

Lucian CIOLPAN

DRUMUL DE SUB MUNTE. CONSTRUIREA TUNELELOR DE CALE FERATĂ TELIU

THE UNDERMOUNTAIN ROAD BUILDING OF TELIU RAILWAY TUNNELS

Abstract: *This article refers to a stage in the construction of the railway Brașov – Întorsura Buzăului, between 1924 and 1931, namely the most difficult part, the tunnel system from Teliu. Those three tunnels, named Columbelul, Morii and Teliu, have a total length of 4,846 m. Of the three, Teliu tunnel is the longest in Romania in our days with a length of 4,369.5 meters. The paper presents the stages of the building the three tunnels by contribution of Romanian and German engineers and some events happened during the construction of that great utility.*

We try to demonstrate that the construction of that railway had a positive impact on the local community, pulling them out of isolation and bringing greater economic development to the entire area. This article is also about the people who attended that wonderful work, people with different backgrounds and education. We drew special attention to the fate of Romanian engineer Ion Cotârță, dead at the inauguration of the tunnel, as Master Manole, the builder from popular ballad, who embodies the myth of the creator's self-sacrifice.

For documentation we have used the press articles and especially the oral testimonies of Teliu locals who lived in that period or had relatives who attended at the inauguration of the three tunnels. Oral testimonies were recorded in 2011-2012 by students of Teliu Secondary School in a school project.

This paper ends with the oral testimony of Boriceanu Gheorghe (b. 1919) who witnessed some events from that period of time.

Localitatea Teliu, numită în limba maghiară Keresztvár sau Nyén, este situată în sud-estul județului Brașov și se întinde pe o distanță de aproximativ 9 km de-a lungul drumului național dintre Brașov și Buzău, având o populație de 4.250 locuitori.

Comuna Teliu are o existență multiseculară, certificată de existența încă din secolul I î.Hr. a unei cetăți dacice cu șanț și val de pământ¹, *in situ*, în care s-au descoperit vase, alături de fibule, obiecte de aur și argint și cărămizi cu inscripția Legiunii romane a XIII-a Gemina, acestea din urmă datând din secolul al II-lea. Regele Andrei al II-lea al Ungariei dăruiește acest teritoriu Cavalerilor teutoni, care vor ridica, în 1212, pentru apărarea trecătorilor montane, Castrum Cruceburg (cetatea Crucii), în jurul căreia se va constitui Scaunul săsesc Prejmer.² În Evul Mediu, Teliu, un sat locuit de țărani șerbi maghiari și români, este disputat de către sașii din Prejmer și nobilii maghiari din Budila. Lipsa de terenuri agricole a făcut ca, de-a lungul secolelor, principalele ocupații ale populației

¹ Alexandrina D. Alexandrescu, Ioan I. Pop, *Cetățuia dacică de la Teliu*, în „Cumidava”, Brașov, XIV, 1989, pp. 10-11.

² Alexandrina D. Alexandrescu, *Contribuții la cunoașterea populației autohtone în feudalismul timpuriu din Țara Bârsei*, în „Cumidava”, VII, 1973, pp. 47-54.

locale să fie păstoritul transhumant, exploatarea pădurilor și cărașia pe drumul de căruțe Valea Teleajenului – Slon – Tabla Buții – Pasul Tătarului – Teliu, care făcea legătura dintre Țara Românească și Brașov.³ Această din urmă activitate era îngreunată de absența unei căi de comunicație mai facilă pentru transportul oilor și al lemnului.

În anul 1862, George Barițiu, în *Memorialul pentru cel dintâi drum de fier în România Unită*, considera că prima cale ferată ce se va construi în România trebuie să lege Giurgiu de București și apoi, trecând prin Ploiești, să se lege de Brașov prin Pasul Buzău; astfel, transportul mărfurilor din Țara Bârsei înspre București și Dunăre ar fi fost mult mai facil.⁴ Din păcate, ideea nu s-a finalizat, cu toate că interesele economico-comerciale ar fi susținut-o. Dinspre Buzău la Nehoiu s-a reușit dintr-o inițiativă privată, în anul 1909, să se deschidă o cale ferată⁵ pentru exploatarea pădurilor din Munții Buzăului.

În ședința guvernului, prezidat de Alexandru Vaida-Voevod, din 22 ianuarie 1920, ministrul Lucrărilor publice, Mihail Popovici, prezenta un referat prin care solicita „completarea rețelei de cale ferată pe linia Nehoiși – Brașov, care să înlesnească exploatarea de păduri din partea locului și să facă legătura directă dintre Buzău și Brașov descărcându-se astfel linia ferată Ploiești – Predeal care din cauza exploatărilor petroliere se găsește adeseori în neputința de a primi și îndruma toate trenurile... ceea ce face foarte anevoioasă circulația”. Această linie, sublinia ministrul Popovici, este de utilitate publică și are o importanță deosebită, căci va face legătura între Constanța și întreaga Transilvanie și Banat.⁶ Guvernul va aloca în această etapă suma de 106.677.150 lei, din care 300.000 lei vor fi folosiți de către Direcțiunea Generală a Construcțiilor de Căi Ferate, pentru realizarea studiilor de teren în vederea întocmirii proiectului definitiv al construcției liniei ferate Brașov – Nehoiși.

După Primul Război Mondial, situația economică a comunei Teliu era foarte dificilă. Terenurile arabile erau puține, principala ocupație fiind creșterea vitelor și a oilor pe generoasele pășuni montane situate pe întreg arealul comunei. Lipsa unei activități industriale în zonă, distanța de 24 km față de Brașov și lipsa oricărui mijloc de transport spre oraș, condamna practic această comună la izolare și înapoiere economică. Pentru locuitorii comunei Teliu, începerea lucrărilor a însemnat oportunitatea de a-și suplimenta veniturile lucrând la calea ferată.

Concesionarea lucrării va reveni unui consorțiu format din firma germană Julius Berger, cu sediul la Berlin, și statul român, reprezentat de către inginerul Romulus Baiulescu, directorul Direcțiunii Generale a Construcțiilor de Căi Ferate Române. Firma Julius Berger era cea mai bună constructoare de tunele de cale ferată din Europa din acea vreme, directorul tehnic și conducătorul lucrărilor fiind inginerul Fritz Kolberg, în timp ce, din partea română, lucrările au fost conduse de inginerul Ion Cotârță.

Lucrările pe tronsonul Hărman – Întorsura Buzăului, în lungime de 31 km, au început în toamna anului 1923, calea ferată fiind realizată cu ecartament normal pentru linie dublă și cu gabarite de electrificare, o soluție considerată la acea vreme de avangardă, linia

³ C. Rezachevici, *Neobișnuitul drum peste Carpați al oștii lui Radu Șerban înaintea bătăliei de la Brașov cu Gabriel Bathory*, în „Cumidava”, VIII, 1974-1975.

⁴ Radu Bellu, *Mică monografie a căilor ferate din România-regionala Brașov*, Editura Filaret, 1995, p. 207.

⁵ *Ibidem*.

⁶ *Guvernul Vaida și legăturile de cale ferată între Ardeal și Vechiul Regat*, în „Gazeta Transilvaniei” din 24 octombrie 1926.

nefiind electrificată. Întreg ansamblul construit însumează 1.650.000 m³ de terasamente, 348 de poduri și podețe, din care se remarcă în mod deosebit un pod viaduct înalt de 20 m în curbă și lung de 142 m, patru clădiri de călători, trei tuneluri, instalații de telefon și telegraf tip Morse și instalații de semnalizare Banovici, valoarea totală a lucrărilor executate fiind de 1,94 miliarde lei, ceea ce revine la 62,7 milioane lei/kilometru linie.

Partea cea mai dificilă a traseului s-a dovedit a fi străpungerea muntelui Predealul Buzăului (alt. 958 m), între Teliu și Întorsura Buzăului. După localitatea Budila, traseul urcă, șerpuint printre dealuri și făcându-și loc chiar prin inima unor culmi ce coboară din masivele înconjurătoare, adică prin tunelurile Columbelul (377 m), Morii (100 m) și Teliu, cu o lungime totală de 4.846 m.⁷ Acesta din urmă, prin lungimea sa de 4.369,5 metri, este considerat cel mai lung de pe întreaga rețea feroviară românească, fiind la momentul inaugurării cel mai lung din sud-estul Europei și al patrulea, ca lungime, din lume.

Tunelul Teliu a fost început, la 15 iulie 1924, din ambele capete, iar șantierul său era format dintr-o uzină electrică de mare capacitate, acționată de două motoare Diesel, o cale ferată, de 8 kilometri lungime de la cariera de piatră la tunel, deservită de 500 de vagoane și 5 locomotive cu care erau aduse materialele de construcție și era scos pământul din tunel. Trei mari ventilatoare, fiecare cu o capacitate de 5 m³ de aer pe secundă, asigurau ventilația tunelului, în timp ce un compresor de perforație săpa în munte.⁸ Lucrul la tunel a fost deosebit de dificil, galeria s-a prăbușit și a prins sub dărâmături peste 30 de muncitori, salvați miraculos de intervenția rapidă a echipelor specializate. La data de 1 octombrie 1926, s-a realizat străpungerea tunelului. Într-o mărturie orală, Sîrbu Vasile, fiul unuia dintre artificieri, descria momentul de mare emoție și tensiune al străpungerii muntelui:

Inginerul german [Fritz Kolberg, n.a.] a stat toată ziua în baraca sa, bea și avea un pistol încărcat. Dacă cele două echipe nu s-ar fi întâlnit conform calculelor sale era decis să își zboare creierii pentru că luase mulți bani pentru lucrare. Când a fost anunțat că se aud lovituri de târnăcop din partea cealaltă a muntelui și voci omenești a ieșit bucuros din baracă și a invitat toată lumea la cârciumă unde a făcut cinste⁹.

Evenimentul a fost pe larg prezentat în presa vremii și a fost sărbătorit printr-un banchet în ziua de 26 octombrie 1926. Au fost invitați patru miniștri, subsecretarul de stat de la Interne, directorul general al Căilor Ferate Române, alți invitați de marcă; oaspeții au fost conduși la tunel în două trenuri, îmbrăcați în halate și șepci albe. În prezența oficialităților s-au executat ultimele detonări de mine care au deschis definitiv tunelul. Oaspeții au ieșit din tunel, se pregăteau pentru poza oficială, dar în acel moment a avut loc un eveniment tragic:

...Și când s-a făcut inaugurarea tunelului a fost un inginer român, s-a numit inginerul Cotârță și s-a dus să pună drapelul pe fațada de intrare a tunelului, adică a trenului în tunel și încă nu se luaseră firele de curent de acolo și el când a fost puțin mai pe deasupra de gura tunelului și când a dat să pună steagul acolo, a alunecat un pic și a dat să se prindă de curentul electric și l-a electrocutat. Păcat de asemenea oameni¹⁰.

⁷ R. Bellu, *op. cit.*, p. 209.

⁸ „Gazeta Transilvaniei” din 26 octombrie 1926.

⁹ Interviu Sîrbu Vasile, 15 noiembrie 2011, arhiva autorului.

¹⁰ Interviu Giuglea Gheorghe, 7 octombrie 2011, arhiva autorului.

În memoria colectivă, a locuitorilor comunei Teliu, a rămas prezentă așadar moartea stupidă și accidentală a inginerului Ion Cotârță, decedat la inaugurarea tunelului din cauza atingerii din greșeală a unor fire electrice neizolate. Asemeni legendei Meșterului Manole, jertfa umană se pare că a asigurat trăinicia acestei minunate lucrări care dăinuie și astăzi, un monument de perfecțiune a tehnicii umane puse în slujba unui interes economic și utilitar. În ciuda acestui incident, manifestările au continuat cu discursuri ale directorului general Romulus Baiulescu, inginerului inspector-general Strățilescu, ale miniștrilor Coandă și Văleanu, al prefectului, dr. Ioan Lațicu. Firma Berger, înțelegând contribuția muncitorilor, a împărțit medalii, diplome și gratificații lucrătorilor și conducătorilor de lucrări, ca o răsplată a devotamentului și eforturilor excesive făcute de muncitori.¹¹ Meniul banchetului inaugural a fost asigurat de Casa Capșa, din București, iar principala atracție culinară a fost *nisetru* la parisiennă.¹² Seara, la cazinoul, au avut loc balul și petrecerea pentru muncitori. Ulterior, tunelul a fost întărit pe lateral și în partea superioară cu o centură de beton, care are o grosime de doi metri și jumătate.

De menționat că, în premieră pe această linie, antrepriza ing. Gheorghe Ignat a executat Tunelul Morii (100 m), cu galerie dublă, fiind primul tunel construit de o firmă românească. Al treilea tunel, Columbelul, are o lungime de 377 metri și a fost realizat în colaborare cu o antrepriză franceză.¹³

Condițiile grele de muncă și salariile mici au dus la izbucnirea unei greve a aproximativ 800 de muncitori care, în data de 5 februarie 1929, au încetat lucrul. În prima fază a mișcării greviste, firma Julius Berger a oprit lucrările, a acuzat pe conducători de sabotaj prin oprirea pompelor de aer și a considerat muncitorii concediați. „Gazeta Transilvaniei” din 1 martie 1929, în urma anchetei realizate de trimitșii ziarului, arăta că motivele încetării lucrului sunt străine de condițiile de salarizare ori de muncă:

mâini străine au intervenit între pașnici lucrători de la această întreprindere, care au tulburat pacea și au azvârlit pe lucrători în brațele grevei, deci ale șomajului.

După intense parlamentări, în ziua de 18 martie 1929, greva a încetat, lucrătorii au fost reprimiți la lucru, cu excepția a șase dintre ei, dovediți ca agitatori.¹⁴

Construirea căii ferate a adus în Teliu un avânt economic nemaivăzut nici în zilele noastre. Căii ferate i se datorează construirea drumurilor principale prin comună, deschiderea carierei de piatră și construirea cuptoarelor de pâine care trebuiau să asigure o parte din hrana muncitorilor. Veniturile au crescut simțitor prin oferirea unor servicii celor veniți să lucreze aici, de la cazare la alimentație publică și până la angajarea în serviciul de mentenanță a lucrării. Mulți dintre teleni au transportat cu carele personale sau ale întreprinderii feroviare piatra necesară construcției de la aproximativ 10 km distanță.

Progresul a venit aici pe urma șinelor de tren. Pentru muncitori, se construiseră cabane, două centrale electrice, un cinematograf, o sală de spectacole, un cabinet medical, hotel, cârciumi, toate deservite și de locuitorii ai comunei. Zona devenise una cosmopolită, aici vorbindu-se, pe lângă română și maghiară – limbile materne ale locului, germana, poloneza, ceha și italiana, purtătorii acestor limbi trăind în bună înțelegere cu localnicii.

¹¹ „Gazeta Transilvaniei” din 26 octombrie 1926.

¹² Anna Borca, *Nisetru à la parisiene și un tunel românesc*, în „Jurnalul Național” din 13 octombrie 2006.

¹³ Bellu Radu, *Istoria tunelelor de cale ferată din România*, 2000, p. 10.

¹⁴ Nelly Mitru, *Greva muncitorilor de la tunelul Teliu din 1929*, în „Studii și articole de istorie”, XVI, 1970.

Calea ferată a fost inaugurată oficial la 25 iunie 1931¹⁵, pe ea circulau zilnic două perechi de trenuri mixte, dar proiectul inițial de construire a căii ferate până la Nehoiu, în județul Buzău, a fost abandonat din cauza dificultăților financiare provocate de criza economică mondială dintre anii 1929 și 1933. Din această cauză linia s-a dovedit nerentabilă, în anul 1938 cheltuielile ei fiind de 7,68 milioane lei, față de veniturile de numai 5,99 milioane lei.¹⁶

Soarta căii ferate care trece prin Teliu este strâns legată de viața oamenilor de aici. Apărută cu armele în mână de către săteni de tentativa de sabotaj a trupelor germane, ea a fost calea de sosire a activiștilor de partid însărcinați cu colectivizarea comunei în 1962, dar și mijlocul prin care mii de locuitori ai comunei au făcut naveta la întreprinderile și școlile din Brașov.

În zilele senine, dacă privești din gura tunelului Teliu spre capătul său, poți vedea o mică deschidere de lumină care crește progresiv cu cât înaintezi mai mult, asemenea unui gând fugar care devine o mare idee, și apoi o realizare de seamă a tehnicii și măiestriei omenești.

Anexă

Mărturie orală despre construirea căii ferate Brașov – Întorsura Buzăului

BORICEANU GHEORGHE, cunoscut de săteni drept nea Țică, s-a născut în data de 21 octombrie 1919, în comuna Teliu, județul Brașov. Absolvent a cinci clase, veteran de război, a trăit în comuna natală ocupându-se de agricultură și fiind agent sanitar la dispensarul comunal. Interviuul a fost realizat de autor, la 7 octombrie 2011.

R. Cum arăta strada când erai dumneavoastră copil?

B.G. Strada? Cu piatră, era bună dar atunci noi care aveam vite eram obligați să dăm zece zile de poștă, să cărăm piatră pe drum, făceam drum prin câmp și așa aveam zile obligatoriu. Duceam piatră de râu pe drum și era bun drumul. Mai avea și un pic de gropiță dar erau mașini puține pentru că ele strică drumul, boul, vaca, calul nu.

R. Erau multe mașini pe atunci?

B.G. Mașini nu era niciuna, singura bicicletă a ieșit să zic prin 1925, avea învățătorul Szigmond Ober. Prima mașină, după război.

R. Când au început lucrările la calea ferată?

B.G. A început prin 1925 și s-a terminat în 1930.

R. Lucrau mulți oameni din sat acolo?

B.G. Lucra tot satul cât era dar aveam 4.000 de oameni străini: aveam cehi, aveam polonezi, aveam italieni mulți, italienii erau mineri când s-a construit tunelul. Aici era ca un orașel atunci. Acolo sus pe vale era un deal, sub gară acolo, erau numai clădiri cu etaj dar din șelă [scândură] și burlan de cărămidă fiindcă știau că nu le țin, numai până termină lucrarea. Acolo erau oameni cu familii cu tot cu copiii, era strand, era centrală electrică că am avut o uzină aici pe cetățuie în sus, acolo la stânga și am avut una acolo la tunel, că băga aer, băga apă, băga fel de fel în tunel pentru muncă. Așa că acolo era ca un

¹⁵ „Gazeta de Transilvania” din 26 iunie 1931.

¹⁶ Radu Bellu, *Mică monografie...*, p. 211.

orașel sus. Avea cinematograf, sală de distracție, avea și jocuri, popice, cutare, crâșmă, restaurant. Aducea pâine din Prejmer și aveam și aici două cuptoare cam în jos de primărie e o casă care are numai o singură apă. Știi, acolo unde este parcul, puțin mai jos pe stânga cum te duci în sus. Și după război s-a făcut pâine acolo.

R. La acel cinematograf ați văzut primul film din viața dumneavoastră?

B.G. Am văzut, eram copil mic și când am văzut că vine, era și cu sonor și vorbea așa tare și nu mi-a plăcut. Eram mic și m-a dus o soră, am dormit în timpul vizionării.

R. Cum se înțelegeau cei din Teliu cu străinii?

B.G. Cu străinii se împăcau bine, sunt oameni buni în satul acesta, nu sunt oameni răi.

R. Știți cumva cât câștiga un om la calea ferată atunci?

B.G. Ca miner se câștiga bine, ca zidar iară se plătea bine dar căraușii care duceau piatra, câștigau prost. De abia câștigau 100 lei la zi cu căruța, omul și căruța. Patru metri cubi de piatră și trebuia s-o ciurim la Tărlung. Un copil care sfărâma piatra, care era cioplită cam 80 lei. Noi cu carul cu vite, 100. Dar mergea lumea care nu avea altceva de făcut, mergea, și întreprinderea avea 40 de căruțe, avea boi și avea oameni de aici de mâna căruța. O încărcă, o făcea, erau ca un fel de salariați. Când era vreme rea și nu mergeau își luau banii dar numai o zi, două dacă stăteau. Și iarna pe viscol, pe ger mâneau încontinuu și apoi aveam... construiseră o cale ferată mixtă pe sub calea ailaltă și ducea piatră de aici din carieră. Făceam prismă și în prismă puneam, încărcă pe vagoane era, cum îi spune, mocăniță, de aia era. Și încărcă 4-5 vagonete de alea mai mici și le ducea pe deal unde era nevoie, turna poduri, turna ce avea nevoie sus. Apoi s-a desființat după un timp, era prin grădini pe la oameni, mergea roată, așa.

R. Cum au construit tunelul?

B.G. Tunelul a fost început din două părți, la Întorsură și aici la noi și s-au întâlnit la jumătate. Aceeși înălțime, aceeași direcție. Se zice că înainte era oameni mai reduși, am avut oameni școlarizați și atuncea. De unde a putut măsura pe deasupra că doar nu aveau aparatură ca acum și acolo s-au întâlnit exact. Și că nu putea numai într-o parte că era prea lung. Au cărat materialul, pământul din el la o parte, încolo, iar restul în care. A murit multă lume că s-au dărâmat planșeurile și apoi în 1932 a dat drumul la trenuri personale. Străinii s-au dus fiecare acasă, alții au mai rămas. A fost un italian care a avut doi copii, unul era inginer, el era miner, dar n-a lucrat că era bătrân. Și un băiat a luat o fată, o verișoară de a mea și a rămas aici. Știa bine românește că a venit de tânăr.

R. Ați fost la inaugurare?

B.G. Nu am fost. Când s-a inaugurat aveam un inginer șef din partea statului Cotârță Ion și el neavând de lucru a vrut să facă o fotografie, s-a suit sus pe bordura tunelului și acolo când s-a uitat a amețit și s-a poticnit, a pus mâna la sârmele de curent și l-a curentat. L-au înmormântat aicea, l-a scos prin 1950, cam așa ceva și l-a dus la București, nevasta lui mai trăia. A fost îngropat în fața bisericii, acolo i-a făcut un cavou din ciment, plăci deasupra, pământ și crucea. Era om bun, fain, el a fost șeful Direcției Căilor Ferate, Cotârță Ion, care va să zică.