

Acolo unde s-a născut Miorița:

Drumul Baltagului

Au trecut aproape 150 de ani de când D.N. 15, Bradu - Poiana Largului - Bicaz - Piatra Neamț - Buhuși - Bacău, între km 223+411 - 373+931, a fost clasificat prin Legea drumurilor din anul 1868 ca Drum național sau „cale națională”, cum se spunea în acele vremuri. De asemenea, au trecut cinci decenii de la schimbarea traseului avut inițial, schimbare prezentată în harta de mai jos. Atât până atunci, cât și după aceea, această arteră rutieră a cunoscut o istorie zbuciumată, legată în special de amenajarea primului baraj și lac de acumulare din România, respectiv la Bicaz.

Trecut-au anii, iar uitarea s-a așternut peste valea Bicazului. Unii mai vorbesc despre vizitele lui Mihail Sadoveanu pe acest drum, în documentarea pentru cunoscutul roman „Baltagul”, alții „pomenesc” constructorii plecați să zidească într-o altă lume...

După atâția ani, ar mai fi de pomenit și durerea nestinsă a bătrânilor, deoarece apariția lacului a presupus dispariția a douăzeci de sate aflate în imediata apropiere a albiei Bistriței, cu peste două mii de gospodării strămutate și 18.760 de suflete care au fost nevoite să ia calea bejeniei.

Așa cum se vede azi, „covata” s-a transformat, apa acoperind totul: drumuri, case, clădiri publice și chiar o biserică a cărei turlă se poate vedea numai în anii de secetă, prin scăderea nivelului lacului de acumulare.

Puțini își mai aduc aminte de ceea ce a însemnat șantierul acestui drum, cu oamenii, utilajele, materialele folosite dar, nu în ultimul rând, și de evenimentele care și-au pus amprenta pe acest ținut de la poalele Ceahlăului.

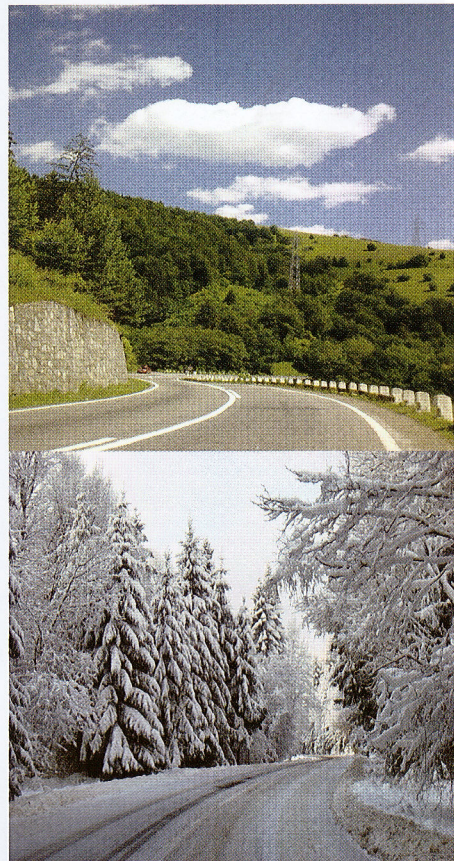
Ca în Legenda Meșterului Manole, multe lucrări au trebuit să fie reexecutate, deoa-

rece fiecare ploaie mai puternică aducea în jos de pe munte tone de material pietros și lemnos de pe versanți. O parte rămânea pe noul drum aflat în lucru, alta se oprea în barăcile în care trăiau șantieristii...

De altfel, mintea, palmele și mușchii constructorilor (aici includem atât muncitorii, șoferii, mecanicii, militarii, în frunte cu specialiștii) târnăcopul, roaba și lopata erau baza șantierului. La acea vreme utilajele de execuție a lucrărilor de drumuri și autocamioanele de transport erau puține, abia spre sfârșitul lucrărilor au început dotările cu tehnică mecanizată.

O adevărată problemă a reprezentat-o alegerea noului traseu pe care urma să fie relocat sectorul de peste 30 de km de pe valea râului Bistrița și reconstruit drumul național D.N. 15. Înainte de începerea lucrărilor la baraj, drumul național parcurgea traseul de pe lângă râul Bistrița (conform hărții) așa cum se întâmplă acum pe D.N. 17B, sectorul Vatra Dornei - Poiana Largului.

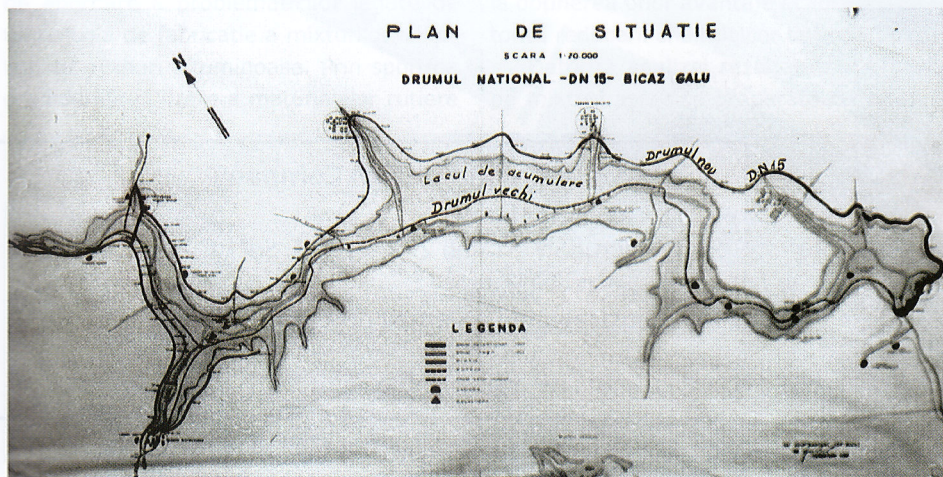
Odată cu declanșarea lucrărilor la șantierul de la Hidrocentrala Bicaz s-a pus problema găsirii unor noi trasee pentru drumurile din zonă (D.N. 15, D.N. 17B,



D.N. 15 oferă priveliști plăcute atât iarna, cât și vara

D.C. Bistricioara - Ceahlău - Durău). Specialiștii, fie ei geotehnicieni, proiectanți sau constructori, au trecut la analiza tuturor variantelor oferite de versanții din zonă și găsirea unor soluții valabile peste secole. Specialiștii topografi și proiectanții au avut o problemă destul de grea și o muncă topografică complicată, pentru găsirea traseului potrivit, în special pe sectorul cuprins între km 0 și km 10, cunoscute fiind nenumăratele zone cu declivități pronunțate, izvoare și alunecări de teren. Studiile realizate de renumiți specialiști ai vremii au fost bine gândite, deși tehnica de lucru era rudimentară, soluția impusă fiind apreciată și în zilele noastre, în special pentru traseu și lucrările proiectate. Au fost zile de nesomn pentru specialiști, dar și pentru administratorii drumului național, deoarece luarea deciziei reprezenta o măsură definitivă, de care depindea viitorul acestei artere rutiere.

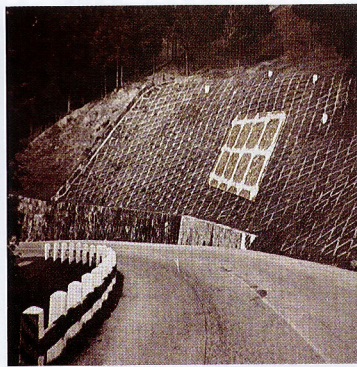
Până la urmă a fost aleasă varianta pe care o știm cu toții, pe stânga râului



Găsirea traseului pentru drum a reprezentat o încercare a multor specialiști



Cleionaje cu prefabricate „japoneze”



**Zid de sprijin lângă baraj,
înaintea împăduririi**



**Fiecare ploaie puternică aducea aluviunile
în tabăra șantierului**

Bistrița, principalele argumente în favoarea sa fiind expunerea spre soare, ceea ce permite menținerea uscată a carosabilului mult mai mult timp și reducerea cheltuielilor pentru dezăpezire și apropierea față de localități.

Cifrele seci de astăzi, veritabile situații de lucrări, spun că în acea perioadă au fost executate lucrări de terasamente, din care mare parte au fost săpătură în stâncă, aprovizionarea și prelucrarea fundației drumului, amenajarea a sute de metri de ziduri de sprijin de rambleu și debleu cu înălțimi de la 1 – 12 metri, drenuri pe o distanță de peste 10.000 de metri, pereuri, 147 de poște cu deschidere de 1-5 metri, montarea parapetilor, din care unii metalici, alții din piatră. Pe acest sector de drum se regăsesc și primele sisteme de cleionaje executate cu prefabricate „japoneze”, între anii 1963-1964. Remarcabil este că astăzi regăsim

zidurile de sprijin originale, puține fiind înlocuirile și chiar reparațiile capitale, dovadă a trăinicieii lucrului bine făcut acum jumătate de secol de constructorii de drumuri.

Pe traseul noului sector de drum național au fost construite frumoase și trainice poduri și viaducte, care traversează cursuri de ape: în primul rând Lacul de acumulare la Poiana Teiului, râul Bistrița, pâraiele Hangu, Buhalnița, Potoci, etc. sau văi precum: Valea Poștei, Valea Mormântului, Valea Arșiței, Valea Bubei etc. Așadar, Lacul de acumulare Bicaz are la cele două capete două lucrări de artă reprezentative în România, respectiv Barajul și Viaductul de la Poiana Teiului.

Viaductul „Poiana Teiului” a fost construit între anii 1958 – 1960, la km 243+610, și este o arteră strategică de legătură între Moldova (Piatra Neamț / Tg. Neamț), Bucovina (Vatra Dornei) și Transilvania (Borsec



**În șantierul noului drum au lucrat
specialiști civili și militari**

/ Tg Mureș). Podul are 27 de deschideri, 26 dintre ele de 23 m și una de 36,80 m, precum și o bretea de racordare cu D.N. 17B cu trei deschideri de 23,00 m. Structura viaductului este alcătuită din bolți gemene dublu încastrate cu lățimea de 2,00 m și distanța între ele de 2,00 m.

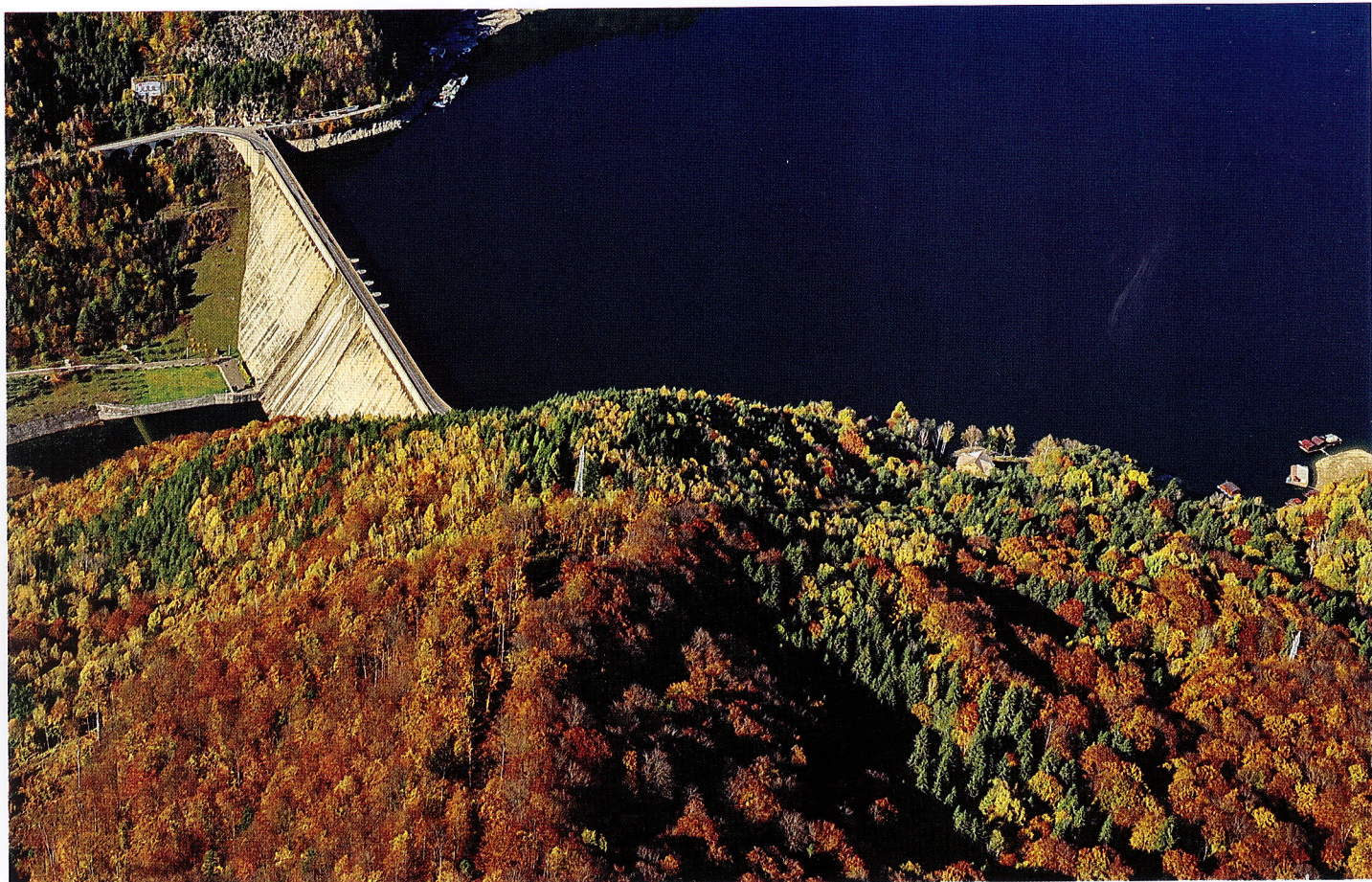
Ne-am aflat zilele trecute pe acest traseu, unde am remarcat deopotrivă traseul turistic foarte frumos și drumul național care încă mai asigură condiții de circulație în siguranță. Traseul D.N. 15, sectorul km 244+300 – 284+000, Poiana Largului – Bicaz, se desfășoară pe coasta muntelui, în mare parte prin pădurile de foioase și rășinoase, care-i conferă un farmec special, atât vara, cât și iarna.

Traseul are multe probleme la corpul drumului, deoarece au apărut degradări ca urmare a alunecărilor, deoarece sistemele de evacuare, atât a apelor de suprafață (șanțuri, corecții torenții), cât și de adâncime (drenuri) sunt degradate, permițând infiltrarea apelor prin acestea și carosabil.

De altfel, se știe că imediat după construirea drumului au apărut alunecări de terasamente și versanți, cu desfășurare din zona crestei și până sub Lacul de acumulare. Unul dintre fenomenele care au contribuit la amplificarea creșterii riscurilor în exploatare a fost variația nivelului apei din lacul de acumulare. Acest fenomen influențează nefavorabil stabilitatea bazei



**D.N. 15, Bistricioara – Poiana Teiului – Bicaz, în lungime de peste 45 km,
a reprezentat un proiect foarte greu de realizat, deoarece a presupus
analiza unor probleme dificile de alegere a traseului și de elaborare
a documentației de execuție.**



Barajul Lacului de acumulare Bicaz

versantului, procesul de producere a alunecărilor în lanț, uneori extinzându-se până spre creasta versantului.

Așadar, alunecările de versanți sunt vechi, reactivate după crearea Lacului de acumulare, prin erodarea bazei versantului, dar și de schimbarea naturii de folosință a terenului odată cu strămutarea gospodăriilor de pe fundul lacului pe versanți, bararea de către drum a scurgerii normale a apei de suprafață și subterane și introducerea, în terasamente, a vibrațiilor cauzate de circulația traficului greu.

După finalizarea lucrărilor de construire a D.N. 15, în anul 1965, deja existau cca 70 de puncte de alunecări, care afectau fie carosabilul, fie construcțiile anexe. Pentru asigurarea condițiilor de circulație a fost necesară executarea unui mare număr de lucrări de consolidări.

„Creșterea pe acest sector de drum național a traficului, și în special a traficului greu, este o preocupare majoră a specialiștilor din cadrul CNAIR. Dificultatea asigurării unor condiții optime de exploatare de către toate categoriile de autovehicule reprezintă pentru noi un test de încercare. Drumul respectiv are valoare extraordinară, deoarece pe aici circulă foarte mulți turiști atrași de minunatele imagini

de munte, în special ale Ceahlăului, dar și traficul greu dinspre marile centre economice. Demersurile pe care le-am început au toată susținerea și sunt convins că în foarte scurt timp vom demara lucrările de reabilitare a acestui sector de drum național, de pe valea Bicazului. Desigur, cea

mai mare problemă pe care o avem de rezolvat în comun cu alte instituții este consolidarea zonelor de versant cu alunecări de teren, astfel încât lucrările noastre să nu fie degradate”, ne-a spus **ing. Ovidiu-Mugurel LAICU**, directorul general regional al DRDP Iași.

