

CONTRIBUȚII LA ISTORICUL CĂII FERATE ÎNGUSTE MĂRĂȘEȘTI – MUNȚII VRANCEI

Ionuț Iliescu

Dintre toate căile ferate particulare cu ecartament îngust din fostul județ Putna, cea care a avut cea mai îndelungată existență și cel mai lung traseu a fost cea cunoscută îndeobște sub numele „*calea ferată Mărășești – Munții Vrancei*”, proprietate a Societății forestiere „*Tișița*” (cu intermitențe).

Aceasta a fost doar una din Societățile de profil cu o intensă activitate în străvechea Țară a Vrancei. Zona ei de exploatare cuprindea circa 7.000 ha, limitele naturale ale acesteia fiind Văile Șușiței, Putnei și Țișiței ¹.

Pentru eficientizarea activității, Societatea „*Tișița*” a instalat în anii 1907 – 1908 linia ferată cu ecartament 0,76 m, pe traseul Mărășești – Soveja – Tulnici (94 km) ².

În 1907, Societății Anonime pe Acțiuni pentru exploatare de Păduri (vechea denumire a Societății „*Tișița*”, schimbată un an mai târziu ³) I se acordă de către Ministerul Lucrărilor Publice și Comunicațiilor dreptul de construire și exploatare a liniei ferate cu ecartament îngust care pornind din zona păduroasă a Munților

¹ Ionuț Iliescu, *Aspecte ale activității Societăților forestiere străine în vechea Vrancea*, în „*Cronica Vrancei*”, vol. III, Editura Pallas, Focșani, 2002, p. 275 – 276.

² Petru Obodariu, *Societățile forestiere și impactul acestora asupra societăților tradiționale vrâncene*, manuscris, p. 8 – 9.

³ Ionuț Iliescu, *op. cit.*, loc. cit.

Vrancei, după un parcurs de 70 km (lungimea acceptată inițial) ajungea la cantonul 44 C. F. R. aflat lângă stația Mărășești ⁴.

Plecând din importantul nod feroviar Mărășești, linia mergea de-a lungul Văii Șușiței și bazinului Putnei, între Soveja și Tulnici, urcând apoi paralel cu albia râului Putna, până la vechea frontieră cu Austro - Ungaria ⁵.

Societatea concesionară a preferat Valea Șușiței, în detrimentul Văii Putnei, deoarece a dorit ca terenul viitoarei căi ferate să fie cât mai stabil, iar traseul ei – cât mai scurt cu putință. De la Soveja – unde Societatea „*Tișița*” deținea Fabrica de cherestea „*Carpați*” fostă proprietate a Societății cu același nume – linia ferată traversa culmile deluroase care separă Soveja de Tulnici, ajungând în zona Cheilor Tișiței și până la poalele muntelui Lăcăuț ⁶.

Cu excepția ramificațiilor, linia deservea comunele Satu Nou, crucea de Jos, Străoane, Varnița, Răcoasa, Câmpuri, Soveja (stația fiind în satul Dragosloveni, locul fiind numit și în prezent „*Gara Veche*” ⁷), Tulnici și Lepșa.

Construirea liniei a dus la ocuparea unor terenuri aflate fie în patrimoniul public, fie în proprietate privată, acestea din urmă fiind arendate ⁸.

Documentele de arhivă păstrează o serie de mărturii referitoare la acest aspect. Aflăm astfel că în intervalul septembrie – noiembrie 1907, directorul tehnic al Societății concesionare, Berthold Eichner, a ajuns la o înțelegere cu epitropia parohiei Câmpurile de Jos și Administrațiunea Casei Bisericii din cadrul Ministerului Cultelor și Instrucțiunii. Era vorba despre arendarea unui teren aflat în parohia

⁴ Arhivele Naționale Vrancea (în continuare se va cita A.N.Vn.), fond Prefectura Județului Putna, dosar nr. 124 / 1907, *passim*.

⁵ Petru Obodariu, *op. cit.*, p. 9.

⁶ Florica Albu, Iulian Albu, *Monografia comunei Soveja*, Editura Universal Dalsi, București, 2002, p. 94 – 95.

⁷ *Ibidem*.

⁸ Petru Obodariu, *op. cit.*, p. 9.

mai sus amintită. Acesta era absolut necesar pentru construirea viitoarei căi ferate, inclusiv a Stației ⁹.

Lucrările la linie au continuat în următorii doi ani, fiind precedate de exproprieri ¹⁰.

Autoritățile feroviare centrale și locale au realizat în 1920, împreună cu administratorul plășii Vrancea, Emil M. Băiatu și șeful Postului de jandarmi Tulnici, plutonierul Gh. Bârcă, o schiță referitoare la traseul căii ferate Mărășești – Munții Vrancei, cu toate ramificațiile acesteia.

Pornind din Gara Mărășești, parcurgând 3 km în direcția podului de peste Șușița și a fabricii de cherestea „*Tișița*”, paralel cu artera feroviară Adjud – Focșani, linia Societății „*Tișița*” atinge localitatea Satu Nou, la km. 12,6. Trecând pe la sud de Panciu, ajunge la km 15, de unde începe prima ramificație, pe direcția SV, care deservește Moara Apostoleanu. Îndreptându-se în continuare spre vest, linia ajunge în dreptul comunelor Varnița (km 24), Răcoasa (km 34) și Câmpuri (km 46) ¹¹. De aici pornea o altă ramificație - linia Cerchez , ce se îndreaptă spre sud - vest pe o distanță de 6.800 m.

Continuându-și drumul pe direcția vest, linia atinge la km 52,9 Fabrica de cherestea „*Carpați*” și apoi comuna Soveja. De aici, linia ajunge la Tulnici, atingând la km 70 punctul „*Triunghiu*”.

De aici, linia se îndreaptă spre Gara Putna, de unde începe ramificația care duce, tot pe direcția sud - vest, la punctele Greșu (km 96) și Pârâul Țiganului (km 16,5), paralel cu râul Putna, intersectându-se cu albia pârâului Lepșa.

De la km 2 al acestei ramificații pornește un alt drum de fier, spre nord - est, care traversează Lepșa la km 4 + 400, îndreptându-se spre funicularul Societății forestiere „*Union*” (km 5 + 800).

⁹ A.N.Vn., fond Prefectura Județului Putna, dosar nr. 17 / 1907, f. 13, 19.

¹⁰ *Ibidem*, dosar nr. 166 / 1908, passim, dosar nr. 199 / 1909, passim.

¹¹ *Ibidem*, dosar nr. 70 / 1920, f. 98. Vezi Anexa nr. 1.

Din punctul Greșu, amintit anterior, începe o a doua subramificație, spre sud - vest, parcurgând 9.500 m și atingând punctul Lespezilor.

Traseul principal al liniei își continuă drumul spre vest, plecând din Gara Putna și traversând râul cu același nume și atingând punctul „*Tunel*”, la km 65. De aici pleacă o altă ramificație, pe direcția sud-vest, parcurgând 500 m pentru a atinge punctul Tișița Mare.

De la punctul „*Tunel*”, traseul de bază străbate jumătate de km pentru a ajunge în punctul Pârâul Caprei și alți 2.500 m pentru a atinge punctul Scăldătoare.

Parcurgând de aici încă 10 km, se ajungea la punctul Lunca Largă.

În faza inițială, deplasarea spre vest continua până la punctul terminus Lespezi, scos din circulație la data realizării schiței amintite.

Exactitatea schiței este dovedită de o serie de documente din aceeași perioadă, din care rezultă că această cale ferată se intersectează de două ori cu șoseaua vicinală Pod Șușița – Panciu – Soveja – Lepșa și o singură dată șoseaua Focșani – Vidra – Greșu ¹². Tot acum este amintit podul peste Putna de la kilometrul 28, „...*de lemn, pentru căruțe și cale ferată îngustă*” ¹³.

O altă serie de documente, din 1926 de această dată, oferă mai multe informații ce dovedesc modificările survenite în legătură cu traseul liniei aflate în discuție.

În primul rând, lungimea acestuia s-a mărit, de la 70 km (faza inițială) la 80 km (mai puțin însă decât cea maximă atinsă, amintită deja de 94 km).

În al doilea rând la acea dată, linia îngustă a Societății „*Tișița*” avea asigurată legătura directă cu drumul de fier cu ecartament normal Mărășești – Panciu, în punctul Găvanele ¹⁴.

¹² *Ibidem*, fond Serviciul Tehnic al Județului Putna, dosar nr. 20 / 1920, f. 8.

¹³ *Ibidem*, fond Prefectura Județului Putna, dosar nr. 68 / 1921, f. 38.

¹⁴ *Ibidem*, fond Pretura plășii Panciu, dosar nr. 6 / 1926, f. 114.

De asemenea, izvoarele arhivistice oferă o serie de indicii referitoare la stare liniei de-a lungul timpului, la necesitățile și detaliile de ordin tehnic al acesteia.

Aflăm astfel că în ianuarie 1915 Societatea „*Tișița*” ar fi dorit să renunțe la unul din podurile de peste Putna, c eea ce a provocat protestul comunelor vrâncene. Ele doreau ca acesta să fie neapărat lăsat în funcțiune, având foarte mare nevoie de el. Și aceasta cu atât mai mult cu cât în perioadele de ploi îndelungate, când apa Putnei avea un nivel mult mai ridicat decât de obicei, podul în cauză era singurul loc de trecere. În plus, el facilita simțitor comunicația către zona de graniță cu Imperiul Austro – Ungar. La insistențele vrâncenilor, Prefectura Județului Putna a cerut cu insistență să renunțe la desființarea podului ¹⁵.

Primul Război Mondial a provocat distrugeri serioase acestei linii, cu deosebire în sectorul Mărășești – Satu Nou. În acest areal, fabrica de cherestea a Societății „*Tișița*” aproape că fusese rasă de pe fața pământului, în urma bombardamentelor: „*fabrica ... cu toate împrejurimile abea de i se mai cunoșteau urmele*”, afirmă un martor ocular ¹⁶.

Efectele războiului asupra stării liniei se resimțeau încă în 1921. Atunci aceasta necesita atât material rulant – opt mașini și 100 de vagoane platformă, cât și de cale (vagoane de marfă descoperite) ¹⁷.

Mulți ani mai târziu, în 1935, apele învolburate ale Șușiței și Putnei au distrus mai multe poduri și au întrerupt chiar circulația pe mai multe segmente ¹⁸.

¹⁵ *Ibidem*, fond Prefectura Județului Putna, dosar nr. 62 / 1915, f. 1 – 5.

¹⁶ C. Bobulescu, *Schiță Istorică asupra satelor Crucea de Sus, Crucea de Jos cu bisericile lor cum și asupra schiturilor Brazii și Moșinoaietele din județul Putna*, Tipografia Națională, Jean Ionescu & Co, București, 1926, p. 9 – 30.

¹⁷ A.N.Vn., dosar nr. 68 / 1921, f. 54.

¹⁸ „*Mișcarea Putnei*”, Anul I, nr. 1, 10 iulie 1935, p. 2.

Linia Mărășești – Munții Vrancei a avut mai mulți proprietari: Societatea forestieră „*Tișița*” (contele Castiglione – Castiglioni) a fost primul dintre aceștia, între 1907 – 1926 ¹⁹.

În acel an, Societatea „*Tișița*” a fost desființată. Dreptul de folosință al patrimoniului acesteia a fost preluat de Societatea „*Oituz*” ²⁰. În 1935, linia se afla în posesia Statului român ²¹, pentru ca în 1938 să figureze din nou în rândurile căilor ferate înguste particulare ²².

Până în 1915 pe calea ferată Mărășești – Munții Vrancei se puteau transporta doar produse forestiere, în baza autorizației deținute de Societatea „*Tișița*” ²³. Cu începere din acest an, Societatea proprietară primește autorizația necesară efectuării transporturilor pentru produse agricole ²⁴ și „*orice fel de material*” ²⁵.

Câțiva ani mai târziu, aceeași Societate va primi și mult solicitată autorizație pentru transport de *personae*, după un orar anume stabilit și practicând prețuri neprohibitiv (acceptabile) în genere ²⁶. De altfel, încă din 1916 locuitorii comunei Soveja au cerut Societății „*Tișița*” dreptul de a călători cu trenul acesteia ²⁷.

În urma reformei agrare din 1921, populația putneană din zona de munte a dobândit terenuri în zona de câmpie. Sovejenii și câmpurenii, de exemplu, au fost împroprietăriți în zona Viile Noi – Tișița, spre Mărășești. Din acest moment, trenul care circula pe linia Mărășești – Munții Vrancei a devenit o necesitate stringentă pentru aceștia. Folosind calea ferată, locuitorii comunelor montane puteau

¹⁹ Petru Obodariu, *op. cit.*, p. 1 – 15 *passim*; A se vedea și A.N.Vn., fond Prefectura Județului Putna, dosar nr. 68 / 1921, f. 54.

²⁰ Petru Obodariu, *op. cit.*, p. 15.

²¹ „*Mișcarea Putnei*”, anul I, nr. 1, 10 iulie 1935, p. 2.

²² *** *Enciclopedia României*, vol. II, Țara Românească, București, Imprimeria Națională, 1938, p. 355.

²³ A.N.Vn., fond Prefectura Județului Putna, dosar nr. 62 / 1915, f. 9; A se vedea și Florica Albu, Iulian Albu, *op. cit.*, p. 96, 325.

²⁴ Petru Obodariu, *op. cit.*, p. 19.

²⁵ A.N.Vn., fond Prefectura Județului Putna, dosar nr. 6 / 1926, f. 112.

²⁶ Petru Obodariu, *op. cit.*, p. 19.

²⁷ A.N.Vn., fond Prefectura Județului Putna, dosar nr. 76 / 1916, *passim*.

ajunge mult mai rapid și mai sigur la proprietățile de la șesm, pentru efectuarea tuturor lucrărilor agricole, de la semănat și până la strângerea recoltelor și depozitarea acestora. Ușurința deplasărilor însemna și o productivitate cu mult sporită față de cea obișnuită. În plus, linia în cauză asigura legătura acestora cu Focșaniul și celelalte orașe ale județului, facilitându-le astfel rezolvarea tuturor problemelor de natură publică (interes de serviciu) sau privată.

Așadar, trenului de marfă i se atașează la început un vagon de călători, care se adăugă celui deja folosit pentru muncitori ²⁸, fiind cu adevărat de utilitate publică pentru locuitorii județului Putna ²⁹.

În 1924, în vederea încurajării turismului local, Prefectura Județului Putna, ca urmare a cererii publicului doritor de odihnă și cură de ape minerale în Stațiunea Soveja, a cerut Societății Anonime „*Tișița*” (direcțiunea Mărășești) atașarea unui vagon pe persoane pe ruta Mărășești – Soveja, destinat vilegiaturiștilor ³⁰.

În 1938, aceeași instituție solicita Societății forestiere „*Oituz*”, succesoarea Societății „*Tișița*” acordarea de reducere la bilete pentru cei care doreau să ajungă în Stațiunea Soveja ³¹.

În primăvara anului 1929, sovejenii cer Prefecturii județului Putna să intervină la Ministerul Comunicațiilor „... *pentru a suspenda plata de transport pe călători pe linia Societății „Oituz”, fostă „Tișița”...*”, nefiind convinși de legalitatea încasărilor obținute de proprietara liniei ³².

Chiar dacă era vorba de „*transport de călători în vagoane de persoane pe platforme deschise*” ³³, Ministerul solicitat răspunde că

²⁸ Florica Albu, Iulian Albu, *op. cit.*, p. 95, 155.

²⁹ A.N.Vn., fond Pretura plășii Panciu, dosar nr. 6 / 1926, f. 109, 112.

³⁰ *Ibidem*, dosar nr. 211 / 1921 *passim*.

³¹ *Ibidem*, dosar nr. 105 / 1938, *passim*; A se vedea și dosar nr. 44 / 1930, f. 9, 15.

³² *Ibidem*, dosar nr. 65 / 1929, f. 11.

³³ *Ibidem*, f. 13.

„...nu poate pretinde Socoității „Oituz” de a face căraușie publică gratuită”³⁴.

În opinia aceluiași minister, prețurile percepute de Societatea „Oituz” la transportul mărfurilor erau rezonabile. Primul criteriu de diferențiere al acestora era specificul – cherestea, lemn cioplit și alte mărfuri, pe de o parte – și lemne de foc, pe de altă parte. Cel de-al doilea a fost distanța, traseul fiind împărțit în nouă zone kilometrice, a câte zece km fiecare (1 - 90 km). Doar greutatea era comună, luându-se în calcul o unitate de zece kilograme. De exemplu, transportul pentru 10 kg de marfă din prima categorie costa între 1,5 și 6 lei, respectiv 0,90 – 3 lei pentru cea de a doua³⁵.

Conform reglementărilor ministeriale, Societatea „Oituz” avea dreptul să perceapă 10 lei opentru fiecare călător aflat în vagon cu platformă deschisă, indiferent de distanță. Dublarea acestei taxe însă era într-adevăr ilegală³⁶.

În cazul vagoanelor acoperite, călătorul plătea, în funcție de zona kilometrică, între 15 și 85 lei³⁷.

Din punctul de vedere al confortului călătorului, nu întotdeauna acesta a fost mulțumit de condițiile oferite. În vara anului 1929 bunăoară, președintele Comisiei Interimare din Soveja l-a rugat pe șeful de tren – un anume Timmerman – să permită doamnelor aflate în vagonul – platformă (descoperit) ca pe timp de ploaie „să se adăpostească în clasă” (în vagonul de călători acoperit). Funcționarul feroviar nu a fost însă deloc amabil, răspunzând sec că „cine vrea să călătorească pe ploaie să aibă umbrelă; cine intră în clasă plătește 85 lei imediat”.

Jignit de „aroganța și respingătoarea purtare a Domnilor de la Societatea „Oituz”, liderul sovejan era hotărât să reclame cazul la

³⁴ *Ibidem*, f. 12.

³⁵ *Ibidem*, f. 13.

³⁶ *Ibidem*, f. 17.

³⁷ *Ibidem*, f. 13.

Ministerul Comunicațiilor, pentru ca „*să se curme odată cu credința ce o au Dlor că suntem în lagărul Dlor de prizonieri*”.

Același personaj, se pare, a cerut Prefecturii județului Putna să intervină pe lângă ministerul mai sus menționat pentru ca Societatea „*Oituz*” să fie obligată să folosească pe timp de ploaie platforma acoperită, ca să nu mai pună în pericol sănătatea călătorilor. În ceea ce privește „*clasa*” deținută de Societate, aceasta „*...e neîncăpătoare (10 – 12 persoane), e și cu ferestrele fixate închise, așa că pe timp de vară ...e imposibil a sta fiind prea cald*”³⁸.

Așa cum se va vedea în cele ce urmează, existența liniei Mărășești – Munții Vrancei a fost pusă sub semnul întrebării în dese rânduri. Aceste dificile momente au prilejuit conducerii Societății, opiniei publice și autorităților locale, județene și ministeriale să acționeze în sensul menținerii drumului de fier prezentat în rândurile de față.

Asemenea lucruri s-au petrecut de exemplu, la finele anului 1924, când directorul zonal al Societății „*Tișița*” atrăgea atenția Prefecturii județului Putna asupra pericolului închiderii circulației pe această linie. Deoarece Stația C. F. R. Mărășești nu mai asigură vagoanele necesare transportului de cherestea de la Soveja până în Gara Mărășești, se putea întrerupe oricând activitatea Fabricii de cherestea a Societății, aflată în Soveja.

Consecințele unui asemenea deznodământ – se afirmă în Memoriul înaintat de către Soceitate instituției județene mai sus menționate – ar fi multiple și negative.

Suprimarea curselor zilnice pe ruta Mărășești – Tulnici și retur ar împiedica nu doar aprovizionarea populației rurale vrâncene, ci și efectuarea lucrărilor agricole pe cuprinsul noilor lor proprietăți din zona de câmpie.

În ultimul timp, menținerea traficului feroviar a costat mult Societatea „*Oituz*”, din cauza numărului mic de vagoane de marfă puse la dispoziție de C. F. R.

³⁸ *Ibidem*, f. 18.

Deoarece de aproape două luni Societatea obținea cu mare greutate câte un vagon pe zi din Stația Mărașești, s-a recurs la restrângerea activității fabricii de cherestea din Soveja, concedind majoritatea lucrătorilor, „*făcând ... jertfe enorme pentru menținerea circulației pe linia noastră ferată aproape exclusiv pentru deservirea populației rurale*”. S-a împiedicat astfel izolarea vrâncenilor de restul județului.

Societatea ceruse Direcției Generale C. F. R. ridicarea interdicției referitoare la furnizarea de vagoane pentru transportul de cherestea, dar demersul ei s-a dovedit a fi zadarnic. Cele minimum opt vagoane necesare transportului zilnic de cherestea s-au lăsat așteptate câteva zile, dolențele Societății fiind în cele din urmă acceptate, ca urmare a intervenției Prefecturii județului Putna la organele locale C. F. R.³⁹.

La scurt timp de la preluarea liniei de la Societatea „*Tișița*” (1926), Societatea „*Oituz*” era dispusă să o vândă Prefecturii județului Putna, în vederea exploatării ei, în primăvara anului 1928. Prefectura opunându-se desființării liniei, avea să declare în februarie 1929 că, totuși, „*linia ferată în cestiune nu prezintă nici un interes pentru acest județ*”⁴⁰.

În 1933, linia era deja în proprietatea Statului, dar efectele dure ale mării crize economice din 1929 – 1933 nu puteau să nu-și facă simțită prezența, condiții în care circulația pe această linie fusese întreruptă.

În această situație, la 20 ianuarie 1933, Prefectura Județului Putna înaintează Ministerului Lucrărilor Publice și Comunicațiilor un Memoriu referitor la starea deplorabilă în care se afla linia Mărașești – Munții Vrancei și necesitatea repunerii ei în funcțiune. Din document rezultă că linia, nefiind dată în exploatare, nu era păzită de nimeni. În plus, linia în cauză era expusă la deteriorare, în condițiile în care nu mai era întreținută. Prefectura dorea să ia asupra sa grija întreținerii și

³⁹ *Ibidem*, dosar nr. 74 bis / 1924, f. 21 – 21 verso, 22.

⁴⁰ *Ibidem*, dosar nr. 65 / 1929, f. 67.

folosirii acestui drum de fier în interesul putnenilor din următoarele localități: Satu Nou, Crucea de Jos, Crucea de Sus, Străoane de Jos, Străoane de Sus, Dumbrava, Panciu, Taloponi, Varnița, Verdea, Mărăști, Răcoasa, Gogoiu, Câmpuri, Rotilești, Soveja, Lepșa, Tulnici, Negriștești.

Prefectura afirmă că linia asigură 75 % din transportul călătoriiilor și mărfurilor din Vrancea către șes și invers, doar 25 % revenind, căilor rutiere.

În 1932 însă, din cauza nefuncționării liniei, s-a ajuns la imposibilitatea ducerii produselor forestiere din Vrancea la Mărășești (și de aici mai departe, la Focșani), în zona de munte nemaiajungând produsele agricole strict necesare aprovizionării populației din zonă. Mai mult decât atât, suprasolicitarea șoselelor – realizate în cea mai mare parte pe terenuri fugitive – a dus la distrugerea lor.

Datorită acestor inconveniente, Prefectura Județului Putna declară că este hotărâtă să repună linia în exploatare, chiar dacă acest lucru implica refacerea pe anumite segmente, a terasamentului, digurilor și podurilor și înlocuirea traverselor.

Argumentând că realizarea acestui obiectiv contribuia semnificativ la redresarea economică a Vrancei și a localităților de pe Valea Șușiței, Prefectura cere totuși ajutor ministerului mai sus menționat. Acesta constă în darea în exploatare a unui „*Vagon automotor pentru 50 persoane, ecartament 76*” sau „*un motor cu benzină sau țiței 4 - 5 vagoane*”. Dacă nici una din aceste cereri nu putea fi onorată, Ministerul era rugat să furnizeze Prefecturii „*una mașină cu aburi și 10 vagoane, din care 1 de persoane, din cele aflate în depozitul Soveja*”.

Menționând că va întreține linia din încasărilor obținute de pe urma asigurării traficului de mărfuri și călători, în vederea susținerii unor interese economico - administrative, Prefectura spera să readucă la viață regiunea deservită de acest drum de fier ⁴¹.

⁴¹ *Ibidem*, dosar nr. 70 / 1933, f. 6 – 6 verso.

Doi ani mai târziu, situația era aproape neschimbată. Linia – evaluată la aproximativ 50 milioane lei – nu era nici întreținută, nici dată în exploatare, Prefectura renunțând la inițiativa prezentată mai sus.

Renumitul profesor Constantin C.Giurescu, în calitate de deputat a încercat să sensibilizeze Parlamentul României în ceea ce privește repunerea liniei în circulație, dar discursurile domniei sale „...nu au găsit ecou în sufletul guvernanților”⁴².

În primăvara anului 1937, ca urmare a insistențelor venite din partea Prefecturii județului Putna, Ministerul Lucrărilor Publice și al Comunicațiilor consimte să demareze o anchetă referitoare la posibilitățile de repunere în circulație a liniei Mărășești – Munții Vrancei. Evenimentul urma să aibă loc la 4 mai⁴³.

Membrii Comisiei de anchetă s-au întrunit în Stația C. F. R. Mărășești, alcătuirea ei fiind următoarea:

- un inspector, delegat al Direcției Tehnice din cadrul ministerului amintit anterior
- delegatul Marelui Stat Major pe lângă Grupul Inspecțiilor de Exploatare C. F. R. Galați
- doi delegați ai Direcției de Întreținere C. F. R.
- delegatul Inspecției Teritoriale Galați
- delegatul Direcției Generale a Drumurilor
- delegatul Direcției Generale Poștă – Telegraf – Telefon
- doi delegați ai Casei Pădurilor Statului
- Președintele Camerei de Comerț și Industrie Focșani
- Secretarul aceleiași instituții
- Reprezentantul proprietarilor din zona deservită de linie, E. Balassinovici⁴⁴.

În cadrul lucrărilor Comisiei s-a amintit faptul că în 1928 linia în cauză a fost concesionată Societății „Oituz” pe o perioadă de zece

⁴² „Mișcarea Putnei”, Anul I, nr. 1, 10 iulie 1935, p. 2.

⁴³ A.N.Vn., fond Prefectura Județului Putna, dosar nr. 97 / 1937, f. 57.

⁴⁴ *Ibidem*, f. 58.

ani, ea obligându-se să efectueze „cărăușie publică de mărfuri și călători”.

Ulterior, Societatea „Oituz” a renunțat la concesionare în favoarea fostului proprietar, ajungându-se la izbucnirea unui conflict de interese între Ministerul de Finanțe și Societatea „Tișița”.

În cele din urmă, Statul s-a decis să predea acesteia inventarul propriu (instalații de exploatare forestieră, material de cale ferată și material rulant).

Deoarece Societatea „Tișița” nu avea drept de concesionare pentru această linie, dar „...sunt interese generale și capitale ca această linie să fie redată circulației”, s-a decis desfășurarea unei noi anchete, la 4 iunie, la Focșani.

Pe lângă cei deja prezenți la 4 mai, erau așteptate să participe la lucrări toți cei interesați de linia Mărășești – Munții Vrancei, un alt mare proprietar din zona deservită de linie, deținător el însuși de cale ferată – Al. S. Zisu (Zisso), Direcția Minelor și „...parlamentarii cari au făcut interpretări în parlamentul Țării”. Tuturor participanților li se cerea să redacteze „un memoriu în care să argumenteze temeinic necesitatea punerii în funcțiune a liniei”, cu evaluări financiar – contabile și situații statistice ⁴⁵.

Prefectura Județului Putna și Consiliul Județean aveau să convoace și Consiliile comunelor deservite de linie, „astfel încât toate avizele să fie prezentate prin delegații respectivi la data anchetei” ⁴⁶.

Se ajunge acum la concluzia că cei 120 de km de cale ferată (luându-se în calcul probabil toate ramificațiile, inclusiv liniile de garaj) sunt mult prea importanți pentru economia județului pentru a se renunța la acest drum de fier.

Linia în cauză avea drept punct terminus importantul nod feroviar Mărășești, care asigură legătura cu Țara (inclusiv cu porturile Dunărene Galați și Brăila).

⁴⁵ Ibidem.

⁴⁶ Ibidem, f. 59.

Linia deservea comunele Făurei – Garoafa și Bătinești, de unde se încărcau – în vederea aprovizionării întregului județ – un număr mare de vagoane cu legume produse în zonă, grădinăritul fiind și astăzi – ca și atunci – ocupația exclusivă a locuitorilor acestor așezări.

Tot de această linie beneficiau și comunele care intră în componența celebrei podgorii Panciu – Țifești, Clipicești, Panciu cu actualele cartiere, Străoane – și care furnizau pentru piața internă vinurile foarte apreciate și căutate, în cantități mari.

Linia era de mare folos și pentru comunele Varnița – producătoare de var și piatră de var -, Vizantea și Soveja – stațiuni balneare și climaterice, fără a uita pe cele forestiere (de la Răcoasa la Tulnici).

Cu alte cuvinte, afirmau participanții, existența liniei garanta starea înfloritoare a zonei deservite de linie, bazată pe valorificarea și schimbul de produse.

Devenind agricultori și la câmpie, în urma împrumietării din 1921, locuitorii din zona de munte au receptat linia ca pe un „*enorm avantaj, transportând cu ușurință recoltele de porumb și de grâu ... cu tot prețul urcat ce Societatea îl percepea*”⁴⁷.

Înteruperea circulației a însemnat o stare generală de înapoiere: „*Viața e mai aspră, mai grea, locuitorii mai sărăciți, copii prost hrăniți și piperniciți și bolile sociale nemiloase și-au făcut apariția*”.

Drept urmare, Prefectura Județului Putna relua ideea preluării liniei și reînceperii circulației, ideal fiind a se normaliza (lărgi) ecartamentul acesteia.

Materialul rulant se găsea într-un stadiu destul de bun de conservare, rămânând însă de refăcut terasamentele, podurile și podețele.

Linia Mărășești – Munții Vrancei avea și o reală importanță strategică, fapt dovedit în timpul Primului Război Mondial.

⁴⁷ *Ibidem*, f. 63 – 63 verso.

Prin menținerea liniei „s-ar da acestei frumoase și bogate regiuni ... un nou impuls de viață și oamenii ar începe să cunoască o nouă eră de propășire” și nu s-ar abandona „în întuneric și mizerie”. Populația din zonă – considera Prefectura - „curat românească, harnică și cuminte” – merita efortul cerut Statului român ⁴⁸.

La rândul ei și Camera de Comerț și Industrie Focșani a intervenit pentru menținerea liniei, primind „toate asigurările date de organele superioare” ⁴⁹.

Cu toate acestea, cursul evenimentelor a avut o altă evoluție decât cea dorită de autoritățile putnene.

În condițiile în care Societatea Anonimă pe Acțiuni pentru exploatarea de păduri „*Tișița*” intrase în lichidare, nemaivând front de lucru, la 11 iunie 1937 aceasta a solicitat acordarea autorizației de demontare a liniei aflate în discuție, a cărei lungime totală, cu tot cu ramificații, era de 120 km.

În ziua următoare, Ministerul Lucrărilor Publice și al Comunicațiilor înștiința Prefectura Județului Putna că linia Mărășești – Munții Vrancei a redevenit proprietatea Societății „*Tișița*”, în urma unei înțelegeri încheiate cu Ministerul de Finanțe. Pentru a aproba cererea Societății referitoare la demontarea liniei, ministerul în cauză cerea Prefecturii întocmirea unui aviz din care să rezulte dacă este sau nu de acord cu desființarea acestui drum de fier ⁵⁰.

Totodată însă, Ministerul amintit atrăgea atenția Prefecturii să nu aprobe Societății „*Tișița*” „nici un fel de demontare sau ridicare din linie sau material rulant”, decât numai după obținerea aprobărilor necesare. Și aceasta deoarece „*chestiunea*” era „în curs de tratare” ⁵¹.

În cursul aceleiași luni, Societatea „*Tișița*” avea să obțină autorizația cerută ⁵², la 26 iunie litigiul fiind deja stins. Tot atunci,

⁴⁸ *Ibidem*, f. 64.

⁴⁹ *Ibidem*, dosar nr. 34 / 1939, f. 18 – 19.

⁵⁰ *Ibidem*, dosar nr. 97 / 1937, f. 62.

⁵¹ *Ibidem*, f. 67.

⁵² *Ibidem*, dosar nr. 76 / 1937, passim.

amintita Societate a dat dispoziții referitoare la ridicarea întregului material rulant (locomotive și vagoane), la „*demontarea șinelor de pe traseul liniei pe toată întinderea*” și a instalațiilor Fabricii de cherestea „*Carpați*” din Soveja ⁵³.

Reacțiile vrâncenilor nu au întârziat să apară. Reține atenția astfel Adresa înaintată de Primăria comunei Câmpuri Prefecturii județului Putna, prin care se justifică și se susține menținerea liniei Mărășești – Munții Vrancei.

Din document rezultă că toată populația rurală din zona Văii Șușiței dorea refacerea liniei, care „*mai dădea puțină viață*” regiunii. Distrugerea ei însemna pauperizarea locuitorilor. În noile condiții, ei nu mai puteau face negoț rapid și profitabil cu lemnul tăiat din pădurile proprii. De asemenea, prin dispariția liniei se dădea o grea lovitură regimului de exploatare a acestora, prin intermediul Cooperăției forestiere existente. În plus, vizitarea Mausoleelor de la Mărășești și Soveja și a fostei zone a frontului din timpul Primului Război Mondial (Câmpul istoric de la Mărăști și înălțimile Momâia, Răchitașul, Cocoșilă etc.) nu mai avea să fie atât de intensă ca în trecut. La rândul său turismul local avea mult de pierdut, de pe urma dispariției drumului de fier, făcându-se referire directă la Stațiunile balneo-climaterice Vizantea și Soveja.

În fine, se reamintește faptul că linia are o dublă importanță și pentru armată. Pe de altă parte, ea poate oricând fi de folos Marelui Stat Major și Garnizoanei Focșani asigurând rapid aprovizionarea cu furaje și lemne pentru foc și nu numai, existente în zonă din belșug. Pe de altă parte, pentru detașamentul încartiruit la Soveja, părțile locului oferă condiții ideale pentru instrucție (trageri, aplicații etc.) și pentru cazarmă, utilizându-se terenurile Statului.

În opinia Primăriei comunei Câmpuri, „*salvarea*” ar veni doar din partea Guvernului, care ar putea opri demontarea cel puțin pe porțiunea Mărășești – Soveja, deservindu-se astfel „*strictele nevoi ale regiunii*”. Pentru aceasta era însă nevoie de cel puțin două locomotive

⁵³ *Ibidem*, dosar nr. 97 / 1937, f. 69, dosar nr. 51 / 1939, f. 191.

și 20 de vagoane platformă și un singur vagon de călători. Cât despre refacerea liniei, aceasta s-ar putea realiza cu eforturi minime din partea Statului, în condițiile în care s-ar apela la Regimentul C. F. R. din cadrul Garnizoanei Focșani.

În încheierea Adresei, Primăria comunei Câmpuri cere Prefecturii de Putna „să interveniți pentru satisfacerea acetei mari doleanțe”⁵⁴.

Lucrările de demontare a liniei continuă și în 1938, ritmul lent de desfășurare al acestora fiind impus de rezolvarea problemei despăgubirilor datorate de Societatea „*Tișița*” comunelor deservite de linie, ele reprezentând contravaloarea terenurilor pe care trecea drumul de fier în cauză⁵⁵. La fel au stat lucrurile și pentru perioada 1939 – 1940⁵⁶.

De altfel, problema despăgubirilor se regăsește din plin în documentele cercetate.

Lucrările de documentare a liniei au afectat din nou terenurile locuitorilor putneni. La Tulnici de pildă, la începutul anului 1937 Societatea „*Tișița*” a fost nevoită să plătească proprietarilor individuali 30 lei pentru fiecare metru liniar de teren utilizat, pe o perioadă de patru ani⁵⁷. Ulterior, în cursul aceluiași an, Ministerul de Finanțe a dat un Ordin în virtutea căruia Societatea „*Tișița*” își putea demonta linia fără a plăti despăgubiri, ceea ce a declanșat protestul comunelor Răcoasa, Câmpuri, Soveja, Tulnici și Negrilești⁵⁸.

La 23 martie 1938, Prefectura Județului Putna a emis Ordinul nr.409, în baza căruia Societatea „*Tișița*” era liberă să-și demonteze linia, informând comunele deservite că între cele două părți s-a încheiat o tranzacție, despăgubirile cuvenite fiind virate în contul acestei instituții. În baza aceluiași Ordin, materialul rulant și de cale

⁵⁴ *Ibidem*, f. 69.

⁵⁵ *Ibidem*, dosar nr. 105 / 1938, *passim*.

⁵⁶ Petru Obodariu, *op. cit.*, p. 20.

⁵⁷ A.N.Vn., fond Prefectura Județului Putna, dosar nr. 95 / 1939, f. 118 – 118 verso.

⁵⁸ *Ibidem*, dosar nr. 51 / 1939, f. 191.

urmasu a fi păzite de jandarmi, prevenindu-se astfel producerea unor excese de către localnici ⁵⁹.

La Răcoasa, de pildă, forțele de ordine îi amenințau pe reclacitrânți „cu bătae și pedeapsă” ⁶⁰.

La 2 octombrie 1938, locuitorii din Răcoasa au trimis Prefecturii județului Putna, prin doi delegați (preotul din comună și un fospodar de fronte) o declarație referitoare la despăgubirile ce aveau să le primească din partea Societății „*Tișița*” pentru terenurile pe care s-a instalat calea ferată Mărășești – Munții Vrancei. În document se precizează următoarele: „*suma de lei 30.000 cuvenită – să fie întrebuințată de Dl.Prefect al județului pentru lucrări obștești ca: biserică, școală și alte opere, declarând categoric că noi obștenii renunțăm la drepturile ce ni se cuvin fiecăruia în parte din această sumă. ... Domnia sa să decidă cum crede de cuviință*” ⁶¹.

În octombrie 1938, se stabilesc și suma cuvenită obștii Tulnici: 120.000 lei . Banii urmau să aibă o triplă destinație: refacerea școlii, achitarea impozitelor obștii și a drepturilor bănești pentru fiecare dintre membrii acesteia ⁶².

La 16 martie 1939, urgentarea achitării despăgubirilor către comunele îndreptățite a făcut obiectul unei ședințe desfășurate la Prefectură. Se reamintește faptul că în baza înțelegerii survenite între Societatea „*Tișița*” și acestea din urmă, suma de 400.000 lei a fost depusă de către fostul proprietar al liniei la Administrația Financiară Putna. Timp de peste un an, în marea majoritate a cazurilor, comunele respective nu se hotărâseră cum să cheltuiască banii primiți ⁶³. Tocmai acest lucru avea să-l facă acum Prefectura, ce repartizează banii astfel:

a) Comuna Răcoasa – aceeași sumă menționată anterior pentru repararea Bisericii

⁵⁹ *Ibidem*, dosar nr. 95 / 1939, f. 118 – 118 verso.

⁶⁰ *Ibidem*, f. 118.

⁶¹ *Ibidem*, f. 119 – 121.

⁶² *Ibidem*, dosar nr. 51 / 1939, f. 145 – 145 verso.

⁶³ *Ibidem*, f. 191.

b) Comuna Câmpuri – 42.000 lei, destinați întreținerii drumurilor comunale

c) Comuna Soveja – 70.000 lei, pentru construirea Băii Populare

d) Comuna Negrileşti – 60.000 lei, pentru construirea localului de școală

e) Comuna Tulnici – aceeași sumă și aceeași destinație menționate anterior.

Era însă vorba de o primă etapă de împărțire a despăgubirilor. În cea de a doua, situația a fost următoarea:

a) comuna Răcoasa – încă 10.000 lei, pentru construirea de drumuri

b) comuna Câmpuri – încă 16.500 lei pentru localul de școală

c) comuna Soveja – încă 30.000 lei pentru clădirea Băii Populare

d) comuna Negrileşti – încă 10.000 lei, pentru localul școlii

e) comuna Tulnici – încă 10.000 lei, în același scop ⁶⁴.

În luna iulie, locuitorii comunei Tulnici, panicați de faptul că nu și-au primit încă despăgubirile, amenințau Prefectura Județului Putna că-și vor căuta dreptatea în instanță. Totodată, obștenii nu se sfiau să afirme răspicat: „... *pe nedrept ne-a fost răpit un bun al nostru (n.n. – pământul) cari noi l-am apărat până la ultima picătură de sânge, iar acum pe nedrept ni l-a răpit căci noi n-am autorizat pe nimeni să facă tranzacție în numele nostru, iar dacă s-a făcut, nu s-a făcut cu voia noastră și nu ne-a făcut nici forme de exproprieri*”.

Prefectura Județului Putna nu a cedat însă acestor amenințări. Cu alte cuvinte, decizia luată de fostul prefect, colonelul Arbore – suma cuvenită obștii Tulnici să intre în bugetul comunei rurale cu același nume – avea să rămână în picioare ⁶⁵.

În fine, în noiembrie 1939, ca urmare a cererii comunității locale, la Răcoasa banii rezultați din despăgubiri aveau să se

⁶⁴ *Ibidem*, f. 191 – 191 verso, 192.

⁶⁵ *Ibidem*, dosar nr. 95 / 1939, f. 118 verso.

cheltuiască pentru repararea localului de școală, renunțându-se la obiectivul inițial (repararea bisericii) ⁶⁶.

Desființarea liniei ferate Mărășești – Munții Vrancei a însemnat un adevărat șoc pentru localitățile pe care le deservea, regresul fiind mai mult decât evident. Grăitoare în acest sens este opinia Prefecturii județului Putna din 1937, anul în care au început lucrările de demontare a liniei: *„Starea sanitară era bine influențată cum și starea culturală a regiunii, lucru firesc prin mișcarea vîoaielor și viață civilizată ce împrăstie în juru-i o cale ferată, cu personal selecționat”*. Acest drum de fier *„întreținea, dacă nu complecta buna stare a populației neaoș vrânceană, cel puțin o viață mai omenească”*⁶⁷.

La mai bine de șase decenii de la desființarea liniei, profesorii Florica și Iulian Albu, autorii ultimei monografii dedicate comunei Soveja, afirmă că localitatea și Stațiunea cu același nume *„au pierdut cel mai valoros mijloc de transport, oamenii trebuind să se întoarcă exclusiv la căruțele cu cai, pe drumurile desfundate de ploii și trecând apele prin vaduri”*⁶⁸.

Refacerea căii ferate Mărășești – Munții Vrancei a constituit subiectul a nu mai puțin de zece memorii întocmite de fostul secretar al Primăriei orașului Focșani, Ioan Romanoai (1885 – 1978), în colaborare cu diverși intelectuali ai acestor locuri. Autor și coautor al multor proiecte care au dus la modernizarea județului Putna (ulterior Vrancea) și a capitalei acestuia, Ioan Romanoai a atras atenția autorităților locale asupra importanței reînființării liniei aflate în discuție în anii 1945, 1948, 1959, 1960, 1963, 1965, 1966, 1967, 1968 și 1972.

În viziunea sa, linia trebuia să aibă traseul Mărășești – Câmpuri – Vizantea – Soveja – Tulnici – Greșu, fiind deschisă astfel o nouă cale de comunicație cu Transilvania. Fiecare stație avea nevoie

⁶⁶ *Ibidem*, dosar nr. 51 / 1939, f. 238 – 239.

⁶⁷ *Ibidem*, dosar nr. 97 / 1937, f. 63 verso.

⁶⁸ Florica Albu, Iulian Albu, *op. cit.*, p. 156.

de rampe de încărcare, știut fiind că în zonă se puteau exploata nu doar masa lemnoasă, ci și zăcămintele de piatră atât de necesare pentru pavaje și construcții ⁶⁹. Din păcate totul a rămas la stadiu de deziderat.

Pentru Văile Șușiței și Putnei deopotrivă, linia Mărășești – Munții Vrancei a fost o adevărată fereastră spre lume, spre modernitate. Și dacă transportul mărfurilor a asigurat prosperitatea economică a zonei, cel a persoanelor a avut drept consecință vehicularea fără precedent a unor idei care au schimbat, încet – încet, mentalități mai mult sau mai puțin anacronice ⁷⁰.

⁶⁹ Ionuț Iliescu, *Ioan Romanoai (1885 – 1978)*, în *Cronica Vrancei*, vol. III, Editura Pallas, Focșani, 2002, p. 371 – 373.

⁷⁰ Petru Obodariu, *op. cit.*, p. 19.