

Rețeaua feroviară istorică a Banatului

De Stefan Miskovits

A devenit o obișnuință ca Banatul, și în mod special Timișoara, să fie menționate pentru anumite realizări însemnate, cum ar fi iluminatul electric al străzilor, transportul în comun, fabrica de bere și altele, majoritatea lor fiind chiar și premiere pe plan internațional. Alături de toate aceste realizări, evident în limita importanței pe care o reprezintă pentru progresul societății, consider a fi indicată și menționarea unui alt aspect, unul poate mai puțin cunoscut, dar care oglindește semnificativ nivelul de civilizație al regiunii istorice bănățene.

În ultimele patru decenii ale secolului XIX, după o oarecare consolidare politică, survenită după anii grei din timpul revoluțiilor, se remarcă și o evoluție ascendentă a vieții economice. Într-o atmosferă mai liberală, în care vechile structuri ale societății feudale au dispărut deja în mare parte, activitatea economică a necesitat o restructurare. Odată cu avântul modernizării a devenit indispensabilă asigurarea unei infrastructuri corespunzătoare care să asigure baza unei activități economice eficiente. Modernizarea rețelei rutiere, generalizarea teritorială a telegrafiei și ulterior al telefoniei, precum și cel al administrației de stat, au constituit doar o parte a introducerii noilor forme de existență. Creșterea importantă a volumului mărfurilor produse, concomitent cu lărgirea zonei de desfacere al acestora, a necesitat noi forme de transport cu eficacitate mărită. În acest sens se remarcă dezvoltarea rapidă a transportului fluvial și feroviar.

În această privință, în zona sud-estică a Imperiului Austro-Ungar, zona etnic eterogenă, denumită „Banat”, realizările obținute au devenit comparabile cu cele practicate la nivelul țărilor industrial dezvoltate. Paralel cu asigurarea unui transport fluvial, prin canalizarea râului Bega a fost creată o rețea de cale ferată, a cărei extindere și în mod special, a cărei densitate, este impresionantă. Valoarea acesteia este evidențiată în mod deosebit și prin faptul că, și după mai bine de un secol, densitatea acestei rețele satisface încă pe deplin și cerințele unui sistem modern al societății moderne industrializate actuale, evident cu perfecționările care au fost efectuate pe parcursul anilor. Urmărind o hartă realizată de Palovics Lajos, publicată în lucrarea enciclopedică a istoriei Ardealului *) se pot urmări traseele rețelei precum și data finalizării acestora, începând din anul 1850 până la finele primului război mondial. Pentru o mai ușoară urmărire a traseelor, cu scopul de a prezenta și evoluția cronologică a acestei activități de amploare, o parte a hărții, cea care cuprinde zona Banatului, la Nord de Dunăre și la Est de Tisa, a fost corespunzător adaptată. Apare în mod evident faptul că intensitatea realizării tronsoanelor noi se situează în perioada anilor 1890 – 1900, perioadă care coincide cu cea a impetuosei activității economice din zonă.

*) *Erdély Története, Köpeczi Béla, Akadémiai Kiadó Budapest 1986, ISBN 963 05 4203, Cap XII, pag. 1512, „A közlekedési hálózat kiépítése” preluată din „Vasúti földrajz”, Budapest 1913.*

Pentru a asigura un aspect util și convenabil, în cadrul adaptării s-a renunțat la felul de prezentare original cu date numerice și text, localitățile aflate în punctele cheie și dealungul traseelor s-au marcate cu cifre - identificarea acestora fiind posibilă prin folosirea datelor din tabel – iar traseele au fost reprezentate în diverse culori, care evidențiază perioada în care au fost acestea realizate. În harta originală denumirile istorice au fost introduse în limba oficială a statului din acea vreme, denumiri care, cu trecerea anilor au suferit modificări și adaptări. Astfel, datorită specificului etnic al Banatului unele localități sunt și astăzi cunoscute sub diverse denumiri, în funcție de limba folosită.

Nr	Denumirea localității		Nr	Denumirea localității		Nr	Denumirea localității	
	actuală	istorică		actuală	istorică		actuală	istorică
1	Alibunar	Alibunar	14	Hațeg	Hátszeg	27	Radna	Radna
2	Anina	Anina	15	Hunedoara	Vajdahuny ad	28	Reșița	Resica
3	Antalfalva	Antalfalva	16	Ilia	Marosilye	29	Sânnicolau	Szentmiklo s
4	Arad	Arad	17	Lugoj	Lugos	30	Sečan	Szecsény
5	Baziaș	Báziás	18	Makó	Makó	31	Szeged	Szeged
6	Bocșa	Bogsán	19	Mezőhegy es	Mezőhegy es	32	Simeria	Piski
7	Brad	Brád	20	Perlez	Onód	33	Timișoara	Temesvár
8	Buziaș	Buziás	21	Oravița	Oravica	34	Titel	Titel
9	Caransebeș	Karánsebe s	22	Orșova	Orsova	35	Variaș	Varjas
10	Chevereș	Kevertára	23	Pančevo	Pancsiva	36	Verșeț	Versec
11	Gătaia	Gátalja	24	Pâncota	Pankota	37	Voiteni	Vojtek
12	Ghelar	Gyelár	25	Periam	Perjámos			
13	Gurahonț	Gurahonc	26	Srepaja	Petre			

Observație: Pentru unele localități nu am dispus de date certe pentru echivalare, astfel, aceste denumiri pot fi chiar eronate. În cazul lipsei totale de date denumirile au fost introduse întocmai ca cele din harta de referință.

Densitatea remarcabilă a rețelei ferate a fost ușurată, printre altele, și datorită configurației terenului bănățean. Zona de șes a favorizat construcțiile pe întinse terenuri plane, dar nu au fost neglijate nici aspectele economice, care impuneau traversarea unor zone deluroase și chiar muntoase, zone care solicitau construirea viaductelor înalte și adesea și a unor tuneluri. În mod special merită atenție faptul că, pe linia Caransebeș-Subcetate, în dreptul comunei Bouțari, s-au folosit locomotive care se angrenau cu linia ferată prevăzută cu cremalieră. Unele din aceste construcții impresionante se mai află în exploatare și astăzi și sunt mărturie a nivelului tehnic din acea perioadă.

Poate nu este lipsit de interes faptul că în această perioadă, în zona Banatului, se constată și o însemnată activitate metalurgică și de construcție de mașini, acestea fiind în măsură să asigure materialele necesare atât construirii traseelor cât și al producerii materialului rulant. Astfel se remarcă în mod special, existența produselor provenite din uzinelr din Reșița și Arad.

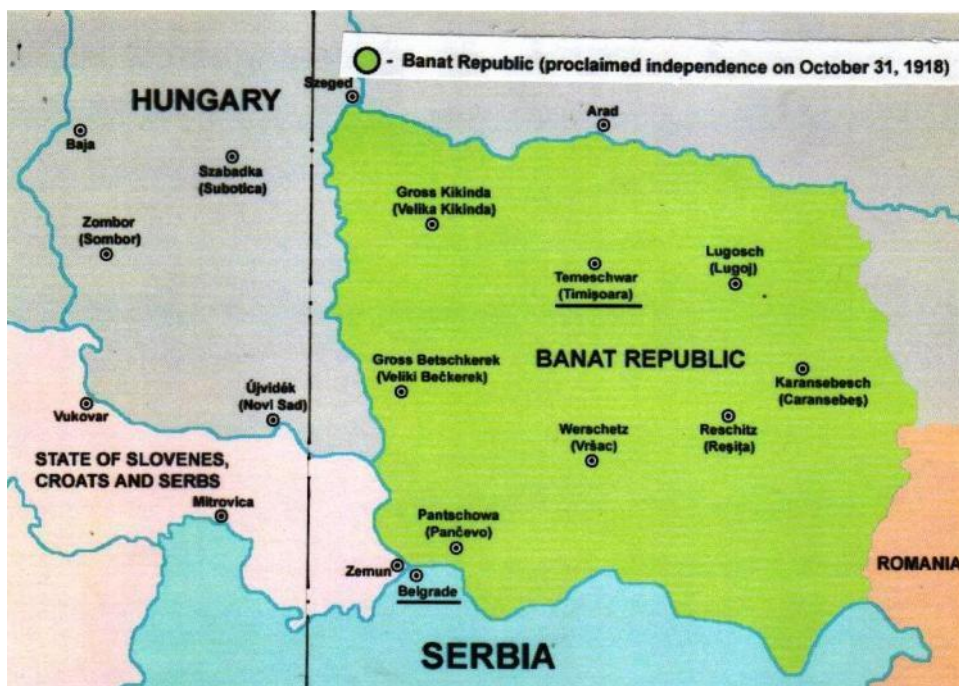
Uzinele de Fier și Domeniile din Reșița, UDR, înființate încă din anul 1771, dispuneau de instalații pentru laminarea șinelor și materialului mărunț necesar pentru fixarea acestora și al schimbătoarelor de cale (ace) precum și pentru fabricarea locomotivelor cu aburi (în fază inițială doar pentru ecertament îngust), iar Fabrica ASTRA din Arad, înființată în

1891, producea vagoane pentru transportul persoanelor și al mărfurilor - și până în anul 1922 – chiar și locomotive cu aburi.

O deosebită însemnătate a constituit faptul că, societatea feroviară particulară cu capital franco/austriac STEG (Staatliche Eisenbahngesellschaft) înființată în 1854 și trecută în proprietatea statului în 1908, și-a însușit domeniile și uzinele din zona Carașului și a contribuit în mare măsură la dezvoltarea industrială și economică a întregii regiuni bănățene.

Ca urmare a acestor împrejurări favorabile, a rezultat că, după terminarea primului război mondial și integrarea unei însemnate părți a Banatului în Regatul Român, infrastructura deja existentă a constituit un factor important pentru situarea Banatului la un nivel fruntaș, care s-a menținut continuu, până în ziua de azi

Pentru a înlesni celor interesați cunoașterea extinderii zonei bănățene, harta istorică*) reprezintă această extindere în perioada când s-a construit rețeaua de cale ferată și care coincide cu extinderea din perioada actului istoric, când Banatul a fost proclamat ca Republică autonomă (31. Octombrie 1918), autonomie care s-a menținut doar timp de câteva zile. Harta rețelei ferate prezentate anterior, corespunde zonei din dreapta liniei de delimitare.



Am considerat oportun să prezint aceste date, pe de o parte pentru a scoate în evidență importanța acestora, iar pe altă parte, ca acestea să completeze lista acelor realizări de premieră cu care deja ne-am obișnuit și care merită să fie astfel amplificată.

Stefan Miskovits, Schwetzingen

*)După :

http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/8/8a/Banat_republic.png