

ISTORICUL CĂII FERATE SZEGED-TIMIȘOARA

(Rezumat)

Cartea prezintă pe larg, pe baza documentelor cercetate în diferite arhive și biblioteci din țară și străinătate istoricul căii ferate Szeged-Timișoara.

Prin această cale ferată a fost conectat orașul de pe Bega cu rețeaua de căi ferate din Europa.

Volumul începe cu o incursiune privind primele proiecte de construire a căilor ferate menite să lege orașele țării cu Pesta și Viena. Sunt prezentate căile ferate prevăzute, traseele principale propuse ale acestora, politica feroviară a țării, diferite modalități de realizare a căilor ferate: de către stat sau în concesiune. După înfrângerea revoluțiilor pașoptiste, guvernul centralizat absolutist de la Viena a etatizat căile ferate construite sau aflate în construcție din întreaga monarhia habsburgică. După numai cinci ani, având mari dificultăți financiare, pentru a evita falimentul de stat, guvernul absolutist a vândut unor societăți "multinaționale" întreaga rețea de căi ferate, precum și multe domenii ale statului, printre care domeniile din județul Caraș. Una dintre cele mai mari societăți a fost "Societatea cezaro-crăiască privilegiată austriacă de stat de căi ferate" (StEG) o societate constituită în acest scop de exponenți ai marelui capital din Franța. StEG a reușit să obțină concesiunea căii ferate Marchegg (frontiera dintre Austria și Ungaria)-Pesta-Szeged-Timișoara, domeniile statului din zona Oravița-Anina-Bocșa-Reșița, inclusiv calea ferată industrială Oravița-Baziaș.

StEG a continuat construcția căilor ferate începute de stat, iar în data de 15 noiembrie 1857 a fost inaugurată linia Szeged-Timișoara.

În continuare sunt prezentate pe larg caracteristicile tehnice ale căii ferate Szeged-Timișoara: traseul căii, infrastructura și suprastructura, lucrările de artă, clădirile care deserveșc calea ferată, cantoanele și mai ales clădirile pentru călători.

Cea mai mare lucrare de artă era podul metalic peste Tisa la Szeged. Atât lungimea impresionantă, cât și noutățile tehnice (primul mare pod cu execuția fundațiilor pilonilor prin chesoane) au făcut ca acest pod să fie citat în aproape toate tratatele de specialitate din Europa și America. Proiectarea și execuția podului sunt prezentate într-un capitol voluminos. Tot aici am inclus un subcapitol privind viața și activitatea artizanului acestui pod, inginerul francez Ernest Cézanne.

Un capitol separat prezintă primele locomotive care au circulat pe această linie.

Societățile multinaționale au creat multe probleme statelor în care dețineau căi ferate. Ele făceau concurență neloială societăților de căi ferate statale, care au apărut ceva mai târziu. De aceea – asemenea altor țări – și în Ungaria parlamentul a hotărât etatizarea prin răscumpărare a căilor ferate private. Cartea trece în revistă și acest aspect al istoricului acestei căi ferate. În continuare sunt prezentate structura de organizare a societății StEG, dedicându-se un subcapitol separat primului director general al societății, legendarul Jacques Maniel.

Un capitol inedit prezintă instituțiile statului care, după etatizare au fost însărcinate cu controlul construirii, exploatării și întreținerii acestei căi ferate.

Se prezintă separat dobândirea terenului necesar pentru construcția căii ferate.

Clădirile, îndeosebi cele două gări mari (Szeged și Timișoara), cele din nodurile mai mici (Kikinda Mare și Jimbolia) sunt prezentate cu lux de amănunte. Astfel cititorul se poate îmbogăți cu o serie de informații inedite. Stațiile mai mici sunt descrise și ele în detaliu. Pe lângă clădirile pentru călători sunt prezentate și celelalte clădiri atât de importante pentru funcționarea căii ferate: cantoane, magazii, cabine pentru acari, etc.

Capitole distincte prezintă aspectele mai importante din viața căii ferate în perioada interbelică și după cel de-al doilea război mondial, până la desființarea acestei linii.

Cartea este îmbogățită cu foarte multe documente inedite (piese scrise și desenate) redată în facsimil.