

## Procesul comunist din Gara Teius: cum au fost judecati ceferistii vinovati de catastrofa feroviara din 1968

Dorin Timonea,



Gara din Teius este cea mai veche si cea mai impunatoare din Alba. De peste 150 de ani este unul dintre cele mai importante noduri feroviare din Romania. De-a lungul vremurilor a fost "martora" la evenimente deosebite, care au marcat istoria acestei zone. Unul dintre acestea a fost catastrofa feroviara din 1968, soldata cu 22 de morti si peste 70 de raniti.

Gara Teius este nod feroviar pentru magistrala 300 (Bucuresti - Brasov - Cluj Napoca - Episcopia Bihorului) si linia Simeria - Alba Iulia - Teius. Un nod feroviar de asemenea importanta trebuia sa aiba si o cladire pe masura. Constructia dateaza de peste 100 de ani si este impresionanta. Din pacate, cladirea nu mai reprezinta de mult istoria locurilor, fiind intr-o stare de degradare fara precedent.

### **Doua trenuri pe aceeasi linie, intre Teius si Blaj**

Gara Teius a fost "martora", de-a lungul anilor, la numeroase evenimente mai mult sau mai putin fericite. Unul dintre acestea, care se inscrie in cartea neagra a istoriei feroviare din Romania, a fost procesul organizat de regimul comunist in incinta garii ca urmare a accidentului din anul 1968. Catastrofa feroviara a avut loc pe linia Blaj-Teius. In zorii zilei de 7 octombrie trenul personal 3340 se afla in statia Bucerdea. Garnitura ar fi trebuit sa astepte, din cauza restrictiilor, trecerea acceleratului 303 care venea de la Blaj, din sens opus.

Numai ca, noul grafic nu a fost transmis la timp de cei responsabili. Consecinta: cele doua trenuri au plecat din directii opuse pe aceeasi linie. Pana la catastrofa n-a mai fost decat un pas. Ciocnirea celor doua garnituri s-a lasat cu 22 de morti, 72 de raniti grav si pagube estimate la 11 milioane de lei. Suma facea referire la distrugerea celor doua locomotive si a 12 vagoane.

Informatii graitoare despre catastrofa de acum 43 de ani apar in presa vremii, detinuta de Arhivele Nationale Alba. In ziarul local aparea a doua zi dupa accidentul feroviar un articol scurt in care se prezenta numarul mortilor si ranitilor si faptul ca s-a infiintat o comisie de ancheta din care facea parte si ministrul cailor ferate din acea vreme, care sa afle cauzele catastrofei. Sub articol apare si un mesaj de condoleante din partea Comitetului Central al Partidului Comunist Roman si al Consiliului de Ministrii. O dovada ca autoritatile vremii au vrut sa ascunda cazul „sub pres” este si faptul ca nu s-a scris niciun cuvint despre tragedia de pe calea ferata in „Scanteia”, ziarul central de propaganda al comunistilor.

Cel putin interesant este procesul public in care au fost judecati cei gasiti responsabili de producerea accidentului feroviar: impiegatul Teodor Petrisor si acarul Alexandru Cristea. Judecata nu s-a facut intr-o sala de Tribunal, ci in Gara din Teius, aflata la cativa kilometri distanta de locul in care s-au ciocnit trenurile.

### **Proces in fata a 1.000 de ceferisti**

Autoritatile comuniste s-au mobilizat si au adus la proces peste 1.000 de ceferisti din intreaga tara, care sa vada cu ochii lor ce patesc cei care „saboteaza” constructia socialismului. Procesul cu public a inceput la mai bine de o luna de la producerea tragediei. Filmul tragediei a fost reconstituit din declaratiile martorilor si in baza probelor ridicate de la locul catastrofei „In ziua de 7 octombrie, calatoream cu trenul accelerat 303 in interes de serviciu la Directia regionala C.F.R. Cluj”, a spus unul dintre martorii oculari, Aristide Georgescu. „Ocupam locul 52 din vagonul 4. Pe la orele 6.14 m-am trezit aruncat de pe banca la podea. Mi-am revenit in fire, nestiind ce s-a intamplat. Am coborat din vagon si am vazut ca trenul stationa. Era o ceata densa, nu se vedea mai departe de 30 de metri. Am auzit imediat tipete, vaiete, oameni ingroziti. Am notat kilometrul: 86+700 si m-am indreptat spre cabina 1, unde l-am intalnit pe acarul, in persoana inculpatului Alexandru Cristea. Acesta m-a intrebat: „Ce este acolo-”. Mi-am continuat apoi drumul spre statie si aici l-am gasit in biroul de miscare pe inculpatul Teodor Petrisor, sezand pe scaun. Era obosit, avea ochii injectati...”, continua barbatul.

Tot din spusele martorilor a rezultat ca macagiul Alexandru Cristea l-ar fi anuntat telefonic in seara zilei de 6 octombrie 1968 pe impiegatul Teodor Petrisor ca i-a lasat sub masa o sticla de tuica, pe care cel din urma ar fi golit-o pana dimineata. In zorii zilei de 7 octombrie, impiegatul a primit graficul de circulatie a trenurilor implicate in catastrofa feroviara. In mod normal, incrucisarea celor doua garnituri ce veneau din sens opus se facea in statia Craciunel. Dupa noul grafic, incrucisarea a fost stabilita in halta Bucerdea. Functionarul responsabil de punerea in miscare a trenului a uitat, inasa, sa o transmita si macagiilor din subordine. Completul de judecata a mai aflat ca Teodor Petrisor mai fusese sanctionat pana atunci de inca 15 ori. Mai mult, nu ar fi avut dreptul sa ocupe functia de impiegat, pentru ca fusese gasit vinovat de un alt accident feroviar, petrecut in 1961.

„Am lucrat ca acar la statia CFR Bucerdea in tura cu inculpatul Teodor Petrisor. In perioada cat am lucrat cu el am observat ca parea mai totdeauna obosit, nervos. Anul trecut, datorita unei greseli in dispozitiile date de garare a trenurilor era sa se intample o ciocnire, care n-a avut loc datorita interventiei mele si a acarului Nicolae Popa. Mai stiu ca Petrisor dupa ce iese din tura de serviciu fugea imediat la bufet, unde bea”, a spus martorul Ion Hategan in urma cu 43 de ani.

### **Pedepse grele pentru vinovati**

Participantii la proces s-au intrebat daca tragedia putea fi prevenita de macagiul Alexandru Cristea, al doilea vinovat principal in ochii anchetatorilor. In timpul dezbaterilor din gara Teius s-a acreditat ideea ca ar fi putut preintampina cicinirea celor doua garnituri, intrucat avea in cabina graficul de circulatie al tuturor trenurilor ce treceau pe linia respectiva. Martorii au scos la iveala faptul ca acarul a intarziat cu doua ore la intrarea in tura de noapte. A existat si supozitia ca tocmai pentru aceasta intarziere l-ar fi cadorsit pe seful sau cu o sticla de alcool.

Dezbaterile din gara Teius au durat mai bine de 10 ore. Procesul din gara Teius a fost gandit de autoritatile vremii, in asa fel incat sa participe cat mai mult popor. Participantii la procesul public, in mare parte ceferisti, aratau cu degetul spre cei doi inculpati. Oamenii murmurau, oftau, se manifestau zgomotos, in functie de ceea ce spuneau martorii in fata completului de judecata. Atmosfera generala a fost una contra.

Tribunalul judetean l-a condamnat pe impiegatul Teodor Petrisor la la moarte si confiscarea totala a averii. Ulterior, pedeapsa a fost schimbata cu inchisoarea pe viata. A executat 18 ani de pedeapsa la Penitenciarul Aiud, dupa care a fost eliberat. Acarul Alexandru Cristea a primit 20 de ani de munca silnica, confiscarea totala a averii si 10 ani de degradare civica. Chiar daca tragedia de pe linia ferata Blaj-Teius din 1968 era la acea vreme cea mai mare catastrofa din istoria Cailor Ferate Romane, autoritatile comuniste nu au scos niciun cuvânt despre personalul slab pregatit si starea deplorabila a infrastructurii feroviare.

---