

este îngrijită de
Daniel Vighi și Viorel Marineasa

Redactor: Ovidiu Forai

Ilustrația copertei aparține colecției de
fotografii a autorului.

© Asociația Culturală Ariergarda,
pentru prezenta ediție
ISBN 978-606-94347-0-3

**Descrierea CIP a Bibliotecii Naționale a
României**

GROPȘIAN, IOAN

Drumul cărbunelui / Ioan Gropșian. -

Timișoara : Ariergarda, 2017

ISBN 978-606-94347-0-3

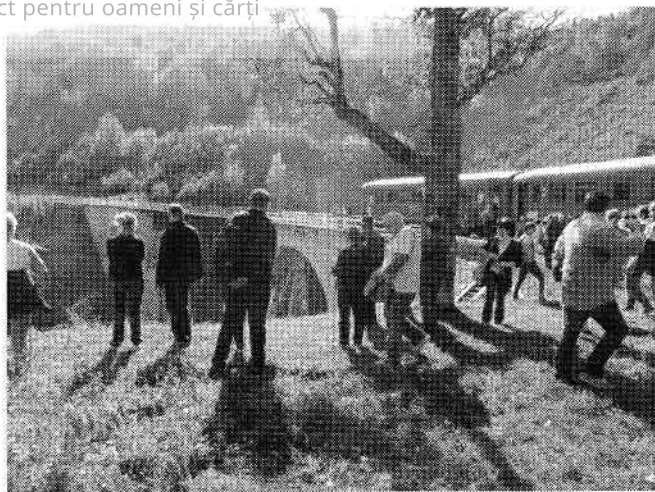
908

Ioan Gropșian

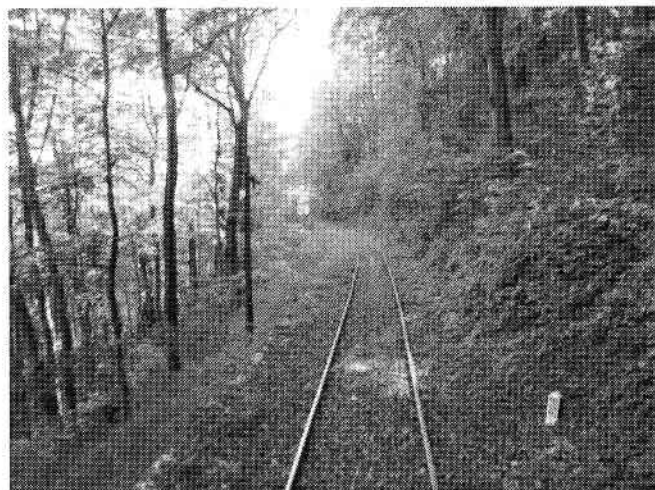
DRUMUL CĂRBUNELUI

**O descriere turistică a
liniei ferate Oravița - Anina**

**ARIERGARDA
Timișoara, 2017**



Viaductul Schlucht la ieșire din Anina



Verde crud pe calca ferată

Cuprins

Cuvânt înainte / 5

Introducere / 11

Mai întâi a fost cărbunele / 18

În Banat, mineritul a fost dintotdeauna / 24

O problemă: calea de transport / 27

Rezolvarea problemei: Drumul cărbunelui / 29

Momentul 1855 sau apariția StEG / 35

Dar ce știm despre strategia StEG? / 39

Apare o nouă localitate, Anina / 51

Despre Oravița / 56

Kohlbahn, sau Semmeringul bănățean / 63

Locomotivele / 79

Cum a fost posibil totul. Motorul spiritual al dezvoltării / 86

Dispariția StEG și apariția UDR / 91

Care este lecția de istorie dată de Drumul cărbunelui? / 94

Bibliografie / 101

Fotografii / 103

dator cu o carte, e păcat să nu beneficieze și alții de ceea ce știți”. Același zâmbet reținut și un ”da, să vedem”, modest și deloc dătător de speranțe. Până când a intervenit și profesorul Daniel Vighi, președintele Ariergardei, și am format un duet. În doi, a fost mai ușor. Ca la șah, inginerul a ”cedat”. Victoria o aveți în fața dumneavoastră.

Însoțind una dintre excursiile tradiționale ale asociației noastre culturale, organizate în parteneriat cu o agenție de turism, cartea se înscrie firesc în colecția Ariergarda ”Cărți și călătorii”. Tura la Oravița și Anina, completată pitoresc de cascada Bigăr, are ca fir roșu literar primul roman modern bănățean, ”Lume fără cer” de Virgil Birou. Cei care au fost cu noi cunosc deja bine melanjul de literatură, geografie și istorie (uneori și muzică) care îmbracă toate excursiile propuse de Ariergarda. De obicei, călătorii rămân lângă noi, interesați de trasee, de poezia și istoria care le însoțesc – omagiu pentru un patrimoniu local nu întotdeauna apreciat și respectat cum se cuvine de oficialități. ”Drumul cărbunelui” oferă un redutabil motiv în plus în acest sens, aducând o reverență în fața istoriei (industriale, dar nu numai!) unui teritoriu plin de farmec din Banatul nostru drag.

Un ”Drum” de citit și vizitat!

Ovidiu Forai

Introducere

Traseul se poate începe la Anina sau Oravița. Dacă se va merge cu trenul „turistic” sau de „epocă”, pus în serviciu pe bază de comandă de către o societate cu profil turistic, dar a cărui locomotivă nu este întotdeauna o locomotivă cu abur, va fi o vizitare cu câteva opriri în punctele cele mai importante ale liniei. În acest caz, vom avea la îndemână un mers oficial al trenului sau cel puțin mersul cu ora de plecare din prima stație și ora de sosire în ultima. Trenul „turistic” oprește de regulă la Tunelul Maniel, Viaductul Jitin, la Stația Gârliște, la Viaductul și Tunelul Schlucht.

Dacă vom merge cu trenurile din Mersul trenurilor, va trebui să ne mulțumim cu frânturi de imagini, dar nu va lipsi ineditul unei călătorii alături de localnici, asemeni lui Virgil Birou [13]. Dacă nu vom folosi trenul, ci mașina, plecând și sosind din Timișoara în aceeași zi, sunt mai multe variante ce cuprind combinații între cinci obiective, cum ar fi: Viaductul Oravița, Teatrul din Oravița, Viaductul Jitin sau Viaductul și Tunelul

Schlucht din Anina sau Teatrul din Oravița, Viaductul Schlucht, Tunelul Schlucht sau Viaductul Oravița și Viaductul Jitin, sau numai Viaductul Jitin, în funcție de oportunități.

La Viaductul Oravița se ajunge (variante în care venim de la Timișoara), urmând după intrarea în Oravița drumul spre Ciclova (la prima intersecție, zisă "intersecția de la gară", virăm la dreapta, apoi următoarea la stânga). La ieșirea din Oravița spre Ciclova, înainte de traversarea liniei de cale ferată (Oravița-Iam), parcăm mașina în vecinătatea barierei. De acolo, pe calea ferată, se va merge pe jos spre Stația Oravița, adică la stânga, circa 300 m, până se ajunge pe viaduct. De aici se vede o frumoasă panoramă peste casele din Oravița, atât spre Munții Aninei (900-1100 m altitudine), la a căror poale este situat micul oraș Oravița, cât și o altă panoramă, spre vale, către lunca Carașului și către catena muntoasă a Vârșetului (cca 460 m altitudine). Scările de coborâre de pe viaduct sunt amplasate (în sensul nostru de mers spre viaduct), la intrarea pe viaduct, pe partea dreaptă, și se pot utiliza pentru vizitarea lui la partea inferioară. Se mai poate ajunge la Viaductul Oravița (tot venind de la Timișoara) și dacă, după intrarea în Oravița, se merge spre centrul orașului, situație, în care la „intersecția de

la gară" se merge înainte până la barieră (alta decât cea de sus), se traversează calea ferată prin viraj la stânga, urmându-se apoi strada principală în sus până la fosta clădire a vămii. Aici, se virează 120 grade dreapta, urmându-se imediat o străduță la început puternic descendentă, care duce chiar sub viaduct (în ambele variante, distanța de la intersecția de la gară până la viaduct este sub 1 km).

Ghidul va prezenta de o manieră entuziastă grandoearea construcției, faptul că viaductul este în curbă, și va cere turiștilor să-și imagineze care a fost în epocă impactul amplasării căii ferate peste casele locuitorilor. Va mai atrage atenția că viaductul este construit din moloane de calcar extras din cariera Maidan, care există și azi și care a aprovizionat Oravița și localitățile din împrejurimi cu calcarul ei albăstriu sute de ani, vizibil și azi peste tot. Va sublinia ferm că lucrarea executată ante-1854 a fost și rămâne o lucrare perfectă. De asemeni, se vor prezenta datele despre Oravița (care sunt arătate în text mai jos), cu atât mai bine, cu cât o parte din localitate se află chiar în fața grupului de turiști.

Ghidul va da atenție deosebită la deplasarea grupului în lungul căii ferate la pericolul surprinderii de către tren și la pericolul deplasării

pe teren accidentat. De aceea, la începutul deplasării pe calea ferată va face un instructaj privind pericolele. Deplasarea se va face în șir indian, compact, ghidul fiind ultimul în sensul de mers, având obligația de a supraveghea deplasarea grupului și de a privi înapoi. Atât el, cât și primul din grup (sau al doilea ghid, pentru grupuri de peste 20 de persoane) în sensul de mers, vor avea fluier, pe care îl vor fosi în cazul apariției unui tren, în scopul protejării grupului. În cazul organizării unei ture cu un singur microbuz, circa 7-20 persoane, se poate merge pe calea ferată respectând regulile de mai sus. Dacă se organizează tura cu un număr mai mare de persoane, deplasarea pe calea ferată până la viaduct este interzisă, pentru vizitarea lui abordându-se scările de pe strada ce-l subtraversează. În acest caz, persoanele pot staționa pe viaduct numai pe podețele laterale căii ferate, pe rând, în grupuri de câte zece persoane.

La Teatrul din Oravița (care este deschis publicului) se ajunge urmând strada principală a localității, circa 3 km de la gară sau de la intrarea din localitate, până la judecătorie. Pentru aceasta, la intrarea în Oravița, venind dinspre Timișoara, se trece de prima intersecție mergând numai înainte și în sus, spre munți. Piața în care se găsește atât

judecătoria, cât și teatrul, este practic singurul loc plan orizontal de pe această stradă. Clădirile sunt din perioada ȘtEG și UDR.

La Viaductul Jitin se ajunge urmând bifurcația spre localitatea cu același nume, venind de la Oravița spre Reșița, sau invers, apoi prin Ciudanovița, până la Halta Ciudanovița, amplasată la ieșirea Văii Ciudanovița (zisă și a Jitinului) din canionul la capătul căruia se află chiar viaductul pe care vrem să îl vedem. Dacă venim de la Oravița, mai există și varianta recomandată de a merge prin Maidan până la Halta Ciudanovița, pe un drum asfaltat sau betonat. La Halta Ciudanovița trebuie lăsată mașina sub pază. Ne găsim deja în inima munților. De la haltă ne deplasăm în sus pe calea ferată, săpată în stâncă și la înălțime mare (pe versantul stâng al văii), parcurgem tunelele Dollhorf (112 m lungime) și Zeiler (230 m lungime, în curbă) și după circa 1 km de la plecare ajungem la Viaductul Jitin (probabil Zeiler la origine). La întoarcerea pe același drum, se poate vizita tunelul Maniel, cel mai frumos, situat imediat lângă Halta Ciudanovița, spre Oravița. Acest traseu trebuie parcurs cu deosebită atenție și cu un grup mic, maxim 8 persoane, rapid, pentru că în cazul apariției unui tren nu sunt locuri de refugiu în orice punct al liniei. Ghidul trebuie să explice

acest lucru grupului și să fie deosebit de atent la o eventuală apariție a trenului, analizând din timp posibilitățile de refugiu, iar în caz de extremă urgență, să poată da semnale de oprire la tren, rotind mâna dreaptă în aer, invers acelor de ceasornic, astfel ca semnalul să fie perceput de mecanicul locomotivei. O altă variantă este găsirea potecii prin canionul Ciudanovița (Jitin) până sub viaduct, și apoi urcarea la calea ferată, variantă mai sigură pentru grupuri mari.

La Viaductul și Tunelul Schlucht (în lucrările mai recente este numit Anina, datorită apropierii de localitate, dar și datorită unei comodități lingvistice) se ajunge din Anina dacă se merge pe jos de la fostul magazin „universal”, pe stada Mathias Hammer, pe lângă calea ferată care duce la Oravița, până la capătul străzii, apoi chiar pe calea ferată pe sub rampele de încărcare cu cărbune ale preparației de cărbune, circa 1 km. Lângă tunelul actual se poate vizita și tunelul abandonat al căii ferate pentru tracțiune hipo. Pentru a ajunge la „magazinul universal”, când se vine de la Oravița cu mașina, se parcurge în lung tot Steierdorful și Anina până la bariera căii ferate Oravița-Anina. Acolo trebuie lăsată mașina.

Indiferent de unde începem traseul pentru vizitarea liniei, trebuie să vorbim mai întâi despre cărbune și despre „miracolul” Aninei.