

Calea ferata Deva - Brad, proiectul urias din comunism devenit praf si pulbere

Daniel Guta,



Calea ferata destinata sa lege municipiile Deva si Brad, considerata unul dintre marile proiecte de infrastructura din perioada comunista, a ramas doar o amintire, fiind distrusa si apoi data la fier vechi. Lucrarile la proiectul de infrastructura s-au intins pe aproape patru decenii, insa o alunecare de teren pe cateva zeci de metri dus la inchiderea ei.

La mijlocul anilor 2000, decizia statului roman de a vinde ultimii kilometri din linia ferata Deva - Brad a pecetluit soarta unuia dintre cele mai importante si costisitoare proiecte din vremea regimului comunist.

„Linia ferata a fost demolata si data la fier vechi atunci, iar noi nu am avut ce sa facem pentru a opri decizia luata de sefii Companiei Feroviare Romane, pentru ca ei erau proprietarii. La vremea cand s-a decis taierea liniei, nu se mai circula pe ea, dar daca s-ar fi investit atunci in refunctionalizarea ei, in loc sa fie taiata ilegal, ar fi fost un beneficiu pentru comunitatea noastra”, spune primarul municipiului Brad, Florin Cazacu.

Investitie trimisa la fier vechi

Proiectul liniei ferate Deva - Brad a demarat in aprilie 1939. Linia constituia un fragment al marii mediane vestice prin care se cauta sa se realizeze o legatura feroviara intre sud-vestul si nord-vestul tarii. Practic, scurta cu 60 de kilometri distanta dintre Deva si Oradea pe calea ferata.

Din 1940 si pana in 1945, la constructia liniei au fost folositi evrei si prizonieri rusi. Se spune ca au murit peste 1.000 de oameni din cauza conditiilor grele in care munceau. Dupa mai multi ani in care lucrarile au fost oprite, constructia a fost reluata in anii 1960.



A fost construit un pod feroviar peste Raul Mures, de 301 metri, in apropiere de municipiul Deva. Apoi, pana la sfarsitul anilor 1960 au fost construite viaductele de la Stoieneasa, Pestera si Luncoiul de Jos. „Imi amintesc ca viaductele au fost inaltate cu ajutorul militarilor detasati in acei ani la Ormindea. Au lucrat mult in zona, iar noi abia asteptam sa termine lucrarile, sa putem circula din nou spre Deva cu trenul. Erau pline vagoanele de calatori in anii in care a functionat, dinainte de 1990. Acum, linia ferata a fost luata, iar gara din Ormindea anexe, cantoanele si toate celelalte cladiri ce tineau de ea au fost distruse. S-a ales praful de toata munca oamenilor", spune Ioan Oprean, localnic din satul Ormindea.



Calea ferata a fost data in folosinta, pe toata distanta ei, la mijlocul anilor 1980, insa nu a functionat mai mult de doua decenii. O alunecare de teren din 1997 a scos din functiune tronsonul de cale ferata, iar statul roman a preferat sa o il vanda, pentru a fi pus pe butuci, in loc sa investeasca in rentabilizarea lui. Si totul s-a intamplat, chiar daca in timpul regimului comunist cheltuielile cu constructia liniei ferate de 36 de kilometri s-au ridicat la 40 de miliarde de lei vechi.

Gara din Brad, monument parasit Cladirea statiei de cale ferata Brad a fost construita la sfarsitul secolului al nouasprezecelea si este considerata o bijuterie din punct de vedere al detaliilor arhitecturale. Seamana cu un castel construit dupa tipicul austriac. Potrivit istoricilor, gara a fost ridicata dupa proiectul unei statii din Tirol.



In prezent,

situatia garii este una dezastruoasa, iar in lipsa investitiilor in reabilitarea ei este considerata un pericol pentru cei din jur. „Cladirea se afla intr-o stare avansata de degradare. Plafoanele risca sa se desprinda si sa cada, punand in pericol siguranta calatorilor. Noi am cerut in repetate randuri celor de la SNCFR sa se implice in reabilitarea monumentului, insa am primit doar promisiuni", spune primarul municipiului Brad, Florin Cazacu.

Administratia locala din Brad a solicitat SNCFR permisiunea de a prelua in administrare spatiile de la etaj ale garii monument istoric, pentru a amenaja aici un muzeu al Tarii Zarandului, dar, adauga primarul, compania de stat nu a luat nicio decizie in aceasta privinta. Din gara mai pleaca trenuri doar spre Arad, dar calatorii sunt tot mai putini si, in cea mai mare parte a timpului, monumentul istoric uitat este lasat in grija cainilor maidanezi.

Va recomandam si:

FOTO Gara Hunedoarei, locul unde sunt pastrate simbolurile din comunism

Gara municipiului Hunedoara a devenit o umbra a ceea ce insemna pentru localnici in deceniile trecute. Peroanele ei au ramas pustii. De doua ori pe zi, trenurile de navetisti mai pornesc din gara spre Simeria, insa de cele mai multe ori garniturile sunt goale.

VIDEO Povestea mocanitei de la Hunedoara: va deveni traseul acesteia noua atractie turistica a zonei

Un grup de tineri din Hunedoara organizeaza la sfarsitul acestei saptamani o actiune de ecologizare a vechiului traseu al mocanitei care lega Castelul Corvinilor de Tinutul Padurenilor. Zeci de hunedoreni si-au anuntat deja prezenta la evenimentul devenit o traditie locala, organizat si in anii trecuti la Hunedoara, pentru promovarea zonei.

Povestea celei mai frumoase gari a Hunedoarei: locul in care timpul s-a oprit in anii 1950

Povestea garii din Hunedoara a inceput in anii 1950, in care Romania se afla sub influenta sovieticilor. Arhitectura monumentului nu a facut exceptie de la trendurile acelor vremuri, dar constructorii au avut grija ca

gara sa se distinga printre celelalte statii CFR din judet. Doua fresce imense tapeteaza peretii garii, infatisand scene din viata localnicilor. Cele doua tablouri au devenit atractii turistice.
