

Storia della Ferrovia Anina-Oravița.

I lavori sono stati interrotti e ripresi poi nel 1850, proseguendo nel 1854 la linea sarà poi aperta solo per il carbone e altre merci. Nel 1855 la linea passò Stato alla Società Privilegiata delle Ferrovie di Stato austriache che aprirà anche al traffico passeggeri.

Segue poi la scoperta di nuovi insediamenti carboniferi e di metalli preziosi e altrettanto i boschi secolari esistenti in questa zona rappresentavano un'altra ricchezza. Tutte queste cose convincono la Società Privilegiata delle Ferrovie di Stato austriache a iniziare, nella primavera dell'anno **1861, la costruzione di una linea ferroviaria normale da Oravita ad Anina anche se in questa porzione c'era una piccola linea montana ove i vagoni erano trainati da cavalli. Questo tracciato era quasi parallelo a quello esistente oggi e si può vedere traccia dei terzazzamenti e anche un tunnel piccoli scavato nei monti.**

Il 15 dicembre 1863 la linea Oravita-Anina, con lunghezza di 33,4 km., è terminata e messa in funzione sia per trasporto merci che passeggeri.

Questo tratto è stato costruito solo 9 anni dopo la messa in uso della linea Gloggnitz e Murzzuschlag in Austria, essendo famosa per i problemi di costruzione che sono stati incontrati per attraversare i monti Semmering. La bellezza del paesaggio e l'ardita costruzione convinsero il barone Schlagintweit a paragonarla alla linea Ferroviaria di Semmering e di cercare di rendere conosciuta la zona al mondo sotto il nome "il Semmering di Banat".

La Società Privilegiata delle Ferrovie di Stato austriache sfruttò la linea dall'anno 1863 fino al 1891 quando sarà nazionalizzata e passata nello sfruttamento MAV, secondo le condizioni iniziali poste nel documento di concessione.

Nel 1918 secondo la disposizione del Trattato di Trianon, la ferrovia Oravița – Anina passò nella proprietà dello stato romeno essendo sfruttata fino ad oggi dall'Amministrazione CFR.

**Autori, progettanti, esecutori:** gli ingegneri Anton Rappos e Karl Dülzig; architetti Karl Maniel, Johann Ludwig Dollhoff-Dier. Una storia tragica che riguarda quest'ultimo: questi, considerandosi colpevole del fiasco della prima perforazione del tunnel Gârliște, dove le due gallerie non si sono incontrate a causa di una deviazione verticale di quasi tre metri, si è suicidato buttandosi in uno strapiombo da uno dei viadotti della linea.