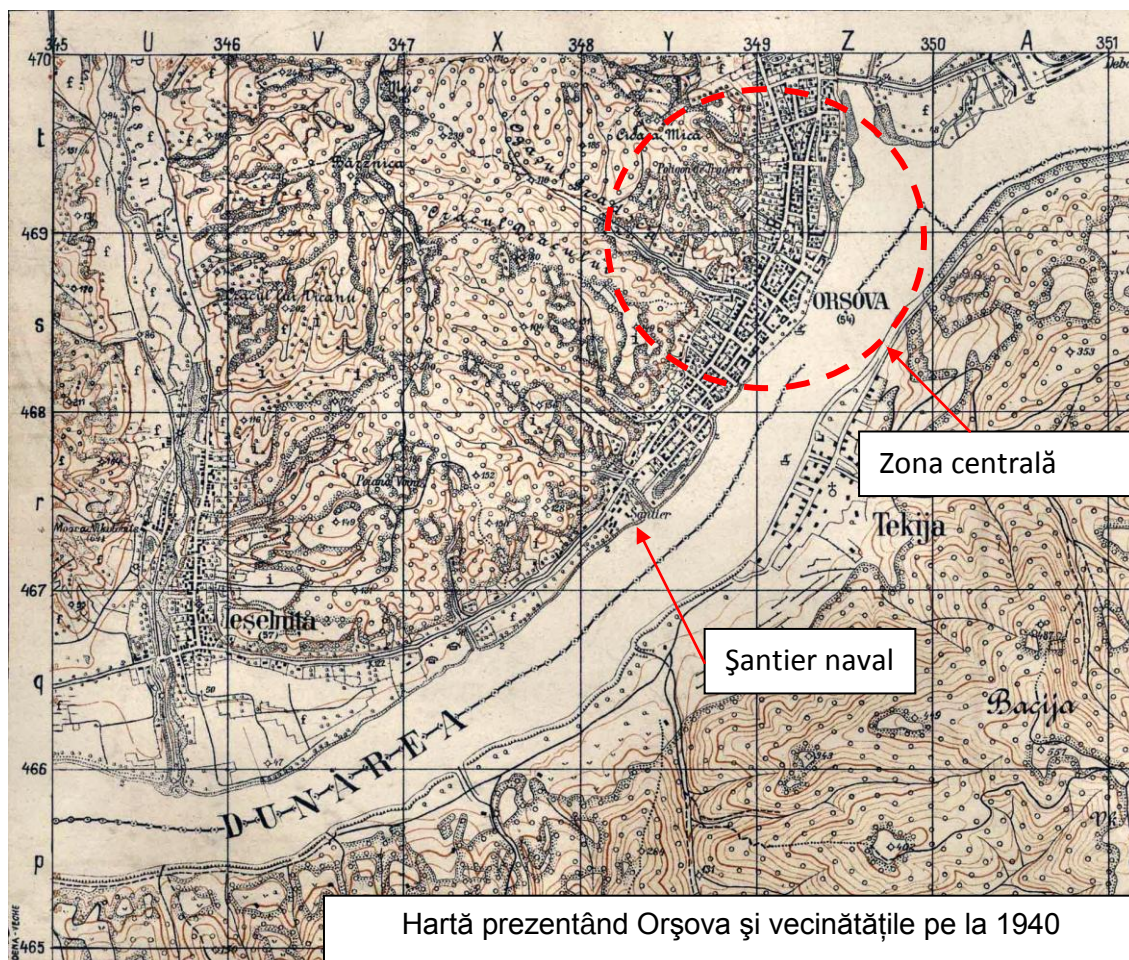


ZONELE INDUSTRIALE ȘI COMERCIALE ALE VECHII ORȘOVE, DUPĂ 1850

Alexandru Botu

Nu existau, în fapt, o zonă industrială compactă și nici o zonă comercială specializată. Zonele industriale se delimitau la două platforme, una între gară, Cerna și Dunare (Fig.2) și cealaltă la ieșirea din oraș spre Ieșelnița, centrată pe șantierul naval, iar zona comercială avea un nucleu în Piața orașului, dar magazine și depozite cu articole diverse erau aproape pe toate străzile mai importante.



Principalele industrii constau în:

1. Rafinare de petrol (industrie chimică)

Activitatea a început în anul 1891, în fapt investiția era pentru rafinare de uleiuri, o fabrică cu capital unguresc, numită inițial Rafinăria Orșova-Tileagd (Tileagd-comună în județul Bihor, unde exista de mai mult timp altă rafinărie de petrol) și mai apoi FENTO, condusă la un anumit moment și de ing. Dumitru Minovici (1897-1982), atunci când societatea își avea sediul administrativ la București. *... "DI. Ing. D. Furnică-Minovici este funcționarul societății noastre încă din 1 martie 1927. Domnia sa, după ce a fost timp de peste doi ani directorul Rafinăriei noastre de uleiuri din Orșova și după ce a activat și ca trimis al societății noastre în străinătate: Iugoslavia, Bulgaria, Ungaria și Austria, pentru a comercializa produsele noastre, a fost numit în anul 1928 director al Serviciului comercial. În această calitate a activat până în anul 1934, când a fost numit director al filialei noastre din Austria, filială ce posedă două rafinării de prelucrare țiței și de uleiuri și o întinsă rețea de pompe și depozite..."*, conform:

<http://www.ziuausa.com/display.php?data=2008-01-23&id=7087>.

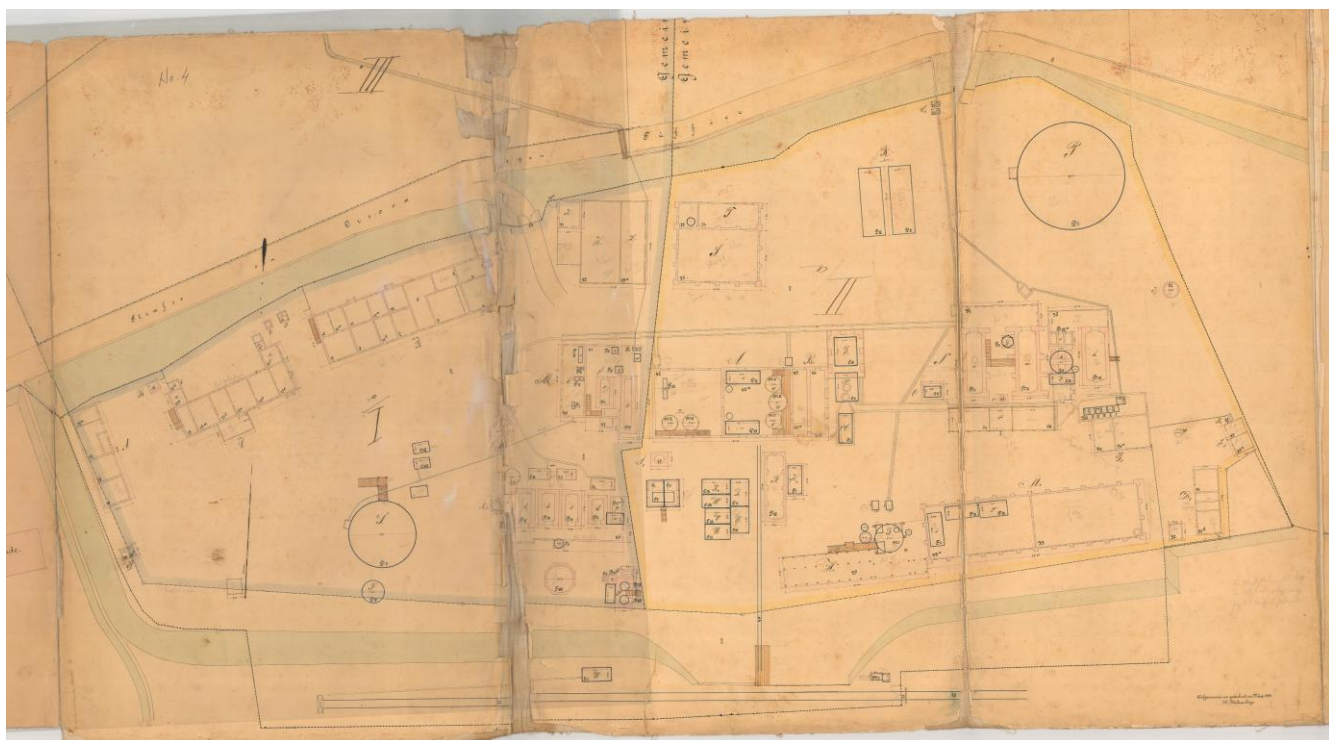


Fig.1. Planul Rafinăriei



Fig.2. Amplasarea Rafinăriei lângă gară

Era considerată, după punerea în funcțiune, cea mai mare rafinărie de petrol din sud-estul Europei. Fabrica era amplasată în apropierea căii ferate, pe partea stângă a acesteia în sensul spre Herculane, imediat după terminarea zonei gării. În planul cadastral al Jupalnicului figura destul de detaliat ca amplasare de utilaje, conform fig.1, iar în fig.2 este dată amplasarea în zona gării.



Fig.3. Rafinăria de uleiuri din Orșova-vedere dinspre Șoseaua Națională

Alegerea unui astfel de amplasament este legată de conexiunile obligatorii ale rafinării cu exteriorul, respectiv (transport multimodal) la :

- calea ferată (a existat o cale ferată industrială pentru conexiune cu portul de mărfuri);
- portul de mărfuri "Coroana" (fig.4), a cărui construcție s-a terminat în anul 1890, care avea o suprafață de 70.000 m.p., un chei lung de 680 m. cu 10 dane, zidit din piatră fasonată, prezentat în vedere de pe mal, dinspre oras și vedere de pe apa spre gară), situat imediat la poalele Alionului, deservit de șosea și cale ferată venite de la gară (v. fig.2) și linii de cale ferată proprii paralele cu docurile; în aria portului funcționa o Pompa de petrol, utilizată la tranzitarea produselor petroliere din cisterne venite pe șoseaua națională, pe calea ferată ori cu vapoarele, iar o conductă era trasă până la rafinărie;
- strada directă către șoseaua națională și port, trecând prin fața gării. Este important acest aspect, deoarece muncitorii care au lucrat în această rafinărie au venit și din zona înconjurătoare, exploatând posibilitățile de a face un fel de navetă cu trenul (exemplu: Nesztor Stoloiescu din Cuptoare) .

După abandonarea rafinării, pe aproximativ aceeași locație s-a mutat Sediul Exploatării Miniere, care apoi a fost relocat la inundare la Valea Cernei.

Astfel, **o primă zonă industrială** s-a conturat aproape firesc lângă gară, cuprinzând rafinaria de petrol, portul de mărfuri și infrastructura de transport terestră și pe apă. Apariția acestei zone a făcut interesant pentru locuitorii Orșovei terenul dintre malul stâng al Cernei, poalele dealului și Dunăre, aparținător de Jupalnic. Conform pozei din fig.3, terenul viran din imediata vecinătate a Rafinării a fost protejat cu un dig contra tendinței Cernei de a-și găsi și o cale de vărsare mai apropiată de Alion (pe hărți din diferite timpuri se vede acest lucru), iar cartierul de lângă gară a început să fie dezvoltat și populat (*"...Totodată, lângă gara imperială a Orșovei, a fost construit cartierul „Coroana”, realizat de la bun început după un plan prestabilit, într-un spațiu-parc aflându-se blocurile, care adăposteau locuințe, hoteluri, restaurante și instituții specifice frontierelor. Mai târziu, cartierul de locuit s-a extins, mai cu seamă după ce a fost construit și portul de mărfuri"*-conform CJP-Constantin Juan Petroi).

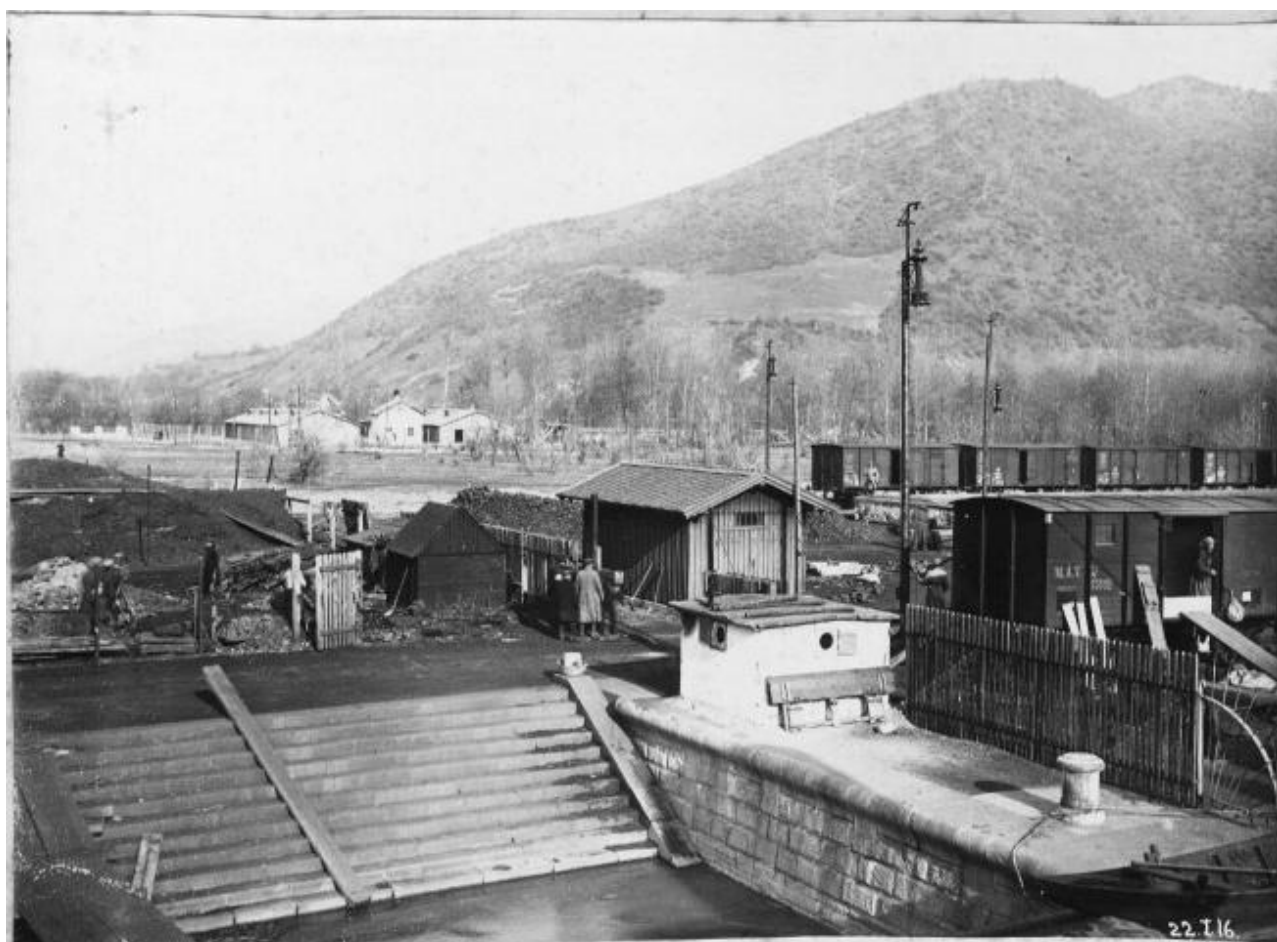


Fig.4. Portul de mărfuri "Coroana" Orșova

O a doua zonă industrială s-a încheiat alipită de malul Dunării, la ieșirea din oraș spre Ieșelnița prin construirea platformei Șantierului naval și darea acestuia în exploatare în anul 1890.

2. Industria textilă și de pielărie

Cultura bumbacului, plantă originală din China, a fost introdusă în Banat la sfârșitul secolului al XIX-lea și împreună cu prelucrarea lânii a condus la dezvoltarea unei industrii specifice extrem de reprezentativă și de recunoscută în Europa. În Orșova se găseau ateliere destul de mici față de cele din Timișoara și Lugoj.

Existau astfel două fabrici de textile (*conf. Constantin Juan Petroi*) și o fabrică de mănuși:

- „*Tesătoria anglo-română*” (*conf. C.J.P.*), *înființată în anul 1929, la marginea de vest a orașului, în clădirea fostului șantier naval, o societate textilă anonimă, cu 150 de războaie simple, trei mașini de bobinat, trei mașini de urzit și o centrală pentru producerea aburilor. Aici se produceau țesături din bumbac. În anul 1935 fabrica a fost vândută unui patron ceh, Jandera, numele acestuia purtându-l fabrica până în anul 1948, când a fost nationalizată și a primit numele de Tesătoria “Cazanele”.*

- *Fabrica de țesut stofă din lână, „Nonna”, cu numai opt războaie, dar care producea marfă de o calitate deosebită.* Mai târziu, în perioada interbelică, a funcționat sub numele de Dunărea.

Deși nu este sigur că se putea țese și mătasea, cu certitudine producția de gogoși de mătase, extracția firului din gogoși și producerea de material semincer erau ocupații foarte rentabile în împrejurimile Orșovei. Borangicul de Banat era foarte căutat, intrând și în moda populară prin costume specifice zonei Orșova.

- Fabrica de mănuși « Englisch », care-posibil- după naționalizare să nu mai fi funcționat.

Conform SOCEC, în Orșova anilor 1923-1924 erau doi argăsitori: Legradý Ladislau și Stricker Francisc, ceea ce înseamnă și industrie meșteșugărească pentru pielărie.

3. Energie electrică

Așa cum rezultă din documentele studiate de Gheorghe Manolea, electrificarea orașului s-a făcut în anul 1910, până atunci iluminarea stradală făcându-se cu lămpi cu petrol, după cum se vede pe unele fotografii de pe la 1890 (fig.5) . Producerea energiei electrice se făcea la Uzina electrică amplasată imediat pe malul drept



Fig.5 Plimbare pe faleză



Fig.6 Uzina electrică pe malul drept al Cernei

al Cernei, la capul podului (fig.6), care utiliza inițial, până la conectarea în rețea, combustibil solid și/sau lichid pentru încălzirea cazanelor cu abur ori alimentarea unor motoare cu ardere internă. Se menționează că pe Cerna, în apropiere de Topleț era amenajat un baraj și funcționa o Uzină hidroelectrică încă din 1896, dar aceasta satisfacea probabil doar necesitățile locale de energie electrică (acolo a funcționat o uzină mecanică importantă). Pe hărți din diferite perioade sunt figurate simboluri de uzină electrică și în alte locuri pe Cerna, chiar între Tufari și podul peste Cerna, dar este de presupus că erau mai curând mori cu roată hidraulică, care produceau și energie electrică în cantități mici și pentru necesități proprii.

Energia electrică în scopul iluminatului public a fost utilizată pentru prima dată în România la Timișoara, în 1882, cand iluminarea s-a făcut *cu 734 de lămpi incandescente care trebuiau ca „până la ora 11.30 noaptea să ardă cu o intensitate de 16 lumânări, iar după aceea cu o intensitate de numai 8 lumânări”*. Astfel Timișoara izbutește să ajungă prima pe lista orașelor europene cu iluminat electric stradal, lăsând în urmă capitale cu renume, tradiție și fast (informație furnizată de Ștefan Iancu). Centralele electrice din Timișoara și cele din zona Banatului nu au funcționat interconectate, deoarece nici tensiunile și nici frecvența curentului nu erau aceleași (dar s-a impus de furnizorii de generatoare frecvența de 42 Hz). Acest lucru s-a permanentizat până pe la mijlocul secolului trecut, cu excepția Reșitei, care abia în 1981 a conectat și ultimul laminor la 50 Hz (de la 20,8 Hz).

4. Exploatare minieră

Exploatarea minieră Orșova s-a concentrat pe banatite, respectiv: minereuri de cuarț, azbest, feldspat, mică, talc, serpentinit, bentonită, unele chiar de pe teritoriul orașului, altele din comunele învecinate. Unele dintre aceste minereuri erau importante pentru industria metalurgică, altele ca materiale de construcții.

Transportul acestor minereuri procesate ori neprocesate spre alte localități s-a făcut, în principal, pe Dunăre, din portul de mărfuri.

Există și alte minereuri decât cele neferoase (de exemplu crom și nichel la Dubova, magneziu la Tișovița), dar nu sunt dovezi că acestea s-ar fi prelucrat în apropierea exploatărilor.

În prezent, la Valea Cernei mai există o instalație de preparare, societatea intrând în componența SC Bega Minerale Industriale (Argheș) SA. De asemenea, apar cu activitate de exploatare minereuri din zonă și alte firme, unele dintre acestea având sediul în Orșova, dar nu se cunosc date exacte despre situația actuală a extracției și procesării minereurilor din zonă.

Mai trebuie menționat că la Eibenthal există o exploatare de antracit (alta mai este la Schela-Gorj), cărbune superior, folosit la producerea electrozilor de grafit.

5. Fabrica de cherestea

Nu s-a găsit o localizare a acestei fabrici și nici detalii despre produsele ei, cu certitudine cherestea, așa cum rezultă din fotografia cam neclară din fig. 7. Dar, observând coșul de fum, nu este exclus ca pe lângă motoare cu ardere internă să fi existat și generatoare de abur pentru profilarea-curbarea plăcilor și scândurilor de lemn, ceea ce ar fi premers fabricarea mobilei.

După cum se conturează dealurile din fundal, oarecum depărtate, această fabrică era amplasată pe un teren din vale, posibil chiar pe lunca Cernei. Oricum, lemnul se găsea din belșug în pădurile bănățene înconjurătoare, din măsură ce și astăzi există o exploatare forestieră la Orșova. La înființare, este posibil ca prelucrarea lemnului să se fi făcut cu prioritate din pădurile ce flancau valea Cernei până spre Teregova și din pădurile accesibile din drumurile forestiere care plecau de pe malul Dunării. Eventuale lucrări de mobilier puteau fi satisfăcute local de meșteri tâmplari. O rețea de drumuri bine articulate și destul de numeroase, marcate pe hărțile de pe la 1900, prin pădurile din zonă crează această impresie.



Fig.7. Fabrica de cherestea de la Orșova

6. Șantierul naval

Se știe că între 1890 și 1896 s-a construit un canal pe lângă malul sârbesc al Dunării, în dreptul localității Sip, pentru îmbunătățirea condițiilor de navigație prin zona Porțile de Fier.

Pentru că la această lucrare era angajată o întreagă flotilă de vase special echipate pentru forare și săpare în stânca, astfel că pentru intretinere și reparare, pe malul Dunării la ieșirea din oraș spre Ieșelnița s-a construit, în 1890, un Șantier de reparații sub numele de "Atelierele Navale". Acesta aparținea unui domn Hatinger. După terminarea Canalului Sip, Șantierul Naval și-a menținut profilul de unitate pentru reparații nave fluviale, dar a început și construcția de mici ambarcațiuni, dezvoltându-se prin adaptare la noile condiții. Oricum, unele din halele și construcțiile anexe au fost utilizate ulterior și pentru alte activități industriale.

În zona șantierului, administrația ungurească a construit în anul 1896 clădirile MFTR (fig.8)-Compania pentru transportul fluvial și maritim.

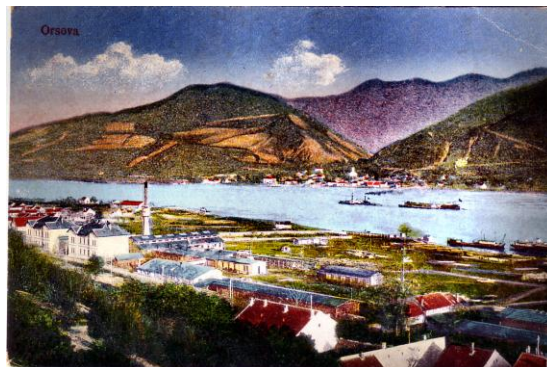
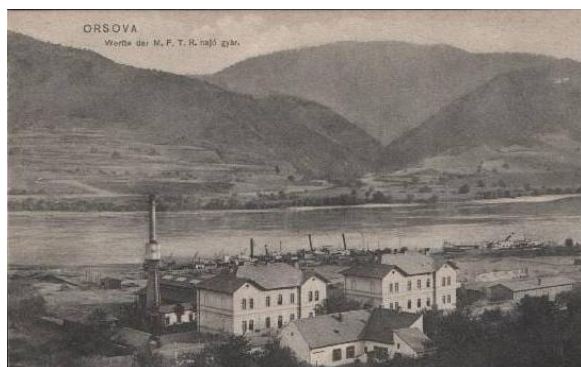


Fig.8. MFTR-vedere dinspre Orșova și vedere înspre Orșova

Până la începerea primului Război mondial evoluția Șantierului a fost normală, fiind ultimul de acest tip al Imperiului austro-ungar pe Dunărea inferioară (cu excepția celui de la Turnu Severin, construit de austrieci până în anul 1858 și vândut, mai apoi, după primul război mondial).

La șantier lucrau și sârbi din Tekija, transportul lor la șantier și înapoi făcându-se cu bărci și șalupe.

În 1919, pentru mai multe luni, Banatul a ajuns sub administrație sârbească, sârbii au demontat marea majoritate a utilajelor și mașinilor și le-au transportat la Belgrad, făcând extrem de dificilă refacerea și reluarea producției pe acest șantier pentru destul de mulți ani, după integrarea în Regatul României. În perioada interbelică activitatea de reparații navale a fost foarte redusă, un raport din anul 1935 al căpitanului de port Ioan Andrei arătând că în zona centrală a Orșovei existau, chiar lângă portul din oraș, atelierele de reparații Karol Hattinger și Francisc Vicevici . Acestea erau ateliere mici, care efectuau doar unele reparații curente. În partea de vest a orașului mai funcționa atelierul de reparații mecanice Adalbert Spieler. În jurul anului 1940 acest atelier a fost cumpărat de doamna Any Lichiardopol, de cetățenie franceză, a cumpărat acest atelier, soțul ei Nicolae Lichiardopol - care studiasse la politehnica din Berlin și conducea de facto afacerile soției - înființând aici un nou șantier "de construcții și reparații de nave din lemn și fier" (Conf.CJP).

În 1948 șantierul este privatizat și capătă denumirea de "INTREPRINDEREA DE REPARAȚII NAVE FLUVIALE", trecând la execuția efectivă de construcții navale. Între 1956 - 1965, s-au executat următoarele activități: modernizare remorchere, construcția de pasagere, asimilarea în fabricație de pontoane, iar în 1970 - are loc strămutarea societății pe actualul amplasament datorită construirii Sistemului Hidroenergetic și de Navigație Porțile de Fier I- Gura Văii. Între 1970 - 1975, societatea asimilează în fabricație bacuri, șalupă hidrografică, graifer fluvial 4,2 mc, dană plutitoare, barjă autorulantă împinsă de 1500 tone. În fig. 9 este prezentată dana șantierului în perioada construirii canalului Sip.



Fig.9. Posibila dană de reparații a Atelierele Navale

7. Manufacturile, meseriașii și comerțul

După cum se amintea deja mai sus, comuna Orșova, devenită în fapt după 1850 un adevărat burg, iar din 1923 confirmându-i-se acest statut, dispunea de o mulțime de meseriași și de ateliere meșteșugărești, care satisfăceau în cea mai mare măsură necesitățile curente ale comunității.

Astfel, conform Anuarului Socec pentru anii 1923-1924, în Orșova își desfășurau activitățile (în ordine alfabetică):

- **Argăsitori:** Legradly Ladislau și Stricker Francisc
- **Băcani:** Forschner Max, Fröhlich Alexander (implicat în mai multe tipuri de afaceri), Rusz Arpad, Rusz Berta, Scheinberger Hugo (proprietarul celui mai mare magazin universal din Orșova. Magazinul, construit inițial în 1870 de Mauriciu Scheinberger- fig. 10, a fost refăcut de urmașul acestuia în anul 1908, adăugându-i-se un etaj și câteva elemente arhitecturale de stil „secesion”-fig.11,12, 13. În perioada comunistă clădirea magazinului a devenit sediul cooperăției. În fig.13, apare în fața sediului și o mașină Volga; în imediata vecinătate a acestui magazin s-a construit, în anul 1896, clădirea gimnaziului, cu săli de clasă, laboratoare, bibliotecă și sală de gimnastică), Schiketantz Bartolomeu, Serban &Stoll, Weiskopf Iacob.



Fig.10. Magazinul lui Mauriciu Scheinberger, construit în anul 1870, în centrul orașului (se observă că în piața orașului, în fața magazinului, staționau trăsură, evitând balta provenită din inundarea cu apele Dunării)



Fig. 11. Magazinul lui Mauriciu Scheinberger, reconstruit cu etaj în anul 1908-vedere dinspre piață (în această vedere Mauriciu devine Moriț, anul de fondare este 1870, deasupra clădirii se văd înălțate “etajere” pentru firele de telegraf, iar pe trotuar este pus un stâlp de telegraf ori mai degrabă de electricitate. Electrificarea Orșovei s-a făcut în 1910 conf. Gh. Manolea)



Fig.12. Magazinul lui Mauriciu Scheinberger, reconstruit în anul 1908-vedere de pe faleză



Fig.13. Magazinul ultimului Scheinberger devine sediul cooperației, după naționalizare

- **Bărbieri:** Berganer Iosif, Besnosca Wilhelm (familia Besnosca a cumpărat ceva pământ la intersecția străzii Gării cu Șoseaua națională (str. Avram Iancu) , unde și-au aranjat o gospodărie serioasă și o parte din pământ l-a vândut ulterior ca loturi de casă), Hafler Dumitru, Keller Stefan, Löscher Antonie, Mayer Petru, Weber Ioan
- **Blănari:** Henciu Gheorghe
- **Brutari:** Baltasar A., Banea Carol, Fölker Alexandru (posibil ca un urmaș al acestuia să fie celebrul handbalist Alexandru Fölker), Gangl Iuliu, Kollea Eusebiu, Lilien Francisc, Luca D.
- **Cârciumari:** Andreovic Ioan, Brunn Iosefina, Carolini Ioan (un Carolini a fost mecanic de locomotivă cu aburi la CFR în preajma celui de-al doilea război mondial și după), Csanky Ludovic, Deak Alexandru, Gordin Barbu, Grimm Iosif, Haas Nicolae, Iancisch Ioana, Kunisian Spiridon, Luftschmütz Eugenia, Malik Matilda, Mioc Gheorghe, Moos Francisc, Paligora M., Ștefanca Ignatie, Sterkfusz Maria, Szahl Iosif, Szegetzky Hermina, Vocil Herman, Weiskopf Herrich.
- **Ceasornicari:** Brachmann Vilibald, Edheim Halim, Korach Mauritiu, Kugler Felix, Weiskopf Martin (posibil rudă cu cârciumarul Weiskopf Herrich și cu băcanul Weiskopf Iacob).
- **Cismari:** Autos Ioan, Dap Stefan, Iakaboszky Francisc, Koblansz Francisc, Kovacs Geza, Reitter Nicolae, Stoica Matei.
- **Cofetari:** Nasse Eduard
- **Croitori:** Dudas Mihail, Habetin Anton, Kopwetzky V, Kovarneva Gheorghe, Milivoi Nicolae.
- **Delicatese:** Fröhlich Alexandru
- **Fierărie-magazin:** Rusz Arpad (care era și băcan)
- **Fotografi:** Alscher L (venit în Orsova în 1891, fost subofiter, fotograf ambulant, tatăl scriitorului Otto Alscher), Stankovszky Carol.
- **Giuvaergii:** Edheim Hahm (Halim)-care era și ceasornicar, Korach Mauritiu- care era și ceasornicar, Kugler Felix- care era și ceasornicar
- **Lăcătuși:** Costavici Nicolae & Fiu, Eder Gheorghe, Hatina Carol, Nachmann Carol
- **Măcelari:** Alstein Mihail, Datzen Christof, Datzen Emil, Demeter Adolf, Klein L, Kuku Ignatie, Supp Carol.
- **Strungari:** Mihalovitzky Ioan
- **Tapiteri:** Hofmann Iuliu, Milasovics Iacob
- **Tipografi:** Handl Iosif, Tillmann Ferdinand

Am exclus din șirul meseriașilor-așa cum nu a făcut Anuarul Socec- urmatoarele categorii profesionale:

- **Medicii:** Nagy Alexandru și Schwartz Teodor
- **Agenții de asigurări** de la: "Agricola" București, Banca de Comerț și Industrie, "Generală " București, toate reprezentate de agentul Hell Iosef
- **Reprezentanții băncilor:** Banca de Comerț și Industrie-director Drachlinger F., Banca cooperativă a Plășii Orsova-director Szahl Iosif (care era și cârciumar, dacă nu este potrivire de nume!), Banca Generală-director Bârdacă I, Banca Nouă Orșova-președinte Schranz Ferdinand și director Fröhlich Alexandru (cel cu delicatesele!)
- **Comercianții de cereale:** Bloch Alexandru, Blonder Samuil, Ferchner Francisc, Husein Nuri, Lazar Ioan.

- **Comercianții de articole mixte:** Bauer Carol, Fazsy Iosif, Fliegelman Amalia, Fliegelman Sofia, Heraclea Lazar, Herezogh Iosif, Mehmet Alih, Salih Husin, Stoica Elisabeta, Frohlich Alexandru (băcănie, articole de sticlărie) .
- **Proprietarii de librării:** Rusz Ioan și Steinbrück Otto
- **Manufacturieri de diverse:** Dimitrievics Vladimir, Forschner Max (era și băcan), Mihailescu Petre, Oprean Dumitru (probabil urmașul lui Oprean Gheorghe-mare comerciant și proprietar de terenuri și case, prieten cu Tudor Vladimirescu), Scheinberger Hugo (era și băcan), Schiketantz Bartolomeu (era și băcan), Serban&Stoll (era și băcan), Weiskopf Iacob (era și băcan), care își manufacturau o parte din produsele pe care le desfăceau prin propriile magazine și prin ale altora.
- **Societatea cooperativa "Patria",** cu un capital de 300. 000 lei -care producea oțet
- **Societatea** cooperatistă pentru creșterea viermilor de mătase, care avea instalații pentru scoaterea fibrelor din gogoși și de sortare a "semințelor" de viermi de mătase, așa că de aici se cumpărau plicurile cu semințe și se aduceau gogoșile de pe toată clisura Dunării și de la Ilovița și Vârciorova. Fibrele se duceau în cea mai mare parte la fabrica de mătase de la Timișoara. Zona de luncă a Dunării avea foarte mulți duzi cultivați chiar pe marginea drumurilor din localități și dintre localități, pe lângă cei care creșteau spontan, producțiile de viermi de mătase fiind semnificative și întregind veniturile gospodăriilor țărănești.

Poate ca un capitol separat ar trebui alocat dezvoltării comerțului, având în vedere că Orșova, ca și alte localități, a pornit ca dezvoltare de la activitatea comercială, cei mai bogați cetățeni ai localității fiind negustorii. Aceștia, pe lângă magazinele locale, este posibil să fi deținut și magazine în alte localități, ori să fi făcut schimb de mărfuri ori aprovizionare pentru alte magazine. Orșova, centru comercial și de vamă încă din antichitate, a făcut posibilă intersecția civilizațiilor, culturilor și produselor specifice unor arii geografice extrem de întinse și de singulare.

Revenind la negustori, aceștia au investit în case, hoteluri, magazine și depozite, ateliere meșteșugărești, ateliere industriale, bănci etc, contribuind la apariția și consolidarea burgheziei și a capitalismului. Se știe că Tudor Vladimirescu era prieten cu negustorul Ghiță Oprean, cu care se vizita destul de des și cu care se și asocia în negustorii. Un alt negustor bogat al timpului era Radukan, iar mai târziu la Lazar Fota Popovici, un negustor extrem de bogat dar și foarte instruit, au locuit Széchenyi István și inginerul Vásárhely, între anii 1834- 1846, cand a fost construită șoseaua Orșova - Moldova Nouă, tăiată în stâncă în zona Cazanelor Mici și Mari. Széchenyi a legat o prietenie strânsă cu Fota Popovici. Ca urmare, Fota Popovici a fost primul acționar local la Societatea maghiară de navigație ce s-a înființat în acei ani (conf.CJP).

8. Transporturile, turismul și comunicațiile.

8.1.Transporturile

Erau reprezentate dominant de cele **pe calea ferată**, conexiunea dintre Caransebeș și Vârciorova făcându-se în anii 80 ai secolului XIX și având o importanță covârșitoare în transporturile de mărfuri și călători între regiuni ale imperiului austro-ungar și cele ale Regatului României (dar și la Marea Neagră și Turcia). Până la realizarea acestui tip de transport, navigația pe Dunăre era cea mai importantă conexiune comercială dintre centrul Europei și Marea Neagră, dar extrem de dificilă în unele zone, precum cele din Clisura și Porțile de Fier. Rețeaua de căi ferate s-a dezvoltat aproape similar conceptului actual de pan europeanism, creându-se culoare principale de transport, printre care cele care asigurau conexiunea cu rețeaua românească de căi ferate erau prin culoarul Cerna, culoarul Predealului, ori prin culoarul Siretului. Adevarate planuri de rețele de căi ferate au fost dezvoltate de habsburgi între 1841 și 1867, care vizau în aparență-conexiunile cu provinciile de graniță (Banatul, Transilvania, Bucovina), în fapt acestea determinând pe vecini să țină cont de astfel de "oportunități" pentru a se conecta la transportul european pe căile ferate, devenit mai rapid și mai comod. Nu trebuie să uităm că și relațiile de prietenie dintre conducătorii statelor Austro-Ungaria și România au fost importante pentru a determina concepția și dezvoltarea inițială a rețelelor de căi ferate. Au existat și interese divergente în imperiu, respectiv Viena fiind interesată de promovarea cu prioritate a legăturii cu Constantinopolul prin Serbia și Bulgaria, iar Budapesta pentru conexiuni cu România (înțelegând aici și Principatele Unite), din care făcea multe importuri. Astfel, în 1856 s-au proiectat traseele: Arad-Sibiu-Brasov-Pasul Buzau, Oradea-Cluj-Sibiu-Brasov-Pasul Buzau și Oradea-Cluj-M. Vasarhely-Brasov-Pasul Buzau, toate având în vedere o conexiune cu Brăila, dar punctul de vedere românesc era pentru o magistrală care să traverseze țara venind de la Orșova trecând prin Craiova-Pitești-București-Cernavodă-Constanța. Până la urmă, după multe tatonări,

mașinațiuni, decizii au fost cultivate cele trei culoare de transport de care am făcut vorbire (*v. Transylvanian railways and access to the lower Danube, 1856-1914, Gerhard Rosegger, John H. Jensen*).

Gara Orșova- gară imperială (Fig.14, fig.15, fig.16) era ultima gară înainte de trecerea graniței (râul Bahna) și intrarea în gara Vârciorova (Fig.17). Amândouă gările aveau un număr impresionant de linii de cale, care permiteau staționarea, manevrarea, încărcarea și descărcarea și formarea garniturilor de tren de marfă, respectiv de călători. Formalitățile de vamă erau realizate, pentru transportul pe calea ferată, în cele două gări. La **9/12 mai 1878** este pus în circulație primul tren accelerat pe linia București-Viena prin Orșova-Vârciorova. Interesant este că între cele două localități, un timp, până la realizarea conexiunii prin cale ferată, se călătorea cu trăsura (<http://em.ucv.ro/cercetare/ciitt/calendar.htm>). Construcția căii ferate a însemnat și realizarea a numeroase lucrări de geniu și de artă (poduri, tuneluri, terasări și consolidări etc), atât pentru porțiunea de la Gura Văii la Vârciorova, dar mai ales pentru porțiunea Caransebeș-Orșova-Vârciorova, precum și transportarea a unor imense cantități de materiale de construcții (piatră, nisip, ciment, var, lemn, fier etc).

...Calea ferată Timișoara-Recaș-Lugoj-Caransebeș (98 km) s-a deschis circulației la 23 octombrie 1876. Linia Caransebeș-Teregova-Orșova a necesitat executarea de lucrări de artă dificile în Culoarul Timiș-Cerna, între care 19 poduri metalice mari și patru tunele, cel mai lung („Porta Orientalis”) având 898 m. În cele din urmă, acest tronson dificil, în lungime de 89 km, a fost inaugurat la 20 mai 1878. Prin joncțiunea cu linia ferată din vechiul Regat al României, la Vârciorova, începând cu data de 10 iunie 1879 trenurile puteau circula între București și Budapesta și Viena, prin Orșova și Timișoara, de aici existând două variante: prin Jimbolia-Szeged sau prin Arad-Békéscsaba... Electrificarea s-a făcut de la sud spre nord, astfel că linia București-Orșova era electrificată în 1969, segmentul Orșova-Caransebeș-Reșița, la 20 iulie 1971, segmentul Caransebeș-Timișoara în perioada 1971- 1975. (conf.Raularian Rusu–Organizarea spațiului geografic în Banat).



Fig.14. Gara Orșova-vedere dinspre stradă



Fig.15. Gara Orșova-pavoazătă pentru primirea
împăratului Franz Iosef cu ocazia inaugurării canalului Sip



Fig.16. Împăratul Franz Iosef, în gara Orșova, cu ocazia inaugurării canalului Sip



Fig.17. Gara Vârciorova-vedere dinspre Dunăre

Transportul **pe șosea** avea importanță mare pentru că asigura un mod de deplasare convențional foarte vechi, era rapid și convenabil pentru transporturile între localități, călătorii și mărfurile ajungând direct în centrul localităților și era mai puțin costisitor pentru realizarea și întreținerea infrastructurii decât transportul feroviar. Frecvența mijloacelor de transport era neprogramată, oricum fiind mai mare decât a celorlalte mijloace de transport. Șoseaua națională de la Caransebeș la Orșova a fost modernizată de mai multe ori, modernizarea cea mai însemnată făcându-se pe vremea guvernatorului lui Florimund Mercy, respectiv după 1717, când s-a construit cetatea cvasistelară de pe insula Ada Kaleh (pe atunci New Orschowa) cu piatra adusă dinspre Caransebeș. Inițial, drumurile erau realizate doar prin tasarea pământului, apoi au fost acoperite cu pietriș tasat, pietruite cu pietre și/sau lespezi nefasonate/fasonate și după primul război mondial unele dintre acestea fiind betonate/asfaltate. Șoseaua Caransebeș-Orșova a fost considerată strategică în imperiul austro-ungar și realizată și întreținută exemplar. Înainte de inundare, dar și acum spre valea Cernei (la pasajul peste calea ferată) ori sub podul de la ieșirea din Orșova spre Caransebeș, când scade apa, se vede grosimea serioasă a stratului de beton din care era realizată această șosea, beton pe care nu rămâneau urme la trecerea de tancuri ori tractoare foarte grele cu șenile. Principalul drum era astfel șoseaua națională venind pe malul Dunării de la Vârciorova, traversând la bază valea Cernei, plecând de la poalele dealului Alion, intersectând drumul spre port și spre gară, urmând malul Dunării la mică distanță (sute de metri), apoi traversând Cerna pe un pod cu structura superioară din fier și continuând spre poala Dealului Moșului, pe unde venea continuarea străzii Decebal a orașului Orșova, pe care o urma spre și prin Jupalnic și apoi mai departe făcea o buclă largă spre Vadul Tătărescu, apropiindu-se de malul drept al Cernei, mal pe care îl urma în continuare până la Băile Herculane (Fig.20). Pe strada Decebal se putea ajunge pe malul stâng al Dunării până la Moldova Nouă, și de aici, spre Oravița, Reșița ori Belgrad. Drumul pe malul stâng al Dunării a fost modernizat din inițiativa contelui Szechenyi Istvan, o porțiune din acesta înainte de intrarea în Cazane și până la Dubova se numea chiar Strada Szechenyi. Însa, ceva mai devreme, în 1832, inginerul Paul Vásárhelyi a realizat primele studii de regularizare a cursului Dunării prin defileul Cazanelor, dar a executat doar parțial asemenea lucrări. Tot în această perioadă, în anul 1829, s-a încheiat și realizarea șoselei Caransebeș - Orșova, operă a comunelor grănicerești de pe traseul ei. Apoi, sub conducerea contelui Széchenyi István și a inginerului Vásárhelyi, între anii 1834- 1846, a fost construită șoseaua Orșova - Moldova Nouă, tăiată în stâncă în zona Cazanelor Mici și Mari. Cei doi conducători ai acestei lucrări au locuit la Lazăr Fota Popovici, cu care contele Széchenyi a legat o prietenie strânsă (conform CJP).



Fig.18. Șoseaua Orșova -Moldova Nouă prin cazane



Fig.19. Șoseaua Orșova -Moldova Nouă prin cazane (se vede și linia de telegraf)

În fig.18, respectiv fig.19 se vede cum această șosea era consolidată pe partea malului și cum, acolo unde a fost cazul, s-a apelat la săpatul boltit în stancă. Pe malul sârbesc al Dunării, pe unde era și drumul tăiat

de Traian a funcționat un drum în permanență, singurul care permitea circulația "rutieră" prin munți străpunși de Dunăre, până la construcția și pe malul stâng a șoselei susmenționate.

*"...Șoseaua Cazanelor - o splendidă șosea, construită cu enorme greutăți pe valea Dunării, duce dela Baziaș la Orșova. Este una dintre cele mai frumoase șosele nu numai din țară, ci de pe întreg continentul. A fost construită între anii 1834 -1837 din inițiativa și sub conducerea contelui Szechenyi. Pornește din Baziaș, apoi trece prin satele Divici (654 loc.), Belobreșca (1074 loc. maj. sârbi), - de aci ramificație spre Zlatița (comună mare) 1384 loc., maj. sârbi, puțini români; la vest de comună ruinele unei vechi mănăstiri gr. ortodoxe), apoi de aci la stânga spre Câmpia (1405 loc.) și Socol (comună sârbească fruntașă, mare, 1749 loc.), iar la dreapta pe o frumoasă șosea nouă, ce duce în sus pe valea Nerei, spre-Lescovița (1019 loc.) și Naidaș (comună mare românească, 2385 loc.). - prin Sușca (669 loc.), Pojejena-de-Jos (938 loc. români) și Măcești (768 loc.) la Moldova-Veche, apoi urmărind tot din aproape cursul Dunării prin Coronini (1039 loc. români) întră în strâmtori și continuă prin comunele riverane Liubcova (1652 loc.), Bârzasca (1944 loc. maj. români), Șvinița (1680 loc. maj. sârbi), Tisovița (322 loc. rom.; în apropiere mine de chrom și cărbuni) și Plavișevița (531 loc.), iar de aci prin minunatele Cazane la Dubova (508 loc., situată în splendidul golf al Dunării), apoi străbătând și Cazanele-Mici ese prin Ogradena-Veche (781 loc.), Ogradena-Nouă (250 loc.) și Ieșel-nița (1271 loc.) la Orșova." (conf. „**Ghidul Banatului**” - Emil Grădinariu. Timișoara, 1936)*

Existența unor șosele modernizate a facut posibilă și a intensificat dezvoltarea industrială și comercială specifică sfârșitului de secol 18 dar și construirea mai ușoară a căii ferate pe valea Cernei. De asemenea, putând să se călătorească mult mai ușor la distanțe foarte mari și în timp mult mai scurt, frecventarea școlilor bune și superioare din Banat și din imperiu a devenit mult mai accesibilă pentru locuitorii zonei. Structura rețelilor de transport terestru (cel naval este relativ simplu de imaginat) este prezentată în fig.20, în preajma anului 1900, și în fig.21, în preajma anului 1950.

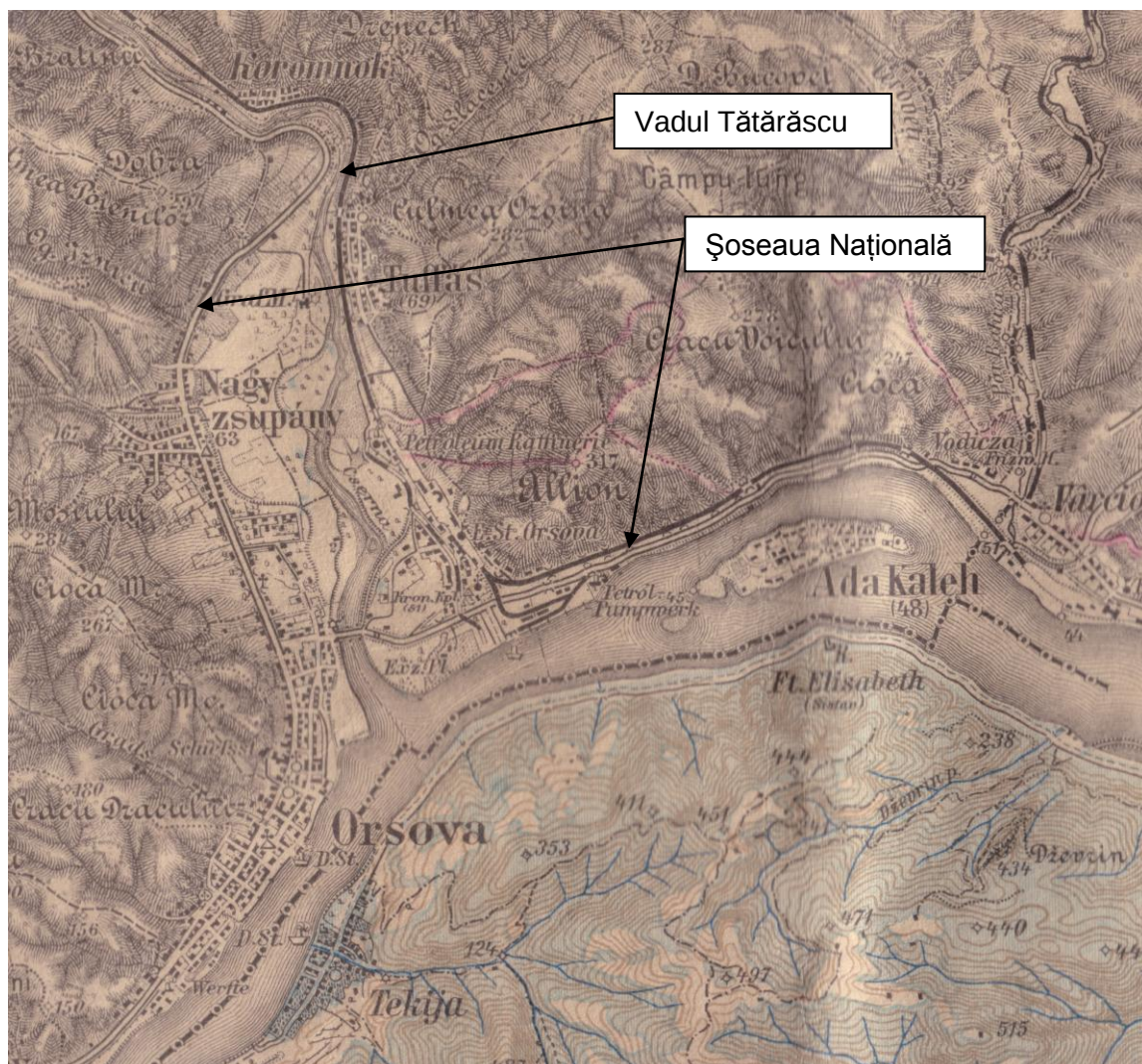


Fig. 20. Rețeaua de drumuri și cale ferată din Orșova și vecinătăți pe la 1910



Fig. 21. Rețeaua de drumuri și cale ferată din Orșova și vecinătăți pe la 1950

Transportul naval era în totalitate realizat pe Dunăre, celelalte ape (râuri) nepermițând acest lucru, deservind călătorii și circulația de mărfuri. Circulația pe Dunăre, la care aveau acces mai multe puteri nu a fost facilitată decât după anul 1815 când a avut loc Congresul de la Viena, dar și după acest congres, Turcia și Austria încâlcau regulile convenite. Până atunci, importanța transportului pe Dunăre era locală și prin excelență-militară. În acest scop, pe Dunăre era de importanță capitală stăpânirea insulei Ada Kaleh, a celor două cetăți “gemene” de la Orșova și Tekija și a altor puncte cheie de mai sus (peștera Veterani, castelele și cetățile până la Moldova Veche).

Între 1856 și 1938 a funcționat ca instituție de reglementare a transportului pe Dunăre Comisia Europeană a Dunării (CED*), aceasta începând să funcționeze la Galați la 4 noiembrie 1856 (fig.22). CED a avut și alt sediu în orașul Sulina (fig.24 și fig.25-din 1856), un oraș care a avut o dezvoltare extraordinară ca porto franco și ca sediul al CED.

* Despre Reglementările circulației pe Dunăre trebuie consultate în detaliu alte documente

Până la transportul pe calea ferată, calea Dunării a asigurat cel mai important mod de transport și de comerț între centrul Europei și țările riverane Mării Negre și din Orientul Mijlociu. Dificultăți tehnice, politice și de siguranță au făcut ca dezvoltarea transportului pe Dunăre să nu fie atât de puternică pe cât ar fi fost necesar.



Fig.22. Sediul de la Galați al CED, azi Biblioteca "V.Urechia"

Ca urmare a acestor aranjamente, la Orșova s-a construit (1850-1851)-pe ruinele vechii cetăți Dierna - sediul Societății austriece de navigație pe Dunăre (fig. 23). În clădirea acestei societăți, după primul război mondial, a funcționat Comisia Internațională Dunăreană (*Comisia Internațională*, care cuprindea reprezentanți ai puterilor europene învingătoare (Franța, Italia, Anglia), plus statele riverane; *Comisia Europeană a Dunării-CED* (cu sediul la Galați), care supraveghea traseul Dunării maritime (din 1948 *Comisia Dunăreană înlocuiește Comisia Internațională*), alcătuită din cele trei puteri menționate, plus România).

Noile organisme internaționale reflectau schimbările petrecute după Primul Război Mondial, astfel că din rândul marilor puteri nu mai făceau parte Germania și Rusia, așa cum din 1948 Comisia Dunăreană reflecta schimbările după cel de-al doilea război mondial.

Dar pe porțiunea Dunării dintre Moldova Veche și Turnu Severin navigația era îngreunată de stâncile care răsăreau din ape pe multe porțiuni și printre care navigația era extrem de riscantă, chiar când nivelul apelor era crescut. La această pericol de ciocnire de stânci, pe lângă apropierea unor stânci ori prezența lor imediat sub apă se adaugă viteza curentului, destul de greu de învins de nave care nu aveau motoare puternice. Și pe alte porțiuni ale Dunării, nu numai pe aceasta erau multe dificultăți de învins (praguri, stânci, curenți, adâncimi scăzute etc), dar aici acestea erau la un maximum și ca urmare a traversării de către Dunăre a unirii Munților Carpați cu Munții Balcani.



Fig. 23. Comisiunea Internațională Dunăreană-Orșova

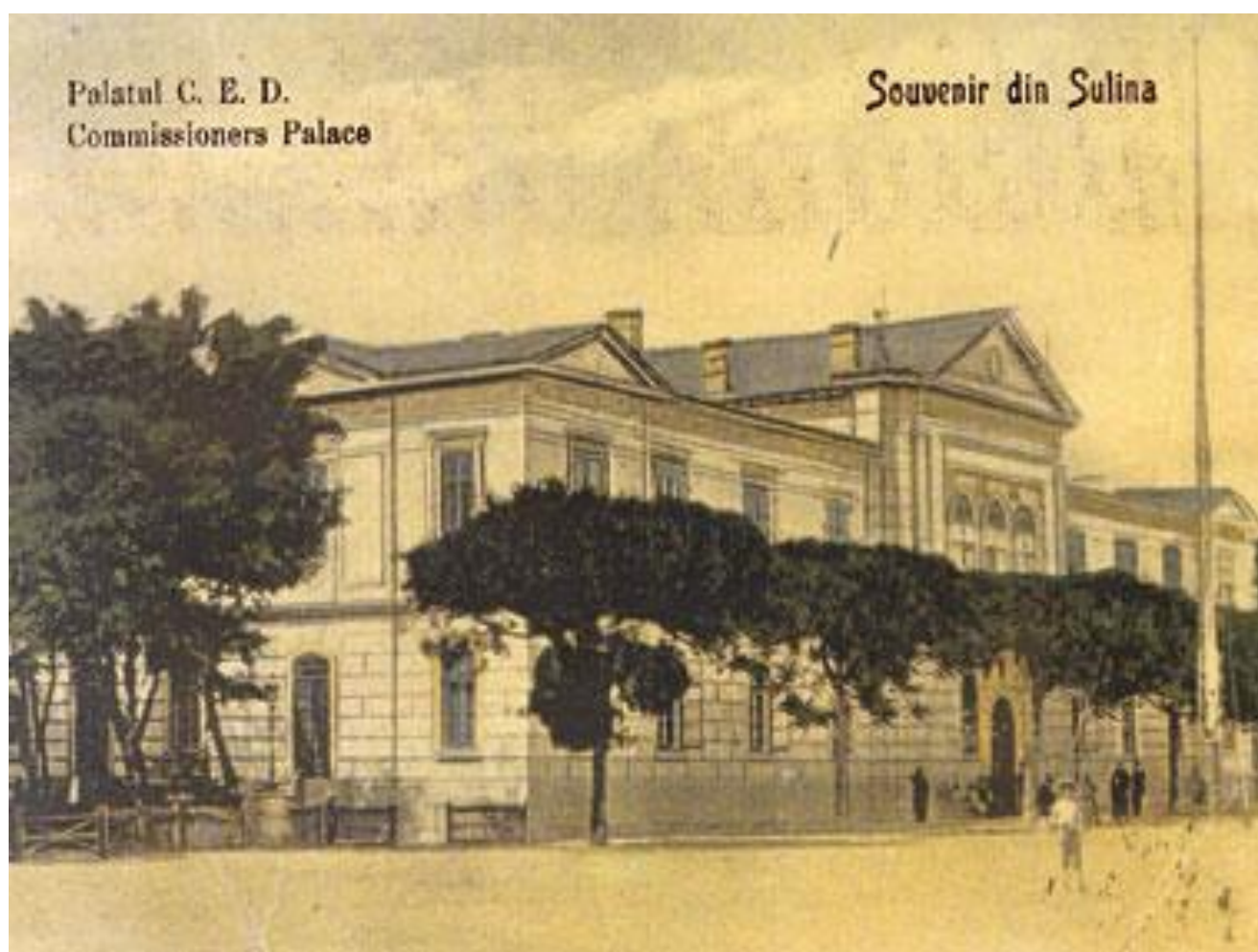


Fig. 24. Palatul CED din Sulina-vedere de pe faleză



Fig. 25. Palatul CED din Sulina-vedere spre faleză

Revenind la navigația prin zona Porților de Fier, aceasta era extrem de dificilă nu numai din cauza neînțelegerilor dintre marile puteri, dar și din cauza de stâncilor de la porțile de Fier, fapt care a determinat propunerea mai multor proiecte de soluționare, printre care cel mai serios este cel derulat între 1890 și 1896 de croire pe lângă malul sârbesc a Canalului Sip (fig.26): Gherdapul Mare (km 946,7 – km 944,6), la „Porțile de Fier”, pe lângă malul drept al fluviului, și canalul Micul Gherdap (km 944,2 – km 943,1) sau al „Porților de Fier mici” Pentru că la această lucrare era angajată o întreagă flotilă de vase special echipate pentru forare și săpare în stâncă, pe malul Dunării la ieșirea din oraș spre leșelnița s-a construit, în 1890, un Șantier de reparații sub numele de “Atelierele Navale”. Acesta aparținea unui domn Hatinger. De asemenea, începând cu anul 1879 a început realizarea cheiului Dunării: malul fluviului a fost umplut cu pământ și nivelat iar în anii 1884-1885 s-a construit digul din piatră și beton pentru apărarea malului precum și o frumoasă alee de castani. Tot pe malul fluviului s-a concesionat, încă din anul 1864, restaurantului „Regele Ungariei” un spațiu pe care s-a amenajat o grădină de vară, plantată cu arbori și împrejmuită (CJP).

Inaugurarea Canalului Sip în anul 1896 s-a făcut cu mare fast, participând Împăratul Austriei Franz Joseph, Regele Carol I al României și regele Alexandru Orenovici al Serbiei (fig.27).



Fig.26. Lucrări de construcție la canalul Sip



Fig.27. Regele Alexandru Obrenovici și mama sa

Cu toate aceste amenajări hidrotehnice, până la construirea barajului de la porțile de Fier, navigația prin zonă se făcea sub controlul unor ofițeri piloți, care aparțineau de două agenții de pilotaj pe Dunăre, cu sediile la Orșova și Tekja.

În planul cadastral al Orșovei din 1816, există marcate lângă malul Dunării o Skella (port) și niște magazine și magazine, în partea estică a orașului, ceea ce înseamnă că exista o organizare pentru un transport sistematic de mărfuri. Și poate și de călători, din aceiași Schelă. Cu timpul, a fost necesară separarea transportului de mărfuri de cel de călători, astfel că s-a construit portul "Coroana" pentru mărfuri, lângă calea ferată și soseaua națională, la poalele dealului Alion, și portul de călători, ceva mai spre vest de vechea schelă, aproape de centrul localității (fig.28), odată cu realizarea digului din piatră și beton (fig. 29).

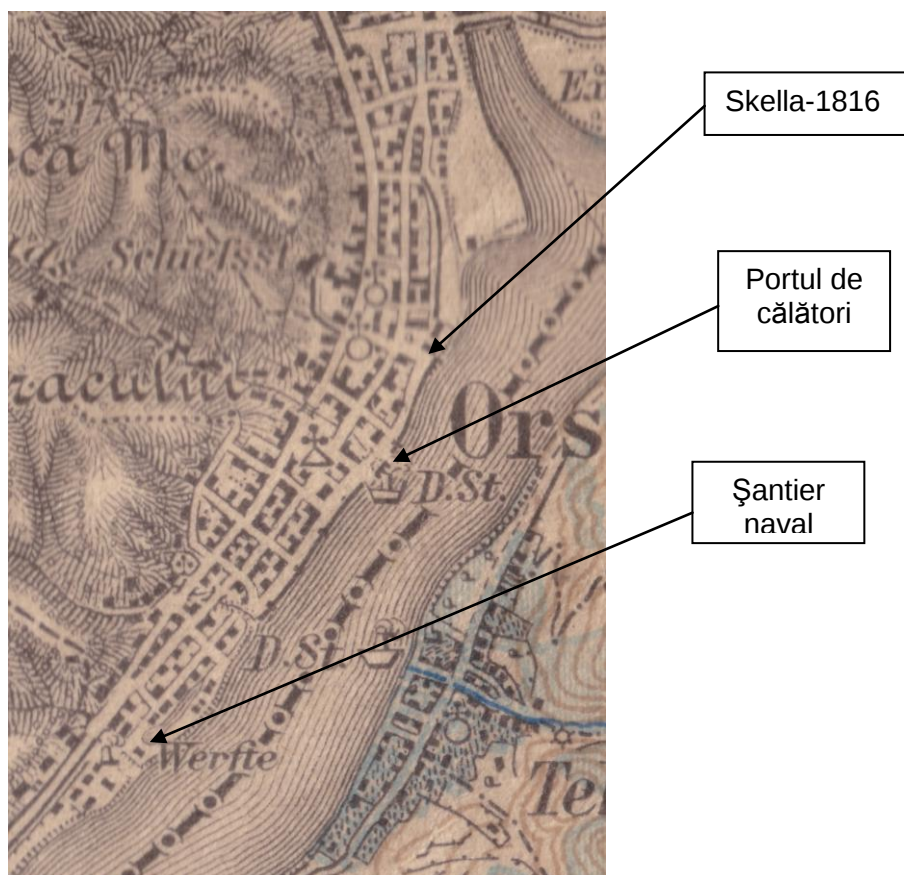


Fig.28. Poziția centrală a portului de călători



Fig.29. Taluzarea malului Dunării la faleză

Lucrările de consolidare a malului în zona oraşului nu au scutit de la inundare faleza, până la primul rând de case, uneori la acestea ajungându-se în stil veneţian, cu bărcile (fig. 30).



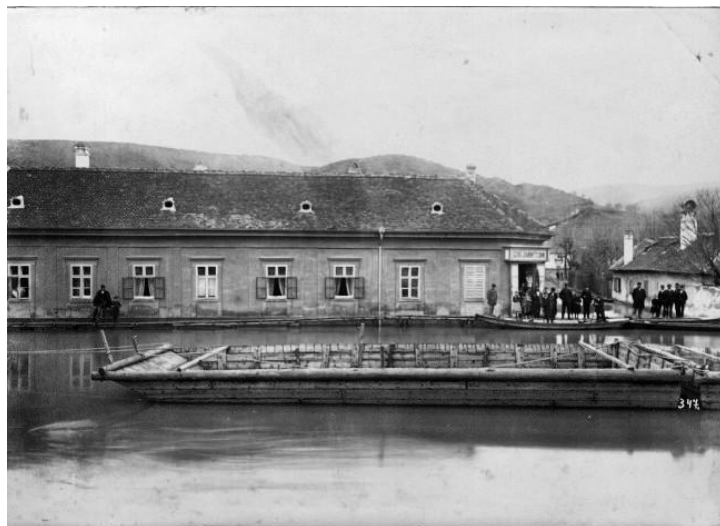


Fig.30. Inundații la Orșova

Portul de călători (fig. 29, fig.31) a asigurat o circulație din ce în ce mai intensă a populației din Orșova spre alte localități și a călătorilor străini spre Orșova. Se spune că și Prințul Carol de Hohenzolern-Sigmaringen, devenit ulterior Rege al României, ar fi călătorit la venirea sa în România, în 1866, pe Dunăre, coborârea pe uscat făcându-se la Orșova sau Vârciorova, de unde apoi a călătorit spre București cu trăsura. Și alte personalități importante ale vremii au făcut croaziere de plăcere ori forțate pe Dunăre.

Astfel, înainte de perioada interbelică și în această perioadă existau deja curse regulate de călători pe Dunăre astfel:

- Curse regulate ale Societății N.F.R. linia Turnu-Severin – Ada-Kaleh – Orșova – Moldova Veche – Baziaș, în legătură cu vapoarele care merg de la T. Severin spre Galați.
- Curse regulate ale Societății austriece de navigație (D.D.S.G) pe linia Viena – Bratislava – Budapesta – Belgrad – Moldova Veche – Orșova – Ada-Kaleh - Turnu-Severin – Lom – Giurgiu – Ruscuc.
- Curse regulate ale Societăților de navigație jugoslavă și cehoslovacă pe linia Regensburg - Viena – Bratislava – Budapesta – Belgrad – Orșova – Turnu Severin – Giurgiu – Brăila – Galați.
- Curse regulate ale societății maghiare de navigație (M.F.T.R.) pe linia Viena – Bratislava – Budapesta – Moldova Veche – Orșova – Ada-Kaleh – Turnu Severin – Lom –Giurgiu – Ruscuc.



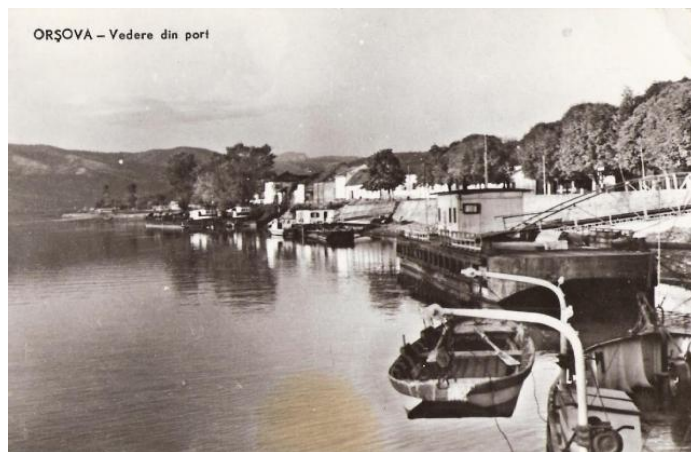


Fig. 31. Vederi din Portul de călători

Pe lângă transportul de călători, transportul de mărfuri pe Dunăre a luat o deosebită amploare, industrializarea României și bună parte din exporturile acesteia spre Europa centrală depinzând de acest mod de transport.

În 1924 funcționau la Orșova chiar filiale ale unor societăți de transport internaționale (continuând o tradiție mai veche) precum:

- Internaționala de Transporturi S.A. București;
- Intercontinentala, fostă S&W Hoffman S.A. București;
- König Maxim-Schenker&Co., S.A. București;
- M.de Brousse București

8.2. Turismul

Turismul era o activitate destul de bine reprezentată și aceasta pentru că zona Orșovei era minunat dăruită cu frumuseți ale naturii, cu monumente și cu facilități extraordinare. Dunărea, la Orșova, tocmai ieșită din strâmtoarele Cazanelor (fig.32), se pregătea să îmbrățișeze miraculoasa insulă Ada Kaleh și apoi să dea piept cu miile de stânci care-i barau calea în zona porților de Fier.

Pe Clisura Dunării, turiștii în calești ori pe jos, pe șoseaua săpată în multe porțiuni prin stâncă (sau cu vaporul), puteau să parcurgă una dintre cele mai încântătoare trecători, cu strâmtoarele cazanelor Mari și Mici destul de apropiate, zărind pe malul sârbesc Tabula Traiana, cu cetăți străjuind Dunărea, precum Tri Kule de lângă Șvinița, vizitând peșteri numeroase și renumite (Veterani, Peștera cu muște, Cuina Turcului, Poncova s.a.), privind cu nesaț peisajele cu floră luxuriantă în luncile înguste de lângă Dunăre ori deschise la vărsarea unor râuri (Ieșelnița, Mala, Mraconia, Tisovița etc), întâlnindu-se cu fauna bogată și, prin unele specii, unică (broaștele țestoase Hermann), oprindu-se pentru reculegere la Mănăstirea Mraconia, cea care parcă plutea pe apă, trecând prin localități cu populație cu obiceiuri și tradiții milenare, cu port minunat, ospitalieră și generoasă.



Fig. 32. Drumul prin Cazane

La vărsarea Mraconiei în Dunăre, apărea în relief o stâncă țuguată și cam ciudată (fig.33), expresie provocatoare pentru o pornire reflexă de a-ți imagina ce ascunde (acum Capul lui Decebal-fig.34), pe lângă care se deschidea elipsoidala luncă de jos a Mraconiei, azi bine exploatată turistic.

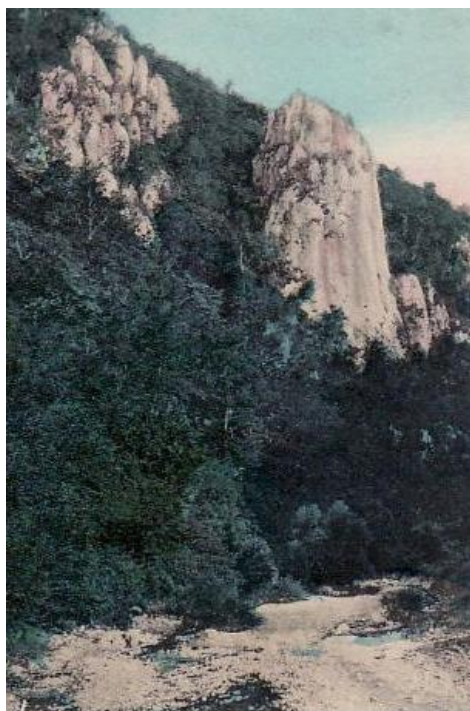


Fig.33 Stâncă la Mraconia



Fig. 34. Stâncă devenită Capul lui Decebal

După terminarea drumului săpat în stâncă sub conducerea contelui Széchenyi István și inginerului Vásárhely, între anii 1834-1846, drumul accesibil de-acum cu caleașca (fig.19), deși nu erau excluse nici plimbările pe jos (fig.35), turismul s-a intensificat, deoarece pe lângă călătoriile cu caracter pur turistic, organizate cu vaporul, ulterior și cu trenul, cu punct de oprire la Orșova, celor veniți la tratament la Băile Herculane li se ofereau excursii locale la Cazane ori Ada Kaleh, cu trecere obligatorie prin Orșova.



Fig.35. La plimbare, pe jos, cu umbrela pregătită, în Cazane

De asemenea, se cunosc numeroase călătorii cu caracter științific organizate pe Dunăre, dintre care cea a contelui Marsigli a fost cea mai popularizată prin tipărirea la Amsterdam a mai multor volume, dintre acestea fiind interesante ("Danubius Pannonico-Mysicus") cele ce descriu topografia Dunării (unde apare clar localizată cetatea Orșovei) și speciile de vegetație și de faună întâlnite (v. Păsările lui Marsigli), dar și a altor personalități diverse, emisari, soli, suite regale, geografi, scriitori etc, unii dintre aceștia făcând călătorii forțate (emigrație, exil, prizonierat etc).

Turiștii, împreună cu localnicii trebuie să fi participat la partide de pescuit, partide de vânătoare (la Orșova a fost construită chiar și o cabană cochetă pentru vânători), la nedeile și serbările organizate în localități renumite prin interpreți vocali și instrumentiști, prin dansuri și costume populare, prin grupuri corale și altele, ale tuturor naționalităților din zonă (români, sârbi, germani, unguri, cehi, slovaci, croați, bulgari, evrei etc). Ca și turiști veneau, de asemenea, rudele și cunoștințele autorităților trimise de la Viena și Budapesta, iar această mulțime de oameni, din atâtea locuri, erau găzduiți în hoteluri. Uneori, când vreo molimă prindea călători prin zonă, aceștia intrau într-o carantină în Lazaretul de la ieșirea din Orșova spre Jupalnic (în Orșova veche, o stradă se numea Lazaret, iar o porțiune de teren dintre Orșova și Jupalnic, pe partea dinspre deal era cunoscută drept Lazaret).

Sunt pomenite în diferite documente unele dintre hotelurile orașului:

- Imparatul Austriei (Österreich), cu condiții de locuire modeste, aparținând într-o perioadă lui Raimund Doleschal;



Fig. 36. Hotel cu etaj pe faleza Orșovei

- Regele Ungariei (König von Ungarn), chiar pe faleză, proprietatea lui Samuel Pataki și, la început, a lui Franz Ozanics (fig.37)



Fig.37. Hotelul Regele Ungariei, vedere spre răsărit și vederi spre apus, din diferite perioade

După cum s-a amintit deja, chiar casele unor negustori foarte bogați (Oprean, Radukan, Fota Popovici), fiind suficient de mari, au oferit găzduire unor personalități care au rămas mai mult timp în Orșova ori au trecut pe acolo cu diverse ocazii (precum împăratul Franz Iosef I, care a fost găzduit în casele lui Fota Popovici, pe durata festivităților de inaugurare a Canalului Sîp).

S-a amintit mai sus de călătoriile foarte dese dintre Herculane și Orșova, de regulă făcute cu trăsura. Dacă acestea continuau spre Ada Kaleh, treceau podul peste Cerna și în apropierea gării opreau în dreptul Parcului La Coroana (fig.39), unde era monumentul ridicat de împăratul Francisc Iosif I pe locul unde a fost regăsită coroana Ungariei (fig.38), în amintirea timpului în care (între 1849 și 1853) aceasta a fost îngropată (într-un butoi cu grăsimă) de către Lajos Kossuth, înainte de a trece în imperiul turc, în drumul exilului spre America.

Intrarea în parcul monumentului se făcea din șoseaua națională, printr-o alee străjuită de plopî înalți se ajungea la monumentul care simboliza prin formă și arhitectură o coroană regală.



Fig. 38 Capela Coroanei Ungariei



Fig.39. Parcul și monumentul Coroanei

În plus, chiar lângă oraș, turistii aveau la dispoziție - *aproape de zona centrală a localității, pe o vale, unde membrii societății locale de vânătoare au amenajat în jurul anului 1880 - un modern poligon de tir, având în preajmă un frumos spațiu pentru serbări în aer liber și un pavilion în arhitectura specifică zonei alpine austriece. Tot în acea perioadă s-au făcut și primele patinoare (conf. CJP).*

Continuând deplasările pe malul „românesc” spre Vârciorova, atunci când conducătorul insulei încuviința, turiștii treceau cu bărcile în insulă și găseau o lume cu totul diferită de ceea ce își putuseră imagina vreodată.

Imediat după râul Bahna, pe valea Vodiței se puteau vedea ruinele ctitoriei lui Nicodim cel Sfânt de la Tismana.

În sfârșit, pentru a recapitula, Orșova a avut câteva mari atuuri pentru a se dezvolta pe mai multe planuri, inclusiv turistic:

- a fost punct de graniță între Austro-Ungaria, România și Turcia; cei care au administrat orașul au dorit să arate cât de mare le este puterea și cât de dezvoltați sunt în raport cu vecinii, tocmai prin manifestarea acestor capacități la extremitatea teritoriului
- a fost punct militar strategic deschizând de pe Dunăre accesul prin Banat înspre centrul Europei, dar și din aceste părți către valahi, turci și chiar spre ruși; importanța militară a fost stabilită încă din antichitate, în evul mediu și mai târziu cine stăpânea Orșova stăpânea și circulația pe Dunăre, dar și o cale de comunicare cu Bizanțul, numeroase bătălii purtându-se pentru a menține sau a prelua controlul asupra Orșovei;
- a fost punct de vamă în antichitate pentru mărfurile care circulau pe Dunăre între Europa centrală și Orient,
- a fost aproape totdeauna o comunitate multietnică, capabilă să se exprime mult peste mărimea urbei și a numărului de locuitori.

După unirea Banatului cu România aceste atuuri au dispărut, Orșova s-a integrat cu oarecare dificultate și după o perioadă de substagnare, a recuperat încet, din păcate fără a se putea baza pe tradiționalism.

8.3. Comunicațiile

Principalele comunicații s-au realizat prin:

- Poșta. Vechile stații de poștă de campanie militare au fost transformate în anul 1721 în stații de poștă civile. Astfel de stații de poștă civile au fost constituite de reședințele de district, iar în unele localități mai mici au fost organizate așa zisele stații de cambiatură (puncte pentru schimbul de cai) și care au fost plasate din loc în loc pe rețeaua de drumuri.(conf.CJP). Orșova a fost de la început oficiu poștal și a distribuit poșta în numeroase localități din zonă. Poștalioanele - începând cu guvernoratul contelui Claudius Florimund de Mercy, când au început să fie modernizate drumurile, înainte de pietruire și asfaltare, cele mai importante lucrări făcându-se la șoseaua Caransebeș-Orșova până în 1829 și la Șoseaua Orșova -Moldova Veche între 1834 și 1846 - au avut posibilitatea să circule mai rapid, mai sigur, pe un teritoriu mai mare. Corespondența în întinsul imperiu, dar și din și înspre alte țări europene putea fi transmisă acum până în oricare cătun.

-Telegraf și telefon.

Un fel de istorie a telegrafului spune că: *Telegrafia, se poate spune că datează de la inventarea telescopului (Galileo Galilei, 1609) cu ajutorul căruia se acopereau distanțe mai mari în transmiterea mesajelor. În anul 1690, Amontons a construit un telegraf cu ocheane, dar cel mai răspândit a fost telegraful francezului Claude Chappe (1791). Atunci s-a introdus și termenul de telegraf derivat de la grecescul tele-distanță și graphos-scriere. Telegraful lui Chappe era alcătuit dintr-un sistem de semafoare cu brațe, transmiterea mesajelor fiind făcută după un cod cu 172 de semne.*

Electricitatea a permis dezvoltarea telegrafiei pe fir (Morse 1838, Hughes 1855). În țara noastră, prima linie sistem Morse a fost construită în anul 1853 pe traseul Viena –Timișoara – Sibiu, relativ repede după această dată, se realizează și legătura telegrafică între Timișoara și Orșova. Dezvoltarea acesteia s-a făcut în mod susținut, plecând și de la necesitatea comunicațiilor aferente căilor ferate, căi ferate care au început să fie întinse pe distanțe din ce în ce mai mari și în rețele locale și continentale aproximativ în aceeași perioadă de dezvoltare cu telegraful.

Telefonia își leagă începuturile de Joham Reiss (1863) și Graham Bell (1876). Telefonul a fost introdus în Germania la 12 noiembrie 1877, servind mai întâi serviciilor interioare ale Poștei. Aproape contemporan cu telegraful, dar fără a-l înlocui (la CFR a fost utilizat până spre anii '70, telegraful fiind utilizat pentru transmiterea de mesaje scrise), telefonul cunoaște o dezvoltare explozivă, deși la început el conecta doar lumea foarte avută. Din fotografiile realizate asupra unor obiective civile din Orșova de la începutul secolului XX apar "stative" cu izolatori puse pe stâlpi ori pe clădiri, pentru o gramadă de fire pe care puteau funcționa telegrafele (în majoritate deservind instituții) și telefoanele. Cu toate acestea, telefonia pe fir nu s-a dezvoltat atât de puternic și pentru cetățenii localităților, dovadă numărul relativ mic de persoane abonate, până la introducerea centralelor automate cu relele.

- Radio

În 1886 Guglielmo Marconi inventează radioul, plecând de la dezvoltări teoretice ale lui Tesla, căruia-până la urmă i se recunoaște meritul de a fi inventatorul radioului. Inițial, emisia radio s-a făcut pentru a asigura o alternativă la telegraful cu fir. În România, primul semnal radio lansat în eter a fost realizat de fizicianul Dragomir Hurmuzescu. În 1932 apare legea pentru crearea rețelei naționale radio, în 1937 fiind posibilă recepționarea semnalului radio cam pe tot teritoriul românesc.

Date privind evoluția radioului în Orșova trebuie căutate la Radiodifuziunea româna, dar este aproape sigur că până la al doilea război mondial nu erau multe aparate de radio în Orșova; imediat după, s-a dezvoltat rețeaua locală de transmisie prin difuzoare, semnalul radio fiind preluat de la o stație de captare.

Nota:Imaginile prezentate mai sus provin parte din colecția de vederi, fotografii și hărți scanate, respectiv partea cea mai importantă este preluată din internet.