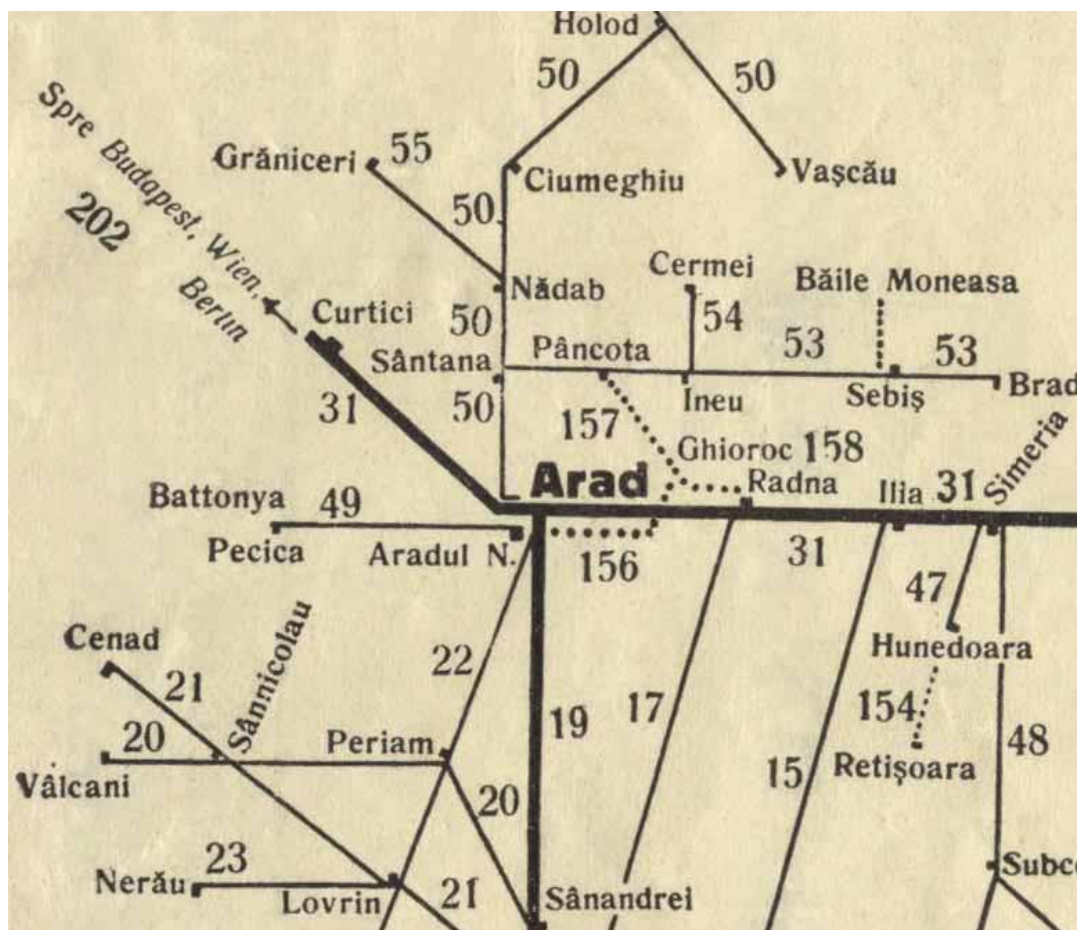
Locomotiva 131.001 construită la Uzinele Reșița în 1939, expusă în Piața gării din Arad
Foto Valentin Ivănescu



Inginerii Ștefan Șimăndan și Ionel Șimăndan, a 3-a și a 4-a generație de tracționiști din depoul Arad
Colecția Ștefan Șimăndan

Bibliografie

1. **Radu Bellu** – Mica monografie a căilor ferate din România, vol.1, Regionala de Căi Ferate Brasov, Editura Filaret, București, 1995
2. **Radu Bellu** – Mica monografie a căilor ferate din România, vol.2, Regionala de Căi Ferate Cluj Napoca, Editura Filaret, București, 1996
3. **Radu Bellu** – Mica monografie a căilor ferate din România, vol.3, Regionala de Căi Ferate Timișoara, Editura Filaret, București, 1997
Radu Bellu – Istoria Căilor Ferate Arad-Podgoria 1863-2000 Editura Filaret Bucuresti, 2000
4. **Constantin Botez, Demetru Urmă, Ioan Saizu** - Epopeea Feroviară Românească, Editura Sport-Turism, București, 1977
5. **Alexandru Cebuc, Constantin Mocanu** - Din istoria transporturilor de călători în România, Editura științifică, București, 1967
6. **Florian Goga** - Regionala de Căi Ferate Timișoara (manuscris)-1970
7. **Valentin Ivănescu, Ottmar Löffler, Alfred Martini** - Buziaș Nostalgii feroviare, De la "Etelka la "Săgeata albastră"-Editura Pardon, Timișoara, 2005
8. **Valentin Ivănescu** - Cronica Ilustrată a Regionalei de Căi Ferate Timișoara-Editura Marineasa, Timișoara, 2009
9. **Șerban Lacrițeanu, Ilie Popescu** - Istoricul tracțiunii feroviare din România, vol.1,2.&3, Editura ASAB, București, 2003
10. **Corneliu Florea** – Monografia Reviziei de Vagoane Arad (manuscris) – 1976
11. **Ilie Don** – Monografia Depoului de Locomotive Arad (manuscris) - 1975
12. **Dan Gh. Perianu** - Istoria locomotivelor și a căilor ferate din Banatul Montan, Editura Timpul, Reșița, 2000
13. *** - Cu trenul în vacanță-ghid turistic, București, 1966
14. *** - Colecția "Revista C.F.R."- 1929, 1930, 1931 & 1933
15. *** – Colecția "Mersul Trenurilor"-1941 & 1949



Cuprins

Cuvânt înainte	7
1. Gara Arad	9
2. Depoul de locomotive	27
3. Remiza de automotoare	53
4. Revizia de vagoane	61
5. Învățământul feroviar arădean	73
6. Secțiunile de remorcare deservite de depoul de locomotive Arad	79
7. Instalații fixe de tracțiune electrică în zona complexului feroviar Arad ..	129
8. Expresul CFR	133
Bibliografie.....	137
Cuprins	139

