

Traseu de cale ferata renovat si deschis, apoi inchis la loc. Sageata Albastra, inaugurata cu fast, „alerga” cu 35 km/h si a rezistat mai putin decat o sarcina

Bianca Sara,



Inceputul noului an a venit cu moartea traseului de cale ferata inaugurat cu fast in luna august a anului trecut. Din cauza pierderilor masive, Sageata Albastra, inaugurata cu fast chiar de catre fostul ministru al Transporturilor, care rula cu o viteza maxima de 35 de km/h, a fost trasa pe dreapta.

In luna august a anului trecut era inaugurat cu mare fast un nou traseu de cale ferata, abandonat in urma cu cativa ani de firma care concesionase acel tronson. La eveniment au fost prezenti toti primarii din comunele traversate de calea ferata, dar si fostul ministru al Transporturilor, Razvan Cuc.

Traseul se intinde pe 21 de kilometri si leaga localitatile Ilva Mica de Rodna Veche. Desi s-au investit mai bine de un milion de lei pentru ca vechea cale ferata sa fie functionala, aceasta a permis o viteza maxima de 35 de kilometri pe ora. Asa se face ca cei 21 de kilometri erau parcusi in aproape 50 de minute.

„Este o promisiune pe care am facut-o in luna mai, s-a lucrat intens la infrastructura feroviara sa o putem deschide in doua luni. Sunt inca lucrari de facut, de montat inca 1.000 de traverse. Este un lucru extraordinar de pozitiv si pentru autoritatile locale, pentru ca si ele la randul lor au cerut redeschiderea acestui tronson pentru a asigura mobilitatea populatiei. Si din punct de vedere turistic e o componenta foarte importanta. Eu sper ca vor circula pline trenurile, preturile la bilete sunt accesibile", declara la inceputul lunii august, ministrul Transporturilor de atunci, Razvan Cuc.



La inaugurarea acestui tronson a fost prezent inclusiv ministrul Transporturilor, Razvan Cuc, care a fost asteptat cu paine si sare

Ca o ironie a sortii, pentru acest tronson a fost adusa o Sageata Albastra. Trenul mergea zilnic pana in Cluj-Napoca, pentru alimentare. Cu toate eforturile autoritatilor, locuitorii comunelor traversate de calea ferata nu s-au prea inghesuit.

Programul de functionare al trenului, care nu tinea cont nici de nevoile omenilor, nefiind corelat cu orarul scolar al elevilor sau cu cel al muncitorilor, dar si timpul mare de asteptare, i-au facut pe oamenii din zona sa apeleze la alte mijloace de transport.

Asa se face ca, in prima zi din an, Sageata Albastra a fost trasa pe dreapta, dupa ce a functionat mai putin de 6 luni. Oficialii CFR intentionau sa renunte la aceasta ruta inca din 10 decembrie, cand s-a schimbat mersul trenurilor. Atunci s-a apelat la o varianta de avarie, reducandu-se din numarul curselor.

Potrivit unor surse din cadrul CFR, pierderile inregistrate zilnic doar pentru acest tronson treceau de 10.000 de lei.

Prin desfiintarea acestei linii, gara Rodna Veche a ramas nefolosita. Aceasta mai are totusi trei angajati, care in lipsa de activitate fac paza. Angajatii au dezvaluit faptul ca lunar circulau cel mult 400 de calatori cu acest tren. Parte din ei aveau biletele subventionate, fiind elevi.



Unul dintre cei trei angajati ai garii care a ramas pustie dupa scoaterea trenului

„Ca sa meri pana in Ilva Mica trebuia sa iti iei merinde cu tine"

Inca de la inaugurare, primarul orasului Singeorz-Bai, Traian Ogagau, prin curtea caruia trecea trenul, sustinea ca CFR-ului ii va fi greu sa tina pasul cu „rechinii", care iau elevii din fata casei si ii duc in timp mult mai scurt la scoala sau acasa.

„Ca sa meri pana in Ilva Mica, (n.r. din Rodna Veche) trebuia sa iti iei merinde (n.r. alimente) cu tine. Cu autobuzu` intr-un ceas erai in Bistrita, cu trenu` faceai doua zile", este concluzia trista si amuzanta a unui locuitor al comunei Rodna.



Locuitorii din Rodna spun ca ai nevoie de „merinde" daca te incumeti sa mergi cu acest tren

Locuitorii din localitatea Valea Mare, cel mai indepartat sat al comunei, aveau de parcurs doar pana in gara mai multi kilometri pe jos. Din gara mai faceau cu trenul 50 de minute pana in Ilva Mica. Asta in conditiile in care

autobuzul ii lua chiar din centrul satului si ii ducea la destinatie de doua ori mai repede.

Avand in vedere faptul ca acest tronson strabate una dintre cele mai frumoase zone ale judetului Bistrita-Nasaud, trecand pe la poalele muntilor Rodnei, primarul orasului-statiune Singeorz-Bai sustine ca singura sansa a acestei rute este transformarea acesteia intr-una turistica, prin concesionarea sa catre un operator privat, care sa se foloseasca de drezine, mocanite sau trenuri de epoca pentru exploatare.

„S-a dovedit faptul, de-a lungul timpului ca nu este rentabila. Plus ca infrastructura feroviara este sub orice critica, dovada fiind faptul ca se circula cu 30 de km/h. Aceasta cale ferata se poate exploata doar in scopuri turistice, nu politice. Nu poate circula un tren gol in permanenta si toata lumea sa spuna ca e rentabil. Intentia a fost buna, insa faptul ca s-a inchis inseamna ca nu a fost rentabil. Fac un apel autoritatilor locale si forurilor de conducere sa folosim aceasta linie in scop turistic", a declarat primarul orasului Singeorz-Bai, Traian Ogagau.

Calea ferata a fost realizata acum 130 de ani, de unguri

Aceasta cale ferata a fost realizata de unguri, acum 130 de ani. Scopul acesteia era sa asigure legatura cu Rodna, fosta localitatea miniera, cu bogate zacaminte de fier.

Calea ferata a fost pusa in functiune in 1890 si exploatata de compania feroviara ungara de stat MAV si preluata ulterior de catre CFR. Aceasta a fost utilizata pana acum 4 ani, cand operatorul privat care o avea in administrare a ajuns la concluzia ca nu este rentabila si a renuntat la acest tronson.

Va mai recomandam:

Mocanita Transilvaniei. Povestea trenului cu abur cu ajutorul caruia maghiarii transportau armament

Ultima fita: party-n Mocanita. Tinerii s-au distrat cu DJ si cocktail-uri, intr-un tren cu care ungurii transportau armament pe vremuri
