

Căi ferate ale Maramureșului

Povestea căilor ferate în Maramureș începe cu exploatarea aurului verde din zonă. Ne mândrim că suntem printre puținele locuri din țară unde istoria a stat pe loc și s-au păstrat nealterate unele dintre cele mai frumoase căi ferate înguste (cele de pe Valea Vișeuului). Din păcate altele au dispărut, iar în alte zone ale județului avem păstrate lucrări de artă feroviară deosebite. Am încercat prin acest exponat să ilustrez cu plicuri ocazionale și cărți poștale ilustrate aspecte din diferite zone ale județului.

Planul exponatului

Gara Baia Mare.....	2
Linia de cale ferată Satu Mare - Baia Mare	6
Linia de cale ferată Jibou - Baia Mare	8
Linia de cale ferată Baia Mare – Baia Sprie	10
Linia de cale ferată Baia Mare – Firiza (Firiza de Jos / Ferneziu).....	11
Gara Sighetu Marmației	12
Linia de cale ferată îngustă Sighetu Marmației - Coștui.....	13
Linia de cale ferată îngustă Sighetu Marmației – Ocna Șugatag	13
Linia de cale ferată de peaj Bustino – Câmpulung la Tisa - Sighetu Marmației	15
Linia de cale ferată îngustă Sighetu Marmației – Bocicoiu Mare.....	16
Linia de cale ferată Sighetu Marmației – Valea Vișeuului	17
Linia de cale ferată Valea Vișeuului - Borșa.....	18
Linia de cale ferată Salva - Vișeu	19
Linia de cale ferată îngustă Ghilvaci – Ardușad – Șomcuta Mare	21
Linia de cale ferată îngustă de pe Valea Vaserului.....	23

ing. Alexandru Leonard Pop

membru al Asociației Filateliștilor Feroviari din România

OP1, CP23Ext

Baia Mare – 430211

Maramureș – România

Gara Baia Mare

În anul 1884, pe data de 6 iulie, ca urmare a eforturilor deputatului Stoll Carol, ia ființă prima gară a municipiului Baia Mare. Stația avea o clădire modestă și dispunea de patru linii pentru primirea și expedierea trenurilor. Dezvoltarea socio-economică, în special a industriei miniere din zonă, a impus rapid prelungirea liniilor și realizarea construcțiilor aferente. În anii 1960 gara se dezvoltase destul de mult. Erau două săli de așteptare cu spații îngrijite, chioșcuri de dulciuri, case de bilete și bănci. În curând gara nu mai făcea față traficului de călători și de marfă. La toate acestea se adaugă sistematizarea orașului care a impus mutarea vechii stații din interiorul orașului, pe un nou amplasament, cu acces liber din ambele direcții: Satu Mare și Jibou. S-a hotărât atunci ca gara să fie mutată cu un kilometru și jumătate la vest de centrul orașului. În 1966 au început lucrările de construire a unei noi gări în Baia Mare. Amplasamentul ales a fost în afara orașului, în extremitatea vestică a acestuia, într-un loc unde erau doar bălării. Gara nouă a fost gata în 1968, iar darea în exploatare s-a făcut cu mare fast pe data de 29 octombrie. Noua clădire, cu acces în holul principal de la nivelul pieței, avea la parter: casele de bilete, ghișeele pentru ziare, PTTR, OJT, CEC, depozitul pentru bagaje de mână, biroul de informații și scări la nivelul liniilor ferate. Tot de la parter se realizează accesul la tunelul pentru călători, amplasat asimetric față de clădirea de călători, pentru ca fluxul puternic de călători de la acea vreme de la trenurile de la linia 1 să nu se intersecteze cu cel de la celelalte linii.

137 de ani
de la inaugurarea primei gări din
Baia Mare


Jurnalul filatelic
Filatelie pentru toți!



1884 - 6 Iulie - 2021

Jurnalul filatelic - www.jurnalulfilatelic.blogspot.ro

Destinatar _____

Codul	Localitatea
-------	-------------

Plic ocazional, necirculat, realizat în anul 2021 de către blogul „Jurnalul filatelic” (macheta Leonard Alexandru Pop) cu prilejul aniversării a 137 de ani de la înființarea primei gări din Baia Mare.

45 DE ANI DE LA INAUGURAREA ACTUALEI STAȚII CFR BAIA MARE

1968 - 29 octombrie - 2013



Gara CFR BAIA MARE la începutul secolului XXI

Plic ocazional cu ștampilă aniversară, necirculat, realizat în anul 2013 de către A.F.F.R. (macheta Tiberiu Lórinț) cu prilejul aniversării a 45 de ani de la inaugurarea actualei gări din Baia Mare.

LOCOMOTIVE PRIN ROMÂNIA

GM-1264-2



GM 1264 la manevre în gara Baia Mare, pregătind vagonul #8 (cușetă) pentru IR-N 1944 (2021)

Jurnalul filatelic - www.jurnalulfilatelic.blogspot.ro

Destinatar _____

Codul	Localitatea

Activitate feroviară în stația CFR Baia Mare: locomotiva GM-1264-2 în anul 2021 ilustrată pe un plic ocazional din ciclul „Locomotive prin România” (necirculat) realizat în anul 2021 de către blogul „Jurnalul filatelic” (macheta Leonard Alexandru Pop).

LOCOMOTIVE PRIN ROMÂNIA

GM 64-1125-5



Manevră de rebrusare pentru IRN-1944 Satu Mare - Mangalia în stația Baia Mare (2019)

Jurnalul filatelic - www.jurnalulfilatelic.blogspot.ro


Jurnalul filatelic
Filatelia pentru toți!

Destinatar _____

Codul	Localitatea
-------	-------------

Activitate feroviară în stația CFR Baia Mare: locomotiva GM-64-1125-5 în anul 2019 ilustrată pe un plic ocazional din ciclul „Locomotive prin România” (necirculat) realizat în anul 2021.

2021 ANUL EUROPEAN AL CĂILOR FERATE

CREDIT FOTO: I.N., 2019, IIC 628 677 IN GARA BAIA MARE



AUTOMOTORUL VT628

JURNALUL FILATELIC - WWW.JURNALULFILATELIC.BLOGSPOT.RO


Jurnalul filatelic
Filatelia pentru toți!

DESTINATAR _____

CODUL	LOCALITATEA
-------	-------------

Activitate feroviară în stația CFR Baia Mare: automotorul VT628 în anul 2019 ilustrată pe un plic ocazional din ciclul „2021 – Anul European al Căilor Ferate” (necirculat) realizat în anul 2021.

2021
ANUL EUROPEAN AL
CĂILOR FERATE


Jurnalul filatelic
Filatelic pentru toți!

FOTO: LEONARD ALEXANDRU POP, 2021, GARA BAIA MARE



AUTOMOTORUL ADH 11

JURNALUL FILATELIC - WWW.JURNALULFILATELIC.BLOGSPOT.RO

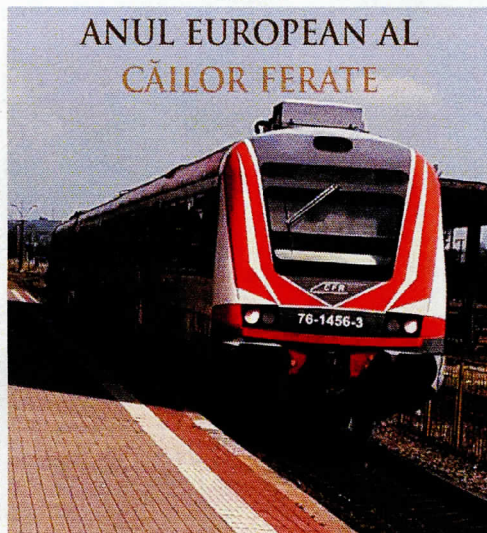
DESTINATAR _____

CODUL	LOCALITATEA
-------	-------------

2021
ANUL EUROPEAN AL
CĂILOR FERATE


Jurnalul filatelic
Filatelic pentru toți!

FOTO: LEONARD ALEXANDRU POP, 2021, GARA BAIA MARE



AUTOMOTORUL ADH 11

JURNALUL FILATELIC - WWW.JURNALULFILATELIC.BLOGSPOT.RO

DESTINATAR _____

CODUL	LOCALITATEA
-------	-------------

Activitate feroviară în stația CFR Baia Mare: automotorul ADH 11 în anul 2021 ilustrată pe două plicuri ocazionale din ciclul „2021 – Anul European al Căilor Ferate” (necirculate) realizate în anul 2021 de către blogul „Jurnalul filatelic” (macheta Leonard Alexandru Pop).

Linia de cale ferată Satu Mare - Baia Mare

Linia de cale ferată Satu Mare – Baia Mare este o linie principală în România care face parte din magistrala CFR 400 având ecartamentul de 1435 mm. Ea traversează nord-vestul țării pe o lungime de 60 km. Calea ferată a fost construită la sfârșitul secolului al XIX-lea (între 1882 - 1884), pe teritoriul Ungariei din componența Imperiului Austro-Ungar. La începutul anului 1882 un grup de oameni de afaceri înființează la Cluj „Societatea anonimă a căilor ferate locale Satu Mare - Baia Mare”. Societatea, având un capital privat multinațional, obține concesiunea cu numărul 81 XLV.III pentru construirea acestei căi ferate. Ea a fost pusă în funcțiune în anul 1884, pe data de 6 iulie, „la cererea insistentă a deputatului Stoll Carol” după cum avea să scrie Krizsán P. Pál (prelucrare în limba română de către secretarul general al orașului Baia Mare - Ioan Ardelean) în lucrarea „Oglinda orașului Baia Mare” apărută la Editura Minerva în anul 1933. Cu această ocazie a fost construită și prima gară din oraș de pe malul Râului Domnițelor. Pentru construcția căii ferate, trezoreria de Mine și Păduri a contribuit cu lemn și oțel în valoare de 120.000 forinzi, menționează Horváth Ferenc (consilier principal, ing. MÁV) & Kubinszky Mihály (prof. univ.) în articolul „Construcții de căi ferate în Transilvania” apărut în Műszaki Szemle nr. 35, secțiunea „Istoria tehnicii”.

**125 DE ANI ARE LINIA DE CALE FERATĂ
SATU MARE - BAIĂ MARE
1884 - 6 IULIE - 2009**



**GARA BAIĂ MARE SI LOCOMOTIVĂ DIESEL
SERIA DA 060**



Destinatar

Plic ocazional cu ștampilă aniversară, necirculat, realizat în anul 2009 de către A.F.F.R. (macheta Tiberiu Lőrincz) cu prilejul aniversării a 125 de ani de la inaugurarea liniei Satu Mare – Baia Mare.



Plic ocazional cu ștampilă aniversară, necirculat, realizat în anul 2019 de către A.F.F.R. (macheta Tiberiu Lőrincz) cu prilejul aniversării a 135 de ani de la inaugurarea liniei Satu Mare – Baia Mare.



Carte poștală ilustrată (macheta Leonard Alexandru Pop), obliterate cu ștampila aniversară (machetată de Tiberiu Lőrincz), necirculată, realizată în anul 2019 de către blogul „Jurnalul filatelic” (Cod 01/2019) cu prilejul aniversării a 135 de ani de la inaugurarea liniei.

Linia de cale ferată Jibou - Baia Mare

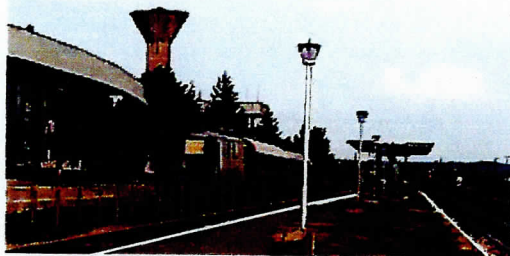
Linia de cale ferată Jibou–Baia Mare este o cale ferată principală în România care face parte din magistrala CFR 400 având ecartamentul de 1435 mm. Ea traversează nord-vestul României, de-a lungul râului Someș, pe o lungime de 58 km. Calea ferată a fost construită la sfârșitul secolului al XIX-lea de către „Societatea Anonimă a Căilor Ferate Locale Jibou - Baia Mare”, pe teritoriul Ungariei din componența Imperiului Austro-Ungar, ca o legătură feroviară între două linii deja existente: linie deschisă în 1884 de la Satu Mare (în maghiară Szatmárnémeti) către Baia Mare (în maghiară Nagybánya) și linia pusă în funcțiune în 1890 de la Dej (în maghiară Dés) către Zalău (în maghiară Zilah). S-a proiectat o legătură feroviară de la Jibou (în maghiară Zsibó) către Baia Mare, care să lege cele două căi ferate mai vechi. Lucrările de construcție au demarat în primăvara anului 1897, când societatea concesionară a putut aduna suma necesară construcției, și au fost executate de compania feroviară „Societatea Anonimă a Căilor Ferate Locale Jibou - Baia Mare” (Szamosthaler). Ele au fost finalizate pe data de 2 octombrie 1899 când s-a inaugurat și linia Baia Mare - Jibou (cu continuare până la Dej). Calea ferată Jibou (altitudine 185 m) – Baia Mare (altitudine 212 m) este cu linie simplă și nu este electrificată. Ea este o parte a importantului traseu feroviar între Brașov și Satu Mare. Pe aici trec zilnic mai multe trenuri InterRegio.



Carte poștală ilustrată (macheta Leonard Alexandru Pop), obliteratedă cu ștampila aniversară (machetată de Tiberiu Lőrincz), necirculată, realizată în anul 2019 de către blogul „Jurnalul filatelic” (Cod 02/2019) cu prilejul aniversării a 120 de ani de la inaugurarea liniei.

**120 DE ANI DE LA INAUGURAREA LINIEI
DE CALE FERATĂ JIBOU - BAIJA MARE**

BAIA MARE



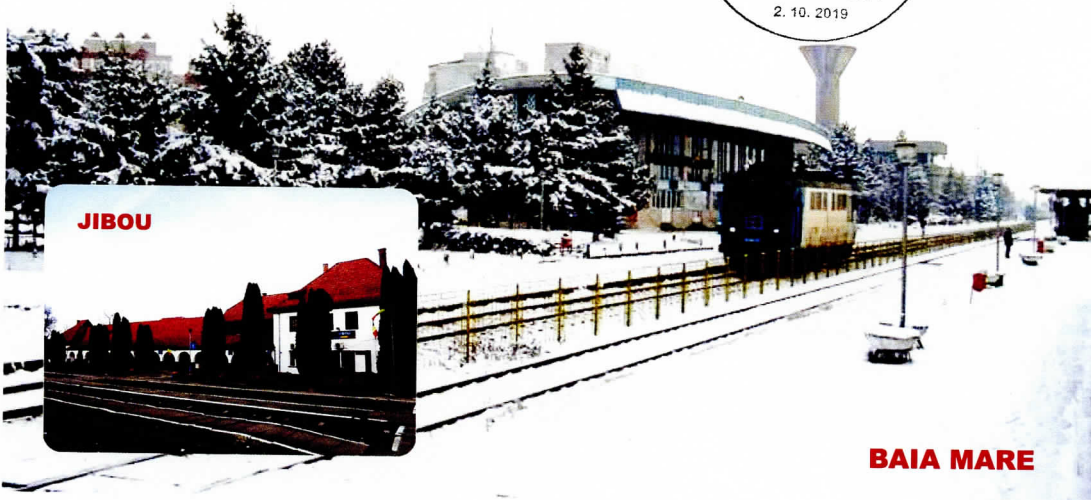
1899 - 2 octombrie - 2019



DESTINATAR

**120 DE ANI DE LA INAUGURAREA
LINIEI DE CALE FERATĂ JIBOU - BAIJA MARE**

1899 - 2 octombrie - 2019



BAIA MARE



Plicuri ocazionale cu ștampilă aniversară, necirculate, realizate în anul 2019 de către A.F.F.R. (machete Tiberiu Lőrincz) cu prilejul aniversării a 120 de ani de la inaugurarea liniei.

Linia de cale ferată Baia Mare – Baia Sprie

Linia de cale ferată Baia Mare – Baia Sprie, în lungime de 9 km, a fost construită în 1905 și inaugurată pe data de 9 noiembrie, pe vremea când primar al orașului Baia Mare era Gellért Endre. Aceasta pătrundea în munții vulcanici Gutâi, în direcția SV-NE, urcând de la 212 m la 335 m, ceea ce însemna o diferență de nivel de 13 m/km. În această parte a platformei Someșene se aflau minele de la Cavnic care aveau minereuri de aur, argint, plumb, cupru, fier și zinc, de cele mai multe ori sub formă de sulfuri complexe. Linia a fost exploatată în regim mixt. Baia Mare avea industrii miniere, dar ani de zile a fost considerată și stațiune climatică. Stațiile Baia Mare și Baia Sprie serveau cabanele Izvoare (916 m) și Mogoșa (731 m) din munții Gutâi. La sudul liniei Baia Mare Est - Baia Sprie se aflau localitățile balneo-climaterice Cărbunari și Dănești, precum și Lacul Sărat și Usturoi. Acum, din toate aceste atracții, au rămas doar amintirile. Linia a fost închisă definitiv pe data de 14 iulie 1988, după 83 de ani de activitate.



Plic ocazional, circulat (cu ștampila de zi a O.P. 1 din Baia Mare din ziua aniversării), realizat în anul 2020 de către blogul „Jurnalul filatelic” (macheta Leonard Alexandru Pop) cu prilejul aniversării a 115 ani de la înființarea liniei Baia Mare – Baia Sprie. În semiilustrație sunt surprinse trenuri mixte în ambele stații.

Linia de cale ferată Baia Mare – Firiza (Firiza de Jos / Ferneziu)

Linia de cale ferată Baia Mare Firiza (Firiza de Jos sau Ferneziu), în lungime de 9 km, a fost construită în 1906 și a fost inaugurată pe data de 10 ianuarie 1907. Prima mențiune privind construcția acestei linii de cale ferată am întâlnit-o în ediția din 1 februarie 1906 a ziarului Nagybánya, ce-l avea ca redactor șef pe Mihály Égly. Cititorii erau informați de faptul că Ministrul finanțelor, în urma adreselor înaintate de către Direcția Minieră din Baia Mare, a semnat contractele pentru construcția uzinei de fier și a uzinei cu acid sulfuric din Ferneziu. Se așteaptă că construcția celor două fabrici să înceapă cât mai curând, odată cu lucrările la calea ferată care va lega municipalitatea. Perioada de glorie a acestei linii în ceea ce privește traficul mixt și de persoane este cuprinsă între anii 1926 – 1960. După această perioadă linia a fost străbătută doar de marfare. Traficul feroviar a fost închis treptat pe acest tronson de linie la data de 9 martie 2007 pe segmentul Baia Mare Sud – Baia Mare Nord și 10 aprilie 2013 pe segmentul Baia Mare – Baia Mare Sud. Linia a fost propusă de nenumărate ori spre închiriere către un gestionar privat de infrastructură, însă nu a fost adjudecată la nici o licitație, situația de pe teren fiind una neatractivă datorită investițiilor masive necesare repunerii în exploatare.



Plic ocazional, necirculat, realizat în anul 2022 de către blogul „Jurnalul filatelic” (macheta Leonard Alexandru Pop) cu prilejul aniversării a 115 de ani de la inaugurarea liniei Baia Mare - Firiza.

Gara Sighetu Marmației

Sighetu Marmației (atestat documentar din anul 1326) este considerat a doua capitală a Maramureșului, *locul în care se agață harta în cui*. Această vorbă, veche de peste șase decenii, a dus la apariția, în urmă cu aproximativ cinci ani, a statuii din centrul orașului ce înfățișează un cui de mărime considerabilă. Orașul mai este cunoscut și pentru calea ferată din zonă, puțin diferită de istoricul celorlalte căi ferate din țară, ținând cont de configurația granițelor de acum 150 de ani. Gara din Sighet, inaugurată în 1872, avea o clădire (P+1), 6 linii, depou de locomotive, cabine de acari, magazine de marfă, rampă de încărcare-descărcare, chei de vite. După anul 1945 s-a mărit dispozitivul de linii și cu linii de ecartament larg, pentru trenurile care soseau din Ucraina. Ulterior s-a construit o nouă clădire de călători, un castel de apă și s-a mărit depoul de locomotive.

Sighetu Marmației avea și linii de cale ferată îngustă (760 mm), construite din interese locale pentru transportul sării de la minele din zonă. Linia de cale ferată îngustă pornea din gara mică, locație care la acea vreme era situată la marginea orașului, lângă Cazarma (unitatea) militară, motiv pentru care nu apare în fotografiile sau vederi. Linia mergea până în stația Cămara Sighet, unde era și Depoul de Locomotive de Cale Îngustă, de unde se despărțea în două direcții: spre Vadul Izei către Ocna Șugatag și spre Coștui spre Rona de Jos și Rona de Sus.



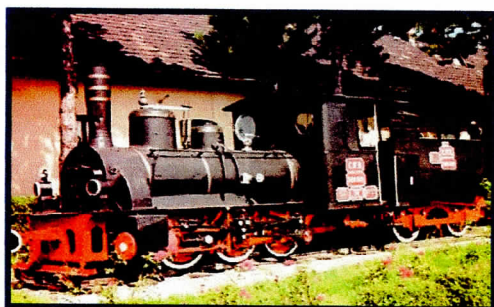
Carte poștală ilustrată (macheta Leonard Alexandru Pop), necirculată, realizată în anul 2020 de către blogul „Jurnalul filatelic” (Cod 03/2020) din ciclul „Locomotive prin Maramureș”. Ilustrata reproduce materialul rulant din remiza Sighet, în prim-plan fiind surprinsă locomotiva 62-0653-6.

Linia de cale ferată îngustă Sighetu Marmației - Coștiui

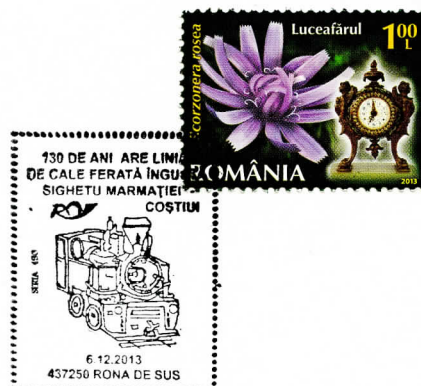
Linia de cale ferată îngustă (760 mm) a fost inaugurată pe data de 6 decembrie 1883 și a fost folosită pentru exploatarea forestieră din zona Izei. Traseul inițial pleca din Sighet Obor până la Coștiui. Linia a fost desființată în anul 1981.

1883 - 6 decembrie - 2013

**130 DE ANI DE LA INAUGURAREA
LINIEI DE CALE FERATĂ ÎNGUSTĂ
SIGHETU MARMAȚIEI - COȘTIUI**



Locomotiva seria 389001 care a circulat în zonă cu trenuri mixte în perioada 1886-1960 expusă la Muzeul de Locomotive din Sibiu.



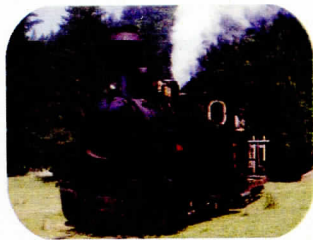
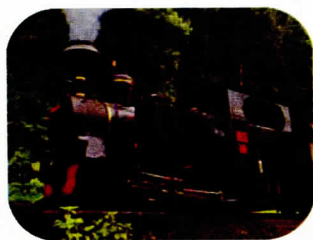
Destinatar

Plic ocazional cu ștampilă aniversară, necirculat, realizat în anul 2013 de către A.F.F.R. (macheta Tiberiu Lőrincz) cu prilejul aniversării a 130 de ani de la inaugurarea liniei.

Linia de cale ferată îngustă Sighetu Marmației - Ocna Șugatag

Linia de cale ferată îngustă folosită tot pentru exploatarea de sare din zonă a fost inaugurată la data de 1 septembrie 1883. Traseul inițial pleca din stația Cămara Sighet și mergea până la Ocna Șugatag. Stația Cămara Sighet este situată la 3 km de Gara Sighet și este singura din țară care avea linii cu 3 ecartamente: linie largă (1524 mm), linie normală (1435 mm) și linie îngustă (760 mm). Stația era prevăzută cu semnale mecanice (cu brațe) aferente, diferite ca înălțime și mărime, dar cu funcții identice. Mai avea și moară de sare situată în capătul X al stației (spre Sighet) unde se prelucra sarea brută venită pe calea ferată îngustă care era mai apoi încărcată în vagoane de cale ferată normală ce luau drumul spre Budapesta și Viena. Această cale ferată a fost desființată în anul 1975.

125 de ani
are linia de cale ferată îngustă
Sighet - Ocna Sugataș
1883 - 1 septembrie - 2008



Locomotivile cu abur de cale ferată îngustă seria 490 și seria 764 care au circulat pe linia Sighetu Marmatiei - Ocna Sugataș între anii 1920 și 1974 la remorcarea trenurilor mixte.



125 de ani
are linia de cale ferată îngustă
Sighet - Ocna Sugataș
1883 - 1 septembrie - 2008



Locomotivile cu abur seria 764 care au circulat pe această linie între 1935 - 1974



Plicuri ocazionale cu ștampila aniversară, necirculate, realizate în anul 2008 de către A.F.F.R. (macheta Tiberiu Lőrincz) cu prilejul aniversării a 125 de ani de la inaugurarea liniei.

Linia de cale ferată de peaj Bustino – Câmpulung la Tisa - Sighetu Marmației

La 4 decembrie 1872 avea să se deschidă prima cale ferată construită de Căile Ferate Maghiare, ce venea de la Satu Mare prin Halmeu și lega orașul Sighetu Maramației cu Austro-Ungaria. Darea în exploatare a acestei linii a avut loc în mai multe etape: 5 iunie 1871 se deschide circulația pe prima porțiune a acestei linii (70 de km) de la Debrecen până la Carei, prin Valea lui Mihai; 25 septembrie 1871: Carei – Satu Mare (în lungime de 38 km); 20 iunie 1872 se dă în exploatare traseul cuprins între Satu Mare – Halmeu – Bustino (Buștino); iar pe 4 decembrie 1872 se circula și pe ultimul tronson dintre Bustino (astăzi pe teritoriul Ucrainei) – Câmpulung la Tisa – Sighetu Maramației în lungime de 32 de km. Linia urmărea îndeaproape cursul râului Tisa, iar intrarea și ieșirea din țară se făcea pe poduri metalice realizate din grindă cu zăbrele. Între Câmpulung la Tisa și Sighetu Maramației era doar linie largă, transportul între cele două localități realizându-se cu material rulant prevăzute cu osii pentru ecartament larg. Din anul 1994 circulația pe această linie a fost sistată, stația din Câmpulung la Tisa fiind trecută în conservare ca punct de frontieră.

**140 de ani de la inaugurarea liniei
de cale ferată Bustino - Câmpulung
la Tisa - Sighetu Marmației**
1872 - 4 decembrie - 2012



Gara Sighetu Maramației la începutul secolului XXI
și locomotiva cu abur de linie largă 150 1062



Fier de călcat sec. XVIII Suedia

ROMÂNIA

1L

LCHIRESCU

140 DE ANI ARE LINIA DE CALE
FERATĂ BUSTINO - CÂMPULUNG
LA TISA - SIGHETU MARMATIEI



4.12.2012 - 435500
SIGHETU MARMATIEI

Destinatar

Plic ocazional cu ștampilă aniversară, necirculat, realizat în anul 2012 de către A.F.F.R. (macheta Tiberiu Lőrincz) cu prilejul aniversării a 140 de ani de la inaugurarea liniei.

Linia de cale ferată îngustă Sighetu Marmației – Bocicioiu Mare

Sarea, această resursă prețioasă pentru Imperiul Austro-Ungar, duce la construcția rapidă și darea în exploatare, pe data de 8 iulie 1891, a liniei de cale ferată îngustă Sighetu Marmației – Bocicioiu Mare. În lungime de 13 km linia pornește din Sighetu Marmației și urcă pe malul stâng la râului Tisa până la Bocicioiu Mare. Acest segment de linie este o continuare a liniei Korolevo – Teresva (ambele pe teritoriul actual al Ucrainei) – Câmpulung la Tisa – Sighetu Marmației, ce continua pe capătul celălalt pe relația Bocicioiu Mare – Valea Vișeului – Berlibaş – Rahău (ultimele două pe teritoriul actual al Ucrainei). La Cămara Sighet și la Bocicioiu Mare existau două poduri metalice peste râul Tisa, cu ecartament larg, utilizate pentru aprovizionarea cu marfă a localităților de peste graniță, de pe teritoriul rusesc. În timpul celui de-al doilea război mondial aceste poduri au fost bombardate și ulterior refăcute. În timp însă și-au pierdut din rezistența portantă și din importanță, motiv pentru care au fost abandonate și demontate.

120 de ani de la inaugurarea
liniei de cale ferată
Sighetu Marmației – Bocicioiu Mare
1891 – 8 iulie – 2011



Gara Bocicioiu Mare la începutul secolului XXI vedere dinspre linii



Destinatar

Plic ocazional cu ștampilă aniversară, necirculat, realizat în anul 2011 de către A.F.F.R. (macheta Tiberiu Lórinçz) cu prilejul aniversării a 120 de ani de la inaugurarea liniei.

Linia de cale ferată Sighetu Marmației – Valea Vișeuului

Linia de cale ferată de la Sighetu Marmației până la Valea Vișeuului a fost inaugurată pe data de 15 decembrie 1894. Începând cu anul 1945 ea a fost transformată în linie încălecată (L/N) cu trei fire de șină montate pe traverse de lemn. Pe firele de șină de cale largă se făcea circulația trenurilor între Câmpulung la Tisa – Sighetu Marmației – Valea Vișeuului în sistem „peaj” (prin convenție scrisă între cele două state: România și URSS/Ucraina), circulație sistată în anul 1994. Era singura legătură directă (fără ocol via Ivano Frankivsk) între rețeaua zakarpată și rețeaua bucovineană a Ucrainei, putând călători Ucraina - Ucraina via Sighetul Marmației fără pașaport sau alte acte. Puteai să și cobori sau urci pe teritoriul românesc, dar bineînțeles, doar dacă aveai actele necesare (pașaport, viză etc.). Trenurile erau operate exclusiv de UZ (căile ferate ucrainiene), de obicei cu automotoare D1 cu băncuțe de lemn. Intrarea și ieșirea din țară la Valea Vișeuului se făcea pe un pod metalic, grindă cu zăbrele.

125 DE ANI DE LA INAUGURAREA LINIEI DE CALE FERATĂ SIGHETU MARMAȚIEI - VALEA VIȘEUULUI



1894 - 15 decembrie - 2019



DESTINATAR

Plic ocazional cu ștampilă aniversară, necirculat, realizat în anul 2019 de către A.F.F.R. (macheta Tiberiu Lórinicz) cu prilejul aniversării a 125 de ani de la inaugurarea liniei.

Linia de cale ferată Valea Vișeuului - Borșa

În anul 1913 se extinde calea ferată cu ecartament normal de la Valea Vișeuului până la Borșa, de-a lungul râului Vișeu, pentru a satisface noile centre economice din zonă, ce se axau în special pe activități de exploatare forestieră. Linia este inaugurată pe data de 18 septembrie, fiind dotată cu linie simplă și neelectrificată. La acel moment, întreaga regiune era parte componentă a Regatului Ungariei din cadrul Imperiului Austro-Ungar. Construirea liniei ferate a dus la dezvoltarea zonei. La sfârșitul primului război mondial Austro-Ungaria s-a destrămat. Prin Tratatul de la Trianon încheiat la sfârșitul Primului Război Mondial, Comitatul Maramureș a fost divizat între România și Cehoslovacia; partea de sud a devenit parte componentă a României, în timp ce partea de nord a ajuns pe teritoriul Cehoslovaciei. După 84 de ani de exploatare, în martie 1997 linia a fost închisă pentru traficul de persoane. Tronsonul feroviar între Vișeu de Jos și Borșa a fost achiziționat de compania SC RG Holz Company SRL și servește doar pentru transportul de marfă.

CENTENARUL LINIEI DE CALE FERATĂ VALEA VIȘEULUI - BORȘA

1913 - 18 septembrie - 2013



**Vișeu de Jos și Vișeu de Sus două
gări pe acest segment de cale ferată**



**CENTENARUL
DE CALE FERATĂ
VALEA VIȘEULUI - BORȘA**

SERIA 50.100

18.09.2013
435200 - BORȘA

Destinatar

Plic ocazional cu ștampilă aniversară, necirculat, realizat în anul 2013 de către A.F.F.R. (macheta Tiberiu Lőrincz) cu prilejul aniversării a 100 de ani de la inaugurarea liniei.

Linia de cale ferată Salva - Vișeu

După recuperarea Transilvaniei și preluarea teritoriului Cehoslovaciei sub stăpânirea URSS, la finalizarea celui de-al doilea război mondial, România se vede nevoită să finalizeze proiectul de unire feroviară a Transilvaniei cu Depresiunea Maramureșului. Linia fiind realizată pe un traseu greu accesibil, prin munți, a fost necesară construirea multor lucrări de artă, precum: 540 de poduri și podețe, 23 de viaducte dar și șapte tunele, unul dintre ele (tunelul de sub Pasul Șetref între Munții Țibleș și Munții Rodnei) devenind în acea perioadă al treilea tunel ca lungime din țară, cu o lungime de 2.388m. La acestea se adaugă multe ziduri de sprijin, apărări de maluri și șanțuri pentru scurgerea apelor. În această conjunctură pe data de 28 decembrie 1949 are loc inaugurarea liniei de cale ferată Salva – Vișeu, în lungime de 61 de km. Ceremonia de deschidere având loc în localitatea Dealul Ștefăniței. „Demarat pe 1 aprilie 1948, șantierul Salva-Vișeu a durat aproximativ un an și jumătate” avea să declare Vasile Luca, ministru de finanțe, atunci când a tăiat panglica inaugurală. De la data dării în exploatare a liniei a fost necesară doar o singură reparație capitală, care a avut loc în perioada 1967 – 1968. În anul 2013 linia a fost propusă să fie trecută la categoria „linie neinteroperabilă” însă în urma nenumăratelor petiții adresate Ministerului Transporturilor acest lucru n-a mai avut loc.



Plic ocazional cu ștampilă aniversară, necirculat, realizat în anul 2009 de către A.F.F.R. (macheta Gabriel Mărgineanu) cu prilejul aniversării a 60 de ani de la inaugurarea liniei.



Carte poștală ilustrată, necirculată, realizată în anul 2006 de către A.F.F.R. (foto ing. Cristian Hulțoană) din ciclul „Trenuri în peisaj”. Imaginea reproduce un tren turistic remorcat de locomotiva 230.516 pe viaductul Sălăuța I (Glodu) surprins pe data de 24 septembrie 2005.

65 DE ANI DE LA INAUGURAREA LINIEI DE CALE FERATĂ SALVA - VIȘEU

1949 - 28 decembrie - 2014



Gara CFR Dealul Șteăniței
Tren de marfă pe un viaduct al liniei Salva - Vișeu




DESTINATAR

Plic ocazional cu ștampilă aniversară, necirculat, realizat în anul 2014 de către A.F.F.R. (macheta Tiberiu Lőrincz) cu prilejul aniversării a 65 de ani de la inaugurarea liniei.

Linia de cale ferată îngustă Ghilvaci – Arduşad – Şomcuta Mare

Între anii 1891-1894 Societatea de Căi Ferate „Căile Ferate locale Carei - Şomcuta Mare”, a construit linia Ghilvaci - Şomcuta Mare, linie din care porţiunea dintre Ghilvaci şi Arduşad a fost inaugurată la data de 4 octombrie 1893. Linia îngustă (ecartament - 760 mm) porneşte din staţia Ghilvaci (altitudine -116 m) trece prin zona de câmpie a Someşului, ajungând până în staţia Arduşad (altitudine - 131 m), apoi urcă printre dealurile sătmărene până în staţia Arduşad (altitudine - 166 m), urcă din nou printre dealurile sălăjene traversând linia normală Jibou - Baia Mare pe malul drept al Someşului pe sub podul de cale ferată în apropiere de staţia Ulmeni - Sălaj şi ajunge în zona viticolă şi pomicolă Şomcuta Mare (altitudine - 200 m). Porţiunea dintre Arduşad şi Şomcuta Mare fiind dată în exploatare la data de 24 martie 1895. În urma inundaţiilor din anul 1970, linia între staţiile Arduşad şi Şomcuta Mare a fost închisă, apoi în anul 1990 şi porţiunea de linie dintre staţiile Arduşad - Crucişor. În anul 1994, pe data de 1 aprilie, linia a fost închisă complet şi pe zona rămasă între Ghilvaci - Arduşad - Crucişor. Şinele de cale ferată şi traversele de lemn au fost culese de pe teren, fiind vândute şi revalorificate. O parte din locomotive şi vagoane au fost transferate pe linia îngustă Turda - Abrud, restul au fost tăiate şi vândute ca fier vechi.

**120 ani de la inaugurarea
liniei cfi GHILVACI - ARDUŞAD
1893 - 4 octombrie - 2013**



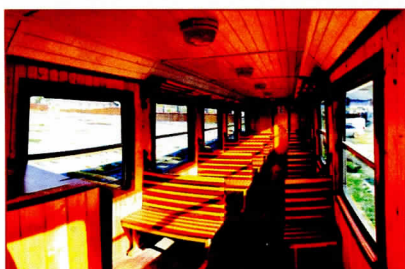
Locomotiva cu abur de seria 764059 care a circulat acum 40 de ani pe acest segment de cfi, expusă ca piesă de muzeu în Grădina Romei Satu Mare



Destinatar

Plic ocazional cu ştampilă aniversară, necirculat, realizat în anul 2013 de către A.F.F.R. (macheta Tiberiu Lórinçz) cu prilejul aniversării a 120 de ani de la inaugurarea liniei Ghilvaci - Arduşad.

**125 DE ANI DE LA INAUGURAREA
LINIEI DE CALE FERATĂ ÎNGUSTĂ
GHILVACI - ARDUSAD
1893 - 4 octombrie - 2018**



Cu trenul pe această linie de cale ferată la sfârșitul secolului XX



Destinatar

Plic ocazional cu ștampilă aniversară, necirculat, realizat în anul 2018 de către A.F.F.R. (macheta Tiberiu Lőrincz) cu prilejul aniversării a 125 de ani de la inaugurarea liniei Ghilvaci - Arduşad.



**120 DE ANI DE LA INAUGURAREA
LINIEI DE CALE FERATĂ ÎNGUSTĂ
ARDUSAD - ȘOMCUTA MARE**

1895 - 24 martie - 2015

Locomotive și vagoane de cale ferată îngustă



DESTINATAR

Plic ocazional cu ștampilă aniversară, necirculat, realizat în anul 2015 de către A.F.F.R. (macheta Tiberiu Lőrincz) cu prilejul aniversării a 120 de ani de la inaugurarea liniei Arduşad - Șomcuta.

Linia de cale ferată îngustă de pe Valea Vaserului

Linia de cale ferată îngustă de pe Valea Vaserului a devenit cunoscută în întreaga lume ca fiind ultima cale ferată forestieră adevărată, care funcționează cu locomotive cu abur. Funcționează în adevăratul sens al cuvântului, cu scopul inițial pentru care a fost construită, de a transporta lemnul exploatat în zonă, dar acum și cu scop turistic. Ea este o bogăție atât din punct de vedere tehnic, cât și cultural, făcând parte din Parcul Natural „Munții Maramureșului” sub protecție europeană privind exploatarea și conservarea forestieră a zonei, din punct de vedere ecologic. Calea ferată forestieră, numită adesea și „Mocănița de Maramureș” sau „Mocănița de pe Valea Vaserului” se află în nordul României, la granița cu Ucraina, care pe un traseu de aproape 60 de km urmărește Valea Vaserului. Linia cu ecartament de 760 mm a fost construită între anii 1892 - 1893, când în toată Europa a fost răspândită construcția de căi ferate forestiere, cu ecartament îngust.

85 DE ANI DE LA INAUGURAREA LINIEI DE CALE FERATĂ ÎNGUSTĂ DE PE VALEA VASERULUI

1893 - 1 octombrie - 2018



Locomotivele cu abur MĂRIUȚA și COZIA care circulă pe acest traseu

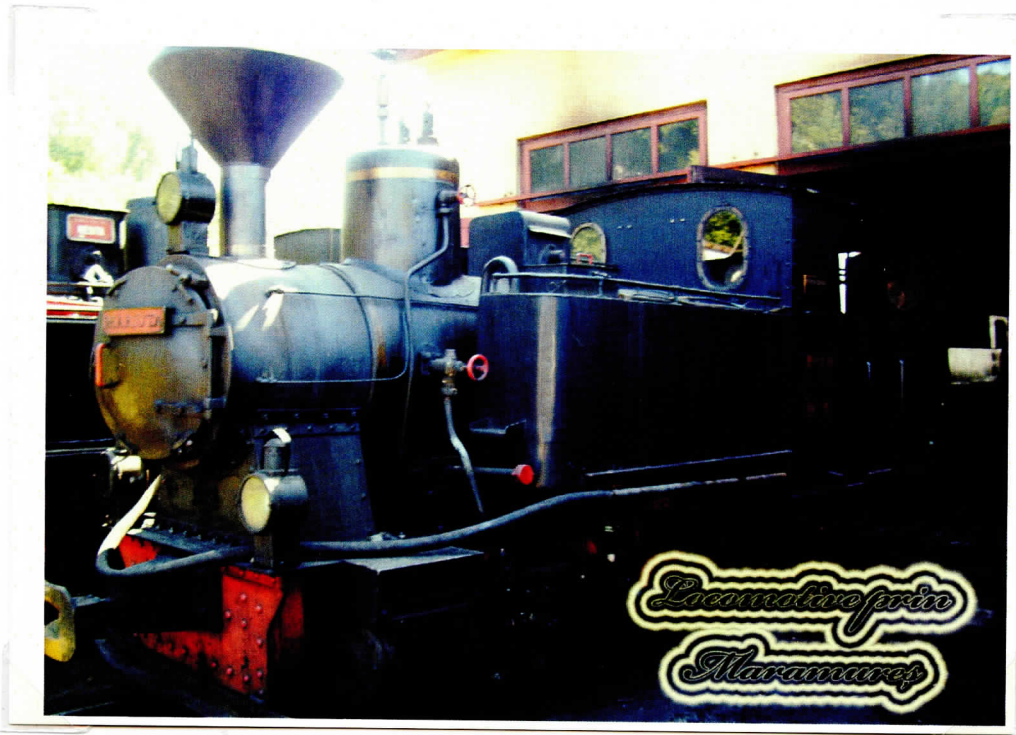


DESTINATAR

Plic ocazional cu ștampilă aniversară, necirculat, realizat în anul 2018 de către A.F.F.R. (macheta Tiberiu Lőrincz) cu prilejul aniversării a 85 de ani de la inaugurarea liniei.



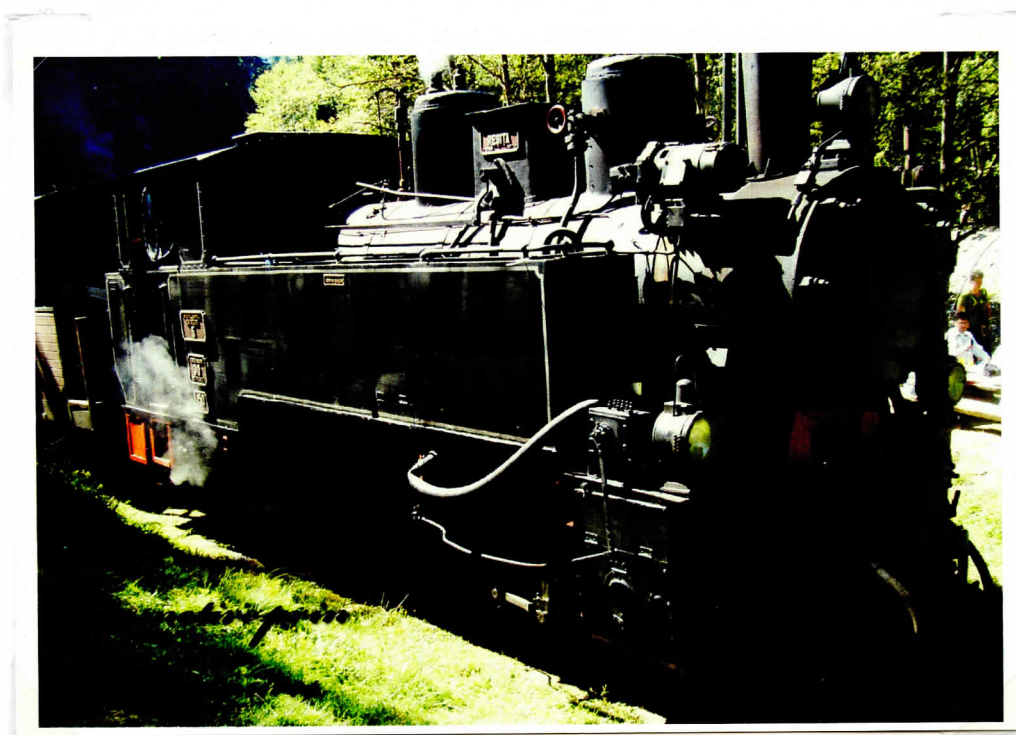
Cărți poștale ilustrate realizate de către NestPress Kft (Budapesta) surprinzând activitate feroviară pe Valea Vaserului în perioada 2002 – 2003 (foto: Almási Zoltán).



Cărți poștale ilustrate (macheta Leonard Alexandru Pop), necirculate, realizate în anul 2020 de către blogul „Jurnalul filatelic” din ciclul „Locomotive prin Maramureș”. Ilustratele reproduc imaginea locomotivelor 764.211 și 87-0036-1 în Depoul Vișeu de Sus.



Carte poștală ilustrată (macheta Leonard Alexandru Pop), necirculată, realizată în anul 2020 de către blogul „Jurnalul filatelic” din ciclul „Locomotive prin Maramureș”. Ilustrata reproduce imaginea locomotivei 764.421 („Elveția”) în Gara Vișeu de Sus.



Carte poștală ilustrată (macheta Leonard Alexandru Pop), necirculată, realizată în anul 2020 de către blogul „Jurnalul filatelic” din ciclul „Locomotive prin Maramureș”. Ilustrata reproduce imaginea locomotivei Nr. 5 în Gara Paltinu.