

Kladiva Ottmar

Istoria industriei în Banatul Montan

AȘA A ÎNCEPUT...

(Istoria primilor 150 de ani, 1703-1854)

Antecedente: În 1688 [Veterani](#) eliberează Caransebeșul de sub dominația turcilor, care încep să părăsească Banatul Montan (deci cu aproximativ 28 de ani înainte de eliberarea Timișoarei și a Banatului Timișan)

1703.: O comisie condusă de Mathias Brunner sosește în Banat, mai precis în zona Oravița ca să evalueze situația minelor și a altor obiective industriale abandonate de către turci

1718.: În zona Dognecea Johann Schubert descoperă importante zăcăminte de minereu de fier

1718.: La Ciclova se construiește primul cuptor de topit minereu de cupru, acesta este primul asemenea obiectiv industrial de pe teritoriul Banatului Montan

1718 toamna.: Sosesc la Oravița, venind din Tirol, primii 13 mineri

Din fericire numele lor s-a păstrat pentru posteritate, ei sînt: **Cristoph Dardler, Josef Doll, Johann Doll, Johann Forverker, Johann Hanitzel, Peter Jauf, Mathias Jauf, Andreas Knall, Joseph Paumgartner, Sebastian Pichler, Jakob Reitter, Mertin Soll, Ulrich Soll.** Ei au fost urmați în scurt timp de alți mineri și maiștri topitori din Boemia, și anume: 10 mineri, doi maiștri topitori de fier, doi maiștri topitori de cupru, doi maiștri forjori și un maistru constructor de cuptoare înalte.

1719.: La Bocșa Montană se construiește primul furnal

Acest prim furnal a fost proiectat de inspectorul minier **Frederich Freiberg** și construit de meseriași aduși din Boemia. Acest furnal s-a aflat pe teritoriul numit "**Alt Werk**", unde s-au mai construit o instalație de topire/turnare și o forjă, care foloseau ca forță motrică apa râului [Bârzava](#). În scurt timp însă, toate aceste obiective au trebuit mutate pe un nou amplasament, mai ferit de inundații.

1722.: Se construiește un nou furnal la Bocșa Montană, pe noul amplasament numit "**Neu Werk**"

Interesant este faptul că din această perioadă s-a păstrat până în zilele noastre o [placa turnată în relief](#), prezentând scena biblică în care Isus alungă din templu negustorii și cămătarii.

1722.: Începe exploatarea primei mine de minereu de cupru la Dognecea

1727.: Se încearcă introducerea legislației miniere austriece, a "**Codului Maximilian**"

22.01.1729.: Încep cursurile la prima școală profesională montanistică la Oravița

Trebuie menționat că această școală a fost prima de acest gen nu numai pe teritoriul României de azi, ci și în Sud-Estul Europei. De remarcat, că următoarele școli montanistice iau ființă în anul 1741, la **Dognecea, Moldova Nouă și Sasca Montană.**

1734.: La Bocșa Montană se construiesc trei noi furnale

Construirea noilor furnale a fost dictată de creșterea continuă a producției de fier, însă, deja din

această perioadă apar dificultăți privind aprovizionarea uzinelor cu mangal, datorată în primul rând defrișării masive a pădurilor de fag din zonă.

1737-1738.: Turcii pătrund în Banat, ocupă Orșova, Caransebeșul și Lugojul, periclitând chiar și Timișoara

O parte din armata turcească pătrunde pe valea Bârzavei, devastând instalațiile industriale de la **Bocșa și Dognecea**. În această perioadă deosebit de dificilă, când a bântuit și o epidemie de ciumă, majoritatea exploatărilor miniere și instalațiilor industriale au fost sau distruse, sau abandonate.

29.07.1740.: Curtea Imperială emite o ordonanță privind regimul juridic al minelor aflate în proprietate particulară

Conform acestei ordonanțe proprietarii pot folosi gratuit minele, hutele și clădirile existente, fiecare comună montană primește în folosință terenuri agricole, pășuni și păduri, care pot fi folosite/valorificate exclusiv în interesul exploatării miniere. Se stabilește și retribuiția "robotei", în 12 creițari, minerii pot cumpăra la preț redus cereale, iar minelor li se asigură lemne de foc și de construcții, mangal și altele.

1740.: La Dognecea începe exploatarea minei de cupru [Simon & Juda](#)

Mina a dispus de rezerve importante de minereu de cupru, chiar și [Gris\(s\)elini](#) a apreciat, că aceste rezerve sînt de "importanță europeană". Unul dintre coproprietarii minei, timișoreanul David Hübner, a strâns în decursul anilor, numai din această mină, o avere importantă, evaluată la 2.548.000 de guldeni. Trebuie remarcat, că topitoria de metale neferoase din Dognecea a funcționat pîna spre sfîrșitul secolului XIX.

31.07.1741.: Curtea Imperială emite o ordonanță, prin care extinde aplicarea "Codul Maximilian", emis în 1573, pe teritoriul Ungariei și a Banatului

01.11.1769.: Începe construcția primelor două furnale la Reșița Construcția uzinelor a început cu deplasarea pe teren a unei comisii compuse din consilierii [Delius](#) și [Woginger](#), inginerul [Karl Alexander Steinlein](#), de la **Oficiul cadastral din Timișoara**, și maistrul minier [Joseph Desiderius Redange](#). Raportul comisiei este prezentat **Camerei imperiale** care aprobă construcția și contele [Karl Clary](#), guvernatorul provinciei, dispune începerea lucrărilor la **Reșița**.

Proiectele de construcție au fost întocmite de **Franz Müller von Reichenstein**, împreună cu **Joseph Desiderius Redange**.

Construcția propriu zisă a început în primăvara anului 1770, iar în **05.06.1770.** guvernatorul **Banatului**, contele **Clary**, semnează actul de aprobare al terenurilor și pădurilor necesare **Uzinelor Reșița**.

03.07.1771.: Momentul solemn al aprinderii focului celor două furnale

Furnalele au fost sfințite de către călugărul franciscan **Mihail Gozdici**, de la mănăstirea din [Carasova](#), ele primind numele de "**Franciscus**" și "**Josephus**". La solemnitate au luat parte și **Joseph Desiderius Redange**, respectiv **Franz Müller von Reichenstein**, iar pe ambele furnale s-a montat câte o [placă turnată](#) cu următoarea inscripție:

Iussu

Augustae Theresiae currante

Millerio atque Redangio exsurexerat furnus iste

(La ordinul augustei Theresia sub îngrijirea lui

Muller și Redange s-a ridicat acest furnal)

Cu această ocazie s-a întocmit un proces verbal, semnat de **Engelbert Scheuchstuel** și **Joseph Lammer**, care consemnează evenimentul și cuprinde inventarul instalațiilor și clădirilor. Pe

lângă cele două furnale, mai existau patru ateliere de forjă, precum și 21 de clădiri auxiliare, care figurează pe [harta](#) înaintată ([detaliu](#)), la **21.08.1771.**, de către **Direcția Minelor din Oravița** administrației centrale din **Timișoara**. În atelierele de forjă, înzestrate cu [ciocane cu batiu de lemn](#) și [antrenate de roți hidraulice](#), producția a început pe data de **08.10.1771**.

Trebuie remarcat că **Uzinele Reșița** au început să producă în anul **1771**, deci ele devansează din acest punct de vedere renumitele uzine **Krupp**, care datează doar din 1811, **Vitkovice** (Cehia, 1828), **MAN** (Germania, 1834), **Sulzer** (Elveția, 1834), **Donawitz** (Austria, 1836), **Burmeister & Wain** (Danemarca, 1843). În această perioadă "**Uzinele Reșița**" și marca uzinelor, "**Lupul și coroana**" sînt deja cunoscute și apreciate în țările vecine.

Observație: "**Foc nestins la furnale**" a fost unul dintre simbolurile **Uzinelor Reșița** (cu toate că între **1931-1933**, în perioada crizei economice mondiale furnalele au fost oprite), însă în **1991** furnalele au fost definitiv oprite, mai mult, pe data de **04.12.2004**, la orele 18:33 furnalul Nr. 1. a fost [aruncat în aer](#). Sic transit gloria mundi...

1776.: Uzinele din Reșița trec în subordinea Direcțiunii Montanistice de la Oravița

Primul director al uzinelor a fost Bernhardt Abt, urmat apoi de Ludwig Edelbluth. Din punct de vedere organizatoric, conducerea Oficiului Montanistic din Reșița, numit și "Verwesamt", se compunea dintr-un conducător al uzinelor și atelierelor (*Verweser und Controler*), totodată și șef silvic (*Waldschaffer*), un șef de uzină și formărie (*Hütten und Formereyschaffer*) cu personalul tehnic și de birou necesar.

1782.: Se construiește un nou furnal, în locul unuia dintre cele construite în 1771

1785.: Începuturile plutăritului pe Bârzava

Pentru a acoperi necesitățile uzinelor, la poalele **Semenicului** se producea mangal, în [bocse](#), care apoi era transportat cu carele la **Reșița**. Pentru a rezolva fabricarea la **Reșița** a mangalului, au fost construite "*greble*" pentru plutărit și s-a amenajat albia **Bârzavei**, ceea ce a soluționat și problema cronică a paludismului.

1787.: Turcii invadează din nou o parte a Banatului

La **Moldova Nouă, Oravița și Sasca Montană** distrug instalațiile industriale și miniere, însă, spre deosebire de invazia anterioară, nu reușesc să ajungă la **Reșița**, uzinele reșițene ne având de suferit de această dată.

1790.: Muncitorul forestier Mathias Nikolaus Hammer descoperă în pădurile de la Steierdorf, în zona numită "Valea Porcarului", o piatră neagră, lucitoare, care arde și care s-a dovedit a fi o excelentă uilă antracitoasă

1792.: Deschiderea primei mine de cărbune la Steierdorf

Un întreprinzător german, **Heinrich Hensch** a fost primul care a obținut autorizațiile necesare pentru exploatarea cărbunelui în zona **Anina-Steierdorf**.

În prima perioadă, utilizarea cărbunelui de la **Steierdorf** a fost exclusiv locală, fiind folosit drept combustibil pentru încălzirea cuptoarelor de topit, iar "*Camera Imperială*" și-a rezervat pentru exploatare în regie proprie doar 8 câmpuri miniere, celelalte fiind concesionate particularilor.

Inițial, extracția de cărbune a fost, din aceste motive, de doar 2.000 - 2.200 t/an.

1793.: Prima comandă identificată cu certitudine ca fiind destinată exportului

Este vorba de un lot de 20.000 proiectile din fontă ce a avut ca beneficiar artileria regatului **Neapole**.

1796.: Farmacistul Lederer deschide farmacia "Vulturul Negru", preluând vechea farmacie a Direcției Miniere, care a fost una dintre primele farmacii din Banat și care este astăzi muzeu

1802.: La Văliug se construiește un atelier de forjă cu două cuptoare de încălzire

14.10.1803.: Frații Hoffmann semnează contractul referitor la construirea unei uzine metalurgice la Rusca Montană

Inițial contractul a fost conceput pentru o perioadă nelimitată ("*für immerhinige Zeiten*"), însă "*Curtea Imperială*" (prin intermediul consiliului militar - "*Hofkriegsrat*"), în documentul final, aprobat la **16.05.1804.** limitează valabilitatea contractului la 28 de ani, cu observația că, dacă la finele perioadei contractul nu se prelungește, trezoreria este obligată să cumpere instalațiile și clădirile construite de proprietari.

1804.: La Reșița există în funcțiune două furnale, dintre care unul avea 22 picioare înălțime, două ateliere de forjă, o forjă de scule și una de cuie

1806.: Se deschide circulației șoseaua Reșița-Văliug

În perioada următoare se construiesc și se dau în circulație șoselele **Reșița-Steierdorf, Reșița-Lupac, Ocna de Fier-Dognecea.** Aceste șosele au fost printre primele care au necesitat reparații, modernizări după preluarea de către StEG a uzinelor și terenurilor din **Banatul Montan.**

1812.: La Ciclova Montană funcționează un atelier de bătut monede

La **Ciclova Montană** s-au bătut monede de cupru în valoare de 3, 1, 1/2 și 1/4 creițari, cu capul împăratului **Franz I. (1792-1835),** datate **1812** respectiv **1816.** Deoarece bătutul monedelor cu un an de fabricație dat a continuat timp de mai mulți ani, este posibil ca atelierul de bătut monede de la **Ciclova Montană** să fi funcționat și după **1816.**

1817.: Deschiderea oficială a teatrului din Oravița, primul teatru construit "din piatră" pe teritoriul României

1827.: Reușește cocsificarea cărbunelui din minele de la Anina/Steierdorf

Cărbunele cocsificat în bocșe relativ primitive a fost folosit cu succes în topitoriile de metale neferoase, drept urmare producția de cărbune a crescut vertiginos, ajungând în **1830** la 7.000 t/an, iar în **1845** producția a crescut la 19.000 t/an. În acest context a devenit deosebit de actuală problema transportului cantităților tot mai mari de cărbune la topitoriile de metale neferoase de la **Oravița și Sasca Montană.**

Trebuie remarcat că în **1837** mostre din cărbunele extras la **Steierdorf** au fost trimise la **Viena,** la "*Direcția căilor ferate din nordul Austriei*" ("**Kaiser Ferdinand-Nordbahn**"), unde, după încercările efectuate, au dat deplină satisfacție ca urmare a conținutului lor redus de cenușă, sulf și apă, ceea ce i-a determinat să fie cotți printre cei mai buni cărbuni din **Europa.**

1830.: Datorită dificultăților financiare "Camera Imperială" oferă Uzinele și Domeniile din Banat spre vânzare, fără a găsi însă cumpărători

Trebuie remarcat, că aceasta a fost o primă încercare de "privatizare" a Uzinelor și Domeniilor din **Banatul Montan.**

1833.: Primul an al producției de aur la Oravița

Pe toată perioada exploatarea s-a realizat o producție de 302 centneri vienezi (1 centner = 56,1 kg), cunoscând un vârf în **1847.** Producția propriu zisă încetează în **1849,** iar după **1852** mina se închide.

1845-1846.: Se pune problema unor investiții sistematice pentru dezvoltarea și modernizarea industriei în Banatul Montan

Din anul **1846** se trece la utilizarea industrială a cărbunilor de **Doman și Secu,** unde perimetrele miniere fuseseră închiriate unor particulari, și se trece la cea de a doua etapă în dezvoltarea uzinelor, reconstruindu-se practic din nou cele mai multe instalații industriale.

În cadrul lucrărilor de modernizare s-a construit și o mașină cu aburi de **100 CP,** instalată la forjă, fiind prima mașină cu aburi fabricată "*la Est de Viena*".

1846.: Se constăuiește prima cale ferată uzinală, între topitorie și laminoare

Este vorba de a cale ferată cu tracțiune animală, fiind prima de acest gen în **Banatul Montan**. Trebuie remarcat că la **Uzinele din Reșița** s-au fabricat pentru prima dată produse laminate pe teritoriul **României**.

1846.: Se deschid primele mine la Anina

Minele din zona **Anina-Steierdorf**: prima a fost mina **Kolowrat**, urmată în **1847** de minele **Breuner** și **Kübek**, apoi în **1851** de mina **Thinfeld I** și de galeria de transport **Reitz**, respectiv în **1852** se deschide și galeria de transport **Eugen**. În **1855** începe extracția de cărbune în minele **Kübek** și **Breuner**.

Deschiderea de noi puțuri de mină continuă și în anii următori, astfel în **1862** se deschide mina **Kolonie**, în **1868** mina **Uterisch** (ulterior **Mina 5**), în **1869** minele **Hildegard** și **Friedrich** (ulterior **Mina III**) iar în **1871** mina **Ponor**.

Trebuie remarcat, că mina cea mai adâncă avea 1107 metri adâncime, minele din **Anina** numărându-se deci printre cele mai adânci mine din **România** și din **Europa**.

În acest context trebuie amintit și faptul că prima catastrofă minieră documentată datează din anul **1853**, așa cum rezultă dintr-un articol publicat în revista "Oesterreichische Zeitschrift für Berg- und Hüttenwesen" (Jg. 1. (1853), Nr. 9, S. 70-71.), revistă care actualmente se găsește la **Viena**, la "*Biblioteca Națională a Austriei*".

1847.: Se deschide șoseaua Oravița-Anina și începe construcția liniei ferate între Oravița-Baziaș

Lungimea șoselei a fost de doar 16 km însă, datorită caracterului muntos al traseului organizarea și desfășurarea transportului cărbunelui pe acest traseu s-a dovedit a fi deosebit de dificil.

Din acest motiv, la inițiativa lui **Gustav von Graenzenstein**, s-a decis ca linia ferată cu ecartament normal **Baziaș-Oravița** (deservită de locomotive cu aburi) să fie prelungită până la Lișava, fiind continuată de o linie ferată provizorie cu tracțiune hipo până la **Gârliște**, de unde calea ferată ar fi urmat să continue în galerii subterane, până la **Anina**. Datorită cheltuielilor extrem de mari, ca și a dificultăților tehnice, mai ales pe tronsonul **Oravița-Anina**, lucrările pe acest tronson au fost (temporar) întrerupte, continuându-se însă construirea căii ferate dintre **Oravița-Baziaș**, ajungând în 1852 până la **Milcoveni**, iar în 1854 până la **Baziaș**.

1848-1849.: Uzinele Reșița în timpul revoluției de la 1848-1849

Guvernul ungar numește o nouă administrație a uzinelor din **Reșița**, condusă de **József Slavy** și **Gustav von Graenzenstein**, punând totodată capacitatea uzinelor din **Reșița** și **Bocșa** în serviciul înarmării. Ruperea formală a relațiilor cu autoritatea Imperială a determinat ca trupele rămase loiale Împăratului, și în primul rând **Regimentul de Graniță de la Caransebeș**, să atace **Reșița** și **Bocșa**, care, după ce reușesc la data de 16 decembrie să respingă un prim atac, sânt ocupate pe data de **24.12.1848**. În cursul luptelor au ars clădirea direcțiunii, biserica, un atelier al forjei, câteva magazii, multe case și toată arhiva administrației, ceea ce explică, în mare măsură, motivul pentru care informațiile anterioare anului **1848** sânt lacunare, provenind în principal din surse indirecte.

1849-1850.: Încep lucrările de reconstrucție și modernizare a Uzinelor Reșița

În anul **1849**, după capitularea de la **Șiria** a revoluționarilor maghiari, s-a trecut la refacerea instalațiilor distruse, lucrându-se în regie proprie, astfel încât în **1850** s-a pus în funcțiune un nou furnal de 12 m înălțime, iar la celelalte au fost puse în funcțiune mașini cu aburi și suflante no. În cadrul turnătoriei s-au mai pus în funcțiune două cuptoare cu flacăra, două cuptoare cu cupolă pentru retopire și afânare și un cuptor creuzet pentru piese mici. De asemenea au fost modernizate atelierul de prelucrări mecanice, forja de cazane și tâmplăria de modele, numărul

cuptoarelor de încălzit, forjat și pudlat ajungând la 36. O atenție deosebită s-a acordat extinderii laminoarelor, planurile fiind inspirate după uzinele metalurgice din **Decazeville (Franța)**, o primă consecință fiind aceea, că șinele de cale ferată pentru linia **Oravița-Bazias** a fost laminate la **Reșița**. Trebuie remarcat faptul că **Uzinele din Reșița** au fost singurele din **România** care au produs șine de cale ferată.

25.09.1851.: La Reșița începe să funcționeze un Oficiu Poștal independent

Până la această dată operațiile poștale erau efectuate de **Oficiul Poștal Dognecea**, efectele poștale fiind transportate de un curier călare de la **Reșița** la **Dognecea**, de două ori pe săptămână. Din anul **1811** a circulat și o diligență (poștală), pe traseul **Reșița-Dognecea-Bocșa-Lugoj-Timișoara** și retur.

Oficiul Poștal din Reșița a funcționat inițial în prăvălia comerciantului **Franz Klemens**, până la decretul din **16.03.1852**. (apărut în Monitorul Oficial din 21.04.1852.), moment din care Oficiul Poștal funcționează într-o clădire separată, primul șef al Poștei fiind **Franz Stadelmann** (proprietar de case și terenuri din **Reșița**).

Trebuie remarcat că până în **1874** a circulat și o diligență poștală între **Reșița** și **Deta**, iar din **1884** a circulat un vagon poștal pe calea ferată a uzinelor, între **Reșița-Bocșa**.

La cererea **Uzinelor Reșița**, în **1884**, la **Poșta Reșița** s-a montat un aparat telegrafic, care a asigurat legătura directă cu **Direcțiune din Viena a Uzinelor**.

1851.: La Uzinele Reșița se laminează primele șine de cale ferată

Șinele au fost destinate căii ferate **Oravița-Bazias**, drept urmare doar o cantitate mică de șine a trebuit să fie adusă din alte provincii ale imperiului.

21.08.1854.: Se dă în exploatare linia ferată Oravița-Bazias, în prima fază pentru traficul de mărfuri (în special cărbune), iar din 01.11.1856. și pentru traficul de călători

Lungimea liniei a fost de 62,561 km, fiind construită cu șine laminate la **Uzinele Reșița**, șine de tip **Vignole**, din oțel pudlat cu o greutate de 26,6 kg pe metrul liniar, având o lungime unitară de 5,69 m. Dintre lucrările de artă de pe linia **Oravița-Bazias** este de remarcat viaductul de peste valea râului **Oravița**, cu o lungime de 86,7 m și o înălțime de 10,2 m, construit din zidărie portantă din cărămidă, rămas în funcțiune pînă astăzi.

Calea ferată a fost deservită inițial de către un număr de 13 locomotive cu abur, fabricate la "*Maschinenfabrik der Wien Glögnitzer Bahn*" a societății StEG. Dintre acestea amintim locomotivele "*Baziasch*", "*Schässburg*", "*Hermannstadt*".

20.08.2004.: Într-un cadru mai mult modest se comemorează 150 de ani de la inaugurarea căii ferate **Oravița-Bazias**, cu această ocazie fiind oferită participanților a pungă de nylon (!) cu harta actuală a liniei (pe teritoriul **României**, între **Oravița-Iam**, respectiv cu schița celor **două stații** finale. Explicația oficială a acestei comemorări modeste a fost că starea deplorabilă a clădirilor și lucrărilor de artă de pe traseul liniei nu sînt demne de a comemora mai faustuoasă.

1854.: Încep tratativele privind concesionarea lucrărilor de construcție și exploatare a căilor ferate, respectiv a vânzării exploataților miniere, uzinelor metalurgice și a terenurilor forestiere din Banatul Montan

La 14.09.1854. se emite o lege care permite concesionarea, respectiv vânzarea unor asemenea obiective industriale. Tratativele au fost purtate cu mai multe consorții financiare, fiind interesați parteneri din **Franța, Anglia, Germania și Belgia**. În cele din urmă ele s-au finalizat cu nou-înființata societate pe acțiuni **StEG**. Din acest moment începe, în istoria **Uzinelor Reșița**, respectiv a întregului **Banat Montan**, o nouă etapă, impusă de altfel de realitățile economice ale timpului, care se va dovedi deosebit de benefică în ceea ce privește realizările tehnice/industriale și în care **Uzinele Reșița** vor obține deplina recunoaștere internațională a activității lor.

EPOCA StEG (1854 - 1920)

01.01.1855.: Semnarea la Viena a contractului dintre Curtea Imperială și societatea multinațională StEG

La semnarea contractului societatea **StEG** a fost reprezentată de bacherul **Isac Périère** ("Société générale du crédit mobilier de Paris"), baronul **George Sina** (banca "George Sina") și baronul **Daniel Eskeles** (banca "Arnstein & Eskeles").

Contractul a fost ratificat de către împăratul **Franz Josef I** la **03.01.1855**, printre principalele clauze putem aminti:

1. Concesionarea terminării unor linii de cale ferată începute precum și construirea și exploatarea unora noi, în lungime totală de peste 4.000 km;
2. Cumpărarea fabricii de mașini și locomotive din Viena, a minelor, uzinelor și domeniilor de la Sobochleben, Brandeisl și Kladno și **a minelor, pădurilor și instalațiilor metalurgice din Banat.**

3. Transferul drepturilor feudale, rămase în vigoare după rescriptul imperial din **1853**, asupra celor **opt districte miniere** din **Banat: Moldova Nouă, Sasca Montană, Gladna Montană, Oravița Montană, Steierdorf, Bocșa Montană, Reșița**, precum și a unui număr de 51 comune urbaniale de pe teritoriul Banatului.

În ceea ce privește exploatarea și domeniile propriu-zise, ele cuprindeau:

- minele, topitoriile și forjele de cupru de la **Oravița și Ciclova Montană**,
- minele de cupru, argint, zinc și plumb, împreună cu topitoriile de metale neferoase de la **Dognecea**,

- minele și topitoriile de cupru de la **Sasca Montană**,

- minele și topitoriile de cupru de la **Moldova Nouă**,

-minele de cărbuni de la **Steierdorf**,

- uzinele de fier de la **Reșița Montană**,

- forjele de la **Văliug**,

- uzinele de fier și forja de cupru de la **Bocșa**,

- minele de fier de la **Ocna de Fier**,

- forjele de la **Gladna Montană**,

- precum și domeniile în suprafață totală de 130.083 hectare, dintre care 42.578 hectare terenuri agricole și 87.505 hectare pădure.

Valoarea contractului a fost unul dintre cele mai mari din epocă, fiind întrecut doar de cel care avea ca obiect construcția **Canalului de Suez**, la o valoare de 200 milioane franci aur. Trebuie precizat că societatea **StEG** era mai mult interesată, în această perioadă, de construirea și exploatarea căilor ferate, proprietățile din Banat fiind estimate la doar 11 milioane florini, ceea ce reprezintă o evidentă subevaluare a potențialului economic și industrial al regiunii.

Imediat după semnarea contractului societatea a emis 550.000 acțiuni a câte 200 florini, urmată de o a doua emisiune de 300.000 acțiuni a câte **500 florini**.

14.07.1855.: Începe predarea efectivă de către autoritățile Camerei imperiale a minelor, uzinelor și terenurilor din Banat

Din partea guvernului austriac este mandatat **Karl Johann Hacheder**, secretar la Ministerul de Finanțe, ca președinte, directorul **Oficiului Montanistic din Oravița**, **Frederich Reitz** și **Nikolaus Berghofer** ca grefier. Preluarea în numele societății **StEG** a fost efectuată de către

primul director al societății pentru Banat, francezul **Charles Dubocq**.

La început deciziile s-au luat la **Paris**, unde exista un comitet compus din membrii francezi ai consiliului de administrație, respectiv la **Viena**, unde era sediul direcției generale a societății. Din anul **1882**, în urma unei înțelegeri cu guvernul **Ungariei**, societatea a deschis o direcție și la **Budapesta** pentru administrarea proprietăților ce se aflau pe teritoriul de sub jurisdicția guvernului **Ungariei**, ceea ce va transforma societatea **StEG** în cel mai important plătitor de impozite de pe teritoriul **Ungariei**. Cu această ocazie se modifică și numele societății, devenind: **K.u.k. privilegierte Österreichisch-Ungarische Staats-Eisenbahngesellschaft**.

1855.: StEG preia vechea "ladă frățească"

Prin preluare așa numitei "**Bruderlade**" (**prima** și **ultima pagină** a protocolului de predare-primire) **StEG** și-a asumat și obligațiile respective iar în anul **1860** a creat un "**Institut pentru aprovizionare, ajutor și asistență pentru muncitori și servitori**", din necesitatea de a unifica diferitele sisteme de asigurări sociale (boală, accidente, pensie, deces etc.).

1855.: Se reia fabricarea de armament care va continua practic neîntrerupt până la sfârșitul primului război mondial

1856.: Sosește la Dognecea [Antal Kerpely](#) care, cu terminarea studiilor, este angajat pentru supravegherea minelor și a furnalelor

1857.: Încep lucrările de modernizare a Uzinelor Reșița

1857.: La Oravița ia ființă primul laborator chimic

Dezvoltarea uzinelor din **Reșița** a determinat direcțiunea **StEG** ca din anul **1880** să mute acest laborator la **Reșița**, unde a preluat efectuarea tuturor probelor și analizelor pentru materialele intrate și ieșite din uzină. Ulterior acest laborator a fost extins până la un nivel de dotare care i-a permis să efectueze cele mai pretențioase determinări cerute de către caietele de sarcini și de către clienți, în următorii ani fiind completat și cu unul pentru probe fizice și metalografice, ceea ce avea să situeze și din acest punct de vedere uzinele din **Reșița** în fruntea nivelului tehnologic și de calitate al timpului.

1858.: Începe construcția [atelierelor metalurgice](#) la Anina

Luând în considerație și recomandările comisiei **Wissner**, **StEG** a luat hotărârea de a construi o uzină siderurgică integrată, care să valorifice pe loc zăcămintele de cărbuni din perimetrul **Anina-Steierdorf-Gârliște**, precum și bogatul zăcământ de siderită, evaluat la 3,6 milioane tone. Rapoartele de producție atestă că după începuturi modeste (2.000 tone în **1862**) s-a ajuns în ultimul deceniu al secolului **XIX** la producții de peste 30.000 tone, cu un vârf de 34.000 tone în **1894**, complexul siderurgic funcționând până în **1927**.

Uzinele din **Anina** au funcționat ca unități independente, nefiind subordonate **Uzinelor Reșița**, primii doi directori fiind **Bartholomäus Feschamps** și **Karl Hoffgartner**.

Din puținele date aflate la dispoziție trebuie menționat că între anii **1875-1879** a funcționat un cuptor de topire sistem Pernot, o fabrică de cocs între anii **1913-1934** și o turnătorie construită în **1864**, dotată cu patru cubilouri și cinci hale de turnare, a cărei producție a atins un vârf de 7.700 tone în **1895**, depășind la acea dată producția [turnătoriei din Reșița](#). În sfârșit laminoarele, construite începând cu anul **1885**, au avut o producție maximă de 9.000 tone, compusă în ce mai mare parte din bare și profile diverse.

Trebuie menționat că cea mai veche clădire productivă, datând din **1872** și până în prezent în forma inițială, menținându-și chiar și unele din dotările aceluși moment, este "**Secția de șuruburi Anina**".

1859.: Începe fabricația cărămizilor refractare

Primul atelier a fost situat în imediata vecinătate a secției de pudlaj și laminoare. Ulterior, în

1888 atelierul a fost mutat (și extins) la est de secția laminoare, având atunci o capacitate de 1.000 tone/an. Actuala fabrică de cărămizi refractare, situată în apropierea depozitului de fier vechi, a fost construită în perioada **1905-1906** și producea, pe lângă cărămizi refractare, creuzete de grafit, făină de cuarț și șamotă.

1859.: Prima inventariere sistematică al instalațiilor industriale preluate de StEG

În inventar se amintesc cele șapte linii de laminare, care funcționau cu o tehnologie relativ rudimentară.

1861.: La Uzinele Reșița funcționează trei furnale cu mangal

15.12.1863.: Înaugurarea căii ferate montane Oravița – Anina

Lucrările au durat aproape 16 ani, fiind a cincea cale ferată de pe teritoriul **României**, respectiv prima cale ferată montană și o realizare tehnică deosebită, fiind pe drept comparată cu linia ferată a **Simmeringului**. Detalii privind această cale ferată la "Istoriei": "Calea ferată Oravița – Anina".

1863-1864.: Pe Bârzava se construiește barajul "Klause"

Pentru rezolvarea problemei asigurării cu lemne în vederea fabricării mangalului s-a decis transportul pe apă (plutărit). De la "**Klause**" plutele erau aduse până în cartierul "**Länd**" pe un traseu de 38,8 km, cu o diferență de nivel de 458 m, drumul fiind parcurs în circa 6 ore. În "**Länd**" existau stavile pentru oprirea și scoaterea lemnului din apă și instalații de uscare în stive. În mod normal funcționau **20-30 de bocșe**, care cuprindeau câte 100-160 m³ lemn. Sistemul a funcționat până în anul **1907**, după care a fost înlocuit cu o instalație de carbonizare în retorte iar mangalul a fost treptat înlocuit cu cocs.

1864.: Terminarea construcției tunelului „Franz Josef” între Doman și Reșița

Tunelul a fost construit între **1853-1864** cu scopul de a ușura transportul cărbunelui de la **Doman** la **Reșița**. Tunelul cu o lungime de **2.772 m** avea o cădere spre **Reșița** de 0,5‰ (max. 0,8‰), calea ferată având ecartamentul de **700 mm** și pe această cale ferată circulau garnituri de vagonete constând sau din 60 vagonete fără încărcătură, sau din 30 de vagonete încărcate cu câte 600 kg cărbune.

Inițial garniturile erau trase de cai, începând din **1876** de locomotive miniere de 8 CP iar din **1896** de locomotive electrice.

Tunelul a fost folosit până în anul **1923** fiind închis definitiv abia în **1960**.

Problema transportului cărbunelui fiind astfel rezolvată s-a putut pune în funcțiune și **cocseria**, folosind la început cărbuni de **Secu** și apoi de **Doman**.

1864.: Începe fabricarea de poduri, cazane și structuri metalice

Atelierul destinat acestei fabricații a fost situat inițial pe malul drept al **Bârzavei**, cu un profil de fabricație divers, executând cazane, rezervoare de apă, schimbătoare de cale, rampe și platforme metalice, podețe.

În **1870** s-a trecut la fabricarea primelor poduri de cale ferată, cele dintâi fiind pe linie **Brno-Stadlau** (Boemia), care sânt totodată primele poduri din oțel fabricate în **România**.

1865.: Calea ferată uzinală cu tracțiune animală se prelungește de la furnale până la instalațiile de preparare a mangalului de la "Länd"

Între anii **1868-1870** s-a construit și o cale ferată industrială cu tracțiune animală între **Reșița** și **Secu**, cu o lungime de 12,3 km. Această cale ferată a fost transformată ulterior pentru tracțiune cu locomotive cu aburi, fiind dată în exploatare la **26.07.1871**.

1866.: Uzinele Reșița obțin o linie telegrafică proprie

Linia telegrafică făcea legătura prin **Carasova-Anina-Oravița** cu **Viena**, unde se găsea sediul direcțiunii generale a societății. Ulterior, în **1884** legătura telegrafică s-a extins și la oficiul poștal al orașului.

1868.: Se pun în funcțiune primele convertizoare Bessemer

Primele [convertizoare](#) au fost în imediata [vecinătate a furnalelor](#), fiind extinse în **1875** cu încă două convertizoare de 8 tone. Demn de remarcat este faptul că **Uzinele Reșița** au aplicat procedeul **Bessemer** la doar 10 ani după ce se demonstrase eficacitatea lui tehnică și au fost a patra uzină de pe continent care a aplicat în exclusivitate acest procedeu.

1869.: Modernizarea [furnalului](#) de la Bocșa

1870.: Începe [reconstrucția](#) și [modernizarea laminoarelor](#)

Într-o clădire nou construită s-au instalat laminorul și forja de bandaje, [ciocanul](#) de 17,5 tone al acesteia (sistem Tyres) devenind unul dintre simbolurile orașului, respectiv cu o [presă](#) de 1.200 tone. Ca urmare **Reșița** a devenit cel dintâi cât și cel mai mare furnizor de bandaje feroviare din estul Europei. Între **1875-1876** a fost construit și un nou laminor de șine care era de tip trio cu 3 caje, acționat de o mașină cu abur de 1300 CP.

03.07.1871.: Uzinele Reșița sărbătoresc 100 de ani de la înființare

Această aniversare prilejuiește a importantă festivitate, [placa omagială](#) turnată cu această ocazie păstrându-se până în prezent la muzeul din **Reșița**.

1871.: Începe construcția liniei ferate industriale Reșița-Bocșa Română-Ocna de Fier

Linia cu o lungime totală de 31,3 km a fost inaugurată la **03.09.1873**, asigurând legătura cu exploatarea miniere din zona **Bocșa**. Este vorba de a linie cu ecartament îngust (948 mm), echipată cu șine de tip **Vignole** laminate la **Reșița**, având o greutate de 17,4 kg/m.

1871.: Prima locomotivă cu aburi este adusă la Reșița

Locomotiva a fost produsă la fabrica de locomotive din **Viena** a **StEG** și a fost botezată "[Szekul](#)", având numărul de circulație 1. Locomotiva a fost casată în anul **1936**.

1872.: Realizarea primei locomotive cu aburi la Reșița

Această locomotivă a fost realizată după proiectele inginerului [John Haswell](#) (un discipol al lui **George Stephenson**), directorul fabricii de locomotive **StEG** din **Viena**. Din acest tip denumit **StEG52** au fost fabricate în total trei locomotive tender cu ecartament îngust (948 mm) purtând numele "[Resicza](#)" (se găsește azi în "[Muzeul de locomotive Reșița](#)", și s-au găsit și [placa de fabricație](#) ca și [planurile](#) de construcție ale acestei locomotive), "[Bogschan](#)" și "[Hungaria](#)". La expoziția mondială de la **Viena** din **1873** a fost prezentă și una din aceste locomotive însă, deoarece în acea perioadă **Reșița** nu era racordată la rețeaua de cale ferată a **Austro-Ungariei**, această locomotivă a fost transportată la și de la **Oravița** cu o platformă trasă de 36 perechi de boi, păstrându-se pentru posteritate și o [fotografie](#) a acestui memorabil eveniment.

Până în anul **1878** s-au fabricat în total 7 locomotive, toate pentru căile ferate uzinale. Un tabel cu toate locomotivele cu aburi fabricate în perioada **StEG** este [anexat](#).

29.07.1874.: Pe Dealul Crucii este ridicată și sfințită [crucea comemorativă](#) a evenimentelor din 1848-1849

Crucea a fost ridicată din inițiativa familiei **Herglotz**, care a ridicat prima dată o cruce de lemn care însă, după câțiva ani, s-a dărâmat. În locul acestei cruci a fost ridicată crucea care se vede și azi, fabricată în **Uzinele Reșița**, cheltuielile fiind acoperite din donații (lista donatorilor cuprinde aproximativ 400 de nume). Cu această ocazie a fost amplasată și o [placă comemorativă](#).

03.09.1874.: Se dă în funcțiune calea ferată cu ecartament normal între Bocșa și Voiteni

Construcția căii ferate de **47 km** lungime a fost începută în **ianuarie 1873**, asigurând legătura cu calea ferată **Timișoara-Voiteni-Buziaș** și, pe această cale, și cu **Oravița**, respectiv **Anina**. Harta liniilor de cale ferată din banat ă n anul [1875](#).

Trebuie precizat că până în anul **1908**, când s-a realizat legătura directă dintre **Oravița-Reșița** prin **Berzovia**, pe linie cu ecartament normal, mărfurile erau transbordate în gara **Bocșa**

Montană, de unde circulația se făcea mai departe spre **Reșița** pe linia cu ecartament îngust. În **1892** guvernul ungar a răscumpărat de la **StEG** exploatarea căilor ferate de pe teritoriul **Ungariei**, a căror construcție și exploatare fusese concesionată pentru 90 de ani, drept urmare a putut fi deschis traficul public de mărfuri și pasageri pe întregul tronson.

1876.: Se construiesc primele două cuptoare Siemens-Martin

Aceste cuptoare de 8 tone au fost urmate în **1881-1882** de alte două similare. Primele au fost în hală comună cu convertizoarele Bessemer, iar următoarele au avut o hală de turnare separată, cu macara pentru turnare și ridicare.

Din **1886** s-a trecut la utilizarea **vetrelor bazice** ale cuptoarelor **Siemens-Martin**, ceea ce a avut ca efect reducerea duratei sarjelor și a reparațiilor de vetre, precum și obținerea unor oțeluri de calitate superioară.

1880.: Construcția celui de al patrulea furnal la Reșița

Și acest furnal a funcționat cu mangal, având înălțimea de 20 metri și o capacitate de 280 m³, ceea ce a permis ca în **1890** să se realizeze în medie 110 tone fontă pe zi.

Minerurile de fier utilizate se aduceau de la **Ocna de Fier**, cărbunele de lemn de la bocșele din „**Länd**” iar calcarul de la cariera din **Dealul Crucii**.

1882.: La Reșița începe construcția de poduri rutiere

Primul pod rutier fabricat la **Reșița** a fost cel de peste **Tisa** la **Seghedin**, realizat după proiectele renumitului inginer francez **Gustav Eiffel**.

1883-1885.: Începuturile producției de energia electrică în Banatul Montan

În momentul preluării uzinelor de către **StEG** sursele de energie erau exclusiv asigurate de mașini cu aburi. În **1890**, când se realizează cea mai mare parte a extinderii spațiale din toată perioada **StEG**, erau în funcțiune 107 mașini cu aburi, cu o putere totală instalată de 9.556 CP, cea mai mare parte a acestei puteri instalate găsindu-se la sectorul laminoare.

Primele încercări cu acționări electrice au fost cu caracter local, realizându-se acționări electrice cu mașini cu aburi și dinamuri. Pentru a crea posibilitatea generalizării acționărilor electrice s-a construit pentru prima oară la Anina a **termocentrală** dotată cu patru cazane, funcționând cu gaz de la cocserie și cu o turbină cu abur tip Lang, ce antrena un generator trifazat de aceeași fabricație, de 750 kW și 5,5 kV. Ulterior, în **1903** s-au mai montat patru cazane și două generatoare, iar în **1907** încă 6 cazane și un generator, toate de același tip.

Între anii **1909-1910** s-a instalat și un grup turboalternator AEG, de 1.780 kW și 5,5 kV la 220 V și 1.250 rot/min., aburul fiind furnizat de patru cazane de tip Stirling.

În **1916** s-a realizat interconectarea rețelelor energetice dintre **Anina** și **Reșița** (vezi „Linia de înaltă tensiune Anina-Reșița”).

Tot în această perioadă (**1903-1904**) a fost construită centrala hidroelectrică **Grebla**, dotată cu trei turbine Ganz și cu trei generatoare Siemens, de câte 1.000 kW, 500 V și 312,5 rot/min.

După ce între anii **1907-1909** a fost construit, la **Văliug**, barajul **Brezova** cu o capacitate de 1,2 milioane m³, a fost instalat aici un grup hidroenergetic cu o turbină tip Francis și un generator Ganz de 350 kW și 416 rot/min.

Trebuie amintit că frecvența curentului industrial era de 20,8 Hz și că aceasta a continuat încă foarte mult timp să fie menținută.

La **Reșița** mai exista a centrală cu gaz (1050 kW, 5,5 kV, 20,8 Hz) și o centrală cu aburi (2500 kW, 5,5 kV, 20,8 Hz).

În ultimul an de existență al societății **StEG** la **Reșița** (**1919**), producția de energie electrică se situa la aproximativ 38 milioane kWh.

1886.: Începe construcția unei noi secții pentru poduri și schimbătoare de cale

Construcția era o hală triplă, proiectată de Joseph Späth, având o lungime de 200 metri, iar lățimile de 8, 18,5 și 8 m. Scurt timp mai târziu s-a executat o prelungire spre vest cu 32 m și spre est cu 8 m. Stâlpii halei erau din fontă, calea de rulare a macaralei din fier pudlat, iar acoperișul din țiglă așezată pe forme de lemn. Când după 50 de ani s-a executat o revizie a construcției a fost o plăcută surpriză să se constate starea perfectă a întregii lucrări, inclusiv a construcției din lemn.

Clădire administrativă a fabricii de poduri, datând din **1898**, este cea mai veche clădire existentă în prezent pe teritoriul **U.C.M.R.**

1888-1890.: Construcția fabricii de mașini

Clădirea a fost ridicată pe malul stâng al Bârzavei, pe locul actual al secției de **Mecanică Grea**. Dimensiunile clădirii erau mari pentru acea epocă, având 140 m lungime și 16,5 m lățime. Cele 97 mașini unelte ale fabricii erau antrenate de o mașină cu abiri de 120 CP. Secția a continuat să fie dotată și cu alte mașini, inclusiv de performanță: raboteze, strunguri plane, strunguri carusel, având deja în **1891** un efectiv de peste 700 muncitori.

Odată cu trecerea la fabricația de armament, în **1903-1904**, secția a fost extinsă la ambele capete prin anexe laterale etajate, destinate amplasării mașinilor mici și strunjirii de proiectile. În anul **1910** s-a adăugat spre sudul secției primul atelier de tratamente termice secundare (călire, revenire, detensionare, recoacere).

La începutul primului război mondial s-au adăugat noi capacități, clădindu-se o anexă laterală pentru ajustarea și montarea afetelor de tun. În cursul anilor **1916-1917** a fost construită pe o suprafață de 3.600 m² fabrica de roți montate pentru vagoane și locomotive, cu 46 mașini unelte (dintre care 16 noi) având un efectiv de 120 muncitori.

Fabrica a fost demolată cu ocazia construcției secției de **Mecanică Grea**, o particularitate remarcabilă a acestei construcții fiind aceea că noua clădire a fost realizată fără încetarea activității în cea veche, clădirea nouă „îmbrăcând” vechea construcție, care nu a fost dezafectată decât după terminarea completă a lucrărilor acesteia.

1893.: Se demolează vechile furnale cu mangal, construindu-se două furnale noi

Noile furnale aveau 17 metri înălțime și o producție zilnică de 80-90 t fontă. Cu această ocazie s-au înlocuit și aparatele de încălzire Whitwell cu altele, mai mari, și s-a instalat o nouă suflantă, antrenată de o mașină cu aburi de 800 CP.

20.10.1894.: Grav accident minier la mina Ronna din Anina

Accidentul este prezentat în detaliu în articolul anexat, în care se precizează, printre altele, că explozia a avut loc în jurul orei 3:30, înainte de terminarea schimbului trei și a avut numeroase victime: 39 de morți și 31 răniți grav dintre care, mai târziu, au mai decedat 9 mineri. Cercetările au ajuns la concluzia că accidentul s-a datorat unei explozii pregătite necorespunzător. Trebuie amintit și faptul că această catastrofă a fost, până în acel moment, cel mai grav accident minier din **Ungaria**.

În **harta** anexată articolului, pe lângă locul explozie și galeriile afectate, s-au notat și pozițiile victimelor (numerotând cu 1-25 și 57-75 morții, respectiv cu 26-56 răniți grav).

18.12.1896.: Grav accident minier la mina de cărbuni din Reșița

Așa cum rezultă din articolul anexat în accidentul cauzat de explozia prafului de cărbune și-au pierdut viața în jur de 80 de mineri. Explozia s-a produs la gura de mină „**Szécheny**”, în jurul orei 18:30, când în mină lucrau 128 de mineri din schimbul doi. Prima explozie a fost urmată la scurt timp de o a doua, mult mai puternică. În momentul scrierii articolului, la 27 decembrie, echipele de salvare mai căutau 35 de dispăruți (probabil morți).

1905.: Construcția primei [centrale termoelectrice](#)

Centrala funcționa cu gaz de furnal, fiind dotată cu 4 mașini cu gaz sistem Sehmer (Ganz) de 1.800 CP, cuplate cu alternatoare de 1.050 kW, 5,5 kV și 20,8 Hz.

1908.: Se construiește și se dă în folosință stația de cale ferată a Uzinelor Reșița

Clădire stației a existat până în anul 1974.

28.11.1908.: Se dă în exploatare linia ferată Anina-Reșița

Conducerea StEG și-a pus problema realizării unei legături directe între **Reșița** și **Anina**, ieftinind considerabil transportul cărbunelui de la **Anina** spre **Reșița**, precum și a minereurilor de fier de la **Dognecea** și **Ocna de Fier** spre instalațiile siderurgice de la Anina. Trebuie menționat faptul că la acea dată lungimea căii ferate Anina-Reșița era de **224 km** (!).

În cele din urmă s-a recurs la o soluție de compromis, prin concesionarea construirii și exploatării de către StEG a liniei ferate secundare, cu ecartament normal, **Oravița-Berzovia-Bocșa-Reșița** pentru o perioadă de 90 de ani, ceea ce a permis reducea distanței până la **Anina** la **127 km**. În 1917 căile ferate ungare au răscumpărat și această concesie, menținând însă facilitățile tarifare acordate StEG.

1909.: Ultima modernizare importantă a laminoarelor în perioada StEG

1909.: Începe să producă primul [cuptor electric](#) în oțelăria specială

18.11.1915.: Societatea [Ganz Rt.](#) începe construcția liniei de înaltă tensiune Anina-Reșița

Contractul privind executarea liniei ([harta traseului](#)) s-a încheiat la data de **18 noiembrie 1915**, lucrările au demarat imediat și construcția a fost finalizată în timp record, pe data de **20.09.1916**. Pentru detalii vezi la capitolul „Documente” articolul „Linia de înaltă tensiune Anina-Reșița” (în limba germană).

13.02.1920.: Constituirea U.D.R. care preia uzinele, teritoriile și domeniile StEG

**EPOCA U.D.R.
(1920-1948)**

13.02.1920.: În „Jurnalul Consiliului de Miniștri” nr. 290 se aprobă înființarea noii societăți U.D.R.

Datorită unor schimbări de guvern abia la 8 iunie 1920, în „Jurnalul Consiliului de Miniștri” nr. 14801 este publicat **Decretul Regal** Nr. 2455, prin care Ministerul Comerțului și Industrial a autorizat ca *"împreună cu alte persoane sau societăți să constituie o societate românească pe acțiuni pentru exploatarea domeniilor, minelor și uzinelor din Reșița, proprietate a societății austro-ungare privilegiate, a căilor ferate ale statului precum și minelor și uzinelor statului de la Hunedoara și Cugir"*.

Înregistrarea noii societăți ca persoană juridică română s-a făcut la **Registrul Comerțului din București** sub nr. 338/1920, în prezența directorilor societății StEG de la acea dată: **Arpad Hajts, Viktor Jungh, dr. Eugen Links, Nikolaus Balint, Anton Heindrich, Karl Kneipert, Geza Halasz și dr. Karl Revay**, unii dintre aceștia urmând a fi regăsiți ulterior și ac directori în nou-înființata societate a U.D.R. ([Uzinele și Domeniile Reșița](#)).

Prin aportul în natură adus de către StEG, noua societate a devenit proprietara unui patrimoniu

care se compunea numai în județul **Caraș-Severin** din următoarele fabrici, uzine, concesiuni și domenii:

- uzinele metalurgice și constructoare de mașini din **Reșița** și **Anina**
- fabrica de mașini agricole de la **Bocșa**
- minele de fier de la **Ocna de Fier** și **Dognecea**
- minele de cărbuni de la **Steierdorf**, **Doman** și **Secu**
- minele de cupru și aur de la **Oravița**, minele de cupru și atelierele de unelte agricole de la **Ciclova**, minele de cupru de la **Sasca**
- concesiunea minelor de fier și mangan de la **Delinești**, a minelor de fier de la **Armeniș**, a celor de lignit de la **Caransebeș**, **Armeniș** și **Bozovici**
- domenii cu o suprafață totală de 95.863 hectare, din care 88.248 hectare pădure
- fabricile de cherestea de la **Anina**, **Bocșa**, **Văliug** și **Zăvoi**, fabrica de var de la **Colțan**, 134 km căi ferate proprii, 103 km canale de plutărit, trei vii (**Moldova Nouă**, **Ramna**, **Tirol**), două iazuri (**Văliug** și **Anina**), precum și participările la 16 societăți la acea dată, dintre care la multe deține pachetul de control.

Pentru realizarea ambițiosului program de investiții după o primă emisiune de acțiuni a urmat la scurt timp încă una, aceasta în valoare de 50 milioane lei. Se poate afirma că perioada imediat următoare înființării **U.D.R.** marchează un punct de discontinuitate în evoluția uzinelor, deoarece sectorul construcții de mașini încetează de a mai fi în primul rând un auxiliar al celui siderurgic care realiza produse cu o valorificare mai redusă a metalului. Prin utilajele pe care începe să le producă chiar din cel de al treilea deceniu al secolului XX (locomotive cu aburi, armament, mașini electrice, utilaj petrolifer) **U.D.R.** ajunge una din uzinele de primă importanță ale **Europei**.

1920-1921.: Fabrica de poduri și construcții metalice ia parte la refacerea podului de peste brațul Borcea

Lucrarea a fost efectuată în condiții de calitate și de preț deosebit de favorabile pentru statul român. Sursele de documentație amintesc executarea a peste 180 poduri feroviare și 100 rutiere.

1921.: Începutul fabricației motoarelor electrice

În decursul primului război mondial s-au executat doar reparații operative a unor utilaje cu profil electric, însă treptat s-au executat și mașini noi, mai întâi pentru uzul propriu al societății, iar din **1922** și pentru terți. Fabricația a fost gândită de la început cu un grad mare de integrare, cuprinzând proiectarea ca și executarea tuturor părților componente, montarea și încercarea ansamblelor. În **1921** s-au fabricat deja 96 motoare asincrone trifazate cu puteri de la 8 CP la 90 CP, pentru dotarea fabricii de locomotive, pe atunci în construcție. În anul **1924** s-au executat primele două transformatoare de 2500 kVA, 5500/50 V și 20,8 Hz pentru secția laminoare. Primul generator destinat unui alt client a fost cel pentru **Uzina electrică Iași**, de 800 kW, 6000 V și 187 rot/min. În **1926** s-a fabricat primul generator pentru export, pentru exploatarea minieră **Smederevo (Iugoslavia)**, este vorba de un alternator de 500 kW.

1923.: La începutul anului începe să producă noua fabrică de locomotive

Fabricația de locomotive constituia încă de la început una dintre prioritățile **U.D.R.**-ului, pornind de la nevoile mari ale administrației de căi ferate. În perioada **StEG** fabricația și reparația locomotivelor s-a efectuat în diferite ateliere nespecializate iar între **1919-1922** mai ales în **Fabrica veche de mașini**.

Noua fabrică de locomotive a fost amplasată pe malul stâng al **Bârzavei**, având o suprafață totală de 11.200 m², dintre care 4320 m² reveneau celor trei deschideri ale cazangeriei.

Construcția metalică a noii fabrici, reprezentând 1800 tone, a fost executată la fabrica de poduri

și montată sub conducerea ing. **Ion Păsărică**, zidăria sub conducerea ing. **Neisinger**, iar coordonarea montării utilajelor a asigurat-o ing. **Mendlovici**. La dotare, secția dispunea de un atelier de montaj de 7000 m², 181 mașini unelte, 10 poduri rulante de până la 30 tone, sectoare de vopsire și țevărie, precum și un [pod transbordor](#) de 120 tone.

Din punct de vedere al capacității, estimările au arătat o producție posibilă de până la 100 locomotive/an.

Până în anul **1944 U.D.R.** a executat un număr de 557 locomotive noi și a reparat alte 1402. Datorită importanței temei istoria locomotivelor cu aburi fabricate la **Reșița** va fi prezentată într-un capitol separat.

1923.: Reconstrucția unui furnal

Furnalul a fost modernizat și mărit, renunțându-se definitiv la folosirea mangalului.

1923.: Se reia fabricația de armament

În prima perioadă se onorează comenzi de proiectile, iar din **1925** începe execuția țevelor amovabile de 75 mm, care avea să continue încă patru ani, precum și reșemizarea tunurilor existente. Tot în această perioadă începe și fabricația de [utilaj petrolifer](#), pe baza licenței de fabricație cumpărate de la firma americană **National Supply Corporation**.

1927.: Se decide extinderea centralei termoelectrice de la Anina

Datorită creșterii necesarului de energia electrică la 60 milioane kWh în anul **1927**, se decide punerea în funcțiune a unui nou turbogenerator (fabricație **Vickers**) de 7.500 kW și 5.500 V, funcționând cu ajutorul unei baterii de 8 cazane tip **Stirling** și **Tischbein**, care foloseau atât șiturile bituminoase, cât și gazul de cocserie.

S-a ajuns ca în anul **1928** sistemul energetic al **U.D.R.**, compus din 6 centrale interconectate, să producă 61,6 milioane kWh, acoperind nevoile proprii.

1928.: C.F.R reziliează o parte din comenzi

U.D.R., care avea în curs un program ambițios de investiții a trebuit să contracteze un împrumut ipotecar de 2 milioane de dolari de la **Banca Henry Schröder** din **Londra**. Situația s-a agravat în anul **1929** când, de asemenea, nu au fost comenzi ale căilor ferate și s-au contractat încă două împrumuturi ipotecare, de 400.000 lire sterline. Totodată, pentru a menține gradul de ocupare al atelierelor, s-a lansat o comandă de [34 locomotive](#) (deși nu exista un contract ferm cu **C.F.R.**). Societatea a întâmpinat mari dificultăți și în **1931**, când producția a scăzut la 55% față de **1928** și a trebuit să înceteze pentru o perioadă producția furnalelor și a unor linii de laminare. Vârful crizei s-a atins în **1932**, când producția a scăzut la doar 43%, în unele sectoare chiar mai puțin, iar salariile plătite reprezentau doar 34,4% față de **1928**. Redresarea uzinelor a început după anul **1934**, fiind susținută cu comenzi ale armatei, ale administrației de căi ferate, dar și prin diversificarea tipurilor de produse oferite.

1929.: Lucrări de modernizare la laminoare

Se reface complet atelierul de bandaje, fiind dotat cu o presă hidropneumatică de 2.000 tone, un ciocan de 4 tf cu dublă acțiune pentru forjarea șinelor, un laminor laminor orizontal de bandaje, o presă de ambutisat discuri de 1.000 tone, ca și noi cuptoare de încălzire și tratament termic, respectiv sisteme de acționare. Conform datelor statistice ale timpului, în **1935** această instalație avea cea mai mare capacitate din **Europa** la producția de bandaje, aceasta din urmă exportată, de altfel, în cantități mari în țările învecinate.

1929.: Se construiesc două cubilouri pentru turnătorie de fontă

Capacitatea cubilourilor era de 7,5 respectiv 3,5 tone. Cu această ocazie a fost refăcută și hala turnătoriei, fiind completată cu instalații de curățare și remaniere a defectelor, cu cuptoare de uscat forme și detensionare piese etc.

1929.: Se construiește primul pod rulant

Podul rulant de 5 tone în construcție sudată a fost destinat chiar pentru deschiderea mijlocie a fabricii de poduri, urmat în anul următor de un al doilea de 30 tone destinat fabricii vechi de mașini. Trebuie remarcat că ambele poduri rulante au funcționat fără nici un fel de probleme pînă la dezafectarea clădirilor respective în **1958** și **1960**.

1931.: Oprirea ambelor furnale

Oprirea a fost cauzată de grava criză economică mondială, care a afectat și uzinele din **Banatul Montan**.

1934.: Începe redresarea uzinelor

Producția începe să crească, mai ales datorită unor comenzi ale armatei și ale administrației de căi ferate, ajungând în **1935** pînă la 64% din producția anului **1928**.

1934.: Începe să producă noua cocserie construită la Reșița

În același timp se dezafectează vechea cocserie de la **Anina** (construită în **1913**). Noua secție avea o suprafață de 1.200 m², fiind pusă în funcțiune în mod eșalonat în **1934-1935**, folosind și o parte din utilajele de la Anina. Noua secție folosea drept materia primă cărbuni de la **Doman, Secu** și **Anina**, făcându-se experimentări și cu cărbuni de la **Petroșani**. Ca produse secundare se obțineu acelea care se distilau la fabrica de la **Vasiova**, precum și sulfat de amoniu, acid sulfuric și gaze de cocserie folosite la încălzirea cuptoarelor **Siemens-Martin**.

21.05.1934.: Încheierea acordului de colaborare și asistență tehnică cu firma britanică Vickers

În cadrul acordului s-a convenit asimilarea la **Reșița** a materialului de artilerie necesar armatei române (tunuri, afete etc.). Din această etapă cererile au devenit atât de mari, încât uzinele din **Reșița** au trebuit să cedeze o parte din comenzi, utilaje și specialiști fabricii de armament nou înființată **Astra Brașov** (la care deținea pachetul principal de acțiuni).

1935.: U.D.R. are un număr de 12.838 de angajați

Dintre aceștia 5.998 lucrau la **Reșița**, fiind angajați ai direcțiilor exploatărilor și celei a atelierelor.

1936.: Reconstrucția și modernizarea celui de al doilea furnal

Mulțumită măririi capacității și modernizării furnalelor producția acestora s-a dublat, ajungând în **1942** la nivelul maxim de peste 100.000 tone.

21.05.1937.: Adunarea generală a acționarilor constată că societatea U.D.R. s-a redresat după criză

Datele bilanțului arătau un volum al vânzărilor de 1734 milioane lei, cu un beneficiu brut de 685 milioane, un volum al impozitelor de 186 milioane și dividende de 75 milioane lei.

1937.: Punerea în funcțiune a celui de al șaptelea cuptor Siemens-Martin

Concomitent cu mărirea capacității celorlalte cuptoare producția a crescut la 230.000 tone/an oțel în perioada războiului.

La oțelăria specială, pe lângă vechiul cuptor electric existent din **1909** s-a mai adăugat un cuptor **Martin** de 4 tone încălzit cu păcură precum și un cuptor electric fabricație **Brown-Bowery** de 2 tone reușindu-se o majorare a producției de oțeluri speciale la peste 6.000 tone/an.

1937.: Modernizarea și extinderea forjei

Ca urmare a asimilării fabricației de armament, în special a celei de tunuri, a fost construit cuptorul tip **Weidemann**, pentru încălzirea lingourilor, două cuptoare cu păcură, cu aceeași destinație, precum și două cuptoare electrice pentru recoacere.

În anul **1942** au fost aduse de la arsenalul armatei din **București** și montate în hala de prese două

cupatoare de încălzire, un cuptor de ogivare, două prese de 300 tone pentru fabricarea bombelor **Brandt** de 120 mm, împreună cu două prese de trefilare și instalațiile de pompe aferente.

1937.: Construcția primului pod sudat

Trebuie evidențiat că acesta a fost primul pod (rutier) sudat realizat în **România**, fiind considerat al treilea pod sudat din **Europa**. Podul avea o deschidere de 30 m și lega orașul **Reșița** cu cartierul **Stavila**. Ulterior uzinele au **realizat**, tot în **Reșița**, cel de-al doilea **pod** cu deschiderea de 32 m.

1939-1940.: Construcția primelor compresoare de aer

Proiectate de prof. dr. ing. **Lazăr Stoicescu** aceste compresoare au fost deosebit de robuste și fiabile, durata de funcționare situându-se între 30 și 40 de ani.

08.08.1941.: Concernul german *Hermann Göring Werke* asimilează practic U.D.R.

Prin instaurarea în **1939** a *Protectoratului Boemiei și Moraviei*, statul cehoslovac a dispărut de pe hartă, iar concernul german a reușit să obțină prin forță duplicate ale celor 177.600 acțiuni **U.D.R.** ale firmei *Ceskoslovenska Zbrojovka* reușind astfel să-și impună în calitate de acționar important membrii în consiliul de administrație cât și în comitetul de direcțiune al uzinelor, în acesta din urmă intrând: dr. **Guido Schmidt**, ing. **Karl Kuchinke** și dr. **Ottmar Hecyko**. Începerea războiului conduce la militarizarea uzinelor, uzina primește un coordonator militar atașat direcției generale de la **București** – colonelul **Constantin Levereanu** – și un comandant militar la **Reșița** în persoana colonelului ing. **Boitan**, unul din cei mai importanți specialiști în domeniul fabricație de armament modern.

În **1944** au fost confruntări armate și pe teritoriul **U.D.R.**, care au afectat exploatările silvice și miniere însă, din fericire, orașul **Reșița** nu a avut de suferit, după cum nici în timpul războiului nu a cunoscut oroarea bombardamentelor aeriene.

15.07.1946.: În Consiliul de Administrație al U.D.R. au fost cooptați și reprezentanții părții sovietice

Aceștia au fost cooptați în conformitate cu convenția de armistițiu și cu acordul de colaborare economică sovieto-român încheiat la **8 mai 1945**, reprezentând singura alternativă de a salva în acel moment uzinele de la o preluare totală. Noii membri cooptați au fost ing. **Constantin Matveevici Kriakin** și ing. **Ivan Grigorievici Grinenko**.

1946.: Începe fabricația locomotivelor pentru Uniunea Sovietică

Aceste locomotive au fost fabricate în cadrul obligațiilor părții române, având ecartamentul de **1524 mm**, ceea ce a impus și construirea unei linii speciale pentru încercarea acestora. Între **1946** și **1954** s-au produs în total **224** locomotive **050** de tip **CR**.

1946.: Se realizează prima turbină hidroelectrică

Este vorba de a microturbină de tip **Francis**, cu generatorul aferent de 100 kW și era destinată hidrocentralei Moldova Nouă. Și această realizare a constituit o premieră industrială pentru **România**, constituind începutul unei lungi tradiții ce continuă și în zilele noastre (!).

1946.: Se introduce în fabricație locomotiva seria 150.000

Această locomotivă a constituit tipul de bază și cel mai modern utilizat de căile ferate române pentru traficul greu de marfă, din acest tip fabricându-se în total **259** bucăți (doar din seria **50.000** s-au fabricat mai multe, **261** bucăți).

15.08.1947.: Personalul U.D.R. este de 22.892 angajați, din care 13.108 lucrează la Reșița
Aceasta reprezintă o creștere de 78,3% față de **1935**.

11.06.1948.: Naționalizarea U.D.R.

Desființarea efectivă a unui organism atât de complex, cum a fost societatea **U.D.R.** din punct de vedere al mărimii, diversității profilului de fabricație sau a dispersiei spațiale, a creat probleme

mari, patrimoniul său împărțindu-se în baza unor protocoale între mai multe ministere economice nou înființate și organe ale administrației locale, după ce până la sfârșitul anului 1948 a funcționat sub denumirea *Uzinele de Fier și Domeniile Reșița – întreprindere naționalizată (U.D.R.I.N.)*, acționarii principali fiind **Statul Român** (6.981.974 acțiuni) și **U.R.S.S.** (3.010.927 acțiuni).

DUPĂ NAȚIONALIZARE (1948 - 2006)

11.06.1948.: Naționalizarea Uzinelor de Fier și Domeniilor Reșița

Desființarea efectivă a unui organism, cum a fost **Societatea U.D.R.** din punct de vedere al mărimii, diversității profilului de fabricație sau al dispersiei spațiale, a creat probleme mari, patrimoniul său împărțindu-se în baza unor protocoale între mai multe ministere economice nou înființate și organe ale administrației locale, după ce până la sfârșitul anului **1948** a funcționat sub denumirea "**Uzinele de Fier și Domeniile Reșița - întreprindere naționalizată (U.D.R.I.N.)**

Din punct de vedere juridic înmatricularea **U.D.R.I.N.** la "**Registrul comerțului**" s-a făcut la **19 februarie 1949**, sub numărul de înregistrare **124.461/1949** iar partajarea capitalului social a fost făcută astfel:

- Statul Român.....6.981.974 acțiuni
- U.R.S.S.....3.010.927 acțiuni

10.08.1949.: Uzinele din Reșița devin parte a așa-ziselor societăți mixte sovieto-române (SOVROM), înființate prin decretul 334

În cadrul uzinelor din **Reșița** întâlnim în această perioadă "**SOVROM metal**", încorporând în principal sectorul siderurgic, respectiv "**SOVROM utilaj petrolifer**", cuprinzând sectorul de construcții de mașini. Acesta este primul moment în care complexul industrial Reșița se desface în părți componente și, cu excepția perioadei de regroupare în **C.M.R (Combinatul Metalurgic Reșița, între 01.10.1954-01.04.1962)**, această situație avea să se perpetueze, adâncindu-se chiar, deoarece drumurile pe care au mers de atunci cele două unități au fost în general divergente

11.06.1948 - 30.09.1954.: Epoca SOVROM

În această perioadă nu s-au făcut nici un fel de extinderi spațiale, lucrările de investiții, de altfel limitate, fiind orientate spre achiziționarea unor utilaje, având ca scop creșterea posibilităților de prelucrare, atât în ceea ce privește dimensiunile, cât și capacitățile, mai ales ca urmare a asimilării fabricației de utilaje termo- și hidroenergetice, precum și a noilor compresoare de aer. Trebuie amintit că în această perioadă, în vederea extinderii bazei energetice s-a realizat prima amenajare hidroenergetică sistematică din **România**, cea a **Bârzavei** superioare. Aceasta avea ca obiectiv captarea apelor râului **Bârzava** și completarea debitului acestuia cu apă din bazinele hidrografice ale **Nerei** și **Timișului**, precum și realizarea unui lac de acumulare în amonte de **Văliug**, barajul "**Gozna**" (capacitate 10.710.000 m³) și o centrală hidroelectrică ce folosea o soluție originală: pe de o parte două generatoare antrenate de turbine Francis de 1.100 kW, precum și două grupuri generatoare antrenate de două turbine Pelton, cu doi rotorii inegali, corespunzând surselor de alimentare diferite ca debit și cădere.

În anul **1952** atelierele de la **Bocșa Română** devin unitate economică independentă, care avea să-și modifice peste câțiva ani profilul de fabricație prin preluarea de la **Reșița** a fabricației de poduri și construcții metalice.

Directorii sovietici care au condus în această perioadă uzinele din **Reșița** au fost: **Nikolai Alexandrovici Olhov, Oleg Sergheevici Simonenko, Vasili Ivanovici Nikanorov** și ultimul, **Ivan Ivanovici Reuk**.

Un eveniment deosebit în această perioadă a fost construirea, între **1949-1952**, a noii școli profesionale, cea mai mare din țară la acea dată.

01.10.1954 - 01.04.1962.: Epoca C.M.R.

În urma desființării societăților mixte de tip **SOVROM**, a fost constituit **C.M.R. (Combinatul Metalurgic Reșița)**, ce avea să grupeze din nou unitățile care alcătuiseră cu câțiva ani în urmă **Societatea U.D.R.** Trebuie amintit faptul că între **1955-1961 C.M.R.** a fost condus, de altfel singura dată în îndelungata sa istorie, de către un om care nu dispunea de o pregătire de specialitate tehnică, juridică sau economică - **Mihai Patriciu**.

În conformitate cu noua noul sistem economic rigid, centralizat, fabricația unor produse a fost transferată de la **Reșița** la alte întreprinderi din țară:

- **1954-1955**: transferarea fabricației de utilaj petrolifer, motivată de necesitatea apropierii acestei fabricații de beneficiarul produselor;
- **1957-1958**: transferarea fabricației de poduri și schimbătoare de cale ferată la uzina din **Bocșa Română**; ulterior fabricația schimbătoarelor de cale ferată a fost transferată la **Buzău**. Tot în această perioadă s-a transferat la **Bocșa Română** și fabricația de poduri rulante (care se realizau la **Reșița** încă din anul **1905**);
- **1957-1959**: transferarea la **Uzinele Electroputere Craiova** a fabricației de transformatoare, a unor tipuri de motoare electrice, iar la **Uzinele Progresul Brăila** a fabricației de roți montate pentru vagoane.

În aceeași perioadă începe asimilarea unor produse cu un grad ridicat de tehnicitate, care nu puteu fi realizate în altă parte în țară în momentul respectiv. Din acest punct de vedere, structura de fabricație din această perioadă a sectorului de construcții de mașini de la **C.M.R.** cuprindea:

- locomotive cu aburi, tipul de bază fiind cele din seria 150.000;
- turbine cu aburi cu puteri până la 10 MW;
- compresoare de aer cu piston;
- turbogeneratoare și alte tipuri de mașini electrice;
- utilaje metalurgice (destinate în special sectorului siderurgic);
- motoare electrice (de curent continuu, asincrone și sincrone);
- mecanisme pentru poduri rulante și macarale.

În **septembrie 1955** se fabrică la **Reșița** cea de a [1.000-a locomotivă](#), fiind vorba de una din seria 150.000.

Un moment deosebit s-a înregistrat în anul **1957** când, în cadrul acțiunii de modernizare a **C.F.R.** s-a decis achiziționarea unei licențe de fabricație în **România** a unor locomotive **Diesel-electrice**. Documentația era furnizată de un consorțiu format din firmele elveșiene **Sulzer** (pentru motor), **S.L.M.** (pentru boghiuri și rest părți mecanice), respectiv **Brown-Bovery** (pentru ansamblul locomotivei și partea electrică). La **Reșița** urmau să fie executate cele mai impurtante subansamble ale locomotivelor și anume motoerale Diesel de tracțiune și boghiurile locomotivelor (furnizorul general al locomotivelor fiind **Uzinele Electroputere Craiova**).

Era vorba de motoare [Diesel de 2.300 CP](#), cu injecție directă și supraalimentare, cu 12 cilindri dispuși pe două linii de arbori cotiți, cuplați printr-un angrenaj de sincronizare cu generatorul

electric.

Construcția noii clădiri a **secției de motoare Diesel** a început în anul **1958** și deja în decembrie **1959** a fost realizată în noua secție prima pereche de boghiuri, iar la **13 decembrie 1960** a funcționat deja pe **standul de probă** primul motor Diesel de 2.300 CP produs de către **C.M.R.** Tot în această perioadă s-a decis extinderea spațială a uzinelor prin construirea unei noi platforme industriale în zona **Mociur**. Între lucrările preliminare trebuie amintite amenajările terenului, în primul rând asanarea bălților, coborârea nivelului apelor freatice ca și construirea unei întregi infrastructuri de utilități (căi de acces rutiere și feroviare, alimentarea cu energie electrică, apă, gaz metan etc.), urmată de construirea obiectivelor industriale propriu zise:

- între **1955-1956** se construiește noua turnătorie de oțel, dotată inițial cu un cuptor Siemens-Martin de 10 tone (completată ulterior cu cuptoare electrice de diferite capacități), instalații de preparare a amestecurilor de formare, o hală de formare, o curățătorie de piese precum și depozitele necesare. Cu oțelăria specială și extinderile ulterioare suprafața totală a turnătoriei a ajuns la 24.500 m²;
- între **1957-1959** se construiește turnătorie de fontă, dotată cu două cubilouri, spații de formare și turnare, cuptoare de uscat forme, instalații pentru preparat amestecuri de formare și, ulterior, cu un cuptor electric de 3,3 tone;
- între **1958-1960** se construiește noua turnătorie de metale neferoase, compusă dintr-un sector de topire, dotat cu cuptoare, creuzete de grafit, iar apoi și cu un cuptor electric de inducție de joasă frecvență, având de asemenea sectoare de formare, turnare și curățare. În clădirea turnătorie de metale neferoase a fost amplasată și turnătorie de precizie, suprafața totală a turnătoriei fiind de 5.470 m²;
- în anul **1960**, odată cu construirea secției de modelărie cu o suprafață de 3.020 m², se încheie această etapă de dezvoltare a platformei **Mociur**.

În anul **1961** se încheie practic fabricația locomotivelor cu aburi însă, în anul **1964** se mai fabrică două locomotive cu ecartament îngust (1.000 mm) pentru căile ferate ale **Vietnamului**. Trebuie menționat că la **Reșița** s-au fabricat în total **1.461** locomotive cu aburi!

Între anii **1960-1961** se construiește noua clădire a secției de **Mecanică Greă**, una dintre cele mai remarcabile particularități ale realizării fiind aceea că noua clădire a fost realizată fără încetarea activității în cea veche, clădirea nouă "*îmbrăcând*" efectiv vechea construcție, care nu a fost dezafectată decât după terminarea completă a lucrărilor acesteia. Noua secție, condusă de **ing. Eugen Dăscălache**, avea o suprafață totală de 10.000 m², fiind echipată cu poduri rulante de 120 și 80 de tone, având să fie una dintre cele mai importante secții de prelucrare și montaj din țară, unde s-au realizat practic toate turbinele hidraulice și hidrogeneratoarele cuprinse în vastul program de amenajare hidroenergetică a Dunării și a râurilor interioare.

În această perioadă pe teritoriul secțiilor de siderurgie au avut loc următoarele construcții, extinderi spațiale:

- în anul **1958** se modernizează oțelăria **Siemens-Martin**, cuptoarele vechi de mică capacitate se înlocuiesc cu cuptoare noi, de 125 respectiv de 250 de tone, și se dotează și cu un nou melanjor.
- între **1961-1962** se construiesc două noi furnale de 700 m³ și se dă în funcțiune și noua linie de turnat fontă pe bandă. În anul **1962** se realizează complexul de exploatare, prelucrare și transport al calcarului tehnologic și se pune în funcțiune fabrica de aglomerare a minereurilor. Tot în anul **1962** se termină și construcția celui de al treilea baraj de acumulare de pe râul **Bârzava**, și anume barajul "**Secul**" având o capacitate de 7.000.000 m³.

01.04.1962.: C.M.R se divide în C.S.R. (Combinatul Siderurgic Reșița) și U.C.M.R. (Uzina de Construcții de Mașini Reșița)

Deoarece din acest moment cele două unități industriale devin practic independente, și istoria lor poate fi tratată separat.

C.S.R.

- **1963:** Punerea în funcțiune a celei de-a doua mașini de turnat fontă pe banda;
- **1964:** Punerea în funcțiune a fabricii de var;
- **1966:** Punerea în funcțiune la oțelăria Siemens-Martin a unui cuptor de 250 tone;
- **1967:** Reconstrucția laminorului de de profile mijlocii și a celui de profile ușoare;
- **1968:** Intră în funcțiune cel de al doilea cuptor de calcinare la fabrica de var;
- **1969:** Punerea în funcțiune a noului laborator rapid de la oțelăria Siemens-Martin;
- **1971:** Punerea în funcțiune la oțelăria Siemens-Martin a celui de-al treilea cuptor de 250 t;
- **1978:** Punerea în funcțiune a laminorului degrosisor și de semifabricate. Dotarea și modernizarea sectoarelor de transporturi;
- **1980:** Încheierea primei etape de extinderi hidro-termoenergetice;
- **1983:** Demararea construcției unei noi uzine cocso-chimice. Începerea lucrărilor la amenajarea hidroelectrică "*Nera Crăiniceș*";
- **1986:** Întroducerea în exploatare a calculatoarelor de proces (furnale și oțelăria Siemens-Martin);
- **1991:** Se trece la oprirea fabricii de aglomerat și a furnalelor;
- **1995:** Demararea lucrărilor la oțelăria electrică;
- **1996:** Sărbătorirea a 225 de ani de existență a Societății;
- **06.12.1998:** Se tratează prima sarjă în cuptorul oală;
- **03.07.1999:** Se elaborează prima sarjă în cuptorul electric;
- **16.08.2000:** Privatizarea **C.S.R.** 94,4891% din acțiuni sunt cumpărate de **Noble Ventures Inc.** (SUA). Deoarece în perioada următoare au fost probleme, mai ales financiare, cu firma proprietară, statul Român a anulat privatizarea, excluzând firma **Noble Ventures Inc.** din rândurile proprietarilor **C.S.R.**;
- **2004:** Privatizarea repetată a **C.S.R.** de data aceasta către firma **TMK** (Rusia), la prețul de vânzare de 1€;
- **12.04.2004:** Furnalul nr. 1 este aruncat în aer pentru a fi valorificat ca fier vechi.

U.C.M.R.

- **1962-1964:** Se realizează primele 24 de hidroagregate, pentru un număr de 11 hidrocentrale din amenajarea complexului Bistrița-aval. Remarcabil este faptul că și după peste 30 de ani de exploatare nu au necesitat reparații generale;
- **1964-1965:** Demolarea forjei vechi și construirea noii clădiri a secției pe platforma **Mociur**. Noua secție are în final o suprafață de 11.000 m², cu două deschideri, iar în imediata vecinătate o secție mecanică pentru eboșarea pieselor turnate și forjate. Din nefericire dotarea cu utilaje noi a secției a fost foarte limitată și astfel aceasta a fost obligată să mențină în funcțiune și să utilizeze unele utilaje de peste 100 de ani vechime;
- **1965-1971:** Executarea hidroagregatelor și a altor subansamble ale "*Sistemului hidroenergetic și de navigație Portile de Fier I*". Hidroagregatul se compunea dintr-o turbină de tip **Kaplan** cu o putere de 178 MW, având o cădere de calcul de 27,2 m și turația nominală de 71,5 rot/min, respectiv hidrogeneratorul de tip **HVS** cu puterea de 190 MVA la tensiunea nominală de 15,75 kV. Dimensiunile erau impresionante, diametrul total fiind de 16 m, butucul rotorului turbinei cântărea 94 tone, iar cele șase palete rotorice cântăreau 18,5 tone fiecare, diametrul total al rotorului fiind de 9,3 m. Între subansamblele livrate sistemului de anviagație merită amintite servomotoarele hidraulice pentru acționarea ecluzelor (diametrul interior al cilindrului 600 mm,

cursa tijeii 20,3 m), ca și podul rulant de 400/80 tone destinat sălii mașinilor;

- **1966:** Pe locul vechii forje se construiește noua secție de tratamente termice secundare. Noua secție s-a realizat într-o clădire cu două deschideri, cu o suprafață totală de aproape 5.000 m², dispunând de o diversitate mare de cuptoare și procedee de lucru, una dintre deschideri fiind utilizată într-o construcție etajată și cu un sector de băi galvanice.

Tot în această perioadă a fost construită și noua clădire a secției sculărie, amplasată pe un versant de deal, într-o clădire cu două nivele, cu o suprafață totală de 7.000 m²;

- **1969-1973:** Se procedează la reorganizări ale structurilor administrative în ideea unei descentralizări a responsabilităților. În acest sens s-a creat pe de o parte **Centrala Siderurgică Reșița** (cuprinzând **C.S.R., Întreprinderea Oțelul Roșu și Întreprinderea "Ciocanul" Nădrag**), iar pe de altă parte **Grupul de Uzine Reșița** (cuprinzând **U.C.M.R., Uzina de Construcții Metalice și Mașini Agricole Bocșa, Uzina Mecanică Timișoara, Institutul de Proiectări Energetice Reșița și Uzina Mecanică din Caransebeș**, înființată chiar în **1969**). Această "experiență interesantă" a durat aproape trei ani și jumătate, fiind terminată cu funestul **Decret 162/1973**, care cuprindea "norme unitare de structură" pentru toate unitățile industriale, o încercare ce nu avea să fie de fapt decât un pas, din păcate important, într-un lung șir de decizii economice greșite (unele chiar catastrofale).

În perioada ce a urmat s-a continuat fabricația de utilaje hidro- și termoelectrice, și s-a achiziționat și licența de fabricație a unor **motoare Diesel rapide**, de la firma **ALCO (SUA)**. În anul **1972** a fost achiziționată licența de fabricație a motoarelor **Diesel navale**, de la firma **M.A.N. din Augsburg (Germania)**. Realizate într-o gamă de puteri cuprinse între 3.000-30.000 CP, aceste motoare au reprezentat o realizare deosebită pentru uzină, atât din punct de vedere al dimensiunilor și greutateilor componentelor, cât și ceea ce privește fiabilitatea pe care o impunea specificul de exploatare al unei nave. Cele mai mari nave echipate cu motoare produse la Reșița au fost petrolierele de 150.000 tone (realizate în **1981, 1984 și 1987**) și mineralierele de 165.000 tone (realizate în **1989 și 1990**).

- **11.02.1991:** Transformarea **U.C.M.R** în **Societate pe Acțiuni** și înregistrarea acesteia la **Registrul Comerțului Caraș Severin**;

- **23.12.2003:** Vânzarea de către **APAPS (Autoritatea pentru Privatizare și Administrarea Participațiilor Statului)** a întregului pachet de acțiuni deținute de stat (60,7908%) consorțiului format din societatea elvețiană **INET AG** și **Asociației Salariaților U.C.M.R.**, uzinele trecând în perioada postprivatizare.

COLABORATORI, INSTITUȚII, DOCUMENTE

Mulțumiri

Doresc să îmi exprim mulțumirile tuturor celor care m-au ajutat la adunarea materialului care a constituit baza aceste "Istории industriale". Deoarece nu vreau să fac nici o clasificare a colaboratorilor, îi voi enumera în ordine alfabetică, ca de altfel și instituțiile, revistele, enciclopediile care mi-au fost de un real folos în întocmirea acestei "Istории".

Pentru observații, critici ca și eventualele completări, pentru care vă mulțumesc anticipat, vă rog să îmi scrieți la următoarea adresă e-mail: kladiva@info.omikk.bme.hu

Persoane

- **Balazs, Hugo-Eduard** (Germania, Stuttgart), hugo.balazs@treffpunkt-banat.de, respectiv

<http://www.treffpunkt-banat.de/>

- **Ballas, Gerd** (Germania și România/Brebu-Nou), gerd.ballas@de.opel.com, sau gerd.ballas@gmx.de, respectiv <http://www.brebu-nou.de/>
- **Henn, Werner** (Germania, Baden-Baden), Werner.Henn@t-online.de, respectiv <http://www.werner-henn.homepage.t-online.de/index2.html>, care mi-a dat sfaturi utile, respectiv mi-a comunicat adresele unor siteuri cuprinzând material util pentru "Istorie"
- **Huszár, János** (BME OMIKK, Budapesta, Ungaria), hjanos@info.omikk.bme.hu, care mi-a ajutat la scanarea majorității articolelor și a unui mare număr de fotografii și schițe
- **Maderspach, Kinga** (Ungaria), kinga-maderspach@freeweb.hu, respectiv <http://www.maderspach.com/>, care mi-a ous la dispoziție mult material referitor la istoria industriei din zona Rusca Montană
- **Makay, Botond** (România, Reșița), nyugatijelen@terrasat.ro, care mi-a trimis multe articole și fotografii despre întâmplările de actualitate din Banatul Montan și din Reșița
- **Perianu, Dan** (România, Reșița), danperianuudr@yahoo.com, ale cărui cărți și articole au constituit una dintre bazele întocmirii acestei "Istorii"
- **Stubnya, György** (BME OMIKK, Budapesta, Ungaria), stubnya@info.omikk.bme.hu, care a fost primul care a propus întocmirea unei asemenea "Istorii", cu mijloacele specifice ale Internetului, și care, pe parcursul întregii activități a contribuit cu multe observații, mai ales de natură tehnică, la îmbunătățirea continuă a calității "produsului final"
- **Vetrovetz, Othmar** (Germania), <http://www.reschitz.de>, care a făcut posibilă, prin intermediul siteului pe care îl gestionează, să iau legătura cu mulți prieteni (foști Reșițeni) care mi-au oferit multe materiale utile pentru această "Istorie"
- **Woth, Walter** (Germania), WalterWoth@aol.com, care mi-a trimis articole și imagini interesante, pe care le-am folosit în cadrul "Istoriei"

Reviste

- **Banater Berglanddeutsche**, <http://www.banater-berglanddeutsche.de/>
- **Magyar Szó** (, apare în România, în curs de dispariție), <http://www.hhrf.org/rmsz/>
- **Nyugati Jelen** (, apare în România), <http://www.nyugatijelen.com/>

Instituții

- **BME OMIKK** (în principal biblioteca), <http://www.omikk.bme.hu/>
- **Caraș-Severin** , <http://www.cs.ro/>
- **CSR** (Combinatul Siderurgic Reșița), <http://csr.www7.50megs.com/index.htm>
- **Donauschwaben Village List Index** (lista localităților Banatului Montan, în mai multe limbi), http://www.genealogienetz.de/reg/ESE/ds_idx.htm
- **Infocenter PAI** (Patrimoniul Industrial al Banatului Montan), <http://www.cultura-industriala.ro/>
- **Montanuniversität Leoben** (Universitatea Montanistică din Leoben), <http://www.unileoben.ac.at/>
- **UCMR** (Uzina Constructoare de Mașini Reșița), <http://www.ucmr.ro/>
- **Universitatea "Eftimie Murgu" Resita**, <http://www.uem.ro/>

Enciclopedii

- **A Pallas nagy lexikona** (de aici am luat multe date referitoare la persoane și localități, mai ales pentru varianta în l. maghiară a "Istoriei"), <http://www.mek.iif.hu/porta/szint/egyeb/lexikon/pallas/html/index.html>
- **AEIOU Österreich Lexikon** (, <http://www.aeiou.at/wavemaster.internal/timeline/index.htm>

- Encyclopedia Britannica (), <http://www.britannica.com/>
- Merriam-Webster OnLine (), <http://www.m-w.com/>

Sursa:

<http://www.info.omikk.bme.hu/Archivum/hegyibansag/Webhely/Webhelyr/Istorie1.htm>