

EXTRAGERE, TRANSFORMARE ȘI COMODIFICARE A NATURII ÎN CONTEXT IMPERIAL ȘI POST- IMPERIAL. INCURSIUNI PRELIMINARE ÎN ISTORIA CĂII FERATE SALVA-VIȘEU

ANDREI HERȚA, VALER-SIMION COSMA*

EXTRACTION, TRANSFORMATION AND COMODIFICATION OF NATURE
IN AN IMPERIAL AND POST-IMPERIAL CONTEXT. PRELIMINARY
EXPLORATIONS IN THE HISTORY OF THE SALVA-VIȘEU RAILROAD

ABSTRACT: *This article explores the history of the development of the Salva-Vișeu railway and its impact on the rural communities of Sălăuței Valley. The context highlights the efforts to consolidate the Romanian statehood in which the region was incorporated with the collapse of the Austro-Hungarian Empire. Because the history of this railway cannot be separated from the extractivist reasons behind its design and construction, the article also explores the region's history from the perspective of natural resource exploitation (wood in particular) and the importance of transport to maximize production and profits. We will focus especially on the last stage of the construction of this railway, in 1948–1949 by examining a series of documents from the Bistrița-Năsăud County Archives, a collection of photographs from the site, made by the engineer Clement Ștefan, and a series of oral history interviews conducted mostly within the Salva-Vișeu 1949: Then and Now project, initiated and coordinated by Olga Ștefan during 2020. As can be seen from the text, this article does not represent the final concretization of a specific research, but solely the first stage through which a new horizon of research and analysis can be opened in view of a future more comprehensive article.*

KEYWORDS: *Salva-Vișeu, railway, Austro-Hungary, interwar, communist period*

REZUMAT: *Acest articol explorează istoria dezvoltării căii ferate Salva-Vișeu și impactul acesteia asupra comunităților rurale de pe Valea Sălăuței, în contextul eforturilor de consolidare a statalității românești în care a fost încorporată regiunea odată cu prăbușirea Imperiului Austro-Ungar. Fiindcă istoria acestei căi ferate nu poate fi dezlipită de rațiunile de ordin extractivist care au stat la baza proiectării și realizării ei, articolul explorează și istoricul regiunii din perspectiva exploatarea resurselor naturale (lemnul, în special) și a importanței transportului pentru maximizarea producției și a profiturilor. Ne vom concentra atenția în special asupra ultimei etape a construirii acestei căi ferate, în anii 1948–1949, examinând o serie de documente din Arhivele Județene Bistrița-Năsăud, o colecție de fotografii de pe șantier, realizate de inginerul Clement Ștefan și o serie de interviuri de istorie orală realizate în cea mai mare parte în cadrul proiectului Salva-Vișeu 1949: Atunci și Acum/Then and Now, inițiat și coordonat de Olga Ștefan în cursul anului 2020. După cum se poate observa din parcurgerea textului, articolul de față nu reprezintă concretizarea finală a unei cercetări, ci un material de etapă prin care se deschide un front de cercetare și analiză în vederea unui viitor articol mai amplu.*

CUVINTE CHEIE: *Salva-Vișeu, cale ferată, Austro-Ungaria, interbelic, perioada comunistă*

Accesul la halta Romuli se face din strada principală, pe un drum abrupt și șerpuitor pentru a face accesibilă parcurgerea distanței de 200 metri (în linie dreaptă) la o diferență de nivel de 50 de metri. După 100 de metri în care Drumul Gării trece relativ plan și drept pe lângă curtea școlii, sala de sport și

* Muzeul Județean de Istorie și Artă Zalău, andrei.herta@yahoo.com; valer.simion.cosma@gmail.com

bazinul de înot, începe urcarea, cu fiecare curbă deschizându-se în spate o perspectivă tot mai largă asupra satului. Pentru mine acest drum este familiar și straniu în același timp. Familiar pentru că l-am văzut în fiecare zi, ca elev în clasele I-VIII, din curtea școlii, l-am coborât cu sania și schiurile de o mulțime de ori iarna în copilărie și de o mulțime de ori, ca student, plecând sau venind cu trenul, l-am urcat sau coborât pe jos, tăind însă curbele pe o cărare abruptă în linie dreaptă pe care din loc în loc se mai găseau urmele unor trepte înguste din beton, iar în alte locuri acestea erau deja dispărute, dar pământul era modelat în trepte de pași călătorilor și navetiștilor care preferau cărarea scurtă și abruptă drumului mai ușor dar mai lung și plin de noroi în zilele ploioase. Dar acum, asfaltul proaspăt și neted, indicatoarele rutiere, marginile drumului consolidate sau protejate cu parapete, făcând mult prea dificilă tăierea curbelor, înstrăinează acest loc. Într-adevăr, drumul nu mai este practicabil cu sania sau schiurile și este mai puțin prietenos mersului pe jos și destinat în primul rând mașinilor. Dar de ce ar urca cineva cu mașina până la gară? Ce să facă acolo?

În capătul drumului familiar și straniu în același timp, imaginea e și mai frapantă. În trecut am putut să observ degradarea continuă a gării, de la clădire ce conținea sală de așteptare, birou de mișcare și casierie, birou al șefului de gară și locuință de serviciu, până la abandonarea sa completă. Perimetrul din jurul gării era în trecut ordonat și îngrijit, cu trei linii de cale ferată, ghivece mari cu flori, parc cu plante ornamentale, stâlpi de iluminat, arțari altoiți globular și izvor de apă amenajat. Ansamblul Drumul Gării – gară s-a degradat unitar, odată cu erodarea treptelor și deteriorarea drumului a fost dezafectată o linie, apoi încă una, florile din ghivece au fost sufocate de iarbă, gardul viu și arțarii au început să crească dezordonat, alături de tufșuri sălbatice, izvorul a secat, iar pereții gării au început să poarte mesaje zgâriate ale călătorilor privind preocupările lor imediate, cum ar fi AMR-ul soldaților în termen sau disponibilitatea pentru relații sexuale și modalitatea de contact. Acum, odată obișnuit cu estetica pragmatică, modernă și minimalistă a spațiului de trecere dintre strada principală și halta feroviară, așadar refamiliarizat cu Drumul Gării, starea actuală a gării îmi apare ca un șoc puternic. În afară de zona în care cândva era amenajat parcul verde, acum sufocată de o vegetație densă și sălbatică în care cu greu pot aprecia dacă mai pot fi găsite urme ale gardului viu, domină goliciunea. În locul liniilor dezafectate, din fundația clădirii și printre dalele de beton ale peronului crește o iarbă deasă, dar scurtă și subțire, indicând tăierea sa constantă de către un personal al căilor ferate, copleșit într-o luptă cu vegetația, pe care nu o mai poate controla, nu o mai poate dirija după modelele sale estetice, nu o mai poate conține, doar întreprinde un război de uzură. Clădirea parcă iese goală din pământ, de nerecunoscut fără accesoriile care o particularizau, bănci, geamuri, mobilier, aparatură veche. Are în plus pânze de păianjen. Acestea, ușoare și nu atât vizibile, cât intuite datorită prafului gros pe care l-au reținut, îmbogățesc imaginea lipsei de elemente din peisaj și pierderii caracterului funcțional al construcției antropice, contribuind la etichetarea clădirii ca ruină. Pereții poartă graffitiuri colorate reprezentând o frunză de canabis, o stea a lui David și un mesaj pentru legalizarea marijuanei. În interiorul clădirii, pe jos sunt împrăștiate câteva hârtii vechi, vreascuri, doze goale de bere și cărămizi. Mai multe cărămizi dislocate dintr-un perete interior stau într-o grămadă, sub gaura imensă din perete. Prin orificiile exterioare rectangulare, fostele ferestre, iese un fum alb. În mijlocul clădirii arde un foc mocnit care mănâncă încet din parchetul în os de pește. Clădirea pare că se va termina în curând.

V. lucrează în mentenanța căilor ferate. Și-a cumpărat o fostă locuință de serviciu a CFR-ului, lângă calea ferată, la 300 de metri de gară și face naveta în fiecare zi cu trenul. A aruncat apă pe foc dintr-o găleată de 5 litri și o găleată de 15 litri pentru mop, după care umplem din nou, împreună, gălețile din pârâul din spatele turnului de apă și le aducem și vărsăm pe foc, stingându-l probabil complet de data asta. Apoi speculăm asupra posibilelor cauze ale izbucnirii incendiului și contemplăm starea în care se află gara, care se degradează pe zi ce trece. V. mai taie iarba uneori, mai strânge gunoaie, îi mai spune uneori soției să strângă gunoaie. De nenumărate ori a alungat persoane străine fără adăpost care făceau foc în jurul gării pentru a se încălzi noaptea. Viața socială din jurul gării a devenit proprie persoanelor periferice



societății, la fel cum în România căile ferate au devenit periferice căilor de comunicație. Atenția disproporționat de mare de care se bucură drumurile în raport cu căile ferate face ca drumul de acces la gară să fie de departe mai bine întreținut decât însăși gara și calea ferată.

În România ultimelor decenii pare că trăim sfârșitul epocii transportului feroviar, cu o infrastructură aflată într-o constantă și accelerată degradare, cu kilometri întregi de cale ferată scoasă din uz și re-acaparată de natură, cu viaducte și poduri dezafectate și aflate în plin proces de transformare în ruine. Trenurile, tot mai rare și mai lente, cândva simbol al modernității, al transformărilor radicale și al triumfului omenirii în efortul de îmblânzire a distanțelor și a naturii,



și străbunicilor. E nevoie de un efort de imaginație și documentare pentru a pricepe impactul asupra peisajului și societății pe care l-a avut dezvoltarea transportului feroviar, cu rețeaua de cale ferată aferentă. Așa cum sublinia istoricul britanic Tony Judt într-un eseu despre impactul transportului feroviar, „niciun alt mijloc de transport, nici o altă industrie nu a produs sau facilitat schimbarea într-o măsură

sunt percepute adesea de generațiile recente ca relicve ale unei lumi învechite și depășite, simbol al unei modernități timpurii și încete, a bunicilor

atât de mare precum inventarea și utilizarea trenului. (...) Lumea de dinainte de căile ferate arăta extrem de diferit de ceea ce avea să urmeze și de ceea ce știm astăzi, iar trenul a făcut mai mult decât să faciliteze călătoria și să schimbe astfel, modul în care lumea era văzută și descrisă. Trenul a transformat peisajul. (...) Mai mult decât orice invenție tehnică sau instituție socială, trenul reprezintă modernitatea.”¹ Însă, așa cum subliniază și istoricul menționat, trenul este simbolul unei modernități incluzive, în care transportul public devine accesibil tot mai multor oameni, indiferent de clasa lor socială, spre deosebire de imaginarul modernității neoliberale în care trăim, care pune în centru un individ baricadat nu doar în mașina personală, ci și în spatele propriilor fantezii egocentrice și a unor dinamici competitive legate de o iluzorie posibilitate de alegere.



Cabină de acari în mai 1969 și noiembrie 2020. Bunic și nepot. Acar în timpul serviciului și antropolog pe teren

Degradarea fizică a infrastructurii și dezintegrarea relațiilor sociale, politice și economice din jurul căilor ferate sunt procese în plină desfășurare. Astfel, ruinele produse de aceste transformări nu produc atât „scenarii de contemplare a ruinelor imperiale – adică scene în care subiectul imperial contemplă metropola unui imperiu puternic în ruină în timp ce se gândește la viitorul propriului imperiu,”² cât scene în care subiectul observă distrugerea în desfășurare a unor structuri încă proaspete în memorie, la care se gândește cu nostalgie și dintr-o perspectivă din care viitorul este încă incert. Totuși, aceste amprente în peisaj sunt urme ale unor relații istorice imperiale. La un prim nivel de analiză, în acord cu Harvey,³ prin imperialism înțelegem aici atât „«politicile statului și ale imperiului» (imperialismul ca proiect politic distinctiv, «jucat» de actori a căror putere este bazată pe dominația asupra unui teritoriu și pe capacitatea de a-și mobiliza resursele umane și naturale către un țel politic, economic și militar bine definit),” cât și „procesele moleculare de acumulare de capital în spațiu și timp.” Ne vom focaliza astfel atenția atât asupra strategiilor politice, diplomatice și militare ale statelor, cât și asupra „moduril[or] în care puterea economică se desfășoară de-a lungul unui anumit spațiu, către sau dinspre anumite entități teritoriale (...), prin intermediul practicilor curente de producție, comerț, desfacere de capital, transferuri de bani, migrațiune a forței de muncă, transfer de tehnologie, speculații valutare, schimburi de informații, schimburi culturale, etc.” La un al doilea nivel de analiză, privim relațiile inter- și intra-imperiale ca relații spațiale în care spațiile periferice nu se află în afara economiei mondiale și a modernității, încercând să recupereze un decalaj, ci sunt o parte constitutivă a acestora, chestionându-le și poziționându-se față de ele în funcție de propriile interese și viziuni.

Discuțiile purtate de-a lungul timpului și interviurile⁴ realizate cu vârstnici care au prins construcția căii ferate Salva-Vișeu și perioada de început a transportului feroviar în zonă, evidențiază amploarea

¹ Judt, 2017, p. 293.

² Hell, 2010, p. 170.

³ Harvey, 2004, p. 35.

⁴ Majoritatea interviurilor care stau la baza acestui articol au fost realizate de Valer Simion Cosma și Gabriela Elena Herța

transformărilor produse asupra comunităților de pe Valea Sălăuței și efortul impresionant depus pentru finalizarea legăturii feroviare cu Maramureșul.⁵ Construcția căii ferate Salva-Vișeu s-a desfășurat în mai multe etape, sub mai multe regimuri politice și administrații statale, în prima jumătate a secolului al XX-lea. Dezvoltarea rețelei feroviare, atât în perioada monarhiei austro-ungare, cât și ulterior, sub administrația românească din perioada interbelică și de după cel de-al doilea război mondial are la bază mai multe rațiuni de ordin economic și statal. Majoritatea proiectelor feroviare din zonă s-au fundamentat, în primul rând, pe rațiuni de ordin extractivist – accelerarea exploatării și valorificării resurselor naturale – și în subsidiar pe rațiuni de ordin politic, de unificare națională și de consolidare a prezenței în teritoriu a statului. Foarte importante au fost și imperatiile de ordin comercial, dezvoltarea unei rețele feroviare scurtând semnificativ durata transportului diverselor produse din zonă, care înainte se făcea cu căruța, ceea ce implica durate lungi și costuri aferente ridicate. Însă, dincolo de rațiunile principale care au stat la baza proiectelor de extindere a rețelei feroviare, căile ferate și trenurile care le circulau au avut numeroase „consecințe asupra mobilității umane și sociale, asupra dinamicii localităților și regiunilor, asupra economiei”.⁶ Pentru administrația comunistă instaurată după cel de-al doilea război mondial, finalizarea căii ferate Salva-Vișeu, la fel ca și alte proiecte feroviare asemănătoare, a avut în plus față de rațiunile de ordin economic și politic menționate, o evidentă componentă socială, în fond legată de intenția accelerării unificării teritoriale a națiunii și de consolidare a regimului.

Împăratul habsburg Carol al VI-lea (1711–1740), ultimul urmaș de parte bărbătească pe linia sa, a utilizat toate căile diplomatice disponibile pentru a amâna un război inevitabil pentru succesiune, timp în care a pregătit condițiile diplomatice în care acesta se va desfășura, condiții legitimize pentru fiica sa, Maria Theresa de a deveni succesoarea sa. A anulat Pactul Mutual de Succesiune (1703) prin Edictul Sanctio Pragmatica (1713) care îi asigură fiicei sale „ereditatea” posesiunilor habsburgice și și-a petrecut restul vieții asigurându-se de recunoașterea sa internă (Ungaria, Croația) și a puterilor vecine (Franța, Spania, Marea Britanie, Republica Olandeză, Prusia). Acest efort l-a costat pierderi financiare și teritoriale. Carol și-a folosit întreaga capacitate pentru a pregăti Europa pentru o femeie conducător și deloc pentru a o pregăti pe Maria Theresa pentru acest rol.⁷ La moartea sa în 1740, Maria Theresa devine moștenitoarea Austriei, dar fără bani, fără încredere din partea aliaților, fără armată, fără experiență și cunoaștere politică, nefind educată și inițiată în afacerile statului.⁸ Dar în noile condiții diplomatice revoluționare, experiența și cunoașterea politică tradițională nu ofereau capacitatea de a face față situației, de vreme ce niciun consilier al Mariei Theresa nu avea o idee de acțiune și fiecare aștepta ca lucrurile să se dezvolte într-un fel sau altul pentru a înțelege mai bine situația.⁹ Inevitabilul s-a produs și a început Războiul pentru succesiunea Austriei.

Angrenată în războaiele din Europa, Maria Theresa a decis să-și întărească frontiera cu Imperiul Otoman cu soldați stabili, prevăzuți cu pământ. Au fost create astfel de structuri la frontierele Dalmației, Croației, Slavoniei și Banatului timișan. Următorul cordon militar s-a instituit pe frontiera Transilvaniei, astfel: un regiment românesc de la Poarta de fier până la Brașov, două regimente secuiești peste scaunele Ciuc, Gurghiu, Cașin și Trei Scaune și încă un regiment românesc în districtul Rodnei, pe Valea Someșului, vecină cu Marmația, Polonia și Bucovina.¹⁰ Pe lângă consolidarea militară a frontierelor, Maria Theresa a pus la punct o rețea puternică de extragere a resurselor naturale și transport a acestora spre centrul imperiului, extinsă pentru prima dată până la marginile acestuia. În acest context, a fost curățat

în cadrul proiectului *Salva-Vișeu 1948: Atunci și Acum/Then and Now* coordonat de Olga Ștefan. (<http://salvaviseu1948-acum.ro/>)

⁵ Ștefan, 2020

⁶ Mârza, 2020, p. 19.

⁷ Browning, 1994.

⁸ Morris, 1937, p. 23.

⁹ Arneht, 1863–1879, IV, p. 7, apud Mahan, 1932, p. 169.

¹⁰ Bichigean, 1925, p. 56.

Someșul unit, umplut de grinzi și nisip, și l-a reamenajat pentru transportul sării, precum și a plutelor venite pe Someșul Mare cu lemne și minereuri din Munții Rodnei.¹¹

Amenajarea Someșului Mare pentru plutărit s-a făcut cu grija lui Carol baron de Enzenberg, comandantul regimentului grăniceresc de pe Valea Someșului. Sub coordonarea sa s-a regularizat râul, s-au construit poduri, s-au aliniat casele de-a lungul apei și uliței centrale prin munca grănicerilor sub îndrumarea ofițerilor și inginerilor imperiali. Acest efort de modernizare și raționalizare a fost într-adevăr un efort de supunere și capitalizare a naturii, cum se poate citi și din oda închinată lui Carol baron de Enzenberg:

„În partea, în care Dacia apucă spre miazănoapte, un șir lung de munți formați din stânci prăpăstioase și acoperiți pe culmi cu păduri întunecate, își înalță în văzduh creștetele înalte. Pe aceștia natura înțeleaptă i-a așezat drept hotar și zid de apărare între împărății dușmane. Aici securea încă n-a îndrăsnit să se atingă de coroana arborilor; nici picior de muritor n-a lăsat urme prin aceste locuri călcate numai de fiarele sălbatice. [...]

Carol văzu că vârfurile munților sunt acoperite din greu cu păduri de brad, și înțelese că pinul nemișcat din loc nu are nici o valoare. Deci pe dată se apucă de deprinderi neobicinuite aci: tăie drumuri prin locuri necunoscute, își construie plute, cu cari să treacă peste vadurile necunoscute și ne mai încercate până acum ale Someșului și astfel căută să sporească venitele poporului și ale regelui.

Urmașii lui Marte încep a tăia cu securea pădurile înalte de pin; soldatul prefăcut în plutaș, unește laolaltă cu legături puternice trunchii de brad, din cari se vor construi case și aplică la plute vâsle sprintene. Zinele de apă privesc înmărmurite această lucrare îndrăzneată; stă încremenit însuș râul și hărlănit e nevoit să-și plece gâtul slobod sub jugul neobișnuit. Printre țărnișii râului înaintează plutele încărcate cu sare din patrie și luciul apelor scos din liniștea seculară freamătă sub povara purtată.”

Un secol mai târziu, avea să aibă loc o revoluție în acest proces la nivelul întregii Europe de extragere și comodificare a naturii prin introducerea transportului feroviar care treptat va înlocui plutăritul. Imperiul Austro-Ungar s-a aflat în avangarda acestei tendințe în Europa, fiind printre primele state care au introdus căile ferate pe teritoriul său, precum și printre cele mai avansate tehnologic infrastructuri, chiar dacă nu a dezvoltat o rețea de transport feroviar la fel de densă ca în vestul Europei.

PRIMA ETAPĂ: PERIOADA INTERBELICĂ

Că aicea, de mult-de mult, în timpul României-ceialalte, cam în treizeci și ceva, s-o mai făcut ceva. De la Salva, cum zicem noi, până aicea-încoace, la Apa ce-i Rece. (...) Nu știu cum să vă spun. N-o pus încă linia. Da', știți? Ei tot și-o imaginat, și-aicea, la Apa Rece, îi așa ca un părete (perete, n.a.). Cumva... s-ar fi vinit că până acoalea (acolo, n.a.) .și-ar fi constatat că ar putea tre' (trece, n.a.), adică, că s-ar putea trece. (Nastasia Rus, născută Moț, 92 ani, comuna Romuli)¹²

Miza principală a extinderii rețelei de cale ferată pe Valea Sălăuței, ca și în alte zone montane ale Transilvaniei, a fost exploatarea pădurilor și a altor resurse naturale.¹³ În acest sens, la finalul secolului al XIX-lea și în prima jumătate a secolului al XX-lea, administrațiile maghiară și apoi română au construit în multe zone montane linii de cale ferată îngustă, inclusiv pe Valea Sălăuței (Telciu-Tranzbordare-Fiad; Telciu Romuli și Telciu-Valea Seacă, ultima construită de „popa Grigore”, un întreprinzător privat).¹⁴ Unele dintre aceste căi ferate înguste au rezistat câteva decenii, fiind folosite în contextul exploatărilor

¹¹ Turnock, 1990.

¹² Interviu realizat de Gabriela Elena Herța în cadrul proiectului *Salva-Vișeu 1948: Atunci și Acum/Then and Now*, coordonat de Olga Ștefan (<http://salvaviseu1948-acum.ro/>)

¹³ Turnock, 1990.

¹⁴ *Căile de comunicație și transporturile din județul Bistrița-Năsăud*, 1999, p. 179.

forestiere sau miniere inclusiv în primele două decenii ale perioadei comuniste, după cum este cazul celei construite de „popa Grigore” între Telciu și Valea Seacă. Persoanele mai în vârstă din comuna Telciu, care au prins în uz calea ferată îngustă, povestesc despre funcționarea și traseul acesteia, invizibil în prezent, precum și despre figura cu iz legendar a părintelui întreprinzător.

În ultimele trei decenii ale monarhiei Austro-Ungare și în cele două decenii interbelice de administrație regală românească, pe teritoriul de astăzi al județului Bistrița-Năsăud s-au proiectat și construit mai multe căi ferate normale, conectând Rodna, Ilva-Mică, Bistrița, Năsăud și alte localități de pe rute la rețeaua feroviară imperială (și mai apoi post-imperială) și la circuitul economic aferent. În contextul lucrărilor de extindere a rețelei feroviare imperiale au fost propuse și proiecte de construire a unei căi ferate spre Maramureș, prin Valea Sălăuței, însă concretizarea acestui șantier avea să se petreacă abia în a doua jumătate a anilor 30, sub administrație românească regală, când miza strategică a unei astfel de legături dublează într-un mod decisiv miza economică. Traversarea munților Carpați cu linii feroviare și conectarea vechii rețele feroviare imperiale cu cea din regat ține și de concretizarea materială a unirii de la sfârșitul primului război mondial și de facilitarea prezenței militare și statale a noii administrații, cum probează și continuarea proiectului feroviar Ilva Mică-Vatra Dornei, planificat de inginerii habsburgici încă din 1898.¹⁵ Astfel de proiecte ambițioase de dezvoltare a rețelei de transporturi erau foarte răspândite în Europa de Est începând cu 1860, fiind văzute de către inițiatorii lor atât sub aspect economic și politic, cât și cultural, ca parte esențială a procesului modernizării și civilizării țărilor și societăților răsăritene.¹⁶

Administrația românească interbelică a demarat în 1937 șantierul care viza construirea căii ferate Salva-Vișeu, în vederea realizării unei legături feroviare cu Maramureșul, mai vechea rută care implica un ocol Cluj-Halmeu-Câmpulung pe Tisa, implica un ocol prin Cehoslovacia.¹⁷ Prin Decretul lege nr. 3466/18 octombrie 1937 „pentru autorizarea lucrărilor liniei ferate Salva Vișeu se stabilea că RA-CFR este autorizată să încheie un contract cu Societatea Anonimă Română de Construcții UNIREA din București, pentru executarea de terasamente, lucrări de artă, apărări și consolidări, clădiri și tunele până la 600 m lungime, de pe linia Salva-Vișeu, în limita sumei de 400 milioane lei, în conformitate cu proiectul de contract anexat la prezentul decret.”¹⁸ În consecință, la 1 iulie 1937 se înființează la Năsăud *Inspekția de construcții a căii ferate Salva-Vișeu*, care va începe construirea căii ferate Salva-Vișeu de Jos, în regim de urgență, din ambele capete. Lucrările s-au oprit după trei ani, în 30 august 1940, ca urmare a ocupării Transilvaniei de Nord de către Ungaria horthystă în contextul dictatului de la Viena. În trei ani s-au executat integral 20 km dinspre Salva, dintre care 15 km până la Telciu, fiind dați în exploatare la 3 octombrie 1939. Cea mai importantă lucrare din această porțiune a fost podul peste Telcișor, în comuna Telciu. S-a realizat și o legătură provizorie cu Maramureșul, de la km 20 al liniei continue, până la Valea Izei. În mai 1939 s-a început executarea unei linii înguste de 0.76 mm ecartament, pentru a lega stația Telciu Transbordare de la km 15, cu stația Moisei. Linia a fost terminată în iunie 1940, executându-se în regie, cu detașamente militare,¹⁹ nu cu muncitori salariați.

Eforturile de investigare prin interviuri de istorie orală a acestei etape din istoria șantierului feroviar Salva-Vișeu au scos la iveală informații mai degrabă de ordin general, „auzite de la alții”, care au prins lucrările propriu-zise, amintirile referitoare la construcția căii ferate concentrându-se cu precădere asupra ultimei etape, cea din debutul regimului comunist, care a vizat și cea mai dificilă porțiune a traseului și care a implicat un efort logistic și uman de o amplitudine fără precedent. Dar, deși relatările descriu cu precădere lucrările și atmosfera din perioada 1948–1949 a șantierului, se

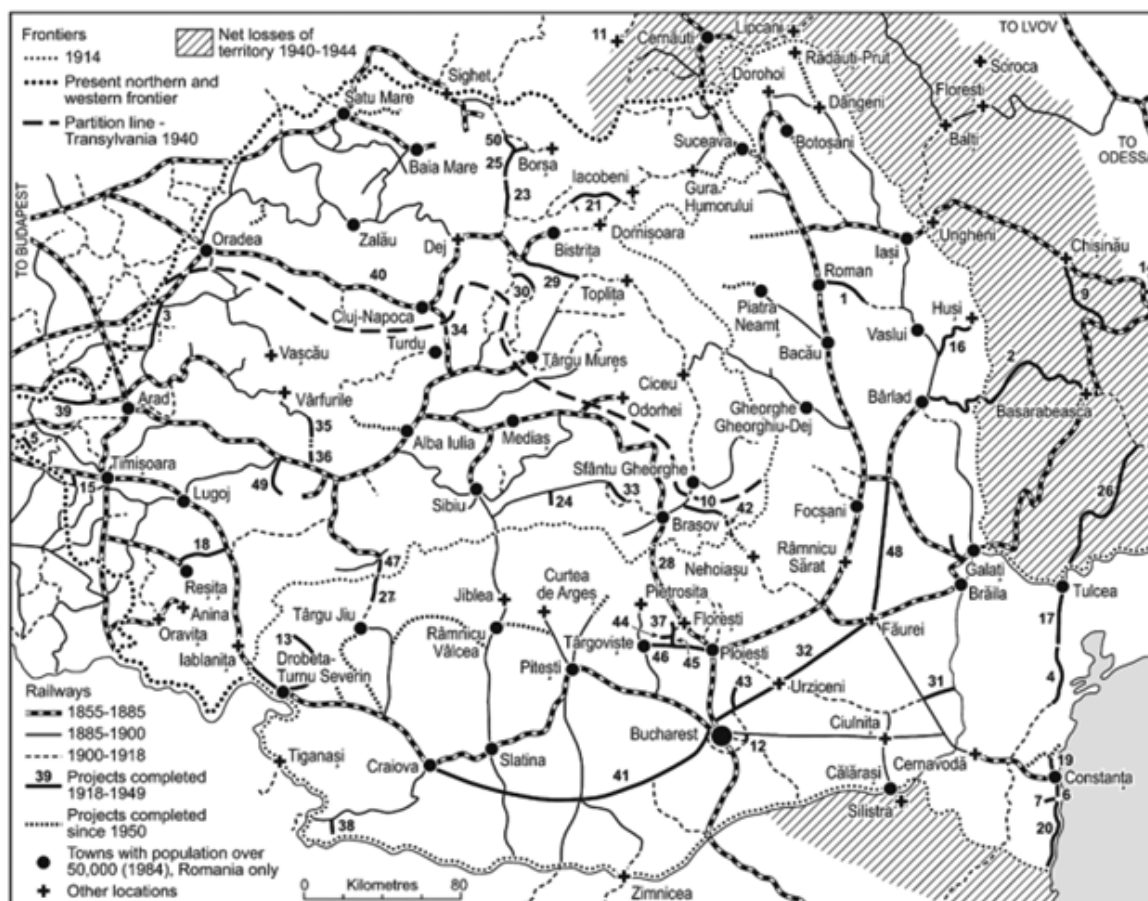
¹⁵ Pentru o discuție detaliată despre rațiunile de ordin economic și strategic care au fasonat dezvoltarea rețelei feroviare în perioada interbelică, vezi Turnock, 2004.

¹⁶ Janos, 2000, p. 83

¹⁷ Turnock, 2004, p.20; *Căile de comunicație ...*, 1999, p. 321.

¹⁸ *Căile de comunicație ...*, 1999, pp. 321–322; Turnock, 2004, p.20.

¹⁹ *Căile de comunicație ...*, 1999, p. 322.



Sistemul de căi ferate a României cu accent pe proiectele finalizate între 1918 și 1949. Sursa: Turnock, 2004.

menționează de fiecare dată că lucrările începuseră în anii treizeci, fiind întrerupte de cel de-al doilea război mondial și reluate la trei ani de la încheierea acestuia, în contextul marilor șantiere naționale care au marcat instaurarea regimului comunist.

DUPĂ AL DOILEA RĂZBOI MONDIAL. REGIMUL COMUNIST

Când s-o început proiectu' aicea, era și bunică-me'. Nu știu, avea vreo 80 de ani atunci. No', și zice: „Uite, mă, și băieții aceia umblă pîn (prin, n.a.) pădure, pe-acolo... Ce dracu fac ăia acolo?” Îi răspundeam: „Mamă-bună, ai grijă că ăia măsură (măsoară, n.a.) să facă linia, de la Telciu (că până-n Telciu era făcută) și până-n Vișău.”/ „Du-te, mă, și vezi-ți de treabă! A trece trenu' pe-acolo?” N-am putut-o convinge. Nicum n-o vrut să creadă asta: „Cine să treacă, mă, pe hotroapele (hârtoapele, n.a.) ăstea? Că nu poți mere-n picioare, d'apoi să mai îmble și trenu'?”/ „Ei, lasă că sapă-acolo și fac așa, o cărare și trece trenu'.” (Ganea Dumitru, 81 de ani, Romuli)²⁰

Sfârșitul celui de-al doilea război mondial aduce România într-o altă configurație geopolitică și cu o schimbare radicală de regim, iar legătura feroviară cu Maramureșul redevine o prioritate, cu atât mai mult cu cât reprezenta și o cale de conexiune cu Uniunea Sovietică, în a cărei componență a fost inclusă și Ucraina. Importanța acestei conexiuni cu Uniunea Sovietică are la bază deopotrivă rațiuni de ordin militar – facilitarea accesului armatei sovietice în partea de vest a României – cât și de ordin economic, nevoia unei rute pentru transportul lemnului și a altor resurse naturale exploatate în regiune. Astfel că, repararea infrastructurii feroviare distruse în timpul războiului și extinderea acesteia a fost una dintre

²⁰ Interviu realizat de Gabriela Elena Herța în cadrul proiectului *Salva-Vișeu 1948: Atunci și Acum/Then and Now*, coordonat de Olga Ștefan (<http://salvaviseu1948-acum.ro/>)

urgențele majore ale noului regim, însă extinderea a presupus, în cele mai multe cazuri, abandonarea proiectelor de dezvoltare a rețelei feroviare moștenite din perioada interbelică.²¹

În acest context, în 1948 se reia munca de construcție a căii ferate Salva-Vișeu, la pachet cu alte două rute foarte dificile din perspectiva reliefului – Bumbști-Livezeni și Deva-Brad.²² Importanța acestei rute este evidențiată și într-un document al CIA, desecretizat în 2001, unde, pe lângă o foarte scurtă prezentare a istoricului proiectului și descriere a modului în care este organizat „Șantierul Național Vasile Luca”, se vorbește despre miza economică a exploatării pădurilor, cea mai importantă resursă naturală a zonei.²³ Se poate constata astfel, că indiferent de regimul politic și administrația statală, acest proiect feroviar a fost fundamentat în primul rând pe rațiuni de ordin extractivist, exploatarea pădurilor fiind și în prezent una dintre principalele activități economice din Maramureș și nordul județului Bistrița-Năsăud.

Pentru regimul comunist recent instalat, miza acestui șantier nu se limita doar la aspectele de ordin economic și geopolitic, având o importanță sporită și din perspectiva consolidării regimului și popularizării ideologiei socialiste în rândul populației. Ca și în cazul altor proiecte ambițioase demarate în epocă, șantierul Salva-Vișeu a avut o importantă componentă pedagogică și propagandistică, fiind organizat ca un fel școală în care s-au format numeroase cadre ale noului regim și prin care s-au putut reabilita foști opozanți ai regimului sau persoane care făceau parte din categoriile considerate indezirabile de noua putere politică.²⁴ Faimoșii „brigadieri” au ajuns în Valea Sălăuței din toate colțurile țării, presa vremii publicând periodic materiale despre mobilizarea tineretului și efortul colectiv care reunea tineri școliti, țărani, muncitori, ingineri etc. într-un fel de poveste de succes a epocii. După cum formulează Olga Ștefan într-un text de prezentare a proiectului *Salva-Vișeu 1948: Atunci și Acum/Then and Now*:

„regimul comunist a creat un spirit de entuziasm deosebit în mijlocul brigadierilor, cum erau numiți acești voluntari. Tineretul, în primul rând, era cel care, așa cum proclamau publicațiile oficiale ale partidului, se angaja în procesul de reconstrucție necesar ridicării socialismului după distrugerile suferite sub regimul fascist și cele cauzate de război. Tineretul era întruchiparea „omului nou” ideal pentru o „nouă societate”. Mulți dintre ei și-au pus speranțele într-un viitor mai bun și au venit aici ca să contribuie la concretizarea lor. În pofida propagandei expansive produse în jurul faptelor mărețe ale brigadierilor de către partid și aparatul său ideologic, și chiar în pofida succesului în creștere al șantierelor naționale, realitatea era mult mai sumbră și mai întotdeauna ascunsă.”²⁵

Dincolo de accentele propagandistice specifice materialelor de presă sau a celor publicate de diverși scriitori care au vizitat șantierul în cei doi ani, finalizarea căii ferate Salva-Vișeu a implicat un efort și o mobilizare impresionant, porțiunile rămase de construit fiind cele mai dificile, în special ridicarea viaductelor și realizarea celor 5 tuneluri, dintre care cel mai lung, de la Dealul Ștefăniței la Săcel, cu o lungime de aproximativ 2.400 metri. Pentru a termina și da în uz cât mai repede calea ferată, s-a lucrat

²¹ Turnock, 2005, p. 32.

²² Preda, 2006, p. 46.

²³ CIA- RDP82-00457R007300220009-2, 1951.

²⁴ „Șantierul național, cum erau numite, au fost proiecte importante de infrastructură începute de nou-instalatul regim comunist în 1947, moment în care România, ca multe alte țări din Europa postbelică, depășea foametea devastatoare din 1946-47, provocată de o serie de factori. Pe lângă faimoasa secetă, unul dintre factorii determinanți au fost despăgubirile de război stabilite prin semnarea armistițiului din septembrie 1944, pe care România le-a avut de plătit Uniunii Sovietice datorita alierii cu Germania Nazistă ca partener al Puterilor Axei. În pofida acestor condiții, muncitorilor li s-au oferit mese decente pe șantierul național și mulți țărani și muncitori din fabrici care ar fi suferit altfel din cauza foametei s-au oferit să lucreze voluntar în schimburi de două sau trei luni, organizați în brigăzi prin intermediul secțiilor locale ale UTM (Uniunea Tineretului Muncitoresc). Prin UTM au fost recrutați și studenți care au lucrat voluntar pe durata vacanței de vară. Pe lângă acești voluntari, erau și localnici retribuiți. Pe șantier au fost inițiate centre de alfabetizare unde, pe lângă scriere și citire, era predată și doctrina comunistă.” în Olga Ștefan, 2020. (<http://salvaviseu1948-acum.ro/>)

²⁵ <http://salvaviseu1948-acum.ro/>

de multe ori cu tehnică rudimentară, în condiții aspre și într-un ritm alert, după cum se poate observa și din fotografiile cuprinse în această carte. „Aproape totul manual s-a făcut”, își amintește Ilie Ivan din Romuli, fost asistent medical născut în 1939.²⁶ „Am lucrat cu caii. Scoteam pământ din tunel afară. (...) Cu roaba s-a făcut,”²⁷ completează descrierea muncilor Gavrilă Cilean din Dealul Ștefăniței, născut în 1936 și angajat din 1960 la CFR ca revizor.

Condițiile grele de muncă, tehnica rudimentară și mobilizarea impresionantă de efective umane este foarte bine reflectată în colecția de fotografii a familiei Ștefan, urmașii lui Clement Ștefan, fost inginer-șef al lotului 1 pe perioada lucrărilor, acestea putând fi consultate în cartea-album *Salva-Vișeu 1948: Atunci și Acum/Then and Now* și pe site-ul proiectului cu același nume.²⁸ După cum rezumă Olga Ștefan, curatoarea proiectului și cea care gestionează colecția de fotografii a bunicului său:

„Cele o sută treizeci de fotografii selectate în această carte prezintă portretul unui loc în proces de transformare. Vedem cum sunt construite viaducte, tuneluri, enorme pile, poduri extinzându-se cu fiecare pagină și, odată cu schimbarea anotimpurilor, cum se instalează frigul și peisajul e acoperit de zăpadă tristă și cenușie. Vedem imagini ale muncitorilor, îmbrăcați modest, reușind cu unelte rudimentare precum târnăcoape, lopeți și sape să cioplească tuneluri în stânca impenetrabilă și să dea formă unui teren neîblânzit. (...) Câteva



dintre fotografiile documentează condițiile de trai ale muncitorilor, barăcile construite aproape peste noapte pentru a găzdui miile de lucrători de pe șantier.”²⁹

Pe lângă tehnica rudimentară și condițiile grele de muncă, echipamentele defecțuoase, lipsa echipamentelor specializate, erorile de planificare sau chiar cazurile de sabotaj din motivații politice au dus la accidente mortale. Astfel că, așa cum consemnează documentele din arhive,³⁰ presa

Sursa: Arhiva Clement Ștefan, <http://salvaviseu1948-acum.ro/>

²⁶ Interviu realizat de Gabriela Elena Herța în cadrul proiectului *Salva-Vișeu 1948: Atunci și Acum/Then and Now*, coordonat de Olga Ștefan (<http://salvaviseu1948-acum.ro/>)

²⁷ Interviu realizat de Valer Simion Cosma în cadrul proiectului *Salva-Vișeu 1948: Atunci și Acum/Then and Now*, coordonat de Olga Ștefan (<http://salvaviseu1948-acum.ro/>)

²⁸ Proiectul „Salva-Vișeu 1948: Atunci și Acum” e bazat pe o arhivă de fotografii făcute în 1948 de Clement Ștefan, inginer șef al lotului 1 la linia Salva-Vișeu, unul din cele mai importante șantiere naționale de după război. Această arhivă inedită conține vreo 230 de poze tipărite și multe altele rămase nedevelopate care documentează construcția liniei și viața de zi cu zi a muncitorilor de pe șantier. Proiectul constă dintr-o carte cu aceasta documentație foto de multe ori artistică, texte despre istoria liniei, dar și istoriile orale a unor foști muncitori la șantier care descriu condițiile de muncă, impactul liniei asupra regiunii și efectul decăderii ei, și importanța liniilor ferate în general. Un website cu fotografii, interviuri filmate, documente de arhivă, cântece ale brigadierilor, și multe alte resurse va fi lansat în câteva săptămâni. Curator, editor, cercetător: Olga Ștefan; Texte: Olga Ștefan și Valer Simion Cosma; Interviuri de: Gabriela Elena Herța și Valer Simion Cosma; Fotografii și video: Gabriela Elena Herța și Patricia Marina Tomas; Imagine și montaj video: Patricia Marina Tomas; Manager de proiect: Oana Hodade/Asociația Reciproca; Partener: Muzeul Județean de Istorie și Artă – Zalău; Un proiect co-finanțat de Administrația Fondului Cultural Național. (<http://salvaviseu1948-acum.ro/>)

²⁹ <http://salvaviseu1948-acum.ro/>

³⁰ ANBN, Fond Comitetul Județean BN al PCR, nr. Inventar 635 (1945–1950); ANBN – Arhivele Naționale Bistrița-Năsăud, Fond Comitetul Județean BN al PCR, nr. Inventar 812 (1949–1950).

și literatura vremii, precum și memoria localnicilor, au fost numeroase accidente de muncă, în unele cazuri soldate cu decese. Despre un astfel de accident aflăm din volumul *Romanticii. Epopeea bluzelor albastre*, de Augustin V. Pop, despre zelul tinerilor brigadieri angrenați în marile șantiere și proiecte de infrastructură din primul deceniu al regimului comunist:

„O astfel de alunecare de pământ pe noi ne-a costat mult într-o zi. Cîțiva brigadieri, parcă mai tineri decît toți ceilalți, au fost luați de valurile de pământ, făcuți una cu ele și împinși spre albia unui rîu ce-și merita din plin numele de „al morții”. A fost o moarte care i-a înspăimîntat pe destui. Tinerile trupuri frînte au fost culese cu grijă,



Sursa: Arhiva Clement Ștefan, <http://salvaviseu1948-acum.ro/>

pregătite pentru ultimul drum. Au venit familiile. Cum să le poți uita lacrimile?” (Pop, 1983: 111)



Sursa: Arhiva Clement Ștefan, <http://salvaviseu1948-acum.ro/>

„Am făcut, noi, inaugurarea tunelului, la Dealu Ștefăniței. ...No, și o făcut aicea, în Dealu Ștefăniții o țără de prezentare cu ăștia-ni: Vasile Lupu, Ana Pauker, Petru Groza. Și, restu' s-o dus în Săcel. Acolo o fo' mare moloceag. La ieșirea din tunel, acolo, în Săcel. Cred c-o tăiet și panglică, da', acolo, în Săcel.” (Dumitru Ganea, 81 de ani, Romuli)

„O trecut primul tren în care o fost Petru Groza. Mare miștocan, Petru Groza! Era și Vasile-„Lucu”... Șantierul s-o chemat Șantierul Național „Vasile Luca”. Vasile Luca, membru la C.C. (Comitetul Central, n.a.) Mare „căpățână”. Un ungar. Lászlo Lukacs (Luka, n.a.), pe ungurește. Noi l-am romanizat, no', să nu zică nimeni că... Da' vorbea foarte rău românește.

Și-a doua zi, când o sosit trenul în Dealu Ștefăniței, ne-o dus să serbăm, acolo unde-i depozitul lui Dumitru Moldovan, plin de lemne, acuma. O făcut o scenă mare, mare, mare. Acolo o fost oficialitățile și romulenii pe lângă, nu știu ce... acolo...

Demarat în 1 aprilie 1948, șantierul Salva-Vișeu a durat aproximativ un an și jumătate, pe 28 decembrie 1949 Vasile Luca, ministru de finanțe la vremea aceea, tăind panglica la momentul inaugurării. Despre momentul inaugurării, își mai amintesc unii din bătrânii de pe Valea Sălăuței:

„Am făcut, noi, inaugurarea tunelului, la Dealu Ștefăniței. ...No, și o

Vasile Luca, Petru Groza, Ana Pauker. O' mai fost fi careva, da' eu nu i-am reținut. Nu am reținut numa' o femeie, deci o fost Ana Pauker. Și Petru Groza... ” (Ilie Ivan, 79 de ani, Romuli)

Realizarea într-un timp atât de scurt și într-un mediu natural dificil a unui proiect atât de complex, este impresionantă nu doar din perspectiva populației locale din acele vremuri, ci și prin raportare la durata în prezent a proiectelor de infrastructură feroviară și rutieră, în pofida avansului tehnologic mai mult decât semnificativ. Ceea ce face cu atât mai de înțeles tristețea și frustrarea localnicilor din generațiile contemporane cu desfășurarea lucrărilor și cu primele decenii de funcționare a căii ferate, față de situația prezentă a infrastructurii feroviare și față de ritmul lent în care se desfășoară în prezent majoritatea șantierelor de infrastructură publică.

Pentru noul regim, șantierul a reprezentat și o modalitate de a-și consolida prezența în zonă și de a atrage, într-o mare măsură, suportul populației locale, impresionată de avântul dezvoltării infrastructurii și economiei locale. Locurile de muncă generate de acest șantier și ulterior de tot ceea ce a însemnat funcționarea și întreținerea căii ferate, au avut o importanță deloc neglijabilă pentru comunitățile din zonă, funcționând ca un ascensor social pentru multe familii și persoane, după cum reiese și din interviurile de istorie orală realizate: „*Ne-o civilizată, ne-o mai scos din... Eu am văzut. O copiat și femeile, și bărbații una-alta (câte ceva, n.a.). Și un număr mare de brațe de muncă și pensionari sunt de la CFR. Acuma scade numărul, da' după IFET (întreprinderea de exploatare forestieră) o fost al doilea grup de pensionari. O găsit de lucru la oameni.*” (Ilie Ivan, 79 de ani, Romuli).

Efectele de multiplicare ale acestui proiect de infrastructură publică – dinamizarea vieții economice prin demararea unor ample șantiere de exploatare forestieră și conectarea comunităților cu orașele din zonă și cu restul țării – au fost resimțite de către populație ca un mare salt pe calea dezvoltării, în pofida numeroaselor neajunsuri ale regimului și a reținerii față de excesele propagandei acestuia. Pentru cea mai mare parte a populației, noua cale ferată a însemnat acces la locuri de muncă mai bune, atât în zonă, cât și în alte părți ale țării, precum și ieșirea dintr-o relativă izolare, datorită importanței acestei rute care leagă Maramureșul și nordul județului Bistrița-Năsăud cu Bucureștiul, Clujul, Timișoara, Constanța și multe alte orașe importante sub aspect economic și educațional.

Un alt aspect important reflectat atât de interviuri, cât și în documentele de arhivă păstrate la Arhivele Naționale Bistrița-Năsăud, ține de dinamica vieții cultural-educative în rândul muncitorilor angrenați în acest șantier. Periodic erau organizate evenimente culturale și acțiuni educaționale pentru muncitori, de la spectacole de muzică populară, la concursuri de șah și proiecții de filme, aceste acțiuni având, evident, și o puternică componentă politică, în sensul educării participanților în spiritul doctrinei marxist-leniniste. Memoria colectivă reține, deopotrivă, amintirea amplului efort și a muncilor grele, precum și acțiunile culturale organizate pentru muncitori și localnici.

Degradarea acestei linii ferate în special în ultimele două decenii este resimțită și deplânsă mai ales de cei care au beneficiat din plin de binefacerile transportului feroviar, atât în calitate de navetiști sau călători de ocazie, cât mai ca muncitori sezonieri la pădure, în construcții sau agricultură, prin alte regiuni ale țării. Lipsa investițiilor în lucrări de reparație și îmbunătățire a infrastructurii feroviare, la pachet cu mutarea accentului dinspre transportul feroviar, înspre cel rutier și cu succesivele măsuri de reorganizare și „eficientizare” a CFR-ului au adus calea ferată Salva-Vișeu într-o prelungită stare de „restricție de viteză” (de mai bine de douăzeci de ani) și cu un număr de trenuri mult mai mic decât în perioada comunistă. „E o mare rușine ce s-a întâmplat cu calea asta ferată, în ce hal a ajuns. Dacă o iei la pas să vezi cum arată acum, te ia groaza.” concluzionează unul dintre pensionarii intervievați cu referire la calea ferată Salva-Vișeu, după ce ne-a povestit despre ultima zvâcnire de rezistență a populației locale, la finalul anilor 90, când au ocupat gara din Telciu și au blocat un tren în gară, revoltați de intenția „ălor de sus” de a desființa gara din comună, în contextul unor planuri mai ample de reorganizare a CFR-ului. Starea precară a liniei ferate, ruinația unora dintre gările de pe rută (Romuli, Fiad), vagonul care ruginește

lângă calea ferată undeva în Transbordare, deraiat de pe linie acum câțiva ani, viteza de maxim 30 km/h și orarul de circulație a unora dintre trenuri, parcă pus în răspăr cu nevoile navetiștilor, sunt mai mult decât semnele nepăsării față de infrastructura feroviară și față de ideea unui transport public accesibil populației și mult mai puțin poluant decât transportul public rutier. Sunt roadele unei viziuni politice și economice care fetișizează profitul și individualismul în detrimentul bunurilor publice comune, a interesului colectiv, comunitar și a protejării mediului.

Pentru cei intervievați și pentru mulți vârstnici care au prins construirea și decăderea acestei linii ferate, ca parte mai amplă a proiectului de construire și decădere a socialismului, ceea ce s-a întâmplat în anii tranziției a avut o dimensiune traumatizantă, o formă cât se poate de concretă și vizibilă de distrugere a lumii la a cărei construcție au luat parte, convinși sau neconvinși de idealurile clamate în epocă.

BIBLIOGRAFIE:

- ANBN – Arhivele Naționale Bistrița-Năsăud, Fond Comitetul Județean BN al PCR, nr. Inventar 635 (1945–1950).
 ANBN – Arhivele Naționale Bistrița-Năsăud, Fond Comitetul Județean BN al PCR, nr. Inventar 812 (1949–1950).
 Arneth, 1863–1879 – A. von Arneth, *Geschichte Maria Theresia*, Viena, Braumüller, 1863–1879.
 Bichigean, 1925 – V. Bichigean, Poëmation de secunda legione Valachica, în *Arhiva Someșană*, Nr. 3/1925, pp. 39–65.
Căile de comunicație și transporturile din județul Bistrița-Năsăud, editura Mesagerul, Bistrița, 1999.
 CIA- RDP82-00457R007300220009–2, din 12 aprilie 1951, desecretizat în 2001/03/05.
 Janos, Andrew C. 2000 – *East Central Europe in the Modern World. The Politics of the Borderlands from Pre- to Postcommunism*, Stanford University Press.
 Judt, Tony. *Când lucrurile se schimbă. Eseuri 1995–2010*, Editura Litera, 2017.
 Harvey, 2004 – D. Harvey, *Noul Imperialism*, trad. Gabriel Tudor, București, BIC ALL, 2004.
 Hell, 2010 – J. Hell, *Imperial Ruin Gazers, or Why did Scipio Weep?*, în J. Hell și A. Schönle (editori), *Ruins of Modernity*, Durham și Londra, Duke University Press, 2010.
 Mahan, 1932 – J. A. Mahan, *Maria Theresa Of Austria*, New York, Thomas Y. Crowell Company, 1932.
 Morris, 1937 – C. L. Morris, *Maria Theresa. The Last Conservative*, New York, Londra, Alfred A Knopf, 1937.
 Pop, Augustin, V. „De la Salva la Vișeu” în vol. *Romanticii. Epopeea bluzelor albastre*, Editura Albatros, București, 1983.
 Preda, Gavriil. “Considerations on the Status of the Romanian Railways during the First Years after World War II”, în *Buletinul Universității Petrol-Gaze Ploiești*, vol. LVIII, Nr. 1/2006, pp. 47–52.
 Turnock, D.. “Transport for Romania’s Carpathian Forests: Improved Accessibility through Technological Change”, *GeoJournal*, Vol. 22, No.4 (December 1990), pp. 409–428).
 Turnock, David, 2004 – “Railway Network Development in Inter-War Romania: Economic and Strategic Motives”, în *Geographica Pannonica* No. 8, pp. 16–24.
 Turnock, David. 2008 – “Drive for Modernisation in Inter-War Eastern Europe: Changes in Rurality in the Carpathian Mountains 1918–1945”, în *Geographica Pannonica* Vol. 12, Issue 1, 12–38.
 Turnock, David. 2005 – “Romania’s Railway Development 1950–1989: Changing Priorities for Socialist Construction” în *Geographica Pannonica* No. 9, pp. 32–43.