

VALENTIN IVĂNESCU

**CRONICA ILUSTRATĂ A REGIONALEI DE
CĂI FERATE TIMIȘOARA**



**TIMIȘOARA
2009**

Cuprins

Prefață.....	4
Cuvânt înainte.....	5
1.Apariția și evoluția Căilor Ferate în țara noastră.....	7
2.Calea ferată pe teritoriul Banatului.....	9
3.Înființarea Regionalei de Căi Ferate Timișoara.....	13
4.Vechimea liniilor de cale ferată de pe teritoriul Regionalei Timișoara...	17
5.Nodul feroviar Timișoara.....	19
6.Repartizarea liniilor de cale ferată pe zone de circulație.....	37
7.Depouri și remize de locomotive de pe raza de activitate a Regionalei de Căi Ferate Timișoara.....	127
7.a Depoul de locomotive Timișoara.....	127
7.b Depoul de locomotive Arad.....	150
7.c Depoul de locomotive Caransebeș.....	156
7.d Depoul de locomotive Petroșani.....	161
7.e Depoul de locomotive Simeria.....	173
7.f Remiza de locomotive Subcetate.....	180
7.g Remiza de locomotive Oravița.....	182
7.h Remiza de locomotive Lugoj.....	188
7.i Remiza de locomotive Brad.....	194
7.j Remiza de locomotive Bouțari.....	195
7.k Remiza de locomotive Vasiova.....	196
8.Amintiri pe drum de fier.....	197
Bibliografie.....	230

JUDEȚUL TIMIȘ
CONSILIUL JUDEȚEAN

“Consiliul Județean Timiș sprijină, an de an, editarea unor lucrări care să ofere potențialilor cititori informații privind istoria spațiului timișean și bănățean în general.

Este și cazul volumului intitulat “Cronica Ilustrată a Regionalei de Căi Ferate Timișoara”, care cuprinde date legate de evoluția căilor ferate de pe teritoriul Banatului, înființarea Regionalei de Căi Ferate Timișoara , nodul feroviar și Gara Timișoara, depourile de pe raza de activitate a Regionalei C.F. Timișoara, ș.a.m.d..

În numele Consiliului Județean Timiș, salut editarea “Cronicii Ilustrate a Regionalei de Căi Ferate Timișoara”, având convingerea că informațiile cuprinse în această lucrare a domnului Inginer Valentin Ivănescu vor fi utile atât specialiștilor, cât și publicului larg.”

CONSTANTIN OSTAFICIUC

Președintele Consiliului Județean Timiș

Prefată

Prezenta carte încearcă și reușește să prezinte căile ferate din Banat și din sud-vestul Ardealului, aflate sub administrarea Regionalei de Căi Ferate Timișoara, din momentul construirii acestora până în zilele noastre.

Banatul se poate mândri justificat cu câteva priorități în ce privește căile ferate din România:

-prima linie de cale ferată: Oravița-Baziaș cu lungime de 52 km, inaugurată la 20 august 1854

-primul nod de cale ferată: Timișoara, 30 august 1858

-prima stație de cale ferată iluminată cu gaz aerian: Timișoara, 1857

-prima stație din Europa iluminată electric: Timișoara, 1884

-curbe cu cele mai mici raze (114 m): linia Oravița-Anina

-prima linie de cale ferată electrificată; Arad-Pâncota, la 10 aprilie 1913

-cea mai mare declivitate între stațiile Bouțari și Porțile de Fier, de pe linia de cale ferată Subcetate-Caransebeș (inaugurată la 18 decembrie 1908); pe acest tronson a fost realizată singura linie cu cremalieră din țară.

-Banatul are cea mai densă rețea feroviară.

-primul depou de locomotive: Oravița, 1854

Odată cu descrierea liniilor ferate din Banat în cartea “Cronica Ilustrată a Regionalei de Căi Ferate Timișoara” autorul prezintă și o serie de aspecte interesante privind viața la căile ferate și în zonele adiacente.

Numeroasele ilustrații și fotografiile prezentate în lucrare demonstrează frumusețea liniilor ferate, a lucrărilor de artă, a stațiilor de cale ferată, a clădirilor, a locomotivelor și vagoanelor, a peisajului, dar și a ceferiștilor care au slujit cu pasiune, devotament, pricepere, profesionalism, seriozitate și dragoste, căile ferate aflate în administrarea Regionalei C.F. Timișoara.

Salutăm apariția acestei lucrări, îl felicităm pe autor pentru activitatea de documentare laborioasă și îi urăm să continue să prezinte și alte aspecte ale vieții căilor ferate. Considerăm că lucrarea este utilă tuturor ce iubesc calea ferată.

Director
C.F.R. SA Sucursala Regională Timișoara

Ing. VALERIU TRICĂ

Cuvânt înainte

Căile ferate sunt o mândrie a Banatului și constituie, în același timp, una dintre cele mai dense rețele de căi ferate din zona dunăreană. Timișoara este legată de București prin Magistrala feroviară 900 care însoțește paralel cursul șoselei internaționale. Legătura cu Europa Centrală și Occidentală este asigurată direct, pe relația Timișoara – Cenad (unde este în curs de reluare și legătura feroviară cu M.A.V.), și indirect prin Arad – Curtici, respectiv Arad –Nădlac. Municipiul de pe Bega este legat de Banatul sârbesc pe relația Timișoara - Jimbolia, iar de Belgrad, prin Stamura – Moravița. Liniile ferate Timișoara –Arad și Lugoj – Deva asigură legături directe între cele două Magistrale (200-900) care străbat rețeaua Regionalei C.F. Timișoara. O rețea de căi ferate secundare sau locale leagă între ele principalele orașe și localități bănățene pe o rază de până la 100 km.

Regionala de Căi Ferate Timișoara , prin așezarea sa geografică, reprezintă o zonă de intersecție a magistrelor internaționale de transport feroviar care leagă vestul și estul Europei. Acoperind în bună parte suprafața Banatului istoric, ea este cuprinsă între Regionalele de Căi Ferate: Cluj (N-NE), Craiova (S-E), apoi Căile Ferate din Serbia (ZS) la sud-vest și Căile Ferate Maghiare (M.A.V.) la vest. Regionala C.F. Timișoara se întinde pe suprafața a șase județe , însumând un număr de peste 3300 km de linie fiind singura din țară pe raza căreia se regăsesc toate tipurile de instalații Semnalizare-Centralizare-Bloc (S.C.B.) în funcție, de pe teritoriul României.

Volumul de față este rodul pasiunii mele pentru calea ferată, pentru protagonistele ei de mare spectaculozitate – locomotivele (în special cele cu abur). Fascinat încă din copilărie de “bolizii de oțel”, m-am apropiat atât de mult de obiectul pasiunii mele încât, pentru o scurtă perioadă de timp, am lucrat chiar ca mecanic ajutor la Depoul de locomotive C.F.R.Timișoara. Așa am simțit atunci, la 21 de ani, că trebuie să dau curs nevoii de a cunoaște cât mai bine și viața ceferiștilor (bunicul dinspre mamă fusese inspector în ramura Mișcare). Am ales, prin urmare, să mă supun acestui sacrificiu (cuvântul nu este deloc prea tare având în vedere dificultatea meseriei) chiar dacă părinții n-au fost prea încântați de asta. Tatăl (medic cardiolog) a insistat că trebuie să fac o facultate, astfel încât am înțeles (și spre binele meu, până la urmă) că nu e bine să-l supăr. M-am retras, așadar (cu părere de rău), de la depou pentru a urma studii superioare. Pasiunea mea pentru trenuri însă a rămas și mă va urmări până la capăt.

În această lucrare intitulată **Cronica Ilustrată a Regionalei de Căi Ferate Timișoara** am încercat să sintetizez principalele aspecte ale vieții căilor ferate din Banat (și zonele adiacente), de la înființarea lor și până azi. Sunt prezentate integrat, deși tehnic și rezumativ, doar două din componentele de bază ale unei administrații feroviare la nivel regional, respectiv secțiunile de circulație și unitățile de bază din ramura exploatare tracțiune (depouri și remize). Un viitor proiect lărgit și desigur integrat ar putea cuprinde și alte domenii de activitate feroviară la fel de interesante ca și cele surprinse în prezentul volum. Infrastructura căii ferate, de pildă, - în sine- este un alt subiect fascinant fie și numai prin lucrările de artă (poduri, viaducte, tuneluri). Volumul beneficiază de un capitol final deosebit, dedicat tuturor lucrătorilor de la Calea Ferată, un consistent album fotografic intitulat *Amintiri pe drum de fier* în care sunt reproduse numeroase ilustrate și fotografii absolut inedite din colecția autorului și din colecții private.

Autorul prezentei lucrări ține să mulțumească domnilor Constantin Ostaficiuc, președintele Consiliului Județean Timiș, Răzvan Hrenoschi, șeful Serviciului Relații Publice al C.J.T., doamnei Păuna Löw, vicepreședinte al Asociației Filatelice din Timișoara și domnului Ioan Danciu, pensionar C.F.R., pentru sprijinul primit în editarea acestei cărți.

Cu mult respect mă închin în fața memoriei Inginerului Florian Goga pentru materialul documentar la care am avut acces în derularea acestui proiect.

De asemenea mulțumirile mele se îndreaptă către: Ing.Șerban Lacrițeanu (București), Ing.Ilie Popescu (București), Ing.Silviu Dârlea (Arad), Ing.Gabriel Răduț (Simeria), Ing.Andrei Berinde (Brașov), Ing.Ottmar Löffler (Neckarsulm, Germania), Mec.Instr.Corneliu Trâmbiță (Lugoj), Mec.Instr.Alexandru Jebelean (Timișoara), Mec.Instr.Mihai Bian (Sibiu), Florin Lupescu (Târgoviște), Mec.Ioan Botez (Caransebeș), Milentie Ivan (Timișoara), Octavian Leșcu (Timișoara), Mihai Comșa (Timișoara), Vali Corduneanu (Timișoara), Adalbert Balint (Timișoara), care mi-au pus la dispoziție material documentar, imagini și fotografii și nu în ultimul rând, pensionarilor ceferiști de la care am cules de-a lungul anilor (adevărată arheologie feroviară) numeroase fotografii inedite.

Mi-au fost alături, pe parcursul derulării acestui proiect, Ec.Elena Cărăușu (tehnoredactare), Prof.Loredana Milincu (corectură) și Ioan Dandu (consultanță).

Ing. Valentin Ivănescu
Buziaș, 1 octombrie 2009

1. Apariția și evoluția căilor ferate în țara noastră

Preocupări pentru construirea liniilor de cale ferată în țara noastră au existat încă din prima jumătate a secolului al XIX-lea odată cu desființarea monopolului economic al Imperiului Otoman în septembrie 1829, în urma încheierii Tratatului de la Adrianopol.

Un factor deosebit de important pentru construirea de căi ferate a fost stabilirea unei legături mai rapide cu Marea Neagră, mai ales că aici intervenea și interesul statelor vecine care pentru a traversa cele două Principate Muntenia și Moldova trebuiau să folosească mijloacele de locomoție caracteristice epocii respective deosebit de neavantajoase.

Discuții referitoare la construcția de căi ferate au avut loc încă înainte de anul 1859 sub domnia lui Mihail Sturza în Moldova și a lui Barbu Știrbei în Muntenia.

În anul 1862 s-a reușit să se acorde cea dintâi concesiune lui Petre Mavrogheni care urma să construiască o linie din nordul Bucovinei până la Galați. Tot atunci Bibescu-Brâncoveanu a obținut în Muntenia concesiunea construirii drumului de fier ce trebuia să unească liniile din Ardeal cu porturile Giurgiu și Brăila, făcând în același timp și legătura cu liniile din Moldova. Ambele concesiuni au rămas fără rezultate din cauza lipsei capitalului necesar și al creditelor. Au fost predate atunci societății Salamanca-Dolahante care însă s-a desființat în octombrie 1866, fiind preluate de societatea W.H.Ward, care și aceasta s-a desființat după un an, astfel încât la urcarea pe tron a lui Carol I situația din Principate se prezenta astfel:

-pentru căile ferate din Moldova, concesiunea Salamanca se găsea în preajma desființării, deoarece concesionarul încălcase contractul;

-pentru calea ferată București-Giurgiu, desființarea concesiunii Barkley-Stanisforth prin votul Adunării Deputaților, stârnise protestele concesionarilor, care nu puteau fi vinovați de încălcarea legii cu care li se dăduse concesiunea de către fostul guvern;

Prima linie ferată în Principate și anume linia București – Giurgiu s-a inaugurat la 20 octombrie 1869, în perioada 1870-1880 intensificându-se acțiunea de extindere a rețelei.

Privind ansamblul căilor ferate din granițele actuale ale țării noastre, se disting 6 etape de construcție și anume între anii: 1854-1870; 1871-1880; 1881-1900; 1901-1920; 1921-1944; 1944-1980. Astfel:

-De la 1854 la 1870, au fost construite următoarele linii, fără nici o legătură între ele: Oravița - Anina; Oravița - Iam; Iam - Baziaș; Curtici - Arad - Simeria - Alba - Iulia; Cernavodă - Constanța; București - Giurgiu; Episcopia Bihorului - Cluj; Cenad - Timișoara - Baziaș; Ițcani - Pașcani - Roman.

-De la 1871 la 1880 a fost construită cea mai importantă parte a liniei Jimbolia - Timișoara - Lugoj - Tr. Severin - Craiova - Pitești - București - Ploiești - Buzău - Galați - Tecuci - Mărășești - Roman; de asemenea a fost construită linia Alba Iulia - Teiuș - Sighișoara - Brașov - Predeal - Ploiești.

-De la 1881 la 1900 au fost construite liniile din Platforma Someșeni și din partea centrală a Transilvaniei, inclusiv liniile cu ecartament îngust de pe Valea Someșului și a Mureșului. O linie de mare importanță pentru legăturile pe care le-a prilejuit a fost linia Buzău - Mărășești. De asemenea au fost construite liniile care conduc spre porturile dunărene : Calafat, Corabia, Tr. Măgurele, Zimnicea, Călărași și Fetești cu podul Fetești - Cernavodă. Tot atunci rețeaua a fost întregită cu liniile de pe Valea Oltului și a Trotușului, precum și cu liniile Dorohoi - Iași - Bârlad - Tecuci.

-De la 1901 la 1920 au fost construite liniile Bârlad - Galați - Ploiești - Țândărei; Medgidia - Hamangia; Bumbesti - Târgu Jiu; Ploiești - Vălenii de Munte; Buzău - Nehoiășu; Mărășești - Panciu.

-De la 1921 la 1944 au fost construite liniile Ciumeghiu - Nădab; Buhăești - Roman ; Brașov - Hărman - Întorsura Buzăului; Constanța - Mangalia; Hamangia - Tulcea; Caransebeș - Reșița; Ilva Mică - Vatra Dornei; București - Urziceni - Făurei; Țândărei - Lunca Dunării; Deda - Sărățel.

-După 1944 au fost date în circulație liniile: Făurei - Tecuci; Ploiești - Târgoviște cu ramurile sale de la nord: Căciulați - Snagov Plajă; București - Roșiori - Craiova; Salva - Vișeu de Jos; Bumbesti - Livezeni; Piatra Neamț - Bicaz; Dorobanțu - Cogealia - Betonaj (cu ramura Cogealia - Palas); Barboși - Smârdan; Strehaia - Însurăței; Tg. Jiu - Bârsești - Rovinari; Suceava - Păltinoasa; Deva - Brad

2. Calea ferată pe teritoriul Banatului

Construirea primelor linii de cale ferată pe actualul teritoriu al României a fost strâns legată de existența condițiilor economice și sociale corespunzătoare vremurilor de atunci. Cel mai vechi drum de fier din țară a fost pe teritoriul deservit de Regionala de Cale Ferată Timișoara și a avut traseul Oravița – Răcăjdia – Iam - Biserica Albă - Baziaș cu o lungime de 52 km. El a fost construit în perioada 1846-1854 cu 16 ani mai târziu decât prima linie de cale ferată din lume (Liverpool – Manchester 1830). La 20 august 1854 calea ferată Oravița - Baziaș a fost inaugurată doar pentru transportul mărfurilor, urmând ca în 1 noiembrie 1856, după consolidarea traseului și a lucrărilor de artă, linia să fie deschisă și pentru transportul călătorilor. Scopul acestei linii a fost acela de a facilita transportul cărbunelui de la Anina la Dunăre, fluviu pe care administrația austriacă înființase o cale de navigație cu vapoare încă din 1834.

În Banat înainte 1867 existau 3 linii de cale ferată cu o lungime totală de 332 km, iar între anii 1867-1873 s-au dat în folosință în Transilvania 6 linii noi în lungime de 910 km.

Construcțiile de căi ferate au fost rezultatul investițiilor și speculațiilor financiare ale marelui capital austro-ungar, care avea interesul să creeze condițiile construirii unei căi ferate spre Turnu Severin cu intenția de a pătrunde în România până la Marea Neagră și de a putea cuceri astfel poziții solide pe piețele din țările balcanice. Negustorii și boierii din București și din alte orașe ale țării vorbeau despre drumurile de fier din Occident ca despre o adevărată minune. Așa de exemplu în coloanele gazetei ” Muzeul Național” din 03.06.1836, publicație cu conținut literar și industrial, se putea citi: “ *Trăsurile care umblă cu abur pe multe drumuri din Englitera, din Franța și din Germania transportează pe oameni și mărfuri cu o iuțeală care întunecă mintea de mirare și ar socoti cineva că acesta este un farmec. Și e adevărat cine nu s-ar minuna când vede că o căruță care nu se trage de cai sau alte dobitoace, ci numai pe puterea unor aburi care fierb într-un cazan, face într-un ceas o călătorie care de-abia ar puteo savârși în trei zile pe picioare*”.

E adevărat că printre marii boieri existau și dintre aceia care se împotriveau oricărui progres economic sau tehnic. Ei erau împotriva construirii de căi ferate declarând că: “*Guvernul vrea să aducă mizeria, să*

ruineze țara, să reducă activitatea cailor, să ucidă populația prin explozia locomotivelor, să pună foc la produsele proprietarilor și la rochiile cucoanelor prin scânteile locomotivelor”.

Statele apusene care depășiseră stadiul revoluțiilor industriale căutau deșeu pentru produsele lor în regiunile europene rămase în urmă din punct de vedere economic.

Așa se explică faptul că în etapa 1854-1870 pe teritoriul actualei regionale de cale ferată s-au construit 369 km de cale ferată. În raport cu numărul total de km de cale ferată existent în această perioadă pe actualul teritoriu al țării, ea reprezintă 30,80 %, adică aproape o treime din total. În intervalul 1888-1898 se construiesc 14 linii ferate de interes local, urmând ca după 1900 să fie date în exploatare alte 12 asemenea linii. Scopul urmărit era alimentarea cu trafic a liniilor principale, pe care guvernul maghiar intenționa de mult să le etatizeze. S-a ajuns astfel ca în Banat rețeaua feroviară să aibă o densitate mult mai mare față de regiunile înconjurătoare, aici neexistând puncte care să se afle la o depărtare mai mare de 10 km față de o linie ferată.

La 14.04.1874 s-au încheiat negocierile privitoare la joncțiunea căilor ferate din Banat și Ardeal aflate sub administrație austro-ungară, cu vechile teritorii românești. Patru ani mai târziu la 9 mai 1878 a circulat cel dintâi tren accelerat Viena-București. Pe porțiunea dintre Orșova și Vârciorova, calea ferată nefiind încă terminată, se călătorea fie pe jos, fie cu trăsurile pentru cei cu dare de mână.

3. Înființarea Regionalei de Căi Ferate Timișoara

Organizarea Căilor Ferate Române de la darea în exploatare a primei linii a suferit mai multe transformări, care se pot împărți în următoarele etape:

I.Etapa care cuprinde perioada dintre deschiderea primei linii București – Giurgiu

(19.10.1869) și până spre sfârșitul primului război mondial, 1918 .

În acest interval rețeaua a ajuns de la 69 km la 3996 km fiind deservită de un număr de 37000 de salariați.

II.Etapa care cuprinde perioada de la sfârșitul Primului Război Mondial și până în 1940.

În acest interval rețeaua număra 11000 km în 1919, aflați sub administrația C.F.R. datorită constituirii României Mari, ajungând în 1940 la 11400 km.

III.Etapa care cuprinde perioada de la 1940 și până în 1948 cu o rețea redusă la 9673 km din cauza pierderii provinciilor istorice Bucovina, Basarabia și Cadrilaterul. În acest interval de timp exploatarea s-a făcut cu un număr tot mai mare de salariați, angajarea lor fiind necesară pentru a face față situației excepționale prin care a trecut calea ferată în perioada celui de-al doilea război mondial.

La începutul anului 1946 s-a ajuns la un număr de 154000 de salariați, fapt ce a determinat Direcția Generală C.F.R. să ia măsuri de a opri angajările și de a reduce personalul la strictul necesar. Ca urmare a acestor măsuri, la 01.11.1947 numărul de salariați s-a redus la 124000.

IV.Etapa ce a urmat după 1948 s-a caracterizat prin introducerea muncii planificate, rețeaua feroviară la finele anilor '60 ridicându-se la 10746 km de linie normală și 705 km de linie cu ecartament îngust.

În perioada primei etape și până la finele Primului Război Mondial, Banatul fiind o provincie a Imperiului Austro-Ungar deținea liniile de cale ferată de pe actualul teritoriu al Regionalei Timișoara, sub administrația M.A.V..

Începând cu a doua etapă organizarea Căilor Ferate Române se extinde pe întreg teritoriul țării.

În toamna anului 1918 – după retragerea trupelor inamice din vechiul teritoriu – revine la București Direcția Generală C.F.R. (care funcționase la Iași). Trebuind să execute serviciul cu personal aparținând până atunci celor trei administrații de cale ferată, fiecare având o instruire profesională diferită, apar probleme noi și în organizarea căilor ferate.

Imediat după terminarea războiului rețeaua C.F.R. funcționa cu trei unități de conducere:

- la București cu o parte din personalul Direcției Generale înapoiată din Moldova

- la Iași cu o parte din personalul Direcției Generale refugiat în Moldova

- la Sibiu cu personalul care exploata Căile Ferate din Ardeal și Banat.

La 14.02.1919, Direcția Generală Iași își fixează sediul definitiv la București înființându-se câte o Direcție Regională la București și Iași. Direcția Centrală din Sibiu își continuă activitatea sub vechea formă până la 15.10.1920 când se înființează la București o Direcție Generală și patru Direcții Regionale în exterior: București, Iași, Timișoara și Cluj.

Prin înființarea Direcției Regionale Timișoara o parte din rețeaua de căi ferate din Ardeal și Banat a trecut sub coordonarea acesteia.

La data de 10 aprilie 1924 Direcția a VI-a Regională C.F.R. Arad se desființează ea fiind preluată de Direcția a V-a Regională C.F.R. Timișoara

sub denumirea de Direcția a V-a Regională C.F.R. Arad-Timișoara cu sediul în Timișoara. O scurtă perioadă de timp serviciile de contabilitate, comercial, economic și personal au avut reședința în Palatul Administrației C.F.R. din Arad, iar serviciile de contencios, întreținere, mișcare, medical și tracțiune, în sediul clădirii Regionalei de Căi Ferate Timișoara.

Legat de clădirile în care a funcționat Regionala de Căi Ferate Timișoara trebuie menționat faptul că au fost folosite două sedii și anume: unul între anii 1919-1948 în imobilul de pe actuala Str. Ion Heliade Rădulescu în care astăzi funcționează Centrul Național de Calificare și Instruire Feroviară CENAFER, iar al doilea după 1948 și până astăzi, în Palatul Direcției Apelor Banat situat în Piața Maria.

4. Vechimea liniilor de cale ferată de pe teritoriul Regionalei Timișoara

Nr. Crt.	Segmentul de linie	Data dării în exploatare	Lungimea	Observații
1	Oravița-Iam-Baziaș	01.11.1856	62,5 km	34,5 km tronson România
2	Timișoara-Jimbolia (Szeged)	15.11.1857	113,9 km	39 km tronson România
3	Timișoara-Stamora Moravița (Jassenevo)	30.08.1858	94 km	56 km tronson România
4	Arad-Curtici(Szajol)	25.10.1858	143 km	25,3 km tronson România
5	Oravița-Anina	15.12.1863	33,4 km	
6	Arad-Deva-Alba Iulia	22.12.1868	211,1 km	21.08.1868 Arad -Deva 149 km
7	Simeria-Petroșani	28.08.1870	78,7 km	
8	Sânnicolaul Mare-Valcani	16.09.1870	21 km	
9	Sânnicolaul Mare-Periam	26.10.1870	19 km	
10	Timișoara-Arad	06.04.1871	57,4 km	
11	Voiteni-Bocșa Montană	06.09.1874	47 km	10.11.1892- linie îngustă Reșița

12	Timișoara-Lugoj-Caransebeș	23.10.1876	98 km	
13	Arad-Sântana-Seleuș	08.02.1877	45 km	
14	Seleuș-Ineu	10.05.1877	18 km	
15	Caransebeș-Orșova	20.05.1878	89 km	
16	Orșova-Vârciorova	01.05.1879	4 km	Legătura cu Regatul României
17	Ineu-Sebiș	25.09.1881	27,2 km	
18	Arad-Pecica (Mezohegyes)	25.11.1882	52 km	Arad-Fermele Pecica 28 km
19	Pădureni Ardeal –Grâniceri (Ketygyhoza)	01.01.1884	27 km	
20	Simeria-Hunedoara	01.06.1884	15,5 km	
21	Sântana-Pădureni Ardeal	25.12.1887	23 km	
22	Periam-Variaș	24.10.1888	8 km	
23	Ineu-Cermei	01.05.1889	13,6 km	
24	Sebiș-Romanița	18.12.1889	28 km	
25	Petroșani-Lupeni	27.06.1892	22,2 km	
26	Jebel-Ciacova	07.08.1893	8 km	
27	Timișoara-Sânnicolaul Mare	25.09.1895	61,1 km	
28	Romanița-Ocișor	07.11.1895	24 km	
29	Ionel-Checea	15.12.1895	22,4 km	Continuarea spre Jimbolia
30	Ciacova-Giera (Boka)	12.12.1895	40 km	25 km tronson România
31	Gătaia-Jamul Mare (Vârșet)	03.07.1896	44,3 km	24 km tronson România
32	Timișoara-Buziaș	18.11.1896	31,2 km	1922-1974-2,3 km Buziaș- Buziaș-Băi
33	Ocișor-Brad	06.12.1896	25 km	
34	Timișoara-Radna	29.05.1897	63,7 km	Oraș Lipova
35	Timișoara-Cruceni	31.07.1897	49 km	
36	Gătaia-Buziaș-Lugoj	22.08.1898	58 km	
37	Lugoj-Ilia	17.09.1898	81,4 km	
38	Sânnicolaul Mare-Cenad (Mako)	21.12.1903	14 km	
39	Jebel-Liebling	14.03.1906	9,6 km	
40	Arad-Ghioroc-Pâncota-Radna	01.12.1906	57,6 km	01.04.1913 electrificată
41	Variaș-Sânandrei	09.07.1908	28 km	
42	Caransebeș-Bouțari	12.11.1908	37,9 km	
43	Bocșa Montană-Reșita	03.12.1908	16,7 km	
44	Bouțari-Subcetate	18.12.1908	38,3 km	C.f cremalieră

				închisă în 1978
45	Oravița-Berzovia	01.02.1909	58 km	
46	Nerău-Teremia	29.05.1910	5 km	
47	Comloșu Mare- Lovrin	18.10.1910	20,5 km	
48	Lovrin-Jimbolia	23.11.1910	26,7 km	
49	Lovrin-Periam-Aradul Nou	26.11.1910	58,1 km	
50	Nădab-Chișineu Criș-Ciumeghiu	27.05.1924	35 km	Legătura cu Salonta-Oradea
51	Comloșu Mare- Teremia	15.09.1927	9 km	
52	Cărpiniș-Checea	24.06.1937	8,6 km	
53	Caransebeș-Resița	15.10.1938	39,5 km	
54	Livezeni-Bumbești	22.10.1948	30 km	Legătura cu Târgu Jiu
55	Pecica-Șeitin	02.07.1950	22,8 km	
56	Șeitin-Nădlac	30.04.1957	8,2 km	
57	Brad-Deva	11.12.1987	35,6 km	Închisă în februarie 1998

5. Nodul feroviar Timișoara

La 15 noiembrie 1857 se deschide circulației linia Szeged-Timișoara care va lega Banatul de Budapesta și Viena. Ulterior au fost construite în regiune o mulțime de linii de interes local.

În vara anului 1857 au fost aduse la Timișoara primele locomotive, transportate cu șlepurile pe Dunăre, Tisa și Canalul Bega. Acestea au purtat numele vapoarelor care le-au transportat: Komarom, Austria, Honth și Pesth. Un an mai târziu parcul a fost sporit cu încă o locomotivă numită Wartberg care a remorcat primul tren de la Timișoara la Baziaș. Locomotivele nu aveau acoperiș pentru a-l proteja pe mecanic, astfel că pe timp ploios acesta conducea mașina ținându-și deasupra o umbrelă.

Pentru asigurarea operațiilor legate de transportul călătorilor și a mărfurilor, s-a construit în 1857 și prima stație de călători din Timișoara, pe locul unde în trecut era magazia de mărfuri. Deși modestă în comparație cu actualele gări, ea se ridica impunătoare la vremea aceea, mai ales că în jur nu se mai construise nimic din cauza mlaștinilor.

Transporturile fiind asigurate, Timișoara devine dintr-un nod de legătură între Occident și Orient, o puternică citadelă industrială, unde comerțul se dezvoltă și înflorește văzând cu ochii. Acest lucru poate fi dedus și după rapida creștere demografică, ce a marcat un salt deosebit.

Prin intermediul căilor ferate , târgurile își desfac produsele agricole și în același timp se aprovizionează cu produse industriale. Orașul de pe Bega ajunge în scurt timp un important nod de cale ferată, din el ramificându-se linii în 9 direcții și anume: Arad, Radna, Orșova și ulterior București, Buziaș, Stamora Moravița, Reșița, Cruceni, Jimbolia, Lovrin și Periam, lungimea totală a liniilor ajungând în 1897 la 1072 km.

Stația Timișoara construită în 1857 a fost iluminată cu gaz aerian, prima cu un astfel de sistem de iluminare la acea vreme din Imperiul Austro-Ungar. În 1884 sistemul e schimbat cu iluminatul electric, o noutate absolută în Europa, înaintea Parisului și a Vienei

Încetul cu încetul se constată că stația de cale ferată nu mai corespunde necesităților și în anul 1897 se construiește în Timișoara o monumentală și grandioasă gară care a întrecut la vremea aceea pe multe din gările marilor metropole apusene. Ea a fost amplasată pe actuala fundație a stației Timișoara, cea veche funcționând în paralel puțină vreme, dându-i-se ulterior destinația de magazie de mărfuri. Construită în stil neoclasic, sub influența Renașterii franceze, complexul era dominat de corpul principal cu trei porți monumentale în arc străjuite lateral de două bastioane cu turnuri, iar fațada era ornamentată cu un grup de patru statui încadrate de ferestrele etajului întâi. În mijlocul pieței gării se afla un mic parc împrejmuțit cu un grilaj de fier și plantat cu conifere. Palatul Gării Iosefin se va numi după Unire Gara Domnița Elena, iar după 1947 se va numi Gara de Nord.

Noua stație a fost afectată cu linii noi , ajungându-se la o lungime totală de 43 km cu 150 de macazuri. Totodată s-au înființat atelierile pentru reparații unde au fost încadrați în jur de 500 de oameni.

Din stația Timișoara plecau și veneau zilnic 49 de trenuri de călători și 30 de trenuri de marfă. În 1905 a fost introdus celebrul tren Orient Express Simplon Paris - Constantinopol.

Pentru a ușura activitatea feroviară legată de nevoile orașului, pe lângă stația existentă s-a mai construit o stație Timișoara Fabric în 1876. În anul 1901 din ambele gări se expediau anual peste 600000 de călători și soseau probabil tot atâția.

Trenurile erau încălzite cu abur, iar iluminarea se făcea inițial cu ulei de rapiță și mai târziu cu gaz. Pe liniile care se ramificau din Timișoara circulau trenuri expres, accelerate, personale și trenuri mixte . Trenurile expres și accelerate aveau numai clasa I și II, în timp ce restul trenurilor aveau 3 și chiar 4 clase. Trenurile de mare viteză erau remorcate de locomotive din seriile 220, 324, 325, 327, iar cele de marfă din seriile 335 și 326.

O gâtuire în buna desfășurare a transporturilor din nodul Timișoara îl prezenta în această perioadă faptul ca linia Timișoara-Baziaș își avea traseul chiar prin oraș. Astfel, ieșind din stația Timișoara spre est, ea traversa actualul Bulevard al Republicii, Parcul Central din apropiere și ieșea printr-o curbă în arc de cerc în Bd. Regele Ferdinand I. Trecea apoi prin imediata apropiere a catedralei din Cetate și traversa Canalul Bega pe un pod metalic (Podul Baziașului) în apropierea actualului pod de la Bd. Mihai Viteazul. Se continua prin parcul din Str. Doja, traversând Str. Onițiu și Porumbescu în apropierea Pieții Bălcescu, după care ieșea din oraș.

Trei bariere dintre care două mai importante: la Bulevardul Ferdinand I și la Str. Doja, îngreunau acum circulația vehiculelor și a tramvaielor din oraș, fapt ce a determinat conducerea căilor ferate să dea în anul 1932 o nouă orientare traseului de cale ferată Timișoara – Baziaș, aducându-l la forma sa actuală peste Podul Modoș.

În anul 1876, nodul feroviar Timișoara a fost sporit cu linia Timișoara-Caransebeș . Aceasta se ramifica din linia Baziașului, de la încrucișarea acesteia din urmă cu Bd. Regele Ferdinand I și continua traseul pe Bd. C.D. Loga, pornind apoi spre est către actuala stație de călători Timișoara Est (fostă Fabric) de unde își urma traseul de azi.

Câțiva ani mai târziu orașul a căpătat o dezvoltare mai deosebită în special spre Bega, iar calea ferată Timișoara – Caransebeș a început să devină un obstacol în buna desfășurare a circulației rutiere. Acest lucru a impus a se căuta o nouă soluție a problemei și așa s-a ajuns să se construiască o nouă variantă care să înconjoare orașul pe la nord. Acesta este traseul liniei Timișoara-Caransebeș care în prezent se regăsește pe axa centrală est-vest.

În timpul celui de-al Doilea Război Mondial clădirea gării din stația Timișoara, construită în anul 1897, a fost distrusă aproape în întregime, cu ocazia bombardamentelor anglo-americane din 16-17 iunie și 3 august 1944. Au fost distruse de asemenea și o serie de linii și instalații din acest nod de cale ferată, inclusiv depoul, paralizând aproape integral activitatea feroviară de aici.

Efectele bombardamentelor asupra parcului de locomotive a fost mult redus ca urmare a faptului că locomotivele au fost dispersate în mai multe locații din jurul Timișoarei. Astfel la Topolovăț erau staționate locomotive din seriile 50.100 și 230.000 (călători și marfă), la Jebel, Stamora Moravița și Liebling seriile 327.000, 375.000 și 342.000 (utilizate pe linia Stamora Moravița-Vârșeț), la Sânnicolau Mare 326.000, 375.000 și 376.000, la Variaș automotoare, iar la Vinga seria 324.000 pentru secțiile Arad și Ciumeghiu.

Încă din 1945 atelierul de reparat material rulant a fost pus în stare de funcționare, iar depoul de locomotive a fost parțial refăcut și și-a reluat activitatea. Clădirea stației a fost refăcută în 1947-1948 în aripa dinspre vest, unde suferise cele mai grave avarii, dându-i-se o formă nouă bazată pe un stil arhitectonic deschis, sobru și cu linii simple. Totodată au fost modificate o serie de linii; s-au separat grupele de linii afectate pentru trenurile de călători din direcția Reșița și Caransebeș de celelalte; peroanele au fost modernizate și iluminate cu neon; au fost acoperite peroanele trenurilor cu direcția Reșița. S-a separat complet triajul de grupul de călători pentru a ușura operațiile de manevră.

În fine, ca un corolar al tuturor lucrărilor făcute aici, s-a trecut la centralizarea electrodinamică a macazurilor, în așa fel încât în toamna anului 1961 s-a reușit să se automatizeze întreaga operație de efectuare a parcursurilor trenurilor.

În anii 1971-1974 clădirea stației C.F.R. Timișoara a fost din nou modificată, conferindu-i-se o arhitectură modernă, fiind dată în exploatare în actuala formă în iulie 1976.

În 31 iulie 1975 are loc terminarea electrificării liniei Lugoj – Timișoara, primul tren remorcat de o locomotivă electrică a sosit în stația Timișoara Nord la 30 septembrie 1975.

6. Repartizarea liniilor de cale ferată pe zone de circulație

Clasificarea liniilor de cale ferată în principale și secundare, directe și laterale și magistrale (de lungă distanță) și locale, s-a făcut pentru asigurarea efectuării în condiții optime a serviciului de exploatare feroviară. În plus, în funcție de mărimea centrelor economice deservite, liniile au fost construite cu tipuri de șine mai grele sau mai ușoare, iar stațiile de cale ferată au fost afectate cu linii de garare, triere, primire și expediere corespunzătoare, dotate cu instalații la nivelul necesităților .

Pentru o mai ușoară coordonare a activității, întreaga rețea a căilor ferate a fost împărțită în opt zone, liniile Regionalei Timișoara făcând parte din zona I și zona II, cu extindere și în zona III .

Liniile Regionalei din zona I

Linia Timișoara – Orșova: Timișoara Nord – Timișoara Est – Ghiroda – Remetea Mare – Izvin – Recaș – Șuștra – Topolovăț – Chizătău – Belinț – Jabăr – Lugoj – Tapia – Găvojdia – Jena – Sacu – Căvăran – Zăgujeni – Tibiscu – Caransebeș – Caransebeș haltă – Balta Sărată – Valea Timișului – Petroșnița – Vălișoara – Slatina Timiș – Armeniș – Teregova – Poarta – Luncavița – Domașnea Cornea – Cornea – Crușovăț – Iablanița – Mehadia – Mehadia Nouă – Băile Herculane – Topleț – Valea Cernei – Orșova .

Linia Timișoara – Orșova se află în sud-vestul țării și străbate teritoriul Banatului cu orientare de la vest spre est, pe un traseu paralel cu Dunărea. Ea a fost construită de Societatea Privilegiată a Căilor Ferate de Stat Austriece în patru etape și dată în exploatare după cum urmează:

Tronsonul Jimbolia – Timișoara în lungime de 39 km a fost dat în exploatare la 15 noiembrie 1857.

Tronsonul Timișoara – Lugoj – Caransebeș în lungime de 98 km a fost dat în exploatare la 23 octombrie 1876.

Tronsonul Caransebeș – Orșova în lungime de 190 de km a fost dat în exploatare la 20 mai 1878.

Tronsonul Orșova – Vârciorova (frontiera veche) în lungime de 4 km a fost dat în exploatare la 1 mai 1879.

Linia are 385 de poduri și podețe, dintre care cel mai mare este cel construit peste Râul Bega având lungimea de 95 de metri, podul peste Timiș de la Topolovăț în lungime de 84 de metri și un pod peste Cerna în lungime de 80 de metri. De asemenea, există 7 tuneluri până la Vârciorova și încă 4 până la Turnu Severin.

Pornind de la Timișoara (altitudinea 88 m) linia străbate Câmpia Banatului din zona Canalului Bega trecând apoi în Valea Timișului până la urcarea la Caransebeș (altitudinea 204 m). Mai departe ea se continuă prin munți, punctele cele mai înalte ale acestei linii fiind la Poarta și Balota, primul aflându-se pe raza de activitate a Regionalei Timișoara. Stația Poarta se află între Caransebeș și Orșova la mijlocul culoarului format de Râurile Timiș spre Caransebeș și Cerna spre Orșova .

Calea ferată Timișoara - Orșova a fost electrificată în două etape și anume cei 88 de km între Orșova și Caransebeș au fost dați în exploatare la 10 septembrie 1971, iar tronsonul în lungime de 98 de km între Caransebeș și Timișoara Nord, la 30 septembrie 1975.

De la Timișoara la Caransebeș stațiile deservesc localități cu caracter preponderent agricol spre vest și forestier spre est.

Recaș, Topolovăț, Chizătău și Belinț sunt localități cerealiere așezate pe Valea Begăi. Între Chizătău și Șanovița exista o linie ferată îngustă în lungime de 3,6 km, cu ecartamentul de 600 mm, pe care se transporta piatra (granit și bazalt) extrasă din cariera de la Șanovița.

Lugoș se află la intersecția cu linia Ilia – Buziaș și deservește localitatea cu același nume. Este un important centru cultural, industrial și agricol așezat în Valea Timișului la altitudinea de 125 de metri.

Găvojdia este un centru cerealier de pe Valea Timișului care avea legătură cu Munții Poiana Ruscăi situați la nord printr-o cale ferată industrială îngustă cu ecartamentul de 760 mm în lungime de 24 km până la Nădrag, așezare cu vechi tradiții în metalurgie.

Caransebeș este așezat la zona de contact dintre munte și deal fiind nod feroviar cu legături spre Reșița (43 km) și Boușari (37 km). Reprezintă punctul de plecare spre complexul turistic Muntele Mic din Munții de Vest ai Banatului, aflat la altitudinea de 1540 de metri.

Slatina Timiș se află în apropierea Complexului Turistic Gărâna din Munții Semenic, pe culmea care separă apele Timișului de cele ale Bârzavei.

Armeniș deservea o localitate în apropierea căreia se găseau mine de lignit. În trecut exista în zonă o bogată rețea de căi ferate înguste forestiere.

Teregova se află în locul de unde începe rampa care condiționează cumpăna de despărțire a apelor dintre Timiș și Cerna. La o distanță de 10 km se găsește cabana Rusca situată în Munții Țarcului la altitudinea de 660 de metri.

Poarta e punctul culminant al liniei, situat la 459 de metri, unde de o parte și de alta a stației se află 3 tuneluri: două spre nord către Armeniș și unul spre sud către Domașnea Cornea.

Domașnea-Cornea face trecerea din Valea Timișului în Valea Mehădiei.

Iablanița leagă magistrala de centrele populate mai îndepărtate, spre Bozovici și Anina din Munții Banatului, prin căi rutiere. Un proiect de cale ferată între Iablanița și Dalboșeț a existat încă din anul 1910. Din păcate transpunerea lui în viață nu s-a realizat nici până astăzi.

Mehădia este stația din localitatea cu același nume unde existau mine de lignit și cariere de piatră. E despărțită de Iablanița printr-un lung tunel.

Băile Herculane deservește în principal vechea stațiune balneo-climaterică având același nume, situată la 4 km de gara C.F.R.. Izvoarele sale termale sunt renumite pentru efectele benefice în tratarea bolilor reumatice.

Topleț deservea un centru metalurgic specializat în turnarea obiectelor din fontă.

Orșova e situată pe Dunăre străjuind hidrocentrala de la Porțile de Fier.

Între Orșova și Vârciorova la km 384+500 se află limita Regionalei Timișoara cu Regionala Craiova.

Liniiile din sudul și sud-estul Banatului

Între Timiș și Dunăre se află Munții Banatului, bogați în cărbuni și minereuri de fier, cu două masive spre nord, unul către Timiș și altul spre sud către Dunăre. Între regiunea de munte și cea de câmpie se întind Dealurile Buziașului la nord și ale Tirolului la sud de apa Bârzavei. Dealurile sunt bogate în podgorii de vii și livezi, iar subsolul în ape minerale.

Din cauza inundațiilor, Câmpia Banatului era folosită în trecut numai ca loc de pășune; în secolul al XIX-lea ea a fost însă asanată, devenind astfel propice pentru cultura cerealelor. Ca urmare a acestui fapt, precum și a măsurilor întreprinse în domeniul irigațiilor, Câmpia Banatului a devenit treptat un puternic centru agricol.

Încă de timpuriu interesele economice și sociale ale epocii au impus necesitatea construirii unei rețele de căi ferate, unele din aceste linii găsindu-se în Munții Banatului, altele în regiunea de câmpie.

În partea situată la sud și la sud-est de Timișoara sunt următoarele linii: Timișoara –Buziaș – Lugoj, Caransebeș – Călnic, Reșița – Voiteni, Berzovia – Oravița cu ramuri de la Oravița spre Anina și spre Iam, Buziaș – Jamul Mare, Timișoara – Stămora Moravița (cu ramurile Jebel – Liebling și Jebel – Giera) și Timișoara – Cruceni .

Linia Timișoara – Buziaș – Lugoj: Timișoara Nord – Timișoara Sud – Giroc –Semenic – Urseni – Uliuc – Sacoșu Mic – Chevereș – Bacova – Buziaș – Căpăt – Sinia –Boldur – Lugoj.

Linia Timișoara – Buziaș a fost construită de Societatea Căilor Ferate Locale Timișoara – Buziaș și dată în exploatare la data de 18 noiembrie 1896.Tronsonul până la Lugoj a fost construit de Societatea Anonimă a Căilor Ferate Sud Orientale Maghiare și dat în exploatare la 17 septembrie 1898. Este în lungime de 65 km, având traseul de-a lungul Canalului Bega și

al Râului Timiș. Pornește de la altitudinea Timișoarei (80 m) și ajunge la Buziaș la (118 m) variind apoi în limite apropiate până la Lugoj (123 m).

Ca stații importante sub aspect economic, turistic sau social amintim :

Timișoara Sud a fost creată pentru a descongiona nodul Timișoara Nord, în special după construirea liniei industriale Azur.

Semenic este stația de unde se desprinde linia industrială spre fabrica Azur.

Uliuc, Sacoșu Mic și Chevereș deserveș centre agricole.

Buziaș este o vestită stațiune balneo-climaterică permanentă, cu izvoare minerale carbogazoase, înconjurată de dealuri acoperite cu vii.

Sinia se află la o distanță de 13 km de Buziaș și deservea localitatea Sinersig în special prin valorificarea de cărbuni extrași de la mina din apropiere.

Linia Buziaș-Buziaș Băi: Buziaș – Buziaș Băi

Linia Buziaș – Buziaș Băi, în lungime de 2,3 km a fost construită în anul 1922 de Societatea Căilor Ferate Particulare Buziaș – Parcul Băilor înființată de Jakob Muschong, proprietarul de atunci al Băilor Buziaș. La 25 septembrie 1948 în urma naționalizării stațiunii, calea ferată Buziaș – Buziaș Băi a trecut în exploatarea C.F.R. împreună cu tot materialul rulant existent. În primăvara anului 1974 linia a fost desființată, transportul de călători fiind preluat de autobuze.

Linia Caransebeș – Câlnic: Caransebeș – Valea Păltinișului – Cornuțel Banat-Văleadeni – Brebu – Ezeriș – Bănila Câlnic

Linia Caransebeș – Câlnic a fost construită de Administrația C.F.R. și Uzinele Domeniilor Reșița fiind dată în exploatare la data de 15 octombrie 1938. Are lungimea de 39 km și se află pe marginea de nord-vest a Munților Semenic, urmând în parte Valea Pogonișului, un afluent al Timișului, cu Valea Bârzavei. Scopul construcției ei a fost acela de a lega bazinul carbonifer Petroșani cu centrul siderurgic Reșița. Altitudinea la cele două extremități ale liniei este aproape aceeași: 204 m la Caransebeș și 208 m la Câlnic. La Cornuțel Banat, altitudinea atinge însă 260 m .

Între cele două extremități, linia are următoarele stații mai importante, care deserveș localități cu pronunțat caracter agricol și forestier:

Valea Păltiniș este stație în apropierea triajului ce face parte din complexul feroviar Caransebeș.

Cornuțel Banat se află în locul unde este locul culminat al liniei.

Brebu are numele legat de castorii (brebii), care au populat în trecut apele din regiune.

Ezeriș este o localitate cu tradiții în pomicultură, zona prezentând plantații în care predomină prunul, mărul și părul.

Câlnic e aproape de Uzinele Reșița, făcând parte din complexul feroviar Reșița, așezat pe Valea Bârzavei.

Linia Reșița – Voiteni : Reșița Sud – Reșița Nouă – Reșița Nord – Câlnic – Moniom – Colțan – Bocșa Montană – Vasiova – Bocșa Română – Bocșa Română haltă – Berzovia – Ghertenish – Măureni – Gătaia – Birda – Voiteni.

Linia Reșița-Voiteni a fost construită de Societatea Privilegiată a Căilor Ferate de Stat Austriece și de Societatea Căilor Ferate Locale Oravița – Bocșa Montană – Reșița fiind dată în exploatare pe cele două tronsoane Voiteni – Bocșa Montană la 6 noiembrie 1874 și Bocșa Montană – Reșița la 10 noiembrie 1892. Este în lungime de 66 km și urmează Valea Bârzavei, unind muntele cu câmpia, în direcția de la est la vest. În apropierea Reșiței se află Munții Semenicolui, cu Complexul Turistic Semenic, situat pe un platou la altitudinea de 1410 m, precum și Crivaia pe marginea Lacului Văliug, la altitudinea de 590 m. Reșița se află la altitudinea de 224 m, în timp ce restul stațiilor dinspre vest (către câmpie) se află la altitudini din ce în ce mai mici, Voiteni ajungând la 86 m.

De la Reșița la Voiteni, stațiile deserveau o serie de localități, unele având un caracter pronunțat industrial – în apropiere de Reșița – altele cu un caracter mai mult agricol – spre Voiteni.

Câlnic aflat în apropiere de Reșița, deservea interesele centrului siderurgic și industrial .

Bocșa Montană era localitatea cu un intens trafic de minereuri de fier fiind formată din două părți: Bocșa Uzină cu uzina și întreprinderea minieră și Bocșa Izvor cu izvoare de ape minerale.

Vasiova este situată între stațiile Bocșa Montană și Bocșa Română și deservea un centru mecano-metalurgic și o stațiune balneo-climaterică. Din Bocșa Română o linie cu ecartament îngust (948 mm) se îndreapta spre sud, făcând legătura cu Ocna de Fier, așezată în partea de vest a Munților Banatului.

Berzovia este nod feroviar spre Oravița și Gătaia, la intersecția cu linia Buziaș - Jamul Mare, deserving o seamă de localități agricole.

Gătaia are rol însemnat, fiind nod de cale ferată, în relația Timișoara – Reșița.

Voiteni este situat în punctul de legătură cu linia Timișoara – Stămora Moravița, deserving o importantă localitate agricolă, din centrul Câmpiei Banatului.

Linia Berzovia – Oravița: Berzovia – Fizeș – Tirol – Doclin – Surduc Banat – Forotic – Comorâște – Grădinari Caraș – Greoni – Ticvanu Mic – Agadici – Oravița.

Linia Berzovia – Oravița a fost construită de Societatea Căii Ferate Locale Oravița – Bocșa Montană – Reșița și dată în exploatare la 1 februarie 1909. Este în lungime de 59 km și are ramuri în prelungire de la Oravița spre Anina și Iam, formând cu acestea o grupă de trei linii: Berzovia – Oravița, Oravița – Anina și Oravița – Iam. Aceste linii se află situate în regiuni bogate în zăcăminte de cărbuni, păduri de fag și livezi de pomi fructiferi (în special meri).

Linia Berzovia – Oravița pornește spre sud printre dealurile de la poalele Munților Semenic. Ca urmare a acestui fapt, altitudinile sale prezintă pronunțate diferențe: ele au valori de 146 m la Berzovia, 186 m la Surduc Banat (pe Dealurile Carașului), 107 m la Grădinari Caraș (pe valea Carașului) și 217 m la Oravița.

Berzovia este un centru agricol așezat pe Valea Bârzavei deserving localitatea cu același nume.

Doclin e o stație situată în apropierea unui centru pomicol.

Surduc Banat constituie punctul culminant al liniei.

Grădinari Caraș deservea un centru legumicol.

Oravița este situată în apropierea Văii Carașului. Aici se colectau rezervele și produsele industriei lemnului din regiunile înconjurătoare și se prelua întregul trafic al liniilor Anina – Oravița și Iam – Oravița. În apropiere de Oravița se află Cheile Nerei, o regiune montană deosebit de pitorească, iar la 8 km spre sud în imediata apropiere a localității Ciclova Montană din Munții Marilei, întâlnim Mănăstirea Călugăra, un loc minunat al spiritualității creștin ortodoxe.

Linia Oravița-Anina: Oravița – Brădișoru de Jos – Dobrei – Lișava – Ciudanovița – Gârliște – Anina.

Este în lungime de 34 km și se află în partea centrală și de vest a Munților Semenic. Ea are o direcție de la est la vest și constituie o porțiune a primei linii construite pe actualul teritoriu al țării noastre între anii 1854-1856.

“ Spre mijlocul secolului trecut, Dunărea era calea de comunicație cea mai rapidă și mai sigură între apusul și răsăritul Europei și, datorită introducerii navelor cu abur, cu cea mai mare capacitate de transport .

Austro-Ungaria avea un mare număr de vapoare pe Dunăre , pentru a căror exploatare era nevoie de mult cărbune, furnizat printre altele și de minele de la Anina, din Banat. Pentru a ușura transportul acestui cărbune de la Anina la Dunăre, s-a hotărât și s-a început încă din anul 1844 construirea liniei ferate Oravița-Iam-Baziaș. Trebuie să spunem că în Austro-Ungaria se construiseră căi ferate în tracțiune cu abur încă de la începutul celui de-al treilea deceniu al sec al XIX-lea, încât exista experiența necesară în acest domeniu.

În timpul revoluției de la 1848 construcția liniei ferate Oravița-Iam-Baziaș a fost întreruptă și, din diferite motive, a fost reluată abia în 1854. Lucrările au fost terminate la sfârșitul anului 1856, când la 1 noiembrie, după cum s-a spus, linia a fost dată în exploatare. Primul tren accelerat Budapesta – Jimbolia – Timișoara – Stămora Moravița – Baziaș a început să circule de la 1 aprilie 1861. Trecuseră atunci aproape trei ani de la construcția liniei Timișoara – Stămora Moravița – Iasenova, inaugurate la 20.08.1858.

Pentru transportul cărbunelui de la Anina la Oravița s-a construit o cale ferată cu tracțiune animală, folosind cai. O asemenea cale ferată se numea în limba germană “Pferdebahn”. Caii trăgeau vagonetele încărcate cu cărbuni (sau goale) numai pe porțiuni orizontale, cum e ușor de înțeles.

De la Anina la Oravița exista însă o însemnată diferență de altitudine. Aceasta era exploatată în felul următor, pentru a ridica în rampe vagonetele goale, la înapoiere, pe traseul Anina-Oravița s-au amenajat trei “căderi” (pante mari). La fiecare cădere existau două căi paralele: pe una coborau prin gravitație vagonetele pline cu cărbuni, iar pe cealaltă erau ridicate vagonetele goale. Un cablu trecut pe după un tambur aflat în culmea rampei, lega grupul de vagonete pline de grupul de vagonete goale. În felul acesta coborârea prin gravitație a trenului plin era folosită la ridicarea trenului gol.

Mai târziu, linia ferată Anina-Oravița a fost reconstruită (pe un alt traseu) pentru a fi dată în circulație cu tracțiune cu abur, ceea ce s-a întâmplat la 15 decembrie 1863. Această linie are caracteristica de a cuprinde pe traseul ei o porțiune cu cea mai mică rază de curbură în linie curentă de pe rețeaua C.F.R. și anume $R=60$ stânjeni austrieci=114 m (un stânen austriac=1,896 m). Prin traseul ei greu, linia Oravița-Anina ar putea fi considerată ca o miniatură a liniei ferate Viena-Semmering”.

(“Linia ferată Oravița – Baziaș a împlinit 100 de ani”
de ing.Moise Gârlisteanu Rev.CFR.Nr.12/1956,pag. 635-637)

Linia are 36 de poduri și podețe dintre care cel mai important e viaductul Oravița care are 6 deschideri, o lungime totală de 92 m și o înălțime de 15 m. Pe traseu se află 14 tuneluri , dintre care cele mai importante sunt “Gârliște” de 677 m lungime și “Maniel” de 295 m.

Pe secția Oravița-Anina calea ferată a fost tăiată în stâncă, terasamentul fiind susținut de blocuri de piatră. Linia are un aspect alpin și conține 14 tuneluri însumând 2084 m și 10 viaducte care însumează 843 m. Altitudinea la Oravița este de 217 m, iar la Anina 557 m. Din cauza curbelor cu raze foarte mici, circulația trenurilor se face în baza unei instrucții speciale.

Între Oravița și Anina, se află următoarele stații de cale ferată mai importante:

Lișava este punctul de unde începe urcușul pronunțat spre Anina.

Ciudanovița este stația care deservea localitatea minieră cu același nume, de unde se extrăgea minereul de uraniu.

Gârliște este o stație unicat pe rețeaua C.F.R., deoarece făcea excepție din punct de vedere al semnalizării privind gararea trenurilor. Acestea intrau mai întâi în tunelul Gârliște, după care garau prin rebrusment (schimbarea direcției traseului unei căi ferate în punctul unde trenul își schimbă sensul de mișcare).

Anina deservea centrul carbonifer, metalurgic și forestier cu același nume. În trecut în perioada construirii Uzinelor Domeniului Reșița, în nordul și sudul Aninei a existat un sistem de 152 km de căi ferate forestier-miniere pe care se transportau lemnul, mangalul și calcarul provenite din Munții Aninei.

Linia Oravița – Iam: Oravița – Răcășdiuța – Răcășdia – Vraniuți – Berliște –Milcoveni – Iam.

Linia Oravița – Iam este un segment din prima cale ferată construită de Societatea Căilor Ferate de Stat Austriece în Banat și totodată cea mai veche din România de azi, fiind deschisă circulației la data de 20 august 1854. Este în lungime de 27 km și constituie o continuare firească a liniei Anina – Oravița spre sud-vest, făcând legătura între deal și câmpie. Altitudinea scade de la Oravița (217 m) spre Iam (92 m) și are ca stații Răcăjdia și Iam, ambele deserving centre agricole și forestiere.

Linia Buziaș – Jamul Mare: Buziaș – Nichișoara – Tormac – Șoșdea – Gătaia haltă – Gătaia – Șemlacu Mare – Ferendia – Clopodia – Jamul Mare.

Linia Buziaș – Jamul Mare este un tronson din calea ferată Vârșeț – Gătaia – Lugoj – Ilia construită de Societatea Căilor Ferate Sud Orientale Ungare și dată în exploatare la 17 septembrie 1898. Este o linie de șes în lungime de 56 km situată la marginea de vest a Dealurilor Buziașului și Tirolului, având direcția nord-sud. Altitudinea sa crește de la Buziaș (118 m) până aproape de Gătaia, pentru ca de aici, pe Valea Bârzavei, să scadă de la 153 m la 111 m. Coboară apoi până la Jamul Mare, unde ajunge la 102 m.

Buziaș e nod feroviar situat la distanțe aproximativ egale (30 km) de Timișoara, Lugoj și Gătaia.

Gătaia este nod feroviar care deservește un centru agro-viticol. În apropiere, în localitatea Șemlacul Mic se află Mănăstirea Săraca, monument istoric de o valoare inestimabilă datând din secolul al XV-lea.

Jamul Mare este stație terminus de frontieră, cap de linie, cei 28 de km pe care se circula în trecut până la Vârșeț, fiind dezafecți în anul 1928.

Linia Timișoara – Stamura Moravița: Timișoara Nord – Timișoara Sud – Timișoara C.E.T. – Timișeni – Pădureni Timiș – Jebel – Voiteni – Deta – Denta – Stamura Moravița.

Linia Timișoara – Stamura Moravița a fost construită de Societatea Privilegiată a Căilor Ferate de Stat Austriece și deschisă circulației la 30 august 1898. Este în lungime de 56 km pe direcția nord-sud, mergând aproape în paralel cu linia Buziaș – Jamul Mare. De la Stamura Moravița linia se continuă prin Serbia până la Vârșeț.

Între Timișoara și Stamura Moravița sunt numeroase stații care deserveșc localități preponderent agricole.

Timișeni se află pe Valea Timișului, unde în apropiere, în localitatea Șag, se află o frumoasă mănăstire.

Jebel se află la punctul de ramificație spre Giera și Liebling. Deservește centrul agricol cu același nume.

Voiteni deservește un centru agricol, fiind și nod feroviar spre Gătaia.

Deta deservea un centru al industriei de prelucrare a lemnului pentru produse semifinite.

Stamora Moravița este un centru cerealier și stație de frontieră cu Serbia.

Linia Jebel –Liebling: Jebel – Jebelu de Sus – Conacul Iosif – Liebling.

Linia Jebel – Liebling, una dintre cele mai scurte linii din Banat, a fost construită de Societatea Anonimă a Căii Ferate Locale Jebel-Liebling și deschisă circulației la 14 martie 1906. Este în lungime de 10 km fiind situată pe Valea Timișului, în interiorul patruleterului închis prin liniile Timișoara – Buziaș – Gătaia - Jebel – Timișoara.

Liebling deservește un centru cerealier și zootehnic.

Linia Jebel – Giera: Jebel – Obădeni – Ciacova – Târgu Ciacova – Ghilad – Banloc –Livezile Banat – Giera.

Calea ferată Jebel – Giera a fost construită de Societatea Căilor Ferate Locale Jebel –Ciacova – Boka și deschisă circulației la 7 august 1893. Este în lungime de 33 km, pornește de la Jebel pe Valea Timișului, iar în apropiere de Giera trece pe Valea Bârzavei, un afluent al Timișului.

Între Jebel și Giera se situează stațiile Ciacova, Banloc și Giera.

Ciacova deservește un mic oraș industrial-agricol de câmpie, fostă cetate medievală din care a supraviețuit doar Turnul de apărare (sec.al XIV-lea), numit de localnici “Cula”.

Banloc e situat pe Valea Bârzavei, într-o regiune bogată în cereale, unde preponderentă e cultura orezului.

Giera e stație situată în apropiere de frontieră.

Linia Timișoara – Cruceni: Timișoara Nord – Timișoara Vest – Utvin – Sânmihai –Parța – Peciu Nou – Cebza – Giulvăz – Rudna – Cruceni.

Linia Timișoara – Cruceni a fost construită de Societatea Căii Ferate Vicinale Timișoara – Mодоș și deschisă circulației la 31 iulie 1897. Este în lungime de 50 km însoțind cursul Râului Timiș. Pe traseu se află câteva

halte și stații cu același profil de activitate, deservind centre agricole. De remarcat sunt în special localitățile Peciu Nou și Giulvăz.

Linia Timișoara – Jimbolia: Timișoara Nord – Săcalaz – Beregsău – Cărpiniș – Clarii Vii- Jimbolia.

Linia Timișoara – Jimbolia a fost construită de Societatea Privilegiată a Căilor Ferate de Stat Austriece și inaugurată la 15 noiembrie 1857. Este în lungime de 39 km și se află la vest de Timișoara, din ea desprinzându-se linia Cărpiniș-Ionel.

Cărpiniș deservește o zonă agricolă, fiind nod feroviar spre Ionel.

Jimbolia e stație de frontieră, linia prelungindu-se în Serbia până la Kikinda și nod feroviar spre Lovrin. Deservește și un centru agro-industrial.

Linia Cărpiniș – Ionel: Cărpiniș – Checea – Cenei – Cetățuia – Pustiniș – Otelec – Ionel.

Linia Cărpiniș – Ionel este un segment al căii ferate Jimbolia – Checea – Ionel – Mодоș, construită de Societatea Anonimă a Căii Ferate Locale din Torontal și dată în exploatare la 15 decembrie 1895. Porțiunea de linie între Checea și Cărpiniș a fost deschisă la 24 iunie 1937 de Administrația C.F.R.. Este în lungime de 31 km, are direcția nord –sud și traversează Canalul Bega în apropierea localității Ionel, deservind o regiune bogată în resurse agricole .

Checea este o stație care a făcut parte și din vechiul segment al liniei Jimbolia-Mодоș (Iasa Tomici) – Becicherecul Mare, desființat între anii 1925-1926.

Otelec deservește un centru agricol situat pe malurile Canalului Bega .

Ionel deservește stația cu același nume, aflată la sud de Canalul Bega, în apropierea frontierei.

Linia Timișoara – Cenad: Timișoara Nord – Ronaț Triaj Cabina 1 – Ronaț Triaj –Ronaț Triaj Gr.D – Dudeștii Noi – Pescărețu Mic – Biled – Șandra – Satu Nou – Lovrin –Tomnatic – Sânnicolau Mare – Sânnicolau Nord – Cenad.

Linia Timișoara – Cenad a fost construită de Societatea Anonimă a Căii Ferate Locale Timișoara – Sânnicolau Mare și de Societatea Căii Ferate Vicinale Hódmezővásárhely-Sânnicolau Mare și dată în exploatare pe toată

lungimea ei la 21 decembrie 1903. Este în lungime de 75 km și are direcția de la sud-est la nord-vest. Ca stații mai importante din punct de vedere feroviar, amintim:

Ronaț este stație triaj spre Arad, care face parte din complexul feroviar Timișoara.

Biled deservește un centru agricol și de foraj petrolier.

Lovrin este nod feroviar cu 5 direcții, deserving o stațiune de cercetări agricole.

Sânnicolau Mare este nod feroviar cu 4 direcții, deserving un centru agricol și industrial.

Cenad deservește un centru agricol.

Linia Lovrin – Jimbolia: Lovrin – Bulgăruș – Lenauheim – Grabaț – Jimbolia.

Linia Lovrin-Jimbolia a fost construită de Societatea Căilor Ferate de Interes Local Kikinda Mare-Arad și deschisă circulației la 23 noiembrie 1910. Este în lungime de 27 km și constituie o porțiune din linia Arad – Periam – Lovrin – Jimbolia având direcția nord – sud .

Lenauheim deservește localitatea, unde la 25 august 1802 a văzut lumina zilei poetul de naționalitate germană Nikolaus Lenau. Gara a purtat în trecut denumirea de Ciata.

Jimbolia este stație de capăt, îndeplinind o dublă funcție: stație pe linia de trafic internațional București – Timișoara – Jimbolia și stație de ramificație pentru linia de trafic local spre Lovrin.

Linia Timișoara – Valcani: Timișoara Nord – Ronaț Triaj cabina 1 – Ronaț Triaj-Ronaț Triaj Gr. D – Sânnandrei – Hodoni – Chinezu – Bărăteaz – Gelu – Variaș – Periam – Sânpetru – Saravale – Sânnicolau Mare – Dudeștii Vechi – Valcani.

Linia Timișoara – Valcani a fost construită de trei societăți: Societatea Privilegiată a Căilor Ferate de Stat Austriece, M.A.V. și Societatea Anonimă a Căii Ferate Locale Timișoara – Șomoghi, tronsonul Sânnicolau Mare-Valcani fiind deschis circulației la 16 septembrie 1870, iar Sânnicolau Mare – Periam la 26 octombrie 1870. Este în lungime de 88 km cu direcția sud est-nord vest având secțiunile Timișoara – Periam – Sânnicolau Mare – Valcani. Se intersectează cu linia Lovrin – Cenad la Sânnicolau Mare. Între Timișoara și Valcani se întâlnesc stațiile :

Sânandrei este stație nod de cale ferată spre Arad, făcând parte din centrul feroviar Timișoara.

Variaș deservește un centru agricol.

Periam este nod feroviar cu 4 direcții deservind localitatea cu același nume.

Sânnicolau Mare e nod feroviar cu 4 direcții aflat la intersecția cu linia Timișoara – Cenad.

Valcani deservește un centru agro-viticol.

Linia Arad – Nerău: Arad – Aradu Nou – Zădăreni – Bodrogu Nou – Felnac – Sânpetru German – Munor – Secusigiu – Aranca – Periam Port – Periam – Pesac – Satu Nou – Lovrin – Gotlob – Comloșu Mare – Teremia Banat – Nerău.

Societatea Căilor Ferate de Interes Local Kikinda Mare – Arad construiește în anul 1910 trei linii: Aradu Nou – Kikinda Mare, Kikinda Mare – Nerău și Lovrin – Jimbolia. După Unirea din 1918, liniile Kikinda Mare – Nerău și Kikinda Mare – Lovrin vor traversa în două puncte frontiera dintre România și Serbia. Tronsonul între Comloș și Teremia va fi construit de Administrația C.F.R. și dat în exploatare la 15 septembrie 1927. Este în lungime de 91 km și are direcția de la nord-est la sud-vest. Între Arad și Periam linia evoluează paralel cu Mureșul, iar de la Periam se îndepărtează spre a ajunge la Nerău în mijlocul câmpiei situate la sud de Valcani. Această linie intersectează linia Timișoara – Cenad la Satu Nou și Lovrin, iar linia Timișoara – Valcani la Periam. Din întretărirea lor rezultă un patruleter cu vârfurile la Satu Nou, Periam, Sânnicolau Mare și Lovrin, constituind zona cu cea mai mare densitate de rețele feroviare din țară.

Între Arad și Nerău se află unele stații care prezentau interes pentru traficul de mărfuri și anume :

Aradul Nou este o stație aflată pe malul bănațean al Mureșului, în dreptul Aradului, având în apropiere Sânnicolaul Mic .

Periam Port este stația de unde la deschiderea căii ferate Arad-Lovrin în 1910, a fost construită o linie industrială de 1,6 km până la punctul numit “rampă”, care servea la încărcarea și descărcarea lemnului și al produselor de balastieră de la portul de pe Mureș, aflat în imediata apropiere.

Satul Nou e punct de ramificație spre Timișoara și face parte din centrul Lovrin.

Întreaga regiune e un puternic centru cerealier și viticol, altitudinea tuturor liniilor variind între 78 m și 116 m.

Liniile Regionalei din zona a II-a

În zona a II-a de circulație, în cadrul Regionalei Timișoara sunt cuprinse următoarele linii:

Linia Arad – Alba Iulia: Arad – Depoul Arad-Glogovăț – Cicir – Ghioroc – Păuliș haltă – Păuliș – Radna – Milova – Corfeni – Conop – Nadăș – Bârzava – Căpruța – Bătuța – Valea Mureșului – Vărădia – Vărădia haltă – Săvârșin – Toc – Ilteu – Petriș pe Mureș – Zam – Burjuc – Câmpuri Surduc – Gurasada – Iliia – Bretea Mureșeană – Brănișca – Vețel – Mintia haltă – Mintia – Deva – Săulești – Simeria – Simeria Veche – Turdaș – Pricaz – Orăștie – Geoagiu – Aurel Vlaicu – Șibot-Balomiru de Câmp – Tărtăria – Blandiana – Vințu de Jos – Alba Iulia.

Linia a fost construită cu capital privat de “Societatea Primei Căi Ferate din Transilvania” fiind deschisă la 22 decembrie 1868. Se încadrează în raza Regionalei Timișoara, de la Arad la halta Aurel Vlaicu, însumând 180 km. Este așezată pe Valea inferioară a Mureșului, pornește de la Arad (106 m) din Câmpia Tisei și urcă prin Defileul Mureșului având la nord Munții Zarandului, iar la sud Podișul Lipovei și Munții Poiana Ruscăi, trecând prin localitățile Radna, Iliia, Simeria, Orăștie, Vințul de Jos până la Alba Iulia (218 m). Altitudinea crește treptat de la Arad (106 m) până la Alba Iulia (218 m) cu mici variații neesențiale. Deși trece prin munți, linia Arad – Alba Iulia e considerată o linie ușoară de câmpie. În jurul localităților Radna, Săvârșin, Milova, Bârzava și Vărădia, întâlnite de-a lungul traseului, se aflau în trecut căi ferate înguste pe care se transporta lemnul provenit din exploatarea forestieră din Munții Zarandului. În zona localității Orăștie a existat o cale ferată îngustă în lungime de 15 km, pe care se transporta lemnul din pădurile de la poalele Munților Sebeșului.

Între stațiile Șibot și Aurel Vlaicu la km 449+545 se află limita Regionalei Timișoara cu Regionala Cluj.

Linia Arad – Nădlac: Arad – Arad Vest – Ferma Ciala – Sântoma – Pecica – Pecica haltă – Rovine Sălaș – Canton Nr.9 – Semeș – Șetin – Nădlac.

Linia Arad – Nădlac a fost construită de trei societăți de cale ferată: Societatea Anonimă a Căii Ferate Arad-Cenad, Societatea Căii Ferate Pecica-Nădlac și Administrația C.F.R., fiind dată în exploatare după cum urmează: Arad – Mezöhegyes la 25 noiembrie 1882, Pecica – Șeitin la 2 iulie 1950 și Șeitin – Nădlac la 30 aprilie 1957. Este de asemenea o linie de câmpie în lungime de 53 km, ce se desfășoară pe Valea Mureșului în aval de Arad (de la est la vest) ca o continuare a liniei Alba Iulia – Arad.

Caracteristica acestei linii constă în faptul că avea un trafic strict local, mărfurile transportate fiind în principal produse agro-alimentare.

Situată la nord de Mureș, linia evoluează aproape paralel cu linia Arad – Periam – Sânnicolau Mare. Dintre stațiile mai importante enumerăm:

Bujacul Mare avea un trafic intens cu produse industriale alimentare.

Pecica deservește un centru agricol cu port la Mureș.

Semlac deservește de asemenea un însemnat centru agricol de pe Mureș, având pe malul opus localitatea Periam.

Nădlac e stație terminus situată în imediata apropiere a frontierei.

Linia Arad-Curtici: Arad – Șofronea – Curtici.

Linia Arad-Curtici în lungime de 17 km a fost construită între anii 1856-1858 de către Societatea Căilor Ferate din jurul Tisei. Așezată la nord de cursul Mureșului, este o linie de câmpie cu declivități ușoare și raze de curbură mari. Ea pornește pe direcția de la sud la nord, de la Arad (altitudinea 104 m) și coboară până la stația de frontieră Curtici (96 m), care are ca și corespondent pe teritoriul Ungariei, stația de frontieră Lököshaza. Reprezentând astăzi prelungirea magistralei București – Arad spre frontiera de stat cu Ungaria, această linie are un intens trafic internațional de călători și mărfuri. Între anii 1973-1975 linia Arad-Curtici a fost electrificată, fiind dată în funcțiune la 30 septembrie 1975.

Linia electrica Arad – Podgoria: 1.Arad – Arad CFR-Micălaca haltă – Micălaca – Glogovăț – Mândruloc – Cicir – Sâmbăteni – Ghioroc CFR – Ghioroc Piață 2.Ghioroc Piață – Cuvin – Covăsânț – Livada – Șiria – Galșa – Mâsca – Pâncota Gară – Pâncota 3.Ghioroc Piață – Miniș – Păuliș – Barațca – Cladova – Radna.

A fost o cale ferată particulară în lungime de 58 km, administrată de “Societatea pe Acțiuni a Căilor Ferate Motrice de Interes Local Arad – Podgoria” și deschisă circulației la 30 noiembrie 1906. La început linia a

fost deservită de automotoare benzino-electrice ce tractau remorci construite de fabrica Johann Weitzer din Arad.

Dat fiind faptul că aceste automotoare nu dădeau rezultatele scontate, societatea hotărăște să electrifice linia, astfel că la 10 aprilie 1913 este inaugurată și pusă în circulație calea ferată îngustă cu ecartamentul de 1000 mm, în punctua continu de 1,6 KV, care cuprindea următoarele segmente :

Arad – Ghioroc = 22,3 km

Ghioroc – Pâncota = 22,2 km

Ghioroc – Radna = 13,9 km

Energia electrică era furnizată de termocentrala proprie din Arad, alimentată cu cărbuni de Petroșani. Exploatarea s-a făcut cu automotoare construite de firma Ganz-Co.-Danubius din Budapesta, care tractau remorci de vagoane ușoare.

Între anii 1907-1913 pe căile ferate Arad – Podgoria au fost aduse două locomotive cu abur fabricate la Budapesta având numerele 1 și 2 (1942/1905; 1943/1907) care au fost utilizate la remorcarea trenurilor de marfă.

Linia era așezată pe platforma șoselelor având asigurată viteza de 20 km/h pe raza comunelor și de 40 km/h în afara lor.

Traseul liniei prezenta curbe cu raze foarte mici și cu declivități mai mari pe secțiunile de linie dinspre Pâncota (la poalele Muntelui Zărand) și dinspre Radna, micșorându-se spre Arad. Altitudinea atinge valori maxime la Ghioroc (127 m) și Radna (124 m) scăzând apoi spre Arad (104 m).

Linia făcea legătura între orașul Arad cu punctele viticole Ghioroc și Pâncota, precum și cu cele ce se aflau între Ghioroc și Radna . Ea se prezenta ca o grupare alcătuită din trei linii : 1.Arad- Ghioroc (22 km spre sud-est), 2. Ghioroc –Pâncota (22 km spre nord-est) și 3. Ghioroc- Radna(14 km spre sud-est).

Dintre stații, cele mai importante erau :

Ghioroc nod al liniei electrice, se afla la intersecția cu linia de ecartament normal Arad – Radna.

Pâncota asigura legătura cu stația având același nume de pe linia normală Sântana – Brad, de pe Valea Crișului Alb.

Radna se afla la capătul liniei și asigura transbordarea pe linia directă Arad – Teiuș.

Linia Arad – Timișoara: Arad – Aradu Nou – Valea Viilor – Șag – Vinga – Orțișoara – Băile Calacea – Sânandrei – Ronaț Triaj Gr. D – Ronaț Triaj – Ronaț Triaj Cabina 1 –Timișoara Nord.

Linia Arad-Timișoara a fost construită de Societatea Căilor Ferate Arad-Timișoara fiind inaugurată la 6 aprilie 1871. Este în lungime de 58 km și se desfășoară de la nord la sud, pe partea de est a Podișului Lipovei, considerat ca o continuare a Munților Poiana Ruscăi spre apus, către Câmpia Tisei. E o linie de câmpie, altitudinile fiind la Arad de 106 m, iar la Timișoara de 88 m. Are 45 de poduri și podețe, cel mai important fiind podul de pe Mureș de la Arad în lungime de 318 m.

Aflându-se între două mari orașe, Arad și Timișoara, traficul de călători și de mărfuri este încă foarte intens. Ca stații menționăm :

Vinga deservește un centru cerealier și legumicol. Aici întâlnim o impozantă biserică catolică construită de etnicii bulgari în anul 1890.

Băile Calacea e stația care deservește stațiunea balneară cu același nume, importantă prin apele sale termale cloruro-sodice alcaline.

Sânandrei e nod feroviar spre Periam.

Linia Radna – Timișoara: Radna – Neudorf – Zăbrani – Aliuș – Gomila – Șarlota – Remetea Mică – Fibiș – Bencei – Pișchia – Cerneteaz – Giarmata – Viile Giarmata – Timișoara Est – Timișoara Nord.

Linia Radna – Timișoara a fost construită de Societatea Căii Ferate Locale Timișoara – Lipova – Radna și inaugurată la 27 mai 1897. Este în lungime de 68 km și evoluează în partea de vest a Podișului Lipovei, având direcția nord–est, sud–vest. Trece printr-o frumoasă zonă cu păduri de fag și stejar, unele dintre localitățile de pe traseu fiind adevărate stațiuni climaterice. De la Radna (124 m altitudine) linia urcă până la Gomila (145 m) unde este punctul cel mai înalt al liniei. Coboară apoi spre zona viticolă Remetea Mică-Viile Giarmata, trecând printr-o serie de comune bănățene de câmpie, până la stația Timișoara Est aflată la 80 m altitudine.

Până în anul 1967 linia Radna-Timișoara avea traseul prin stația Lipova. Prin construirea podului metalic peste Mureș între Neudorf și Radna, a fost realizat noul racord feroviar al liniei direct în capătul Y al stației Radna, porțiunea între stația Lipova și capătul X al stației Radna fiind desființată la 27 mai 1967.

Radna se află pe malul drept al Mureșului. Ea face legătura cu magistrala Teiuș – Arad și până nu demult și cu linia ferată electrică Arad – Podgoria – Radna, deservind stațiunea balneo-climaterică Lipova, renumită pentru izvoarele sale minerale feruginoase. Tot aici se pot admira Mănăstirea Sf. Maria Radna, un splendid monument baroc ridicat la 1782 de

călugarii franciscani și, undeva sus pe un colț de stâncă, ruinele cetății Șoimuș.

Gomila e punctul cel mai înalt al liniei.

Șarlota deservește un centru de exploatare a lemnului, fiind remarcat ca singurul sat construit în formă de cerc, din Banat. În apropierea stației se află stațiunea climaterică Bogda.

Pișchia se află în apropierea unui renumit domeniu de vânatoare.

Giarmata și Viile Giarmata sunt localități cu vechi tradiții în cultura viței de vie.

Linia Ilia –Lugoj: Ilia – Dobra – Lăpugiu – Ohaba – Holdea – Coșteiu de Sus –Coșteiu – Nemeșești - Margina – Făget – Răchita – Mănăștiur – Traian Vuia – Susani Bega – Cliciova – Nevrincea – Balinț – Păru – Coșteiu Mare – Lugoj Nord – Lugoj.

Calea ferată Ilia – Lugoj a fost construită de Societatea Căilor Ferate Sud Orientale Ungare și deschisă circulației la 17 septembrie 1898. Este în lungime de 83 km și se desfășoară pe Valea Râului Bega , la limita Munților Poiana Ruscăi cu Podișul Lipovei, având orientare de la nord-est la sud-vest. Are 84 de poduri (cele mai mari fiind cele două de pe Mureș cu 256 m, respectiv 95 m lungime) și un tunel de creastă la stația Holdea.

La Ilia linia pornește de la altitudinea de 175 m, ajunge la 250 m la Holdea, urmând să coboare spre Făget unde atinge 123 m. Are caracteristici asemănătoare cu linia Radna – Timișoara .

Sunt de menționat câteva stații intermediare:

Holdea este punct la vârf de rampă al liniei, constituind și cumpăna apelor dintre Mureș și Bega.

Margina deservea un centru de distilare uscată a lemnului, în apropiere aflându-se și fabrica de sticlă de la Tomesti. La Margina a existat o cale ferată îngustă cu ecartamentul de 760 mm spre Poieni în Munții Poiana Ruscăi, construită în anul 1911 pentru a rezolva transportul de lemne la fabrica de oțet din localitate. Linia a fost desființată în anul 1996.

Făget deservește localitatea care și-a luat numele de la pădurile de fag din zonă. În apropiere se află Lacul Surduc, cel mai mare lac din județul Timiș, Valea lui Liman, un loc pitoresc situat în vecinătatea confluenței cu Bega Luncanilor și mănăstirea Izvorul Miron.

Mănăștiur deservea o importantă fabrică de cherestea aflată în imediata apropiere a gării. Și aici în trecut a existat o linie ferată îngustă cu ecartamentul de 760 mm în lungime de 35 km, pe care se transporta

materialul lemnos provenit din exploatările forestiere de la Gladna Română, Hăuzești și Dubești din Munții Poiana Ruscăi.

În localitățile Dobra și Lăpugiu au existat de asemenea căi ferate forestiere pe care se transportau buștenii din pădurile de la poalele Munților Cerna.

Linia Subcetate-Caransebeș: Subcetate – Hațeg – Păclișa – Cârnești – Peștenița-Sarmisegetuza – Zăicani – Porțile de Fier – Bouțari – Marga – Voislova – Zăvoi – Oțelu Roșu – Bucium – Glimboca – Obreja – Iaz – Caransebeș Țiglărie – Caransebeș Cazarmă – Caransebeș.

Calea ferată normală și simplă Subcetate-Caransebeș a fost construită de Societatea Căilor Ferate Caransebeș-Hațeg în două etape între anii 1905-1908, fiind dată în exploatare la 18 decembrie 1908. Linia în lungime de 76 km se afla în vestul Carpaților Meridionali străbătând un culoar de la est la vest format pe o mică distanță lângă Hațeg de Râul Mare, afluent al Streiului, iar spre Caransebeș de Bistra, un afluent al Timișului.

Înconjurată de un peisaj de o rară frumusețe, linia pornea de la Subcetate (292 m altitudine), continua să urce în Depresiunea Hațegului prin Zăicani (569 m altitudine), ajungând la Porțile de Fier unde se afla punctul cel mai înalt al liniei (692 m altitudine). De aici prin Culoarul Bistrei, linia cobora la Bouțari (425 m altitudine) ajungând la Caransebeș la altitudinea de 204 m.

Diferența mare de nivel de 257 m aflată pe o lungime de 9 km între stațiile Bouțari și Porțile de Fier, a situat această linie din punct de vedere al declivității, drept linia cu cea mai mare rampă din România, motiv pentru care a fost necesară, pentru sporirea aderenței, introducerea căii ferate cu cremalieră. Specifice acestei secții de remorcare având un regulament special de exploatare, au fost cele 7 locomotive-tender seria C.F.R. 40D – tip 1D1t-n(2)4zz cu roți dințate sistem Abt, comandate la fabrica Floridsdorf Viena în anul 1908. Pe toată perioada utilizării lor (1908-1978) locomotivele au aparținut Remizei Subcetate.

Această linie care traversa o regiune de o neasemuită frumusețe din jurul Sarmisegetuzei, unică în România și printre puținele din Europa, a fost din nefericire demontată, dispărând astfel pentru totdeauna o piesă de o valoare muzeistică deosebită a transportului feroviar turistic.

Astăzi a mai rămas în exploatare doar segmentul Caransebeș-Bouțari. Dintre stațiile mai importante de pe întregul traseu al liniei amintim:

Hateg deservea localitatea cu același nume aflată la poalele Munților Retezat. La 3 km spre nord se află rezervația de zimbri, o atracție deosebită atât pentru localnici cât și pentru turiști.

Sarmisegetuza e localitatea unde se află vechile ruine ale cetății romane cu același nume.

Porțile de Fier era stația vârf de rampă.

Bouțari deservește o localitate forestieră.

Voislova e stația de unde pornea o linie forestieră de cale îngustă în lungime de 22 km până la Ruschița în Munții Poiana Ruscăi, de unde se transportau material lemnos și marmură.

Zăvoi este un centru forestier legat în trecut printr-o cale ferată industrială cu ecartament îngust de stațiunea climaterică Poiana Mărului aflată la altitudinea de 645 m. Aceeași stație deservește actualmente complexul turistic Muntele Mic.

Oțelu Roșu având în trecut denumirea de Ferdinand, e așezat pe Valea Bistrei la 20 km de Caransebeș fiind unul din cele mai vechi și importante centre metalurgice din România. Și aici a existat o linie ferată îngustă Glimboca – Valea Vârciorovei – Valea Godiana – Uzina Ferdinand, destinată transportului de lemn.

Linia Simeria-Hunedoara: Simeria – Bârcea Mare – Bârcea Mică – Peștișul Mare – Hunedoara haltă – Hunedoara.

Calea ferată Simeria – Hunedoara în lungime de 15,5 km a fost construită între 1883-1884 de Direcția Centrală a Fierăriei din Ungaria prin M.A.V.(Căile Ferate Ungare de Stat), fiind una din primele linii de siderurgie din Transilvania. Pornind din localitatea Simeria (193 m altitudine) de pe cursul mijlociu al Mureșului, linia orientată spre sud-vest, urcă pe Valea Cernei până la Hunedoara (228 m altitudine), oraș aflat la limita de nord-est a Munților Poiana Ruscăi. Stațiile și haltele de pe traseu au deservit de-a lungul timpului diferitele obiective ale centrului siderurgic din Hunedoara. În toamna anului 1984 calea ferată Simeria-Hunedoara a fost electrificată.

Linia Hunedoara – Retișoara (Ghelar): Hunedoara – Tulea – Govăjdia – Nădrab – Retișoara (Ghelar).

Calea ferată îngustă cu ecartamentul de 760 mm, în lungime de 16,1 km a fost construită de Societatea Căilor Ferate Vicinale Hunedoara-Retișoara

între anii 1899-1900 pentru transportul minereului de fier și al muncitorilor de la Ghelar la Hunedoara.

Era o linie industrială specific montană care pornea de la cota "0" din stația Hunedoara Vest, urca pe dealurile din împrejurimi străbătând două tuneluri până la stația Govăjdia, la altitudinea de 143 m. De aici linia continua să urce până la Crăciuneasa, stație vârf de pantă, aflată la altitudinea de 208 m. Cobora apoi la Retișoara (Ghelar) unde la km 16+100 era stația terminus.

La mijlocul anilor '90 linia îngustă Hunedoara – Retișoara a fost desființată.

Simeria – Petroșani: Simeria – Simeria Triaj – Băcia haltă – Băcia – Batiz – Călan Băi – Călan – Ruși – Măceu – Bretea Strei – Plopi – Covrăgiu – Subcetate – Ciopea – Ohaba de sub Piatră – Băești – Rușor – Pui – Ponor – Livadia – Baru Mare – Baru Mare haltă – Crivadia – Merișor – Bănița – Peștera Bolii – Petroșani Triaj – Petroșani – (Lunca Jiului – Livezeni – Strămbuța).

Calea ferată Simeria – Petroșani, a cărei construcție a început în primăvara anului 1868, pornește de la Simeria (193 m) și urcă pe Valea Streiului, afluent al Mureșului, până la Subcetate (292 m) traversând Țara Hațegului aflată între Munții Poiana Ruscăi și Munții Sebeșului. De la Subcetate linia trece în Bazinul Jiului și urcă pe Valea Streiului până la Bănița (727 m) cel mai înalt punct al liniei, de unde traversând Carpații Meridionali între Retezat și Parâng, coboară apoi pe Valea Băniței până la Petroșani și Livezeni.

Deschiderea oficială a liniei Simeria – Petroșani, construită de Societatea Primei Căi Ferate din Transilvania, a avut loc la data de 28 august 1870. La 27 iunie 1892 linia a fost prelungită cu încă 18 km până la Lupeni. De-a lungul traseului întâlnim următoarele stații mai importante:

Simeria este nod feroviar cu patru direcții unde la 3 km înspre Petroșani se află una din cele mai mari stații de triaj din țară. În partea de sud a orașului pe o terasă a Râului Mureș întâlnim Parcul Dendrologic de la Biscaria.

Călan Băi este o stațiune balneo-climaterică aflată la 231 m altitudine, cu izvoare mezotermale utilizate în tratamentul diferitelor afecțiuni neurologice.

Călan este stația ce deservea un mare centru siderurugic și de prelucrare a metalelor, astăzi desființat.

Subcetate era în trecut nod feroviar din care se desprindea linia spre Caransebeș (desființată în anul 1978 pe tronsonul Subcetate-Bouțari).

Pui este o mică așezare, importantă bază de plecare spre Munții Retezat. Până la finele anilor '70 aici a existat un important depozit de locomotive cu abur care așteptau reparațiile sau casarea.

Baru Mare este o mică localitate cu vechi tradiții în industria ceramicii.

Bănița este punctul culminant al liniei situat la cumpăna de ape dintre Strei și Jiu.

Petroșani este așezat la poalele Parângului în mijlocul bazinului carbonifer, fiind un important centru economic al Văii Jiului cu vechi tradiții în minerit, dar și un centru turistic în plină expansiune.

Între Livezeni și Strâmbuța la km 84+710 se află limita dintre Regionala Timișoara și Regionala Craiova.

Linile Regionale din zona a III-a

Linile din zona a III-a de circulație se află în special în jumătatea superioară a Bazinului Mureșului și în Bazinul Crișurilor de la Vest.

În cadrul Regionalei Timișoara sunt cuprinse puține linii din această zonă, ele fiind următoarele :

Linia Nădab-Salonta: Nădab – Chișineu Criș – Zerind – Tămașda – Boiu Bihor – Ciumeghiu – Salonta.

Linia Nădab-Salonta a fost construită de Direcția Construcțiilor de Căi Ferate din Ministerul Lucrărilor Publice și Comunicațiilor și dată în exploatare la 27 mai 1924. Este în lungime de 35 km fiind situată în regiunea Câmpiei de Vest a țării.

Nădab este nod feroviar spre Grăniceri situat la sud de Crișul Alb.

Chișineu Criș deservește un centru cerealier situat pe malul sudic al Crișului Negru.

Zerind este stația unde în apropiere, între Simionești și Gyula (Ungaria) a existat o cale ferată îngustă cu ecartamentul de 760 mm, în lungime de 42 km care a fost construită de Societatea Anonimă a Căilor Ferate Gyulavideki și deschisă circulației la 12 decembrie 1906. Pe această linie ce străbătea o parte din Câmpia Tisei, se transporta în Ungaria lemnul provenit din pădurile Transilvaniei. Linia a funcționat până în anul 1919 când a fost abandonată.

Între Ciumeghiu și Boiu Bihor la km 68+000 se află limita Regionalei Timișoara cu Regionala Cluj.

Linia Nădab – Graniceri: Nădab – Pădureni Arad – Socodor – Șiclău – Grăniceri.

A fost construită între anii 1882-1887 de Societatea Anonimă a Căilor Ferate Unite Arad-Cenad. Este în lungime de 25 km, se află în Câmpia Tisei și evoluează de la est la vest, altitudinea sa variind de la Nădab (106 m) la Grăniceri (90 m). Ca stații menționăm:

Socodor este un centru pentru studiul ameliorării terenurilor sărăturoase din Câmpia Tisei.

Grăniceri deservește o regiune cerealică și pomicolă.

Linia Sântana – Brad: Sântana – Șiria – Mâsca Măderat – Pâncota – Seleuș – Târnova Zărand – Mocrea – Ineu – Tămand – Bocsig – Răpsig – Bârșa – Sebiș – Livada – Joia Mare – Almaș – Bonțești – Gurahonț – Romanița – Aciuța – Tălagiu – Vârfurile – Cariera Leasa – Hălmagiu – Ocișor – Ociu – Vața – Birtin – Lunca Moților – Baia de Criș – Tebea – Ribîța – Brad.

A fost construită între anii 1877-1896 de Societatea Căilor Ferate Arad-Valea Crișurilor și de Societatea Căilor Ferate Unite Arad-Cenad. Este în lungime de 144 km pornește din Câmpia Tisei spre est, pe Valea Crișului Alb prin Țara Zarandului și ajunge în Depresiunea Brad din Munții Apuseni. Altitudinea liniei crește treptat de la Sântana (106 m) până la Vața (220 m) și de aici urcă pronunțat spre Brad (341 m). Linia are un singur tunel în apropierea stației Vârfurile .

Stația Brad se află în Depresiunea intramontană a Bradului și face parte din “pătratul aurifer” al Munților Metaliferi format de localitățile Brad, Săcărâmb, Roșia Montană și Zlatna.

Vața deservește stațiunea balneară cu ape mineralizate cu același nume și un centru forestier.

Hălmagiu e o comună cu o economie preponderent agrară cunoscută ca un important bazin pomicol.

Vârfurile e punctul unde Crișul Alb intră într-un defileu în lungime de cca 10 km. Deservește un centru forestier și cariere de piatră.

Aciuța se află la capătul defileului creat de Crișul Alb, valea lărgindu-se pentru a forma Țara Zarandului. Deservește carierele de piatră din localitate.

Sebiș deservește un puternic centru forestier. De aici o linie industrială cu ecartament îngust în lungime de 20 km pornea spre nord prin Munții Codru Moma ajungând la Moneasa, renumită stațiune balneo-climaterică cu ape termale oligo-metalice.

Pe parcursul acestei linii, în preajma localităților de pe traseu: Gurahonț, Vârfurile, Hălmagiu, Bocsig și Sebiș a existat o bogată rețea de căi ferate forestiere.

Linia Ineu – Cermei: Ineu – Teuz – Cermei.

A fost construită de Societatea Căilor Ferate Unite Arad – Cenad și dată în exploatare la 1 mai 1889. Este în lungime de 14 km, se desprinde din linia Sântana – Brad în stația Ineu și are direcția de la sud spre nord. Se desfășoară în Câmpia Tisei, la poalele Munților Codru Moma având variații mici de altitudine: 107 m la Ineu și 101 m la Cermei.

Linia Deva – Brad: Deva – Păuliș Lunca – Păuliș Lunca Gr.T – Stoeneasa – Băița – Ormindea – Dealu Fetii – Brad haltă – Brad.

Calea ferată simplă neelectrificată Deva – Brad a fost construită între anii 1939-1987 în trei etape:

Etapa I : Brad – Dealu Fetii (7 km) deschisă la 01.01.1961

Etapa II : Deva – Stoieneasa (15 km) deschisă la 01.07.1963

Etapa III : Deva – Brad (36 km) deschisă la 11.12.1987

Ea pornește de la Deva (250 m altitudine) de-a lungul Luncii Mureșului până la Mintia, de unde părăsește linia principală Deva – Arad, traversează Mureșul urcând continuu pe o distanță de 25 km până la Tunelul Dealul Mare care e punctul culminant al liniei (497 m). De aici din locul așezat la cumpăna apelor între Bazinele Mureș și Criș , linia începe să coboare pe o distanță de 11 km până la stația Brad (341 m altitudine).

Ca stații mai importante amintim:

Mintia deservește termocentrala din localitatea cu același nume.

Dealul Fetii are în apropiere o exploatare minieră.

Stoeneasa e lângă exploatarea de calcar de la Crăciunești.

Linia Deva – Brad are 6 stații și halte, 82 de poduri și podete, 14 viaducte și 4 tunele.

Din cauza deselor alunecări de teren, linia Deva – Brad a fost închisă pentru circulația trenurilor în februarie 1998.

7. Depouri și remize de locomotive de pe raza de activitate a Regionalei de Căi Ferate Timișoara

7.a Depoul de locomotive Timișoara

Gara Timișoara Iosefin și depoul de locomotive, cu toate anexele acestora , au fost date în exploatare la 15 noiembrie 1857, fiind construite concomitent. S-au făcut însă eforturi deosebite pentru construirea căii ferate, a gării și a depoului, deoarece zona mlăștinoasă a presupus asanarea și consolidarea terenului, asanarea definitivă a zonei mlaștinilor fiind terminată abia în anul 1975, o parte din cartierul Blașcovici fiind ridicat pe zona respectivă.

Finalizarea lucrărilor la depoul de locomotive , a culminat cu aducerea pe calea apei, pe Canalul Bega, a celor patru locomotive, cu care s-a început activitatea de tracțiune: “AUSTRIA”, “HONTH”, “PEST” și “KOMAROM”. Depoul avea o remiză semicirculară cu zece linii de remizare, placă turnantă acționată manual, turn de apă cu toate instalațiile aferente, depozit de cărbuni și depozit de lemne. Pe malul Canalului Bega a fost construită o stație de pompare a apei pentru alimentarea turnului de apă din depou. Pompele St.E.G. erau acționate de mașini cu abur și asigurau un debit de 20-35 metri cubi pe oră. Stația de pompare a apei avea în incintă un canton pentru pază și un atelier pentru reparații și întreținere. Instalația de aducțiune subterană era situată de-a lungul străzii Grumanger și continua pe sub calea ferată, până la turnul de apă, această instalație existând și astăzi, pe același traseu. Încă din anul 1853 a fost construit un atelier pentru scule și întreținere în vederea construirii căii ferate. Acest atelier a funcționat până la încheierea lucrărilor de construcție a căii ferate în complexul Timișoara, fiind asimilat ulterior în depoul de locomotive.

Alimentarea locomotivelor cu combustibil se realiza manual , cu ajutorul coșurilor de nuiele , sarcina alimentării locomotivei cu combustibil și apă revenind personalului de locomotivă. Această operație a cunoscut mai multe etape, coșurile de nuiele fiind înlocuite cu coșuri metalice, culminând în final cu construirea estacadei în anul 1905. În anul 1930 a fost dat în exploatare liftul acționat electric al estacadei și astfel procesul de alimentare cu cărbuni al locomotivelor cu abur s-a redus la aproximativ 15 minute.

Depoul de locomotive și Gara Timișoara Iosefin au fost iluminate cu gaz aerian. În anul 1884 s-a dat în folosință, în premieră europeană, iluminatul stradal electric și odată cu acesta s-a introdus iluminatul electric în gară și depou. Astfel Depoul Timișoara a devenit primul depou de locomotive din Europa iluminat electric.

Rețeaua feroviară bănățeană s-a dezvoltat rapid, ajungându-se ca, în mai puțin de 30 de ani de la inaugurare, mijloacele pentru asigurarea transportului pe calea ferată să fie insuficiente. A fost luată decizia de construire a unei noi gări și a unui nou depou, care să răspundă cerințelor de atunci și în perspectivă pentru încă cel puțin 100 de ani. În urma luării acestei hotărâri și a elaborării proiectelor, în anul 1897 a fost inaugurată Gara Iosefin. Situată în imediata apropiere a vechii gări, clădire emblematică pentru Timișoara de atunci, gara purta numele celui care a dăruit timișorenilor mari privilegii - care au determinat și ridicarea cartierului în care se află gara – Împăratul Iosif al II – lea.

Odată cu începerea lucrărilor la noua gară s-au început și lucrările la noul depou, lucrări care au durat până în 1910, când acesta a fost inaugurat. S-au asanat mlaștinile din zona de construcție a depoului și a fost adus pământ, cu vagoanele, din zona Chizătau, pentru a consolida terenul pe care urma să se construiască. Depoul cel nou era compus din două remize semicirculare a câte 22 de linii de remizare cu canal fiecare, un castel de apă având capacitatea de 500 metri cubi, estacadă modernă pentru alimentarea cu cărbuni a locomotivelor, piață de combustibil, dormitor pentru personalul de locomotivă, clădire administrativă, magazie de materiale, școală profesională și dormitor pentru elevi și era situat pe actualul amplasament, în spatele primului depou, înspre cartierul Mehala. Clădirile au fost finalizate și date în exploatare rând pe rând, primul fiind dat în exploatare dormitorul personalului de locomotivă în anul 1903 constând dintr-o clădire cu două nivele, pe amplasamentul actual. Apoi în 1905 a fost inaugurată estacada și castelul de apă – construcție geamănă cu cea aflată în incinta stației de pompare – cu toate instalațiile și utilitățile aferente. În același timp a fost modernizată stația de pompare a apei de pe malul Canalului Bega, vechile pompe fiind înlocuite cu pompe noi, acționate electric . În anul 1910 a fost dat în exploatare noul depou în totalitate, fiind la vremea respectivă cel mai mare și mai modern depou al regiunii, la concurență cu depouri din mari noduri feroviare europene. În tot acest timp în paralel cu lucrările desfășurate la depou, s-au dat în exploatare remize și instalații de alimentare cu apă a locomotivelor la Jimbolia, Jebel, Vârșeț, Topolovăț, Sânnicolau

Mare, pe măsură ce se finalizau respectivele tronsoane de cale ferată, remize aflate în administrarea Depoului Timișoara.

Odată cu darea în folosință a depoului de locomotive au fost inaugurate și atelierele pentru reparații locomotive și vagoane care funcționează și astăzi, dar numai pentru reparații vagoane de marfă. Aceste ateliere au fost în administrarea depoului de locomotive timp de mai mulți ani, fiind organizată aici activitatea de revizii și reparații mari pentru locomotivele cu abur, precum și repararea și întreținerea automotoarelor. În anul 1974 aceste ateliere au fost cedate I.M.M.R. Simeria pentru reparații vagoane de marfă. Depoul de locomotive, gara și atelierele de reparații locomotive au reprezentat și un factor important în recrutarea, ocuparea și instruirea forței de muncă din Timișoara și împrejurimi. Școala profesională inaugurată în 1910 odată cu darea în folosință a depoului, spațiu în care actualmente funcționează un dispensar medical, cabinet stomatologic și laboratorul pentru determinări fizico-chimice, a instruit la standarde înalte forța de muncă, acest lucru determinând Administrația Căilor Ferate Române să organizeze pentru prima oară la Timișoara și Cluj, în anul 1932, școala de mecanici de locomotive cu o durată de 2 ani. Ulterior magaziei de materiale i s-a mai adăugat un nivel rezultând astfel la nivelul superior două săli de curs, birou pentru instructori și grup social, spațiu în care astăzi funcționează școala personalului. Până în anul 1932, investițiile și modernizările au continuat. Astfel a fost dotată estacada cu lift acționat electric, a fost mecanizată piața de combustibil, au fost înlocuite plăcile turnante cu poduri mobile moderne, acționate electric. Acestea au mai fost înlocuite în anul 1949, odată cu prelungirea remizelor, fiind montate poduri rulante mai mari, capabile să manevreze locomotivele din seria 142.000 și automotoarele pe patru osii. După anul 1932 și până la terminarea celui de-al doilea război mondial investițiile și dezvoltarea depoului au fost minime, nesemnificative, excepție făcând poate, darea în folosință a instalației de alimentare a locomotivelor cu păcură în anul 1935.

Cea de-a doua conflagrație mondială a fost devastatoare pentru cel mai mare nod feroviar din vestul României. Bombardamentele aliaților au distrus Gara Domnița Elena (fostă Iosefin) complet, fiind grav afectat și depoul de locomotive. Din motive lesne de înțeles, activitatea de remizare, întreținere și reparare a locomotivelor a fost dispersată la remizele existente pe secțiile de remorcare. Sacrificiile feroviarilor timișoreni din timpul războiului nu sunt de neglijat, eforturile de a nu înceta activitatea s-au soldat, de multe ori, cu trecerea în neființă. Și poate pentru a consfinți apropierea permanentă, de-a lungul timpului, dintre Timișoara și Szeged

trebuie menționat și faptul că mecanicii de locomotive din Timișoara au fost detașați la Depoul Szeged în timpul războiului pentru ca remorcarea trenurilor să nu fie oprită.

După terminarea războiului, Depoul Timișoara a fost readus la viață și până în anul 1949 s-au executat toate reparațiile, activitatea desfășurându-se normal. În acest an a început activitatea de asigurare cu hrană caldă a personalului. Astfel prima cantină și-a desfășurat activitatea în încăperile aflate la baza castelului de apă, construindu-se apoi clădirea în care a funcționat cantina până nu de mult.

Modernizarea parcului de locomotive și includerea locomotivelor diesel-electrice, diesel-hidraulice și electrice în parcul Depoului Timișoara, au determinat o serie de investiții și modernizări. În anul 1974 a fost dat în folosință depozitul de carburanți și lubrifianți precum și instalația de alimentare a locomotivelor diesel cu carburant și apă dedurizată. De asemenea o parte din remiza I a fost modernizată, acoperișul fiind înălțat pentru a permite instalarea unui pod rulant-macara și a vinciurilor necesare efectuării reparațiilor și reviziilor la locomotivele diesel-electrice. În anul 1985 a fost dat în folosință acest sector al remizei I, odată cu noile ateliere pentru repararea și întreținerea diverselor componente ale locomotivelor, definitiv fiind începerea activității laboratorului electronic.

După anul 1990 ritmul de dezvoltare s-a redus foarte mult. De menționat este anul 1997, an în care Depoul Timișoara a primit o nouă înfățișare cu ocazia împlinirii a 140 de ani de existență. A fost pentru prima dată când depoul de locomotive a fost aniversat și, într-un cadru deosebit, festiv, au fost amintiți cei mulți, anonimi, care prin munca lor, prin sacrificiile lor - nu de puține ori sacrificiul suprem - au contribuit la înființarea și dezvoltarea a ceea ce până nu de mult a fost cel mai mare și mai modern depou de locomotive al regiunii.

7.b Depoul de locomotive Arad

Depoul de locomotive Arad a fost construit în anul 1875 de către Societatea Căilor Ferate din jurul Tisei, astăzi, din ce exista atunci, păstrându-se doar atelierele de reparat, lăcătușerie și mecanică .

Între 1880-1919 depoul a fost exploatat de M.A.V. urmând ca la un an după Unirea din 1918 să fie preluat de Administrația C.F.R.. Lângă acest depou Societatea Căilor Ferate Unite Arad-Cenad construiește un alt depou

având 2 sectoare pentru parcul propriu, unul de automotoare și unul de locomotive cu abur. În 1923 odată cu trecerea Societații Căilor Ferate Unite Arad-Cenad în proprietatea statului român, are loc unificarea într-un singur depou.

În anul 1967 sosește prima locomotivă diesel-electrică din seria 060-DA, urmând ca în 1974 să apară și locomotivele diesel-hidraulice din seria 040-DHC. Începând cu finele anului 1975 depoul Arad este electrificat fiind dotat cu locomotive electrice din seriile 060-EA și 040-EC.

Depoul Arad are o construcție într-un fel atipică. Dacă în general depourile de locomotive din acea epocă se construiau cu remize semicirculare, precum sunt depourile vecine Timișoara, Simeria și Oradea, Depoul Arad este înzestrat cu remize dreptunghiulare cu acces pe la ambele capete.

Are un număr de 35 de linii destinate remizării și activităților specifice de reparații și întreținere a parcului. Toate liniile au ecartamentul normal de 1435 mm având lungimea totală de 7434 m. Este dotat cu o placă turnantă la extremitatea sa de est, cu lungimea de 23 m, ceea ce permite întoarcerea celor mai lungi vehicule motoare din parcul C.F.R.

Placa a fost construită în 1921 de firma germană VÖGELE și era acționată de un motor electric de 7,5 KW. Majoritatea clădirilor care se găsesc pe acest amplasament al depoului au fost construite în anul 1901, acestea fiind completate în mai multe etape: în 1911 se construiesc cele două cabine de acari, iar în 1944 clădirea administrativă și cantina. În 1947 se dau în folosință magazia de carburanți și laboratorul de determinări fizico-chimice, în 1956 atelierul de sudură, iar în 1967 instalația de alimentare cu nisip. Ultimele clădiri construite au fost hala de reparații accidentale și hala de reparații planificate pentru locomotive electrice, cu atelierele anexe.

7.c Depoul de locomotive Caransebeș

Depoul de locomotive Caransebeș a fost înființat în anul 1876 de Societatea Privilegiată a Căilor Ferate de Stat Austriece pentru a asigura remorcarea cu locomotive a trenurilor pe secția Caransebeș-Timișoara.

La început a fost dotat cu patru locomotive din seria 335, având un șef de depou și opt mecanici din care patru mecanici principali și patru mecanici de locomotive. Depoul era prevăzut cu placă rotativă centrală și hale dispuse radial plăcii turnante, cu infrastructură de piatră și suprastructură din lemn, numit de feroviar “Depoul de marmură”. Acesta era amplasat pe locul unde actualmente se află clădirea secției de reparații și întreținere linii L1. Un an

mai târziu, în 1877 apare și primul “Regulament de ordine interioară a depoului”.

În anul 1940 începe construcția actualului depou situat pe locul unde în prezent se află hala pentru reparații L.E.(locomotive electrice). Între 1946-1949 se construiesc estacada pentru alimentarea locomotivelor cu combustibil solid și hala de reparații și spălare a locomotivelor cu abur.

O scurtă perioadă, până în anul 1952 este utilizat în paralel atât vechiul depou, cât și amenajările făcute la actualul depou, între timp construindu-se anexele și pavilionul clădirii administrative. Din cauza prăbușirii plafonului vechiului depou, după 1952 întreaga activitate se mută în sediul noului depou.

În anul 1964 se modernizează hala de spălare și se adaptează pentru reparațiile locomotivelor diesel ce urmau să sosească. La 26 martie același an, mecanicul Ion Badea aduce în depou prima locomotivă diesel-electrică: 060-DA-127, la acea dată depoul având în inventar 106 locomotive cu abur.

În 1969 vechiul depou se demolează, în locul lui construindu-se hala actuală de reparații L.E. (locomotive electrice). Un an mai târziu la 1 februarie 1970 mecanicul Enache Șoșoi aduce prima locomotivă diesel-hidraulică: 040-DHC-058, iar la 14 noiembrie mecanicul Nicolae Melcea aduce prima locomotivă electrică tip Co-Co: 060-EA-075.

În 1973 apare și prima locomotivă electrică tip Bo-Bo : 040-EC-007 adusă de mecanicul Grațian Lonceriu. Începând cu acest an locomotivele cu abur sunt scoase din activitatea de exploatare a depoului. În anul următor zestrea depoului este completată cu un tren macara de 125 tf.

Actualmente Depoul Caransebeș are 20 de linii, din care 13 pentru gararea locomotivelor și 7 linii pentru manevră. Dintre acestea, 4 linii sunt electrificate.

7.d Depoul de locomotive Petroșani

Așezat în zona depresionară a Carpaților Meridionali, la poalele semețe ale Parângului, Depoul Petroșani își leagă existența de apariția centrului minier al Văii Jiului și odată cu acesta, de nevoile de transport al cărbunelui.

Dezvoltarea căilor ferate a contribuit în mare măsură la lărgirea legăturilor comerciale între Valea Jiului și Austria. În perioada 1867-1870 se construiește primul depou de locomotive din Petroșani situat pe platforma stației în capătul spre Livezeni. Depoul era de tip dreptunghiular prevăzut cu trei linii dintre care două erau destinate remizării și ținerii în presiune a

locomotivelor în serviciu, iar o a treia linie era destinată procesului de spălare și reparații a locomotivelor. Cele două linii dispuneau de o capacitate de remizare de opt locomotive, parțial prevăzute și cu canale de vizitare. Sistemul de încălzire interioară pe timp de iarnă era asigurat cu sobe în care se ardea cărbune, iar pentru locomotivele remizate în afara depoului existau coșuri de foc așezate în dreptul cilindrilor. Întoarcerea locomotivelor era asigurată de o placă turnantă cu acționare manuală, manipularea efectuându-se de către personalul de locomotivă. Placa era situată la extremitatea depoului în capătul spre Livezeni, spre ea convergând toate liniile spre depou și stație. În imediata vecinătate a plăcii de întoarcere se găsea amenajată platforma de cărbune. Sistemul de alimentare a locomotivelor cu cărbuni era asigurat fie manual, direct prin marchiza locomotivei, fie printr-un trepied cu pârghie având la un capăt un buncăr cu capacitate titrată, iar la capătul opus un sistem cu acționare manuală. Alimentarea cu apă a depoului era asigurată prin cădere liberă având un separator cu decantare supravegheat și deservit de personalul instruit din depou. În depou exista un castel cu apă prevăzut cu două rezervoare de unde pornea o conductă cu ramificații la coloanele hidraulice din depou și din stație.

Datorită creșterii economice din zona minieră a Văii Jiului, s-a impus în scurt timp schimbarea treptată a parcului de locomotive și implicit a construirii în perioada anilor 1900-1912 a unui nou depou de o capacitate mai mare care să satisfacă întreg procesul de întreținere, reparație și exploatare al parcului de locomotive aflat în dotare. Noua clădire a remizei de locomotive era de tip circular, prevăzut cu 22 de linii și tot atâtea canale de vizitare. Un canal metalic suspendat de tip Fabeg colecta fumul de la coșul locomotivelor aflate în depou. Canalul de formă circulară, cu clape mobile pentru fiecare linie, colecta fumul și gazele locomotivelor evacuându-le în atmosferă printr-un coș aflat la mijlocul clădirii depoului.

Parcul de locomotive ce reprezenta zestrea Depoului Petroșani între anii 1870-1872 era alcătuit dintr-un număr mic de mașini cu puteri reduse. În perioada anilor 1915-1922 apar serii de locomotive noi cu putere sporită care vor remorca atât trenuri de călători, cât și trenuri grele de marfă. S-au impus în această perioadă locomotivele din seria 422.000 și 651.000 cu sistem Mallet concepute special pentru remorcarea trenurilor grele de marfă pe secții cu declivități mari și raze de curbura mici. Pentru trenurile de călători care nu depășeau 170-200 tone se foloseau locomotive din seria 342.000 și 324.000 .

Începând cu anii '30 depoul este dotat cu locomotive noi, mai moderne și performante din seria 50.100 pentru remorcarea convoaielor de marfă și locomotive din seria 230.000 pentru remorcarea trenurilor de călători. În anul 1949 își fac apariția pe aceste meleaguri, faimoasele locomotive din seria 150.1000 care vor însoți perioada cea mai însemnată a istoriei Văii Jiului odată cu terminarea liniei de cale ferată Bumbești-Livezeni. Primele locomotive din această serie sosite la Depoul Petroșani au fost 150.1001-150.1004, 150.1079, 150.1083, 150.1092, urmate de restul până la 46 de locomotive din acest tip de care dispunea depoul în anii 1960-1965. Între anii 1968-1969 au apărut locomotivele din seria 142.000 aparținând Depoului Craiova care, pentru o scurtă perioadă de timp, au remorcat trenuri de călători pe secția Craiova – Petroșani.

În perioada 1945-1947 pentru deservirea călătorilor, în special a navetiștilor, au fost puse în circulație 3 automotoare pe două osii (708-710) din seria BC mot 701-725 construită la ASTRA Arad și VULCAN București între anii 1934-1935. Din cauza rampelor pronunțate ale secției, în special în cazul opririi la semnalul de intrare al stației Merișor, când demararea era greoaie uneori chiar imposibilă, acestea neputând fi exploatate corespunzător, au fost retrase din circulație.

În anul 1966 au fost aduse la Depoul Petroșani, detașate din parcul Depoului Craiova, primele locomotive diesel-electrice din seria 060-DA.

După electrificarea secției Simeria-Petroșani între anii 1973-1975 apar și primele locomotive electrice din seriile 060-EA și 040-EC.

Începând cu anul 1980 Depoul Petroșani este dotat cu locomotiva diesel-mecanică 20.005 din vechea serie LDM-20.000, folosită în exclusivitate pentru operațiile de manevră din depou.

7.e Depoul de locomotive Simeria

Depoul de locomotive, atelierul de reparat material rulant și stația Simeria au apărut ca urmare a construirii de către Societatea Primei Căi Ferate din Transilvania a căii ferate Arad-Alba Iulia și Simeria-Petroșani.

În anul 1867 încep lucrările propriuzise de construcție a stației și a depoului de locomotive situat pe vechiul amplasament unde în prezent se află liniile 5, 6, 7 și 8 ale gării. Prima locomotivă cu abur a sosit la Simeria în anul 1868.

La 28 august 1870 depoul a fost dat oficial în exploatare, reparațiile de locomotive efectuându-se încă din timpul construirii acestuia, ce a durat trei ani.

După o perioadă de criză prelungită până în 1880, a urmat o perioadă de înviore economică, în zonă dezvoltându-se industria siderurgică la Hunedoara și Călan și extracția cărbunelui în Valea Jiului. Drept urmare Administrația de Cale Ferată devine interesată în dezvoltarea depoului care între anii 1898-1899 este reconstruit pe actualul amplasament.

Depoul de locomotive Simeria se întinde pe o suprafață de 51750 metri pătrați fiind situat în partea de est a orașului, la altitudinea de 193 m. Unitatea are 1800 m de linii de manevră pe care se află trei canale de revizie prevăzute cu buzunare, din care 1140 m de linii de manevră electrificate. Remiza circulară este prevăzută cu o placă turnantă cu 16 linii dotate cu canale, având lungimea totală de 350 m.

Depoul dispune de numeroase clădiri printre care: clădirea administrației, dormitorul personalului, castelul de apă, magazii, clădirea pentru prepararea și alimentarea cu nisip, etc.

Parcul de locomotive era constituit la început din mașini de putere mică de proveniență germană. Ulterior odată cu dezvoltarea construcției de locomotive cu abur au apărut mașini moderne la vremea lor, cu puteri mai mari și viteze de circulație sporite din seriile: 342.000, 375.000, 324.000, 230.000, 50.000, 50.100, 150.000 și 150.1000. La nivelul anului 1950 parcul de inventar avea în dotare 8 locomotive din seria 342.000, 4 locomotive din seria 324.000, 20 locomotive din seria 230.000, 28 locomotive din seria 50.100 și 6 locomotive din seria 150.000.

Datorită modernizării mijloacelor de tracțiune, după anul 1962 a început procesul de înlocuire a locomotivelor cu abur, cu cele diesel-electrice din seria 060-DA și diesel-hidraulice din seria 040-DHC.

În primăvara anului 1970, odată cu electrificarea secției Mintia-Subcetate și apoi a secțiilor Simeria-Teiuș, Simeria-Hunedoara, Subcetate-Petroșani (1973-1975) și Mintia-Arad, în parcul Depoului Simeria apar primele locomotive electrice din seriile 060-EA și 040-EC.

Locomotivile Depoului Simeria au remorcat de-a lungul timpului trenuri de călători și de marfă pe următoarele secții de remorcare:

- | | |
|---------------------------------|--------------------------------|
| 1. Simeria- Petroșani - Craiova | 6.Simeria - Hunedoara |
| 2. Simeria - Arad - Curtici | 7. Simeria - Brad - Gurahonț |
| 3. Simeria - Cluj - Dej | 8. Petroșani - Lupeni |
| 4. Simeria - Sibiu | 9. Subcetate - Hațeg - Bouțari |
| 5. Simeria - Timișoara | |

7.f Remiza de locomotive Subcetate

Remiza de locomotive Subcetate a fost construită în anul 1908 pentru a asigura remorcarea trenurilor pe tronsonul Subcetate-Bouřari, fiind situată în imediata vecinătate a ramificației liniei în direcția Hațeg-Caransebeș a stației Subcetate.

Avea în dotare trei linii, dintre care una era prevăzută cu un aparat scufundător de osii (zencanal) special amenajat pentru procesul de întreținere și reparație a mecanismului dințat cu care erau dotate locomotivele din seria 40D cu aderență mixtă, utilizate exclusiv pe secția de remorcare Subcetate-Bouřari. Atelierele anexe de strungărie, de forje și cel mecanic, precum și placa turnantă acționată manual asigurau întregul ansamblu al procesului de remizare a locomotivelor.

La început Remiza Subcetate a avut administrație proprie, în aceeași clădire aflându-se birourile, școala și dormitorul personalului. Ulterior ea a fost afiliată depoului de locomotive Petroșani.

Castelul de apă prevăzută inițial cu o pompă cu abur Worthington, extrăgea apa dintr-un puț forat la nivelul freatic al râului Strei, aburul necesar fiind produs de un cazan vertical la o presiune de 8 atm. Castelul asigură debitul de apă necesar nevoilor proprii ale remizei și a celor două coloane hidraulice existente în incinta stației Subcetate.

7.g Remiza de locomotive Oravița

Primul depou de locomotive de pe actualul teritoriu al României a fost construit la Oravița în anul 1856 de Societatea Privilegiată a Căilor Ferate de Stat Austriece pentru a asigura remorcarea trenurilor pe linia Oravița-Baziaș.

Depoul era constituit dintr-o hală principală construită în întregime din lemn care a fost distrusă complet de incendiul din anul 1886. Ulterior întreaga clădire a fost reconstruită din zidărie de cărămidă.

Odată cu naționalizarea liniei ce a avut loc după anul 1881, Depoul Oravița trece în administrația M.A.V. (Căile Ferate de Stat Ungare) până în 1919 când, împreună cu calea ferată Oravița-Baziaș, va trece în exploatarea C.F.R..

În anul 1976 Depoul Oravița este transformat în remiză de locomotive, subordonată Depoului Caransebeș până în 1988, când trece în subordinea Depoului Timișoara. Începând cu anul 1992 remiza Oravița revine în subordinea Depoului Caransebeș.

Actualmente Remiza Oravița are un dispozitiv interior cu 8 linii și placă turnantă: liniile 1 și 2 în hala depoului, liniile 3-5 cu lungimi între 90-270 m pentru remizarea locomotivelor și liniile 6-8 cu lungimi între 60-180 m pentru manevră.

Caracteristicile Depoului Oravița au fost la început locomotivele-tender articulate sistem Fink-Engerth din seria M.A.V. T IVa, tip CB-n2F construite la Viena în 1862, seria M.A.V. Vd nr. 1301-1313 tip Dt-n2, construite la Viena în 1891 și seria C.F.R. 40.0001-40.0005 tip Dt-h2 fabricată în anul 1929 la U.D. Reșița special pentru linia Oravița-Anina. Depoul a mai utilizat locomotive cu abur din seriile: 269, 250, 368, 326, 324 și mai tarziu 131.000, 50.100, 50.000 și 230.000.

În anul 1979 sosește în Depoul Oravița prima locomotivă diesel-hidraulică din seria 040-DHC. Astăzi pe linia Oravița-Anina sunt utilizate locomotive diesel-electrice de 1250 CP pe 4 osii din seria DF prevăzute cu două compresoare de aer.

7.h Remiza de locomotive Lugoj

Depoul de locomotive Lugoj a fost înființat în anul 1876 de către Societatea Privilegiată a Căilor Ferate de Stat Austriece fiind amplasat pe partea opusă clădirii stației Lugoj, la ieșire în capătul spre Timișoara, înaintea barierei Buziașului.

Clădirea remizei era constituită dintr-o hală dreptunghiulară din lemn, ce avea în interior trei linii cu o lungime maximă de 130 m și o linie de 60 m la placa de întoarcere a locomotivelor.

În anul 1942 s-a terminat construirea noului depou după un proiect belgian, cu ferme (grinzi cu zăbrele) din material lemnos, situat la câteva sute de metri spre vest, după bariera drumului în direcția Buziaș. Acesta era format dintr-un dispozitiv interior cu 10 linii: liniile 1-6 în hala depoului, linia 7 pentru alimentarea cu apă, linia 8 pentru alimentarea cu cărbune și nisip și liniile 9 și 10 pentru manevră. Noul depou avea în dotare triunghi de întoarcere a locomotivelor, castel de apă, depozit și elevator de alimentare

cu cărbuni, instalație de alimentare cu păcură și nisip, atelier de reparații, dormitor pentru personalul de tracțiune și birouri.

O perioadă de timp, între 1942-1955 au funcționat simultan ambele depouri. În anul 1955 vechiul depou a fost desființat, iar cel nou a fost transformat în remiză de locomotive și trecut în subordinea Depoului Caransebeș.

Specifice Depoului Lugoj au fost locomotivele-tender din seriile 375, 376, 377 și mai târziu 131.000, utilizate la remorcarea trenurilor de călători și de marfă pe linii secundare. Ulterior acestea au fost înlocuite cu mașini mai puternice din seriile 324, 50.100, 230.000 și 150.000.

Începând cu anul 1975 locomotivele cu abur sunt scoase din exploatare, ele fiind înlocuite cu locomotive diesel-electrice din seria 060-DA și diesel-hidraulice din seria 040-DHC.

Locomotivele Depoului Lugoj au remorcat trenuri de călători și de marfă pe următoarele secții de remorcare: Lugoj – Recaș - Timișoara, Lugoj - Caransebeș, Lugoj -Ilia, Lugoj – Buziaș – Gătaia - Jamul Mare și Lugoj – Buziaș - Timișoara.

7.i Remiza de locomotive Brad

Remiza de locomotive Brad a fost înființată împreună cu remiza Gurahonț între anii 1889-1896 de către Societatea Căilor Ferate Unite Arad-

7.j Remiza de locomotive Boutari

În stația Boutari s-a construit în anul 1910 o remiză pentru locomotive cu abur care avea în dotare două linii: una în lungime de 100 m cu acces la placa turnantă necesară întoarcerii locomotivelor din seriile 40D, 375 și mai târziu 131.000 și cealaltă în lungime de 80 m cu canal și acces la remiza din lemn.

7.k Remiza de locomotive Vasiova

Remiza de locomotive Vasiova a fost construită în anul 1874 de către Societatea Privilegiată a Căilor Ferate de Stat Austriece și folosită la cap de secție pentru alimentarea și echiparea locomotivelor utilizate pe linia Bocșa Montană-Reșița.

8. Amintiri pe drum de fier

Bibliografie

1. **Radu Bellu** – Mica monografie a căilor ferate din România, vol.3, Regionala de Căi Ferate Timișoara, Editura Filaret, București, 1997
2. **Radu Bellu** – Istoria Căilor Ferate Arad-Podgoria 1863-2000, Editura Filaret, București, 2000
3. **Ioan Boloș, Ioan Danciu, Petre Doda, Valentin Ivănescu, Alexandru Jebelean, Florin Niță, Nicolae Semeniuc**-Depoul de Locomotive Timișoara, Memento la 150 de ani 15 noiembrie 1857-2007, Timișoara, 2007
4. **Constantin Botez, Demetru Urmă, Ioan Saizu** - Epopeea Feroviară Românească, Editura Sport-Turism, București, 1977
5. **Octavian Budac, Adelaida Ivoniciu, Iuliu Suciuc, Ioan Teodor, Rudolf Vereș, Iuliu Vernichescu, Constanța Corpade** - 125 Ani în slujba căii ferate, Simeria 1869-1894, Editura Triumph, Deva, 1994
6. **Alexandru Cebuc, Constantin Mocanu** - Din istoria transporturilor de călători în România, Editura științifică, București, 1967
7. **Mihai Comșa** - Monografia depoului Petroșani (manuscris)-1994
8. **Florian Goga** - Regionala de Căi Ferate Timișoara (manuscris)-1970
9. **Florian Goga** - Nodul feroviar Timișoara (manuscris)-1970
10. **Valentin Ivănescu, Ottmar Löffler, Alfred Martini** - Buziaș Nostalgii feroviare, De la “Etelka la “Săgeata albastră”-Editura Pardon, Timișoara, 2005
11. **Șerban Lacrițeanu, Ilie Popescu** - Istoricul tracțiunii feroviare din România, vol.1,2.&3, Editura ASAB, București, 2003

12. **Tiron Florin Martin, Dan Traian Țoldan** - Contribuții la Istoria Poștei în Direcția Regională Timișoara, Editura Eurostampa, Timișoara, 2008
13. **Dan Gh. Perianu** - Istoria locomotivelor și a căilor ferate din Banatul Montan, Editura Timpul, Reșița, 2000
14. XXX - Cu trenul în vacanță-ghid turistic, București, 1966