

# CONSTRUIREA CĂILOR FERATE DIN BANAT

DUMITRU P. IONESCU

Prima cale ferată din rețeaua C.F.R., nu este linia București-Giurgiu, cum greșit se menționează în unele manuale școlare, ci linia Oravița-Răcășdia-Iam din Banat<sup>1</sup>.

În secolul al XIX-lea, Banatul se afla sub stăpânirea Austriei care, prin inaugurarea primei căi ferate Viena-Wagram = 13 km., la 17 noiembrie 1837, era cea de a șaptea țară din lume — după Anglia (1825), S.U.A. (1830), Belgia (1835), Prusia (1835), Canada (1837) și Franța (1837) — care cunoștea binefacerile noului mijloc de transport. Construcțiile feroviare au înaintat rapid, astfel că, în 1840, Austria dispunea de 143 km. c.f., în 1845 de 898 km. c.f., în 1850 de 1290 km. c.f., iar în 1855 de 1443 km. c.f., ca în 1860 întinderea lor să fie aproape dublă : 2876 km. c.f.<sup>2</sup>

Datorită introducerii navelor cu aburi, Dunărea a devenit calea de comunicație cea mai rapidă și mai sigură, între apusul și răsăritul Europei. Încă din 1829, pe marele fluviu, Austria înființase linia de navigație cu aburi Donau Dampfschiffahrt Gesellschaft, pentru a cărei funcționare avea nevoie de mult cărbune, furnizat și de minele de la Anina. Pentru a ușura transportul cărbunilor de bună calitate de la Anina la Dunăre, Curtea imperială din Viena a hotărât în anul 1844 construirea unei linii ferate, de la portul dunărean Baziaș la localitatea montană Oravița. Linia avea traseul Oravița-Răcășdia-Iam-Biserica Albă-Baziaș = 62,5 km. În anul 1922, României i s-a atribuit numai secțiunea Oravița-Răcășdia-Iam = 27 km., astfel că s-a întrerupt comunicația cu Baziaș.

Lucrările au început în anul 1846, dar au fost întrerupte în primăvara 1848, datorită izbucnirii revoluției. În anul 1850, s-au reluat lucrările care au înaintat lent din lipsă de capital.

Băncile S. G. Sina și Arnstein din Viena, împreună cu Société Générale de Crédit Mobilier din Paris au fondat, în anul 1854, vestita societate „Kaiserliche und Königliche privilegierte Österreichische Staats Eisenbahn Gesellschaft“ (= Societatea privilegiată cezaro-crăiască austriacă de căi ferate de stat) sau prescurtat St. E. G., cu un capital inițial de 200.000.000 franci. Societatea a dobândit o importanță

<sup>1</sup> Vechimea primelor 10 linii ferate românești :

- 1 noiembrie 1856, Oravița-Răcășdia-Iam = 27 km.
- 15 noiembrie 1857, Timișoara-Jimbolia = 39 km.
- 24 aprilie 1858, Oradea-Borș = 6 km.
- 20 iulie 1858, Timișoara-Stamora Moravița = 56 km.
- 25 noiembrie 1858, Arad-Curtici = 17 km.
- 4 octombrie 1860, Constanța-Cernavodă = 63,280 km.
- 15 decembrie 1863, Oravița-Anina = 33 km.
- 22 decembrie 1868, Arad-Alba Iulia = 229 km.
- 19 octombrie 1869, București-Giurgiu = 69,821 km.
- 15 decembrie 1869, Roman-Burdujeni = 102,465 km.

<sup>2</sup> Dimitrie N. Drăniceanu, *Căile ferate, origina, progresele, foloasele ce au adus omenirii etc., cu un rezumat despre căile ferate române. Studiu istoric cu figuri în text.* Târgu-Jiu, 1901, p. 103.

europăeană, astfel că, din consiliul de conducere făceau parte aristocrați, înalți demnitari și miniștri din Paris, Viena și Budapesta. St. E. G. a cumpărat în Banat domeniul cu o suprafață de 133.168,126 ha., din care 50.000 ha. pământ arabil, iar restul păduri seculare, cu un subsol bogat în mine de cărbuni, fier și alte minereuri. Societatea mai avea câteva mine de cărbuni în Boemia, la Brandeise și Kladno, precum și fabrica de locomotive din Viena, fondată în 1840, dobândind o autarhie industrială în monarhie. Atât prin puterea ei materială, cât și prin întregul aparat de funcționari, St. E. G. a susținut curentul de maghiarizare exercitat de autorități în masa de români din Banat. St. E. G. a atras renumiți constructori de locomotive ca austriacul Engerth și englezul John Haswell<sup>3</sup>.

Implicată în „Războiul Crimei” din 1853—1856, Austria a ajuns la o situație financiară precară, astfel că, în septembrie 1854, a dat o lege de concesiune, pe baza căreia, la 1 ianuarie 1855<sup>4</sup>, St. E. G. a primit terminarea liniilor începute de stat, printre care și calea ferată Baziaș-Oravița, precum și construirea altora noi, plus exploatarea tuturora.

**În anul 1856, St. E. G. a terminat calea ferată Baziaș-Oravița și a început construirea liniilor :**

Seghedin-Jimbolia-Timișoara = 113,9 km.

Timișoara-Stamora Moravița-Jasenova = 94,1 km.

Pentru transportul cărbunelui de la Anina la Oravița, s-a construit o cale ferată cu tracțiune animală, folosind cai și de aceea se numea „Pferdenbahn”. Caii trăgeau vagoanele încărcate cu cărbuni sau goale numai pe porțiunile orizontale. De la Anina la Oravița exista o însemnată diferență de altitudine și de aceea s-au amenajat trei „căderi” (pante mari). La fiecare cădere, existau două căi paralele : pe una coborau prin gravitație vagonetele pline cu cărbuni, iar pe cealaltă erau ridicate vagonetele goale ; era deci un funicular terestru. Un cablu, trecut pe după un tambur aflat pe culmea rampei, lega grupul de vagonete goale. În felul acesta, coborîrea prin gravitație a trenului plin era folosită la ridicarea trenului gol.

Construită numai pentru transportul de mărfuri, calea ferată Baziaș-Oravița a fost numită „linia cărbunelui” și a adus un venit excelent. Pînă în 1856, de la minele Anina se extrăgeau anual 70.000 tone cărbuni, ca după darea în folosință a liniei ferate Baziaș-Oravița, producția să crească la 200.000 tone. Paralel a sporit vertiginos și venitul pădurilor.

La 28 aprilie 1856<sup>5</sup>, St. E. G. a obținut aprobarea și pentru transportul de călători care s-a deschis la 1 noiembrie 1856<sup>6</sup>. Circula un singur tren mixt pe zi : pleca de la Oravița la ora 7 și sosea la Baziaș la ora 10 și 2' ; apoi pleca din Baziaș la ora 13 și 30', ajungînd la Oravița la ora 16 și 38'. Linia Baziaș-Oravița a dobîndit o mare importanță după 20 iulie 1858<sup>7</sup>, cînd s-a deschis calea ferată Timișoara-

<sup>3</sup> Locomotivele Haswell au fost unul din cele două tipuri care au circulat și pe linia Roman-Vîrciorova, pînă în 1881, cînd au apărut noi locomotive.

<sup>4</sup> C. Botez, D. Urmă, I. Saizu, *Epopeea feroviară românească*. București, Editura Sport-Turism, 1977, p. 47.

<sup>5</sup> Ludovic Balazs, *Istoricul căilor ferate bănățene*. În *Al doilea congres al inginerilor din România, 1—4 octombrie 1922, Timișoara, București, 1922*, p. 353.

<sup>6</sup> Moise Gîrlîșteanu, *Linia ferată Oravița-Baziaș a împlinit 100 de ani*. În „Revista Căilor Ferate”, nr. 12/1956, p. 635.

<sup>7</sup> Victor Nanu, *Vechimea liniilor ferate din Ardeal și organizarea arhivei tehnice a C.F.R.* În „Revista Căilor Ferate”, nr. 10/1957, p. 554.

Stamora Moravița-Jasenova, dar mai ales după 15 decembrie 1863<sup>8</sup>, când s-a legat de calea ferată Oravița-Anina = 33 km.

Reconstruită pe alt traseu, pentru a fi dată în circulație cu tracțiune cu aburi, linia Oravița-Anina este una din cele mai vechi linii montane din Europa. Nu îngăduia o circulație mai mare, din cauza curbilor foarte mici, a pantelor lungi și continue care urcau 339 m. Avea 9 viaducte, 14 tuneluri și mai multe poduri. Pe distanța dintre stațiile Brădișoru-Girliște = 19 km., diferența de nivel era de 224 m., ceea ce însemna o urcare continuă de 20 ‰. Raza de curbură minimă era de 114 m. și de aceea se foloseau numai vagoane cu distanța osiilor fixe de 2,90 m., astfel că serviciul ei era dezavantajos din punct de vedere financiar. Trenurile urcau cu viteza de 15 km./oră și coborau cu 11 km., existând instrucțiuni speciale pentru frinarea în timpul mersului. Suprastructura liniei Oravița-Anina a variat continuu pînă în anul 1919, realizîndu-se 14 sisteme. Prin traseul ei greu, dar de o frumusețe rară, linia Oravița-Anina era considerată ca o miniatură a căii ferate Viena-Semmering<sup>9</sup>.

Deși obținuse concesiunea la 1 ianuarie 1855, St. E. G. a început construirea liniei Seghedin-Jimbolia-Timișoara = 113,9 km. abia în vara 1856 din cauza deselor inundații ale râului Tisa. Lucrările au înaintat rapid, astfel că, în mai 1857, au sosit în stația Timișoara primele 4 locomotive. Ele au fost transportate pe Dunăre, Tisa și Bega și purtau nume ca : Austria, Pesth<sup>10</sup>, Komárom<sup>11</sup>, Hont<sup>12</sup>. Linia a fost inaugurată la 15 noiembrie 1857<sup>13</sup>, când a sosit la Timișoara primul tren de la Viena<sup>14</sup>, eveniment ce a produs un viu interes în Banat, consemnat în ziarul local „Temeshvarer Zeitung“.

Circulau zilnic două perechi de trenuri : din Viena, primul tren pleca la ora 7, ajungea la Budapesta la 15 și 14' și sosea la Timișoara la ora 17 și 27'. Al doilea tren pleca din Viena la ora 7 și 30', ajungea la Budapesta la ora 15 și 40' și sosea la Timișoara la ora 18 și 32'. Din Timișoara, primul tren pleca la ora 5 și 30', ajungea la Budapesta la ora 8 și 1' și sosea la Viena la ora 16 și 30'. Al doilea tren pleca din Timișoara la ora 6 și 50', ajungea la Budapesta la ora 9 și 21', iar la Viena sosea la ora 19. Linia a avut o fixare solidă, ceea ce reprezenta un progres față de liniile anterioare. Infrastructura și zidăria lucrărilor de artă au fost făcute pentru linie dublă.

La 21 iulie 1858<sup>15</sup>, a fost adusă și cea de a cincea locomotivă numită „Wartberg“ care a remorcat primul tren de la Timișoara la Baziaș. Această locomotivă

<sup>8</sup> *Ibidem*.

<sup>9</sup> Construită în anii 1842—1854 de inginerul Karol Ritter von Ghega, linia Viena-Semmering a fost prima cale ferată de munte din lume. Avea lungimea de 41 km., cu declivități pînă la 25‰ și curbe cu raza maximă de 190 m. Supranumită „linia zidită“, ea avea 13 km. lungime de ziduri, cu 15 tunele, dintre care cel mai mare este de 1400 m. și trece culmea la cota 895. Pentru asigurarea tracțiunii, s-au introdus noile locomotive Maffei-München care remorcau 125 tone, cu o viteză de 14,2 km./oră. A fost inaugurată la 17 iulie 1854. (Nicolae I. Petculescu, *Căi de Comunicații și Transportate. Pe uscat, pe apă și prin aer*, București, 1935, p. 81).

<sup>10-12</sup> Comitete în Ungaria.

<sup>13</sup> Ludovic Balazs, *op. cit.*, p. 354.

<sup>14</sup> În Ungaria, prima cale ferată a fost construită în 1846, Budapesta-Vacz, iar în 1854 calea ferată Pesta-Seghedin.

<sup>15</sup> Florian I. Goga, *Nadul feroviar Timișoara. Inceputuri și evoluție*. În „Revista Căilor Ferate“, nr. 12/1968, p. 742.

nu avea acoperiș, astfel că mecanicul Pedl se apăra de ploaie cu umbrela. Din anul 1922, linia a rămas pe teritoriul României numai cu 39 km, adică de la Timișoara la Jimbolia.

Concesionată tot la 1 ianuarie 1855, construcția liniei Timișoara—Stamora Moravița—Jasenova = 94,1 km a început în septembrie 1857, de la gara Timișoara și, în aprilie 1858, s-a terminat podul de fier de peste riul Beghei. Linia s-a realizat pe drumul ce ducea în suburbia Iosefina și a transformat complet zona șanțurilor cetății Timișoara. Această cale ferată s-a deschis la 20 iulie 1858.<sup>16</sup> și a stimulat circulația mărfurilor în Banat. La 1 iulie 1919<sup>17</sup> s-a rupt legătura cu stația Baziaș, deoarece numai secțiunea Timișoara—Stamora Moravița = 56 km a rămas României.

Tot St.E.G. a mai construit liniile :

Sinnicolau—Vălcani = 21 km deschisă la 16 septembrie 1870 ;

Sinnicolau—Periam = 18 km inaugurată la 29 octombrie 1870.

Încă din anul 1857, apăruse în Banat necesitatea liniei ferate Timișoara—Arad = 57 km. Au trecut 11 ani pînă cînd un consorțiu compus din firme străine a primit concesiunea prin art. de lege XXXVII din 1868. Condițiile, ca lucrarea să înceapă peste trei luni și să sfîrșească într-un an și jumătate, nu s-au respectat. Aceste întîrzieri au determinat consorțiul să o vîndă „Societății de căi ferate din regiunea Tisei“, care a terminat-o și a dat-o în circulație la 6 aprilie 1871.<sup>18</sup>

Pe linie, circulau zilnic două perechi de trenuri mixte cu cîteva vagoane de persoane. Primul tren de la Arad pleca la ora 5 și 45' și sosea la Timișoara la ora 8 și 48'. Al doilea tren pleca la ora 16 și ajungea la Timișoara la ora 19 și 35'. De la Timișoara, primul tren pleca la ora 7 și 30' și ajungea la Arad la ora 11 și 7', iar al doilea tren pleca la ora 17 și 50' și sosea la Arad la ora 20 și 20'.

La 5 septembrie 1874<sup>19</sup> s-a dat în circulație calea ferată Voiteni—Gătaia—Cîlnic = 60 km.

Orașele Timișoara, Lugoj și Caransebeș, județul Caraș-Severin și Camera de Comerț și Industrie din Timișoara au trimis în anul 1870 delegații la Ministerul Comunicațiilor din Pesta ca să obțină construirea liniei Timișoara—Orșova. Insuccesul a determinat ca noi memorii și delegații să ia calea Pestei în anii următori.

Prin articolul de lege XXVIII din 1874, guvernul a concesionat lucrarea „Societății privilegiate a căilor ferate de stat austro-ungare“. Realizată pe valea roditoare a Timișului, această linie a adus Timișoarei o gară aparte : Fabric (reconstruită în 1901, ea a devenit mai tîrziu stația Timișoara-Est). Deși podurile de peste riurile Beghei și Timiș au constituit mari obstacole, construirea liniei a mers relativ repede, astfel că, la 22 octombrie 1876<sup>20</sup>, s-a dat în circulație calea ferată Timișoara—Lugoj—Caransebeș = 97 km. Ramificîndu-se din linia Timișoara—Stamora Moravița, calea ferată Timișoara—Caransebeș a devenit mai tîrziu

<sup>16</sup> Victor Nanu, *op. cit.*, p. 554.

<sup>17</sup> Ludovic Balazs, *op. cit.*, p. 356.

<sup>18</sup> Victor Nanu, *op. cit.*, p. 554.

<sup>19</sup> *Ibidem.*

<sup>20</sup> Ludovic Balazs, *op. cit.*, p. 359.

o piedică în desfășurarea circulației rutiere, avînd patru puncte de secționare. De aceea, s-a construit o nouă variantă care înconjură orașul pe la nord, actualul traseu feroviar Timișoara—Caransebeș.

Mai multe și mai dificile au fost problemele tehnice pentru construirea liniei Caransebeș—Orșova = 88 km, deoarece la așezarea ei pe un teren muntos a fost nevoie de 19 poduri mari de fier și 4 tunele, dintre care cel mai lung a fost acela de 898 m de la stația Poarta. Dificultățile au fost învinse, cheltuin-du-se 24.000.000 fiorini austrieci și, la 20 mai 1878<sup>21</sup>, calea ferată Caransebeș—Orșova a fost dată în exploatare. Rafinăriile de țiței de la Orșova, alimentate cu materii prime pe calea ferată, furnizau produse petroliere pentru întregul Banat, plus orașele Belgrad, Budapesta și Viena. Datorită inundațiilor catastrofale din 1910, secțiunea Iablanița—Mehadia = 7 km a fost mutată de lângă pîriul Glob, abandonîndu-se un pod, dar construindu-se un nou tunel de 936 m.

La 1 mai 1879<sup>22</sup> s-a deschis și linia Orșova—Vîrciorova = 8 km, realizîndu-se joncțiunea cu calea ferată București—Vîrciorova = 339 km, inaugurată la 5 ianuarie 1875<sup>23</sup>. Așa s-a realizat marea arteră europeană Viena—București, care făcea legătura dintre Occident și Orient, dezvoltînd mult circulația de mărfuri și de persoane. În anul 1891, statul a răscumpărat calea ferată Timișoara—Vîrciorova și alte linii secundare din Banat.

La sfîrșitul secolului al XIX-lea, Timișoara era unul din principalele noduri feroviare din Europa. Ea dispunea de două gări și anume: una principală în suburbia Iosefina și alta mai mică în suburbia Fabric. Liniile ferate (inclusiv triajul) pe teritoriul Timișoarei aveau o lungime de peste 100 km. În Timișoara soseau și plecau zilnic 49 trenuri de călători și circa 30 trenuri de marfă din 8 direcții: București, Radna, Arad, Cenad, Jimbolia, Cruceni, Stamora Moravița, Buziaș. Iluminată în 1857 cu gaz aerian, Timișoara a fost prima gară din Europa iluminată cu electricitate în 1884, înaintea stațiilor din Paris și Viena<sup>24</sup>. Evoluția rapidă a comunicației a impus lărgirea stației Timișoara. Dacă în 1859 se aflau 38 grupuri de deviatoare, 9 840 m curenți linie și 20.112 m<sup>2</sup> teren ocupat de clădiri, în 1897 existau 150 de deviatoare și 43.000 m curenți linie. În 1897, s-a construit o nouă și monumentală stație de călători (astăzi Timișoara-Nord), care întrecea pe multe din Apusul Europei, iar cea veche a devenit gară de mărfuri. Noua stație a fost înzestrată cu ateliere de reparații unde lucrau circa 500 oameni. Costul lucrărilor a fost de peste 1.000.000 coroane (una coroană = 1,05 lei) ceea ce dovedea importanța pe care guvernul o acorda orașului Timișoara.

Începînd cu anul 1880, a apărut în Banat un puternic curent pentru construirea liniilor ferate de interes local ce avea la bază articolul de lege XXXI din 1880, completat cu articolul de lege IV din 1888 care asigură și ajutorul statului, ușurînd finanțarea construcțiilor feroviare. Drept urmare, pînă în anul 1900, societățile particulare au construit în Banat 11 linii ferate de interes local care însumau 522 km :

<sup>21</sup> *Ibidem.*

<sup>22</sup> Victor Nanu, *op. cit.*, p. 554.

<sup>23</sup> *Ceferiada 1869—1939*, București, 1939, p. 18.

<sup>24</sup> Florian Goga, *op. cit.*, p. 741.

- 31 iulie 1887, Timișoara—Crucești = 49 km.  
 24 octombrie 1888, Periam—Variaș = 7 km.  
 7 august 1890, Jebel—Giera = 33 km.  
 26 septembrie 1895, Timișoara—Lovrin—Cenad = 75 km.  
 15 decembrie 1895, Cărpiniș—Ionel = 31 km.  
 10 februarie 1896, Oravița—Berzovia = 59 km.  
 3 iulie 1896, Gătaia—Jamu Mare = 24 km.  
 22 iulie 1896, Gătaia—Buziaș—Lugoș = 60 km.  
 18 noiembrie 1896, Timișoara—Buziaș = 37 km.  
 29 mai 1897, Timișoara—Radna = 64 km.  
 17 septembrie 1898, Lugoș—Ilia = 83 km.

Astfel, la sfârșitul secolului al XIX-lea, Banatul avea 1.030 km c.f. datorită cerințelor comitatelor (diviziuni administrative asemănătoare județelor) și dorințelor unor mari proprietari ca baronul Fodor Nikolics din Radna, pînă la primul război mondial au mai apărut încă 10 linii de interes local cu o lungime de 230 km, depășind cu mult rețeaua feroviară din posesiunea statului :

- 3 martie 1906, Jebel—Liebling = 10 km.  
 8 iulie 1907, Sinandrei—Variaș = 29 km.  
 12 ianuarie 1908, Caransebeș—Bouțari = 37 km.  
 28 noiembrie 1908, Cilnic—Reșița = 5 km<sup>25</sup>.  
 19 decembrie 1908, Bouțari—Subcetate = 40 km.  
 30 mai 1910, Nerău—Teremia Banat = 5 km<sup>26</sup>.  
 18 octombrie 1910, Comloșu Mare—Lovrin = 13 km.  
 18 octombrie 1910, Jimbolia—Lovrin = 27 km.  
 26 noiembrie 1910, Arad—Periam = 48 km.  
 26 noiembrie 1910, Lovrin—Periam = 16 km.

În Banat, s-a construit linia ferată Caransebeș—Subcetate, în 1908, cu caracteristici unice. Ea pornea de la altitudinea de 204 m, atingea la Porțile de Fier (cumpăna apelor) 692 m, ca apoi să coboare la 292 m, la Subcetate. Între valea Bistra și valea Hațeg, avea o pantă de 5,282 km atât de prăpăstioasă, încît între stațiile Bouțari și Sarmizegetusa = 19 km, nici astăzi nu sînt trenuri de călători, deoarece circulația se făcea pe o bară dințată montată pe traverse, între șine, mai sus cu 70 mm, ca locomotiva să treacă fără greutate și peste încrucișări.

Din 1908 și pînă în octombrie 1922 s-au construit 11 linii industriale normale și 3 linii înguste cu o lungime totală de 75 km, care au sporit traficul căii ferate Caransebeș—Subcetate. Ea avea o importanță economică, fiindcă reprezenta drumul cel mai scurt pentru cărbunii de la Petroșani la Dunăre, dar și o importanță strategică, deoarece făcea legătura dintre marele fluviu și riul Mureș.

În concluzie, construcțiile feroviare din Banat au reprezentat o necesitate obiectivă impusă de dezvoltarea producției capitaliste și a schimbului de mărfuri și au fost rezultatul investițiilor și speculațiilor financiare ale marelui capital austriac și maghiar. Rețeaua feroviară bănățeană avea în anul 1914 cea mai mare

<sup>25</sup> În 1939 s-a realizat calea ferată Reșița—Caransebeș = 39 km.

<sup>26</sup> În 1927 s-a construit linia Teremia Banat—Comloșu Mare = 9 km.

densitate din Europa. Nu existau în Banat localități care să se afle la o depărtare mai mare de 10 km față de o linie ferată. Rețeaua feroviară era mai deasă în vestul Banatului.

În general, gările erau bine dotate, prevăzute cu numeroase linii de garaj și cheiuri bune. Există un bogat material rulant și de tracțiune, care satisfăcea transporturile mari. Trenurile erau încălzite cu aburi, iar iluminatul lor se făcea cu ulei de rapiță și, mai târziu, cu gaz. Trenurile expres și accelerate aveau numai clasa I și II, iar trenurile personale și trenurile mixte aveau trei și chiar patru clase.

Rezultată din investițiile marelui capital austriac, rețeaua feroviară bănățeană a impulsionat dezvoltarea industriei și a agriculturii, contopind grabnic piețele locale într-o piață internă unică.

### *Anexa*

#### *Căile ferate din Banat.*

- 1 noiembrie 1856, Oravița—Răcășdia—Iam = 27 km.
- 15 noiembrie 1857, Timișoara—Jimbolia = 39 km.
- 20 iulie 1858, Timișoara—Stamora Moravița = 56 km.
- 15 decembrie 1863, Oravița—Anina = 33 km.
- 16 septembrie 1870, Sînnicolau Mare—Vălcani = 21 km.
- 29 octombrie 1870, Sînnicolau Mare—Periam = 18 km.
- 6 aprilie 1871, Timișoara—Arad = 57 km.
- 5 septembrie 1874, Voiteni—Gătaia—Cîlnic = 60 km.
- 22 octombrie 1876, Timișoara—Caransebeș = 97 km.
- 20 mai 1878, Caransebeș—Orșova = 88 km.
- 1 mai 1879, Orșova—Vîrciorova = 8 km.
- 31 iulie 1887, Timișoara—Cruceni = 49 km.
- 24 octombrie 1888, Periam—Variaș = 7 km.
- 7 august 1890, Jebel—Giera = 33 km.
- 26 septembrie 1895, Timișoara—Lovrin—Cenad = 75 km<sup>1</sup>.
- 15 decembrie 1895, Cărpiniș—Ionel = 31 km.
- 10 februarie 1896, Oravița—Berzovia = 59 km.
- 3 iulie 1896, Gătaia—Jamu Mare = 24 km.
- 22 iulie 1896, Gătaia—Buziaș—Lugoj = 60 km.
- 18 noiembrie 1896, Timișoara—Buziaș = 37 km<sup>2</sup>.
- 29 mai 1897, Timișoara—Radna = 68 km<sup>3</sup>.
- 17 septembrie 1898, Lugoj—Ilia = 83 km.
- 3 martie 1906, Jebel—Liebling = 10 km.
- 8 iulie 1907, Sînandrei—Variaș = 29 km.
- 12 ianuarie 1908, Caransebeș—Bouțari = 37 km.

<sup>1</sup> Minus 7 km. Timișoara Nord—Ronaț ce există la c.f. Arad—Timișoara.

<sup>2</sup> Minus 6 km. Timișoara Nord—Timișoara Sud de la calea ferată Timișoara—Stamora Moravița.

<sup>3</sup> Minus 4 km. Timișoara Nord—Timișoara Est ce există la calea ferată Timișoara—București.

- 28 noiembrie 1908, Cilnic—Reșița = 5 km.  
19 decembrie 1908, Bouțari—Subcetate = 40 km.  
30 mai 1910, Teremia Banat—Nerău = 5 km.  
18 octombrie 1910, Lovrin—Comloșu Mare = 13 km.  
18 octombrie 1910, Lovrin—Jimbolia = 27 km.  
26 noiembrie 1910, Lovrin—Periam = 16 km.  
26 noiembrie 1910, Arad—Periam = 48 km<sup>4</sup>.

TOTAL 1.260 km. c.f.

---

<sup>4</sup> 1927, Comloșu Mare—Teremia Banat = 9 km.  
1939, Caransebeș—Reșița = 39 km.