

LBRIS

We know
books

Cătălin Deacu

Linii ce înseamnă

DESTIN

INTERVIURI CU MECANICI DE LOCOMOTIVĂ
IMPLICAȚI ÎN ACCIDENTE MORTALE

2026

A editura
ANTET
REVOLUTION

CUPRINS

LISTA ABREVIERILOR	4
LISTA FIGURILOR	5
PREFAȚĂ	7
INTRODUCERE	11
INTERVIURI	17
CONCLUZII	161
POSTFAȚĂ	177

Descrierea CIP a Bibliotecii Naționale a României
DEACU, CĂTĂLIN

Linii ce înseamnă destin : interviuri cu mecanici de locomotivă
implicați în accidente mortale / Cătălin Deacu. - București : Antet
Revolution, 2026

ISBN 978-973-6366-01-7
821.135.1

C.F.R. S.A – Compania Națională de Căi Ferate „C.F.R. S.A”

C.F.R. Călători – Societatea Națională de Transport Feroviar de Călători „C.F.R. Călători”

C.N.A.I.R. – Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere

Poliția T.F. – Poliția Transporturi Feroviare

I.R.E. Constanța – Întreprinderea Reparații Electrice Constanța

S.C. – Supravegherea Circulației

Fig. 1 Nr. deceselor în accidente feroviare în anul 2024 11

Fig. 2 Nr. deceselor în accidente feroviare în anul 2023 12

Fig. 3 Nr. deceselor în accidente feroviare în România în intervalul 2016-2024 13

Fig. 4 Nr. deceselor în accidente feroviare în Bulgaria în intervalul 2016-2024 14

Fig. 5 Nr. deceselor în accidente feroviare în Ungaria în intervalul 2016-2024 14

Fig. 6 Harta densității rețelei feroviare în anul 2023 (m/km^2) 15

Fig. 7 Model de amenajare a trecerilor la nivel a drumurilor naționale cu calea ferată 173

Fig. 8 Harta distribuției spațiale a trecerilor la nivel a drumurilor cu calea ferată 174

INTERVIURI

M.P.

mecanic de locomotivă pensionat

Reporter: Ați fost o viață întreagă ceferist. Cum ați ales această profesie?

M.P.: Pasiunea a pornit mai mult din dorința de a scăpa de o situație în care intrasem. Am terminat liceul energetic și lucram la I.R.E. Constanța (n.a. – Întreprinderea Reparații Electrice Constanța). I.R.E. Constanța ne-a detașat la I.J.T.N. Constanța pentru a lucra pe stații de transformare, substații de transformare și linii de contact. O luasem pe niște căi greșite și am considerat că îmi distrug viitor.

În anul 1989, având și un vecin mecanic de locomotivă, chiar lângă mine, M. I., m-a ajutat într-o fel, mi-a depus cererea de angajare la Depoul Palas, cum era înainte. Depoul Palas Constanța era un depou imens, cu locomotive de călători, 22 de locomotive numai pe Sitorman. Erau 66 de echipe de mecanici și mecanici ajutor. O adevărată plăcere.

Imediat după ce m-am angajat a venit momentul 1989. Am făcut școala de mecanici ajutători în 1990. În februarie am început-o și în septembrie am terminat-o. După care am fost repartizat ca mecanic ajutor la cei începători, la mecanicii de manevră, care erau niște mecanici, cum să vă spun eu, cele mai grele mișcări, în calea ferată sunt cele de manevră.

Mecanicii ăia sunt foarte ordonați, foarte conștiințioși și cu un simț dezvoltat, așa ca pisica. Am stat din octombrie la manevră, octombrie-noiembrie, în decembrie m-au luat la trenuri de marfă, locale de marfă, Constanța - Mangalia.

Acolo am luat cu un alt mecanic, Dumnezeu să-l odihnească, o locomotivă de la zero. Am curățat-o, am spălat-o, am făcut-o, am reparat-o, am tot, tot, tot și am intrat cu ea pe piață. Dieselul 710, îl țin minte. Eu fiind electrician de meserie, pentru mine, partea electrică era o minciună.

Mă trezesc în februarie pe împărțitor, că era un tablou mare unde erau afișate trenurile, mecanicii și mecanici ajutor și toate cele. Era ceva frumos. Toată lumea aștepta țințarul, așa se spunea, țințarul, să fie cu țințarul. Când mă văd la călători, cu Dieselul 600. Mă duc la instructor, domn instructor, dar ce am făcut? Băi, M., n-ai făcut nimic mă. Dar uite, N.I. și a zis că ești întreținut, ești curat, nu aia, nu aia, nu aia. Uite, A.M. te-a vrut ajutorul lui. O să mergeți la Craiova, să luați un diesel nou-nouț ce a fost reparat. Vă dați seama că pentru mine era ceva.

Reporter: Ceva nou, o mare împlinire...

M.P.: Nou. Ne-am întâlnit. Să trăiți, să trăiți! Ia zi, tu ești M.? Eu sunt. Că eram tânăr. Zice, băi, fii atent, mâine dimineață plecăm la Craiova, uite, așa, așa, dar să te îmbraci! Am înțeles, domn mecanic, nu se pune problemă.

Deci, mă uitam la ei, cum să vă spun eu, când veneau, îmbrăcați la costum, cravată, cămașa, geantă, băi, era un respect total, deci nu aveai cum să treci în față unui mecanic, cel puțin la cei de călători, nu se punea problema, ăia mâncau locomotivele.

Am mers la Craiova, am adus Dieselul 600, am făcut încă două echipe și patru ani jumate am făcut cu el. N-a reușit nimeni să mă ia de la dieselul ăla.

Reporter: Ați fost asistentul lui...

M.P.: Asistent, dar cum să vă spun eu, asistent cu drept de manipulare. Adică el a spus așa, gândirea lui a fost așa, dacă tu nu manipulezi, nu o să înveți niciodată. Deci trebuie să manipulezi ca să înveți, să conduci trenul, să ai toate atuurile la mână.

El a trecut printr-o experiență nefericită cu băiatul lui și cu am fost ca un fel de sprijin pentru el și moral, și orice. D-asta nici nu a vrut să ia pe altcineva. Știa, e M., e M. al meu. Mi-a făcut o deosebită plăcere să fac serviciul meu, 4 ani și jumate.

Reporter: Mai țineți minte, prima cursă singur, când ați fost mecanic titular?

M.P.: Prima cursă a fost după ce am făcut noi grevă, 23 de zile, nu mai rețin data.

Reporter: În ce an era?

M.P.: Când era Băsescu ministru. Prima cursa a fost din Constanța. Vă dați seama, instructorul regional care era atunci a zis te îmbraci la patru ace. Ai înțeles? Aoleo! Tremurau genunchi!

Reporter: Aveați emoții mari?

M.P.: Vă dați seama, primul tren care pleca din Constanța după 23 de zile de grevă. Nu aveam călători, am avut șeful de tren, conductorul și doi călători. Nu spuneți că la Dorobanțu, dă din piciorul. Aoleo, aoleo mi-am zis, băi, trebuie să te calmezi!

Reporter: Ce s-a întâmplat la Dorobanțu?

M.P.: A dat locomotiva defect. Băi, trebuie să te calmezi. Ce e acolo, ce scrie, nu știu ce. Am remediat-o, dar mergând așa, ușor.

Când am ajuns la Gara de Nord, vă dați seama, reporteri, camere de filmat, eu am tras geamul, toți băteau în tablă, domnul mecanic, domnul mecanic! Eu am simțit ceva cald aici. Ce naiba, îmi curge nasul. Când mă uit, era sânge. De emoție mi-a curs sânge pe nas.

Reporter: Asta pentru că ați ajuns cu bine la destinație...

M.P.: Am ajuns fără probleme și încă timpuriu. După am memorat toate cele și stăteam și mă gândeam în dormitor. De ce am fost eu așa de emotiv? Pentru că totul mi-a mers perfect. N-a fost, să zici că, dar teama aia, băi, să nu... Era prima oară.

După care n-au mai fost probleme. Am continuat și am făcut și trenuri. Am probat și vagoane. Aveam o singură locomotivă de 200 de km., care făcea probe la vagoane de călători cu viteza de 200, 180, 160, 140 de km. la oră. Atunci au descoperit ei niște plăcuțe de frânare ecologice. Hai să mergem. Și am început la 180, la 200.

Reporter: Ați prins 200 km/h cu un tren de probă?

M.P.: Da, cu 200 și când băteam 200 pe aia, el anunța pe inginerul de la vagon și decupla automat. Un sistem de decuplare automat și tu îți vedeai de mers și el începea să frâneze.

La un moment dat, mă uit în oglindă, el tot venea după mine. Măi, unchiașule, ăsta tot vine după noi! Nu mă, lasă, că se oprește el. Măi, unchiașule, ăsta tot vine după noi! Nu mă, lasă, că se oprește! Lehliule, pune bariera tati că ăsta vine după mine. De ce? Bă, nu se oprește vagonul!

Mamă, aveam o frică, băi zic îmi lovește locomotiva și era locomotivă de la București Călători. Erau foarte pretențioși. La chestia de curățenie, de întreținere, erau... Lehliule, am auzit, am auzit, îți spun! A pus bariera, am

închis bariera și dăi, am oprit cam la un km. față de gară. Am trecut și în zona neutră și el de abia s-a oprit în gară. Și făceau ăștia, băi, electrica, electrica de probă. Băi, tati, mai trăiești? Trăiesc, mă. Fă-mi parcursul invers ca să pot să vin în gară.

Reporter: Deci n-au ținut plăcuțele la vagon?

M.P.: N-au ținut plăcuțele. După ce a pus plăcuțe normale de frână, cum avem și la mașini, a fost altfel. Deci, drumul de frânare trebuia să fie la viteza de 160 de km, 1600 de metri, astfel încât cetățeanul, călătorul, să nu aibă de suferit. Adică bagaje în cap sau altceva. Deci, ăsta era drumul de frânare.

Reporter: Practic, le-au testat cu dumneavoastră. Oare și pentru că v-au văzut mai tânăr?

M.P.: Ei testau cu mecanicii cei mai bine pregătiți din Constanța. Era o onoare. Era o onoare ca să te ceară Autoritatea feroviară, în domeniul reglementării, sistemul de frânare, să te ceară ca mecanic. Totuși, era ceva...

La un moment dat, la Dor Mărunt, cel care trebuia să păzească bariera s-a dus la cârciumă. Eh, ce, până vine trenul... Ne-am pomenit în față cu un utilaj mare, la 160 de km. la oră. Nea V. vă poate confirma, atâta a zis, scapă cine poate. Eu am închis ochii, nu s-a auzit decât un pac scurt cu lateralul locomotivei, i-am lovit cârligul din spate.

Deci a trecut o volă prin fața noastră. Doar am șters-o. Am avut noroc. El a văzut. Impactul era devastator. Din noi nu mai rămânea nimic. Cred că a accelerat și el să treacă mai repede, că altfel dacă frâna și rămânea pe loc...

După aceea ne-au schimbat alți colegi, după amiază. Locomotiva rămânea în Fetești parcă îmi aduc aminte. După aceea, direct la cârciumă, hai să sărbătorim că am scăpat cu viață!

Reporter: Când ai avut primul incident?

M.P.: În 2011. Aveam 47 de ani.

Reporter: Ce s-a întâmplat atunci?

M.P.: Atunci eram la rezervă. Un coleg de Medgidia a dat locomotiva defectă pentru că în loc să mute un comutator după poziția zero pe poziția pornit, a mutat un alt comutator, care nu avea nicio treabă. Locomotiva nu a putut să fie pusă în funcțiune și el a dat telefon la tură, a spus băi, e locomotiva defectă, trimiteți-mi locomotivă de ajutor.

Eu am luat o altă locomotivă de la linia nouă. A doua locomotivă. Prima era a unui mecanic de Fetești, M.M.. Impiegatul de atunci, din ziua respectivă, a zis, hai măi tati, hai mă tati, ieși pe aceeași comandă. Greșcala mea asta a fost, că am ieșit pe aceeași comandă. N-am așteptat să se anuleze comanda, să vină din alb lunar în albastru și pe urmă din nou în alb lunar semnalul, am mers după el.

La intrare în grupa tehnică el a considerat că trebuie să se miște din locomotivă. La noi dispozitivul de siguranță și vigilență, dacă nu-l acționezi timp de două secunde, te avertizează sonor în următoarea secundă și în a treia secundă singur te frânează. Pe el l-a frânat, el era pe undeva prin sală, nu știu ce făcea, nici în ziua de astăzi nu am aflat. Am intrat în el cu 15 km. la oră.

Reporter: În colegul dumneavoastră?

M.P.: Bineînțeles, au fost patru tampoane, trei izolatori. M-a ajutat fostul director de la noi, căruia îi mulțumesc din suflet, un om deosebit și un șef de depou de la Arad, care mi-a trimis izolatorii și o bară înaltă.

În schimb, nimeni nu m-a întrebat, băi frate ce faci, cum ești, te putem ajuta cu ceva? În schimb, sunau telefoanele.

Eu atunci în perioada aia eram lider de sindicat, pe Constanța și lider zonal, pe zona de sud.

Șapte miliarde ai de plată! Am zis, mă fraților, lăsați-mă în pace! Măi, am greșit, nu vă atingeți de nimeni. Eu sunt singurul vinovat. Bineînțeles, toți, băi, măi, băi, măi, băi, avem bancă, băi, avem aia, băi, ne bagi, în rahat, băi. Bine mă, toată vina o iau asupra mea!

Reporter: Colegul dumneavoastră a pățit ceva?

M.P.: Colegul meu nu a pățit nimic, dar așa își cerea scuze. Credeți-mă, am luat toată vina asupra mea.

Reporter: Primul incident cu victime când a fost?

M.P.: Mergeam pe București, în 2006 - 2007. Primul și primul a fost când eram mecanic-ajutor cu Electrica 719, cu S.I.. Am lovit în pasajul de la Ciulnița un om care a rămas lipit de cârligul locomotivei, la 140 km. la oră. Am intrat cu el până în stația Fetești. În stația Fetești a venit SMURD-ul și l-a dezlipit din cârlig. Omul ăla a rămas șocat. Deci el dacă te vedea la un km. de linie, era la un km., nu mai lua mâna după goarnă, atât de șocat a rămas omul. Nimeni nu l-a ajutat, nimeni.

Reporter: Erați mecanic - ajutor. Deci nu era responsabilitatea dumneavoastră neapărat?

M.P.: Nu era, dar totuși. Trebuia să am grijă ca să nu cumva să o ia razna. D-aia eram mecanic - ajutor.

Reporter: Victima s-a aruncat în fața trenului?

M.P.: Da. Erau eram în stânga lui, a mecanicului. M-a șocat și pe mine, da. El a continuat, nu știu, spaima aia, era totuși timorat.