

## **PRIMA CALE FERATĂ DIN BANAT. ISTORICUL CĂII FERATE ORAVIȚA-BAZIAȘ**

**(Rezumat)**

Totul a început cu o întâmplare norocoasă a unui muncitor forestier Matthias Hammer, care în Valea Porcarului de lângă Anina a găsit niște pietre care ardeau. Inspirat, el a anunțat îndată autoritățile miniere de la Oravița, care au constatat că „piatra” este cărbune. Specialiștii care au cercetat zona au găsit zăcăminte bogate de antracit și ulei de calitate foarte bună. Statul a vândut/concesionat unor particulari mai multe suprafețe de exploatare, dar și el a înființat tot mai multe puțuri. În lipsa unei căi ferate, valorificarea la un preț convenabil a cărbunelui extras a întâmpinat mari greutăți. De aceea Direcția Montanistică a inițiat construirea unei căi ferate pentru transportul ieftin și eficient al cărbunelui până la Dunăre. După mai multe încercări, între Anina și Oravița a fost construită o cale ferată minieră hipo, dar înființarea unei căi ferate cu tracțiune cu locomotive cu aburi a rămas în continuare o preocupare principală a conducerii Direcției Montanistice. După mai multe pauze, în anul 1854 prin Direcția Montanistică statul a terminat calea ferată cu tracțiune mecanică între Oravița și Baziaș. Aceasta însă era doar o cale ferată industrială, numită „Kohleisenbahn” (cale ferată de cărbune) și nu una publică.

Între timp statul a răscumpărat de la proprietari majoritatea concesiunilor miniere și a deschis mai multe puțuri. În anul 1854 guvernul absolutist instaurat la Viena în urma înfrângerii revoluțiilor din 1848 și războiului de neatarnare a Ungariei, criza financiară a împins statul la marginea prăpastiei economice. Pentru a putea obține fonduri, statul austriac centralizat, totalitar (parlamentarismul și autonomia țărilor din componența imperiului au fost desființate până în anul 1860) a vândut căile ferate și bunuri ale statului unor întreprinderi multinaționale. În scopul plasării capitalului acumulat, mari investitori din Franța au înființat StEG (Kaiserlich-Koeniglich-Privilegirte Oesterreichische Staats-Eisenbahn- Gesellschaft), care a achiziționat o mare parte a căilor ferate, domenii imense, mine, și fabrici. StEG a pus mâna pe cele mai rentabile căi ferate din Ungaria și Austria.

Deși foarte însemnată pentru transportul cărbunelui, în anii de început calea ferată Oravița–Baziaș a avut doar o importanță locală. În acea perioadă în Austria exista deja o rețea importantă de căi ferate, iar în Ungaria până în 1856 au fost date în folosință mai multe linii, după cum urmează Pest–Vác 1846.07.15., Pest–Cegléd–Szolnok 1847.09.01., Marchegg (frontiera austro-ungară)–Pozsony (azi Bratislava) 1848.08.20., Vác–Párkányána 1850.12.16. 1850.10.15., Párkányána–Pozsony 1851.09.06. 1850.12.16., Cegléd–Félegyháza 1853.09.03., Félegyháza–Szeged, 1854.03.04., Bruck (frontiera austro-ungară)–Győr 1855.12.24., Győr–Újszóny 1856.08.10.

În Banat STEG a cumpărat imensele domenii, mine și uzine din zona Anina–Bogșa–Reșița–Oravița, inclusiv calea ferată Oravița–Baziaș pe care a terminat-o, iar în 10 noiembrie 1856 a deschis-o și circulației publice (Jancsó 2013, Jancsó 2016). După terminarea căii ferate Timișoara–Iasenovo, tronsonul Iasenovo–Baziaș a devenit parte integrantă a căii ferate principale de rangul I. Viena–Marchegg–Pojon (Pozsony, Bratislava de azi)–Budapesta–Szeged–Timișoara–Baziaș. Pe această rută călătoreau toți cei ce se îndreptau spre Giurgiu, București, Constanța, Ruse, Varna, Istanbul. Tronsonul Iasenovo–Oravița a fost încadrată ca linie principală de rangul II.

Cartea de față prezintă pe larg istoricul căii ferate Oravița–Anina, cu multe aspecte neglijate până acum. Ea se bazează pe cercetarea documentelor primare existente preponderent la arhivele căilor ferate ungare (MÁV) de la Budapesta. Volumul este bogat ilustrat cu faximiluri inedite ale documentelor existente în arhivă și pune în valoare zeci de planșe nepublicate până acum ale proiectelor acestei căi ferate. După prezentarea amănunțită a construirii acestei căi ferate autorul trece în revistă întâmplările mai importante ale istoricului ei, până la desființare.

Sunt tratate separat demersurile pentru înființarea căii ferate, înființarea STEG, contractul de concesiune, exproprierea, traseul căii, calea în plan, profilul longitudinal și profilul transversal tip, infrastructura, suprastructura, lucrările de artă (viaductul Oravița, podul peste Nera), gările, clădirile deservente ale căii ferate (clădirile pentru călători, depourile, magaziile, cantoanele), primele locomotive care au asigurat tracțiunea, siguranța circulației, etatizarea prin răscumpărare, transferul din proprietatea statului ungar în proprietatea statului român și SHS (regatul sârbilor croaților și slovenilor, devenit Iugoslavia), situația căii ferate în perioada interbelică și după cumpărarea întregului activ al societății făcută de statul român în anul 1942, respectiv situația actuală. Sunt trecute în revistă problemele sociale și sănătate a muncitorilor care au lucrat la construcția acestei căi ferate, medicii care s-au luptat din greu cu epidemiile de holeră care i-au decimat pe constructori. Un capitol destul de voluminos prezintă Baziașul, stația terminus a căii, de la ridicarea ei până la decădere, apoi desființare totală.