

Linea Ferroviaria di montagna Oravița-Anina, Romania

A- Indirizzo del sito :

Linia ferată CFR 925, Oravița - Anina, prin Munții Aninei, județul Caraș Severin
(CFR – Linea ferroviaria di Romania 925, Oravița - Anina, montagne di Anina, Dipartimento Caraș Severin)

B- Contatto : 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- Breve descrizione :

Questa linea ferroviaria di montagna, la prima e la più spettacolare in territorio Rumeno, con una grande percentuale di lavori ad opera d'arte – tunnel, viadotti, muri di sostegno dei versanti, varchi nella montagna – costruita inizialmente per trasportare il carbone tra i siti di estrazione de carbone sulle montagne di Anina e il porto danubiano di Baziaș, è stata successivamente utilizzata anche per il trasporto dei passeggeri.

D- Localizzazione :

La CFR 925, collega le città di Oravița e di Anina, attraversando la montagna di Anina, nel Dipartimento Caraș Severin.

E- Datazione e architetti :

La costruzione è stata portata a termine in diverse tappe:

Dal **1847** al **1854** (con notevoli interruzioni tra il 1847 e il 1850), è stata costruita e messa in opera la linea Oravița-Baziaș, di 62,5 km.

Per il tragitto Oravița-Anina, progetto del 1847 dell'ingegnere Anton Rappos, era prevista una linea normale – con trazione a vapore – fino a Lișava. Da qui il carbone avrebbe dovuto essere trasportato fino ad Anina attraversando una galleria sotterranea molto lunga denominata “Regele Ștefan” (Re Stefano) con trazione a cavalli. Dopo il 1852, con l'accrescimento della potenza della trazione a vapore, il progetto Rappos è stato radicalmente modificato, rinunciando alla variante della galleria sotterranea. I lavori sono continuati fino al 1854, quando terminò la costruzione dei piani inclinati a funicolare sulla porzione più scoscesa Lișava-Anina.

Dal **1860** al **1863**, è completata la costruzione del nuovo tragitto della linea ferroviaria normale con trazione a vapore sul tratto Oravița – Anina, raggiungendo il punto di massima altitudine della linea nel tunnel Gârliște, il più lungo della tratta. Gli autori del progetto sono stati: gli ingegneri Anton Rappos e Karl Dülbig e gli architetti Karl Maniel e Johann Ludwig Dollhoff-Dier. Quest'ultimo, sentendosi colpevole del primo insuccesso durante la perforazione del tunnel Gârliște, là dove le due gallerie non poterono congiungersi a causa di un errore di deviazione sulla verticale di circa tre metri, si suicidò gettandosi in un precipizio, lanciandosi da uno dei viadotti della linea.

F- Tipologia del sito :

Le linea ferroviaria di montagna con le sue stazioni, i viadotti, i tunnel e gli impianti, è registrata sulla « Lista dei Monumenti Storici di Romania» in quanto si tratta di un qualcosa di valore nazionale – gruppo di valore “A”.

G- Estensione del sito :

Ha una lunghezza di 33,4 km, tra la Stazione CFR di Oravița e quella di Anina, sulle vallate di Jitin e della Gârliște.

H- Composizione attuale del sito :

Lo stato di conservazione delle sette stazioni e delle numerose costruzioni collegate – il deposito di locomotive Oravița, piccole case cantoniere per la sorveglianza del traffico ferroviario, etc., è diverso da caso a caso.

La linea conserva il suo percorso iniziale, con 14 tunnel per una lunghezza totale di 2084m, 10 viadotti per una lunghezza di 843m, dei muri di sostegno dei versanti per una lunghezza di 9946m e dei varchi nella montagna per una lunghezza di 21171m (più di due terzi del percorso totale).

La linea non è mai stata elettrificata e funziona attualmente grazie a locomotive diesel. Nel deposito di Oravița è conservata una locomotiva a vapore serie 50000, che potrebbe essere restaurata per una eventuale rimessa in funzione, **o solo in quanto si tratta di un pezzo da museo storico.**

I- Promotori e motivazione :

L'Azienda regionale CFR Timișoara gestisce attualmente la linea per il trasporto di merci e passeggeri. Purtroppo il trasporto delle merci è ormai ridotto ad un solo convoglio al giorno (trasporto di carbone dalla miniera di Anina), e per quanto riguarda i passeggeri, a due paia di treni al giorno.

Con la prospettiva della chiusura della miniera di Anina, il trasporto delle merci sarà probabilmente abbandonato. Il trasporto dei passeggeri, in particolare nella stagione turistica, resta la sola possibilità di sopravvivenza del sito.

La bellezza del paesaggio, dello stesso percorso e la storia della costruzione della linea attirano (per il momento) centinaia di turisti stranieri, in maggioranza dall'area dell'antico impero di Habsbourg, oltre a numerosi altri amatori della linea ferroviaria. La CFR organizza occasionalmente dei treni speciali per effettuare questo percorso.

J- Stato della riconversione :

Malgrado l'assenza di una visione coerente di intervento sul sito, l'Azienda regionale CFR di Timișoara ha eseguito dei lavori di consolidamento del tunnel Gârliște e del viadotto Coșovăț, oltre a dei lavori di restauro della stazione di Lișava. Purtroppo però, gli investimenti per il restauro delle locomotive e dei vagoni, così come per la promozione turistica, sono praticamente inesistenti.

K- Memoria del mondo del lavoro :

La linea funziona regolarmente e le modifiche apportate, nel corso del tempo, sono minime. Sono stati anche conservati i mestieri tipici di questo tipo di linea ferroviaria non elettrificata (il meccanico della locomotiva a vapore, il fochista, etc.). Esiste inoltre un club e una banda musicale dei lavoratori della CFR, oltre all'intenzione di creare un piccolo museo interamente dedicato alla ferrovia, all'interno della Stazione di Anina.

L- Successi e/o insuccessi :

E' un bene che certi lavori di consolidamento, veramente necessari, siano stati già eseguiti (descritti al punto J-).

M- Costi e investimenti :

Non ancora stimati. E' necessario effettuare un studio di fattibilità.

N- Bibliografia :

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- Autore e dat di elaborazione della scheda:

Irina Iamandescu, ottobre 2005.



Fig.1 Carta : percorso della linea ferroviaria Oravița -Anina



Fig.2 Il viadotto Racovița



Fig.3 Locomotiva a vapore sul viadotto Schlucht

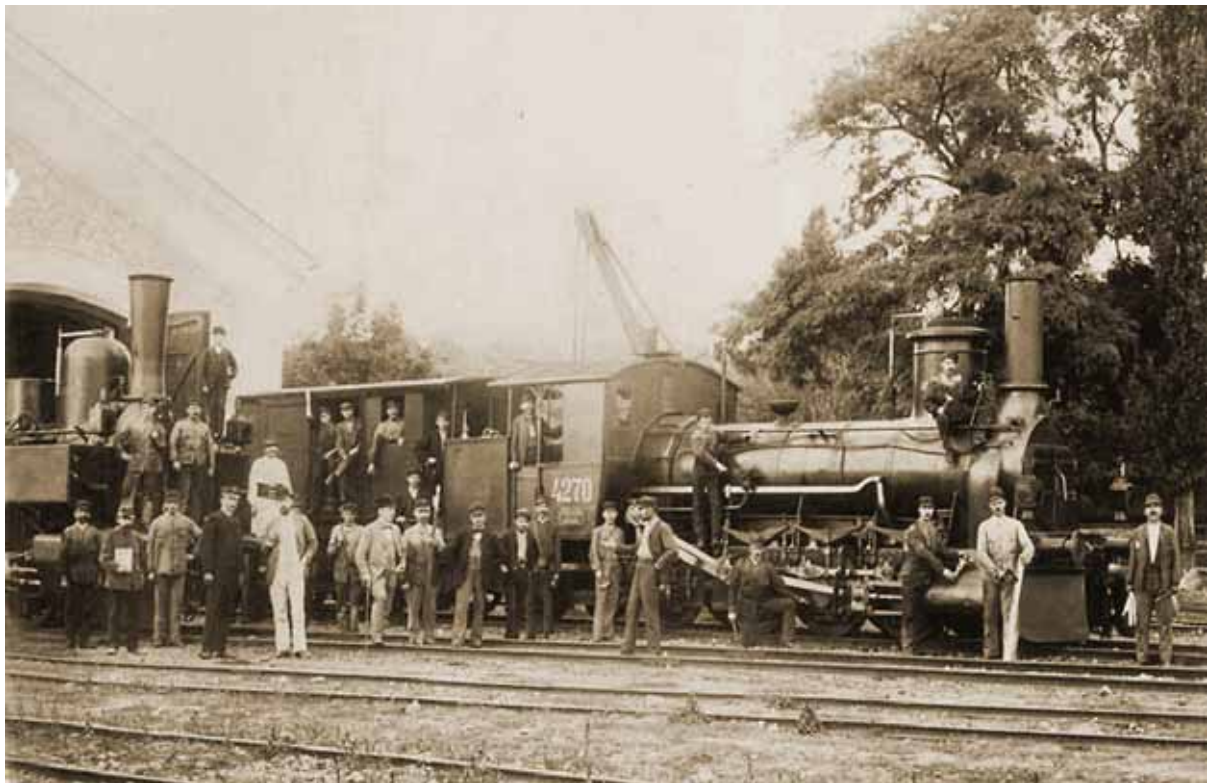


Fig.4 La stazione di Oravica nel 1870

