

# Calea ferată montană Oravița-Anina, România

## A- Adresa sitului:

Linia ferată CFR 925, Oravița - Anina, prin Munții Aninei, județul Caraș Severin.

## B- Contact:

Irina Iamandescu  
Universitatea de Arhitectură și Urbanism „Ion Mincu”  
Str. Academiei nr. 18-20, Ro-70109 București  
Telefon +40 21 3077 178  
irina.iamandescu@cultura.ro

## C- Scurtă descriere:

Prima și cea mai spectaculoasă cale ferată montană de pe teritoriul României, cu o mare densitate a lucrărilor de artă - tuneluri, viaducte, ziduri de sprijin ale versanților, tăieturi în munte – construită inițial pentru realizarea transportului de cărbune între zonele de extracție a cărbunelui din Munții Aninei și portul dunărean Baziaș și utilizată ulterior și pentru trafic de călători.

## D- Localizare:

Linia ferată CFR 925, legând orașele Oravița și Anina, prin Munții Aninei, județul Caraș Severin.

## E- Datare și arhitecti:

Construcția s-a realizat în mai multe etape:

Între **1847 - 1854** (cu importante întreruperi între 1847-1850), s-a construit și dat în folosință linia Oravița-Baziaș, în lungime de 62,5 km.

Pentru traseul Oravița-Anina, proiectul din 1847 al inginerului Anton Rappos prevedea o linie normală în tracțiune cu aburi până la Lișava, până unde cărbunele ar fi trebuit adus de la Anina printr-o foarte lungă galerie subterană numita „Regele Ștefan” în tracțiune cabalină. După 1852, odată cu creșterea performanței tracțiunii cu aburi, proiectul Rappos a fost radical modificat, renunțându-se la ideea galeriilor subterane. Lucrările au continuat până în 1854 la finalizarea unor planuri înclinate funiculare pe porțiunea mai abruptă Lișava-Anina.

Între **1860 – 1863**, se finalizează construcția noului traseu de cale ferată normală cu tracțiune cu aburi pe segmentul Oravița – Anina, punctul de maximă altitudine al liniei fiind atins în tunelul Gârliște, cel mai lung de pe traseu.

Autori: inginerii Anton Rappos și Karl Dülzig; arhitecții Karl Maniel, Johann Ludwig Dollhoff-Dier. Acesta din urmă, considerându-se vinovat de un prim esec al perforării tunelului Gârliște, unde cele două galerii nu s-au întâlnit din cauza unei devieri verticale de aproape trei metri, s-a sinucis aruncându-se într-o prapastie de pe unul din viaductele liniei.

F- Tipologia sitului:

Cale ferată montană cu gări, viaducte, tuneluri, amenajări de teren. Sit înscris în Lista Monumentelor Istorice din România ca obiectiv de valoare națională - grupa valorică A.

G- Întinderea sitului:

Pe o lungime de 33,4 km, între stațiile CFR Oravița și Anina, pe văile Jitinului și Gârliștei.

H- Compoziția actuală a sitului:

Se păstrează, în diferite stări de conservare, șapte gări și numeroase construcții anexe – depoul de locomotive Oravița, mici cantoane de supraveghere a traficului etc.

Linia își păstrează traseul inițial cu 14 tuneluri cu o lungime totală de 2084m, 10 viaducte cu o lungime de 843m, ziduri de sprijin ale versanților în lungime de 9946m și tăieturi în munte pe o lungime de 21171m (mai bine de două treimi din traseu).

Linia nu a fost niciodată electrificată, funcționând în momentul de față cu locomotive diesel. În depoul Oravița se păstrează o locomotivă cu aburi seria 50 000 ce ar putea fi restaurată pentru o eventuală repunere în funcțiune.

I- Promotori și motivație:

Regionala CFR Timișoara exploatează în momentul de față linia pentru trafic de marfă și de călători. Din păcate traficul de marfă se reduce la o garnitură pe zi (transport de cărbune de la mina Anina), iar cel de călători la două perechi de trenuri zilnic.

În perspectiva închiderii minei Anina traficul de marfă va fi probabil desființat. Traficul de călători, mai ales în sezonul turistic rămâne singura șansă de supraviețuire a sitului.

Frumusețea peisajului, a traseului în sine și a poveștii construcției liniei, atrage anual sute (deocamdată) de turiști străini, majoritatea din spațiul fostului Imperiu Habsburgic, precum și numeroși alți amatori de căi ferate. CFR organizează uneori trenuri speciale pentru parcurgerea acestui traseu.

J- Starea reconversiei:

Deși nu există o concepție coerentă de intervenție asupra sitului, Regionala CFR Timișoara a executat lucrări de consolidare la tunelul Gârliște și viaductul Coșovăț, precum și lucrări de reabilitare ale gării Lișava. Din păcate, investițiile în restaurarea locomotivelor și vagoanelor, sau în promovarea turistică a liniei sunt aproape inexistente.

K- Memoria celor ce muncesc:

Linia este în funcțiune, modificările aduse în decursul timpului fiind minime. S-au păstrat astfel meseriile tradiționale de pe astfel de linii neelectrificate (mecanic pe locomotiva cu aburi, fochist etc.). Există un club și o fanfară a CFR-iștilor precum și unele intenții de amenajare a unui mic muzeu dedicat liniei în Gara Anina.

L- Reușite și/sau eșecuri:

Este salutar că au fost executate unele lucrări de consolidare imperios necesre (descrise la punctul J).

M- Costuri și investiții:

Nu sunt încă estimate – este necesară elaborarea unui studiu de fezabilitate

N- Bibliografie:

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

O- Autorul și data elaborării fișei:

Irina Iamandescu, octombrie 2005



Fig.1 Harta Liniei de cale ferată Oravița-Anina



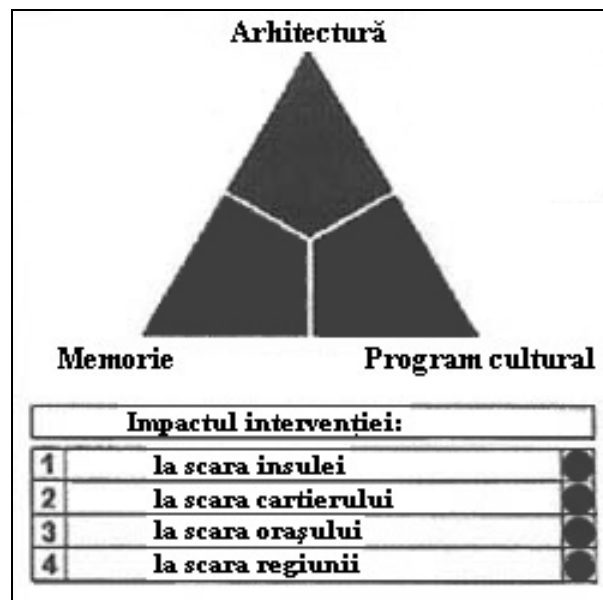
Fig.2 Viaductul Racovița



Fig.3 Lomotiva cu aburi pe viaductul Schlucht



Fig.4 Gara Oravița în 1870



Triunghiul de supraviețuire