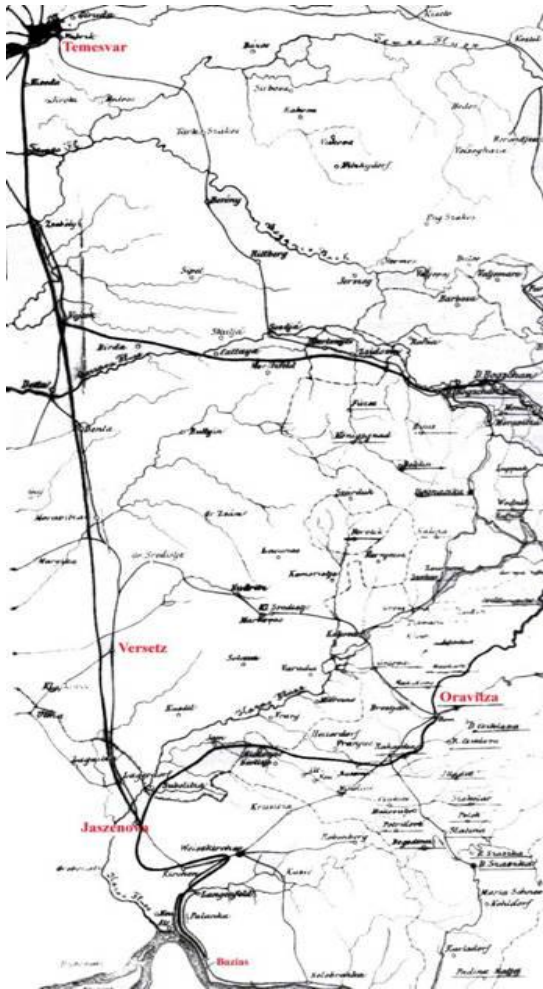


CAI FERATE SI FRONTIERE

Ing. Mircea Golosie – Timisoara

Prof. Cristian Husac – Fagaras

Istoria Europei este controversata. Exista aspecte care inca sunt necunoscute, iar altele sunt interpretate. Au existat „cortine” care au marcat popoare si generatii. Numai ca, prin paienjenisul de necunoscute, caile de comunicatie si in mod deosebit, caile ferate au o istorie mai aparte. Constructia lor nu a respectat intotdeauna dogmele politice dar de multe ori politica le-a distrus.



Una din caile ferate, de fapt, prima cale ferata din România este cea care lega localitatile Oravita – Racasdia – Iam – Iassenovo – Bélla Crkva (Biserica Alba), în lungime de 62,561 Km si care trecea de pe teritoriul României pe teritoriul sârbesc ca apoi sa revina în tara. Aceasta linie a fost initial construita pentru transportul carbunelui din Anina, Bocsca, Oravita la Dunare, unde urma a fi încarcat în vapoare, iar de acolo, în Imperiu. De aceea purta denumirea de **Koklenbahn** (linia carbunelui).* Imperiul, având nevoie de mult carbune si apoi de minereuri, a adoptat un complex de masuri care sa duca la o dezvoltare extensiva si intensiva a zonei. Asa a fost **erariul** austriac din 31 octombrie 1846, care urgenta transportul carbunelui de la mina la utilizator. Erariul prevedea în prima etapa, constructia urgenta a unei cai ferate cu ecartament normal, cu tractiune cu abur, între Bazias si Oravita. **



În acea perioada Societatea de Navigatie cu Abur Dunareana (DDSG) a încheiat în 1837 cu exploatarile de carbune din Anina un contract pentru o cantitate mare de carbune pentru ca aici în zona, carbunele avea un continut scazut de sulf si cenusa dar cu o putere calorica ridicata, ceea ce îl facea sa fie

egal cu cel adus din Anglia. Societatea Kaiser ferdinand Nordbahn a preferat acest carbune pentru ca era mai usor de procurat.*** Aceasta linie este data în exploatare – în prima faza doar pentru transportul carbonului, în data de 21 august 1854, la numai 19 ani dupa prima cale ferata din Europa. Calea ferata a fost construita initial cu sine aduse din Austria, dar din 1851 s-au adus sine fabricate în laminoarele de la Resita. Sinele erau tip Vignole din *Locomotiva tender sistem Engerth nr. 144 „HERMANNSTADT”* otel pudlat de tip 26 (26,6 Kg/m liniar). Tip B2t-n2 construita în anul 1855 de *Maschinenfabrik der Wien* Sinele aveau lungimea de 5,69 m, înaltimea

Gloggnitzer Bahn pentru linia Oravita – Bazias de 92 mm, latimea ciupercii de 56 mm, iar latimea talpii de 100 mm. Fiecare pereche de sine erau montate pe sapte traverse cu ajutorul cramponelor . Constructia caili ferate începe în anul 1848, dar lucrarile sunt întrerupte, în acelasi an pentru o scurta perioada de timp în timpul revolutiei, ca apoi Societatea de Cale Ferata austriaca STEG, cu capital francez si austriac, sa finalizeze constructia în conditii mult mai bune decât a fost realizata linia Oravita – Anina. Dupa aceasta inaugurare urmeaza linia Szeghedin – Jimbolia – Timisoara în 15 noiembrie 1857, în lungime de 114 Km, apoi linia Timisoara – Stamora Moravita de 56 Km, diferita de calea ferata Timisoara – Oravita – Bazias – Iassenovo – Stamora Moravita care are un traseu mai lung cu 94 de Km. În data de 20 iulie 1858 complexul de cai ferate sunt racordate la Viena.



Remiza de locomotive Oravita 1854 Remiza de locomotive Oravita 2004

Pentru început sunt folosite locomotive fabricate la *Maschinenfabrik der Wien Gloggnitzer Bahn*, fabrica de material rulant apartinatoare Societatii STEG. Locomotivele aveau 24,6 tone, viteza maxima 60 Km/h si o putere de 220 CP. Acestea au fost aduse din Viena cu vaporul pe Dunare. Urmatoarele locomotive aduse în zona au fost construite la firma germana din munchen, J.A.Maffei. Dezvoltarea zonei si facilitatile create de calea ferata a dus la aparitia trenurilor de calatori. Primele trenuri de calatori aveau plecarea din Oravita la orele 7,00 dimineata si ajungeau la Bazias la orele 10,02. Înapoi din Bazias trenul pleca la orele 13,30 ca sa ajunga la Oravita la orele 16,38.



Pe acest traseu, statiile de cale ferata au fost: Oravita, Racasdia, Iam, Iassenovo, Biserica Alba, Bazias. **** A existat si un tren accelerat Bazias – Timisoara care facea legatura cu trenurile pentru Budapesta si Viena. Calea ferata a schimbat multe destine. În Bazias, în anul 1843 existau 10 locuitori, pentru ca în anul 1880 numarul localnicilor sa creasca la 516. Portul construit de austrieci în anul 1854 era al doilea ca importanta *Gara Bazias în anul 1890* dupa Constanta, iar oficiul vamal de la Palanca a fost mutat la Bazias. Primul sef vamal a fost Iosif Brandstetter care avea un hotel, un restaurant si o nevasta pe care le pierde, în aceeasi ordine, într-o noapte la carti, dupa care se spanzura. Localitatea avea o viata tumultoasa. Era perioada când în gara Bazias soseau 21 de trenuri pe zi, pe lângă vapoarele si slepurile care veneau pe Dunare. Sosirea trenului de la Vârset prilejuia distractii care tineau toata noaptea.



Gara Oravita în anul 1854 Gara Oravita în anul 2004

Prin Bazias au trecut multe „capete încoronate” si anume:

• *Frant Josef* a fost în vara lui 1862, pentru a vizita zona, iar în toamna lui 1869 a tranzitat Baziasul pentru a participa la inaugurarea canalului Suez.

- *Carol I* vine cu trenul în anul 1866, cu pasaport fals pe numele de Carol Hettingen și pleacă cu vaporul în Principatul României unde va fi încoronat.
- *Elisabeta*, împărăteasa Austro-Ungariei, vine la Bazias, într-o calatorie de placere.
- *Împaratul Germaniei* se oprește în Bazias în anul 1916 pentru o scurtă vizită.

Nu mai ca tot ceea ce a dus la dezvoltarea acestei zone durează până în anul 1880 când începe declinul. În acel an, Dunărea se revărsa și distruge în mare parte portul, calea ferată și casele. O parte din locuitori se mută la Orșova. Următoarea lovitură o primește cu ocazia inaugurării căii ferate Timișoara – Orșova, care este urmată de amenajarea unui alt port la Dunăre în zona Moldova Veche care preia o parte din traficul pe Dunăre. Urmează cele două războaie mondiale, când zona este bombardată de artileria vaselor germane.

Lovitura de grație o dă însă instaurarea regimului comunist și răcirea relațiilor dintre Gh.Gh. Dej și Tito. De la Bazias la Orșova se montează un gard înalt de sârmă ghimpată, pază zi și noapte de militari. Accesul la Dunăre era interzis, aceasta pentru a nu se putea parasi ilegal țara. În perioada anilor 1950, când regimul comunist român îl considera pe președintele Iosif Broz Tito (președintele Iugoslaviei) un mare sovietic, vagoanele de cale ferată circulau în zona cu obloanele metalice sudate înspre zona de frontieră. Ciudătenii politice inexplicabile...

În anul 2005 în Bazias mai erau câteva case locuite în care trăiesc 20 de familii. Gara a dispărut, șina de cale ferată a fost demontată pe o porțiune semnificativă, iar portul a rămas doar o amintire. Doar Mănăstirea Bazias întemeiată de Sfântul Sava Nemonia în anul 1225 mai există, deși a fost arsă de mai multe ori – în documentele turcești re apare în sec. al XVI-lea.

* Ilie Popescu – Cai Ferate; Transporturi clasice și moderne, Ed. Științifică și Enciclopedică, București 1987

** Dan Perianu – Istoria locomotivelor și a căilor ferate din Banatul Montan, Ed. Timpul, Resița 2000

*** Costin Feneșan, Rudolf Graf – Din istoria carbunelui, Anina 2000

**** Silviu Bordan – Manuscris – 100 de ani de locomotive la Resița