

CALEA FERATĂ MĂRĂȘEȘTI – TECUCI. MĂRTURII DOCUMENTARE

Ionuț Iliescu

Prin Legea din 10 septembrie 1868, publicată în Monitorul Oficial din 22 septembrie același an, Parlamentul României a acordat consorțiului Strousberg ¹ concesiunea dreptului de construire și exploatare a căii ferate Roman – Galați -București ² care includea și segmentul Mărășești - Tecuci ³.

Începute în 1868, lucrările aveau să stagneze o vreme. La 27 decembrie 1870, linia s-a deschis provizoriu ⁴. Inaugurarea propriu - zisă a avut loc la 13 septembrie 1872 linia Roman – Mărășești – Tecuci – Barboși – Galați – București – Craiova – Vârciorova asigurând prima legătură de acest gen a Moldovei cu Țara⁵.

În 1882, la numai 28 de ani, ilustrul inginer Anghel Saligny, focșănean prin adopție, a proiectat primul său pod, cel de la Cosmești peste Siret. Acest pod dublu de șosea și cale ferată, cu o lungime de

¹ Constantin Botez, Dem. Urmă, Ion Saizu, *Epopoea feroviară românească*, Editura Sport - Turism, București, 1977, p. 82.

² Al. Cebuc, C. Mocanu, *Din istoria transporturilor de călători în România*, Editura Științifică, București, 1957, p. 155.

³ Constantin Botez, Dem. Urmă, Ion Saizu, *op. cit.*, p. 155.

⁴ Al. Cebuc, C. Mocanu, *op. cit.*, p. 115 – 116.

⁵ Radu Bellu, *Mică monografie a Căilor Ferate din România*, vol. IV, *Regionalele de cale ferată Galați și Constanța*, Editura Publiferom, București, 1999, <http://cimec.ro> / <http://muzeulvrancei.ro>

430 m ⁶, metalic cu grinzi continui, l-a înlocuit pe cel vechi. Realizat de firma Barkley & Stanisforth acesta a fost distrus în timpul inundațiilor provocate de râul Siret ⁷.

Documentele aflate în regim de cercetare, deținute de Direcția Județeană Vrancea a Arhivelor Naționale oferă câteva date interesante despre linia Mărășești – Tecuci, în general și despre podul peste Siret de la Cosmești, în special (parte integrantă a drumului de fier aflat în discuție).

Aflăm astfel că în 1915 calea ferată Mărășești – Tecuci a fost din nou inundată de apele ieșite din matcă ale Siretului. La 25 septembrie, Direcțiunea I Poduri, Șosele Căi Ferate și Parturi din cadrul Ministerului Lucrărilor Publice informa Prefectura Județului Putna că dorește să efectueze la această linie o serie de „...*lucrări de apărare*”. Erau vizate zonele unde Siretul era pe punctul de a-și schimba cursul, lucrările propriu - zise constând în implantarea unor fascine și montarea unor blocuri de beton.

Deoarece prin luarea unor asemenea măsuri preventive se protejau nu doar linia, ci și terenurile aflate în proprietatea locuitorilor și satele aflate în imediata apropiere a Siretului, Direcțiunea mai sus - menționată apela și la ajutorul Administrației Pădurilor Statului și al Eforiei „*Sfântul Spiridon*” din Iași. Acestea erau rugate „...*să cedeze în mod gratuit fascinele și piloțoo necesari*”. În timp ce Ministerul Domeniilor declara că nu cedează materialele cerute decât contra cost, Eforia „*Sfântul Spiridon*” se mulțumea să precizeze că nu dispune de așa ceva.

În aceste condiții, Direcțiunea Generală C.F.R. a hotărât să execute lucrări de protejare a liniei atunci când va fi imperios necesar⁸.

⁶ Lelia Pavel, Ionuț Iliescu, *Anghel Saligny (1854 – 1925)*, în *Cronica Vrancei*, vol. II, coordonator: Horia Dumitrescu, Editura D. M. Press, Focșani, 2001, p. 219.

⁷ Arhiva Muzeului Vrancei (în continuare se va cita: A. M. Vn.), fond Ioan Romanoai, dosar nr. 22597, f. 102 – 103.

În timpul Primului Război Mondial, cu prilejul crâncenelor bătălii din zona Mărășești. linia Mărășești - Tecuci – inclusiv podul de la Cosmești, peste Siret – au fost bombardate de artileria armatei române, în vederea opririi înaintării inamicului ⁹. Această linie a putut fi folosită până în vara anului 1917, servind drept linie de închidere. În zona Mărășești, activitatea desfășurată în sectoarele Mișcare, Tracțiune și Întreținere a stat adesea sub semnul tensiunii și dramatismului, specific de altfel întregului front ¹⁰.

După război, podul de la Cosmești avea să fie înlocuit cu altul nou, tot dublu – pentru șosea și cale ferată dublă – cu grinzi independente ¹¹.

În baza avizului Consiliului Tehnic Superior, Ministerul Lucrărilor Publice întocmise proiectul pentru construirea unui pod de cale ferată peste râul Șușița, la Cosmești. Până la realizarea acestui obiectiv se impunea însă repararea celui existent, lucrările făcute în regim de urgență cifrându-se la 2.000 lei.

Distrus încă din timpul Primului Război Mondial, podul aflat în discuție – realizat de Consorțiul Strousberg – era în 1920 într-o stare avansată de degradare, cu „...*tablierul (podeala de rezistență și uzură) sport, parte de bombe, parte din cauza vechimei și uzurei ...*”. În ianuarie 1920, circulația se făcea cu restricție, permițându-se efectuarea lucrărilor de racordare „... *a șoselelor de acces cu podul aflat în curs de construcție*” ¹².

În 1919 au început lucrările la podul peste Siret de la Cosmești, realizându-se o trecere provizorie. Lucrările de reconstrucție definitivă a acestui pod continuau în martie 1922,

⁸ Arhivele Naționale Vrancea (în continuare se va cita: A. N. Vn.), fond Prefectura Județului Putna, dosar nr. 62 / 1915, f. 171 – 171 verso.

⁹ Florian Tucă, *Triunghiul eroic Mărăști – Mărășești – Oituz*, Editura Junimea, Iași, 1977, p. 82 – 83.

¹⁰ Constantin Botez, Dem. Urmă, Ion Saizu, *op. cit.*, p. 209 – 210.

¹¹ A. M. Vn., fond Ioan Romanoai, dosar nr. 22597, f. 103.

¹² A. N. Vn., fond Prefectura Județului Putna, dosar nr. 21 / 1920, f. 1 – 453 *passim*.

conduse fiind de Direcțiunea Specială a Construcțiilor și Podurilor, din cadrul Direcțiunii Generale C.F.R. În condițiile în care „... *albia râului este restrânsă pentru plute ... spre a nu se întâmpla accidente*”, Prefectura Județului Putna era rugată să-i prezinte pe plutași „...*să fie preveniți de a se opri la circa 300 m înainte de pod, a recunoaște trecerile lăsate și la plutele prea mari a le desface*...”¹³.

În 1926, linia Mărășești – Tecuci a intrat, se pare, într-o etapă de refaceri și modernizări, odată cu punerea în aplicare a programului de construire a liniei Mărășești – Galați¹⁴.

În dese rânduri, această linie a fost afectată de capriciile iernii. Așa s-a întâmplat, de pildă, în februarie 1934, când, din cauza viscolului extrem de violent, „... *se sistează circulația tuturor trenurilor pe distanța Mărășești – Tecuci până la încetarea viscolului și curățirea liniilor*”¹⁵.

În cursul anului 1941 s-au demarat lucrările de extindere și înființare a unor stații de utilitate publică pe linia aflată în discuție parte integrantă a programului care viza traseul Mărășești – Galați¹⁶.

Peste numai trei ani și linia Mărășești – Tecuci – aidoma tuturor celorlalte din țară – avea să intre într-un nou proces de refacere. Acesta era reclamat de accentuarea „...*stărei enorm de slăbite a liniilor*”, trebuind să se asigure „...*perfecte condițiuni de circulație*”. De buna desfășurare a acestuia răspundeau, în fața Ministerului de Interne, în ordine ierarhică, Direcția a II-a Întreținere și Inspectoratul de Întreținere C.F.R. Ploiești. Prefectura Județului Putna era chemată să ajute la rezolvarea problemei care afecta, în noiembrie 1944, transporturile militare româno - ruse: criza brațelor de muncă¹⁷. Și în anul următor, lucrările de menținere a siguranței

¹³ *Ibidem*, dosar nr. 73 / 1922, f. 9.

¹⁴ Constatin Botez, Dem. Urmă, Ion Saizu, *op. cit.*, p. 230.

¹⁵ A. N. Vn., fond Prefectura Județului Putna, dosar nr. 88 / 1934, f. 13.

¹⁶ Constantin Botez, Dem. Urmă, Ion Saizu, *op. cit.*, p. 293.

¹⁷ A. N. Vn., fond Prefectura Județului Putna, dosar nr. 102 / 1944, f. 2.

circulației trenurilor militare au continuat cu intensitate constantă, Prefectura județului Putna având aceeași dificilă misiune ¹⁸.

Parte integrantă a căii ferate Adjud- Tecuci – Barboși, linia ferată Mărășești – tecuci a fost construită inițial de Consorțiul Strousberg, fiind continuată și finalizată de Societatea Acționarilor C.F.R. și de S.E.S. (Staatsbatun – Austria – Societatea Căilor Ferate de Stat Austriece).

Până la 1880, această cale ferată a fost exploatată, pe rând de Societatea austriacă mai sus - menționată, Societatea Acționarilor C.F.R. și Direcția Princiară C.F.R.

În 1880, linia avea să fie răscumpărată de către statul român, intrând în administrarea Regionalei C.F.R. București.

Linia coboară de la Mărășești (72 m altitudine) la Tecuci (60 m altitudine).

După distrugerea liniei și a stațiilor C.F.R. în timpul Primului Război Mondial, a urmat perioada refacerii (1919 – 1922). Mai mult, în 1930 – 1933, calea ferată Mărășești – Tecuci a fost dublată, satisfăcând astfel necesitățile de transport ale vremii ¹⁹.

Avea să urmeze electrificarea liniei, în două etape, în 1978 și 1996: Adjud – Mărășești - Doaga (din 1994, General Eremia Grigorescu) ²⁰ și Doaga - Tecuci ²¹.

În perioada 1872 - 1997, această linie a fost supusă de șapte ori lucrărilor de refacție, scoțându-se și introducându-se tot atâtea tipuri de șine ²².

Stația Doaga a fost inaugurată în 1923, beneficiind la acea vreme de trei linii de circulație ²³ și de clădire pentru călători din 1964²⁴.

¹⁸ *Ibidem*, dosar nr. 26 / 1945, f. 17, 24.

¹⁹ Radu Bellu, *op. cit.*, p. 49.

²⁰ *Ibidem*, p. 59; n. n. - este vorba însă de o revenire la situația din perioada interbelică.

²¹ *Ibidem*, p. 51.

²² *Ibidem*, p. 56.

²³ *Ibidem*, p. 59.

Referitor la traficul de călători, acesta a înregistrat valori oscilante: două perechi de trenuri pe zi, în 1872; șapte perechi în 1900 și 1928; nouă în 1914; patru în 1938, șase în 1950; 13 în 1960; 11 în 1970, 20 în 1980; 16 în 1990 și 15 în 1999 ²⁵.

Din 1976, Stația Doaga (General Eremia Grigorescu) deservește linia industrială a Societății „*Agremin St. Doaga*”, în lungime de 6.258 m ²⁶.

Remorcarea garniturilor de marfă și călători pe această cale ferată a fost făcută de locomotivele din depourile Adjud și Galați, prin intermediul remizelor din subordine: Mărășești și Tecuci ²⁷.

Referitor la instalațiile de asigurare a macazelor din stațiile Mărășești și General Eremia Grigorescu, între 1872 – 1913 se constată lipsa acestora, dotările corespunzătoare fiind făcute în perioada 1910 – 1975, în patru etape ²⁸.

La inaugurare, linia Adjud – Tecuci – Mărășești beneficia de clădiri pentru călători, birouri de mișcare, cabine pentru acari și stație de telegraf Morse, acestea din urmă fiind scoase din funcțiune în 1960, când s-au introdus posturile telefonice. Din 1943, pentru ruta Mărășești – Galați, s-a introdus cablu telefonic subteran.

Încă de la început, stațiile au beneficiat de semafoare mecanice și instalații de avertizare prin clopot. Circulația pe această linie este condusă prin Regulatorul de Circulație Adjud ²⁹.

Pe această linie au circulat următoarele tipuri de locomotive:

- a) seria 1-19, între 1872 – 1908, pentru transport mixt,
- b) seria 50 – 106, între 1938 – 1973, pentru transport

marfă

²⁴ *Ibidem*, p. 354.

²⁵ *Ibidem*, p. 59.

²⁶ *Ibidem*, p. 67.

²⁷ *Ibidem*, p. 70.

²⁸ *Ibidem*, p. 81.

²⁹ *Ibidem*, p. 29.

- c) seria 51 – 106. între 1869 – 1907, pentru transport mixt
- d) seria 150. între 1958 – 1972, pentru transport marfă
- e) seria 230. între 1910 – 1978, pentru călători
- f) seria 324. între 1921 – 1966, pentru transport mixt
- g) seria 537 – 543. între 1875 – 1915, pentru transport mixt
- h) seria 544 – 578, între 1884 – 1912, pentru transport mixt
- i) seria 527 – 680, între 1895 – 1915, pentru transport mixt
- j) seria 1480 – 1499. între 1895 – 1938, pentru transport călători
- k) seria 40.000, între 1919 – 1975, pentru transport marfă
- l) seria 50.000, între 1930 – 1976, pentru transport marfă
- m) seria 130.500, între 1923 – 1972, pentru transport călători
- n) seria 324.000, între 1936 – 1972, pentru transport mixt ³⁰.

Locomotivele din seria 1 – 19 au fost fabricate între 1869 – 1870, la Hanovra. fiind comandate de consorțiul Strousberg.

Aceste locomotive cu ardere mixtă (lemn – cărbune) au intrat în 1880 în proprietatea Administrației C.F.R. având o greutate de 26 tone, viteza maximă fiind de 78 cm / h ³¹.

Locomotivele din seria 50 Hoswell au fost construite în 1877 de S.T.E.G. Viena aveau o greutate de 34 tone, atingând o viteză maximă de 72 km / h ³².

³⁰ *Ibidem*, p. 70, 74.

³¹ Radu Bellu, *România. Locomotive cu abur (1854 – 2003)*, Editura Filaret, București, 2003, p. 43 – 44.

³² *Ibidem*, p. 106.

Locomotivele din seria 51 – 106 au fost realizate în anii 1869 și 1870 la Hanovra, fiind cumpărate tot de consorțiul Strousberg, aveau o viteză maximă de 70 km / h ³³.

Locomotivele cu abur din seria 150 au fost construite de fabrica „*Florisdorf*” din Viena, între 1880 – 1885, aveau o lungime de aproape 9 m, o greutate de peste 23 de tone, viteza fiind mai mică: 40 km / h ³⁴.

Locomotivele din seria 230 au fost realizate între 1907 și 1940 de 11 fabrici germane (din Hanovra, Magdeburg, Berlin, Köln etc.) și două românești – U. D. Reșița și Malaxa din Capitală (din 1932). Erau ușor de întreținut, puternice, consumul de cărbune și păcură nefiind mare. Viteza maximă era de 100 km / h.

Cele achiziționate de statul român au costat între 2.250.000 – 2.450.000 mărci germane exemplarul ³⁵.

Locomotivele din seria 324 au fost realizate între 1909 – 1923 la M. A. V. Budapesta. O asemenea locomotivă costa între 97.200 – 104.400 coroane, combustibilul utilizat fiind mixt – lemn și cărbune. Greutatea unei astfel de locomotive depășea 60 tone. Viteza maximă fiind de 75 km / h ³⁶.

Locomotivele din seria 537 – 543 au fost construite la S.T.E.G. Viena, în 1878, putând atinge viteza maximă de 61 km / h ³⁷.

Locomotivele din seria 544 – 578 au avut același constructor, între 1873 – 1875, comandate de consorțiul Strousberg și preluate de Societatea Acționarilor C.F.R. În 1880, au fost răscumpărate de statul român la prețul unitar de 69.466 lei. Arderea în acest caz era tot mixtă (lemn – cărbune), viteza maximă fiind de 55 km / h ³⁸.

³³ *Ibidem*, p. 47 – 49.

³⁴ *Ibidem*, p. 122 – 123.

³⁵ *Ibidem*, p. 278 – 281.

³⁶ *Ibidem*, p. 311 – 313.

³⁷ *Ibidem*, p. 116 – 118.

³⁸ *Ibidem*, p. 80 – 82.

Locomotivele din seria 597 – 680 au fost realizate, între 1890 – 1893, de mai multe fabrici din Germania, Belgia, Italia și Franța. Un asemenea exemplar a costat statul român între 53.625 lei – 57.700 lei. Viteza maximă era tot de 55 km / h ³⁹.

Locomotivele din seria 1441 – 1499 au fost construite între 1894 – 1907 de către mai multe firme din Germania, Austria și Ungaria, costând statul român între 50.600 – 62.900 lei exemplarul. Viteza maximă era de 73 km / h ⁴⁰.

Locomotivele din seria 40.000 au fost construite de 13 fabrici germane, între 1913 – 1921, fiind vândute părții române pentru un preț unitar de 1.830.000 – 2.100.000 mărci. Foloseau atât lemnul, cât și cărbunele și păcura. Viteza maximă era de 55 km / h ⁴¹.

Locomotivele din seria 50.000 au fost construite între 1919 – 1943 atât de firme austriece și germane, cât și românești – U. D. Reșița și „Malaxa” București (preluată tot după un prototip german). Statul român a plătit pentru ele 2.490.000 lei pe exemplar. Viteza maximă era de 70 – 100 km / h ⁴².

În fine, locomotivele din seria 130.500 au fost fabricate în 1921 la uzinele cehoslovace Skoda din Plesen, costând statul român 2.625.000 lei exemplarul. Arderea era mixtă (păcură – cărbune), viteza maximă atinsă fiind de 90 km / h ⁴³.

Atât Mărășeștiul, cât și Tecuciul, datorează mult drumurilor de fier, ele transformându-le din simple localități în importante noduri de comunicație. Acest fapt le-a asigurat o dezvoltare continuă și implicit o prosperitate fără precedent, fără a neglija și capitalul de imagine dobândit.

³⁹ *Ibidem*, p. 188 – 190.

⁴⁰ *Ibidem*, p. 216 – 218.

⁴¹ *Ibidem*, p. 349 – 351.

⁴² *Ibidem*, p. 319 – 381.

⁴³ *Ibidem*, p. 387 – 388.