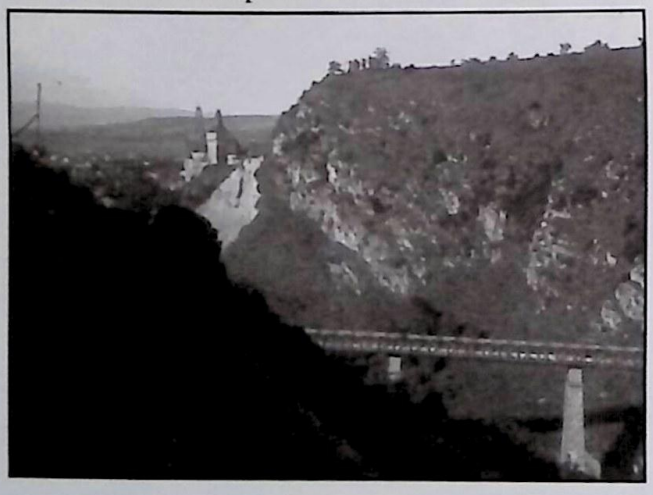
Dan Bera

TRENUL MIC DIN ȚINUTUL PĂDURENILOR

În trecut transportul minereului de fier de la minele din Ghelari se efectua în samare duse de cai sau pe spatele cărăuşilor care transportau minereul la ateliere din zonă sau chiar la furnalul din Govăjdia. Odată cu creşterea cerinţei de minereu pe piaţă, au crescut şi costurile de transport, ajungându-se, pe parcursul anului 1859, de la 18,5 filleri/100kg de minereu transportat la 53,6 filleri/100kg. Pe seama scumpirilor ulterioare, autorităţile de atunci au fost nevoite să înlocuiască vechiul mod de transport cu un sistem mai eficient din punct de vedere economic. În vara anului 1859, s-a început săparea unui tunel lung de 600 m care lega mina subterană de la Ghelari cu valea Retişoarei. Acest tunel a fost terminat în 1866, iar costul total al tunelului s-a ridicat la 111.768 Koroane şi 50 de filleri.

În acelaşi timp, în valea Retişoarei, s-a construit o cale ferată cu ecartament îngust, cu o lungime de 790 m. Pe această linie, vagoneţii erau traşi de cai, din mină până la rostogolul lung de 160 m, cu ajutorul căruia se descărca minereul la vale, pentru cărăuşii care îl transportau din Valea Retişorei la furnalul de la Govăjdia.

Odată cu insuficienţa de minereu de fier livrat la furnalul de la Govăjdia şi cu nemulţumirile cărăuşilor, s-a grăbit extinderea liniei de la Retişoara la furnalul de la Govăjdia. Pentru diferenţa de nivel de 260 m, s-a construit o altă cale ferată cu ecartament îngust de 633 mm, lungă de 5120 m şi întreruptă cu rostogoluri pe trei porţiuni. Transportul se realiza cu vagoneţi traşi de cai. Construcţia liniei a costat 20.000 Koroane şi avea două rostogoluri pentru minereul descărcat din vagoane. Ultima porţiune de cale ferată a fost terminată în iulie 1871, când a şi fost inaugurată şi predată în circulaţie. În anul 1888, în locul celor două rostogoluri, s-au construit două planuri înclinate: unul la Nădrab, lung de 140 m, şi celălalt la Retişoara, de 260 m.



După începerea construcţiei Uzinelor de fier din Hunedoara, în anul 1882, transportul spre Hunedoara a cantităţii enorme de minereu extrase din mina de la Ghelari, nu se putea realiza cu sistemele existente. Pentru aceasta problemă s-a propus construirea a unui sistem alternativ de transport al minereului, din mina Ghelari la Uzinele de fier din Hunedoara. Analizându-se problemele economice şi geografice, s-a decis utilizarea unui sistem de funiculare care să efectueze transportul minereului. Construcţia funicularului a fost terminată în anul 1884.

Ţinându-se seama de greutăţiile şi costurile enorme rezultate din transportul de mangal şi de minereu în două direcţii adică spre UF Hunedoara şi furnalul din Govăjdia, în 1897, s-a decis schimbarea radicală a sistemului de transport. Astfel, s-a construit prima Cale ferată minieră din Transilvania, cu staţia finală de la Retişoara unde se încărca minereul extras din mina din Ghelari, în vagoane de cale ferată. Odată cu construcţia acestei căi ferate miniere, s-a schimbat semnificativ şi transportul din mina principală de la Ghelari. De asemenea, a fost străpuns tunelul spre „Lukács László", început din două direcţii în anul 1898. În 1899, lungimea totală a tunelului ajunsese la 754 m. Prin tunelul „Lukács László" şi până la planul înclinat, s-a amenajat o cale ferată minieră electrificată.

Lucrările de pregătire a extinderii terasamentului au fost începute, în anul 1890. Pentru extinderea căii ferate miniere, s-a trecut la expropiere a terenului pe unde viitorul terasament urma să treacă. Totodată, s-a trecut la topografierea amplasamentului, în ianuarie 1899. Construcţia extensiei de cale ferată îngustă între Govăjdia şi Hunedoara a început odată cu primăvara anului 1899, mai exact pe 4 Martie, cu ceremonia de pornirea lucrărilor şi prima săpătură. Contractul de construcţie a fost încheiat cu firmele austriece constructoare de căi ferate „Gfrerer, Schoch şi Grossman", prin Ordonanţa nr. 24089 emisă pe data de 15 Martie 1899, de către Ministrul Finanţelor . Linia pornea de la Hunedoara, trecând peste valea Zlaştiului, peste un viaduct impresionant, trecând prin tunelul Căţănaş de 747m şi ajungând în valea Govăjdiei. De aici, urca la Retişoara. Linia originară între Retişoara şi Govăjdia a fost modificată, lărgindu-i ecartamentul.

De această linie, aparţineau patru gări: Gara mică (Gara de vest Hunedoara), Gara Govăjdia, Gara deviatoare de la Nădrab şi Gara finală de la Retişoara. Gara de Vest era staţia principală a Căii ferate miniere Ardelene. Mai jos de Gara mică, s-a construit o staţie de transfer de minereu. Această linie, cu specific exclusiv montan, avea trei tuneluri: cel mai lung este de 747 m, al doilea de 42 m şi al treilea de 44 m, precum şi nenumărate lucrări de artă spectaculoase, cu poduri metalice deosebite.

Această linie a contribuit la dezvoltarea spectaculoasă a furnalului de la Govăjdia, respectiv a Uzinelor de Fier din Hunedoara, şi a adus un plus de valoare a



zonei Hunedoarei, Govăjdiei şi Ghelariului. După examinarea tehnică a liniei de către inspectorul din domeniul feroviar, în data de 29 Septembrie 1900, s-a ţinut ceremonia de inaugurare şi, tot atunci, predată circulaţiei. În cea de a doua parte a lunii noiembrie 1900, s-a efectuat primul transport de probă, pentru a se verifica dacă poate atinge norma menţionată din contractul de exploatare.

Linia a funcţionat neoprit ca şi linie ferată de interes local, cu regim de transport mixt, chiar şi în timpul celor două războaie mondiale. În anii '50, locomotivele originale au fost casate şi înlocuite cu 11 locomotive cu aburi tip Reşiţa de 300cp.

Staţia finală de la Retişoara a fost desfinţată în 1970, după ce un alt tunel a fost construit între mina subterană de la Ghelari şi Uzina de preparare a minereului de la Teliuc. În 1971, s-a deschis Cariera de dolomită, talc şi calcar la Crăciuneasa şi s-a dezafectat linia, pe o porţiune de 3 km, între staţia finală de la Retişoara şi noua staţie finală creată la Crăciuneasa. În 1976, s-a efectuat şi o reparaţie capitală a întregii linii, schimbându-se şinele. În anii '80, cele 11 locomotive cu aburi „Reşiţa" au fost înlocuite cu cinci locomotive Diesel-Hidraulice, tip „Faur L45H" de 450CP şi o locomotivă Diesel-hidraulică tip „Faur L35H" de 350Cp. Locomotivele cu aburi o parte au fost casate, o parte vândute şi ce a rămas, au fost trase pe linie moartă. O singură locomotivă cu aburi a fost modificată, pentru a servi drept cazan mobil pentru încălzirea vagoanelor de călători. În 1990, la depou, lucrau 120 angajaţi, cu tot cu personalul de întreţinere, manevranţi, mecanici, etc. Serviciul de călători a fost sistat definitiv în 1990. Viaductul original peste valea Zlaştiului a fost casat şi înlocuit în 1992, pentru a suporta tonaj mai mare. Pe linia de 13 km se transportau: talc, calcar şi dolomită, dinspre Crăciuneasa spre fabrica de dolomită de lângă Zlaşti şi Combinatul Siderurgic din Hunedoara, până prin anul în 2000. În 2001, conducerea Fabricii Talc Dolomită din Zlaşti a decis casarea liniei pe o lungime de 11 km, între Zlaşti şi Crăciuneasa, neţinând cont de valoarea istorică şi turistică a acesteia. Tot atunci, s-a casat si s-a vândut materialul rulant care nu era folosit (vagoane, locomotive, etc.). Ultimul tronson de 2,3 km de cale ferată îngustă a funcţionat pentru transportul de calcar, de la staţia improvizată de încărcare, amenajată la gara mică din Hunedoara până la fabrica de var de lângă Zlaşti. Ultimul transport s-a efectuat în octombrie 2008. În vara anului 2009, conducerea firmei Talc-Dolomită SA a decis dezafectarea ultimului tronson de cale ferată îngustă, cu cele două poduri în curbă si un viaduct rămase. Până la începutul lui 2010, au vândut tot ce se putea vinde, inclusiv ultimele două locomotive L45H şi cele zece vagoane pentru piatră. A rămas, însă, viaductul peste valea Zlaştiului şi un singur pod metalic la Govăjdia, terasamentul, depoul, clădirea gării de la Hunedoara, picioarele şi consolele podurilor dezafectate şi tunelele.

În anul 2009, societatea civilă a iniţiat o campanie pentru reconstrucţie, prin instalarea de banere cu diferite mesaje, petitii, strângere de semnături, interpelări ale parlamentarilor, conducerii Consilului Judetean Hunedoara, primarilor, adrese catre Ministerul Turismului. Începând cu anul 2010, se organizează „ZIUA MOCANITEI", acţiune la care participa zeci de voluntari, pentru a curăţa terasamentul de vegetaţie şi a igieniza zona Furnalului de la Govăjdie. În fiecare an, se organizează „Drumeţia de Toamnă" , atunci cand peisajul este spectaculos. S-a reuşit declararea ca monument de clasa A a traseului Căii Ferate Miniere Hunedoara-Govăjdie, în asociere cu Primaria Hunedoara, Primaria Ghelari şi C.J. Hunedoara, în vederea scrierii unui proiect pentru accesarea fondurilor europene. Din păcate, fondurile europene pe axa 5.2 „Refacere linii inguste de deal si de munte" pentru exercitiul bugetar 2009-2014, au fost pierdute, neexistand un consens pe Regiunea de Dezvoltare 5 Vest. Recent, s-au purtat discutii cu secretarul de Stat din Ministerul Turismului, care a considerat că refacerea liniei este posibilă, prin Master-planul pe Turism.

În încheiere, prezentăm câteva date inedite referitoare la Mocăniţa Pădurenilor:

- Cu acest tren au călătorit, de la Hunedoara în Ţinutul Padurenilor, numeroase personalităţi;



- Schoch Frigyes a imortalizat, în anul 1900, intr-un set de fotografii, întreaga activitate minieră şi metalurgică;
- Marele compozitor Bela Bartok a călătorit spre Ţinutul Pădurenilor, în campania sa de culegere a folclorului din zonă;
- Marele Pictor Ştefan Dimitrescu a călătorit în Ţinutul Pădurenilor, unde a imortalizat peisaje şi pădureni în tablourile sale;
- În 19 iunie 1935, Regele Mihai I al Romaniei, împreuna cu Clasa „Palatina" au sosit la Hunedoara şi au vizitat Uzinele de Fier, Castelul Corvinilor, dupa care a călătorit până la Ghelari, cu trenul mic.

Refacerea Mocăniţei Pădureneşti ar dinamiza întreg turismul local, aceasta putând fi un alt obiectiv important al Hunedoarei, pe lângă Castelul Corvinilor. Estimăm că, în 2020, se va ajunge la o jumatate de million de turişti la castel. Ei vor petrece, în medie, 2 ore la Hunedoara, dar odată cu refacerea liniei, turiştii îşi pot prelungi sejurul în zona Hunedoara cu inca 3 ore: o oră călătoria de la Hunedoara la Govăjdie, într-un peisaj de poveste, o oră la Furnalul de la Govăjdie, o oră pe drumul de întoarcere. Astfel, industria serviciilor în turism se va dinamiza, cei din Ţinutul Pădurenilor pot oferi diverse servicii, produse, pot etala diferite meşteşuguri. Într-adevar, după refacerea liniei, vom putea vorbi de o ofertă „City Break". Şi credem cu tarie că Hunedoara ar putea deveni principala destinaţie turistică a Transilvaniei!

(Fotografii de epocă puse la dispoziţie de autor).

