

Istoria Căii Ferate Timisoara Buzias

Orasul **Buzias** împreuna cu statiunea balneara este situat la 128 metri altitudine, în bazinul superior al râului Timis, în locul unde câmpia se întâlnește cu dealurile Banatului, la 34 Km sud est de Timisoara. Apele minerale din izvoare au fost folosite inca de pe timpul romanilor, când localizarea satului era la un Km de orasul actual, lângă dealul Silagiului. Dezvoltarea tratamentului stiintific pentru afectiunile respiratorii digestive si urinare a început în 1805 când apele minerale au atras vizitatori din regiunea Bantului si din tarile vecine. De doua ori pe an împaratul Franz Josef venea aici pentru tratament si pentru manevre militare.



Municipiul Timisoara, capitala judetului Timis, unul din cele mai importante orase din România, cu o populatie de 400.000 de locuitori, este un oras modern cu multe prioritati : în 1884 gara Timisoara a fost iluminata electric, înaintea garilor din Paris si Viena, iar în 1896 a fost introdus traficul de pasageri regulat pe canalul râului Bega.



Fig.1 Coperta veche document Fig.2 Coperta noua document

• 15 noiembrie 1857 – a fost inaugurata Calea Ferata între Szeged, Jimbolia si Timisoara (113,9 Km), linie care unea Banatul cu Ungaria si Austria. Locomotivele de tip 2A, au fost fabricate de John Cockerill în Belgia dupa modelul american Norris. O calatorie de la Timisoara la Budapesta dura 26 de ore, iar de la Timisoara la Viena dura 35 de ore.



Fig. 3 Buzias, gara veche

• 30 august 1858 – a fost inaugurata calea ferata între Timisoara - Stamora Moravita – Vârset si Iasenova în Iugoslavia cu o lungime de 94,7 Km. Locomotivele au fost de tip 1B si au fost fabricate de Steg la Viena. Aceste doua cai ferate au facut legatura între portul Bazias de pe Dunare cu Viena.



Fig.4 Împaratul Franz Josef sosind în Buzias

• Decembrie 1863 – după șaisprezece ani de construcție a fost inaugurată prima cale ferată între Oravita și Anina. Locomotivele au fost proiectate special pentru a face curbe cu un diametru de 114 metri și de a împinge 110 tone pe o pantă cu declinație de 21%, la o viteză minimă de 15 Km/oră. Locomotivele de tip ET aveau 5 roți de fugă și au fost proiectate de Pius Frank la Steg în Viena.

• Spre sfârșitul secolului XIX s-au făcut numeroase intervenții pentru a facilita transportul oamenilor din Timisoara la Buzias la apele minerale benefice. S-au făcut eforturi pentru a asigura fonduri necesare construcției unei „Linii de sănătate” la Buzias.



Fig. 5 Împaratul în parcul Buzias

• Pentru susținerea acestei idei, Comitatul Timisoarei, ca parte a imperiului Austro-Ungar a votat la 1 septembrie 1889 decizia de a dona 72.000 de florini pentru construcția căii ferate între Timisoara și Buzias.

• La 1 martie 1894 a avut loc la Timisoara ședința de constituire a „Societății Locale de Cale Ferată Timisoara – Buzias” care cu un capital de 2.400.000 coroane obținute prin vânzare de acțiuni, va demara procesul de construire a căii ferate.

• La începutul anului 1895, Ministerul Comunicațiilor din Budapesta a acordat concesiunea cu nr. 64975/95, care dădea „Societății Locale de Cale Ferată Timisoara – Buzias” dreptul de a construi și de a exploata calea ferată între Timisoara și Buzias

• Între anii 1895 și 1896 societatea a construit calea ferată cu o lungime de 31,2 Km, între Timisoara și Buzias cu capital privat.



Fig. 6 Locomotiva cu abur Etelka

Probele tehnice ale liniei au fost făcute în 18 noiembrie 1896 când primul tren care a circulat a transportat Comisia de Recepție formată din reprezentanții Ministerului Comunicațiilor de la Budapesta, ai județului Timis și ai Societății. Locomotiva Etelka care a circulat pe traseul Buzias – Buzias Bai a fost adusă nouă de la uzina Bau Munkacs – Beszkider Eisenbahn și era de tipul XXXVn – Bn2t. A fost fabricată în anul 1885 cu nr. 1598. Au fost construite 6 locomotive de acest tip, din care 4 locomotive au fost aduse în România.



Fig. 7 Locomotiva Etelka cu tren

Joi, 19 noiembrie 1896 a avut loc deschiderea festiva a Căii Ferate. Trenul care a circulat a fost compus dintr-un vagon de clasa I și trei vagoane de clasa a II-a, toate ocupate de invitați. Pretul de construcție a liniei a fost de 76.920 de coroane /Km de cale.

• Între 19 noiembrie 1896 și întâi ianuarie 1919, calea ferată dintre Timisoara – Buzias proprietate a Societatii, a fost în exploatarea Căii ferate de Stat Ungare (M.A.V.)

• În 1898 a fost construită în Buzias Remiza de Locomotive care a fost utilizată până în anul 1960.

Fig.8 Ultimul mers de tren din 1974

• În anul 1908, Musong, proprietarul stației Buzias, a construit o fabrică de îmbuteliat apă minerală, și a fondat „Compania Privată de Cale ferată Buzias – Parcul Bailor” care folosind capital privat a construit calea ferată standard care făcea legătura între Buzias gara, fabrică de îmbuteliat apă minerală și stația Buzias Bai. Această linie a fost exploatată de Societate între anii 1908 și 1948.

• La 1 ianuarie 1919, calea ferată Timisoara – Buzias trece în exploatarea Regiei de Cale Ferată Române (C.F.R.).

• Prin convenție cu Societatea Locală de Cale Ferată Timisoara – Buzias în 4 martie 1926 Statul Român a despăgubit toate acțiunile și a devenit în fapt proprietarul căii ferate Timisoara – Buzias.

• Între 1935 – 1937 s-a construit rețeaua telefonică aeriană între Timisoara și Buzias. Linia a fost refractată cu sînă și ramificații de tip 34,5.

17) Prin Legea nr. 579, publicată în Monitorul Oficial nr. 179 în 4 august 1942, Statul Român cumpără întregul patrimoniu al Societatii Locale de Cale Ferată Timisoara – Buzias și după această dată Societatea încetează să existe.



Fig.9 Ultimul tren de pasageri între Buzias-Buzias Bai

18) În vara anului 1942, în haltele Sacosul Mic și Semenic au fost introduse stații de asigurare de tip S.B.V.

19) Prin Decretul nr. 232, publicat în Monitorul Oficial numărul 209 din data de 9 septembrie 1948, calea ferată Buzias–Buzias Bai a fost trecută în proprietatea statului prin naționalizare și începând din data de 25 septembrie 1948, aceasta trece în exploatarea C.F.R.

20) În 1950 haltele Giroc, Uliuc și Bacova au fost transformate în stații de oprire în linie curentă.



Fig. 10 Buzias – Gara nouă

21) În anul 1960 în stația Buzias se introduc instalații de asigurare a macazelor cu chei și tablouri electrice iar semnalele Banovici au fost înlocuite cu semnale mecanice.

22) În anul 1965 calea ferată Timisoara-Buzias a fost refractionată cu sine noi de tip 45.

23) În anul 1972 calea ferată Timisoara – Buzias a fost refractionată cu sine nouă de tip 49.

24) La 10 octombrie 1973 ultimul tren de călători circula pe calea ferată între Buzias-Buzias Bai iar după această dată linia a fost folosită numai în scopuri industriale. Transportul călătorilor spre și dinspre gară a fost preluat de autobuze. Sine de cale ferată a fost desființată pe o porțiune, rămânând numai doi Km între gară Buzias și fabrică de îmbuteliat apă minerală.

25) La 18 noiembrie 1996, Timisoara și Buzias au sărbătorit centenarul căii ferate care leagă cele două comunități. În prezența oaspetilor sosiți cu trenul „Nostalgia”, a fost montată o placă de marmură aniversară, și a fost editată o stampilă postală aniversară.

- În anul 2000, fabrică de îmbuteliat apă minerală din Buzias a încetat folosirea căii ferate dar sinele au rămas pe loc.