

Calea ferată Salva - Vișeu de Jos și/sau Șantierul „Vasile Luca” (iulie 1937 - 30 august 1940; primăvara 1948 - 28 decembrie 1949)

*Prof. Mihaela-Cristina Gherheș,
Școala Gimnazială „Lucian Blaga” Baia Mare*

Odată cu înfăptuirea idealului național la 1 Decembrie 1918 și după ratificarea acestui plebiscit prin Tratatul de pace de la Trianon (4 iunie 1920)¹, document diplomatic internațional ratificat în Ședința Senatului României din 17 august 1920² în fața noului stat România Mare se punea o problemă de multe ori greu surmontabilă, respectiv cea a integrării provinciilor istorice revenite la patria-mamă. Orizontul de așteptări era unul cât se poate de mare, iar detractorii Unirii pândeau orice gafă, orice bâlbâială administrativă ivită pe care apoi o exploatau politic în interior și diplomatic în afara granițelor Regatului România.

Într-adevăr, problema racordării Maramureșului la România pe calea ferată se acutiza cu fiecare zi. Această stringență se energiza mai întâi din perspectivă economică, apoi strategică și, în sfârșit pentru a pune capăt ironiilor cercurilor iredentiste maghiare care acreditau ideea că Maramureșul va fi înglobat Ruteniei Subcarpatice și, prin aceasta U.R.S.S.-ului, ba că vor reveni ungurii, în orice cauză că românii nu ar fi interesați de acest colț de țară și de aceea l-ar „neglija” și, în perspectivă, eventual, abandona.

În ședința Comisiei Prefecturii Maramureș pe luna noiembrie 1922, Dr. Vasile Kindriș, în calitate de jurist consult al instituției județene propune realizarea unei căi ferate care să lege Maramureșul de țară considerând „*că nu credem să aibă Maramurășul o chestiune mai importantă, de cât legătura lui cu țara, - prin căi ferate.*”

Iată pentru ce!

Ca să poată intra cineva în acest județ, sute de kilometri ești constrâns a călători peste o țară străină. De la Halmeu, până la Câmpulung - trenul e al Cehoslovaciei, și altă legătură de cale ferată cu țara noastră, nu avem.

Demnitatea țării e micșorată, cu acest fel de comunicație...”³

Subiectul căii ferate este dezbătut cu destulă amărăciune în paginile săptămânalului „Gazeta Maramureșană”, care apărea la Sighet, articole în care se deplângea atât starea deplorabilă a drumurilor, cât și satisfacerea unui imperativ strategic-militar: „*De când suntem în România, miniștrii după miniștrii au cercetat județul nostru.*”

Și au putut consta starea deplorabilă în care trăim!...”

„Chiar și armata, ar avea datorința de-a solicita legătura cu calea ferată, fiindcă într-un caz, la o întâmplare neașteptată, - nu ne rămâne alta, decât a evacua țara lui Dragoș-Vodă – până acolo unde se încep liniile căii ferate, ori a o lăsa simplaminte, la voia sorșii”⁴

Interesul pentru proiectul realizării căii ferate dinspre Maramureș înspre țară a fost menținut mereu încălzit, iar cu ocazia campaniilor electorale, ale vizitelor unor demnitari guvernamentali sau a unor parlamentari acest interes dădea de fiecare dată în clocot și în promisiuni deosebit de îmbietoare:

„Trenul jud. Maramureș.

Fiind situația noastră excepțională, având să treacă linia ferată peste o țară străină, putem să zicem că n-avem propriu-zis linie ferată care să ne lege cu corpul țării, de aceea guvernul are datoria să se îngrijească ca să avem cât de cât în grabă o linie ferată numai a noastră.

Păr.[intele]senator Emil Bran a binevoit a ne da următoarele informații în privința aceasta. Sunt 3 proiectele înaintate. I. Sighet - Valea Izei - Sătrăv (Șetref) - Salva, care plan este greu de executat, deci respins.

II. Vișeu de Jos - Săliște - Dragomirești - Poienile Țibleșului - Fiad - Telci - Salva, care este planul cel mai ușor, fără nici un tunel și ar costa puțin.

III. Moiseiu - Săcel - Romuli - Salva, cu două tunele ceea ce în împrejurările de astăzi este foarte costisitor și deci abandonat.

Ministrul de finanțe, fiind prin Maramureș, s-a convins despre bogățiile solului și subsolului din Maramureș și a promis intervenția sa pentru a să rădica o linie ferată, rămâne pentru noi ca să nu ne înșelăm în promisiunea sa. Cetim că s-au luat budget, o sumă mai mare, ca să se înceapă lucrările premergătoare, deci ceva semne înspre mai bine tot se arată”.⁵

Epopoea realizării căii ferate Salva - Vișeu de Jos a înregistrat un punct terminus în anul 1937. Preocupându-se de acest subiect, doi ingineri de prestigiu ai domeniului, Mihai Iuga și Ioan Ștețco considerau într-o lucrare, ca atare: „Dar în vara anului 1937 s-a hotărât realizarea liniei ferate Salva - Vișeu, scopul acestei investiții fiind pur militar, și nu social.

Traseul stabilit, lung de 62 km de la Salva (de la intersecția cu calea ferată Salva - Ilva Mică), se înscrie pe valea râului Sălăuța până la Dealu Ștefăniței, unde printr-un tunel de 2.400 m pătrunde în ținutul Maramureșului, traversând printr-un traseu de coastă localitățile Săcel și Săliște, unde face joncțiunea cu calea ferată Sighet - Borșa, la km 31 al acesteia.

Lucrările au început în iulie 1937 de la ambele capete și s-a lucrat până la 30 august 1940, când au fost oprite datorită ocupării Transilvaniei de Nord ca urmare a Dictatului de la Viena.

În acești 3 ani se finalizează 20 km dinspre Salva spre Vișeu, din care 15 km între Salva și Telciu au fost dați în exploatare în anul 1939, iar dinspre Vișeu până la tunelul Drăgușia s-au mai executat 6 km de infrastructură, fără însă a se monta linia.

Lucrarea cea mai importantă, executată în această perioadă pe primul tronson, a fost podul Telcișor”.⁶

Aserțiunea celor doi ingineri cercetători istorici, nominalizați mai sus, este confirmată și de către documentul de arhivă. Prin adresa nr. 9971/1939 a Prefecturii Maramureș, către Ținutul Someș, Serviciul Administrativ Cluj, sub semnăturile prefectului colonel Emil Crișan și a Șefului Serviciului Longin Mihalyi se precizează următoarele:

„Către
Ținutul Someș
Serviciul Administrativ Cluj

În baza raportului Legiunii de Jandarmi Maramureș NO 2406/1939, avem onoare de a raporta că lucrările pe Valea Drăgoesii, din Vișeuul de Jos, pentru construcția căii ferate Salva - Vișeu au început încă din ziua de 10 Iunie a.c.

La construirea acestei linii (Salva - Vișeu) se vor utiliza zilnic circa 600 lucrători din împrejurimi și locuri mai îndepărtate. Pentru controlul personalului și asigurarea materialelor (ce se vor face cu ocazia serviciului) Legiunea de Jandarmi Maramureș a luat măsuri de mărirea efectivului Postului de Jandarmi Vișeuul de Jos.

Sănătate!

*Sighet, 5 iulie 1939”.*⁷

În perioada horthystă (30 august 1940 - 18 octombrie 1944) pentru Maramureș, problema căii ferate Salva – Vișeuul de Jos a fost abandonată deoarece s-a revenit la vechea infrastructură care era conectată de-a lungul Tisei, către Budapesta.

Problema de referință a fost reluată imediat după reinstaurarea definitivă a administrației românești în Maramureș, la 9 aprilie 1945, cu accente mai pronunțate în timpul campaniilor din 1946 și 1947. Un început timid se poate semna încă din luna iulie 1947. Cu adevărat însă și inginereste, problema era însă mai întâi analizată: „După eliberare, problema legăturii Maramureșului reintră din nou în actualitate, fiind studiate 3 posibilități de acces.

- prin Baia Mare - Sighet, traseu cu o lungime de 35 km ce necesită un tunel de 7.8 km;

- prin Iacobeni – Borșa, traseu cu o lungime de 77 km cu 7 tunele în lungime de 7.0 km;

- prin Valea Sălăuței, traseul vechi ce avea avantaje de necontestat. 15 km fiind deja în funcțiune, iar tunelele aveau o lungime totală de cca 3.5 km, soluție adoptată în final de către Consiliul Tehnic CFR”.⁸

Șantierul în cauză a devenit în scurt timp un fenomen social modificând semnificativ viața socială a zonei. În lucrarea sa „Maramureșul Istoric în date”, profesorul Marian N. Tomi nota: „1948. Șantierul căii ferate Salva - Vișeu de Jos este decretat de guvern <<șantier național (...) dezvoltându-se simțul de voluntariat pentru muncă!>> (este vorba de brigăzile de tineri care vor lucra aici gratuit...și de buna voie).

La începutul lunii aprilie (1948 - n.n. M.C.G.) primii 100 de tineri maramureșeni au început să lucreze pe șantierul Salva - Vișeu de Jos. În luna iunie ajunge și primul detașament de 300 de...fete, care lucra la terasamente (!). Notează ziaristul <<de când au venit tinerele brigadiere sâtencele care efectuau câte o zi de muncă voluntară pe șantier lucrează cu mai multă dragoste! >>(sic!) Deci, pe lângă angajații și voluntarii „oficiali”, tinerii și alți locuitori din satele vecine șantierului prestau și ei muncă voluntară și gratuită. Demn de remarcat că pe șantier au lucrat și tineri din străinătate: Iugoslavia (100 tineri), Bulgaria (200), Albania (30), Ungaria (30), Italia-Trieste (200), Anglia (100), Franța (150) și Polonia (50)!”⁹

În perioada 1948-1949 a fost finalizat tronsonul între Telciu și Vișeu de Jos. A fost necesară construirea mai multor viaducte și a cinci tuneluri, dintre care tunelul de sub Pasul Șetref între Munții Țibleș și Munții Rodnei era cel mai lung (2.388 m.). Ceremonia de deschidere a avut loc pe 28 decembrie 1949 în localitatea Dealu Ștefăniței.

Anvergura șantierului național „Vasile Luca” botezat așa în cinstea și recunoștința acordate liderului comunist datorită rolului jucat în recuperarea județului în urma alipirii la Ucraina Subcarpatică în timpul lui Ivan Odoviciuc (4 februarie 1945 - 9 aprilie 1945), fenomenul Salva-Vișeu, deci, a reverberat atât în epocă precum și ulterior. Cei doi domni ingineri ceferiști mai notează: „La desfășurarea lucrării s contribuit în anul 1948 și Uniunea Tineretului Muncitor, prin participarea tinerilor organizați în brigăzi de muncă voluntară.

Numărul zilnic de lucrători a atins 21.000 în lunile iunie - octombrie 1948 (inclusiv tinerii brigadieri), iar media generală a fost de 10.000 de oameni, revenind un om la circa 2 m de traseu în perioada de vârf. Pentru cazarea acestui efectiv s-au construit 102.350 m² baracamente. În jurul lucrărilor mai importante, cum a fost intrarea și ieșirea din tunelul Maramureș au fost create adevărate orașele provizorii, asigurându-se lucrătorilor condiții de trai și dotări socio-culturale corespunzătoare.

Lucrările au fost conduse de inginerul Amedeo Georgescu în calitate de conducător și director tehnic, ajutat de inginerii Jacques Barbu și Henry Cante”.¹⁰

Cu toate că erau abia scăpați de chingile unui război nimicitor, că abia s-au dezbărat de regimul horthyst și de ocupația vremelnică a sovieticilor și a lui Ivan Odoviciuc, muncitorii maramureșeni de pe șantierul Salva - Vișeu au dat probă de deplină maturitate națională realizând o operă epocală. Dezbătând acest subiect la nivelul mentalului colectiv al zonei, concluzia care s-a desprins a rămas aceea că atunci a fost „o altă sămânță de oameni”.

Note:

1. Teodorescu, Dorin (coord.), *Trianonul între adevăr și ficțiune*, Editura Fundației „Universitatea pentru toți”, Slatina, 2005;
2. Țineghe, Cristina, *Dezmembrarea Maramureșului Istorice: decizii politice, reacții și consemnări în mărturii contemporane (1919-1923)*, Editura Centrul de Studii pentru Resurse Românești, București, 2009, p. 109-114;
3. *Gazeta Maramureșană*, An III, N.133, Sighet, 24 Novemvre 1922, p. 11;
4. *Ibidem*, p.2;
5. *Idem*, An IV, Nr. 46, Sighet, 16 Novemvre 1923, p. 3;
6. Iuga, Mihai, Ștețco, Ioan, *Linia de cale ferată Salva - Vișeu de Jos (scurt istoric)*, în *Cultură și civilizație românească în Maramureș*, vol. IV, coord. Iuga Simion, Editura Risoprint, Cluj-Napoca, 2013, p. 126;
7. Serviciul Județean Maramureș al Arhivelor Naționale, dos. 64/1939, f. 14;
8. Iuga, Mihai, Ștețco, *op. cit.*, p. 126-127;
9. Tomi, Marian Nicolae, *Maramureșul Istorice în date*, Editura Grinta, Cluj-Napoca, 2005, p. 200-201;
10. Iuga, Mihai, Ștețco, *op. cit.*, p. 127.