

Chemin de Fer de montagne Oravița-Anina, Roumanie

A- Adresse du site :

Linia ferată CFR 925, Oravița - Anina, prin Munții Aninei, județul Caraș Severin
(CFR – Chemin de Fer de Roumanie 925, Oravița - Anina, montagne d'Anina, Département Caraș Severin)

B- Contact : Irina Iamandescu

Universitatea de Arhitectură și Urbanism „Ion Mincu”
Str. Academiei n° 18-20, RO - 70109 BUCAREST
Telefon +40 21 3077 178 E-mail irina.iamandescu@cultura.ro

C- Brève description :

Ce chemin de fer de montagne, le premier et le plus spectaculaire sur le territoire de la Roumanie, avec une grande densité de travaux d'art – tunnels, viaducs, murs de soutien des versants, coupes dans la montagne – construit initialement pour le transport du charbon entre les zones d'extraction du charbon des montagnes d'Anina et le port danubien de Baziaș, a été ultérieurement servi également au transport de passagers.

D- Localisation :

Le CFR 925, relie les villes d'Oravița et Anina, en traversant la montagne d'Anina, dans le Département Caraș Severin.

E- Datation et architectes :

La construction a été réalisée en plusieurs étapes:

De **1847** à **1854** (avec d'importantes interruptions entre 1847-1850), a été construite et mise en fonction la ligne Oravița-Baziaș, de 62,5 km.

Pour le trajet Oravița-Anina, projet de 1847 de l'ingénieur Anton Rappos, il a été prévue une ligne normale – traction à vapeur – jusqu'à Lișava, où le charbon aurait dû être apporté depuis Anina en traversant une très longue galerie souterraine appelée „Regele Ștefan” (le Roi Etienne) à traction à cheval. Après 1852, avec l'accroissement de la performance de la traction à vapeur, le projet Rappos a été radicalement modifié, en renonçant à la variante avec galerie souterraine. Les travaux ont continué jusqu'en 1854 avec la finalisation de plans inclinés à funiculaires sur la portion plus abrupte Lișava-Anina.

De **1860** à **1863**, est finie la construction du nouveau trajet du chemin de fer normal à traction à vapeur sur la portion Oravița – Anina, le point d'altitude maxima de la ligne étant atteint dans le tunnel Gârliște, le plus long du trajet. Les auteurs du projet ont été : les ingénieurs Anton Rappos et Karl Dülgnig et les architectes Karl Maniel et Johann Ludwig Dollhoff-Dier. Ce dernier, se sentant coupable du premier échec de la perforation du tunnel Gârliște, où les deux galeries n'arrivaient pas à se joindre à cause d'une déviation sur la verticale de près de trois mètres, s'est suicidé en se jetant, depuis un des viaducs de la ligne, dans un précipice.

F- Typologie du site :

Le chemin de fer de montagne avec ses gares, viaducs, tunnels et aménagements, est inscrit sur le site « Liste des Monuments Historiques de Roumanie» en tant qu'objectif de valeur nationale – groupe de valeur A.

G- Etendue du site :

D'une longueur de 33,4 km, entre les Stations CFR Oravița et Anina, sur les vallées du Jitin et de la Gârliște.

H- Composition actuelle du site :

L'état de conservation des sept gares et de nombreuses constructions annexes – dépôt de locomotives Oravița, petits cantons de surveillance du trafic, etc., est différent.

La ligne conserve son trajet initial avec 14 tunnels d'une longueur totale de 2084m, 10 viaducs d'une longueur de 843m, des murs de soutien des versants d'une longueur de 9946m et des coupes de la montagne d'une longueur de 21171m (plus de deux tiers du trajet).

La ligne n'a jamais été électrifiée et fonctionne à présent avec des locomotives diesel. Dans le dépôt d'Oravița est conservée une locomotive à vapeurs, série 50 000, qui pourrait être restaurée pour une éventuelle remise en fonction **ou bien en tant que pièce muséale historique.**

I- Promoteurs et motivation :

L'entreprise régionale CFR Timișoara exploite à présent la ligne pour le transport de marchandises et de passagers. Malheureusement le transport de marchandises est réduit à une seule rame par jour (transport de charbon de la mine d'Anina), et pour les passagers à deux paires de trains par jour.

Avec la perspective de la clôture de la mine d'Anina, le transport de marchandises sera probablement arrêté. Le transport de passagers, notamment dans la saison touristique, reste la seule chance de survie du site.

La beauté du paysage, du trajet en lui-même et l'histoire de la construction de la ligne attirent (pour le moment) des centaines de touristes de l'étranger, la majorité de l'aire de l'ancien empire de Habsbourg, ainsi que de nombreux autres amateurs du chemin de fer. La CFR organise parfois des trains spéciaux pour le parcours de ce trajet.

J- Etat de la reconversion :

Malgré l'absence d'une conception cohérente d'intervention sur le site, l'Entreprise régionale CFR de Timișoara a exécuté des travaux de consolidation du tunnel Gârliște et du viaduc Coșovăț, ainsi que des travaux de réhabilitation de la gare Lișava. Malheureusement, les investissements pour la restauration des locomotives et des wagons, ou bien pour la promotion du tourisme sont pratiquement inexistantes.

K- Mémoire du monde du travail :

La ligne est en fonction, les modifications apportées, au fil du temps, sont minimales. Ont été ainsi conservés les métiers traditionnels de ce type de ligne non électrifiées (le mécanicien de la locomotive à vapeur, le chauffeur, etc.). Il existe un club et une fanfare des employés CFR, ainsi que des intentions d'aménagement d'un petit musée dédié à la ligne, dans la Gare d'Anina.

L- Réussites et/ou échecs :

Il est salutaire que certains travaux de consolidation, vraiment nécessaires, ont été exécutés (décrits au point **J-**).

M- Coûts et investissements :

Pas encore estimés. L'élaboration d'une étude de faisabilité est nécessaire.

N- Bibliographie :

ing. Ilie Popescu – Căi ferate, transporturi clasice și moderne, Ed. Științifică și Enciclopedică, București, 1987 ;
ing. Radu Bellu – Mică monografie a căilor ferate din România, Ed. Filaret, București, 1999 ;
ing. Ilie Popescu și colectiv – Căile ferate române în date și imagini, Ed. SNCFR, 1994 ;
ing Dan Perianu – Istoria locomotivelor și a căilor ferate din Banatul Montan, Ed. Timpul, Reșița, 2000.

P- Auteur et date d'élaboration de la fiche:

Irina Iamandescu, octobre 2005



Fig.1 Carte : trajet du Chemin de Fer Oravița -Anina



Fig.2 Le viaduc Racovița



Fig.3 Locomotive à vapeur sur le viaduc Schlucht

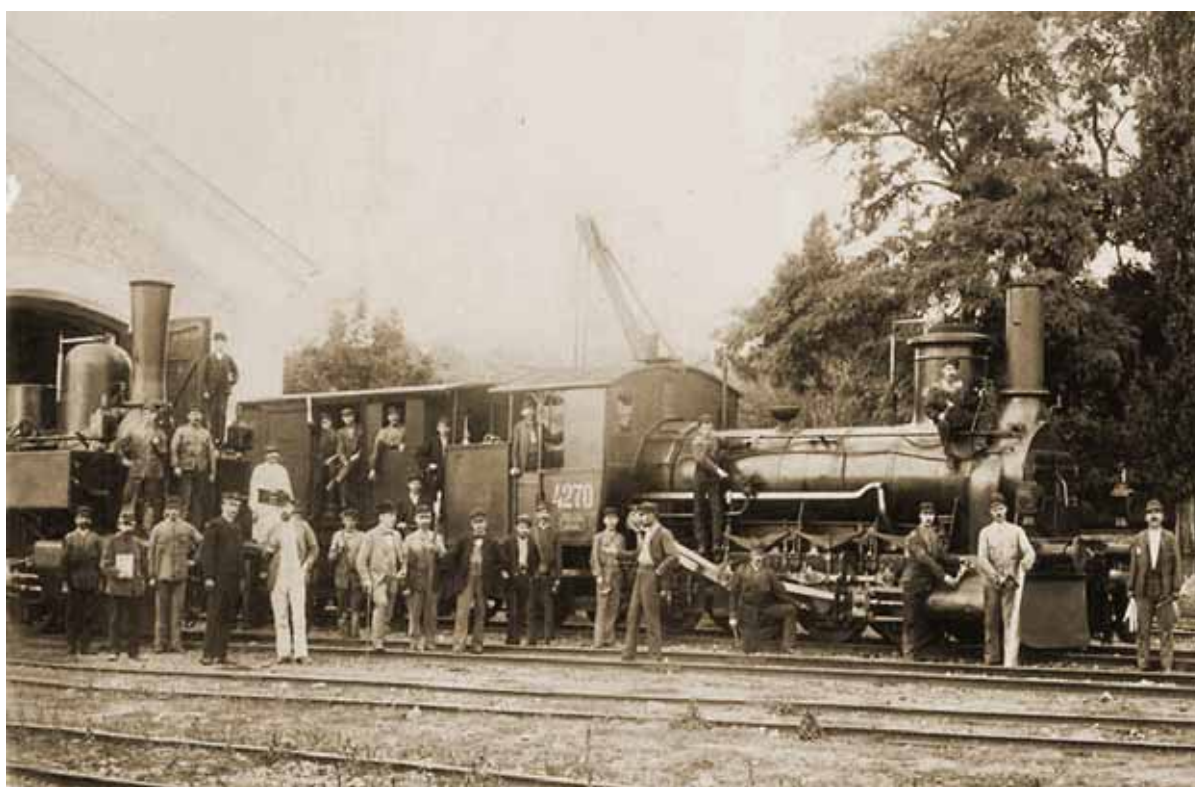
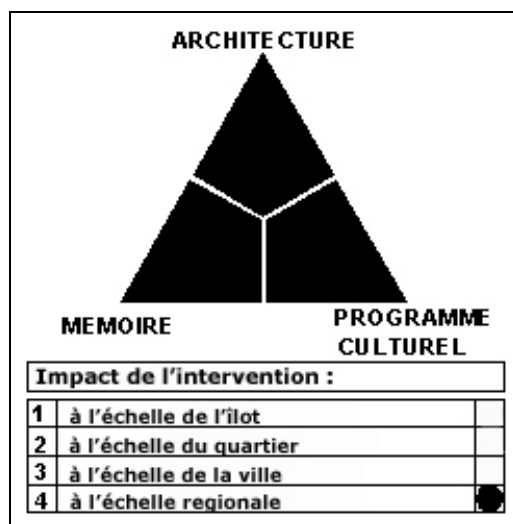


Fig.4 La station Oravița en 1870



Triangle de survie