

Institute for Danube Research (IAD), universities from Vienna, Lille, Padova, Tübingen, Hanau, Heidelberg, Upssala, Trieste, Szeged, Debrecen.

In the spirit of good international academic cooperation, „Vasile Goldiș” Western University offered scholarships for the young graduates of the „Nicolae Bălcescu” High School from Gyula, Hungary, and within the Programme for international testing of English language knowledge, and it conducts preparation and testing courses for CAMBRIDGE tests, under the supervision of British Council.

Following the external quality audit, realized in February- May 2007 by the Romanian Agency for the Quality Assessment into The Superior Education- A.R.A.C.I.S., „Vasile Goldiș” Western University received the maximum grade „HGH LEVEL OF CONFIDENCE”, thus being situated into the first value rank of the academic Romanian environment.

For „Vasile Goldiș” Western University, the year 2007 was the year of complete quality in education and entrepreneurial management, and the year of a higher recognition of these qualities. Recently, was inaugurated the first *on-line* univervisitary channel from the west of Romania: GOLDIȘ TV – Net, which offers broadcasting possibilities for entrepreneurial partners also.

RECTOR,

Prof. Ph. D. Aurel ARDELEAN

I. CERCETAREA ȘTIINȚIFICĂ ȘI DEZVOLTAREA SOCIETAȚII

CALEA FERATĂ ARAD-PODGORIA – PRIMA LINIE ELECTRIFICATĂ DIN ESTUL EUROPEI

Virgil VALEA

Universitatea de Vest „Vasile Goldiș” din Arad

Facultatea de Științe Umaniste Politice și Administrative

Adresă: Arad, st. Unirii, Nr.3, tel/fax 0257/282324, 0257250599; E-mail: suc@uvvg.ro

Abstract

Arad-Podgoria, the first electrified railway in Eastern Europe.

In 1906 started to work 1000 mm narrow gauge railway with diesel traction, on the line Arad-Ghioroc-Pancota-Radna.

In 1913, because of the small-efficiency, the old electrical locomotives were replaced with new models with full electrical traction. “The green arrow” circulated without interruption until the first of October 1991, when the lines Ghioroc-Radna and Ghioroc-Pancota were canceled. The line Arad-Ghioroc was equipped with city tramways.

During the eighty-five years of its existence, the narrow gauge belonging to the joint-stock company Arad-Pancota brought economical and cultural profits for Arad’s vineyards and also for the city itself.

Cuvinte cheie: *Europa, cale ferată, mentalitate, Arad, traseu, concesiune*

Revoluția industrială declanșată la sfârșitul secolului al XVIII-lea și începutul secolului al XIX-lea în Anglia s-a extins la sfârșitul secolului al XIX-lea și începutul secolului al XX-lea și în Transilvania, Banat și Partium, provincii cu populație majoritar românească integrate Imperiului Austro-Ungar. O dinamică deosebită în dezvoltarea și promovarea relațiilor capitaliste au cunoscut în acest context orașul liber regesc Arad și ținutul arădean care au devenit centre de referință în economia Europei de Est. Unul din vectorii progresului economic din comitatul Aradului l-a constituit dezvoltarea căilor de comunicație și îndeosebi a căilor ferate ce făceau legătura cu Budapesta și Viena, cu puternic industrializata regiune a Boemiei, în acest mod au putut fi

valorificate în mod optim bogățiile solului și subsolului, cu importante foloase pentru comunitatea locală.

În anul 1858, la 25 octombrie, intra în gara Arad primul tren care venea de la Viena, iar peste zece ani, în 1868, se inaugura linia ferată Arad-Deva. Calea ferată Arad- Timișoara era inaugurată în anul 1871, iar între 1877 și 1881, s-a finalizat în două etape, traseul Arad-Ineu-Sebiș. [9]

Beneficiile aduse economiei ținutului comitatului prin dezvoltarea rețelei feroviare au determinat investitorii particulari Peterffi Antal din Arad și dr. Simon Steiner din Budapesta să ceară autorităților concesiunea lucrărilor pentru construcția unei linii ferate înguste, care să facă legătura între orașul Arad și podgoria de la poalele Munților Zărandului. [7] Dreptul de construcție și exploatare a căii ferate înguste Arad – Podgoria s-a acordat prin Actul de concesiune a guvernului maghiar nr. 63611/24.09.1905, pe o perioadă de 90 de ani de la data încheierii documentului. De menționat că proiectele lucrării au fost întocmite anterior între anii 1898 și 1902.[1]

Proiectul lucrării a ridicat la început proteste, obiecții, din partea locuitorilor Podgoriei, îndeosebi a celor din Ghioroc, Cuvin și Măderat, care se temeau că integritatea copiilor, animalelor și orășeniilor era pusă în pericol de trecerea trenului prin centrul localităților, paralel cu drumul județean. La intervenția autorităților, proiectul a fost respectat existând însă la un moment dat și varianta traseului Sâmbăteni- Păuliș și Sâmbăteni – Covăsânț, cu ocolirea, prin câmpie, a

Ghiorocului și Cuvinului. Cea de-a doua variantă implica însă despăgubiri pentru țăranii ale căror pământuri ar fi fost expropriate, pe când varianta de-a lungul drumului comunal excludea orice fel de cheltuieli de acest gen, ea realizându-se pe domeniul public al statului. În cele din urmă unica localitate rămasă în afara rețelei de cale ferată a fost Măderatul, spre regretul tardiv al comunității locale, lipsită de avantajele economice ale satelor de pe traseu.[4]

O profundă stare de nemulțumire s-a manifestat și în rândul cărăușilor care, prin construirea liniei ferate, își pierdeau monopolul asupra transportului vinului și țiucii din Podgorie spre depozitele din Arad.

Construcția căii ferate a costat „ Societatea pe acțiuni a Căii ferate motrice Arad – Podgoria”, înființată la 4 octombrie 1905, 2.510.000 coroane și a durat un an de zile. Între lunile septembrie și noiembrie 1906 au avut loc probe și testări ale traseului ce avea o lungime de 58,4 km, legând Aradul de Ghioroc, Pâncota și Radna. Traseul dintre Arad și Ghioroc trecea prin Micalaca – Glogovăț – Mândruloc – Cicir și Sâmbăteni și avea o lungime de 22,3 km; Ghiorocul era punctul central al traseului în formă de stea, prin el se făcea legătura Aradului cu punctele terminus Pâncota și Radna. Traseul dintre Ghioroc și Pâncota măsoară 22,2 km și străbătea localitățile Cuvin – Covăsânț- Șiria – Galșa și Măsca. Cea mai scurtă parte a liniei ferate lega Ghiorocul de Radna pe o distanță de 13,9 km, prin pitoreștile așezări Miniș – Păuliș – Barața și Rădnuța.[7] Inaugurarea oficială a liniei ferate pe ecartament, îngust de 1000 de mm Arad – Podgoria s-a făcut la 11 noiembrie 1906, iar la 30 noiembrie s-a trecut la exploatarea comercială. Traucțiunea s-a făcut la început cu automotoare benzo-electrice, fabricate la Berlin de către firma Societatea Henning și Hartwick; pentru călători și mărfuri se foloseau vagoane remorcă fabricate la Arad de către uzina Johann Weitzer.[3]

Randamentul motoarelor cu combustie internă a lăsat însă mult de dorit, astfel că de multe ori, călătorii erau obligați să coboare din vagoane și să ajute la urcarea pantelor dintre Sâmbăteni și Ghioroc sau dintre Ghioroc și Miniș. În aceste condiții, acționarii Societății Arad – Podgoria au făcut demersurile pentru electrificarea și modernizarea traseului la nivelul de vârf al comunicațiilor din acea perioadă. La 18 ianuarie 1911, guvernul maghiar a acordat Actul de concesiune nr. 2.446, o anexă la Actul concesional din 1905, prin care se acorda dreptul de electrificare a traseului căii ferate Arad – Podgoria.[6]

Lucrările de electrificare au avut loc între anii 1911 – 1913, ele fiind atent supravegheate de către guvern, care a efectuat mai multe inspecții ale modului de derulare a investiției. La 10 aprilie

1913 s-au finalizat lucrările și s-a pus în exploatare comercială calea ferată electrificată pe acostament de 1000 de mm, a opta din lume ca țară și prima din estul Europei. Momentul a fost marcat cum se cuvine de către locuitorii Aradului și ai Podgoriei care și-au manifestat entuziasmul și bucuria pentru noua realizare tehnică care dădea noi perspective de dezvoltare economică și socio-culturală.[2]

În 1913, primăriile din Ghioroc și Cuvin și-au schimbat atitudinea pe care au avut-o în 1906, contribuind fiecare cu câte 50.000 de coroane ca acționare la Societatea de transport, ele beneficiind astfel, printre altele, și de 2 bilete gratuite pe termen nelimitat.[4]

„Vechile” automotoare benzo-electrice au fost înlocuite cu automotoare Ganz- Danubius, dotate cu patru motoare electrice în curent continuu (4 x 33 kw = 132 kw) fabricate la Budapesta și care dispuneau fiecare de 45 de locuri pentru călători; vagoanele de călători dispuneau, la rândul lor, de câte 50-56 de locuri fiecare. Societatea „Calea ferată motrică de interes local Arad – Podgoria” dispunea în 1913, la data electrificării, de un parc de tracțiune și transport format din: 15 electromotoare pe 4 osii c.l.I., 22 vagoane remorci de clasa a II-a pe 4 osii, 25 vagoane de marfă pe 4 osii, descoperite, de câte 10 tone fiecare și 4 vagoane de marfă acoperite, de câte 10 tone fiecare, pe 4 osii. Pe parcursul întregului traseu viteza maximă admisă era de 40 de kilometri pe oră. Automotoarele erau dotate la standardele tehnice de ultimă oră, cu frâne, cu aer knorr, comandă multiplă, încălzire și iluminat electric. Remorcile beneficiau, la rândul lor, de iluminatul electric, dar încălzirea pe timp de iarnă se făcea cu sobe metalice cu cărbuni și lemne.[7]

Energia electrică era furnizată de către „Societatea de electricitate S.A Arad” care dispunea de o termocentrală cu o putere instalată de 4.400 kw (ulterior 8450 kw). Uzina arădeană producea curent alternativ de 2000 V și 42 Hz., care era transportat, prin intermediul unui transformator Scott, în curent trifazat de 15 kw și 42 Hz și sub această formă era condus la substația de tracțiune electrică amplasată la Ghioroc. Convertirea curentului trifazat (15 kw și 42 Hz) în curent continuu de 15 Kw era efectuată la Ghioroc prin intermediul a două grupuri motor (sincron) – generator (curent continuu). Din 1925 alimentarea cu curent continuu s-a făcut prin montarea la Ghioroc a unei stații de redresare cu redresor cu mercur care a funcționat până la închiderea liniei, în 1991. Pentru cazuri excepționale stația de redresare de la Ghioroc dispunea și de o sală cu elemente galvanice, care putea alimenta rețeaua timp de 48 de ore.[6]

În fiecare localitate prin care trecea linia electrică existau câte două, trei sau chiar patru stații pentru călători, de unde se puteau procura biletele de călătorie; ele dispuneau și de o mică sală de așteptare cu scaune, care făcea corp comun cu sala de bilete. Aceste construcții au fost elemente de noutate în zonă, fiind turnate din beton armat, unele dintre ele rezistând și astăzi vicisitudinilor vremurilor. În aceeași categorie se pot încadra și stâlpii rețelei electrice care au fost turnați la fața locului, ei fiind primele construcții din beton armat prefabricat, din țară. Nisipul folosit la turnarea stâlpilor a fost extras de lângă Ghioroc, fapt care a marcat momentul inaugural al „băii de nisip” din zonă. În același mod au fost ridicate (între anii 1905-1906) remizele depourilor pentru gararea și revizia tramvaielor, de la Arad și Ghioroc, cât și remizele de la Pâncota și Radna. O mențiune specială merită fosta clădire a gării electrice din imediata apropiere a Bulevardului Ferdinand I (Calea Radnei), punctul terminal al liniei electrice înguste în Arad, sediul administrației societății.[8]

Programul zilnic al tramvaielor cuprindea minim 11 perechi de trenuri pe traseu pentru transportul călătorilor și al mărfurilor. În general trenurile electrice erau formate din două automotoare electrice cuplate în acțiune cu 90 de locuri clasa I și din zece vagoane remorcă de clasa a II-a cu 560 de locuri; prin prisma capacității de transport călători, trenul electric putea fi comparat cu un tren de la linia normală.

Trenul electric și-a dovedit utilitatea încă de la începuturi, el contribuind în mod radical la schimbarea mentalității cetățenilor, a modului de viață prin faptul că accesul călătorilor la el era foarte ușor, la fel și predarea mărfurilor către destinatari. Din acest punct de vedere se poate afirma că încă de pe atunci s-a preconizat actuala tehnologie de transport, așa-zisă „din poartă în poartă”, realizată cu ajutorul transcontainerelor, locul acestora din urmă fiind luat atunci de vagonul în care

era încărcat transportul adresat destinatarilor pe traseul CFAP (lemne de foc, materiale de construcții etc.) [7]

După 1 decembrie 1918 „Societatea Anonimă a Căilor Ferate Electrice Arad – Podgoria” a trecut sub controlul statului român, la Direcția Căilor Ferate Particulare din Ministerul Lucrărilor Publice și al Comunicațiilor. Cu toate acestea, societatea a continuat să funcționeze după vechile „Statute” până-n anul 1927 când, noul Consiliu de administrație a dispus înființarea Societății Anonime „Calea Ferată Electrică Arad – Podgoria” în locul vechii „Societăți anonime a Căilor Ferate cu motor de interes local din Arad – Podgoria”. Noua societate continua conform statutului, activitatea celei înființate în 1913, având un capital social de 1.500.000 lei care a fost împărțit în 840 acțiuni fundamentale și 2.160 acțiuni de prioritate, fiecare acțiune având valoarea nominală de 500 de lei. Durata concesiunii era menținută la prevederea inițială de nouăzeci de ani, dar se stipula că 2/3 din numărul acțiunilor să fie în posesia cetățenilor români și doar 1/3 din ele puteau intra în posesia străinilor. Statutul prevedea, de asemenea, la articolul 13, că în Consiliul de administrație trebuia să fie reprezentați românii în proporție de $\frac{3}{4}$. [11] Ultimele două prevederi arată clar politica de românizare dusă de către guvernele României în epoca interbelică, când statul se implica chiar și în organizarea societăților particulare, cum era cazul C.F.A.P. Pe de altă parte, merită semnalat faptul că la aproape zece ani de la Marea Unire întreprinderi străine cum era cazul C.F.A.P., funcționau după legi și Statute vechi, într-o perioadă în care națiunea trecea printr-un profund proces de redimensionare legislativă, economică și socio-culturală.

La 16 martie 1935, guvernul României a acordat C.F.A.P o nouă concesiune prin care se permitea în continuare dreptul pentru prestație comercială în limita celor 90 de ani ai concesiunii inițiale din 1913. Linia ferată a realizat beneficii din activitatea de transport călători și mărfuri, chiar și în timpul crizei economice, în anul 1930 beneficiul fiind de 1.716.154 lei, iar în anul 1940, în preajma declanșării celui de-al doilea război mondial beneficiul s-a ridicat la 1.364.355 lei.[6]

Până la 11 iunie 1948, C.F.A.P. a fost exploatată ca o cale ferată particulară, după care a fost integrată C.F.R – ului timp de 34 de ani. La 31 decembrie 1982 CFR-ul a predat prin protocol întreaga activitate a societății de transport I.J.T.L.A , mai apoi R.A.T, actuala Companie de Transport Public Arad. Începând cu data de 1 ianuarie 1983, trenul electric Arad – Podgoria a fost scos din funcțiune pe traseul Arad – Ghioroc, sarcina transportului călătorilor fiind preluată de tramvaiele din rețeaua municipală. Spre marea părere de rău a podgorenilor, „ Săgeata verde” a fost desființată și pe distanța Ghioroc – Radna și Ghioroc – Pâncota, începând cu data de 1 octombrie 1991, din lipsă de fonduri pentru infrastructură și din cauza parcului de vagoane de tracțiune și călători, foarte învechite și nesigure.[10]

În cei 86 de ani de funcționare, linia electrificată îngustă Arad- Podgoria a adus beneficii însemnate atât Podgoriei, cât și orașului și județului Arad. Produsele viti-vinicole, pomicole și legumicole au asigurat o bună aprovizionare a piețelor orașului, o varietate și calitate a acestor produse pe care nu o întâlneai în piețele altor orașe din țară. Cu tramvaiul electric s-a asigurat mobilitatea forței de muncă din Podgorie și celelalte sate de câmpie spre uzinele și fabricile din Arad, fapt care a ridicat sensibil standardul de viață al sătenilor care nu mai depindeau doar de agricultură și capriciile naturii.

Transportul modernizat cu tramvaiul a creat o nouă mentalitate pentru locuitorii satelor pe care le deservea, ei fiind astfel mai integrați în realitățile vieții cotidiene. Prin transportul electric s-a facilitat accesul elevilor din Podgorie spre școlile secundare din Arad și Lipova, existând astfel bazele creării unei elite intelectuale române, fapt vizibil mai ales după 1918, când aceste școli au fost luate efectiv cu asalt de către tinerii studioși români, dornici de afirmare profesională și națională.

Nu în ultimul rând, linia ferată electrificată cu ecartament de 1000 mm a stimulat dezvoltarea turismului, tot mai mulți cetățeni, tineri și vârstnici, fiind atrași de pitoreștile plaiuri de la poalele Munților Zărandului, precum și de dorința de a vizita locurile istorice din preajma cetăților Șoimoș și Șiria. De asemeni, o parte dintre ei doreau să-și petreacă o zi de relaxare la

sfârșitul săptămânii de lucru pe la conacele situate pe plantațiile de viță de vie din localitățile Păuliș, Miniș, Ghioroc, Cuvin, Covăsânt, Șiria, Gașa, Mâsca, Măderat, Pâncota și Mocrea. „Săgeata verde” a venit în întâmpinarea acestor dorințe ale turiștilor, fiind cel mai sigur și comod mijloc de transport, timp de 86 de ani, neîntrerupt.

Bibliografie

1. xxx Act de concesiune – Ministerul de Comerț al Regatului Ungar –nr. 63611/ III, 1905.
2. A. Szazeves Arad 1834-1934 Arad, 1934
3. Calea ferată Arad – Podgoria – 1906-1913-1983-1991, Arad, 2006.
4. Drecin, I. Monografia satului Cuvin, 1970
5. Dublea, Eugeniu, Orașe din România în imagini, Municipiul și județul Arad, Arad, 1938.
6. Hălmăgean, Gheorghe, Calea ferată electrică „Arad – Podgoria” – O cenușăreasă a căilor ferate, realități și speranțe, manuscris, 1990.
7. Idem, Un precursor al căilor ferate electrificate – Calea ferată electrică de interes local cu ecartament îngust „ Arad – Podgoria”, manuscris.
8. xxx Muzeul tramvaiului electric – Ghioroc. Statistici – Date document.
9. xxx Poze document – Colecția Valea – Em. Puiu.
10. xxx Punctul de vedere al R.A.T.Arad, privind sistarea activității de transport public pe ruta Radna- Pâncota.

II. ȘTIINȚE UMANISTE - MULTIDISCIPLINARITATE

WRITER IDENTITY IN ACADEMIC WRITING IDENTITATEA AUTORULUI ÎN LUCRĂRI ACADEMICE

Mihnea Voicu ȘIMĂNDAN, BA, MA, CELTA
Teacher Supervisor, Ladprao Bilingual School
Bangkok, Thailand, mihnea_voicu@yahoo.com

Abstract

Scrierile academice sunt în mod tradițional considerate a fi impersonale, cu un discurs în care personalitatea autorului nu este dezvăluită cititorului. Cu toate acestea, cercetări recente sugerează că există loc pentru a negocia identitatea autorului în scrierile academice, iar astfel, acest gen scriitoricesc nu trebuie despuiat de identitatea autorului. În această lucrare voi explora noțiunea de identitate a autorului într-un articol academic, analizând folosirea pronumelui personal (la persoană înăți, singular și plural).

Argumentul meu principal este acela că scriitorii sunt conștienți de identitatea autorului și folosesc în mod eficient acest concept pentru a-și face mesajul mai bine înțeles. Pentru a demonstra acest argument, am aplicat un șablon al identității autorului unui articol despre predarea limbii engleze („Social Identity, Investment, and Language Learning” de Bonny Norton Peirce) publicat în „Tesol Quarterly” (1995) și mi-am concentrat studiul asupra modalităților prin care identitatea autorului este dezvăluită prin folosirea pronumelui personal.

În final, am discutat implicațiile rezultatelor obținute, concluzionând că din cele 54 de variante ale pronumelui personal (la persoană înăți, singular și plural) folosite în articolul analizat, 20 (37%) cad în categoria „<Eu> ca originator”. În categoria „<Eu> ca cercetător” există 18 (33%) variante ale pronumelui personal (la persoană înăți, singular și plural). Aceasta înseamnă că identitatea autorului articolului studiat este foarte puternică, dar în același timp este bazată pe o cercetare științifică minuțioasă.

Când articolul analizat a fost publicat în anul 1995, problema identității sociale în contextul achiziționării unei limbi străine nu a fost dezbătută de mulți lingviști. La scrierea articolului,