

Locomotiva 230.132 va reveni acasă după 90 de ani. Pe 21 septembrie 1932, a ieșit de pe porțile fabricii din Reșița

21 septembrie 2022



Se împlinesc, astăzi, 21 septembrie, 90 de ani de la fabricarea, la Reșița, a locomotivei 230.132. În primăvara acestui an, Primăria Reșița a inițiat demersurile pentru aducerea ei acasă, împreună cu locomotiva seria 150.282, ambele clasate în Patrimoniul Cultural Național – categoria tezaur.

La data de 21 septembrie 1932, locomotiva cap de serie 2C-h2-230.132 ieșea de pe porțile Fabricii de Locomotive din Reșița pentru a efectua parcursul de probă pe traseul Reșița – Bocșa Montană. Prețul de execuție al locomotivei a fost de 6.975.000 lei. Recepționarea de către Căile Ferate Române s-a făcut la 14 noiembrie 1932, fiind livrată către Depoul Brașov. Așa a început povestea locomotivei 230.132 care, după 44 de ani

de activitate în mai multe zone ale țării și alți 36 de ani în care a stat garată în Depoul Ploiești, se va întoarce acasă, la Reșița.



Un istoric al locomotivei 230.132, cu numeroase detalii de ordin tehnic, este prezentat de reșițeanul Bogdan Andrei Mihele, unul dintre reprezentanții societății civile care au solicitat Primăriei Reșița inițierea demersurilor pentru aducerea acasă a două dintre locomotivele fabricate la Reșița.

„Această serie a avut la bază proiectele locomotivei germane P8, față de care proiectanții Uzinelor de Fier și Domeniilor din Reșița și ai Uzinei Nicolae Malaxa din București au făcut modificări constructive și funcționale, determinate de condițiile de serviciu specifice liniilor ferate române. Una dintre modificări a fost adaptarea folosirii păcurii într-o combustie mixtă, cu cărbuni. Pentru arderea mixtă s-a modificat bolta focarului, montându-se pe cazanul vertical un arzător de păcură acționat cu aburi. Tot în același scop, pe tender s-a montat un rezervor de păcură încălzit cu aburi, pentru a asigura fluiditatea păcurii în vederea unei scurgeri mai ușoare”, spune Bogdan Andrei Mihele.

Astfel, principalele soluții constructive au fost: cazanul de formă normală, în construcție nituită, cu cutia de foc din cupru; grătarul cu un sertar mobil pentru curățirea mai ușoară de zgură; alimentarea cu apă a cazanului: cu injector vertical acționat cu aburi proaspeți și un injector orizontal folosind aburi de emisie; regulatorul de aburi cu supapă; izolarea

termică a cazanului cu vată de sticlă; supraîncălzitorul cu colector de aburi în construcție turnată din două bucăți; șasiul cu lonjeroane din tablă groasă; primele două osii erau libere, montate într-un boghiu, iar următoarele trei erau cuplate; suspensia cu balansiere; frâna automată; ungerea cu două pompe de ulei, una pentru cilindri, cealaltă pentru cuzineții osiilor; iluminatul electric, cu turbogenerator; nisiparul acționat cu aer comprimat. „Locomotiva mai era înzestrată cu un separator de apă în domul de aburi, epurator de apă în domul de alimentare, supape speciale pentru purjarea cazanului, egalizator de presiune și supape de siguranță la cilindri, piometru pentru măsurarea temperaturii aburilor supraîncălziți, instalație pentru încălzirea cu aburi a trenurilor, parascânteii, apărător de vite și curățitor de linie”, precizează Bogdan Mihele.



De la fabricație și până la retragerea din serviciu, locomotiva a parcurs peste 1.706.044 kilometri:

21 septembrie 1932 – primul parcurs de probă, linia Reșița – Bocșa Montană;

14 noiembrie 1932 – recepționarea oficială a locomotivei de către CFR;

14 noiembrie 1932 – livrată către Depoul Brașov;

26 martie 1940 – transferată la Depoul Teiuș;

10 septembrie 1940 – repartizată Depoului Cluj;

1 decembrie 1940 – în urma Tratatului Ribbentrop – Molotov, locomotiva este evacuată de la Cluj la Depoul Brașov;

1 februarie 1946 – reparată la Atelierele Grivița București, fiind repartizată apoi la Depoul Ploiești;

19 aprilie 1947 – repartizată la Depoul Bârlad;

10 august 1947 – transferată la Depoul Iași;

1 martie 1952 – transferată la Depoul Galați;

18 iunie 1966 – transferată la Bacău;

22 mai 1968 – transferată la Depoul Ploiești.

La data de 13 noiembrie 1976 a fost retrasă din serviciu la Depoul Ploiești. Ultimul tren remorcat a fost tr. 3336 Târgoviște – Ploiești Sud, fiind condus de mecanicul Cosac Gheorghe și fochistul Ifrim Gheorghe.



Pe parcursul activității sale, locomotiva 230.132 a efectuat un număr de 23 reparații programate în atelierele reparatoare sau în depouri, fiind efectuate mai multe modificări constructive, invenții și inovații. Majoritatea dintre acestea au fost făcute în Atelierele Grivița: pe 18 mai 1943 – s-au montat în cabină scaune pentru mecanic și fochist și s-au consolidat plăcile boghiului; pe 4 septembrie 1945 – s-a modificat marchiza locomotivei și s-a montat paravan de scânduri contra curentului; pe 9 august 1949 – s-au montat grătare basculante la cutia de foc, plăci cu numele Depoului de domiciliu și reparații, iar ca inovație s-a realizat o boltă de cărămidă în cutia de foc (inovație a lui Constantin Frățilă

– Ploiești); 10 august 1953 – s-a montat frâna directă la locomotivă, s-a modificat cabina cu paravan din tablă contra curentului; 9 aprilie 1960 – s-a montat pompa de aer modernă tip Duplex, manșoane cu garnituri metalice la tije și contra tije piston, inovație a inginerului Comănescu. Iar la reparația din 27 – 28 ianuarie 1971, efectuată în Depoul Ploiești, s-a mărit capacitatea cutiei pentru cărbuni la 4,5 tone.

Anul acesta, când Reșița aniversează 150 de ani de la fabricarea primei locomotive cu abur de pe teritoriul actual al României, societatea civilă a făcut demersuri către Ministerul Transporturilor și Primăria Reșița pentru aducerea acasă a acestei locomotive, seria 230.132, precum și a locomotivei 150.282 – ultima locomotivă cu abur fabricată la Reșița. Inițiativa a fost preluată de primarul Ioan Popa și, pe 28 aprilie 2022, Consiliul Local Reșița a aprobat proiectul de hotărâre privind transferul la Reșița al celor două locomotive clasate Tezaur Național. În luna iulie, între Primăria Reșița și Centrul Național de Instruire Feroviară (CENAFER) s-a semnat contractul privind aducerea celor două locomotive, iar Regionala CFR Timișoara a oferit cu titlul gratuit linia 6 din Gara Reșița Sud pentru amplasarea acestora. Luna trecută, s-a făcut o nouă expertiză asupra celor două locomotive, necesară pentru firma care le va asigura. *„Nădăjduim ca în perioada imediat următoare, cele două locomotive, clasate Tezaur Național, să revină acasă și astfel să fie realizat un nou spațiu expozițional în Gara Reșița Sud”*, precizează Bogdan Mihele.



Sursa: <https://resita.ro/>