



O serie de accidente petrecute în ultima perioadă pe calea ferată Salva - Vișeu ridică serioase semne de întrebare ce vizează siguranța feroviară pe acest tronson. În stilul lor binecunoscut, autoritățile încearcă să minimalizeze gravitatea lor. Ultimul accident din această serie, petrecut în 2 noiembrie, soldat cu spitalizarea a trei persoane, readuce în atenție această problemă și se vrea a fi un semnal de alarmă pentru luarea unor măsuri.

Cauzele care duc la scăderea gradului de siguranță sunt mai multe. Pentru a avea o imagine clară, trebuie privită situația sub două aspecte: al căii de rulare și al materialului rulant. Lucrările de la tronsonul Salva - Vișeu au debutat în anul 1936. Autoritățile regatului au avut în vedere utilizarea acestei noi căi ferate în scopuri de transport forestier, linia fiind una cu ecartament îngust. Traseul inițial începea la Moisei și avea ca punct final localitatea Telciu. Din cauza Dictatului de la Viena, când Ardealul este cedat Ungariei, lucrările se opresc. Noile autorități maghiare le reiau în anul 1941, construind o cale ferată cu terasament larg. Între anii 1941 - 1943 se construiesc trei dintre cele opt viaducte. Din cauza războiului, lucrările sunt sistate. După instaurarea regimului comunist, acestea sunt reluate.

- Fonduri uriașe

Pentru realizarea acestui tronson, vor fi alocate fonduri în valoare de două miliarde de lei - sumă enormă pentru acea vreme - iar debutul șantierului va avea loc la 1 aprilie 1948, acesta fiind denumit "șantierul Vasile Luca", după numele ministrului de Finanțe din acea perioadă, cetățean de onoare al Sighetului.

A fost preluat doar proiectul inițial, dar eliminând localitatea Moisei ca punct de plecare, aceasta fiind înlocuită cu Vișeu de Sus. Pentru realizarea obiectivului, au fost mobilizate importante

forțe, majoritatea constând din tineri voluntari, acei "brigadieri" care au depus o muncă titanică.

- Siguranța - pe ultimul loc

Lucrul cel mai grav a constat în modul defectuos al acestor lucrări. În dorința de a termina cât mai rapid șantierul, autoritățile au preferat soluții mai ușoare în detrimentul siguranței. De exemplu, pe distanța cuprinsă între localitățile Dealul Ștefăniței și Fiad, traseul a fost scurtat, excluzându-se construirea unei serpentine și a unui tunel, apelându-se la ridicarea a două viaducte, soluție mult mai ieftină. Această variantă a fost una nu prea eficace, aici înregistrându-se multe alunecări de teren. După 1989, sesizând situația, autoritățile au deviat lucrările de consolidare a acestei zone. Cu ajutorul Ministerului Apărării, care a pus la dispoziție militari genști, au fost efectuate lucrări de injecție cu beton, până la o adâncime de 70 de metri. Din nefericire, în timp, solul se degradează și gradul de instabilitate se accentuează. Un alt element care a contribuit la degradarea tronsonului a fost și trecerea de la locomotivele cu aburi la cele diesel - electrice. Din acel moment au început să apară și accidente.

Într-un asemenea accident petrecut în anii '80, un ofițer de marină care călătorea pe acest traseu, și-a pierdut nasul în urma rănirii, iar alte persoane au suferit răni ușoare. Incidentul a fost trecut sub tăcere, ofițerul primind, însă, despăgubiri din partea CFR-ului.

- Reabilitări "pe fugă"

Potrivit specialiștilor, în transporturi feroviare, resursa de exploatare a tronsonului Salva - Vișeu a fost depășită. Au existat câteva tentative de reabilitare a acestuia, dar fiind singura legătură feroviară cu țara, închiderea tronsonului nu era o soluție. O firmă de specialitate din Germania s-a oferit și a realizat lucrările de reabilitare. Pentru aceasta a pus o condiție: închiderea traficului pe perioada lucrărilor. Autoritățile au refuzat această ofertă, considerând că s-au înregistrat prea mari pierderi.

Odată cu diminuarea traficului feroviar de marfă și călători, argumentul în prezent nu prea stă în picioare. În continuare, tronsonul continuă să se deterioreze. Este doar o problemă de timp până când se va întâmpla un alt accident.

- Incendiu la locomotivă

Un alt aspect îl prezintă materialul rulant, în special locomotivele. Privitor la accidentul petrecut

pe data de 2 noiembrie, se pot constata alte elemente de îngrijorare. Refăcând firul evenimentului și discutând cu specialiștii din branșă, am aflat că echipajul care însoțea trenul accelerat cu nr. 1923, Timișoara - Sighetu Marmației, s-a confruntat de patru ori cu aceeași situație: incendiu la bordul locomotivei. Dispeceratul de la Cluj-Napoca, după ce a mediat situația, a chemat cea mai apropiată locomotivă, din gara de la Vișeu de Jos. Aceasta a pornit spre Romuli pentru a prelua trenul avariat și locomotiva avariata în urma incendiului. Locomotiva trimisă în ajutor era condusă de un mecanic cu peste 35 de ani de experiență. Conform uzanțelor și regulamentelor, viteza maximă permisă este de 20 km/oră, pentru a putea observa din timp eventualele obstacole. Plecând din stația "Dealul Ștefăniței", linia ferată fiind în pantă, viteza a crescut, iar distanța de frânare s-a micșorat. La această situație s-a adăugat și faptul că pe linie exista și un strat format din frunze care, asociate cu bruma și frigul au agravat situația. Mecanicul a sesizat pericolul și a acționat frâna. Roțile se blochează, dar locomotiva continuă să alunece la vale, până când, izbește în plin locomotiva avariata.

- Începutul coșmarului

În urma impactului, locomotiva de ajutor a deraiat cu roțile din față, iar locomotivei defecte i s-au rupt tampoanele și i s-au spart geamurile laterale. Cei doi mecanici aflați în locomotive, sesizând pericolul, s-au retras în spate spre a nu fi striviți (locomotiva are o greutate de 110 tone). A fost avariat și primul vagon al garniturii acceleratului nr. 1923, în mod superficial. Trei pasageri au fost răniți mai grav în urma impactului, fiind impusă internarea acestora la spitalul din Năsăud. Un bărbat de 71 de ani a suferit un traumatism cranio-cerebral, o femeie de 64 de ani - o fractură de braț, iar a treia femeie - fracturi costale. Ancheta va stabili cine se face vinovat.

- Locomotive second-hand din import

Locomotivele care se află în circulație pe tronsonul Salva - Vișeu au multe ore de exploatare. Deși România era o țară în care se construiau locomotive pentru export, din cauza crizei, uzinele și-au încetat activitatea. Rezultatul se vede. Acestea se defectează din ce în ce mai des și ajung să pună în pericol viața călătorilor. În loc să se caute soluții de revigorare a producției de locomotive pentru a se putea înlocui parcul, se preferă importarea de locomotive la mâna a doua, de tip "General Motors", care nu fac față reliefului nostru.

Liviu Siman

Sursa: [Glasul Maramuresului](#)