

ISTORICUL CĂII FERATE TIMIȘOARA-LIPOVA-RADNA

(Rezumat)

După mijlocul veacului al XIX-lea orașul de garnizoană mic, dar cochet Timișoara a pășit pe calea devenirii unui oraș civil mare și important, cu o industrie puternică, urcând mereu în ierarhia orașelor din Ungaria de atunci. Un rol deosebit l-au avut primarii vizionari dintre care trebuie să-i amintim pe Küttel Károly, Török János și Telbisz Károly pe de o parte și conducătorii județului – comite (numit) și vicecomite (ales) – Ormós Zsigmond, Török János, Molnár Viktor și alții pe de altă parte. Conducătorii orașului și ai județului au sprijinit toate demersurile făcute pentru dezvoltarea orașului și a județului. În cazul nostru realizarea căii ferate Timișoara-Radna.

Timișoara a considerat că o cale ferată locală pentru o legătură mai scurtă cu calea ferată principală Arad-Teiuș ar aduce foloase mari și ar contribui substanțial la dezvoltarea industriei orașului, deoarece transporturile de cărbune, de materiale de construcții, cherestea, lemn pentru foc ar fi mult mai ieftine în comparație cu transportul pe ruta Radna-Arad-Timișoara, cu o lungime mult mai mare. În plus localitățile din această parte a județului puteau să-și transporte produsele pe calea ferată la Timișoara și mai departe sau pe piețele din Transilvania. Primele inițiative pentru construirea acestei legături feroviare au fost întreprinse încă în anii 1870, însă au rămas fără succes. Legea nr. XXXII. din 1880 privind construcția căilor ferate locale a dat un avânt puternic activității de construire a căilor ferate de interes local și în scurt timp țara a fost înzestrată cu o rețea foarte densă de căi ferate.

Timișoara s-a folosit și ea de facilitățile acordate de lege și în câțiva ani au fost construite mai multe căi ferate din oraș spre cele patru puncte cardinale. Printre ele și calea ferată Timișoara-Radna. Cei mai de seamă artizani ai căii ferate au fost legendarul primar Telbisz Károly și comitele Molnár Viktor. A fost înființat un comitet de inițiativă care a obținut concesiunea și, conform actului de concesiune a fost constituită societatea pe acțiuni denumită „Temesvár-Lippa-Radnai helyi érdekű vasút Részvénytársaság” (în traducere: „Societatea pe Acțiuni Calea ferată locală Timișoara-Lipova-Radna”). Pentru asigurarea fondurilor aceasta a emis acțiuni, a ales proiectanții și firma de construcții cu care a încheiat contractele necesare. A parafat convenția cu

MÁV (Căile Ferate Regale de Stat Ungare) pentru joncțiunea liniei de cale ferată locală cu rețeaua MÁV în stațiile Timișoara-Fabric și Radna. Conform obligațiilor din actul de concesiune a încheiat cu Căile Ferate Regale Ungare contractul pentru exploatarea căii ferate locale. În scopul asigurării unei exploatare uniforme, a siguranței circulației, a confortului pe liniile locale, după darea în folosință ele au fost predate căilor ferate de stat (MÁV) care răspundeau de exploatarea căii ferate, achitând societăților pe acțiuni o sumă stabilită în contract, de obicei 50% din câștig. De regulă tarifele preferențiale de pe rețeaua căilor ferate de stat se aplicau și pe căile ferate locale.

Deoarece calea ferată făcea concurență căii ferate de stat, aceasta nu a vrut să aplice tarifele preferențiale, fapt ce a dus la multe discuții și animozități între societatea pe acțiuni și MÁV. O altă problemă a intervenit atunci, când localitățile care au făcut subscrieri de acțiuni au refuzat să le mai primească și să le plătească, iar societatea de cale ferată nu și-a putut onora plățile către societatea de căi ferate de stat pentru materialul rulant. În această chestiune subcomitele Deschán Achill a jucat un rol cât se poate de negativ, ceea ce a dus la destituirea lui. În carte sunt tratate și aceste aspecte mai puțin cunoscute în zilele noastre. Societatea trebuia să construiască și un pod în curbă (nu prea obișnuit în acea perioadă) impozant, de cinci deschideri și o lungime de 250 metri peste râul Mureș. Proiectantul căii ferate și a podului peste Mureș a fost renumitul inginer, mai târziu profesor universitar Zielinski Szilárd din Budapesta. Toate acestea sunt tratate în mod amănunțit în volum. Proiectanții și constructorii trebuiau să satisfacă cerințele mai ridicate decât cele impuse altor căi ferate locale, ceea ce a dus la un preț mai ridicat, însă această cale ferată a devenit una dintre cele mai solide și bine construite din Austro-Ungaria. După sfârșitul primului război mondial și stabilirea noilor frontiere, toată linia a revenit Regatului României, iar exploatarea a fost asigurată de către C.F.R.

Cartea de față prezintă istoricul căii ferate Timișoara-Lipova-Radna. Pe baza cercetărilor în diferite arhive, autorul relatează cu lux de amănunte atât demersurile administrative cât și aspectele pur tehnice ale liniei de cale ferată. Sunt tratate separat demersurile pentru înființarea căii ferate, contractul de concesiune, condițiile tehnice, statutul societății pe acțiuni, contractul de joncțiune la rețeaua (MÁV), traseul, calea în plan, profilul longitudinal și profilul transversal tip, infrastructura, suprastructura, lucrările de artă, clădirile deservente ale căii ferate, locomotivele care au asigurat tracțiunea, situația căii ferate în perioada interbelică și după cumpărarea întregului activ al societății făcută de statul român în anul 1942, situația actuală.

Datorită cercetărilor arhivistice aprofundate autorul a inclus numeroase reproduceri provenite din proiectele originale și din alte documente inedite. Acestea dăruiesc cărții o valoare documentară deosebită.