

# ANINA - CEA MAI SPECTACULOASĂ CALE DE ACCES. Linia ferată Oravița – Anina

28 Februarie 2021



## Inginerie & artă. Perspectiva aneantizării

Cel mai spectaculos culoar pentru a pătrunde în Anina este cel pe calea ferată, cu plecare din Oravița. Pentru cei care nu au aflat, această linie montană, de 33,4 kilometri, este cea mai veche de pe teritoriul actual al României, dar și cea mai veche din Sud-Estul Europei, și tot ca vechime, a doua

din Europa. Din cauza terenului extrem de dificil - dealuri pietroase, cu cleanțuri abrupte și văi, variabile ca lățime și adâncime - dar și a lucrărilor ingineresti, de artă, deosebit de spectaculoase, traseul este supranumit Semmeringul Bănățean.

Lucrările au început în anul 1860 și s-au finalizat în 15 decembrie 1863, dată care coincide cu începutul transportului de cărbune de la Anina spre Dunăre, la Baziaș. Ca să vă faceți o imagine a spectaculozității acestui traseu vă spunem că el aliniază 14 tuneluri (săpate cu dalta, ciocanul și târnăcopul pentru că dinamita nu era inventată, cu lungimea totală de 2084 m, cel mai lung, de la Gârliște, de 660 m și unul din cele mai înguste din țară) și 10 viaducte (cu o lungime de 843 m, cel mai lung și cel mai înalt, viaductul Jitin, de 131 m/37 m). Dar și 9946 m ziduri de susținere, 21.171 m treceri înguste, tăiate în stâncă și 134 de curbe, astfel încât cei 33,4 km sunt parcurși în două ore.

Transportul de călători a început abia în 4 aprilie 1869 și asta tot din cauza terenului dificil. Ca să poată circula pe această linie, atât locomotiva cât și vagoanele au fost construite special. După închiderea minei, a Fabricii de cherestea & de lăzi, a Fabricii de șuruburi și a Atelierelor centrale, transportul de mărfuri dinspre Anina a scăzut dramatic, până aproape de zero, încât CFR Călători a anunțat că va renunța la această rută deoarece devenise nerentabilă, deși, se știe, prezenta oareșce interes turistic. Mai exact, ea urma să fie scoasă din circulația permanentă, urmând să rămână disponibilă doar pentru grupuri organizate. Pretențiile erau mari, grupul de turiști trebuia să fie format din minim 30 de persoane și, colac peste pupăză, trebuia cerută și o aprobare cu cinspe zile înainte. Aceste pretenții au nemulțumit, în special, locuitorii zonei, iar domniile lor au reacționat ferm și au înaintat petiții, însoțite de mii de semnături, la

conducerea județului și la București, încât, în cele din urmă, CFR Călători a cedat pe cale nervoasă.

## **Remus Cherlea și precizările sale**

Socotind că iubitorii de peisaje și trasee spectaculoase trebuie să afle cât mai rapid că acest miraculos Siemmering Bănățean există și chiar poate fi văzut cu ochii personali, am apelat la bunăvoința celui mai vechi șef de gară din zonă. Este vorba de domnul Remus Cherlea, orăvițan în țealele sale, de cincisprezece ani șeful gării din Oravița. După ce a fost păzitor de barieră la Lișava, 13 ani impiegat de mișcare în aceeași localitate și la Remetea Mare, patru ani șef de gară la Anina, cum spuneam, este, de 15 ani, Tartorele cheferes din zonă. Și grijește, simultan, de obiectivele și siguranța transportului pe două trasee: Oravița - Grădinari - Surduc - Berzovia și Oravița - Lișava - Gârliște - Anina.

Traseul Oravița - Anina este funcțional și apare și în noul Mers al trenurilor, valabil de la 15 decembrie 2020. Deși timp de 14 zile, între 3-18 decembrie anul trecut, linia a fost închisă din cauza zidului de sprijin, de la kilometrul 9, între Oravița - Lișava, care a cedat. Există o echipă, care verifică, zilnic, starea terasamentului, a liniei și a lucrărilor de artă și comunică problemele ivite, astfel încât, atunci când este cazul, se stabilesc restricții. De mulți ani, între Oravița și Anina circulă un singur tren format din locomotivă (Diesel hidraulic, specială, cu două compresoare, de 1.250 CP) și două vagoane tip salon. Fiecare are trei compartimente, două mai mari, cu bănci de lemn, pentru călători, și unul mai mic, cu sobă pe lemne și cazan cu apă, care se transformă în vapori ce ajung apoi în calorifere. Pe lângă cele două vagoane, aflate zi de zi pe traseu, există încă două, fabricate tot în 1914, cu RK-ul la zi, revopsite și cu 66 de locuri fiecare, care pot fi atașate atunci când numărul de turiști depășește așteptările. Spre disperarea unora, întotdeauna trenul pleacă din Oravița la ora 11:15 și ajunge la Anina la 13:15, staționează 1:15 și la 14:40 pornește spre Oravița, unde ajunge la 16:40. Până la noi ordine, costul unui bilet este de 14,2 lei.

Din punctul nostru de vedere, fiecare dintre dumneavoastră își poate permite să cheltuiască 100-200 lei, încât, plecat de la Timișoara, să poată vedea ultraspectaculosul Semmering Bănățean, cu peisajele sale mirifice în toate anotimpurile. După cum pretinde domnul Remus Cherlea, la pachet se adaugă emoțiile puternice și doza de adrenalină, prezente de fiecare dată, chiar dacă faci traseul a zecea oară. Îl susținem, însă, cunoscând zona, nuanțăm. Ca să puteți vedea cât mai bine peisajul & hăurile de la ferestrele vagoanelor și să trăiți cât mai intens cele două ore, vă sugerăm să urcați în tren toamna, după ce pică frunza, iarna sau primăvara, înainte să înfrunzească pădurea. Dacă vreți să vă răcoriți, veniți vara! Iar dacă vreți să vă simțiți pe o altă lume alegeți toamna, când înnebunesc culorile.

**Sursa:** <https://www.ziarultimisoara.ro/>