

ISTORICUL CĂII FERATE TIMIȘOARA-SÂNANDREI-VARIAȘ (REZUMAT)

Timișoara este legată cu o cale ferată secundară de comuna de graniță Valcani. Puțini știu însă că această cale ferată a fost construită în trei etape, de către două societăți diferite. Calea ferată Valcani-Periam a fost dată în circulație în anul 1870. Ea a fost realizată de către Societatea cezaro-crăiască privilegiată austriacă de stat (StEG) cu scopul legării comunelor producătoare de grâne din nord-vestul Banatului cu calea ferată principală Viena-Pesta-Szeged-Timișoara-Baziaș.

Valcani-Periam a fost prima asemenea cale ferată vicinală de pe întregul teritoriu al Monarhiei Austro-Ungare.

Experiența dobândită atât la construcția, cât și la exploatarea acestei căi ferate a fost fructificată la construcția viitoarelor rețele de căi ferate vicinale (locale) și concluziile s-au luat în considerare la întocmire legii privind căile ferate de interes local.

Societatea StEG voia să extindă linia Valcani-Periam și s-o lege cu linia Arad-Timișoara, însă a reușit abia în 1888 să contruiască o scurtă prelungire a ei până la Variaș. Această cale ferată de legătură cu Timișoara s-a realizat abia după 20 de ani, în anul 1908 de către o altă societate pe acțiuni, care se numea Temesvár-Varjasi helyi érdekű vasút Részvénytársaság (Societatea de cale ferată locală Timișoara-Variaș S.A.).

Exploatarea căii ferate Valcani-Variaș a fost asigurată de către StEG până în anul naționalizării prin răscumpărare a acesteia, 1891, apoi de către MÁV (Căile Ferate Regale Ungare). Din punctul de vedere al exploatării cele trei sectoare au fost unificate sub denumirea de linia Timișoara-Valcani.

După sfârșitul primului război mondial și stabilirea noilor frontiere, toată linia a revenit Regatului României.

Cartea prezintă istoricul căii ferate Timișoara-Variaș. Pe baza cercetărilor în diferite arhive, autorul relatează în mod amănunțit atât demersurile administrative cât și aspectele pur tehnice ale liniei de cale ferată. Sunt tratate separat demersurile pentru înființarea căii ferate, contractul de concesiune, condițiile tehnice, statutul societății pe acțiuni, contractul de exploatare cu Căile Ferate Regale Ungare (MÁV), traseul, calea în plan, profilul transversal, infrastructura, suprastructura, lucrările de artă, clădirile deservente ale căii ferate, locomotivele care au asigurat tracțiunea, situația căii ferate în perioada interbelică și după naționalizarea ei de statul român în anul 1948, situația actuală.

Datorită cercetărilor arhivistice aprofundate, autorul a inclus numeroase reproduceri provenite din proiectele originale și din alte documente inedite. Acestea conferă cărții o valoare documentară deosebită.