

## *Calea ferată Ilva Mică — Vatra Dornei* *— 50 de ani de la inaugurare —*

---

Pompei Boca

La 18 decembrie anul acesta se împlinesc 50 de ani de la inaugurarea căii ferate Ilva Mică—Vatra Dornei, eveniment de mare însemnătate în istoria transporturilor feroviare din România. Construirea căii ferate Ilva Mică—Vatra Dornei, prin care s-a făcut legătura directă dintre Transilvania și nordul Moldovei, a constituit cea mai mare realizare feroviară înfăptuită de statul român în perioada interbelică, la care au lucrat, timp de patru ani și jumătate, circa 10 000 de muncitori și militari, folosind cele mai variate unelte și utilaje sub conducerea unor tehnicieni și ingineri români. S-au construit 62 de km de linie ferată — din care 50 de km pe teritoriul județului Bistrița-Năsăud — având opt stații, nouă poduri, șase viaducte și opt tunele pentru traversarea culmei carpatine.<sup>1</sup>

La inaugurarea, făcută printr-o amplă manifestare desfășurată în stația Lunca Ilvei unde era sediul conducerii marelui șantier, au participat miniștrii mai multor ministere cei ai comunicațiilor și lucrărilor publice, de externe, al sănătății și muncii, rezidenții ținuturilor Someș și Suceava, administrația superioară a căilor ferate, reprezentanții județelor învecinate de atunci Năsăud și Cîmpulung, muncitorii și militarii care au realizat calea ferată, mii de locuitori de pe văile Ilvei, Someșului și Dornei, mai multe formații cultural-artistice. Evenimentul a fost remarcat pe larg de presa locală și feroviară, precum și în toate cotidienele din țară.<sup>2</sup> Lungimea efectivă este de 75,5 km, din care s-au executat 62,0 km pînă la ramificația de lângă Dealul Floreni cu linia Vatra Dornei—Dornișoara. Pornind din

<sup>1</sup> Inaugurarea liniei ferate Ilva Mică — Vatra Dornei, în „Năzuința”, Bistrița, an. I, nr. 5 din decembrie 1938.

<sup>2</sup> Gavril Pop, Inaugurarea liniei ferate Ilva Mică — Vatra Dornei, în Tribuna Cluj, an. I, nr. 45 din 21 decembrie 1938.

Valea Someșului Mare, de la Stația Ilva Mică (393 m altitudine), traseul urmărește Valea Ilvei pe o distanță de 32 km pînă la stația Lunca Ilvei. De aici urcă 18 km, în bucle și serpentine, străbătînd dealuri și văi prin șapte tunele și peste cinci viaducte, pînă la stația Grădinița (894 m altitudine). Mai departe traseul coboară lin 25 km de-a lungul văilor Teșna și Dorna pînă la confluența acesteia cu Bistrița-Aurie (790 m altitudine). Tunelele au o lungime totală de 2 380 m, (cel mai lung este de 856 m), iar viaductele însumează 520 m cu înălțimi de 20—32 m și adîncimea fundațiilor între 8—22 m la picioare.<sup>3</sup>

Stațiile sînt amplasate la 5—7 km, în centrul localităților, sînt ușor accesibile și dezvoltate pe o lungime de 800—1 100 m fiecare, prevăzute cu cîte 2—4 linii de manevră și deservire a unui mare tonaj destinat transporturilor. Doar Silhoasa și Larion se află încrustate pe coastele dealurilor carpatine deservind aproape numai traficul feroviar. Din cele 11 clădiri ale stațiilor, patru sînt cu etaj și toate cuprind, pe lîngă încăperile destinate operațiilor de deservire feroviară, și spații de locuit pentru șefii de stații și o parte din personal, la care se adaugă 60 de cantoane, simple, duble și de echipă situate la capetele stațiilor și pe traseu, aproape toate cuprinzînd și locuințe și magazii, iar unele au săli pentru echipele de întreținere. Cea mai impunătoare este clădirea cu etaj și subsol din Lunca Ilvei.<sup>4</sup>

S-au executat peste patru milioane mc terasamente, din care 3 400 mii mc în terenuri (agricole) argiloase, pline de bolovănișuri, și 600 mii mc prin dislocări de stînci. Detașamentele militare au realizat 56,5% din terasamente (2 122 mc) în pămînturi cu pietrișuri (62,4% din totalul acestora) și 138 mii mc prin spargeri de stînci, în timp ce muncitorii civili au executat 1 277 mii mc terasamente argilo-pietroase, respectiv 38,6% din acestea, dislocînd și așezînd în platforme 77,2% din stîncărie, mai toată vulcanică. Principalele realizări ale militarilor au fost voluminoasele platforme ale stațiilor Leșu Ilvei, Poiana, Măgura, Ilva Mare, Lunca Ilvei, Silhoasa, Larion și Grădinița rezultate din umplutura a 200—300 mii mc de rocamente.<sup>5</sup>

Pe lîngă terasamentele amintite, formațiile de lucru civile și militare au efectuat mulți km de corecții și devieri a rîului Ilva, canalizări de scurgeri și șanțuri la pîraie și văi, devierea căii ferate forestiere, drumuri principale, secundare și de acces, platforme și drumuri laterale la capetele tunelelor în locuri accidentate, dezvelirea de pămînturi a carierelor de piatră,

3 Petre Teodorescu, *Caracteristicile tehnice ale liniei Ilva Mică - Vatra Dornei* în *Mono-grafia liniei ferate Ilva Mică - Vatra Dornei*, București, f. a. (Mon. IM-VD), pag. 21—22.

4 Obiective de teren văzute și cunoscute de autor, fiind localnic și în plină maturitate la realizarea lor.

5 P. Teodorescu, *op. cit.*, *Tabloul de cantitățile terasamentelor executate cu civili și militari*, p. 35 (Mon. IM-VD).

toate la un loc însumând 478 mii mc de podişuri, soluri argiloase, pietrişuri etc. Se mai adaugă lucrările deosebiţ de grele dintre Grădiniţa şi Coşna pentru traversarea locurilor mlăştinoase şi mocirloase în grosime de 1—2 m (a căror conţinut plin de mărăcinişuri şi ierbării a trebuit să fie îndepărtat şi după facerea drenurilor să se efectueze umpluturile de pământ consistent şi terasamentele), munca desfăşurându-se mai mult pe timpul iernii, întrucît vremea uscată este rară aici.

În categoria lucrărilor de artă intră 164 podeţe din beton armat, din care 60 cu dale, 61 tubulare şi 43 cu tabliere, avînd deschiderea de 1—3 m, care, puse alături, însumează 252 m. Se află, apoi, 32 poduri de diferite structuri în lungime totală de 311,6 m cu deschideri între 5 şi 29,80 m. Dintre acestea 9 au tabliere de beton armat, 15 tabliere metalice, 2 tabliere metalice cu zăbrele şi 6 poduri din beton armat boltite. Urmează viaductele mari : două cu trei deschideri a 26 m, alte două cu cîte patru deschideri şi unul cu şase deschideri avînd lungimea totală de 338 m. La acestea se adaugă 4 viaducte de coastă boltite din beton armat, lungi de 116 m, şi alte trei cu cîte 3 şi 4 deschideri de 26 m, în lungime de 264 m.

Pentru consolidarea taluzurilor de coastă şi boturi de deal formate în urma săpăturilor necesare asigurării traseului liniei s-au executat numeroase consolidări prin drenuri, zidării de protecţie şi scurgerea apelor meteorice, cele mai importante fiind cele din sus de Podul Leşului şi la Podul Branişte din Ilva Mare. Tot în această categorie de lucrări intră şi mulţi km de zidării pentru apărarea malurilor de-a lungul râului Ilva, precum şi ziduri ridicate împotriva alunecării de pietrişuri montane la Măgura.<sup>6</sup>

În anii 1937—38 bazinul superior al văii Silhoasa a devenit un adevărat oraş al muncii populat cu circa 8 000 de oameni care furnicau zi şi noapte la rosturile lor, fiind iluminate electric nu numai clădirile, ci şi toate drumurile şi potecile de legătură între şantierele acestei mari bucle feroviare.<sup>7</sup>

Pentru executarea imensului volum de construcţii (poduri, viaducte, tunele, clădiri de staţii şi cantoane) au fost necesare enorme cantităţi de produse balastiere, piatră de zidărie, material lemnos rotund şi ecarisat, care deşi se aflau în zonă şi chiar pe traseul liniei, trebuiau extrase din cariere sau pădure, prelucrate pentru a fi introduse în operă şi distribuite, eşalonat, şi la timp, şantiierelor. Nisipul şi pietrişul din râul Ilva, pe lângă faptul că se afla în cantităţi cu totul insuficiente, conţineau multă argilă, mîl, resturi vegetale, trebuind să fie bine spălate cu mijloace rudimentare, neajungînd nici pentru micile lucrări de pe traseu.

<sup>6</sup> Ibidem., *Tabloul podeţelor, podurilor, viaductelor mari*, p. 45, 112.

<sup>7</sup> vezi nota 4.

Aprovizionarea acestora din riul Someșul Mare, pe lângă manipulări costisitoare făcute cu brațe și atelaje, necesita și transporturi lungi, depozite intermediare, fiind condiționate și de starea timpului. Problema a fost rezolvată prin instalarea a două concasoare mari stabile, importate din Cehoslovacia, unul la ieșirea din tunelul de la Poiana și altul înainte de stația Măgura Ilvei, ambele prelucrând în 16 ore cantitatea de 500 mc rocă vulcanică de andezit din care rezultau : 70% balast, 20% pietriș, 10% nisip furnizate direct în vagoane C.F.R. sau autocamioane pentru a fi transportate șantiierelor mari. Urgența și cerințele lucrărilor au impus chiar amplificarea aprovizionărilor cu produse balastiere de riu.<sup>8</sup>

La început materialul lemnos ecarisat se obținea la fabrica de cherestea din Iva Mică, fiind adus aici din parchetele din Leșu și Lunca Ilvei, înapoi făcându-se dus-întors 35—40 de km.

Problema s-a rezolvat apoi prin construirea unei fabrici, la început cu două gateri și apoi cu patru, tocmai în centrul marilor lucrări de la Obîrșia Silhoasei, buștenii fiind aduși din pădurile aflate în împrejurimi. Ulterior, o parte din această fabrică s-a strămutat în stația Lunca Ilvei, cealaltă fiind transportată în altă parte.<sup>9</sup>

Uneltele și utilajele folosite la această impresionantă construcție au fost de obicei lopata, hîrlețul și tîrnăcopul la săpături, încărcări și nivelări, dalta, ciocanul și barosul la prelucrarea produselor de piatrărie, securea, barda și toporul, fierăstrăul și joagărul la fasonarea materialului lemnos, diferite confecții, mai cu seamă cofraje și susțineri etc., targa și roaba la cărat de pămînt, produse balastiere, mortare și betoane. În stația Larion, o parte din săpăturile manuale au fost înlocuite, în noiembrie 1937, cu un excavator de mare capacitate (200 mc în 24 de ore) fiind montat pe un car cu șenile. Marele volum de umpluturi la stații și unde rambleiele erau extinse s-a făcut cu vagoneti avînd cupe rabatabile de o jumătate de mc care circulau pe linii de decovil de 60 cm acționate manual, pămîntul cărîndu-se din dealurile învecinate. Acest sistem a fost întrebuițat și la scoaterea săpăturilor din tunele, ca și la introducerea materialelor de zidărie pentru boltituri. Abia în ultimul an s-au adus cîteva locomotive mici pentru tracțiunea vagonetilor.<sup>10</sup>

Transportul de materiale la construcția liniei a fost una din problemele cele mai importante. Pînă în apropiere de stația Lunca Ilvei, traseul noii linii merge aproape paralel și la același nivel cu drumul județean și cu calea ferată de pe

8 P. Teodorescu, op. cit., *Concasoarele mari*, pg. 127.

9 Ibidem., *Fabrica de cherestea (Mon. IM-VD)*, vol. II, p. 201.

10 Vezi nota 4 ; P. Teodorescu, op. cit., (Mon. IM-VD), vol. II, p. 155.

Valea Ilvei. Mijloacele folosite la transporturi au fost în principal căruțele cu cai și boi, pe distanțe scurte, autocamioanele unității constructoare și trenurile închiriate de la întreprinderea „Regna”. În continuare, în amonte de Lunca Ilvei, linia nouă părăsește fundul văii înscriindu-se pe versantul drept, urcând mereu cotele de nivel.

Astfel, calea ferată se distanța treptat de drumul local și de linia îngustă, ceea ce a impus refacerea și deschiderea de noi drumuri de acces pe Silhoasa, cu ramificații la tunele și viaducte, la ale căror capete a fost extinsă cu prelungiri pe văi și coaste de deal și calea îngustă, însumând peste 20 km, iar pentru transporturi de la bazele din stațiile căii normale noi (ajunsă în Ilva Mare și apoi Lunca Ilvei), au fost aduse și puse în circulație 13 locomotive și 101 vagoane cu ecartament de 0,76 m, funcționând zi și noapte. La acestea se adaugă opt locomotive și 310 vagoane deschise de cale normală pentru transportarea de materiale din exterior formând trenuri-navetă. Mai amintim că decovilele mici de pe șantiere însumau 32 km de cale, 1 600 vagoane și patru locomotive mici. Alte mijloace folosite au fost, șapte tractoare de linie îngustă, o drezină de cale normală, patru autocamioane și două autoturisme, iar numărul roabelor metalice utilizate pe șantier s-a ridicat la 2 412 bucăți.<sup>11</sup>

Principalele materiale intrate și consumate în această măreață construcție între anii 1934—1937 au fost: 40 mii tone ciment, 340 mii mc nisip și pietriș de râu și de carieră, 14 mii mc piatră cioplită și bolțari, 180 mii mc balast, 95 mii mc piatră spartă, 850 t bitum și asfalt, 140 mii mp carton asfaltat, 380 t var nestins, 680 mii bucăți cărămidă presată, 148 mii țigle și coame, 14 154 t cărbuni de piatră și 270 mii t cărbuni de lemn, 1 984 t benzină, motorină, petrol, 188 t explozibil, 156 t carbid, 60 mii mc lemn rotund de brad și fag, 28 mii mc lemn ecarisat, scînduri și dulapi, 121 t cuie diferite, 580 t fier lat, rotund și cornier, 57 t tablă diferită, 2 mii t oxigen industrial.<sup>12</sup>

Cheltuielile efectuate cu construcția liniei între anii 1924—1940 se ridică la 1 544 milioane lei în valuta timpului respectiv, revenind pe un km 25 milioane. Din suma totală, 119 milioane reprezintă lucrări executate pînă în iunie 1934, iar 20 milioane s-au alocat pentru finisări și mici întregiri în anul 1940. Transporturile în regie pentru oameni și materiale se evaluează la 250 mil. lei, iar aportul la muncă al detașamentelor militare estimat în bani, din care s-au scăzut cheltuielile făcute de C.F.R., a fost de 60 milioane lei, rămînînd costuri

<sup>11</sup> P. Teodorescu, op. cit., *Mijloacele de transport* (Mon. IM—VD, vol. II) pg. 231—239.

<sup>12</sup> *Ibidem.*, *Tabloul de materiale principale consumate pentru construcția liniei în anii 1934—39*, vol. II., pg. 349—350.

-fective plătite în bani în valoare de 1 234 mil. lei. Pe feluri de obiecte și lucrări s-au cheltuit : 180 mil. lei terasamente, 254 mil. lei, poduri, podețe, viaducte, 300 mil. lei tunele, 93 mil. lei apărări și consolidări, 20 mil. lei clădiri de stații, cantoane, remize, magazii, peroane, cimentări cu apă, 57 mil. lei material metalic și lemnos, 54 mil. lei pozarea și balastarea cu piatră spartă, 46 mil. lei transportul materialelor, 10 mil. lei reînnoirea sculelor și mașinilor, 24 mil. lei exproprieri de terenuri, 2,2 mil. lei studii suplimentare, 23 mil. lei cheltuieli de personal tehnico-administrativ, 19 mil. lei cheltuieli de administrație, alte plăți făcându-se pentru mobilierul stațiilor, semnalizări, telegraf și telefoane ș.a.<sup>13</sup>

Operațiunile de proiectare și executare a lucrărilor la calea ferată Ilva Mică—Vatra Dornei s-au desfășurat în mai multe etape. După ce, în anul 1884, s-a realizat legătura feroviară Dej—Bistrița, și în anul 1898 linia normală a ajuns la Bistrița Birgăului, s-a pus problema joncțiunii cu calea ferată din Bucovina, ajunsă la Vatra Dornei. Proiectului ungar i s-a opus Compania austriacă de căi ferate nord, care a construit și exploatat liniile existente din Bucovina și Galiția și astfel realizarea s-a amînat. Prin 1903 consiliul orașului Bistrița a făcut demersuri la forurile guvernamentale și la conducerea căilor ferate, ca legătura să se facă peste Valea Birgăului prin Tiha sau Colibița, cu trecere în văile Dornișoara sau Dorna, dar în loc de aceasta s-a hotărît, ca deocamdată, să fie construită linia ferată năsăudeană de la Beclean la Rodna, în care scop o treime din fonduri erau puse la dispoziție de fostele comune grănicerești prin Direcția silvică, linia fiind dată în circulație în 1906. Se intenționa continuarea pînă la izvoarele Someșului Mare, dar pentru subtraversarea munților, pe sub pasul Rotunda ori Suhard în văile Bistriței Aurii sau Coșna, trebuiau construite tunele foarte lungi și costisitoare, ca și în cazul trecerii pe sub culmile din Călimani, cărora li s-ar fi adăugat pante accentuate pe ambii versanți.<sup>14</sup>

Construindu-se în anii 1907—1909 linia forestieră Ilva Mică—Lunca Ilvei pentru exploatarea pădurilor din bazinul Ilvei și prelucrarea lemnului la fabrica din Ilva Mică ridicată tot atunci, s-a făcut un studiu sumar, pentru o eventuală continuare a acestei linii la Coșna, care ținea de plasa Rodnei. S-a constatat că cea mai lenicioasă și mai joasă traversare a culmii carpatine este pe Valea Silhoasei și pîriul Roșu urcînd prin șerpuire și cîteva tunele mici la Grădinița (cota 890 m),

13, *Ibidem.*, Cheltuieli făcute cu construcția liniei și tablou de cheltuieli pe feluri de lucrări (Mon. IM—VD, vol. I), p. 24—25 și anexă.

14 Bogății îngropate — Clădirea liniei ferate Beclean — Ilva Mică, în *Tribuna Sibiu*, nr. 250 din 15/27 noiembrie ; Joncțiunea de cale ferată cu Bucovina, în *Revista Bistriței*, nr. 3 din 18/31 ianuarie 1903 ; Calea ferată năsăudeană, în *Revista Bistriței*.

Pădurile din bazinetul Teșna fiind valorificate prin plutărit spre Vatra Dornei, a dispărut interesul economic pentru o asemenea linie, iar județul nu a găsit fondurile necesare pentru construcție. Prin 1912 s-a întocmit proiectul unui drum care să lege Coșna de Lunca Ilvei, Ilva Mare și Rodna, când din nou s-a studiat și posibilitatea unei legături feroviare normale cu trecere din Valea Ilvei peste Silhoasa și pasul Grădinița în Valea Teșnei și Dornei, dar nu s-a întreprins nimic.<sup>15</sup>

După izbucnirea primului război mondial, când frontul din Galiția și Bucovina se apropia de lanțul carpatic, comandamentul armatei austro-ungare a cerut guvernelor să ia măsuri urgente pentru începerea construcției căii ferate de legătură între Ilva Mică și Floreni, cu trecere peste culmea carpatină și paralel cu linia îngustă de pe Valea Ilvei, întrucât aceasta era departe de a satisface cerințele impuse de operațiunile militare. Fiind o linie de război și trebuind să se execute cât mai urgent, s-a admis să aibă pante mai mari cu declivități pînă la 20/1000 respectiv rezistența de 25 kgr/t, coborînd raza curbelor la 275 m, pentru a evita executarea lucrărilor mari de artă (poduri, viaducte, tunele) ce cereau timp îndelungat și studii amănunțite, fiind însușit proiectul sumar din 1912 cu completări în cursul execuției. Era, deci o linie secundară.<sup>16</sup>

În vara anului 1916, după o scurtă pregătire, lucrările au început de la ambele capete ale liniei, cu forțe de muncă mobilizate și prizonieri de război ruși și italieni. Astfel, dinspre Ilva Mică s-a pornit cu terasamentul urmat de montarea șinelor, la Poiana s-a atacat tunelul din ambele părți, fiind străpunsă galeria inferioară, iar la Măgura s-au făcut pregătiri pentru sectoare mai grele. În apropierea satului Ilva Mare s-a deschis o carieră de piatră racordată la linia forestieră, avînd un concasor stabil de producție medie și de la Valea Leșului în sus a fost realizat un tronson de cale normală de vreo doi km pînă la podul înalt cu arcadă boltită de peste Cucureasa. De asemenea, s-au făcut umpluturi la terasamentul dinspre stația Lunca Ilvei, după care, peste Valea Vinoasa, s-a trecut la executarea unor picioare la viaductul ce ar fi dus la tunelul doi prin dealul Dîrmox unde au început săpăturile. Mai departe, pe valea Silhoasa, s-a prelungit linia îngustă pînă la Podul Muștii, cu ramificații pe pîraiele Răchiții, Larion și pe dealul Smizii. Dinspre Dorna s-a realizat linia normală cu

15 Victor Onișor, *Calea ferată la Ilva Mare*, în *Revista Bistriței*, nr. 24 din 23 iunie/6 iulie și nr. 25 din 30 iunie 13 iulie 1907; Krautner Albert, *Construirea unui drum public între Ilva Mare și Coșna* în *Hivatalos lapja*, Bistrița, 1912, nr. 26 din 27 iunie.

16 Solemnitatea inaugurării liniei ferate Ilva Mică - Ilva Mare, în „Săptămîna”, nr. 308 din 13 decembrie 1936.

sine pînă la Podul Coșnei, cu ramificație la Dealul Florenilor spre Dornișoara.

Paralel cu lucrările la calea ferată amintită, nevoile imediate de ordin militar au impus amenajarea în grabă a drumului pe Valea Silhoasa și pîriul Roșu, cu urcare, pe serpentine, la culmea carpatină, și Grădinița, cu traversarea Tînoavei și a altor locuri mlăștinoase pe poduri făcute din suheri de brad așezați în curmeziș, peste care s-a așternut un strat de argilă și pietriș putînd fi circulat și de autocamioane cu tonaj mai redus. Traseul este cel proiectat în 1912, cu unele modificări cerute de paralelismul cu calea ferată ce va fi construită, fără a trece dincolo de rîul Teșna.<sup>17</sup>

După unirea din 1918, construcția liniei ferate pe Valea Ilvei a devenit și mai de actualitate, căci legătura cu trenul zis electric de la Dornișoara la Susenii Birgăului avînd calea amenajată pe marginea șoselei naționale în timpul războiului, era iluzorie, întrucît cele două trenuri (în ambele sensuri de circulație) cu 2—3 vagoane erau departe de a satisface cererile chiar ale localnicilor. În aprilie 1919 Consiliul Dirigent din Transilvania în înțelegere cu Ministerul Lucrărilor Publice de la București au hotărît continuarea construcției, înființînd peste o lună o Direcție de edificare la Bistrița, căreia Prefectura județului i-a dat sprijin pentru inventarierea bunurilor aflate pe șantiere și strîngerea celor răvășite în timpul războiului. Aceasta trebuia să refacă proiectul vechi și să găsească pante mai mici și raze mai mari pentru a fi o bună arteră transcarpatică, dar cele trei trasee studiate neglijent n-au corespuns, Direcția a fost transferată apoi în Divizia C.F.R. cu alți conducători și specialiști, care după un an de muncă au prezentat patru variante, pe baza cărora, pentru definitivarea studiilor, s-au propus de colectivul condus de ing. Mărculescu trei soluții, dintre care s-a ales cea adoptată la construirea liniei, întregită pe parcurs cu detalii de execuție.<sup>18</sup>

Executarea lucrărilor de construcție a fost concesionată în 1924 antreprizei Florea Maier. În 1925 antrepriza a cedat lucrările, fără voia Direcției C.F.R., asociației Rubens-Margulies, fapt care a dus cu sine rezilierea contractului, recunoscîndu-se lucrări executate de 18,5 mil. lei. Urmează antrepriza ing. Mareș-Romașcu, care se angajează să termine linia pînă la Ilva Mare pentru a fi pusă în circulație la 1 septembrie 1926, angajament nerespectat nici pînă în 1928, deși s-au cheltuit 45,2 mil. lei, realizîndu-se sub un sfert din prevederi, astfel că și această antrepriză a fost lichidată. În regie s-au exe-

17 Autorul fiind în această zonă a urmărit lucrările executate în timpul războiului, atât la calea ferată normală cît și la drumul Silhoasei.

18 Leon Scridon, Publicația din 5 mai 1919 făcută de Prefectura județului Bistrița Năsăud; P. Teodorescu, op. cit., istoric (Mon. IM-VD. vol. 4, pg. 12-13).



cutat lucrări la tunelul Poiana și clădirea cu etaj a stației din Lunca Ilvei în valoare de 14,4 mil. lei, pe lângă care s-au efectuat și devieri de linie forestieră, formalități și plăți pentru expropriieri. Din cauza crizei economice, Divizia de construcții a fost desființată și agendele au fost preluate de Inspekția de întreținere din Cluj, toate șantierele rămânând în seama unui singur magaziner timp de 5 ani. Majoritatea construcțiilor rămase în părăsire s-au deteriorat, irosindu-se o mare parte din cele 120 mil. cheltuite.

În 1934, la insistențele Marelui Stat Major al armatei, guvernul a luat măsuri ca lucrările să reînceapă cu forțe unite, stabilind, prin lege, principiul realizării construcției în regia căilor ferate, fără antreprenori, printr-o amplă colaborare inter-departamentală, după cum urmează :

— Regia Autonomă C.F.R. să conducă lucrările cu personalul său de specialitate, să dea majoritatea materialelor, o parte din fonduri și să efectueze transporturile ;

— Ministerul Finanțelor să pună la dispoziție majoritatea fondurilor pentru materiale și lucrări ;

— Ministerul Apărării Naționale să pună la dispoziție, în mod gratuit, trupele sale de geniu cu tot echipamentul ;

— Ministerul Agriculturii, prin Casa Pădurilor, să asigure din apropiere materialul lemnos necesar. Era prima mare lucrare din țară care se executa în regie directă, punând la grea încercare conducerea și personalul tehnic ceferist și militar, care, printr-un efort și o încordare fără pereche, au dat patriei unite, în timp de patru ani și jumătate, una din cele mai frumoase și mai bine executate linii de cale ferată.

În acest scop s-a înființat Inspekția 2 Lucrări C.F.R. cu sediul la Bistrița, condusă de ing. insp. gen. V. Teodorescu începându-se imediat lucrările. Piatra fundamentală s-a pus în 10 iulie 1934, la Podul Strîmbii cu participarea conducerii superioare feroviare, a personalului tehnic de execuție, a muncitorilor și militarilor, a diferitelor autorități și a populației satelor. Activitatea constructivă s-a desfășurat pe primii 25 km, pînă la stația Ilva Mare, terasamentele executîndu-se în mare parte cu detașamente militare. În decembrie 1935 a venit ca ajutor la Inspekția de construcții ing. șef Petre Teodorescu, care în februarie 1936, va deveni conducătorul unității. Activitatea s-a intensificat, astfel că, la 26 octombrie 1936, au fost dați în exploatare primii 25 km de cale ferată pînă la Ilva Mare. Inaugurarea s-a făcut în cadrul unei festivități desfășurate la stațiile Ilva Mică și Ilva Mare, cu participarea reprezentanților Ministerului de comunicație și ai Direcției generale C.F.R., fiind relevat efortul depus de muncitori, militari,

șefi de secții, inginerii Nemțeanu, Riedel și Sporea, colonelii Chiriță și Popescu.<sup>19</sup>

La mijlocul lui 1936 s-a trecut la executarea lucrărilor dintre stațiile Lunca Ilvei și Silhoasa, începîndu-se și construcția tunelelor 2 și 3, iar în decembrie sediul Inspecției lucrărilor de la Bistrița a fost mutat în clădirea încăpătoare a noii stații din Lunca Ilvei, aflată în apropierea marilor șantiere. Înființîndu-se în primăvara lui 1937 Direcția Lucrărilor noi C.F.R., programul de lucru al acestei Inspecții a fost revizuit și comprimat la maximum, impunîndu-se terminarea lucrărilor pînă în aprilie 1938. Pentru a se veni în ajutor, s-a dat în antrepriză firmei Ing. Ignat executarea terasamentelor și a citorva poduri și podețe dintre stația Grădinița și joncțiunea de la Floreni în lungime de 12 km. De asemenea, zidăriile celor cinci viaducte mari s-au dat, numai ca manoperă, în execuția firmei Ioanovici-Ulescu, materialele fiind aduse la punctele de lucru de Inspecție. Tablierele metalice s-au executat și montat de Uzinele Reșița. Pentru tunele s-a făcut o înțelegere cu Societatea Petroșani dar numai pentru personalul de specialitate și unelte, mîna de lucru și materialele fiind date de C.F.R., și asta numai la tunelele 4, 5, 6, ajutor parțial, iar la tunelul 7 pînă la terminare. Firma Ing. Ignat nu a făcut față obligațiilor, lucrările trebuind terminate în regie.

În cursul anului 1937, ing. Lefterescu a plecat, și au venit în schimb, Mihăilescu, Georgescu, Cernătescu, Constantinescu și Grosescu care au rămas pînă la terminarea lucrării. Se remarcă activitatea permanentă a subinginerilor Iacomî, Tașcu, și Galeriu, prezenți de la început pînă la sfîrșitul lucrărilor. În iarna 1937—1938 s-a lucrat cu mare intensitate, în schimburi continui la tunele, zidăriile de sprijin și la poduri, la săpături de fundații și terasamente, astfel că la 20 martie 1938 s-au pus în circulație trenuri de la Vatra Dornei și Coșna, iar la 18 august s-a dat în circulație și porțiunea Coșna—Grădinița, iar din februarie circulația trenurilor de lucru a fost prelungită din Ilva Mare pînă la Lunca Ilvei.

Lucrările înaintau cu hotărîre din ample părți și, prin septembrie, s-a stabilit ca în luna decembrie să fie terminate. Programul a fost refăcut, eșalonîndu-se pe săptămîni și chiar zile. Timpul fiind favorabil a permis dezvoltarea unui efort maxim într-o conlucrare impresionantă. Aspectul șantierelor se schimba din zi în zi. Era o întrecere fără seamăn între secțiile de lucru ale celor 12 km de linie compuși aproape numai din poduri, tunele și viaducte, cerîndu-se o atenție deosebită pentru coordonarea muncii furnicarului de peste zece

19 P. Teodorescu, op. cit., Istoric (Mon. IM—VD vol. I), p. 14—17; „Săptămîna”, nr. 303 din 13 decembrie 1936.

mii de oameni. Se lucra zi și noapte, cu toată intensitatea, mai ales în punctele dificile unde s-au executat lucrări provizorii la culee și palee de viaducte, fără a se împiedica continuarea celor definitive. S-au proiectat pe loc și construit cu materialul ce se găsea la îndemână. La începutul lui decembrie s-a putut vedea sigur posibilitatea punerii în circulație a căii ferate Ilva Mică—Vatra Dornei.

Linia s-a dat în exploatare chiar în ziua inaugurării — 18 decembrie 1938 — spre satisfacția tuturor celor care au construit-o și a țării întregi, realizându-se prin aceasta marele circuit feroviar al României. În 1939 au continuat lucrările de consolidare, fiind încheiate și obiectivele definitive în locul celor provizorii. La mijlocul anului Inspectia a fost mutată cu sediul la Predeal pentru dublarea liniei de acolo, în Lunca Ilvei rămânând numai o secție de construcții, care în toamnă, terminând lucrările principale rămase, s-a transformat într-un sector mutat la Poiana Ilvei cu sarcina de a efectua unele finalizări ce s-au încheiat în primăvara anului 1940.<sup>20</sup>

Crearea acestei căi de comunicație transcarpatină n-a fost numai o dorință regională ci o realizare de interes național. Făcînd legătura arterelor dintre Cluj și Satu Mare, cu cele spre Cernăuți, Iași și Chișinău a devenit una din cele mai importante căi de comunicație, unind două mari regiuni, din cuprinsul României. În zona pe care o traversează au putut fi valorificate, mai eficient, resursele locale din masivele păduroase și dezvoltate carierele de piatră, mai cu seamă în anii construcției socialiste, cînd activitatea industrială pe Valea Ilvei a crescut în mod deosebit. Construcția noii șosele modernizate de trafic intens, alături de calea ferată, va duce la transformarea pasului Ilvei într-o și mai viabilă arteră de legătură dintre cei doi versanți carpați românești.

---

<sup>20</sup> P. Teodorescu, op. cit., (Mon. IM—VD, vol. I) p. 16—20 ; Gavril Pop, *Azi se inaugurează linia de legătură dintre Ardeal și nordul Moldovei*, în ziarul *Tribuna*, Cluj, nr. 44 din 19 decembrie 1938 ; Gavril Pop, *Inaugurarea liniei ferate Ilva Mică — Vatra Dornei*, în ziarul *Tribuna*, Cluj nr. 45 din 21 decembrie 1938.