

Valentin
Ivănescu

Ottmar
Löffler

Alfred
Martini

BUZIAȘ
NOSTALGII FERROVIARE

DE LA “ETELKA” LA “SĂGEATA ALBASTRĂ”

ISBN: 973-86920-5-9

Valentin
Ivănescu

Ottmar
Löffler

Alfred
Martini

BUZIAȘ
NOSTALGII FERROVIARE

DE LA “ETELKA” LA
“SĂGEATA ALBASTRĂ”

Editura PARDON
Timișoara 2005

Coordonare lexicografică:

Prof. Nicoleta Covaci

Tehnoredactare computerizată:

Cristinel Popov

Coperta:

Ing. Valentin Ivănescu

E-mail:

ivanescu.mail@hotmail.com

ottmar.loeffler@gigatronik.com

2005 Editura PARDON
Timișoara

Cuvânt înainte

În urmă cu mai bine de un secol și jumătate, drumul de fier a modificat fizionomia reliefului, a localităților și a modului nostru de viață în societate, înlesnind comunicarea între oameni și permițând în egală măsură circulația eficientă a mărfurilor. Aceasta a condus la spectaculoasa dezvoltare a economiei, unicii beneficiari rămânând oamenii.

Cartea pe care v-o oferim este o evocare a amintirilor despre Buziaș și „trenul mic” și se adresează atât celor care au cunoscut locomotiva cu abur în toată splendoarea și forța ei, dar și celor mai tineri care au astăzi la dispoziție trenuri Intercity ultramoderne și pentru care „atmosfera aburului cu miros de fum de cărbune și ulei cald”, le este total necunoscută.

Buziașul a fost unica stațiune balneară din țară care cândva a avut un tren și o cale ferată proprie. O bună bucată de vreme, „trenul mic” a însoțit activitatea lucrătorilor din băi și a celor din fabrica de îmbuteliat apă minerală, nelipsind din viața de zi cu zi a acestora. De ce „trenul mic”? Apelativul i-a fost atribuit de către localnici, nu pentru că ar fi fost de dimensiuni mai reduse decât un tren obișnuit, ci tocmai pentru a-l deosebi de celelalte trenuri care soseau în gara Buziaș, care rula cu viteze mai mari și aveau în compunerea lor locomotive mai puternice și vagoane mai multe. Pe vremea aceea exista o „gară mare” (gara Buziaș) și o „gară mică” (halta Buziaș Băi). Așezarea gării Buziaș la câțiva kilometri de centrul orașului nu a fost întâmplătoare. La construcția de căi ferate contribuiau cu bani și comunele limitrofe. Societatea care a avut concesiunea a cerut primăriei Buziașului suma de 50.000 de coroane. Dacă suma s-ar fi plătit, gara ar fi fost amplasată undeva pe dealul Bânțonilor, aproape de locul unde se află astăzi spitalul orașului. În astfel de condiții, „trenul mic” nu ar mai fi existat. Dar comuna nu a avut posibilitatea să dea suma cerută, iar societatea menajându-și interesele proprii a așezat gara pe locul unde se află și în prezent.

Construcția căii ferate a „trenului mic” de către proprietarul de atunci al Băilor Buziaș, Jakob Muschong, a fost o consecință a faptului că produsele fabricii Phoenix, apa minerală și tuburile cu dioxid de carbon, care începuseră să aibă o căutare tot mai mare pe piață, puteau fi distribuite mult mai rapid și mai ușor pe calea ferată. În plus, lumea care venea la cură balneară a devenit tot mai

numeroasă, iar transportul persoanelor cu omnibusul sau cu trăsurile trase de cai devenise inefficient și învechit. Prin urmare, cei 2,3km ai căii ferate private au fost practic o prelungire ulterioară a „liniei sănătății” Timișoara-Buziaș, inaugurată în toamna anului 1896.

Pentru a oferi o imagine de ansamblu despre zona Buziașului și a prezenta cât mai complet și mai coerent date referitoare la tema abordată, am considerat că este necesar să facem și unele digresiuni, deoarece Buziașul este și un nod feroviar din care pornesc linii în patru direcții diferite: Timișoara, Lugoj, Gătaia și „Apemin Phoenix” (linie industrială).

Menționăm că fără contribuția nemijlocită și amicală a unor persoane, elaborarea acestei lucrări nu ar fi fost posibilă. Așadar, dorim să aducem mulțumirile noastre sincere celor care prin amintirile lor au reușit să ne ajute să scoatem la lumină imagini și date esențiale despre „trenul mic”.

Mulțumim Primăriei Orașului Buziaș, în special d-lui primar prof. Viorel Alger Ilaș și sponsorilor noștri, pentru ajutorul material acordat tipăririi acestei cărți.

Un sprijin deosebit l-am primit din partea domnilor: ing. Șerban Lăcrițeanu, ing. Ilie Popescu, Ioan Danciu, Milentie Ivan, Florin Lupescu și Mircea Goloșie, care ne-au pus la dispoziție informații și fotografii inedite cu tematică feroviară din colecțiile personale.

După mai bine de jumătate de secol de servicii loiale aduse locuitorilor Buziașului și nu numai lor, „trenul mic” a fost totuși prea devreme „pensionat”. L-au înlocuit autobuzele a căror „eficiență” a fost dovedită de-a lungul timpului. La această nedreaptă și timpurie „trecere în rezervă” au contribuit incompetența, nepăsarea și ignoranța autorităților comuniste față de ceea ce înaintașii noștri au construit cu atâta trudă și pasiune. Dacă ar fi existat puțin respect față de istorie, iar „Etelka” și „George” ar fi fost păstrate, amândouă locomotivele ar fi avut un binemeritat loc într-un muzeu feroviar sau ele ar fi putut fi admirate de generațiile următoare în parcul Băilor Buziaș, unde odinioară era „gara mică”.

Dedicăm această lucrare atât constructorilor și celor care de-a lungul timpului au făcut serviciul pe această linie de cale ferată, dar și tuturor iubitorilor de istorie feroviară și nu numai...

Autorii

1. Scurt istoric al orașului Buziaș



Colecția Adalbert Weigang

Băile Buziaș, litografie din anul 1881.

Buziaș, orașul balnear cu vestitele sale ape carbogazoase, este așezat în sud-vestul României, pe terasa superioară a râului Timiș. Regiunea reprezintă o unitate de tranziție între câmpia Banatului și dealurile vestice, la altitudinea de cca 150m deasupra nivelului mării. Stațiunea este situată în județul Timiș la poalele Dealului Silagiului și este legată prin cale ferată și șosea de orașele Timișoara (37km), Lugoj (28km) și Gătaia (32km).

Prima atestare documentară despre Buziaș datează din a doua jumătate a secolului al XIV-lea, din anul 1369, în timpul domniei regelui Ludovic de Anjou. Totuși, există lucrări istorice care atestă existența Buziașului sub denumirea de Ahihis, încă din antichitate, de pe vremea romanilor. Acestea au rămas doar presupuneri, neputând fi dovedite cu mărturii concludente.

În evul mediu, în izvoare narrative, Buziașul este menționat Bozas sau Bozias, fiind integrat în posesiunile diferiților nobili. În anul 1552, Buziașul se afla printre bunurile Principiatului autonom sub suzeranitate turcească.

În epoca modernă, în documentele de la începutul secolului al XVIII-lea Buziașul este o localitate de dimensiuni medii în Banat, înregistrat ca sat și anexat districtului Ceacova. Pe harta lui Francesco Griselini din 1775 apare denumirea de Buziasch, în acele timpuri existând deja o școală în limba română. Locuitorii, iobagi ai statului, se ocupau cu agricultura (cultivarea porumbului și creșterea vitelor), care cunoscuse o amplă dezvoltare în acea perioadă.

Între 1779-1847, Banatul provincial se afla sub administrație maghiară, trecând de la administrația civilă austriacă cu aprobarea împărătesei Maria Tereza.

La începutul sec. al XIX-lea, la 1805, autoritățile timpului iau la cunoștință pentru prima dată de existența izvoarelor minerale atermale din Buziaș, exploatarea lor contribuind la dezvoltarea ulterioară a localității.

Începând cu ultimul deceniu al sec. al XVIII-lea și începutul sec. al XIX-lea, Buziașul a fost colonizat cu catolici șvabi.



Colecția Valentin Ivănescu

Biserica Ortodoxă Română în 1920.

În 1811 doctor Bela Lindenmayr, medic al Domeniului Fondului Religionar descoperă după mai multe tatonări, izvoare cu apă minerală dintre care cele mai importante sunt: izvorul Iosif situat în centrul parcului și izvorul Mihai situat la intrarea spre alea Feruginoase.

În 1819, Buziașul e declarat localitate balneară, având în funcțiune 5 izvoare și instalații de cură în perimetrul actualei Băi nr.2. Numărul celor veniți pentru îngrijirea sănătății crescând an de an, duce la apariția în 1838 a unui post de medic balnear permanent, primul doctor balneolog oficial fiind Gheorghe Ciocârlan.

Între 1834 și 1839 s-a zidit actuala Biserică Ortodoxă Română pe locul celei vechi din lemn. Între 1848 și 1850 s-a clădit primul hotel (Grand Hotel), actuala vilă nr.4 unde a fost și este situată direcțiunea băilor. La 1860, comuna Buziaș avea deja 1500 de

locuitori, jumătate români și jumătate maghiari, germani și un număr mic de sârbi și cehi.



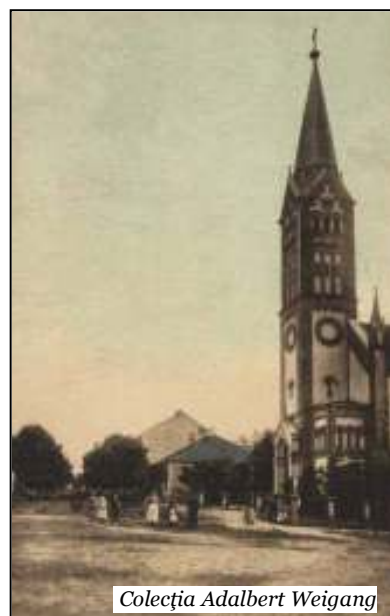
Grand Hotel în 1917.

La 1867 are loc înțelegerea stăpânirii austriece cu burghezia și moșierimea maghiară, ce are drept consecință apariția statului dualist austro-ungar. Cu toate acestea, Banatul rămâne anexat în continuare Ungariei.

Biserica Romano-Catolică a fost construită în 1875, prelatul Ottokar Paschek (decedat în 1985), fiind preotul care a slujit mult timp în această biserică.

În 1881, se înființează prima tipografie, iar primul ziar local este în limba germană: „Busiascher Anzeiger” (Știri din Buziaș). În 1885, se instalează Oficiul Telegrafic, care alături de cel Poștal va aduce servicii prețioase turiștilor.

În perioada 1872-1888, August Trefort, ministrul Cultelor și Învățământului, contribuie la dezvoltarea stațiunii aflate în proprietatea Domeniului Fondului Religionar. Prin grija lui, s-au construit în 1875 pavilioanele la izvorul Mihai și izvorul Iosif, colonada ce lega sursele minerale cu Cazinoul,



Biserica Romano-Catolică în 1910.

sala de spectacole și spațiile de cazare. Tot în acea perioadă, s-a reconstruit Bazarul și s-a transformat clădirea băilor calde (Baia nr.2) într-o formă modernă semicirculară.



Izvorul Mihai



Izvorul Iosif



Colecția Adalbert Weingang

Cazinoul în 1908.



Colecția Nicolae Izgăreanu

Vila Bazar în 1906.

În 1892, stațiunea balneară este cumpărată de Ernő Schottola din Budapesta cu 250000 de forinți, iar în anul următor începe

restaurarea acesteia prin introducerea iluminatului electric în hoteluri, mărirea suprafeței parcului, a salonului de cură, instalarea vanelor noi la băile calde ce datau încă din 1890, etc..

Crescând an de an numărul vizitatorilor din țară și străinătate, comunicația cu Buziaș devenea tot mai dificilă, remedierea situației realizându-se la 1 aprilie 1896 prin darea în folosință a căii ferate Timișoara-Buziaș, inaugurată oficial la 18 noiembrie 1896.



Sosirea împăratului Franz Josef I în gara Buziaș – 1898.

În toamna anului 1898, Franz Josef I de Habsburg, împărat și rege al Austro-Ungariei, asistă la manevrele militare regale desfășurate în Buziaș și în împrejurimi. Regele a ajuns la Buziaș cu un tren special, la 2 septembrie 1898, fiind însoțit de arhiducele Franz Ferdinand, moștenitorul tronului, de miniștrii, de ofițerii superiori, de reprezentanții administrației Comitatului și de alți înalți demnitari. Aplicațiile au început în 3 septembrie și au durat până în 7 septembrie. La 8 septembrie 1898, ora 16⁰⁰, Franz Josef I și însoțitorii săi au plecat din localitate. La 3 zile după plecarea regelui, regina Elisabeta, soția lui, celebră pentru frumusețea ei deosebită, a fost asasinată. În amintirea ei, parcul „Lighet” a primit denumirea de parcul “Elisabeta”.

În 1903 văduva Schottola (Ernö Schottola decedând în 1897) arendează stațiunea lui Istvan Huszly și Kimmel Koloman, ambii timișoreni implicându-se în refacerea și dezvoltarea ei. În 1904, în jurul izvorului artezian săpat cu un an în urmă, s-a format un lac cu diametrul de cca 120m, folosit câțiva ani ca punct de agrement pentru canotaj în sezon estival și ca patinoar în timpul iernii. Izvorului i s-a

atribuit denumirea de „Izvorul Anton I”, iar lacul a fost numit „Lacul Sfântul Anton”. Această stare de lucruri a durat până în 1914.



Lacul Sfântul Anton.

În 1906, Băile Buziaș au fost cumpărate de Jakob Muschong, proprietarul Fabricii de țiglă Jimbolia și al Fabricii de cărămizi Lugoj, cu suma de 80000 de coroane, întemeindu-se astfel „Muschong Băile Minerale, Buziaș S.A.”. Un an mai târziu, (1907) el construiește fabrica de îmbuteliat apă minerală și acid carbonic „Fabrica Phoenix”, punând astfel bazele exploatării industriale a zăcămintului hidromineral Buziaș. În același an, se zidește baia Phoenix (Baia nr.1), iar în 1908 se construiește noul ștrand (Phoenixul mic).



Ștrandul Phoenixul mic.

În primele decenii ale sec. al XX-lea, producția de apă minerală îmbuteliată este în continuă creștere. Apa minerală este comercializată sub denumirea de „Muschong, apă acidă de Buziaș”, apoi sub denumirea de „Borviz de Buziaș”.



Etichetă de pe o sticlă cu apă minerală de Buziaș.

La sfârșitul primului război mondial, jertfele umane pricinuite Buziașului se ridicau la 55 de soldați, deveniți eroi ai neamului.

La 28 iulie 1919, a fost instalată în fruntea județului și a Timișoarei administrația românească. La Buziaș autoritatea administrativă românească îl va avea pe dr. Valeriu Gaiția, obținând funcția de primpretor, ca reprezentant al statului român. Din 1923, comuna are iluminat electric public, creându-se posibilități pentru introducerea energiei electrice în casele particulare.

După trecerea lui Jakob Muschong în veșnicie, în 1923, fiica și ginerele său Katica și Elemér Patyánszky devin proprietari ai Băilor Minerale Buziaș și ai Fabricii Phoenix până la naționalizarea din iulie 1948.

Referitor la învățământ, școala românească existentă la 1805 era construită din lemn, acoperită cu fân și lipită cu pământ, găsindu-se vis-à-vis de Biserica Ortodoxă. În 1856, se înființează școala Catolică, construită într-un local propriu, care în 1881 devine de stat. După primul război mondial, învățământul de stat ia locul celui confesional. În 1945 se înființează Gimnaziul Unic. Mărindu-se numărul elevilor an de an, în 1956 se înființează Liceul Teoretic Buziaș cu profil real-umanist, având sediul în clădirea Școlii de Stat, construită în 1899. În 1974 s-a dat în folosință noua clădire a liceului care funcționează și în prezent.

Între 1940-1945, în timpul celei de-a doua conflagrații mondiale, producția Fabricii Phoenix s-a diminuat considerabil din cauza degradării accentuate a surselor și instalațiilor de valorificare a apei minerale și a dioxidului de carbon.

După naționalizare, în 1949, băile au ajuns subordonate Ministerului Sănătății, iar fabrica de apă minerală a ajuns în subordinea Ministerului Alimentației Publice.



Fabrica Phoenix în anul 1923.



Baia Phoenix

Între 1950-1970 stațiunea a devenit accesibilă unui mare număr de vizitatori, iar după 1976 s-au construit și s-au dat în folosință noi hoteluri: Hotel Buziaș, Hotel Silvana, Hotel Silagiu, Hotel Parc și Complexul Balnear Timiș.

Între 1966-1989 s-au executat lucrări pentru aducțiunea apei potabile și extinderea rețelei de canalizare. Între 1976-1980 s-a construit cartierul de blocuri din zona Griviței, precum și cel de la intrarea dinspre Lugoj, de pe Strada Principală.



Panorama orașului Buziaș în 1966.

Așezat în zona de contact a câmpiei înalte cu Dealul Silagiului, Buziașul se bucură de binefacerile datorite de aceste forme de relief: șesul – grâne, dealul – fructe, îndeosebi struguri de masă și struguri pentru obținerea unor vinuri albe și roșii de foarte bună calitate.

Datorită dezvoltării în timp a stațiunii, Buziașul se poate mândri cu o viață culturală și socială deosebită. Între 1956-2002, au fost prezentate peste 40 de premiere pe scenă de către teatrul de amatori din oraș. Teatrul de păpuși se poate lăuda și el cu peste 120 de ani de existență. În 1960, se înființează Casa de Cultură care dispunea de o bibliotecă cu sală de lectură, un cinematograful, un teatru de vară, o universitate populară, o sală de spectacole și un club pentru jocuri distractive. Avea diverse formații artistice: cor, teatru, teatru de păpuși, ansamblul folcloric „Izvorașul”. Fiind mereu în pas cu moda, Buziașul a avut și o formație de muzică pop cu un deosebit succes la public în anii '70 și '80 numită “Șah-Mat”.

În prezent, Buziașul este angajat în parcurgerea unei perioade de transformări în multiple domenii: economice, sociale, politice, pentru a deveni o așezare prosperă și apreciată pe plan județean și național ¹.

2. Timișoara, primul nod feroviar din România

Municipiul Timișoara, reședința județului Timiș, este astăzi unul dintre cele mai importante centre economice, politice și sociale din România.

Atestată documentar la 1212, orașul suferă distrugeri cu ocazia invaziilor tătare din anul 1241, iar după refacerea sa devine centrul economic și militar al Transilvaniei.

Cucerită de turci și stăpânită de ei între anii 1552-1716, cetatea Timișoarei este transformată în pașalâc turcesc.

Reluată de la turci în 1716 de către Eugeniu de Savoia, Timișoara devine o nouă și fortificată cetate, adevărată capitală a Banatului spre care se îndreptau multe din bogățiile întregului ținut: lemnul, cerealele, fructele, vinul, etc. Toate aceste mărfuri cu mare căutare la Viena trebuiau transportate, fapt ce obligă statul austriac să consolideze două drumuri principale: Seghedin – Timișoara – Sebeș Alba și Debrețin – Biserica Albă.

Aceste drumuri nu rezolvă problema transportului, astfel încât guvernatorul Banatului, contele general Merczy, construiește un canal navigabil, începând de la Coștei și Topolovăț. Astfel, a apărut canalul Bega care a transformat Timișoara într-un port, prin care s-au scurs mărfurile din Banat pe Tisa și Dunăre până la Budapesta și Viena.

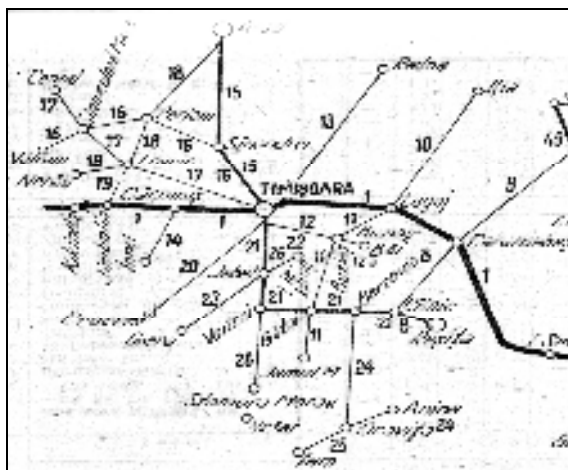
Momentul cel mai important pentru transporturile din Banat l-a constituit, fără îndoială, apariția căilor ferate în Europa. Acestea au pătruns și în vechile provincii istorice ale României de azi, mai întâi în Banat (1854) și apoi în Dobrogea (1860), Transilvania (1868), Bucovina, Muntenia, Moldova (1869) și Oltenia (1875). Până la Unirea din 1 decembrie 1918, căile ferate s-au dezvoltat o perioadă în cadrul celor două rețele separate: una în vechea Românie și alta în Imperiul Austro-Ungar.

Prima linie de cale ferată din Banat, care este, totodată, și cea mai veche de pe rețeaua C.F.R., a fost deschisă pentru traficul de mărfuri la 20 august 1854 între Baziaș și Oravița, însumând 62,5km și având traseul prin Răcășdia – Iam – Iassenova – Biserica Albă, ultimele două localități aflate astăzi pe teritoriul iugoslav ².

În 1856, StEG (Societatea Căilor Ferate de Stat Austriece) a început construcția căii ferate Seghedin – Kikinda – Jimbolia – Timișoara, astfel încât un an mai târziu la 15 noiembrie 1857 sosea primul tren la Timișoara producând senzație în întreg Banatul. Cotidianul "Temesvarer Zeitung" scria despre acest important eveniment următoarele: *"Când auzim zgomotul venind din depărtare al trăsurii cu abur, când observăm coșul înalt și vărsător*

de fum negru al trenului, e ca și cum am fi fermecați. Iar când trenul trece pe dinaintea noastră aproape ne uimim că noi înșine stăm încă în același loc.” După această dată se continuă lucrările spre sud cu construcția căii ferate Timișoara – Iassenova. Linia este inaugurată pentru circulația trenurilor la 30 august 1858, dată după care de la Oravița se va putea circula direct la Budapesta și Viena prin Timișoara ³.

Pentru asigurarea operațiilor legate de transportul călătorilor și al mărfurilor, precum și pentru adăpostirea călătorilor și depozitarea bagajelor s-a construit în 1857 prima stație de călători din Timișoara. Deși modestă, în comparație cu gările actuale, ea se ridica impunătoare la vremea aceea, mai ales că în jurul său nu se prea construise nimic din cauza mlaștinilor. Astfel dintr-o punte de legătură între Occident și Orient Timișoara ajunge o puternică citadelă industrială și un important nod de cale ferată, din el ramificându-se drumuri în nouă direcții și anume: Arad, Radna, Orșova – București, Buziaș, Stamora – Reșița, Cruceni, Jimbolia, Lovrin și Periam. În 1897, lungimea totală a liniilor ferate ce se ramificau din Timișoara era de 1072km.



Schema nodului feroviar Timișoara.

Gara construită în 1857 a fost iluminată cu gaz aerian, urmând ca în 1884 sistemul să fie schimbat cu iluminare electrică, devenind primul de acest fel din Europa. Încetul cu încetul, se constată că stația de cale ferată nu mai corespunde necesităților și astfel între 1897-1899 se construiește în Timișoara o monumentală și grandioasă gară care întrecea pe multe din țările Apusului (vezi pag.20).

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. Din noua stație plecau și veneau zilnic 49 de trenuri de călători și 30 de trenuri de marfă. Pentru a ușura activitatea feroviară legată de nevoile orașului, în 1876 se construiește stația Timișoara-Fabrică. În 1901, prin ambele gări se expediau anual 600.000 de călători și soseau aproximativ tot atâția. Mai târziu, s-au construit stațiile Fratelia (Chișoda), astăzi Timișoara Sud și Flavia, Timișoara Vest.



Timișoara – Gara Fabrică în 1935.



Timișoara – Gara Iosefin în 1910 (vedere dinspre linii).



Timișoara – Gara Iosefin în 1910 (vedere dinspre oraș).

O gâtuire în buna desfășurare a transporturilor din nodul Timișoara îl prezenta în această perioadă faptul că 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 bulevardul Regele Ferdinand I. Trecea apoi prin imediata apropiere a catedralei din Cetate și traversa canalul Bega pe un pod metalic (podul Baziașului), în apropierea podului actual de la bulevardul Mihai Viteazul. Se continua prin parcul din strada Doja, traversa strada Onițiu și Porumbescu în apropierea pieții Bălcescu, după care ieșea din oraș.



Podul Baziașului



Harta orașului Timișoara în 1912 (fragment). Cu linie punctată, în dreapta, vechiul traseu al liniei Baziașului.

Această linie a fost construită în anii 1857-1858 pe un mare teren viran. În acel timp, de la poarta Petrovaradinului a cetății Timișoara – în dosul căreia a fost construit între 1872-1875 edificiul

actualei Opere – și în străzile Doja și Miron Costin, nu exista nici un fel de construcție. În anul 1891, demolându-se cele trei porți ale cetății, iar în 1898 însăși cetatea – lăsându-se doar unele părți drept monument istoric – orașul a luat o dezvoltare rapidă.

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



Colecția Valentin Ivănescu

Bariera de la bulevardul Regele Ferdinand I.



Colecția Valentin Ivănescu

Bariera de la strada Gheorghe Doja.

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 bulevardul Regele Ferdinand I și își continua traseul pe bulevardul C.D. Loga, pornind apoi spre est

către actuala stație de călători Timișoara-Est 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 să se caute 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 actualul traseu al liniei Timișoara – Caransebeș. Ambele trasee au funcționat puțin timp, apoi cel vechi a fost demontat. Înlăturându-se un obstacol, orașul Timișoara a căpătat spre sud o dezvoltare rapidă ajungând la traseul liniei Baziașului. Ultima etapă a transformărilor a constituit-o anul 1932, când s-a dat acestui traseu orientarea actuală. Data de 8 august a acestui an marchează ultimul drum al trenurilor pe vechiul traseu care străbate de patru ori orașul, creând tot atâtea puncte de secționare care rețineau circulația ce devenise din ce în ce mai anevoioasă.



Gara Timișoara după bombardamentele din 1944.



*Tren personal spre Buziaș,
traversând splaiul T.*

Vladimirescu

pe vechiul traseu al liniei.

*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, paralizând aproape integral activitatea feroviară de aici. Încă din 1945, atelierul de reparat material rulant a fost pus în stare de funcționare, iar depoul de locomotive înființat în 1857, al doilea din România ca vechime după depoul Oravița, 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 grupa călători pentru a se 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.

Între anii 1971-1976, 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 sosind în stația Timișoara-Nord la 30 septembrie 1975 ⁴.

3. Calea ferată particulară a lui Jakob Muschong



Jakob Muschong 1868 - 1923

După construirea în 1908 a fabricii de îmbuteliat apă minerală, Jakob Muschong a înființat “Societatea Căii Ferate Particulare Buziaș-Parcul Băilor”. Societatea a construit și exploatat calea ferată de ecartament normal în lungime de 2,3km între gara Buziaș și Buziaș Băi. Pentru construcția liniei, Muschong a apelat la un cunoscut antreprenor, Guilbrand Gregersen & Sohn. Gregersen era un tâmplar de origine norvegiană, care devenise renumit după construcția căii ferate Munkács-Beszkid, o linie de munte cu un traseu deosebit de dificil ⁵.

Firma Gregersen avea mai multe locomotive pentru tracțiunea trenurilor de lucru, printre ele aflându-se o locomotivă-tender cu două osii cuplate, construită de Krauss în anul 1885, cu numărul de fabricație 1598. Această locomotivă, numită de localnici “Etelka”, a fost utilizată la construcția căii ferate a “trenului mic”, iar după terminarea lucrărilor a fost cumpărată de “Societatea Căii Ferate Particulare Buziaș-Parcul Băilor” și a asigurat tracțiunea pe această linie până la începutul anilor '50.

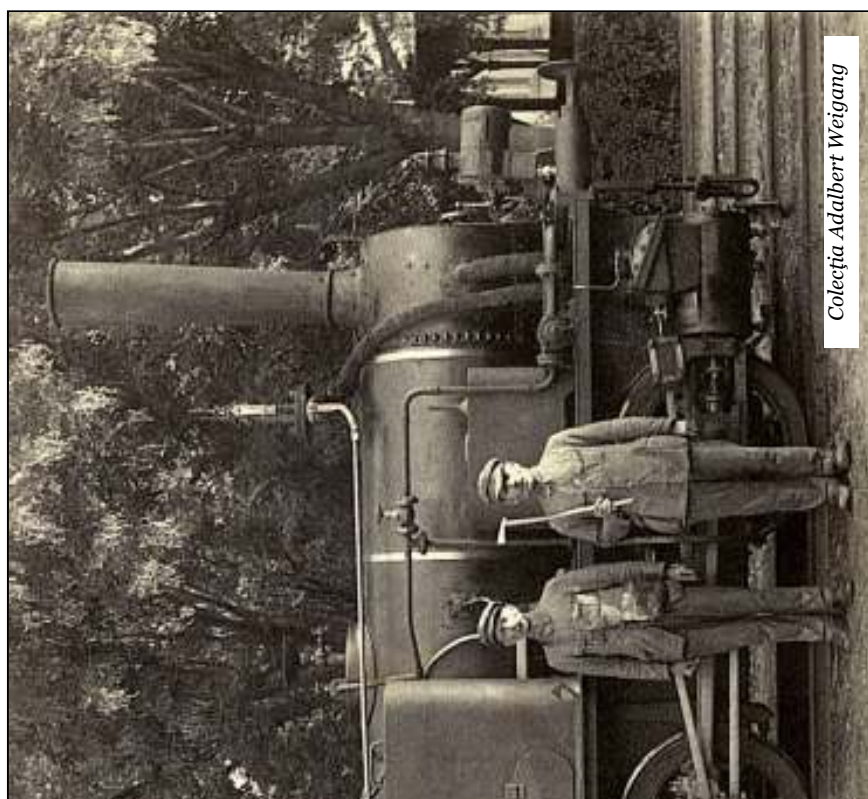


Colecția Ioan Jurca

“Trenul mic” în punctul de oprire “gara Ileana”. Cuplate la locomotivă: vagonul de bagaje, vagonul de vară, iar, la urma trenului, vagonul de iarnă. În cabina locomotivei: mecanicul Johann Karabensch și fochistul Krinius Arway. Lângă vagonul de bagaje: conductorul de bilete Mitru Jurca dând semnalul de pornire a trenului. Clădirea gării nu se observă în imagine; ea se afla în dreapta, în spatele persoanelor ce stau pe peron.

Interesant de semnalat este faptul că aceeași firmă Gregersen & Bandeson a construit între 1876 și 1879, linia în lungime de 25km, pe traseul Brașov-Timișul de Sus-Predeal, utilizând patru locomotive tip Bt-n2 foarte asemănătoare cu “Etelka”, devenite ulterior seria M.Á.V.-20.

Pentru transportul persoanelor, Muschong a cumpărat două vagoane de călători, iar pentru transportul apei minerale, al tuburilor cu dioxid de carbon și al bagajelor, a adus un vagon de marfă. Acesta nu era prevăzut cu nici un sistem de frânare. Toate cele trei vagoane care compuneau garnitura trenului erau pe câte două osii fiecare.



Colecția Adalbert Weigang

anul 1936. În cabină: mecanicul Johann Karabensch și fochistul conductorul de bilete Josef Ronek și paznicul parcului Lică Panduru.

“Etelka” – locomotiva cu abur
Caracteristici tehnice

1.	Constructor	Krauss & Co., Linz
2.	An de fabricație	1885
3.	Număr de fabricație	1598
4.	Tip	Bt-n2
5.	Categoria	XXXVn
6.	Ecartament	1435 mm
7.	Lungimea între tamboane	6860 mm

8.	Diametrul cilindrilor	266 mm
9.	Cursa pistonului	508 mm
10.	Diametrul roților cuplate motoare	976 mm
11.	Viteza maximă	45 km/h
12.	Suprafața grătarului	0.75 m ²
13.	Timbrul cazanului	12 atm
14.	Greutatea aderentă	18.5 t



Colecția Nicolae Moise

“Etelka” a reprezentat o atracție irezistibilă și pentru copii. În imagine, Nicolae Moise, directorul de mai târziu al Fabricii de bere din Timișoara, la vârsta de 8 ani, în cabina locomotivei.



Colecția Ioan Jurca

“Trenul mic” remorcat de “Etelka”, staționând la linia 1 peron în “gara mare”. Lângă vagonul de vară, conductorii Mitru Jurca și Grigore Lateș.



Colecția Ioan Jurca

Conductorul Mitru Jurca ajutând călătorii să urce în tren. În imagine vagonul de vară.



Colecția Ioan Jurca

Vagonul de iarnă atașat locomotivei "George". Lângă vagonul de iarnă, Mitru Jurca și Grigore Lateș.



Colecția Ioan Jurca

Conductorul de bilete Mitru Jurca în fața vagonului de iarnă al "trenului mic", în gara Buziaș Băi. Cele două vagoane de călători erau folosite alternativ. Pe timp de iarnă, circula vagonul cu geamuri înguste prevăzut în interior cu o

mică sobă cu lemne pentru încălzire. În anotimpul cald se folosea celălalt vagon care era de construcție mai nouă, avea geamurile mai mari, dar nu era prevăzut cu sobă. Atunci când traficul de călători era mare, se puneau în circulație ambele vagoane pentru evitarea aglomerației.



Vagonul de iarnă atașat la locomotiva "George" în parcul băilor.



Plăcuța originală a lui "Etelka".

a vagoanelor. De această operațiune răspundeau mecanicul și conductorul de bilete.

Transportul de marfă se făcea o dată cu acela al călătorilor, vagonul de bagaje fiind mereu atașat la tren. Locomotivele și cele două vagoane de călători nu erau echipate cu sistem de frânare cu aer comprimat. La intrare în gara Buziaș, unde profilul liniei era în pantă, frânarea trenului se executa manual, cu frâna de mână a locomotivei și

4. Staționarea în Buziaș Băi

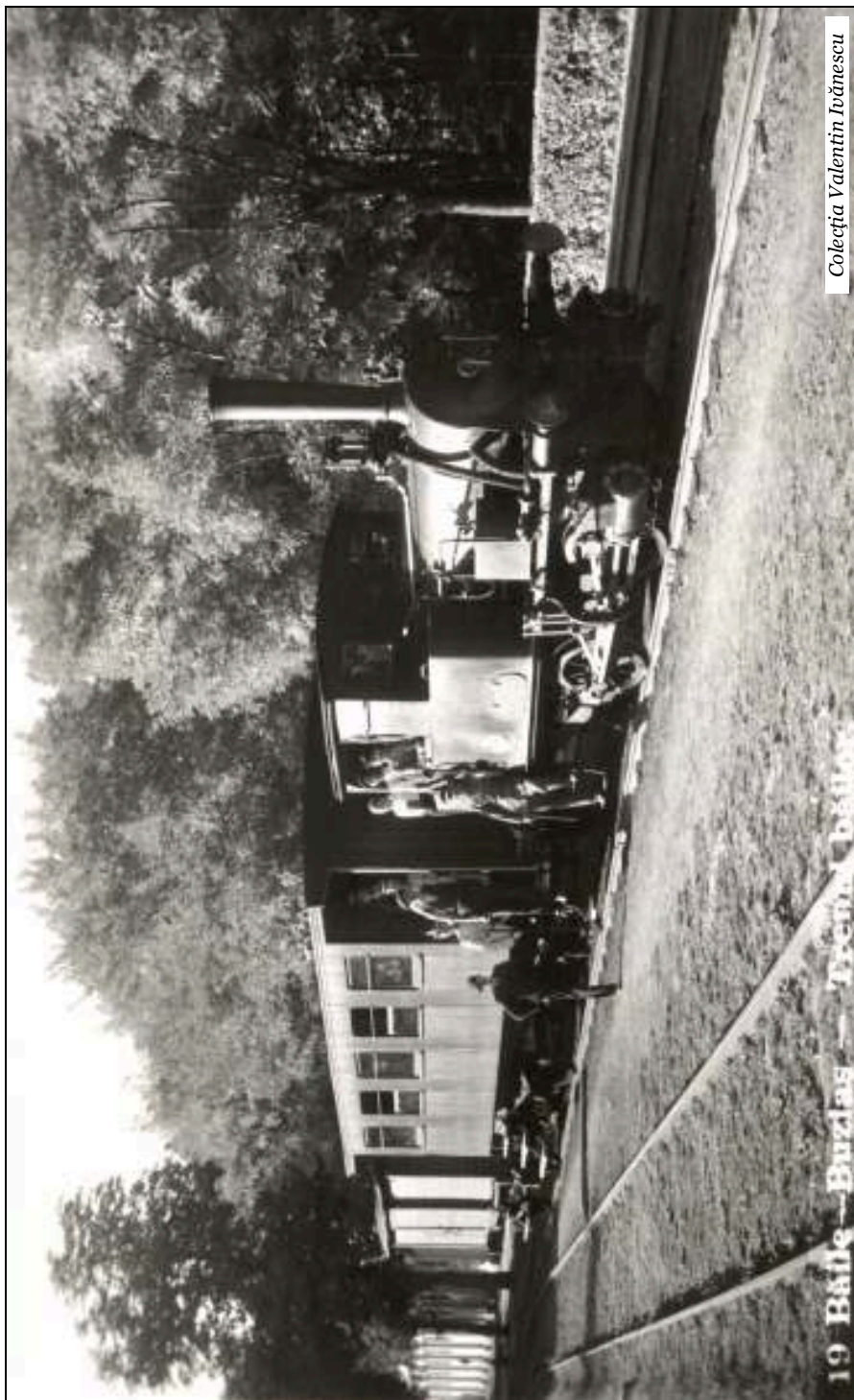


Ieșirea din gara Buziaș Băi în anul 1936.

Parcursul spre gara Buziaș și retur, era efectuat de “Etelka” întotdeauna prin remorcarea vagoanelor și niciodată prin împingerea lor.

Ajunsă în gara din băi, “Etelka” era decuplată înaintea macazului din dreptul remizei. Trecea apoi împrejur pe lângă clădirea băii “Phoenix”, ducând vagonul de marfă în fabrică. În final, revenea la garnitură și gara vagoanele de călători la linia de lângă peron, la o distanță de circa 30m de opritor. Când vagonul de marfă era încărcat, se atașa din nou la tren fiind mereu primul după locomotivă.

Cele 4-5 curse zilnice erau efectuate doar pe timp de zi. Noaptea exista un angajat care avea sarcina de a menține slab focul în locomotivă. Doar în nopțile călduroase de vară, el era lăsat să se stingă, fiind reaprins cu puțin timp înainte de a se crăpa de ziuă. Când se apropia ora plecării, “Etelka” era în presiune și gata de drum pentru prima cursă a zilei.



“Trenul mic” în gara Buziaș Băi în anul 1936.

La capătul liniei de garare în fabrica de apă minerală se afla locul unde locomotiva era alimentată cu apa colectată de pe

acoperișul hotelului Grand și de pe clădirile învecinate, într-un rezervor care avea capacitatea de circa 800.000 litri, prin intermediul unor burlane. Când apa de ploaie nu era suficientă, alimentarea se făcea cu ajutorul unei pompe, dintr-o fântână.



Colecția Adalbert Weigang

Terasa din spatele hotelului Grand.

Locul de remizare a locomotivei și rezervorul de apă erau vizibile de pe terasa din spatele hotelului Grand.

Krauss & Co. München

(extras din lista de livrare a produselor fabricii)

Nr de fabricație	Anul	Ecartament	Tip	Categoria	Livrată-Beneficiar
1597	1885	1435	Bt-n2	XXXVn	Nouă / Bacino di Carena
1598	1885	1435	Bt-n2	XXXVn	Nouă / Bau Munkacs-Beszkider Eisenbahn "Etelka"
1599	1886	1435	Bt-n2	XXXVn	Nouă / Stumm, Neunkirchen
1600	1886	1435	Bt-n2	XXXVn	Nouă / SFRM "Marola"

Alături de "Etelka" au existat doar trei locomotive identice construite de firma Krauss în anii 1885-1886.

Pentru "Etelka" se folosea drept combustibil, lemnul de carpen provenit din pădurile lui Muschong de la Nădrag. Lemnul era tăiat în bucăți lungi de jumătate de metru și stivuit într-o magazie situată

lângă locul unde se verifica locomotiva. Alimentarea se făcea de obicei noaptea, iar o încărcătură de lemne ajungea în mod normal pentru o zi întreagă de lucru.

Duminica era zi de odihnă și pentru “trenul mic”. Această zi era rezervată reviziei săptămânale a locomotivei. Atunci se curățau: camera de fum, focarul, coșul și grătarul. Se mai verificau armăturile, bandajele roților și se completa uleiul la cuzineți și la pistoane. În caz de nevoie, se mai executau și alte mici reparații. În final, “Etelka” era spălată, alimentată cu apă și cu lemne de foc, fiind astfel pregătită pentru a începe o nouă săptămână de lucru.



Locomotivă de tipul Bt-n2 fabricată de firma Krauss în 1874, foarte asemănătoare cu “Etelka”.

5. Fabrica de locomotive

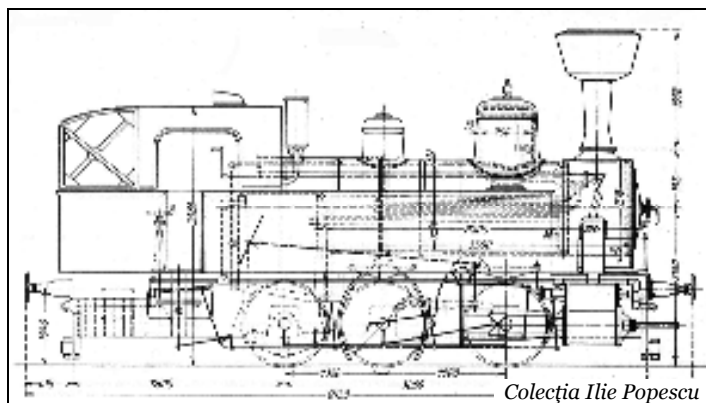
Krauss & Co. din München



Georg Krauss 1826 – 1906

Georg Krauss s-a născut în anul 1826 la Augsburg în Germania, fiind fiul unui maistru țesător. A urmat cursurile Școlii Politehnice din orașul său natal, iar în 1847 s-a angajat ca ucenic la fabrica de locomotive J.A.Maffei din München. Mai întâi, a lucrat ca mecanic de locomotivă, iar apoi ca mecanic-șef la Căile Ferate Bavareze de Stat până în 1857. După aceea, a avut în custodia sa locomotive aparținând Căilor Ferate Elvețiene de Nord-Est. Consultându-se cu profesori de la Școala Politehnică din Zürich, se hotărăște să construiască locomotive după propriile sale idei.

În 17 iulie 1866 a întemeiat prima fabrică de locomotive care-i poartă numele: Krauss & Co. la Marsfeld în München, lângă gara centrală. La 31 mai 1872 se pune piatra de temelie a unei sucursale ale aceleiași fabrici la Sendling, lângă München. Pentru a evita taxele impuse de importul de mașini, înființează o altă sucursală la Linz, în Austria. Așadar, într-un moment greu, ia naștere construcția de locomotive pentru căi ferate secundare și industriale.



Schița unei locomotive de tip Ct-n2, construită de Krauss, Linz, în 1906.

Prima locomotivă livrată de Krauss în 1867 a fost destinată Căilor Ferate de Stat Oldenburg și s-a numit “Landwührden”. Numele ei a fost dat la cererea beneficiarului și reprezenta denumirea liniilor regionale din Germania de Nord. Înainte de a începe serviciul activ, locomotiva “Landwührden” a fost trimisă la Expoziția Mondială de la Paris, unde a obținut medalia de aur. Acest succes a însemnat pentru Krauss impunerea definitivă pe piața construcției de material rulant. “Sistemul Krauss” consta în dispunerea rezervorului de apă între fremul locomotivei și se preta îndeosebi pentru locomotivele mici.



Locomotiva “Landwührden”

Încă din 1841 Căile Ferate de Stat Bavareze aveau în dotare numai locomotive de la uzinele Maffei. Mai târziu, și locomotivele Krauss vor rula pe aceste linii precum și pe liniile din Austria. Marea majoritate a locomotivelor cu abur construite de Krauss erau de talie

mică și de ecartamente diferite. Acestea au fost răspândite în toată Germania, dar au fost exportate și în străinătate, în țări ca Finlanda, Iugoslavia, Ungaria, Polonia, Spania, Grecia, Japonia, Namibia. Trebuie menționat faptul că și pe actualul teritoriu al României au circulat locomotive fabricate de Krauss.



Locomotiva "Derschatta", livrată de firma Krauss & Co din Linz, Austria, în anul 1907, pentru linia de cale ferată Câmpulung-Vatra Dornei.

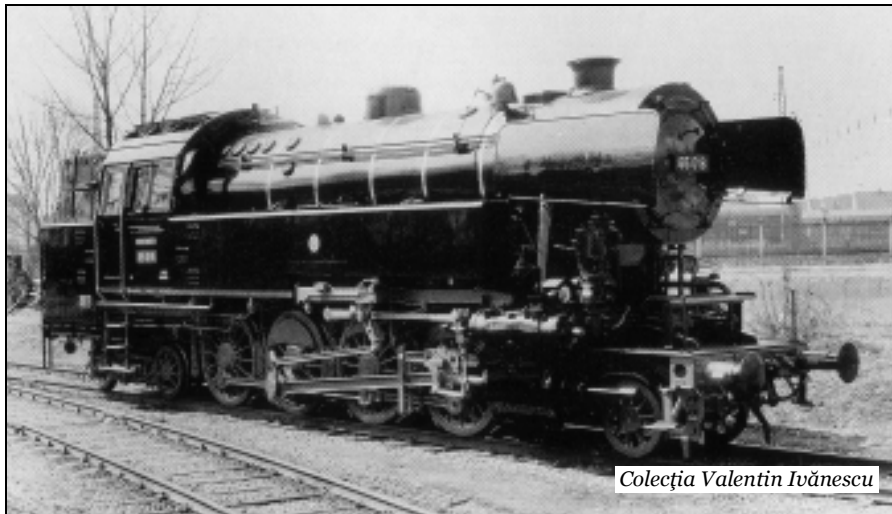


Locomotiva 97.120, tip Ct-n2, construită de Krauss, Linz – 1897, în gara Putna în anul 1909.

Locomotivele fabricate la uzinele din Marsfeld, Sendlingen, Linz și după 1922 din Allach, au fost trecute în aceeași listă de fabricație, fiind numerotate la rând, după cum erau livrate beneficiarilor. La uzinele din Linz, Austria, numerotarea separată a

materialului rulant construit, a început abia după primul război mondial.

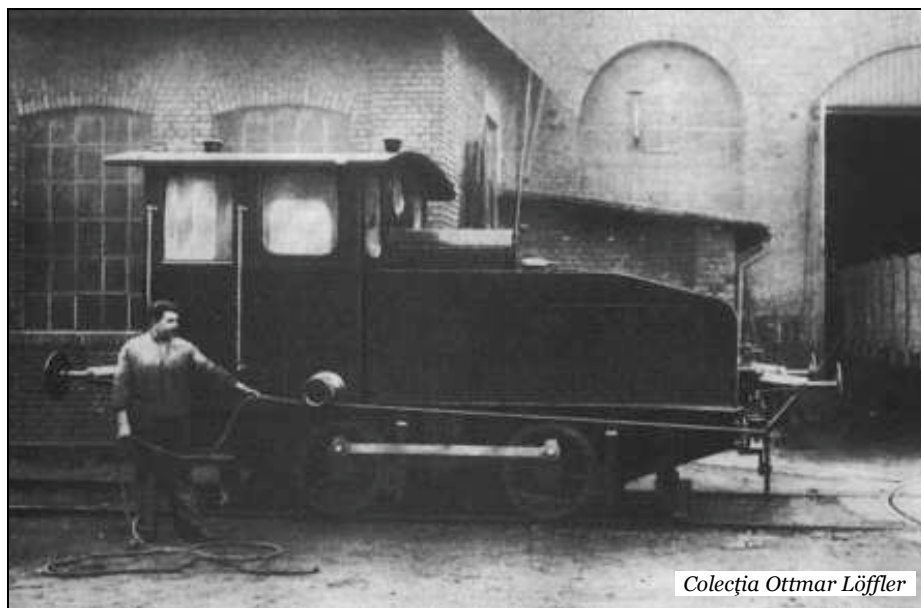
Ultima locomotivă cu abur livrată de Krauss pentru Căile Ferate Federale Germane (DB) a avut loc în aprilie 1956. Era locomotiva 65.018, din seria BR65, o mașină modernă, destinată traficului feroviar suburban, care n-a avut o viață prea lungă în exploatare, datorită acerbei concurențe a suratelor diesel din seria V100, capabile de a remorca trenuri atât pe linii secundare, cât și pe linii principale, mai convenabil și mai eficient. Dar, se pare că administrația DB nu a făcut o achiziție prea bună cu aceste locomotive cu abur. O dovadă în acest sens este faptul că vechea serie BR78, apărută în 1912, a fost trecută pe “linie moartă” după seria BR65.



BR65-018, ultima locomotivă cu abur construită în 1956 de firma Krauss pentru Căile Ferate Federale Germane (DB).

6. “George” – locomotiva de înlocuire

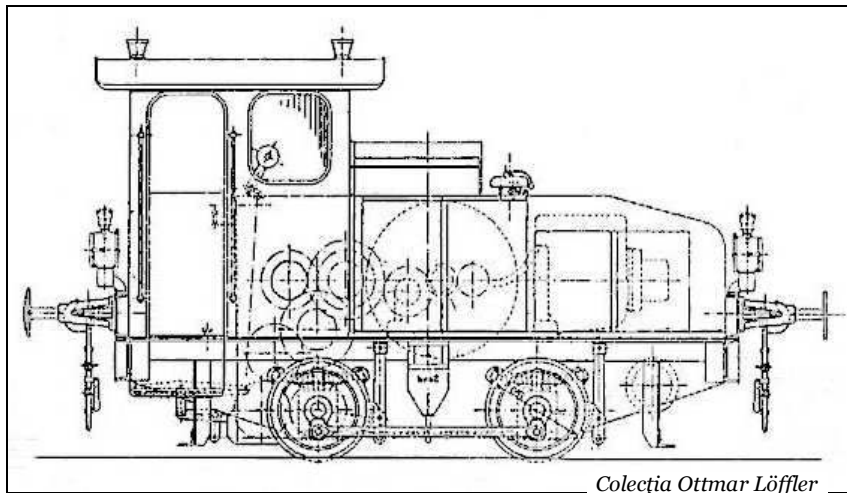
Deoarece exploatarea locomotivei cu abur era nerentabilă pe timp de iarnă din cauza pierderii mari de căldură, Muschong a achiziționat în primăvara anului 1921 o locomotivă cu motor cu ardere internă, pe două osii cuplate cu bieie, care folosea drept combustibil, benzină grea. Locomotiva era construită de firma Deutz, ea deținând la vremea aceea monopolul asupra fabricării și livrării acestui tip de vehicul feroviar. Cu aceleași motoare Deutz, dar de dimensiuni mai reduse, erau echipate vechile mașini de tăiat lemne. Această locomotivă a fost numită "George", de către localnici și, cu toate că era echipată cu un motor cu ardere internă, iarna se iveau mari probleme cu pornirea lui.



Locomotivă cu motor cu benzină grea construită de firma "Deutz", din aceeași serie cu "George".

Josef Löffler, care și-a făcut ucenicia ca mecanic pe această mașină, își amintește și astăzi de diminețile geroase când locomotiva trebuia pornită: « În primul rând era necesară demontarea flanșei sistemului de aprindere piezoelectric (acesta a fost înlocuit în zilele noastre de către bujie) de pe chiulasa motorului și curățarea perfectă a urmelor lichidului de răcire pătruns în camera de ardere, peste noapte. De acest procedeu depindea producerea unei scânteii eficiente pentru aprinderea carburantului. Îndepărtarea completă a lichidului de răcire și curățirea uscată a flanșei de aprindere și a camerei de ardere, se realiza cu ajutorul unei cârpe din bumbac.

După ce piesele curățate erau montate la loc, se trecea la procedeu propriu-zis de lansare a motorului locomotivei. Înaintea montării flanșei de aprindere pe chiulasă, se folosea o metodă "originală" pentru a înlesni pornirea: o bucățică de bumbac înmuiată în benzină era aprinsă și lăsată să ardă până la stingerea flăcării. Jarul fără flacără rezultat din arderea cârpei se introducea în camera de ardere, prin orificiul flanșei de aprindere din chiulasă. Acest jar avea menirea de a menține un timp incandescența, având același efect ca o scânteie eficientă ce făcea posibilă pornirea "monstrului" mult mai ușoară. Un alt "truc" de lansare a motorului pe timp friguros, care se dovedea la fel de eficient, era acela de a încălzi chiulasa cu ajutorul unei lămpi cu benzină. Fără aceste tactici nu ar fi fost posibilă sub nici o formă pornirea locomotivei în diminețile aspre de iarnă. »



Colecția Ottmar Löffler

Schița unei locomotive "Deutz".

Din punct de vedere constructiv, locomotiva era puțin mai scurtă decât "Etelka", dar mai eficientă în ceea ce privește rapiditatea de pornire. Motorul cu ardere internă era constituit dintr-un cilindru cu un piston, prevăzut cu câte un volant pe fiecare parte. El era construit pentru a funcționa cu benzină grea. Neavând acumulator, pentru pornirea motorului erau necesari doi oameni. În exterior, pe partea dreaptă, se acționa asupra volantului, care trebuia învârtit cu toată puterea, cu ajutorul unei țevi foarte lungi. Procedeu propriu-zis decurgea în felul următor: se cupla mai întâi pârghia decompresorului. Prin această manevră se "păcălea" de fapt motorul în timpul pornirii. Închiderea supapelor de admisie și evacuare era

astfel împiedicată, iar mecanicul nu mai era nevoit să învingă compresia realizată de “uriașul” piston în timpul rotirii cu ajutorul manivelei. Aducerea motorului la turația de pornire era astfel mult ușurată. O dată ce aceasta era atinsă (prin rotirea manivelei), se decupla pârghia compresorului, supapele lucrau din nou, creând astfel compresia necesară aprinderii carburantului, iar “George” începea să dea semne de viață, pușând nori groși de fum. Dacă procedeul dădea greș, se relua totul de la capăt.

O locomotivă cu motor cu ardere internă cu benzină grea este expusă cu caroseria demontată în muzeul locomotivelor cu abur din Bochum-Dalhausen, Germania. Josef Löffler a recunoscut toate detaliile, această mașină, fiind, fără nici un dubiu, o soră geamănă a locomotivei “George”.



Foto Ottmar Löffler

*Motor monocilindric cu benzină,
vedere din față.*



Foto Ottmar Löffler

*Motor monocilindric cu benzină,
vedere din spate.*

Din cauza motorului monocilindric, solicitarea danturii angrenajului de transmisie era foarte neechilibrată, fapt ce ducea la producerea unui zgomot caracteristic. Referitor la acesta, domnul Adalbert Weigang își aminteste : « Când eram copil, auzeam trenul apropiindu-se încă de departe și strigam : vine Zam-Zam! Zgomotul produs de angrenaj era inconfundabil. Alergam repede la gardul grădinii situat lângă calea ferată ca nu cumva să pierd acest fascinant spectacol. »

Deutz

(extras din lista de livrare a produselor fabricii)

Nr de fabricație	Anul	Ecartament	Tip	Categoria	Data livrării	Beneficiar
3906	1920	600	B	CXIVF	22.06.1920	Bochumer Verein
3907	1921	1435	B	CXIVR	21.05.1921	Jakob Muschong, Buziasfürdő “George”
3908	1920	550	B	CXIVGr	14.05.1920	Harpener Bergbau AG Dortmund
3909	1920	550	B	CXIVGr	14.05.1920	Harpener Bergbau AG Dortmund

“George” – locomotiva cu motor cu ardere internă Caracteristici tehnice

1	Constructor	Deutz
2	An de fabricație	1921
3	Tip	B
4	Număr de fabricație	3907
5	Lungimea între tampoane	6000 mm
6	Ecartament	1435 mm
7	Diametrul roților cuplate motoare	680 mm
8	Greutatea aderentă	12.4 t
9	Ampatament	1600 mm
10	Viteza maximă	30km/h
11	Motor	Deutz
12	Combustibil	Benzină grea

Până în 1947, pe linia Marienbahn de pe insula Norderney, Germania, a circulat o locomotivă asemănătoare cu “George”. Se observă capota de pe partea dreaptă a motorului deschisă, iar cei doi mecanici acționând asupra manivelei, încearcă să pornească motorul.



Norderney 1935. Pornirea motorului unei locomotive Deutz.

Reparațiile capitale se realizau de obicei vara. În cazul în care se întâmpla ca una dintre locomotive să se defecteze, cealaltă o înlocuia imediat, indiferent de anotimp.

În lunile de iarnă întoarcerea locomotivei în gara Buziaș și atașarea ei la celălalt capăt al trenului era o manevră care lua mult timp, pentru că “George” era o mașină foarte lentă. Josef Löffler, mecanic pe atunci pe această locomotivă își amintește: « *Decuplarea locomotivei de la linia 1 peron, deplasarea până la macazul dinspre Bacova, revenirea împrejur pe linia 2 până la macazul dinspre Lugoș și atașarea ei din nou la tren, dura prea mult. Pentru a evita această pierdere de timp am născocit o manevră simplă, dar periculoasă. La intrarea în gară, opream trenul imediat după pod.*

Mitru Jurca, conductorul de bilete cobora din tren, dezlega locomotiva și aștepta, până ce aceasta ajungea dincolo de macaz. Acționa apoi macazul făcând parcurs pentru linia 1, urca în tren, desfăcea frâna de mână a vagonului, iar garnitura începea să coboare încet pe pantă până la peron, unde era oprită. Pentru noi, nu avea nici o importanță dacă linia 2 era sau nu ocupată, pentru că oricum nu ajungeam până în fața gării. După această manevră reveneam la tren, de astă dată în capătul celălalt și împingeam ușor garnitura, până ce vagonul de bagaje ajungea în dreptul magaziei de mărfuri. După ce operația de descărcare și încărcare era efectuată, garam trenul la linia 1 peron în dreptul fântânii care mai există și în prezent, așteptând ora de plecare spre Buziaș Băi. Astăzi, în gara Buziaș, asemenea practici ar fi de neimaginat. »

Pentru ilustrarea acestei manevre s-a folosit un model de tren la scara 1:87 (foto Ottmar Löffler).



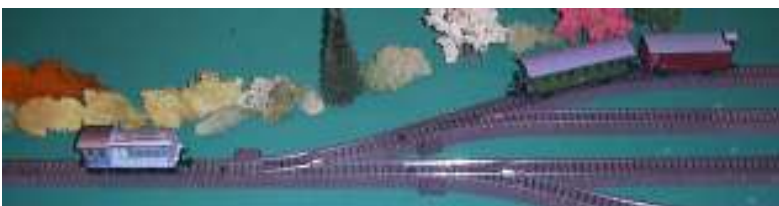
1. Oprirea trenului după pod.



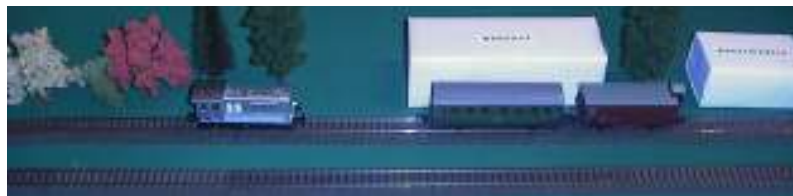
2. Oprirea locomotivei după macaz la linia 2.



3. Deplasarea garniturii pe pantă spre gară la linia 1.



4. Oprirea garniturii la linia 1 peron.



5. Cuplarea locomotivei la celălalt capăt al trenului.



6. Oprirea în gară cu vagonul de marfă în dreptul magaziei.



7. Staționarea la linia 1 în dreptul fântânii.



7. Semnalizarea pe linia Buziaș-Buziaș Băi

Primele măsuri și apoi instalații de siguranță a circulației trenurilor au apărut practic, simultan cu nașterea transportului feroviar.

La început, când numărul trenurilor era extrem de redus, iar vitezele lor nu depășeau 25km/oră, avizarea circulației se făcea de către un călăreț, care, mergând înaintea trenului, fâlfâia un steag, suna dintr-un clopot sau dădea semnale cu o goarnă.

Însă în scurtă vreme, acest sistem de semnalizare aparținând domeniului de legendă al căilor ferate, a cedat locul semnalelor, respectiv acelor dispozitive care au realizat și realizează și în zilele noastre, comunicarea de informații și dispoziții de la personalul care dirijează circulația, către personalul de tren și de locomotivă. Evoluția sistemelor de semnalizare a fost determinată de evoluția comunicărilor care trebuiau transmise mecanicului de locomotivă. Atâta vreme cât singurele dispoziții erau cele referitoare la oprirea sau punerea în mișcare a trenurilor, instalațiile de semnalizare s-au rezumat la semnale sau semafoare de peron, amplasate în fața biroului de mișcare, acționarea lor făcându-se direct cu mâna de către impiegatul de mișcare.

Apariția stațiilor de cale ferată, adică acele construcții specifice feroviare cu mai multe linii, legate între ele prin macazuri, a modificat complet datele problemei privind semnalizarea și realizarea condițiilor de siguranță a circulației ⁶.

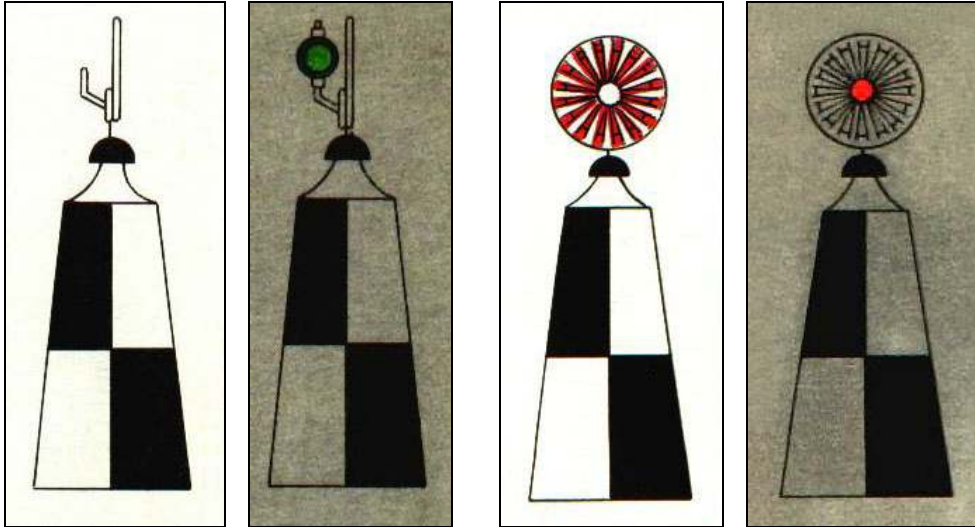
La începutul secolului trecut, Kajetán Banovits, directorul tehnic de atunci al M.Á.V. (Căile Ferate Ungare de Stat), proiectează și realizează un semnal de intrare care funcționa printr-un sistem acționat electric. Acest "modern" semnal i-a purtat numele: semnalul "Banovits", la C.F.R. numit "Semnal de intrare cu disc" sau semnal "Banovici".

La fiecare dintre cele patru intrări în gara Buziaș, era amplasat un semnal Banovici. A fost unicul semnal de pe linia "trenului mic" și a funcționat până în 1966, an după care a fost înlocuit cu un semnal mecanic de manevră, care mai există și în prezent.

Corpul semnalului era vopsit alternativ în alb și negru, pentru o mai bună vizualizare, având montat în partea superioară un disc metalic prevăzut cu fante radiale. Pe una din fețe, discul era vopsit în roșu, iar pe cealaltă față, era vopsit în alb. În mijlocul discului exista un orificiu circular, iar dedesubt se afla un suport pe care se fixa o lampă cu petrol, în așa fel încât lentila lămpii să fie centrată exact pe orificiul discului. În partea din spate exista o scară metalică pentru accesul la felinar. În timpul zilei, când vizibilitatea semnalului era asigurată fără ca acesta să fie iluminat, felinarul era stins, scos din suportul de pe disc și păstrat în cabina acarului. Seara, acarul era însărcinat cu aprinderea felinarului și fixarea lui pe semnal, astfel ca

intensitatea luminoasă să fie suficientă, iar flacăra lămpii să fie în focarul lentilei.

Indicațiile semnalelor Banovici



LIBER

*Ziua – discul văzut pe muchie
Noaptea – o lumină verde, spre tren.*

OPREȘTE fără a depăși semnalul

*Ziua – discul arată fața roșie, spre tren
Noaptea – o lumină roșie, spre tren.*

Intrarea trenului se face pe linie directă, cu viteza stabilită, iar pe linie abătută, cu viteza redusă (30km/h, dacă nu e indicată altă viteză). Acest semnal nu este precedat de semnalul prevestitor.

Semnalele Banovici erau acționate electric din biroul de mișcare de către impiegat, prin simpla apăsare pe un buton. Acest tip de semnal a fost folosit pe liniile din Banat și Transilvania până la mijlocul anilor '60. Pe linia Anina-Oravița acestea au funcționat chiar până în anii 1973-1974, după care au fost înlocuite cu semnalele de intrare mecanice.



Foto Florin Brașoveanu



Foto Florin Brașoveanu



Colecția Valentin Ivănescu

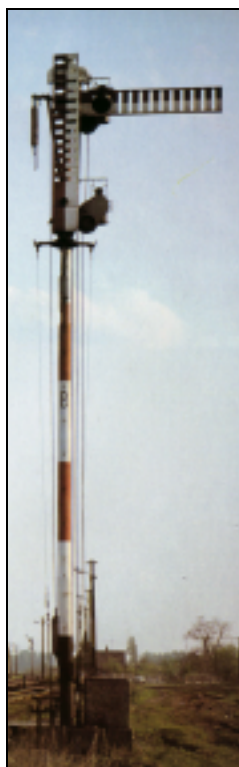
Semnal Banovici în poziție pe “liber”, cu felinarul amplasat pe suportul discului.

Partea din spate a unui semnal Banovici în poziție pe “oprire”.

Un eveniment legat de semnalele Banovici, aflate în exploatare, ne este relatat de domnul Ioniță Bănică, fost revizor de ace în gara Buziaș, actualmente pensionar C.F.R. : « *Pe la începutul anilor '60, într-o dimineață de vară în jurul orelor 5⁰⁰, “trenul mic” ajunge în dreptul semnalului Banovici, care este în poziție pe “liber”. Garnitura trenului trece de semnal și deodată mecanicul observă că în dreapta, pe linia dinspre Lugoj, acceleratul de la Simeria compus dintr-o ramă automotoare se îndreaptă cu viteză spre gară. Pe vremea aceea exista o singură linie de intrare din direcțiile Lugoj și Buziaș Băi. Prezența de spirit și atenția mărită a mecanicului de pe automotorul “trenului mic”, care a reușit să frâneze și să oprească la timp, au dus la evitarea coliziunii celor două trenuri. În caz contrar, urmările ar fi putut fi tragice. În urma anchetei declanșate, s-a constatat că și semnalul de intrare dinspre Lugoj era tot pe “liber”, deși impiegatul de mișcare nu acționase butonul de modificare a poziției semnalului ».*

Cum a fost posibil ca ambele indicații să fie permissive ? În acea noapte a fost furtună la Buziaș. Cunoscută fiind proprietatea curentului electric de a produce câmp magnetic, un fulger a modificat poziția inițială a semnalului dinspre Lugoj din poziția pe “oprire”, în poziția pe “liber”. Asemenea cazuri s-au mai întâmplat și pe alte linii pe timp de furtună, deoarece semnalele Banovici erau acționate electric.

Gara Buziaș a avut și un semnal de ramificație amplasat în fața cabinei 2 a acarului la capătul extrem al stației, în direcția Lugoj și Buziaș Băi. Acesta era un semnal mecanic cu brațe, tipic austro-ungar, având ambele palete prevăzute cu fante verticale. Aproape de baza catargului exista o manivelă prin care acarul acționa pârghia semnalului. Pe timp de noapte era iluminat cu ajutorul a două lămpi cu petrol. Cele trei indicații pe care le dădea acest semnal erau următoarele:



OPREȘTE
fără a depași semnalul
Ziua – brațul de sus
orizantal, spre dreapta
sensului de mers
Noaptea – o lumină
roșie, spre tren



LIBER
în direcția I
Ziua – brațul de sus
ridicat la 45°, spre
dreapta sensului de mers
Noaptea – o lumină
verde, spre tren



LIBER
în direcția II
Ziua – două brațe
ridicate la 45°, spre
dreapta sensului de mers
Noaptea – o lumină
verde și una galbenă
spre tren



Foto Valentin Ivănescu

Acceleratul de Simeria compus dintr-o ramă automotoare din seria AB_{MOT}^{AM} 1000, traversând râul Timiș pe podul de la Uliuc, în 1969.



Foto Ottmar Löffler

Semnalul mecanic de manevră de pe linia Buziaș – Buziaș Băi.



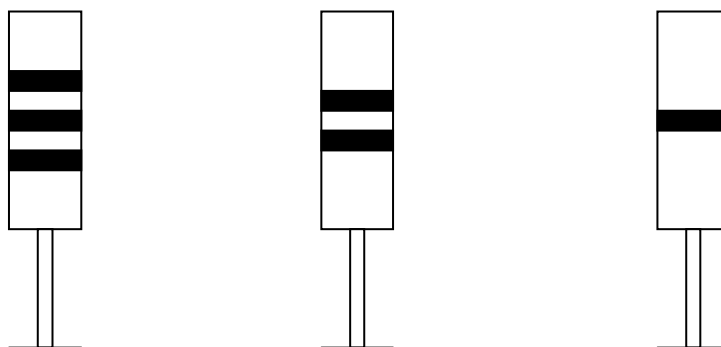
Foto Florin Brașoveanu

Semnal de intrare cu disc (Banovici) în poziție pe "oprire", expus în curtea Muzeului C.F.R. din București.

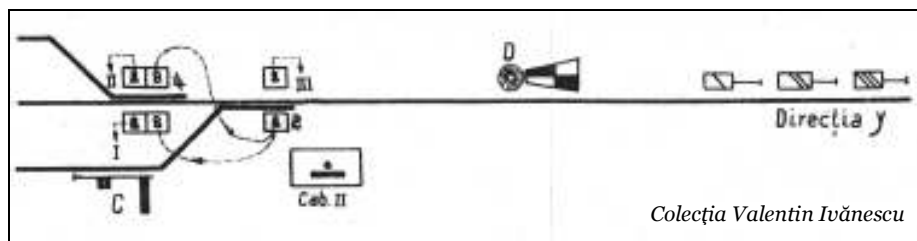
Pe linia Buziaș-Buziaș Băi, au mai existat și o serie de indicatoare, dispuse de-a lungul traseului. Acestea erau următoarele: palete de avertizare înaintea semnalului Banovici, palete de avertizare înaintea unei treceri la nivel cu calea ferată, indicator stâlp de fluier, indicator de declivitate, bornă kilometrică, marcă de siguranță, etc..



Calea ferată cu indicatorul stâlp de fluier în Valea Griviței, în 1972.



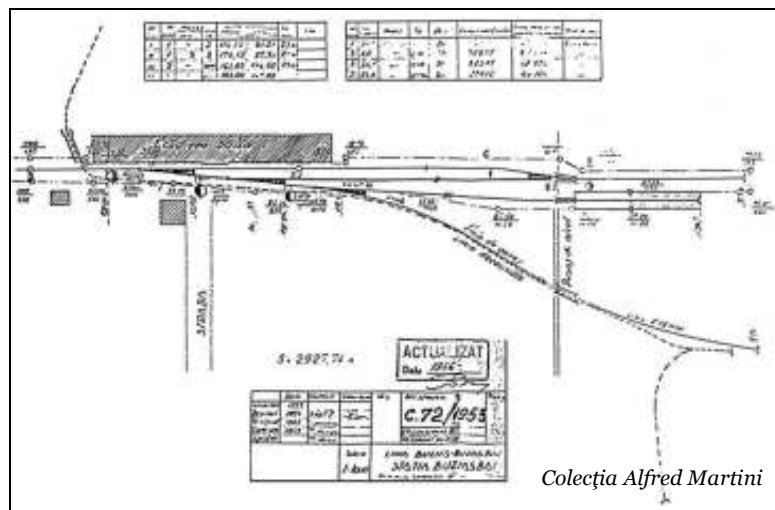
Palete de avertizare



Schema de amplasare a paletelor de avertizare și a semnalului Banovici înaintea stației C.F.R..

8. Calea ferată îngustă spre clădirea cazanelor

Linia punctată de pe planul stației Buziaș Băi reprezintă calea ferată îngustă de 600mm, (Decauville) care făcea legătura dintre fabrica “Phoenix” și clădirea cazanelor. Aici, apa minerală era încălzită și distribuită prin două conducte aeriene spre baia “Phoenix”. Pe această linie nu a existat niciodată tracțiune mecanică, vagonetele existente erau împinse manual. Mai târziu, s-a folosit și tracțiunea animală, cu ajutorul cailor. Linia Decauville deservea transportul combustibilului și al diferitelor materiale din incinta fabricii de apă minerală la clădirea cazanelor.



Planul stației Buziaș Băi din anul 1953.

Pe direcția remizei locomotivei în dreptul macazului se găsea doar o șină pentru linia îngustă, aceasta din cauza lipsei de spațiu. Vagonetele rulau pe una din șinele căii ferate normale pe o parte, iar pe cealaltă, pe firul liniei înguste până la poarta de intrare în fabrică. De aici linia făcea o curbă la dreapta și își continua traseul prin fabrică. În interior existau macaze și plăci turnante pentru diferite manevre de schimbare a direcției vagonetelor în vederea încărcării cu combustibil.

Pentru a se putea trece peste linia normală, în dreptul băii “Phoenix” se utiliza un pod mobil cu un cupon de șină Decauville.

Acesta se așeza pe calea ferată, atunci când nu era trafic pe linie. Podul mobil era depozitat în spatele gardului grădinii casei Biasini, în apropierea căreia aflându-se și o placă turnantă.



Colecția Ottmar Löffler



Colecția Ottmar Löffler

Vagonete asemănătoare, erau folosite pe linia Decauville, pentru transportul combustibilului și al diferitelor materiale.

La jumătatea distanței dintre clădirea cazanelor și pod era o scurtă linie în abatere cu câte un macaz la ambele capete. Aici, vagonetele goale așteptau pe cele încărcate să treacă.



Foto Ottmar Löffler



Colecția Eva Djebo

Traseul căii ferate înguste, între clădirea cazanelor și fabrica Phoenix.

Josef Djebo, fochistul de la "cazane".

9. Întreținerea căii ferate

Pentru o bună funcționare a materialului rulant, traseul trebuia să fie îngrijit corespunzător. Nu departe de “gara Ileana”, lângă curba cu cea mai mică rază de curbură de pe întreg parcursul, exista casa revizorului de cale Olacsy, angajat de Muschong pentru întreținerea liniei. Acesta patrula de-a lungul traseului, verifica șinele și remedia defecțiunile, ori de câte ori apăreau ele. În curtea casei sale erau depozitate unelte, șine de cale ferată, buloane, traverse, o drezină fără motor, așadar tot ceea ce era necesar pentru repararea liniei. Dacă era nevoie de mai multe persoane pentru a remedia o defecțiune, echipa de lucru se deplasa cu drezina pe două osii care era împinsă manual.



Casa și curtea fostului revizor de cale, Olacsy.

Fiindcă șinele în curbe erau unse cu ulei, la trecerea trenului nu se auzea nici un scârțâit al roților.

După naționalizare traseul a intrat în componența C.F.R.-ului, fiind întreținut de muncitorii de la Secția Linii. Sediul pentru zona Buziaș era amplasat în curtea de lângă gară, peste liniile de cale ferată, unde pe vremuri exista o remiză de locomotive cu placă turnantă. Acolo în anii '30 se efectuau și unele mici reparații la materialul rulant.



Gara Buzias , imagine din curtea picherului.

C.F.R.-ul nu puna prea mare preț pe întreținerea liniei “trenului mic”. În curbe, ciuperca șinei era roasă pe interior de buza bandajelor roților, iar la trecerea trenului se producea un șuierat caracteristic. Așchiile metalice și pilitura rezultată străluceau deseori în lumina soarelui. Pentru că pericolul de deraiere în asemenea curbe era destul de mare, șinele uzate erau înlocuite din când în când cu altele noi. Probabil că acest procedeu costa mai puțin decât angajarea unui revizor de cale permanent, pentru întreținerea liniei.



Linia “trenului mic” în Valea Griviței, în iarna anului 1971.

10. Refacțiile de linie din 1965 și 1973

La construcția acestei căi ferate pe întreaga distanță de 2,3km s-au folosit șine de proveniență ungară (M.Á.V.) de tipul 23,6 și 34,5 (cele două numere indică greutatea șinei pe metru liniar). Viteza maximă de circulație admisă era de 30km/oră, iar raza minimă de curbură nu depășea 150m.



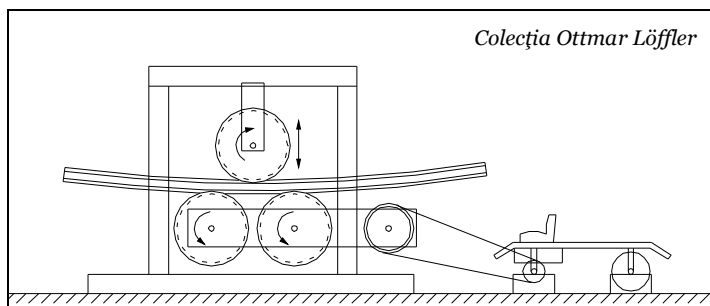
Picherul împreună cu echipa de lucru, pe o drezină cu motor în gara Buziaș, în anul 1960.

În 1965 a avut loc prima refacție totală de linie. C.F.R.-ul a introdus atunci șine de tipul 45,5 în locul celor vechi, pe întreaga distanță. În mare majoritate această schimbare s-a realizat manual. Ca mijloc de transport s-a folosit o drezină cu motor pe două osii și trei vagonete platformă pe care s-au încărcat materialele de construcție: șine, traverse, tirfoane și uneltele de lucru.

S-au înlocuit în jur de 20-30 de metri de șină veche dintr-o dată. Piatra de terasament a fost adusă cu vagoanele și așezată între traverse și de-a lungul liniei de o parte și de alta, manual.

În Valea Griviței, rambleul căii ferate a fost înălțat cu această ocazie cu 0,6m pentru a se evita distrugerile provocate de desele

inundații ce aveau loc aici. Noile traverse au fost așezate în locul celor vechi exact în aceeași poziție. Toate șinele care urmau să fie așezate erau noi și drepte, partea cea mai grea a lucrării fiind pregătirea și fixarea lor.

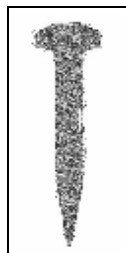


Schița instalației de curbare la rece a șinelor.

Curbarea la rece a șinelor s-a executat la fața locului, printr-un procedeu destul de primitiv. S-a utilizat un dispozitiv format din trei valțuri, angrenate prin roți dințate și legate printr-o curea de transmisie de una din roțile osiei motoare a drezinei. Aceasta a fost îndepărtată de pe linie și suspendată pe butuci. Motorul o dată pornit, întregul sistem începea să funcționeze. Seara la terminarea lucrului, drezina era repusă pe linie și întreaga echipă de lucru se retrăgea în gara Buziaș. A doua zi, același procedeu se relua.



Fixarea șinei pe traversă cu ajutorul unui tirfon.



Bulon



Tirfon

Noile șine erau fixate pe traverse cu tirfoane înșurubate manual, cu ajutorul unei chei lungi în forma literei "T" (vechile șine M.Á.V. erau fixate pe traverse doar cu buloane).

Câteva șine drepte ale vechii linii au scăpat de a fi vândute la fier vechi, fiind folosite la construirea unui porticul care există și astăzi în curtea Liceului Teoretic din Buziaș.



Resicza 1884



PRVL 1882



Diosgyőr 1896

După cum se vede, șinele au fost fabricate în ani diferiți și provin de la diverse firme. Acest lucru dovedește faptul că Muschong a cumpărat șine deja folosite, pentru construcția căii ferate private.

Lucrările de refacție au ajuns la cap de linie. Inspectorii de la Timișoara au verificat traseul cu o drezină folosită special pentru deplasările “ștabilor” pe liniile Regionalei de Căi Ferate și, în final, au avizat favorabil circulația pe această linie.



Foto Valentin Ivănescu

Drezină folosită de inspectorii de la C.F.R. în deplasările lor pe liniile regionalelor de căi ferate.

La ducere		Panta caracteristică (mm/m)	Punctul de secționare sau punctul din linie curentă	La întoarcere		Panta caracteristică (mm/m)	Raza minimă a curburii (m)	Distanța dintre punctele de secționare, respectiv punctele din linie curentă (8m)
Rezistența caracteristică în cazul circulației fără oprire (kg/t)	Sporul de rezistență caracteristică (kg/t)			Rezistența caracteristică în cazul circulației fără oprire (kg/t)	Sporul de rezistență caracteristică (kg/t)			
In cazul opririi în punctul de secționare sau în punctul din linie curentă	In cazul opririi la semnalul de intrare sau de trecere			In cazul opririi în punctul de secționare sau în punctul din linie curentă	In cazul opririi la semnalul de intrare sau de trecere			

Linia 125 Timișoara Sud — Buziaș										
4	1	—	0	Timișoara Sud	0	—	—	1	300	2,9
0	—	—	0	Semenic h.	1	—	—	0	300	5,8
5	—	—	3	Urseni h.	5	1	—	5	225	5,2
7	—	2	0	Ullac h.	0	—	—	2	—	5,0
3	1	2	0	Sacoșul Mic	1	1	—	2	375	5,5
5	—	2	0	Ghevereg h.	0	—	—	6	1 000	4,6
1	1	—	1	Bacova h.	2	—	2	1	200	2,3
				Buziaș						
Linia 126 Buziaș — Buziaș Băi h										
10	2	—	0	Buziaș	0	—	—	10	150	0,8
10	2	—	0	Ramificația Rampă	0	—	—	10	150	1,5
				Buziaș Băi h.						

Tabel cu punctele de secționare de pe linia Timișoara Sud- Buziaș –Buziaș Băi.

Porțiunea de cale ferată înfundată din incinta Apeminului nu aparține de C.F.R., pentru că, după naționalizarea din 1948, ea a devenit linie de garare proprie a fabricii. Astfel, Apeminul era unicul responsabil de refacția acestei linii. Josef Löffler își amintește de o “aventură” legată de acest fapt: «*Lucrările la linie erau realizate în urma unei înțelegeri între noi și C.F.R., contra cost. Doar ei aveau materialele și autoritatea necesară pentru așa ceva. Dacă, de exemplu, nu erau dispuși să ne pună la dispoziție un schimbător de cale, atunci noi trebuia să ne batem capul de unde să-l procurăm. În acea perioadă se terminaseră lucrările de construcție a hidrocentralei “Porțile-de-Fier” de la Dunăre. Am întrezărit imediat posibilitatea de a procura un macaz pentru linia noastră, dat fiind faptul că traseul se schimbase, iar în vechea gară Orșova puteam găsi piesa de care aveam nevoie. Am închiriat un vagon de la C.F.R. și împreună cu câțiva colegi de serviciu am urcat în trenul de lucru, pornind în direcția Orșova. În vechea gară domnea un haos de nedescris. Fiecare demonta câte ceva și se lua după lozinca: “Ia cât poți să cari!” Prea mult timp nu mai aveam la dispoziție; în curând Dunărea urma să inunde vechea gară. Deși am pierdut o groază de timp cu formalitățile, am trecut imediat la treabă și în doar câteva ore am reușit să demontăm macazul și să-l încărcăm în vagonul nostru. Apa începuse deja să crească și nu mai era mult până să inunde clădirea gării. O locomotivă cu abur ne-a atașat vagonul la trenul de marfă cu care trebuia să ne întoarcem. Tot materialul rulant existent la fața locului, locomotive și vagoane, a fost garat pe*

o linie care urma să nu fie inundată, aflată undeva mai sus. În tot acest timp cât trenul manevra înapoi și încolo, alergam pe lângă vagonul nostru, aruncând pe platformă ce mai găseam ca materiale de cale, folositoare. Trei zile mai târziu vagonul a ajuns cu bine în Buziaș Băi. La scurt timp după această “aventură” linia noastră era și ea gata. »



Vechea gară Orșova.

În anul 1973, întreaga porțiune de linie dintre gara Buziaș și noul Apemin, a fost din nou refacționată, de data aceasta cu șine de tipul 49, iar majoritatea traverselor din lemn au fost înlocuite cu traverse din beton. Pe această porțiune de cale ferată puteau circula de acum înainte și locomotivele diesel-electrice din seria 060-DA.



Foto Valentin Ivănescu

Locomotivă diesel-electrică din seria 060-DA remorcând un tren accelerat la ieșire din gara Buziaș, în august 2004.



Foto Ottmar Löffler

Sediul districtului de picher din gara Buziaș.

11. Transportul de marfă

Înainte de naționalizare

Apa minerală de Buziaș și dioxidul de carbon erau distribuite în țară pe calea ferată. Sticlele îmbuteliate cu apă minerală erau împachetate câte 50-100 de bucăți, culcate și ambalate în lăzi speciale din lemn. Pentru a nu se sparge, între sticle se puneau paie. Lăzile erau sigilate corespunzător și trimise ca și pachete poștale. Tuburile cu dioxid de carbon erau expediate precum coletele poștale, nemaifiind însă împachetate. Transportul acestor produse ale fabricii la gara Buziaș se făcea cu vagonul de marfă al “trenului mic”, numit de localnici “vagon de bagaje”.



Colecția Josef Molnar

Muncitori descărcând un cazan de abur din vagonul de marfă al “trenului mic”, în curtea fabricii Phoenix, în anul 1932.

După naționalizare

La începutul anilor '60, economia planificată a dus la o creștere însemnată a producției de apă minerală și de dioxid de carbon în Apemin. Garnituri întregi de trenuri așteptau să intre în

fabrică pentru a fi încărcate. În anotimpul cald erau folosite vagoane de marfă acoperite, obișnuite. Iarna, însă, pentru a se evita spargerea prin îngheț a sticlelor, C.F.R.-ul folosea vagoane termoizolante pe două osii.



Vagon termoizolant pe linia de garare din incinta Apeminului în anii '60.



Poarta din spatele Apeminului. În stânga se observă acoperișurile vagoanelor termoizolante și clădirea gării Buziaș Băi.

Pe secția de remorcare Timișoara-Buziaș-Lugoj exista pe atunci un tren local de marfă, remorcat de o locomotivă-tender din seria 131.000, cu mecanici și fochiști din depoul Timișoara sau din remiza Lugoj. Acest tren sosea cam de două ori pe săptămână în “gara mare”, efectuând serviciul de manevră și în Buziaș Băi. De manevra propriu-zisă era responsabil personalul de mișcare al “trenului mic”. Conducătorii cuplau și decuplau vagoanele, dădeau

semnale cu fluierul și cu stegulețul galben, făceau parcursul acționând macazele și, când întregul spectacol lua sfârșit, iar trenul era gata format, mecanicul dădea semnalul de plecare cu două suierături lungi cu fluierul locomotivei.



Mecanicul Vasile Pinte efectuând revizia locomotivei 131.035 din depoul Timișoara, iulie 1967.

Când ora de plecare a “trenului mic” coincidea cu terminarea manevrei, automotorul și remorca erau atașate la urma trenului de marfă și astfel, cu motorul oprit, erau remorcate până la gara Buziaș.

În anii '60, când Administrația C.F.R. a introdus tot mai mult locomotive diesel-electrice și electrice pentru remorcarea trenurilor de călători pe liniile principale, locomotivele cu abur din seriile 230.000, 150.000 și chiar 142.000 care până atunci efectuau acest serviciu, au fost trecute pe liniile secundare pentru remorcarea trenurilor de marfă. Astfel, micile locomotive-tender din seria 131.000 au fost înlocuite treptat cu mașini mai mari și mai puternice. Probabil că acesta a fost și motivul pentru care în anul 1970 pe linia Buziaș-Buziaș Băi a fost introdusă o locomotivă diesel-mecanică din seria 20.000, care era capabilă să execute atât serviciul de manevră, cât și serviciul de remorcare, știut fiind faptul că automotorul nu era autorizat să tracteze trenuri de marfă.

Odată, s-a întâmplat un eveniment legat de o locomotivă cu abur din seria 230.000, și anume: în iarna anului 1974, pe 6 decembrie, locomotiva 230.041 din depoul Timișoara a fost expediată

în Buziaș Băi pentru a remorca un tren de marfă. În curba din dreptul abatorului, la km 1+500 prima osie cuplată a deraiat. Au fost necesare câteva ore bune pentru repunerea ei pe șine. Locomotivele din seriile 150.000 și 150.1000 se înscriau cu ușurință în astfel de curbe, pentru că aceste mașini aveau între osia alergătoare și prima osie cuplată un boghiu sistem Krauss-Helmholtz. Este greu de imaginat cum ar fi putut circula pe acest traseu o locomotivă pentru trenuri accelerate și rapide din seria 142.000.

Transportul de marfă pe linia Buziaș-Buziaș Băi nu se limita numai la trenuri cu apă minerală și tuburi cu dioxid de carbon. Aproape de gara Buziaș exista depozitul de combustibil și rampa militară. Trenul care efectua manevra în băi aproviziona și depozitul cu lemne de foc și cărbuni pentru populația Buziașului. Și vechiul depozit de lemne aflat peste drum de casa Olacsy era aprovizionat tot pe calea ferată. Acesta a funcționat doar până la sfârșitul anilor '50.

Pe rampa destinată armatei (pe vremea aceea exista în localitate o mare unitate de tancuri) se încărca și se descărca, tehnica militară constând din tancuri, tunuri, transportoare blindate și camioane. Când aveau loc aplicațiile militare în țară, tancurile erau transportate pe calea ferată, pe vagoane platformă speciale. În aceeași manieră erau trimise și pentru reparații la Mizil.



Foto Josef Löffler

Doi angajați ai Apeminului discutând despre produsele fabricii lângă un vagon termoizolant (stânga).



Colecția Ioan Tudor

Tanc transportat pe calea ferată pe un vagon platformă (dreapta).

12. Amintiri despre “trenul mic”

În afară de datele pe care le-am obținut prin consultarea unor izvoare și documente, am apelat și la sprijinul unor oameni care, cu multă amabilitate, ne-au relatat amănunte interesante referitoare la subiectul lucrării de față.



Lacul Sfântul Anton pe o carte poștală ilustrată trimisă în anul 1917.

Într-o scrisoare din octombrie 1999, domnul Josef Franz Schreck ne scria : « Are să vă intereseze desigur anul când a fost construită calea ferată. Deși am auzit că aceasta s-ar fi întâmpat prin 1915-1917, totuși eu cred că nu este așa. Pe o ilustrată din 1917 în care se vede clar lacul, nu există nici o urmă de linie de cale ferată și nici de remiză a locomotivei. La fel de bine este știut faptul că în Buziaș se vindeau și vederi mai puțin recente. Pe o astfel de ilustrată este scris pe verso : “Pe acest lac ne-am plimbat cu barca”, iar anul de pe ștampila poștei corespunde cu anul datei srisă de mână. Nici Helmut Wettel nu amintește nimic despre această linie în cartea sa scrisă în 1916 și apărută în 1919, deși a auzit de un proiect de construcție a unui tramvai electric (Helmut Wettel, Regiunea Buziaș, 1919). În prospectul băilor din 1911 scrie: “Abia ne-am dat jos din tren și am ieșit din gară, că în scurt timp am ajuns în centrul parcului”. Acest “scurt timp” pare să fie o reclamă de pe vremea când omnibusul sau trăsurile trase de cai ajungeau pe șosea de la

gară în parcul băilor. Despre calea ferată se vorbește abia în anii '20. În prospectul din 1928 în limba română, este amintit deja trenul băilor și există chiar o hartă cu traseul liniei și remiza locomotivei. Chiar și lacul se mai vede încă. Este totuși posibil ca imaginea nedatată în care se vede lacul, să fi fost făcută cu câțiva ani înainte și inserată abia mai târziu în acest prospect. Ceea ce știm este că în 1904 a avut loc o erupție naturală de apă minerală în urma căreia s-a format lacul Sf. Anton. Fabrica Phoenix folosea apă din aceeași sursă, ca urmare, cu timpul debitul diminuându-se, lacul a fost condamnat în final la secare naturală. Acest lucru s-a întâmplat în 1914. În 1928, 14 ani mai târziu, acel loc era mereu mlăștinos mai ales toamna când ploua mult. După secarea completă a lacului s-a încercat plantarea locului cu arboret și redarea lui parcului. Din cauza solului îmbibat cu apă, acest lucru nu s-a reușit în totalitate. Prin anii '60 terenul a fost folosit ca depozit de lăzi pentru Apemin.



Linia de garare spre vechiul Apemin în 1957. Pe locul unde odinioară fusese lacul Sf. Anton, apa încă mai băltea în zilele ploioase.

La începutul anilor '70 a fost amplasat un vechi avion de pasageri sovietic transformat în café-bar. Până pe la 1907 caii, căruțele, atelajele erau staționate în curtea viitoareii fabricii de apă minerală, peste drum de centrul cultural al parohiei romano-catolice (fostul IREB din anii '60). Aici la acea dată era restaurantul lui Eduard König. După construirea fabricii, omnibusul a fost transferat în

curtea casei Doboșan de mai târziu, aflată pe malul pârâului Preturii, pe strada Principală. Casa este ilustrată în broșura mai sus amintită. Aici am văzut eu un omnibus în 1942. Era ca un vagon închis, de culoare maro, cu geamuri, acoperiș din tablă și avea în jur de 8 locuri pe scaune. Păcat că nu s-a gândit nimeni să păstreze acest vehicul valoros din punct de vedere istoric. A dispărut pur și simplu ca și statuia lui Trefort (1918) și banca de piatră a lui Déak Ferencz (1988).



Omnibusul din Buziaș, pe o ilustrată de la începutul secolului XX.

Referitor la "Etelka", ea a circulat doar pe timp de vară. Din cauză că prima cursă era pe la ora 5³⁰ dimineța, iarna ar fi fost foarte greu să menții presiunea cazanului la 8 atm. Manometrul era marcat până la 12 atm maxim. Locomotiva singură fără sarcină putea fi pusă în mișcare chiar cu numai 2 atm. Cu așa presiune joasă 'nea Karabensch mi-a dat voie odată să conduc locomotiva pe o distanță de vreo 150m, de la coloana de alimentare cu apă până în curtea fabricii. Emoția fusese mare. A devenit și mai mare când am urcat în cabină și am deschis regulatorul; prea mult însă. Locomotiva a pornit brusc, iar domnul Karabensch a fost nevoit să intervină rapid închizând regulatorul și strângând cu toată puterea frâna manuală pentru a nu lovi parapetul de la capătul liniei.

Aveam 8 ani atunci, dar aceste două minute trăite ca mecanic de locomotivă n-am să le uit niciodată ».



Mecanicul unei locomotive de mărimea lui "Etelka" acționând regulatorul.



Reclamă cu Băile Buziaș apărută în ziarul "Drapelul" din Lugoj, în 1920, din care reiese faptul că la acea dată transportul persoanelor se făcea cu omnibusul și nu cu "trenul mic".

12.1. Interviu cu domnul Ioan Lazăr

La 10 aprilie 2002, i-am luat un interviu fiului fostului mecanic de locomotivă al lui "Etelka". Am întâlnit un bătrânel amabil, binevoitor și simpatic. Ioan Lazăr are în jur de 77 de ani și de o bună bucată de vreme locuiește departe de copiii lui în Bacova, un sat lângă Buziaș. Petru Lazăr, tatăl lui Ioan, se pare că a fost primul mecanic de locomotivă care a făcut serviciul pe "Etelka".

Valentin Ivănescu : *Unde și când l-a cunoscut tatăl dumneavoastră pe Jakob Muschong?*

Ioan Lazăr : *Tatăl meu locuia în 1920 în Caransebeș și fiind de meserie pădurar avea o mică afacere din vânzarea lemnului în*

localitatea Grăniceri din județul Caraș-Severin. Când a auzit în Lugoj că Muschong caută un mecanic pentru locomotiva sa, tatăl meu s-a prezentat imediat în vederea ocupării acestui post.

Valentin Ivănescu : *Care au fost cerințele lui Muschong pentru a-l angaja ca mecanic de locomotivă?*

Ioan Lazăr : *Tatăl meu trebuia să-și etaleze toate cunoștințele lui din domeniul mecanicii. În acest sens, a primit ca sarcină să demonteze câteva componente ale locomotivei și ulterior să le assembleze la loc. Deși nu avea nici o pregătire în meseria de mecanic de locomotivă, dar fiind un om priceput, el a reușit să facă față acestei probe, iar în final a fost angajat de Muschong.*



Petru Lazăr împreună cu soția și cei doi copii ai lor, pe o bancă din parcul Băilor Buziaș în anul 1929. Băiețelul din imagine este Ioan Lazăr.

Valentin Ivănescu : *Locomotiva "Etelka" se afla pe atunci în Lugoj?*

Ioan Lazăr : *În timpul parcursurilor de probă, da. N-aș putea însă să vă spun, dacă Muschong a trimis locomotiva la Lugoj în vederea găsirii unui mecanic sau "Etelka" făcea serviciul acolo la fabrica de țiglă.*

Valentin Ivănescu : Când a venit tatăl dumneavoastră la Buziaș?

Ioan Lazăr : Tatăl meu s-a mutat la Buziaș în luna aprilie 1923. De acest lucru sunt absolut sigur. Imediat a și început lucrul ca mecanic la firma lui Muschong. În Buziaș și-a întemeiat familia și chiar a reușit să obțină calificarea ca mecanic de locomotivă.

Valentin Ivănescu : Ce s-a întâmplat cu tatăl dumneavoastră și cu "Etelka" după naționalizarea din 1948?

Ioan Lazăr : Calea ferată particulară împreună cu tot materialul rulant a trecut în proprietatea C.F.R.-ului. "Etelka" se pare că a mai circulat pe linia Buziaș-Buziaș Băi până la începutul anilor '50, după care i s-a pierdut urma. Tatăl meu nu a mai lucrat ca mecanic de locomotivă. Abia în 1962, el s-a pensionat.



Carte postală ilustrată cu reclamă pentru apa minerală de Buziaș.
În plan îndepărtat , în spatele colonadei se observă "trenul mic".

12.2. Interviu cu doamna Ilonka Nagy

La data de 29 aprilie 2002 am discutat cu doamna Ilonka Nagy, fosta secretară a lui Elemér Patyánszky. Doamna Nagy născută

În 1911 se numără printre buzieșenii care au trăit vremurile când “trenul mic” era la începuturile sale.

Valentin Ivănescu : *Cât timp ați fost dumneavoastră secretara domnului Patyánszky ?*

Ilonka Nagy : *Aveam în jur de 20 de ani, când domnul Patyánszky mi-a oferit postul de secretară în 1931. Am lucrat vreme de 10 ani în slujba dumnealui.*

Valentin Ivănescu : *Ce știți despre Jakob Muschong ?*

Ilonka Nagy : *Muschong, etnic german din Banat, a fost proprietarul stațiunii balneare și al fabricii de îmbuteliat apă minerală “Phoenix”, până la moartea sa în 1923.*



Elemér Patyánszky (1896-1973) lângă automobilul său Buick, discutând cu șoferul firmei Muschong.

Valentin Ivănescu : *Câți copii a avut Muschong ?*

Ilonka Nagy : *Muschong a avut trei fete. Una din ele a fost soția domnului Patyánszky și au moștenit împreună stațiunea balneară și fabrica “Phoenix”. O altă fată a fost căsătorită cu un ofițer maghiar și au trăit la Budapesta, iar cea de-a treia fiică a sa a fost căsătorită cu domnul Szladek, director al fabricii de țiglă din Sântimbru, lângă Alba Iulia, tot proprietate a lui Muschong.*



Gara Sântimbru Fabrică în anul 1930.

Valentin Ivănescu: *Ce reprezintă vagonetele din fotografie ?*

Ilonka Nagy: *Aceste vagonete erau folosite pentru transportul diferitelor materiale în interiorul fabricii de țiglă. Vagonete identice se foloseau și în fabrica de țiglă din Lugoj, tot proprietate a lui Muschong și chiar la Buziaș pe linia îngustă dintre clădirea cazanelor și fabrica "Phoenix".*

Valentin Ivănescu: *Vă mai amintiți când s-a construit calea ferată a "trenului mic"?*

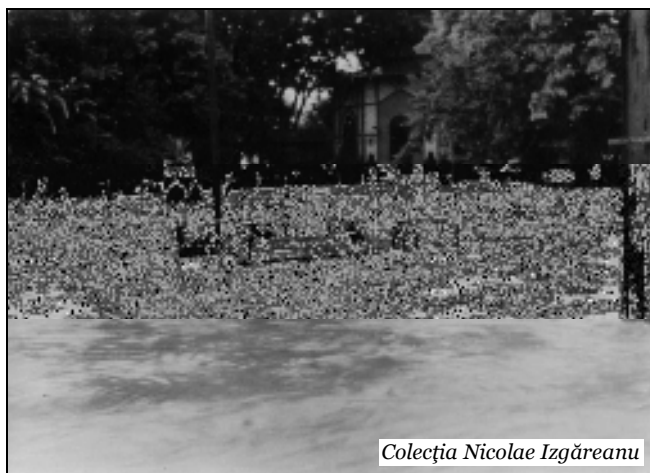
Ilonka Nagy: *Părerea mea este că "trenul mic" funcționa deja la începutul anilor '20, cu mult înainte de a se prelungi colonada în 1936.*

Valentin Ivănescu: *Cunoașteți vreo întâmplare legată de "trenul mic" ?*



Doamna Ilonka Nagy (în mijloc) alături de câțiva prieteni în curtea fabricii de țiglă din Sântimbru.

Ilonka Nagy : Da. Mecanicul lui “Etelka”, Petru Lazăr, îl mai supăra câteodată pe domnul Patyánszky. Așa s-a întâmplat o dată cu ocazia unor mari inundații ce au avut loc în stațiune, în august 1938. Ajuns cu garnitura trenului în gara Buziaș, în loc să aștepte ca apele să se retragă, Lazăr a pornit trenul ajungând în băi, unde apa urcase deja până la axul roților locomotivei. Patyánszky s-a enervat atât de tare, încât nu a lipsit mult ca acesta să fie concediat.



Parcul băilor în timpul inundațiilor.

Valentin Ivănescu: *Ce s-a întâmplat cu personalul “trenului mic” după naționalizare ?*

Ilonka Nagy: *În 1948, calea ferată și garnitura “trenului mic” au trecut în componența C.F.R.-ului. O mică parte din personal, printre care și domnul Mitru Jurca, conductorul de bilete, a continuat să lucreze alături de noii angajați ai C.F.R.-ului, până la pensionare.*



Colecția Ioan Jurca

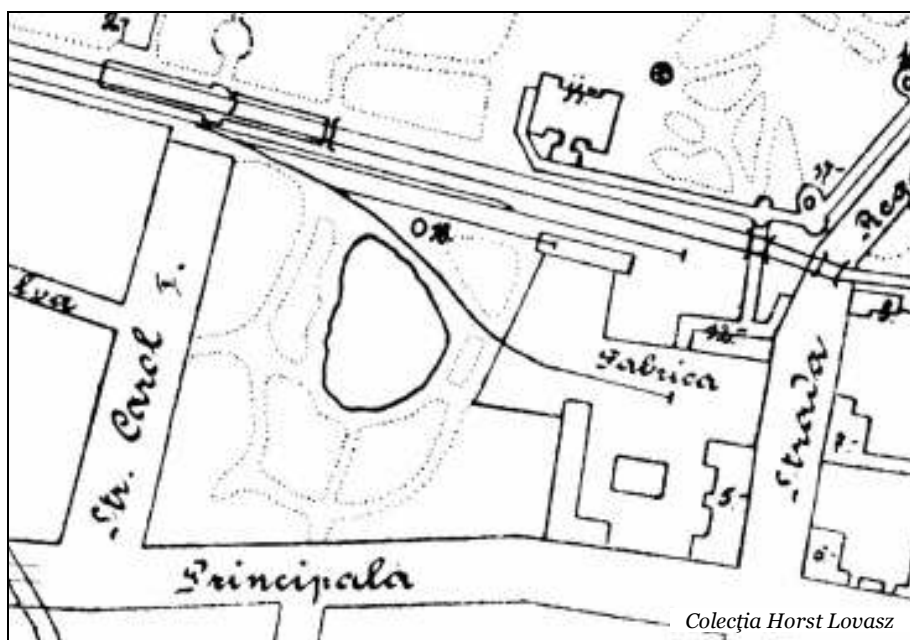
Conducătorul de bilete Mitru Jurca în ținuta de iarnă.

12.3. Interviu cu domnul Josef Molnar

Domnul Molnar s-a născut în anul 1932, locuiește în Buziaș și este un împătimit al istoriei Buziașului și inclusiv al “trenului mic”. Discuția a avut loc ca între adevărați pasionați feroviari.

Valentin Ivănescu: *Ce știți dumneavoastră despre construcția căii ferate Buziaș-Buziaș Băi?*

Josef Molnar: *Nu aș putea să vă dau date prea exacte despre construcția acestei căi ferate particulare. Știu doar că a durat destul de mult până a fost terminată. Muschong a avut mai multe proiecte de realizat într-o perioadă de timp relativ scurtă, cum au fost : băile Phoenix, fabrica de apă minerală, hotelurile și alte stabilimente balneare. Toate acestea au costat o sumedenie de bani, calea ferată fiind construită încetul cu încetul.*



Fragment din harta Băilor Buziaș apărut în prospectul din anul 1928, în care se văd: “gara mică”, fabrica Phoenix, băile Phoenix și chiar o parte din lacul Sf. Anton.

Valentin Ivănescu: *Când credeți dumneavoastră că s-a dat în folosință calea ferată pentru transportul călătorilor?*

Josef Molnar : *Cred că prin 1923.*

Valentin Ivănescu: *Ce s-a întâmplat în 1922?*

Josef Molnar: *În anul 1922, în Buziaș a avut loc un ușor seism. Prin deplasarea faliilor tectonice câteva surse de apă minerală au fost astupate. Muschong și-a văzut dintr-o dată întreaga sa investiție compromisă. După câteva zile, situația s-a ameliorat, așa încât izvoarele de apă minerală s-au “trezit din nou la viață”.*

Valentin Ivănescu : *Avem aici o imagine din anul 1922. Ce ne puteți spune despre ea ?*

Josef Molnar : *În această imagine s-a forat cu succes un nou izvor de apă minerală după cutremur. Acest izvor ar fi trebuit să debiteze apă pentru fabrica Phoenix. După scurt timp, s-a constatat că apa nu putea fi folosită, fiind plină de nisip, așa că s-a renunțat la ea. Pentru fabrică s-au forat alte izvoare minerale, unele dintre ele active, există chiar și astăzi.*



Forajul Anton I supus unei intervenții în erupție liberă în 1922.

În stânga imaginii se observă linia de garare în fabrică.

Valentin Ivănescu : *La ce folosea atâta lemn ?*

Josef Molnar : *E posibil ca lemnul ce se vede în imagine să nu fi fost folosit drept combustibil, ci să servească și la fabricarea*

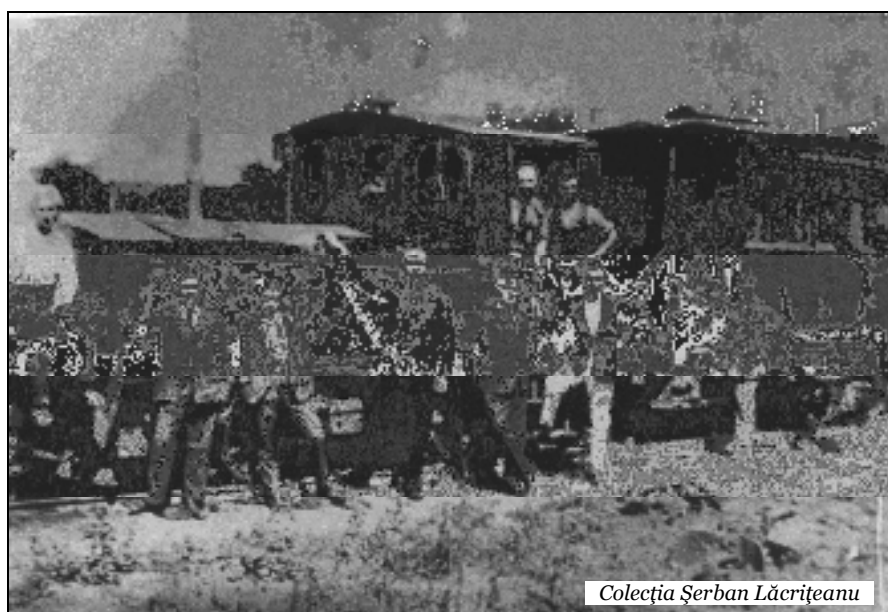
traverselor pentru liniile care erau încă în construcție. Cert e că o mare cantitate de lemn se ardea în cuptoarele cazanelor de încălzit apă minerală pentru băi dar și în focarul lui “Etelka”.

Valentin Ivănescu : *Exista “Etelka” la acea dată ?*

Josef Molnar : *Eu cred că “Etelka” efectua deja serviciul, deși ea nu se vede în fotografie. Lemnul care e din abundență între linii putea servi drept combustibil, pentru o locomotivă cu abur.*

Valentin Ivănescu : *Ce știți despre “George”, locomotiva de înlocuire?*

Josef Molnar : *“George” era o locomotivă cu motor care funcționa cu benzină grea. În lunile de iarnă putea fi pusă mult mai ușor în funcțiune decât “Etelka”. În timpul sezonului rece o locomotivă cu abur pierde multă căldură scăzându-i randamentul și devenind neeconomică. Din contră, “George” care arăta mai degrabă a mașină blindată decât a locomotivă, era mai puțin elegantă, destul de zgomotoasă, dar mai eficientă și mai rentabilă.*



Locomotivă pe două osii, transmisie cu biele și motor cu benzină grea, asemănătoare cu “George”.



Colecția Josef Molnar

Chioscul construit în gara Buziaș cu ocazia vizitei împăratului Franz Josef I în anul 1898.



Colecția Carol Blăjan

Gara Buziaș în zi de sărbătoare: 19 martie 1899, de Sf. Iosif, ziua împăratului Franz Josef I. La peron localnici în costume naționale românești și ofițeri ai armatei imperiale în uniformă de paradă, așteptând trenul special ce urma să aducă oficialități de la Timișoara.

12.4. Interviu cu doamna Margarethe Hauer

La 31 august 2002, am avut ocazia să stau de vorbă cu doamna Margarethe Hauer. Această distinsă doamnă în etate de 92 de ani este o pasionată colecționară de vederi, cărți poștale, fotografii și amintiri despre vechiul Buziaș, deși marea majoritate a vieții a petrecut-o în Hunedoara.

Valentin Ivănescu :
Când credeți dumneavoastră că a fost adusă „Etelka” la Buziaș?

Margarethe Hauer :
„Etelka” a fost adusă de la Debrețin, Ungaria, prin anii 1919-1920. Primul mecanic care a lucrat pe această locomotivă în Buziaș a fost Johann Berger, un etnic german, originar din Nădrag. El s-a stabilit în Buziaș și a lucrat pentru Muschong până în 1929. E posibil ca mecanicii Berger și Lazăr să fi lucrat cu schimbul pe această locomotivă.

Valentin Ivănescu :
Când a construit Muschong calea ferată de la gară în parcul băilor și cât timp a durat întreaga construcție?

Margarethe Hauer:
Calea ferată s-a construit destul de repede. Lucrările au început prin 1917 și au durat până prin 1920, dar e posibil să fi fost terminate, chiar înainte de această dată. Jakob Muschong avea la vremea aceea destule resurse financiare pentru a-și permite să facă o asemenea investiție. Împreună cu ginerele său, Elemér Patyánszky, formau o echipă de oameni foarte întreprinzători și harnici. De câte ori era necesar puneau umărul fără nici o ezitare.

Valentin Ivănescu: *Ce ne puteți spune despre „George”, locomotiva care funcționa pe timp de iarnă?*

Margarethe Hauer : *La început, acestei locomotive i s-a spus „Otto” după numele celui care a inventat acest tip de motor.*



Peisaj rustic din Buziașul anilor '30.

Mai târziu, lumea din Buziaș i-a schimbat numele în „George”, din ce motiv, asta nu aş putea să vă spun.

Valentin Ivănescu: În afară de calea ferată de ecartament normal exista și o cale ferată îngustă între clădirea cazanelor și fabrica „Phoenix”. Ne puteți spune ceva despre aceasta?

Margarethe Hauer: Despre această linie îngustă, nu aş putea să vă spun amănunte care să vă intereseze, pentru că nu știu nici eu. Știu însă că demult, înainte de a se înființa calea ferată și „trenul mic”, exista o linie îngustă în curtea clădirii unde s-a îmbuteliat pentru prima dată apă minerală în sticle. Clădirea purta numele de „Casa Ratkay”, există și în prezent și este situată pe actuala stradă Avram Iancu, unde acum locuiește familia Novăcescu. Apa minerală era extrasă dintr-o fântână și adusă cu ajutorul unui mic vagonet care rula pe această linie îngustă până în casă, unde era îmbuteliată în sticle.



Clădirea unde s-a îmbuteliat pentru prima dată apă minerală în sticle.

Valentin Ivănescu: Povestiți-ne despre mijloacele de transport existente între gara Buziaș și parcul băilor înainte de „trenul mic”.

Margarethe Hauer: Îmi amintesc că pe vremea când aveam 10 ani, transportul călătorilor de la gară în Buziaș se făcea cu ajutorul trăsurilor. Exista chiar și un omnibus cu 10 locuri, tras de cai. Stația era amplasată în fața hotelului Grand, iar locul de

garare se găsea în curtea unde prin anii '60 se aflau atelierele Intreprinderii Balneare.



Gara Buziaș în 1926 (vedere din spatele gării).

Valentin Ivănescu: *Descrieți-ne , vă rugăm, ce se vede în această fotografie pe care ne-ați pus-o la dispoziție din colecția dumneavoastră (vezi pag.82).*

Margarethe Hauer : *Fotografia a fost făcută la 10 august 1939 și îl reprezintă pe fiul meu privind-o cu mare admirație pe „Etelka” gata de drum spre gara Buziaș. Cărarea ce traversa calea ferată ducea pe vremea aceea la intrarea în parc. Observați că și în dreapta căii ferate exista un peron pavat cu piatră cubică. După cum se vede, era destulă animație în parcul băilor în acea însorită zi de vară.*



Colecția Margarethe Hauer

„Etelka” în gara din parcul băilor, în 10 august 1939, gata de drum spre „gara mare”.

Valentin Ivănescu: *Ce s-a întâmplat în vara anului 1919 în gara Buziaș?*

Margarethe Hauer : Localnicilor de etnie maghiară din Buziaș, care după Unirea din 1918 au ales să trăiască în Ungaria, li s-a pus la dispoziție un tren cu destinațiile Gyula și Szeged. În cele două imagini apar buzieșenii care urmau să plece, fotografiați lângă vagoanele de marfă ce intrau în compunerea aceluia tren.



Gara Buziaș 1919. Vagon de marfă al Soc. C.F. de Stat Reșița.



Gara Buziaș 1919. Vagon de marfă de proveniență M.Á.V..



Linia de cale ferată a „trenului mic” în fața băii Phoenix, în 1926.



Gara Buziaș cu chioșcul de la intrare, 9 septembrie 1934.

12.5. Interviu cu domnul Ion Boldureanu

Fost angajat al C.F.R.-ului, domnul Boldureanu s-a arătat foarte binevoitor în discuția pe care am purtat-o cu domnia sa. Mai mult, ne-a pus la dispoziție fotografii și informații de pe vremea când a făcut serviciul pe “trenul mic”, recomandându-ne și pe alți colegi feroviari cu care a lucrat.



Colecția Ion Boldureanu

Automotorul și remorca “trenului mic” în anul 1968, la linia 2 în gara Buziaș. În imagine mecanicul Nicolae Liuba încadrat de cei doi conducători de bilete Nicolae Berariu (stânga) și Ion Boldureanu (dreapta). Automotorul a fost construit la uzinele “N. Malaxa” S.A.R., București cu numărul de fabricație 119, în anul 1936. El a rezultat din motorizarea vagoanelor de călători cu cutie din lemn pe două osii și inițial a avut motor MAN de 150CP. Cu ocazia reparației capitale efectuate la 31.10.1967 la MARUB Brașov cutia a fost metalizată și automotorul renumerotat B-MOT-M 929. Astfel, s-a înlocuit automotorul original nr.929 care s-a pierdut în timpul războiului. 86068/929 a fost repartizat în 1937 la depoul Bălți (Basarabia) iar între anii 1960-1997 se afla la depoul Timișoara.

Valentin Ivănescu: *Cât timp ați lucrat pe “trenul mic”?*

Ion Boldureanu: *Practic a fost o perioadă de doi ani când am înlocuit personalul de tren aflat în concediu de odihnă sau de boală, fiind transferat de la Lugoj la Buziaș. Înainte de aceasta, am lucrat pe liniile Timișoara-Buziaș-Lugoj și Jamu Mare-Buziaș-Lugoj-Ilia la trenuri personale având funcția de conductor de bilete.*

Valentin Ivănescu: Cum arăta “trenul mic” când ați lucrat dumneavoastră la Buziaș?

Ion Boldureanu: Când am început să lucrez pe “trenul mic” automotoarele verzi erau deja în exploatare pe această linie.

Valentin Ivănescu: Cum se făcea manevra cu vagoanele de marfă pentru Apemin în gara din parcul băilor?

Ion Boldureanu: Manevra se făcea de fapt cu o locomotivă cu abur din seria 131.000 care sosea cu “localul de marfă”. Ea aducea vagoanele goale și ducea la întoarcere în “gara mare” pe cele încărcate cu apă minerală. De multe ori acest tren întârzia și atunci manevra în băi o făceam noi cu automotorul. Practic Apeminul depindea de C.F.R. pentru că la acea dată nu avea încă o locomotivă de manevră proprie.



Colecția Vasile Pinte

Locomotivă-tender din seria 131.000.

Valentin Ivănescu: A existat vreun eveniment deosebit în toată această perioadă cât ați lucrat pe “trenul mic”?

Ion Boldureanu: Evenimente deosebite nu au existat, în schimb “aventuri” au fost destule. Să efectuezi manevra în băi cu automotorul și vagoanele încărcate cu apă minerală era deja o aventură. Din fericire, niciodată nu s-a întâmplat ceva rău.

Valentin Ivănescu: Unde își petrecea noaptea personalul “trenului mic”, după ultima cursă din zi?

Ion Boldureanu: Clădirea gării din parcul băilor dispunea de două dormitoare: unul pentru mecanic, iar celălalt pentru conductorii de bilete. Înainte de odihnă, deseori se mai încingea câte o partidă de table între cele două "tabere": mișcare și tracțiune.

Valentin Ivănescu: Cum se conducea automotorul? Presupun că nu era o prea mare filozofie.

Ion Boldureanu: Automotorul se putea conduce foarte ușor, chiar mai ușor decât un tractor. Există inversorul de mers, maneta de accelerație, selectorul de viteze, maneta de ambreiaj, robinetul mecanic, și cam atât.



Foto Cristinel Popov

Postul de conducere din cabina unui automotor.

Valentin Ivănescu: Dumneavoastră aveți dreptul să conduceți automotorul?

Ion Boldureanu: Drept nu aveam, dar câteodată trebuia să o fac. Se mai întâmpla ca mecanicul nostru să bea un păhărel de vin de Silagiu la o partidă de table seara, iar dimineața la prima cursă să fie greu de urnit. Atunci, nu aveam de ales, îl așezam pe banchetă în partea stângă, iar eu treceam în dreapta la postul de conducere. Lansam motorul cam cu zece minute înainte de ora plecării, pentru a se încălzi și a ajunge la temperatura optimă de funcționare și porneam încet garnitura, ajungând întotdeauna la timp în gara Buziaș. Acolo, o dată ajunși cu bine, nu mai interesa pe nimeni cum a decurs drumul. Au mai auzit și alți mecanici că în băi există un "mecanic ajutor" și atunci povestea a început să se repete, aceasta până la tragicul eveniment de cale ferată de la Bucurdea-Crăciunel,

din județul Alba, unde se pare că la originea catastrofei a fost alcoolul.

Valentin Ivănescu: *Povestiți-ne despre acel accident.*

Ion Boldureanu: *Accidentul a avut loc pe relația Teiuș-Blaj. În dimineața zilei de 7 octombrie 1968, în jurul orei 6⁰⁰, impiegatul de mișcare din Bucerdea îndrumă trenul personal Teiuș-Blaj contra acceleratului 303 București-Satu Mare. La kilometrul 368+8 aproape de Crăciunel, are loc dezastrul prin ciocnirea în linie curentă a celor două trenuri. Nenorocirea a fost cu atât mai mare pentru că în acea nefastă dimineață de luni era o ceață deasă pe Târnave, iar trenul personal numit de localnici "Școlărița", era înțesat de elevi și navetiști care mergeau la Blaj. Locomotiva 324.724 din depoul Teiuș a personalului a străpuns practic dieselul 060-DA-328 din depoul Brașov al acceleratului până aproape de jumătate. La originea acestui tragic eveniment feroviar soldat cu mulți morți și răniți a stat alcoolul, impiegatul din Bucerdea cinstindu-se noaptea dintr-o damigeană cu vin adusă de unul dintre acari. De atunci, s-a introdus la C.F.R. ordinul cu privire la testarea personalului de mișcare și de tracțiune cu trusa alcooloscopică.*



Tren personal pe linia Blaj-Praid remorcat de locomotiva 324.724, în 20.08.1968. Două luni mai târziu locomotiva avea să fie implicată în evenimentul feroviar de la Bucerdea-Crăciunel.

12.6. Interviu cu domnul Andrei Enyedy

În seara zilei de 29.03.2004 am avut ocazia să discut cu domnul Andrei Enyedy lucruri interesante despre gara din Buziaș.

Valentin Ivănescu: *În ce perioadă ați fost dumneavoastră șef de gară la Buziaș?*

Andrei Enyedy: *Am făcut serviciu ca șef de gară în stația C.F.R. Buziaș în două perioade: între 1972-1980 și 1990-1994. În total sunt 12 ani.*

Valentin Ivănescu: *Când s-a extins clădirea gării în aripa dinspre vest?*

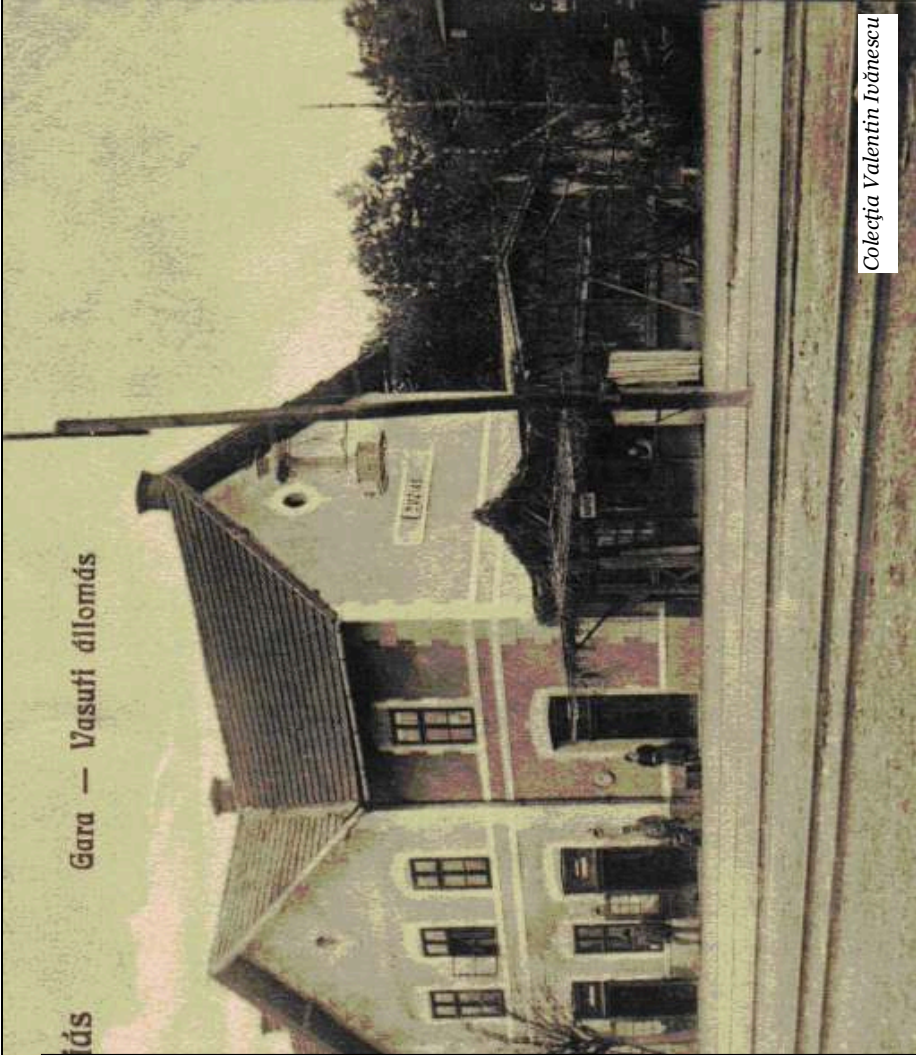


Gara Buziaș în 1910.

Andrei Enyedy: *La începutul anilor '20, prin 1922 - 1923 s-au executat lucrări de amploare pe rețeaua C.F.R. din Banat. Au fost aduși muncitori din Italia, renumiți ca meșteri pricepuți în construcții. S-a lucrat pe linia Anina-Oravița, o cale ferată montană de o rară frumusețe, la consolidarea viaductelor și a tunelelor. Tot atunci s-a consolidat și tunelul de la Holdea, de pe linia Lugoj-Ilia. În stația C.F.R. Buziaș s-a extins clădirea în aripa de vest, dărâmându-se chioșcul din lemn care era amplasat acolo, iar la scurt timp s-a construit și acoperișul peronului ai cărui stâlpi de susținere metalici mai există și astăzi.*



Şef



Gara — Vasuți állomás

Colecția Valentin Iordănescu

Tiberiu Vrânceanu (stânga) și Ion Buzangia (dreapta) asistând la plecarea acceleratului de București în noiembrie 1973. În centrul imaginii, coloana hidraulică.

Valentin Ivănescu: *Ce ne puteți spune despre vremea tracțiunii cu abur?*

Andrei Enyedy: *Pe vremea când încă mai circulau locomotivele cu abur, existau două coloane hidraulice, una care mai este și astăzi, dezafectată, în capătul dinspre Lugoj, iar cealaltă care a fost ulterior demontată, în capătul opus spre direcția Gătaia. În dreptul fiecărei coloane de alimentare cu apă, între firele căii exista câte un canal de colectare a zgurei provenită din arderea cărbunelui în focarele locomotivelor. Aceasta era folosită pentru pavarea potecilor dintre linii în stațiile C.F.R.. Cele două coloane hidraulice au fost construite de firma: "TEUDLOFF & DITTRICH" din Budapesta și datau din 1896, anul când s-a inaugurat linia Timișoara-Buziaș.*

Valentin Ivănescu: *Ce fel de locomotive cu abur circulau prin Buziaș când erați șef de gară?*

Andrei Enyedy: *La începutul anilor '70, locomotivele cu abur au început să fie retrase treptat din circulație. Pe liniile secundare mai circulau cele din seriile: 324, 230.000, 50.100 și 150.000 la trenuri personale și la trenuri de marfă. Un caz interesant s-a petrecut într-o zi, când "localul de marfă" a garat în Buziaș remorcat de o locomotivă din seria 150.1000, tip neobișnuit pentru această linie de câmpie. Locomotiva a împins chiar un co*



Valentin Ivănescu: Cum se efectua manevra în Buziaș Băi?

Andrei Enyedy: Apeminul ne solicita mult pe vremea aceea, cerându-ne să aducem vagoane goale și să ducem vagoane încărcate cu lăzi cu apă minerală în "gara mare". Pentru asigurarea vizibilității și a măsurilor de siguranță a circulației, convoiul nu trebuia să depășească 15-20 de vagoane. Au existat și cazuri când trenul a avut 40 de vagoane, iar mecanicul de locomotivă n-a putut vedea în curbe semnalele date de partida de manevră. Ca să salveze situația, un angajat al Apeminului, domnul Vasile Bodron care răspundea pe atunci de sectorul primire-livrare de lăzi cu apă minerală, s-a urcat pe acoperișul vagonului din mijlocul convoiului, repetând semnalele date de manevranți. Acest lucru era împotriva normelor de protecție a muncii, însă cum se mai întâmplă câteodată ca scopul să scuze mijloacele, cu tot riscul unor evenimente nedorite, manevra s-a încheiat cu bine atât pentru noi, C.F.R.-iștii, cât și pentru cei de la Apemin.

Foto Florin Lupescu

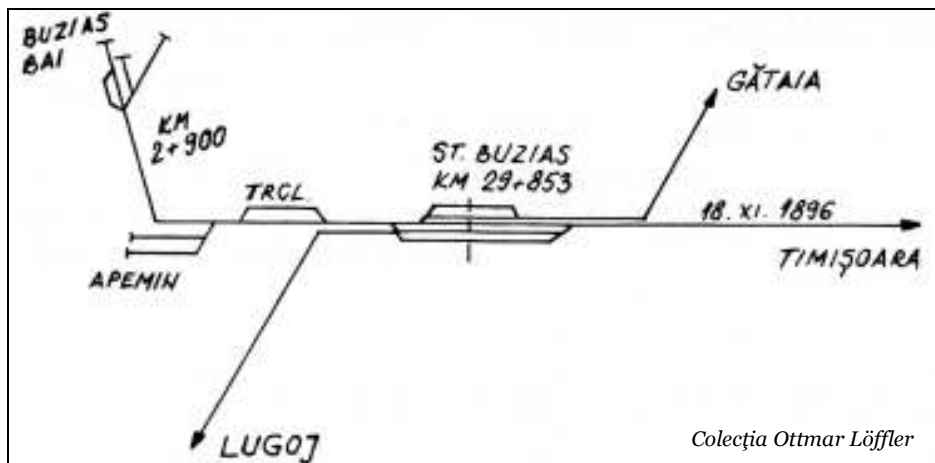
Locomotiva 150.1123 remorcând un tren de marfă.



Gara Buziaș în vara anului 1989.

Valentin Ivănescu: Cu ce fel de vagoane se transporta apa minerală?

Andrei Enyedy: În acei ani, 1972-1973, cererea de apă minerală era mare, iar oferta era și ea pe măsură. Trenuri întregi



Planul stației C.F.R. Buziaș în anul 1975.

cu apă minerală erau expediate în special în sudul țării: Orșova, Turnu-Severin, Craiova, București și chiar Constanța. Existau deja vagoanele termoizolante care mențineau o temperatură constantă iarna-vara. Transportul pe calea ferată cu aceste vagoane era însă foarte scump, așa că pe distanțe mici se foloseau tot vagoane de marfă obișnuite, acoperite, chiar cu riscul de a mai îngheța câteva sticle, iarna, pe timp de ger.



*Podul dezafectat de pe vechiul traseu al liniei în direcția Timișoara,
la ieșire din gara Buziaș.*

Valentin Ivănescu: Când au avut loc lucrările de sistematizare a gării?

Andrei Enyedy: *Lucrările de sistematizare a gării au avut loc în 1970 și au durat cam doi ani până prin 1972. Pentru gararea trenurilor directe de marfă lungi de 600 de metri și având câte 45 de vagoane, linia 4 și 5 a fost prelungită, iar traseul spre Timișoara la ieșirea din gară a fost modificat. S-a construit un nou pod peste pârâul Salcia, iar rambleul căii ferate a fost supraînălțat. În capătul celălalt spre Lugoj s-a construit o linie separată de ieșire-intrare în direcția Buziaș Băi. "Trenul mic" putea gara de acum direct la linia 2 peron fără a mai intra în stație pe linia dinspre Lugoj. Cu toate acestea chiar și astăzi modul de manipulare al macazelor a rămas ca la sfârșitul secolului al XIX-lea, impieगतul de mișcare neavând control direct asupra poziției macazelor.*



Locomotivă cu abur din seria 324 remorcând un tren de călători la ieșire din Timișoara.

Valentin Ivănescu: *Exista vreun tren de persoane mai deosebit pe vremea când făceați serviciu în gara Buziaș?*

Andrei Enyedy: *Cel mai cunoscut tren din acea perioadă, chiar celebru la vremea lui, era “Marinică” al cărui nume provenea de la cântecul “Marinică, codașul”. Porecla i-a fost dată de C.F.R.-iști tocmai pentru că era ultimul tren de călători care pleca din Timișoara Nord în ziua respectivă, doar cu câteva minute înainte de miezul nopții. Circula cu o viteză mai mică decât celelalte trenuri de același rang, de pe aceeași secție de remorcare, iar cei 328 km îi parcurgea în 22 de ore și 30 de minute. Traseul lui era foarte sinuos și făcea legătura dintre Timișoara Nord și Reșița Sud prin Buziaș, Gătaia și Jamu Mare. Locomotivele cu abur specifice acestui tren au fost cele din seria unghurească 324 dar câteodată mai sosea remorcat și de locomotive din seriile 131.000 și mai târziu 150.000, aceasta până la apariția locomotivelor diesel-hidraulice 040-DHC care ulterior le-au înlocuit complet pe cele cu abur. Chiar și așa molcom cum era, “Marinică” a fost îndrăgit atât de C.F.R.-iști cât și de navetiști. Din păcate astăzi acest tren nu mai circulă, el rămânând o frumoasă amintire.*



Colecția Lili Vrânceanu

1 noiembrie 1973, impiegatul de mișcare Ion Buzangia, lângă acceleratul de București.



Gara Buziaș în 1946. În imagine șeful de gară, Octavian Polifronie.



Ioan Porav, șef de gară între 1965-1968.



Nicolae Micșa, șef de gară la Buziaș în perioada 1947-1958.

12.7. Interviu cu domnul Nicolae Chichihezan

Domnul Nicolae Chichihezan a fost mecanic de locomotivă în depoul Timișoara și a lucrat o bună bucată de vreme pe “trenul mic”, la Buziaș. Discuția a avut loc în după-amiaza zilei de 19 mai 2005 în Timișoara.



*Locomotiva-tender 375.850 la manevră în Buziaș, în anul 1958.
În marchiză, mecanicul Nicolae Chichihezan și fochistul său.*

Valentin Ivănescu: Când ați început să lucrați pe linia Buziaș-Buziaș Băi?

Nicolae Chichihezan: “Detașarea” mea la Buziaș este o poveste mai lungă pe care voi încerca să o relatez pe scurt. La începutul anilor '50 am fost deținut politic la “canal”. După perioada de detenție, m-au reprimis la depoul Timișoara datorită faptului că, la vremea aceea, C.F.R.-ul ducea lipsă acută de mecanici de locomotivă. În anul 1958 am fost repartizat la Buziaș să lucrez pe “trenul mic”, în sistem de “turnus închis”. Mai exact, lucram o săptămână încheiată, după care următoarea săptămână eram liber. Era un fel de “domiciliu obligatoriu”, neavând dreptul să ies la drum pe celelalte secții de remorcare ale regionalei, datorită lipsei de încredere acordate mie de către “tovarășii” de atunci.



Automotorul B-M-MOT 948 în Buziaș Băi, în 1962. În cabină, mecanicul Nicolae Chichihezan; pe scară, mecanicul ajutor Nicolae Blidaru.
Valentin Ivănescu: Cum era serviciul la Buziaș Băi?

Nicolae Chichihezan: *Prestația mea ca mecanic nu era dificilă, aș zice că a fost o perioadă liniștită, fără prea multă bătaie de cap. Eram cazat la dormitorul remizei, iar masa o luam la cantina băilor, vestită la acea vreme pentru mâncărurile deosebite. Între curse am avut timp să urmez și un scurt tratament balnear. Îmi făcusem în băi o sumedenie de prieteni, pentru că devenisem și eu buzieșean prin natura serviciului.*

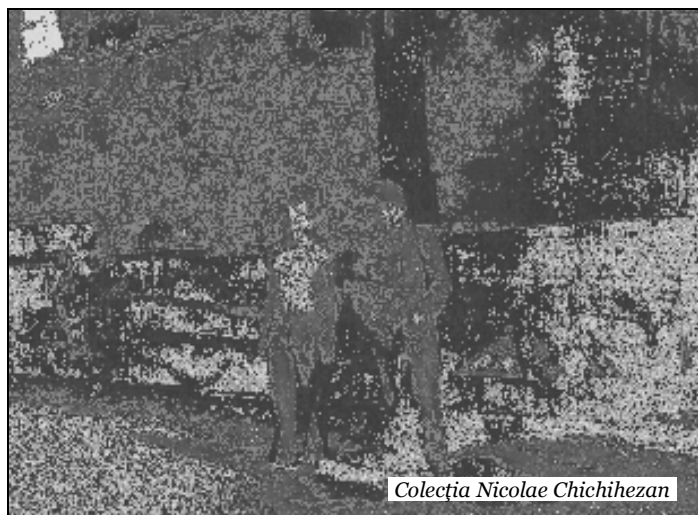


Colecția Nicolae Chichihezan

“Trenul mic” cu LDM-20.005 la linia de la peron în Buziaș Băi, decembrie 1970. Pe locomotivă, mecanicul Nicolae Chichihezan; la peron, conductorul de bilete Gheorghe Petri.

Valentin Ivănescu: *Din ce era compusă garnitura “trenului mic”?*

Nicolae Chichihezan: *În 1958, îmi amintesc, erau în circulație automotoarele din seriile: 86.000, 87.000 și 900. Când automotorul era trimis la revizie în depou și nu era un altul să-l înlocuiască, atunci veneam în băi cu o locomotivă cu abur din seria 375, cu două remorci, care, pe lângă cursele obișnuite la “gara mare”, mai efectua și serviciul de manevră. Cu mașina 375.850 am adus în 1962 în fabrica Apemin Buziaș, noile utilaje de spălare, umplere și capsulare, importate din Cehoslovacia.*



Mecanicul și fochistul lângă locomotiva-tender 375.850 în gara Buziaș, în 1958.

Valentin Ivănescu: *Ați lucrat și pe cele două locomotive diesel-mecanice?*

Nicolae Chichihezan: *Da. La finele anilor '60, prin 1969, au fost aduse la Buziaș LDM-urile 20.001 și 20.005, care au circulat alternativ până în primăvara lui 1974, când transportul de călători pe linia Buziaș-Buziaș Băi a fost sistat. LDM-ul 20.001 a rămas în depoul Timișoara, iar cealaltă locomotivă 20.005 a fost trimisă în 1980 la depoul Petroșani, unde mai este și astăzi utilizată la manevră.*



Locomotiva diesel-mecanică 20.005 cu mecanicul și partida de manevră în depoul Petroșani, în 1980.

13. Introducerea în circulație a automotoarelor

În anul 1948, prin Decretul nr.232, publicat în Monitorul Oficial nr.209 din 9 septembrie 1948, calea ferată Buziaș-Buziaș Băi a fost naționalizată, iar începând cu data de 25 septembrie 1948 ea a trecut în exploatarea C.F.R. împreună cu tot materialul rulant existent.

La începutul anilor '50, când cele două locomotive "Etelka" și "George" au fost retrase din circulație, Administrația C.F.R. a introdus pe linia "trenului mic" trei tipuri diferite de automotoare care au funcționat până la finele anilor '60.



Colecția Ioan Porav

"Trenul mic" cu automotorul din seria B-MOT-M 87.000 pregătit cu stegulețe și fanioane de Ziua muncii, 1 mai 1966, în gara Buziaș.



Colecția Ioan Porav

Automotorul "trenului mic" din seria 87.000 în gara Buziaș Băi. În stânga conductorul de bilete Francisk Csomos alături de mecanicul Haidău în dreapta.

1. Automotorul C.F.R. pe două osii B-MOT-M 87.000. Face parte din prima serie de automotoare construite la Uzinele Malaxa București, realizate prin motorizarea unor foste vagoane de călători. Automotorul avea un motor Ganz de 120 CP, transmisie mecanică

Ganz, o viteză maximă de 70km/h și a fost construit în anul 1935. O caracteristică a acestor vehicule era aceea că deasupra fiecărui post de conducere exista câte un radiator.



Colecția Ioan Porav

Conducătorul Csomos și mecanicul Haidău încadrați de doi cunoscuți în Buziaș Băi lângă "trenul mic".



Colecția Ioan Jurca

Conducătorul Mitru Jurca și mecanicul Teodor Muschici lângă automotorul "trenului mic".



Colecția Ioan Porav

25 iunie 1955, "trenul mic" la peron în gara Buziaș Băi. De la stânga la dreapta: mecanicul Jurma, conducătorul Csomos, conducătorul Jurca și mecanicul Teodor Muschici.

2. Automotorul C.F.R. pe două osii seria B-MOT-M 86.000 a fost construit la Uzinele Malaxa București în anul 1936, prin motorizarea unui fost vagon de călători. Era dotat cu un motor diesel MAN de 150CP și avea o viteză maximă de 85km/h.



Foto Valentin Ivănescu

Automotor din seria B-MOT-M 900 la revizie în depoul Timișoara.



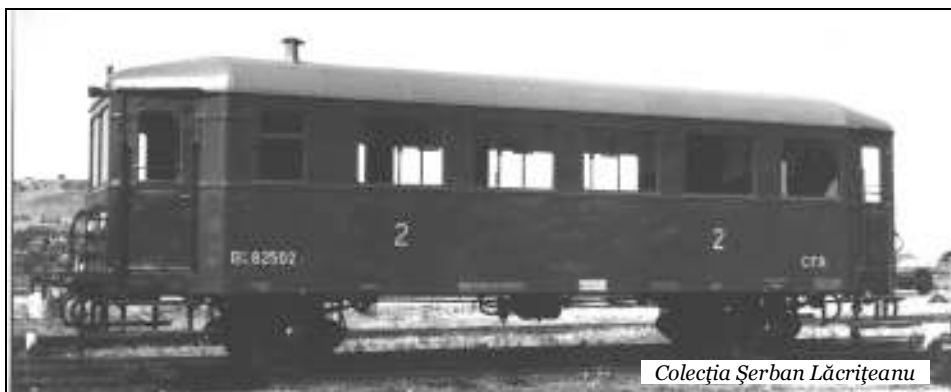
Foto Șerban Lăcrițeanu

Automotoare din seria B-MOT-M900.

3. Automotorul C.F.R. seria B-MOT-M 900 este o construcție complet metalică, motor Malaxa-Ganz de 120CP, executat de Uzinele Malaxa București în anul 1938. Automotoare de acest tip se află încă în exploatare pe rețeaua C.F.R..

La acea dată în compunerea "trenului mic" exista și un vagon remorcă de automotor pe două osii, construit în anul 1935 de Uzinele

Astra din Arad. Acesta era legat la frâna cu aer comprimat a automotorului.



Colecția Șerban Lăcrițeanu

Remorcă de automotor construită în anul 1935 la Uzinele Astra, Arad.

În anotimpul rece încălzirea se făcea cu ajutorul unei sobe cu cărbune plasată la unul din capetele vagonului. De această sarcină se ocupa conductorul de bilete.



Colecția Marinela Ungureanu

*Personalul stației Jamu Mare lângă remorca
trenului automotor Jamu Mare-Gătaia-Buziaș-Lugoj, în 1961.*



Foto: Josef Franz Schreck

14. Introducerea în circulație a locomotivelor diesel-mecanice din seria 20.000

Comparativ cu alte state din Europa, tracțiunea eficientă cu locomotive diesel a apărut în România mult mai târziu, pe la începutul anilor '60, o dată cu introducerea în traficul feroviar de marfă și de călători a puternicelor locomotive diesel-electrice din seria 060-DA. Încercări au existat încă din perioada interbelică.

În anul 1935, U.D. Reșița construiesc două locomotive diesel-mecanice pentru ecartamentul de 600mm, destinate liniei de cale ferată îngustă de la cariera Șanovița, lângă Topolovățul Mare, județul Timiș.



Colecția Mircea Goloșie

“Adriana”, una dintre cele două locomotive diesel-mecanice construite în 1935 la U.D. Reșița.

Pentru remorcarea trenurilor de marfă și de călători pe magistrala feroviară 3, București-Ploiești-Brașov, în special pe porțiunea de traversare a Carpaților, cuprinsă între Cămpina și Brașov, Administrația C.F.R. introduce în circulație în 1938 o puternică locomotivă diesel-electrică de 4400CP, unicat în România, construită de uzinele Sulzer din Winterthur, Elveția.



Colecția Mircea Goloșie

Locomotiva diesel-electrică de 4400CP construită pentru C.F.R. în 1938 de uzinele Sulzer.

În același an, uzinele N. Malaxa din București încep construcția unei serii de locomotive diesel-mecanice de ecartament normal pe două osii. Dotate cu un motor Ganz de 120CP și transmisie mecanică cu biele, locomotivele au fost încadrate în seria 20.000 și au fost destinate remorcării unor garnituri de mic tonaj și serviciului de manevră ușoară în stații, triaje mici și depouri ale C.F.R.. Această numeroasă serie alcătuită din 298 de unități, a fost construită între anii 1938-1962. La început s-a utilizat aceeași numerotare cu cea utilizată și la locomotivele cu abur. Primele exemplare aveau plăci cu inscripția C.F.R., viteza și numărul locomotivei (020.001). Mai târziu, așa cum s-a procedat și la locomotivele cu abur, s-a renunțat la cifra "0" corespunzătoare roților alergătoare. În plus, plăcile metalice au fost înlocuite prin inscripționare direct prin vopsire pe pereții cabinei (C.F.R., numărul, viteza și ultima reparație, pe pereții laterali și C.F.R. pe peretele din spate).



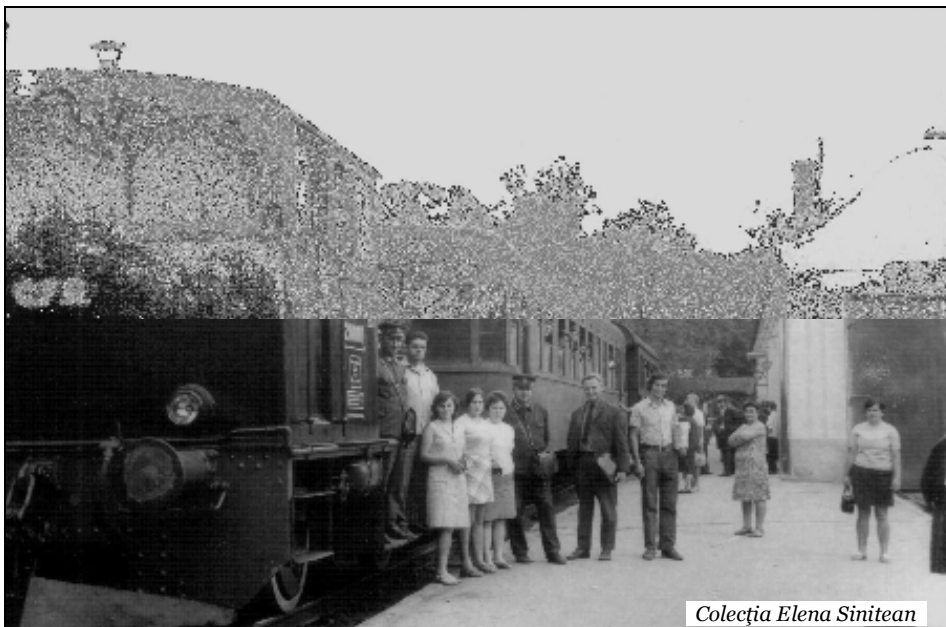
Colecția Ioan Danciu

*Locomotiva 95-0001-8 (ex.20.001) la manevră
în depoul Timișoara, în iarna anului 1986.*



Colecția Milentie Ivan

Mecanicul Emil Ștefureac pe locomotiva 20.001 în Buziaș Băi, în iunie 1972.



*Locomotiva diesel-mecanică 20.001, în septembrie 1973.
În dreapta clădirea gării Buzias-Băi cu remiza locomotivei.*



*Locomotivă diesel-mecanică din seria 20.000, printre ultimele de acest tip,
construită la "Uzinele 23 August", București, în anul 1962.*

Cele două locomotive diesel-mecanice 20.001 și 20.005, care au circulat pe linia Buziaș-Buziaș Băi, au aparținut depoului Timișoara și au făcut serviciul pe acest traseu cu schimbul începând din anul 1970, când au înlocuit automotorul și remorca. Inițial garnitura “trenului mic” avea în compunere trei vagoane de călători pe câte două osii fiecare, construite în 1900 la Győr în Ungaria.



Foto Valentin Ivănescu

Locomotiva 20.005 cu cele 3 vagoane, în gara Buziaș, așteptând semnalul de pornire spre Buziaș Băi, în iulie 1970.

În mod obișnuit, locomotiva 20.005 numită de ceferiști “Muchi”, asigura serviciul de manevră în depou, în timp ce sora ei 20.001 se afla în compunerea “trenului mic”. Din gara Buziaș, circulația se efectua întotdeauna prin împingere până în Buziaș Băi, locomotiva fiind plasată la urma trenului. Acest lucru se datora faptului că în “gara mică” majoritatea liniilor erau ocupate pe vremea aceea cu vagoane termoizolante, iar întoarcerea locomotivei în aceste condiții ar fi fost practic imposibilă.

În iarna anilor 1970-1971 s-a utilizat un vagon care provenea dintr-un automotor din seria BC pe patru osii construit în 1939 la Uzinele Malaxa, București, căruia i s-a demontat motorul.



Colecția Nicolae Miu

Locomotiva 20.005 în Valea Griviței, în ianuarie 1971 remorcând vagonul provenit dintr-un automotor seria BC.

Ulterior au rămas doar două vagoane, dintre care unul, cel de după locomotivă, era o remorcă de automotor, pe patru osii, de construcție germană 1939-1940, captură de război din 1945. Cel de-al doilea vagon provenea de la vechea garnitură.



Colecția Aurel Boncea

Locomotiva 20.001 și vagonul "captură de război" în Buziaș Băi, în iulie 1973. În imagine mecanicul Petru Ulmeanu și conductorii Aurel Negrea și Aurel Boncea.



Colecția Ioan Porav

Locomotiva 20.001 în Buziaș Băi, în anul 1972. Pe locomotivă mecanicul Emil Ștefureac și fostul șef de gară Ioan Porav, alături de câțiva cunoscuți.

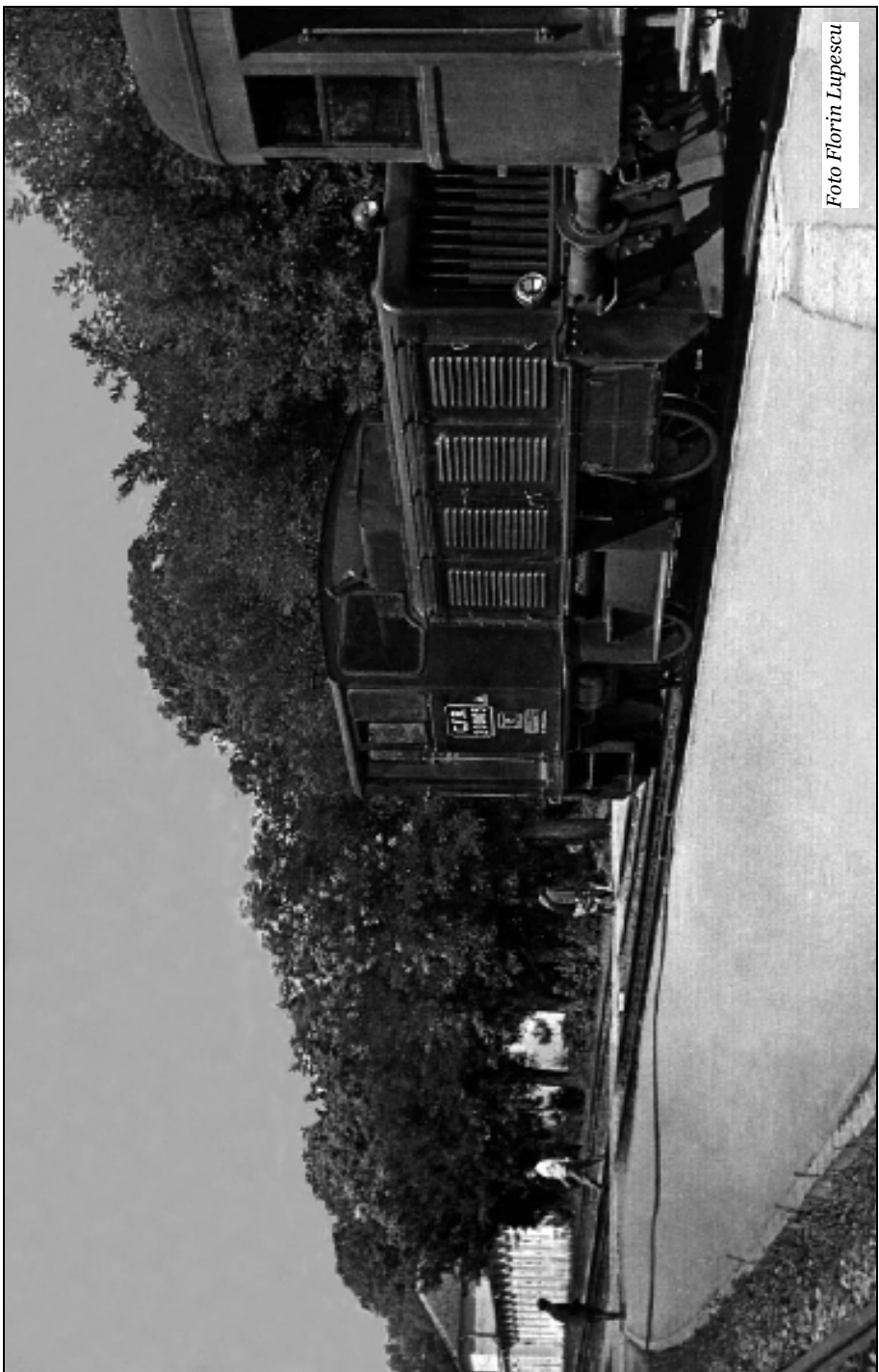


Foto Florin Lupescu



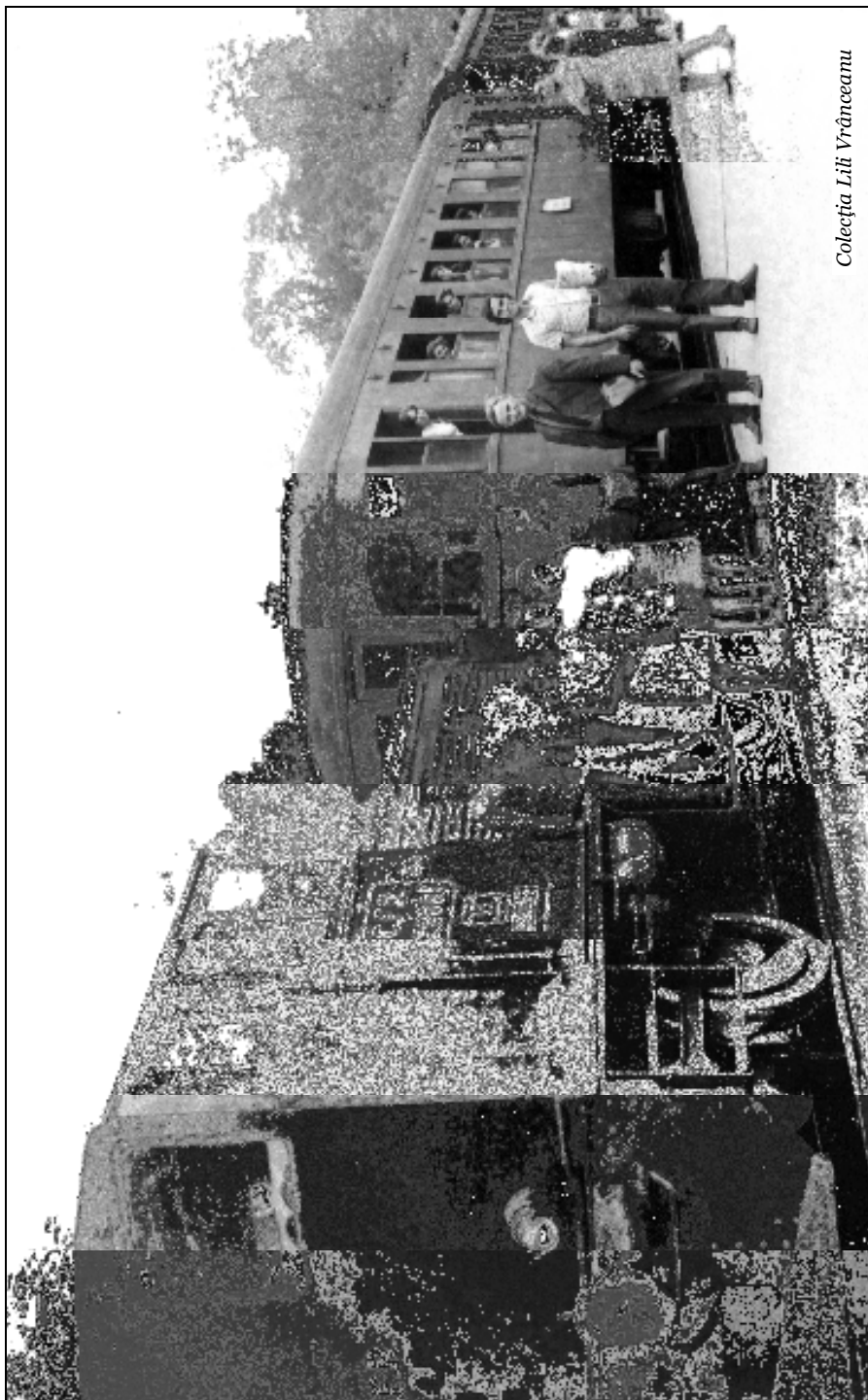
Doamna Elena Sinitean, casier de bilete la Agenția de voiaj C.F.R., lângă vagonul "trenului mic" în Buziaș-Băi, în iulie 1972.



Conducătorii de bilete Aurel Boncea (stânga) și Gheorghe Petri (dreapta) lângă vagonul "trenului mic", în iulie 1973.



Personalul "trenului mic" în gara Buziaș, în 1969. În imagine conducătorii Aurel Boncea (stânga) și Francisk Csomos (dreapta).



Colecția Lili Vrânceanu

*“Trenul mic” remorcat de locomotiva “cap de serie” 20.001 în Buziaș Băi, în septembrie 1973.
În cabină mecanicul Moise Rădulescu.*

La data de 29 mai 1974, “trenul mic” pleca pentru ultima dată în cursă. Întregul personal al gării s-a fotografiat lângă garnitura trenului, imortalizând astfel pe peliculă foto acest eveniment.



Colecția Daniela Pintilie

Fotografie de adio cu acarii și revizorii de ace.



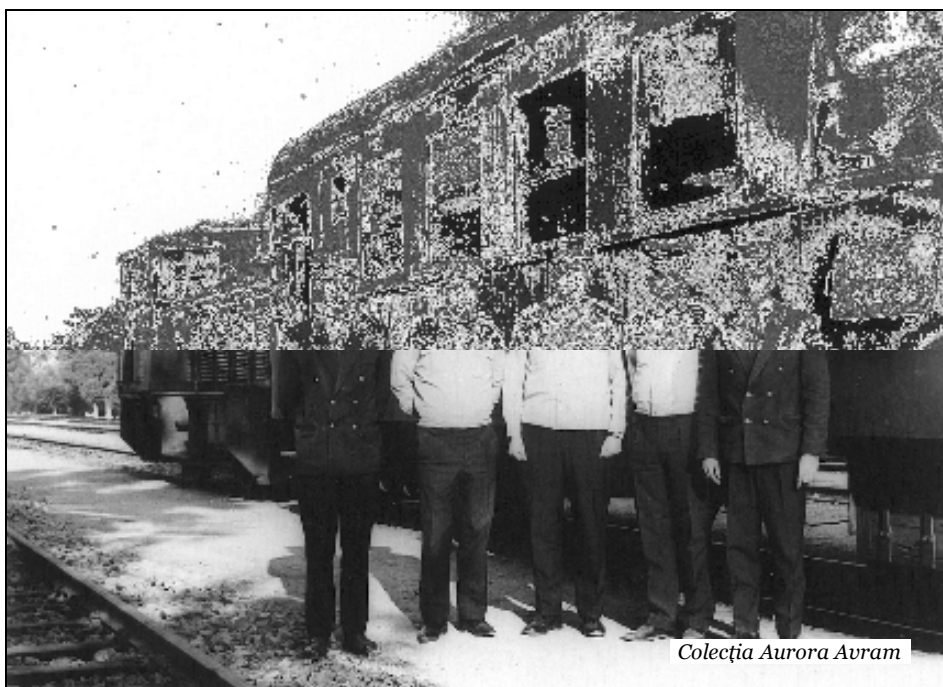
Colecția Maria Cizmaș

Fotografie de adio cu personalul comercial și auxiliar al gării Buziaș.



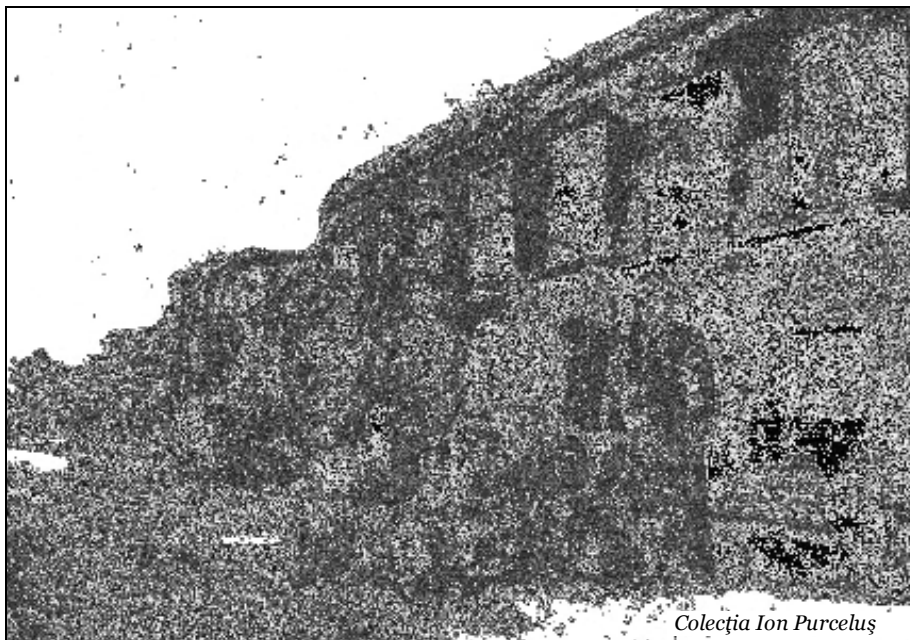
Colecția Ana Berariu

Fotografie de adio cu locomotiva 20.001 și conductorii de bilete ai “trenului mic”.



Colecția Aurora Avram

Fotografie de adio cu șeful gării și impiegații de mișcare.



Colecția Ion Purceluș

Fotografie de adio cu personalul haltelor comerciale aparținătoare stației Buziaș.



Colecția Aurel Boncea

Fotografie de adio cu întregul personal al gării Buziaș.



Colecția Elisabeta Somrak

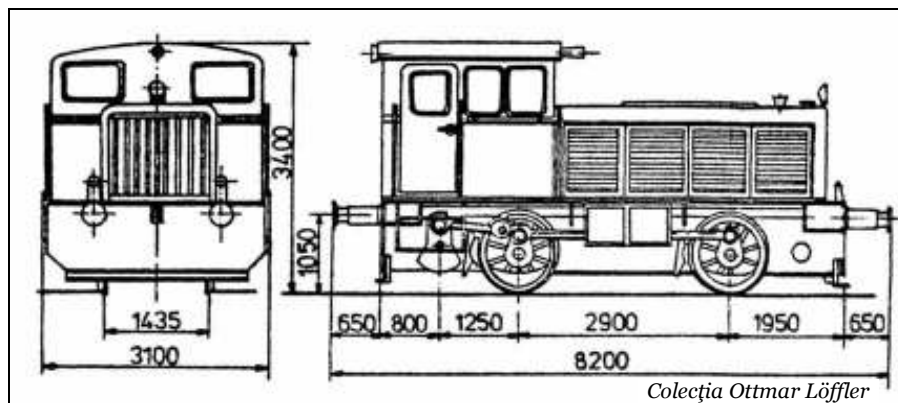


Foto Șerban Lăcrițeanu



Foto Șerban Lăcrițeanu

Locomotiva diesel-mecanică 95-0001-8 (ex. 20.001) în depoul Timișoara la data de 15 noiembrie 1997.



Schița unei locomotive diesel-mecanice din seria 20.000.



Veterana locomotivă diesel-mecanică 95-0001-8 (ex.20.001), activă în aprilie 2001 în depoul de locomotive Timișoara.

Locomotiva diesel-mecanică 20.001
Caracteristici tehnice

1	Constructor	"N. Malaxa" București
2	An de fabricație	1938
3	Tip	B
4	Seria	95-0000 (20.000)
5	Lungimea între tampoane	8200 mm
6	Ecartament	1435 mm
7	Diametrul roților cuplate motoare	1000 mm
8	Greutatea aderentă	27 t
9	Ampatament	2900 mm
10	Viteza maximă	55km/h
11	Numărul cilindrilor	6
12	Puterea nominală	120 CP

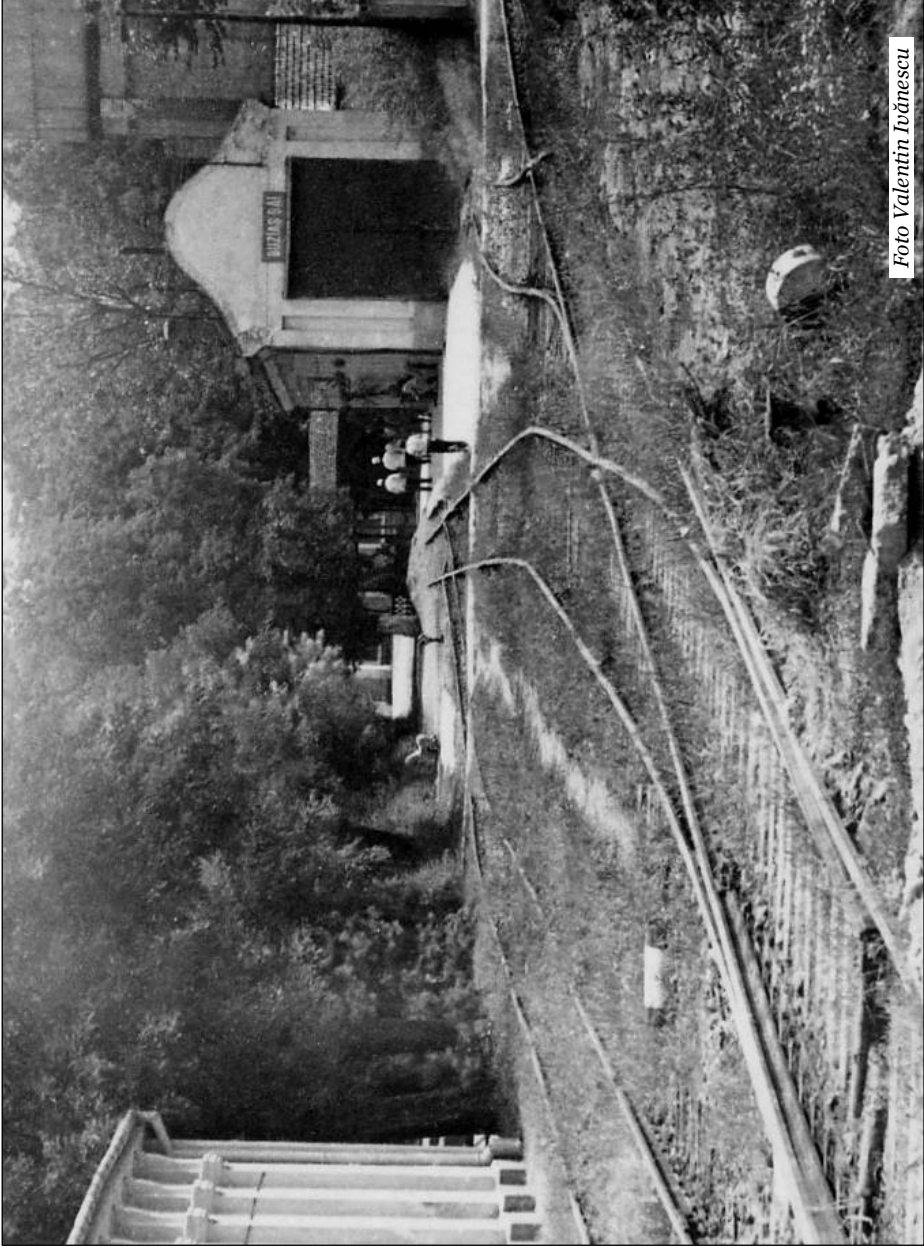


Foto Valentin Ioănescu

15. Locomotiva de manevră din vechiul Apemin

O dată cu introducerea locomotivelor diesel-mecanice din seria 20.000, relația de bună înțelegere dintre Apemin și Administrația C.F.R. a început să se deterioreze. Mărul discordiei îl reprezenta serviciul de manevră. Mecanicul de locomotivă al “trenului mic” nu era deloc cooperant, atunci când se punea problema manevrei în Buziaș Băi și în Apemin. Întotdeauna, se găsea un motiv care era invocat. La această situație se mai adăuga și prețul destul de mare pe care-l solicita C.F.R.-ul Apeminului pentru acest serviciu. Pentru a nu mai depinde de C.F.R., conducerea fabricii a luat hotărârea de a achiziționa o locomotivă de manevră proprie.



Locomotiva de manevră din vechiul Apemin.

Această problemă a căzut în sarcina domnului Josef Löffler, pe atunci mecanic-șef și membru în consiliul de administrație al întreprinderii. Era nevoie de o locomotivă diesel, mică, simplă, de cale normală și dacă se putea, ieftină! Mașina care întrunea toate aceste criterii a fost găsită într-un târziu la fabrica de detergenți “Azur” din Timișoara. Mica locomotivă funcționa cu un motor diesel de tractor cu puterea de 65CP, avea 5 viteze, transmisie prin lanț și

frână manuală proprie, ea părea locomotiva ideală pentru serviciul de manevră. De îndată ce contractul de vânzare-cumpărare a fost încheiat, locomotiva proaspăt vopsită în albastru a fost adusă la Apemin Buziaș.

Bucuria însă nu a durat prea mult, pentru că la scurt timp de la achiziționare, au început să apară și primele probleme. O asemenea rablă nu era autorizată să circule pe liniile C.F.R.-ului. După îndelungate discuții neoficiale și “atenții” constând din lăzi cu apă minerală, feroviarii au acceptat să “închidă ochii”, atunci când locomotiva ieșea dincolo de poarta fabricii pentru a manevra în Buziaș Băi. Altfel stăteau lucrurile, când convoiul de vagoane trebuia remorcat până în gara Buziaș.

Cu toată simplitatea ei, această locomotivă, care era de fapt un locotractor, se dovedea a fi greu de condus. Ca mecanic trebuia să acționezi foarte rapid maneta de accelerație, frâna de mână sau pedala de ambreiaj, sărind mereu dintr-o parte în alta în interiorul cabinei pentru a observa semnalele date de manevranți. În plus, în mers, vibrațiile puternice făceau să zăngăne toate geamurile și ușile, producând un zgomot asurzitor. Nici un angajat nu voia să aibă de a face cu un asemenea vehicul periculos, considerat pe drept cuvânt “oaia neagră” a Apeminului.

Nici din punct de vedere economic, locomotiva nu stătea mai bine, devenind o mare consumatoare de ... motoare. Ajunseseră să demoleze câte unul pe an. Din fericire, în Buziaș exista S.M.T.-ul, unde se reparau și motoare de tractor, astfel că în schimbul apei minerale, problema motorului era ca și rezolvată.

Josef Löffler care era maestru mecanic pe atunci, cunoscut printre localnici ca și “Ioji de la Apemin” își amintește: «*Vagoanele încărcate le-am garat pe o linie a C.F.R.-ului unde se forma garnitura. Trebuia atașată doar locomotiva ca să ieșim din fabrică. Chiar și așa cu locomotiva proprie depindeam întotdeauna de C.F.R., pentru că dacă, ei nu erau punctuali și vagoanele goale nu ajungeau la timp, nici producție în Apemin nu era. De aceea, deseori s-a întâmplat să ieșim cu locomotiva noastră la gară pentru a aduce vagoanele. Acest lucru, oficial interzis, trebuia să-l fac de obicei eu, deoarece nimeni nu voia să-și asume riscul. Atunci încărcam “ochi” locomotiva cu lăzi de apă minerală și o porneam spre gară. Acarul făcea parcursul de intrare și dispărea. Nicăieri nu mai zăreai pe nimeni. Prima sarcină pe care o aveam de îndeplinit, era să descarc lăzile cu apă minerală la peron în fața biroului de mișcare, urmând ca apoi să mă apuc efectiv de lucru. Pentru o asemenea deplasare,*

alegeam întotdeauna o oră când nu era circulație pe linii în gară, căci altminteri putea să fie ultima “călătorie” de acest gen. Înainte de a porni la drum, impiegatul de mișcare era înștiințat telefonic printr-o convorbire neoficială, că sosim. Nu dorea nimeni să se întâmple ceva rău, așa că fiecare întorcea capul în altă parte, lăsându-mă să mă descurc de unul singur în timpul manevrei. Schimbarea macazelor, cuplarea și decuplarea vagoanelor, o executam cu maximă precizie și cu toate încălcările regulamentului, treaba decurgea mereu fără incidente. C.F.R.-iștii erau însă cu ochii pe mine, observau discret manevra de la distanță, dându-și seama că nu-mi era deloc ușor. “Misiunea” era considerată încheiată, atunci când cele 3-4 vagoane goale ajungeau cu bine în curtea Apeminului. Nici în Buziaș Băi, manevra nu era lipsită de peripeții. La cuplarea vagoanelor, din cauza frânării ineficiente se produceau deseori șocuri care aveau ca rezultat deraierea locomotivei. Lucrătorii din Apemin, inventivi de felul lor, au învățat repede să se descurce în asemenea situații, repunând locomotiva pe șine cu ajutorul unui vinci.»

În 1975, când Apeminul și-a schimbat sediul în afară orașului, a fost transportată și locomotiva de manevră pe liniile noii fabrici unde a funcționat acolo până la începutul anilor '80, după care a fost casată. În locul ei, s-a achiziționat o altă locomotivă mai performantă construită de firma ČKD din Praga în anul 1959.



Locomotivă construită de firma ČKD din Praga în 1959, efectuând serviciul de manevră în Apeminul nou, în 1986.

În ultimii ani, Apeminul a renunțat să mai livreze produsele fabricii pe calea ferată, liniile existente fiind închise și pregătite pentru a fi demontate. Locomotiva de manevră a fost totuși păstrată printr-o inițiativă laudabilă a conducerii societății. În 2001, ea a fost vopsită în culoarea gri și expusă pe un cupon de șină în incinta fabricii. Poate această locomotivă va avea alt destin decât predecesoarea ei din Apeminul vechi.



Locomotiva de manevră păstrată în incinta Apeminului.

16. Pe urmele “trenului mic”

Imagini și însemnări de Ottmar Löffler

I-am promis anul trecut fiului meu Christian, că la următoarea vizită la Buziaș, vom face o excursie pe vechiul traseu al “trenului mic”, de la un capăt la celălalt.

Călătoria noastră a început ca un drum virtual cu “trenul mic”, pornind din stația Buziaș Băi. Ne-am apropiat de locul unde pe vremuri se afla capătul liniei, un delușor care servea de opritor fix. Castanii cei groși de pe marginea drumului stau și astăzi ca niște martori tăcuți ai unor vremuri demult apuse.



Fostul peron al gării Buziaș Băi.



Clădirea fostei Agenții de voiaj C.F.R..

Am ajuns și la peron. Locul unde odinioară călătorii așteptau să urce în tren, este astăzi doar o mică suprafață verde care se întinde între vechiul peron și pârâul Salcia.

Pe ușa de sticlă a fostei agenții de bilete C.F.R. stă încă scris: “Bine ați venit!”. Inscripția ne amintește faptul că aici, cândva, a fost o gară.

Vis-à-vis de gară se găsea până în anii '70 izvorul cu apă minerală “1Mai” și podul de cărămidă peste pârâu, care ducea la intrarea în parc prin colonada de lângă Cazinou.

Lângă izvor se afla macazul liniei în abatere, care era paralelă cu pârâul până în dreptul băii “Phoenix”.

Stația Buziaș Băi a avut patru linii de cale ferată: o linie principală care ducea la peron, o linie de întoarcere pe lângă baia “Phoenix”, o linie de intrare în remiza locomotivei și o linie de garare în fabrica “Phoenix”. Astăzi, nu a mai rămas nimic din toate acestea.

Mutarea Apeminului în afara stațiunii a însemnat pentru gara Buziaș Băi sfârșitul.



Clădirea fostei remize a locomotivei.



Baia Phoenix în 1997.

Depoul și clădirea gării sunt folosite azi ca și remiză pentru pompieri.

Ne plimbăm acum pe lângă baia “Phoenix” și constatăm cu mult regret că se află într-o avansată stare de degradare.



Capătul străzii “22 Decembrie 1989”.



Grinda metalică a vechiului pod.

La colțul străzii “22 Decembrie 1989”, unde pe vremuri se afla casa Biasini, părăsim gara Buziaș Băi și ne îndreptăm spre gara Buziaș.

După clădirea băii “Phoenix” pe dreapta se află un pod construit recent peste pârâul “Salcia”, având o arhitectură nouă.

Pe același loc dar în diagonală, era odată un pod metalic cu traverse din lemn ce ducea la strandul din parc. Pe același pod se afla calea ferată îngustă care făcea legătura dintre fabrica “Phoenix” și clădirea cazanelor. Combustibilul și diferitele materiale erau transportate cu vagonetele. Grinda metalică a vechiului pod există și astăzi.

Fostul traseu al “trenului mic” a fost transformat într-o stradă asfaltată imediat după închiderea liniei.

Ne continuăm drumul pe lângă casa Büschl, de-a lungul pârâului, spre locul unde pe partea stângă era “gara Ileana”.

Peste măsură de lungi, sălciile atârnă acum deasupra șoselei și a pârâului, alcătuind un peisaj melancolic, același pe care îl simțim gândindu-ne și la “trenul mic”. Fiul meu Christian auzise de “Etelka” și de “George” din poveștile de noapte bună pe care i le spuneam seara la culcare.



Pod rutier construit pe grinzile metalice ale fostului pod feroviar.



Placa de temelie a fostului canton.

Trecem și de casa “Bermoser” și ajungem la podul peste pârâul “Silagiu”, care se varsă în acest loc în pârâul Salcia. Vechiul pod feroviar este acum asfaltat și folosit pentru traficul rutier și pietonal.

Ajungem la capătul parcului, unde pe partea dreaptă se află alt pod rutier, construit recent. Vechiul pod se afla la 20 de metri în aval.

În anii '60, Administrația C.F.R. a instalat aici o barieră acționată manual și a construit un canton, a cărui fundație se mai vede și astăzi. Îmi amintesc de vremea când, copil fiind, alergam vara spre ștrand trecând pe lângă canton. Doamna Loser, cantoniera de atunci, mă lăsa să cobor bariera când se apropia trenul și să o ridic după ce acesta trecea. În acea perioadă, mai existau încă pe partea stângă, printre salcâmi, fundația și peronul “gării Ileana”.

Ne continuăm drumul pe o stradă asfaltată de-a lungul blocurilor construite în anii '80, în plină “epocă de aur”. În acest loc, se găseau pe vremuri pășunile țăranilor buzieșeni.

De la “gara Ileana”, traseul căii ferate se îndepărtează de pârâu. După o curbă spre dreapta începe strada Griviței. Aici se afla casa lui Olacsy, revizorul de cale care răspundea de linie. În această curbă, trenul circula cu viteză redusă, încât puteai să urci sau să cobori din vagon fără probleme.



Fostul traseu al căii ferate în zona blocurilor construite în anii '80.



Urme ale terasamentului căii ferate în Valea Griviței.

Am ajuns acum pe un întins teren viran care se numește Valea Griviței. Aici am copilărit împreună cu ceilalți copii din cartier. Iarna ne dădeam cu săniile de sus, de lângă șosea, iar vara băteam mingea pe iarba moale și verde, alături de animalele care pășteau în voie. În mijlocul acestui peisaj idilic trecea “trenul mic”, șuierând pe vale.



Cap de linie în direcția Buziaș Băi.



Cap de linie în direcția gara Buziaș.

Până nu demult, linia mai exista în acest loc, pentru că Intreprinderea Balneară Buziaș și Stația de mixturi asfaltice, responsabilă de zgomotul, mirosul și fumul din această zonă a Buziașului numită “Beba”, erau aprovizionate cu materii prime și combustibil, pe calea ferată. Cu toate acestea, drumuri mai bune în oraș tot nu existau.

Pe partea dreaptă observăm ruinele fostului abator, iar ceva mai departe ajungem în dreptul noii fabrici “Phoenix-Apemin”.



Calea ferată îngropată. În dreapta, fosta clădire a abatorului.



Curba din dreptul noului sediu al Apeminului.

Traseul se apropie din nou de pârâul Salcia, face o curbă la stânga și ajungem la Stația de sortare a pietrișului și a nisipului. Înainte de construirea în 1969 a celor două baraje, această zonă era adesea inundată din cauza revărsării pârâului Salcia în perioadele ploioase. Au avut loc chiar deraieri ușoare datorită spălării terasamentului căii ferate.



Ramificația spre Apemin.



Linia dezafectată spre Apemin.

În 1975, când s-a dat în folosință noul sediu al Apeminului, s-a construit o linie abătută de câteva sute de metri spre incinta fabricii.

Puțin mai încolo, ajungem la macazul din fața depozitului de lemne. Aici, pe o distanță de 200 de metri, după o curbă lină spre stânga, era locul de descărcare a vagoanelor cu combustibil. De la sfârșitul verii și până toamna târziu, era o forfotă de nedescris: căruțe de tot felul, tractoare cu sau fără remorci se grăbeau la cântar sau la locul de încărcare. Pentru copii era un spectacol foarte captivant.



Macazul liniei spre fostul depozit de lemne.



Rampa militară.

Lângă depozit se afla rampa militară unde se încărca și se descărca armamentul greu.

Unitatea militară a fost desființată. Depozitul de lemne nu mai există. În curând și această porțiune din traseul “trenului mic” va fi demontată.

Continuându-ne plimbarea, ajungem în dreptul semnalului mecanic de manevră. Dacă linia de intrare în gară era ocupată, “trenul mic” aștepta în acest loc la semnal.



Podul rutier peste calea ferată.



Urmele deraierii vagonului de marfă, vizibile pe traversele din stânga.

Ne imaginăm că: “manevra este permisă dincolo de semnal”, pornim mai departe și ajungem în scurt timp în zona gării. Tocmai am trecut de primul macaz, iar în fața noastră apare podul rutier de beton peste calea ferată, loc de unde se poate admira, în toată splendoarea ei, panorama gării cu agitația caracteristică de la peron. Nu departe de pod, pe linia “trenului mic”, în anii '80 a avut loc un eveniment feroviar cauzat de o deraiere. Într-o dimineață, un convoi încărcat cu apă minerală, remorcat de o locomotivă diesel-hidraulică

din seria 040-DHC ajunge în zona podului. În dreptul macazului, unul din vagoane deraiază din cauze necunoscute. Mecanicul observă și oprește garnitura, din păcate prea târziu. Osia deraiată deteriorase deja câteva traverse. Urmele lăsate mai sunt vizibile și astăzi. Pentru repunerea vagonului pe linie s-au descărcat toate lăzile până la ultima sticlă și s-au trimis ulterior cu o remorcă în Apemin. Conform normelor C.F.R., un asemenea vagon defect nu mai era autorizat să circule încărcat, decât cu avizul atelierului de reparații pentru verificarea roților și a timoneriei frânei.



Linia 2 peron în gara Buziaș.

Iată-ne ajunși la punctul terminus al călătoriei noastre, gara Buziaș. Suntem la linia 2 peron lângă fântână, pe locul unde odinioară “trenul mic” aștepta călătorii pentru a-i duce în Băile Buziaș. Pe aceeași linie staționau și automotoarele de Gătaia-Jamu Mare. Acest lucru era posibil, deoarece cele două trenuri porneau în direcții opuse.

Călătoria noastră imaginară a luat sfârșit. Sper din suflet că am reușit să-i creez fiului meu o imagine despre “trenul mic” și traseul pe care-l străbătea odinioară. În urma acestui fapt, și amintirile mele au fost trezite la viață.

O dată cu desființarea acestei căi ferate, a dispărut pentru totdeauna și o parte din farmecul urbei noastre.



Colecția Milentie Ivan

“Portretul” locomotivei 131.038, o prezență comună în peisajul gărilor bănățene din anii '60. Pe locomotivă mecanicul Milentie Ivan (stânga) și fochistul Constantin Bârleanu (dreapta), în 1964.

17. Locomotivele și automotoarele utilizate pe linia Timișoara-Buziaș-Lugoj



Tren de marfă remorcat de o locomotivă din seria 377 în gara Buziaș, în anul 1907.

După legarea Timișoarei de capitalele europene: Belgrad, Budapesta, Viena și București, realizată între anii 1858-1878 a urmat o perioadă în care au înflorit construcțiile de căi ferate de interes local în Banat executate în totalitatea lor de societăți particulare cu capital privat. Una dintre aceste linii a fost și calea ferată Timișoara-Buziaș care s-a racordat din linia Timișoara-Stamora Moravița în stația Chișoda (Timișoara Sud), fiind construită cu capital privat autohton de către Societatea Căilor Ferate Locale Timișoara-Buziaș. A fost deschisă circulației la 18 noiembrie 1896.

Doi ani mai târziu, la 22 august 1898 se inaugurează și se pune în funcție linia Gătaia-Buziaș-Lugoj, tronson al căii ferate Vârșeț-Gătaia-Lugoj-Ilia. Începând cu această dată gara Buziaș devine nod feroviar.

Calea ferată Timișoara-Buziaș-Lugoj este o linie de câmpie care pornește de la Timișoara (80m altitudine) urcând constant între râul Timiș și canalul Bega, paralel cu traseul liniei principale Timișoara-Lugoj via Recaș, până la stația Buziaș (118m altitudine). De aici linia continuă să urce ușor, străbătând Câmpia Lugojului până la Lugoj (123m altitudine).

Specifice acestei linii secundare au fost locomotivele-tender din seriile: 377, 375, 376 și mai târziu 131.000 a căror greutate

proprie nu depășea 60 de tone. Spre sfârșitul anilor '60, o dată cu sporirea tonajelor trenurilor și după refacțiile de linie și consolidarea podului feroviar peste râul Timiș, de la Uliuc, au fost introduse în circulație locomotive grele de putere mai mare din seriile: 324, 50.100, 230.000 și chiar 142.000, 150.000 și 150.1000, ultimele trei tipuri fiind nespecifice acestei secții de remorcare.

După anul 1938 au început să circule pe această linie și diferite tipuri de automotoare.

Primele locomotive diesel-electrice din seria 060-DA își fac apariția în anul 1969, urmând ca din 1974 să sosească locomotivele diesel-hidraulice din seria 040-DHB și 040-DHC, care în scurt timp vor prelua complet serviciul efectuat de locomotivele cu abur.

La 25 aprilie 2004, orele 10⁵⁸ sosea pentru prima dată în gara Buziaș trenul Intercity Sibiu-Timișoara compus dintr-o ramă automotoare cunoscută sub denumirea de "Săgeata albastră", cel mai modern vehicul feroviar din România de azi.

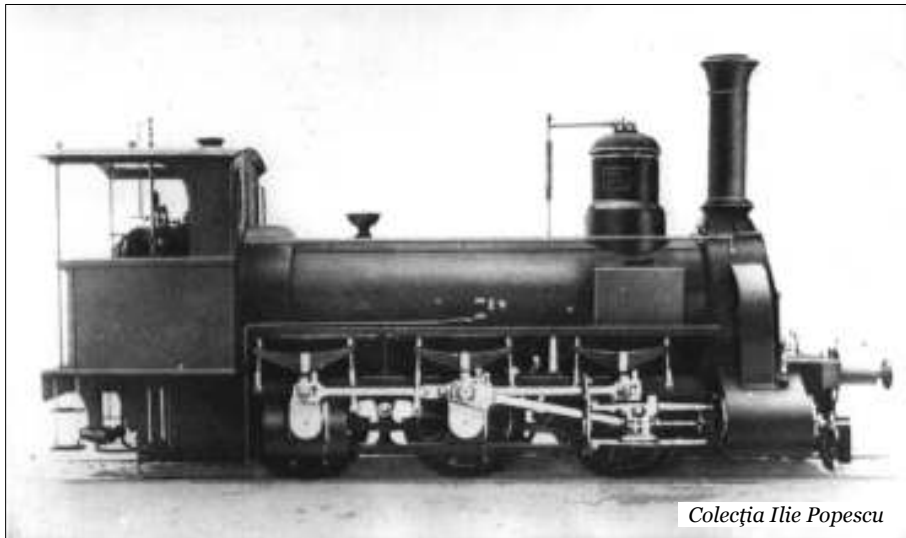


Foto Valentin Ivănescu

Sosirea primului tren Intercity "Săgeata albastră" în gara Buziaș.

Seriile de locomotive și automotoare care au circulat prin gara Buziaș de-a lungul anilor merită să fie prezentate și, de aceea, ne-am oprit asupra unor imagini și date tehnice pentru informarea celor pasionați de acest domeniu.

Locomotivele din seria 335 tip C-n2

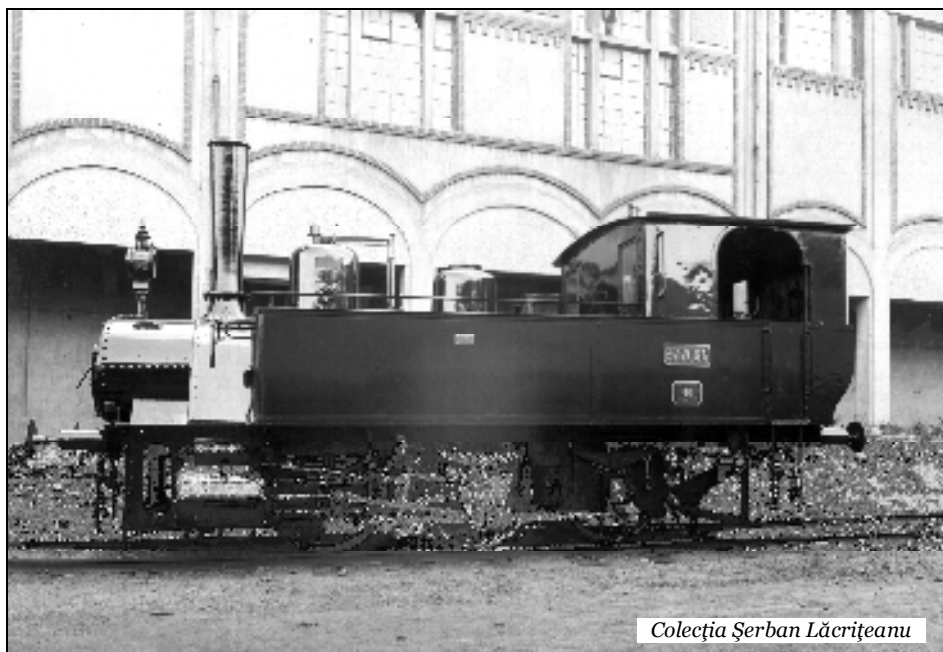


Colecția Ilie Popescu

Locomotivă din seria M.Á.V.-335.

Seria de locomotive 335 reprezintă tipul clasic ungar pentru remorcarea trenurilor de marfă pe secții de circulație cu declivități mari. Între 1869-1878 au fost construite un număr de 152 de locomotive de acest tip la cele două uzine: M.Á.V. Budapesta și G. Sigl Wiener Neustadt, Austria. După 1918, au intrat în parcul C.F.R. 53 de locomotive din această serie repartizate depourilor de locomotive din Banat și Transilvania. Au făcut serviciul la remorcarea trenurilor de marfă între anii 1919-1929 după care, din cauza gradului mare de uzură fizică și morală, întreaga serie a fost casată.

**Locomotive-tender din seria 377
tip Ct-n2**



Locomotiva-tender 377.096 reparată la Uzinele Škoda în 1924.

Locomotivele-tender din seria 377 au fost construite între anii 1885-1903 și au constituit tipul comun mixt pentru remorcarea trenurilor de marfă pe liniile secundare din Ungaria. Aceste mașini erau scurte, puternice, și cu un consum economic de combustibil (lemn și cărbuni). Atât înainte de 1918, cât și după, au fost grupate în patrimoniul depourilor de locomotive : Timișoara, Arad și Brașov , făcând serviciul pe liniile secundare din jurul acestor orașe, la remorcarea trenurilor de marfă și de călători. Printre ultimele locomotive din serie a fost 377.268 care a făcut manevră în stația Arad până în anul 1951, an după care toate locomotivele seriei 377 au fost casate.

Locomotivele din seria 326 tip C-n2



Locomotiva 326.427 cu un tren de marfă în 1 septembrie 1934.

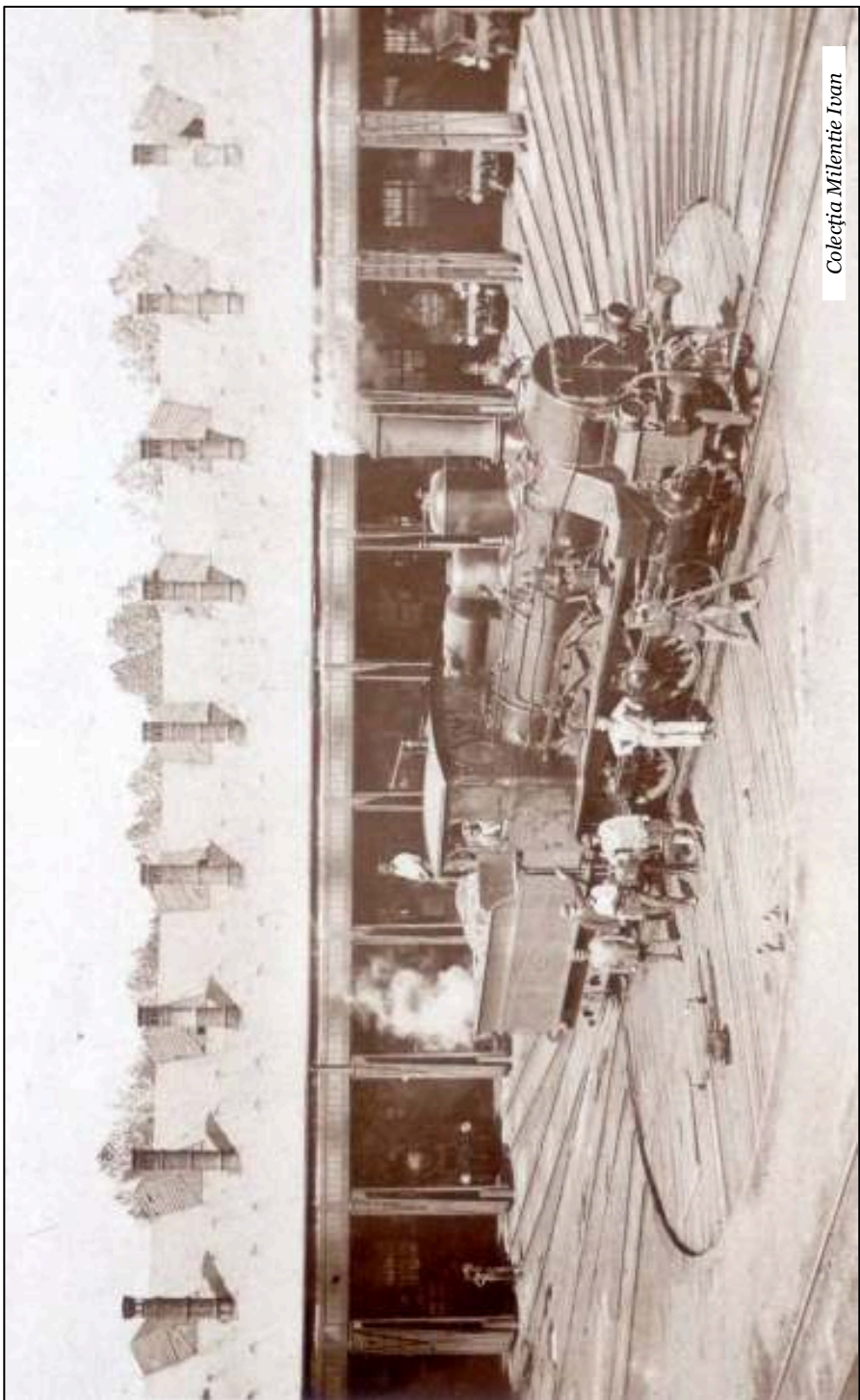
Locomotivele din seria 326 au reprezentat tipul comun folosit de M.Á.V. (Căile Ferate Ungare de Stat) pentru remorcarea trenurilor de călători pe linii cu profil greu și curbe cu raze de curbură mici. Între 1882-1898 diferite firme din Ungaria, Austria și Germania au construit un număr de 497 de exemplare. După 1918, în cadrul despăgubirilor de război datorate de Austro-Ungaria, au intrat în parcul C.F.R. un număr de 156 de locomotive din această serie repartizate depourilor: Timișoara, Arad, Cluj, Brașov, Sibiu și Sighișoara pentru remorcarea trenurilor de marfă și de călători pe liniile secundare. Ultima locomotivă 326.151 a făcut serviciul de manevră în stația Arad până la 1 ianuarie 1965, după care a fost retrasă din circulație și casată în anul 1970.

Locomotivele din seria 220 tip 2B-n2



Locomotiva “cap de serie” 220.001 în depoul Timișoara, în anul 1926.

Între anii 1881-1905, Căile Ferate Ungare de Stat au studiat, proiectat și construit un număr de 204 exemplare din acest tip destinat exclusiv remorcării trenurilor de călători de rang superior și de mare viteză (vit.max.=90km/h). După terminarea primului război mondial Administrația C.F.R. a primit în cadrul despăgubirilor datorate statului român un număr de 73 de locomotive din seria M.Á.V.-220 aflate în circulație pe liniile din Banat și Transilvania în depourile Timișoara și Brașov. Din cauza vechimii și uzurii în exploatare din primul război mondial, în anul 1935, un număr de 19 locomotive din acest tip au fost casate, restul fiind casate până în 1945.



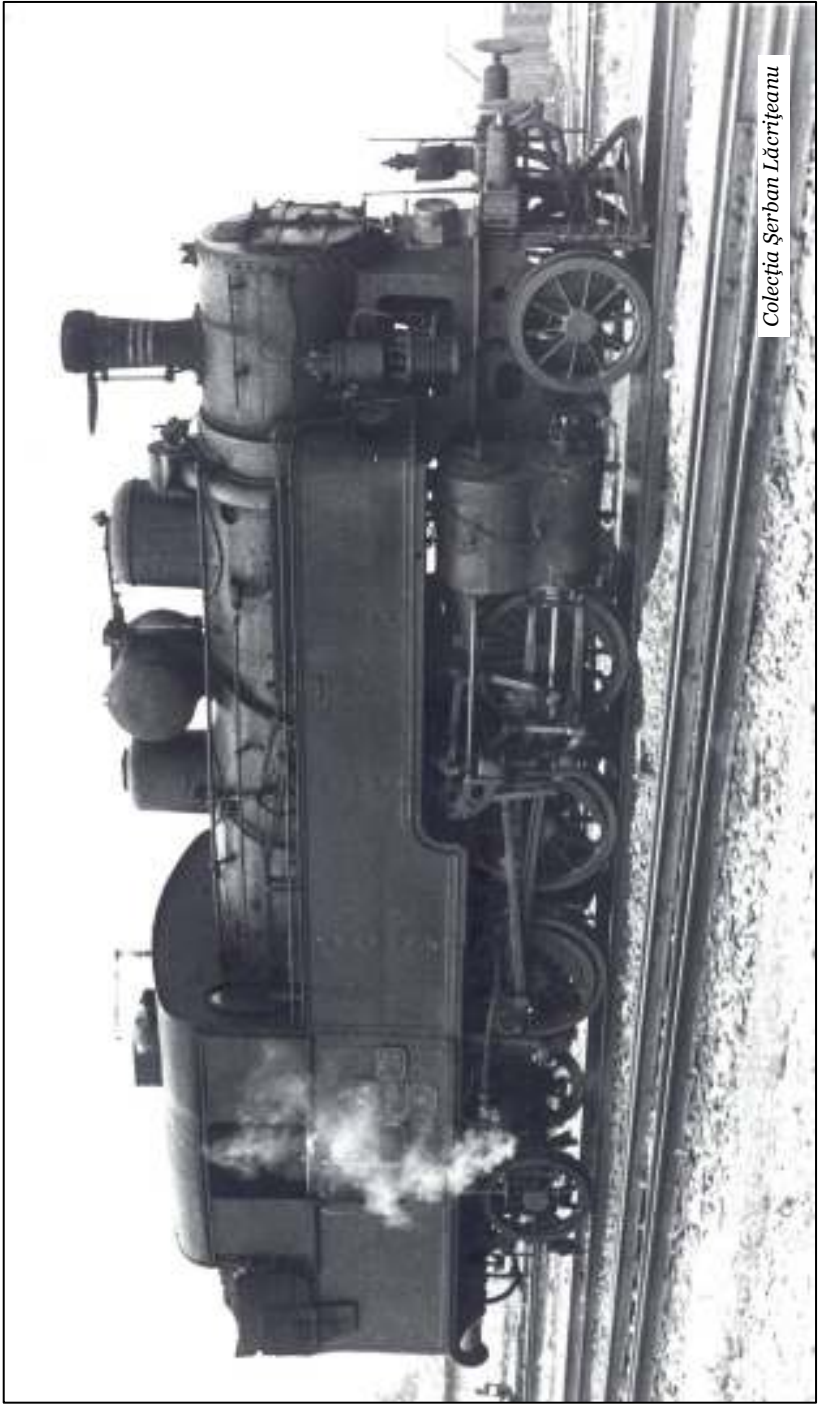
Colecția Milenție Iuan

Locomotive-tender din seria 375 tip 1C1t-h2 și 1C1t-n2v



Locomotiva-tender 375.572 efectuând serviciul de manevră.

La sfârșitul primei conflagrații mondiale în cadrul despăgubirilor de război, statul român a primit din partea statului ungar 194 de locomotive seria 375 aflate în exploatare în Banat și Transilvania în depourile : Timișoara, Arad, Cluj, Dej, Brașov și Sibiu. A fost tipul de bază pentru locomotivele destinate remorcării trenurilor de călători, mixte și de marfă pe liniile secundare cu profil ușor, până la apariția locomotivelor-tender din seria 131.000 fabricate la U.D. Reșița. Locomotive moderne pentru vremea lor, aceste mașini au fost construite între 1907-1919 de fabrica M.Ă.V. Budapesta. Au făcut serviciul până la mijlocul anilor '70, după care au fost retrase treptat din circulație și casate.



Colecția Șerban Lăcrîțeanu

Locomotive-tender din seria 376 tip 1C1t-h2 și 1C1t-n2v



*Locomotiva-tender 376.474 cu un tren de călători în gara Tormac
(Buziaș-Gătaia), în 3 octombrie 1928.*

Locomotive-tender din seria 376 au fost fabricate în Ungaria între 1910-1916, fiind destinate remorcării trenurilor mixte, de marfă și de călători pe liniile secundare înfundate, datorită ușurinței în circulație indiferent de poziția locomotivei. În urma despăgubirilor de război datorate de Ungaria, în anul 1919 au intrat în parcul C.F.R. un număr de 101 locomotive de la M.Á.V.. Robuste și ușor de întreținut, aceste locomotive care au făcut serviciul până la sfârșitul anilor '60 au reprezentat varianta mai mică a seriei M.Á.V.-375. Au fost casate în perioada anilor 1973-1975.



Colecția Șerban Lăcrișeanu

Locomotiva-tender 376.478 în anul 1950.

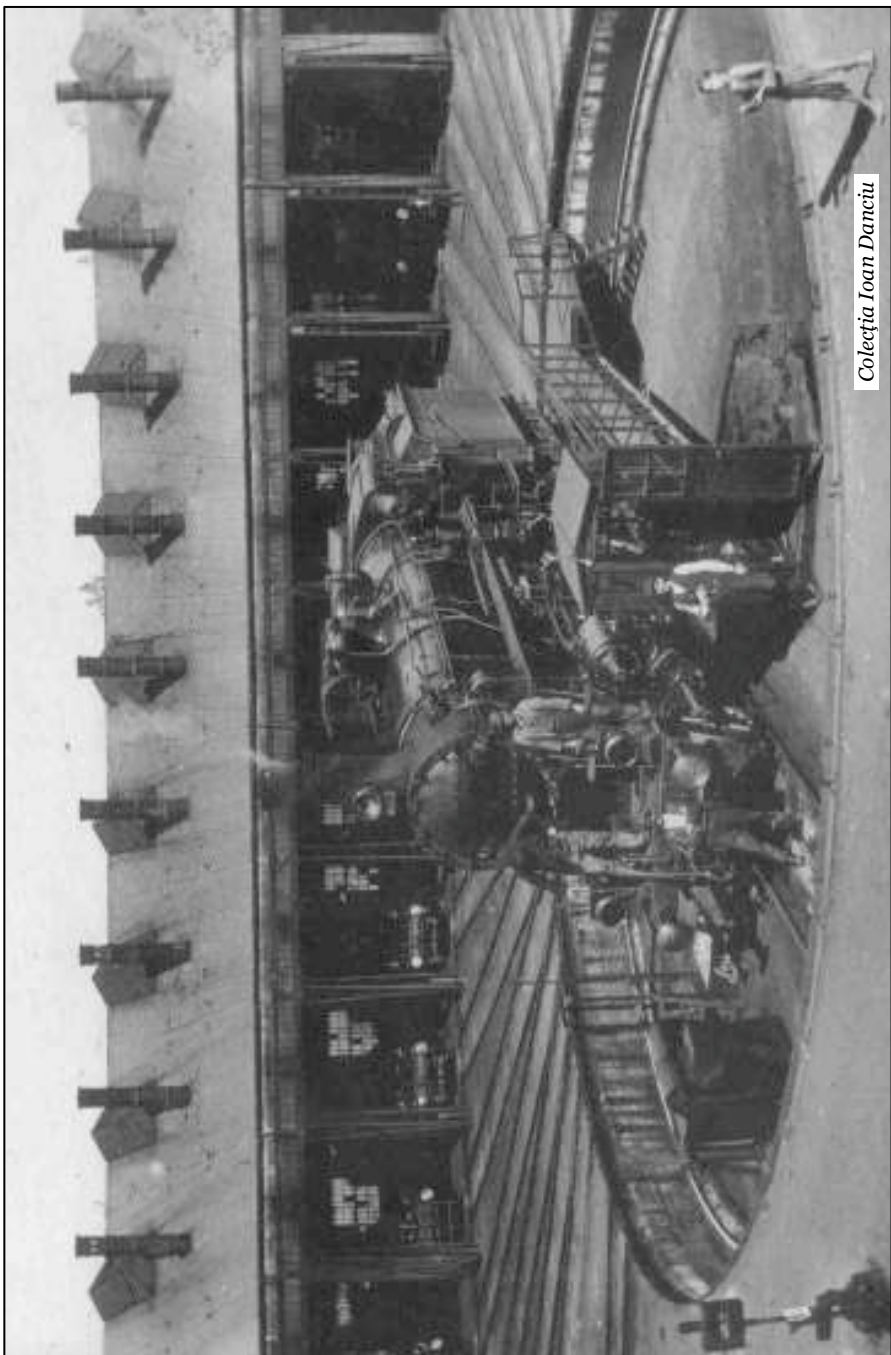
Locomotivele din seria 324 tip 1C1-h2 și 1C1-n2v



Locomotiva 324.705

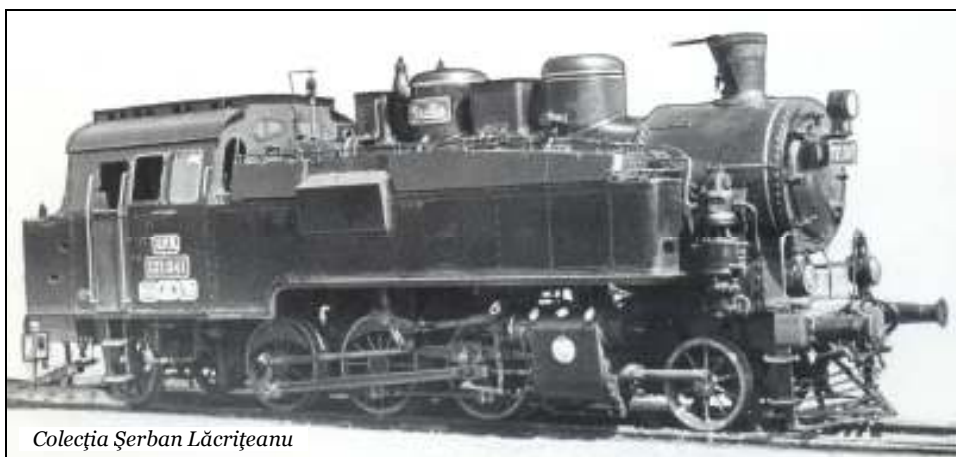
Seria 324 poate fi considerată “locomotivă universală” utilizată la toate serviciile de remorcare pe liniile secundare din România. Ea cuprindea cel mai mare număr de locomotive realizate în trei variante: compound; cilindrii gemeni și supraîncălzire; cazan Brotan și supraîncălzire.

Au fost construite de fabrica M.Á.V. Budapesta între 1909-1923 într-un număr de 905 exemplare. În perioada 1908-1919, o mare parte dintre aceste locomotive au făcut serviciul în Banat și Transilvania pe liniile exploatate de M.Á.V.. După 1918 în contul datoriilor de război au intrat în parcul C.F.R. un număr de 499 de locomotive repartizate în aproape toate depourile din țară fiind exploatate pe liniile secundare, ușoare și medii. Au funcționat până în anul 1978, iar ultimul exemplar din această serie 324.951 a fost casat în depoul Oradea. Locomotivele 324 au fost printre cele mai longevive în exploatare, efectuând serviciul vreme de 70 de ani.



Colecția Ioan Danciu

Locomotive-tender din seria 131.000 tip 1C1t-h2



Colecția Șerban Lăcrițeanu

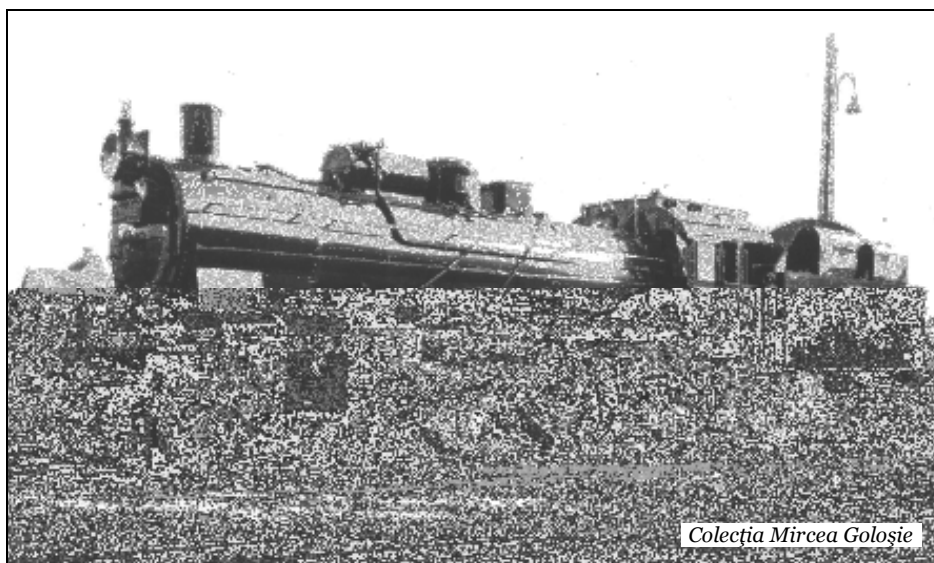
Locomotiva-tender 131.041.

Locomotive-tender din seria C.F.R. 131.000 constituie o realizare deosebită din țara noastră, fiind proiectate și executate integral de tehnicienii români. Au fost construite la U.D. Reșița între 1939-1942 într-un număr de 67 de exemplare și destinate tracțiunii trenurilor pe liniile secundare, scurte (în special cele din Banat) cu multe rebrusmente. Au înlocuit locomotivele din seriile 377, 375 și 376 învechite, neeconomice și de putere redusă. Începând cu anul 1953 unele locomotive din această serie încep să fie dotate cu instalație de ars păcură, rezervoarele fiind amplasate deasupra celor de apă. Au fost utilizate în trafic mixt marfă-călători și repartizate depourilor Timișoara, Arad și Caransebeș. Au circulat până în anii 1975-1976 când au fost înlocuite cu locomotivele diesel-hidraulice. După trecerea în rezervă, începând cu anul 1980 a început și casarea acestei serii de locomotive, ultimele exemplare fiind dezmembrate în 1988.



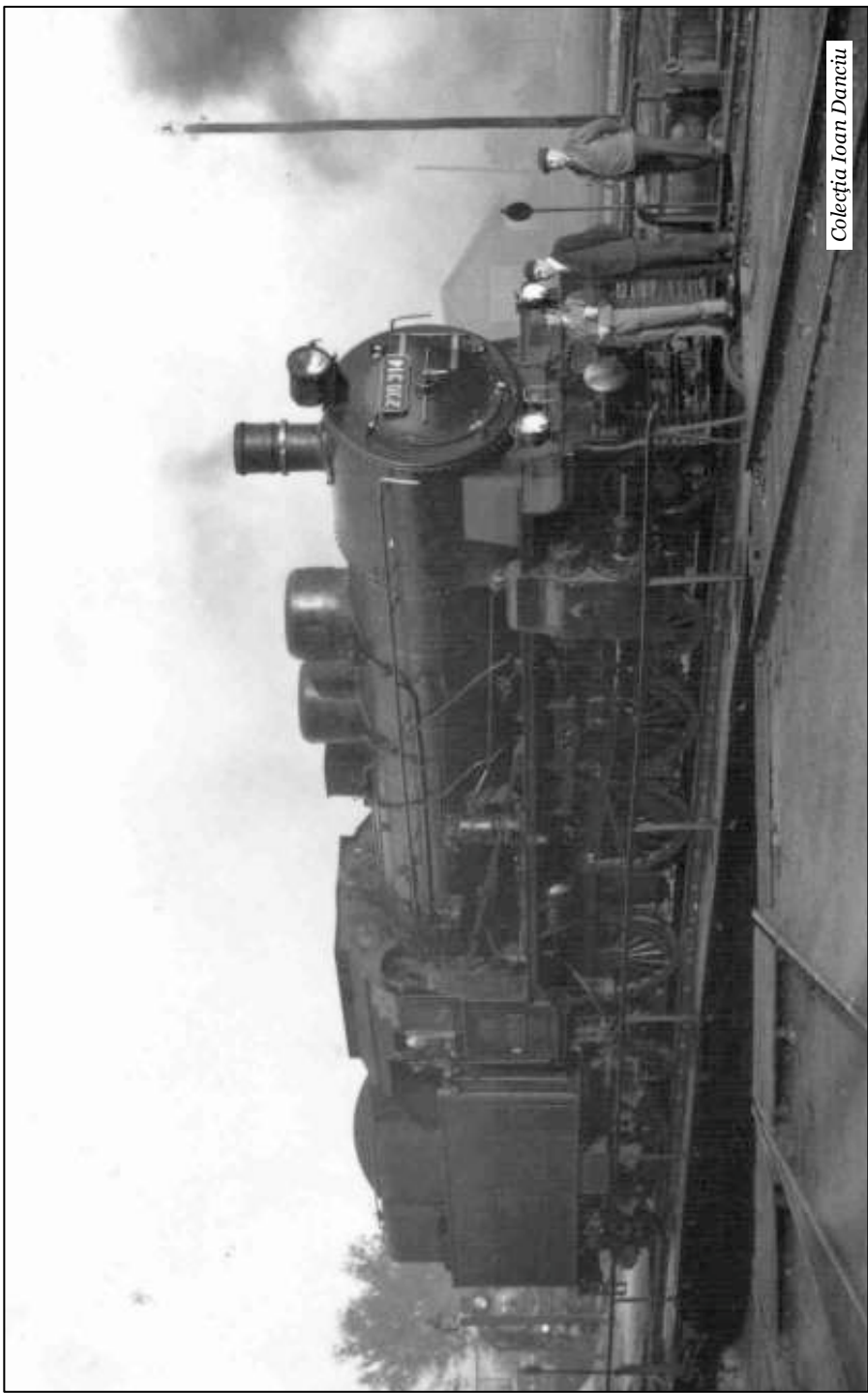
Colecția Mircea Goloșie

Locomotivele din seria 230.000 tip 2C-h2



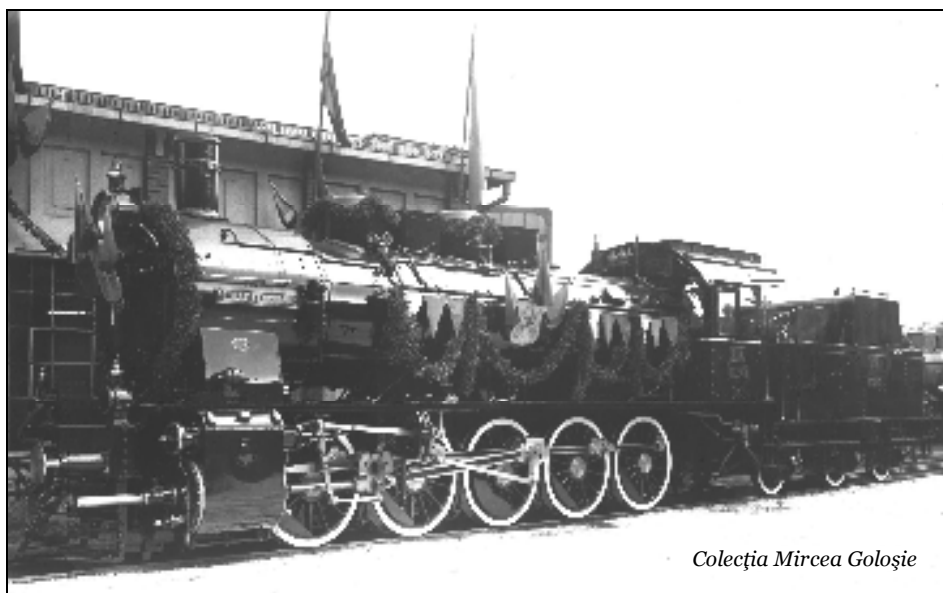
Locomotiva 230.168 construită la U.D. Reșița în anul 1933.

Locomotivele din seria C.F.R. 230.000 aparțin unei mari “familii” europene de locomotive universale, binecunoscutele “P8”, construite în Germania începând cu anul 1906. Reprezentând încununarea succesului constructorului german, Robert Garbe, acest tip de locomotivă și-a meritat pe deplin alintarea de “Mädchen gut für alles” (Fată bună la toate), fiind utilizată atât la remorcarea trenurilor de călători (vit.max.=100km/h), cât și la trenuri de marfă sau de manevră. Datorită performanțelor deosebit de bune în exploatare, locomotiva a fost răspândită și în Polonia și România, țări în care a fost ulterior construită în licență. În 1932, s-a trecut la construcția acestei serii în cadrul U.D. Reșița și N. Malaxa-București, prima locomotivă construită în România, din această serie fiind 230.132. În perioada 1932-1940, U.D. Reșița și Malaxa-București au construit 230 de locomotive de acest tip care au purtat numerele : C.F.R. 230.132 – 230.331 și 230.501 – 230.530.



Colecția Ioan Danciu

Locomotivele din seria 50.100 tip E-h2



Colecția Mircea Goloșie

Locomotiva "cap de serie" 50.243 "Regele Ferdinand I".

Printre locomotivele tipizate introduse la C.F.R. în perioada 1920-1940 a figurat și modelul german G10 seria C.F.R. 50.100. Acestea au constituit tipul de bază și cel mai numeros (peste 700 de exemplare) din parcul C.F.R.. Economice, robuste, apte pentru serviciul de marfă, călători și manevră, adevărate locomotive "universale" au fost prezente în aproape toate depourile din România. Unele dintre aceste locomotive au fost construite de diverse firme germane între 1919-1923 dar majoritatea au fost executate la U.D. Reșița și N. Malaxa-București, după cum urmează: 266 de locomotive la U.D. Reșița, având cap de serie pe 50.243 "Regele Ferdinand I" - 1926 și 254 de locomotive la N. Malaxa-București având cap de serie pe 50.340 "Regele Mihai I" - 1928. Au făcut serviciul pe aproape toate liniile din România, ultimele exemplare fiind retrase din circulație în anul 1991, încheind practic tracțiunea cu abur la C.F.R..



Foto Valentin Ivănescu

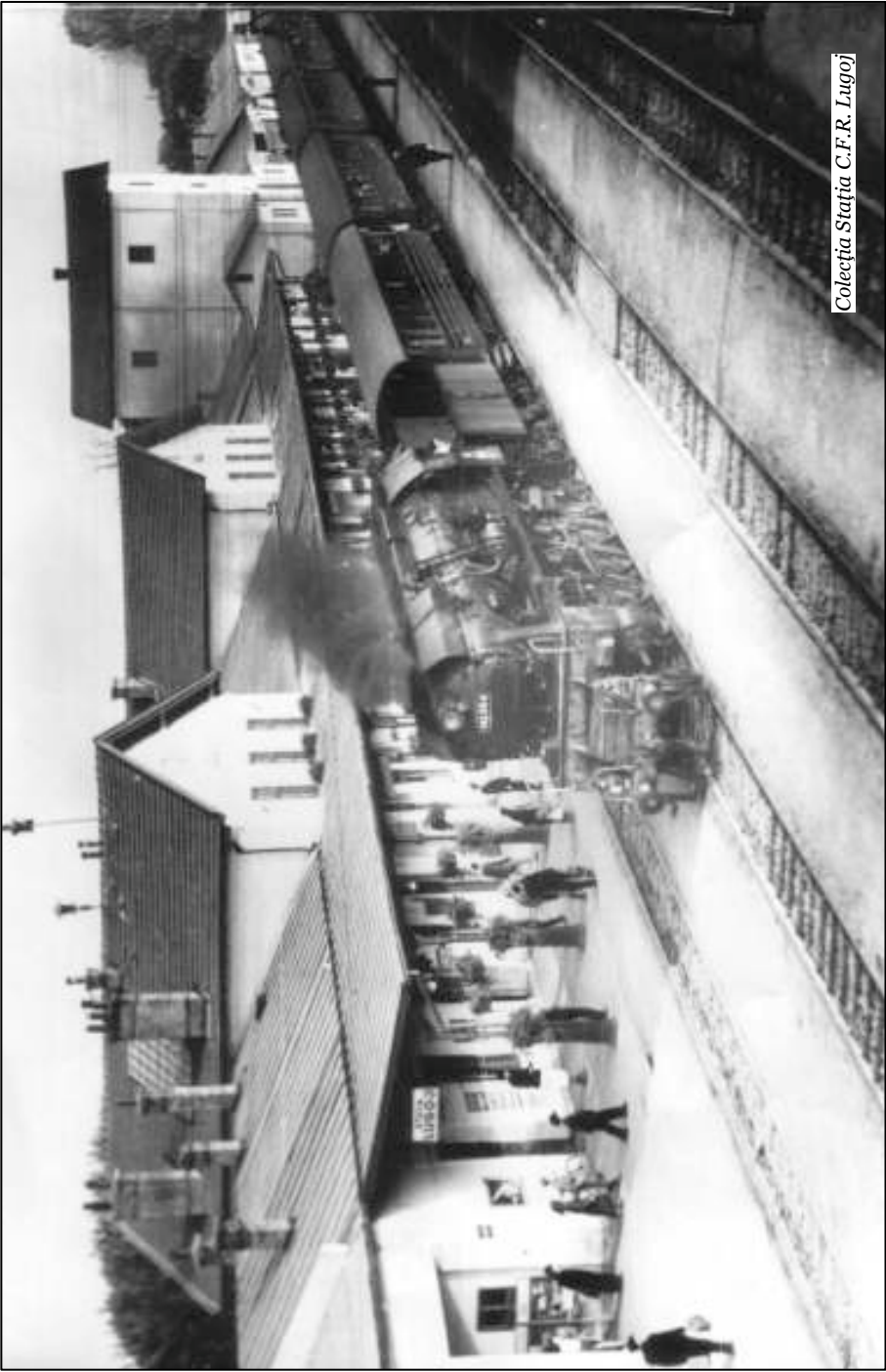
Locomotivele din seria 142.000 tip 1D2-h2



Locomotiva 142.074, fabricată la U.D. Reșița, gata de livrare pentru C.F.R..

Necesitatea remorcării unor trenuri de călători (accelerate și rapide), cu tonaje sporite, a determinat Administrația C.F.R. să caute un tip de locomotivă puternică și rapidă care să corespundă acestor cerințe. Asemănarea principalelor magistrale românești cu traseele din Austria, având profil transversal variat și traversând prin pasuri lanțurile muntoase, îndreaptă atenția factorilor de decizie de atunci către locomotiva austriacă seria 214. După achiziționarea licenței, dezvoltarea acestui tip atinge apogeul prin îmbunătățirile constructive aduse de către inginerii și tehnicienii români de la C.F.R. și de la U.D. Reșița și N. Malaxa-București, celor 79 de locomotive fabricate între anii 1937-1940. Locomotivele din seria C.F.R. 142.000 impresionau prin mărime, eleganța formei, precum și prin biela motoare care avea o lungime de 4,25m. Aceste superbe mașini puteau remorca în palier un tonaj de 700tf cu o viteză de 110km/h. După apariția locomotivelor diesel și electrice, începând din anul 1973, locomotivele din seria 142.000 au fost retrase din circulație, iar după 1979, a început casarea lor.

Colecția Stația C.F.R. Lugoj



Locomotivele din seria 150.1000 tip 1E-h2



Colecția Șerban Lăcrițeanu

Locomotiva 150.1068 în stația Timișoara Nord.

Locomotivele din seria germană DR52 au fost destinate remorcării trenurilor grele de marfă pentru transporturile militare ale armatei germane în timpul celui de-al doilea război mondial (1941-1945). În 1943 au intrat în parcul de locomotive C.F.R. un număr de 100 de locomotive din acest tip, constituind seria 150.1000, considerate la vremea respectivă cele mai puternice și moderne mașini din Europa. Denumite “Kriegslokomotiven” (locomotive de război), ele au fost construite de diferite firme într-un ritm rapid și cu economie de material în nu mai puțin de 6151 de exemplare. La C.F.R. au înlocuit locomotivele din seria 140.400 pe secțiile de circulație grele : Ploiești-Brașov, Craiova-Turnu Severin, Simeria-Petroșani, Iași-Bârlad. Începând cu anul 1988, ele au fost retrase din circulație și casate.

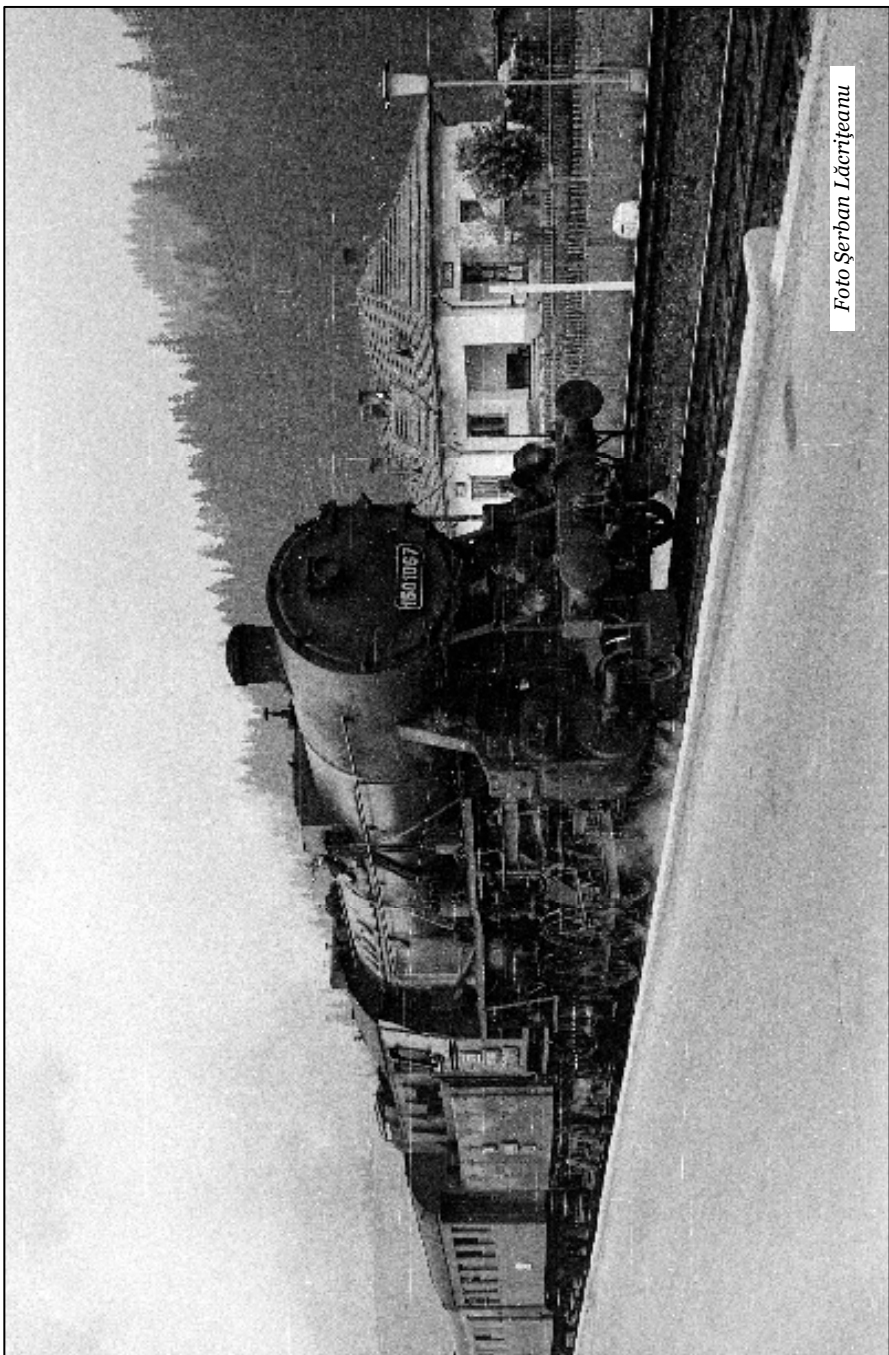


Foto Șerban Lăcrișeanu

Locomotivele din seria 150.000 tip 1E-h2



Locomotiva 150.010 construită la C.M. Reșița în 1948.

Seria C.F.R. 150.000 a fost construită în perioada 1946-1960 la Combinatul Metalurgic Reșița (foste U.D. Reșița) și la “Uzinele 23 August” (foste N. Malaxa-București). Aceste locomotive au constituit tipul de bază și cel mai modern la C.F.R. pentru trenuri de marfă care au circulat pe toate liniile principale și chiar pe unele linii secundare. În locul obișnuitului grătar din față, locomotivele erau prevăzute cu un plug de zăpadă de tip suedez, iar cabina mecanicului era închisă în partea din spate prin contracabina de pe tender, cu care era legată printr-un burduf. Această serie realizată în 282 de exemplare a avut ca model seria germană BR50. Locomotivele fabricate după 1 august 1959 au fost echipate cu cap de emisie dublu sistem KYLCHAP, termosifon și două țevi de circulație a apei. A fost ultimul tip de locomotivă cu abur de ecartament normal construit în România. Aceste locomotive au remorcat trenuri de marfă și chiar de călători pe majoritatea liniilor grele din România până în anii 1978-1980, când au fost retrase din circulație și ulterior casate.



Foto Șerban Lăcrișeanu

Locomotiva 150.087 (C.M. Reșița, 1955) la coloana de alimentare cu apă, în anul 1975.

Automotoarele din seria BC-MOT-M700



Colecția Ioan Danciu

Automotoarele din seria B-MOT-M87.000



Colecția Șerban Lăcrițeanu

Automotoarele din seria AB-MOT-AM700



Foto Șerban Lăcrițeanu

Automotoarele din seria AB-MOT-AM1000



Foto Șerban Lăcrițeanu

Automotoarele din seria B-MOT-M900



Foto Florin Lupescu

Locomotivele diesel-electrice din seria 060-DA



Foto Valentin Ivănescu

Automotoarele din seria 79



Locomotivele diesel-hidraulice din seria 040-DHC



Locomotivele diesel-electrice din seria 63



Foto Cristinel Popov

Automotoarele din seria 96 “DESIRO” (Săgeata Albastră)



Foto Valentin Ivănescu

Note

1. Pentru realizarea acestui capitol s-a consultat:
Octavian Sfetcu – Buziaș - *Temelii istorice și teatrale*, Editura Orizonturi Universitare, Timișoara, 2001, p. 12, 21, 26, 28, 29, 33, 35, 37-39, 46, 47, 50, 57.
2. Radu Bellu – *Mica monografie a căilor ferate din România, vol.3, Regionala de Căi Ferate Timișoara*, Editura Filaret, București, 1997, p. 17, 18.
3. Ilie Popescu – *Căi ferate – transporturi clasice și moderne*, Editura Științifică și Enciclopedică, București, 1987, p. 80.
4. Florian I. Goga – *Nodul feroviar Timișoara. Începuturi și evoluție* în “Revista Căilor Ferate” nr.12/1968, p. 742-746.
5. Șerban Lăcrișeanu, Ilie Popescu – *Istoricul tracțiunii feroviare din România, vol.1*, Editura ASAB, București, 2003, p. 189.
6. Dumitru Iordănescu, Constantin Georgescu – *Construcții pentru Transporturi în România (vol.1)* C.C.C.F., București, 1986, p. 495



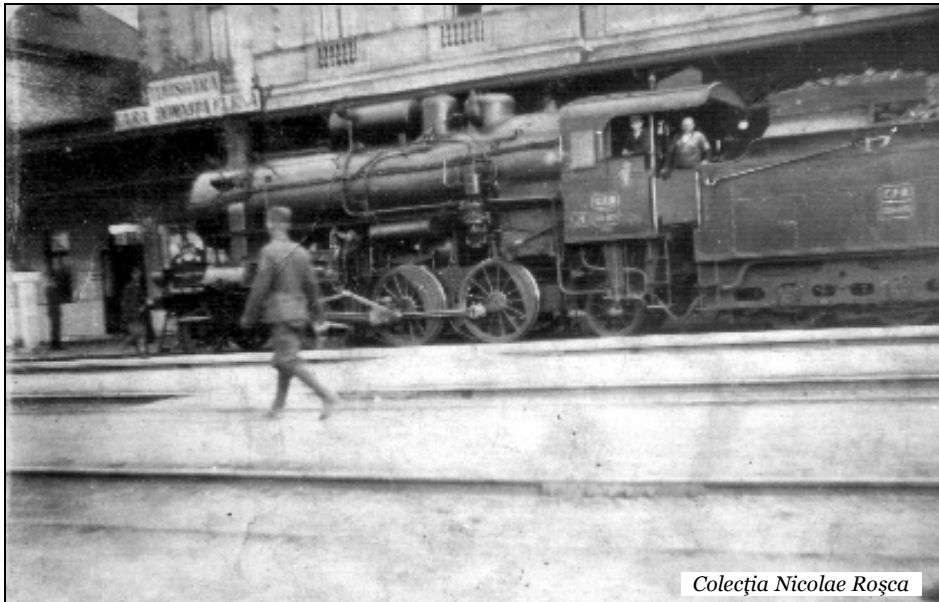
Foto Josef Franz Schreck

Bibliografie selectivă

1. Radu Bellu – Mica monografie a căilor ferate din România, vol.3, Regionala de Căi Ferate Timișoara, Editura Filaret, București, 1997
2. Radu Bellu – România, Locomotive cu abur 1854-2003, Editura Filaret, București, 2003
3. Constantin Botez, Demetru Urmă, Ioan Saizu – Epopeea Feroviară Românească, Editura Sport-Turism, București, 1977
4. Gyula Chwalibog – Monografia orașului Buziaș (manuscris), 1970
5. Colecția “Mersul trenurilor de călători”, anii 1958-1973
6. Colecția revistei “Tren magazin”, 1991-1997
7. Florian I. Goga – Nodul feroviar Timișoara. Începuturi și evoluție în Revista Căilor Ferate nr.12/1968
8. Instrucția de Remorcare și Frânare, București, 1970
9. Instrucția de Semnalizare, București, 1970
10. Dumitru Iordănescu, Constantin Georgescu – Construcții pentru Transporturi în România (vol.1) C.C.C.F., București, 1986
11. Șerban Lăcrișeanu, Ilie Popescu – Istoricul tracțiunii feroviare din România, vol.1, Editura ASAB, București, 2003
12. Dan Gh. Perianu – Istoria locomotivelor și a căilor ferate din Banatul Montan, Editura Timpul, Reșița, 2000
13. Ilie Popescu – Căi ferate – transporturi clasice și moderne, Editura Științifică și Enciclopedică, București, 1987
14. Ilie Popescu, Șerban Lăcrișeanu, Eduard Popa, Teodora Jelesneac, Ion Turturică, Răducan Drăgan – Căile Ferate Române, o istorie în date și imagini, Centrul de perfecționare, documentare și editură al SNCFR, București, 1994
15. Iulian Sfetcu – Monografia orașului Buziaș, județul Timiș (manuscris), 1970
16. Octavian Sfetcu – Buziaș - Temelii istorice și teatrale, Editura Orizonturi Universitare, Timișoara, 2001
17. Helmut Wettel – Der Busiascher Bezirk, Timișoara, 1919



Colecția Alexandru Mărginean



Colecția Nicolae Roșca

Cuprins

Cuvânt înainte	5
1. Scurt istoric al oraşului Buziaş	7
2. Timișoara, primul nod feroviar din România	17
3. Calea ferată particulară a lui Jakob Muschong	23
4. Staționarea în Buziaș Băi	31
5. Fabrica de locomotive Krauss & Co. din München	35
6. “George” – locomotiva de înlocuire	39
7. Semnalizarea pe linia Buziaș-Buziaș Băi	45
8. Calea ferată îngustă spre clădirea cazanelor	51
9. Întreținerea căii ferate	53
10. Refacțiile de linie din 1965 și 1973	55
11. Transportul de marfă	61
12. Amintiri despre “trenul mic”	65
12.1. Interviu cu domnul Ioan Lazăr	69
12.2. Interviu cu doamna Ilonka Nagy	71
12.3. Interviu cu domnul Josef Molnar	75
12.4. Interviu cu doamna Margarethe Hauer	79
12.5. Interviu cu domnul Ion Boldureanu	85
12.6. Interviu cu domnul Andrei Enyedy	89
12.7. Interviu cu domnul Nicolae Chichihezan	97
13. Introducerea în circulație a automotoarelor	101
14. Introducerea în circulație a locomotivelor diesel-mecanice din seria 20.000	107
15. Locomotiva de manevră din vechiul Apemin	123
16. Pe urmele “trenului mic”	127
17. Locomotivele și automotoarele utilizate pe linia Timișoara-Buziaș-Lugoj	135
Note	165
Bibliografie selectivă	167
Cuprins	169

Recunoștința și mulțumirile noastre sponsorilor:

S.C. Alsace Farm S.R.L. Buziaș
S.C. Phoenix S.A. Buziaș
Rotary Club Buziaș
S.C. Tratament Balnear Buziaș S.A.
Cabinet medical “Cabimed” Dr. Vasilescu Buziaș
S.C. Zeco Trading S.R.L. Buziaș
S.C. Banat Ovinex S.R.L. Buziaș
S.C. Băiaș Servicii S.R.L. Buziaș
S.C. Megaprofil S.R.L. Buziaș
Ing. Iosif Kanton
Ing. Ioan Hudrea
S.C. Aldan S.R.L. Buziaș
S.C. Biolactus S.R.L. Bacova
S.C. Alsax S.R.L. Buziaș

Tipar: Bistra S.R.L.
România, Timișoara
B-dul Regele Carol I, nr.23
Tel, fax: 0256 493046