

**Vali Corduneanu**

## **Acum 150 de ani Timișoara era conectată la Europa Centrală Orașul nostru a fost primul nod feroviar de pe actualul teritoriu al țării**

„În 1857, zidindu-se linia ferată Seghedin-Timișoara, orașul nostru ajunge în legătură cu Budapesta-Viena. În acest an se clădește și gara Domnița Elena, care se mărește apoi în anii 1896-1898. În 1871, se clădește linia ferată Arad-Timișoara. În 1876 se întinde linia ferată de la Timișoara la Caransebeș, iar în 1878 până la Orșova, Gara din Fabrică se zidește în 1876, iar în 1897 i se aduc unele modificări. În 1895 se face linia ferată Timișoara-Sânnicolau Mare, la 1896 linia Timișoara-Buziaș, în 1897 Timișoara-Radna și Timișoara-Modoș.

Până la introducerea trenului, legătura cu Budapesta se făcea prin căruța poștei. Drumul ținea 2 zile, cu 2 popasuri. Dacă erau vremuri ploioase și rele, călătoria ținea și săptămâni întregi. Costul unui drum era în cel mai bun caz 40 floreni. Un mijloc mai comod de călătorie era căruța accelerată, care nu poposea la hanuri, decât numai până se schimbau caii. Pentru lumea mai săracă, un mijloc de transport din Timișoara în orașele din jur era transportul numit Cambiator. Cel care voia să călătorească scotea un bilet cu prețul de 17 cruceni. Acest bilet dădea dreptul la o călătorie de la o stațiune de poștalion la alta. Acest fel de comunicație era foarte anevoios.” (Timișoara - monografie istorică, de dr. Nicolae Ilieșiu, 1943).

### **Festivități**

Joi, 15 noiembrie 2007, s-au aniversat 150 de ani de la deschiderea liniei de cale ferată Szeged-Kikinda-Jimbolia-Timișoara, evenimentul fiind marcat prin organizarea unor manifestări în orașul nostru și la Jimbolia, la care au participat ca invitat special ministrul transporturilor, domnul Ludovic Orban, conducerea societăților de cale ferată, actuali și foști ceferiști. Cu două zile înainte, Sindicatul Mecanicilor de Locomotivă din Depoul C.F. Timișoara a organizat o conferință de presă specială.

În 1857, la trei ani de la deschiderea liniei Baziaș-Oravița (1854), Timișoara devansa primele căi ferate din Dobrogea (1860), Transilvania (1868), Bucovina, Țara Românească și Moldova (1869) și Oltenia (1875). Festivitățile de joi au început dimineața la Depoul C.F. Timișoara, cu activitate neîntreruptă din anul 1857, acolo unde a fost program de fanfară și s-a dezvelit o placă aniversară. Aici a fost vernisată o expoziție filatelică tematică a colecționarului Ioan Danciu, fost ceferist. Apoi invitații au urcat în trenul de epocă, adus de la Oravița, format din două saloane, restaurant și 3 vagoane de clasa I și s-au îndreptat spre Jimbolia. Trenul a avut opriri de jumătate de oră în stațiile de pe parcurs - Săcălaz, Beregsău Mare, Cărpiniș și Jimbolia, în fiecare dintre ele fiind dezvelite plăci aniversare. În apropierea Gării Jimbolia a fost inaugurat Muzeul Căilor Ferate, la momentul inaugural luând cuvântul primarul orașului, domnul Gábor Kaba, conducerea companiei MAV Szeged (Ungaria), conducerea căilor ferate din Kikinda (Serbia) și președintele Asociației „Glasul roților de tren” din localitate. Inițiatorul acestui muzeu este domnul Árpád Ordódi, director executiv al Asociației Microregionale Banat-Ripensis de Dezvoltare a Localităților, fost ceferist, care a beneficiat, în realizarea proiectului de deschidere a unui nou punct muzeistic, de sprijinul primarului Kaba.

Cu prilejul acestei aniversări de 150 de ani, au fost realizate două lucrări dedicate evenimentului, una la Timișoara și cealaltă, trilingvă, la Jimbolia, cu texte în limbile română, maghiară și sârbă, cu ajutorul celor din Szeged și Kikinda. De asemenea, Asociația Filatelică Timișoara a editat două plicuri speciale, imaginile reprezentând gările din Timișoara și Jimbolia.

## **Senzație în capitala Banatului**

„Când auzim zgomotul venind din depărtare al trăsurii cu abur, când observăm coșul înalt și vărsător de fum negru al trenului, e ca și cum am fi fermecați. Iar când trenul trece pe dinaintea noastră aproape ne uimim că noi înșine stăm încă în același loc” - scria „Temesvarer Zeitung” (citatul este reprodus din volumul „Buziaș - nostalgii feroviare”, de V. Ivănescu, O. Löffler și A. Martini, 2005) la sosirea primului tren care venea de la Szeged (orașul legat pe calea ferată de centrul Europei din anul 1854), producând senzație la Timișoara. Din lucrarea „Construcții de căi ferate maghiare în Transilvania”, de dr. Horvát Ferenc și dr. Kubinszky Mihály aflăm că gara din 1857 avea trei peroane, pe o lungime de 100 de metri, două la mijlocul halei și una la marginea deschisă a ei. Călătorii aveau acces la peroanele doi și trei dacă treceau peste linii. Proiectantul primei gări a orașului a fost directorul general al companiei St.E.G., francezul Jules Maniel, o personalitate eminentă. În lucrarea lui Felix Milleker „Liniile ferate bănățene, construite și dezvoltate 1847-1917”, publicată la Biserica Albă în 1927 sunt menționate și primele 11 stații: Szoereg, Drisslamosch, Balcani, Mocrin, Kikinda Mare, Sankt-Hubert, Hatzfeld (Jimbolia), Gyertyamos (Cărpiniș), Beregsău, Săcălaz, Timișoara.

Despre aceste începuturi s-a ocupat și dl ing. Florian Goga, fost director al Regionalei C.F.R. Timișoara într-un articol publicat în anul 1968. Linia cu o lungime de 112 kilometri (după F. Milleker - 113,859 km) a fost construită de Staats Eisenbahn Gesellschaft (St.E.G.), cea care încheiase contractul de concesiune pentru exploatarea liniei Szeged - Timișoara - Jassenovo cu guvernul Austriei, la 1 ianuarie 1855; lucrările au început în data de 1 martie 1856. Astfel, prima gară a orașului a fost ridicată în 1857 „pe locul unde se află astăzi magazia de mărfuri”, iar „în jurul său nu se construise nimic din cauza mlaștinilor”. Primele patru locomotive erau aduse la Timișoara cu vapoarele pe Dunăre, pe Tisa și pe Canalul Bega, ele fiind denumite după numele vaselor care le-au transportat - Komarom, Austria, Hont și Pesth. Toate aveau viteza maximă de 25 km/h, ele neputând fi utilizate la început din cauza lipsei terasamentelor și liniilor de cale ferată; ulterior, la 21 iulie 1858 a mai fost adusă locomotiva Wartberg, care a remorcat primul tren care a circulat pe noua linie Timișoara-Baziaș, moment în care orașul nostru devine primul nod feroviar de pe actualul teritoriu al României. Locomotiva Austria dezvolta 45 CP, celelalte trei 70 CP, iar Wartberg - 135 CP și avea viteza maximă de 30 km/h. „Acoperiș pentru a proteja pe mecanic nu avea, astfel încât, pe timpul ploios, mecanicul își conduce mașina ținându-și deasupra o umbrelă”, sunt precizările făcute pe baza relatării amănunțite rămase de la mecanicul Pedl, din anul 1858. Încă din anul construirii, gara este iluminată cu gaz, beneficiindu-se de deschiderea Fabricii de Gaz la 1 octombrie 1857; în anul 1884, Timișoara va deveni prima gară iluminată electric din Europa, înaintea celor din Paris și Viena. Peste patru decenii de la ridicare, în 1897 se construiește o nouă clădire pentru gară, monumentală și grandioasă („măreață”, după aprecierea istoricului Nicolae Iorga, călător prin Banatul anului 1905), în stil neoclasic, sub influența Renașterii franceze, pe actuala fundație a stației actuale; atunci, pentru puțină vreme, cele două clădiri au funcționat în paralel, primul imobil al gării fiind transformat în magazie de mărfuri. Costul total al gării a fost de peste 1 milion de coroane. La sfârșit de secol XIX, liniile din stație însumau 43 de kilometri, funcționând 150 de macazuri; la atelierele de reparații lucrau 500 de angajați. Trenurile erau încălzite cu abur, iar iluminatul se făcea cu ulei de rapiță, iar mai târziu cu gaz. Zilnic treceau 49 de trenuri de persoane și 30 de trenuri de marfă. Lungimea totală a liniilor ce se ramificau din nodul feroviar din capitala Banatului era de 1 072 kilometri. La 5 iunie 1883 a trecut primul Orient Expres Paris-Constantinopol, iar din anul 1905 venea Simplonul. De-a lungul timpului, gara s-a numit Temeschwar Josefstädter Bahnhof (1857), Temeschwar Josefstädter Bahnhof și Temesvar Josefváros indóház (1867), Domnița Elena (1919-1948), Timișoara (1948-1961), Timișoara Nord (din 1961).

Superba clădire a Gării Domnița Elena a avut de suferit în urma bombardamentelor aviației anglo-americane din 16-17 iunie și 3 august 1944, ea fiind distrusă aproape în întregime, așa după cum arată și imaginile din colecția domnului Ioan Danciu. Atelierul de reparat material rulant a fost pus în stare de funcționare în 1945, iar depoul de locomotive a fost refăcut parțial și și-a reluat

activitatea. Clădirea stației a fost refăcută în anii 1947-1948 în aripa dinspre vest, cea care suferise cele mai mari distrugerii, dându-i-se o nouă formă arhitectonică, bazată pe linii simple. În perioada 1971-1976, clădirea stației Timișoara Nord a fost din nou modificată, conferindu-i-se o arhitectură modernă; ea a fost dată în exploatare în actuala formă în iulie 1976.

### **Dezvoltarea industrială a zonei adiacente**

„Abia deschiderea atelierelor căilor ferate, funcționând între 1858-1874 în Iosefin, marchează reparația «industriei grele» din Timișoara. (...) Iosefinul își datorează dezvoltarea prin prezența căii ferate, care atrage și prima unitate industrială din acest cartier: atelierele feroviare. (...) Favorizat de prezența căii ferate și a canalului navigabil, Iosefinul devine, în detrimentul Fabricului, cel mai important cartier industrial al orașului”, nota arhitectul Mihai Opriș în volumul „Timișoara - mică monografie urbanistică” (1987), preluând informații din monografia primarului Josef Geml referitoare la dezvoltarea Iosefinului. În această zonă funcționau Fabrica de Tutun (1846), Fabrica de Gaz (1857), Fabrica de Spirt (1869), Fabrica de Chibrituri, Fabrica de Lanțuri, Fabrica de Pălării etc.

Despre locul ales pentru stație, autorul nota: „Însă, gara Timișoarei va fi amplasată la capătul de nord al străzii 13 Decembrie (azi Bd. General Dragalina, n.n.), paralelă cu str. Văcărescu fie pentru că doar aici exista spațiu disponibil, fie pentru a fi mai aproape de Cetate. Aceasta va face ca, în perioada următoare, importanța străzii 13 Decembrie să o depășească pe cea a străzii Văcărescu, «Strada Principală» (din Iosefin, n.n.)”. Către începutul secolului trecut, liniile ferate mergeau din oraș spre 9 direcții diferite - Arad, Radna, Orșova-București, Buziaș, Stamora-Reșița, Cruceni, Jimbolia, Lovrin și Periam.

Despre ceea ce fusese înaintea ridicării gării scria ing. A. Cucu în „Cetatea și harta cetății Timișoara - studiu tehnic și istoric” (1931), menționând că pe la anul 1827 fuseseră săpate așa-zisele „Gesund heitgraben”, șanțuri igienice deschise, cu lungimea de 4 kilometri, care preluau murdăriile orașului. O parte au fost închise după construirea clădirii stației, o gară mică.

Ulterior a fost ridicată altă gară, dar apoi nici ea nu a mai corespuns, motiv pentru care a fost dărâmată, în anul 1897 fiind construită o clădire monumentală.