

DIN GEOGRAFIA ISTORICĂ A PASURILOR DIN CARPAȚII ORIENTALI

PAVEL BINDER

Una dintre caracteristicile Carpaților românești este fragmentarea lor, accesibilitatea prin numeroasele văi transversale, longitudinale și pasuri joase. Prin cele trei lanțuri geologic diferențiate, lărgimea depresiunilor situate între munții vulcanici și cei cristalino-mezozoici, respectiv lanțul flișului, Carpații orientali, deși mai largi, sînt mult mai accesibili căilor de trecere ca munții situați între Prahova și Valea Dunării. Între Munții Oașului și pasul Oituz* sînt o mulțime de drumuri și poteci care asigură traficul circulatoriu între Transilvania (inclusiv Maramureșul) și Moldova.

În secolul nostru s-au modernizat majoritatea drumurilor rutiere și s-au construit numeroase linii ferate noi transcarpatice. După studiile lui George Vălsan ^{1, 2}, Athena Herbst-Rădoi ^{3, 4}, și Al. Cebuc — C. Mocanu⁵, Carpații Orientali sînt traversați de următoarele drumuri, respectiv pasuri :

1. Pasul Fargău între Negrești-Oaș și Sighetul Marmăției.
2. Pasul Gutii (980 m) străbătut de drumul național Dej—Baia Mare — Sighet.
3. Pasul Neteda între Tg. Lăpuș și Sighet.
4. Pasul Șetref (975 m) folosit de șoseaua națională. În anii puterii populare (în 1949) s-a construit calea ferată Salva—Vișeu (45 km), care a legat depresiunea Maramureșului de artera feroviară Ilva Mică — Vatra Dornei.
5. Pasul Prislopului (1413 m) folosit de șoseaua națională Borșa—Cîrlibaba—Vatra Dornei.

* În această lucrare ne-am ocupat numai cu pasurile situate pînă la șeaua Oituzului. Pasurile și trecătorile din Carpații Curburii au fost dezvoltate în lucrarea noastră : Drumurile și plaiurile Țării Birsei, în Studii și articole de istorie, București, vol. XIV, 1969, p. 207—218.

6. Pasul Rodnei sau Rotunda (1254 m) cu șosea între Rodna și valea Bistriței Aurii.

7. Trecătoarea Ilva Mică, Ilva Mare (pasul sub vârful Poțiului 1031 m) Coșna, Vatra Dornei străbătută de un drum secundar. Calea ferată pe acest traseu s-a construit după anul 1918. Linia Apahida—Dej datează încă din 1881, iar porțiunea Dej—Bistrița din 1884.

8. Pasul Tihuța Birgăului (1227 m). Șoseaua națională pornită din Bistrița urcă pe valea Bistriței ardelene, apoi coboară pe la Vatra Dornei și Iacobeni. Calea ferată Bistrița—Bistrița Birgăului datează din 1898. Prin traversarea Obcinei Lucina-Mestecăniș prin Pasul Mestecăniș (1100 m), drumul coboară în valea Moldovei, atingând localitățile Pojorita și Cimpulung.

9. Trecătoarea Tulgheș—Prisăcani (619 m) urmează valea Bistricioarei. Este traversată de șoseaua Toplița—Tg. Neamț.

10. Trecătoarea Bicazului (pasul la 1175 m.) taie vechiul hotar la 960 m. Șoseaua urmează traseul Gheorgheni — Lacul Roșu și Bicăz.

11. Pasul Ghimeș-Palanca (781 m). A fost primul pas din Carpații Orientali înzestrat cu cale ferată. Traseul Comănești — Palanca s-a inaugurat în 1896, iar linia Sf. Gheorghe — Miercurea Ciuc (Ciceu) — Ghimeș în anul 1897. Calea ferată taie culmea maximă la 1006 m. Șoseaua națională prin Ghimeș (pasul la 1050 m), leagă orașele Miercurea Ciuc — Tg. Ocna.

12. Din depresiunea Cașinului secuiesc pornește pasul Uzului. Drumul de care — în curs de modernizare — taie vechiul hotar la 960 m.

13. Pasul Oituzului (865 m) este traversat de șoseaua națională modernizată Tg. Secuiesc, Bretcu — Orașul Gheorghe Gheorghiu-Dej. Calea ferată Sf. Gheorghe — Tg. Secuiesc (1891) a fost prelungită numai pînă la Bretcu.

* * *

Obiectul studiului nostru este să contribuim la geografia istorică a pasurilor din Carpații Orientali, principalele artere de osmoză demografică, economică, politică și culturală între țările române cis- și transcarpatice⁶. Ca o primă problemă se impune să stabilim importanța și ierarhia medievală a pasurilor înșirate mai sus. Din Maramureș — străvechi voievodat românesc transformat apoi în comitat — coborînd spre Transilvania se folosea doar pasul Șetref, iar spre Moldova drumul prin Prislop. Între Transilvania și Moldova în primele secole după întemeierea statelor feudale românești independente (veacurile XIV—XVI) existau doar două drumuri: **drumul de sus**, numit **drumul Sucevei sau al Bistriței** și **drumul de jos sau drumul Brașovului**.

Vechii cronicari moldoveni⁷ descriu în felul următor traversarea Carpaților întreprinsă de Petru Rareș :

„După trecerea unui an, în toamnă, în luna octombrie, Petru voievod s-a pregătit iarăși, a doua cară împotriva ungarilor și a intrat înăuntrul țării aceleia (în Transilvania n.n.). . . . Și de acolo a venit pe **dru-**

mul Bistriței și a ajuns la Rodna... Si a venit la Cetatea sa de scaun a Sucevii și s-a odihnit de ostenele sale" (Eftimie).

„...Deci domnul Petru voievod a trimis pe cei dintii dintre boierii mari ai lui, pe Grozav mare vornic și pe Barbovschi căpetenia oștilor și le-a încredințat o parte din oamenii săi și le-a poruncit să iasă în dreptul Brașovului, pe **drumul de jos**, pe alții i-a îndreptat să intre în hotarele lor pe **drumul de sus**, al **Sucevii**" (Macarie).

Vestitul cronicar Miron Costin⁸ descrie în felul următor cele două pasuri principale :

„Constantin vodă, după fuga sa din Țara Muntenească, n-au mărșu la Racoți, ce în număr ca la 800 de oameni, tot într-ales lefecii, s-au suit cu munții alătura în sus și aproape de Maramorăș pe la Bistriță, au luat poteca preste munți, pre la Dorna și au ieșit pre la Cimpul Lungu a țării noastre și trecind mai pe din sus de Suceavă”.

„... pe la Codrul căpoteștilor, pre Cobile, dreptu la poteca Oituzului...”.

„Constantin vodă au intrat cu oști în țară pre Oituz”.

Drumurile Birgăului și a Ghimeșului devin „legale”, adică înzestrate cu punct vamal și fortificații abia din secolele XVI—XVII. În sfârșit pasul Tulgheș-Prisăcani primește importanță comercială din veacul al XVIII-lea. Restul pasurilor amintite (Fargău, Neteda, Rotunda, Ilva, Uzul) în epoca feudalismului erau simple poteci, așa zise „plaiuri interzi-se”, iar rolul lor circulatoriu începe doar din secolul trecut.

I. Pasul Șetref, folosește șeaua structurală dintre masivul cristalin al Rodnei și munții Țibleșului, presărat cu conuri vulcanice. Localitățile din valea Sălăuței situate în preajma pasului — Dealul Ștefăniței și Romuli — sînt roiri noi din secolele XVIII—XIX. În evul mediu călătorul pornit din Săcelul Maramureșului pînă în Telciu umbla doar în codrii. Din acest motiv drumul de aici se cunoștea sub numele de pasul Telciu, unde se găsea vama și oficiul postal transilvănean pe ruta comercială Bistrița-Liov. Negustorul plăcat din cetatea Bistriței urma traseul : Dumitra, Cepari și prin Prislop (azi Liviu Rebreanu) a coborît în Valea Someșului. De aici prin Năsăud, Hordou (azi Coșbuc) sosea la Telciu, apoi urcînd pasul montan (1562: „possessione Teltsch trans Alpes usque in Maramorosium”), cobora pe Valea Izei pînă la vama din orașul Sighet. Dincolo de Tisa, părăsind granițele actuale putea continua calea pe valea Tisei (Teceu, Hust, Kesice), sau urca pe valea Tisei Negre prin Rahov, Iasina, pasul Iablonița (933 m), apoi urma valea Prutului superior pînă la Liov⁹.

II. Pasul Prislop. Drumul situat între Munții Maramureșului (grupa vulcanică Toroiaga) și Munții Rodnei (Înău și Stiol 1612 m), servea drept canal rutier al legăturilor străvechi stabilite între depresiunea Maramureșului și Moldova. După tradiție, legendarul Dragoș pe aici a „descălecat” în Moldova. Lupta decisivă dintre regalitatea ungară și Bogdan, săvîrșită prin victoria voievodului român (1359), a avut loc tot în preajma

acestui pas. De la începutul secolului al XVIII-lea dispunem de două note de călătorie, izvoare prețioase pentru cunoașterea traseelor rutiere din nordul țării¹⁰. Principele Transilvaniei Francisc Rákoczi al II-lea, în anul 1705 a trimis pe Mihai Bay și Gaspar Pápay la hanul tătarilor din Crimeia. Cei doi soli descriu traseul dintre Borșa și Cimpulung. Autorul descrierii din 1709, nobilul ungar Pául Ráday se găsea de asemenea în slujba principelui Rákoczi. În continuare cităm din aceste două descrieri:

„La 4 decembrie (1705) pornind în zori, trecind prin munți înalți am ieșit din Maramureș și, conduși de călăuzele noastre, după masă am sosit la Cimpulung. Pe Valea Moldovei am întâlnit pedestrași rânduți pentru repararea drumului. Incepînd din Borșa, prin munții Maramureșului, distanță de mai bine de 15 mile nu se găsește nici un sat, sau o altă așezare. În 5 decembrie din cauza drumului extrem de greu din ziua precedentă, străbătînd drumuri infundate, munți, văi, avînd și caii oboșiți, am hotărît o zi de popas. De aici călăuzele noastre maramureșene s-au întors acasă. La 6 decembrie am continuat drumul de acum avînd călăuze moldovene. Am dormit la satul numit Vama care este posesia unei mănăstiri. În zorii zilei de 7 decembrie am plecat din Vama și seara tirziu am ajuns la Suceava. Drumul era infundat, noroios și traversa meleguri slab populate”. (Bay și Pápay).

Itinerarul lui Paul Ráday (1709) descrie mult mai amănunțit porțiunea dintre Borșa și Cimpulung:

„La 28 octombrie pornind din Teceu, cu un brod dublu am traversat Tisa și seara am sosit la Sighet. La 29 Octombrie m-am odihnit la Sighet. La 30 octombrie am pornit din Sighet și urmînd valea Tisei, la ora cinci după masă am sosit la Șieu și am tras la casa nemeșului român Petrovan. Ziua următoare pornind din Șieu fără oprire am mers la Moiseiu unde am primit cai de olac. La 1 noiembrie din Moiseiu m-am deplasat la Borșa, iar seara am sosit la Lazurile Borșei (poate Poiana Borșei n.n.). În ziua de 2 noiembrie am pornit din Lazuri la ora cinci dimineață. Urmînd valea Vișeuului, pînă la ora trei am urcat pînă la poalele muntelui. Pe drum am găsit trei izvoare de apă minerală (borcuturi). Deoarece urcam munți foarte înalți, din cauza zăpezii și a noroiului ne-a apucat seara și a trebuit să dormim în pădure lîngă un pîrîiaș. La 3 noiembrie pornind în zori, am urcat pe muntele Zimboslav apoi am coborît dealul Tîbăului. Din cauza unei furtuni, molizii au fost doborîți acoperînd vechiul drum. La 4 noiembrie pornind tot în zori, am sosit în lunile Cimpulungului. Ar fi bine dacă pentru sprijinul comerțului în acești munți s-ar înființa un orășel sau un sat, deoarece moldovenii din cauza înălțimii munților Maramureșului, rareori vin pînă în Borșa. Această localitate nou înființată ar putea servi ca „locus depositionis” atît pentru moroșeni cît și pentru moldoveni. Seara am sosit la capul Cimpulungului și am dormit la un han. La 5 noiembrie am poposit la Cimpulung iar ziua următoare, coborînd în valea Moldovei, la ora patru am poposit la o circiumă. În ziua de 7 noiembrie pornind la ora opt, după ma-

să în jurul orei doi am ajuns la orașul Baia, unde am tras la casa preotului”.

Aceste două descrieri înlesnesc cunoașterea vechiului drum al pasului Prislop, dar furnizează prețioase amănunte și despre folosirea pasului. Mestecăniș. Datorită defileului cunoscut sub numele de „Toanceie”, drumul în aval de gura Dornei nu continua pe valea Bistriței. George Vilsan¹¹ în lucrarea sa „Munții descălecatului Moldovei” (1930) scrie: „Spre Maramureș urcușul e mai lung, dar domol, în susul Bistriței Aurii pînă la trecătoarea care duce spre Rodna și valea Someșului și apoi pînă la Prislop. Numai de la Vatra Dornei în jos, Bistrița se înfînge deodată în niște chei înguste. Legendarul Dragoș și apoi Bogdan, nu au coborît albia acestui riu spre Piatra, ci apucînd prin curmătura Mestecăniș, au trecut în valea Moldovei”. Drumul prin Cămina Mestecănișului, continua spre interiorul Moldovei nu numai pasul Prislop, ci și prin trecătorile Rodnei și a Birgăului.

III. Pasul Rodnei (Cucureasa). În evul mediu românesc „drumul de sus, drumul Bistriței sau al Sucevii” lega valea Moldovei cu valea Someșului Mare. Însă înaintașii noștri prin pasul Rodnei nu înțelegeau traseul Rodna—Rotunda—Cîrlibaba de azi. Vechiul pas părea valea Someșului la Șanț și continuînd spre sud-est, urca creasta Cucureșii (1395 m) și a Suhardului, iar la Coșna cobora în valea Dornei. Acest drum azi este complet părăsit și nu figurează în lista pasurilor carpatice. Vechiul drum al Rodnei constituie dovada cea mai grăitoare a schimbărilor petrecute în trasarea și ierarhia drumurilor carpatice. În trecut se preferau culmile înalte, plaiurile și crestele alungite. Văile adînci, trecătorile înguste tocmai prin vulnerabilitatea lor militară erau ocolite. Desfundarea lor este o realizare a vremurilor noi. Fără să cunoască vechiul traseu al pasului Rodnei, George Vălsan deja în 1930 a ajuns la aceste constatări. „De la Vatra Dornei — scrie marele geograf — trecători multe în toate direcțiile se lungesc plaiuri domoale, pe care poți călători fără urcușuri și coborîri însemnate și pe care în trecut se aflau drumurile cele umblate. Așa că ajungem la această constatare curioasă: unde Carpații Răsăriteni sînt mai înalți și mai masivi, acolo ei sînt mai potriviți așezării omului și circulației”¹².

Legătura rutieră tradițională dintre Bistrița și Rodna nu era cea prin Strîmba, utilizată azi. Din vechea cetate ardeleană se ajungea în valea Someșului prin Dumitra și Prislop. În procesul de hotar din 1366 în hotarul Dumitrei¹³ se amintește drumul Rodnei („viae tendentis ad Rodna”). Drumul prin depresiunea structurală Livezile (Iad), continuat prin Strîmba, Ilva Mică începe să fie folosit numai prin anul 1780.

Drumul și pasul Rodnei are cea mai bogată istorie dintre toate trecătorile orientale ale Carpaților. După cronicarul Rogerius oștirile mongole din 1241, sub conducerea lui Cadan, trei zile străbăteau codrii seculari („per silvas 3 dierum habens iter sive viam”), apoi au distrus orașul minier Rodna situat între munți înalți („pervenit ad divitem Ru-

danam inter magnos montes positam"). În acest oraș încă din 1412 se amintește vama sau tricesima ce se percepea mărfurilor exportate în Moldova („tributum vel tricesima ab in Rodna intrantibus vel exeuntibus Moldauiam”¹⁴). După ce Rodna și Valea Rodnei în 1475 ajung în posesia feudală a orașului Bistrița, magistratul din acest oraș se îngrijea de repararea și — în caz de nevoie — de închiderea sau deschiderea pasului. Deoarece din secolul al XVI-lea vama se percepea la Bistrița, pasul Rodnei în cronicile moldovene de obicei se numea drumul Bistriței.

În izvoarele istorice transilvănene și în compendiile geografilor din Ardeal, pasul Rodnei se mai cunoștea sub numele de drumul Cucuresii. În munții Suhardului există două vîrfuri: vf. Cucureasa (1359 m) și un alt vîrf cu același nume, înalt de 1123 m. Valea Cucureasa este afluentul Teșnei, care la rîndul său se varsă în Dorna.

Ultima invazie tătărească din Transilvania, cea din 1717, a folosit pasul Cucuresii. În 1783 Iosif al II-lea plecînd din Bistrița, urcînd Cucureasa („über Kukuraza”) a sosit în Bucovina. Geograful vienez Theodor Link în Mica geografie a Marelui Principat Transilvania, editată în 1817 descrie acest pas¹⁵ în felul următor: „Drumul transcarpatic părăsea valea Someșului la Podul modori, apoi urca pînă la turnul de pază de pe vîrfurile Hoituri (Haitelberg, 964 m). Aici se mai vedea vechile șanțuri ridicate de colonelul Wopser. Drumul se continua prin codrii, în munții Cucureasa, Pădurea Neagră, muntele Perșa prin pădurea Peri și muntele Pănasuri (Gebirg Pănaszuru 1339 m), apoi cobora în satul moldovelesc Dorna. Oficiul tricesimal și contumația erau la un sfert de oră de mers de Rodna”. După precizarea lui Iulian Marțian¹⁶, edificiul vămii era spre valea Cirlibav. În preajma muntelui Pănasuri erau fortificații din bușteni. Și Marțian era de părere că pe aici au pătruns tătarii menționați de Rogerius. După construcția șoselei pe Rotunda, această străveche linie de comunicație prin 1850 a fost abandonată.

În documentele ardelenе, în special în cele bistrițene pasul Rodnei era legat de numele muntelui Cucureasa.¹⁷ În schimb pentru moldoveni drumul transcarpatic în cauză se numea „drumul Suhardului”. Astfel într-un act emis la Iași de Alexandru Lăpușneanu din 1567 se pomenește despre deschiderea drumului prin munții Suhardului („viam per montes Szohard... and alpes Szohard purgare”)¹⁷.

„Drumul de sus” în depresiunea Dornei, ajungînd în Țara Moldovei, se continua prin orașul Cîmpulung, sediul unui vameș. Dacă „capul de pod” ardelean al acestui drum era cetatea Bistrița, sediul unui oficiu tricesimal, punctul terminus al versantului moldav era cetatea de scaun Suceava, sediul vămii principale din această țară.

IV. Drumul Birgăului în materialul documentar consultat de noi, este menționat numai din secolul al XVI-lea. În 1557 domnul Moldovei,

¹⁴ „Nach zahlreichen Belegen der nösnschen Schrift, moldauische und nösner Kauf — und Geschäftsleute kommen und gehen über din Kukurassa”, cf. W. Weinrich, Geschichtliche Vorbedingungen zur moldauischen Lehnerrschaft an der Bistritz, in Archiv des Vereins für siebenbürgische Landeskunde VI, p. 98.

Alexandru Lăpușeanu, trimite o scrisoare pîrgarilor din Bistrița, în care pomeneste de întreținerea drumurilor prin munții Suhardului și a Birgăului („vias per alpes et montes Zuhard et Borgow... curare et pre-parare facere“)¹⁸. Într-o altă epistolă adresată senatului bistrițean, se spune că ei controlează atât drumul Rodnei, cît și al Birgăului („Mivel mind az Radnai mind az Borgoi utat kegyelmetek biria“)¹⁹.

În perioada anilor 1689—1698 aflăm știri despre pasul Dorna—Birgău („custodiae passum ex Dorna ad Borghou“). În timpul iernii ambele drumuri controlate de Bistrița erau greu accesibile. Astfel un raport din 1737 precizează, că pînă nu se topește zăpada, nu este pericol de invazie.

Pasul Birgăului începea în satul Livezile (Iad) sau în Rusul Birgăului și urma valea largă a Bistriței ardelenne pînă la Tiha. Modernizarea drumului prin Josenii—Mijlocenii și Susenii Birgăului începe în perioada iosefinistă (1780—1799).

Geografia Transilvaniei semnată de brașoveanul Lukas Joseph Marienburg din 1813²⁰, ne permite să urmărim minuțios traseul drumului prin pasul Tihața. Drumul urma valea Tihei și sub muntele Miroslava urca munții Zimbroida. Măgura-Calului și Tătașul. La cumpăna apelor, la punctul cel mai înalt al acestui pas, accesibil numai călare sau pe jos, era instalat oficiul tricesimal. În anii 1813—1817 s-a pietruit acest drum. Pe versantul moldovean drumul continua prin Poiana Stampii și în depresiunea Dornei s-a unit cu drumul Rodnei.

V. Drumul Firișca sau Tulgheș. Irecătorile carpatice din grupa centrală a Carpaților Orientali aveau un rol comercial redus. Pînă în secolul al XVII-lea aici nu existau puncte vamale, munții flișului acoperiți cu păduri nu erau traversați de drumuri mari ale vămii. În schimb pasurile din munții Giurgeului și a Ciucului aveau un oarecare rol militar.

Din lipsa unui trafic comercial regulat, izvoarele istorice referitoare la pasurile carpatice pornite din depresiunea Giurgeului sînt sporadice și tîrzii. Probabil pe pasul Tulgheșului de mai tîrziu a avut loc în 1529 pătrunderea în scaunul secuiesc Giurgeu a oștirilor lui Petru Rareș („Moldavienses ad Gyrgyo impetum fecisse... Sedem Gyergyo siculicalem... concernarunt“)²¹.

Importanța comercială a pasului Firișca se datorează așezării în satul Gheorgheni a cîtorva familii de negustori armeni din Moldova. Primele date despre vama instalată la Gheorgheni-Firișca le avem doar de la începutul veacului trecut²².

Pe timpul lui Marienburg (1813) pasul Firișca era o potecă accesibilă numai pedestrașilor și călăreților. Drumul descins din Gheorgheni urma valea Belchinului; oficiul vamal și postul de carantină erau instalate pe muntele Firișca. Poteca în continuare urca muntele Tătarului (1456 m), apoi cobora în valea Putnei și prin muntele Tulgheș ajungea în Moldova²³.

După anul 1848 itinerarul trecătorii Tulgheș s-a modificat. În anii 1851—1852 s-a construit drumul Gheorgheni—Ditrău—Boresc—Valea Bistricioara—Corbu și Tulgheș. Vama din Pirișca s-a mutat la Tulgheș — mai precis la confluența Puunei cu Bistricioara — numai după anul 1806. Vama moldavă se găsea în satul Prisăcani.

Cheile Bicazului, atât de vulnerabile din punct de vedere militar, sint amintite în rindul pasurilor doar după anul 1860. În anul 1813 itinerarul Gheorgheni—Valea Helmon—Muntele Vithavas—Păltiniș—Highiș—Valea Bicazului este considerat o potecă secundară.

VI. Drumul Ghimeșului. Străvechiul drum Ghimeș—Valea Trotușului se „legalizează” abia în secolul al XVII-lea, cînd pe drumul Ciucului (în 1626) se ridică o cetate de margine. Vama Ciucului se amintește din 1676, iar cetatea Ghimeșului, în tot cursul secolului al XVII-lea, păzea acest pas. „Baza de plecare” a drumului prin pasul Ghimeș era satul Frumoasa. La sfîrșitul secolului XVII, cînd o armată din armenii din Moldova vin în Transilvania, ei aleg ca așezări, pe lîngă Gherla, localitățile situate la gurile pasurilor carpatice: Bistrița, Gheorgheni și Frumoasa-Ciuc. În bazinul Ciucului acești negustori au ales așezarea Frumoasa, cu viguroase energii poziționare.

Drumul Ghimeșului înaintea revoluției din 1848 urca pe muchea muntelui Pogan, apoi continua pînă la obîrșia Trotușului. Cursul superior al acestei ape formează o vale largă, numită semnificativ Lunca. Calea continua apoi prin această Luncă largă, populată cu așezări ale românilor și ceangăilor abia în secolele XVIII-XIX. Complexul tricesimal ardelean era situat în gura văii Străjii. Toponimia satului Palanca păstrează amintirea fortificației vamaie. Vama moldovenească era la Cămănești.

Noul drum pietruit Frumoasa—Ghimeș început în 1843, n-a mai urcat muntele Frumosul, doar dealul Teclereului. Tot în anii premergători revoluției burghezo-democratice din 1848, are loc modernizarea drumului pe valea Trotușului. În 1842 locuitorii satului Dărmănești au sfărîmat cu praf de pușcă fața dinspre Trotuș a muntelui Ripa lui Plop, lărîgind drumul²⁴.

BIBLIOGRAFIE

- 1 G. Vâlsan, **Carpații în România de azi**, în *Convorbiri literare*, 1922, iulie—august.
- 2 G. Vâlsan, **Munții descălecatului Moldovei** (1930), în *Descrieri geografice*, București, 1964.
- 3 Ath. Rădoi, **Căile de comunicație și transporturile**, în *Monografia geografică a R.P.R.*, vol. II, București, 1960.
- 4 Ath. Rădoi, **Geografia economică a Republicii Socialiste România**, București, 1969.
- 5 Al. Cebuc și C. Mocanu, **Din istoria transporturilor de călători în România**, București, 1967.
- 6 T. Morariu, **Locul Transilvaniei în cadrul unitar al teritoriului României**, în *Unitate și continuitate în istoria poporului român*, București, 1968.
- 7 **Cronicle slavo-române din sec. XV—XVI**, publicate de Ion Bogdan, Ediție revizuită de P. P. Panaitescu, București, 1959.
- 8 M. Costin, **Opere**, Ediție critică de P. P. Panaitescu, București, 1958.
- 9 N. Iorga, E. Hurmuzaki, **Documente privitoare la istoria românilor**, vol. XV, București, 1911—1913.
- 10 I. Szamota, **Régi magyar utazók Európában 1532—1770** (Vechi călători unguri în Europa). Becicherecul Mare, 1892.
- 11 G. Vâlsan, **Munții...**
- 12 **Ibidem.**
- 13 Fr. Zimmermann, C. Werner, G. Müller, **Urkundenbuch zur Geschichte der Deutschen in Siebenbürgen**, vol. II, Sibiu, 1897.
- 14 **Ibidem.**
- 15 Th. Link, **Kleine Geographie des Grossfürstenthums Siebenbürgen**, Viena, 1917.
- 16 I. Marțian, **Țara Năsăudului înainte de instaurarea regimentului de grăniceri**, Năsăud, 1933.
- 17 N. Iorga, E. Hurmuzaki, **Documente privitoare la istoria românilor**, vol. XV, București, 1911—1913.
- 18 A. Veress, **Documente privitoare la istoria Ardealului, Moldovei și Țării Românești**, vol. I, București, 1929.
- 19 N. Iorga, E. Hurmuzaki, **Documente...**, vol. XV.
- 20 I. Lukas Marienburg, **Geographie des Grossfürstenthums Siebenbürgen**, vol. II, Sibiu, 1813.
- 21 N. Iorga, E. Hurmuzaki, **Documente...**, vol. XV.
- 22 **Arhiva magistratului orașului Brașov. Inventarul actelor neînregistrate**, vol. I, București, 1961.
- 23 I. Lukas Marienburg, **Geographie...**
- 24 L. Boicu, **Căile de comunicație terestre în Moldova între 1834—1848**, partea a II-a în *Anuarul Inst. de istorie A. D. Xenopol din Iași*, vol. V, 1968.

AUS DER GESCHICHTLICHEN GEOGRAPHIE DER PÄSSE IN DEN ÖSTLICHEN KARPATEN.

ZUSAMMENFASSUNG

Der Verfasser schildert kurz die Geschichte der Pässe in den östlichen Karpaten und erwähnt die 13 Pässe vom Oaş Gebirge bis Oituz. Ebenso sind die wichtigsten wirtschaftlichen, politischen und kommerziellen Beziehungen die Jahrhunderte lang zwischen Siebenbürgen und der Moldau bestanden hervorgehoben.

Anschliessend werden besonders die Wege und Pässe, die Bistritz mit der Moldau verbinden beschrieben: der Rodna Paß (Cucureasa) und der Paß in Bîrgău oder der Bîrgău-Weg.