

## CALEA FERATĂ VATRA DORNEI – ILVA MICĂ. CONECTAREA BUCOVINEI CU TRANSILVANIA (1934–1938)

NICOLAI-AUREL COROAMĂ  
„Universitatea „Ștefan cel Mare” din Suceava  
E-mail: nicusor283@yahoo.com

### The Vatra Dornei – Ilva Mică Railway. The Connection of Bukovina with Transylvania (1934–1938)

*(Abstract)*

Started during World War I and halted in 1929, the works on the Vatra Dornei – Ilva Mică railway were resumed, by own means, in the first half of 1934. Covering the estimated construction costs of 1.2 billion lei was possible through the collaboration of the Autonomous Administration of C.F.R. (i. e. Romanian Railway Company) with the General Staff, the Ministry of Communications, the Ministry of Finance and other state institutions. About 20,000 workers, military and civilians, participated to the construction, which was marked by two festive moments, July 11, 1934 and December 18, 1938 respectively. The project of the 76.5 km line involved great efforts due to the complexity of the route and the necessary art works. The progress was slowed down by precarious working conditions, abuses by C.F.R. workers or locals, as well as by the administrative rerouting of a portion of track on the territory of Bukovina. This procedure, later proven useless, intersected with both outdated legislation and with the protest of the Dorna Candreni town hall, which saw the line as a threat to the spa character of the area. However, the completion of the works at the end of 1938 transformed this railway into a genuine railway connection between Bucovina and Transylvania, an idea reiterated much by the press and officials of the time.

**Keywords:** railway, rail link, union, Autonomous Administration of C.F.R., Ilva Mică, Vatra Dornei.

*(Rezumat)*

Începute în timpul Primului Război mondial și sistate în 1929, lucrările la calea ferată Vatra Dornei – Ilva Mică sunt reluate, în regie proprie, în prima jumătate a anului 1934. Acoperirea costurilor de construcție estimate la 1,2 miliarde de lei a fost posibilă prin colaborarea Regiei Autonome C.F.R. cu Statul Major, Ministerul Comunicațiilor, Ministerul de Finanțe și alte instituții de stat. La lucrările delimitate de două momente festive, 11 iulie 1934 și 18 decembrie 1938, au participat circa 20 000 de muncitori, militari și civili. Proiectul liniei de 76,5 km a implicat mari eforturi datorită complexității

traseului și lucrărilor de artă necesare. Progresul lucrărilor a fost încetinit de condițiile de lucru precare, abuzuri ale lucrătorilor C.F.R. sau ale localnicilor, cât și de reambularea administrativă a unei porțiuni de traseu de pe teritoriul Bucovinei. Această procedură, dovedită ulterior inutilă, s-a intersectat atât cu o legislație neactualizată, cât și cu protestul primăriei Dorna Candreni, care vedea linia ca un pericol la adresa caracterului balneoclimateric al zonei. Cu toate acestea, finalizarea lucrărilor la sfârșitul anului 1938 a transformat această cale ferată într-o legătură feroviară veritabilă dintre Bucovina și Transilvania, idee reiterată mult de presa și oficialitățile vremii.

**Cuvinte-cheie:** cale ferată, legătură feroviară, unire, Regia Autonomă C.F.R., Ilva Mică, Vatra Dornei.

## Introducere

De-a lungul istoriei sale, conceptul de cale ferată a însemnat nu numai conectarea unor puncte geografice sau a unor industrii, ci și conectarea unor oameni și influențarea destinului acestora. Dacă este să analizăm spațiului românesc din veacul al XIX-lea, vom putea observa cu ușurință că românii se găseau despărțiți de granițele mai multor state. Chiar și după dubla alegere a lui Al. I. Cuza din 1859, românii din Principatele Unite erau în continuare separați de cei din Transilvania, care se aflau sub dominație austro-ungară. Cu toate că Transilvania și Bucovina erau provincii ale aceluiași imperiu, cu excepția unui ocol feroviar prin Galiția, cele două nu erau unite de o cale ferată directă, ci doar de drumuri grele de munte<sup>1</sup>. În ciuda numeroaselor avantaje, construirea unui drum de fier care să traverseze Carpații s-a lovit de opoziția maghiară, care nu dorea facilitarea legăturilor dintre românii locuitori ai celor două regiuni<sup>2</sup>, cât și de cea a companiilor feroviare care monopolizau transporturile pe ruta prin Galiția<sup>3</sup>. De aceea, deși idea construirii unei căi ferate de la Ilva Mică la Vatra Dornei apare încă de la 1898<sup>4</sup>, doar declanșarea Primului Război Mondial și riscul ca armatele austriece să rămână blocate în Bucovina au putut determina începerea unor lucrări<sup>5</sup> care, de altfel, sunt abandonate la sfârșitul războiului<sup>6</sup>. Consiliul Dirigent al Transilvaniei a jucat un rol important în preluarea lucrărilor de către administrația românească<sup>7</sup>. Deși în luna mai a anului 1923, linia este declarată prin lege ca fiind de utilitate publică<sup>8</sup>, motiv pentru care sunt contractate

<sup>1</sup> C. Botez, D. Urmă, I. Saizu, *Epopoea feroviară românească*, București, Editura Sport-Turism, 1977, p. 61.

<sup>2</sup> Paul Brașcanu, *Drum de fier prin praf de pușcă*, ediția revizuită și adăugită, Iași, Editura Stef, 2013, p. 302.

<sup>3</sup> *Ibidem*, p. 475.

<sup>4</sup> Radu Bellu, *Mica monografie a căilor ferate din România*, vol. 6, București, Editura Filaret, 2001, p. 397.

<sup>5</sup> Paul Brașcanu, *op. cit.*, p. 479.

<sup>6</sup> *Ibidem*, p. 315.

<sup>7</sup> Gheorghe Iancu, „Preocupările consiliului dirigent în Domeniul Comunicațiilor”, în „Anuarul Muzeului Județean Mureș”, nr. XI–XII, 1981–1982, p. 388.

<sup>8</sup> Radu Bellu, *op. cit.*, p. 396.

împrumuturi monetare considerabile (1 468 500 000 de lei, prin Legea 2691, din 8 iunie 1923)<sup>9</sup>, cei zece ani care au urmat (1923–1933) au fost marcați de un progres extrem de slab, cauzat în mare concesionării lucrărilor către diverse antreprize private, care din diverse motive nu și-au dus la bun sfârșit obligațiile contractuale<sup>10</sup>. Printre celelalte motive ale tergiversării lucrărilor enumerăm și accentul care a căzut după război pe refacerea infrastructurii distruse la nivel național<sup>11</sup>. Debutul mării crize economice marchează sistarea lucrărilor, cu doar 12% din proiect realizat<sup>12</sup>. Călătorii din Bucovina care ar fi vrut să ajungă în Transilvania rămâneau astfel cu două opțiuni: vechea cale ferată militară Vatra Dornei – Prundu Bârgăului<sup>13</sup> sau un ocol prin Polonia și Cehoslovacia<sup>14</sup>. Deși lucrările sunt lichidate oficial în 1930<sup>15</sup>, proiectul ei este păstrat în dezbaterile parlamentare<sup>16</sup>, cât și la nivelul conducerii C.F.R., prin persoana directorului ing. Cezar Mereuță<sup>17</sup>. Prin analizarea informațiilor din bibliografia de specialitate, cât și mai cu seamă prin aducerea în prim plan a unor importante documente de arhivă, informații pe care le-am coroborat cu cele din presa vremii, articolul de față își propune să aducă o serie de completări la istoricul acestei căi de comunicație, mai exact pentru perioada 1934–1938, definitiv pentru finalizarea unui proiect menit să desăvârșească unitatea dintre Transilvania și Bucovina.

### Situația generală la nivelul anului 1934

Anul 1934 reprezintă un punct cheie în istoria liniei, deoarece marchează reînceperea în forță a lucrărilor, după ce ele au fost târâgănite fără mari progrese timp de aproximativ 11 ani. Importanța liniei era scoasă în prim plan încă o dată prin intermediul presei și a diverselor publicații din epocă, care de această dată încercau să se lege de aportul pe care îl aducea mai ales în ceea ce privea unitatea națională a statului român. În această ordine de idei, într-un nr. din „Economia națională” se arăta că viitoarea linie reprezenta „nici mai mult, nici mai puțin, decât adevărata

<sup>9</sup> *Ibidem*, p. 489.

<sup>10</sup> Un exemplu în acest sens îl constituie contractarea lucrărilor către Antrepriza Particulară Florea Maior, mai exact a loturilor I, II și a porțiunii dintre km 0 și km 24+500, construcție în valoare de 42 212 802 lei. În 20 iunie 1925, antrepriza declara că nu mai poate continua lucrurile și le concesiona, fără aprobarea C.F.R., către Asociația P. Rubens – Aurel Margulies. Din acest motiv, licitația a fost reluată, lucrările fiind transferate la Antrepriza ing. Mareș și Romașcu pentru o sumă similară. Aceasta nu va respecta graficul lucrărilor, iar în 1928 le va sista. Vezi Radu Bellu, *op. cit.*, p. 399; Paul Brașcanu, *op. cit.*, p. 389.

<sup>11</sup> C. Botez, D. Urmă, I. Saizu, *op. cit.*, p. 308.

<sup>12</sup> *Ibidem*, p. 244.

<sup>13</sup> Paul Brașcanu, „Calea ferată de război Domișoara – Tihuța – Prundu Bârgăului”, în „Filatelitul feroviar”, nr. 107, 2 mai 2022, p. 45.

<sup>14</sup> „Cuvântul”, anul 7, nr. 2358, 12 noiembrie 1931, p. 6.

<sup>15</sup> Argus”, anul 21, nr. 5168, 9 iulie 1930, p. 5.

<sup>16</sup> A se vedea declarația senatorului dr. Laurențiu Oanea din „Lupta”, anul 10, nr. 2902, 11 iulie 1931, p. 3.

<sup>17</sup> Idem, anul 12, nr. 3631, 31 noiembrie 1933, p. 3.

realizarea a unirii naționale, căci putându-se circula cu ușurință între Bucovina și Transilvania, românii din ambele provincii se vor simți într-adevăr uniți”. Unirea ar fi fost cu atât mai desăvârșită cu cât n-ar mai fi fost nevoie de tranzitul prin Cehoslovacia și Polonia pentru legarea celor două regiuni. Apoi, în cazul unui atac, autorul articolului citat mai arăta că trupele ar putea fi mișcate „într-un minim de timp” în cazul unei agresiuni dinspre Ungaria sau dinspre Răsărit, iar în lipsa liniei, în afară de trecerea prin Adjud<sup>18</sup>, n-ar mai exista nicio cale ferată de retragere pentru trupe sau pentru materialul rulant<sup>19</sup>. Cum linia nu se concretizase încă, el mai arată că pentru a pune capăt situației de neadmis a lipsei unei legături dintre Bucovina, Maramureș și Transilvania, chiar și la 15 ani după semnarea păcii, ar fi fost mult mai ușor dacă s-ar fi apelat la linii de autobuze pe direcția Iacobeni – Borșa sau Vatra Dornei – Ilva Mică<sup>20</sup>. Totuși, demersurile legislative și politice nu se opresc în acest an, ci din contră, continuă cu mai multă efervescență.

În ianuarie 1934, Richard Franasovici, ministrul Comunicațiilor și Lucrărilor Publice, a declarat că lucrările la linie vor începe cu un cost estimat de 1,2 milioane de lei în primăvara aceluiași an și că acestea se vor desfășura pe durata a doi ani, fiind realizate de data aceasta în regie proprie<sup>21</sup>, cu aprobarea armatei și în cooperare cu Casa Pădurilor și uzinele de la Reșița, ofertele străine fiind respinse<sup>22</sup>. În acest scop, în 31 ianuarie, la ora 16:00, s-a întâlnit la ministerul în cauză o comisie alcătuită din reprezentanții C.F.R. (directorul general ing. Cezar Mereuță, directorul serviciului construcțiilor din regia C.F.R., ing. Brucker), ai Statului Major (gen. Ignat) și ai ministerelor implicate (subsecretarul de stat Manolescu Strunga și subsecretarul general al Ministerului Comunicațiilor, ing. Traian Pârnu), care au discutat posibilitățile de realizare a liniei<sup>23</sup>. Ședința a fost prezidată de Manolescu Strunga. Directorul general al C.F.R. a prezentat Consiliului de Miniștri un raport cu privire la necesitatea liniei, susținând că Regia C.F.R. va oferi timp de patru ani câte o sută de milioane de lei pentru construirea ei și transportul gratuit al materialelor și lucrătorilor. Ministerul Apărării Naționale depunea aceeași sumă de bani, oferind lucrători din regiune, cât și trupele de geniu care urmau să lucreze sub comanda C.F.R. După ce Manolescu Strunga a dispus să se facă demersuri la Ministerul Finanțelor pentru scutirea de taxe vamale a uneltelor și mașinilor necesare, comisia a dispus ca gen. Ignat și ing. Brucker să realizeze programul de lucru al acestei lucrări<sup>24</sup>. Sub titluri precum „În primăvară începe construcția căii ferate

<sup>18</sup> Este vorba de calea ferată Adjud – Siculeni, prima trecere feroviară a Carpaților, care lega Moldova de Transilvania, construită pe mai multe porțiuni la sfârșitul secolului al XIX-lea. Vezi Toader Popescu, *Proiectul feroviar românesc (1842–1916)*, București, Editura Simetria, 2014, pp. 67–68.

<sup>19</sup> „Economia națională”, anul 55, nr. 5, 1 mai 1934, pp. 36–37.

<sup>20</sup> *Ibidem*, p. 49.

<sup>21</sup> Este cea mai importantă lucrare realizată în regie proprie de către C.F.R. de până atunci. Vezi Radu Bellu, *op. cit.*, p. 401.

<sup>22</sup> „Dreptatea”, anul 8, nr. 1900, 18 ianuarie 1934, p. 2.

<sup>23</sup> „Curentul”, anul 7, nr. 2153, 31 ianuarie 1934, p. 4.

<sup>24</sup> *Idem*, anul 7, nr. 2154, 1 februarie 1934, p. 6.

Ilva Mică – Vatra Dornei”, presa punea în mod promițător în discuție un traseu de 76,5 km, constatându-se că, până în 1934 se construiseră 32 de km între stațiile Ilva Mică și punctul Lunca, prin investiții de 113 milioane de lei, iar pentru continuarea lucrărilor era necesară suma de 1 372 324 000 de lei<sup>25</sup>. Jurnalul Consiliului de Miniștrii cu privire la această lucrare a fost întocmit la începutul lunii martie, anunțându-se că lucrările vor debuta peste câteva săptămâni<sup>26</sup>. În 19 martie, în Camera Deputaților, ministrul de Finanțe, Victor Slăvescu, declara, în contextul crizei economice, că pentru construirea liniei „se va face un efort financiar apreciabil”, alături de linia Caransebeș – Livezeni<sup>27</sup>. În 29 martie, în ședința Senatului, ministrul de Interne, N. Inculeț, depunea un proiect de lege pentru continuarea lucrărilor la linie. În 30 martie, Camera a adoptat o lege pentru autorizarea continuării lucrărilor, noutatea fiind aceea că și Ministerul Finanțelor a aderat la o contribuție anuală financiară de o sută de milioane lei, timp de patru ani, iar de acum, anumite lucrări puteau fi făcute de antreprize private (poduri, tuneluri și clădiri)<sup>28</sup>.

Pe parcursul lunii aprilie, linia se află iar în atenția oamenilor politici. Victor Moldovan făcea apel ca la lucrări să participe țaranii din județul Năsăud, iar Aurel Millea solicita ca guvernul să ceară ciment ieftin de la fabricile din țară. Tot atunci, Richard Franasovici mai arăta că de lucrări se va ocupa armata, fapt prin care devizele se reduceau de la 1,4 miliarde la 0,8 miliarde de lei. În privința cimentului necesar construcției, se propunea cumpărarea lui din străinătate, dar fără taxe vamale<sup>29</sup>. În 14 aprilie a fost promulgată Legea nr. 1064 pentru construirea liniei, iar în 17 aprilie aceasta a fost publicată în „Monitorul oficial”<sup>30</sup>. În numărul din 6 iunie 1934 al ziarului „Dimineața”, ministrul Comunicațiilor, Richard Franasovici, declara că linia studiată de noi care „era de mare interes economic și social [...]”. Proiectată mai bine de 10 ani [...] este menită să deschidă deuseuri de viață intensă nordului țării și să contribuie la valorificarea unor imense bogății naturale<sup>31</sup>.

### Inaugurarea noilor lucrări

În lumina festivităților de inaugurare a noilor lucrări, în data de 10 iulie 1934, un tren special trimis de la București a sosit în stația Ilva Mică la ora 12:35, având ca pasageri diverse personalități din conducerea și ramurile C.F.R., Marele Stat Major, guvern, Direcțiunea Conductelor și Porturilor Petrolifere și presa<sup>32</sup>. În 11 iulie, ora 11:00, însuși regele Carol al II-lea descindea din trenul regal

<sup>25</sup> „Adevărul”, anul 48, nr. 15361, 2 februarie 1934, p. 5.

<sup>26</sup> „Lupta”, anul 13, nr. 3709, 7 martie 1934, p. 4.

<sup>27</sup> Idem, anul 13, nr. 3721, 21 martie 1934, p. 2.

<sup>28</sup> „Dimineața”, anul 30, nr. 9792, 31 martie 1934, p. 6.

<sup>29</sup> „Viitorul”, anul 26, nr. 7865, 7 aprilie 1934, p. 4.

<sup>30</sup> Paul Brașcanu, *op.cit.*, p. 490.

<sup>31</sup> „Dimineața”, anul 30, nr. 9865, 6 iunie 1934, p. 9.

<sup>32</sup> „Viitorul”, anul 26, nr. 7941, 12 iunie 1934, p. 2.

mai întâi la Năsăud, unde participase la depunerea jurământului militar de către Batalionul 1 Grăniceresc, urmând ca la ora 13:00 să se îndrepte spre Ilva Mică. Sosind aici la ora 15:00, regele a fost întâmpinat de primarul comunei, Ion Sân Gheroghe, cât și de alte personalități de stat, după care convoiul de mașini s-a îndreptat spre locul unde avea să se construiască primul pod al liniei noi, la 3 km de gară. Sosind aici la 15:15, după serviciul religios și cuvântarea susținute de episcopul greco-catolic Iuliu Hossu, a luat cuvântul ministrul Comunicațiilor, R. Franasovici, mesaj din care redăm un fragment: „C.F.R. inaugurează cu această solemnitate la care ați binevoit a lua parte Sire, reînceperea lucrărilor liniei ferate Ilva Mică – Vatra Dornei, linie ferată a cărei însemnătate este și mai mare încă decât aceea a liniei începute săptămânile trecute în Banat. [...] Aceste lucrări întrerupte în anul 1929 sunt azi reluate sub Înalta M. V. ocrotire, cu ferma hotărâre de a fi duse cât mai de curând la un bun sfârșit. [...] În chipul acesta, cu toate greutatețile de ordin financiar, care din nenorocire apasă încă viața Statului nostru, Guvernul M. V. este sigur că [...] această lucrare de o mare însemnătate economică, națională, dar în același timp, și mai ales de o însemnătate militară [...] va fi desăvârșită în termenul hotărât spre mai mare bine al țării noastre”. Spre deosebire de acesta, cuvântul regelui a fost foarte scurt: „Astăzi pentru mine este o zi de o deosebită sărbătoare, pentru că se începe construirea acestei linii ferate. Țin să accentuez că pentru mine a fost o nestrămutată credință și o dorință încununată de succes să văd această linie înfăptuită. Aduc mulțumirile mele Ministerului de Comunicații și Lucrări Publice și conducătorilor căilor ferate care m-au ajutat în această operă”. Ziarul „Viitorul” consemna și alte detalii ale vizitei regale. Suveranul a semnat pergamentul ce a fost pus în fundația noii lucrări<sup>33</sup> și a pus, în mod simbolic, prima mistrie de mortar. A urmat decorarea de către rege, cu Coroana României în grad de comandor, a inginerului Brucner, directorul lucrărilor C.F.R., după care, la 15:45, Regele s-a îndreptat spre gară<sup>34</sup>. Acesta a petrecut aici doar 30 de minute, în comparație cu cele două ore de la Năsăud.

### Desfășurarea lucrărilor

Lucrările s-au desfășurat în două etape: până la 1937 acestea au căzut în responsabilitatea Direcției Construcțiilor de Căi Ferate din cadrul Ministerului Lucrărilor Publice, iar după această dată au trecut în sarcina Serviciului Lucrărilor Militare<sup>35</sup>. Inaugurarea fiind gata, reluarea lucrărilor a fost pusă în sarcina Direcției Poduri (D), sub coordonarea ing. Victor Brucker. De asemenea a fost înființată la Bistrița Inspekția 2 Lucrări C.F.R., cu încă două sedii: Ilva Mică (condus de

<sup>33</sup> Piatra fundamentală a fost așezată la Podul Strâmba la km 2+903. Vezi Radu Bellu, *op. cit.*, p. 401.

<sup>34</sup> „Viitorul”, anul 26, nr. 7941, 12 iulie 1934, p. 2.

<sup>35</sup> D. Iordănescu, C. Georgescu, *Construcții pentru transporturi în România*, vol. 1, București, Centrala de Construcții de Căi Ferate, 1986, p. 222.

ing. Andrei Nemțeanu) și Măgura Ilvei (condus de ing. Riedel Enghelber). De continuarea lucrărilor s-a ocupat în prima fază regimentul de pioneri din Alba Iulia. Munca deosebit de grea a determinat aducerea și altor regimente de pioneri din țară<sup>36</sup>. Lucrările au fost inspectate de directorul gen. al C.F.R., C. Mereuță, în data de 12 august<sup>37</sup>. Ziarul „Patria” surprindea foarte bine atmosfera de pe șantierul liniei în nr. din 17 august 1934: „Peste tot inginerii militari măsoară, ridică planuri; echipe dărâmă case expropriate, nivelează, instalează noi linii telefonice și în urma lor linia viitoare, traseul ei rămâne larg pentru pulsul de viață ce va să vină”. Pe de altă parte, aminteau ziaristii, neimplicarea civililor în această lucrare, mai ales a țăranilor, a stârnit nemulțumiri<sup>38</sup>.

În primii doi ani, aproximativ 2 000 de militari au lucrat în fiecare an la linie, urmând ca în campania 1937–1938, lucrările să fie efectuate de 4 800 de militari (din care 87 ofițeri, 39 subofițeri, 276 sergenți și caporali). La nivel civil, în decembrie 1934 au fost înregistrați 20 608 oameni/zile lucrate, în ianuarie 1935 – 30 397 de oameni/zile lucrate, iar în februarie – 11 488 de oameni/zile lucrate<sup>39</sup>. În septembrie 1935, presa începe să semnaleze o serie de abuzuri ale Inspecției II Bistrița, care se ocupa de lucrare, cât și faptul că ea lucra în parteneriat doar cu străini. Unii reprezentanți ai Inspecției plecau des din sediu și cereau diurne foarte mari<sup>40</sup>.

Starea șantierului a mai fost inspectată în a doua jumătate a lunii octombrie a anului 1935 de ministrul Lucrărilor Publice și al Comunicațiilor, Richard Franasovici, ing. Traian Pârvu, Basil Ștefănescu și Octav Alexandrini. La momentul respectiv se lucra pe o porțiune de 24 km în Transilvania și se considera că din 1936 se va începe lucrul și dinspre Vatra Dornei. Între timp, militarilor care lucrau la terasamente sub conducerea col. Popescu, li s-au alăturat și civilii, care se ocupau de lucrările de artă, sub supravegherea lucrătorilor calificați. Întrucât pe toată porțiunea podurile și podețele erau finalizate, ministrul Franasovici, fiind mulțumit de starea lucrărilor, a dispus ca șinele să fie așezate pentru a putea fi aduse cu trenul materialele necesare clădirilor din stații, în acest fel făcându-se economii<sup>41</sup>. Astfel, s-au montat șine de tipul 34,5, 36,4 și 40<sup>42</sup>. În aceeași perioadă, în presă este semnalată specula de care dădeau dovadă majoritatea celor care închiriau lucrătorilor camere de locuit (prețurile ajungeau și la 500–600 de lei pe lună).<sup>43</sup> Apoi, mai exista problema concedierii lucrătorilor, întrucât marea lor majoritate erau angajați provizoriu, deși lucraseră în domeniu de peste 10–15 ani<sup>44</sup>. Presa scria și despre condițiile proaste de lucru. Acești oameni veniți din Maramureș, Apuseni sau chiar din Basarabia, erau angajați după

<sup>36</sup> „Patria”, anul 16, nr. 175, 2 august 1934, p. 3.

<sup>37</sup> „Universul”, anul 52, nr. 223, 15 august 1935, p. 5.

<sup>38</sup> „Patria”, anul 16, nr. 186, 17 august 1934, p. 2.

<sup>39</sup> Paul Brașcanu, *op. cit.*, p. 493.

<sup>40</sup> „Curentul”, anul 8, nr. 2743, 30 septembrie 1935, p. 7.

<sup>41</sup> „Viitorul”, anul 27, nr. 8331, 21 octombrie 1935, p. 3.

<sup>42</sup> Paul Brașcanu, *op. cit.*, p. 493.

<sup>43</sup> „Universul”, anul 52, nr. 289, 20 octombrie 1935, p. 12.

<sup>44</sup> „Curentul”, anul 9, nr. 3155, 12 noiembrie 1936, p. 8.

ce achitau șefilor o plată în ouă, pui, fructe sau alte alimente. Deși li se promiteau salarii de până la 80 de lei/zi, primeau doar 50–60 de lei/zi, restul banilor fiind reținuți de unii șefi de echipă, potrivit lucrătorilor. Asigurările și nevoile medicale erau neglijate. Lucrătorii care protestau erau amenințați, motiv pentru care propaganda comunistă ce se desfășura pe șantier prindea destul de repede. Au existat și cazuri în care lucrătorii erau puși să rezolve treburi pe lângă casele celor mai de sus din ierarhie, iar pentru aceasta erau plătiți cu bani din fonduri oficiale<sup>45</sup>.

În 1 decembrie 1935, ing. șef Petre Teodorescu a fost numit ajutor al conducătorilor Inspecției II Bistrița. După pensionarea în 1936 a inginerului Vasile Teodorescu, acesta a preluat conducerea Inspecției<sup>46</sup>. În martie 1936, ing. Atanasie Tarnavski îl înlocuia pe ing. Andrei Nemneanu la conducerea Secției Lucrări Ilva Mică. Șantierul de lucrări a fost organizat atunci pe trei secțiuni, cu trei responsabili aflați sub conducerea inginerului Petre Teodorescu: Ilva Mică – Ilva Mare (secțiunea I), Ilva Mare – Grădinița (secțiunea II, cu cele mai multe dificultăți) și Grădinița – Vatra Dornei (secțiunea III). Vara anului 1936 marca o creștere a efectivelor de militari și civili, înregistrându-se un raport de 80 400 de oameni/zile (iulie), 77 500 de oameni/zile (august<sup>47</sup>) și 87 484 de oameni/zile (septembrie)<sup>48</sup>. Din acest motiv, în 26 octombrie se dădea în exploatare prima porțiune de 25 km din linie, anume Ilva Mică și Ilva Mare și cele patru stații ale ei: Leșul, Poiana, Măgura și Ilva Mare<sup>49</sup>.

În 25 noiembrie 1936 a fost inaugurat un sector, în cadrul unei manifestări cu caracter „pur ceferist”, care a implicat și de data aceasta un tren special<sup>50</sup>. La inaugurare au participat George Panaitopol (subdirector gen. C.F.R.), ing. Victor Bruckeer (directorul lucrărilor), ing. C. Păunescu (directorul Tracțiunii), Virgil Teodorescu (subdirector Mișcării), Atanasescu și Valeriu Mereuță (direcția Întreținere), Nicolae Nițescu (direcția Contenciosului), col. Zaharescu (șeful Marelui Stat Major al Diviziei de Căi Ferate), locot. col. Popescu, (comandantul Regimentului de căi ferate), alături de o seamă de alte personalități<sup>51</sup>. Două zile mai târziu, linia a fost deschisă traficului de marfă și călători<sup>52</sup>. Lucrările au continuat apoi între Ilva Mare și Silhoasa și au implicat construcții de instalații, locuințe și organizări de șantier electrificate. Condițiile de locuit ale muncitorilor erau mai decente: post sanitar, magazin, baie, piață și cantină<sup>53</sup>. În decembrie 1936, Inspecția II Bistrița își muta

<sup>45</sup> „Universul”, anul 53, nr. 234, 25 august 1936, p. 4.

<sup>46</sup> Radu Bellu, *op. cit.*, p. 401.

<sup>47</sup> La începutul lunii august 1936, un detașament de militari care lucra la linie a participat la sfințirea unei troițe în comuna Ilva Mare, în cadrul unei manifestări legionare. Vezi „Curentul”, anul 9, nr. 3053, 2 august 1936, p. 3.

<sup>48</sup> Paul Brașcanu, *op. cit.*, pp. 493–494.

<sup>49</sup> Radu Bellu, *op. cit.*, p. 401.

<sup>50</sup> „Viitorul”, anul 28, nr. 8667, 29 noiembrie 1936, p. 5.

<sup>51</sup> „Dimineața”, anul 32, nr. 10756, 1 decembrie 1936, p. 12.

<sup>52</sup> „Lupta”, anul 15, nr. 4535, 27 noiembrie 1936, p. 2.

<sup>53</sup> Paul Brașcanu, *op. cit.*, p. 495.

sediul la Lunca Ilvei, pentru a fi mai aproape de centrul acțiunii<sup>54</sup>. Abia în primăvara anului 1937 aveau să înceapă și lucrările dinspre Vatra Dornei<sup>55</sup>.

### Reambularea liniei de pe teritoriul Bucovinei (1935–1937)

În Ordinul nr. 56810 din 8 octombrie 1935, trimis către Prefectura Județului Câmpulung de către Direcțiunea Tehnică și a Transporturilor Rutiere din cadrul Ministerului Lucrărilor Publice și al Comunicațiilor, se vorbea despre reambularea<sup>56</sup> administrativă și continuarea lucrărilor pe traseul liniei dintre km 54+000 – 75+150 (porțiunea aflată pe teritoriul județului Câmpulung). Acest demers trebuia să fie realizat pe baza unor vechi ordonanțe ministeriale maghiare (nr. 40003/1885 și nr. 46181/1896), care rămăseseră în vigoare în Bucovina și Ardeal chiar și după unire. În scopul reambulării, ministerul atașase adresei respective un exemplar al proiectului liniei<sup>57</sup> și cerea și convocarea de urgență a unei comisii alcătuită din membrii instituțiilor interesate: Ministerul Lucrărilor Publice și al Comunicațiilor, Regia Autonomă C.F.R., prin delegați ai Direcțiunilor M.,T.,L., D. și J. Cluj, Prefectura județului Câmpulung, plășile și comunele interesate, Serviciul județean de drumuri Câmpulung, Serviciul Apelor Regiunea Cernăuți și Marele Stat Major<sup>58</sup>. S-a creat atunci o confuzie. Întrucât Inspecția C.F.R. Cernăuți, pe teritoriul căreia se întindea linia, nu era inclusă între membrii viitoarei comisii, iar în locul ei erau reprezentanții de la Cluj, Prefectura a trimis în 12 octombrie o telegramă (13073/35) către ministerul în cauză pentru a clarifica situația<sup>59</sup>. Prefectura mai trimitea o telegramă în 17 sau 18 octombrie (13235/35), în care explica încă odată ministerului că porțiunea de linie specificată se află pe teritoriul Inspecției a VIII-a C.F.R. Cernăuți<sup>60</sup> și al Regiunii a XV-a Rădăuți a Serviciului Apelor (deci nu Cernăuți) și cerea ca reprezentanții acestor instituții să facă parte din comisie și nu cei ai celor stabilite anterior. Apoi, Prefectura arată că demersurile legislative ar trebui să țină cont de fapt de o lege

<sup>54</sup> Radu Bellu, *op. cit.*, p. 401.

<sup>55</sup> „Lupta”, anul 15, nr. 4538, 1 decembrie 1936, p. 3.

<sup>56</sup> Reambulare – operație de actualizare a planurilor topografice, prin punerea de acord între teren și plan, cu toate modificările care au intervenit față de întocmirea inițială a planului. <https://dexonline.ro/definitie/reambulare> (accesat în 26 aprilie 2024).

<sup>57</sup> Planurile desenate pot fi regăsite la sfârșitul dosarului de Arhivă studiat de noi, însă din cauza formatului hârtiei în momentul în care a fost alcătuit dosarul, planurile au fost găurite și introduse în dosar în timp ce erau împăturite, ceea ce face imposibilă desfășurarea/analizarea completă a lor fără desfăcerea întregului dosar. Serviciul Județean Suceava al Arhivelor Naționale (în continuare se va cita S.J.S.A.N.), Fond *Prefectura județului Câmpulung*, d. 58/1935, f. 41–54.

<sup>58</sup> *Ibidem*, f. 1.

<sup>59</sup> *Ibidem*, f. 3.

<sup>60</sup> În 21 octombrie 1935, trei reprezentanți ai Inspecției C.F.R. Cernăuți – ing. Argintaru (șeful diviziei financiare), ing. Kalay și casierul Schultz –, aflându-se în posesia sumei de 700 000 de lei pentru plata lucrărilor la linie, au fost atacați în apropierea stației Dornișoara, pierzând astfel toți bani. Vezi „Dimineața”, anul 31, nr. 10358, 26 octombrie 1935, p. 9.

austriacă din 1878 și nu de ordonanțele ungurești menționate inițial, iar pentru aceasta, atașase telegramei câteva articole relevante din legea austriacă<sup>61</sup>.

Materialele remise abordau problematica exproprierilor de-a lungul traseului liniei. Articolul 12 menționa că, pentru reambularea administrativă a liniei, întreprinderea liniei ferate trebuie să înainteze Ministerului Comerțului următoarele: proiectul detaliat, proiectele de răscumpărare a pământurilor, tablourile privitoare la parcelele și drepturile de folosință însoțite de judecătoriile de ocol, numerele cadastrale și suprafețele parcelelor răscumpărate. Articolul 14 menționa că, pentru atingerea aceluiași scop, întreprinderea liniei ferate trebuia să prezinte Prefecturii, pentru fiecare comună cadastrală, o listă cu numele și domiciliul expropriaților sau a reprezentanților lor, alături de numerele de înregistrare din cartea funciară a suprafețelor respective (dacă erau înregistrate). Lista trebuia afișată în fiecare primărie cu 14 zile înainte de sosirea comisiei de reambulare. De asemenea, o serie de detalii privitoare la localitățile peste care se suprapunea proiectul acestei porțiuni de linie trebuiau publicate în Buletinul oficial al județului<sup>62</sup>.

În 21 octombrie, Ministerul Lucrărilor Publice a răspuns, afirmând că a cerut Direcțiunilor M. T. L. și J. lista cu reprezentanții comisiei de reambulare, punând totodată pe seama Prefecturii stabilirea datei în care aceasta se va întruni<sup>63</sup>. Lista delegaților C.F.R. ai Direcțiunilor M. T. D. L. și J. este trimisă de minister în data de 1 noiembrie: din partea Direcției D., M. L. P. și C. – conducătorul Inspecției II Lucrări Bistrița (ing. șef Teodorescu Vasile), din partea Direcției M. – conducătorul Inspecției 7 M. Cluj (ing. Renescu), din partea Direcției T. – conducătorul Inspecției 7 T. Cluj (ing. V. Pop), din partea Direcției L. – conducătorul Inspecției L. VII Cluj, iar din partea Direcției J și a Serviciului J. Cluj – șeful acestuia (Rudolf Leibschtütz). În aceeași adresă, se mai dispunea convocarea de urgență a comisiei<sup>64</sup>. În mod surprinzător, Prefectura județului Câmpulung refuza să facă acest lucru până nu primea un răspuns la adresa din 17 octombrie 1935, referitoare la vechile legi, însă menționa totodată că își va da interesul pentru accelerarea lucrărilor<sup>65</sup>. Situația s-a rezolvat abia în 28 martie 1936, când Prefectura primea o adresă de la Direcțiunea de Poduri, Lucrări Noi, Studii și Construcții, în care aceasta declara că Inspecția II Lucrări Bistrița a fost însărcinată cu întocmirea dosarelor de expropriere în baza legii austriece din 18 februarie 1878<sup>66</sup>.

În 25 octombrie, Prefectura era anunțată și asupra apartenenței comunei Coșna la Regiunea XV Rădăuți a Direcției Apelor<sup>67</sup>. Se va dovedi ulterior că, pe teritoriul comunei Coșna, care trecuse recent din județul Năsăud în județul Câmpulung, s-au respectat două ordonanțe ministeriale maghiare, iar pe teritoriul

<sup>61</sup> S.J.S.A.N., Fond *Prefectura județului Câmpulung*, d. 58/1935, f. 4-5.

<sup>62</sup> *Ibidem*, f. 9.

<sup>63</sup> *Ibidem*, f. 6.

<sup>64</sup> *Ibidem*, f. 11.

<sup>65</sup> *Ibidem*, f. 12.

<sup>66</sup> *Ibidem*, f. 23.

<sup>67</sup> *Ibidem*, f. 8.

comunei Dorna Candrenilor s-a aplicat legea austriacă. Din acest motiv, primăriei comunei Coșna îi era solicitată o traducere a acelor ordonanțe maghiare<sup>68</sup>. În 12 noiembrie 1935, Primăria în cauză anunța Prefectura Județului Câmpulung că în afara registrelor de stare civilă, aceasta nu mai avea în posesie niciun act austro-ungar (ele fiind pierdute în timpul războiului), și că o posibilă soluție ar reprezenta-o contactarea Prefecturii județului Năsăud. Prefectura județului Câmpulung făcea acest lucru, printr-o telegramă din 22 noiembrie<sup>69</sup>. Ordonanțele ministeriale ungurești nr. 40003/1885 și nr. 46181/ 1896, netraduse din lipsă de personal și fonduri, erau atașate adresei trimise de la Bistrița în 4 decembrie 1935. Pentru traducerea lor se solicita suma de 2 000 de lei probabil<sup>70</sup>. Autoritățile de la Câmpulung au solicitat Direcțiunii de Poduri, Lucrări Noi, Studii și Construcții din cadrul Direcțiunii Generale a C.F.R. o traducere a acestor documente în data de 17 decembrie<sup>71</sup>. Documentele se întorceau traduse<sup>72</sup> în 31 decembrie 1935<sup>73</sup>.

Astfel, primele 12 articole din Ordonanța nr. 40003/1885 arătau că reambularea administrativă a liniei proiectate se făcea doar cu aprobarea Ministerului de Lucrări și Comunicații și în urma unei inspecții la fața locului, menită să constate cum trebuia modificat planul inițial. Atât costurile reambulării, cât și cele legate de inspecție, trebuiau suportate de concesionar (constructor în acest caz), care trebuia să înainteze ministerului următoarele documente: planul de situație al construcției în scara 1:2880, profilul longitudinal în aceeași scară și în înălțime în scara 1:288, desenul șinelor și al uneltelor de încopciere în mărime naturală, cu calculele de capacitate și cu împărțirea traverselor, planurile stațiilor în scara 1:1.000, schițele infrastructurii, suprastructurii și clădirilor, cât și planurile detaliate ale închiderii liniei, semnalele și uneltele de mișcare, iar după finalizarea construcției, un plan cu toate lucrările necesare reambulării tehnice și unul legat de lucrările efectuate de Ministerul Apărării Naționale. Pe de altă parte, Ordonanța nr. 46181/1896 reprezenta mai mult o constatare a numeroaselor probleme legate de reambularea administrativă a liniilor, inclusiv lipsa implicării organelor oficiale și a comisiei de reambulare. Din acest motiv, ordonanța insista pe convocarea la timp a tuturor celor interesați să-și valideze interesele legale cu privire la proiectul liniei. Altfel, dacă părțile interesate nu erau convocate, iar cererile lor veneau după începerea lucrărilor, atunci lucrările puteau fi încetinite<sup>74</sup>.

În martie 1936, prin Decretul regal nr. 569, fusese aprobată legea administrativă care înlocuia vechile legi din teritoriile unite, însă Prefectura județului Câmpulung nu era convinsă de acest fapt din cauza caracterului interpretabil al textului de lege. În luna iulie a lui 1936, când trecuseră deja opt luni de când s-a pus problema comisiei de reambulare, care nici acum nu era convocată, Prefectura se adresa din

<sup>68</sup> *Ibidem*, f. 7.

<sup>69</sup> *Ibidem*, f. 13.

<sup>70</sup> *Ibidem*, f. 14.

<sup>71</sup> *Ibidem*, f. 15.

<sup>72</sup> Cele patru pagini au o traducere deficitară.

<sup>73</sup> S.J.S.A.N., Fond *Prefectura județului Câmpulung*, d. 58/1935, f. 20.

<sup>74</sup> *Ibidem*, f. 16–19.

nou Ministerului Justiției, cu privire la clarificarea bazelor legale<sup>75</sup>. În răspunsul din 21 august 1936, atât legea austriacă din 1878, cât și Ordonanțele ungurești nr. 40003/1885 și nr. 46181/1896 vor fi declarate abrogate, întrucât interferau cu legea din Vechiul Regat<sup>76</sup>.

Pe lângă problemele birocratice, o altă problemă o reprezenta, în mod surprinzător, chiar caracterul balneoclimateric al zonei Vatra Dornei și al împrejurimilor. Numai ideea că linia Vatra Dornei – Ilva Mică ar fi putut periclita în vreun fel izvoarele de ape minerale a stârnit puternic interesul autorităților din zonă pentru a modifica traseul liniei. De aceea, reluând o inițiativă din 1931, în 22 octombrie 1935, Primăria comunei Dorna Candrenilor trimitea o adresă Direcțiunii L./D. din cadrul Direcțiunii Generale a C.F.R., din care redăm următorul fragment: „Prin această regiune trecând traseul de linie ferată [...], cu această ocaziune comuna este daunată cu pagube neprețuite de mari, prin faptul că traseul trece chiar prin parcul băilor, prin apropierea izvoarelor cu ape minerale, iar pământul fiind moale, săpându-se până la pământ tare [...], toate izvoarele de ape minerale s-ar pierde, și odată cu aceasta comuna pierde totul, căci este o stațiune balneară de un timp drept de 40 ani în urma căreia și C.F.R. a avut însemnate venituri cu deplasarea vizitatorilor în această regiune. Față de numărul suferinșilor ce sunt în țara noastră, numărul stațiunilor balneo-climaterice sunt foarte reduse și, în loc de îmbunătățirea celor existente [...], prin tăierea izvoarelor cu traseul [...] se nimicește această vestită (renumită) stațiune balneară”. Pentru a evita dezastrul, primăria dorea să pună la dispoziție, din proprietatea ei, un teren pentru construirea unei variante ocolitoare, în curbă, pe direcția gară – șoseaua națională – râul Dorna. În caz contrar, se cereau analizele unor experți geologi. În aceeași adresă, primăria arăta că traseul actual scinda drept în jumătate peste o sută de parcele disponibile conform planului de sistematizare al comunei. O copie a adresei a fost transmisă și Prefecturii județului Câmpulung trei zile mai târziu<sup>77</sup>.

În 27 noiembrie 1935, la Dorna Candreni, cu acordul Prefecturii, a fost alcătuit un proces-verbal legat de această chestiune. În luna decembrie, Direcția II Lucrări Bistrița din cadrul Regiei Autonome C.F.R. a trimis la Dorna Candreni echipe de lucrători sub coordonarea conductorului tehnic Gomboș Julius, pentru executarea a trei sondaje în apropierea izvoarelor, însă primăria a refuzat aceste echipe. De aceea, în 24 martie 1936, Direcția II Lucrări Bistrița întreba primăria în cauză două chestiuni: prima legată de motivele refuzului și dacă aceasta a întreprins sondaje pe cont propriu, caz în care se dorea cunoașterea rezultatelor și a doua, legată de posibilitatea renunțării la modificarea traseului și de păstrarea celui inițial care, potrivit celor de la Bistrița, ar fi deservit bine localitatea și n-ar fi interferat cu izvoarele, fiind vorba de umpluturi (deci nu de săpături)<sup>78</sup>. La aceeași dată,

---

<sup>75</sup> *Ibidem*, f. 32.

<sup>76</sup> *Ibidem*, f. 36.

<sup>77</sup> *Ibidem*, f. 10.

<sup>78</sup> *Ibidem*, f. 22.

Prefectura județului Câmpulung fusese și ea anunțată despre acestea<sup>79</sup>. S-a dovedit în cele din urmă că primăria comunei Coșna făcuse propriile sondaje, în urma cărora fuseseră descoperite izvoare la o adâncime mică (0,5 – 1 m), izvoare care puteau fi influențate în mod negativ de săparea tranșelor de cale ferată. Din acest motiv, reprezentanții comunei ar fi fost de acord cu îndepărtarea traseului cu cel puțin 20 de metri față de izvoare, dacă Regia autonomă C.F.R. ar fi suportat toate cheltuielile legate de captarea izvoarelor, construirea a două pavilioane în parcul băilor, a unor conducte de conducere a apei la pavilioane, a unor rampe și a unor pasarele<sup>80</sup>. Răspunsul din partea C.F.R. a fost negativ în primă fază<sup>81</sup>. Problema va fi tratată din nou în 8 august 1936, însă de data aceasta între Direcția II Lucrări Bistrița și primarul comunei Vatra Dornei, Petre Forfotă. C.F.R. dădea atunci asigurări, sub forma unei propuneri, că este de acord cu studierea unei variante alternative pentru situația de la Dorna Candreni, acolo unde va fi necesar.

Pentru a economisi timp, se mai anunța că reambularea se va face pentru porțiunea de până la Dorna Candreni, respectiv până la joncțiunea cu linia existentă. Reambularea pentru sectorul de la Poiana Stampei și Coșna urma să fie declanșată odată cu primirea acordului din partea primarului din Vatra Dornei<sup>82</sup>. Acordul a fost emis în data de 18 august 1936<sup>83</sup>. Reambularea a fost amânată apoi pentru luna octombrie a anului 1936, din cauza lucrărilor de inaugurare a primilor 24 de km din linie<sup>84</sup>. Ulterior, în 19 ianuarie 1937, Ministerul Lucrărilor Publice a anunțat Prefectura Județului Câmpulung asupra anulării reambulării proiectate, deoarece legea exproprierilor din 1864, care fusese aplicată recent întregii țări, vedea reambularea ca o acțiune menită să transforme linia într-una de utilitate publică, iar acest lucru fusese făcut deja încă din 1923<sup>85</sup>. Astfel, putem observa de departe cum, printr-o serie de inadvertențe legislative, s-a mai pierdut un an și trei luni din cauza neactualizării la timp a legislației privind exproprierile la nivel național, cât și din cauza unor greșeli comise de instituțiile implicate pe parcursul perioadei 1935–1937.

Bineînțeles, acesta nu este singurul lucru care a încetinit lucrările. Mai adăugăm o problemă semnalată pe parcursul lunii mai a anului 1936, când pe teritoriul comunelor Vatra Dornei, Dorna Candrenilor, Coșna, Lunca Ilvei, Ilva Mare, Măgura Ilvei, Maieru, Poiana Ilvei și Ilva Mică au început să apară tot felul de persoane care se dădeau drept reprezentanți ai Regiei Autonome C.F.R., care achiziționau terenurile ce urmau să fie expropriate în vederea construirii căii ferate. Regia anunța astfel Prefectura județului Câmpulung că singurul autorizat în acest sens era inginerul Teodorescu Petre, conducătorul Inspecției II Lucrări sau împuterniciții trimiși de

---

<sup>79</sup> *Ibidem*, f. 21.

<sup>80</sup> *Ibidem*, f. 25.

<sup>81</sup> *Ibidem*, f. 31.

<sup>82</sup> *Ibidem*, f. 33.

<sup>83</sup> *Ibidem*, f. 35.

<sup>84</sup> *Ibidem*, f. 37.

<sup>85</sup> *Ibidem*, f. 38.

acesta și că persoanele ilegite cauzau pagube însemnate prin acțiunile lor<sup>86</sup>. Dincolo de acești locuitori profitori, populația locală a manifestat de asemenea un comportament ostil față de construcția liniei, problemă semnalată Prefecturii județului Câmpulung de către Ministerul de Interne în data de 23 februarie 1937. Practic, Ministerul Apărării Naționale detașase, în baza unei convenții cu Regia Autonomă C.F.R., un efectiv de 30 de ofițeri și 1 500 de oameni pentru executarea lucrărilor la linie, însă populația din împrejurimi refuza cazarea cu plată a ofițerilor și specula prețul alimentelor. Cum din luna aprilie se intenționa mărirea efectivului la 6 000 de persoane pentru grăbirea lucrărilor, având în vedere caracterul strategic al liniei, Prefecturii îi era cerută stoparea acestui sabotaj prin mijloacele care îi stăteau la dispoziție. Astfel, în 17 martie, erau anunțate despre această problemă și primăriile Coșna și Dorna Candreni, pretura plășii Dornei și două posturi de jandarmi<sup>87</sup>.

### Finalizarea lucrărilor și inaugurarea

Anul 1937 a marcat începerea lucrărilor din sens invers, pe direcția Floreni – Dornișoara. O parte din lucrările de pe sectorul Grădinița – Silhoasa au fost date unor antreprize private<sup>88</sup>. În 1 aprilie 1937 este înființat Serviciul Lucrări Militare, care în timp va evolua în Direcția Lucrări Speciale și apoi Direcția Lucrări Noi, aceasta din urmă fiind condusă de ing. inspector general Teodor Atanasescu. Această instituție a colaborat și cu antrepriza privată a ing. Ignat, Firma „Ioanovici și Ulescu”, precum și Societatea „Petroșani”<sup>89</sup>. În 1 mai, această societate începea lucrările la o serie de tuneluri pe care le va încheia în noiembrie 1938<sup>90</sup>. În data de 28 mai, pentru grăbirea lucrărilor și rezolvarea problemelor de expropriere care nu au fost tratate până atunci, a fost emis Decretul Regal nr. 2391<sup>91</sup>.

Într-un nr. al ziarului „Curentul” din 3 octombrie 1937, se anunța că gen. Mihai Ionescu (președintele Consiliului de administrație C.F.R.) și I. Macovei (directorul general C.F.R.) plecaseră să inspecteze lucrările la linie<sup>92</sup>. Tot în octombrie se preconiza că linia va fi terminată în 1938<sup>93</sup>. În noiembrie 1937, prim-ministrul Gh. Tătărescu vedea reluarea lucrărilor pe Ilva Mică – Vatra Dornei ca fiind o realizare a guvernării liberale din ultimii patru ani<sup>94</sup>. Ritmul bun al lucrărilor a făcut ca până în luna decembrie acestea să atingă stația Silhoasa. În ianuarie 1938, presa vorbea despre realizările în domeniul feroviar din anul precedent și se arăta că lucrările la linie

<sup>86</sup> *Ibidem*, f. 30.

<sup>87</sup> *Ibidem*, f. 39.

<sup>88</sup> Paul Brașcanu, *op. cit.*, p. 497.

<sup>89</sup> Radu Bellu, *op. cit.*, p. 401.

<sup>90</sup> Paul Brașcanu, *op. cit.*, p. 499.

<sup>91</sup> *Ibidem*, pp. 497–498.

<sup>92</sup> „Curentul”, anul 10, nr. 3475, 3 octombrie 1937, p. 7.

<sup>93</sup> Idem, anul 10, nr. 3481, 9 octombrie 1937, p. 3.

<sup>94</sup> „Glasul Bucovinei”, anul 20, nr. 5190, 4 noiembrie 1937, p. 3.

s-au desfășurat până atunci cu intensitate<sup>95</sup>. În 1938, valea Silhoasa s-a transformat într-un veritabil oraș populat de circa 8 000 de muncitori și iluminat pe toate drumurile și căările<sup>96</sup>. Numărul muncitorilor crescuse spectaculos (10 000 de oameni), ceea ce împreună cu folosirea unor tehnici de construcție provizorii sau mai ingenioase<sup>97</sup> a permis finalizarea următoarelor sectoare: Ilva Mare – Lunca (7 km) în 6 februarie; km 62 + 000 – Ramificație Floreni – Coșna (4 km) în 20 martie; Grădinița – Coșna (8 km) în 18 august. În 1 octombrie se încheiau lucrările la tunelul Larion<sup>98</sup>. Pe măsură ce erau finalizate, aceste tronsoane erau deschise și traficului de călători sau marfă<sup>99</sup>. Circulația pe tronsonul dintre Ilva Mare și Lunca a fost deschisă în 3 martie 1938, cu o viteză stabilită de circulație de 40 km/h<sup>100</sup>. Tot în luna martie, pentru fabricarea traverselor necesare, pe seama Ministerului Agriculturii și Domeniilor a fost deschis un credit extraordinar de 4 000 000 de lei, ca plată a materialelor puse la dispoziție Regiei Autonome C.F.R. în baza Legii nr. 1064/1934, lege legată de construcția acestei căi ferate<sup>101</sup>. Nu au lipsit nici incidentele. În data de 15 aprilie, cum aflăm dintr-un articol publicat în ziarul „Glasul Bucovinei”, un tren de lucru plecat din stația Coșna spre Frătăuți (este foarte posibil ca articolul să se refere la destinația materialelor transportate de tren sau este vorba despre o confuzie cu orașul Rădăuți, deoarece localitatea Frătăuți nu a fost și nu este nici în prezent legată de rețeaua C.F.R.) a deraiat, cauzând moartea unui ceferist și rănirea a altor nouă<sup>102</sup>.

În luna iunie, s-au desfășurat lucrări importante între km 37–50, pe șantier lucrând zi și noapte circa 12 000 de lucrători. Pe acest sector au fost construite șapte tunele și cinci viaducte. Materialele au fost aduse cu ajutorul unei căi ferate înguste de 15 km, construită pentru a suplini lipsa unei rețele de comunicații. Tot pe parcursul acestei luni, lucrările au fost inspectate de I. Macovei, directorul general al C.F.R.<sup>103</sup>. Până la finalul lucrărilor, numărul muncitorilor va crește la 20 000<sup>104</sup>.

În numărul din 6 iulie 1938 al ziarului „Curentul” se arată în continuare situația precară a legăturilor dintre Moldova și Ardeal, precum și necesitatea construirii mai multor drumuri de legătură între cele două provincii.<sup>105</sup> Pe lângă o șosea între Focșani și Sf. Gheorghe se vorbea și despre una construită prin Valea Ilvelor spre Vatra Dornei, după construirea căii ferate.<sup>106</sup> Era evident că orice

<sup>95</sup> „Universul”, anul 55, nr. 1, 1 ianuarie 1938, p. 11.

<sup>96</sup> Pompei Boca, „Calea ferată Ilva Mică – Vatra Dornei – 50 de ani de la inaugurare”, în „File de Istorie”, Muzeul Bistrița, 1988, p. 162.

<sup>97</sup> Paul Brașcanu, *op. cit.*, p. 499.

<sup>98</sup> Radu Bellu, *op. cit.*, p. 401.

<sup>99</sup> Paul Brașcanu, *op. cit.*, p. 499.

<sup>100</sup> „Universul”, anul 55, nr. 63, 5 martie 1938, p. 11.

<sup>101</sup> „Cuvântul”, anul 11, nr. 3646, 27 martie 1938, p. 9.

<sup>102</sup> „Glasul Bucovinei”, anul 21, nr. 5315, 16 aprilie 1938, p. 1.

<sup>103</sup> „România”, anul 1, nr. 22, 23 iunie 1938, p. 12.

<sup>104</sup> „Universul”, anul 57, nr. 1, 1 ianuarie 1940, p. 6.

<sup>105</sup> „Curentul”, anul 11, nr. 3744, 6 iulie 1938, p. 8.

<sup>106</sup> Idem, nr. 3750, 12 iulie 1938, p. 1.

legătură între cele două provincii ar fi fost un mare avantaj pentru dezvoltarea lor, însă cum în această perioadă C.F.R. începea să simtă concurența cu liniile de autobuze,<sup>107</sup> o astfel de șosea ar fi putut scădea, prin concurență, importanța liniei de cale ferată studiate de noi. Presa anunța totuși că linia va fi terminată până la sfârșitul lui 1938.<sup>108</sup>

La sfârșitul lunii august, a mai fost dată spre exploatare o porțiune de 8 km din linie<sup>109</sup>. După ce Ungaria anexase sudul Slovaciei în noiembrie 1938, ocolul feroviar efectuat pe teritoriul acestei țări fusese întrerupt temporar, deci necesitatea finalizării lucrărilor pe linia ce traversa Valea Ilvelor și Depresiunea Dornelor crescuse și mai mult<sup>110</sup>. Luna decembrie a marcat sfârșitul lucrărilor și pregătirile pentru inaugurare. Ultimele inspecții au fost realizate în 12 decembrie 1938, când directorul general al C.F.R., I. Macovei, a parcurs întregul traseu cu un tren de probă<sup>111</sup>. În 17 decembrie, un tren special cu mai multe personalități a plecat la ora 18:00 din București și a ajuns la Ilva Mică a doua zi, la ora 08:30. Ziua de 18 decembrie 1938 marca astfel un moment istoric foarte important, inaugurarea linei după o perioadă de aproximativ 15 ani de la începerea lucrărilor. La ora 10:00 trenul special venit de la București a ajuns în stația Lunca Ilvei, locul stabilit pentru festivitățile de inaugurare<sup>112</sup>. Alte două trenuri, unul de la Cluj și altul de la Cernăuți au plecat spre aceeași stație. Gările de pe traseul noului drum de fier au fost împodobite în spirit de sărbătoare (stația Lunca Ilvei a fost înfrumusețată cu un arc de triumf înscrisurat cu textele „Linia Ilva Mică – Vatra Dornei” și „Mereu înainte”), iar oamenii s-au adunat pe peroane pentru a saluta trecerea celor trei trenuri. Trenul de la Cernăuți a sosit în stație la ora 12:30, iar cel de la Cluj la ora 13:00. Ele au fost întâmpinate de câteva mii de muncitori, militari și localnici<sup>113</sup>.

La festivitate au participat personalități importante din diverse zone ale țării: prof. univ. Alexiu<sup>114</sup>, gen. Dumitru Rădulescu, prefectul județului Câmpulung Bucovina, Constantin Leontieș, prim pretorul plasei Dorna, Ioan Ioachimciuc, protoereul stavrofor și paroh al județului, pr. Teodor Petriuc, controlorul și administratorul financiar al județului, Ioan Ioachimciuc, primarul comunei Coșna, Dumitru Dodașcă, alături de alți intelectuali, militari și reprezentanți ai bisericii. Alături de aceștia au fost prezenți la festivitate: directorul general al C.F.R., ing. Macovei, președintele Consiliului de administrație C.F.R., gen. Mihai Ionescu, rezidentul regal Ion Hâncu, șeful Marelui Stat Major al armatei, gen. Gheorghe Sănătescu, Ministrul Comunicațiilor și Lucrărilor Publice, Mihai Ghelmegeanu,

<sup>107</sup> C. Botez, D. Urmă, I. Saizu, *op. cit.*, p. 272.

<sup>108</sup> „Gazeta Transilvaniei”, anul 101, nr. 52, 14 iulie 1938, p. 2.

<sup>109</sup> „Glasul Bucovinei”, anul 21, nr. 5414, 25 august 1938, p. 6.

<sup>110</sup> „România”, anul 1, nr. 176, 24 noiembrie 1938, p. 9.

<sup>111</sup> „Viitorul”, anul 30, nr. 9286, 16 decembrie 1938, p. 2.

<sup>112</sup> „Argus”, anul 28, nr. 7709, 18 decembrie 1938, p. 3.

<sup>113</sup> Paul Brașcanu, *op. cit.*, p. 500.

<sup>114</sup> Probabil este vorba de universitarul Gheorghe Alexianu, rezidentul regal al Ținutului Suceava, conform legii administrative din 1938.

directorul general în Ministerul de Externe, Nicolae Petrescu Comnen, care, alături de prefectii județelor Bistrița și Câmpulung, au ținut cuvântări<sup>115</sup>. Dintre personalitățile venite de la Cluj îi amintim pe: gen. Alexandru Hanzu, rezidentul regal al Ținutului Someș, ing. V. Renescu, directorul Inspecției C.F.R. Cluj, ing. inspector Ispravnicu, de la Inspecția C.F.R., Laurențiu Curea, consilier episcopal al Episcopiei Clujului, Gavrilă Pop, redactor-șef al ziarului „Tribuna Ardeleanului”, precum și o serie de reprezentanți ai administrației locale de pe valea Rodnei și a Someșului. Serviciul religios a fost susținut de un sobor de preoți (Ovidiu Bulbuc – Măgura Ilvei, Traian Buzilă – Poiana Ilvei, Ioan Hangan – Ilva Mare și Ion Spânu – Coșna) condus de părintele Laurențiu Curea<sup>116</sup>, iar răspunsurile au fost date de corul studenților teologi de la Cluj<sup>117</sup>.

Presa a surprins foarte bine discursurile și atmosfera festivă. Mesajele transmise de cei prezenți, nu numai că aduceau laude regelui Carol al II-lea, care nu a participat la inaugurare, ci subliniau și importanța istorică a momentului. Redăm în rândurile ce urmează câteva fragmente relevate din discursurile care s-au ținut atunci. Directorul general al C.F.R., ing. Macovei, a făcut trimiteri istorice la trecutul regiunilor: „Inaugurarea liniei Ilva Mică – Vatra Dornei se poate considera, cu drept cuvânt, o înălțătoare sărbătoare. Vitregia regimurilor de aspirare sub stăpânirea cărora trăiseră ținuturile pe vecie întregite, împiedicau totdeauna stabilirea legăturilor materiale între românii supuși stăpânirii lor, căci ei știau bine că mijloacele de comunicație creează legături materiale și legăturile materiale desăvârșesc pe cele sufletești, care, la rândul lor, cotropesc între frații de același sânge, gândurile, aspirațiile, idealurile, dând imbold la mișcările naționale. Numai așa se explică de ce comunicația feroviară între Bucovina și Ardeal, Bucovina și Maramureș, Maramureș și Ardeal se făcea prin Galiția sau Ungaria”<sup>118</sup>. Generalul M. Marinescu, președintele Consiliului de administrație C.F.R., a făcut referire la implicarea sa de-a lungul celor două decenii cât au durat lucrările pentru realizarea acestei linii, cât și la importanța generală a ei: „În perioada 1923–1925, în calitate de membru în Comisia superioară de căi ferate [...] am avut de asemenea ocazia să discut necesitatea și importanța militară a principalelor linii. [...] un loc de frunte îl ocupă construirea liniei ferate Ilva Mică – Vatra Dornei. [...] Cred că nu mai e nevoie să accentuez asupra importanței. [...] Legătura [...] va ușura enorm schimbul de produse de toate felurile și va da putință armatei să-și transporte mai ușor trupele”<sup>119</sup>. Ministrul Lucrărilor Publice și al Comunicațiilor, M. Ghelmegeanu, a insistat în discursul său pe o serie de chestiuni generale legate de munca depusă și lucrările de interes public, adăugând că „este sărbătoarea muncii pricepute și tăcute a inginerilor români. [...] Lucrarea care se inaugurează azi este pildă vie a rezultatelor minunate la care se poate ajunge prin

<sup>115</sup> George Timu, *Haizerii din Țara de Sus*, Botoșani, Editura Axa, 2009, p. 114.

<sup>116</sup> Paul Brașcanu, *op. cit.*, pp. 500–501.

<sup>117</sup> „Curentul”, anul 11, nr. 3913, 22 decembrie 1938, p. 4.

<sup>118</sup> „Argus”, anul 28, nr. 7711, 21 decembrie 1938, p. 4.

<sup>119</sup> „Cuvântul”, anul 11, nr. 3913, 22 decembrie 1938, p. 4.

strângerea laolaltă a celor două puteri: puterea minții și a brațelor. La aceasta trebuie să adăugăm mijloacele de acțiune ale statului<sup>120</sup>. Ministrul Asistenței Sociale a declarat că „înfăptuirea pe care o cinstim astăzi este mărturia geniului românesc. Este punerea în valoare a meritelor tehnicienilor români. Este valorificarea și promovarea muncii românești. Țin să mulțumesc și să felicit pe d. ministru Ghelmegeanu pentru această nouă verigă pe care o adaugă la lanțul de înfăptuiri. [...] Țin să adresez felicitările mele corpului tehnic, militar și civil care a arătat valoarea și posibilitățile tehnice românești. Și mulțumesc sătenilor, care au adus nu numai munca lor, dar au pus sufletul lor ca să poată ajunge să întindă mai devreme o mână fraților bucovineni de peste munți”<sup>121</sup>. În cuvântul său, N. Petrescu-Comnen, ministrul Afacerilor Străine, a apelat la istorie: „Frați români, în ctitoriile lor de la Argeș și de la Putna, voievozii cari au visat înfrățirea ținuturilor noastre trebuie să tresalte în aceste clipe. Căci s-a ferecat verigă nouă, care unește provinciile altădată dezlipite, verigă nouă, care de-apururi cheazășiunește unirea Moldovei lui Ștefan cu Ardealul lui Mihai Viteazul”<sup>122</sup>.

Cele trei personalități au semnat apoi o telegramă adresată regelui Carol al II-lea, din care redăm un fragment: „Executând Înalta Îndrumare a Majestății Voastre, suntem fericiți de a raporta că, la termenul fixat, Direcțiunea Generală C.F.R., în prezența noastră, a dat în circulație astăzi, 18 decembrie 1938, linia de drum de fier Ilva Mică – Vatra Dornei, ce leagă Ardealul de ținuturile vechei Moldove: Bucovina și Basarabia”<sup>123</sup>. O constatare interesantă este aceea că, în mod controversat, prezența regelui Carol al II-lea la festivitatea de inaugurare a reluării lucrărilor din anul 1934 și lipsa lui de la această manifestare din anul 1938, au făcut ca presa vremii să prezinte inaugurarea finală cu un entuziasm ușor mai mic, prin comparație cu evenimentul din 1934. La inaugurare a fost prezent și învățătorul Pompeiu Boca care, în cuvântul pe care l-a adresat mulțumii, a insistat asupra contribuției pe care linia o avea asupra unității celor două regiuni: „Acum 4 ani, M. S. Regele culturii și renașterii neamului românesc a pecetluit la Ilva Mică această linie ferată. De azi înainte, ardelenii își vor da mâna mai des cu frații lor moldoveni și bucovineni și vor putea merge unul la altul. De azi nu mai există în aceste părți Carpații”<sup>124</sup>.

După discursuri și tăierea panglicii tradiționale<sup>125</sup> la ora 11:00<sup>126</sup>, trenul cu invitați a plecat spre Vatra Dornei, unde a ajuns la ora 13:30. La orele 14:00, în cazinoul băilor din oraș a fost servit un dejun organizat de administrația C.F.R. Trenul cu invitați a plecat spre București la ora 18:00, urmând să ajungă la destinație

<sup>120</sup> *Ibidem*, p. 4.

<sup>121</sup> *Ibidem*, p. 4.

<sup>122</sup> *Ibidem*, p. 4.

<sup>123</sup> „Cuvântul”, anul 11, nr. 3913, 22 decembrie 1938, p. 4.

<sup>124</sup> „Neamul românesc”, anul 33, nr. 281, 21 decembrie 1938, p. 3.

<sup>125</sup> „Universul”, anul 55, nr. 349, 22 decembrie 1938, p. 8.

<sup>126</sup> În alte surse, festivitatea apare la ora 15:00. Vezi „Viitorul”, anul 30, nr. 9290, 20 decembrie 1938, p. 4.

a doua zi, la orele 08:00<sup>127</sup>. Cu ocazia inaugurării căii ferate, s-au acordat și medalii<sup>128</sup>. Din 19 decembrie au început să circule și primele trenuri, fiind introdusă o pereche de trenuri accelerate pe relația Cluj – Dărmănești și retur, prilej cu care, pentru prima dată, s-a creat o legătură mai directă între Cernăuți și Oradea<sup>129</sup>. Așadar, după o campanie puternică de construcții desfășurată între 1934 și 1938, proiectul acestei linii a fost adus la bun sfârșit, în ciuda numeroaselor probleme întâmpinate. În mod cert, realizarea acestei linii aparține nu numai guvernării de atunci, administrației C.F.R., ci și numeroaselor instituții care s-au implicat în proiect pe parcursul celor patru ani.

### Concluzii

Dincolo de problemele cu care această legătură feroviară s-a confruntat în prima parte a istoricului ei, încheierea mării crize economice și colaborarea dintre o serie de instituții cheie de la vârful statului român (Regia Autonomă C.F.R., Statul Major, Ministerul Comunicațiilor, Ministerul de Finanțe etc.), au fost factorii care au cântărit mult în decizia de a nu abandona acest proiect. La fel de mult a contribuit presa care, printre altele, a scos în evidență rolul pe care această linie îl avea la nivelul unirii Transilvaniei cu Bucovina. Ceea ce a fost însă crucial era schimbarea de mentalitate în ceea ce privește colaborarea cu antreprizele private, implicit decizia de a face această lucrare în regie proprie și de a limita contractarea lucrărilor către alte firme. În acest fel s-a evitat repetarea situației precedente și implicit falimentul proiectului. Comisia reunită în 31 ianuarie 1934, unde s-au stabilit contribuțiile financiare și materiale din partea tuturor instituțiilor implicate a reprezentat un punct de reper. Această decizie, întărită prin legea din 14 aprilie 1934, a fost urmată de inaugurarea începerii noilor lucrări în 11 iulie, festivitate la care a participat și regele Carol al II-lea. Desfășurarea efectivă a lor a implicat circa 20 000 de muncitori, civili sau militari și construirea nu numai a unor importante lucrări de artă, ci și a unor adevărate așezări-suport, cu toate dotările necesare sprijinirii construcției, în zone care rar cunoscuseră picior de om până atunci. Un rol important l-au jucat și numeroasele personalități, printre care ing. Petre Teodorescu, aflat la conducerea Inspecției II Bistrița – acesta a fost unul dintre cei mai importanți arhitecți ai proiectului. Deși progresul lucrărilor era semnificativ mai mare decât cel din perioada 1923–1934, lucrurile nu au funcționat mereu. Diverse probleme – abuzuri ale conducerii C.F.R. privind salariile, specularea prețului cazării muncitorilor, achiziția terenurilor în mod ilegal, în numele C.F.R., de către localnici – au cauzat întâzieri. Probleme serioase au putut fi identificate și pe teritoriul Bucovinei, unde, în contextul reambulării unei porțiuni de traseu, din cauza legislației neactualizate și a opoziției unora dintre autoritățile locale, a fost

<sup>127</sup> „Argus”, anul 28, nr. 7709, 18 decembrie 1938, p. 3.

<sup>128</sup> C. Botez, D. Urmă, I. Saizu, *op. cit.*, p. 428.

<sup>129</sup> „Curentul”, anul 11, nr. 3912, 21 decembrie 1938, p. 4.

irosit mai mult de un an de zile. Cu toate acestea, necesitatea liniei a putut fi observată constant, porțiunile de linie finalizate fiind date în exploatare pe măsură ce erau finalizate. Inaugurată în 18 decembrie 1938, cu un moment festiv pe măsură, calea ferată Ilva Mică – Vatra Dornei începea să împlinescă, în mod practic, idealurile exprimate cu 20 de ani înainte, în timpul Marii Uniri.

#### BIBLIOGRAFIE

1. Serviciul Județean Suceava al Arhivelor Naționale, Fond *Prefectura județului Câmpulung*, d. 58/1935.
2. Bellu, Radu, *Mica monografie a căilor ferate din România*, vol. 6, București, Editura Filaret, 2001.
3. Boca, Pompei, „Calea ferată Ilva Mică – Vatra Dornei – 50 de ani de la inaugurare”, în „File de Istorie”, Muzeul Bistrița, anul V, 1988.
4. Botez C., Urmă D., Saizu I., *Epopoea feroviară românească*, București, Editura Sport-Turism, 1977.
5. Brașcanu, Paul, *Drum de fier prin praf de pușcă*, ediția revizuită și adăugită, Iași, Editura Stef, 2013.
6. Idem, „Calea ferată de război Dornișoara – Tihuța – Prundu Bârgăului”, în „Filatelistul feroviar”, nr. 107, 2 mai 2022.
7. Iordonescu D., Georgescu C., *Construcții pentru transporturi în România*, vol. 1, București, Centrala de Construcții de Căi Ferate, 1986.
8. Popescu, Toader, *Proiectul feroviar românesc (1842–1916)*, București, Editura Simetria, 2014.
9. Timu, George, *Haizerii din Țara de sus*, Botoșani, Editura Axa, 2009.
10. „Adevărul”, anul 48, nr. 15361, 2 februarie 1934
11. „Argus”, anul 21, nr. 5168, 9 iulie 1930; anul 28, nr. 7709, 18 decembrie 1938; nr. 7711, 21 decembrie 1938.
12. „Curentul”, anul 7, nr. 2153, 31 ianuarie 1934; nr. 2154, 1 februarie 1934; anul 8, nr. 2743, 30 septembrie 1935; anul 9, nr. 3053, 2 august 1936; nr. 3155, 12 noiembrie 1936; anul 10, nr. 3475, 3 octombrie 1937; nr. 3481, 9 octombrie 1937; anul 11, nr. 3744, 6 iulie 1938; nr. 3750, 12 iulie 1938; nr. 3912, 21 decembrie 1938; nr. 3913, 22 decembrie 1938.
13. „Cuvântul”, anul 7, nr. 2358, 12 noiembrie 1931; anul 11, nr. 3646, 27 martie 1938; nr. 3913, 22 decembrie 1938.
14. „Dimineața”, anul 30, nr. 9792, 31 martie 1934; nr. 9865, 6 iunie 1934; anul 32, nr. 10756, 1 decembrie 1936.
15. „Dreptatea”, anul 8, nr. 1900, 18 ianuarie 1934.
16. „Economia Națională”, anul 55, nr. 5, 1 mai 1934.
17. „Gazeta Transilvaniei”, anul 101, nr. 52, 14 iulie 1938.
18. „Glasul Bucovinei”, anul 20, nr. 5190, 4 noiembrie 1937; anul 21, nr. 5315, 16 aprilie 1938; nr. 5414, 25 august 1938.
19. „Lupta”, anul 10, nr. 2902, 11 iulie 1931; anul 12, nr. 3631, 31 noiembrie 1933; anul 13, nr. 7865, 31 martie 1934; nr. 3721, 21 martie 1934; anul 15, nr. 4535, 27 noiembrie 1936; nr. 4538, 1 decembrie 1936.
20. „Neamul românesc”, anul 33, nr. 281, 21 decembrie 1938.
21. „Patria”, anul 16, nr. 175, 2 august 1934; nr. 186, 17 august 1934.
22. „România”, anul 1, nr. 22, 23 iunie 1938; nr. 176, 24 noiembrie 1938.
23. „Universul”, anul 52, nr. 223, 15 august 1935; nr. 289, 20 octombrie 1935; anul 53, nr. 234, 25 august 1936; anul 55, nr. 1, 1 ianuarie 1938; nr. 63, 5 martie 1938; nr. 349, 22 decembrie 1938; anul 57, nr. 1, 1 ianuarie 1940.
24. „Viitorul”, anul 26, nr. 7865, 7 aprilie 1934; nr. 7941, 12 iunie 1934; anul 27, nr. 8831, 21 octombrie 1935; anul 28, nr. 8667, 29 noiembrie 1936; anul 28, nr. 7709, 18 decembrie 1938.