



CONSILIUL
JUDEȚEAN
ARAD



CENTRUL CULTURAL JUDEȚEAN ARAD



PRIMĂRIA
MUNICIPIULUI
ARAD



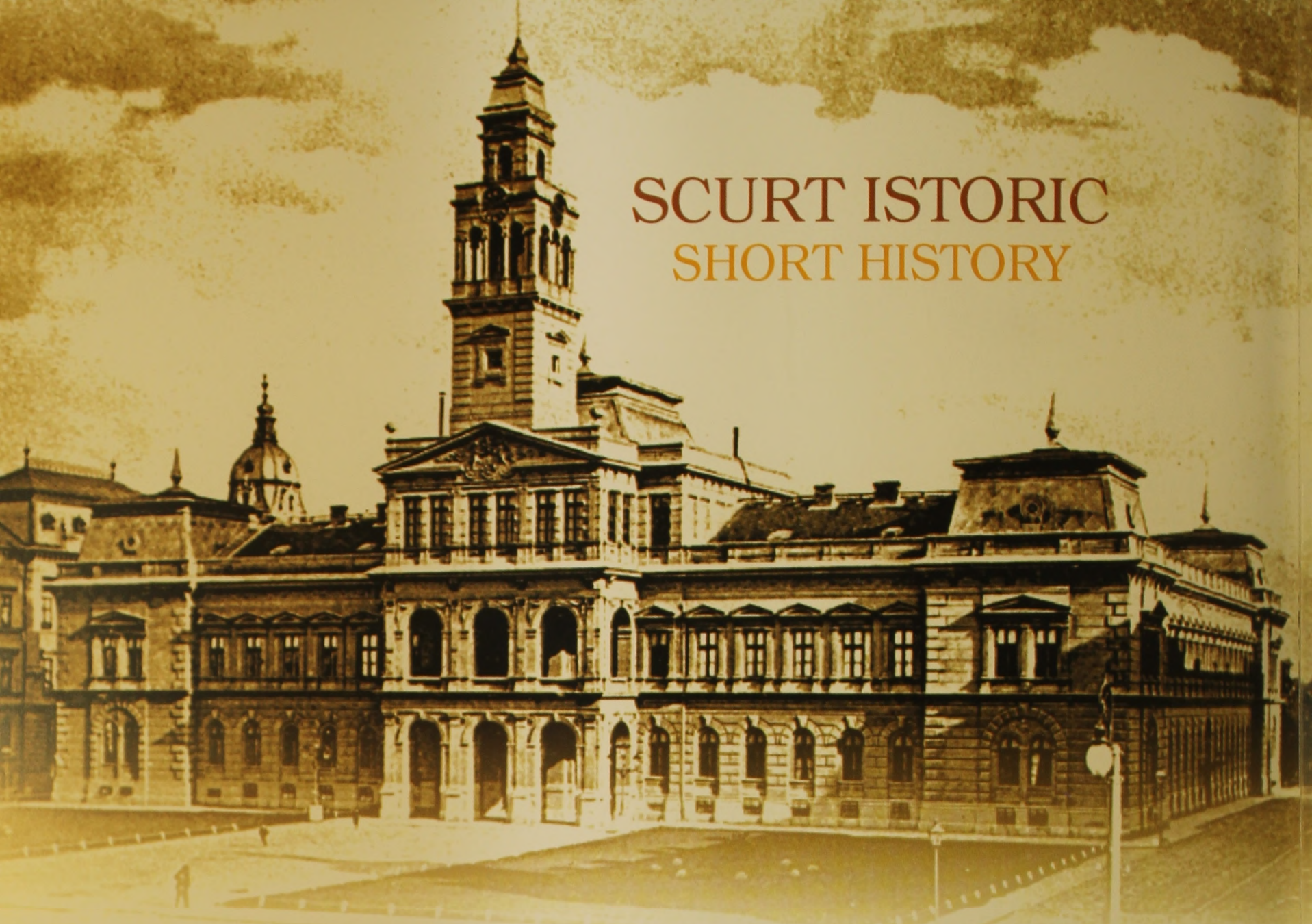
100 de ani

Calea ferată Arad-Podgoria
(CFAP)

1913 - 2013
PRIMA CALE FERATĂ
ELECTRIFICATĂ
DIN ROMÂNIA

100 years

The railway Arad-Podgoria
(CFAP)



SCURT ISTORIC SHORT HISTORY

Dezvoltarea economică a zonei în centrul căreia se găsea orașul Arad precum și evoluția sa înfloritoare ca și centru comercial și industrial, a făcut ca, la inițiativa unui grup de investitori locali, să se realizeze o cale ferată care să deservească interesele comerciale și de deplasare a locuitorilor din această parte a țării (Podgoria Aradului). În timp, această cale ferată a marcat, benefic, evoluția vieții sociale și economice din arealul deservit.

The economic development of the area in the center of which Arad was lying as well as its prosperous evolution as a commercial and industrial center led, at the initiative of a group of local investors, to the realization of a railway which was supposed to serve the commercial travel needs of the inhabitants of this part of the country (Arad vineyard). In the course of the time, this railway beneficially marked the evolution of the economic and social life of the areal it was serving.



Arad

Stația terminus din Arad, actuala Piața Podgoria
și cu automotorul Hanning & Hartwick

*The terminus station in Arad, presently Podgoria Square
and the motorail Hanning & Hartwick*

1906



La 11 noiembrie 1906 are loc deschiderea oficială a căii ferate Arad-Podgoria (CFAP), cale ferată cu ecartament de 1000 mm. Aceasta era, la început, deservită de automotoare benzo-electrice fabricate de Henning și Hartwick care tractau vagoane remorcă produse de fabrica Johann Weitzer din Arad.

Traseul liniei de 58,4 km cuprindea segmentele:
Arad-Ghioroc = 22,3 km,
Ghioroc-Pâncota = 22,2 km,
Ghioroc-Radna = 13,9 km.

The railway Arad Podgoria (CFAP), with a gauge of 1000 mm, was inaugurated in 1906, November 11 and was initially served by benzo-electric motorailers made by Henning & Hartwick which were pulling cars made by Johann Weitzer from Arad.

The route of the line (58,4 km) included the following segments:

*Arad Ghioroc = 22,3 km
Ghioroc- Pancota = 22,2 km
Ghioroc Radna =13,9 km*



1906

Automotorul Hanning & Hartwick în stația Ghioroc

The motorail Hanning & Hartwick in the Ghioroc railway station

1913
10 aprilie



Deschiderea oficială a liniei electrice
Official inauguration of the electric line

During 1911-1913, the line is electrified and thus became the 8th worldwide and the first electrified line in the Eastern Europe.

In Romania, up to 1964, it was the sole railway with electric traction. The service of this railway (electrified at 1500 Vcc) was provided by Ganz motorailers (in BO-BO construction) operated by 4 electric engines in direct current

(4 x 33 kW = 132 kW)

and by a fleet of passenger cars and goods wagons which solved the need of passenger services and conveyance of goods..

The traffic

programme assured an everyday convenient access by its 10-11 pair of cars on Arad Pancota and Radna route. The tension of the connection network supply was of 1500 Vcc and was provided by a rectifier station located in Ghioroc.

Up to 1925 the rectification is made by a rotative converter group.

In 1925 a mercury converter, made by BBC, was mounted and it functioned until 1991.

The power supply was provided by the Power Station of

Arad on a line of 1500 Hz.

În perioada 1911-1913, se trece la electrificarea liniei, astfel că la data punerii în exploatare,

10 aprilie 1913, CFAP era a opta cale ferată din lume și prima electrificată din estul Europei.

În România, până în 1964, a fost singura cale ferată cu tracțiune electrică.

Exploatarea acestei căi ferate, electrificată la 1500 Vcc, s-a făcut cu auto-motoare de fabricație Ganz în construcție (BO-BO) acționate de 4 motoare electrice în curent continuu (4 x 33 KW = 132 KW) și cu un parc de vagoane de călători și marfă, capacitatea care rezolvau necesitățile de transport călători și mărfuri. Programul de circulație asigură o accesare convenabilă, în fiecare zi, prin cele 10-11 perechi de trenuri pe traseul Arad Pancota și Radna. Alimentarea rețelei de contact era la tensiunea de 1500 Vcc, asigurată de o stație de redresare amplasată în Ghioroc.

Până în 1925, redresarea fiind realizată de un grup convertizor rotativ. În 1925 se montează un redresor cu mercur de fabricație BBC, instalație care a funcționat până în 1991. Alimentarea cu energie se făcea de la Uzina Electrică din Arad pe o linie de 15.000 V, la început, la 42 Hz.

Garnitură de tren electric în stația Ghioroc

Electric train fitting in Ghioroc station



1920



1920 - Clădirea stației din actuala Piață Podgoria, clădirea a fost demolată la 23 decembrie 1971

1920 the building of the station from the present Podgoria Square which was demolished in 1971, December 23

Pentru întreținerea materialului rulant în localitățile Arad, Ghioroc, Pâncota și Radna, s-au construit remize dotate tehnologic astfel încât să poată fi efectuată orice tip de reparatie.

The rolling stock that was used benefited by the most advanced technical solutions of that time (Knorr air brake, multiple command for motorailers, heating and electric lighting) In order to maintain the rolling stock in Arad, Ghioroc, Pancota and Radna some station houses were built and technologically equipped so that any type of overhaul could be made.

Mersul Trenurilor Electrice Arad — Podgoria

Trenuri de persoane No.					1.		Trenuri de persoane No.					
2	4	6	8	10	Arad	Ghioroc	1	3	5	7	9	11 *
cu clase II. și III.					cu clase II. și III.							
5 ^{1a}	7 ^{5a}	11 ¹⁰	14 ^{3a}	18 ³⁰	Arad	7 ^{1a}	9 ^{5a}	13 ^{3a}	16 ^{5a}	20 ^{3a}	23 ⁰⁰	
5 ³⁰	8 ⁰⁰	11 ³⁵	14 ⁴⁰	18 ³⁵	Arad C. F. R.	7 ¹¹	9 ⁴⁵	13 ²⁹	16 ³¹	20 ²⁸	22 ⁵⁵	
					Halta 1.							
					Halta Micalaca nouă							
5 ³⁷	8 ⁰⁷	11 ⁴³	14 ⁴⁷	18 ³⁸	Micalaca	7 ⁰⁴	9 ³⁹	13 ²²	16 ³⁴	20 ¹⁶	22 ⁴⁹	
					Halta 2.							
5 ³⁵	8 ¹⁶	11 ⁵³	14 ⁵⁶	18 ⁴⁵	Gloșovaț	6 ⁵⁵	9 ³¹	13 ¹⁴	16 ¹⁸	20 ⁰⁷	22 ⁴¹	
5 ⁴³	8 ³⁵	12 ²⁰	15 ⁰³	18 ³⁸	Măndruloș	6 ⁴⁵	9 ²⁵	13 ⁰⁶	16 ⁰⁹	19 ⁵⁸	22 ³²	
					H. Măndruloș Cicir							
5 ⁴⁸	8 ³⁰	12 ⁰⁷	15 ¹⁰	18 ³⁸	Cicir	6 ⁴⁰	9 ¹⁸	13 ⁰¹	16 ⁰⁸	19 ⁵³	22 ³⁷	
5 ⁵⁶	8 ³⁸	12 ¹⁵	15 ¹⁸	19 ⁰⁷	Sămbăteni	6 ³⁰	9 ⁰⁹	12 ⁵⁸	15 ³⁴	19 ⁴³	22 ¹⁹	
6 ⁰⁷	8 ⁴⁹	12 ²⁵	15 ²⁹	19 ¹³	Ghioroc C. F. R.	6 ¹⁰	8 ³⁹	12 ⁴⁹	15 ⁴⁴	19 ³⁴	22 ⁰⁹	
					Halta 3.							
6 ¹⁰	8 ⁵³	12 ²⁹	15 ³³	19 ²⁹	Ghioroc piața	6 ¹⁵	8 ⁵³	12 ³⁸	15 ⁴⁰	19 ³⁰	22 ⁰⁵	

Bonboane Voronic **„RETHY“** calmează tusa

No.	3.	Trenuri de persoane No.				
		201	203	205	207	209 211*
210	Ghiorec—Radna	cu clasa II, și III.				
1958	Ghiorec piața	6 ⁰⁰	8 ⁰¹	12 ⁰⁰	15 ³⁰	19 ⁰⁰ 21 ⁰⁰
	Halta 17.					
	" 18.					
	" 19.	5 ⁰⁰	8 ⁰³	12 ⁰³	15 ³⁷	19 ¹⁸ 21 ⁰⁸
5 ¹⁷ 19 ⁰⁷	Miniș					
	Halta 21.					
	" 22.	5 ¹⁰	8 ¹⁴	12 ¹⁴	15 ¹⁸	19 ⁰⁴ 21 ¹⁴
15 ⁰⁰ 19 ⁴⁶	Pauliș					
	Halta 23.					
	" 24.	5 ¹¹	8 ¹⁶	12 ⁰⁶	15 ¹¹	18 ⁰⁶ 21 ¹⁶
16 ⁰¹ 19 ⁵⁴	Barațca					
	Barațca Halta	5 ⁰⁴	8 ¹²	11 ⁴⁰	15 ⁰⁴	18 ¹⁰ 21 ⁰⁹
16 ¹¹ 20 ⁰¹	Cladova					
	Halta 25.					
	Radna comuna					
	Gara C. F. R.					
20 ¹⁰	Radna Gara	5 ⁰⁰	8 ¹⁰	11 ⁵⁰	14 ⁵⁵	18 ⁴⁰ 21 ⁰⁰

6⁵ 9⁸ 13¹⁷ 16⁸⁰ 20¹⁸ Radna Gara

Observații: *) Treburile No. 211, 111 și 11 circula numai în zilele Duminică, sâmbătă și în zilele Radna Gara spre Iași.
 Călătorii ce călătoresc de pe Iași spre Radna Gara și pe Radna Gara spre Iași, schimbă trenul în Gherghești.

Mers de tren publicat în 1926
Railway time table published in 1926

**Panoul de comandă al stației
de redresori din Ghioroc**
*Command panel
of the rectifiers station from Ghioroc*

1913

Dorobanți

CURTICI

6,5

31

CTP
ARAD

TRASEUL CĂII FERATE ARAD - PODGORIA

Șofronea

Andrei
Șaguna

Zimandu Nou

Sânpaul

Zimandcu

Livada

Poltura

Sânleam

Bujac

ARAD

Aeroport

Zădăreni

Micălaca

Vladimirescu

Aradul
Nou

Sănicola
Mic

Mâncu

Podrogu Nou

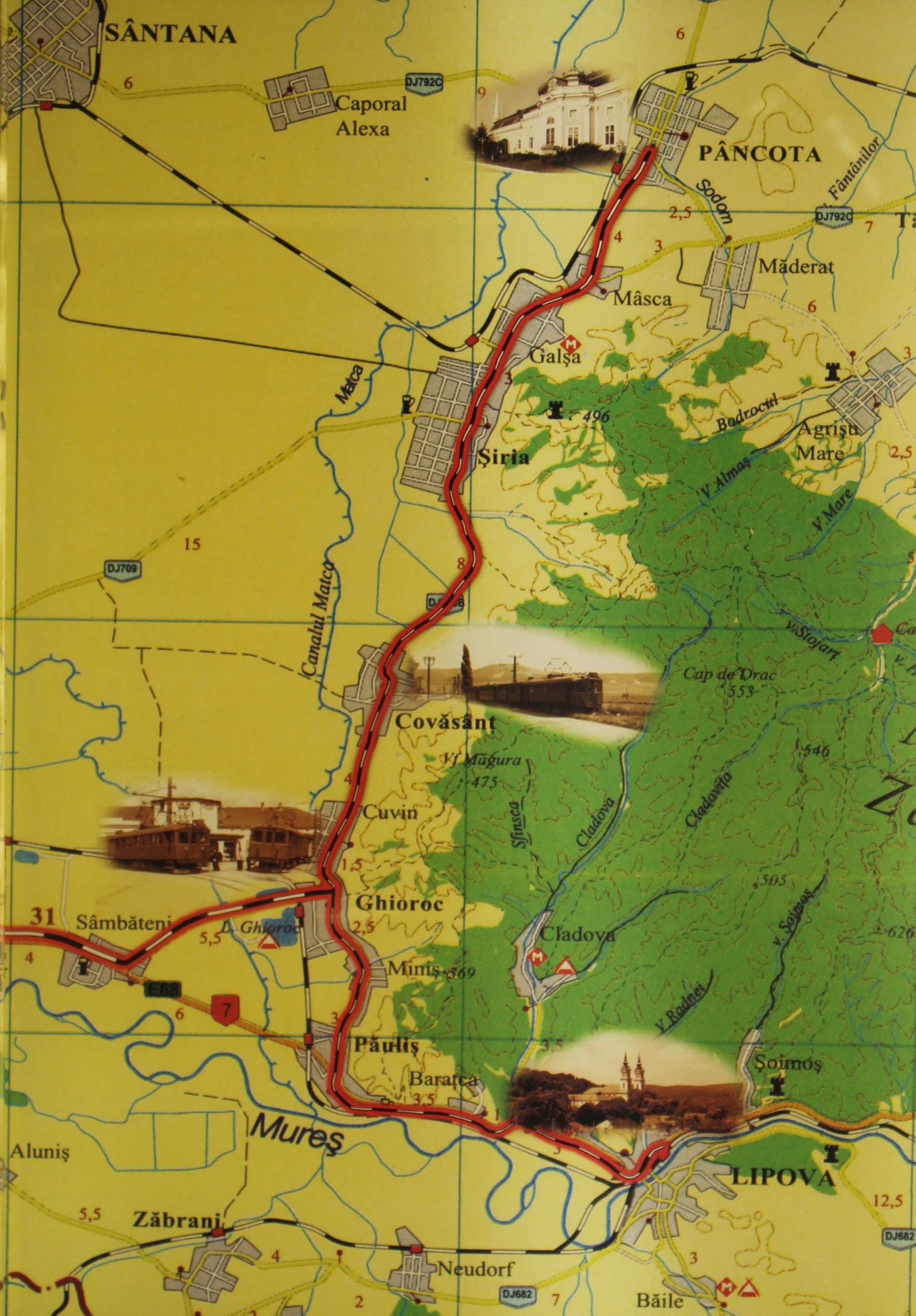
Fântânele

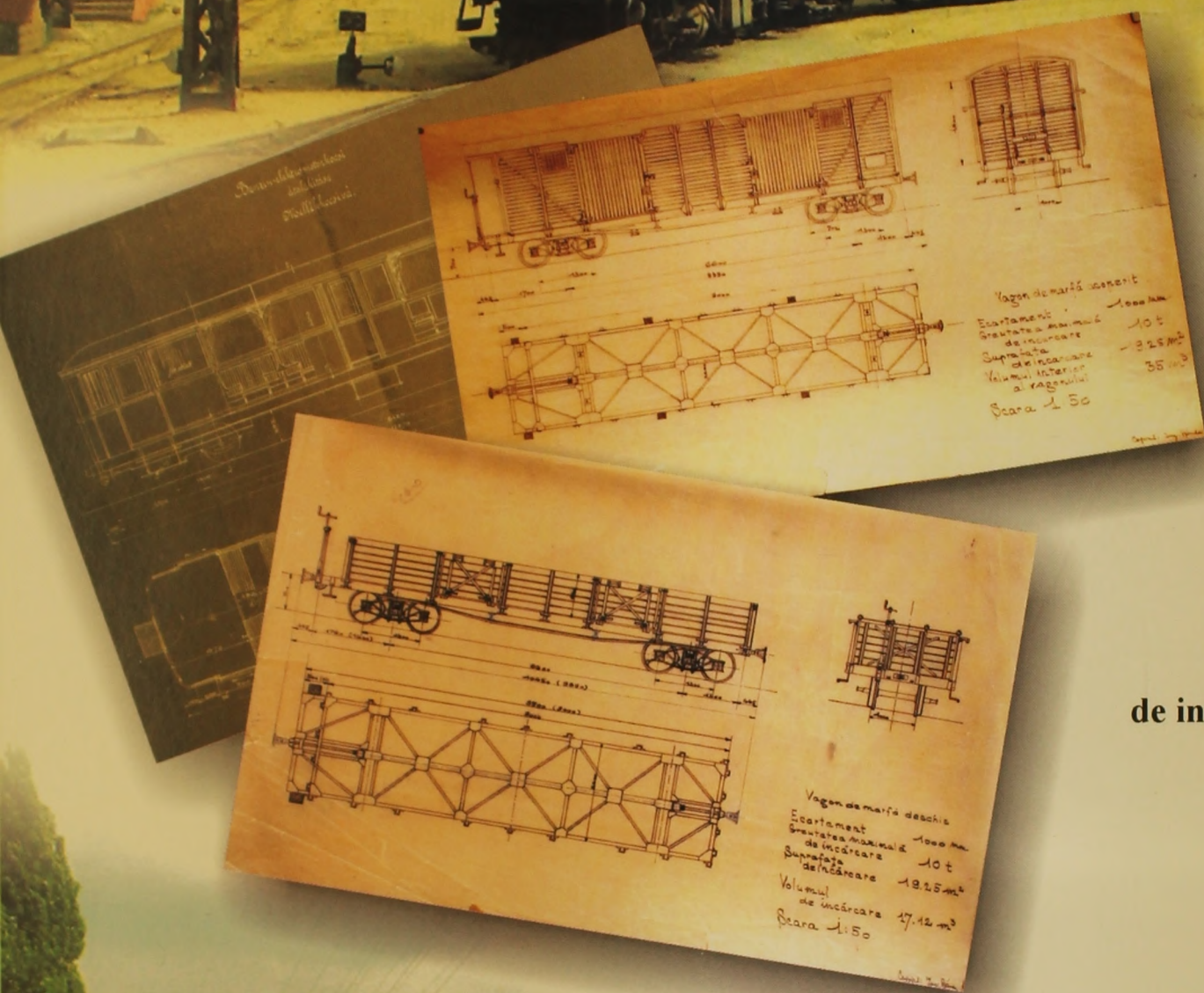
Frumușeni

Tisa
Nouă

Șagu

Cruceni





Linia este exploatată
ca și cale ferată particulară
până la 11 iunie 1948.
În perioada 1948-1982
calea ferată este
preluată de CFR
care realizează, îndeosebi,
transportul de călători,
locuitorii zonei beneficiind
de o mobilitate deosebită
în a accesa localitățile
de interes ce se dezvoltă economic
și comercial: Aradul,
Lipova (Radna), Pâncota.





*The line is operated
as a private railway
until 11th of June 1948.
During 1948-1982,
the railway had been
taken over by CFR
which focused especially on
passenger transportation.
The inhabitants of the area benefited
by a special mobility by having
access to some localities which
were economically and
commercially developing: Arad,
Lipova (Radna), Pâncota.*



Vagon automotor Ganz fabricat în 1912
și restaurat în 1995

*Ganz motorailer waggon made in 1912
and reconditioned in 1995*



La 31 decembrie 1982,
CFR predă, prin protocol,
întreaga activitate
autorităților locale,
respectiv IJTILA (actualul CTP).

Linia este exploatată,
în continuare, asigurându-se
continuitate deși configurația
rețelei se reduce la tronsoanele
Radna și Pâncota,
traseul Arad-Ghioroc fiind
accesat de tramvaiele urbane.

Din considerente tehnico-economice și,
îndeosebi, a celor tehnice, care nu
mai asigurau siguranță în exploatare,
activitatea se sistează în octombrie 1991.
În anii ce au urmat, CTP a conservat
o parte din materialul rulant și a reconstruit
unele vagoane urmând ca acestea să fie
utilizate ocazional pe ruta Arad- Ghioroc.



Vagon remorcă pentru călător
produs la fabrica
Johan Weitzer (Arad),
reconstruit în 1995

*Passengers trailer waggon,
made by Johann Weitzer
(Arad), rebuilt on 1995*



Stația Ghiorc - Transbordarea
călătorilor din tramvaiele urbane
pentru direcțiile Radna și Pâncota.

*Ghiorc station - Passenger transshipping
from urban trams to Radna and Pâncota*



Vagon automotor
Ganz utilizat
până în 1991

*Ganz motorailer
waggon used
until 1991*



*On 31st December 1982,
CFR handed over, through protocol,
the whole activity to the local
authorities respectively to
IJTL Arad (presently CTP).
The line was still being operated
but the network configuration
was reduced to the sections Radna
Pâncota and Arad Ghioroc,
on the last one being used only
urban trams. For technico-economical
reasons, and especially for the
technical ones, the activity stopped
because of its advanced wear condition
which cannot provide safe
operating conditions.
In the next few years, CTP preserved
a part of the rolling stock and rebuilt
some waggons that were to be used
occasionally on the
Arad Ghioroc
section.*



*Track car for
the connection network
Drezină de lucru
pentru rețeaua de contact*

1972



2013



Editat cu sprijinul
CJ Arad și al Centrului Cultural
Județean Arad



**COMPANIA DE
TRANSPORT PUBLIC ARAD**

310158, Calea Victoriei 35b-37,
Tel / Fax: +40 257-33 85 90 - www.ctparad.ro