



# SALVA -VIȘEU 1948

ATUNCI ȘI ACUM  
THEN AND NOW

Olga Ștefan (Ed.)

Biblioteca ULBSibiu

B606161160



Biblioteca Centrala a ULB Sibiu



0  
94/S17

# SALVA -VIȘEU 1948

ATUNCI ȘI ACUM  
THEN AND NOW

Olga Ștefan (Ed.)

Universitatea "Lucian Blaga" SIBIU  
BIBLIOTECA CENTRALĂ  
Nr. Inv. 282.997 2023





## SALVA-VIȘEU 1948: ATUNCI ȘI ACUM / THEN AND NOW

Curator, editor, cercetător/ Curator, editor, researcher: Olga Ștefan

Designer: Felix Marker

Texte/ Texts: Olga Ștefan și Valer Simion Cosma

Interviuri de/ Interviews by: Gabriela Elena Herța, Valer Simion Cosma și Olga Ursu

Traducere și corectură/ Translations and proofreading: Oana Hodade, Olga Ursu, Olga Ștefan

Fotografie, video, montaj/ Photography, video, editing: Gabriela Herța, Patricia Marina Tomas, Olga Ștefan

Coordonator proiect/ Project coordinator: Oana Hodade/ Asociația Reciproca

Partener/ Partner: Muzeul Județean de Istorie și Artă – Zalău

Tipar/ Print: IDEA Design & Print, Cluj

Tiraj/ Print run: 200

Character/ Typeface: Katarine

ISBN 978-973-0-33064-9

PROIECT CO-FINANȚAT DE:



Proiectul nu reprezintă în mod necesar poziția Administrației Fondului Cultural Național. AFCN nu este responsabilă de conținutul proiectului sau de modul în care rezultatele proiectului pot fi folosite. Acestea sunt în întregime responsabilitatea beneficiarului finanțării.

Proiectul are la bază o arhivă de fotografii de familie realizate în 1948 de Clement Ștefan, inginer șef al lotului 1 pe șantierul Salva-Vișeu. Toate fotografiile din arhivă sunt copyright Familia Ștefan.  
/ The project is based on a family archive of photographs made by Clement Ștefan in 1948 while engineer-in-chief of lot 1 on the Salva-Viseu railroad. All photos belonging to this archive are copyright Ștefan Family.

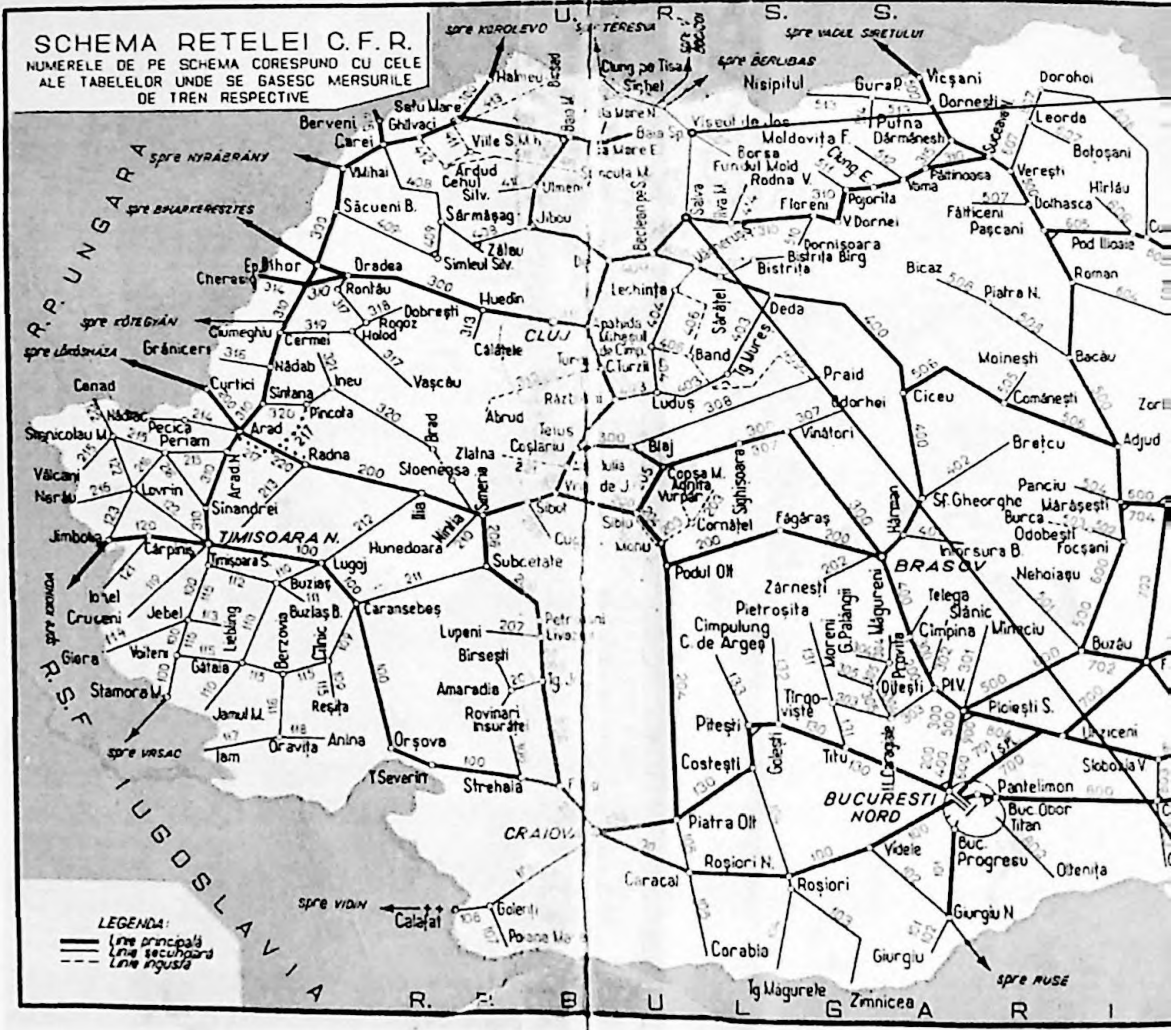
[www.salvaviseu1948-acum.ro](http://www.salvaviseu1948-acum.ro)

**reciproca**

# CUPRINS

HARTA LINIEI FERATE SALVA-VIȘEU/ MAP OF THE SALVA-VISEU RAILROAD	6
DESPRE CLEMENT ȘTEFAN/ ABOUT CLEMENT ȘTEFAN	8
O ARHIVĂ DE FOTOGRAFII DE FAMILIE NE DUCE PRIN DECENIILE TRECUTE/ AN ARCHIVE OF FAMILY PHOTOS THAT TAKES US BACK THROUGH THE DECADES DE/ BY OLGA ȘTEFAN	12
ARHIVĂ DE FOTOGRAFII ȘI CARNETEL DE NOTIȚE DE CLEMENT ȘTEFAN/ ARCHIVE OF PHOTOGRAPHS AND NOTEBOOK BY CLEMENT ȘTEFAN	18
ARTICOLE DIN PRESA VREMII DESPRE ȘANTIERUL SALVA-VIȘEU/ PERIOD ARTICLES ABOUT THE SALVA-VISEU CONSTRUCTION SITE	130
RAPORT CIA/ CIA REPORT	152
SCURT ISTORIC AL LINEI SALVA-VIȘEU/ A SHORT HISTORY OF THE SALVA-VISEU LINE DE/ BY VALER ȘIMION COSMA	154
INTERVIURI/ INTERVIEWS	
DUMITRU GANEA	164
ISIDOR CURTUIUȘ	174
ION BUMBU	180
GAVRILĂ CILEAN	184
IVAN ILIE	192
JENEL HEILPERN	200
INDEX	202



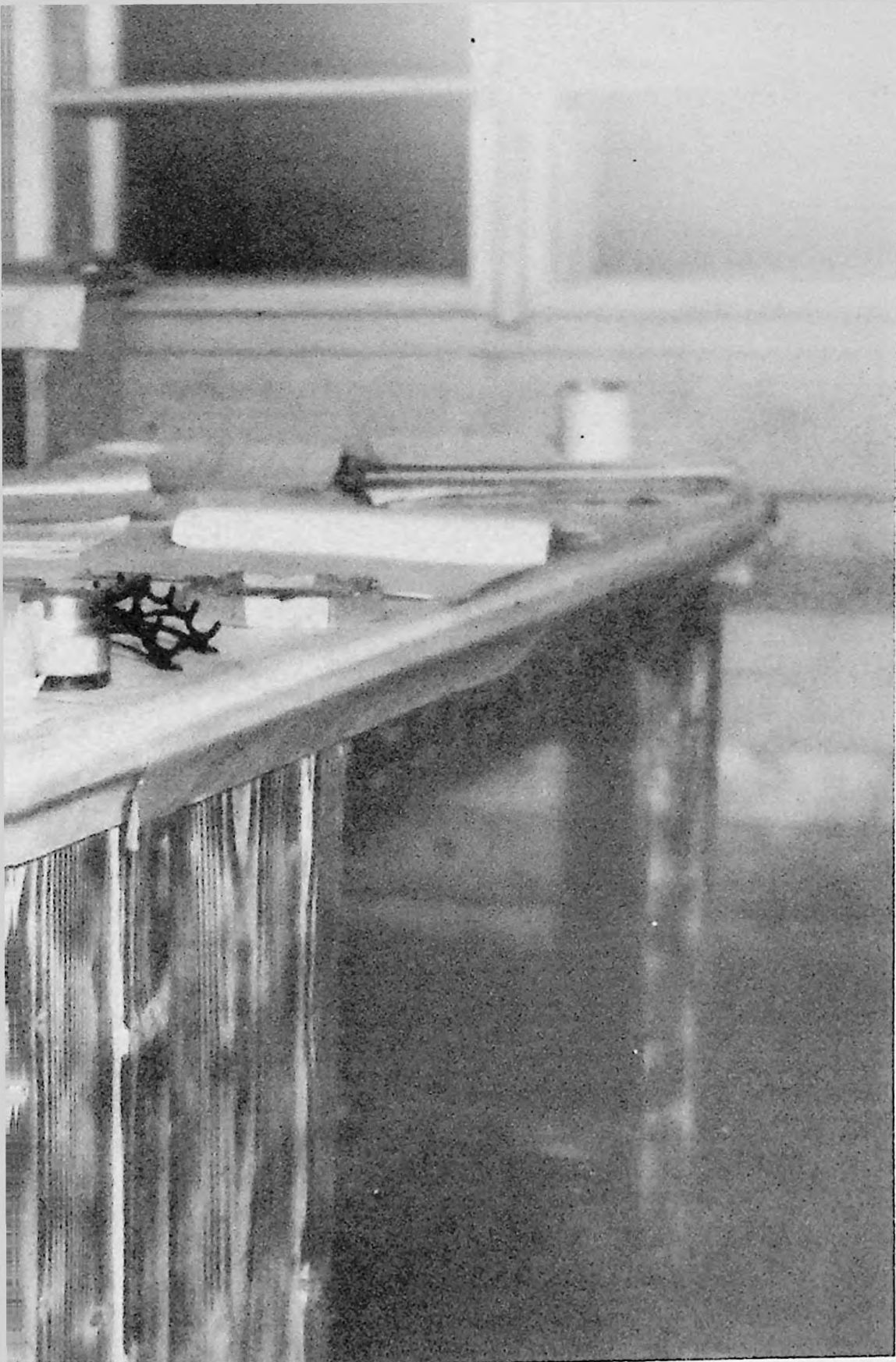








*Clement Ștefan - Șeful lotului 1 / 16 decembrie 1948*



*Clement Stefan - Engineer-in-Chief of lot 1/ December 16, 1948*



017 02	V.U. vedere generală aerul (faza finală în fote)	/	48
	/ - Iulie, '48.	011	V.C.
03.	V.U. vedere generală Salva : P.6 în detaliu	/	48
	/ - Iulie, '48	012	V.C.
04	V.U. vedere generală a terenului URN (cu toate construcțiile); depe vârf de sprijin / - Iulie, '48.	/	48
		013	V.C.
05.	V.U. Postul "festiv" la intrarea în sală	/	
	/ 23 Aug. '48.	014	V.U.
06.	V.U. vedere generală aerul, noaptea. P.6 în detaliu	/	- Iul. '48
	/ - Iulie, '48	015	V.U.
07	V.U. Baracoză - vîrf pînă permanent	/	48
	/ - Aug. '48.	016	V.U.
08.	V.U. P.5 în detaliu. Arhitectură înaltă	/	48
	de la suprafața terenului / - Nov. '48	017	V.U.
09	V. Crăciun vedere amănunțită	apn	/
	/ - 48.		
010	V.C. vedere amănunțită		

**Clement Ștefan** (21 ianuarie 1912 – 18 februarie 1992). Născut la Iași, a urmat Facultatea de Construcții la București, după care a lucrat la compania de construcții a lui Emil Calmanovici. În 1948 a fost șef de șantier la Salva-Vișeu. Din 1949, când s-a înființat CSP (Comisia de Stat a Planificării), a lucrat acolo sub conducerea lui Miron Constantinescu. A făcut parte din Delegația Română pentru CAER (Consiliul de Ajutor Economic Reciproc creat la inițiativa URSS în 1949 ca organizație economică a statelor comuniste europene). Apoi până la pensionare a lucrat la Inspectoratul pentru Construcții de pe lângă Consiliul de Miniștri.



**Clement Stefan** (January 21, 1912 – February 18, 1992). Born in Iasi, he attended the Faculty of Construction in Bucharest. He then worked at Emil Calmanovici's Construction Company. In 1948 he was engineer-in-chief of lot 1 at Salva-Viseu. From 1949, when the CSP (State Planning Commission) was founded, he worked there under the leadership of Miron Constantinescu. He was part of the Romanian Delegation for CAER (Council for Mutual Economic Aid created at the initiative of the USSR in 1949 as an economic organization of European communist states). Later and until his retirement, he worked at the Construction Inspectorate attached to the Council of Ministers.

# O ARHIVĂ DE FOTOGRAFII DE FAMILIE NE DUCE PRIN DECENII TRECUTE

Prezentul proiect, SALVA-VIȘEU 1948: ATUNCI ȘI ACUM, este rezultatul interesului meu continuu pentru istoria propriei familii, care se întinde peste generații și cuprinde răsturnări la nivel politic și societal, un război și trei dictaturi: cea regală, cea legionar-fascistă și cea comunistă.

Proiectul a pornit odată cu descoperirea unei mici arhive în pivnița unchiului meu, printre rămășițe uitate care atestă existența bunicului. Conținând peste două sute de fotografii, un caiet scris de mână și trei role de film dezvoltat, aceasta documentează cu meticulozitate construcția căii ferate Salva-Vișeu, care leagă Maramureșul de restul țării.

Dar, cu toate că autorul arhivei, Clement Ștefan, a fost inginer-șef al lotului 1 de la debutul șantierului la început de 1948 și până la finalizarea construcțiilor în decembrie 1949, fotografiile și notițele acoperă, în mod inexplicabil, doar perioada cuprinsă între iunie și decembrie 1948.

Cele o sută treizeci de fotografii selectate în această carte prezintă portretul unui loc în proces de transformare. Vedem cum sunt construite viaducte, tuneluri, pile enorme, 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 neîmblânzit. Alte imagini sunt extraordinar de artistice, au o poezie și o frumusețe care transcend funcția lor documentară. Multe dintre ele evocă lucrările renumiților fotografi Bernd și Hilla Becher,<sup>1</sup> care imprimă industriei și construcțiilor o estetică sculpturală proprie.

1. Artiști conceptuali și fotografi germani care au lucrat ca un cuplu colaborativ (1957-2007). Sunt cunoscuți în special pentru amplele serii de imagini fotografice de clădiri și structuri industriale, deținători ai unor premii prestigioase.



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

Notițele lui Clement Ștefan explică fotografiile – sunt legendele care apar sub fiecare imagine, iar versiunea lor în engleză se găsește la finalul fiecărei secțiuni. Am inclus extrase din caiet lângă imagini care pot fi corelate cu lista autorului și care ne pun în contact cu un proces intim și propriu de catalogare, documentare și păstrare pentru un scop și un public necunoscute. Arhiva dezvăluie, totuși, un timp și un eveniment prea puțin aduse în discuție în istoriografia recentă.

Șantierele naționale, 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 a fost despăgubirea de război stabilită prin semnarea armistițiului din septembrie 1944, pe care România le-a avut de plătit Uniunii Sovietice datorită alierii cu Germania Nazistă ca partener al Puterilor Axei. În pofida acestor condiții, muncitorilor li s-au oferit mese decente pe șantierele naționale 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).<sup>2</sup> Prin UTM au fost recrutați și studenți care au lucrat voluntar pe durata vacanței de vară. Pe lângă acești voluntari, lucrau și localnici retribuiți. Pe șantier au fost inițiate centre de alfabetizare unde, pe lângă scriere și citire, era predată și doctrina comunistă.

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 șantierelelor naționale, realitatea era mult mai sumbră și mai întotdeauna ascunsă.

Accidentele mortale erau dese și se datorau lipsei de echipamente specializate sau echipamentelor defectuoase și a planificării necorespunzătoare; au existat, de asemenea, și cazuri disperate de sinucidere sau sabotaj politic. S-a format o mișcare de rezistență împotriva Partidului Comunist, în care unii membri erau legionari, iar alții pur și simplu se opuneau regimului totalitar instalat de guvernul sovietic. Grupuri răzlețe s-au retras în pădurile din munți și coborau periodic pentru a perturba operațiunile de pe șantier. A existat chiar și un atac plănuit asupra Anei Pauker, unul dintre liderii principali ai Partidului Comunist, la una din vizitele pe șantier, însă planul a fost dejucat. Securitatea lucra din umbră și cei care nu acceptau

2. Vezi pagina 202.

linia partidului au fost reprimăți fie prin eliminarea din UTM (punându-le în pericol procesul de educație sau cariera), fie prin arestarea lor. Semnele a ceea ce curând urma să vină erau deja prezente, dar celor mai mulți le-au scăpat.

Emil Calmanovici, inginer și om de afaceri, director al lotului 1 de pe șantierul Salva-Vișeu și superiorul direct al lui Clement Ștefan, era și activist comunist și finanțator al partidului. A fost arestat în 1951 de regimul Gheorghe Gheorghiu-Dej ca parte a procesului intentat lotului Pătrășcanu și omorât în detenție în 1956.<sup>3</sup>

Pe lângă implicarea lui Clement Ștefan ca inginer pe șantier, cercetările mele asupra trecutului familiei au scos la iveală faptul că și ceilalți bunici au avut contribuții, deși mult mai mici, în acest important proiect de construcție. Student la Politehnică fiind, bunicul din partea mamei s-a alăturat brigăzilor studențești bucureștene și și-a petrecut vara lucrând ca brigadier, iar bunica, fiind deja iubita lui, i-a făcut o scurtă vizită – o intersecție a ramurilor familiei într-un anume loc și timp, cu mult înainte să devină propriu-zis o familie. Au crezut cu toții în construcția socialismului, pentru o scurtă clipă plină de idealuri, când viitorul părea luminos și dezamăgirea încă nu se instalase.

SALVA-VIȘEU 1948: ATUNCI ȘI ACUM face o trecere prin câteva decenii ale trecutului și nu doar expune o minunată serie de fotografii inedite, reprezentând un peisaj în curs de modernizare, ci ni-i prezintă și pe câțiva dintre ultimii supraviețuitori care au trăit experiențele acelei perioade.

O secțiune de interviuri cu muncitori care au lucrat pe șantier, cu localnici care au beneficiat de pe urma căii ferate și un fost brigadier de la Facultatea de Medicină din București oferă o perspectivă din cele multe asupra acestui proiect național. Frapantă este, însă, tăcerea deplină a localnicilor în privința deportării masive a evreilor din aceste zone, oameni care le-au fost vecini și care au fost exterminați aproape în totalitate în timpul războiului, lăsând un mare gol în urmă chiar și pe acele meleaguri. Această tăcere palpabilă impune o chestionare a rolului martorilor Holocaustului. Într-o altă secțiune, am adăugat o selecție de articole din acea perioadă care aduc câte ceva din atmosfera, limbajul și preocupările cotidiene, și includ obiectivul unificator al partidului în rândurile muncitorilor și eliminarea șovinismului și a bigotismului. Sunt incluse și alte documente importante.

Înregistrare istorică și sociologică semnificativă, aducând în prezent memoria unuia dintre cele mai importante proiecte de infrastructură din România, SALVA-VIȘEU 1948: ATUNCI ȘI ACUM propune prioritizarea căilor ferate pe agenda regională și de stat și, totodată, alocarea de fonduri și investiții în sisteme de transport durabile. Sperăm că România va lua exemplul economiilor de succes din Europa și va recunoaște valoarea imensă a căilor ferate, care au însemnat un câștig enorm pentru comunitățile locale înainte de 1990 și care acum sunt lăsate în paragină. La urma urmei, cum spune Ivan Ilie în interviu, „Esența cefereului (CFR) o fost că ne-o civilizată.”

Olga Ștefan

3. Pentru o biografie mai detaliată vezi pagina 202.

# AN ARCHIVE OF FAMILY PHOTOS THAT TAKES US BACK THROUGH THE DECADES

The present project, SALVA-VISEU 1948: THEN AND NOW, is the result of my continued interest in family history spanning generations, political and societal upheavals, war and three dictatorships: royal, legionnaire-fascist, and communist.

It all started with the discovery in my uncle's storage, among the forgotten remnants attesting to my grandfather's existence, of a small archive. Containing over two hundred photographs, a handwritten notebook, and three additional rolls of developed film, it meticulously documents the construction of the Salva-Viseu railroad connecting Maramures to the rest of the country.

But while Clement Stefan, the archive's author, was engineer-in-chief of lot 1 from the beginning of construction on the site in early 1948, to its completion in December 1949, the photo prints and notebook inexplicably cover only the period from June to December 1948.

The one hundred thirty selected photographs in this book present a portrait of a place in transformation. We see the viaducts, tunnels, piers being built, bridges expanding with each turn of page, and as the seasons change, the cold settles and the landscape becomes covered in a sad, grey snow. There are images of workers, simply dressed, using rudimentary tools like axes, shovels, and hoes, yet managing to carve tunnels out of the impenetrable rock, and to give form to an indomitable terrain. Other images are extraordinarily artistic, they have a poetry and beauty that transcend their documentarian function. Many remind of famed photographers Bernd and Hilla Becher,<sup>1</sup> infusing industry and the built environment with a sculptural aesthetic all its own. Several photographs document the living

1. German conceptual artists and photographers working as a collaborative duo (1957-2007). They are best known for their extensive series of photographic images, or typologies, of industrial buildings and structures.



conditions of the workers, the barracks that were built almost overnight to accommodate the thousands working on the site.

Notes made by Clement explain the photos – they are the captions that appear under each image, and were translated in English at the end of each section. We have included sample pages from the notebook next to photos that can be cross-referenced directly on the list in the author's hand, bringing us into contact with an intimate and private process of cataloguing, documenting, and keeping for an unknown public and purpose. And yet they reveal to us a time and event that has been very little discussed in recent historiography.

The national construction sites, as they were called, were major infrastructure projects initiated starting in 1947 by the newly installed communist regime at a moment when Romania, like many other countries in postbellum Europe, was coming out of a major famine that had devastated it in 1946-47. Caused by a confluence of factors, one of the determining ones, besides the notorious drought, was the heavy war reparations initiated by the signing of the Armistice (September 1944). Romania had to pay these to the Soviet Union for its treacherous alignment to Nazi Germany as an Axis partner. Despite these conditions, on the national sites the workers were given decent meals, and many peasants and factory workers that would otherwise hunger, volunteered gladly to work there in two to three month shifts in Brigades organized through the local chapters of the UTM (Union of Working Youth).<sup>2</sup> UTM also recruited university students as volunteers – they worked on the sites during their summer vacation. Besides the volunteers, there were also paid locals. Literacy centers were opened on the yards, where along with reading, communist doctrine was also taught.

The communist regime created a spirit of extreme enthusiasm around the Brigadiers, as these volunteers were called. It was the youth, the official party papers proclaimed, that engaged in the reconstruction process necessary for the building of socialism after the destruction suffered under the fascist regime and war itself. The youth were the embodiment of the ideal “new man” for a “new society”. Many had high hopes for a better future and came here to help materialize them.

Despite the exuberant propaganda produced by the party and its ideologic aparat around the great deeds of the Brigadiers and the ever-mounting successes on the national sites, the reality was much darker but mostly hidden. Deadly accidents were frequent due to lack or failure of equipment, and inadequate planning, while cases of desperate acts, such as suicide or political sabotage were also present. A resistance to the Communist Party had formed, some were Iron Guardists (Romanian fascists), some merely opposed to the totalitarian regime that was being installed by the Soviet government. Loose groups retreated to the forests in the mountains and periodically came to disrupt operations on the site. An attack was even planned on Ana Pauker, one of the major leaders of the Communist Party, on one of her visits to the site, but was foiled. The Securitate

2. See page 204.



worked in the shadows and those who did not accept the party line were repressed either by being kicked out of the UTM (jeopardizing their continuing education or career) or by being arrested altogether. The signs of what was to come soon enough were already there, but most did not see them then. Emil Calmanovici, an engineer businessman, director of lot 1 on the Salva-Viseu site, and Clement Stefan's supervisor, was also a communist activist and the financier of the party. He was arrested in 1951 by the Gheorghe Gheorghiu-Dej regime as part of the Patrascanu group show trials, and killed in detention in 1956.<sup>3</sup>

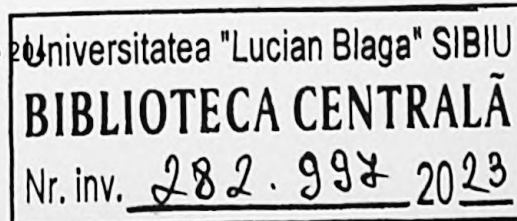
While Clement Stefan was a professional on the site, my research into the family's past revealed that my other grandfather and grandmother had also played, albeit much smaller, roles in this important construction project. As a polytechnical student, my maternal grandfather joined the Student Brigades from Bucharest and spent the summer working as a Brigadier, and my grandmother, already his sweetheart, visited him for a short time – an intersection of family branches at a particular moment and place long before it became a family. They all believed in building socialism for a brief, sweet instant when the future seemed bright and disillusionment had not yet set-in.

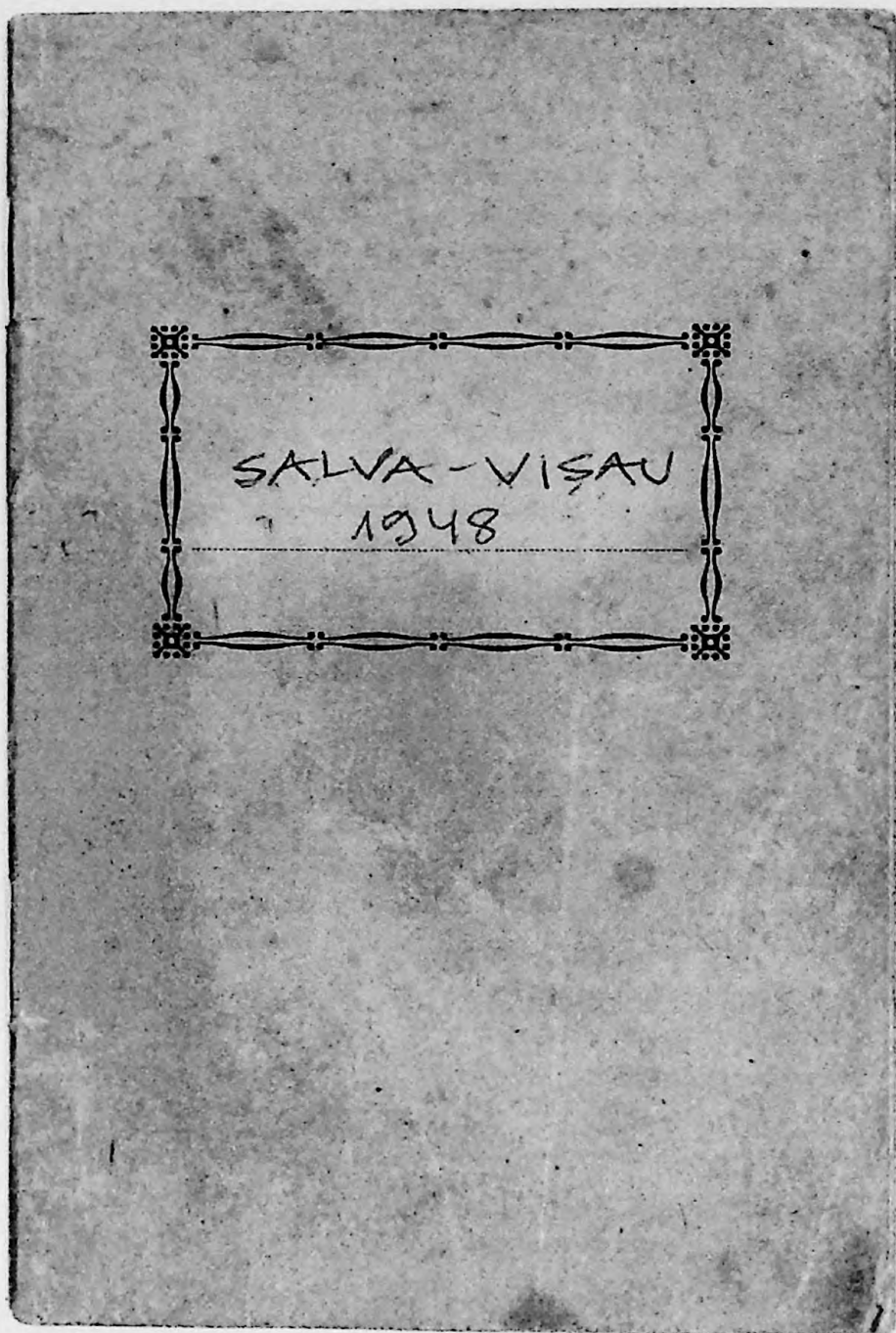
SALVA-VISEU 1948: THEN AND NOW takes us back through the decades and not only exposes a beautiful never-before-seen series of images representing a landscape in the process of modernization, but also introduces us to some of the last survivors who experienced that era personally. A section of interviews with workers on the site or locals who benefited from the railway, and a Brigadier from the Medical School in Bucharest, offers a broad perspective on the many touched by this national project. What is striking, however, is the complete silence of the locals regarding the massive deportation of Jews from these areas, people who had been their neighbors and who had almost all been exterminated during the war, leaving a void behind. This palpable silence calls for an examination of the role of the bystander in the Holocaust. In a further section, I have added a selection of period articles that offer a glimpse into the atmosphere, language, and preoccupations of the day, including the party's goal to unite all workers and eliminate chauvinism and bigotry. Other documents of import are also included.

While it is a significant historical and sociological record that advances the memory of one of the most important construction projects in Romania, SALVA-VISEU 1948: THEN AND NOW also proposes a re-prioritization of railways on the state and regional agenda, and reinvestment in sustainable transport. It is our hope that Romania will take the example of some of the most successful economies in Europe and recognize the immense value of its train lines, which had been such an invaluable asset to the local communities and regions before 1990, and that are now left to decay. After all, as Ivan Ilie states in his interview, "The essence of the cefere (CFR or Romanian Railways) is that it civilized us."

Olga Stefan

3. For a detailed biography see page 20







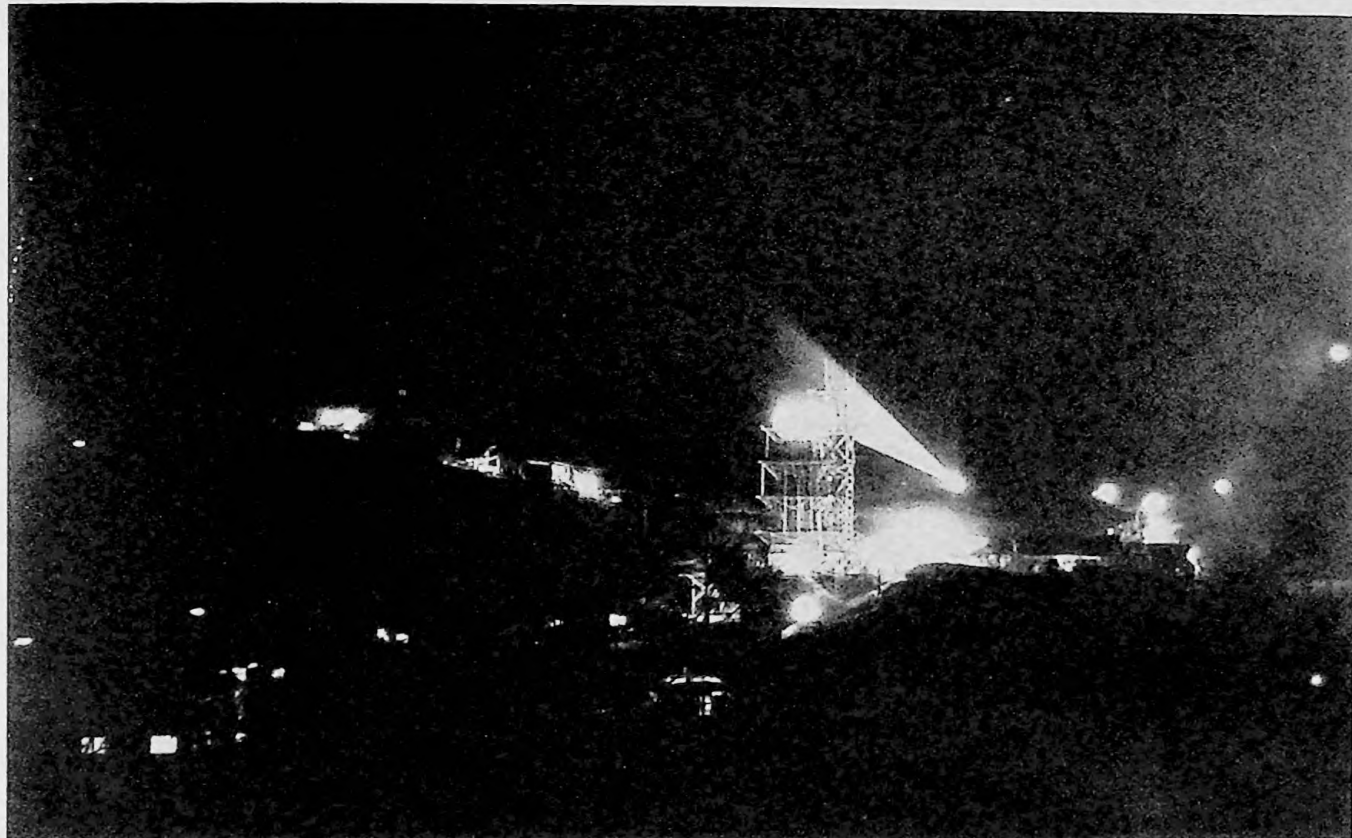


1. Valea Voicului - Carieră piatră/ 4 august 1948





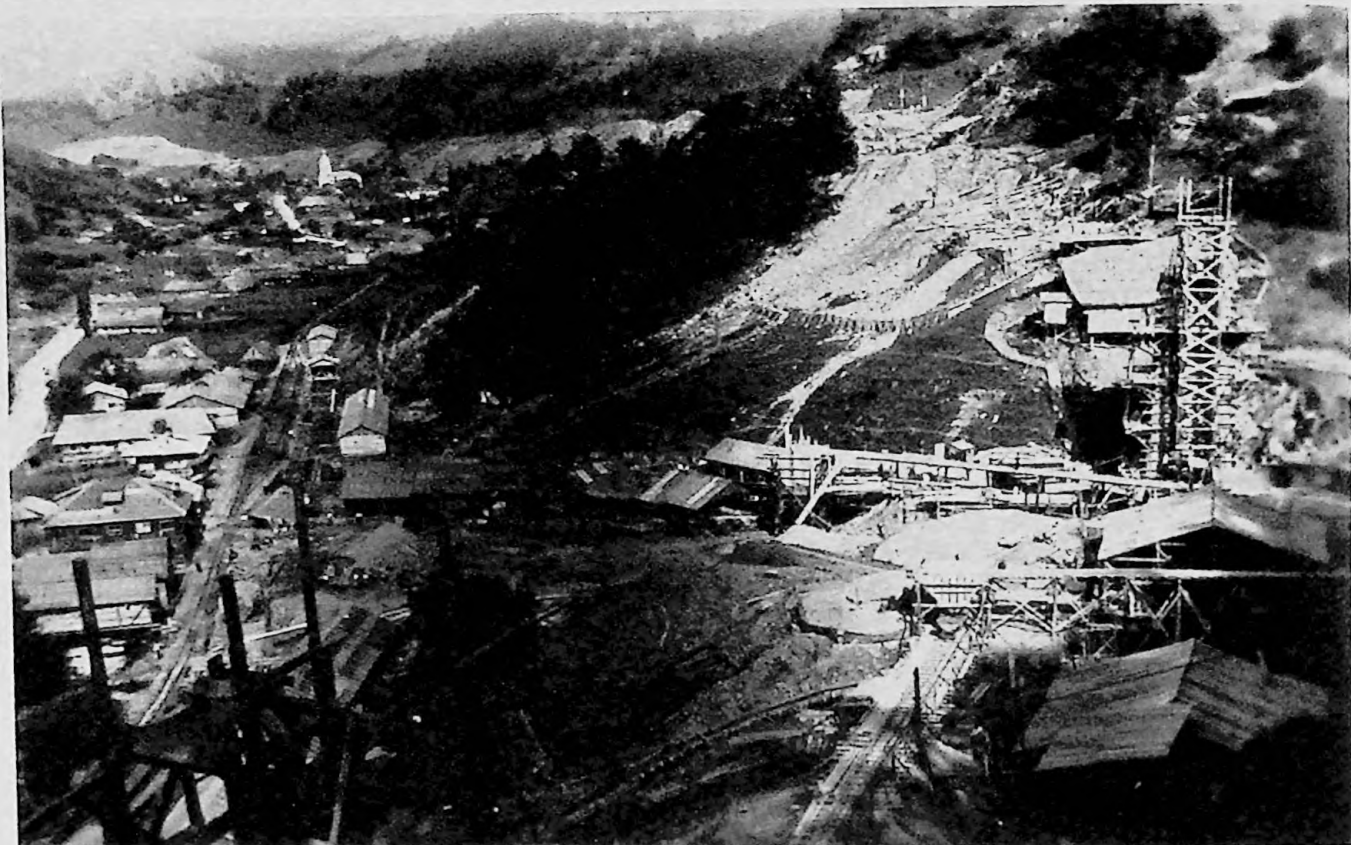
2. Valea Voicului - Poarta de intrare pe șantier amenajată cu ocazia zilei de 23 August (seara)/ 23 august 1948



3. Valea Voicului - Vedere pila 6, aval, luminată cu reflectoarele (nocturnă)/ 25 august 1948



4. Valea Voicului - Vedere generală aval, pilele 4, 3, 2, 1 și C. Salva/ 6 septembrie 1948

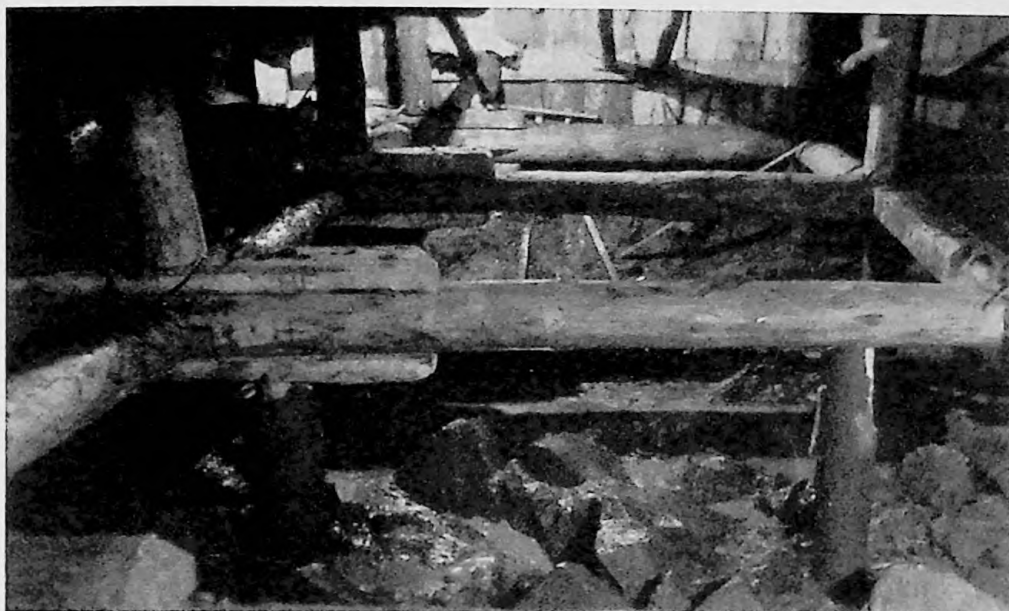


5. Valea Voicului - Vedere partea Salva, pilele 4, 5, 6, 7, 8 și 9 și linia îngustă gara Romuli/ 28 august 1948

” NO’, ȘI CALMANU (CALMANOVICI) ȐSTA AVEA SECTORU’ ȐSTA DE AICEA, DE LA VALEA SĂBII, DE ACOLO, DE PE UNDEVA, DE UNDE-I CARIERA ACEEA, ȘI PĂNĂ LA VALEA CIOATELOR.  
DUMITRU GANEA

” OK, AND THIS CALMANU (CALMANOVICI) MANAGED THIS SECTOR HERE, FROM VALEA SABII, FROM THERE WHERE THERE IS THAT QUARRY, UNTIL VALEA CIOATELOR. DUMITRU GANEA



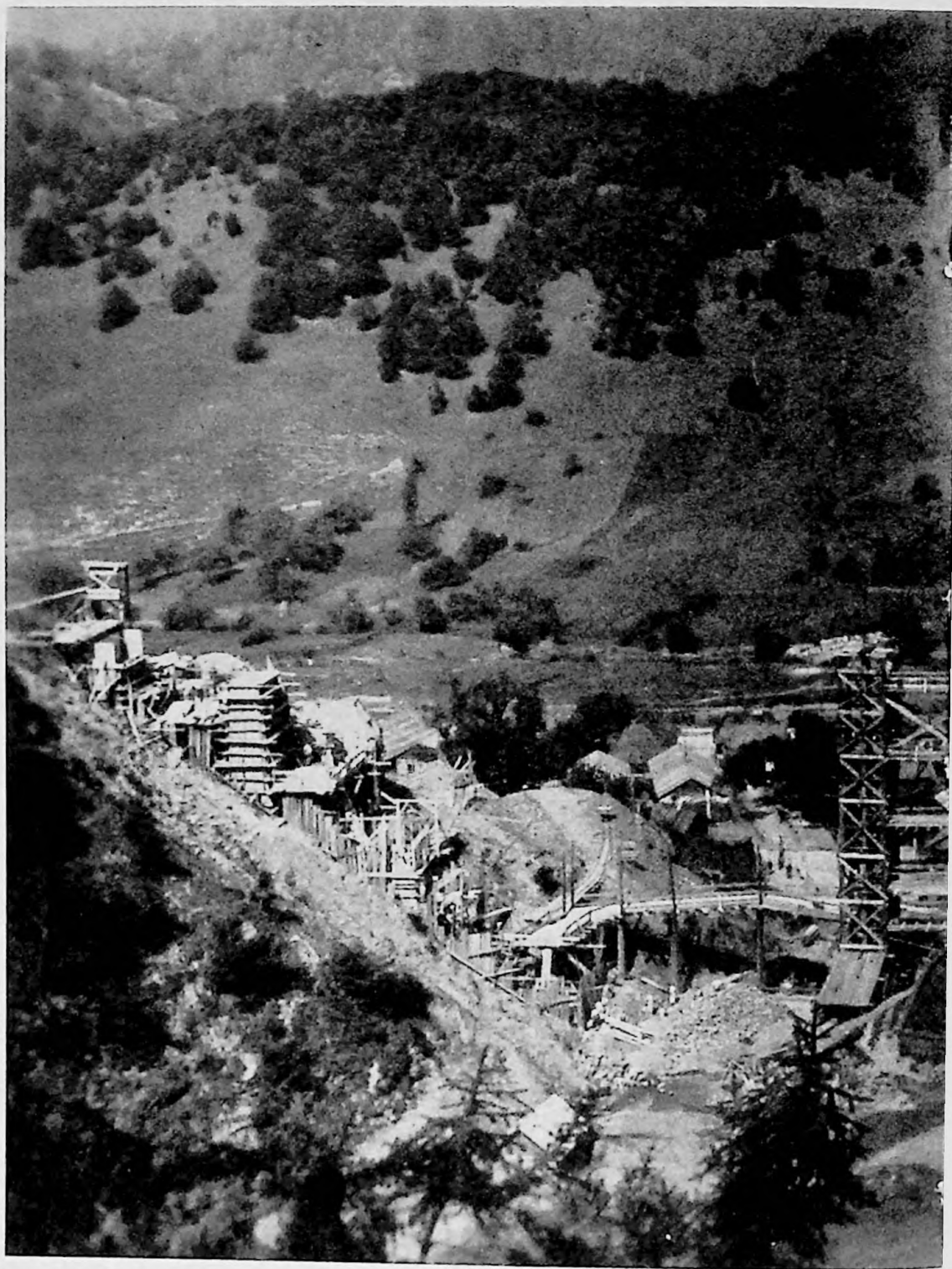


6. Valea Voicului - Pila 5. Sprijinirea gropii de fundație, cadrele și stâncă din fundul pilei  
5/ 24 septembrie 1948

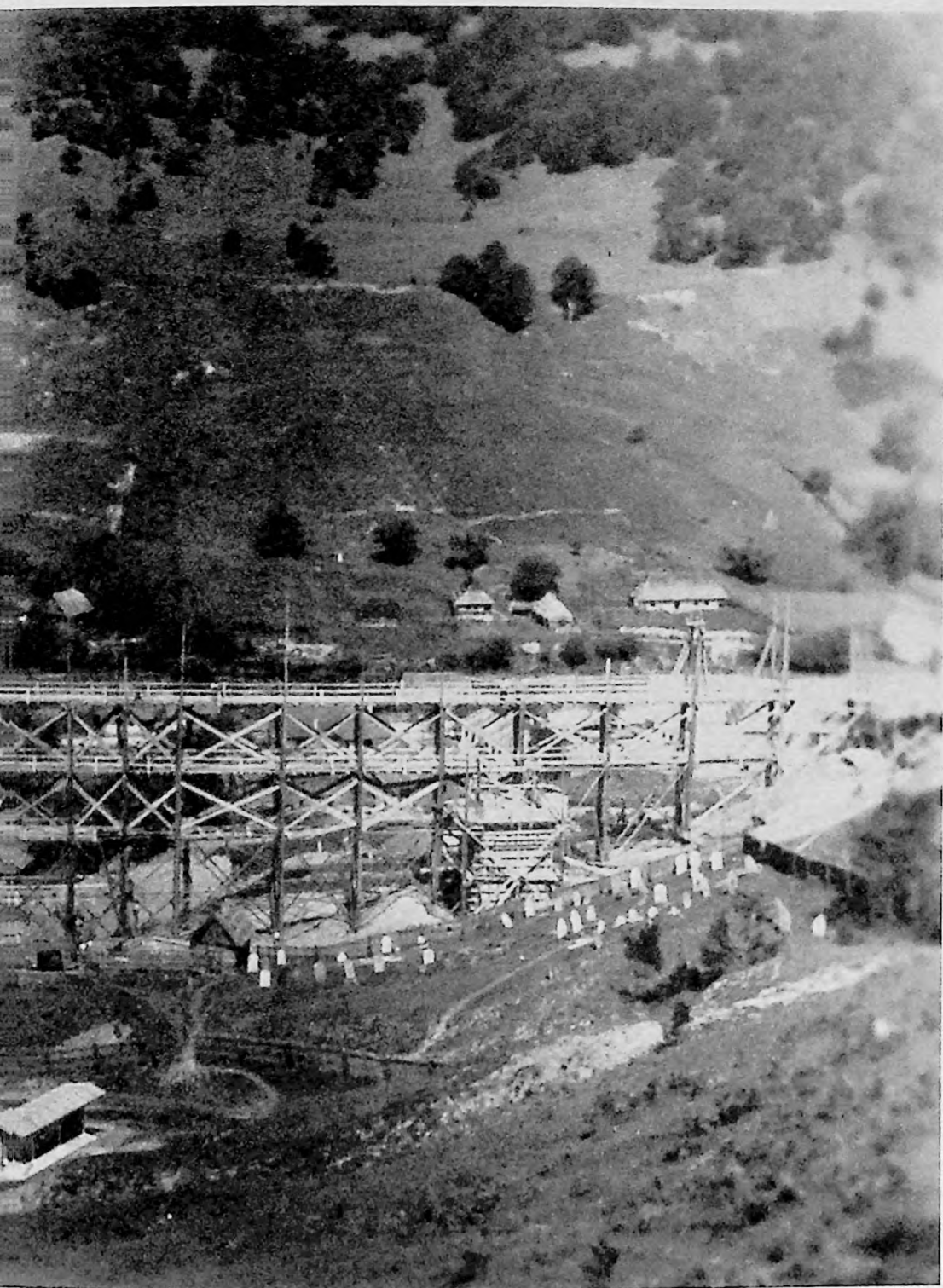


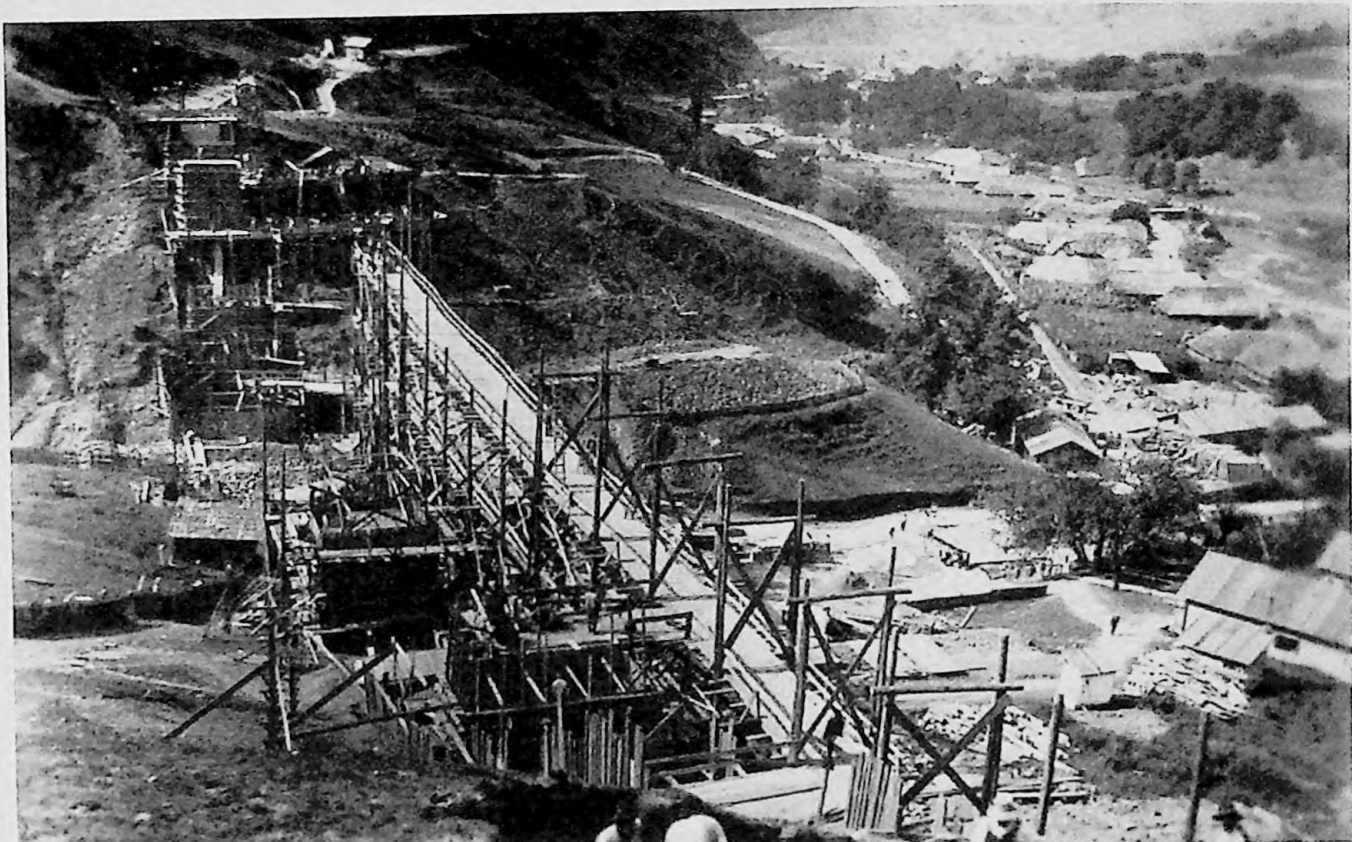
7. Valea Voicului - Pila 5. Săpătura de fundație la pila 5/ 24 septembrie 1948





8. Valea Cioatelor - Vedere generală amonte/ 9 septembrie 1948



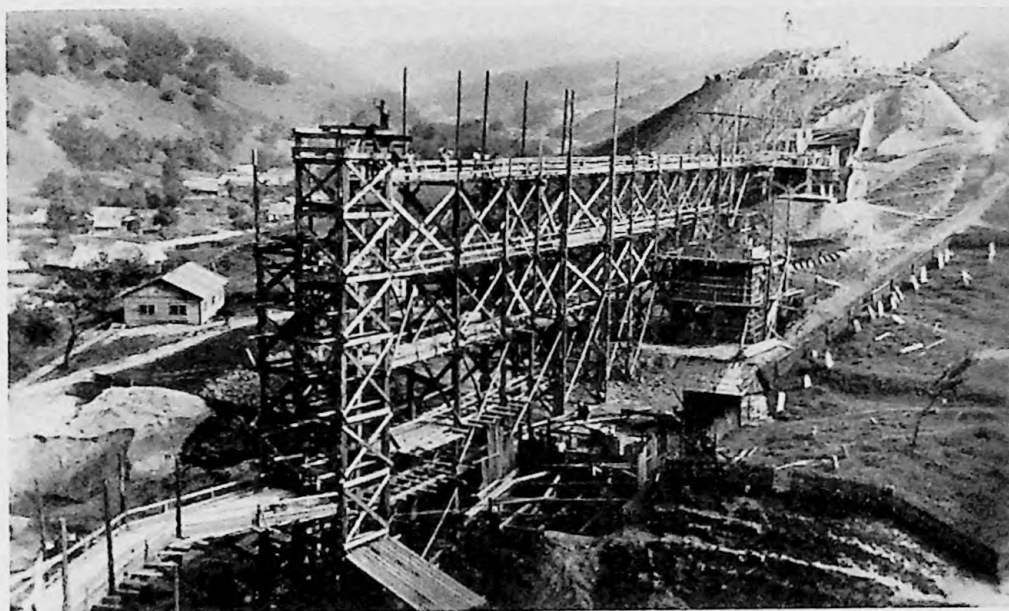


9. Valea Cioatelor - Vedere generală cofraje Vișău/ 10 septembrie 1948

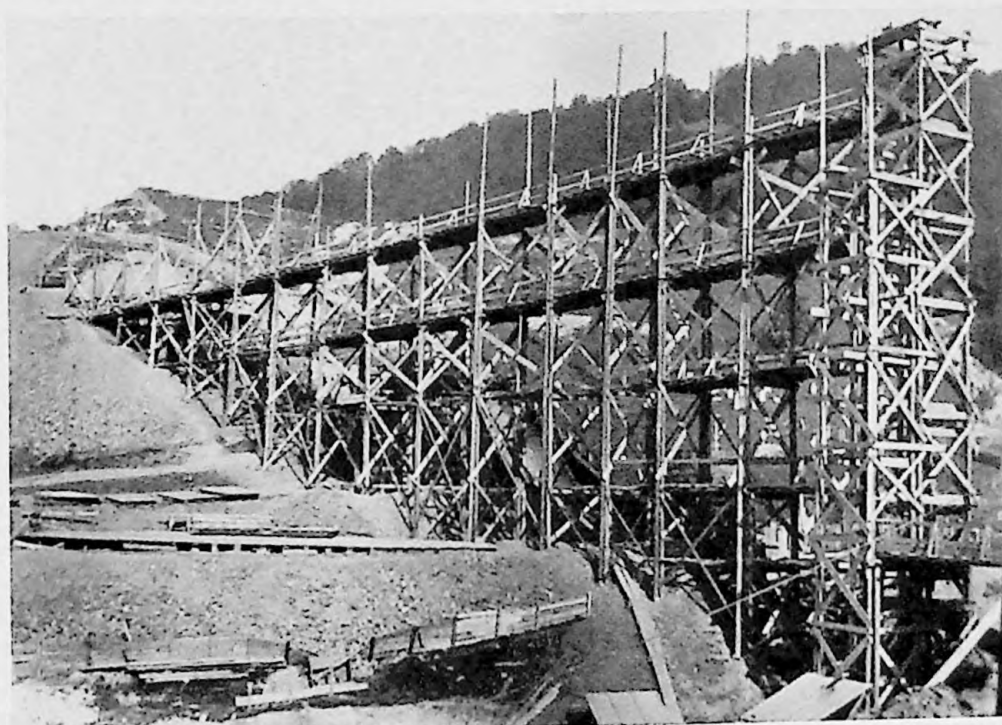
” ȘI TĂȚI AM FĂCUT PLÂNGERE ACOLO..., MĂ, LA MINISTRU ȚLA A CĂILOR FERATE, ȘI NE-O DESPĂGUBIT. UNDE-O FOST TRASEUL LINIEI NE-O EXPROPRIAT. NE-O ZÎS: „NO, ȚSTA-I A NOST. DE LA POȘIUMPU (STĂLPIȘORUL, N.N.) ȚSTA LA DEAL E-A NOST ȘI LA VALE E-A VOST. GATA!” Ș-APOI NE-O DAT „O MULȚIME” DE BANI ȘI NE-AM VĂZUT DE TREABĂ. DUMITRU GANEA

” AND WE ALL FILED A COMPLAINT THERE... TO THAT MINISTER OF RAILWAYS, AND HE COMPENSATED US. WHERE THE AREA OF THE LINE WAS, HE EXPROPRIATED IT ALL FROM US. HE TOLD US, “NO, THAT’S OURS. FROM THE PILLAR TO THIS HILL IS OURS AND THE VALLEY IS YOURS. THAT’S IT!” AND THEN HE GAVE US “A LOT” OF MONEY AND WE WENT ABOUT OUR BUSINESS. DUMITRU GANEA



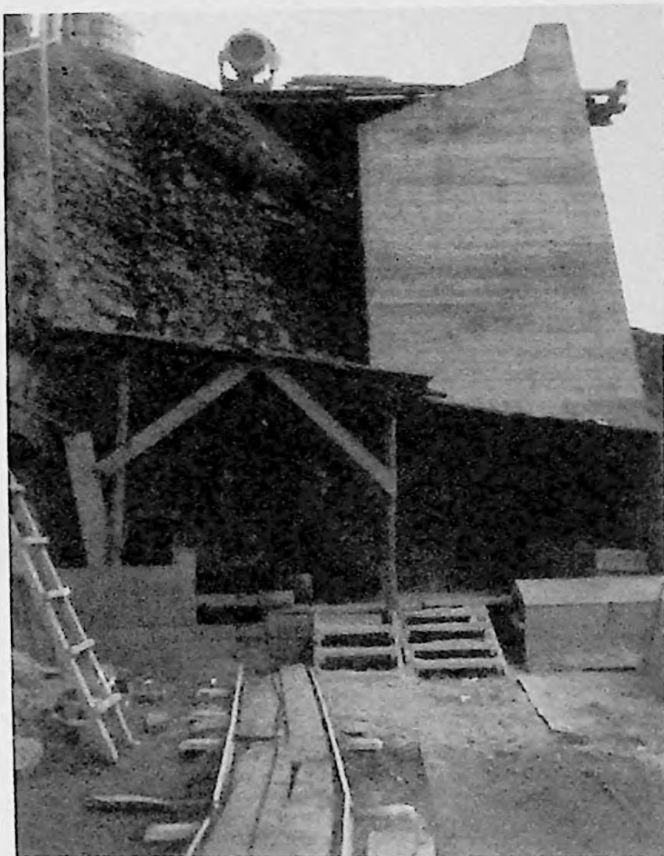


10. Valea Cioatelor - Vedere generală Salva/ 10 septembrie 1948

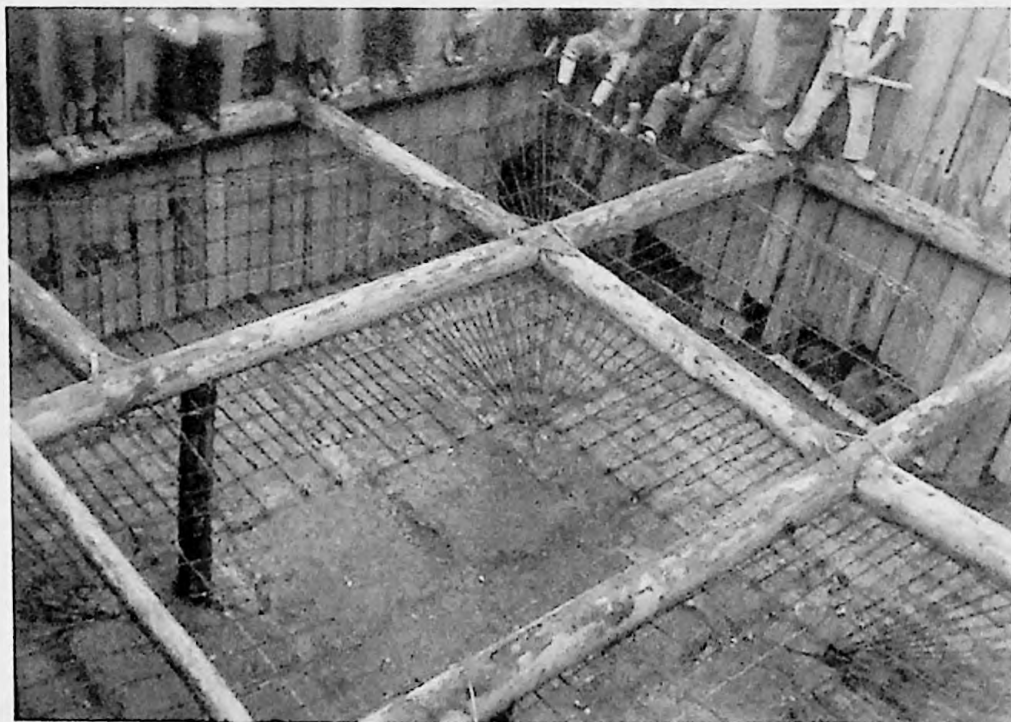


11. Valea Cioatelor - Pod serviciu pentru pilele 4, 5, 6, 7 și C. Vișeu/ 10 septembrie 1948





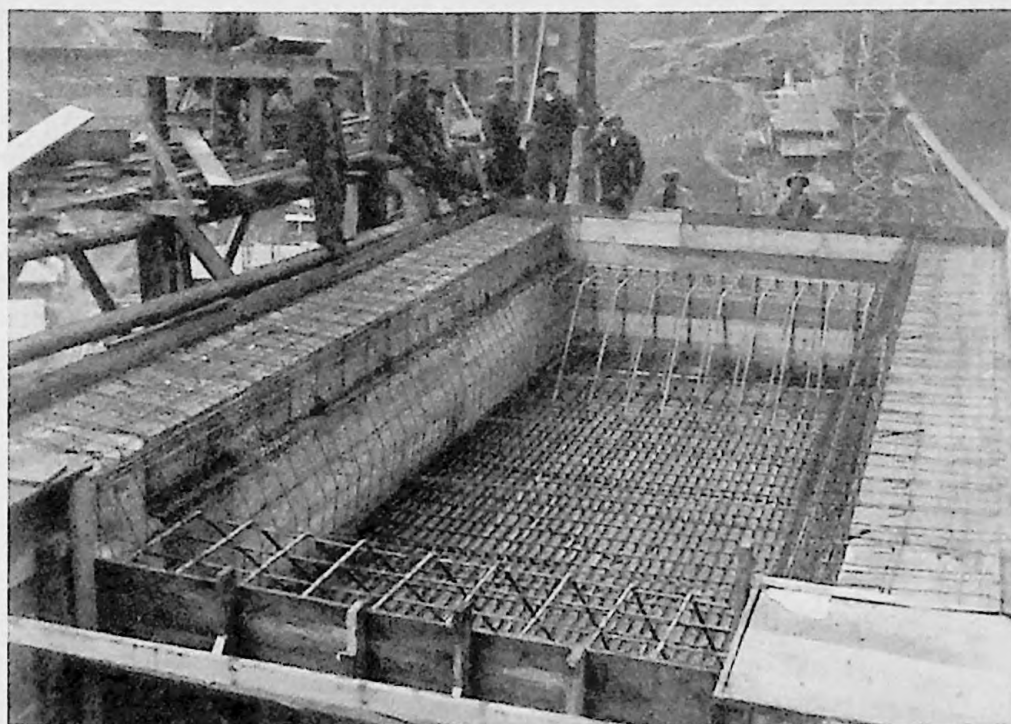
12. Valea Voicului – Troliu motor de la planul înclinat nr. 1 care duce la pilele C. Salva, pila 1, pila 2, 3, 4 și 5/ 25 septembrie 1948



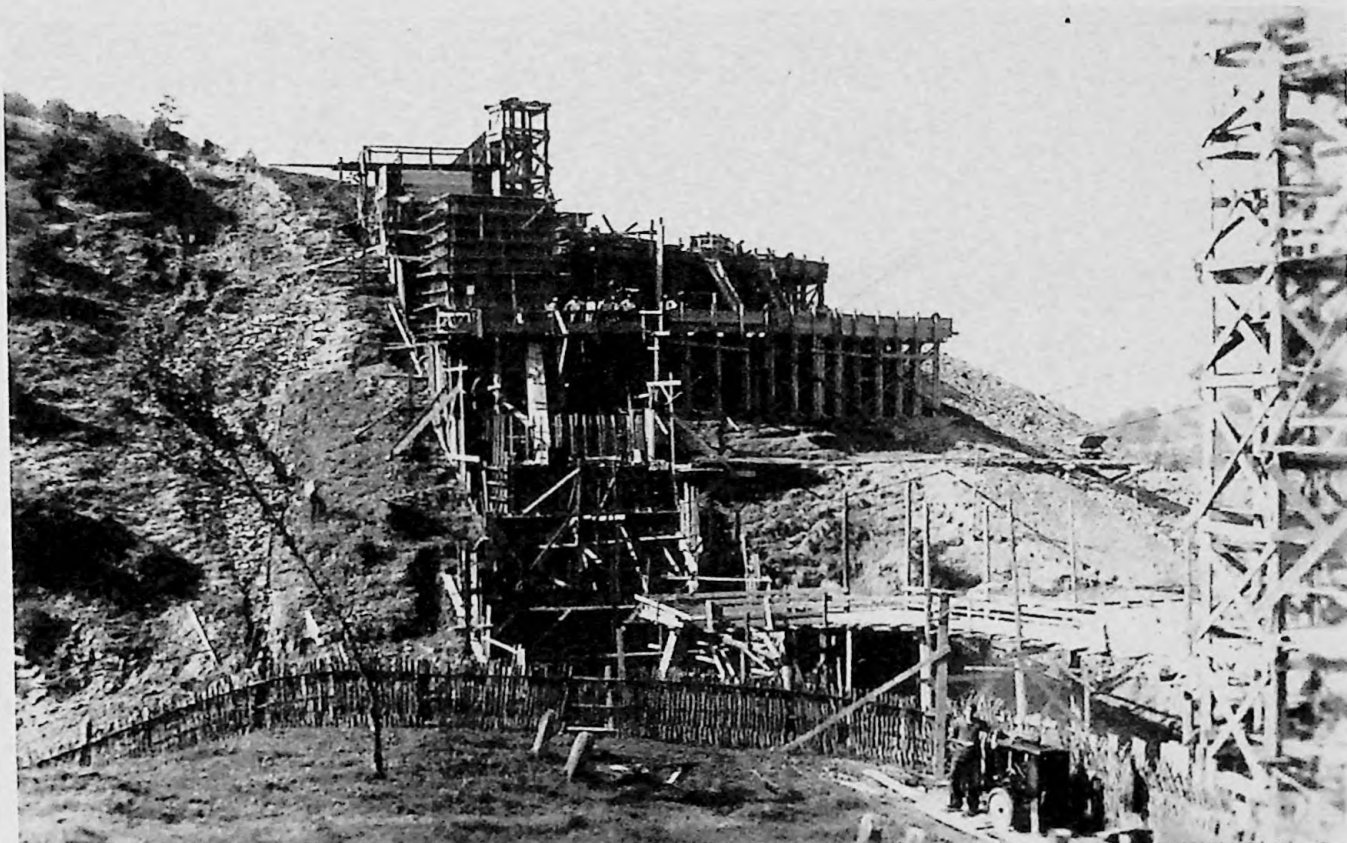
13. Valea Voicului – Pila 3. Armătura cușinetului de fundație la pila 3/ 24 septembrie 1948



14. Viaductul Valea Voicului - Vedere Vișău. Pila 3. Podurile de serviciu. Cariera - pila 5; cariera - pila 4 etc./ 23 octombrie 1948



15. Valea Voicului - Armătura tablierului 1, partea Salva, deschiderea C.S. pila 1/  
23 septembrie 1948

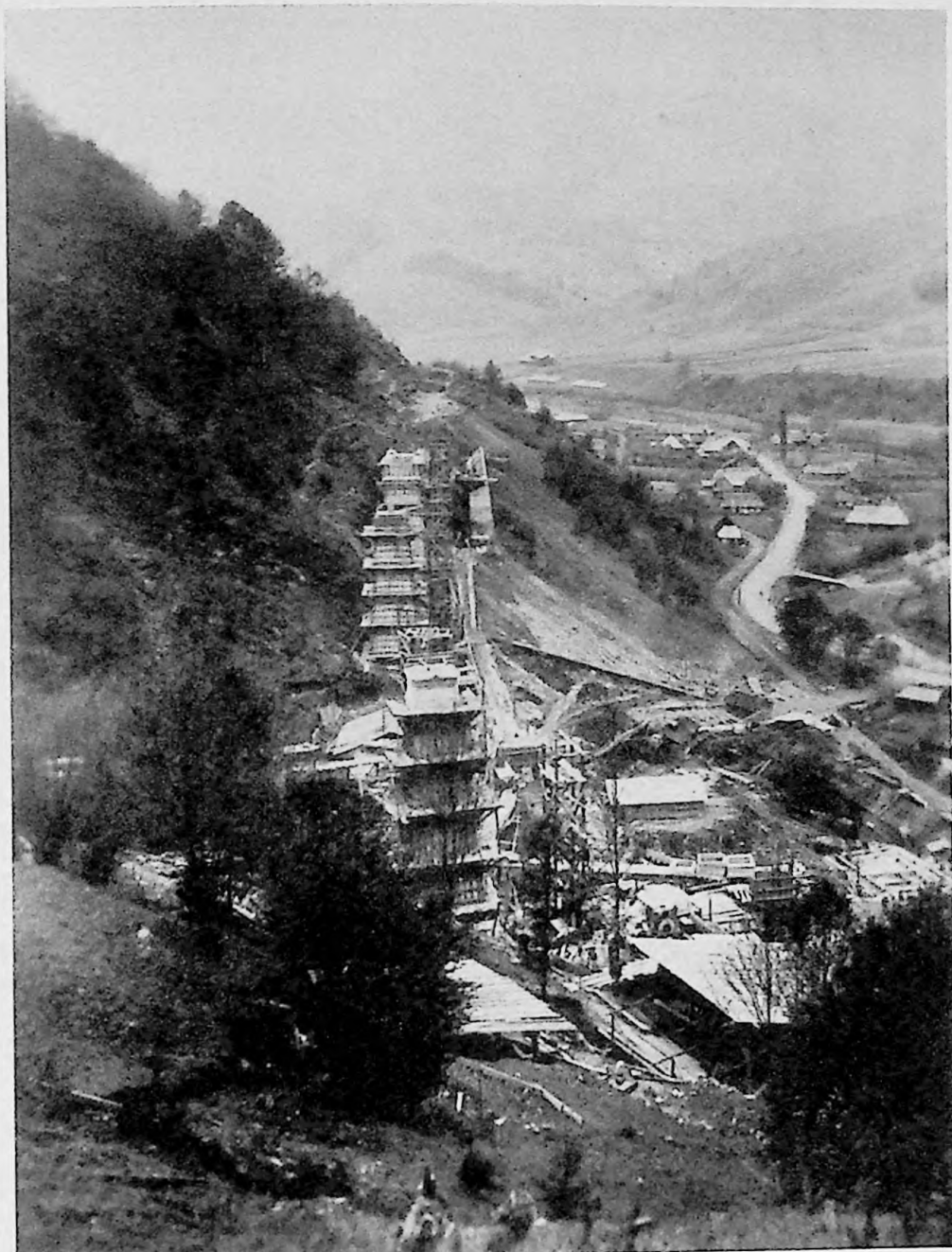


16. Valea Cioatelor - Vedere C. Salva/ 10 septembrie 1948

” CALMANOVICI ERA NUMELE INGINERULUI CARE DIRIJA  
CONSTRUCȚIA PRIMULUI VIADUCT PE TERITORIU' ȚSTA. IVAN  
ILIE

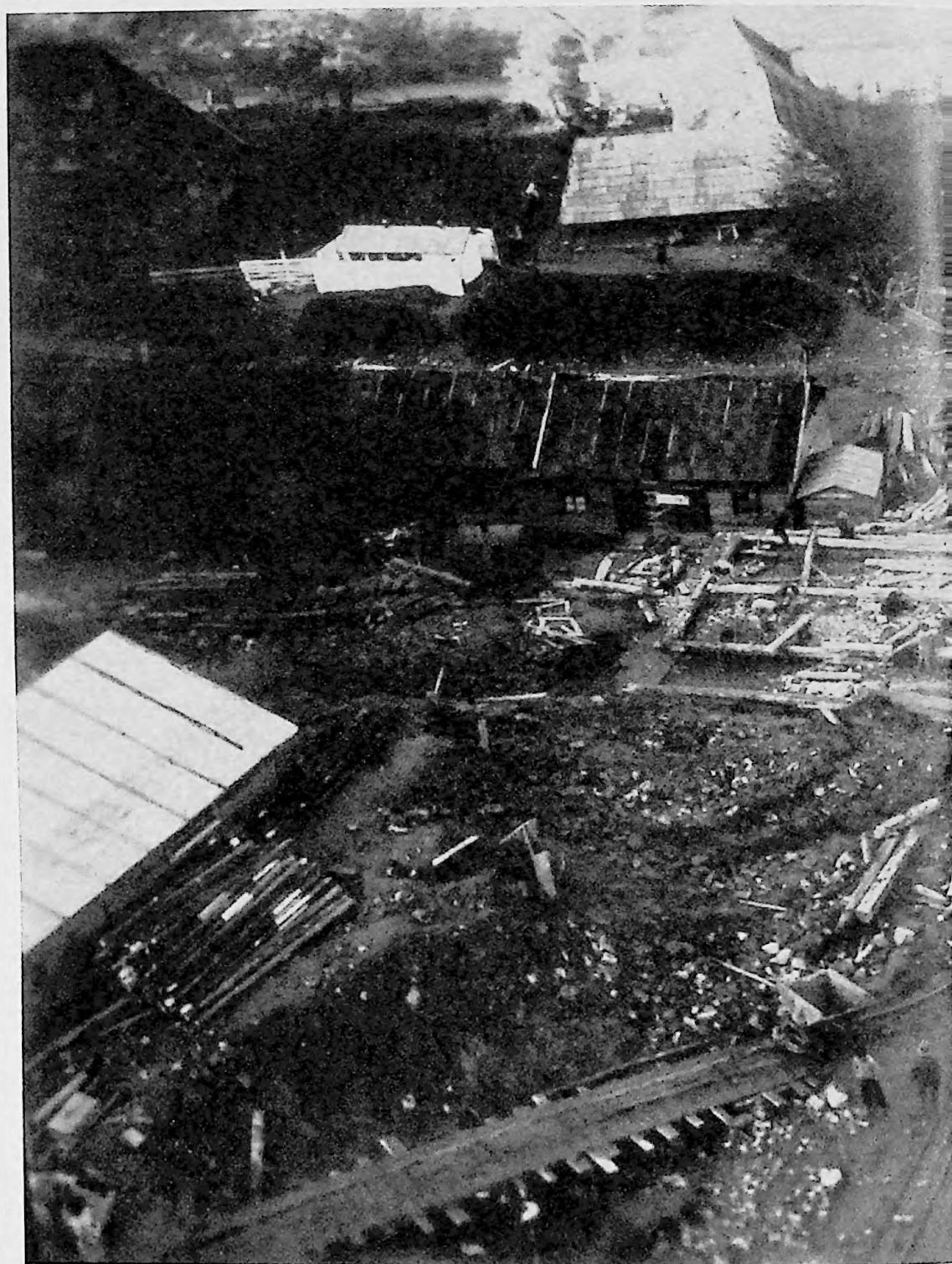
” CALMANOVICI. IT WAS THE NAME OF THE ENGINEER WHO  
MANAGED THE CONSTRUCTION OF THE FIRST VIADUCT ON THIS  
TERRITORY. IVAN ILIE





17. Viaductul Valea Voicului - Vedere amonte - Vișău. Pila 1, 2, 3, 6. Ebulmentul la pila 9/  
23 octombrie 1948





18. Valea Voicului - Vedere amonte. Planul înclinat pentru pila 5, idem pentru pila 6. Depozitul de balast și piatră brută dusă cu căruța de pe terasamente/ 26 octombrie 1948





19. Valea Cioatelor - Vedere generală aval/ 26 octombrie 1948



20. Valea Voicului - Vedere generală de pe dealul din față/ 26 octombrie 1948



1. Valea Voicului - Stone quarry/ August 4
2. Valea Voicului - Entrance gate onto the construction site prepared for the occasion of August 23 (evening)
3. Valea Voicului - Pier view 6, downstream, illuminated with spotlights (night)/ August 25
4. Valea Voicului - General view downstream, piers 4, 3, 2, 1 and C. Salva/ September 6
5. Valea Voicului - View of the Salva side, piers 4, 5, 6, 7, 8 and 9 and the narrow-gauge line at Romuli station/ August 28
6. Valea Voicului - Pier 5. Supporting the foundation pit, frames and rock at the bottom of the pier 5/ September 25
7. Valea Voicului - Pier 5. Foundation excavation at pier 5/ September 25
8. Valea Cioatelor - General view upstream/ September 9
9. Valea Cioatelor - General view formwork Visau/ September 10
10. Valea Cioatelor - General view upstream/ September 10
11. Valea Cioatelor - Service bridge for piers 4,5,6,7, and C. Visau/ September 10
12. Valea Voicului - Motorized winch from inclined plane 1 leading to the piers at C. Salva, pier 1, pier 2, 3, 4 and 5/ September 25
13. Valea Voicului - Pier 3. Foundation pad reinforcement on pier 3/ September 24
14. Valea Voicului Viaduct - View Visau. Pier 3; service bridges: quarry-pier 5; quarry-pier 4, etc./ October 23
15. Valea Voicului - Reinforcement of the deck 1, Salva side, opening onto C.S. pier 1/ October 23
16. Valea Cioatelor - General view Salva/ September 10
17. Valea Voicului Viaduct - View upstream-Visau: pier 1,2,3,6; pier elevation 9/ October 23
18. Valea Voicului - View upstream. Inclined plane for pier 5, idem for pier 6, the ballast deposit and the raw stone taken with the horse cart from the earthworks/ October 26
19. Valea Cioatelor - General view downstream/ October 26
20. Valea Voicului - General view from the hill in front/ October 26

16. inginerii; P. 3, P. 2, P. 1 / 26 oct. 48.

18. V.V. Vedere generală aval de-a dealul de față  
/ 26 oct. 48

19. V. Căstilor. Vedere generală aval  
/ 26 oct. 48

20. Podul km. 31+331, Vedere aval. Betonul prelucrat.  
/ 27 oct. 48 -

21. Podul km. 31+331 Vedere Vișeu.  
/ 27 oct. 48

22. Podul km. 31+625. Vedere aval.  
/ 27 oct. 48.

23. Necunoscător /

24. Podul km. 31+625. Vedere aval.  
/ 27 oct. 48

25. Podul km. 31+<sup>857</sup>~~625~~. Vedere aval.  
/ 27 oct. 48



21. Podet - Km 31+625. Vedere aval/ 27 octombrie 1948

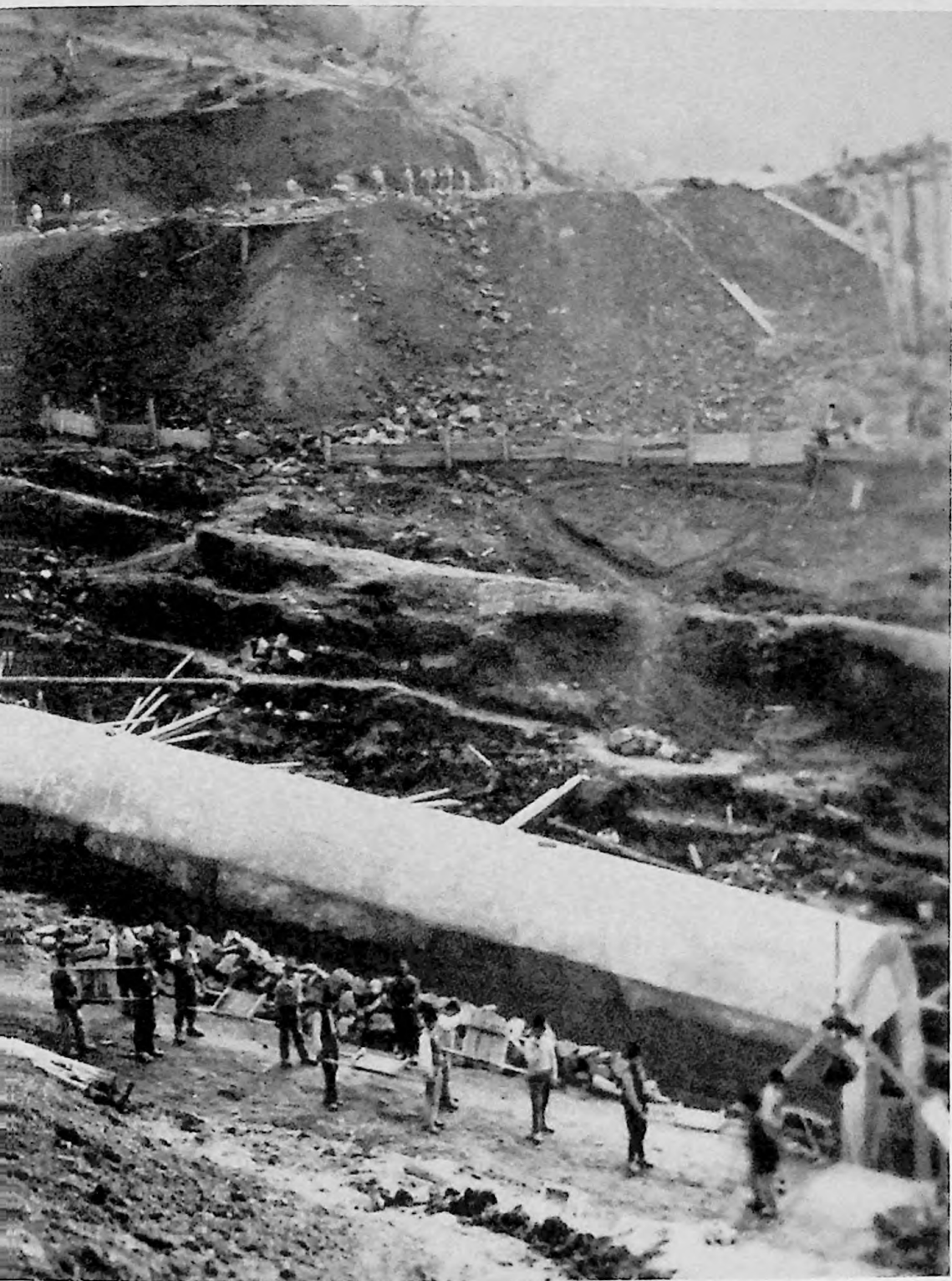
” S-AUZZEA PE-AICEA, PE LA ȚȘTIA: „VAAAAAI DE MINE, MĂ, PE TĂȚI I-O OMORĂT ACOLO!” / „GATA! NU MAI FACEM AȘA, FACEM TUNEL ACOLO ȘI ADUCEM, ȘI SPRIJINIM PĂMĂNTUL ȂLA SĂ NU SE MAI SURUPE PE OAMENI!” MĂI, MĂI, MĂI, MĂI, MĂI! MARE NĂCAZ O FOST! DUMITRU GANEA

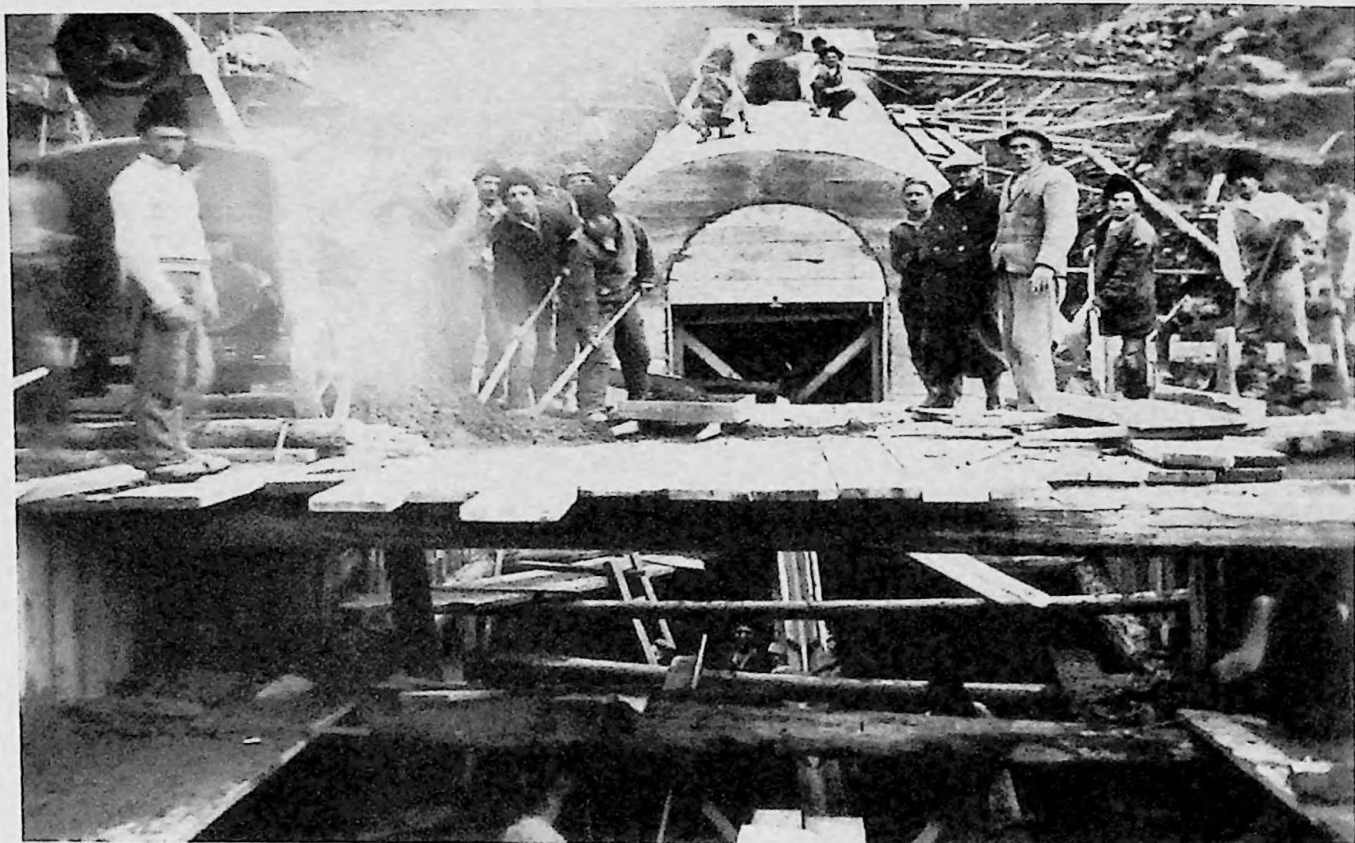
” YOU COULD HEAR PEOPLE SAYING ALL AROUND: “WOE IS ME, HOW MANY WERE KILLED OVER THERE!” / “THAT’S IT! WE DON’T DO THAT ANYMORE, WE MAKE A TUNNEL THERE AND BRING... AND WE SUPPORT THE EARTH SO THAT IT DOESN’T CAVE IN ON THE PEOPLE ANYMORE!” OH, OH, OH, OH, OH! IT WAS SUCH DISASTER! DUMITRU GANEA





22. Podeț - Km 31+331. Vedere Vișău/ 27 octombrie 1948





23. Podet - Km 31+331. Vedere aval. Betonarea prelungirii / 27 octombrie 1948

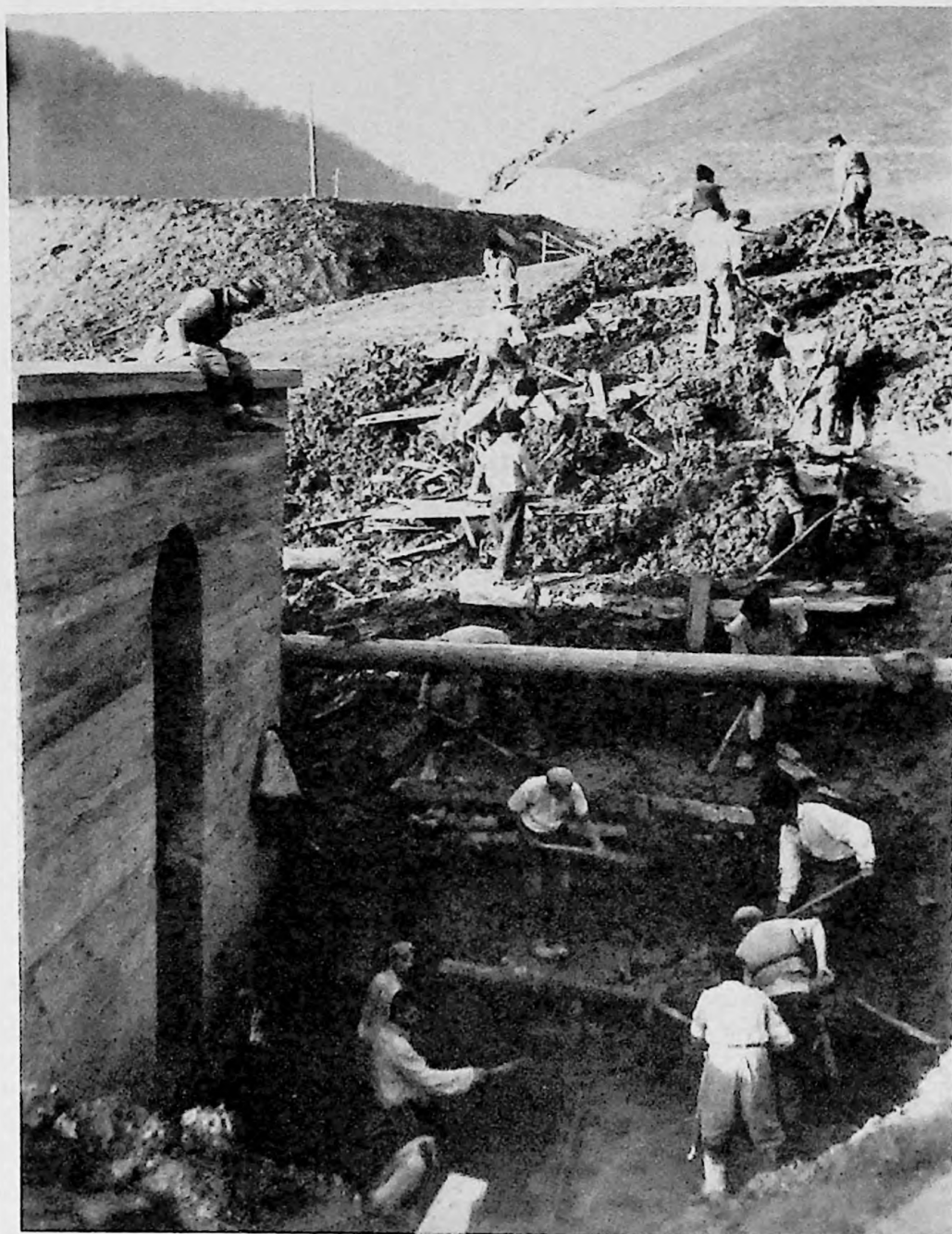


24. Podet - Km 31+625. Vedere amonte - Drenul / 28 octombrie 1948





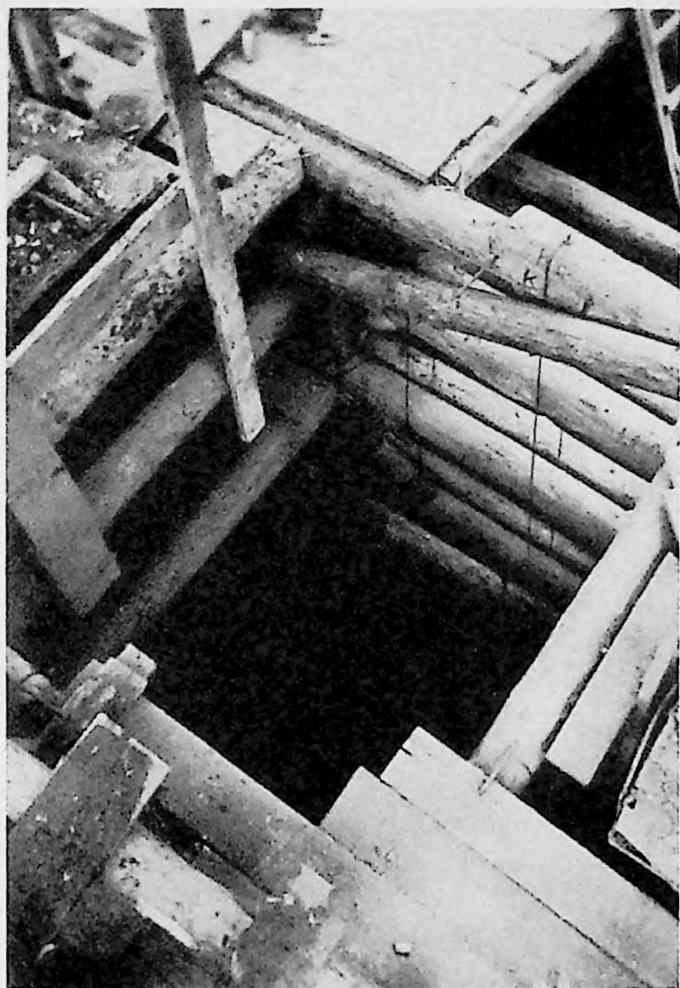
25. Podeț - Km 30 + 936. Vedere aval. Zidăria radierului/ 27 octombrie 1948



26. Valea Voicului - Podeț - Km 31+625. Vedere amonte - Săpătură pentru prelungire/  
28 octombrie 1948

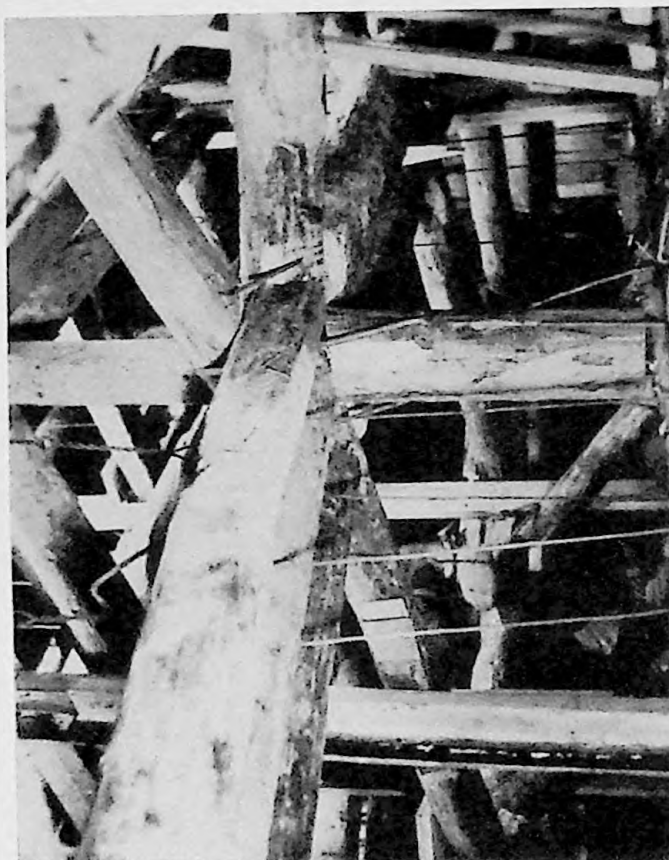


27. Poduț - Km 30+350. Umplutură cu beton pentru radier/ 28 octombrie 1948



28. Valea Voicului - Pila  
9. Gaura liftului după  
deplasare/ 29 octombrie  
1948





29. Valea Voicului - Pila 9.  
Cadrele după deplasare/ 29  
octombrie 1948



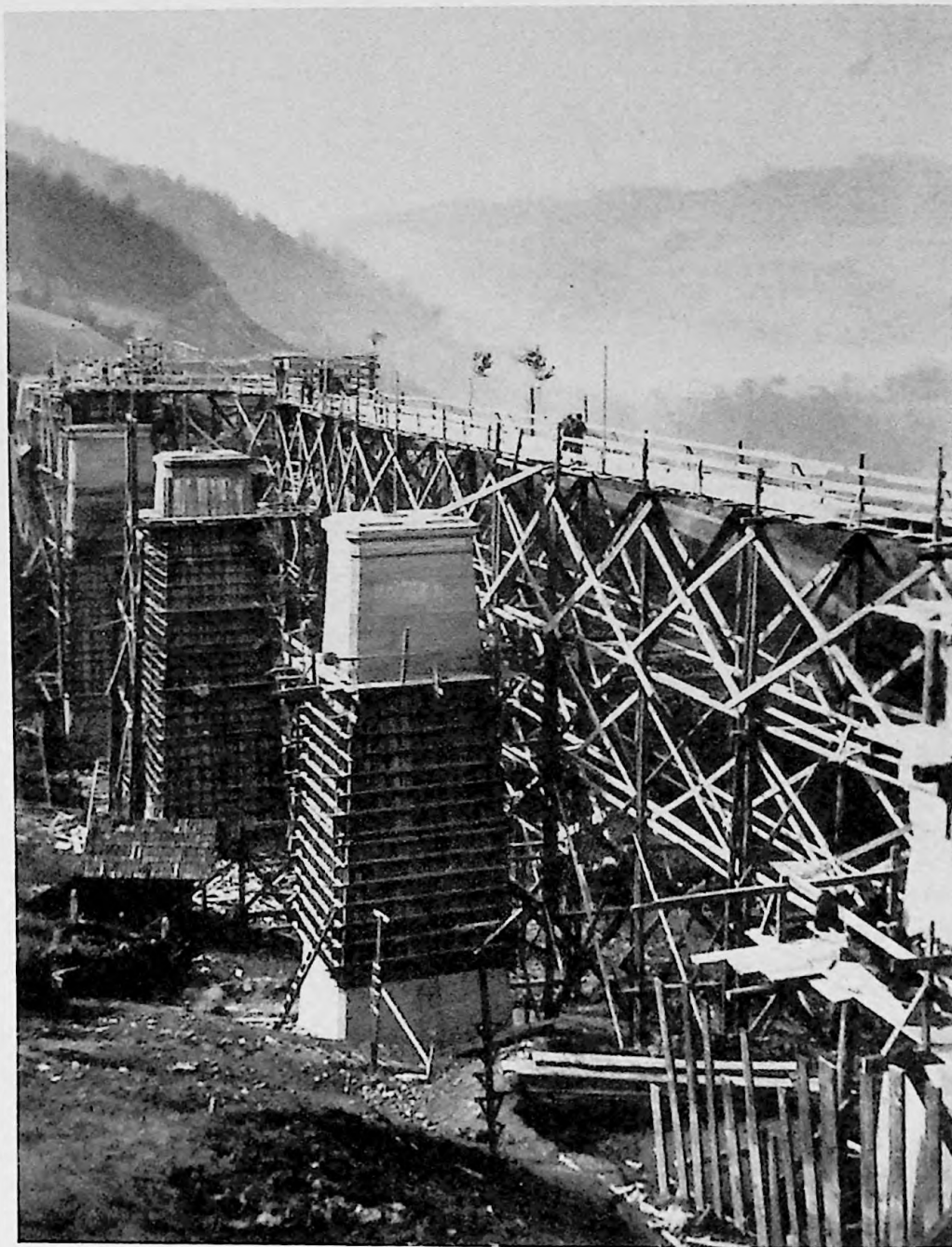
30. Valea Voicului - Pila 4. Fundul săpăturii, colțul amonte - Salva/ 29 octombrie  
1948



**31.** Valea Voicului – Pila 9.  
*Dulapii după deplasare/ 29  
octombrie 1948*

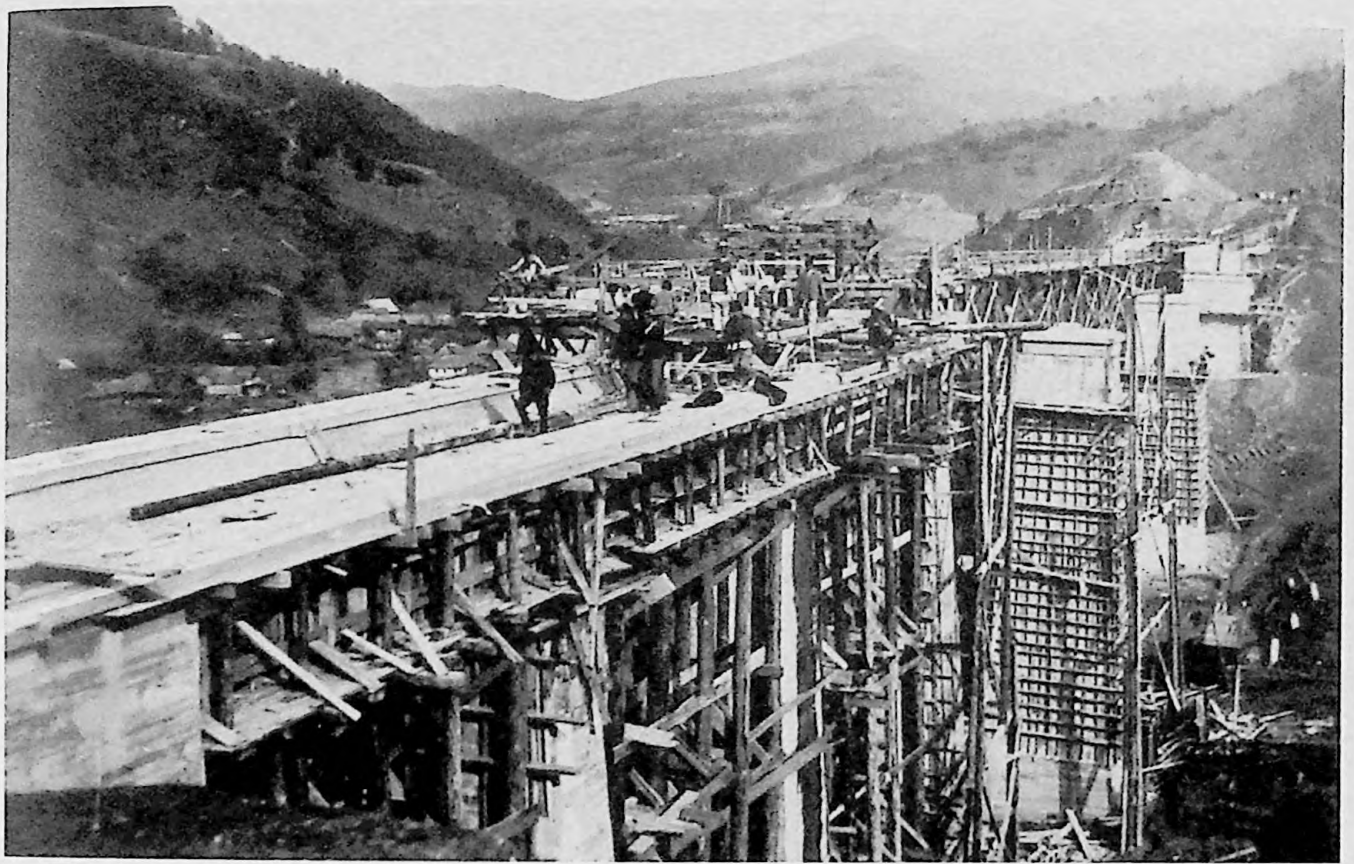


**32.** Valea Voicului – Pila 4. Săparea puțului pentru colectarea apei/ 29 octombrie  
1948



33. Valea Cioatelor - Vedere amonte Vișău. Pila 5, 4, 3/ 28 octombrie 1948

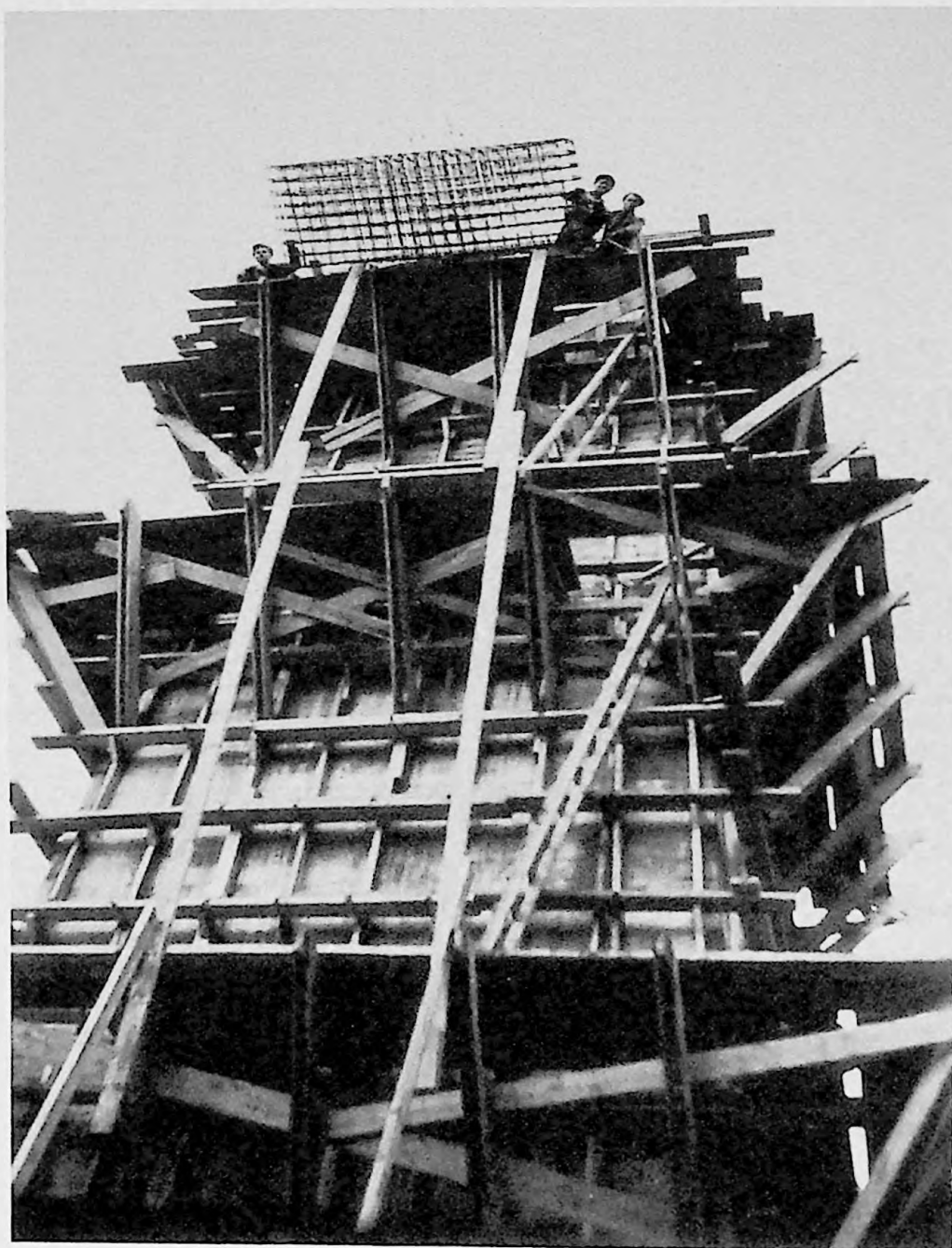




34. Valea Cioatelor - Vedere amonte Salva. Tablierele de beton armat 1, 2, 3, pila 4, 5, 6/  
28 octombrie 1948

” TOT S-O CONSTRUIT NUMA' MANUAL. PICIOARELE CÂND LE-O FĂCUT, AVEAU AȘA UN FEL DE..., NU ȘTIU CUM SĂ VĂ EXPLIC EU, FĂCEAU AȘA UN SUL DE VREO 5-10 CENTIMETRI ȘI ÎNVÂRTEAU CABLU PE LÂNGĂ EL ȘI-L SLOBOZAU (ÎI DĂDEAU DRUMUL, N.N.) UNDE LE TREBUIA ȘI FRÂNAU... MANUAL S-O FĂCUT, TOT. ROABA ȘI TÂRNACOPU', O FOST. ISIDOR CURTUIUȘ

” EVERYTHING WAS BUILT BY HAND. WHEN THEY MADE THE PIERS THEY HAD A SORT OF... I DON'T KNOW HOW TO EXPLAIN IT TO YOU, THEY MADE THIS TUBE OF 5-10CM AND THEY TURNED THE CABLE AROUND IT THEN LET IT GO WHERE IT WAS NEEDED AND THEN THEY WOULD BRAKE. EVERYTHING WAS BUILT BY HAND, WITH THE WHEELBARROW AND PICKAXE. ISIDOR CURTUIUS



35. Valea Voicului - Pila 7. Ridicarea armăturii cușinetului superior / 29 octombrie 1948



**36.** *Podet - Km 31+625. Săpături în drenuri spre Salva/ 1 noiembrie 1948*



**37.** *Valea Voicului - Pila 4. Puț pentru colectarea apei în timpul betonării fundației/ 31 octombrie 1948*





38. Podet - Km 31+625. Vedere Vişău de pe lotul 2/ 1 noiembrie 1948



39. Săpătură în stâncă - Km 31+656/ 1 noiembrie 1948



40. Dren - Km 31+619/ 1 noiembrie 1948





41. Dren - Km 31+619. Umplură cu piatră/ 1 noiembrie 1948



42. Terasamente - Tranșeia km 30+665 - 30+450/ 1 noiembrie 1948



43. Terasamente - Debleu în stâncă km 30+240/ 2 noiembrie 1948

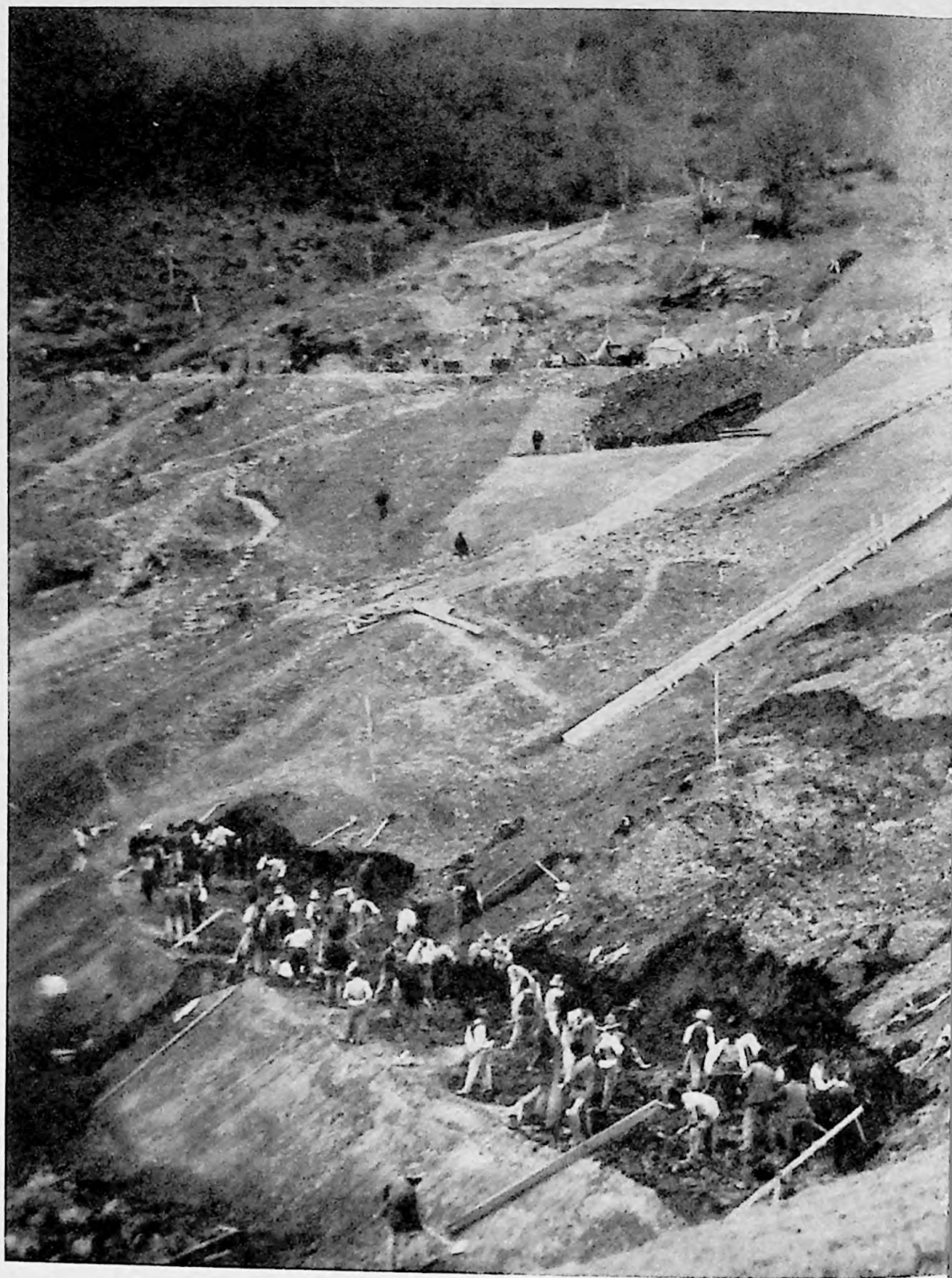


44. Terasamente - Tranșeia km 30+065 - 30+110. Vedere Salva/ 2 noiembrie 1948

” ADUCEAM DIN CARIERĂ, DE-ACOLO, DE LA CĂȘANU, UNDE-I O CARIERĂ, ADUCEAM PIATRĂ. CU VAGONETU, CU CAII, PE LINIE, PE TERASAMENTUL FĂCUT. ÎNCĂRCAM, DESCĂRCAM. MATERIALUL ERA DE ĂLA TARE, CĂ ERA PENTRU LINIA FERATĂ.  
ISIDOR CURTUIUȘ

” WE BROUGHT FROM THE QUARRY, FROM THERE, FROM CASANU, WHERE THERE IS A QUARRY, WE BROUGHT STONE. WITH A WAGON, WITH HORSES, ON THE LINE, ON THE EMBANKMENT. WE WERE LOADING, UNLOADING. THE MATERIAL WAS THE HARD STUFF FOR THE RAILWAY. ISIDOR CURTUIUS





45. Terasamente - Ebulment în rambleu km 30+860/ 1 noiembrie 1948





46. Valea Voicului - Săpătură în stâncă pentru fundația culeii Vișău (varianta 2) / 2 noiembrie 1948





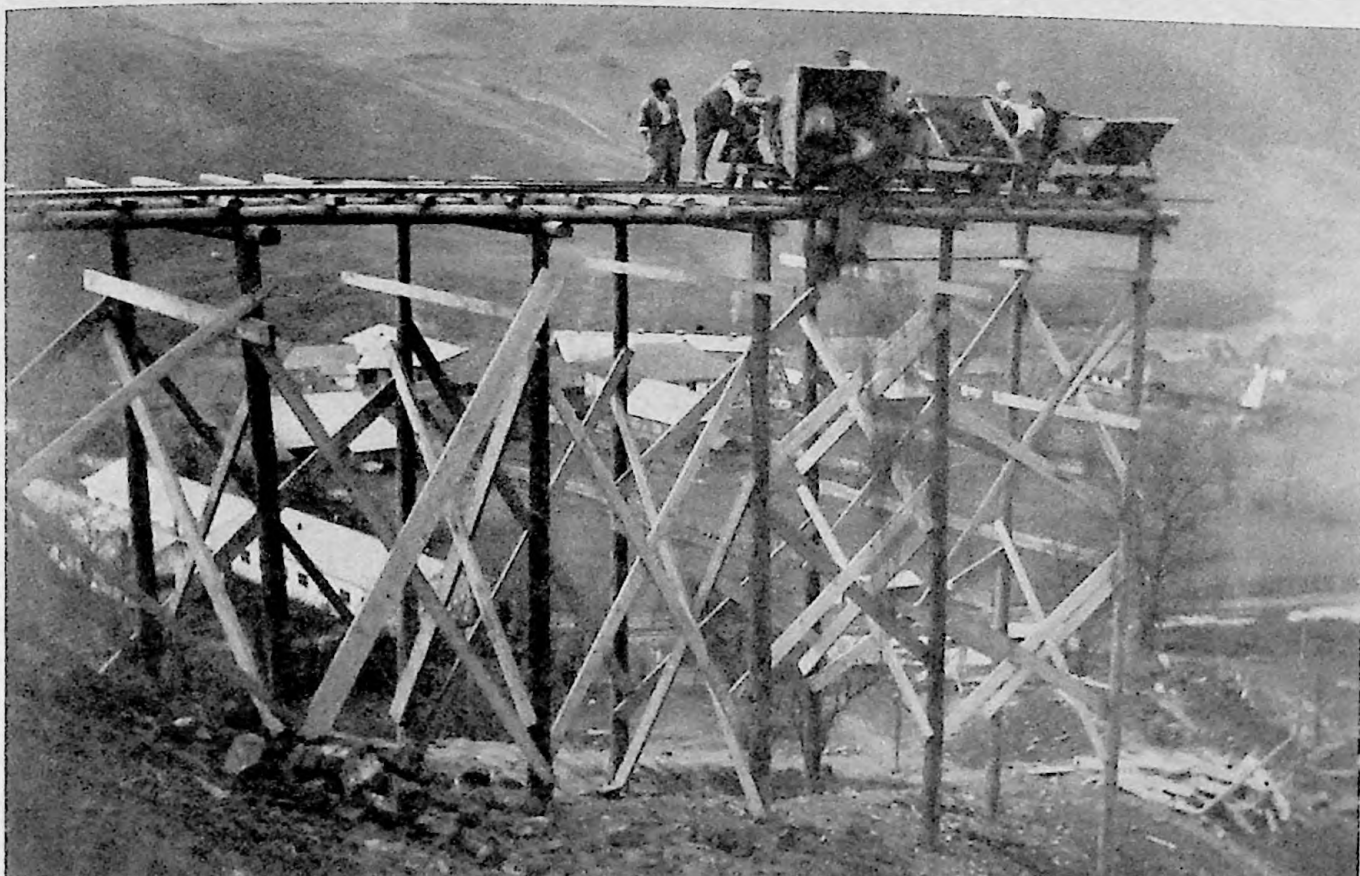
*47. Valea Voicului - Km 29+763 - 29+810. Degajarea pamântului în spatele zidului de sprijin/ 2 noiembrie 1948*



48. Terasamente - Debleu. Km 31+520/ 2 noiembrie 1948



49. Terasamente - Debleu în stâncă. Pickhamer. Km 30+904/ 2 noiembrie 1948



50. Terasamente - Rambleu peste podețul km 31+331/ 2 noiembrie 1948

” ĂĂĂĂ, CUM ÎI SĂ ZICE LA ASTA...? DEZVOLTAREA ASTA ECONOMICĂ A LOCALNICILOR DE AICI! DA, ASTA O FĂCUT LINIA ASTA! DUMITRU GANEA

” UMMMMMM, HOW DO YOU CALL THIS? THIS ECONOMIC DEVELOPMENT OF THE LOCALITY. YES, THAT'S WHAT THE RAILROAD ACHIEVED HERE. DUMITRU GANEA





51. Valea Cioatelor - Vedere generală amonte/ 28 octombrie 1948

21. Bridge - Km 31+625. View downstream/ October 27
22. Bridge - Km 31+331. View Visau/ October 27
23. Bridge - Km 31+331. View downstream. Concrete pour of the extension/ October 27
24. Bridge - Km 31+625. View upstream. Drainage/ October 28
25. Bridge - Km 30+936. View upstream. Masonry of the slab/ November 27
26. Bridge - Km 31+626. View upstream. Excavation for the extension/ October 28
27. Bridge - Km 30+350. Concrete filling of the slab/ October 28
28. Valea Voicului - Pier 9. Elevator shaft after displacement/ October 29
29. Valea Voicului - Pier 9. Frames after displacement/ October 29
30. Valea Voicului - Pier 4. The bottom of the excavation, the upstream corner/ October 29
31. Valea Voicului - Pier 9. Planks after displacement/ October 29
32. Valea Voicului - Pier 4. Digging a well to collect water/ October 29
33. Valea Cioatelor - View upstream Visau. Pier 5,4,3./ October 28
34. Valea Cioatelor - View upstream Salva. Reinforced concrete decks 1, 2, 3, pier 4, 5, 6/ October 28
35. Valea Voicului - Pier 7. Lifting the upper bearing armature/ October 29
36. Bridge - Km 31+625. Excavations in drains to Salva/ November 1
37. Valea Voicului - Pier 4. Well for collecting water during the concrete pour of the foundation/ October 31
38. Bridge - Km 31+625. View to Visau from lot 2/ November 1
39. Excavation in rock - Km 31+656/ November 1
40. Drain - Km 31+619/ November 1
41. Drain - Km 31+619. Filling with stone/ November 1
42. Earthworks - Trench km 30 + 665 - 30 + 450/ November 1
43. Earthworks - Excavation in rock km 30+240/ November 2
44. Earthworks - Trench km 30+065 - 30+110. View Salva/ November 2
45. Earthworks - Landslide in embankment km 30+860/ November 1
46. Valea Voicului - Excavation in the rock for the Visau abutment foundation/ November 2
47. Valea Voicului - Clearing the earth behind the retaining wall, km 29 + 763 - 29 + 810/ November 2
48. Earthworks - Excavation in rock. Km 31+520/ November 2
49. Earthworks - Excavation in rock. Man with pneumatic hammer. Km 30+904/ November 2
50. Earthworks - Embankment over the bridge. Km 31+331/ November 2
51. Valea Cioatelor - General view upstream/ October 28

77. Trasmunte, Rambu pește peștele nr. 31+331  
/ 2 Nov. 48.

78. Dron și dispozitiv la studenții nr. 31+000  
/ 2 Nov. 48.

79. U.U. Vedere Salva, P.L. Bătoniere fun-  
datiei (5 planșe) / 3 Nov. 48.

80. U.U. Platformă pt. conferința a profesor  
în anul pește 6. / 3 Nov. 48.

81. U.U. Biroură Institutul I și coordonării  
/ 3 Nov. 48.

82. U.U. Biroură deștiri pe metal drept al  
Sectorului / 3 Nov. 48.

83. U.U. Biroură Sectorului 7 LSCFR  
/ 3 Nov. 48.

84. U.U. Biroură bușina  
/ 3 Nov. 48.

85. U.U. Biroură sala de vîl vîl (432 locuri)

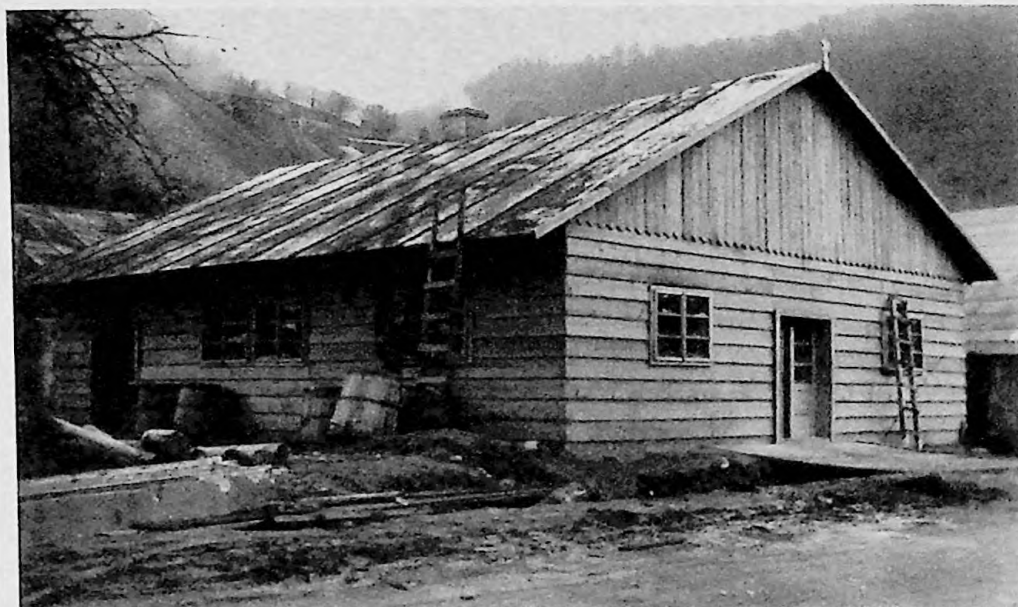




52. Valea Voicului - Baracă magazie tehnică/ 3 noiembrie 1948

” ERAU 11 BARĂCI. DORMITOARE PENTRU UTEMIȘTI. APROAPE UNDE STAȚI ERA BRUTĂRIE, SALĂ DE MESE... DECI, FĂCEA’ PÂINE LA OAMENI. SALA DE MESE ERA MARE. ERA ȘI SCENĂ, CĂ SE DĂDEAU SPECTACOLE. O VENIT ANSAMBLUL CIOCÂRLIA, O DATĂ. O CÂNTAT ACOLO ȘI-AM RĂMAS GURĂ-CASCĂ. GRATUIT, C-O FOST PENTRU MUNCITORI. IVAN ILIE

” THERE WERE 11 BARRACKS. DORMITORIES FOR THE UTM-ISTS. CLOSE TO WHERE YOU ARE WAS A BAKERY, A MESS HALL... SO THEY MADE BREAD FOR PEOPLE. THE MESS HALL WAS LARGE. THERE WAS ALSO A STAGE, WHERE THERE WERE SHOWS. THE CIOCARLIA ENSEMBLE CAME ONCE. THEY SANG THERE AND I WAS SPEECHLESS. IT WAS FREE, BECAUSE IT WAS FOR THE WORKERS. IVAN ILIE



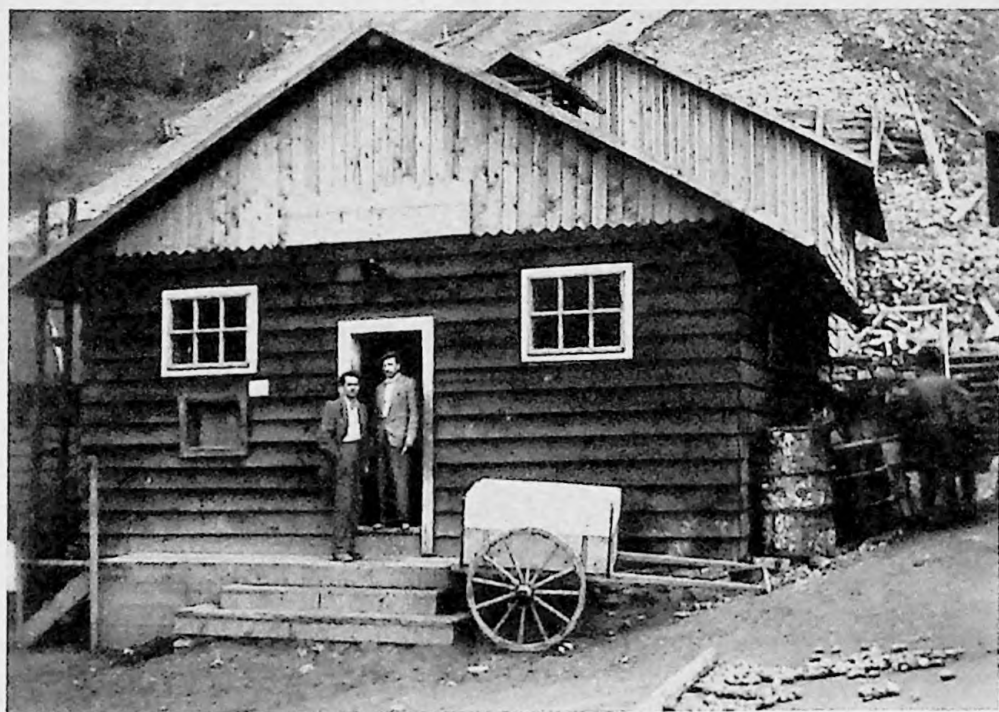
53. Valea Voicului - Baraca brutăriei/ 3 noiembrie 1948



54. Valea Voicului - Baracă (fost dormitor). Birou administrativ, sală de ședințe a sindicatului/ 3 noiembrie 1948

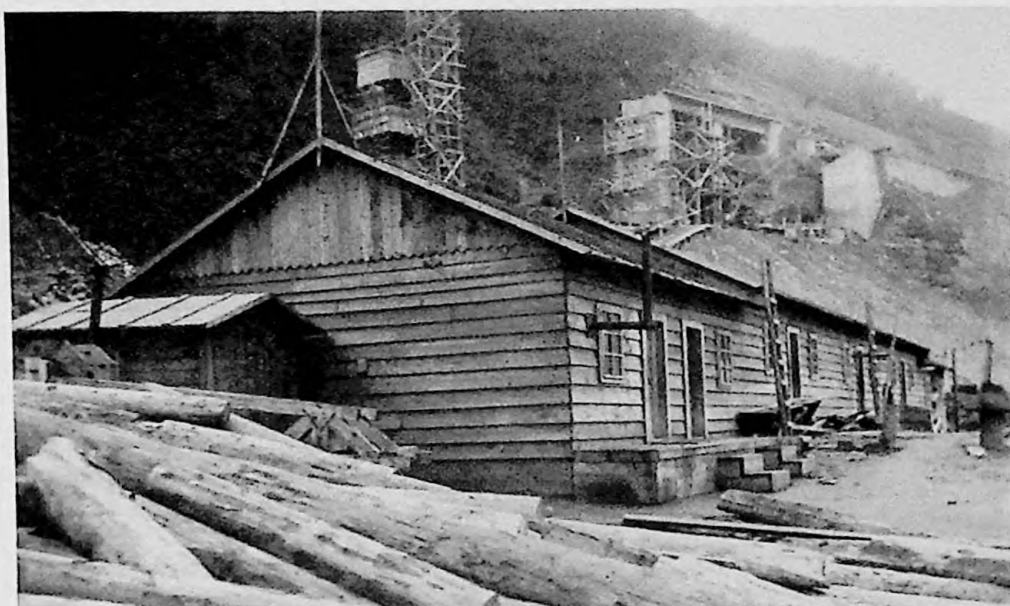


55. Valea Voicului - Baracă sală de mese mică/ 3 noiembrie 1948



56. Valea Voicului - Baracă magazie de alimente/ 3 noiembrie 1948

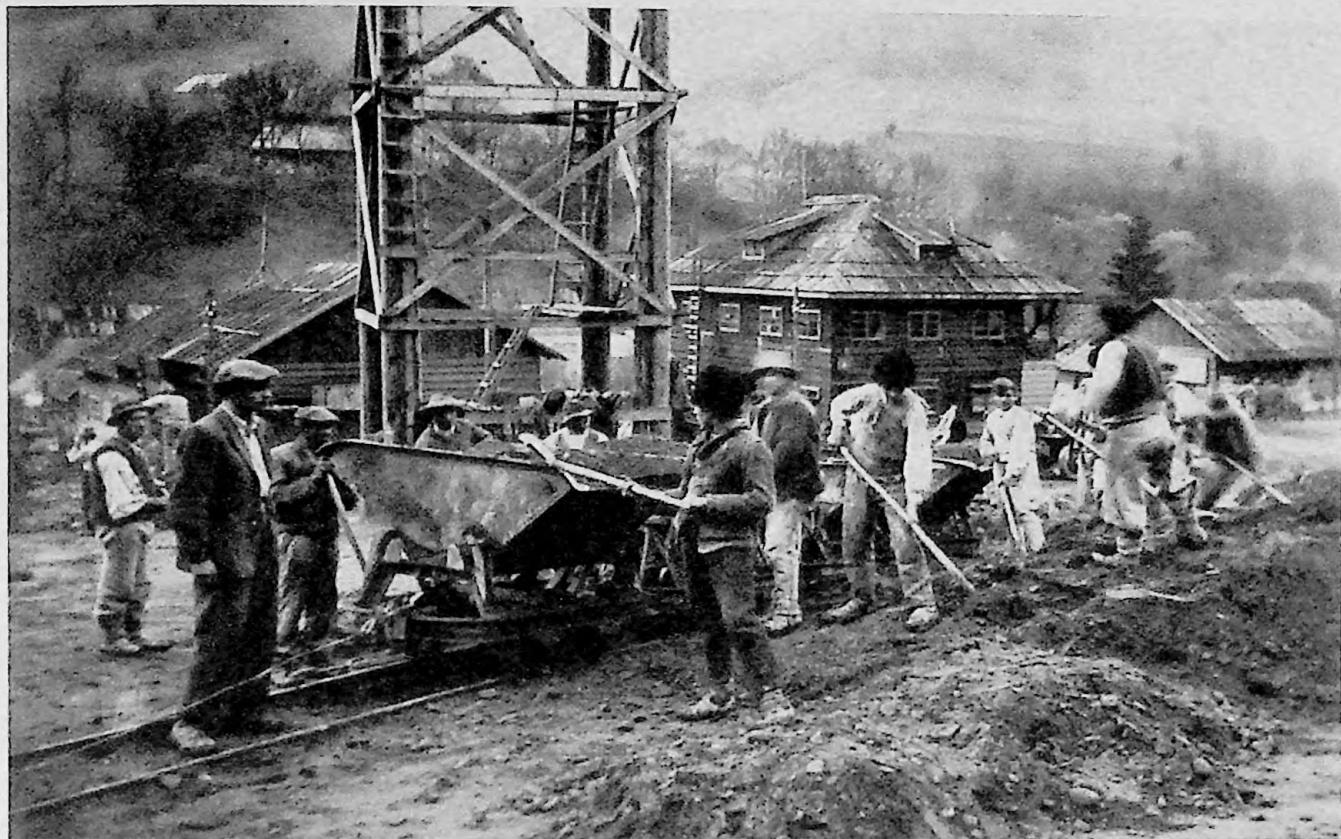




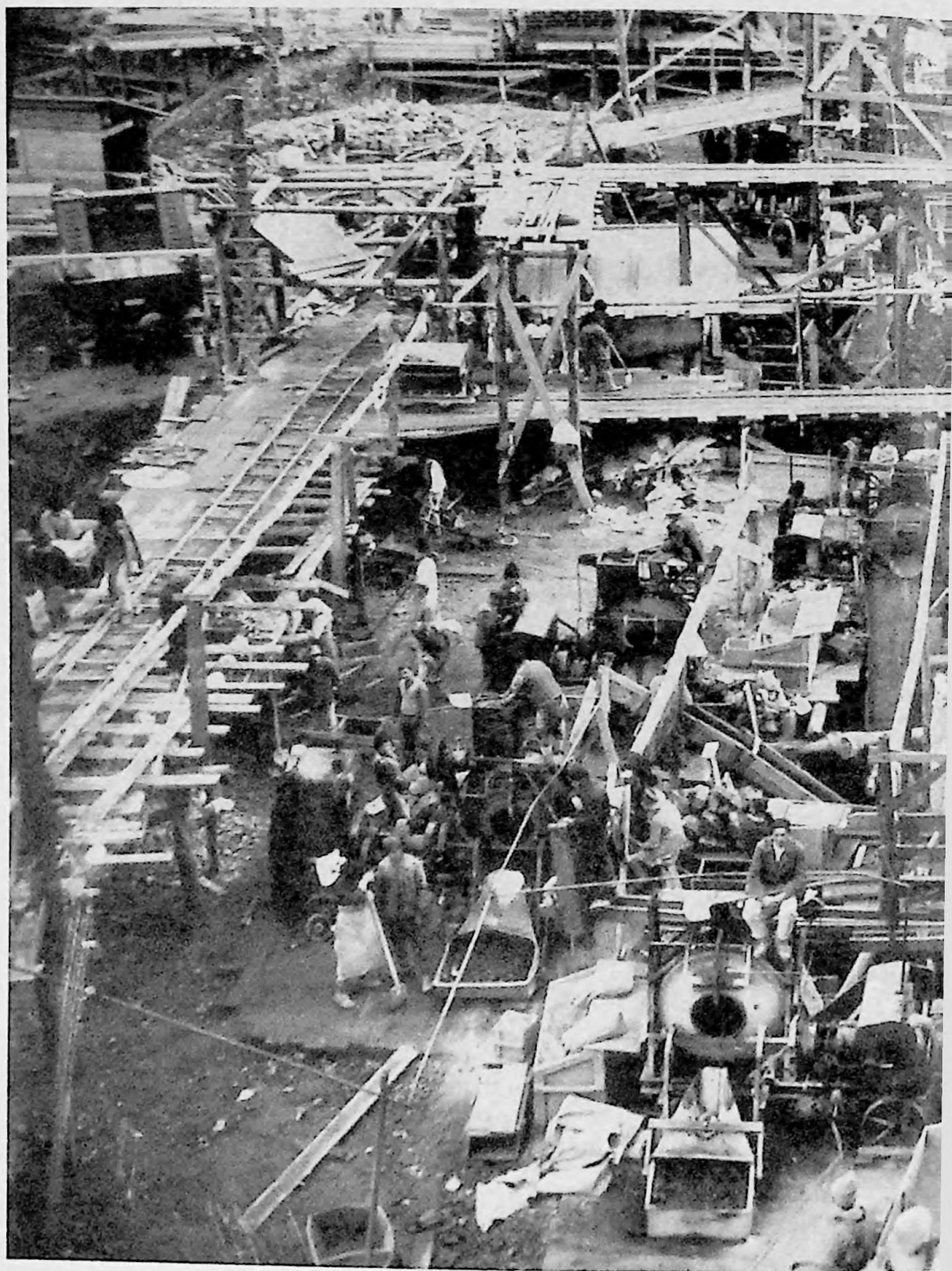
57. Valea Voicului - Baracă dormitor/ 3 noiembrie 1948



58. Valea Voicului -  
Planul înclinat 3. Tunel  
de protecție, în timpul  
aprovizionării pilei 8/  
4 noiembrie 1948

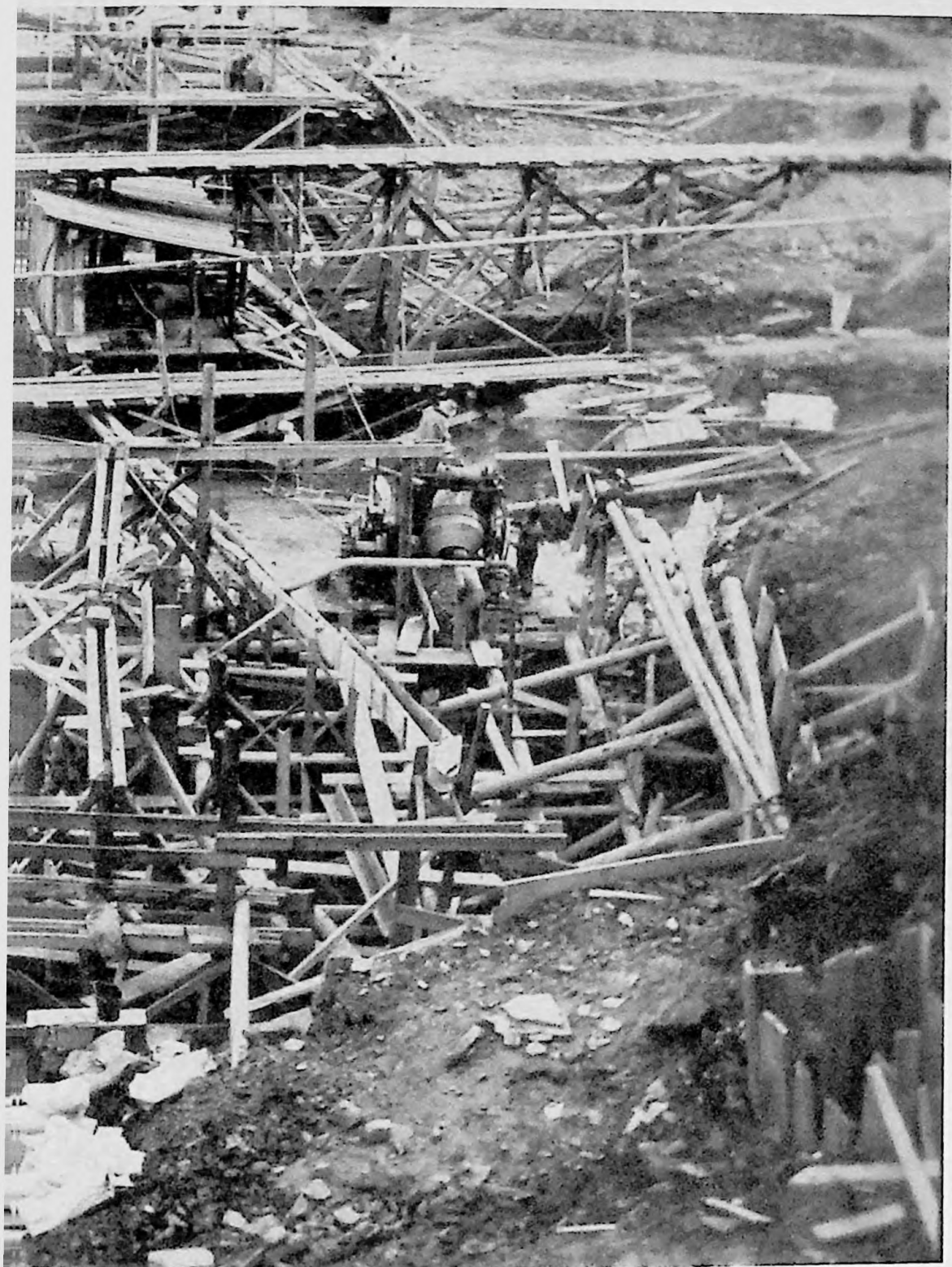


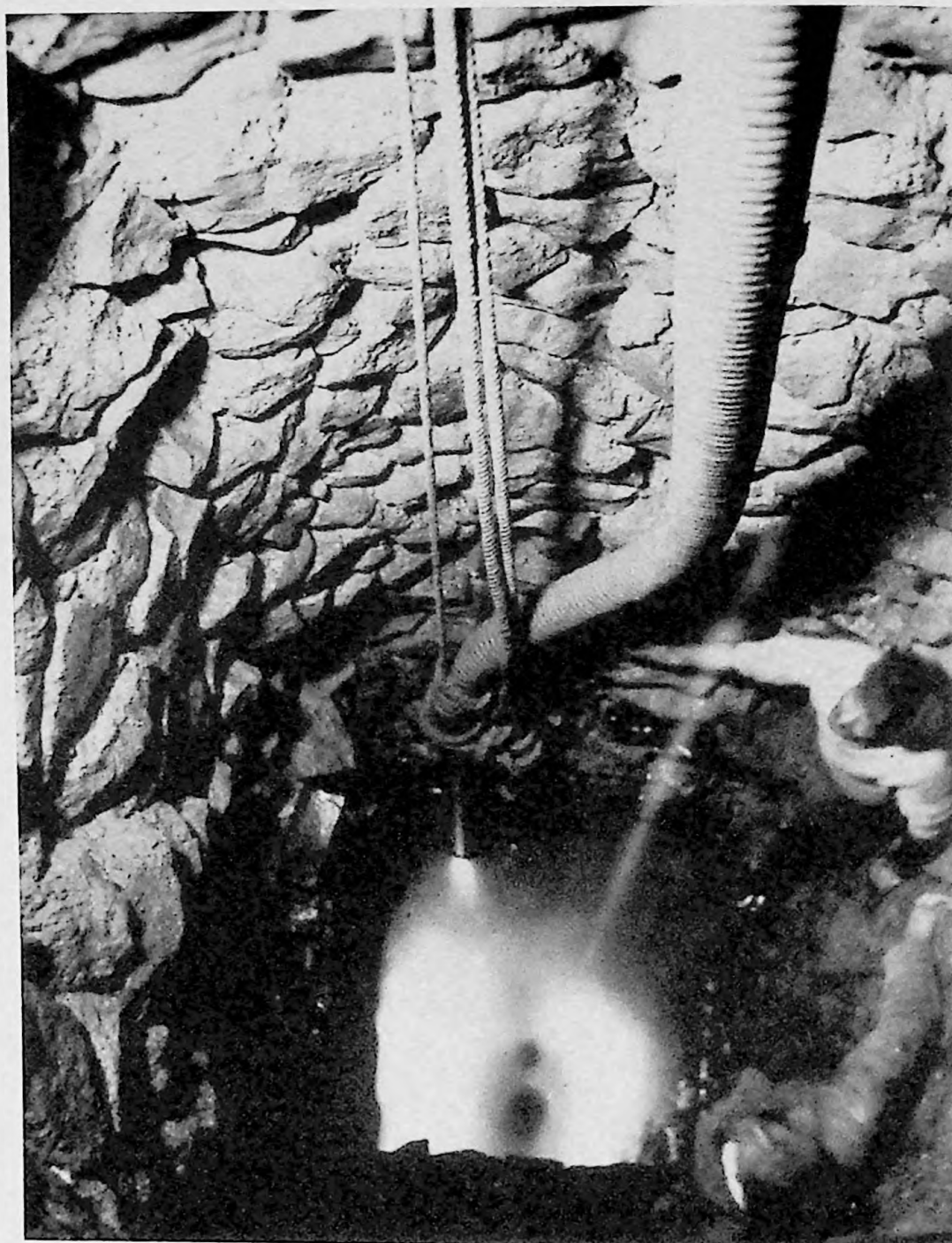
59. Valea Voicului - Trenul de vagoneti decovil pentru fundația pilei 4, la încărcare/ 4 noiembrie 1948



60. Valea Voicului - Vedere Salva. Pila 4. Betonarea fundației (5 betoniere)/  
3 noiembrie 1948







61. Valea Voicului - Pila 4. Puțul pentru colectarea apei/ 3 noiembrie 1948

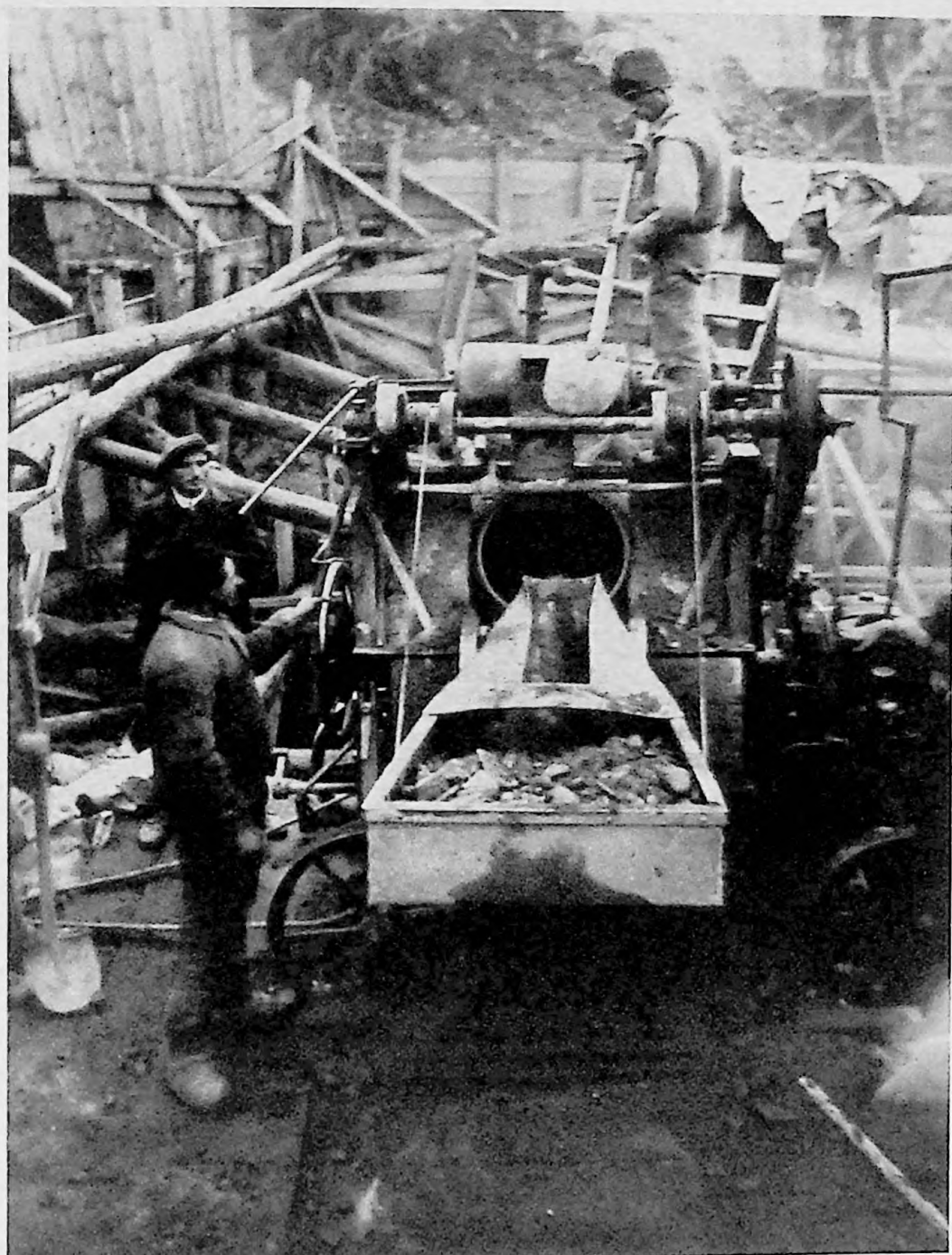


62. Valea Voicului - Pila 4. Aruncarea pietrei brute prin canal/ 4 noiembrie 1948





63. Valea Voicului - Pila 4. Betonarea fundației/ 4 noiembrie 1948

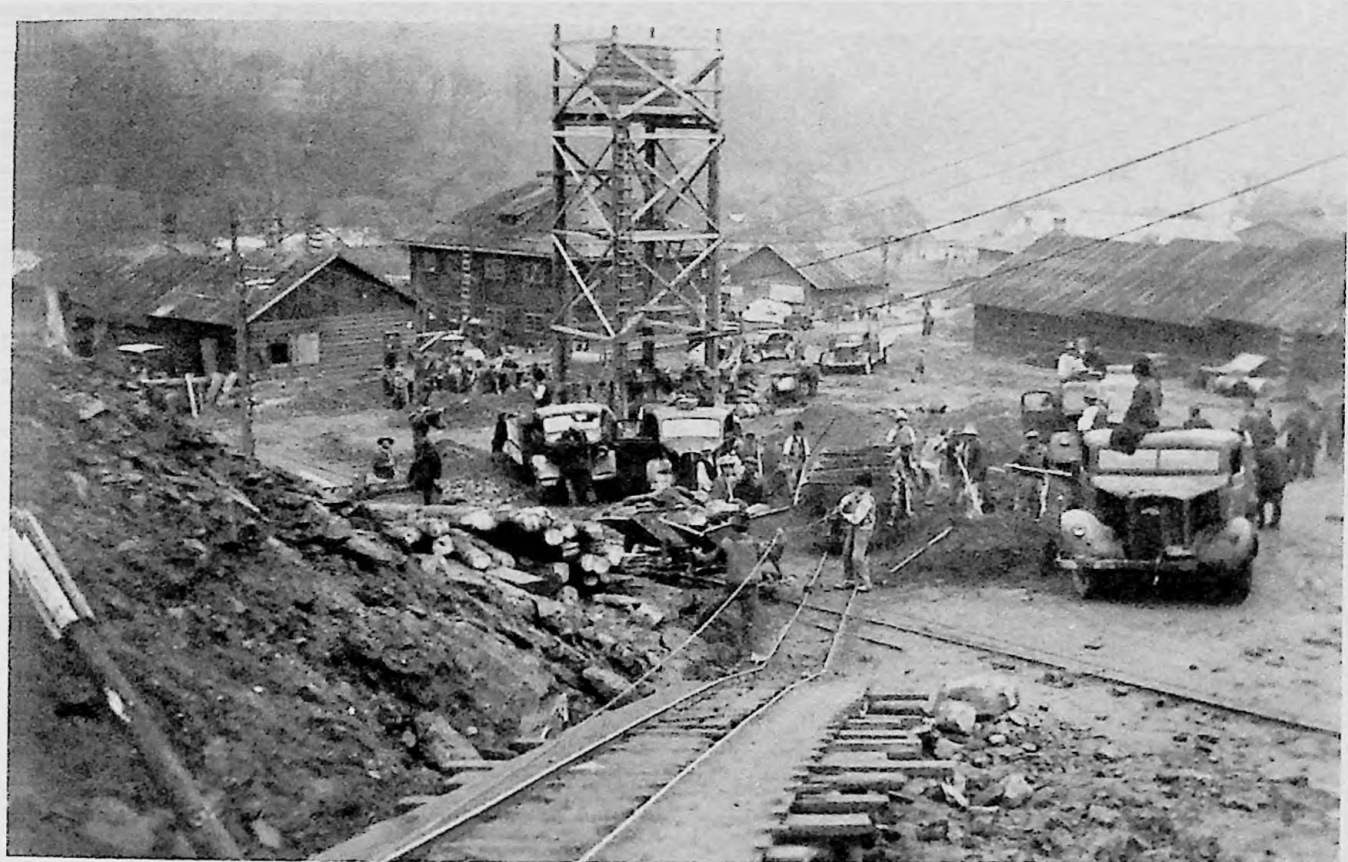


64. Valea Voicului - Pila 4. Betonarea fundației/ 4 noiembrie 1948



65. Valea Voicului - Trenul de vagoneti decovil la planul înclinat 2, pila 4/  
5 noiembrie 1948





66. Valea Voicului - Trenul de vagoneti decovil pentru fundația pilei 4, la încărcare/ 5 noiembrie 1948

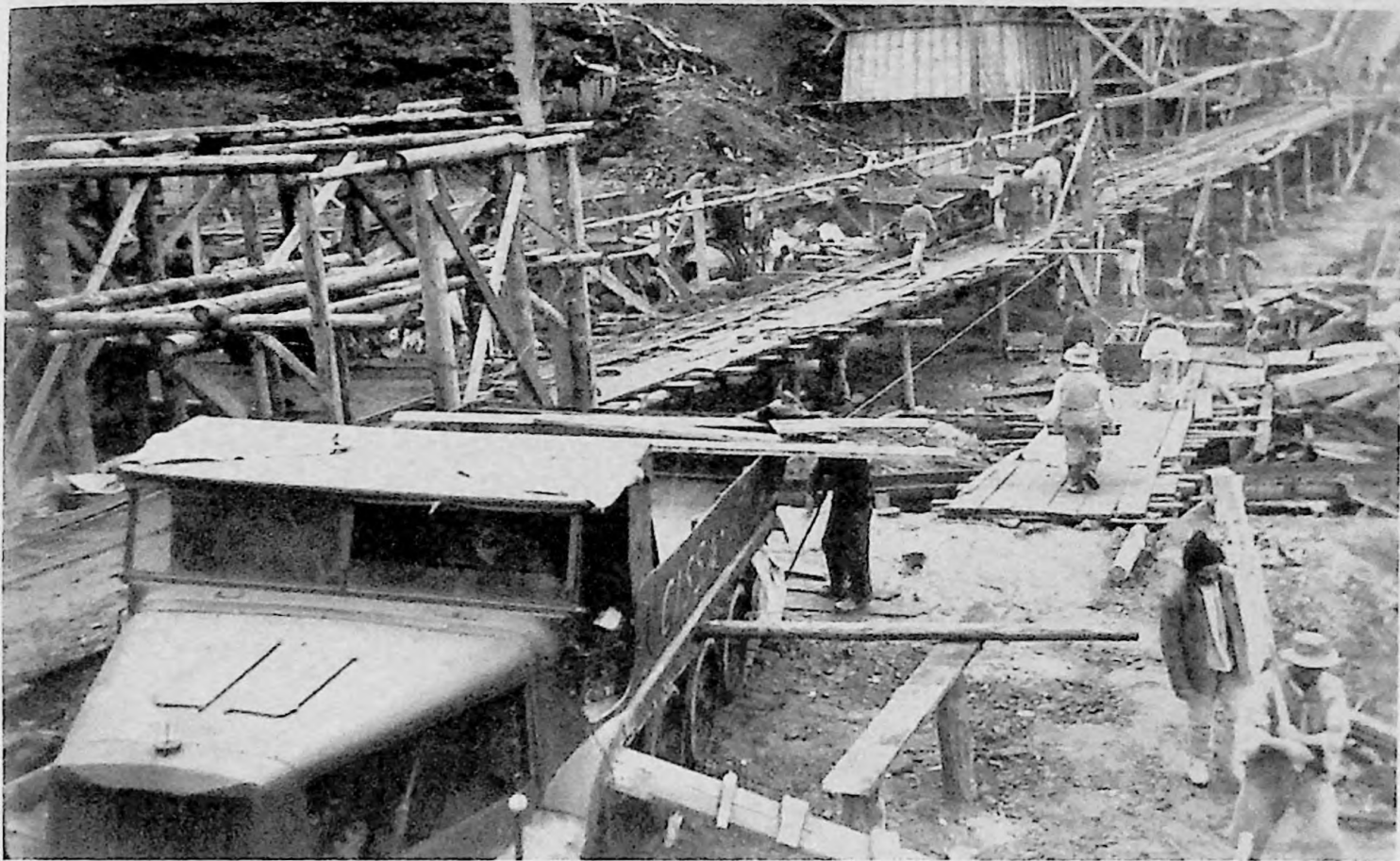
- ” APĂI, PE-AICEA, PRIN GRĂDINĂ ERA LINIA..., PRIN DOSU CĂSII. TRECEA LINIA MICĂ, CU LOCOMOTIVA ACEEA. MOCĂNEAȚA! DUMITRU GANEA
- ” WELL, THIS WAY, THROUGH THE GARDEN WAS THE LINE..., THROUGH THE BACK OF THE HOUSE. THAT NARROW-GAUGE RAILWAY CROSSED WITH THAT LOCOMOTIVE! DUMITRU GANEA



67. Valea Voicului - Trenul de vagoneti decovil/ 5 noiembrie 1948



68. Valea Voicului - cozi de târnăcop/ 5 noiembrie 1948



69. Valea Voicului - Autocamionul cu șenile Fama remorcă trenul de vagonați cu cabestanul/ 5 noiembrie 1948

- ” PÂNĂ PRIN FUNDU’ GRĂDINII TĂT BĂRĂCI ERAU, UNDE ȘĂDEAU MUNCITORII ȐIA CARE LUCRAU ACOLO. ȘI TĂT FELU’ DE MATERIALE ERAU. DUMITRU GANEA
- ” UP TO THE BACK OF THE GARDEN IT WAS FULL OF BARRACKS, WHERE THOSE WORKERS WHO WORKED THERE SAT DOWN. AND THERE WERE ALL KINDS OF MATERIALS. DUMITRU GANEA





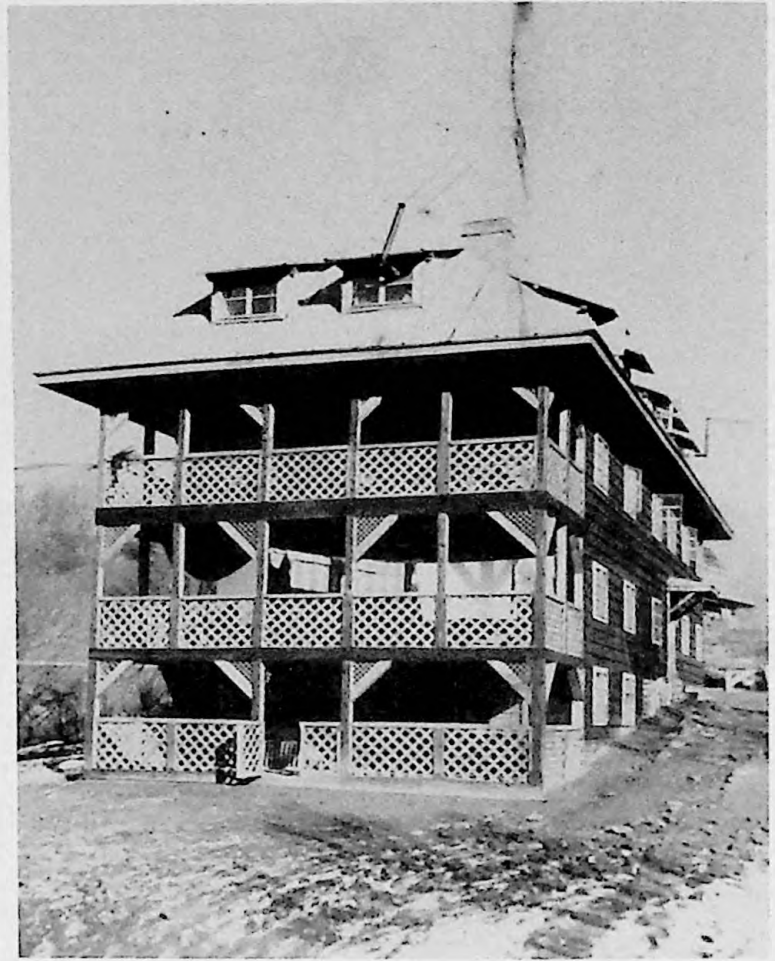
70. Valea Voicului - Evidențiatii lotului 1 CLRS (Centrala Intreprinderilor de Lucrări Rutiere și Construcții Speciale, vezi pagina 203), proclamat lot fruntaș, cu drapelul producției, cu Dir. Tehnic Amedeu Georgescu și Clement Ștefan/ 7 noiembrie 1948

” NOI CONTRIBUISEM CU TOT AVÂNTUL LA CONSTRUIREA ACESTUI NOU REGIM... ÎN CARE LA ÎNCEPUT CREDEAM CU MARE ARDOARE... APOI, ÎNCET ÎNCET, PICĂTURĂ CU PICĂTURĂ, AM ÎNCEPUT SĂ REALIZĂM DISCREPANȚA DINTRE CE CREZUSEM ȘI REALITATEA ÎNCONJURĂTOARE. JENEL HEILPERN

” WE HAD CONTRIBUTED WITH ALL OUR MIGHT TO THE CONSTRUCTION OF THIS NEW REGIME... IN WHICH AT FIRST WE BELIEVED WITH GREAT ZEAL... THEN SLOWLY, DROP BY DROP, WE BEGAN TO REALIZE THE DISCREPANCY BETWEEN WHAT WE HAD THOUGHT AND THE SURROUNDING REALITY. JENEL HEILPERN



71. Valea Voicului - Pavoazarea șantierului, tribună/ 7 noiembrie 1948



72. Vila/ 7 noiembrie 1948

” ERA ORGANIZAT ȘANTIERU’, DA’ NU AȘA CUM CREDEM NOI (CĂ N-AVEAU UNDE SĂ DOARMĂ ȘI SĂ MĂNÂNCE). AVEAU. ERAU FĂCUTE LOCUINȚE ȘI VILE ȘI STĂTEAU ACOLO MUNCITORII, DA’ NU TĂTĂ TRUPA-NTR-UN LOC. ACOLO, LA VILE, LOCUIAU INGINERII. DUMITRU GANEA

” THE CONSTRUCTION SITE WAS ORGANIZED, BUT NOT AS WE THINK (THAT THEY HAD NOWHERE TO SLEEP AND EAT). THEY DID HAVE. HOUSES WERE BUILT, AND VILLAS WERE BUILT, AND THE WORKERS STAYED THERE, BUT NOT THE WHOLE GANG IN ONE PLACE. THE ENGINEERS LIVED THERE IN THE VILLAS. DUMITRU GANEA

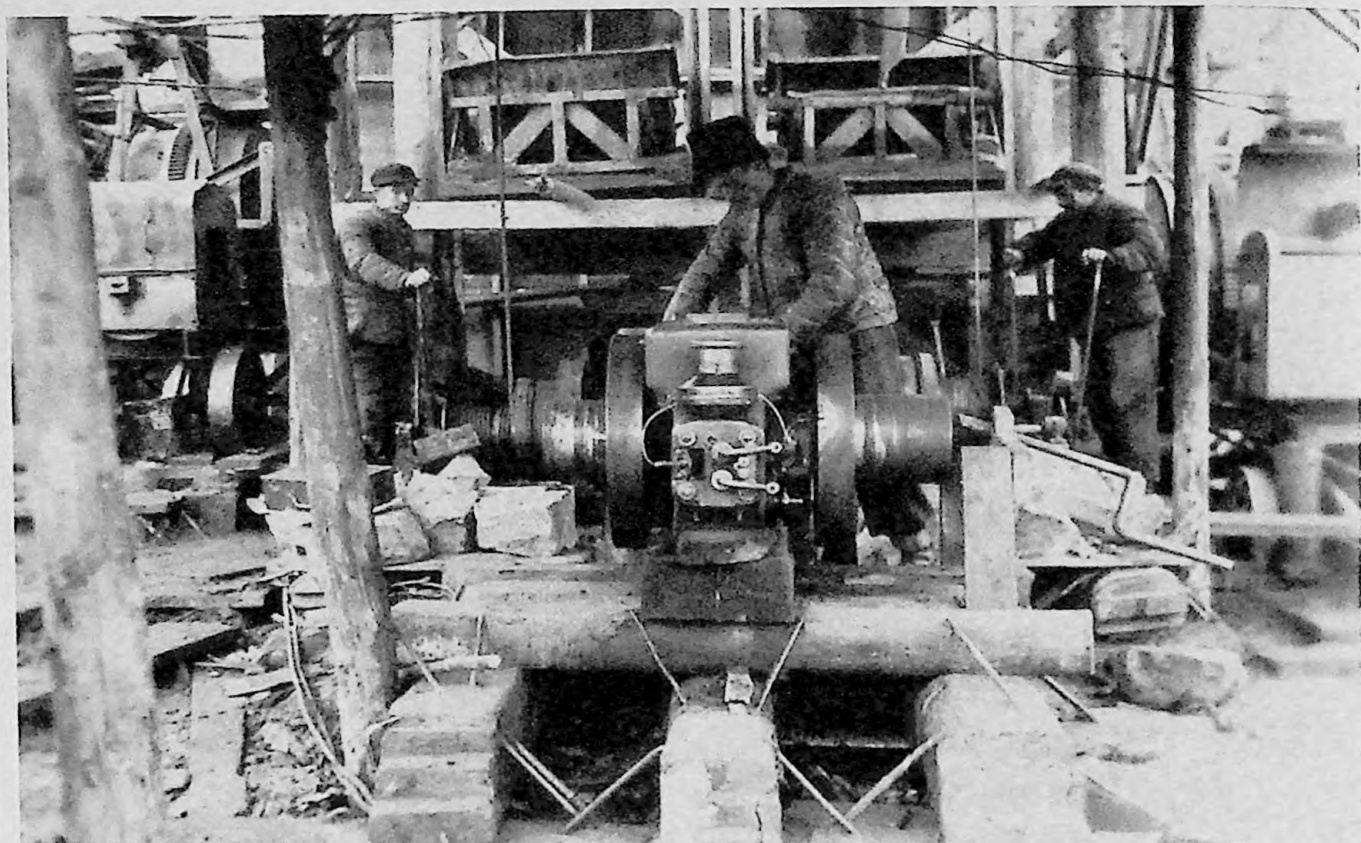




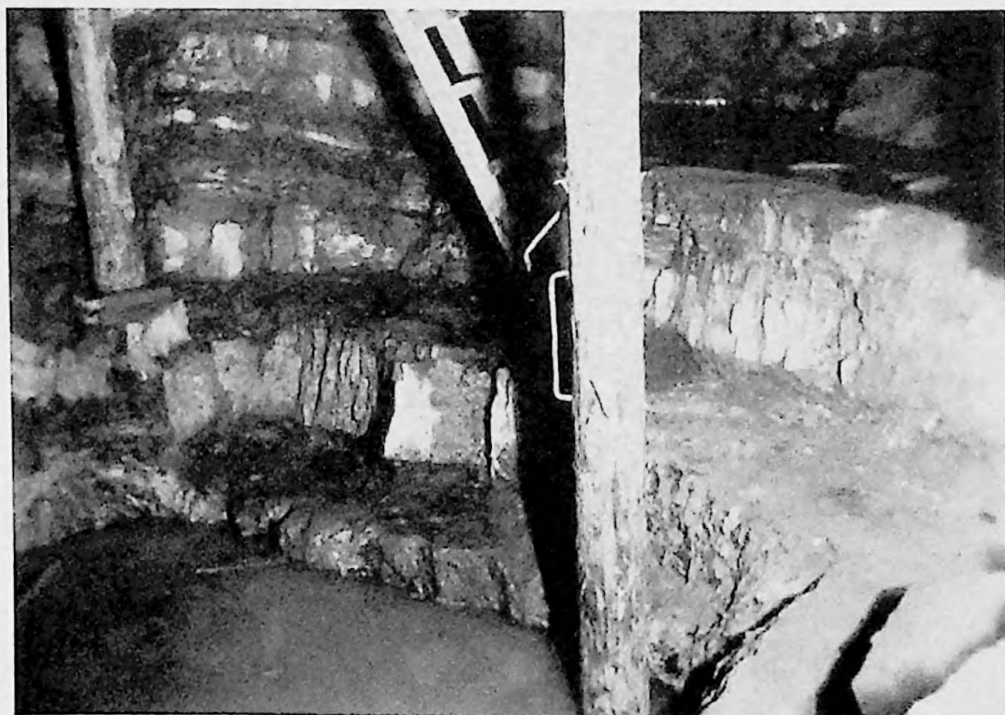
73. Valea Voicului - Baraca uzinei electrice/ 7 noiembrie 1948



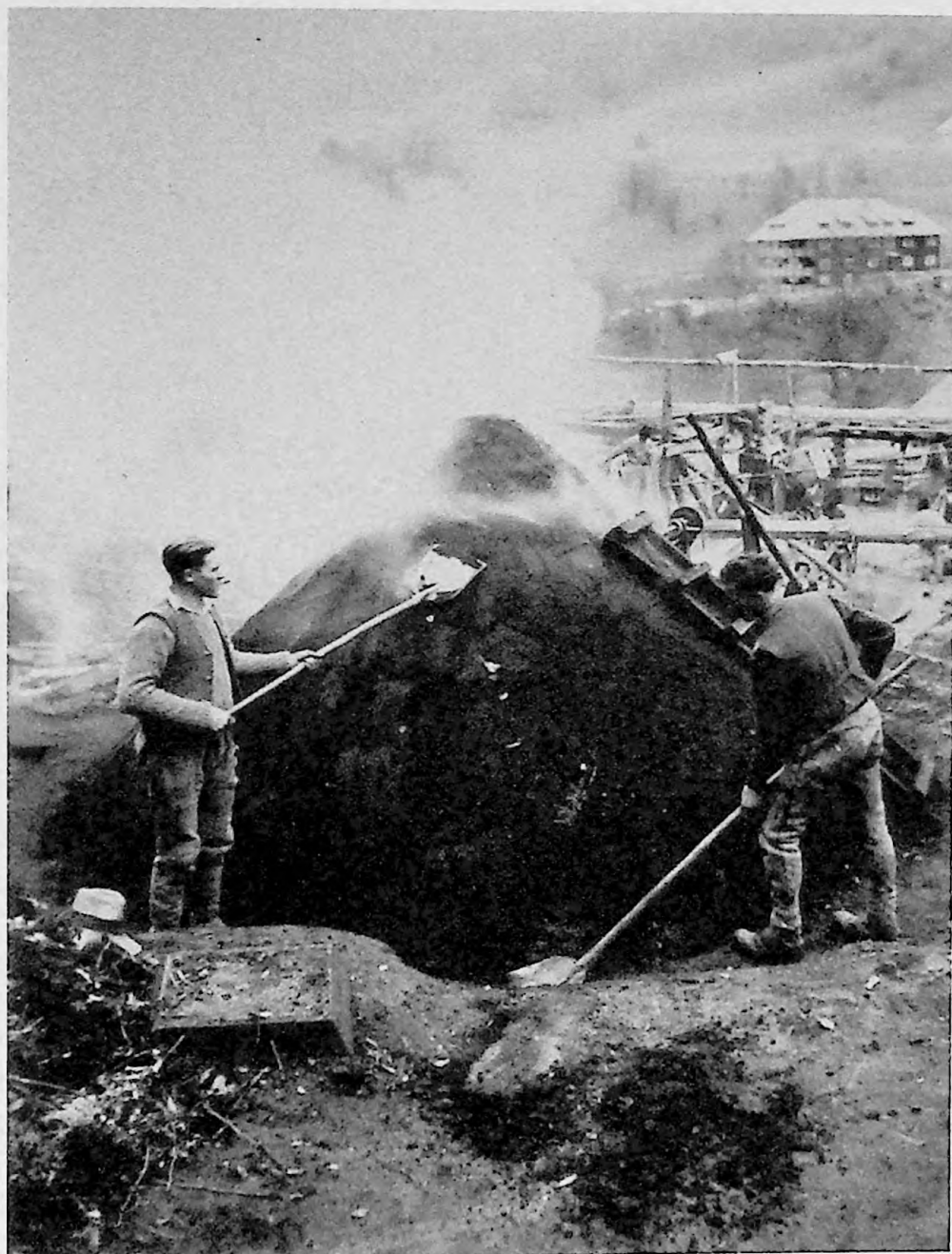
74. Confecționarea cadrelor/ 7 noiembrie 1948



75. Tov. Frederich la motorul Deutz pentru cuplarea a două boburi/ 7 noiembrie 1948

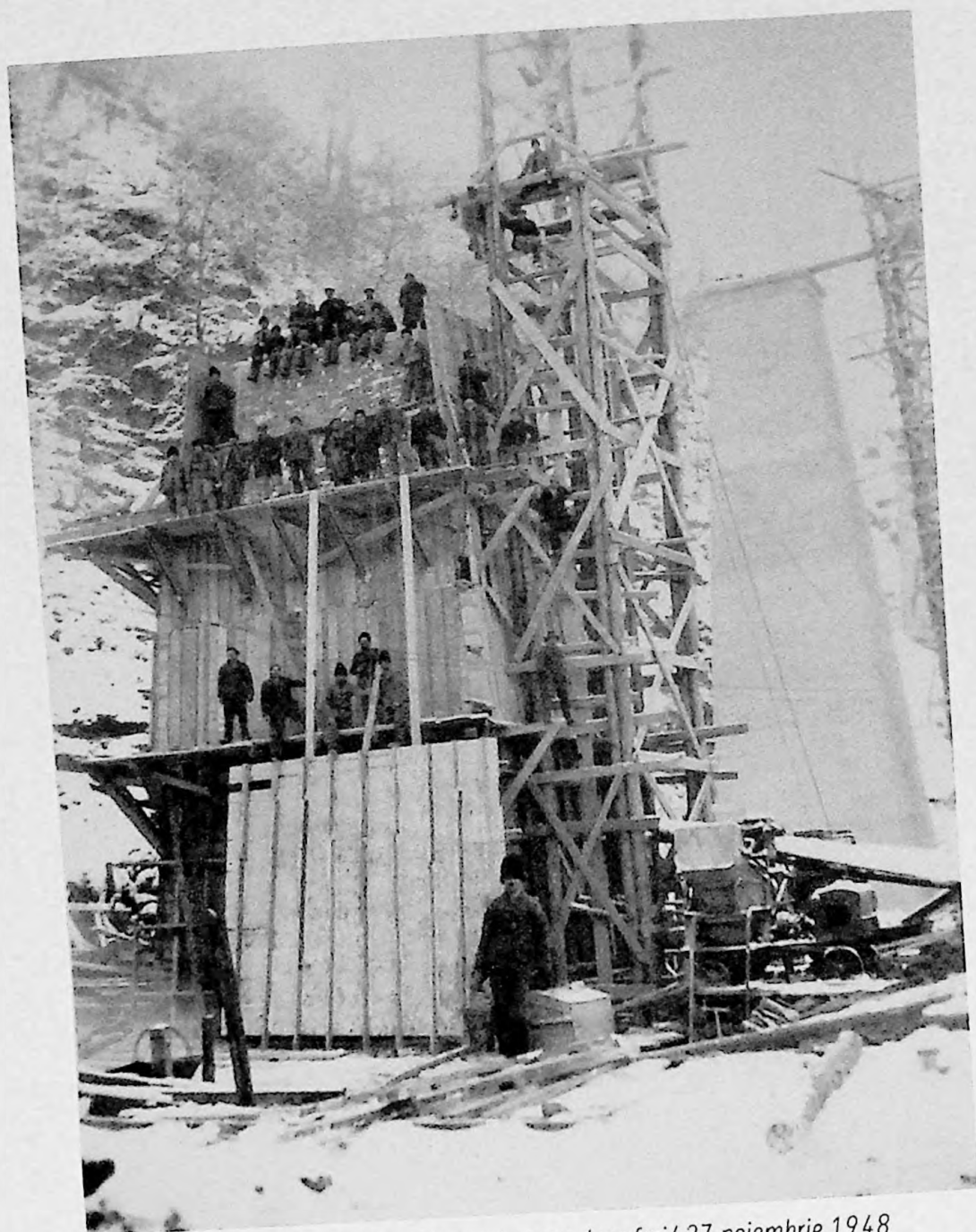


76. Fundația pilei 8, nedatat, începutul lui noiembrie



77. Valea Voicului - Confecționarea mangalului pe Valea Voicului/ 4 noiembrie 1948





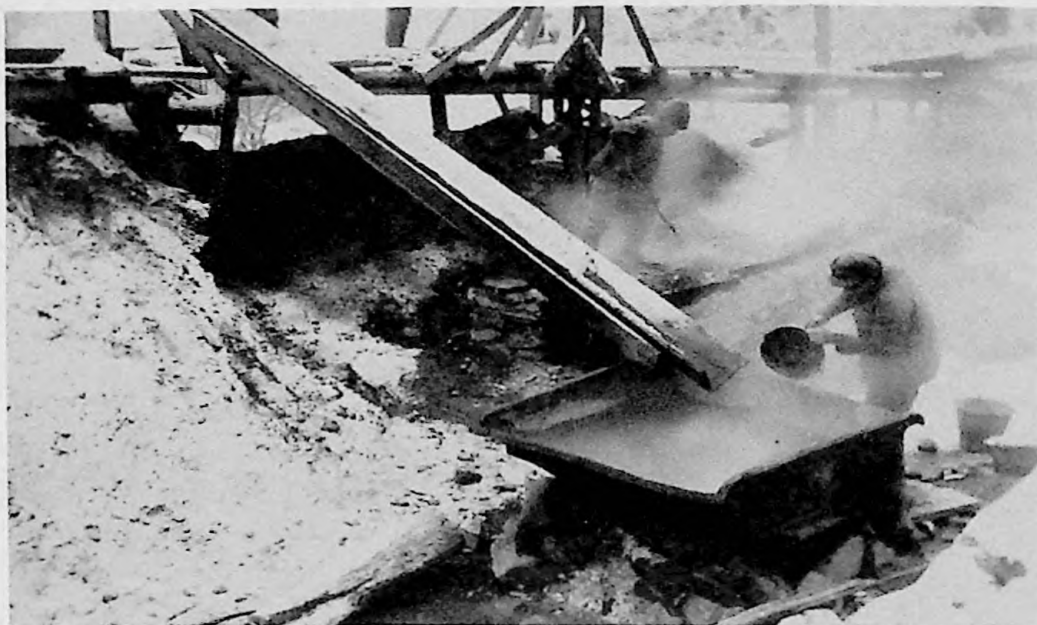
78. Valea Voicului - Pila 4. Ridicarea unui panou de cofraj/ 27 noiembrie 1948



79. Cuptoare pentru încălzirea agregatelor, începutul lui noiembrie



80. Încălzirea apei pentru betonieră, începutul lui noiembrie



81. Alimentarea pentru încălzirea cazanului de apă, începutul lui noiembrie



52. Valea Voicului – Barrack. Equipment warehouse/ November 3
53. Valea Voicului – Barrack. Bakery/ November 3
54. Valea Voicului – Barrack (former dormitory). Administrative office, the meeting hall of the syndicate/ November 3
55. Valea Voicului – Barrack. Small mess hall/ November 3
56. Valea Voicului – Barrack. Food storage/ November 3
57. Valea Voicului – Barrack. Dormitory/ November 3
58. Valea Voicului – Inclined plane 3. Protection tunnel during supply of pier 8/ November 4
59. Valea Voicului – The decauville wagon train for the foundation of pier 4, when loaded/ November 4
60. Valea Voicului – View Salva. Pier 4. Concrete pour of the foundation/ November 3
61. Valea Voicului – Pier 4. The well for collecting water/ November 3
62. Valea Voicului – Pier 4. Throwing rough stone through the canal/ November 4
63. Valea Voicului – Pier 4. Concrete pour of the foundation/ November 4
64. Valea Voicului – Pier 4. Concrete pour of the foundation/ November 4
65. Valea Voicului – The decauville wagon train on the inclined plane 2, pier 4/ November 5
66. Valea Voicului – The decauville wagon train for the foundation of pier 4, when loaded/ November 5
67. Valea Voicului – The decauville wagon train/ November 5
68. Valea Voicului – Pickaxe handles/ November 5
69. Valea Voicului – Track truck Fama tows a wagon train with winch/ November 5
70. Valea Voicului – Spotlited members of lot 1 CLRS (see page 205), proclaimed leading lot, with the production flag, and Technical Director Amedeu Georgescu and Clement Stefan/ November 7
71. Valea Voicului – Decoration of the construction site; tribune/ November 7
72. Villa/ November 7
73. Valea Voicului – Barrack. Power plant/ November 7
74. Making frames/ November 7
75. Comrade Frederich at the Deutz engine/ November 7
76. Pier 8 foundation/ undated, early November
77. Valea Voicului – Making charcoal in the Valea Voicului/ November 4
78. Valea Voicului – Pier 4. Lifting a formwork panel/ November 27
79. Aggregates heating ovens/ undated, early November
80. Water heating for the concrete mixer/ undated, early November
81. Power supply for water boiler heating/ undated, early November

/ 27 Nov. 48

128. U.V. Hoje de Katuri : meșterul Solajan N., et

/ 28 Nov. 48

129. U.V. P.8. <sup>Fundatie</sup> Betonare pe inghet, Beton pt.  
Tălpit apă nouă la betonare. / 1 Dec. 48.130. U.V. P.8. Betonare pe inghet, Plată pt.  
Tălpit balastul / 1 Dec. 48?131. U.V. P.8. Betonare pe inghet, Plată pt.  
Tălpit balastul / 1 Dec. 48

132. U.V. Necunoscut /

133. U.V. Vădău amonte - Salva. Acoperire în amonte  
tăle p.9. / 1 Dec. 48134. U.V. Vădău Salva. Acoperire în amonte  
p.9 / 1 Dec. 48.135. Teracameste. Tav 3pt 1.80  
/ 2 Dec. 48.



82. Terasamente - Stația Romuli km 31+000/ 2 decembrie 1948

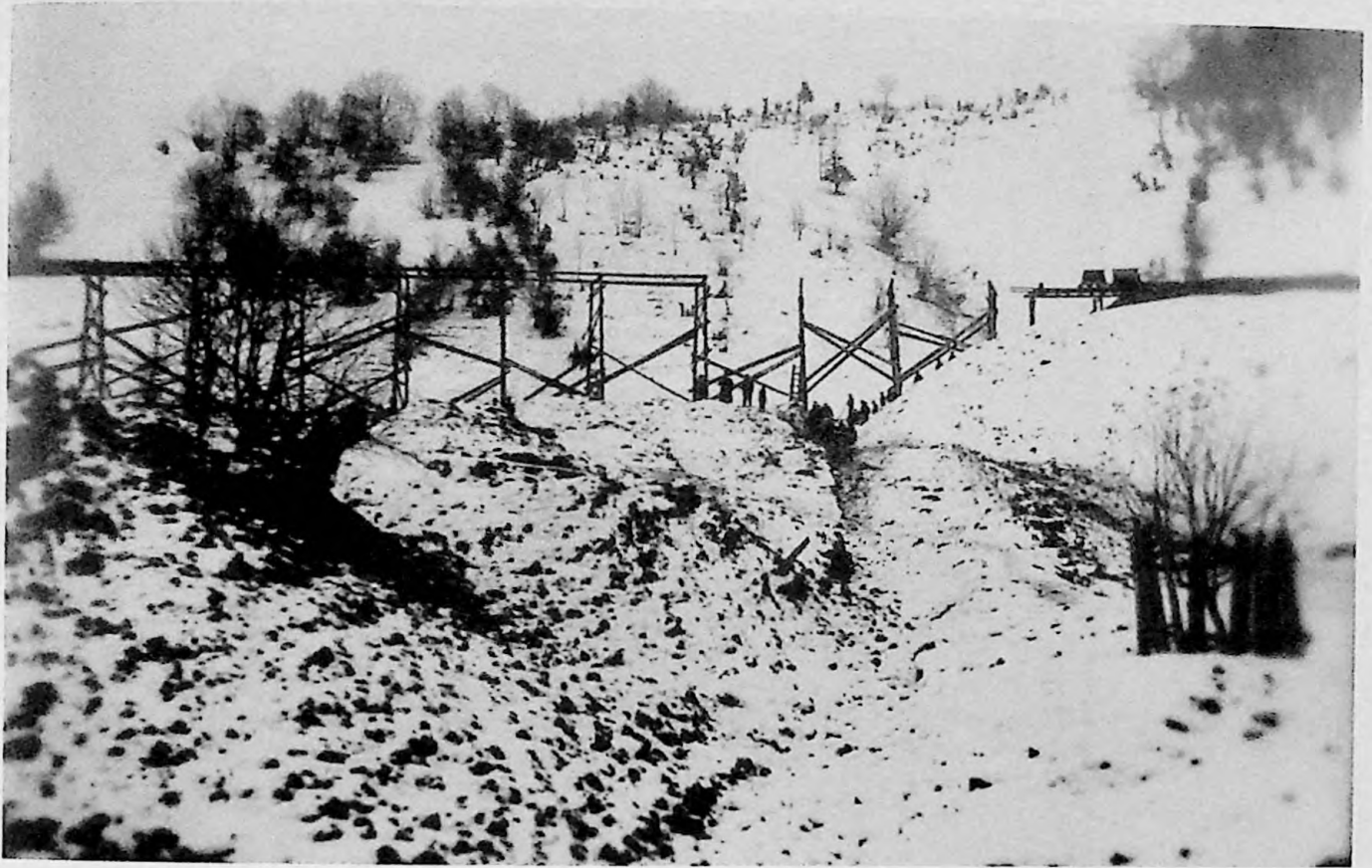


83. Terasamente. Km. 31+180/ 2 decembrie 1948





84. Valea Voicului - Hoți de pături. Mecanicul Salajan N. etc./ 29 noiembrie 1948



85. Terasamente - Rambleu peste podețul km 31+/ 2 decembrie 1948

” CE S-A ÎNTÂMPLAT? S-A SINUCIS ACOLO PE ȘANTIER, CĂ NU I-A PLĂCUT CE FĂCEAU COMUNIȘTII, CE MIZERIE ERA... ANONIM

” SO WHAT HAPPENED? HE COMMITTED SUICIDE ON THE CONSTRUCTION SITE BECAUSE HE DIDN'T LIKE WHAT THE COMMUNISTS WERE DOING, WHAT MISERABLE CONDITIONS THEY HAD... ANONYMOUS



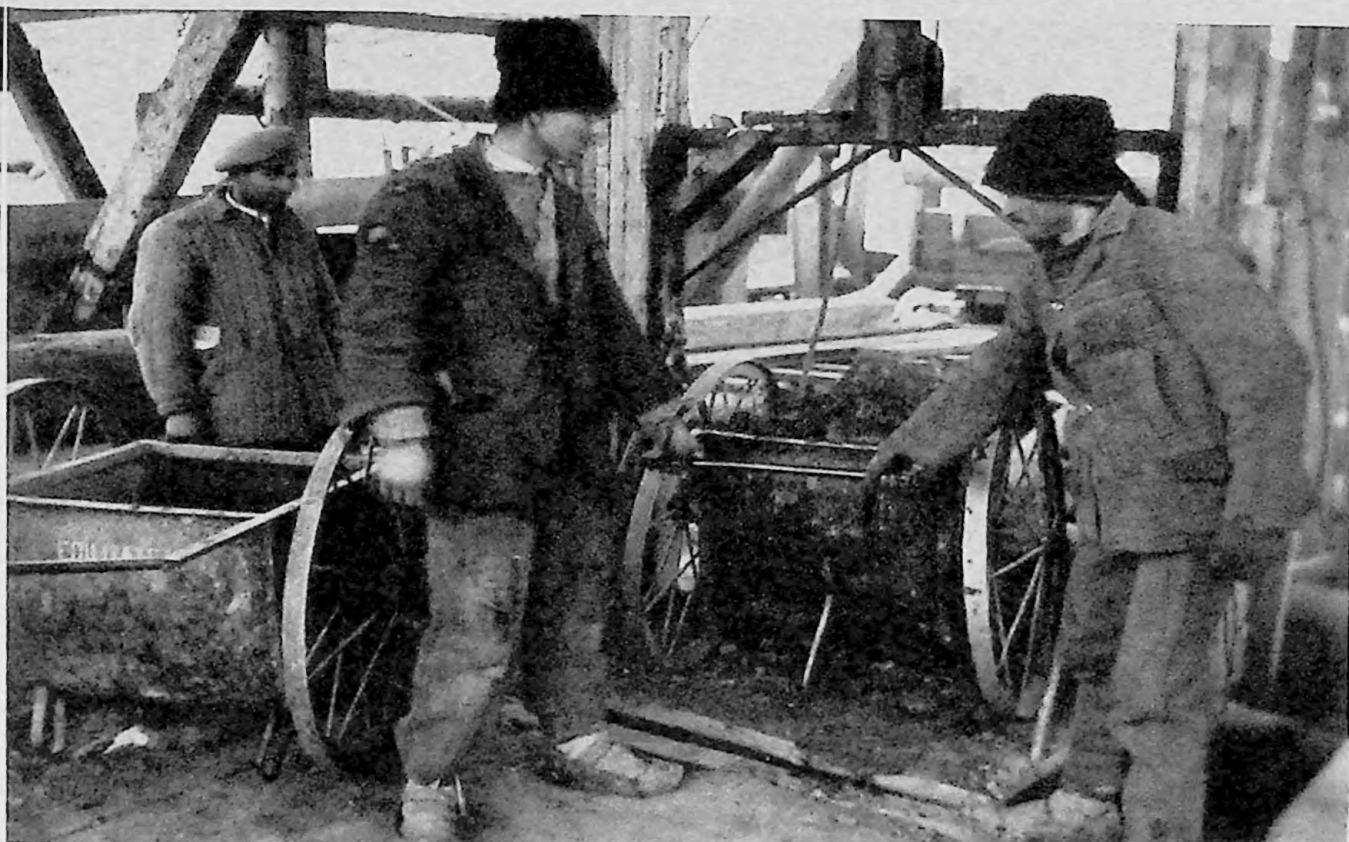
86. Terasamente - Rambleu peste podețul km 31+331/ 2 decembrie 1948







87. Valea Voicului - Zidul de racordare cu pila 1. Betonare pe îngheț. Cofraj dublu umplut cu paie/ 2 decembrie 1948

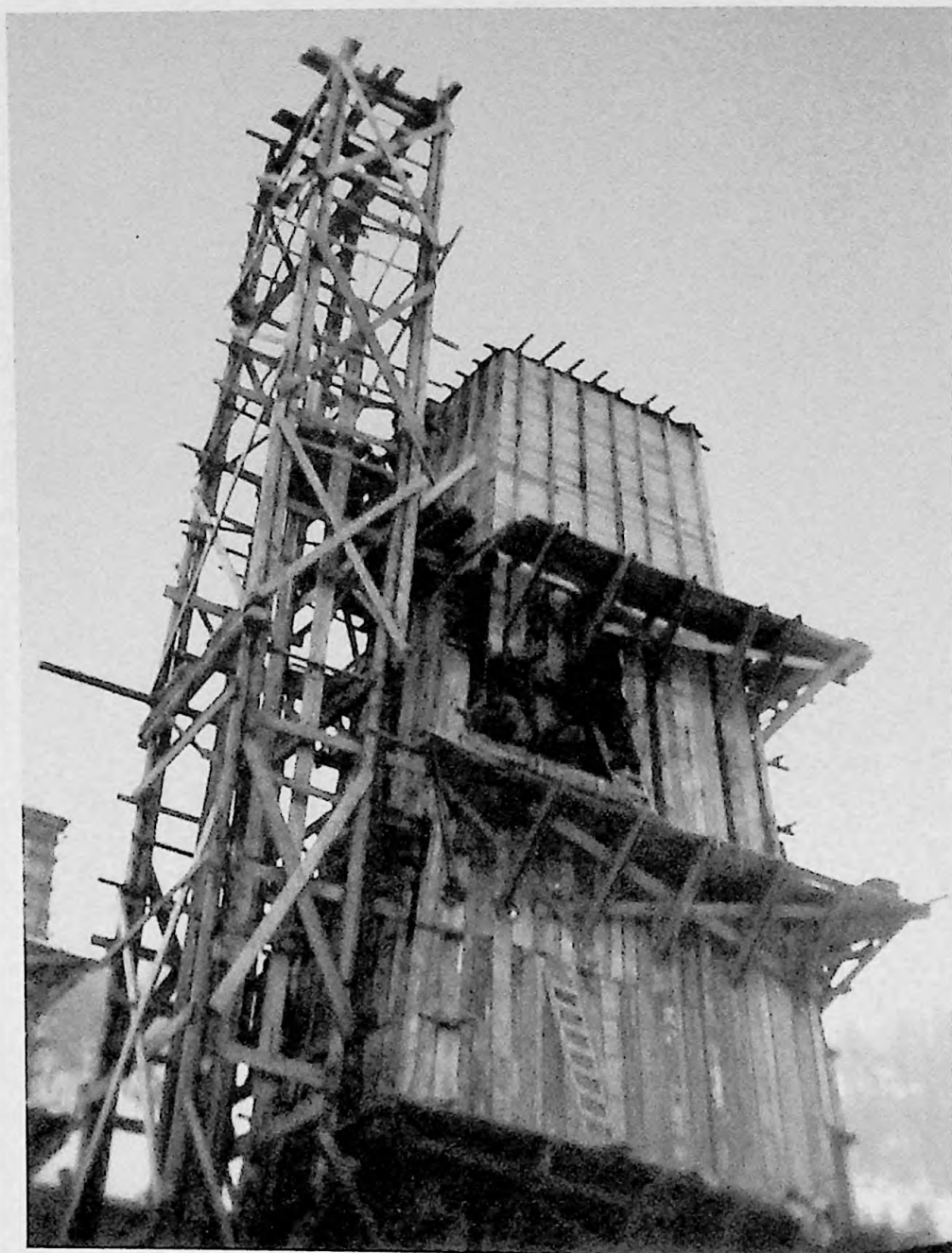


88. Valea Voicului - Pila 8. Extragerea pământului săpat în fundație cu cupe basculante ridicate cu liftul/ 2 decembrie 1948



89. Valea Voicului - Pila 8. Extragerea pământului săpat în fundație cu cupa basculante ridicate cu liftul/ 2 decembrie 1948

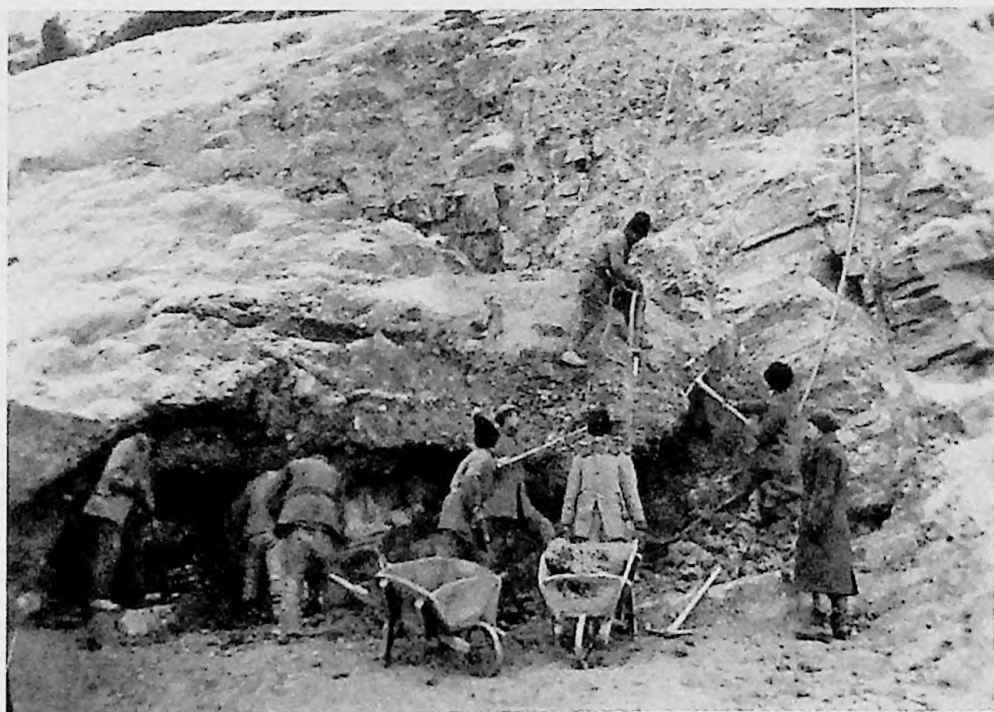




90. Valea Voicului - Pila 4. Betonare pe îngheț. Cofraj dublu/ 2 decembrie 1948



91. Valea Frasinului - Betonarea. Probabil lotul 2. Vedere aval/ 15 decembrie 1948



92. Valea Voicului - Decaparea în amonte culeii Vișău/ 9 decembrie 1948

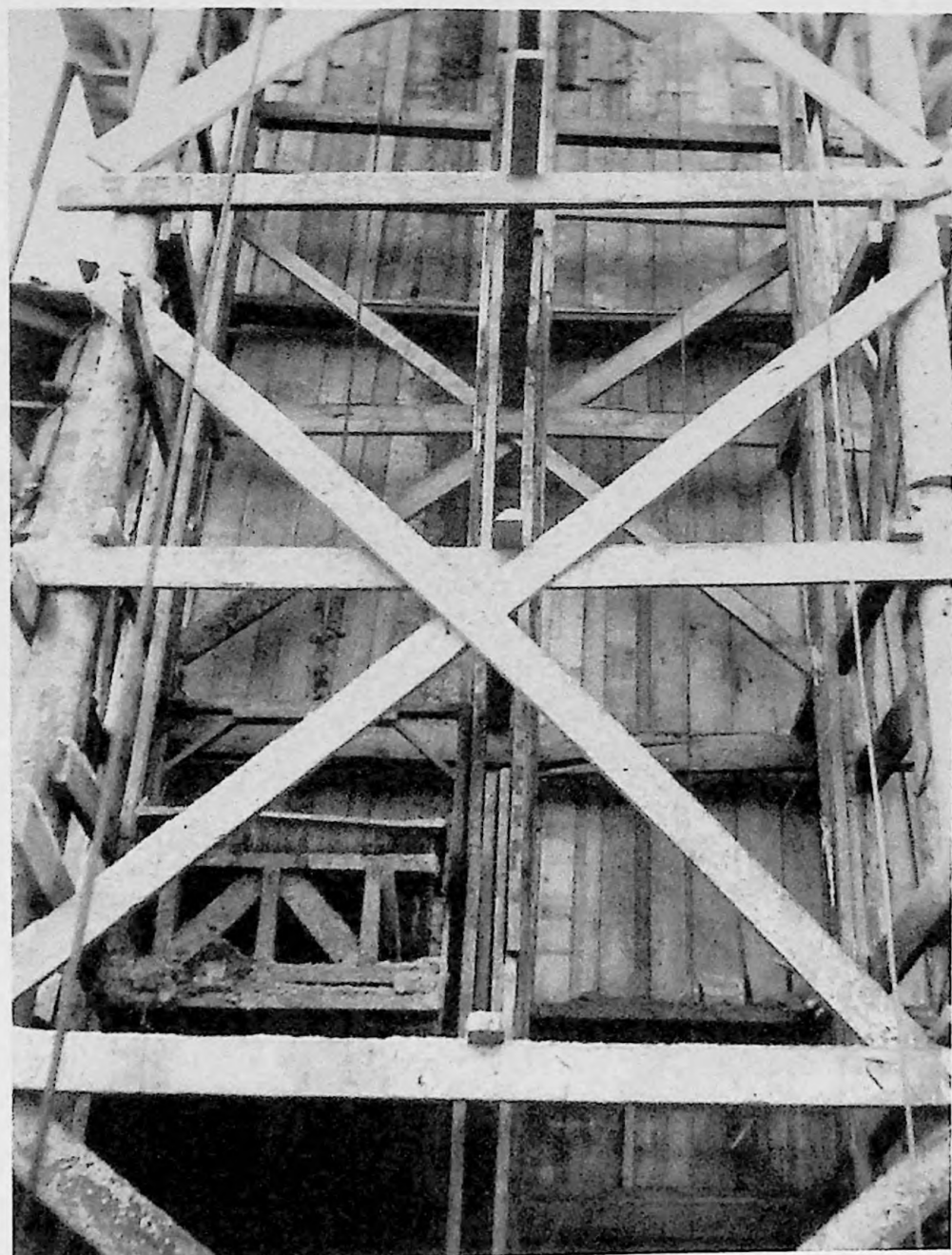


93. Valea Voicului - Pila 8. Betonarea fundației. Scoaterea cadrelor/ 9 decembrie 1948



94. Valea Voicului - Pila 8. Betonarea fundației. Așezarea pietrei brute/ 9 decembrie 1948

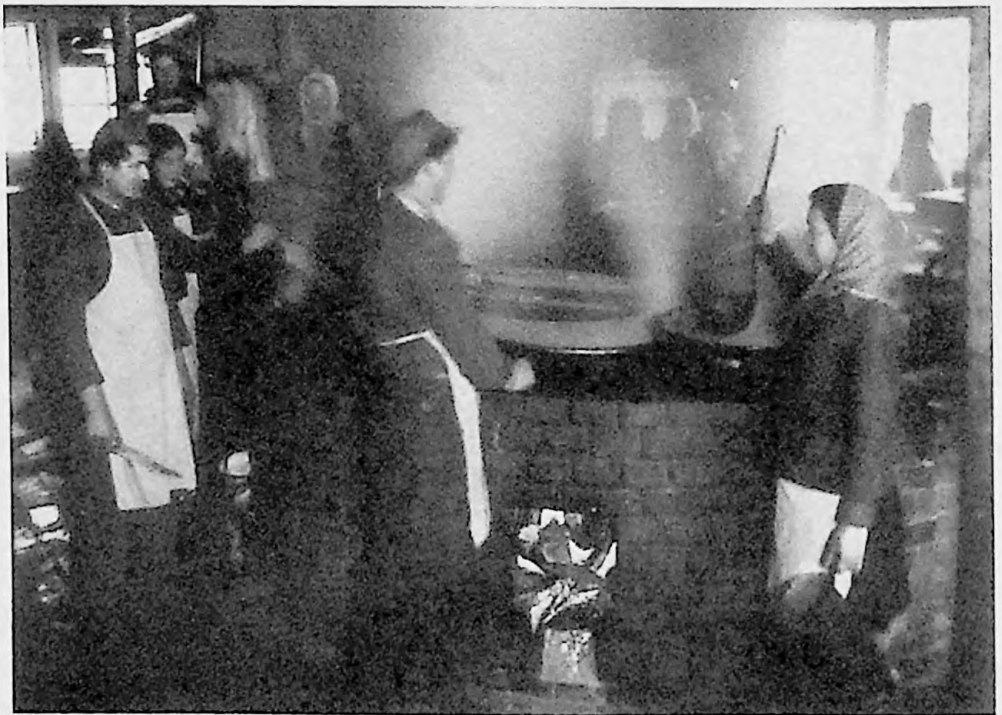




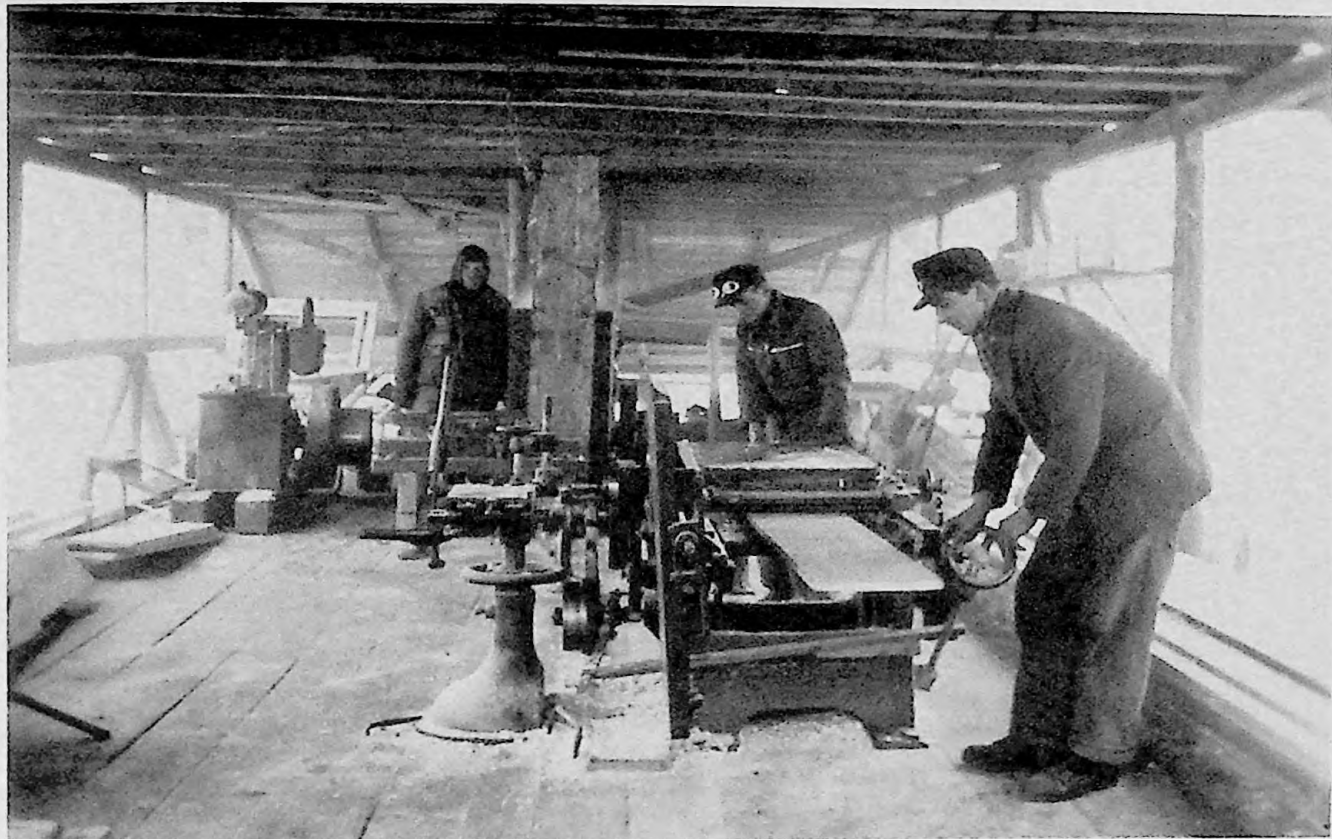
95. Valea Voicului - Pila 4. Liftul dublu. Cupă basculantă improvizată cu o cupă de vagonet/ 9 decembrie 1948



96. Valea Voicului - Fierăria. Interior/ 4 decembrie 1948

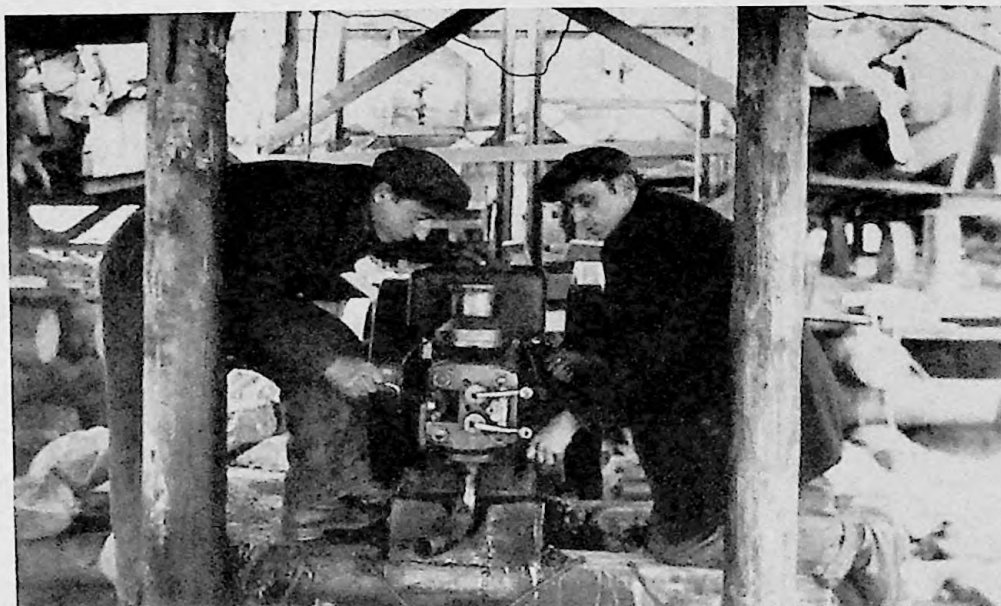


97. Valea Voicului - Bucătăria mare. Interior/ 4 decembrie 1948

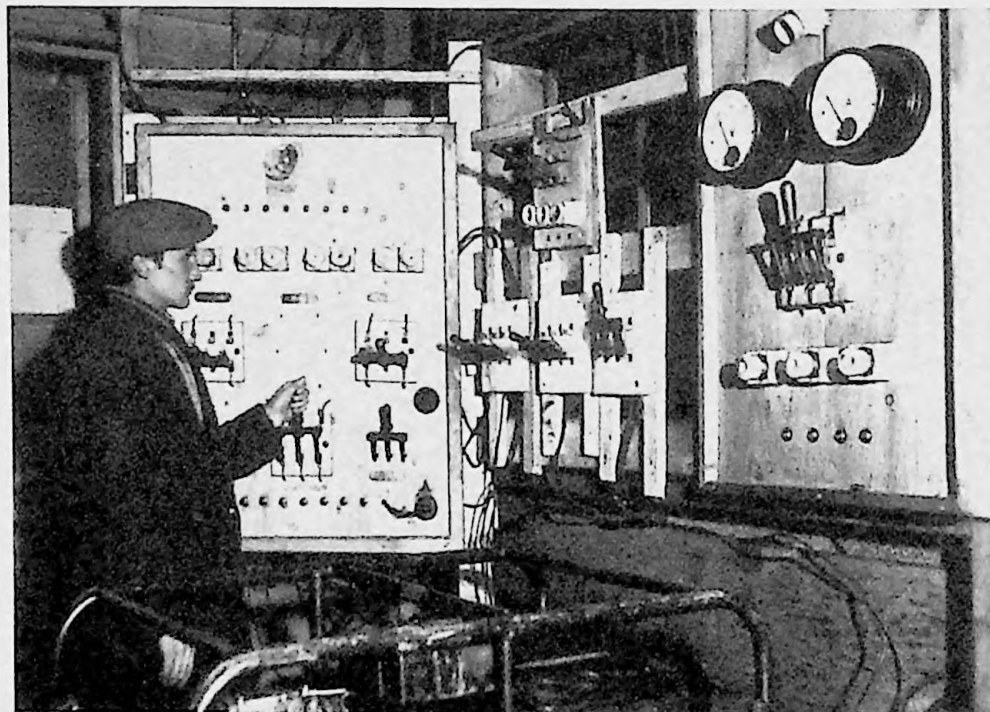


98. Valea Voicului - Atelierul de tâmplărie. Abrichtul/ 4 decembrie 1948





99. Valea Voicului - Pila 4. Un motor la 2 troliuri pentru lifturi (Inovatorul Friedrich H.) / 9 decembrie 1948



100. Valea Voicului - Uzina electrică. Tablourile de distribuție. Interior / 9 decembrie 1948



101. Valea Voicului - Tinichigeria/ 4 decembrie 1948



102. Valea Voicului - Brutăria. Încărcarea pe căruț/ 13 decembrie 1948







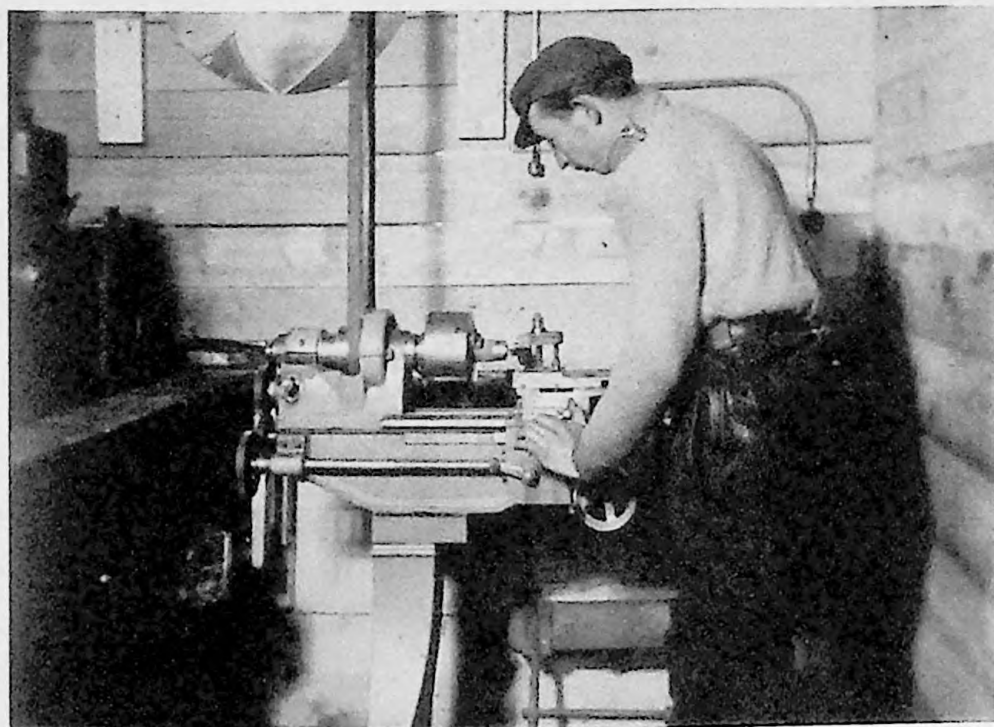
103. Valea Voicului - Brutăria. Frământatul/ 13 decembrie 1948



104. Valea Voicului - Brutăria. Pâinile/ 13 decembrie 1948



105. Valea Voicului - Bucătăria mică. Interior/ 9 decembrie 1948



106. Valea Voicului - Atelierul mecanic. Strungul mic. Interior/ 4 decembrie 1948





107. Valea Voicului - Turizmul coordonării Chevrolet/ 11 decembrie 1948



108. Valea Voicului - Turizmul lotului 1 Steyer/ 11 decembrie 1948

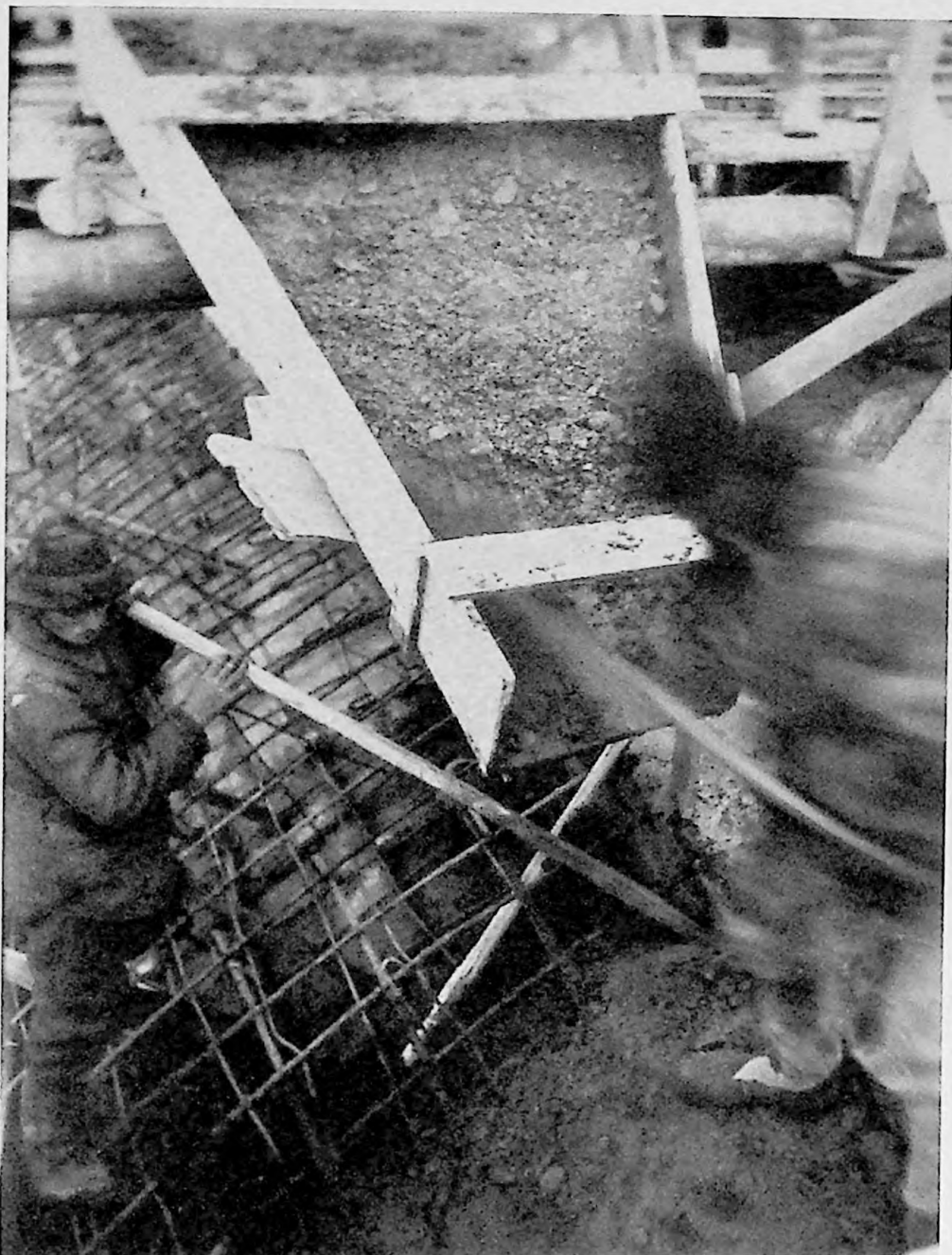


109. Valea Voicului - Closete betonate/ 11 decembrie 1948

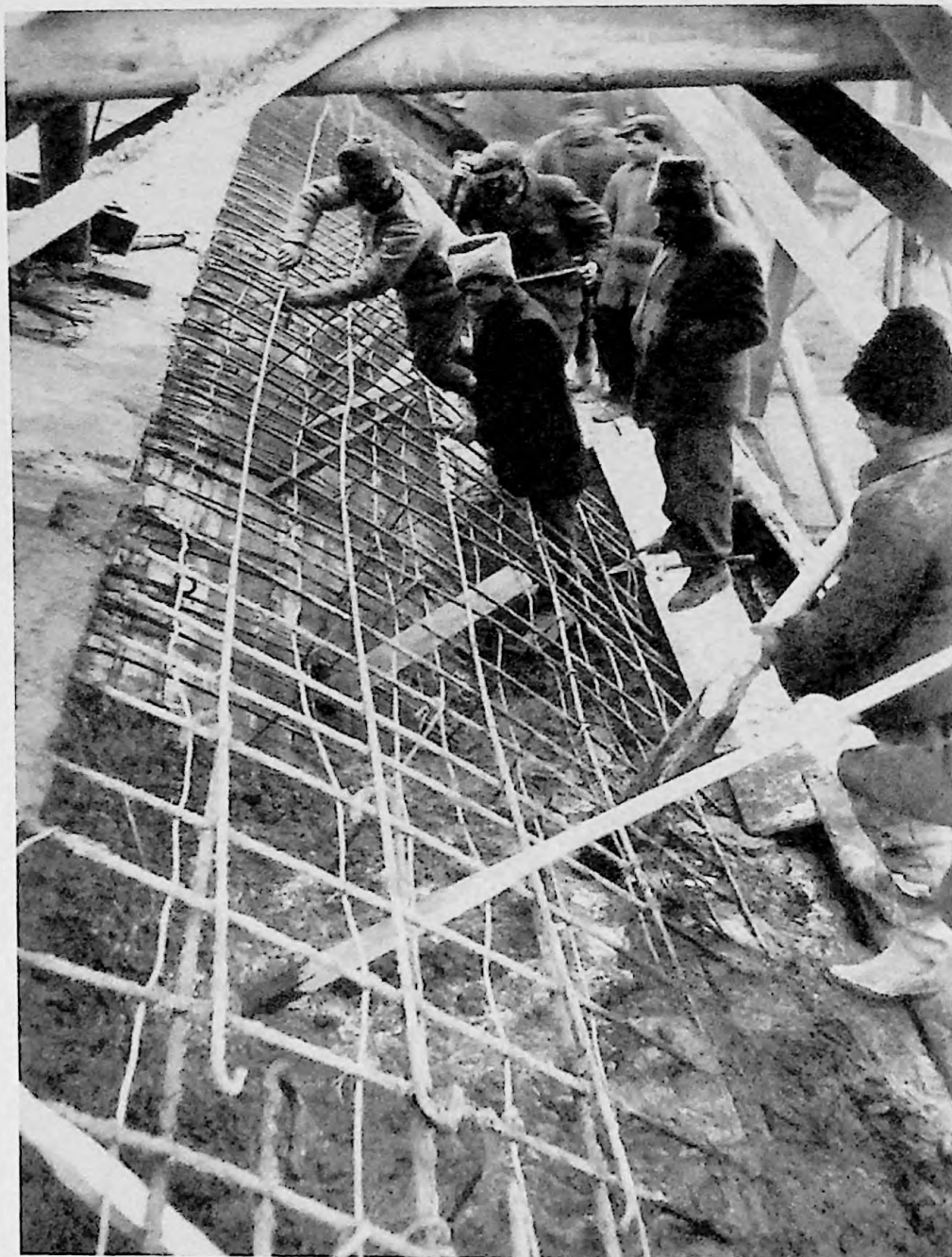


110. Valea Frasinului - Km 32+841. Cupă basculantă/ 15 decembrie 1948





111. Valea Frasinului - Km 32+841. Betonarea bolții/ 15 decembrie 1948



112. Valea Frasinului - Km 32+841. Betonarea bolții/ 15 decembrie 1948

82. *Earthworks – Romuli train station km 31+000/ December 2*
83. *Earthworks – Km 31+180/ December 2*
84. *Valea Voicului – Blanket Thieves: Mechanic N. Salajan, etc./ November 29*
85. *Earthworks – Embankment over the bridge. Km 31 + 331/ undated, early November*
86. *Earthworks – Embankment over the bridge. Km 31 + 331/ December 2*
87. *Valea Voicului – Connection wall with pier 1. Concrete pour during frost. Double formwork filled with straw/ December 2*
88. *Valea Voicului – Pier 8. Extraction of the earth dug in the foundation/ December 2*
89. *Valea Voicului – Pier 8. Extraction of the earth dug in the foundation/ December 2*
90. *Valea Voicului – Pier 4. Concrete pour during frost. Double formwork/ December 2*
91. *Valea Frasinului – Concrete pour, probably lot 2. View downstream/ December 15*
92. *Valea Voicului – Stripping upstream of the Visau abutment/ December 9*
93. *Valea Voicului – Pier 8. Concrete pour of the foundation. Removing the frames/ December 9*
94. *Valea Voicului – Pier 8. Concrete pour of the foundation. Setting the rough stone/ December 9*
95. *Valea Voicului – Pier 4. Double elevator. Improvised skip car with a wagon bucket/ December 9*
96. *Valea Voicului – Forge, interior/ December 2*
97. *Valea Voicului – Large kitchen, interior/ December 4*
98. *Valea Voicului – Carpentry workshop; the Abricht/ December 4*
99. *Valea Voicului – Pier 4. One engine for 2 pulleys for elevators (H. Friedrich, the innovator)/ December 9*
100. *Valea Voicului – Power plant. Distribution panels, interior/ December 9*
101. *Valea Voicului – Tinsmithy/ December 2*
102. *Valea Voicului – Bakery. Loading onto the cart/ December 13*
103. *Valea Voicului – Bakery. Kneading/ December 13*
104. *Valea Voicului – Bakery. Bread/ December 13*
105. *Valea Voicului – Small kitchen, interior/ December 9*
106. *Valea Voicului – Mechanical workshop. The small lathe, interior/ December 4*
107. *Valea Voicului – Car Chevrolet of the coordination office/ December 11*
108. *Valea Voicului – Car Steyer of lot 1/ December 11*
109. *Valea Voicului – Concrete outhouses/ December 11*
110. *Valea Frasinului – Tilting bucket, km 32+841/ December 15*
111. *Valea Frasinului – Concrete pour of the vault, km 32+841/ December 15*
112. *Valea Frasinului – Concrete pour of the vault, km 32+841/ December 15*



/ 27 Nov 48  
 128. U.U. Hoji la Petru: meșterul Saloian N., et.

/ 28 Nov. 48  
 129. U.U. P.8. <sup>(Fundatie)</sup> Betonare pe inghet, Biserica pt.  
 finalizat apa necesara la betonare. / 1 Dec. 48.

130. U.U. P.8. Betonare pe inghet, Plata pt.  
 finalizat betonare. / 1 Dec. 48.

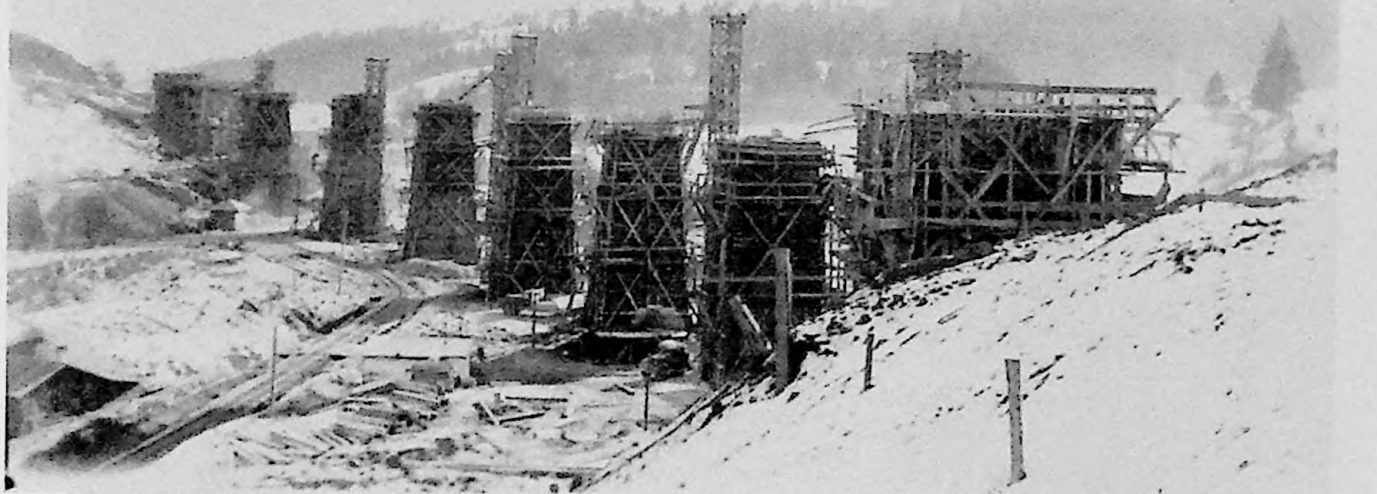
131. U.U. P.8. Betonare pe inghet, Plata pt.  
 finalizat betonare. / 1 Dec. 48.

132. U.U. Mecanizat ✓.

133. U.U. Vădva anșilă - Salva. Dispozitie in anșilă  
 pt. p.8. / 1 Dec 48

134. U.U. bedea Salva. Dispozitie in anșilă  
 p.8. / 1 Dec 48.

135. Terasament. Kav 3D+ 130  
 / 2 Dec 48.



113. Valea Sălăuței I - Km. 35+689. Vedere Vișău/ 16 decembrie 1948

” PĂI, DESCHIDEREA LINIEI ĂSTEA, AȘĂ, ȘI A ȘOSELEI, ȘI A LINIEI ÎNGUSTE O FOST UN AUR PENTRU STRÂMBENII ĂȘTIA CARE S-O NĂSCUT AICEA, DIN „VINIȚI-DIN-TĂTE PĂRȚILE”, CA-CUM O MĂRS ĂIA ÎN AMERICA. DUMITRU GANEA

” WELL, THE OPENING OF THIS LINE AND ROAD, ALONG WITH THE NARROW-GAUGE LINE, WAS LIKE GOLD FOR THESE LOCALS WHO WERE BORN HERE, BORN FROM THE “ONES WHO CAME FROM ALL OVER” LIKE THE ONES THAT WENT TO AMERICA. DUMITRU GANEA



114. Podet - Km 34+757. Lotul 3. Vedere aval/ 16 decembrie 1948



115. Podet - Km 35+130. Lotul 3/ 16 decembrie 1948





116. Valea Sălăuței I - Vedere amonte/ 16 decembrie 1948



117. Valea Voicului - Fundația pilei 9/ 16 decembrie 1948



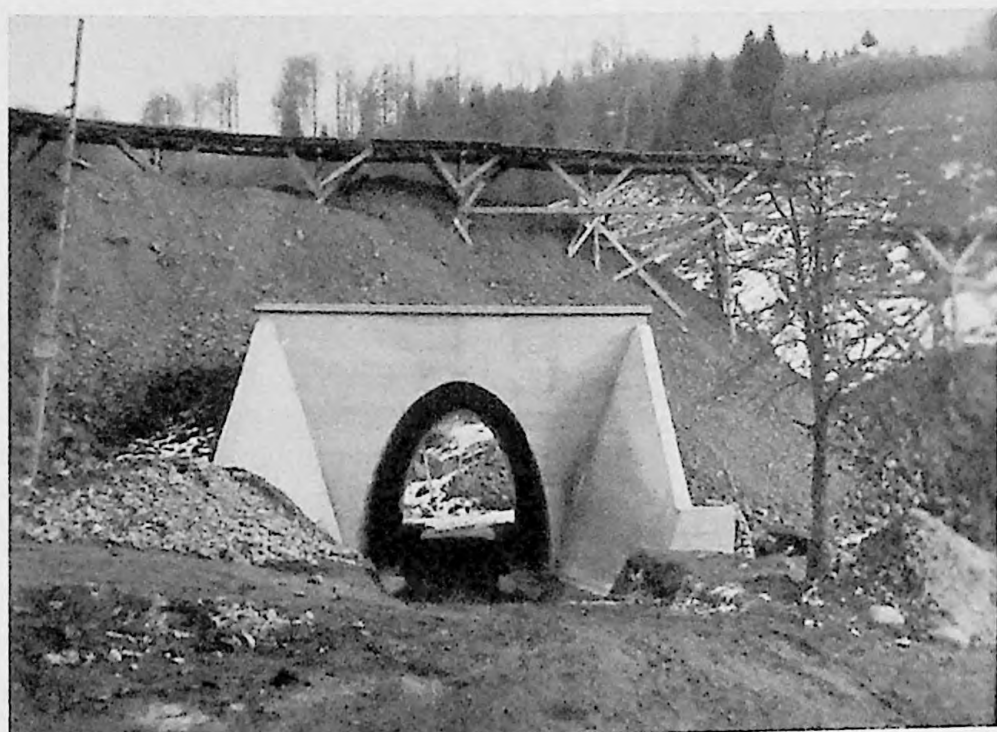
118. Podet - Km 32+465. Vedere aval/ 16 decembrie 1948



119. Valea Voicului - Biroul tehnic/ 16 decembrie 1948

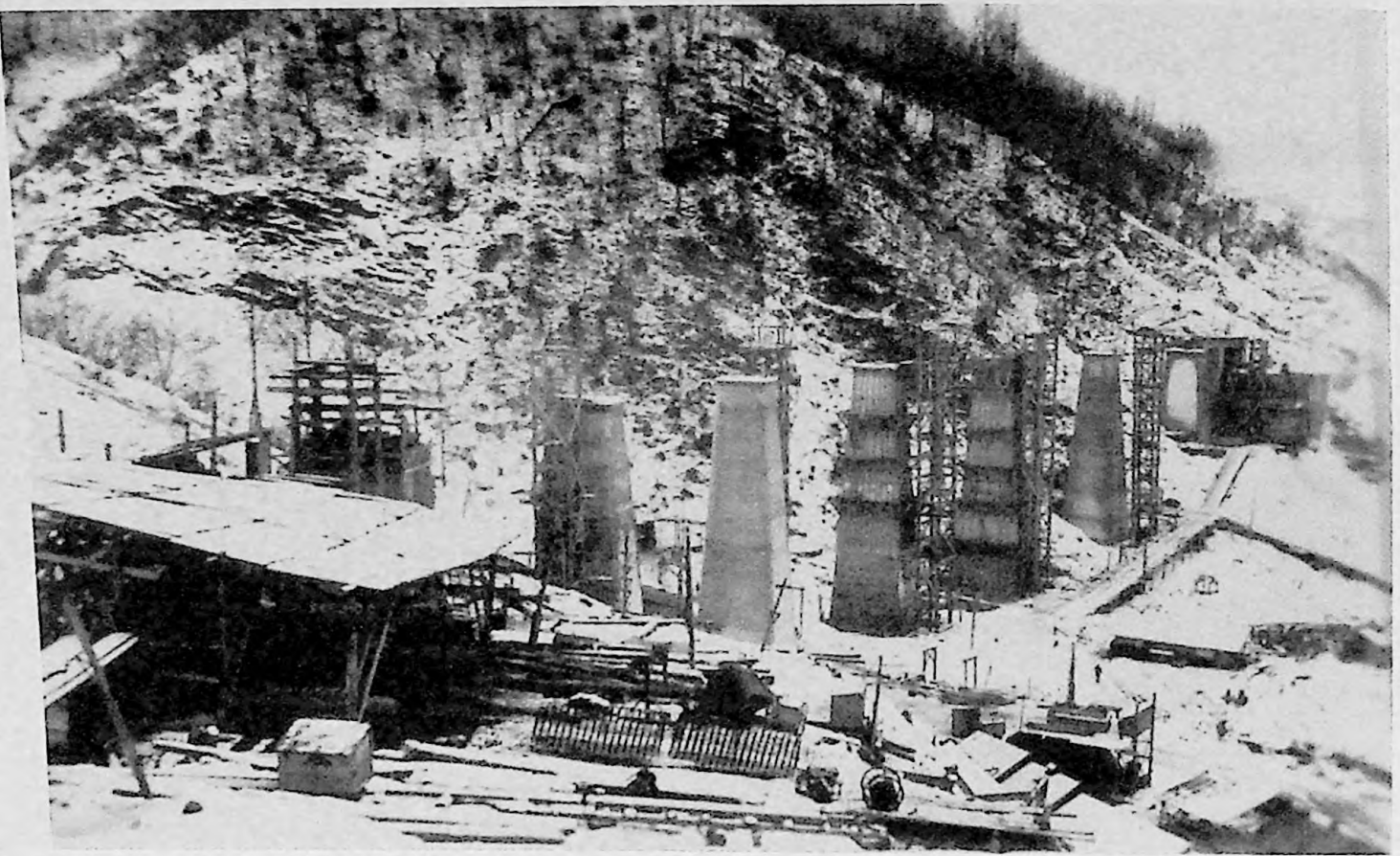


120. Podet - Km 33+639. Lotul 4/ 16 decembrie 1948



121. Podet - Km 33+781. Lotul 4/ 16 decembrie 1948





122. Valea Voicului - Vederea Generală. Vederea Vișău/ 16 decembrie 1948



123. Atelier mecanic, exterior/ 16 decembrie 1948



124. Valea Voicului - Pila 8. Elevație vedere Salva/ 16 decembrie 1948

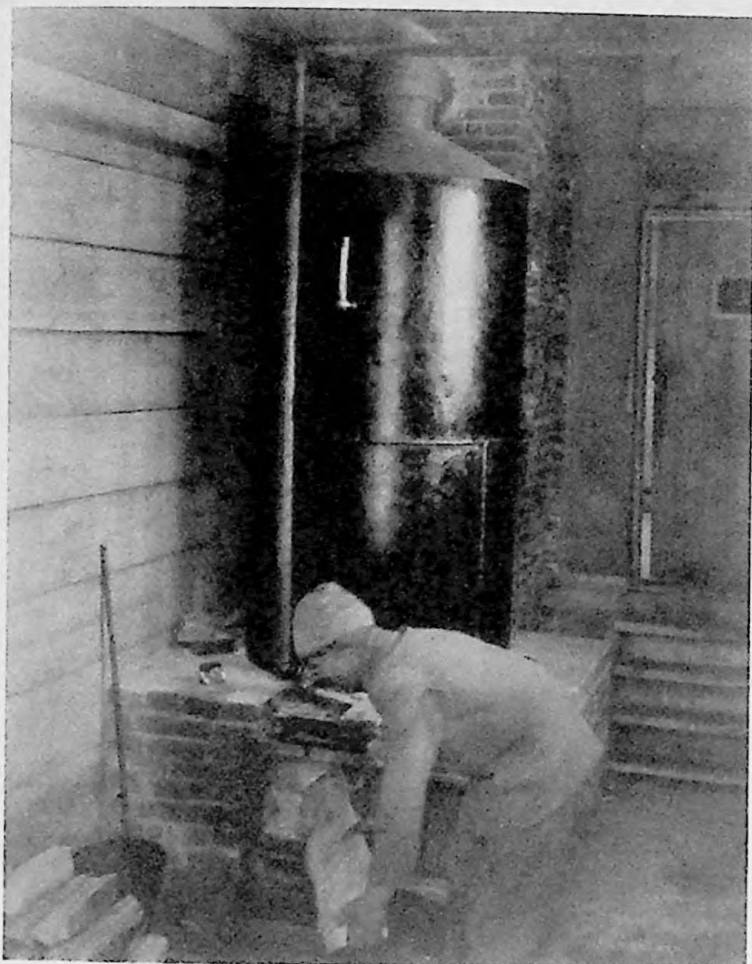


125. Valea Voicului - Baie UTM. Exterior/ 16 decembrie 1948



126. Valea Voicului - Puț betonat la tabăra UTM/ 16 decembrie 1948





127. Valea Voicului - Baie UTM. Cazanul rezervor pentru apă caldă/ 16 decembrie 1948

- ” MARELE NUMĂR DE LUCRĂTORI ERA UTM-UL. UTMÎȘTII, UNIUNEA TINERETULUI MUNCITOR. ĂȘTIA ERAU MULȚI. OBLIGAȚI, CĂ S-O-NSCRIS... CARE VOIAU SĂ URMEZE O ȘCOALĂ MAI CÂT-DE-CÂT, TREBUIAU SĂ FACĂ UN AN ACTIVITATE PE ȘANTIER. IVAN ILIE
- ” THE LARGE NUMBER OF WORKERS WAS FROM THE UTM, THE WORKERS' YOUTH UNION. THERE WERE MANY OF THEM. THEY WERE OBLIGATED, BECAUSE THEY ENROLLED... THOSE WHO WANTED TO ATTEND A SCHOOL MORE OR LESS ADEQUATE, HAD TO DO A YEAR OF ACTIVITY ON THE CONSTRUCTION SITE. IVAN ILIE



128. Betonierele de la toate loturile adunate la grupul UTM/ 16 decembrie 1948

” 0000, DOAMNE, MĂ, CE FAIN O FOST! ȘI S-O „FUMAT” TĂTE!  
DUMITRU GANEA

” 0000, GOD, IT WAS SO GREAT, AND NOW EVERYTHING IS ALL  
GONE TO HELL. DUMITRU GANEA

113. *Valea Salautei I - Km 35+689. View Visau/ December 16*
114. *Bridge - Km 34+757. Lot 3. View downstream/ December 16*
115. *Bridge - Km 35+130. Lot 3/ December 16*
116. *Valea Salautei I - View upstream/ December 16*
117. *Valea Voicului - Pier 9. Foundation/ December 16*
118. *Bridge - Km 32+465. View downstream/ December 16*
119. *Valea Voicului - The technical office/ December 16*
120. *Bridge - Km 33+639. Lot 4/ December 16*
121. *Bridge - Km 33+781. Lot 4/ December 16*
122. *Valea Voicului - General view. View of Visau/ December 16*
123. *Mechanical Workshop exterior/ December 16*
124. *Valea Voicului - Pier 8. Elevation view Visau/ December 16*
125. *Valea Voicului - Bathroom UTM exterior/ December 16*
126. *Valea Voicului - Concrete well at UTM camp/ December 16*
127. *Valea Voicului - Bathroom UTM. Hot water tank boiler/ December 16*
128. *Concrete mixers from all the lots brought together at the UTM group/ December 16*



CU AVÂNTUL CE-I CARACTERIZEAZĂ, CU INIMILE CLOCOTIND  
DE ENTUZIASM, TINERII VOLUNTARI VOR ROSTOGOLI STÂNCILE  
MARAMUREȘULUI ȘI VOR CONSTRUI LINIA FERATĂ SALVA-VIȘEU

VIȘEU

Această cale ferată va avea o lungime totală de:

63 km.

și va lega Maramureșul, până acum izolat, de restul țării —

10.000 voluntari vor lupta la această linie.

LUCRAREA VA NECESITA:

Un tunel în lungime de = 2.400 m.

250.000 mc. terasamente (din care 150.000 în stâncă)

3 viaducte cu înălțimi între 22-52 m

14 podete

5 gări

PRIN TERMINAREA ACESTEI LINII se va putea exploata chetesteaua, arama, sulful și piatra din ținutul Maramureșului.

Maramureșul este o regiune deosebită, pre care manualele de școală din trecut, au spus o mulțime de vorbe frumoase, de vorbe de căpetenie, dar au ocolit în totdeauna adevărul. Nu s'a zis că în mijlocul ținutelor păduri trăiesc locuitorii, tăcut și înțins la suflet, a căror hărțuire este totuși m'ă și care lucrează cu "pășure" la un preț de nimic. Aceste înșirări nu au fost înălțate de cu reprezentând "pitorosul" (naivul).

Nu ni s'a spus că oamenii sunt puțin comunicațivi și închisi la suflet pentru că lucrau în condiții cele mai rudimentare, pentru că nu aveau ce mânca, pentru că erau sărăci, într-o regiune bogată.

Toate acestea din cauză că Maramureșul era cu totul izolat de restul țării, datorită faptului că bogățiile sale nu puteau să fie puse în valoare datorită lipsei de legătură, de cale ferată, cu Ardealul și cu celelalte ținuturi.

Înă deoc regimul nostru democratic și-a propus să înălțare această mare neajuns. Pădurile Maramureșului cu copacii din feronul cel mai bun, ce putrezău și se abia p'ău acun, vor trebui să fie puse în acțiune, vărata lor valoare. Carurile de pătră căi și minerele de aramă și sulf vor fi folosite azi înainte la ridicarea productivității, la consolidarea industriei noastre țării.

Linia ferată SALVA-VIȘEU, care va uni Ardealul cu Maramureșul și care va stabili o legătură directă cu U. R. S. S., este una din importanțele sarcini pe care regimul democratic le dă lucrătorilor să le îndeplinească.

O sarcină grea și-au luat încredințată, dar nimic nu-i va împiedica să o ducă la bun sfârșit. Avântul lor nu va cunosce nici o piedică: muncii vor fi scoși prin tuneluri, terasamente de cale ferată, vor fi scizate pe culmi prăfăstioase, țeroul ane volos va fi străbătut.

Educații și îndrumații de organele zătlă lor de frunte, Helmuta Tineretului Muncitoresc, șinri încredințată vor adăuga încă o verigă victoriei muncii voluntare.

Barbu Ghidionescu

## CU AVÂNTUL CE-I CARACTERIZEAZĂ...

Maramureșul este o regiune despre care manualele de școală din trecut au spus o mulțime de vorbe frumoase, de vorbe de clacă, dar s-a ocolit întotdeauna adevărul. Ni s-a zis că în mijlocul întinselor păduri trăiesc locuitori tăcuți și închiși la suflet, a căror hărnicie este renumită și care lucrează cu „plăcere” la un preț de nimica. Aceste însușiri ne-au fost înfățișate ca reprezentând „pitorescul” țăranului.

Nu ni s-a spus că oamenii sunt puțin comunicativi și închiși la suflet pentru că lucrau în condițiile cele mai rudimentare, pentru că nu aveau ce mânca, pentru că erau săraci într-o regiune bogată.

Toate acestea din cauză că Maramureșul era cu totul izolat de restul țării, datorită faptului că bogățiile sale nu puteau să fie puse în valoare datorită lipsei de legătură, de cale ferată, cu Ardealul și cu celelalte ținuturi.

Iată de ce regimul nostru democrat și-a propus să înlăture acest mare neajuns. Pădurile Maramureșului cu copacii din lemnul cel mai bun, ce putezeau degeaba până acum, vor trebui să fie puse în adevărata lor valoare. Carierele de piatră cât și minereurile de aramă și sulf vor folosi de azi înainte la ridicarea productivității, la consolidarea industriei noastre grele.

Linia ferată Salva-Vișeu, care va uni Ardealul cu Maramureșul, și care va stabili o legătură directă cu U.R.S.S., este una din importante sarcini pe care regimul democrat le dă tineretului să le înfăptuiască.

O sarcină grea și-au luat tinerii, dar nimic nu-i va împiedica să o ducă la bun sfârșit. Avântul lor nu va cunoaște nici o piedică, munții vor fi scobiți prin tuneluri, terasamente de cale ferată vor fi așezate pe culmi prăpăstioase, terenul anevoios va fi străbătut. Educați și îndrumați de organizația lor de frunte, Uniunea Tineretului Muncitoresc, tinerii brigadieri vor adăuga încă o verigă victoriilor muncii voluntare.

ALL THE ARTICLES ARE FROM THE *YOUNG WORKER*, BETWEEN MAY AND DECEMBER, 1948

## WITH THE ENERGY THAT CHARACTERIZES THEM, WITH HEARTS BUBBLING WITH ENTHUSIASM, THE YOUNG VOLUNTEERS WILL OVERTURN THE ROCKS OF MARAMURES AND BUILD THE SALVA-VIȘEU RAILWAY

Maramures is a region about which our schools in the past have said a lot of beautiful words, but the real truth has always been avoided. We were told that in the middle of the vast forests live the silent and closed-hearted inhabitants, whose diligence is renowned and who work with "pleasure" for nothing. These features were presented to us as representing the "picturesque" peasant.

We were not told that these people are not very communicative and closed-minded because they worked in the most rudimentary conditions, because they had nothing to eat, and because they were poor in a rich region.

All this because Maramures was completely isolated from the rest of the country, due to the fact that its riches could not be capitalized, due to the lack of a railway connection with Transylvania and other areas.

That is why our democratic regime has set out to remove this great shortcoming. The forests of Maramures with the best trees, which have been rotting away in vain until now, will have to be shown in their true value. The stone quarries as well as the copper and sulfur ores will be used today to increase productivity, to consolidate our heavy industry.

The Salva-Viseu railway, which will connect Transylvania with Maramures, and which will establish a direct link with the USSR, is one of the important tasks that the democratic regime assigns the youth to carry out.

The young people have taken on a difficult task, but nothing will stop them from completing it. Their adventure will know no obstacle, the mountains will be dug with tunnels, railway embankments will be placed on precipice peaks, the land will be crossed. Educated and guided by their leading organization, the Workers' Youth Union, the young brigadiers will add another link to the victories of voluntary work.



# Marșul Brigăzilor de reconstrucție

text: Nina Cassian

muzică: Sergiu Niculescu

1. Cu i - nimi în se - ta te, Lurp  
 țam pen - tru drep - ta - te, Clă - dim o ță - ră sub  
 zări de bu - cu - ri Cu plu - guri și cio - ca - ne. Po -  
 par de mi - li ca - ne. Ur - zeș te cu răv - nă lu  
 mi - na ce va fi ve niți cu toți la mun - că! E  
 cea mai nal - tă po - run - că Să'n - scri - em dărz în pă -  
 mant, În fier și cu - vânt A - cest le - gă - mânt Să  
 re - con - stru - im tot ce - a fost dă - ră - mat, tot ce  
 ne - grul tre - cut ne - a lă - sat La mun - că li - ne - re - tul! Să  
 vieți mun - ci e - roi Sub steagul vre - mi - lor noi! 2. Cu noi

Cu inimi însetate, luptăm pentru dreptate,  
 Clădim o țară sub zori de bucurii,  
 Cu pluguri și ciocane, pe por de milioane,  
 Urzește cu răvnă lumina ce va fi

2.

Cu tot același sete, pomesc băeți și fete,  
 Spre locul muncii se 'ndreaptă tot merou  
 Avem o țintă 'n lume, și către ea anume,  
 Pășim înaintea, pe drumul cel mai nou.

## REFREN:

Veniți cu toți la muncă,  
 E cea mai naltă poruncă,  
 Să 'nscriem dărz în pământ  
 În fier și cuvânt,  
 Acest legământ:  
 Să reconstruim  
 Tot ce a fost dărâmat,  
 Tot ce negrul trecut ne - a lăsat,  
 La muncă fîneretuli  
 Să vie - al muncii erol,  
 Sub steagul vremilor noi!

## 220 TINERI VOLUNTARI...

[...] Luni după amiază, în incinta sediului Comitetului Județean UTM Ilfov a fost sărbătoare. 220 de brigadieri din capitală care vor lucra pe șantierul Salva-Vișeu erau în fierbere.

[...] Comandamentele celor două brigăzi fac apelul. Brigadierii se împart pe grupe și cete. [...] Cei 220 de tineri scandează lozinci pline de entuziasm și voie bună:

„Noi cu sa-pa și lo-pa-ta

Sal-va-Vi-șeu vom da ga-ta!”

[...] Răsună străzile de lozinci și cântece tinerești:

„Vom munci și vom lupta

Li-ni-a vom ter-mi-na”

## 220 YOUNG VOLUNTEERS FROM THE CAPITAL LEFT FOR THE SALVA-VISEU NATIONAL SITE

[...] On Monday afternoon, inside the headquarters of the UTM Ilfov county committee, there was a spirit of celebration. 220 brigadiers from the capital who will work on the Salva-Viseu site were waiting fervently.

[...] The commanders of the two brigades make roll call. The brigadiers are divided into groups and sets. [...] The 220 young people chant slogans full of enthusiasm and joy.

“We with hoe and shovel

Will finish Salva-Viseu”

[...] The streets resound with slogans and youth songs:

“We will work and fight

We will finish the line”

**LUANDU-ȘI ANGAJAMENTUL  
DE A MUNCI FARA PREGET  
PENTRU R. P. R.**

# 220 TINERI VOLUNTARI DIN CAPITALA AU PLECAT PE ȘANTIERUL NAȚIONAL SALVA-VIȘEU



Acesta e comandamentul brigăzii a 2-a de pe Salva-Vișeu

## BATALIA INTREGERILOR IN MUNCA VOLUNTARA A INCEPUT:



## PENTRU STIMULAREA ȘI ORGANIZAREA INTREGERILOR, SECȚIILE JUDEȚENE DE RECONSTRUCȚIE VOR FOLOSI IN MUNCA UN SISTEM DE PUNCTAJ

Munca de reconstrucție e în toi. Marile șantiere naționale s-au deschis iar în afară de acestea pe tot cuprinsul țării tinereți încadrați în F. N. T. D. R. și constituiți în brigăzi pornesc cu avânt spre cucerirea a noui și noui victorii pe tărâmul muncii voluntare. Intrecându-se în muncă brigadier cu brigadier, brigadă cu brigadă, ei sporesc mereu randamentul muncii lor și depășesc cu regularitate angajamentele luate. Intrecerile s'au desvoltat mult în ultima vreme, au luat o amploare deosebită, au devenit însăși sistemul de muncă al brigadierilor.

Pentru ca aceste întreceri să se desjugoare în mod cât mai satisfăcător în întreaga țară, Secția Centrală de Reconstrucție a hotărât elaborarea unui sistem de punctaj care să servească tuturor brigăzilor județene pentru organizarea și stimularea întrecerilor.

Toate rezultatele venite din județe vor fi centralizate de Secția Centrală, care va hotărî pe baza datelor concrete pe câștigătorii în întreceri.

Între cum se acordă punctajul:

Pentru Secția de reconstrucție Pentru fiecare echipă la țară a județanelor organizate și cu echipe de reparat unelte

Deschiderea nouilor șantiere naționale a fost întâmpinată de tinerii muncitori cu explozii de entuziasm și nemăsurate adevăruri la muncă voluntară. Uniunea Tineretului Muncitoresc, inițiatorea muncii voluntare a organizat noui brigăzi pentru șantierele de interes național.

Luni după amiază, în incinta sediului Comitetului Județean U. T. M. Ilfov a fost sărbătorire. 220 brigadieri din Capitală cari vor lucra pe șantierul Salva-Vișeu erau în febră. Se pregăteau de plecare.

Tinerii muncitori din fabrici și șantiere sau de pe șantierele tineretului dela Căclulaj-Sna. gov și Cotoloseni, cu fețe hotărâte, fac să răsună de lozinci și cântece strada și clădirile din jur. Comandamentele celor două brigăzi fac apelul. Brigadierii se împart pe grupe și ște Totul aci tremată de viață. Ochiul strălucește de bucurie. Cel 220 de tineri scandează lozinci pline de entuziasm și vole bună.

„Nol cu sarpa și lo-pa-ta Salva-Vișeu vom da ga-ta! Animatorul brigăzii a 2-a este un tovarăș cu zâmbet șerpin, cu o figură hotărâtă: tânărul C. F. R.-ist Tuncă Dumitru. Și ca ei sunt toți brigadierii. Comandamentele brigăzilor sunt în fruntea lor.

Tovarășul Gheorghe Ion, secretarul organizatoric al Județului U. T. M. Ilfov, adresează un cuvânt brigadierilor:

„Tovarăși, spre victoria ce-o vom repunți la Salva-Vișeu, înainte porniți!

Și coloana celor două brigăzi pornesc în pas hotărât spre gară.

Răsună strălucile de lozinci și cântece întrecerii:

Vom munci și vom lupta  
I Lupa vom ter mi-na”

Tinerii C. F. R. își dela Grivița, U. T. M. își din circumscriptii și fabrici, așteptau cu nerăbdare sosirea brigadierilor.

Cântecele corului tinerilor C. F. R.-iști, uralele tinerilor din circumscriptii, aplauzele și lozincile scandate au făcut să tresalte de bucurie inimile celor care plecau. Se apleca pe fetele lor dorința de a ajunge cât mai repede pe șan-



## 4400 BRIGADIERI...

[...] De la Telciu și până la Vișeu de Jos, linia ferată ce va fi construită, lungă de 44 km a fost împărțită în sectoare de muncă pentru ca activitatea să fie bine divizată și organizată. Pe linie se înșiră sectoarele: Transbordare, Fiad, Fiad-Romuli, Romuli, Lacul, sectorul Tunelelor, Săcel, Săliște, Vișeu de Jos. Lucrările de artă încep de la Fiad-Romuli, unde stâncile vor fi scobite, făcându-se un tunel lung de 2400 m, care a și fost atacat din două capete, săpându-se o galerie auxiliară. [...] Ceva mai jos se zăresc mici cabane solide de lemn. Aici muncesc brigadierii voluntari, aici își împart zi de zi viața plină de nădejdi, de trudă, de învătăminte. [...] În curând vor purcede la străpungerea tunelului și la ridicarea viaductelor. Nu e ușoară deloc munca pentru că terenul și mai ales stâncile suferă din cauza infiltrației de apă provocată de stratul superficial de argilă. [...] Avântul brigadierilor de pe șantierul național Salva-Vișeu va învia Maramureșul din starea sa de vegetație și va asigura celor ce muncesc din greu pe aceste meleaguri traiul fericit la care au dreptul.

## 4400 BRIGADIERS LAUNCHED THE CONSTRUCTION OFFENSIVE OF THE FIRST RAILWAY THAT WILL LINK MARAMURES TO THE REST OF THE COUNTRY

[...] From Telciu to Viseul de Jos, the 44 km long railway line was divided into work sectors so that the activity would be well divided and organized. The sectors of the line are listed: Transbord, Fiad, Fiad-Romuli, Romuli, the Lake, the Tunnels sector, Sacel, Saliste, Viseul de Jos. The structures start from Fiad-Romuli, where the rocks will be dug out, making a 2400 m long tunnel that was started from the two ends, digging an auxiliary gallery. [...] A little below (in the valley) you can see small solid wooden huts. Volunteer brigadiers work here, and here, every day, they share their lives full of hope, toil, lesson. [...] They will soon proceed to break through the tunnel and raise the viaducts. The work is not at all easy because the ground and especially the rocks are weakened by the infiltration of water caused by the superficial layer of clay. [...] The arrival of the brigadiers on the Salva-Viseu national site will revive Maramures from its state of vegetation and will ensure those who work hard in these lands the happy life to which they are entitled.

dela **SALVA-VIȘEU****4400 BRIGADIERI  
AU DESLANTUIT OFENSIVA****PENTRU CONSTRUIREA PRIMEI LINII FERATE  
CE VA LEGA MARAMUREȘUL DE RESTUL ȚĂRII**

Pe șantierul „Vasile Luca”, Salva-Vișeu au mai sosit în ultimele zile brigăzi de diferite colțuri ale țării.

Dela Cluj în sus, regiunea cu dealuri domoale, face pe nesimțite loc, începând de prin Valea Someșului, unor dealuri mereu mai abrupte și mai sălbarice, împodobite cu câte un pământ de pădure. Numai că tot înaintând pe drumul acesta, dealurile abrupte fac loc unor munți stâncoși și pământurilor, unor păduri dese ce nu se mai curmă. Așa se înfățișează meleagurile pe unde au început deacum să isbească târnăcoșpele brigadierilor.

Dela Telciu și până la Vișeu de Jos, linia ferată ce va fi construită, lungă de 44 km. a fost împărțită în sectoare de muncă pentru ca activitatea să poată fi bine divizată și organizată.

Pe linie se înșiră sectoarele: Transbordare, Flad, Flad-Romul, Romul, Lucul, sectorul Tunelurilor, Săcel, Săliște, Vișeu de Jos.

Lucrările de artă încep dela Flad-Romul, unde stâncile vor fi scobite, făcându-se un tunel lung de 2100 m., care a și fost atacat din cele două capete, săpându-se o galerie auxiliară.

**Fluerul lui Dumitru Cândea doinește brigadierilor plăcerea de a munci**

Dinspre Telciu până la Salva, serpuștea sprintească și lăptosă, prin sălăuțel ce se strecoară prin cîmpul muntelui Rodnei pe la curmătura Vârfului Patriei.

Ceva mai jos se zărește miel cabane solide de lemn. Aici muncesc brigadierii voluntari, aici își împart zi de zi, viața până de naideji, de truda, de învățăminte...

Din prima zi în care s'au pus pe treabă, brigadierii au arătat ce sunt în stare. La transbordare trebuia cu orice preț să se croiască drum pentru aprovizionarea șantierului. Șerbănescu Mircea, Ionescu Gh.,

Susnovschi Gh., Manea și Petrache Constantin au rămas peste timpul de muncă fixat și-au dus la bun sfârșit sarcina. Grupul lor a muncit la București pe un șantier.

„La București am fi făcut doar același lucru”, spune Șerbănescu Mircea dela Gayel. Alexandru dela Lemetru și el brigadier la Salva-Vișeu e „veteran”. Să vedeți decel în fabrică el a fost evidențiat de două ori și a format două brigăzi voluntare, care lucrează pe șantierete locale. La Agnita a fost responsabil sportiv. Nici la Căciulași nu s'a lăsat mai prejos. „Să vezi tovarășe, la Agnita am muncit și am văzut cu ochii mei ceia ce am plămădit... Mi-a arătat doar la București un tov. dela Grivița Roșie cum întrebuințează ei gazul metan. Așa și acum: știu că dacă terminăm calea ferată, cei din jur au să trăiască o viață îmbelșugată, o viață nouă”. După ce s'a curmat munca, Cândea Dumitru doinește un cântec săltăreț, depe la ei de prin Târnavă Mare. În jurul lui stau strănși grămadă toți brigadierii din sector. Au început să se împrietenească între ei. Sekel Gheorghe din Seica Mare a prins a lega prietenie cu Corade Mihail M. T. M. Ist dela I. R. T. I. Mediaș.

În curând vor porcede la străpungerea tunelului și la ridicarea viaductelor. Nu e ușoară deloc munca pentru că terenul și mai ales stâncile suferă din cauza infiltrației de apă provocată de stratul superficial de argilă...

Vor trudi zi de zi brigadierii dela Salva-Vișeu și vor termina linia.

Avântul brigadierilor depe șantierul național Salva-Vișeu va învia Maramureșul din starea sa de vegetație și va asigura celor ce muncesc din greu pe aceste meleaguri, tratul fericit la care au dreptul.

**Pavel Bănuț**

## LA SALVA-VIȘEU...

[...] La lucrările de terasamente în stâncă este nevoie de explozibil. Oamenii încetează munca cu târnăcopul și se pregătesc perforatoarele cu aer comprimat. La un perforator lucrează brigadierul Zak Gheorghe, ajutat de Nour Ilie, amândoi din Baia Mare. Că Zak nu înțelege românește? Nu-i nimic! Că Nour nu vorbește ungurește? N-are a face! Ei se înțeleg foarte bine aici, înfrățiți în muncă!

[...] Acolo jos e cetatea celor ce muncesc. Pe una din barăci stau scrise trei litere mari și albe: U.T.M.

## AT THE SALVA-VISEU YARD, THE BRIGADIERS KNOCK DOWN ROCKS TO CREATE IRON TRACKS

[...] Explosives are needed for earthworks in the rock. People stop working with the pickaxe and prepare the perforators with compressed air. Brigadier Zak Gheorghe, assisted by Nour Ilie, both from Baia Mare, work at a perforator. Zak doesn't understand Romanian? No problem! Nour does not speak Hungarian? They get along very well here, they are brothers at work!

[...] Down there is the city of the workers. On one of the barracks are written three large white letters: U.T.M.



# LA SALVA-VIȘEU, BRIGADIERII PRAVALESC STÂNCILE FAURIND DRUM DE FIER

Acolo unde târnăcoapele sunt neputincioase,  
dinamita deschide calea

*Întâi s'a auzit o bubuitură. Apoi alta, și-alta, parcă'n acelaș moment. De departe răspunse ecoul, De șase ori. Și într'un nou de praf se prăvăliră stâncile.*

*Suntem la Fiaș, sector de lucru al brigăzilor voluntare depe Șantierul Național «Vasile Luca» dela Salva-Vișeu. Aici lucrează brigăzile din București, Sibiu, Satu-Mare, Odorhei, Piatra Neamț, Botoșani și Suceava. Parte din ele sunt acolo sus unde se dinamitează stâncile. Restul la terasamente.*

## Ce poate face voința dâră a brigadierilor!

La lucrările de terasamente în stâncă este nevoie de explozibil. Oamenii facetează munca cu târnăcopul și se pregălesc perforatoarele cu aer comprimat.

La un perforator lucrează brigadierul Zak Gheorghe ajutat de Nour Ilie, amândoi din Baia Mare. Că Zak nu înțelege românește? Nu-i nimic! Că Nour nu vorbește ungurește? N'are aface! Ei se înțeleg foarte bine aici, înfrății în muncă. Și apoi mai „sup” ei câteoa cuvinte, fiecare în limba celuilalt. Mai mult nici nu au nevoie. Aici trebuie atenție și încordare.

Găurile sunt gata. Sunt încărcate cu explozibil litil și capsă. Se strâng în grabă sculele din raza de acțiune a exploziilor. Brigadierii se retrag fiecare, la locurile stabilite dinainte. Câțiva rămân să aprofundeze fitilele.—„Ardeci!”..

— „Ardeci!”... răspunde ecoul de zecl de ori. Apoi liniște.

Una... două... trei... patru... șase explozii. Catai.. Brigadierii aleargă în lures spre locul dinamitat.

## Incepe operația de curățire

Iată-i dând piept cu muntele. Căpărați sus pe stânci, tinerii voluntari, prinși cu mâinile de bolovanii, îi mișcă în dreapta și în stânga. Târnăcoapele intră în funcțiune. Bolovanii mari de piatră se prăvălesc în jos amestecați cu pământ și resturi de rădăcini de copac, curând, curând se adună zecl de metri cubi de material.

Peste puțin timp tot materialul acesta va fi mutat într'o vale peste ca e va trebui să treacă linia ferată.

## U. T. M. înseamnă muncă și înfrățire

Așa se lucrează aici. Așa se mută stâncile, acolo unde mâinile

sdravene de brigadieri făuresc drumuri noi, prima linie de cale ferată în Maramureș.

De aici de sus se vad bine toate. Acolo jos este cetatea celor ce muncesc. Pe una din barăci, stau scrise trei litere mari și albe: U. T. M.

Sunt trei liere care simbolizează munca și care au reușit să mobilizeze alături de ele pe tinerii din întreaga Republică: Dorohoeni alături de Soneșeni, Ialomița alături de Clujeni, Maghiari și Slavi alături de Români.

## Un spirit nou de muncă și de viață

„La starga tu muncește un brigadier mai bine decât tine: și tu, poți lucra ca el. La dreapta tu muncește un brigadier mai slab decât tine: tu trebuie să-l ajuți să se înalte și el.” „Cu toții împreună veți câștiga steagul brigăzii”, stă scris pe o placardă prinsă de un copac.

Și înțelegem de ce aici cu toții lucrează cu elan, de ce aici se depășesc zilnic normele, de ce aici se crează omul nou din țara noastră, căci cuvintele de mai sus ogîndesc spiritul sănătos de muncă și de viață de pe Șantierele Naționale ale Republicii Populare Române.

I. Isălia

# Munca artistică, mijloc de educare a tineretului de pe șantierele naționale

Munca artistică nu înseamnă numai organiza re a festivalurilor și șezătorilor la foc, ci și antrenarea tuturor brigadierilor în aceste acțiuni

Munca artistică constituie unul din mijloacele de educare a tineretului de pe șantierele naționale.

Există unii tovarăși care cred că a face munca artistică înseamnă numai a organiza șezători, festivaluri și șezători în unele brigăzi există echipe artistice foarte bune dar în schimb nu știu dintre brigadierii nu cunosc căntecul muncitorilor, cântecul de luptă al casei muncitorești. De asemenea unii dintre brigadierii talentați scriu poezii, scene, scenele, etc. care sau sunt folosite de echipa respectivei brigăzi, fără a fi fost luate controlate de conducerea șantierului sau pur și simplu rămân încastrate într'un cuțar.

Trebuie să ne fie limpede că pe lângă munca artistică nu înțelegem numai organizarea de șezători, festivaluri, șezători la foc etc. ci învățarea de către toți brigadierii a cântecelor muncitorești și populare a dansurilor populare și în același timp însușirea elementelor talentate în domeniul producției literar-artistice.

## Să organizăm și să pregătim din vreme manifestările artistice

Unii responsabili artistici cred că o manifestare artistică se realizează dela sine. Nu rareori au fost cazuri când tovarăși responsabili artistici în ziua spectacolului își luau un preț de hărțu și înceau să rezezeală „programul” festivalului. Este normal că în asemenea cazuri, programul se nu corespunde, să se strecoare greșeli și festivalul să fie compromis.

Asa de exemplu pe șantierul „Vasile Luca” Salva-Vișcu a avut loc luna trecută un concurs artistic la care au participat pe lângă toate echipele artistice ale brigadierilor echipele artistice ale muncitorilor de pe șantier și ale țărănilor din satele din împrejur.

În general concursul a fost reușit, participând la el peste 5000 tovarăși. În schimb însă programul n'a fost bine întocmit și nu verificat din vreme. În ultimul moment, cu câteva minute înainte de începerea concursului s'au cerut tuturor brigadierilor programele. Fiind foarte puțin timp până la începerea concursului, nemai fiind vreme suficientă pentru un control serios, au tău la întâmplare din programele prezentate. În felul acesta multe din materialele bune au fost scurse și în schimb au rămas unele materiale slabe ne-corespunzătoare.

Un astfel de greșeli trebuie să evităm.



La terasament la fel ca și la celelalte munci, brigadierii de pe Șantierul Național „Vasile Luca” Salva-Vișcu se străduiesc să-și ducă munca la bun sfârșit

Trasă învățătura că manifestările artistice trebuie organizate și pregătite din vreme. Să nu ni se pară nelodată că nu mai este necesară o repetiție.

## Ce se întâmplă atunci când folosim materiale artistice necontrolate

Pe șantierele naționale în multe sectoare a fost reprezentată de curând o scenă tristă intitulată „Drum spre lumină”. În această piesă se arată că de fapt burghezi nu sunt toți chiar așa de răi. Că sunt destul capitaliști, oameni buni, oameni de treabă cu care ne putem împăca destul de bine. Este limpede că o asemenea piesă nu numai că nu contribuie la o educare sănătosă, să a tineretului ci dimpotrivă îl educă în spiritul renunțării la lupta de clasă (ce mai e nevoie de lupta de clasă de vreme ce burghezii sunt oameni cuose, cădeți) adică într'un spirit potrivit intereselor sale proprii. Și această tactică acum în perioada când lupta de clasă se ascute pe zi ce trece.

Cu ocazia altor manifestări artistice pe șantierele naționale, s'au recitat poezii cu conținut puțin, ce îndemneau la ură de rasă.

Aceste greșeli și multe altele au putut fi săvârșite în primul rând pentru că materialele artistice nu au fost trimise spre verificare conducătorii șantierului care, consultându-se cu organizația Partidului Muncitoresc Român, de pe șantier ar fi folosit, ca materialele necontrolate.

## Numai înlăturând lipsurile existente,

munca artistică pe șantierele naționale alături de celelalte mijloace de educație își va putea îndeplini cu succes rolul de educare a tineretului în spiritul dragostei față de Partidul Muncitoresc Român partidul de avangardă al clasei muncitorești în spiritul lupte, de clasă și al vitalității sportive. În spiritul dragostei față de Republica noastră Populară.

H. Salem

„AZI NU NE SCRIE DE P VORBINC DE MUNC BRIGADIERI

In numarul gazdier Intercu N gresite aduce de din care face t In acest rus care ne crada a pe șantierele noi celas timp, cum

DRAGI TO Când am veniier, cu brigada toate părțile au s'a depășit nor sau Brigada 7-munc'ni cu răv și norma 100% Toate aceste norme, vă mîrl cer, ne-au cam curcătura, atât cât și pe cella din brigada.

Ne întrebam e de pot reuși br depășea-că nor aici, în a crele brigadierii munc te fără pauză, decât un pas.

Nici nu se l zintă și noi ne fuga pe șantier.

Aici munceam țeam că deabe, căm mîlnite, da lăsam.

Înțelegînd gr rle, noi am vre-o câteva or steagurile dela e găzi dar nu am erau bine pămît

Această greses cut-o pentrucă insușit îndrumi

Să învățăm din expe

# CUM S'ANĂSCUT SI DESVOLTAȚ MUNCĂ

Uninea Sovietică 1920.. Erau vremuri gre e. Peste tot locul năseau și văzute urmele războiului:

În 1921 de plîsă, producția fontei nu s'a ridicat decât la 110.500 tone, adică aproape 20% din producția dinainte de războiu.

Se schimbasese însă ceva. Oamenii muncii trăiau de astădată într'un stat care era al lor, al muncitorilor și țărănilor. „Abia acum se iveau, spune V. I. Lenin, în proporții largi cu adevărat de masă, posibilitățile de manifestare a spiritului de întrecere, de emulație, de inițiativă îndră-



# MUNCA ARTISTICĂ...

Munca artistică constituie unul din mijloacele de educare a tineretului de pe șantierele naționale.

Există unii tovarăși care cred că a face munci artistice înseamnă numai a organiza coruri, festivaluri și șezători. În unele brigăzi există echipe artistice foarte bune, dar în schimb mulți dintre brigadierii nu cunosc cântecele tineretului, cântecele de luptă ale clasei muncitoare. De asemenea unii dintre brigadierii talentați scriu poezii, schițe, scenete etc. care sau sunt folosite de echipa respectivei brigăzi, fără a fi fost întâi controlate de conducerea șantierului sau pur și simplu rămân încuiate într-un cufăr.

Trebuie să ne fie limpede că prin munca artistică nu înțelegem numai organizarea de coruri, festivaluri, șezători la foc etc., ci învățarea de către toți brigadierii a cântecelor tinerești muncitorești și populare, a dansurilor populare și în același timp încurajarea elementelor talentate în domeniul producției literare artistice.

[...] Unii responsabili artistici cred că o manifestare artistică se pregătește de la sine. Nu rareori au fost cazurile când responsabili artistici în ziua spectacolului își luau un petec de hârtie și făceau la repezeală „programul” festivalului. Este normal că în asemenea cazuri, programul să nu corespundă, să se strecoare greșeli, și festivalul să fie compromis.

Așa de exemplu pe șantierul „Vasile Luca” Salva-Vișeu a avut loc luna trecută un concurs artistic la care au participat pe lângă toate echipele artistice ale brigadierilor echipele artistice ale muncitorilor și ale țăranilor din satele dimprejur.

În general concursul a fost reușit, participând la el peste 6000 de tovarăși. În schimb însă programul n-a fost bine întocmit și nici verificat din vreme. În ultimul moment, cu câteva minute înainte de începerea concursului s-au cerut tuturor brigăzilor programele. Fiind foarte puțin timp până la începerea concursului, nemaifiind vreme pentru un control serios, se tăia la întâmplare din programele prezentate. În felul acesta multe din materialele bune au fost scoase și în schimb au rămas unele materiale slabe, necorespunzătoare. Din aceste greșeli trebuie trasă învățătura că manifestările artistice trebuiesc organizate și pregătite din vreme. Să nu ni se pară niciodată că nu mai este necesară o repetiție.

[...] Pe șantierele naționale în multe sectoare a fost reprezentată de curând o scenetă intitulată „Drum spre lumină”. În această piesetă se arată că de fapt burghezii nu sunt toți chiar așa de răi. Că sunt destui capitaliști, oameni buni, oameni de treabă cu care ne putem împăca destul de bine. Este limpede că o asemenea piesă nu numai că nu contribuie la o educare sănătoasă a tineretului, ci dimpotrivă îi educă în spiritul renunțării la lupta de clasă (ce mai e nevoie de lupta de clasă de vreme ce burghezii sunt oameni cumsecade?) adică într-un spirit potrivit intereselor sale proprii. Și aceasta tocmai acum în perioada când lupta de clasă se ascute pe zi ce trece.



Cu ocazia altor manifestații artistice pe șantierele naționale, s-au recitat poezii cu conținut șovin ce îndemneau la ura de rasă.

Aceste greșeli și multe altele au putut fi săvârșite în primul rând pentru că materialele artistice n-au fost trimise spre verificarea conducerii șantierului care, consultându-se cu organizația Partidului Muncitoresc Român, de pe șantier ar fi înlăturat materialele necorespunzătoare.

Numai înlăturând lipsurile existente, munca artistică pe șantierele naționale alături de celelalte mijloace de educație își va putea îndeplini cu succes rolul de educarea tineretului în spiritul dragostei față de Partidul Muncitoresc Român, partidul de avangardă al clasei muncitoare în spiritul luptei de clasă și al vigilenței sporite în spiritul dragostei față de Republica noastră Populară.

## ARTISTIC WORK, MEANS OF EDUCATING THE YOUTH ON NATIONAL SITES

Artistic work is one of the means of educating young people on national construction sites. There are some comrades who believe that artistic work only means organizing choirs, festivals and sit-ins. In some brigades there are very good artistic teams, but many of the brigadiers do not know the songs of the youth, the fighting songs of the working class. Also, some of the talented brigadiers write poems, sketches, skits, etc. which are used by the team of that brigade, without being first controlled by the site management or simply remain locked in a chest. It must be clear to us that by artistic work we mean not only the organization of choirs, festivals, sit-downs near campfires, etc., but the learning by all brigadiers of folk songs and dances and young workers' songs, and at the same time encouraging those that are talented in the field of the production of literary arts.

[...] Some artistic leaders believe that an artistic manifestation can prepare itself. Not infrequently there were cases when artistic directors took a piece of paper on the day of the show and hurriedly made the festival program. It is normal that in such cases the program is not adequate, mistakes are slipped in, and the whole event is compromised.

For example, on the "Vasile Luca" Salva-Viseu construction site, an artistic competition took place last month, attended by all the artistic teams of the brigadiers, the artistic teams of the workers, and of the peasants from the surrounding villages.

In general, the contest was successful with the participation of over 6,000 comrades. However, the program was not well prepared or checked in advance.

In the last moment, a few minutes before the start of the competition, all the brigades were asked for their programs. Since there was very little time until the beginning of the contest, and no time for a serious control, the festival program was cut at random. In this way many of the good programs were removed and instead some of the more unsuitable materials remained. From these mistakes we must learn that artistic manifestations must be organized and prepared in advance. It should never seem to us that yet another repetition is not necessary.

[...] A skit entitled "Road to Light" was recently performed on national construction sites in many sectors. In this play it is shown that in fact the bourgeois are not all that bad, that there are enough capitalists who are good people, and with whom we can get along quite well. It is clear that such a play not only does not contribute to a healthy education of the youth, but on the contrary, educates them spiritually to give up the class struggle (why would the class struggle still be needed when the bourgeois are decent people?), this in a spirit contrary to its own interests. And this is presented now that the class struggle is heating up with each passing day.

On the occasion of other artistic manifestations on the national construction sites, poems with chauvinistic content were recited that urged racial hatred.

These mistakes and many others were committed primarily because the artistic materials were not sent for verification by the management of the site, which, in consultation with the organization of the Romanian Labor Party, would have removed the inappropriate materials from the site.

Only by eliminating the existing shortcomings, the artistic work on the national construction sites, together with the other means of education, will be able to successfully fulfil its role of educating the youth with the love of the Romanian Labor Party, the avant-garde working class party in the spirit of class struggle, and vigilance heightened in the spirit of love for our people's republic.

## AZI ÎNVĂȚĂM ȘI NOI CARTE

Ați pomenit vreodată fiu de fabricant, de moșier, de bancher, fiu de exploatare analfabet? Desigur că nu. Cât de tâmp să fi fost tot ajungea proptit de banii părinților până la urmă să cunoască slova cărții. Dar fii ai clasei muncitoare, ai clasei celor ce trudeau la mașina sau la sapa „stăpânului”, care n-au avut stare, răgaz și sprijin să învețe, câți nu sunt?

[...] De acea strădania pentru deprinderea oamenilor muncii cu slovele cărții este o formă a luptei de eliberare din mizerie, o formă a luptei de clasă. Este primul pas spre cucerirea cetății științei, pentru dobândirea sculelor cu cari ne vom făuri printr-o muncă spornică o viață mai bună.

[...] Să vedem cum funcționează școala de analfabeți din sectorul Transbordare de pe șantierul Salva-Vișeu.

Este ora 4 după amiază, brigadierii s-au odihnit după cele 8 ore de muncă zdravănă de dimineață de pe șantier. Toți neștiutorii de carte din sector prind a se aduna în sala de mese unde se ține cursul.

[...] De pildă, lecțiile sunt îmbinate cu scurte snoave, povestiri și glume. Odată cu deslușirea buchilor se învață și câteva noțiuni și cunoștințe elementare politice.

## WE ARE ALSO LEARNING TO READ TODAY

Have you ever heard of the son of a manufacturer, a landlord, a banker, or an exploiter to be illiterate? Of course not. No matter how much of an idiot he was, supported by his parents' money he would still end up learning to read. But those from the working class, who toiled on the machines or on the digger of the master, who had no time, respite, and support to learn, how many of them are there?

[...] That is why the effort to accustom the working people to book learning is a form of the struggle for liberation from misery, a form of the class struggle. It is the first step towards conquering the fortress of science, in order to acquire the tools with which we will make a better life through hard work.

[...] Let's see how the school for illiterates in the Transbord sector on the Salva-Viseu site works. It's 4 o'clock in the afternoon, the brigadiers are rested after the 8 hours of healthy morning work on the site.

All the illiterate people in the sector start to gather in the dining room where the class is held.

[...] For example, the lessons are combined with short skits, stories and jokes. Along with some rudimentary literacy, some basic political notions and knowledge are learned.





## ENTUZIASMUL ȘI DÂRZENIA...

A venit iarna. [...] La început a fost greu. Nimic nu era pregătit pentru iarnă. Barăcile erau subțiri, nu aveau ferestre duble și nici măcar sobe. Brigadierii nu erau destul de bine îmbrăcați și frigul venit de timpuriu la munte îi făcea să cam tremure. [...] La barăci s-au dublat pereții și s-a turnat pământ între ei pentru a ține mai cald. La ferestre s-au pus geamuri duble, iar la dormitoare focul arde vesel în sobele noi. Îmbrăcați cu haine groase, cu căciuli și cu mănuși, brigadierii muncesc pe întrecute. [...] Se lucrează fără întrerupere, șturile schimbându-se din 8 în 8 ore. Se întrerupe lucrul doar atunci când se minează la înaintare. [...] Programul de tabără nu este încă bine organizat... Cea mai mare parte dintre brigăzile care lucrează sunt nou venite pe șantier. Ele nu și-au organizat încă colectivele și de aceea munca nu merge destul de bine. [...] La sectoare, de-abia acum se formează bibliotecile. Material cultural nu este de ajuns, iar unii responsabili culturali prelucrează teze făcute de ei fără controlul colectivului de șantier.

## THE ENTHUSIASM AND TENACITY OF THE BRIGADIERS FROM SALVA-VIȘEU KNOWS NO BOUNDS

Winter has come. [...] At first it was hard. Nothing was ready for winter. The barracks were thin, had no double windows and not even stoves. The brigadiers were not dressed well enough and the seasonal cold that had come to the mountains made them tremble a bit. [...] In the barracks the walls were doubled and earth was poured between them to make the room warmer. Double windows have been installed, and in the dormitories the fire is burning merrily in the new stoves. Dressed in thick clothes, hats and gloves, the brigadiers compete in their work. [...] They work without interruption, the shifts changing every 8 hours. Work is interrupted only when mining is started. [...] The camp program is not yet well organized... Most of the working brigades are newcomers to the site. They haven't organized their teams yet and that's why the work isn't going well enough yet. [...] There is not enough cultural material. And some cultural leaders process theses that they made without the control of the site management.

# ȘI DĂRZENIA BRIGADIERILOR

## DE LA SALVA-VIȘEU

### NU CUNOAȘTE STAVILA

#### INFRUNTAND ZAPADA ȘI FRIGUL, EI SFREDELESC TUNELE ÎN MUNȚII MARA MUREȘULUI

A venit iarna. Vântul se strecoară suflând kos printre culmile Maramureșului, iar apele Sălhoenei s'au zvelt într-o poșchiță de gheață. Dar, cât ține ziua, valea ră-nă de cântec vesel și urlet motoare. Se muncește. Brigadierii mobilizați de U.T.M. din județul de org. de Partid de pe aici și-au luat angajamentul să continue și iarna lucrările într-o termăna cât mai degrabă în lăna.

La început a fost greu. Nici nu era pregătit pentru

larnă. Bărălele erau subțiri, nu aveau terestre duble și nici încălzire sobe.

Brigadierii, nu erau destula de bine îmbrăcați și frigul venit de timpuriu la munte, îl făcea să am tremure.

„Dar, ne-am pus cu toții pe scabă, am muncit bine și acum pregătirile pentru iarnă sunt aproape terminate. Poate să poftescă iarna, căci nu ne mai pasă”, spune brigadierul Chisaru Ștefan din brigada Brălla.

La bărăle, s'au dublat pereții și s'au turnat pământ între ei, pentru a ține mai cald. La ferestre s'au pus geamuri duble, iar în dormitoare, focul arde vesel în robele noi.

Îmbrăcați cu haine groase, cu căclul și cu mănuși, brigadierii muncesc pe întrecute.

#### Se cutremură munții.

În tunel e cald. Se lucrează în cămașă. Echipele de mineri dela înalțare, sfredelesc mereu muntele și vagonetele abia prădădesc să scoată afară pământul.

Aici, lucrează împreună cu mineri bătrâni și echipe de brigadierii. Ei au învățat meseria de mineri și sunt mândri că pot munci la construirea unui tunel așa de mare.

Brigadierul Nichifor Ion din brigada Baia lucrează în tunel dela începutul lucrărilor.

— „Eu, tovarășii spune Nichifor, am îndrăgii tunelul ăsta.”

Am lucrat la el, decând s'a pus primul stâl și s'a dat prima lovitură de târnăcop. L'am văzut crescând metru cu metru și lată că acum, din cel 2400 m. cât va fi el de lung, s'au și săpat 1362 m.”

Se lucrează fără întrerupere, zăturile schimbându-se din opt în opt ore. Se întrerupe lucrul doar atunci când se minează la înalțare.

Dar asta nu ține mult. Câteva minute de așteptare, o flucăre se aprinde deodată și apoi o bubitură ce face să se cutremure tot muntele.

După aceasta lucrul începe din nou și vagonetele care a fără pământul sfărâmat de dinăuntru.

**Programul de tărănu nu este încă bine organizat...**

Cea mai mare parte dintre



Heul-rup! Heul-rup! Treaba merge strună când ești înm și dărz...

Brigăzile ce lucrează, sunt rotund venite pe șantier. Ele nu și-au organizat încă colectivele și deocă munca nu merge destul de bine.

Totuși, în brigăzi e agitație mare. Se pregătesc coruri, cântec, recituri, mele scenice, se formează echipele artistice.

La colectivul de conducere al șantierului și la colectivele de sectoare, s'au organizat comitete de studii, în care se învață istoria Partidului Comunist și al Uniunii Sovietice.

Munca este greu. Mai sunt încă multe de făcut pe șantier, pentru că totul s'a meargă bine.

La sectoare, deocă acum se formează bibliotecile. Material cultural nu este deajuns, iar unii responsabili culturali nu lucrează teze făcute de ei fără controlul colectivului de șantier.

Dar brigadierii muncesc cu stăruință și vor reuși să învingă treburile.

„În organizarea muncii noastre, învățăm din înșurările pe care le am avut în trecut” spune tovarășul Cristian, responsabil cultural din colectivul șantierului.

„Sprîinul cel mai prețios avem de la Partid. Dela primim sfatul și îndrumarea atunci când ne izbim de greutăți.”

„El a îndrumat și controlat munca comisiilor de producție, felul în care ele au aplicat planul de muncă. Așa am reușit să depășim cu 9 la sută programul de muncă din planul colectivului, deocă nu s'a mai sfredel de la începutul lucrărilor pe șantier.”

Șantierul vinește... Mășinile circulă nelucrat, încercate cu materiale pentru lucrări.

Afară e frig și zăpada crește vreau. Dar, brigadierii sfredelși de un entuziasm încrezător muncesc cu stăruință.

Ei sunt siguri, că ajutați de sfaturile și îndrumările Partidului, vor reuși să-și înălțeze înșurările și să contribuie în toate puierile la construirea socialismului la noi în țară.

M. Enescu

### treccerilor socialiste a atelierele P. T. T.

în muncă, lucrează înainte se aduceau stăte

eseau mașinile speciale, nece-

EDar, până la urmă, au fabricat un șablon de oțel, pe care prințându-l într'un dispozitiv special, a permis fabricarea în serie a acestor reglete mișcând în același timp să reușă și timpul de lucru de la 10 ore la 35 ore.

Pentru a ajunge la acest rezultat tovarășii Vișan Gheorgho, Toma Gheorgho și Traian Dumitru, n'au crușat nici un minut din timpul lor liber, lucrând și câte 25 ore voluntare.

Correspondent

Drog Enacho

### jud. U.T.M.-Ilfov, curire s'a ajuns la întreprinderi, de Partid

Ililor grec și a Imperialeștilor neerlandez.

Îndrumătorul Cluciu Ilie, luând



SCANTEIA, DECEMBER 29, 1949

## THE INAUGURATION OF THE SALVA-VIȘEU LINE

On Wednesday, in a spirit of celebration, the inauguration of the railway Salva-Vișeu, which connects Maramures to the rest of the country, took place.

*List of names of those present*

The festivities took place in the train station of Dealu Stefanitei.

[...] Thousands of female and male workers cheered at length for the Soviet Union, our nation's liberator, that helps us build a better life, and step forward toward socialism.

The meeting was opened by Secara Ion, the secretary of the Party Committee of the Salva-Vișeu construction site. Then the engineer Amedeu Georgescu, the technical director of the site, who showed that through this inauguration and the putting of the line in service, Maramures will connect directly to the rest of the country.

[...] Vasile Luca congratulated the workers, the peasant workers, the technicians and engineers that worked on the Salva-Vișeu line. Neither the bourgeois-landlord nor the Hungarian regimes – the speaker said – managed to complete this railway. We inherited from the capitalists a very difficult task. After the overthrow of the bourgeois-landlord regime, we were able to remove the economic and cultural backwardness created by capitalism, and we were able to start building socialism. To build socialism, the speaker continued, means to build more and more factories and industrial plants, schools, railways, highways, bridges, it means fighting ceaselessly to raise the material and cultural conditions of those that work to strengthen and elevate our nation.

[...] For the first time in the history of our country the working people and the different cohabiting nationalities, fighting against chauvinism and removing from their midst those that try to turn us against each other again, locked arms to mold a better destiny and standard of living.

[...] Comrade I. Nieuli then read the Decree decorating a number of workers, technicians, engineers, that stood out during the building of the line Salva-Vișeu. After the cutting of the ribbon, the first train passed on the Salva-Vișeu line, and was cheered at length.

# Inaugurarea liniei ferate Salva-Vișeu

Miercuri dimineață a avut loc într'un cadru festiv inaugurarea liniei ferate Salva-Vișeu, care leagă Maramureșul de restul țării.

Din Capitală au sosit pentru a participa la această festivitate tovarășii: Vasile Luca, secretar al Comitetului Central al Partidului Muncitoresc Român, vicepreședinte al Consiliului de Miniștri, ministrul Finanțelor, I. Niculi, vicepreședinte al Prezidiului Marii Adunări Naționale, general-locotenent Petre Borilă, ministru adjunct al Apărării Naționale, L. Sălăjan, ministrul Construcțiilor, Gheorghe Florescu, secretar al C.C. al U.T.M., Augustin Alexa, ministru adjunct al Departamentului C.F.R., membri al C.C. al P.M.R., Mihai Mujic, membru în Biroul Executiv al C.G.M., C. Doncea, membri supleanți al C.C. al P.M.R.

Au mai luat parte: V. P. Volcov și N. A. Tamojnai, reprezentanți al Ministerului Comunicațiilor din U.R.S.S.,

și Corolev, consulul U.R.S.S. la Cluj.

Deasemeni, au participat reprezentanți al Uniunii Sindicatelor CFR, reprezentanți ai organizațiilor de masă, precum și mii de muncitori și muncitoare, delegații de țărani muncitori din regiunea Maramureș și Năsăud.

Festivitatea a avut loc în gara Dealul Ștefăniței. I-mense panouri cu tablourile conducătorilor iubiți ai clasei muncitoare, drapel românesc și sovietic, lozinci și ghirlande de brad, au dat un aspect sărbătoresc acestei solemnități.

Inaugurarea și darea în circulație a acestei noi linii în ajunul sărbătoririi a doi ani de la proclamarea Republicii Populare Române a prilejuit o însuflețită manifestare de dragoste fierbinte pentru Patria noastră scumpă, care prin lupta neobosită a clasei muncitoare, condusă de Partidul Muncitoresc Român, pășește înainte pe drumul înfloririi ei economice, politice și culturale.

Mii de muncitori și muncitoare au aclamat îndelung Marea Uniune Sovietică, eliberatoarea țării noastre, care ne ajută să construim o viață mai bună, să pășim pe drumul socialismului.

Adunarea a fost deschisă de tovarășul Secară Ion, secretarul Comitetului de Partid al șantierului național „Vasile Luca” Salva-Vișeu.

A vorbit apoi inginer Amedeu Georgescu, director tehnic al șantierului, care a arătat că prin inaugurarea și darea în circulație a noului linii ferate, se leagă direct Maramureșul de restul țării.

Tov. Verdeț Constantin, miner fruntaș, a arătat că muncitorii de toate naționalitățile au muncit cu dragoste pe acest șantier, conștienți fiind că munca lor este în folosul clasei muncitoare, că în felul acesta contribuie la întărirea și dezvoltarea Republicii Populare Române.

A luat apoi cuvântul tovarășul Vasile Luca.

## Cuvântarea tovarășului Vasile Luca

În numele Comitetului Central al Partidului Muncitoresc Român și al Guvernului, tov. Vasile Luca a felicitat muncitorii, țăranii muncitori, tehnicienii și inginerii care au lucrat la construirea liniei ferate Salva-Vișeu.

Nici regimul burghezo-moșieresc român, nici cel maghiar — a spus vorbitorul — n'au reușit să înfăptuiască această cale ferată.

Noi am preluat dela capitaliști o moștenire deosebit de grea.

După doborârea regimului burghezo-moșieresc noi am putut trece la înlăturarea înapoierii economice și culturale la care ne osândise capitalismul, am putut trece la construirea socialismului.

A construi socialismul, a spus mai departe vorbitorul, înseamnă a construi din ce în ce mai multe fabrici și uzine, școli, căi ferate, șosele, poduri, înseamnă a lupta și a munci neconținut pentru ridicarea nivelului material și cultural al celor ce muncesc, pentru întărirea și înflorirea Patriei noastre.

În continuare, tov. Vasile Luca a arătat că regimul

de democrație populară asigură libertatea deplină și drepturile cele mai largi pentru toți cei ce muncesc. Pentru prima dată în istoria țării noastre, poporul muncitor și naționalitățile conlocuitoare, luptând împotriva șovinismului și înlăturând din mijlocul lor pe cei care încearcă să-i învrăjbească iar, au pornit mână în mână să-și săurească o soartă mai bună, un trai fericit.

Peste două zile, a spus în continuare tov. Vasile Luca, sărbătorim a doua aniversare a Republicii Populare Române. În acești doi ani, noi am înregistrat succese deosebite de însemnate în toate domeniile. Noi am făcut pași mari înainte pe drumul înlăturării urmelor războiului, pe drumul făuririi unei economii înfloritoare și a unei agriculturi înaintate, pe drumul făuririi socialismului. Noul Plan de Stat pe 1950 prevede investiții de zeci și zeci de miliarde de lei pentru noul lucrări de drumuri, de fabrici, uzine, mine, pentru instituțiile de cultură, de sănătate — înseamnă un pas înainte pe

drumul învingerii greutăților și lipsurilor.

În timp ce în țările capitaliste aservite planului Marshall mizeria, foamea și exploatarea cruntă a celor ce muncesc crește pe zi ce trece, oamenii muncii din țara noastră, sub conducerea Partidului Muncitoresc Român și cu ajutorul prietenilor al Marii Uniuni Sovietice, obțin noul victorii în lupta pentru ridicarea nivelului de viață, în lupta pentru construirea socialismului.

Cu încredere în forțele noastre, în forțele creatoare ale clasei muncitoare în alianță strânsă cu țărânimea muncitoare, noi mergem înainte spre construirea socialismului, a încheiat tov. Vasile Luca.

Tov. I. Niculi a dat apoi citire Decretului pentru decorarea unui număr de muncitori, tehnicieni și ingineri care s'au evidențiat în munca de construire a liniei ferate Salva-Vișeu.

După tăierea panglicii, primul tren a trecut pe linia Salva-Vișeu, fiind salutat cu îndelungate aclamațiuni.

# CANTECUL BRIGADIERULUI VOLUNTAR

Allagretto mosso

Bri - ga - dier cu pumn de fier, mergîna  
in - te pe şan - tier sorbind din ochi lu - mi - ni din  
za - rii di - mi - ne - ţii tu duci spre vi - i - tor stin -  
dar - dul ti - ne - re - ţii Brigadier cu pumn de fier, mergîna.  
in - te pe şan - tier, tu su - flet - plin de  
gân - duri crea - toa - re în muncă vei gă - si is -  
vo - rul să - nă - tă - ţei Brigadier cu pumn de fier, mergîna.  
in - te pe şan - tier, mergîna. in - te pe şan - tier Briga -  
dier!

Brigadier cu pumn de fier,  
mergi 'nainte pe şantier!  
Sorbind din ochi lumina  
din zorii dimineţii,  
tu duci spre viitor stindardul tinereţii  
Brigadier cu pumn de fier  
mergi 'nainte pe şantier!  
Tu, suseşti plin de gânduri creatoare,  
în muncă vei găsi lucrul sănătos.  
Brigadier cu pumn de fier,  
mergi 'nainte pe şantier!  
Mergi 'nainte pe şantier,  
Brigadier!

Brigadier cu pumn de fier  
mergi 'nainte pe şantier!  
Străngând în mâini lăptiş,  
la pragul primăverii  
mergând spre viitor noi suntem pionerii.  
Brigadier cu pumn de fier  
mergi 'nainte pe şantier!  
Tu tânăr plin de elanul tinereţii,  
la muncă ai pornit în zorii dimineţii.  
Brigadier cu pumn de fier  
mergi 'nainte pe şantier!  
Mergi 'nainte pe şantier,  
Brigadier!

THE SONG OF THE VOLUNTEER BRIGADIER



# Linia Salva-Vișeu a fost înche

17 DEC 1949  
ZIARUL SCANTEIA  
TELEGRAMA  
STR. DOBROGEANU GHIERA NO. 5 BUCUREȘTI  
56 P. 1/2  
E.E.

LOK 6 ROMULI 41 56 16/12 11 40  
• • NOI MUNCITORII SI TEHNICIENII DEPE SANTIERUL NATZIC  
VISEU VASILE LUCA RESPECTAND ANGAJAMENTUL LUAT IN INTAMPINA  
TOV. STALIN AM LEGAT LINIA DELA TELCIU LA VISEU LA 15/1  
TRAIASCA PARTIDUL MUNCITORESC ROMAN • • TRAIASCA. I V ST  
GENIUL OMENIRII MUNCITOARE • • SANTIER NATZIONAL TELCIU

COL 19/12/1949

Pe șantierul național Salva-Vișeu „Vasile Luca”, mii de muncitori s’au angajat să termine noua linie ferată în cinstea zilei de naștere a marelui Stalin.

Pentru îndeplinirea acestul

angajament, s’au organizat avântate întreceri, la fiecare tunel, la fiecare viaduct, la fiecare punct de muncă. În aceste întreceri, muncitorii și tehnicienii șantierului obțin mereu noi și însemnate suc-

cese. Publicăm grama pe care ziarului nostru nunță că în ziua brie au isbutit să monteze adri de șină.

SCANTEIA, DECEMBER 18, 1949

## SALVA-VISEU LINE IS FINISHED

On the Salva-Vișeu national construction site, thousands of workers committed to finishing the line in honor of the great Stalin. To be able to succeed with this commitment, competitions have been organized at each tunnel, at each viaduct, at every point of work. In these competitions, the workers and technicians on the line accomplish new successes. We publish the telegram above that was sent to our newspaper to announce that on December 15 they succeeded in finishing the line, that is to install the last hundred meters of rail.

# RAPORT CIA

ȚARA: România

SUBIECT: Calea ferată Salva-Vișeu-Sighet

DATA DISTRIBUȚIEI: 12 aprilie 1951

1. Calea ferată Salva-Vișeu-Sighet conectează județele Bistrița-Năsăud și Maramureș. Calea ferată a fost planificată în 1930; în 1933 a început construcția în timpul guvernului Maniu. Din cauza dificultăților tehnice, linia a fost finalizată doar până la Fiad, iar proiectul s-a încheiat. Planul era construcția căii ferate de-a lungul malului stâng al râului Sălăuța.

2. În 1947, guvernul s-a angajat să finalizeze calea ferată. În 1948 s-a decis construirea liniei pe malul drept al râului Sălăuța. Proiectul s-a numit Șantierul Național Vasile Luca.

3. Linia prin zona Maramureșului este valoroasă din punct de vedere economic din cauza producției de cherestea din pădurile dense.

4. Construcția liniei ferate a fost împărțită în patru secțiuni, iar fiecare secțiune în câte patru sectoare. Tehnicienii (ingineri, mecanici și alții) erau membri de partid care aveau misiunea specifică (pe lângă misiunea lor profesională) de a „reeduca muncitorimea”. În acest scop a fost creat câte un nucleu politic în fiecare sector, condus de un coordonator politic și ajutat de un grup de spioni care aveau puterea de a aprecia calibrul muncii executate de fiecare muncitor. Deși exista un cod care prevedea o anumită cantitate de muncă, acesta nu a fost respectat de către directorii proiectului. În 1949, mase de țărani din Maramureș au abandonat șantierul din cauza condițiilor grele. Condițiile de trai erau rudimentare și salariile foarte mici.

5. Pe lângă coordonatori, Ministerul de Interne a trimis un detașament de jandarmi care să păzească viaductele în construcție. Astfel, câte 20 de jandarmi au fost campați în fiecare orășel și sat de-a lungul liniei ferate.

6. În 1949, xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx Secțiunea patru, Romuli, pentru găsierea forței de muncă care lipsea pe atunci. xxxxxxxxxxxxxx asistent a doi coordonatori, i s-a dat zona Bucureștiului pentru această sarcină. Incapabil să găsească forța de muncă corespunzătoare, xxxxxxxxxx a solicitat Direcției Penitenciarelor deținuți care să lucreze în zonele cele mai periculoase ale șantierului. xxxxxxxxxxxxxx 30 de deținuți, cu rezerva că îi va aduce înapoi de îndată ce-și vor îndeplini sarcina. Doi dintre deținuți au murit în timpul acestui proiect. Informatorul a fost tras la răspundere și judecat de către coordonatorii politici din sectorul său, dar a fost achitat de acuzațiile aduse împotriva lui.

7. Linia a fost inaugurată pe 12 decembrie 1949. În 1950 au fost plantați copaci de-a lungul liniei, în toate locurile expuse la eroziune.

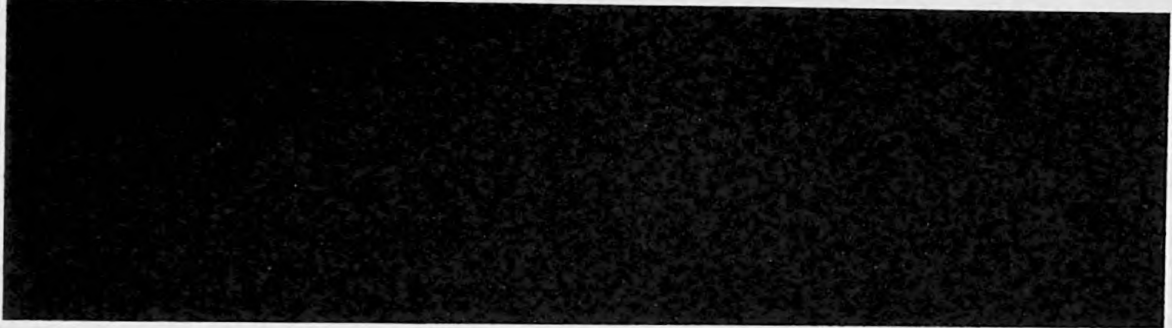
8. Calea ferată menționată mai sus este importantă pentru că face legătura cu frontiera cehoslovacă.

INFORMATION REPORT

COUNTRY Rumania  
SUBJECT The Salva-Viseu-Sighet Railroad  
PLACE 25X1A  
ACQUIRED [REDACTED]  
DATE OF INFO. [REDACTED]

CD NO. [REDACTED]  
DATE DISTR. 12 APR 51  
NO. OF PAGES 2  
NO. OF ENCLS. 1 sketch  
(LISTED BELOW)  
SUPPLEMENT TO REPORT NO. 25X1X

Handwritten initials and number: 241



1. The Salva-Viseu-Sighet railroad connects the districts of Bistrita, Nasaud, and Marasurus. The railroad was planned in 1930; in 1953 construction began during the Lanlu Government regime. Because of technical difficulties the line was only completed up to Find, and the project was ended. The plan was to construct the railroad on the left bank of the Slavuta River.
2. In 1947 the government undertook to finish the railroad. In 1948 it was decided to construct the line on the right bank of the Slavuta River. The project was called Santierul National Vasile Luca.
3. The line through the Marasurus area is valuable from an economic point of view because of the yield of lumber from the rich forests.
4. The construction of the line was divided into four sections, and each section into four sectors. The technicians (engineers, mechanics, and others) were Party members with the specific mission (besides their professional mission) of "re-educating the working masses". From this point of view a political nucleus was created in each sector, directed by a political coordinator and assisted by a group of spies who had the power to judge the caliber of work performed by each laborer. Although a code for workers stipulated a certain amount of work, it was not respected by the directors of the project. In 1949 masses of peasants from Marasurus abandoned the Santier because of the difficult conditions. Living conditions were primitive and wages extremely low.
5. Besides the coordinators, the Ministry of the Interior sent a detachment of gendarmes to guard the viaducts which were under construction. Thus, about 20 security guards were camped in every small town and village along the line.

25X1X 6. In 1949 [REDACTED] Section Four, Banuli, of finding manpower which was lacking at the time. [REDACTED] assistance of two coordinators was given the Bucharest area for his task. Unable to find the proper manpower, [REDACTED] requested prisoners from the Direction of the Penitentiaries to work on the most dangerous part of the line. [REDACTED] 30 prisoners with the reservation that he would return them as soon as the job was completed. Two of the prisoners were killed while on this project. The informant was held responsible and he was

CLASSIFICATION SECRET

STATE #	<input checked="" type="checkbox"/>	NAVY #	<input checked="" type="checkbox"/>	NSRR	<input checked="" type="checkbox"/>	DISTRIBUTION							
ARMY #	<input checked="" type="checkbox"/>	AIR #	<input checked="" type="checkbox"/>	FBI	<input checked="" type="checkbox"/>								

CONFIDENTIAL

Document No. 3  
 No Change in Class.   
 Declassified  
 Class. Changed To: TS S 6  
 Auth: [REDACTED]  
 Date: 8/28/82 By: [REDACTED]



# SCURT ISTORIC AL LINEI SALVA-VIȘEU

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, cândva simbol al modernității și al triumfului omenirii în efortul de înlănzire a distanțelor și a naturii, sunt percepute adesea de generațiile recente ca relicve ale unei lumi învechite și depășite, simbol al unei modernități timpurii și încete. 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. Așa cum sublinia Tony Judt într-un eseu, „niciun alt mijloc de transport, nicio altă industrie nu a produs sau facilitat schimbarea într-o măsură atât de mare precum inventarea și utilizarea trenului. [...] 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.”<sup>1</sup> 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.

Interviurile realizate cu vârstnici care au prins construcția căii ferate Salva-Vișeu evidențiază amploarea transformărilor produse asupra comunităților de pe Valea Sălăuței și efortul impresionant depus pentru realizarea legăturii feroviare cu Maramureșul. Construcția căii ferate Salva-Vișeu s-a desfășurat în mai multe etape, sub mai multe regimuri politice și administrații statale, în

1. Tony Judt, *Când lucrurile se schimbă. Eseuri 1995-2010*, Editura Litera, 2017, p. 293.
2. Radu Mârza, *Călători români privind pe fereastra trenului. O încercare de istorie culturală (1830-1930)*, Editura Polirom, Iași, 2020, p. 19.
3. D. Turnock, „Transport for Romania’s Carpathian Forests: Improved Accessibility through Technological Change”, *GeoJournal*, vol. 22, nr. 4 (decembrie 1990).
4. *Căile de comunicație și transporturile din județul Bistrița-Năsăud*, Editura Mesagerul, Bistrița, 1999, p. 179.

prima jumătate a secolului al XX-lea. Dezvoltarea rețelei feroviare are la bază mai multe rațiuni de ordin economic și statal. Majoritatea proiectelor feroviare din zonă s-a fundamentat pe rațiuni de ordin extractivist, vizând 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, fie că vorbim de administrația imperială austro-ungară, fie de cele românești, regală și comunistă. Foarte importante au fost și imperativele de ordin comercial, dezvoltarea unei rețele feroviare scurtând semnificativ durata transportului diverselor produse din zonă, care înainte se făcea cu căruța. Odată realizate, căile ferate și trenurile care le circulau au avut numeroase „consecințe asupra mobilității umane și sociale, asupra dinamicii localităților și regiunilor, asupra economiei”.<sup>2</sup>

Sub aspect economic, miza extinderii rețelei de cale ferată pe Valea Sălăuței, ca și în alte zone montane, a fost exploatarea pădurilor și a altor resurse naturale.<sup>3</sup> 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-Transbordare-Fiad; Telciu-Romuli și Telciu-Valea Seacă, ultima construită de „popa Grigore”, un întreprinzător privat).<sup>4</sup>

Administrația românească interbelică a continuat din 1937 extinderea căii ferate Salva-Vișeu, miza acesteia fiind crearea unei legături feroviare cu Maramureșul, mai vechea rută care implica un ocol Cluj-Halmeu-Câmpulung pe Tisa fiind problematică în noul context.<sup>5</sup> Lucrările s-au oprit în 30 august 1940, datorită ocupării Transilvaniei de Nord de către Ungaria în contextul dictatului de la Viena, fiind finalizați integral 20 km dinspre Salva, dintre care 15 km până la Telciu au fost dați în exploatare la 3 octombrie 1939. S-a realizat și o legătură provizorie cu Maramureșul, printr-o linie îngustă cu ecartament de 0,76 m, 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, nu cu muncitori salariați.

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, fiind și o cale de conexiune cu Uniunea Sovietică. Importanța acestei conexiuni are la bază deopotrivă rațiuni de ordin militar – facilitarea accesului armatei sovietice în partea de vest a României – cât și de ordin economic, anume nevoia unei rute pentru transportul resurselor naturale exploatare în regiune. Astfel că, repararea infrastructurii feroviare distruse în timpul războiului și extinderea acesteia a fost una dintre urgențele

5. 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.” (Căile de comunicație și transporturile din județul Bistrița-Năsăud, Editura Mesagerul, Bistrița, 1999, pp. 321-322)

majore ale noului regim. În acest context, în 1948 se reia munca de construcție a căii ferate Salva-Vișeu.<sup>6</sup> 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 subliniază miza economică a exploatării pădurilor, cea mai importantă resursă naturală a zonei. 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 Bistrița-Năsăud.

Pentru regimul comunist, șantierul era important și din perspectiva popularizării ideologiei socialiste în rândul populației și a consolidării sale în teritoriu. Ca și în cazul altor proiecte ambițioase demarate în epocă, șantierul Salva-Vișeu a avut o importantă componentă pedagogică și propagandistică, fiind organizat ca o școală în care s-au format numeroase cadre ale noului regim și prin care s-au reabilitat foști opozanți ai regimului sau persoane care făceau parte din categoriile considerate indezirabile de noua putere politică. 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 școliiți, țărani, muncitori, ingineri etc. într-un fel de poveste de succes a epocii. Dincolo de accentele propagandistice specifice materialelor de presă sau a celor publicate de diverși scriitori care au vizitat șantierul, finalizarea căii ferate Salva-Vișeu a implicat un efort și o mobilizare impresionantă, 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 2400 m. Pentru a termina și da în uz cât mai repede calea ferată, s-a lucrat 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. Astfel că, așa cum consemnează documentele din arhive, presa și literatura vremii, precum și memoria localnicilor, au fost numeroase accidente de muncă, în unele cazuri soldate cu decese.<sup>7</sup> Demarat în 1 aprilie 1948, șantierul Salva-Vișeu a durat aproximativ un an și jumătate, pe 28 decembrie 1949, Vasile Luca, ministru de finanțe, tăind panglica la momentul inaugurării.

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

6. Gavril Preda, „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.

7. 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 pămînt, 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. Tinerele trupuri frînte au fost culese cu grijă, pregătite pentru ultimul drum. Au venit familiile. Cum să le poți uita lacrimile? (Augustin, V. „De la Salva la Vișeu” în vol. *Romanticii. Epopeea bluzelor albastre*, Editura Albatros, București, 1983, p. 111).



locale din acele vremuri, ci și prin raportare la durata în prezent a proiectelor de infrastructură feroviară și rutieră, în pofida avansului tehnologic spectaculos. Ceea ce face cu atât mai de înțeles tristețea și frustrarea localnicilor mai în etate 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 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 mulți indivizi. Efectele de multiplicare ale acestui proiect de infrastructură publică 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.

Degradarea acesteia, în special în ultimele două decenii, este deplânsă mai ales de cei care au beneficiat de binefacerile transportului feroviar, atât în calitate de navetiști, cât și 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, mutarea accentului dinspre transportul feroviar înspre cel rutier și 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. Starea precară a liniei ferate, ruinarea unora dintre gările de pe rută (Romuli, Fiad), transformate în halte în care mai opresc doar trenurile personale, 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 rutier. Sunt roadele unei viziuni politice și economice care fetișizează profitul și individualismul în detrimentul bunurilor publice comune, a interesului colectiv și a protejării mediului.

Valer Simion Cosma

# A SHORT HISTORY OF THE SALVA- VIȘEU LINE

In the last decades of Romania's history, it seems we are living the end of the era of rail transport – an infrastructure in a constant and accelerated degradation, with many kilometers that are disused and reclaimed by nature, with neglected viaducts and bridges, and a full process of transformation into ruins. Trains, once a symbol of modernity and the triumph of mankind over distance and nature, are often perceived by younger generations as relics of an antiquated and outdated world, a symbol of early and slow modernity. It takes an effort of the imagination and education to understand the impact on the landscape and society that the development of rail transport actually had. As Tony Judt pointed out in an essay, “no other means of transport, no other industry has produced or facilitated change to such an extent as the invention and use of the train. [...] The train did more than facilitate travel and thusly change the way the world was seen and described. The train transformed the landscape. [...] More than any technical invention or social institution, the train represents modernity.”<sup>1</sup> But, as the historian shows, the train is the symbol of an inclusive modernity, in which public transport becomes accessible to more and more people, regardless of their social class, as opposed to the imaginary of neoliberal modernity in which we live, based on an individual barricaded not only in a personal car, but also behind one's own egocentric fantasies and competitive dynamics related to an illusory choice.

The interviews conducted with the elders who caught the construction of the Salva-Vișeu railroad, highlight the magnitude of the transformations produced on the communities in the Valea Salautei and the impressive effort made to achieve the rail connection with Maramures. The construction of the Salva-Vișeu railway took place in several stages, under several political regimes and state administrations, in the first half of the twentieth century. The development of the rail network is based on several economic and national motivations. Most of

1. Tony Judt, *When the Facts Change: Essays, 1995-2010*
2. Radu Mârza, *Călători români privind pe fereastra trenului. O încercare de istorie culturală (1830-1930)*, Polirom, Iași, 2020, p. 19.
3. D. Turnock, “Transport for Romania's Carpathian Forests: Improved Accessibility through Technological Change”, *GeoJournal*, Vol. 22, No.4 (December 1990).

the railroad projects in the area were based on extractivist reasons, aiming to accelerate the exploitation and capitalization of natural resources, and secondarily on political grounds, national unification and consolidation of the state presence, whether we are talking about the Austrian-Hungarian imperial administration, or Romanian (royal and communist). The trade imperatives were also very important, the development of a railway network significantly shortening the duration of transport, which before had been done by horsedrawn carts, of various products in the area. Once built, the railways and the trains that ran on them had numerous "consequences on human and social mobility, on the dynamics of localities and regions, on the economy".<sup>2</sup>

From an economic point of view, the stakes for the extension of the railway network on the Valea Salautei, as in other mountainous areas, was the exploitation of forests and other natural resources.<sup>3</sup> In this sense, at the end of the 19th century and in the first half of the 20th century, the Hungarian and then Romanian administrations built in many mountainous areas narrow railway lines, including on the Valea Salautei (Telciu-Transbord-Fiad; Telciu-Romuli and Telciu-Valea Seaca, the last built by "popa Grigore", a private entrepreneur).<sup>4</sup>

Starting in 1937, the interwar Romanian administration continued the expansion of the Salva-Viseu railway, its stake being the creation of a rail connection with Maramures, the previous route involving a Cluj-Halmeu-Campulung detour on the Tisza, which was problematic in the new context.<sup>5</sup> The works were stopped on August 30, 1940, due to the occupation of Northern Transylvania by Hungary in the context of the Vienna Diktat, by which time 20 km from Salva had been completed in full, of which 15 km to Telciu were put into operation at October 3, 1939. A temporary connection was made with Maramures, through a narrow-gauge line with a gauge of 0.76 m, to connect the Telciu Transbord station at km 15 with the Moisei station. The line was completed in June 1940, being built by the government using military units, not salaried workers.

The end of the Second World War brought Romania to another geopolitical configuration, with a radical change in regime, and the rail connection with Maramures became a priority once again, also establishing a connection with the Soviet Union. The importance of this connection was based on both military reasons – facilitating the access of the Soviet army in the western part of Romania – as well as economic ones, namely the need for a transport route in the region for natural resources. Thus, the repair of the railway infrastructure destroyed

4. Căile de comunicație și transporturile din județul Bistrița-Năsăud, Mesagerul, Bistrița, 1999, p. 179.

5. By Decree Law no. 3466/18 October 1937 "for the authorization of the Salva Vișeu railway works, it was established that RA-CFR is authorized to conclude a contract with the Romanian Construction Company UNIREA from Bucharest, for the execution of embankments, structures, embankments and consolidations, buildings and tunnels up to 600 m long, on the Salva-Vișeu line, up to the amount of 400 million lei, in accordance with the draft contract annexed to this decree." (Căile de comunicație și transporturile din județul Bistrița-Năsăud, Mesagerul, Bistrița, 1999, pp. 321-322)



during the war and its expansion was one of the primary agenda items of the new regime. In this context, in 1948 the construction work of the Salva-Viseu railroad was resumed.<sup>6</sup> The importance of this line is also highlighted in a CIA document, declassified in 2001, where, in addition to a very brief presentation of the project's history and description of how the "Vasile Luca National Construction Site" was organized, the economic importance of forest exploitation is underlined as the main natural resource of the area. It can be seen that regardless of the political regime and the state administration, this railway project was done for extractivist reasons, forest exploitation still being one of the major economic activities in Maramures and Bistrita-Nasaud.

For the communist regime, the construction site was also an important tool to popularize the socialist ideology among the population and consolidate it within the territory. As in the case of other ambitious projects started at the time, the Salva-Viseu construction site had an important pedagogical and propagandistic component, being organized as a school in which many cadres of the new regime were formed and through which former opponents of the regime, or persons who belonged to categories considered undesirable by the new political power have been rehabilitated. The famous "brigadiers" arrived in Valea Salautei from all over the country, the press of the time periodically publishing materials about youth mobilization and the collective effort that brought together students, peasants, workers, engineers, etc. in a kind of success story. Beyond the propaganda specific to the press outlets of the time, or those published by various writers who visited the site, the completion of the Salva-Viseu railway involved an impressive effort and mobilization, as the part of the line that remained to be built were the most difficult, especially the construction of viaducts and construction of the 5 tunnels, of which the longest, from Dealu Stefanitei to Sacel had a length of approximately 2400 m. In order to finish and put the railroad into use as soon as possible, workers often used rudimentary techniques, in harsh conditions and at a fast pace, as can be seen from the photos in this book. Thus, as recorded in archival documents, in the press and literature of the day, as well as the locals' oral histories, there were numerous accidents at work, in some cases resulting in deaths.<sup>7</sup> Started on April 1, 1948, the Salva-Viseu construction site lasted about a year and a half, and on December 28, 1949, Vasile Luca, Minister of Finance, cut the ribbon at the time of the inauguration.

6. Gavril Preda, "Considerations on the Status of the Romanian Railways during the First Years after World War II", in *Buletinul Universității Petrol-Gaze Ploiești*, vol. LVIII, No. 1/2006, pp. 47-52.

7. Such a landslide cost us a lot in one day. Some brigadiers, as if younger than all the others, were taken by the waves of the earth, made one with them and pushed towards the bed of a river that fully deserved the name of "death". It was a death that frightened enough. The young broken bodies were carefully picked up, ready for the last journey. Families have come. How can you forget their tears?" (Augustin, V. „De la Salva la Vișeu” in vol. *Romanticii. Epopeea bluzelor albastre*, Albatros, București, 1983, p. 111).

The realization of such a complex project in such a short time and in a difficult natural environment is impressive not only from the perspective of the local population at that time, but also considering the current duration of finalizing rail and road infrastructure projects, despite the spectacular technological advancement. Which makes the sadness and frustration of the older locals, with the slow pace in which most of the public rail and road infrastructure construction sites are currently carried out, all the more understandable.

For the new regime, the construction site was also a way to strengthen its presence in the area and to attract the support of the local population, impressed by the momentum of development in infrastructure and the local economy. The jobs generated by this site, and subsequently by everything that meant the operation and maintenance of the railway, were not of negligible importance to the communities in the area, functioning as a social elevator for many individuals. The multiplier effects of this public infrastructure project were felt by the population as a great leap in the path of development, despite the many shortcomings of the regime and the excesses of its propaganda. For most of the population, the new railway meant access to better jobs, both in the area and in other parts of the country, as well as leaving relative isolation, due to the importance of this route connecting Maramures and the north of Bistrita-Nasaud county with Bucharest, Cluj, Timisoara, Constanta and many other important cities in economic and educational terms.

Its degradation, especially in the last two decades, is lamented especially by those who have benefited from rail transport, both as commuters and as seasonal forest workers, in construction or agriculture, throughout other regions of the country. The lack of investments in repair and improvement works of the railway infrastructure, the shift of focus from the railway to road transport, and the successive measures of reorganization and "efficiency" of the CFR brought the Salva-Viseu railway into a prolonged state of "restriction of speed" (for more than twenty years) and with a much smaller number of trains than during the communist period. The precarious condition of the railroad, the ruin of some of the train stations on the route (Romuli, Fiad), where now only passenger trains stop rarely, the train car rusting near the line somewhere in Transbord, where it derailed a few years ago, the speed of maximum 30 km/h and the running schedule of some of the trains, which goes against the grain of the needs of commuters, are more than signs of indifference to the infrastructure and the idea of a public transport that is less polluting than road transport and accessible to the general population. These are the fruits of a political and economic vision that fetishizes profit and individualism to the detriment of common public good, the collective interest and the protection of the environment.

Valer Simion Cosma



Valer Simion Cosma cu tren rostogolit, Telciu/ Valer Simion Cosma with overturned train, Telciu. 2020. Foto/Photo: Patricia Marina Tomas





# DUMITRU GANEA

NĂSCUT: 23 FEBRUARIE 1937

NU A LUCRAT LA LINIE, DAR ÎȘI AMINTEȘTE...

– *Cum erau condițiile de muncă și de trai, atunci?*

– Condițiile, ori în ce caz, erau bune, treburile erau bine gândite, făcute, aranjate. Îi aduceau, mă, cu mașinile, că o făcut și linia îngustă, dar nu se prea foloseau de ea. Știi ce aduceau pe linia mică, aia îngustă? Grinzile le aduceau. Le-o adus pe linia mică, aicea, la grădină, la Magdalena asta a noastră. Îs grinzile astea la care ne uităm noi de aici, de la pod (în spatele casei interviuatului, în fundul grădinii este viaductul Hoitu, n.n.). Închipuie-ți, nu era mecanizat nimica. Se săpa cu târnacopu' și să ducea pământu' ăla din fundație cu roaba. Erau făcute niște trepți. Unu' lua pământu' de acolo, de jos, și-l zvârlea tuma la al doilea, în sus, și tot așa, până ce-l scotea afară. Închipuie-ți, nu cu escavatoare și cu treburi ce-avem amu. Rudimentar s-o lucrat. Și, să vezi dumitale, măi fată, că n-o fost chiar așa ușor. Era organizat șantieru', da' nu așa cum credem noi (că n-aveau unde să doarmă și să mănânce, n.n.). Aveau. Erau făcute locuințe și vile și stăteau acolo muncitorii, da' nu tătă trupa-ntr-un loc. Acolo, la vile, locuiau inginerii. Calmanu (Calmanovici, n.n.) și cu trupa lui. No', și Calmanu ăsta avea sectoru' ăsta de aicea, de la Valea Sabii (la intrarea în sat, n.n.) de acolo, de pe undeva, de unde-i cariera aceea, și până la Valea Cioatelor (alt viaduct, n.n.). Așa! La Valea Cioatelor era altu' care răspundea de alt sector. Aieștia, care lucrau aicea, trebuiau să steie până la capăt. La capătu' lucrării. Era aicea, la noi acasă, în casă la tata și la mama...; aicea era cantina inginerilor ăia. De-acolo coborau și luau cafeiu, aicea, și se duceau iar pe coastă, acolo. Era frumos: o vilă cu așă-ni, o..., cum i se zice la aia în care stai să faci plajă? Terasă? Terasa aia, la etaj. Acolo era locul unde stăteau, da' nu se holbau toți la ei, ca acuma. S-o-ntreținut, și curățenie, și-acolo..., nu mai pcicau salcâmi-n linie, ca amu. Amu..., amu-i haos! „Ne-am modernizat” și noi, amu, nu? Ne-am pus „la rând” cu restu' lumii, ce să zic?

– *Când a început proiectul?*

– Păi, stai așa, că o fost mai din-colo cam din '48-'49. No, și-atuncea, am zis: „Dacă se face linia asta, am scăpat! Mai intrăm și noi în rând cu lumea, cu restu' populației.” No, cum o-nceput? Apoi, să știi dumneata, că nu prea o fost la inițiativa lor, a lu' ăia de la București. Sovieticii ăștia..., lor le-o trebuit! O zăs: „Măi, ce facem noi, că în nordu' ăsta de țară, noi nici o legătură n-avem?” De la Sighet, la Valea Vișeuului, aveau. Apăi, erau și vrute de-a noaste, cu Ardealu'. Da', așa era:

mereau până-n Valea Vișăului, acolo să descărca, să-ncărca pe celalalt tren și să ducea unde trebe... Până ne-am gătat de plătit datoriile. Cereale și lemne! Și animale se transportau pe calea ferată, și câte-cele... Aaai, mă, ce-nteressant o fost!

– *Cam câți ani a durat treaba asta, șantierul ăsta?*

– Vaiii! Da' când o trecut prima locomotivă, vai, mă, atâta ne-am uitat noi și-atâta ne-am temut, și ne era că s'a strica și linia s'a rumpe. Apăi, pe-aceia, prin grădină era linia..., prin dosu căsii. Trecea linia mică, cu locomotiva aceea. Mocăneața! Până prin fundu' grădinii tăt bărăci erau, unde șădeau muncitorii ăia care lucrau acolo. Și tăt felu' de materiale erau. Ooooo, Doamne, mă, ce fain o fost! Și s-o „fumat” tăte! Muncitori erau puțini, de aici. A' noști le aduceau, mai mult, grinzile. Materialele alea de susținere. Alea le aduceau. No, și tare bine-o fost și frumos, da', pfuuu, ne-o stricat grădinile, mă! Pe aceia-i, și amu, pământu ăla ce l-o scos ei de-acolo. Să vezi ce mormane am... Și tăți am făcut plângere acolo..., mă, la ministru ăla a căilor ferate, și ne-o despăgubit. Unde-o fost traseul liniei ne-o expropriat. Ne-o zăs:

„No, ăsta-i a nost. De la poșiumpu (stâlpișorul, n.n.) ăsta la deal e a nost și la vale e a vost. Gata!” Ș-apoi ne-o dat „o mulțime” de bani și ne-am văzut de treabă. Da, dar..., în fiecare zi, salvarea! De pe-aceia, din sectoru aiesta, până la Valea Cioatelor și până mai în jos, în fiecare zi venea salvarea și ducea câte-un beteag la Năsăud, la spital. Se accidentau. Au zis: „Ia, aicea facem tunel! Așa, o lopată dacă rămâne, de pământ, aceea o punem deasupra. Facem tunel!” Și de aceea acolo, cum îi ziceau ei demult, „pe lângă apă”, o murit mulți. O echipă întregă. I-o prins acolo, în pământ. Că, dacă ei o săpat și dincolo și dincoace, o căzut și i-o prins. Aicea, la podu' cu tunelu' ăsta din sus, de pe pădure, aicea o fost năcazu'. Când o fost șantieru', avea fiecare grup punctu' lui sanitar. Fiecare cu a lui. Că trata muncitorii care să betejeau acolo, la șantier. Apoi, o apărut punctu' sanitar și asistența medicală.

– *Era și armată pe șantier?*

– Mă, nu prea o fost. Fără, așă, numa' ca să mențină ordinea. Și securitatea. ăia, cu securitatea, ne-ntrebă: „No, ce gânduri aveți amu, cu comuniștii ăștia?” Și ăștia, cam atât! Să nu credeți c-o săpat ei la linie. Nu. Muncitorii ăștia, aduși de prin Zalău, de prin tătă țara... Cam așă: o recrutat din tăte părțile.

– *Ați călătorit mult cu trenul, după aceea, după terminarea muncii pe șantier?*

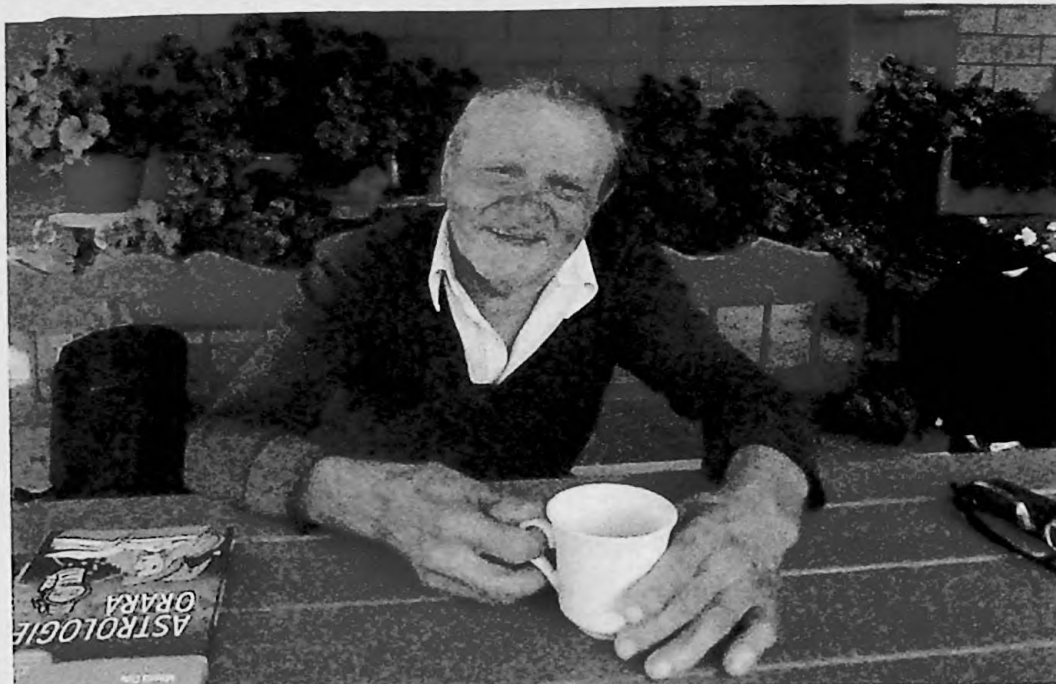
– Da. Cursă era numa' demneața: Bistrița-Vișău și sara venea-napoi. No? Te puteai tu duce până-n Năsăud, să... nu știi ce? Cu ăștia ne ducem până în Salva, acolo stam în povești cu ăia... și mai departe. O apărut și un cântec: „De la Salva la Vișău”.

– *Cum era partea cu politica în vremea aceea?*

– Marii dascăli, ăștia: Marx, Engels și Lenin... Și era și Stalin, mai de-apoi. Da. Mai târziu, că probabil el era în altă grupă. Și pe ăștia îi puneau în tablouri, acolo, prin pădure și pe jos și pe copaci și noi ne uitam la ei. Și interesant o fost când o murit Stalin: o început să plângă Onița Coroi, profesoara de rusă. Și-am purtat și cravată, și-am... (arată cum bătea din palme, cum aplauda, n.n.). No, ni, mă, la ea! O-ha!

– *Cum se-nțelegeau localnicii cu cei străini?*





Dumitru Ganea, Romuli, 2020. Foto/ Photo: Gabriela Elena Herța

– Bine să-nțelegeau. N-aveau nicio problemă, nu. Ne-aduceau pâine, nouă, și noi le dam lapte la șoferii și inginerii ăștia. Lapte de pus în cafei. Așa s-o lucrat aici, în sectoru' ăsta. Cred că așa o fost și mai la deal. Apoi, mai luau ăștia, de la oamenii din sat, ceva carne. Se tăia câte-un cârlan, de ăsta, ceva miei... Lua șăfu' ăla de echipă câte unu' și-l împărțea la tăți, la tătă echipa, că la cantina aceea, prin fansulele (fasole, n.n.) acelea nu prea erau dărăbi de carne. Împărțeau ce le dădeau agricultorii ăștia, a' noști.

– *Au învățat localnicii ceva, de la cei care-au trecut pe-aici?*

– Da, cum să nu! Păi, de la fiecare. Mai ales femeile de-aici, de la cucoanele alea...

– *Cum au început să meargă oamenii de aici la școlile de impiegați, de acari, de revizori de cale?*

– Păi, deschiderea liniei ăstea, așa, și a șoselei și a liniei înguste o fost un aur pentru strâmbenii ăștia care s-o născut aicea, din „viniți-din-tăte părțile”, ca-cum o mărs ăia în America.

– *Cum a mai influențat și schimbat viața în comunitatea dumneavoastră această linie de tren?*

– Păi, o influențat! Și mama o mărs în țară (în Banat, la munci agricole, n.n.) și-o adus bucate și, nu știu, vreo două-trei erau într-un vagon de acela și știa fiecare care-cum iau (ce aduc, n.n.) și..., până-n Dealu Ștefăniței..., și acolo le-o dat jos. Ăăăă, cum îi să zice la asta...? Dezvoltarea asta economică a localnicilor de aici! Da, asta o făcut linia asta! Păi, erau năcăjiți aici, mă, închipuie-ți! Vaaai de mine! Dacă din piață, din Năsăud își lua omu' o mierță de mălai, și-o ducea până-Ntre-Văi sau până-n Cocosăș cu căruța sau, și mai rău, în spate. Mă, ce interesant o fost

când o apărut și evreii\*! Cu ei o-nceput industrializarea! Eh, evreii! Trebe să le mulțumim. Unii poate îi urâsc pe evrei, da' ăștia o contribuit la construcția șoselei între Telciu și Moisei. Și Săcel, adică. Asta-i, cu a drumului! Da' și la linia îngustă, între Telciu și Vișău, da, tot evreii ăștia o contribuit. Că ăștia aveau marfă și, na, cu ce să și-o ducă? În spate? O fost și vizitii evreii din zona asta.

– *Deci, credeți că au avut rost lucrările astea, șantierul, linia ferată?*

– Cum să nu fie cu rost, măi fată? Cum să nu fie? Moroșanii viniți de prin Maramureș, de dincoace de Sighet. Se opreau. Până aicea și până-n Salva, veneau cu căruța. Și-acolo numa' luau trenu', din Salva. Închipuie-ți, ce greutăți o fost! Pentru ei, șantieru' ăsta, Salva-Vișău o fost un..., o mană cerească. Îți spun, eu! Și pentru noi, bineînțeles!

– *Care au fost factorii care au dus la declinul liniei în ultimii ani, până la starea actuală, unde nu mai merge aproape deloc și infrastructura e delăsată...*

– Da, îs din ce în ce mai puține trenuri... Păi, io-ți spun de ce! Măi! Guvernu aiesta a' țării noastre, ăla de atunci, o-ncercat să industrializeze populația. Să nu stăie tot cu jugu' ăla a' taurilor și cu boii prinși în jug. Și cu asta, cu linia, am început: să ne industrializăm, să ne mecanizăm. Acuma... nu mai sunt atâtea trenuri. De ce? De ce ne-am făcut fiecare, ne-am cumpărat mașini. Fiecare familie are câte două mașini. No? Nu mai este cerere, dragă! Păi, are și ficioru', are și ginerele, și are și fata, care se duce-n Spania cu ea. No, poftim: în curtea asta-s deja trei mașini. Demult, nu era nimic. Numa'...

– *Vi se pare mai ieftin să circuli cu mașina personală, decât cu trenul?*

– D-apoi, ni! Cum crezi? Acolo mă sui, ba, dacă mă grăbesc, mai apăs mai tare, așa... apoi, unde ajunge, ajunge!

– *Ce vă mai amintiți?*

– Am făcut noi inaugurarea tunelului, la Dealu Ștefăniței. Am făcut, acolo, am făcut și-aicea și-n Săcel. Tăți săcenii, adunați acolo, și a' noști, iară. Ș-o vinit la inaugurare ministru' de finanțe. Vasile Luca o fost, o dată. Așă! Și Petru Groza, primu' ministru. Ana Pauker o vinit și nu știu ce mașină o zâs că are, că poți pușca-n ea că nu, n-o omori. Nimic. Blindată. Auzi? Așă să zâce? O zâs aieștea că: „Dejeaba dăm noi cu pocietri în mașana aceia a lor, că munții n-o prinde, d-apăi bolovanii ăștia a' noști!” No, mă, nu ne-o țânut figura. No, și o făcut aicea, în Dealu Ștefăniței 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 (festivitate, n.n.). La ieșirea din tunel, acolo, în Săcel. Cred c-o tăiet și panglică, da' acolo, în Săcel.

– *Ce altceva mai vreți să ne spuneți? Ce v-a mai impresionat?*

– Ce m-o impresionat pe mine? Oamenii ăștia, evreii, și inginerii. Inginerii. C-apăi erau unii și pe la case. Și pe la noi, pe-acasă, mai erau unii, care durmeu pe-acelea, mai mâncau pe-aici... Și-aceia, evreii, m-o-nvățat și pe mine tabla înmulțirii. Că, să știi, eu numa în clasa a V-a am intrat la cursuri de-astea. Am fost cu alfabetizarea. Când prindeam pe unu' că știe o țără de carte, mai bine: „Da', asta de ce-i așa?” Și nu-l lăsam pe ăla... până îmi spunea că 4x7 îi 28. Așa am ajuns eu contabil! Să vezi



Stația Romuli/ Romuli Train Station. 2018. Foto/ Photo: Olga Ștefan

numă', dumneatale, cum o fost cu alfabetizarea din vremea aia. Aicea o fost centru de alfabetizare. Aici, la noi. În perioada aceea. Imediat după ce s-o dus inginerii. Și-o fost strâns, da' încă nu tăte bărăcile. O descoperit aștia, organele locale, că sunt mulți care încă nu știu scrie și gata, hai cu alfabetizarea! Și, ca să grăim așa între noi, cam târziu te-ai apucat și dumneata de treaba asta, de ne ascultat cum povestim.

Interviu de Gabriela Elena Herța

\* Cuvântul folosit în interviu nu e evreu, ci „jădan”, termen înjurios și rasist la adresa evreilor care a început să aibă conotații negative odată cu apariția unui antisemitism răspândit începând cu sfârșitul secolului XIX și începutul secolului XX la nivel popular și religios, și promovat de către intelectuali, politicieni și ziarști. (ed.)



# DUMITRU GANEA

BORN: FEBRUARY 23, 1937

DIDN'T ACTUALLY WORK ON THE LINE BUT REMEMBERS IT ALL...

– *What were the conditions of work and life here, at that time?*

– The conditions, in any case, were good, things were well thought out, done, arranged. They brought them with their cars, because they also built the narrow-gauge line, but they didn't really use it. Do you know what they brought on the small, narrow-gauge line? They brought the beams. They brought them on the narrow-gauge line, here in the garden, to this Magdalina of ours. They put them down there. Yes, they brought four pieces of this beam and welded them here. These are the beams we are looking at from here, from the bridge [behind the interviewee's house, at the bottom of the garden is the Hoitu viaduct]. Imagine, nothing was mechanized. They dug with a pickaxe and carried that earth from the foundation with the wheelbarrow. They made some steps. One would take the earth from there, from below, and throw it exactly to the second, up, and so on, until the last one took it out. Imagine, not with excavators and things we have now. It was rudimentary. And, you see, girl, it wasn't that easy. The construction site was organized, but not as we think [because they had nowhere to sleep and eat]. They did have. Houses were built, and villas were built, and the workers lived there, but not the whole group in one place. Engineers lived there in the villas. Calmanu [Calmanovici] with his band. He was the foreman of the site. And this Calmanu had this sector from here, from Valea Sabii [at the entrance to the village], from there, from somewhere, where that quarry came from, and to Valea Cioatelor [another viaduct] So! At Valea Cioatelor there was another person in charge of another sector. These, who worked here, had to stay until the end. At the completion of the work. It was here, at our house, at the home of my father and mother...; here was the canteen/mess hall of those engineers. From there they would go down and get coffee, here, and they would go back up the hill, there. It was beautiful: a villa look, with... what is the name of that thing where you stay to sunbathe? Terrace? That was the place where they sat, but not everyone was staring at them, as they do now..., it was maintained, with and cleanliness, and there..., the acacias didn't fall on the line, like now. Now... now it's chaos! "We've modernized" now, right? We put ourselves "in line" with the rest of the world, what can I say?

– *When did the project start?*

– Well, wait, it was from long ago, from about '48 -'49. At that time I said, "If this

line is made, I'll be able to escape! We will be in line with the world, with the rest of the population." Now, how did it start? Well, you should know that it wasn't really their initiative, of the ones in Bucharest. These Soviets... it was they who needed it. They said, "Well, what are we doing, because in this Northern part of the country, we have no connection?" From Sighet to Vișeu Valley, they did have. Well, we also had needs, to connect with Ardeal. Yes, it was like that: they went to Vișeu Valley, there they unloaded, then they loaded and the other train took it where it needed to go... Until we managed to pay our debts. Cereals and wood! And animals were transported by rail, and how many things... Ohhh, man, how interesting it was!

– *How many years did this project last, this yard?*

– Woow! Well, when the first locomotive passed, alas, we watched it so much and we were so afraid, and we were afraid that it would break down and the line would also break. Well, this way, through the garden was the line... through the back of the house. That narrow-gauge railway crossed with that locomotive. Mocaneata! Up to the back of the garden it was full of barracks, where those workers who worked there lived. And there were all kinds of materials. Oooo, God, it was so great and now everything is gone to hell. There were only a few workers from here. Our people mostly brought them the beams, those support materials. That's what they brought them. Yeah, and it was very good and beautiful, yeah, pfuuu, but they sure spoiled our gardens, my oh my! Even now, that earth that they took out is still there. Just look at the mounds of earth I have... And we all filed a complaint there... to that Minister of Railways, and he compensated us. Where the area of the railway was, he expropriated it all from us. He told us, "No, that's ours. From the pillar to this hill is ours and the valley is yours. That's it! And then he gave us "a lot" of money and we went about our business. Yes, but..., every day, the ambulance! From here, from this sector, to Cioatelor Valley and further down, every day the ambulance would come and take a victim of the accident to Nasaud, to the hospital. Many were injured. They said, "Here, we're building a tunnel! So, if there is a shovel of earth left, we put it on top. Let's make a tunnel!" And that's why, "by the water" as they used to call it, many died. An entire team. They got caught there by the earth. Because they dug, from one side and the other, so the earth fell and caught them underneath. Here, at this bridge with this tunnel above, by the woods, this is where the nightmare happened. During the construction, each group had its own sanitary station. Each with its own. To treat the workers who were sick there, at the construction site. Then health and medical care appeared.

– *Was there an army presence on the site?*

– Well, it wasn't really. Not many, just to keep order. And security. Those with the Securitate asked us: "Now, what are your thoughts about these communists?" Don't think they actually did the digging for the line. No! These workers, brought from Zalau, from all over the country... for this they recruited from all over the country.

– *Did you travel a lot by train after that, after finishing work on the site?*

– Yes. The bus was only in the morning: Bistrita-Visau and in the evening it came

back. You could go to Nasaud to... I don't know what? With these trains we go to Salva, and there we stay and chat with those people... then go even further. Even a song appeared: "From Salva to Visau".

– *What was the politics like at the time?*

– The great teachers: Marx, Engels and Lenin... And there was Stalin, later. Later, because he was probably in another group. And they put them in paintings, there, in the woods, and on the ground, and on the trees, and we looked at them. And it was interesting when Stalin died: Onita Coroi, a Russian teacher, began to cry. And I wore a neck-kerchief, and I... [shows how he applauded]. A-ha!

– *How did the locals get along with the foreigners?*

– They got along. They had no problem, no. They would bring us bread, and we would give milk to these drivers and engineers. Milk to put in coffee. This is how it was done here, in this sector. I think it was even more so uphill. Then they would take some meat from the people in the village. They would take some lambs and cut them... The team's leader would take one and distribute it to all, to the entire team, because in that mess, among those beans there weren't many pieces of meat. They shared what these farmers gave them.

– *Did the locals learn anything from those who passed through?*

– Yes, and how! Well, from everyone. Especially the women here, from those ladies.

– *How did the people here start to go to schools to become track inspectors?*

– Well, the opening of this line, like that of the road, and of the narrow-gauge line, was like gold for these locals who were born here, born from all those who came here from other parts of the country. It was like those who went to America.

– *How has this train line influenced and changed life in your community?*

– Well, it influenced it a lot! And my mother went throughout the country [in Banat, for agricultural work] and brought food and, I don't know, about two or three of them were in the same car together, and everyone knew what they were taking and bringing and..., to Dealu Stefanitei..., and there they got off. Uh, how do you say...? This economic development of the locals here! Yes, that's what this line did! Well, they were miserable here, imagine! Woe is me! If from the market, from Nasaud, before the line a man would buy a heap of corn, he would take it between the valleys or to Cocosas with the cart or, even worse, on his back... My, how interesting it was when the Jews\* also appeared! Industrialization began with them! Eh, the Jews! We have to thank them. Some may hate the Jews, but they contributed to the construction of the road between Telciu and Moisei. And Sacel, that is. That's it, with the road! Yes, and on the narrow-gauge line, between Telciu and Visau, yes, the Jews also contributed there. Because they had merchandise and, what? How should they carry it? On their backs? The Jews from this area were also horse-drawn cart drivers.

– *So, do you think these works, the construction site, the railway were useful?*

– How could it not have been, girl? Those coming from Maramures, from beyond Sighet. They stopped here. Up to here and up to Salva, they came with the cart.





Gara Romuli, interior/ Romuli Train Station. 2018. Foto/ Photo: Olga Ștefan

And there they just took the train, from Salva. Imagine, what difficulties there were! For them, this construction site, Salva-Visau was a... manna from heaven. I tell you! And for us, of course!

– *What were the factors that led to the decline of the line in recent years, to the current state, where it hardly works at all and the infrastructure is neglected...*

– Yes, there are fewer and fewer trains... Well, I'll tell you why! Man! The government of our country, the one from that time, tried to industrialize the population. So it doesn't remain with that yoke of the bulls and the oxen around its neck. And, with that, with the line, we started: to industrialize, to mechanize. Now... there aren't that many trains. Why? Each of us bought cars. Each family has two cars. No more demand, darling! Well, even my son, and my son-in-law, and my daughter has one and takes it with her to Spain. Just look here: there are three cars just in this yard. Long ago, there was nothing.

– *Do you find it cheaper to travel by car than by train?*

– Of course! What do you think? I just get in, yes, if I'm in a hurry, I press harder, so... then, wherever I arrive, I arrive.

– *What else do you remember?*

– We made the inauguration of the tunnel, at Dealu Ștefanitei. They did one there and one here in Sacel. All the villagers gathered there, and ours, too. The Minister of Finance came to the inauguration, Vasile Luca was here. And Petru Groza, prime minister. Also, Ana Pauker came in. I don't know what kind of car she said she had, that you could shoot at her and couldn't kill her. Nothing. Armored. Is that how you call it? All these people here said: "In vain we throw stones at their car, not even the mountains can break it, let alone these boulders of ours!" Neah, our plan didn't work. Now, and they made a presentation here in Dealu Ștefăniței, with: Vasile Luca, Ana Pauker, Petru Groza. And the rest went to Sacel. There was a large assembly. At the exit of the tunnel, there, in Sacel. They even cut the ribbon, but there, in Sacel.

- *What else do you want to tell us? What else impressed you?*

- What impressed me? These people, the Jews, and the engineers. There were some even in the locals' homes. Even at our house there were some, who slept there, ate here... And those Jews, they also taught me the multiplication table. Because you know, I only went to classes like this in the 5th grade, when the literacy measures began. When I caught someone who was a bit educated, I wouldn't leave them alone: „But why is this like this?“ until he told me that  $4 \times 7$  is 28. That's how I became an accountant! Just listen what it was like with the literacy campaign at that time. There was a literacy center. Here, locally. During that period. Immediately after the engineers left. It was discovered by the local authorities that there were many who still did not know how to write and that's it, the literacy program started! And, just between the two of us, you sure started late to listen to us old people tell...

Interview by Gabriela Elena Herta

\* The word used in the interview is not Jew but “kike”, an insulting and racist term for Jews that in Romania began to have negative connotations with the emergence of popular and religious anti-Semitism, widespread among intellectuals, politicians and journalists, in the late nineteenth and early twentieth centuries. (ed.)

# ISIDOR CURTUIUȘ

**NĂSCUT: 1934**

**FOST CHIABUR, MUNCITOR ÎN GOSPODĂRIA PROPRIE ȘI CU CAII, LA PĂDURE (ÎN EXPLOATAREA LEMNULUI, ÎN ZONA SIBIULUI ȘI FĂGĂRAȘULUI). A LUCRAT LA VIADUCTUL VOICU.**

– Aduceam din carieră, de-acolo, de la Cășanu, unde-i o carieră, aduceam piatră. Cu vagonetu, cu caii, pe linie, pe terasamentul făcut. Încărcam, descărcam. Materialul era de ăla tare, că era pentru linia ferată. Șefu' era unu' Calmanovici, Calmanoviciu, i-o zis. Cred că ăla o fost șefu' ăl' mare. Pe ăla l-am apucat. Și era aicea la Moldovan, în prundu' ăsta din jos, era o cabană. Acolo îi caza pe ăștia, UTMiștii! Unu' era Calmanoviciu, și mai era unu'... Ăla o fost neamț. Ăla o fost tare cumsecade. Țin minte că ne mai da și boabe. Așa! Schwartz l-o chemat pe constructoru' ăla.

– *Erați plătiți pentru ceea ce făceați?*

– Da, sigur. Duceam, adică făceam o ladă de un metru cub și aia o umpleam și-apoi care cum putea. Cu una plină, altu' o ducea jumătate, apoi ăla cine-o lua în primire, ăla apoi zicea: „No', atâta ai!” El măsură. Da' erau niște oameni foarte cumsecade. Foarte-foarte cumsecade. Nu ne-o știufuluit (nu și-au bătut joc, n.n.), dom'le, ca amu. C-apoi, o vinit, rogu-te-Doamne, ăștia...

– *Ați intrat în vorbă cu UTMiștii? Ce părere aveau ei despre șantier?*

– Da. No', păi, ei munceau acolo să facă linia, de la Salva la Vișeu. Erau și oameni cumsecade, erau și, mă rog, golani, cum le ziceau ăștia aici. Da', se purtau destul de bine, totuși, cu populația. Cu UTMiștii noi n-am avut probleme.

Apăi, o fost și accidente. Eram copil, așa de vreo 12-13 ani. Asta o fost înainte de a muri ăia pe munte. Pământu' o căzut pe ei, aicea la tunelul ăla de la Fiad. Acolo o fost locu' nost'. O fost accident acolo și nu știu de ce, că era un tunel scurtuț. Cred că mișca pământul și se ducea.

– *Oamenii din sat credeau că o să treacă trenul pe aici?*

– Păi, așa-și-așa. Când s-o apucat ei (cu lucrul la linia ferată, n.n.), s-o interzis, nu știu cum (accesul la proprietate, n.n.). Un timp s-o luat legătura (cu oamenii, pentru a-i convinge, n.n.). Nu mai știu cum s-o făcut... Apoi s-o făcut podu' lu' Schwartz (cunoscut acum cu numele „La Căprărie”, n.n.). Militarii o fost la pază. După ce s-o terminat, dar și în timpul lucrărilor, când era aproape să se termine.

– *Despre inaugurare?*

– O vinit Vasile Luca și ne-o vizitat comuna. Când s-o dat drumu' cu trenu', s-o dus un mecanic. Ăla o făcut proba. Era singur. N-o luat pe nimeni. Gândești că și-acuma-l văd. Noi, copiii: „Uite, mă, oare nu s'a rupe podu'? Oare nu s'a...?” Ce să se rupă podu'? Vezi că și-amu podu' e..., că-i de ani de zile-aici... Tot s-o construit





Viaductul de la Romuli/ Romuli Viaduct. 2018. Foto/ Photo: Olga Ștefan

numa' manual. Picioarele când le-o făcut, aveau așa un fel de..., nu știu cum să vă explic eu, făceau așa un sul de vreo 5-10 cm și învăteau cablu pe lângă el și-l slobozau unde le trebuia și frâneau... Manual s-o făcut, tot. Roaba și târnacopu' o fost. O fost și magazin acolo. Ce mândrenie o fost în magazinu acela! S-o luat, s-o adus marfă, o vinit comercianți...

– *Comparativ, despre cum se circula atunci și cum se circulă acum pe calea ferată, ce puteți spune?*

– Îi diferență mare! Pe vremea aia trenu' se mai oprea, mai venea pământu'... În tot cazu', greu s-o făcut. Greu. Dar, o dat randament. Și-ar fi păcat pentru noi... Noi suntem trecuți, da' pentru voi, pentru tineret ar fi păcat! Totuși, trenu', părerea mea-i că are o mare importanță la noi. Și astăzi, vezi câte se întâmplă. Da. Se neglijează. Dacă și noi lucrăm ca în sistemu' ăsta, cum se lucră acuma... era vai de țara noastră! Era vai de noi!

– *De ce și-au propus să facă calea asta ferată?*

– Păi, o făcut legătura cu Sighetu'. Da, sigur, era necesară. În tot cazul, o avut un rol important. Lumea o fost ca la minune. Ca o minune, ca și acum ar pica ceva din cer. O legătură foarte importantă o fost. Păi, cât ne-am aprovizionat noi cu bucate, din Banat, aici. Dacă trebuia să vii cu căruța..., nu mai mâncam noi mămăligă – coleșă – în veci. S-o făcut lucruri mari. Și nu erau... Câte doi-trei specialiști erau. Și-amu, câți suntem și nu putem! Când dai de os... Păcat. Îi o diferență mare între a' noști părinți, și voi, și-ntre noi. O fost bine. Nu bine. Foarte bine. Eu unu', așa zic.

Interviu de Gabriela Elena Herța



Poarta de la Romuli/ Romuli gate. 2018. Foto/ Photo: Olga Ștefan



Viaductul de la Romuli/ Romuli Viaduct. 2018. Foto/ Photo: Olga Ștefan

# ISIDOR CURTUIUS

BORN: 1934

FORMER KULAK, WORKER ON HIS OWN FARM AND WITH THE HORSES, IN THE FOREST (IN THE EXPLOITATION OF WOOD, IN THE AREA OF SIBIU AND FAGARAS). HE WORKED ON THE VOICU VIADUCT.

– I brought from the quarry, from there, from Casanu, where there is a quarry, I brought stone. With the wagon, with the horses, on the line, on the embankment... I was loading, unloading. The material was the hard stuff, it was for the railway. The boss was a Calmanovici. I think that was the big boss. That was the one I caught. And, here by this Moldovan, in this lower part, there was a cottage. That's where the UTMists were accommodated! One was Calmanoviciu, and there was another... That one was a German. That one was very nice. I remember that he also gave us candies. That builder's name was Schwartz.

– *Were you paid for what you did?*

– Yeah, sure. We made a one cubic meter box and filled it as best we could. While one was full, another one of us took half a box, then the one who received it would say: "Well, that's it!" He measured it. Yes, they were very nice people. Very very nice. He didn't make fun of us sir, like now. Then, God darn it, came these ones that we have today...

– *Did you talk to the UTMists? What did they think of the construction site?*

– Yes. No, well, they were working there to make the line, from Salva to Viseu. There were also good people, there were, well, morons. Yes, they behaved quite well, however, with the locals. We had no problems with the UTMists... Well, there were accidents. I was a child, about 12-13 years old. That was before those who died on the mountain. The earth caved in on them, over there by this Fiad tunnel. It was someone's land. There was an accident there, and I don't know why, because it was a short tunnel. I think the earth moved and it slipped.

– *Did the villagers think the train would pass through here?*

– Well, so-and-so. When they started working on the railway, access to property was forbidden, I don't know how. For a while they got in touch with people, to convince them, to prepare them. I don't know how it was done anymore. Then Schwartz's bridge was built [now known as "La Caprarie"]. The military was guarding it after it was finished, but also during the works, when it was about to be finished.

– *About the inauguration?*

– Vasile Luca came to the commune and visited us. When the train was inaugurated, it was a mechanic that tried it out. He did the test. He was alone. He didn't take anyone. I think that I can even see him now. We children said: "Look,



won't the bridge break? Didn't it ...?" How can the bridge break? You see, that bridge... it's been here for all these years. It was entirely built by hand. The pillars of the bridges when they were made, they had such a kind of..., I don't know how to explain it to you, they made a sort of roll of about 5-10 cm, and they turned the cable next to it and released it where they needed to and braked... They did it manually, everything. With the wheelbarrow and the pickaxe... There was also a store there. What pride that store was! They took and brought goods, merchants came...

– *Comparatively, travel by train then and now, what can you say?*

– It's a big difference! At that time, the train would sometimes stop, there would be landslides... In any case, it was hard work to make. Hard. But it yielded good results. It would be a shame for us... We are already history, but for you, it would be a shame for the youth! However, the train, in my opinion, is of great importance to us. And today, you see sometimes it happens. Yes. It is neglected. If we had worked then like things work in this system now... it would have been a disaster for our country! It would have been woe to us!

– *Why did they set out to make this railway?*

– Well, they made the connection with Sighet. Yes, of course, it was needed. In any case, it played an important role. The world came to us like a miracle. Like a miracle, like if something were to fall from the sky. It was a very important connection. Well, just imagine how much we stocked up on food from Banat here. If we had to come by cart... we wouldn't have ever eaten polenta, panic-grass... Great things have been done. And they weren't... There were two or three specialists. And now, how many we are, and we can't manage to do anything! When you find a bone... Too bad. There is a huge difference between our parents, and you, and between us. It was good. Not only good. Very good. As far as I am concerned at least.

Interview by Gabriela Elena Herta



Gara Romuli, interior/ Romuli Train Station. 2018. Foto/ Photo: Olga Ștefan



Linia ferată de la Romuli/ Romuli rail line. 2018. Foto/ Photo: Olga Ștefan

# ION BUMBU

NĂSCUT: 1945, TELCIU

– *De calea ferată ce ați auzit, când s-a construit?*

– Nu știu când s-a construit deoarece eram copil mic atunci, dar știu că s-a construit cu roaba, cu târnăcopul. Mai ales când s-a construit aici, la Dealul Ștefăniței, nu erau utilaje ca acum.

– *Ați făcut naveta cu trenul la Borșa?*

– N-am făcut naveta, că or fost autobuze, dar am stat acolo mai mult. Au fost autobuze Runcu-Salva, dar atuncea era și tren care mergea cu minerii și mergeai până în Vișeu și de acolo la Borșa, pe când calea ferată Vișeu-Borșa a fost desființată.

– *Cât de importantă credeți că a fost calea asta ferată pentru oamenii de aici.*

– Foarte. Linie principală, singura cale ferată care face legătura cu Maramureșul. Adică, pe partea asta. Pe partea cealaltă, Dej, Jibou. Dar pe partea asta îi singura care-i cu Maramureșul: Salva-Vișeu-Sighetu Marmației.

– *În '97 când or vrut să închidă, cum ați aflat?*

– Ne-o spus primarul, am avut un primar foarte bun și ne-a spus că s-ar putea să închidă calea ferată. Atât ne-a trebuit, am fost cu duiumu' în gară acolo și gălăgie. Ce să mai... O venit până în capul satului cu mascați, or văzut că se întâmplă un măcel, un dezastru și după noi or făcut în Petrova, tot la fel și în mai multe părți comune. Atâta ne-o ajutat domnu Băsescu când a fost ministru. În loc să îmbunătățească, să facă niște treburi bune, o vrut să distrugă.

– *Când ați fost ultima oară cu trenul?*

– Nu știu, vreo 3 ani, 4. E dezastru cu trenul ăsta, așa mergi și așa e dezastru pe trenuri. Nu mai e ce-a fost, adică bătrânii noștri or reușit să o facă, cum să o întreție și alții o distrug.

– *De ce credeți că se întâmplă asta?*

– Din cauza conducătorilor, din cauza guvernanților. Nu au nici o atenție, nu nimica și de aia e și normal că se distrug toate. Guvernânții sunt numai pentru ei, nu pentru popor. Bine că au bani de pensii speciale, au bani de a lor, dar în rest nu ține la omenire și la muncitori.

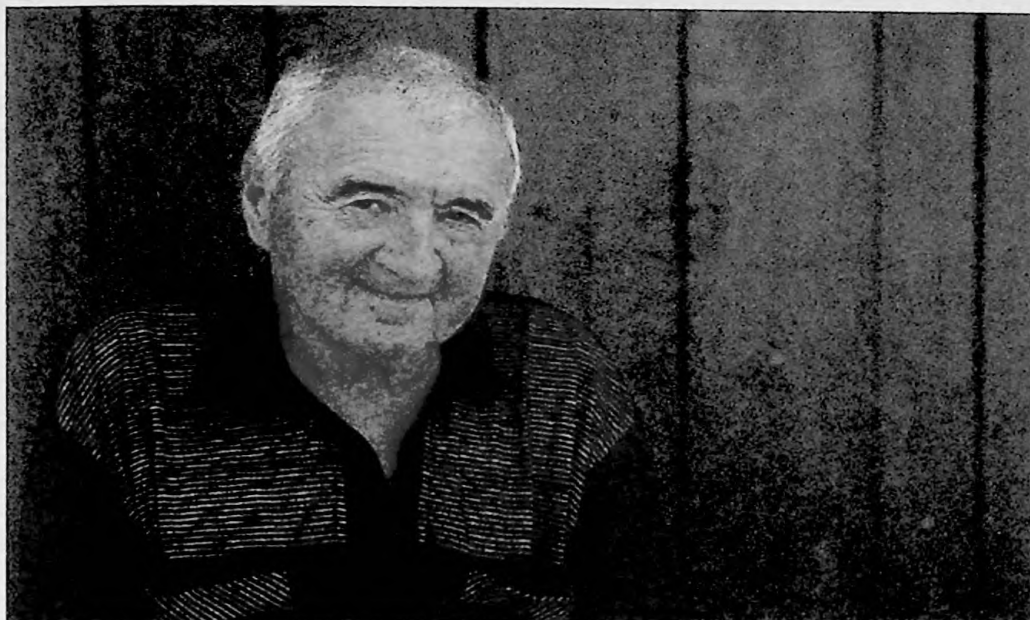
– *De aici din sat a lucrat multă lume la CFR? Au fost locuri de muncă create?*

– Or fost, și amu mai e echipa de întreținere, dar nu mai e circulația care o fost. Circulă 2-3 trenuri pe zi. Când erau 3-4 trenuri București-Sighetu Marmației, Timișoara-Sighetu Marmației, Salva-Sighet, or fost trenurile. Fantoma asta care merge și acuma e Cluj-Sighetu Marmației.

– *Ce credeți că o să se aleagă de calea ferată?*

– Păi dacă nu sunt interesați, praf se alege. Noi suntem bătrâni, mergem dincolo,





Ion Bumbu, Telciu. 2020. Foto/ Photo: Patricia Marina Tomas

dar dacă se merge în ritmul ăsta mergem prost, prost de tot.

– *Atuncea s-a adunat oamenii la protest, acum de ce credeți că nu se mai adună? Pentru calea ferată, să se facă investiții ceva?*

– Păi nu se mai adună lumea, că atunci s-a adunat că au vrut să oprească. În zadar, că s-a închis alte puncte de lucru, fabrici și uzine, d-apoi cine îi doare pe calea ferată, nu mai merge lumea. Îți e rușine să mergi pe calea ferată. Traverse rupte, putrede, mergi colo către Fiad, dau crengile în geamurile de vagoane, îți e și frică să mergi să stai la geam, e dezastru.

– *A fost un tren, s-a răsturnat odată la Transbordare?*

– Da, a fost un tren cu marfă. S-a răsturnat vreo 2-3 vagoane și acum sunt vagoanele tot acolo. Lemnul l-or adus, l-au dat la vale, le-au încărcat prin mașini și s-or dus. Tot acolo sunt table și în ziua de azi.

– *Între Transbordare și Fiad?*

– Da.

– *Dar cum s-a întâmplat?*

– Din cauza căii ferate, tot din cauza liniei slabe, linia e distrusă, nu mai e siguranță în ea.

– *După revoluție s-a furat mult de la calea ferată? Mă refer de la traversă sau viaducte, bucăți de metal. Știți ceva de astea?*

– S-au luat, a fost o debandadă completă, nu a mai dat nimeni atenție la calea ferată. Te uiți acum cum e calea ferată și cum o fost înainte, vai de mine. Avem cabina aici în gura văii, e distrusă, gara tot se distruge. Nu mai e ce o fost.

Interviu de Valer Simion Cosma

# ION BUMBU

BORN: 1945, TELCIU

– *What did you hear about the railway when it was built?*

– I don't know when it was built because I was a small child then, but I know that it was built with the wheelbarrow and the pickaxe. Especially when it was built here at Dealul Stefanitei, there were no machines like now.

– *Did you commute by train to Borsa?*

– I didn't commute because there were buses, but I stayed there longer. There were Runcu-Salva buses, but then there was also a train that took the miners and it went to Viseu and from there to Borsa, while the Viseu-Borsa railway was dismantled.

– *How important do you think this railway was for the people here?*

– Very. It's the main line, the only railway that connects Maramures. That is, on this side, on the other side Dej, Jibou, but on this side the only one that is in Maramures: Salva-Viseu-Sighetu Marmatiei.

– *In 1997, when they wanted to close it, how did you find out?*

– The mayor told us, we had a very good mayor, and he told us that they might close the railway. That's all we needed to know, we went there a big noisy crowd to the train station. What more can I say... They came masked to the edge of the village, they saw there was a massacre, a disaster was happening and after us, they also did it in Petrova, and in several other places. That's how Mr. Basescu helped us so much when he was a minister. Instead of improving, doing some good work, he wanted to destroy it.

– *When was the last time you were on the train?*

– I don't know, about 3-4 years ago. It's a disaster with this train, you ride it and it's a disaster. Our elders managed to do it, to maintain it, and later others destroyed it.

– *Why do you think this is happening?*

– Because of the leaders, because of the rulers. They pay no attention, nothing and that's why it's normal that everything is destroyed. The rulers are only there for themselves, not for the people. It's good that they have money for special pensions, they have money for their interests, but otherwise they don't care for the people and workers.

– *Did a lot of people work at CFR from here in the village? Were jobs created?*

– There were, yes, and there still is the maintenance team but the traffic now isn't what it used to be. There are 2-3 trains a day, while there were 3-4 trains Bucharest-Sighetu Marmatiei, Timisoara-Sighetu Marmatiei, Salva-Sighet. There is a ghost train that goes at night now, it is Cluj-Sighetu Marmatiei.

– *What do you think will happen to the railway?*

– Well if they are not interested to maintain it, it will all turn to dust. We are old, and we will go to the other side soon, but if we continue at this pace it will end up badly, very badly.

– *In the past people gathered to protest. Why do you think they don't protest anymore? For them to make investments in the railway?*

– Well, people don't gather anymore because when they gathered it was because they wanted to eliminate the railway. It was in vain, because other workplaces, factories and power plants closed in the meantime and that hurt the railway, people no longer commute to work. You're even ashamed to go on that railway. Broken, rotten crossbeams, while you ride there to Fiad, the branches hit the car windows, you're even afraid to go and sit at the window, it's a disaster.

– *Wasn't there an overturned train once on the Transbord?*

– Yes, it was a freight train. About 2-3 cars were overturned and now the cars are still there. They took out the wood from the train cars, loaded it on trucks and left. The rusted metal is still there today.

– *Between Transbord and Fiad?*

– Yes.

– *But how did it happen?*

– Because of the state of the railway, also because of the weak line, the line is in very bad shape, it is not safe.

– *After the revolution, a lot was stolen from the railway? I mean from the transept or viaducts, pieces of metal. Do you know anything about this?*

– They took, it was complete chaos, no one paid attention to the railway. You look now at the railway and how it was before, woe is me. We have the cabin here at the mouth of the valley, it's destroyed, the station is still being destroyed. It's not what it used to be.

Interview by Valer Simion Cosma



# GAVRILĂ CILEAN

NĂSCUT: 22 IANUARIE 1936, ROMULI

A LUCRAT LA LINIA FERATĂ DIN 1959 PÂNĂ ÎN 1991, CÂND A IEȘIT LA PENSIE

- *Ați lucrat și înainte să vă angajați, ați lucrat când s-a construit?*
- Am lucrat cu caii, întotdeauna am spus, scoteam pământ din tunel afară.
- *Ca revizor, ce lucrați?*
- Asiguram siguranța circulației. Linia trebuia să fie bună. Să nu fie o lipsă, să nu fie o șină ruptă. Era circulație mare, nu ca acum. Acum aproape nu se poate vorbi de circulație acum. Atunci erau trenurile rapide, era unul în deal la Romuli, altul pleca din deal la Romuli.
- *Cum ați ajuns să vă angajați la calea ferată?*
- A venit un controlor, o cunoștință de a stat aici în Dealul Ștefăniței. Era greu de angajat, era foarte greu. Trebuia liceu terminat și 7-8 clase, aveam numai 4 făcute și alea cotate după oi și după vaci. Astea au fost timpurile, astea au fost necazurile.
- *Cum ați ajuns să lucrați la tunel?*
- Am ajuns că avea tata cai. Noi am fost doi acasă, nu puteam lucra cu caii în tunel amândoi odată. Mergeam câte două vagonete după cal, încărcate cu pământ, cu pietriș, cum veneau de sus.
- *Cum era viața înainte? Dacă ar fi să comparați? Era mai bine înainte sau după ce s-a făcut calea ferată?*
- După ce s-a făcut calea ferată a fost mai bine, că am avut unde lucra.
- *S-au angajat mulți oameni de aici?*
- Da. D-apoi ce or lucrat aicea, au plecat. Au fost mii de oameni aicea.
- *Erau veniți să lucreze aicea? Dar de unde erau aduși?*
- Pe șantier. Păi cu roaba s-a făcut. Din întreaga țară, dar toți au ajuns oameni mari. Toți au ajuns oameni cu funcții mari care au fost brigadierii aicea, pe șantierul Salva-Vișeu, toți au ajuns oameni mari, în special la calea ferată. Directorul general la București a ajuns din ăștia.
- *Brigadierii le zicea?*
- Au stat și au lucrat vreo 6 luni de zile, brigadierii.
- *Cu politica cum era în anii ăia, cu partidul, cu regimul?*
- Știi cum era, era o politică de hoțomană, nu aveai ce căsca gura ca acum. Imediat erai ridicat.
- *Venea duba și îi ducea? Au fost duși oameni de pe aicea?*
- Au mai fost. Și tata a fost dus.



Gavrilă Cilean, Romuli. 2020. Foto/ Photo: Patricia Marina Tomas

- *Dar au fost oameni pe aicea care au fost cu partidul, să le convină regimul?*
- Aici lumea s-a acomodat imediat și știi de ce? Că s-a auzit că la aparatul de radio, că prin aparatul de radio oamenii s-au mai tras „limba după dinți”. Înainte se făcea prăpăd mare: „Jos comunismul! Jos imperialismul!” dar după aceea nu a mai fost așa. Ne-am tras toată lumea „limba după dinți”.
- *Cum s-a schimbat viața oamenilor după ce s-a terminat calea ferată și a început să fie folosită? Aicea în sat, în comunitate?*
- Un pic mai bine o fost, or avut unde lucra, cum circula, cu un vagon de lemne, cu mălai, cu grâu, astfel s-au descurcat. Mai bine a fost. Poate nu m-ați crede câți ani am de pensie.
- *Dumneavoastră ați folosit mult trenu’?*
- Nu cred că a fost om la noi în țară să umble cât am umblat eu.
- *Și oamenii de aicea au umblat mult cu trenul? Erau și trenuri personale? Erau navetiști mulți?*
- Mergeau, mergeau și în țară la lucru, la gostat, la colective. A fost foarte bine după ce a venit calea ferată. Și azi nu e rău. Viața asta îi foarte frumoasă. Cine vrea să muncească, să aibă un pic... Uite, am 85 de ani, fac la iarnă. Țin două vaci cum pot, dar totuși cu trifoi le țin. Stați să vă spun cum o fost. Erau la amiază două, la 6 seara erau două, la 12 noaptea erau două, unul mergea și unul venea. Erau 6-8 trenuri încontinuu.
- *Când au început să se rărească trenurile?*
- Cam cum imperialiștii ăștia, ăștia de la central. ăștia au făcut țara zob.
- *De ce spuneți că a făcut-o zob?*
- Să vă spun de ce! Nu-i o liniște și între ei pe ei. Eu am zis așa, 40 de ciobani mai

mult ar face decât fac aceia 400 sau 600. Nu pot să le zic mai bine decât hoți. Nu vedeți că și acum au furat 100 miliarde de euro... După, apoi a început mai rar, mai rar și mai rar. Acum, cu o locomotivă d'asta umblă două vagoane. Păi să se scoale acum Ceaușescu, eu vă spun, nu a fost om rău, dar nu a făcut bine că a ascultat minciunile ăstora de jos.

– *De ce credeți că s-a stricat treaba cu calea ferată?*

– Cu calea ferată s-a stricat cam de vreo 20-25 de ani. Dar rău s-a stricat. Acum, iară mă întorc, că zic că nu s-a stricat, dar acum fiecare avem mașină.

– *Credeți că e mai bine cu mașina decât cu trenu? E mai scump, sunt accidente.*

– Accidentele astea îs mai proaste.

– *Acuma mai sunt navetiști?*

– Puțini. Nu mai lucrează. Acum circulă un tren cu două vagoane și nu se strică linia... Să vă spun ceva, nu-s materiale corespunzătoare. Traverse nu-s, șini nu-s cum trebuie. Păi șini au dus 60-70 de ani, 100 de ani.

– *Dumneavoastră ați prins când s-au construit viaductele astea mari, erați copil?*

– Da, cum nu. Ridicau câte o grindă din aia, are sute de tone. Ridicau cu scripete, cu macaraua de mână.

– *Ce ziceau oamenii? V-ați minunat când ați văzut că ridică?*

– Ne uitam lung. Ca luna nouă ne uitam. Ridica așa mare greutate, 4 oameni erau de-o parte și 4 de alta. Și ieșea grinda sus.

– *Cu trenul când ați fost ultima dată?*

– Ultima dată am fost amu astă vară până la Vișeu.

– *Cât face trenul de aici până la Vișeu?*

– Aproape o oră face.

– *O oră? De ce merge așa încet?*

– Merge numai cu 40-50 la oră. Aici îi 37 și acolo e cam 59 km.

– *Prin anii '70 cu ce viteză mergea trenul pe aicea?*

– 45-50. Mai mare viteză că era linia mai bună.

– *S-au creat locuri de muncă și pentru femei?*

– Păi cum. Revizori de cale. Am lucrat 14 ani cu două femei. Erau niște fete foarte drăguțe, dar cu ochii atenți.

– *Lucrau și la cabine?*

– Și la târnăcop au fost.

– *De aici din sat?*

– Și din sat și de la Săcel. Multe au fost, lucrau ca bărbații.

– *Lucrau mult și ele?*

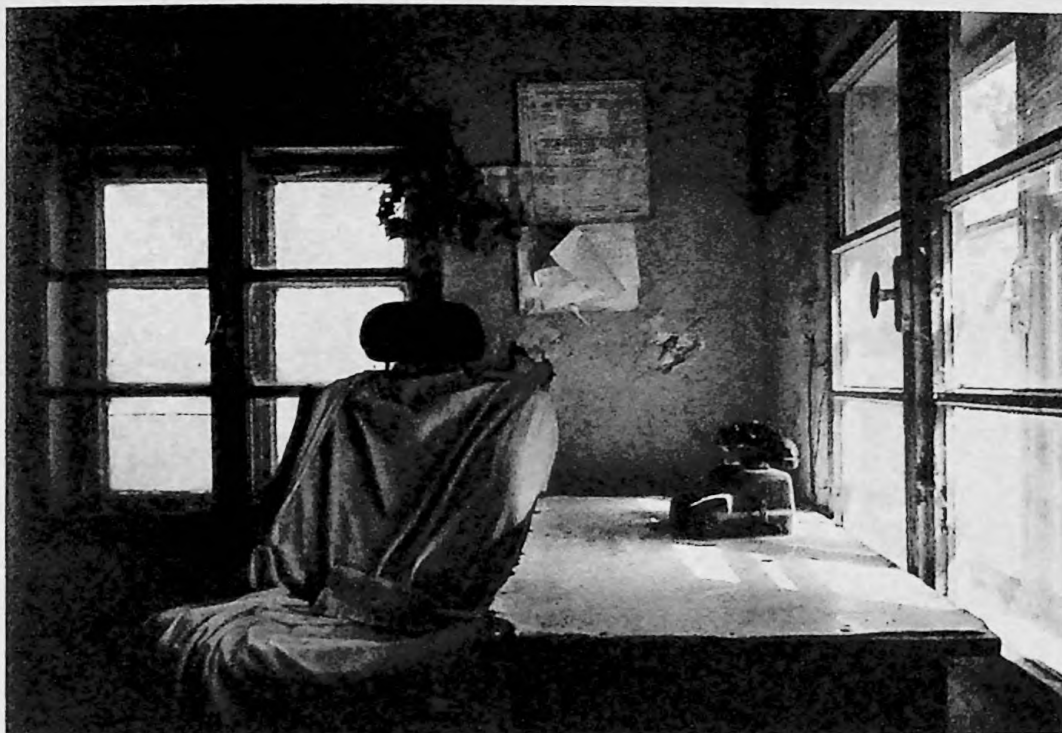
– Păi erau salariile mici. Păi eu m-am angajat cu 500 de lei, cum erau banii atunci. Până atunci aveam 1200 unde lucram înainte. Dar după a crescut salariu.

– *Acum ziceți că s-ar mai merita să investească în calea ferată?*

– Ar avea rost, dar cum: să oprească traficul rutier și să bage calea ferată, dar pentru om este mai convenabil rutierul.

– *Măcar marfa să o bage.*





Cabina CFR Telciu, Strada Garii/ CFR Cabin Telciu, Train Station Street. 2020.  
Foto/ Photo: Patricia Marina Tomas

– Aici e baiul, că de exemplu eu, dacă îmi fac un vagon de lemne, într-un tir din ăla mare, eu nu pot băga un vagon de lemne. În două tiruri din acelea pot băga 60 m de lemne. La calea ferată trebuie să plătesc mașină, căruță, cai. E mai convenabil cu trenul. Dar o scăzut circulația umană că o scos (trenuri, n.n.) și or băgat și autobuze. Cu autobuzul ajung la București.

– *Gara e aproape aici?*

– La 300 m.

– *Mai opresc trenuri acum?*

– Acceleratele. Pe la 9, vin dincolo și merg la București.

Interviu de Valer Simion Cosma

# GAVRILA CILEAN

BORN: JANUARY 22, 1936, ROMULI

WORKED ON THE RAILWAY FROM 1959 TO 1991, WHEN HE RETIRED

- *Did you work even before you got hired, did you work when it was being built?*
- I worked with horses, I always said, I carried earth out of the tunnel.
- *As an auditor, what did you do?*
- We ensured traffic safety. The line had to be good. Not a gap, not a broken rail. There was a lot of traffic, not like now. Now you can hardly talk about traffic. Then there were the fast trains, while one was on the hill at Romuli, another was leaving the hill at Romuli.
- *How did you get to work for the railway?*
- A ticket controller came, an acquaintance from here in Dealul Stefanitei. It was hard to get hired, it was very hard. It was necessary to finish high school, 7-8 grades, I only had done 4 and those calculated by the years I passed tending to the sheep and cows. These were the times, these were the troubles.
- *How did you end up working in the tunnel?*
- My father had two horses. We were two of us at home, we couldn't both work with horses in the tunnel at once. I was walking with two wagons after the horse, loaded with earth, with gravel, as they gave it to us.
- *What was life like before? If you were to compare? Was it better before or after the railroad was made?*
- After the railway was made, it was better because I had a place to work.
- *Have many people been hired here?*
- Yes. Then after they stopped working here, they left. There were thousands of people here.
- *Did they come to work here? But where were they brought from?*
- On site. Well, it's done with the wheelbarrow. From all over the country, but they all became people with great positions, who had been brigadiers here, on the Salva-Viseu site. One became a general manager in Bucharest from among these.
- *They were called brigadiers?*
- The brigadiers stayed and worked for about 6 months.
- *What was the situation with politics back then, with the party, with the regime?*
- You know what it was like, it was a policy of robbery, you had nothing to say like now. You were taken away.
- *Did the van come and take them? Were people taken from here?*
- There were several taken. Even my father was taken away.



Cabina CFR Telciu, Strada Gării/ CFR Cabin Telciu, Train Station Street. 2020.  
Foto/ Photo: Patricia Marina Tomas

- *But were there people here who were with the party, who agreed with the regime?*
- Here the world settled immediately and you know why? Because it was heard that on the radio, that through the radio people were still keeping their mouth shut. Before, there was great commotion: "Down with communism! Down with imperialism!" But after that it was not like that. We all shut our mouth.
- *How did people's lives change after the railway was finished and started to be used? Here in the village, in the community?*
- It was a little better, they had a place to work, a way to move around, with a wagon of wood, corn, wheat, so they managed. It was better. Maybe you wouldn't believe me how old I am.
- *Did you use the train a lot?*
- I don't think there was a man in our country to ride as much as I did.
- *And the people here traveled a lot by train? Were there also passenger trains? Were there many commuters?*
- Yes many. They also went to the rest of the country to work, to collectives. It was very good after the railway came. And it's not bad today. This life is very beautiful. Who wants to work, can have a little... Look, I'm 85, I will turn in the winter. I keep two cows as best I can, but I still keep them with clovers. Let me tell you how it was. There were two trains at noon, at 6 in the evening there were two, at 12 at night there were two, one was going and one was coming. There were 6-8 trains in a row.
- *When did train traffic start to dwindle?*



- Much like these imperialists, these central government ones. They made the country a mess.
- *Why do you say that?*
- Let me tell you why! There is no peace between them. I have always said so, 40 shepherds, they can manage more than those 400 or 600 can. I can't call them better than thieves. Don't you see that even now they stole 100 billion euros. [...] After, it [the train] went less often, less often and less often. Now with that locomotive only two cars are pulled. Well, let Ceausescu come around now, I tell you, he was not a bad man, but he did not do well to listen to those lies coming from below.
- *Why do you think the railway broke down?*
- The railroad has been broken down for about 20-25 years. But it is badly broken. Now, I'm going back on what I said, I say it didn't break down, but now we each have a car.
- *Do you think it's better by car than by train? It's more expensive, there are accidents.*
- These accidents are worse.
- *Are there any commuters now?*
- Few. People don't work anymore. Now a train with two cars runs and the line does not break. Let me tell you something, there are no proper materials. There are no sleepers, the rail lines are not proper. Well, the train lines took 60-70 years, 100 years.
- *You were around when these big viaducts were built, were you a child?*
- Yes, of course. They were lifting a beam for that, it weighs hundreds of tons. They lifted them with pulleys, with a hand crane.
- *What did people say? Were you amazed when you saw them lift?*
- We were just watching for a long time. We were looking like at the new moon. They were lifting so much weight, 4 people were on one side and 4 on the other. And the beam came out.
- *When was the last time you rode the train?*
- The last time I went this summer to Viseu.
- *How long is the train from here to Viseu?*
- Almost an hour ago.
- *An hour? Why does it go so slowly?*
- Goes only 40-50 per hour. Here it is 37 and there it is about 59 km.
- *In the 70s, how fast did it go then?*
- 45-50. Higher speed because there was a better line.
- *Were jobs created for women as well?*
- And how! Track checkers. I worked with two women for 14 years. They were very pretty girls but also careful.
- *Did they also work in the cabins?*
- And they worked with the pickaxe.
- *From here in the village?*



Telciu, 2020. Foto/ Photo: Patricia Marina Tomas

- Both from the village and from Sacel. There were many, they worked like men.
- *Did they work a lot too?*
- Well, the salaries were low. Well, I was hired with 500 lei, as was the money then. Until then, we had had 1,200 lei where we used to work. But then the salary increased.
- *Now would you say it is worthwhile to invest in the railway?*
- It would make sense but how: to stop the road traffic and to substitute it with the railway, but for people the road is more convenient.
- *At least to carry goods in.*
- Here is the crux of the problem, for example, if I have a car full of timber, I can't put that timber in a big truck. In two of those trucks I can put 60 m of timber. On the railway I have to pay for a car, a cart, horses. It's more convenient by train. But the passenger trains decreased in frequency and instead they put buses. By bus I can arrive directly in Bucharest.
- *Is the train station close to here?*
- At 300 m.
- *Do trains stop now?*
- The accelerated. There are around 9, they come from over there and go to Bucharest.

Interview by Valer Simion Cosma

# IVAN ILIE

NĂSCUT: 2 IANUARIE 1939

PENSIONAR, FOST ASISTENT MEDICAL. FAMILIA A AVUT TEREN EXPROPRIAT, LA VIADUCTUL STRÂMBA, PENTRU AMENAJAREA ZONEI CU DEPOZITELE DE ASTRALITĂ NECESARE ȘANTIERULUI ȘI, ULTERIOR, INTERVENȚIILOR PE RAZA LOCALITĂȚII: SPARGEREA ROCILOR MARI, A PEREȚILOR DE STÂNCĂ, REALIZAREA SAU ELIBERAREA CĂILOR DE ACCES

– *Ce vă amintiți în legătură cu șantierul căii ferate Salva-Vișeu?*

– Auzeam că-ncepe șantierul, că nu știu ce..., și-apoi o-nceput construcția. Am prins-o. În '48-'49, așa. Și-apoi o-nceput hărmălaia, construcția de la Telciu în sus. Că până în Telciu o fost calea ferată făcută până în '39. Firma Regna, care-o administrat și care-o avut lucrarea s-o gate, până la Vișeu, o văzut că-ncepe războiul. Manevre, treburi, și-o luat jucăriile și „Salut!”

– *Proiectul o fost Salva-Vișeu...*

– Statul român n-o avut atuncea vreme de... și nici bani. După război, cămara țării era goală de alimente. Când s-o sfârșit (războiul, n.n.), foametea! N-o fost nimic. Sărăcie curată! Și la ruși le-o trebuit legătură cu calea ferată în Ucraina Subcarpatică. De la Sighet, dincolo. Deci, o fost teritoriul nostru cândva, dar frații binevoitori l-o... (arată cu mâna cum l-au luat, n.n.). S-o făcut în etape. S-o lucrat de la viaductele care sunt de la Telciu până în Romuli. Sunt câteva viaducte începute în '39 și ăștia le-o continuat mai departe. Le-o făcut așa cum le vedem astăzi. N-am vinit noi cu mașinile alea de care spuneam. Ei le-o adus. Câte-am vrut noi. Dar, în rest, forță de muncă... (nimic, n.n.). Aproape totul manual făcut. Forță de muncă, hrană la oameni... „Salut!”. Nu-i interesa. Ei, încă ne mai luau cotele alea, nu mai... să ne-ajute cu ceva... Lor le-o trebuit ce urmăreau. Ocupantul și-o impus pretențiile lui. Că, altfel, ei n-aveau, cum să ajungă acolo, în Ucraina, teritoriu' care era a' lor.

– *No', când s-o inaugurat primul tren personal, în mersul trenurilor?*

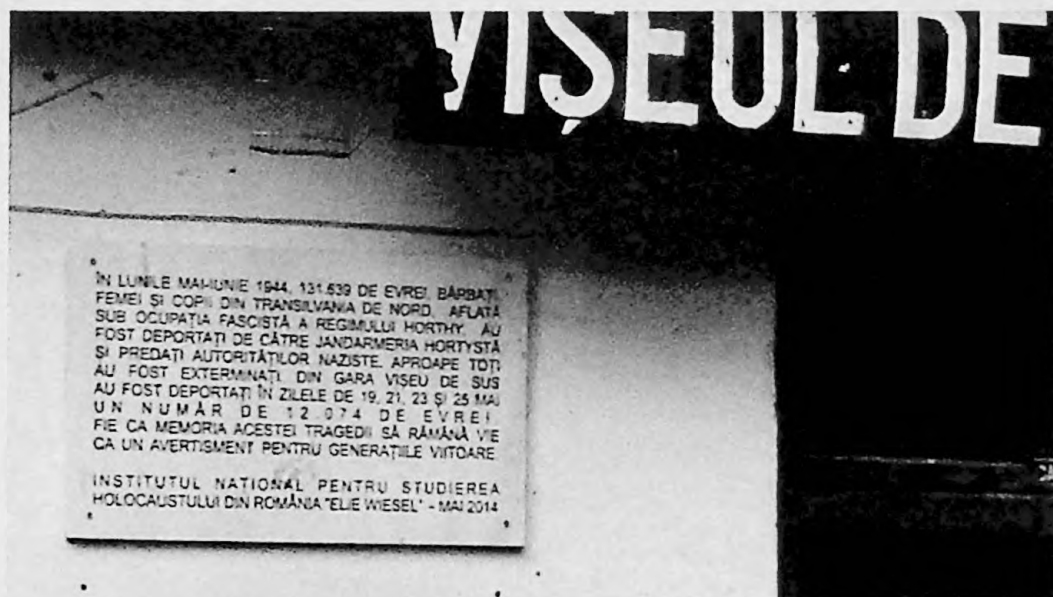
– Ne-o dus de la școală, în '51, iarna. Nu știu... O trecut primul tren în care o fost Petru Groza. Mare miștocan, Petru Groza! Era și Vasile-„Lucu”... Șantierul s-o chemat Șantierul Național „Vasile Luca”. Vasile Luca, membru la C.C. Mare „căpățână”. Un ungur. Lászlo Lukács, pe ungurește. Noi l-am românizat, no', să nu zică nimeni că... Da' vorbea foarte rău românește. 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... No', esența cefereului o fost că ne-o civilizat. Eu am văzut. O copiat și femeile, și bărbații una-alta. 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.

– *Ce credeți, de ce cade/decade atât de puternic CFR-ul în zona asta?*





Gara de la Vișeu de Sus/ Vișeu de Sus Train Station. 2018. Foto/ Photo: Olga Ștefan



“In the months of May-June 1944, 131,639 Jews, men, women, and children from Northern Transylvania, under the occupation of the fascist Horthy government, were deported by the Horthy Gendarmerie, and given over to the Nazi authorities. Almost all were exterminated. From the Vișeu de Sus train station, on May 19, 21, 23, and 25, a total of 12,074 Jews were deported. May the memory of this tragedy remain as a warning for future generations.”

2018. Foto/ Photo: Olga Ștefan

– Păi, transportu-i mai comod. Plus că comerțu-i liberalizat. „De ce să dau? Plătesc eu un vagon încărcat la jumătate? Nu mai bine iau un TIR? De aici, până-acolo...”. Comerțu-i liberalizat, nu apelează decât foarte puțini la CFR, da' rămâne o parte strategică a țării... Nu se desființează calea ferată! Război? Cataclism? Alte treburi? Mijloc de transport sigur!

– *Lucrau și oameni din sat la șantier?*

– La șantier? Da, sigur, da' era mai nimic. Marele număr de lucrători era UTM-ul. UTMiștii, Uniunea Tineretului Muncitor. Țștia erau mulți. Obligați, că s-o-nscris.... Care voiau să urmeze o școală mai cât-de-cât, trebuiau să facă un an activitate pe șantier.

– *Erau militari mulți?*

– Militarii formau paza. Când s-o gătat, o fost pază. Corp de gardă la fiecare capăt de viaduct. Păzea, să nu vie dușmanu' de clasă să arunce în aer, să... Era UTM-ul. Aveau uniforme, da', în rest, n-aveau nimic, săracii. Lucrau. Obligați... Și erau UTM-iștii, da' și oameni în vârstă, căroră le trebuiau bani. Le trebuia câte ceva, du-te la CFR! Erau plățiți.

– *Cum relaționau cei veniți cu localnicii?*

– Erau 11 barăci. Dormitoare pentru UTMiști. Aproape unde stați era brutărie, sală de mese... Deci, făcea' pâine la oameni. Sala de mese era mare. Era și scenă, că se dădeau spectacole. O venit Ansamblul Ciocârliă, o dată. O cântat acolo și-am rămas gură-cască. Gratuit, c-o fost pentru muncitori.

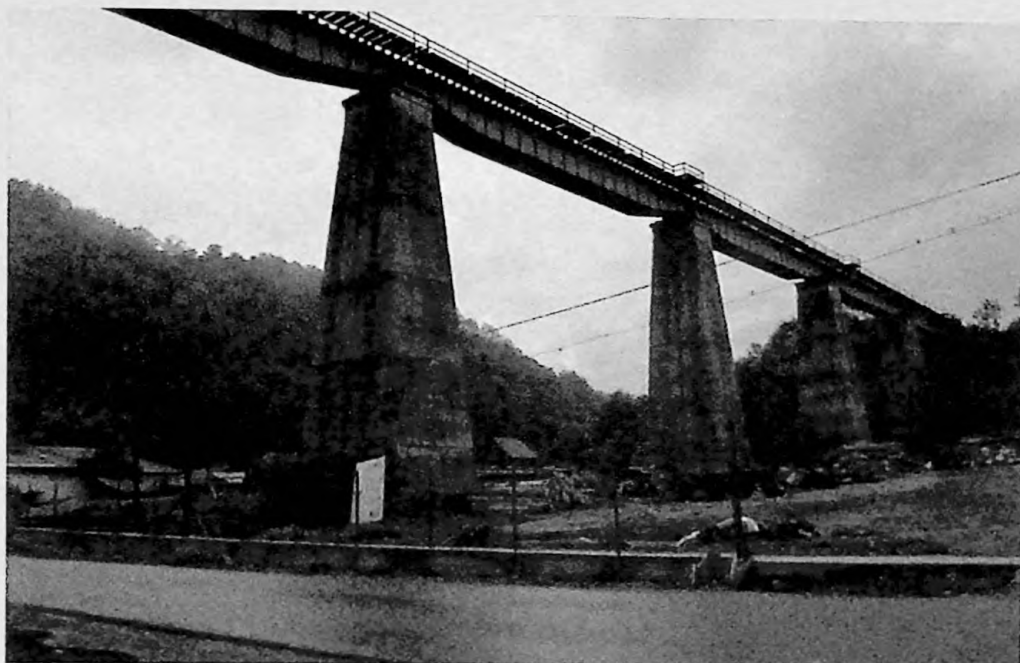
– *În privința sănătății și securității muncitorilor, ce vă mai amintiți?*

– „După noi, potopu!” În Dealu Ștefăniței, în faza a II-a, era ca Vaticanu': stat-în-stat! Avea administrație proprie. În afară de primărie, dispensaru' lor, poliția lor, securitatea lor, era tot. Totu' era a cefereului. Magazine aprovizionate cu ștofă, cu nu știu ce..., că se dădea' pe niște tichete. Da' la cei care lucrau, numa'. Produse alimentare, de astea, dulciuri, da la oricine. Nu găseai făină, pita era a lor. Mama da lapte la unu' care-i dădea pită, contra lapte. Ce știu eu... Trocu' ăsta! Mulți o vinit împinși de sărăcie. De prin Sălaj, de prin Moldova... Și unguri o fost mulți. De prin nu știu ce zonă..., de prin Harghita, de pe-acolo, da' ăștia o vinit facultativ, comparativ cu utemiștii care erau canalizați, obligați... Din Săcel încoace..., Dealu era reședință. O fost cei mai..., cei mari acolo. Pe puncte de lucru: La Apa cei Rece, Calmanovici. Era numele inginerului care dirija construcția primului viaduct pe teritoriu' ăsta. Aveau nume..., da. Pe ăsta-l țin minte. Nu știu ce era. Neamț? Ungur? Evreu\*? Calmanovici. Cam după nume de ingineri era... No', familiile de ingineri, de meseriași, specialiști, să zic așa, erau cazați, până-o făcut bărăci, prin căsi. Unde aveau loc.

– *Ce părere aveau oamenii, pe aici, despre regimul care s-a instaurat atunci?*

– Păi, câți erau? Doi-trei care credeau. Țștia naivi. În rest, o știut. Mai ales că s-o convins: cotă de lână, de lapte, de cartofi, să pui grâu-să dai, cereale care aici se

\* Cuvântul folosit în interviu nu e evreu, ci „jäd”, formă rară folosită în Transilvania de Nord și acum considerat injurios (ed.)



Viaducte la Romuli/ Romuli Viaducts. 2012. Foto/ Photo: nenea\_hartia, forum.peundemerg.ro

făceau cu greu, mălai... Le luau și... nimic! Atât erau: despăgubiri de război. Că noi am luptat și... până la Stalingrad! „Ce-ați cătat până-acolo? Plătiți ca și ceilalți, care-o fost din start împotriva.” Oameni în tăvă firea se jăleau, da' ascultai, că n-aveai...!

– *În perioada aceea, linia îngustă, mocănița, mai funcționa?*

– Acolo, la Doroftei, iar vezi cap de pod și se cunoaște terasamentu', până-aici... Aia o adus materiale de la Maramureș, încoace, și din Telciu, încoace. În Transbord, că de-aia îi zicea Transbord, transbordau materiale de pe ăla mare, pe ăsta mic. Până acolo s-o circulat...

– *Asupra școlii și a interesul pentru școală, în zonă, au avut vreo influență cei veniți cu șantierul?*

– Învățământul era destul de bine pus la punct. În '48 o fost Reforma Învățământului: obligativitatea. Și în '49, o fost 70 și ceva de nașteri. Eu am aflat după ce am făcut cartografierea: 72 de nașteri. Asta, după ce au venit ăștia, aicea. Din cele 72 de nașteri, jumătate o fost de la cei care lucrau pe șantier. Familia venită cu tot ce-o adus: ingineri, tâmplari, maiștri. ăștia veneau cu familia. Ceilalți erau „tineretul”. Ei, școala o fost pusă la punct. „Musai, la școală!” Mergeau.

Interviu de Gabriela Elena Herța



# IVAN ILIE

BORN: JANUARY 2, 1939

RETIRED, FORMER MEDICAL ASSISTANT. THE FAMILY OWNED LAND AROUND THE STRAMBA VIADUCT THAT WAS EXPROPRIATED IN ORDER TO PREPARE THE AREA CONTAINING THE ASTRALITE DEPOSITS WHICH WERE NECESSARY FOR THE CONSTRUCTION SITE AND, SUBSEQUENTLY, FOR THE INTERVENTIONS WITHIN THE LOCALITY: BREAKING LARGE ROCKS, ROCK WALLS, CREATING OR CLEARING ACCESS ROADS

– *What do you remember about the Salva-Viseu railway site?*

– I heard that the construction site was starting, that I didn't know what..., and then the construction started. I caught it. In '48-'49, something like that. And then the commotion began, the construction from Telciu, upwards. Until Telciu there was a railway built until '39. The Regna company managed it but it stopped at Viseu, when it saw that the war was starting. Manoeuvres, chores, it took its toys and "Goodbye!"

– *The project that was Salva-Viseu...*

– The Romanian state did not have time for... then no money. After the war, the country's pantry was empty. When it was over, the famine! There was nothing. Pure poverty! And the Russians needed a connection to the railway in Subcarpathian Ukraine. From Sighet, beyond. So, it was our territory once, but the "benevolent brothers" took it... It was done in stages. Work was done from the viaducts at Telciu to Romuli. There are several viaducts that were started in '39, and they continued them further. They made them as we see them today. We didn't come with those machines we were talking about. They [the Russians] brought them to us. As many as we wanted. But, otherwise, labor... nothing. Almost everything is handmade. Manpower, food for people... "Goodbye!". They weren't interested. Well, they still took those quotas from us, not... to help us with anything... They needed what they were after. The occupier imposed his claims. Otherwise, they would not have been able to get there, in Ukraine, in the territory that was theirs.

– *So, when was the first personal train inaugurated, in the train schedule?*

– It took us from school in '51 in the winter. I don't know... The first train in which Petru Groza rode. Great joker, Petru Groza! There was also Vasile-"Lucu"... The site was called the "Vasile Luca" National Site. Vasile Luca, member of the C.C. [Central Committee] Great "head". A Hungarian. Laszlo Lukacs, in Hungarian. We Romanianized him, uh, let's say... Yes, he spoke very bad Romanian. Vasile Luca, Petru Groza, Ana Pauker. There must have been someone else, but I can't remember them. I remember just one woman, so it was Ana Pauker. And Petru Groza... The essence of the cefere (CFR) is that it civilized us. I saw it with



Ziduri de sprijin și terasamente între Salva și Coșbuc/ Support walls and embankments between Salva and Cosbuc. 2012. Foto/Photo: nenea\_hartia, forum.peundemerg.ro

my own eyes. Women and men both copied from others. And a large number of employees and retirees are from CFR. Now the number is declining, but after IFET (the logging company) it was a second largest group of retirees. They found work for people.

– *What do you think, why does the CFR decline so much in this area?*

– Well, transport is more convenient. Plus the market is liberalized. “Why should I give? Am I paying for a half-loaded wagon? Isn’t it better to take a truck? From here to there...”. Trade is liberalized, very few turn to CFR, but it remains a strategic part of the country. The railway cannot be abolished! War? Cataclysm? Other things? It is a safe means of transport!

– *Did people from the village also work on the construction site?*

– At the construction site? Yes, of course, but it was nothing. The large number of workers was the UTM. There were many of them. Obligated, because they signed up... Those who wanted to attend a school more or less, had to do a year of volunteer activity on the construction site.

– *Were there many soldiers?*

– The military was guarding the site. When it was finished, it was guarded. Guards at each end of the viaduct. „Watch out, don’t let the class enemy come and blow up, let...” It was the UTM. They had uniforms, but otherwise they had nothing, poor them. Worked. Forced... And there were the UTMists, but also the elderly, who needed money. They needed something, go to CFR! They were paid.

– *How did the newcomers relate to the locals?*

– There were 11 barracks. Dormitories for UTMists. Around there where you stand there was a bakery, a dining room... So, they made bread for people. The dining room was large. There was also a stage, that there were shows. The Ciocarlia Ensemble came once. They sang here and I was speechless. Free, because it was for the workers.

– *Regarding the health and safety of workers, what do you remember?*

– “After us, the flood!” In Dealu Stefanitei, in the second phase, it was like the Vatican: state-in-state! They had their own administration. Apart from the town hall, their dispensary, their police, their security, it was everything. Everything belonged to the CFR. Stores supplied with cloth, with I don’t know what..., that were given through some tickets. But to those who worked, only. Food, sweets, things like that, yes, to anyone. You couldn’t find flour, the bread was theirs. My mother gave milk to someone who gave her bread, for her milk. What do I know... This type of barter! Many came driven by poverty. From Salaj, from Moldova... And there were many Hungarians. From I don’t know what area..., from Harghita, from there, but they came on an optional basis, compared to the UTMists who were channeled, forced... From Sacel onwards..., Dealu was the residence. It was the most..., the big bosses stayed there. At various points: at Apa cei Rece, Calmanovici. It was the name of the engineer who directed the construction of the first viaduct in this territory. They had names... yes. I remember this one. I don’t know what it was. German? Hungarian? Jew?\*

It was about the name of engineers... The families of engineers, craftsmen, specialists, so to speak, were accommodated, until they made the barracks, in the local houses wherever there was space.

– *What did people think here about the regime that was established then?*

– Well, how many were there? Two or three who actually believed. These naive ones. Otherwise, the rest knew. Especially since they convinced them: quota of wool, milk, potatoes, wheat to give, cereals that were hard to make here, corn... They took them and... nothing! That was it: war reparations. That we fought and... to Stalingrad! “What were you doing in Stalingrad? You pay like everyone else, who was against it from the start.” Grown men lamented, yes, you listened, because you didn’t have...!

– *At that time, did the narrow-gauge line, still work?*

– There, at Doroftei, you see the head of the bridge again and the embankment up to here... That narrow-gauge railway brought materials from Maramures, here, and from Telciu, here. In Transbord, that’s why it’s called Transbord, they transported materials from the big railway, on the narrow-gauge railway. They circulated all the way up until there...

– *Did the people who came with the construction site have any influence on the school and the interest for school in the area?*

– The education system was pretty well-developed. In ‘48 was the Education





Gara Romuli, interior/ Romuli  
Train Station. 2018. Foto/  
Photo: Olga Ștefan

Reform: compulsory. And in '49, there were 70 or so births. I found this out after doing the mapping: 72 births. Of the 72 births, half were from those working on the site. The family came with everything they had: engineers, carpenters, foremen. They came with the family. The others were "youth". Well, the school was set up. "To school, mandatory!" So they went.

Interview by Gabriela Elena Herta

\* The word used in the interview is not Jew but "Jid", an old form used in Northern Transylvania and now considered denigrating. (ed.)

# JENEL HEILPERN

NĂSCUT: 28 OCTOMBRIE 1926, GALAȚI

– Da, am fost la Salva-Vișeu, în brigada mediciniștilor, și am stat în același pat cu Valea. Și cu încă unul, Siomka Feinstein. Era și Fredi Gorea. Ei aveau examene și au stat doar 2-3 săptămâni. Brigada lor de studenți voluntari de la medicină era complet separată de celelalte grupuri și de muncitorii plătiți. Șantierul consta de fapt în mai multe șantiere răspândite pe o întindere enormă și la mari distanțe unele de altele. Cantina și mâncarea aferentă era ca de cazarmă, dar consistentă... era, față de București, o rază de lumină! În țară era în general foamete și acolo ne dădea mâncare cu carne, fasole etc., nu supă chioară. De lucrat, aveam doar târnăcoape, lopeți și roabe; vremea rece și ploioasă și munca era grea, dar nu aveam de îndeplinit o normă. Și nu erau sancționați dacă nu terminau ce li se dădea, adică nu stătea nimeni cu bâta pe ei, cum se zice. Nu eram adaptați la acele condiții, așa că nu aveam mari pretenții, dar noi lucram cât puteam.

Ăștia (adică noi...), având certificat de brigadier, urmau să beneficieze de cantină și intrare la cămin. Noi (eu cu Valea și Fredi) am avut șansa extraordinară să fim și cu acest Siomka, ce venea de la Taskent! Fusese și el refugiat din Basarabia, dar el încercase să se înscrie la facultate acolo, însă nu reușise. A făcut enormul drum înapoi prin toată Rusia și a văzut totul și ne-a povestit care era situația adevărată... ne-a deschis ochii...

Noi contribuiseam cu tot avântul la construirea acestui nou regim... în care la început credeam cu mare ardoare... eram foarte curați, nu ne puneau nimeni să facem ceva, făceam din convingere. Apoi încet-încet, picătură cu picătură, am început să realizăm discrepanța dintre ce crezusem și realitatea înconjurătoare.

Interviu de Olga Ursu

BORN: OCTOBER 28, 1926, GALATI

– Yes, I went to Salva-Viseu, in the medical brigade, and I slept in the same bed with Valea. And another guy, Siomka Feinstein. Fredi Gorea was also there.

They had exams and stayed only 2-3 weeks.

Their brigade of volunteer medical students was completely separate from the other groups and the paid workers. The site actually consisted of several construction sites



Jenel Heilpern, Israel. 2020

spread over an enormous area and at great distances from each other.

The canteen and the food was like army food but consistent... It was, compared to Bucharest, a ray of light! In the rest of the country there was a famine, but there they fed us meat, beans, etc. not just clear soup.

The only tools we had to work were pickaxes, shovels and wheelbarrows; the weather was cold and rainy and the work was hard but I didn't have a quota to fulfil. And we were not punished if we did not finish what we were given, I mean, no one was beating us, as they say. We were not adapted to those conditions so they were not very demanding with us, but we worked as hard as we could. Having a brigadier certificate, meant that they (us...) could benefit from the canteen and the entrance to the dormitory.

We (Valea, Fredi and I) had the extraordinary chance to be with this Siomka who came from Tashkent! He had also been a refugee from Bessarabia but he had tried to enrol in college there but had failed. He made the huge journey back through all of Russia and saw everything and told us what the real situation was... He opened our eyes...

We had contributed with all our might to the construction of this new regime... In which at first we believed with great zeal... We were very clean, no one made us do anything, we did it out of conviction. Then slowly, drop by drop, I began to realize the discrepancy between what I had thought and the surrounding reality.

Interview by Olga Ursu



# INDEX

**UTM/UTC – Uniunea Tineretului Comunist** era organizația de tineret a Partidului Comunist Român. Desigur, copiată după modelul Comsomolului Sovietic, cu scopul creării și cultivării de cadre tinere pentru partid, cât și pentru crearea „omului nou”, cum îl închipuiau ideologii partidului. Fondat în 1922, UTC-ul a intrat în ilegalitate împreună cu restul partidului până când, în 1924, a fost interzis. Ca mișcare de masă a început să se înfripeze abia în 1944, după întoarcerea armelor și eliberarea României de naziști, când partidul a devenit din nou legal. Nicolae Ceaușescu a fost primul secretar al UTC, din 23 august 1944 până în iunie 1945. Începând cu 1948, Partidul Muncitoresc Român, sau PMR cum se chema atunci, a început o acțiune prin care să contopească și să epureze organizațiile de tineret ale țării – din punct de vedere politic, profesional, religios, cultural etc., timp în care tineretul avea de înfruntat valuri după valuri de arestări. Deja din 1945 participanții la demonstrațiile anti-comuniste erau arestați, iar din 1948 s-a trecut și la arestări pe baze politice: membri ai organizațiilor de tineret liberal, țărănesc și ai Gărzii de Fier au fost luați drept țintă și organizațiile respective au fost desființate. Reforma educației din 3 august 1948 a inițiat acțiunea de reeducare ideologică a tineretului și sovietizarea sistemului educațional prin restructurarea acestuia după principiile marxist-leniniste. În acel an, Comsomolul a recomandat formarea unui grup unic și, la congresul din 19-21 martie 1949, până atunci separatele grupuri de tineret au fost unificate în vederea creării Uniunii Tineretului Muncitoresc, UTM, al cărui nume a fost schimbat din nou în UTC în 1965.

**Emil Calmanovici** (martie 1896 – 12 martie 1956) – Inginer român, om de afaceri și militant comunist. Cunoscut pentru sprijinul financiar acordat Partidului Comunist Român în jumătatea a doua a anilor 1930 și prima jumătate a anilor 1940. A fost închis ca deținut politic al regimului comunist după ce fusese implicat într-un proces-farsă intentat colegului și colaboratorului său, Lucrețiu Pătrășcanu. În timpul încarcerării sale la Aiud, a decis să-și declare în mod public inocența prin începerea unei greve a foamei, care în cele din urmă i-a determinat pe doctori să-l hrănească forțat. Regimul administrat a fost contrar recomandărilor medicale pentru oamenii subnutriți și a constituit cea mai plauzibilă cauză a morții – prin perforație gastro-intestinală – două cadre medicale au atestat mai târziu că acest lucru a fost făcut în mod expres, ca metodă de suprimare.

Conform declarațiilor sale, contribuse cu sume masive la diverse întreprinderi ale PCR între 1937 (anul în care se înrolase) și 1944, fiind răspunzător cu achiziționarea unei tiparnițe, renovarea sediului Comitetului Central din București, o stație clandestină de radio, o grădiniță pentru copiii membrilor de partid. În afara acestor contribuții însemnate, a afirmat că cedarea averii sale Partidului a adus statului peste 1 miliard de lei la valoarea leului din 1947. După căderea

regimului Antonescu și instalarea ocupației sovietice în august 1944, când PCR a intrat pentru prima oară în guvern, Calmanovici a devenit un membru stimat al partidului și un industriaș acceptat în mod oficial. În primăvara lui 1945, casa lui din București a servit ca loc de întâlnire pentru membrii de partid și forțele pro-comuniste care plănuiau și au și reușit demiterea primului ministru Nicolae Rădescu (după o serie de ciocniri de stradă, Rădescu a fost înlocuit cu liderul Frontului Plugarilor, Petru Groza, al cărui cabinet era sub controlul PCR). Ca urmare, Emil Calmanovici a fost numit Director Tehnic al Institutului de Construcții București.

### **C.L.R.S. - Centrala Întreprinderilor de Lucrări Rutiere și Construcții Speciale**

Din Monitorul Oficial, 9 octombrie 1948

Noi, ministru al lucrărilor publice, având în vedere raportul Direcțiunii Generale a Construcțiilor Publice și a Refacerii, Direcțiunea construcțiilor, cu Nr. 9.972 din 6 Octombrie 1948, prin care propune să se întocmească deciziunea ministerială pentru repartizarea întreprinderilor naționalizate de construcții și instalații și a lucrărilor firmelor naționalizate, între Centrala Întreprinderilor de Lucrări de Construcții Industriale și Civile (C.I.C.) și Centrala Întreprinderilor de Lucrări Rutiere și Construcții Speciale (C.L.R.S.), așa cum s'a stabilit de care Comisiunea instituită prin deciziunea Ministerului Lucrărilor Publice cu Nr. 26.369 din 1 Septembrie 1948; Decidem.:

Art. 1. - Întreprinderile naționalizate menționate mai jos, se repartizează între cele două centrale de întreprinderi, pendinte de acest departament, după cum urmează:

I. La Centrala Întreprinderilor de Lucrări de Construcții Industriale și Civile (C. I. C.) [Printre care Întreprinderea Ing. E. Calmanovici (S. A. și individual) și Unirea, care fusese întreprinderea angajată în 1937 prin Decretul lege nr. 3466/18 octombrie 1937 să se ocupe de Salva-Vișeu.]

II. La Centrala Întreprinderilor de Lucrări Rutiere și Construcții Speciale (C.L.R.S.):

A) Se preia de Centrala C.L.R.S., următoarele lucrări ale Întreprinderilor naționalizate, ce sunt repartizate Centralei C.I.C.:

1. Dela Întrepr. Ing. C. Nicolau: Lucrările dela fabrica Zărnești.
2. Dela Întrepr. Ing. E. Prager: Lucrările drumului național Nr. 22, Pitești-C. de Argeș. Construcția Liniei Ferate Salva-Vișeu, Lucrările drumului național Nr. 21 Brașov-Oituz. Construcția liniei ferate Bumbești-Livezeni.
3. Dela Întreprinderea Unirea, S.A.R.: Terasamente la Linia Ferată, Bumbești-Livezeni, Tunelul Dragoioasa linia Salva-Vișeu, Pod Teliu Brașov.
4. Dela Întreprinderea Ing. E. Calmanovici: Construcția căii ferate Salva-Vișeu
5. De la Întreprinderi asociate: Șantierele Bumbești-Livezeni, Salva-Vișeu, Aieuda.

# INDEX

**UTM/UTC – The Union of Communist Youth** was the Romanian Communist Party's youth organisation. It was modelled after the Soviet Komsomol and aimed to cultivate young cadres into the party, as well as to help create the "new man" envisioned by communist ideologues. Founded in 1922, the UTC went underground along with the rest of the party when it was banned in 1924. It began to emerge as a mass movement in 1944, after the Red Army liberated Romania and the party became legal once again. Nicolae Ceausescu was the First Secretary of the UTC from August 23, 1944 to June 1945.

Beginning in 1948, the Romanian Workers' Party (PMR, as it was then called) began to contemplate merging and purging the country's youth organisations – political, professional, religious, cultural, etc. At the same time, young people were faced with several waves of arrests. Starting in 1945, participants at anti-communist demonstrations were arrested, while category-based arrests began in 1948. Members of youth liberal, peasant, and Iron Guard organisations were targeted, and political and religious youth organisations were shut down. The educational reform of August 3, 1948 initiated the ideological re-education of youth and Sovietization of the educational system by restructuring it along Marxist-Leninist principles. That year, the Komsomol recommended the formation of a single youth group, and at a congress on March 19–21, 1949, hitherto separate youth organisations were merged to create a Union of Working Youth (UTM). Its name was changed back to UTC in 1965.

**Emil Calmanovici** (March 1896 – March 12, 1956) was a Romanian engineer, businessman, and communist militant. Known for the financial support he gave to the Romanian Communist Party (PCR) during the late 1930s and early 1940s, he became a political prisoner of the Communist regime after being implicated in the show trial of his collaborator Lucretiu Patrascanu. While a prisoner in Aiud prison, he decided to publicize his innocence by beginning a hunger strike, which eventually led physicians on duty to force-feed him. His diet at the time went against medical guidelines for people with malnutrition, and was the most likely cause of his death by gastrointestinal perforation – two prison staff members later attested that this was done on purpose, as a method of assassination.

According to Calmanovici's statements, he had contributed massive sums to various PCR enterprises between 1937 (the year when he joined the group) and 1944, being responsible for the purchase of a printing press, the renovation of the Central Committee seat in Bucharest, a clandestine radio station, and a kindergarten for children of party members. In addition, he contended, nationalization of his wealth had brought the state over 1 billion lei in 1947 currency. After the fall of Antonescu's regime and the onset of Soviet occupation



in August 1944, when the PCR first entered government, Calmanovici became an esteemed party member and officially endorsed industrialist. In the spring of 1945, his Bucharest house served as a meeting place for PCR and pro-Communist forces who planned and succeeded in toppling Prime Minister Nicolae Radescu (after a series of street clashes, Radescu was replaced with the Ploughmen's Front leader Petru Groza, whose cabinet was controlled by the PCR). In 1948, his engineering companies were nationalised and he was assigned to oversee a sector of the Salva-Viseu railway for the newly formed state company. Following this and until his arrest, he was appointed a technical director of the Bucharest Constructions Institute.

### **C.L.R.S. - Headquarters of Road Works and Special Construction Companies**

From the Official Gazette, October 9, 1948

We, Minister of Public Works, considering the report of the General Directorate of Public Constructions and Restoration, the Construction Directorate, with Nr. 9,972 of October 6, 1948, proposes to draw up the ministerial decision for the distribution of nationalized construction and installation companies and the works of nationalized companies, between the Headquarters of Industrial and Civil Works (CIC) and the Headquarters of Road Works and Special Construction Companies (CLRS), by which the Commission established by the decision of the Ministry of Public Works with No. 26,369 of September 1, 1948; We decide:

Art. 1. - The nationalized companies mentioned below, are distributed between the two central headquarters, pending this department, as follows:

I. At the Headquarters of Industrial and Civil Works (C. I. C.)

*[Among which the company of Eng. Emil Calmanovici (S. A. and individually) and the Unirea, which had been the company contracted by Decree Law no. 3466/18 October 1937 to take care of Salva-Viseu.]*

II. At the Headquarters of Road Works and Special Constructions Companies (C. L. R. S.):

A) The following works of the nationalized companies, which are distributed to the C. I. C., are taken over by the C. L. R. S.

1. From the company of Eng. C. Nicolau: The works from the Zarnesti factory.
2. From the company of Eng. E. Prager: The works of the national road Nr. 22, Pitesti-C. of Arges, Construction of the Salva-Viseu Railway Line, National Road Works No. 21 Brasov-Oituz, Construction of the Bumbesti-Livezeni railway line.
3. From Unirea Enterprise, S. A. R. : Earthworks at the Railway Line, Bumbesti-Livezeni, Dragoioasa Tunnel, Salva-Viseu line, Teliu Brasov Bridge.
4. From the company of Eng. Emil Calmanovici: Construction of the Salva-Viseu railway
5. From Associated Enterprises: Bumbesti-Livezeni, Salva-Viseu, Aieuda Construction Sites.



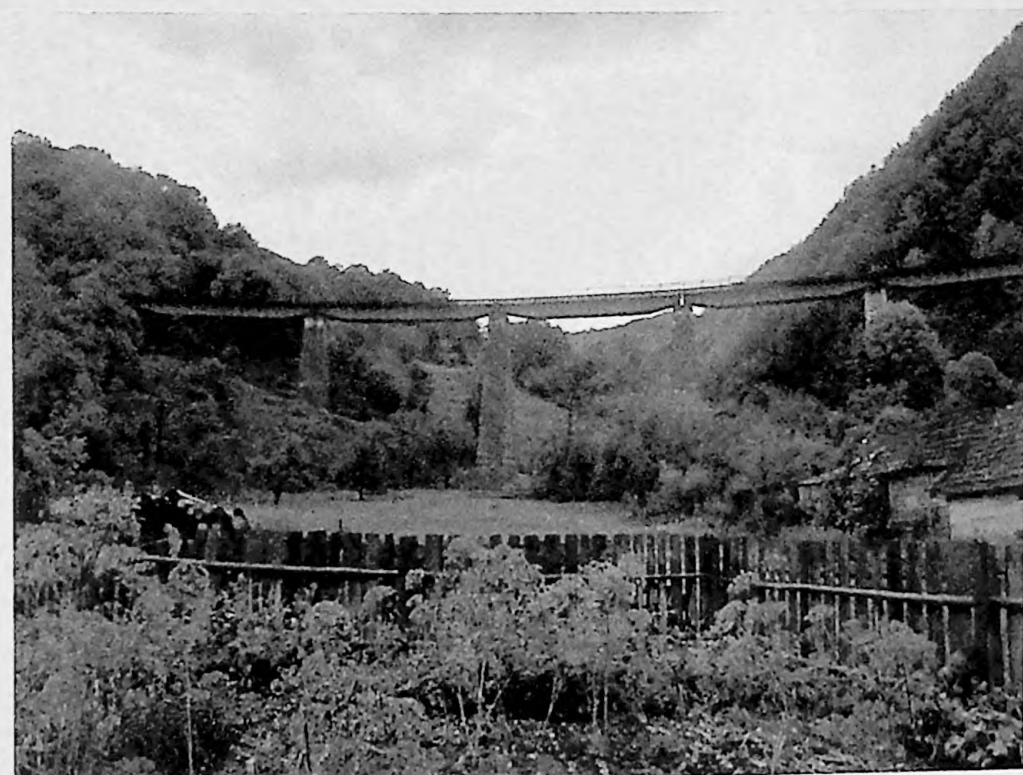
Terasamente debleu în stâncă, km 30+240, 2 noiembrie 1948/ Embankment km 30+240, November 2, 1948. Foto/ Photo: Clement Ștefan



Valea Voicului - Vedere generală aval (de pe dealul din față), 13 decembrie 1948/  
Valea Voicului - General View downstream (from the hill across the valley),  
December 13, 1948. Foto/ Photo: Clement Ștefan



Terasamente Romuli/ Embankment Romuli. 2018. Foto/ Photo: Olga Ștefan



Viaductul de la Romuli/ Romuli Viaduct. 2018. Foto/ Photo: Olga Ștefan



**SALVA-VIȘEU 1948: ATUNCI ȘI ACUM** se bazează pe o arhivă familială de fotografii realizate în acel an de Clement Stefan pe șantierul căii ferate Salva-Vișeu. Însotind aceste imagini inedite, interviuri cu foști lucrători și documente de epocă oferă o perspectivă largă a impactului pe care construirea căii ferate l-a avut asupra comunității.

Înregistrare istorică și sociologică semnificativă, **SALVA-VIȘEU 1948: ATUNCI ȘI ACUM** propune, de asemenea, o prioritizare a căilor ferate pe agenda de stat și regională și reinvestirea în transporturi durabile.

**SALVA-VIȘEU 1948: THEN AND NOW** is based on a family archive of photographs made in that year by Clement Stefan on the Salva-Vișeu railroad construction site. Accompanying these never-before-seen images, interviews with former workers, and period documents offer a broad perspective of the impact the building of the railroad had on the community. While a significant historical and sociological record, **SALVA-VIȘEU 1948: THEN AND NOW** also proposes a re-prioritization of railways on the state and regional agenda, and reinvestment in sustainable transport.