

# **CĂILE FERATE PARTICULARE DIN ZONELE DE DEAL ȘI DE ȘES ALE JUDEȚULUI PUTNA (PRIMA JUMĂTATE A SECOLULUI AL XX-LEA). MĂRTURII DOCUMENTARE**

**Ionuț Iliescu**

În 1938, rețeaua feroviară a județului avea o lungime de 136 km – linii principale duble (33 km), linii principale simple (74 km) și linii secundare simple (29 km) <sup>1</sup>. În paginile care urmează, ne vom îndrepta atenția asupra acestora din urmă, exceptând însă pe cele din zona montană, care vor face obiectul unui alt studiu.

Informațiile provin aproape în întregime din zestrea documentară a Arhivelor Naționale Vrancea, lor adăugându-se cele cuprinse în lucrări care vizează istoria locală, apărute la finele secolului al XIX-lea și pe parcursul celui următor.

În 1939, Ministerul Lucrărilor Publice și al Comunicațiilor cerea Prefecturii Județului Putna un tabel cu căile ferate particulare aflate în cuprinsul acestuia, documentul trebuind să-i parvină controlorului general de stat, generalul de divizie Mihăilescu. Informațiile urmau să fie trimise Prefecturii de către pretorii de plăși <sup>2</sup>.

La 24 aprilie, pretorul plășii Trotuș aducea la cunoștința prefectului următoarele: calea ferată Fabrica de zahăr „*Danubiana*” Sascut – Gara Sascut a fost concesionată de către Societatea omonimă din București pe o perioadă de cinci ani (1936 – 1941), contractul fiind încheiat cu Direcția Generală C.F.R. Servind pentru transportul

---

<sup>1</sup> *Enciclopedia României*, vol. II *Țara Românească*, Imprimeria Națională, București, 1938, p. 355.

<sup>2</sup> Arhivele Naționale Vrancea (în continuare se va cita: A. N. Vn.) fond Prefectura Județului Putna dosar nr. 95/1939 f. 42-49, 75.  
<http://www.muzeulvrandei.ro>

zahărului, această cale ferată avea o lungime de aproape trei km (2.962 m), tipul de șină folosit fiind cel normal <sup>3</sup>.

În aceeași plasă – numită la finele secolului al XIX-lea și Răcăciuni – se afla și comuna rurală Bâlca, deservită la 1908 de halta C.F.R. aflată la circa 500 m de așezare <sup>4</sup>.

În 1915, investitorul Froim Fischer a concesionat de la statul român construirea și exploatarea căii ferate Gara Bâlca – Pădurea Bâlca. Concesionarul afirmă că această linie nu este pentru „*căraușie publică*”, ci pentru transportul lemnăriei, cerealelor și uneltelor agricole de pe proprietatea arendată <sup>5</sup>.

În timpul Primului Război Mondial, armata română a preluat și a extins această linie <sup>6</sup>, folosind-o pentru frontul din zona Mărăștilor. Linia ajungea acum până la pădurea aflată în proprietatea moștenitorilor lui Ilie Săbăreanu. După război, linia avea să treacă în administrația organelor C.F.R., în 1921 fiind deja predată proprietarului inițial <sup>7</sup>.

În luna aprilie 1921, același arendaș al moșiei Bâlca, Froim Fischer, prin intermediul reprezentantului său, Ignat Rapaport, a demarat lucrările de refacere a liniei, aceasta ocupând islazul comunelor Coțofănești și Bâlca. Dacă în timpul primei conflagrații mondiale, comuna a cedat gratuit terenul acesta pentru extinderea liniei, în 1921 locuitorii cer drepturile bănești cuvenite, drept despăgubire. Pentru a fi cât mai convingătoare, Primăria Comunei Coțofănești avea să oprească lucrările de refacere a liniei, în luna aprilie a acestui an. Era de așteptat ca și administrația comunei Bâlca să ia măsuri similare, firește până la primirea despăgubirilor <sup>8</sup>.

Două luni mai târziu, ca urmare a intervenției Ministerului de Interne, suprafețele ocupate de calea ferată, aparținând celor două comune urmau să fie cedate concesionarului <sup>9</sup>.

---

<sup>3</sup> *Ibidem*, f. 50 – 51.

<sup>4</sup> *Ibidem*, dosar nr. 32 / 1908, f. 9 verso.

<sup>5</sup> *Ibidem*, dosar nr. 62 / 1915, f. 9.

<sup>6</sup> *Ibidem*, dosar nr. 84 / 1923, f. 62.

<sup>7</sup> *Ibidem*, dosar nr. 68 / 1921, f. 102.

<sup>8</sup> *Ibidem*, f. 43 – 43 verso.

<sup>9</sup> *Ibidem*, f. 99.

Conform mărturiei primarului comunei Bâlca, linia parcurgea 2.200 m în lungime și trei în lățime pe islazul acesteia; 670 m în lungime și trei în lățime teren obștească al aceleiași comune; 1.320 m în lungime și trei în lățime în zona șoselei Bâlca – Gara Bâlca; 500 m în lungime și trei în lățime pe islazul comunei Coțofănești.

Pentru terenurile comunei Bâlca, Ignat Rapaport oferea 11.000 lei, acesta arendându-le pe o perioadă de 5 ani. De comun acord cu cetățenii comunei, Primăria Bâlca a decis să construiască un alt local pentru școală, cel existent fiind într-o stare deplorabilă. În condițiile în care bugetul Comitetului Școlar era insuficient, suma oferită de concesionari reprezenta pentru comună un adevărat balon de oxigen: „... *altfel nu suntem în stare a reface localul școlii...*”<sup>10</sup>.

În luna iulie urma să se încheie contractul de arendare a terenului aflat în proprietatea comunei Coțofănești, Ignat Rapaport urmând să ofere o sumă mai bună – peste 2.500 lei, pentru o suprafață de 580 m lungime și trei lățime<sup>11</sup>.

În septembrie 1923, Direcțiunea Căilor Ferate Particulare din cadrul Ministerului Comunicațiilor primise unele informații conform cărora Froim Fischer construia o ramificație a liniei care lega Stația Bâlca de Pădurea Bâlca, fără a avea aprobările necesare. Ministerul cerea Prefecturii Județului Putna să oprească de urgență aceste lucrări. Ancheta efectuată de administratorul Plășii Troțuș avea să demonstreze faptul că Ministerul Comunicațiilor se afla pe o pistă greșită<sup>12</sup>.

În iulie 1928, același Ignat Rapaport cerea Prefecturii Județului Putna instalarea unei căi ferate particulare pe traseul comuna Bâlca – Gara Bâlca. Linia decauville urma să fie instalată pe „... *o șosea de acces a câtorva proprietari ce își au gospodăriile în dosul gării și mai servește ca șosea la descărcarea și încărcarea mărfurilor în gara Bâlca*”. Prefectura Județului Putna prin intermediul Serviciului de Poduri și Șosele din subordine și-a dat acordul de principiu,

<sup>10</sup> *Ibidem*, f. 102 – 103.

<sup>11</sup> *Ibidem*, f. 101.

<sup>12</sup> *Ibidem*, dosar nr. 84 / 1923, f. 59, 62.

intervenind la Ministerul Lucrărilor Publice și Comunicațiilor pentru obținerea aprobărilor necesare <sup>13</sup>.

Acest Serviciu avea să impună concesionarului o serie de condiții în vederea construirii și exploatării acestei linii ce traversa șoseaua națională Adjud – Tg.Ocna, din dreptul km 16 + 350 către Gara Bâlca pe o porțiune de 200 ml, având tracțiune mecanică și ecartament 0,60 m. Iată care erau acestea:

a) la traversarea șoselelor, calea ferată trebuia să fie cu contra - semne, fără să fie îngropată la nivelul patului șoselei, pentru a nu deranja circulația pe șosea;

b) în același scop, pământul rezultat din săpătură urma să fie depus corespunzător;

c) calea ferată să nu se instaleze peste lucrările de artă ale șoselelor;

d) se vor pava atât suprafața șoselei străbătută de calea ferată, cât și câte un metru de o parte și de alta a acesteia;

e) calea ferată să beneficieze de două semnale avertizoare;

f) la traversarea șanțurilor se vor utiliza podețe, permițând scurgerea optimă a acestora;

g) la pasaj, viteza trenului nu trebuia să fie mai mare de 5 km/h;

h) la pasaj erau interzise atât staționarea trenului, cât și efectuarea manevrelor;

i) concesionarul răspunde personal pentru orice prejudicii aduse Statului și proprietarilor vecini din cauza căii ferate (inclusiv accidente);

j) Statul rămâne proprietar absolut atât al șoselei, cât și al zonelor pe care s-a amplasat calea ferată, putând executa orice fel de lucrări în acest areal; în plus, concesionarul se obliga ca, la cererea Serviciului de Poduri și Șosele, să modifice traseul căii ferate, sau chiar s-o suprima, pe cheltuiala proprie, fără a beneficia de despăgubiri;

---

<sup>13</sup> *Ibidem*, dosar nr. 84 / 1923, f. 59, 62.

k) Prefectura Județului Putna își rezerva dreptul de a acorda și altor particulari concesiunea, în condiții identice, fără ca să fie admisă vreo obiecție din partea concesionarului actual;

l) concesionarul trebuia să plătească anual 700 de lei pentru fiecare traversare, 3.000 lei pentru fiecare km sau fracțiune de km ocupat pe acostamentul șoselei, 1.500 lei pentru fiecare zonă, predând Serviciului de Poduri și Șosele în fiecare an recipisa de plată a acestora, suma intrând în Fondul drumurilor din județul Putna.

m) la ridicarea liniei, concesionarul este dator a anunța cu cel puțin 18 zile înainte Serviciul de Poduri și Șosele al județului Putna. Acesta va reține materialul de cale ferată pe perioada în care concesionarul va readuce șoseaua în starea în care a fost înainte, pe cheltuială proprie;

n) în cazul în care concesionarul va demonta calea ferată fără a anunța în prealabil Serviciul menționat acesta avea obligația de a readuce șoseaua la starea inițială, pe cheltuiala concesionarului, fără ca el să aibă drepturile de a obiecta <sup>14</sup>.

După cum se poate vedea, Statul și-a luat toate măsurile de asigurare în ceea ce privește atât starea drumurilor, cât și viața și averea cetățenilor (ca participanți la trafic).

Modificarea traseului căii ferate, desființarea acesteia fără despăgubire, acordarea unei concesiuni identice pe același traseu, taxele vărsate la Fondul drumurilor fără ca Statul să acorde sprijin financiar în ceea ce privește șoseaua, atunci când aceasta ar avea de suferit de pe urma căii ferate, repararea șoselei în contul concesionarului, fără ca acesta să poată pretinde justificarea cheltuielilor, putându-se ajunge chiar la modernizarea ei, toate acestea erau măsuri care aveau menirea de a descuraja concesionarea unei căi ferate de către investitori. Ele presupuneau obstrucționarea traficului și pierderi financiare. Necesitățile economice și profitul scontat i-au determinat, se pare, pe concesionari să semneze asemenea contracte.

Comuna Cornățel – din aceeași Plasă Răcăciuni, învecinată cu comuna Coțofănești amintită anterior – se asociază și ea acestei mici

---

<sup>14</sup> *Ibidem*, f. 16 – 16 verso.

rețele feroviare zonale. Documentele semnalează existența, în 1935, a liniei ferate înguste care traversa șoseaua Dimaci – Cornățel la punctul Rădoi, concesionar fiind Isac Zildenburg <sup>15</sup>.

În zonă a mai existat o cale ferată îngustă, care lega comuna Bâlca de pădurea Mușunoaiele (Mușinoaiele). La finele secolului al XIX-lea, această pădure, cu o suprafață de 1.824 fâlci aparținea Statului. Situată în Plasa Zăbrăuț, pe teritoriul comunei Fitionești, pădurea Mușunoaiele era împărțită în patru trupuri de moșie: Mușunoaiele, Răschitoaia, Petroia, Repezoaia <sup>16</sup>.

Din cei doi km lungime, patru au fost construiți înainte de 1916 <sup>17</sup>. Inițiativa realizării acestei linii a aparținut lui Carol Fischer <sup>18</sup>, care a exploatat pădurea mai sus - amintită <sup>19</sup>. Având ecartamentul de 0,16 m <sup>20</sup> această cale ferată se situa pe teritoriul comunelor Bâlca și Coțofenești. Restul de cinci km au fost construiți după 1916 <sup>21</sup>, în timpul Primului Război Mondial, de către Armata a II-a Română. Prin îndeplinirea acestui obiectiv, Armata a II-a Română și-a putut pregăti mai bine operațiunile ofensive, inamicul deținând superioritatea și din punctul de vedere al pozițiilor ocupate. Prin intermediul acestei linii prelungite, Armata a II-a și-a întărit frontul de la Zăbrăuț, transportând trupe, armament, muniție și toate echipamentele necesare <sup>22</sup>.

În ianuarie 1930, în condițiile restrângerii activității forestiere în zonă, Ministerul Lucrărilor Publice și Comunicațiilor a aprobat demontarea „porțiunii finale” a căii ferate înguste industriale Stația C.F.R. Bâlca – Mușunoaiele (cinci km) <sup>23</sup>.

<sup>15</sup> *Ibidem*, dosar nr. 72 / 1935, passim.

<sup>16</sup> Mihail Canianu, Aureliu Candrea, *Dicționar geografic al județului Putna de ...*, Lucrare premiată de Societatea Geografică Română în ședința adunării generale din Martie 1893, București, Tipografia și Fonderia de Litere Thoma Basilescu, 1897, p. 190.

<sup>17</sup> A. N. Vn., fond Prefectura Județului Putna, dosar nr. 44 / 1931, f. 26 verso.

<sup>18</sup> *Ibidem*, f. 26.

<sup>19</sup> *Ibidem*, f. 26 verso.

<sup>20</sup> *Ibidem*, dosar nr. 44 / 1930, f. 7.

<sup>21</sup> *Ibidem*, dosar nr. 44 / 1931, f. 26 verso.

<sup>22</sup> Virgil Dumitru Paragină, *Valea Zăbrăuțului. Monografie. Memoria istoriei și a societății din Zăbrăuț*, Editura Porto – Franco, Focșani, 1990, p. 80.

<sup>23</sup> A. N. Vn., fond Prefectura Județului Putna, dosar nr. 44 / 1930, f. 78.

În noiembrie 1931, exploatarea pădurii Mușunoaiele luase sfârșit, condiții în care linia aflată în discuție nu-și mai justifica pe deplin existența. La această concluzie au ajuns și moștenitorii lui Carol Fischer, care solicitau Ministerului amintit avizul pentru demontarea celor patru km rămași din linia Bâlca – Mușunoaiele „*Neinteresând întru nimic comunele vecine și interesele publice ...*”<sup>24</sup>, Prefectura Județului Putna trimitea Ministerului mai sus - menționat avizul cerut, o lună mai târziu<sup>25</sup>.

Toate aceste linii particulare au putut fi mai bine puse în valoare datorită existenței drumului de fier care lega Bâlca de reședința Plășii Răcăciuni, târgul Adjud, cu o lungime de 19,885 m<sup>26</sup>.

Pe Valea Putnei, cu excepția căii ferate Mărășești – Munții Vrancei (căreia i se va consacra un studiu aparte), documentele de arhivă semnalează existența a patru căi ferate scurte industriale: cele două linii de la Panciu ale lui Vasile Apostoleanu, Crucea de Jos – Varnița și Cervez, la Câmpurile de Jos.

De avantajele existenței căii ferate Mărășești – Panciu a beneficiat marele proprietar de vii din zona Panciului, Vasile Apostoleanu, proprietar a două linii de garaj. Prima dintre ele apare în documente în 1923, făcând legătura între moara lui Vasile Apostoleanu cu linia ferată a Societății Anonime „Tișița”<sup>27</sup>. Această linie – construită și exploatată de concesionarul mai sus - menționat – era de fapt, o ramificație „... de la km 15 al liniei Mărășești – Panciu la Moara Apostoleanu, în lungime de 252 m”<sup>28</sup>.

În mai 1923, Direcțiunea Căilor Ferate Particulare cerea Prefecturii Județului Putna să oprească circulația pe această linie, de executarea ordinului fiind răspunzători pretorul Plășii Zăbrăuți și comandantul Companiei de Jandarmi Putna. Motivul luării acestei

---

<sup>24</sup> *Ibidem*, dosar nr. 44 / 1931, f. 26 – 26 verso.

<sup>25</sup> *Ibidem*, f. 27.

<sup>26</sup> *Monografia Județului Putna*, Tipografia și Legătoria de cărți „Cartea Putnei” – Alex. P. Alexandrescu, Focșani, 1943, p. 59.

<sup>27</sup> A. N. Vn., fond Prefectura Județului Putna, dosar nr. 84 / 1923, f. 33.

<sup>28</sup> *Ibidem*, dosar nr. 72 / 1928, f. 8.

măsurile externe era netrimiteră monografiei [documentației - n.n.] liniei <sup>29</sup>, închizându-se și sigilându-se macazele și montându-se „*bara de împedecare a circulației*” <sup>30</sup>.

La finele lunii iunie 1923, proprietarul supunându-se cerințelor Ministerului Comunicațiilor, situația se normalizează <sup>31</sup>.

În 1928, Vasile Apostoleanu avea să se confrunte cu o situație asemănătoare, neavând autorizația ministerială pentru libera circulație pe această linie, anulându-i-se concesiunea <sup>32</sup>.

Periodic, Vasile Apostoleanu trebuia să înainteze o cerere Ministerului Comunicațiilor pentru acordarea concesiunii liniei și a autorizației care o însoțea. Cererea trebuia să fie însoțită de următoarele documente: memoriu referitor la menirea liniei, modalitățile de construire și exploatare și tipul șinelor; plan general de situație, la scara 1 / 5000, cu amplasamentele tuturor dependențelor; profilul la scara 1 / 10000 pentru lungimi și 1 / 1000 pentru înălțimi, raportate la nivelul mării, cu indicarea tuturor lucrărilor de artă; planurile lucrărilor de artă. Întocmite la scara de 1 / 50 și însoțite de calculele de stabilitate <sup>33</sup>.

A doua linie de garaj a lui Vasile Apostoleanu este semnalată de documente în 1928, având o lungime de doi km și fiind deservită tot de Stația C.F.R. Panciu. Și pentru această linie, proprietarul ei avea să se confrunte cu probleme similare <sup>34</sup>.

În vara anului 1911, Societatea Anonimă Română „*Vrancea*”, pe temeiul articolului 3 din Legea pentru construcția și exploatarea căilor din inițiativă privată, cerea Prefecturii Județului Putna dreptul de construire și exploatare a căii ferate Crucea de Jos – Varnița. Aceasta urma să aibă o lungime de 15 km și ecartament normal.

Societatea – grație căreia în 1904 s-a dat în folosință calea ferată Mărășești – Panciu – solicita primarilor și consilierilor comunali

---

<sup>29</sup> *Ibidem*, dosar nr. 84 / 1923, f. 33 – 34.

<sup>30</sup> *Ibidem*, f. 45 – 45 verso.

<sup>31</sup> *Ibidem*, f. 42.

<sup>32</sup> *Ibidem*, dosar nr. 72 / 1928, f. 8.

<sup>33</sup> *Ibidem*, dosar nr. 84 / 1923, f. 46.

<sup>34</sup> *Ibidem*, dosar nr. 72 / 1928, f. 8.



din localitățile Crucea de Jos, Crucea de Sus, Străoane de Jos și Străoane de Sus să trimită Prefecturii Județului Putna avizele ce se impuneau. Acestea erau de fapt procese referitoare la avantajele și dezavantajele „...ce ar decurge prin înființarea acestei linii de astfel de interes”. Răspunsul primit urma să fie înaintat Ministerului Lucrărilor Publice și Comunicațiilor de către prefectul Theodor Ienibace <sup>35</sup>. Forurile administrative locale mai sus - menționate și-au dat acordul pentru construirea acestei căi ferate care „...nu prezintă nici un inconvenient și este folositoare localităților prin care trece.” Drept urmare, Prefectura Județului Putna a intervenit pe lângă Ministerul amintit în sensul dorit de autoritățile putnene <sup>36</sup>. Astfel a apărut pe harta județului Putna unul din segmentele căii ferate Mărășești – Munții Vrancei, cu implicații pozitive în existența acestui colț de țară .

Documentele certifică încă din 1920 existența la Câmpuri a căii ferate înguste a lui Grigore Cerchez (Cervez), care traversează șoseaua Panciu – Soveja <sup>37</sup>.

În mai 1924, Ministerul Comunicațiilor a cerut efectuarea unei anchete în vederea reacordării concesiunii pentru funcționarea acestei linii, care a avut loc în vara aceluiași an <sup>38</sup>. Comisia de acordare a concesiunii a fost alcătuită din delegații următoarelor instituții: Ministerul Comunicațiilor, Marele Stat Major, Prefectura Județului Putna, Serviciul de Poduri și Șosele al Județului Putna, Primăria Comunei Câmpuri și Societatea „Tișița” – Mahohn și directorul Arthur Niederhoffer. Lor li se alătura, firește, concesionarul. Având un ecartament de 0,76 m <sup>39</sup>, calea ferată forestieră Cerchez pornea din Stația Câmpurile de Jos a liniei ferate a Societății „Tișița”,

<sup>35</sup> *Ibidem*, dosar nr. 106 / 1911, f. 1 – 2.

<sup>36</sup> *Ibidem*, f. 3 – 3 verso.

<sup>37</sup> A. N. Vn., fond Serviciul Tehnic al Județului Putna, dosar nr. 20 / 1929, f. 8.

<sup>38</sup> Idem, fond Prefectura Județului Putna, dosar nr. 74 / 1924, f. 1.

<sup>39</sup> *Ibidem*, f. 2.

înaintează paralel cu pârâul Cremenet <sup>40</sup>, ajunge la Fabrica de cherestea a concesionarului. De aici, calea ferată se îndreaptă către Valea Mirăoarele <sup>41</sup>, după parcurgerea unei distanțe de 4.800 m <sup>42</sup>. La capătul acestei căi ferate înguste se află pădurea Mirăoarele, parte integrantă a moșiei Fetești <sup>43</sup>, proprietatea Elenei Grigore Cerchez, soția concesionarului.

Între Stația Câmpuri și Fabrica Cerchez, terenul străbătut de calea ferată Cerchez aparține obștii cătunului Rotilești, pendinte de comuna Câmpuri. Trecerea căii ferate prin această zonă se făcea în baza unei înțelegeri survenite între obștea Rotilești și concesionari, care a căpătat astfel dreptul de folosire a terenului. De la Fabrica Cerchez până la punctul terminal, calea ferată străbătea terenurile aflate în proprietatea concesionarului.

Referitor la lucrări de artă și amenajări, documentele menționează existența unui podeț de lemn peste pârâul Cremenet și un pod de lemn peste pârâiașul Merioară <sup>44</sup>.

De la acordarea concesionării pentru folosirea acestei linii, necesare exploatarea pădurii familiei Cerchez (1924) <sup>45</sup> și până în 1933, nu se mai știe nimic despre linia aflată în discuție.

În vara anului 1933, exploatarea pădurii mai sus - amintite se încheiase se pare, proprietarul intenționând să demareze lucrările de demontare a căii ferate. În aceste condiții, Direcțiunea Căilor Ferate Particulare cerea Prefecturii Județului Putna să nu permită atât circulația pe linia Cerchez, cât și demontarea acesteia, până la noi dispoziții. Motivul invocat era următorul: „...*linia nu este*

---

<sup>40</sup> Creminetu sau Criminețu, pârâu care izvorăște din munții Sovejei, atinge comunele Soveja și Câmpurile, vărsându-se în Șușița la Câmpurile de Jos.

<sup>41</sup> Mirăoară, Merioară, pârâiaș, ce se formează în arealul comunei Câmpuri și se varsă în Șușița.

<sup>42</sup> A. N. Vn., fond Prefectura Județului Putna, dosar nr. 74 / 1924, f. 2 verso.

<sup>43</sup> Fetești, pădure aflată în zona cătunului Gura Văii, pendinte de comuna Câmpuri. Ocupând o suprafață de 500 fâlcii, pădurea era stăpânită la finele secolului XIX de către Smaranda Iacovache. (Vezi Mihail Canianu, Aureliu Candrea, *op. cit.*, p. 136).

<sup>44</sup> A. N. Vn., fond Prefectura Județului Putna, dosar nr. 74 / 1924, f. 2 verso.

<sup>45</sup> *Ibidem*, f. 3 – 3 verso.

*concesionată de acest Minister [Ministerul Lucrărilor Publice și Comunicațiilor... n.n.], nu s-au achitat taxele de control aferente acelei linii*". De executarea ordinului răspundeau direct primarul și șeful de post din comuna Câmpuri <sup>46</sup>.

Patru ani mai târziu, Ministerul menționat anterior nu mai deținea nici o informație certă despre această linie – dacă mai există, dacă mai funcționează, cine este proprietarul ei, cine o exploatează, dacă s-a demontat sau nu, când a fost demontată etc. solicitând lămuriri din partea Prefecturii Județului Putna <sup>47</sup>.

De existența centrului feroviar Mărășești au beneficiat mai mulți investitori particulari, preocupați de exploatarea resurselor din zonă, motiv pentru care au concesionat construirea și exploatarea unor căi ferate industriale.

Una dintre ele – semnalată de documente în 1915 – aparținea lui Em. Balaban, care avea autorizație pentru transportul pietrișului de la balastiera Doaga la Halta Siret <sup>48</sup>.

La începutul celui de-Al Doilea Război Mondial <sup>49</sup>, Doaga era legată de Mărășești și prin intermediul unei căi ferate de interes local, cu o lungime de 12 km <sup>50</sup>.

În 1939, la Doaga funcționa o altă linie pentru exploatarea pietrișului, aflată în proprietatea lui C. Sachelarie. La cererea Ministerului Comunicațiilor, Prefectura Județului Putna și Pretura Plășii Mărășești au încercat să obțină mai multe date despre linia C. Sachelarie. Pentru aceasta, au apelat la șeful Stației Doaga, care - nu știm din ce motive – nu a fost deloc cooperant: „*Numitul însă a refuzat categoric și nu ne-a permis să constatăm situația acelei linii, invocând că are dispoziții să nu dea nici o relațiune*”... Să fie oare

---

<sup>46</sup> *Ibidem*, dosar nr. 70 / 1933, f. 29.

<sup>47</sup> *Ibidem*, dosar nr. 97 / 1937, f. 18.

<sup>48</sup> *Ibidem*, dosar nr. 62 / 1915, f. 9.

<sup>49</sup> Alexandru Deșliu, *Mărășești. Ghid turistic. Touristic Guide*. Touristic Guide, Editura Pallas, Focșani, 2001, p. 33.

<sup>50</sup> *Monografia Județului Putna...*, p. 59.

vorba de ascunderea unor ilegalități ? Documentele însă se opresc aici<sup>51</sup>.

În același an, documentele semnalează funcționarea liniei particulare a Fabricii „Chimica” din Mărășești, cu o lungime de 679,5 m. Prin intermediul acesteia, fabrica avea legătură directă cu Stația C.F.R. Mărășești. Aceeași Stație C.F.R. a fost punct terminus și pentru linia particulară a lui A.Ghiltek, desființată în decursul anului 1939, materialul fiind predat Secției de Întreținere L3 Focșani.

La rândul ei, Societatea Cooperativă „Predelu” din Mărășești, devenită ulterior „Cîmpia Dunării”(forestieră), avea asigurată legătura directă cu Stația C.F.R. din localitate prin intermediul unei „linii mici, de vagonete”<sup>52</sup>.

În 1920, autoritățile locale intenționau să desființeze linia decouverte (îngustă) Focșani – Faraoane, construită de trupele germane în timpul Primului Război Mondial. La Serviciul Depozitelor solicitarea Ministerului de Război a cedat acestuia linia în cauză cu tot materialul rulant, renunțându-se la distrugerea ei<sup>53</sup>.

După cum rezultă din documente, Stația C.F.R. Focșani nu deservea căi ferate particulare, ci două căi ferate ale Armatei: cea a Direcției Geniului<sup>54</sup> și cea a Regimentului I Căi Ferate din localitate. Aceasta din urmă a fost realizată în 1938, pentru necesitățile militare ale unității. Având o lungime de 1.200 m, tipurile de șine folosite fiind 30 și 34<sup>55</sup>.

Referitor la zona de sud a județului Putna, prima cale ferată particulară care apare în documente este Găgești – Vitănești.

La 22 iulie 1920<sup>56</sup>, Consiliul de Miniștri a dat publicității Jurnalul referitor la acordarea lui Nathan Rapaport<sup>57</sup>, prin

---

<sup>51</sup> A. N. Vn., fond Prefectura Județului Putna, dosar nr. 95 / 1939, f. 76, 82, 85.

<sup>52</sup> *Ibidem*, f. 76, 82, 85 – 86.

<sup>53</sup> *Ibidem*, dosar nr. 70 / 1920, f. 88 – 88 verso.

<sup>54</sup> *Ibidem*, dosar nr. 95 / 1939, f. 76.

<sup>55</sup> *Ibidem*, f. 87 – 88.

<sup>56</sup> A. N. Vn., fond Serviciul Tehnic al Județului Putna, dosar nr. 20 / 1920, f. 37.

<sup>57</sup> Idem, fond Prefectura Județului Putna, dosar nr. 20 / 1920, f. 37.

concesionare, a dreptului de construire și exploatare a liniei ferate înguste care stabilea legătura între fabrica de cherestea proprie și Stația Vitănești care deservea linia ferată îngustă Odobești – Vidra (Cucuieți)<sup>58</sup>.

Linia aceasta cu un ecartament de 0,60 m și cu o lungime de 7 km – era, în fapt, una de garaj, absolut necesară concesionarului, el fiind exploatatorul pădurilor Măgura și Dumbrăveneasca din județul Putna<sup>59</sup>.

Jurnalul mai sus - menționat preciza faptul că Nathan Rapaport trebuia să respecte prevederile articolului 21 din Legea căilor ferate private. Iată care erau acestea:

1) Concesionarul nu beneficia de Legea de exproprieri de terenuri pentru utilitate publică și nu putea face căraușie publică;

2) Linia urma să se construiască în conformitate cu planurile aprobate de Minister;

3) Concesionarul trebuia să respecte Regulamentul de siguranță publică (Articolul 10 al legii menționate mai sus);

4) În schimb, concesionarul beneficia de următoarele drepturi:  
Art. 5 (al. b): folosirea șoselelor de orice fel, dacă va fi posibil;

- Art. 5 (al. c): legarea noii linii cu cele ale Statului, pe cheltuiala concesionarului. Lucrările de construcție, instalare și serviciul de exploatare în gările de joncțiune se fac prin Ministerul Comunicațiilor;

- Art. 5 (al. e): scutirea pe timp de 20 de ani – de la data acordării concesiunii – de taxele vamale pentru materialele de construcții, în cazul în care acestea, negăsindu-se în țară, vor fi importante;

- Art. 5 (al. f): vagoanele încărcate cu materialele necesare realizării noii căi ferate, folosind liniile Statului, vor beneficia de reducerile aflate în vigoare;

---

<sup>58</sup> Idem, Serviciul Tehnic al Județului Putna, dosar nr. 20 / 1920, f. 37.

<sup>59</sup> Ibidem, f. 38.

- Art. 5 (al. g): scutirea de instalare a liniei de telegraf, deoarece noua linie se va exploata „*fără încrucișări de trenuri pe linie curentă*” -

- Art. 5 (al. h): scutirea de la înființarea barierelor și împrejuririlor, chiar dacă nu ar exista serviciu de noapte.

Documentul avea să fie semnat de următorii membri ai Consiliului de Miniștri: I. Cudalbu, Constantin Argetoianu, Take Ionescu, Octavian Tăslăoan, I. Atanasiu și generalii Văleanu, Alexandru Averescu și Rășcanu<sup>60</sup>.

În primăvara anului 1923, zadarnic aștepta Ministerul Comunicațiilor monografia acestei linii<sup>61</sup>, deoarece, după cum comunica Secția de Jandarmi Gârlele Companiei de Jandarmi Putna, Fabrica de cherestea din Găgești „...*nu mai există, nu mai figurează nici un soi de instalație*”, iar din garnitura de tren folosită n-a rămas decât locomotiva „...*în câmp ... demontată*”. În aceste condiții, exploatarea forestieră încheindu-se, se putea executa ordinul de întrerupere a circulației<sup>62</sup>.

La finele lunii următoare, Direcțiunea Căilor Ferate Particulare din cadrul Ministerului Comunicațiilor i se anula concesiunea pentru linia Găgești – Vitănești, marcând, practic, dispariția acesteia<sup>63</sup>.

O altă linie ferată particulară, aflată în sudul actualului județ Vrancea, respectiv în nordul fostului județ Râmnicu Sărat, a fost cea a Societății forestiere „Moroeni” din Gugești.

Prima mențiune documentară – fie ea și indirectă – a acestei linii face trimitere la anul 1937. Acum, calea ferată Al. S. Zissu – o ramificație a căii ferate a Societății forestiere „Tișța” a fost demontată, probabil odată cu încetarea exploatării unor păduri aflate pe teritoriul Plășii Vrancea. Materialul rulant și cel feroviar a fost achiziționat de Societatea forestieră „Moroeni” din Gugești, care l-a

---

<sup>60</sup> A. N. Vn., fond Prefectura Județului Putna, dosar nr. 70 / 1920, f. 80 – 80 verso.

<sup>61</sup> *Ibidem*, dosar nr. 84 / 1923, f. 6.

<sup>62</sup> *Ibidem*, f. 13 - 13 verso.

<sup>63</sup> *Ibidem*, f. 21.

folosit la realizarea unei linii ce unea Fabrica sa de cherestea din această localitate cu zonele de exploatare <sup>64</sup>.

În toamna anului 1939, terasamentul acestei linii a fost serios afectat de ploile abundente care au căzut în zonă și de faptul că terenul pe care se afla acest terasament era fugitiv. Ploile îndelungate și topirea prea bruscă a zăpezii au produs deplasările de teren care au contribuit decisiv la slăbirea terasamentului.

Dorind să consolideze terenul ocupat de calea ferată, Societatea „Moroeni” a dorit să execute plantații de arbori de-a lungul drumului de fier. Operațiunea avea să eșueze din două motive. Pe de o parte, ea nu a acoperit toate terenurile fugitive. Pe de altă parte, locuitorii – proprietari ai terenurilor traversate de calea ferată nu au sprijinit efortul Societății. Ei nu realizau că un teren stabil nu însemna doar o cale ferată sigură – care, normal, nu-i interesa – ci și o suprafață agricolă mult mai productivă. Mai mult decât atât, agricultorii, în loc să protejeze plantațiile, le-au distrus permițând vitelor să pască în zonele respective <sup>65</sup>.

Cu începere din primăvara anului 1940, Societatea „Moroeni” dorea să planteze – în curs de doi - trei ani – circa 5.000.000 puiți de arbori, pentru a îndeplini, totuși, obiectivul propus.

De data aceasta însă, Societatea nu se mai încumeta să acționeze de una singură. Ea cerea ajutorul Preturii Plășii Plainești, Prefecturii Județului Râmnicu Sărat, autorităților comunelor străbătute de calea ferată, proprietarilor terenurilor fugitive și organelor silvice. A avut loc și o consfătuire la care au participat reprezentantul Prefecturii Județului Râmnicu Sărat, inginerul-șef al Ocolului Silvic Milcov și directorul Fabricii de cherestea din Gugești. Toți au fost de acord să apeleze la săteni. Aceștia aveau să fie plătiți de către Societatea „Moroeni” pentru plantările făcute, fiind totodată proprietarii arborilor, atunci când aceștia vor fi ajuns la maturitate, putându-i folosi în propriile gospodării. În schimb, li se interzicea să

<sup>64</sup> *Ibidem*, dosar nr. 95 / 1939, f. 82 – 83.

<sup>65</sup> A. N. Vn., fond Pretura Plășii Plainești, dosar nr. 17 / 1940, f. 3.

mai ducă vitele la păscut și să prășească terenurile plantate cu arbori, obligându-se, în schimb, să le plivească de buruieni <sup>66</sup>.

În caz contrar, Societatea urma să închidă calea ferată, instalând un funicular. Această măsură ar fi atras însă după sine pierderea locurilor de muncă ocupate de populația rurală din zonă, mulți dintre muncitori provenind din comunele cu terenuri fugitive <sup>67</sup>.

Se spera însă că locuitorii din comunele străbătute de calea ferată forestieră – Gugești, Plainești (Dumbrăveni), Dragosloveni, Cândești, Bordești și Gura Calîței – vor fi cooperanți <sup>68</sup>, ei fiind ajutați, la nevoie, de premilitari și străjeri, contra plată <sup>69</sup>.

La 2 aprilie 1940, la Primăria Comunei Dealul Lung a avut loc o întrunire la care au participat un inginer silvic – din partea Ministerului Agriculturii și Domeniilor, I. Rădulescu – reprezentantul Societății Anonime „Moroeni”, primarii și notarii din comunele Dealul Lung, Gura Calîței, Lacul lui Baban, precum și șeful de post din Gura Calîței. Acum s-au încheiat majoritatea convențiilor dintre Societate și proprietarii terenurilor fugitive, aflate de-a lungul căii ferate, referitoare la lucrările de consolidare a acestora. Urma să se planteze o suprafață de 19.890 mp, înregistrându-se doar 20 de oponenți. Se impunea ca puieții să se planteze cât se putea de repede, pentru a nu se usca <sup>70</sup>, lucrările fiind supravegheate și remunerate de către Societatea „Moroeni” <sup>71</sup>.

Având o existență mai mult sau mai puțin îndelungată – în funcție de specificul și cantitatea bogățiilor naturale exploatate și de activitățile economico-industriale deservite – căile ferate aflate în discuție și-au dovedit cu prisosință utilitatea.

La nivelul actual al cercetării, informații referitoare la funcționarea unei căi ferate particulare, în această zonă a țării, până în preajma celui de-Al Doilea Război Mondial, nu există. Dacă totuși,

---

<sup>66</sup> *Ibidem*, f. 4.

<sup>67</sup> *Ibidem*, f. 5.

<sup>68</sup> *Ibidem*, f. 3.

<sup>69</sup> *Ibidem*, f. 26.

<sup>70</sup> *Ibidem*, f. 81.

<sup>71</sup> *Ibidem*, f. 82.



acest lucru s-a petrecut, data extremă a unor asemenea drumuri de fier nu putea depăși vara anului 1948. Și aceasta deoarece naționalizarea din 11 iunie 1948 a însemnat, între multe altele, trecerea căilor ferate particulare în patrimoniul Statului <sup>72</sup>.

---

<sup>72</sup> Al. Cebuc, C. Mocanu, *Din istoria transporturilor de călători în România*, Editura Științifică, București, 1957, p. 175.