

ISTORICUL CĂII FERATE TIMIȘOARA–BAZIAȘ

(Rezumat)

Calea ferată Marchegg (frontiera Ungariei cu Austria)–Pesta–Szeged a ajuns în anul 1854 la Szeged. Guvernul central a început și lucrările la calea ferată dintre Szeged și Timișoara. Datorită dificultăților financiare întâmpinate, guvernul central a hotărât să pună în vânzare toate căile ferate statale ale Monarhiei Habsburgice. Căile ferate de pe teritoriul de atunci al Ungariei au fost cumpărate de trei companii financiare, cea mai puternică fiind o companie franceză, înființată în acest scop în anul 1855. Aceasta a achiziționat peste 1200 km de căi ferate în Ungaria și cca 1100 km de cale ferată în Bohemia. Pe lângă căile ferate, a cumpărat și vaste domenii la Kladno (Boemia) și Ungaria (în Banat). A cumpărat concesiunea pentru terminarea căii Szeged–Timișoara și concesiunea pentru construcția și exploatarea căii ferate de la Timișoara până la Dunăre. Astfel, compania a reușit să dobândească cea mai importantă cale ferată a Ungariei (Viena)–Marchegg–Pesta–Szeged–Timișoara–Dunăre (Baziaș). Compania purta numele de kais. königl. privilegierte oesterrichische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft. (prescurtat StEG).

Istoricul căii ferate Szeged–Timișoara l-am publicat în anul 2023. În prezentul manuscris, mi-am propus prezentarea căii ferate de 120 km lungime între Timișoara și Baziaș, localitate care, fiind punctul terminus al căii ferate, a devenit un port important dunărean. De aici călătorii și-au continuat drumul cu vaporul la Giurgiu sau Vidin.

Cartea este scrisă pe baza cercetării documentelor primare aflate în arhive. Ea conține foarte multe facsimiluri ale documentelor scrise sau ale pieselor desenate (proiecte), nepublicate până acum.

Cartea începe cu o introducere mai amplă privind înființarea StEG-ului și a contractului de concesiune pentru calea ferată Timișoara–Baziaș. Urmează capitole separate care descriu exproprierea făcută pentru asigurarea terenului, descrierea pe larg a lucrărilor de construire, cheltuielile făcute, darea în funcțiune, rolul căii ferate în viața economică a țării și a Timișoarei. Deoarece cursurile de apă care-și au obârșia în Munții Banatului intersectează calea, s-au construit numeroase poduri (părți ale infrastructurii). Descrierea lor este făcută în mod amănunțit într-un capitol voluminos, care conține multe descrieri și desene de epocă.

Un capitol separat relatează călătoria împăratului și regelui Francisc Iosif I. la inaugurarea canalului Suez, și pe larg, călătoria în incognito a lui Carol, invitat să ocupe tronul Principatelor Unite Dunărene.

Următoarele capitole descriu în mod amănunțit realizarea tehnică a căii ferate: infrastructură, suprastructură, clădiri (pentru călători și de deservire a căii ferate: gări, cantoane). Dedic câte-un capitol telecomunicațiilor feroviare și instalațiilor pentru siguranța circulației.

Calea ferată a fost etatizată prin răscumpărare în 1891. Acest important eveniment este prezentat într-un capitol separat. Un alt capitol prezintă organizarea activității de construire și de exploatare a căii ferate (separat în cadrul StEG, apoi în cadrul MÁV).

Aici am inclus biografia inginerului György Varga, care a ajuns șeful departamentului de construcții a direcției regionale din Timisoara.

Am ținut să prezint câteva date statistice cu privire la traficul de marfă și de persoane ale garilor de pe traseul căii ferate de la Marchegg până la Baziaș.

După etatizarea din 1891, MÁV a executat foarte multe lucrări de reabilitare și modernizare. A construit noua și monumentală gară a Timișoarei și a Vârșetului, au fost reconstruite vechile poduri, s-au construit o serie de clădiri noi pentru deservirea exploataării, s-au reconstruit, s-au mărit și s-au modernizat gările.

Capitole separate tratează istoricul căii ferate între cele două războaie mondiale, respectiv după cea de a doua conflagrație mondială.

Până în ziua de astăzi nu a apărut o carte atât de amănunțită, bazată pe documente arhivistice.