

**"Prin contribuția lor la realizarea acestei măreții a Carpaților, geniștii Armatei Române au dovedit că sunt demni continuatori ai tradiției de constructori în timp de pace și neînfricați luptători pentru apărarea la nevoie a gliei străbune. Onoare și recunoștință veșnică constructorilor TRANSFĂGĂȘANULUI, mândrie națională!"**

*(General de brigadă inginer rtg. Florea D. Necula)*



Executarea găurilor de mină la bază versantului.



Militari geniști efectuând finalizarea platformei drumului.

Traseul drumului TRANSFĂGĂRĂȘAN parcurge toate formele de relief, situate de o parte și de cealaltă a munților Făgăraș și conferă turistului confortul recreativ și relaxant pentru a admira frumusețea peisajului, a faunei și a florei acestor zone, care mai înainte de execuția lucrărilor erau accesibile numai celor îndrăgostiți de munte, dar care mergeau pe poteci și traversau punctele periculoase prin legarea între ei cu frânghiile.

Repartizarea traseului pe unități de relief străbătute este:

- de șes 5,930 km, reprezentând 6,64 la sută din lungimea totală;
- de deal 4,570 km, reprezentând 5,12 la sută din lungimea drumului;
- de munte 59,300 km, ce reprezintă 66,42 la sută din traseu;
- alpină 19,490 km, ce reprezintă 21,82 la sută din totalul traseului.

Pe parcursul celor peste patru ani de execuție cele două detașamente au realizat următoarele volume de lucrări de infrastructură a drumului:

- 1.240,787 mc terasamente;
- 155,487 mc îmbunătățiri terasamente;
- 1.393.455 mc derocări;
- 137,746 mc ziduri de sprijin;
- 85.030 mc fundație drum;
- 53.736 mc strat de macadam îmbunătățit;
- 462 buc. podețe.

Profilul transversal de bază al drumului este tip seceră, dar în zonele accidentate este profil transversal mixt.

Lucrările de derocare în zona muntoasă, în special tronsonul de la nord se executau prin explozii repetate la partea superioară a versantului, atunci când erau fisuri sau crăpături, iar dacă versantul era compact, acesta era derocat prin efectuarea unor găuri de mină la bază, introducerea explozivului și desprinderea propriu-zisă a faliei.

După cum precizam anterior, în afara materialului exploziv trotil (T.N.T.), pus la dispoziție de C.T.Ge. din depozitele proprii (materiale explozive cu termen de valabilitate epuizat) militarii geniști au folosit



Executarea zidurilor de sprijin după derocarea versanților, rănguirea lor și colectarea, dirijarea infiltrărilor pânzei de apă freatică.



Pregatirea blocurilor de piatră pentru înzidire la zidurile de sprijin, dar și concasarea celor care nu puteau fi fasonate.



Buldozere S1500 și S1300 lucrând la realizarea stratului de rezistență a drumului în zona porților "Întâlnirii" și a "Geniștilor."



cantități mari de A.M.1 (amestec din azotat de amoniu și motorină), folosind explozivii standard doar pentru inițierea exploziei.

Toate operațiunile de execuție a lucrărilor se efectuau în ritm alert.

Astfel dacă erau finalizate parțial lucrările la terasamentul drumului, echipele de militari instruiți special treceau la efectuarea zidurilor de sprijin la versantul curățat și pregătit pentru înzidire.

Din fotografiile prezentate cred că se poate face o imagine reală a condițiilor grele, improprie în care își desfășurau activitatea zilnică militarii în termen geniști, având în vedere posibilitățile tehnice existente pe fiecare șantier la nivelul anilor 1970-1974. Acest măreț drum național strategic a cerut execuțanților eforturi omenești fantastice, chiar jertfe omenești.

Lipsa mijloacelor tehnice necesare a fost înlocuită cu eforturile militarilor din arma geniu, care au realizat concasarea manuală a blocurilor de stâncă pentru executarea lucrărilor la terasamentul inferior a patului drumului, au fost situații în care blocurile mari au fost așezate manual în axul drumului peste care buldozerele din dotare încărcău și compactau stratul de rezistență.

Ridicările topometrice și trasarea sectoarelor de drum în tronsonul de la nord al Transfăgărășanului se efectuau concomitent cu înaintarea grupurilor de execuțanți. La aceste activități participau atât inginerii civili, cât și cei militari pentru ca măsurătorile efectuate să fie cât mai corecte și mai ales exacte.

Tunelul Capra-Bălea a fost executat tot de militarii geniști conduși de maiștrii și șefii de echipa civili, iar lucrările au început concomitent de la ambele capete.

Galeria acestuia are o înălțime de 4,40 metri, o parte carosabilă lată de 6 metri, este ventilat natural și este iluminat electric pe toată lungimea. În timpul lucrărilor de construcție a acestuia, la partea dinspre sud, în urma unei avalanșe de pe versantul muntelui Capra, intrarea în galerie a fost blocată de torentul de zăpadă căzut, existând riscul axfisierii persoanelor aflate la lucru. Numai intervenția rapidă și inspirată a militarilor din Detașamentul de Sud, au salvat viețile camarazilor lor.

Conform prevederilor H.C.M.-ului din 1971, termenul de realizare a drumului strategic Transfăgărășan stabilit era de 44 de luni, în realitate însă ținând cont că organizarea de șantier și primii metri cubi de pământ și stâncă au excavați în prima decadă a lunii martie 1970, durata reală a fost de 54 de luni (patru ani și jumătate).

Ritmul de construire a fost de 25 de km pe an, iar în condițiile date, aceasta a fost un record național, european, probabil chiar internațional la acea vreme.

Fără participarea armatei, a militarilor și cadrelor militare din arma geniu, era imposibil de executat mai repede de 10 - 15 ani.



AVRAM IANCU - 200!



Nr.8(48/august 2024)

La finalizarea lucrărilor în septembrie 1974, când întregul drum național realizat ca drum de macadam îmbunătățit, lucrările de artă, inclusiv tunelul rutier nebetonat s-a inaugurat, a fost apreciată eficiența muncii desfășurată de militari și cu precădere de cei din arma geniu, de aceea au fost decorați cu cele mai importante ordine și medalii ale vremii. Toate lucrările de construcție efectuate au au fost apreciate de comisiile de recepție cu calificativul "Foarte bine".



Copertinele din zona "Piatra Dracului"

Pentru executarea a peste 3,8 milioane mc de terasamente de drum, din care peste 68 la sută săpătură în stâncă (derocare) a fost necesară consumarea următoarelor materiale explozive:

- peste 150 tone de trotil (T.N.T.);  
- 1.380.000 capse pirotehnice și electrice;  
- 1.885.000 metri liniari de fitil ordinar și detonant;  
- 10.000 tone de azotat de amoniu în amestec cu peste 15.000 tone motorină. Timp de patru ani până în primăvara anului 1978 drumul astfel realizat a rămas în circulație, sub trafic și a suportat cu brio toate vicisitudinile condițiilor meteorologice din zonă, demonstrând parcă seriozitatea și bunele aptitudini practice ale executanților militari.

Din primăvara anului 1978 districtele de drumuri naționale ale celor două județe Argeș și Sibiu au trecut la asfaltarea acestuia.

Concomitent cu operațiunile de asfaltare, militarii Batalionului de construcții drumuri din Alba Iulia au început construirea copertinelor pe drum și montarea stâlpiilor pentru telecabină.

În aceeași perioadă efective ale unității de lucru în economia națională, împreună cu efective și cadre



Darea în folosință, după recepția lucrărilor a hotelului construit la Bâlea-Cascadă.

militare tehnice din Direcția de Cazarmare a M.Ap.N. au început și au realizat complet construirea hotelurilor de la Bâlea-Cascadă și Cumpăna, care au fost recepționate la termen, în anii următori.

Înainte cu câteva luni de inaugurarea oficială a drumului TRANSFĂGĂRĂȘAN, comandantul Detașamentului de Nord a propus conducerii Comandamentului Trupelor de Geniu ca pe tronsonul acestei mărețe construcții să se monteze plăci comemorative cu denumirea locurilor unde militarii în termen și cadrele militare au depus eforturi susținute în perioada execuției:

- poarta Geniștilor;
- poarta Întâlnirii;
- poarta Lacrimilor;
- poarta lui Mamolea, etc.

C.T.Ge.ul a înaintat aceste propuneri M.Ap.N.-ului, iar peste aproape doi ani a venit aprobarea ca pe întregul tronson al drumului să se ridice numai două monumente comemorative:

- poarta "Geniștilor", în apropierea locului de încheiere a lucrărilor detașamentului din nord;
- poarta "Întâlnirii", pe locul unde au făcut joncțiunea la finalul lucrărilor cele două detașamente.

De ce a fost luată această hotărâre? Încă nu s-a aflat! Poate mai sunt documentate la care încă nu avem acces, timpul ne va confirma sau infirma. Rămâne de văzut!!!

Peste ani, la împlinirea celor 40 de ani de la inaugurarea TRANSFĂGĂRĂȘANULUI, foștii ofițeri de geniu ce au condus și coordonat lucrările și militarii din subordine s-au întâlnit pe tronsonul drumului. Spun martorii care au fost prezenți că privind spre vârful versantului muntos cu lacrimi în ochi, generalul în rezervă Mazilu, ar fi recitat din propriile versuri:

... **"În lupta cu intemperiiile și stânca,  
De multe te-am blestemat,  
Dar să mă ierți, că nu știam atunci ce taine minunate poți s-ascunzi.  
Și-mi pare rău că m-am lăsat furat  
De gânduri negre, săvârșind acest păcat!  
Transfăgărășanule, nu uita  
Să spui la generațiile viitoare că în ritmul acela infernal,  
În care noi te-am construit, pe aceste locuri muntoase  
S-A ȘI MURIT!!!!...."**



Ofițeri de geniu la împlinirea a 40 de ani de la inaugurarea drumului strategic din munții Făgăraș. Cel din mijloc în uniformă de general, este fostul comandant al Detașamentului din nord, colonelul Mazilu.

