

CALEA FERATĂ TECUCI – FĂUREI. MĂRTURII DOCUMENTARE

Ionuț Iliescu

Una din numeroasele căi ferate care trec pe teritoriul județului Vrancea de astăzi (fost Putna) este și Tecuci - Făurei. Atât documentele de arhivă, cât și presa locală prezintă o serie de informații interesante referitoare la acest subiect, în măsura în care existența liniei aflată în discuție a afectat, într-un fel sau altul, comunitatea vrânceană.

Linia Tecuci – Făurei apare în sursele cercetate încă din 1915, prilej cu care aflăm că la 27 mai același an, Direcțiunea Generală a Căilor Ferate Române, de comun acord cu conducerea Ministerului Lucrărilor Publice a decis reînceperea lucrărilor la terasamentele și podurile de pe linia mai sus - menționată.

Realizarea acestui obiectiv presupunea însă ocuparea prin expropriere a unor terenuri aparținând locuitorilor din comuna Suraia, județul Putna. Ei nu au fost de acord însă cu acest sacrificiu pe care Statul, în numele utilității publice, îi obliga să-l facă, manifestându-se însă într-un mod brutal, violent.

Conform mărturiei inginerului Gheorghe Romașcu, antreprenorul lucrărilor, la 15 iunie 1915, mai mulți surăieni l-au bătut pe unul din subalternii săi direcți, punându-i pe fugă pe ceilalți lucrători. A doua zi, el s-a văzut nevoit să informeze de urgență Direcțiunea Generală C. F. R. *„că întâmpină mari dificultăți în executarea lucrărilor din cauza locuitorilor ... , care vin pe șantier*

bătănd și alungând pe lucrători, răsturnând și stricând materialele de cale, pricinuindu-i cu modul acesta mari pagube”¹.

La 29 iunie, Prefectura Județului Putna era, la rândul ei, informată despre această neplăcută stare de lucruri: deși Statul dorea realizarea acestei linii într-un timp cât mai scurt, lucrările au fost sistate. Pentru a fi reluate, se cerea intervenția autoritară a Secției de Jandarmi Suraia, pedepsindu-i pe turbulenți și asigurând integritatea fizică a muncitorilor care lucrau la noua cale ferată. Prefectura avea să intre imediat în acțiune, alertând șeful Secției menționate mai sus și pe administratorul plasei Biliiești².

În zilele următoare, Prefectura Județului Putna s-a grăbit să dea Direcțiunii Generale C. F. R. toate asigurările privitoare la intrarea în normal a situației de la Suraia. Totodată însă, Prefectura ținea să precizeze că surăicnii – oameni îndeobște pașnici – au avut motive întemciate să recurgă la manifestări violente.

La început se pare, sătenii s-au prezentat la șantier, plângându-se conducerii acestuia de pagubele produse de angajații săi, care distrug cu nepăsare holdele și semănăturile. Nefiind luați în seamă și în disperare de cauză fiind, surăienii au recurs așadar de modalități extreme de acțiune, pentru a nu-și vedea producțiile agricole distruse în totalitate³.

La construirea acestei linii s-au folosit și materialul de cale ferată îngustă (decauville) deținut de inginerul Marin Stroescu. În 1920 acesta a fost despăgubit, primind înapoi materialul de cale ferată cedat în anii anteriori în urma desființării liniei ferate înguste Râmnicu Sărat - Muftiu (Stație de cale ferată din județul Brăila, pe ruta Făurei - Brăila).

¹ Serviciul Județean al Arhivelor Naționale Vrancea (în continuare se va cita: S. J. A. N. Vn.), fond Prefectura Județului Putna, dosar nr. 62 / 1915, f. 59 – 59 verso.

² *Ibidem*.

³ *Ibidem*, f. 60.

Pentru a-și recupera bunurile, proprietarul a trebuit să ceară, la rândul-i, intervenția jandarmilor, deoarece acestea fuseseră însușite în mod abuziv de către locuitorii comunelor Ungureni, Vulturul, Călienii și Obilești din județele Putna și Râmnicu Sărat ⁴. Prefectura Județului Putna a grăbit soluționarea acestui caz și ca urmare a insistențelor venite din partea Ministerelor Lucrărilor Publice și de Interne, în lunile octombrie și noiembrie ale acestui an ⁵.

Pentru următorii 20 de ani, documentele de arhivă nu mai fac vreo mențiune legată de existența acestei linii.

Din corespondența purtată la finele anului 1945 între Ministerul Comunicațiilor și Lucrărilor Publice și Prefectura Județului Putna, rezultă o serie de date interesante referitoare la linia în discuție. Aflăm astfel că, prin Decretul nr. 58 din 10 martie 1944, lucrările de construire a liniei Făurei – Tecuci au fost declarate de utilitate publică, realizabile în regim de urgență. Aceasta a însemnat, între altele, ocuparea de către organele C. F. R. a suprafeței de 14.997,25 m.p. islaz comunal, aflat în proprietatea comunei Boțârlău din județul Putna.

În noiembrie 1945, Ministerul mai sus - menționat cerea Prefecturii Județului Putna să intervină pe lângă Primăria Comunei Boțârlău „*Spre a se obține avizul pentru trecerea în mod gratuit, în folosul C. F. R.*” ⁶ a islazului respectiv. Avizul era cu atât mai necesar cu cât lucrările la linia Făurei – Tecuci intrau într-o nouă etapă, în vara acestui an lucrându-se la podul peste Putna de la Boțârlău ⁷.

Lucrările aveau să continue și în primăvara anului 1946, cu aceeași lipsă de grijă a lucrătorilor C. F. R. față de proprietățile surăienilor, reeditându-se astfel distrugerea parțială a recoltelor,

⁴ *Ibidem*, dosar nr. 70 / 1920, f. 100.

⁵ *Ibidem*, f. 99.

⁶ *Ibidem*, dosar nr. 30 / 1946, f. 75.

⁷ *Ibidem*, dosar nr. 25 / 1945, f. 31.

semănăturilor și terenurilor, ca în perioada interbelică. De această dată însă, C. F. R. se obliga să ofere celor în drept despăgubirile cuvenite ⁸.

Primăria Comunei Boțârlău avea să întocmească pentru Prefectura Județului Putna avizul mai sus - menționat abia în decembrie 1946, terenul de islaz comunal urmând a fi folosit cu gratuitate de către C. F. R. ⁹. Evenimentul s-a produs însă la începutul anului următor. Tergiversările Primăriei Comunei Boțârlău au cedat doar în fața ordinelor trimise în teritoriu de către Ministerul Lucrărilor Publice și cel al Afacerilor de Interne ¹⁰.

La 8 noiembrie 1948 s-a inaugurat doar o parte a liniei Făurei - Tecuci - și anume Făurei - Suraia - într-un cadru festiv. Din cuvântările ținute cu acest prilej de către reprezentanții organelor C. F. R. și ale administrației locale rezultă că lucrările la această linie, începute în 1944 și intensificate în anii 1945 și 1946, s-au terminat la 7 mai 1947.

Noua linie urma să fie continuată până la Tecuci, pentru ca traseul Iași - București (via Urziceni) să fie scurtat cu aproape 100 km. Până atunci însă, între Făurei și Suraia urma să circule un singur tren mixt, la 24 de ore.

În fața numeroasei asistențe a luat cuvântul primarul comunei Suraia, Manole Bălășoiu, care a subliniat importanța locală și regională a liniei Făurei – Suraia. I-au urmat șeful Stației Suraia și judecătorul G. Zoicescu, ei evidențiind avantajele noului drum de fier realizat ¹¹.

În vederea prelungirii căii ferate Făurei – Suraia până la Tecuci, la 25 iunie 1948, Comisia Interimară a Județului Putna a decis trecerea parcelei nr. 338 din Suraia, proprietatea județului Putna, în deplina folosință a C. F. R. Hotărârea a fost luată ca urmare a Adresei provenite la 14 mai 1948 din partea Direcției Coordonării din cadrul

⁸ *Ibidem*, dosar nr. 30 / 1946, f. 7, 8, 11.

⁹ *Ibidem*, f. 90 - 91.

¹⁰ *Ibidem*, dosar nr. 30 / 1947, f. 3.

¹¹ „Zorile Putnei”, Anul III, nr. 133, vineri, 13 noiembrie 1947, p. 2.

Ministerului Comunicațiilor și a Ordinului emis la 5 iunie același an, de către Direcția Administrației și Finanțelor Locale din cadrul Ministerului Afacerilor Interne, cu privire la cedarea acelei parcele Căilor Ferate Române, cu gratuitate. Terenul în discuție era trecut în planul și tabela de exproprieri întocmite în vederea realizării liniei Făurei – Tecuci. În fapt, linia nu putea fi realizată dacă nu se traversa drumul județean Focșani – Boțârlău – Suraia. Cedarea acestui teren nu aducea, este drept, vreun prejudiciu intereselor județene, fapt recunoscut de Prefectură ¹². Ulterior s-au mai expropriat în zonă, în același scop și în aceleași condiții, alte 16 parcele. Singura deosebire viza proprietarul acestora: dacă în cazul parcelei nr. 338, proprietar era Prefectura Județului Putna, cele 16 parcele se aflau în proprietatea comunei Suraia ¹³.

Dată în funcțiune la 17 noiembrie 1949 ¹⁴, linia Făurei – Tecuci asigura o legătură mai bună între sudul și sud - estul țării, pe de o parte și Moldova, pe de altă parte, „descongestionându-se linia Buzău – Ploiești – Focșani și dându-se posibilitatea punerii în valoare a regiunilor agricole din nordul Bărăganului și din sudul Moldovei” ¹⁵.

Dorind a fi în asentimentul vrâncenilor interesați de istoria locală, se impune prezentarea unui scurt istoric al liniei Făurei – Tecuci, reliefată până acum doar pe baza surselor arhivistice disponibile și a celor oferite de biblioteci. Acest lucru reclamă însă consultarea obligatorie a unor recente monografii de specialitate, riguroase și sistematice, ele fiind sursele informațiilor prezentate în continuare.

¹² S. J. A. N. Vn., fond Prefectura Județului Putna, dosar nr. 29 / 1948, f. 11 – 11 verso.

¹³ *Ibidem*, f. 13 - 15.

¹⁴ Radu Bellu, *Mică monografie a Căilor Ferate din România*, vol. IV, *Regionalele de cale ferată Galați și Constanța*, Editura Publiferom, București, 1999, p. 362.

¹⁵ Constantin Botez, Dem. Urmă, Ion Saizu, *Epopoea feroviară românească*, Editura Sport - Turism, București, 1977, p. 138.

La art. 6 al Legii nr. 486, publicată în Monitorul Oficial nr. 251 din 23 februarie 1910, se prevedea că linia Făurei – Tecuci - parte integrantă a liniei Urziceni – Făurci – Tecuci este de utilitate publică, lucrările urmând să înceapă în regim de urgență.

Pentru realizarea acestui drum de fier de importanță strategică s-a înființat, în același an, Direcția de Construcție a căii ferate Făurei - Tecuci.

Constructorul – Direcțiunea Generală C. F. R. – avea să realizeze până în 1913, studiile și proiectele acestei căi ferate, prin Direcția Lucrărilor Noi. Obiectivul s-a realizat în exclusivitate din veniturile Statului, care s-a văzut nevoit, în 1914, să recurgă nu doar la propriul buget, ci și la împrumutul intern.

Prima etapă a lucrărilor pentru care s-a apelat și la Brigada de Căi Ferate s-a desfășurat între anii 1913 – 1916. Tot ce s-a realizat în această perioadă avea să fie demontat și transportat în alte zone de către armata germană, în timpul Primului Război Mondial.

Lucrările la această calc ferată au sistat până în 1940, Statul acordând atenție altor trasee.

Ca urmare a Dictatului de la Viena, din vara aceluiași an, drumurile feroviare care făceau legătura cu nordul Transilvaniei au fost întrerupte. În noul context, realizarea căii ferate București – Urziceni – Făurei – Tecuci reprezenta pentru Statul Român un obiectiv de maximă importanță.

Până în vara anului 1942, Divizia a II-a Studii București, Inspecția L. S. I. Buzău și Secția de Construcții L. S. II Făurei, condusă de inginerul Dumitru Iordănescu, realizează studiile și proiectele necesare.

Lucrările propriu-zise începuseră din 1941, efectuându-se până în august 1944. La 23 august 1944 s-a dat în exploatare linia Făurei – Ciorăști (n. n. Ciorăștii Mari), construcțiile din stații fiind realizate în această primă etapă doar din lemn. Linia – cu o lungime de 44 km – trebuia continuată până la Tecuci. Lucrările - avansate, de altfel, stagnau din cauza nerealizării podului de la Suraia, peste Siret.

În perioada 1945 – 1946 s-a lucrat intens la terasamente, locuințe de serviciu și clădiri de călători.

Terminarea podului în 1949 a însemnat inaugurarea liniei Făurei – Tecuci, la 16 octombrie același an, unindu-se segmentele Făurci – pod Suraia cu Tecuci – pod Suraia.

După această dată, linia Făurei – Tecuci – administrată de Regionala C. F. Galați –, a fost în continuu modernizată, realizările din anii 1956, 1957, 1960, 1975 și 1978 fiind hotărâtoare în acest sens (suprastructură, lucrări de artă, material rulant, siguranța circulației, clădiri de călători pentru stații și halte, birouri de mișcare, cabine de acari, instalații de telegraf Morse, posturi telefonice, instalații de asigurare, semnale mecanice).

Lucrări de refacție s-au făcut în anii 1949, 1962 – 1963 și 1971 – 1972. S-au folosit, pe rând, trei tipuri de șine: 45, 49 și 54.

Traficul de călători a înregistrat o evoluție relativ ascendentă: două perechi de trenuri pe zi, în 1950, cinci în anii 1970, 1980 și 1998 și șase – în 1960 și 1990.

Deoarece, realizarea podului de la Suraia, peste Siret, a implicat un efort deosebit de proiectare și execuție, trebuie amintit faptul că, Statul a dorit realizarea lui încă din 1915, lucrările fiind abandonate un an mai târziu, din cauza izbucnirii Primei Conflagrații Mondiale.

Peste aproape trei decenii, în 1944, studiile, planurile, lucrările s-au reluat, constatându-se că albia Siretului s-a deplasat cu aproape jumătate de kilometru spre Făurei (urmașii unor localnici susțin că o asemenea modificare a albiei râului amintit – însemnată și într-un timp relativ scurt – s-a datorat atât inundațiilor, cât și existenței unei mase importante de pietriș, neexploatăată pe atunci în regim de balastieră, care lovea în maluri, distrugându-le sistematic). S-a dorit atunci construirea unui pod mixt – pentru șosea și cale ferată – lung de aproape 500 m.

Din cauza războiului, lucrările se reiau în 1945, intenționându-se realizarea unui pod de lemn, provizoriu. S-a renunțat însă relativ repede și la acest proiect.

La 1 aprilie 1948 s-a deschis Șantierul Special L. S. Suraia care trebuia să realizeze un pod solid, din fier și zidărie (beton), lung de aproape 429 m. Efectivul lucrătorilor a fost de 500 de oameni pe zi, obiectivul fiind inaugurat la 16 octombrie 1949.

Stațiile și haltele vrâncene ale liniei sunt următoarele:

a) Spătaru – haltă inaugurată la 23 august 1944, cu cinci linii de circulație de atunci și până în 1998; arc clădire de călători din ianuarie 1966

b) Ciorăștii Mari – Stație inaugurată la aceeași dată cu patru linii de circulație, în aceeași perioadă, arc clădire de călători din ianuarie 1966

c) Tătăranu – haltă înființată la 16 august 1949, cu două linii, în aceeași perioadă; arc clădire de călători din ianuarie 1966

d) Bordeasca Nouă (denumită într-un timp și Obilești) – Stație inaugurată la 16 octombrie 1949, beneficiind de patru linii, de circulație până în 1998, arc clădire de călători tot din ianuarie 1966

e) Boșârlău – haltă inaugurată la 16 octombrie 1949, tot cu patru linii de circulație și clădire de călători din 1992

f) Suraia – Stație inaugurată la 16 octombrie 1949, tot cu patru linii de circulație; arc clădire de călători inaugurată în ianuarie 1966.

Până în 1949, linia a fost deservită de Depourile Buzău și București, iar de atunci și până în prezent – de Depoul Tecuci. De-abia în anul 1972 locomotivele cu abur au lăsat loc celor de tip Diesel, folosite în continuare pentru transport mixt.

Cu începere din 1980, de acest drum de fier beneficiau două linii industriale, Stația de racordare fiind Suraia. Ele deserveau în anul 1998 doi agenți economici: COMCEREAL S. A. Vrancea și ROMAGREMIN Focșani (unitate profilată pe produse de balastieră). Cele două linii aveau o lungime de 858 respectiv 4.714 m. Tot din 1980, Stația Ciorăștii Mari deservea și linia industrială COMCEREAL S. A. Vrancea, cu o lungime de 817 m.

Pe linia Făurei – Tecuci au circulat mai multe tipuri de locomotive cu aburi, după cum urmează:

- a) Locomotivă cu aburi Seria 50, între 1944 – 1976, pentru transport – marfă
- b) Locomotivă cu aburi Seria 230, între 1943 – 1979, pentru transport de călători
- c) Locomotivă cu aburi seria 324, între 1943 – 1975, pentru transport mixt
- d) Seria 140.200, între 1943 – 1976, pentru transport mixt
- e) Seria 150.000, între 1961 – 1975, pentru transport marfă ¹⁶.

Locomotivelor cu abur Seria 50, fabricate la St. E. G. Viena, în 1877, costau fiecare câte 124.000 lei și au servit și la transport mixt. O asemenea locomotivă avea o lungime de 14, 82 m, o greutate de 34 tone și o viteză maximă de 72 km / h ¹⁷.

Locomotivelor cu abur și tender, Seria 230, au fost construite între 1907 – 1940 de 11 firme germane (din Hanovra, Magdeburg, Berlin, Köln etc.) și două din România (U. D. Reșița și „N. Malaxa” București. Construite în vederea tractării garniturilor de călători și mărfuri pe linii principale și secundare, aceste locomotive aveau o mare mobilitate, întreținându-se destul de ușor și consumând relativ puțin combustibil. Costul unei asemenea locomotive era de 2.250.000 – 2.450.000 mărci germane, respectiv 39,159 dolari.

Locomotivelor de acest tip aveau arderea mixtă – cărbune și păcură.

O astfel de locomotivă avea o lungime de 18,59 m și o greutate de 77 tone. Putea atinge o viteză maximă de 100 km / h ¹⁸.

Construite de M. A. V. Budapesta, între 1909 – 1923, locomotivelor cu abur Seria 324 au fost folosite pe liniile secundare de la noi. Cele trei variante – Compound, Gemeni și Brothorn – erau ușor de exploatat și întreținut, intrând în reparații capitale în perioada anilor 1958 – 1960.

¹⁶ Radu Bellu, *op. cit.*, p. 67, 321 – 325, 353 - 354.

¹⁷ Idem, *România. Locomotive cu abur. Steam Locomotives (1854 – 2003)*, Editura Filaret, București, 2003, p. 106.

¹⁸ *Ibidem*, p. 278 - 281.

În anul 1918, ele au intrat în proprietatea Parcului C. F. R., de acestea beneficiind marca majoritate a depourilor din țară. Costând între 97.200 și 104.400 coroane, o astfel de locomotivă avea ardere mixtă - lemn - cărbune, fiind dotată cu sistem de încălzire pentru vagoane și vitezometru.

Locomotivele din această serie aveau lungime de 17,53 m, o greutate de 60,1 tone și viteza maximă de 75 km / h ¹⁹.

Locomotivele din seria 140.200 au fost fabricate între 1920 – 1922 de firmele Florisdorf – Viena, Schneider – Creusot (Franța) și Skoda Plzen (Cehoslovacia).

Achiziționate după 1918, ele serveau pentru transport mixt, arderea fiind mixtă (cărbune și păcură). Aceste locomotive înregistrau rezultate bune în exploatare, consumul fiind relativ redus.

Costând 778.270 franci francezi, ele aveau aceleași dotări tehnice ca în cazurile precedente.

În anul 1920, cu astfel de locomotive a fost dotat și Depoul de locomotive Tecuci. Atingând o viteză maximă de 50 km / h, locomotivele din această serie aveau o lungime de 17,46 m și o greutate de 68 tone ²⁰.

În fine, locomotivele cu abur și tender seria 150.000 au fost fabricate între 1946 – 1960 la U. D. R. Reșița și „N. Malaxa” – ulterior „23 August” – din Capitală, după un model german, căruia i s-au adus îmbunătățiri. La astfel de locomotive arderea era mixtă (cărbune – păcură).

O astfel de locomotivă putea atinge viteza maximă de 80 km / h, având o lungime de 22,24 m și o greutate de 86,85 tone ²¹.

Informațiile furnizate de documentele de arhivă și de publicațiile de specialitate mai vechi sau recente creează astfel un tablou cât se poate de grăitor asupra a ceea ce a însemnat pentru județul Vrancea linia ferată Făurei - Tecuci.

¹⁹ *Ibidem*, p. 311 - 313.

²⁰ *Ibidem*, p. 384 - 386.

²¹ *Ibidem*, p. 416 - 418.