

FOTO „Semmeringul banatean”, cum s-a construit prima cale ferata montana. Cele mai vechi tuneluri folosite in Europa, sapate cu dalta si cu ciocanul de piatra

Stefan Both,



Linia de cale ferata Oravita-Anina este cea mai veche linie ferata montana de pe teritoriul actual al Romaniei, dar si a doua din Europa, dupa Semmeringbahn din Austria.

„Semmeringul banatean”, cum i se mai spune cailor ferate Oravita-Anina, a fost construit in timpul Imperiului Austro-Ungar si a fost dat in folosinta in 25 noiembrie 1863 pentru transportul de marfa. Din 18 noiembrie 1869, calea ferata a inceput sa fie folosita si pentru transportul de persoane. Este prima linie ferata montana de pe teritoriul actual al Romaniei.

Linia ferata are o lungime de 33 de kilometri si cuprinde 14 tuneluri si zece viaducte. Unele tuneluri sunt cele mai vechi folosite in Europa si au fost sapate cu dalta, ciocanul, tarnacopul sau cu ciocanul de piatra, dinamita nefiind inca inventata.

Linia a fost construita pentru ca huila si antracitul din minele de la Anina sa poata ajunge la Oravita, iar de aici mai departe in portul de la Bazias, de unde carbunele era imbarcat in vapoarele care il duceau la Viena.

Istoricul banatean Mircea Rusnac a oferit amanunte inedite despre „Semmeringul banatean”, pe blogul sau. Acesta a redat informatii pretioase primite de la un impatimit al blogului sau, Traian Constantin Novac, care a facut cercetari importante despre "Semmeringul banatean".

„Pietrarii italieni care au lucrat la construirea sa au folosit un mortar asemanator ca si compozitie cu cel roman, care rezista dupa atata timp. Linia facea parte din <Drumul carbunelui> (Kohlbahn), Anina-Oravita-Bazias. La Bazias, carbunele provenit din zacamantul de huila superioara de la Anina era incarcat in slepuri pentru a aproviziona marile furnale din Europa centrala, aflata in plina revolutie industrială. Linia aceasta a fost construita la numai trei decenii dupa prima cale ferata din lume, Liverpool-Manchester, in absenta dinamitei, a tehnicii de ridicare (macarale) si chiar a cimenturilor”, scrie Mircea Rusnac, pe istoriabanatului.wordpress.com.

"Semmeringbahn din Austria, sora geamana a caii noastre ferate, a facut toate demersurile necesare declararii drept Patrimoniu Mondial UNESCO, fara a fi amenintata in vreun fel, iar noi nici macar nu stim sa invatam din experienta altora", sustine Traian Constantin Novac. Constructorii liniei Oravita-Anina si-au dovedit geniul

Partea sa cea mai spectaculoasa si mai valoroasa este portiunea mediana, dintre Lisava si Garliste. Aceasta pentru ca, spre deosebire de celelalte doua parti, ea nu merge de-a lungul unui rau sau parau, folosindu-se de valea sapata de acesta, ci ataca pur si simplu masivul calcaros care ii sta in cale (aici fiind cele mai multe tuneluri si defilee), atingand numai aici toate performantele sale tehnice: in cei 11 kilometri ai acestei portiuni nu se gasesc decat 200 metri de terasament plat. Aici constructorul a fost nevoit sa foloseasca cele mai mici raze de curbura, chiar mai mici decat la Semmeringbahn, si sa infrunte masivul urcand pe cele mai mari pante (declivitati).

„Constructorii liniei Oravita-Anina pe acest tronson si-au dovedit geniul, tinand cont si de conditiile in care se lucra. La randul sau, gara din Oravita a fost construita inaintea celor din Roma, Stockholm, Tokyo sau Los Angeles”, mai scrie Rusnac, citandu-l pe Traian Constantin Novac.

Linia Oravita-Anina (1863) este cea de-a cincea ca vechime de pe actualul teritoriu al Romaniei, dupa Oravita-Bazias (1854), Timisoara-Seghedin (1857), Timisoara-Bazias (1858) si Constanta-Cernavoda (1861). Dintre aceste prime cinci linii, patru se afla in Banat!

Pe trei patrimi din lungimea liniei Oravita-Anina, viteza maxima admisa este de 20 km/h. Franarea este mixta, automata si manuala, pentru a mentine trenul intins la coborare. Tonajul este si el limitat: 850 t la coborare, din motive de capacitate de franare, si 580 t la urcare, din motive de capacitate de remorcare. Este interzisa impingerea trenurilor, cu exceptia intrarii in gara Garliste. Mecanicii de locomotiva trebuie sa posede autorizatie speciala, care isi pierde valabilitatea dupa trei luni de inactivitate.



Caz unicat in gara Garliste

Pe tronsonul median Lisava-Garliste se intalnesc cele mai mici raze de curbura (114 metri) si cele mai mari pante (21 la mie), care afecteaza jumatate din intregul tronson. Intrarea pe cel mai mare viaduct (Jitin) se face iesind dintr-un tunel in panta maxima si cu o curba minima si se iese intrand in alt tunel cu aceleasi pante si curbe. Este punctul de maxima performanta tehnica a intregii cai ferate si unic la noi, dar nu numai. Este totodata tronsonul cel mai spectaculos al acestei cai ferate. Intrarea normala in gara Garliste se face cu spatele si in panta, dupa o manevra in tunelul din imediata apropiere. Cazul este un unicat, considera Traian Constantin Novac.

Diferenta de nivel a caii ferate Oravita-Anina este de 340 m (de la 218 m la 558 m). Viaductul Racovita, in lungime de 126 m, are 11 deschideri si este sprijinit pe zece piloni. Defileele totalizeaza 2.117 m, iar zidurile de sprijin superioare (ramblee), 5 km, cu o inaltime maxima de 36 m. Zidurile de sprijin inferioare (deblee) au 13 km, adancimea maxima fiind de 15 m. 129 dintre cele 160 de curbe (81%) au raza de curbura mai mica decat raza uzuala de 200 m si reprezinta 20 km. Panta maxima, de 21 la mie, afecteaza 50% din lungimea tronsonului Lisava-Garliste.

Traian Constantin Novac aduce informatii si referitoare la materialul rulant utilizat. "Empatamentul (distanța dintre osii sau pivotii boghiurilor) este unul special: 7 m la vagoane sau 9,3 m pentru boghiuri. El este necesar pentru inscrierea in curbele cu raza mica. Rebrusarea (impingerea cu spatele) este interzisa, cu exceptia garii Garliste, unde trenul intra mai intai in tunel si apoi cu spatele ajunge in gara, situata pe o culme. La cifrele comparative cu Semmeringbahn se pot adauga panta maxima (de 21 la mie in cazul nostru fata de 25 la mie) si

raza minima curba (de 114 m fata de 190 m)".

„Concluzia indreptatita a lui Traian Constantin Novac in urma acestor informatii, la care ne asociem intru totul, este: <Sa facem tot posibilul ca sa intram in Patrimoniul Mondial UNESCO>, sustine istoricul Mircea Rusnac. Cititi si: "Semmeringul banatean", cea mai veche cale ferata montana din tara, este in pericol sa fie inchisa, la 150 de ani de la darea in functiune VIDEO Documentar despre „Semmeringul banatean". Prima linie ferata montana de pe teritorul tarii, sortita inchiderii
