

# CONTRIBUȚII LA ISTORICUL CĂII FERATE PANCIU - MĂRĂȘEȘTI (1900 - 1948)

Ionuț Iliescu

În condițiile unei economii aflată în continuă dezvoltare, calea ferată a marcat un moment de cotitură în ceea ce privește transportul persoanelor și mărfurilor.

Peste tot în lume –și implicit în spațiul românesc, cu începere din a doua jumătate a secolului XIX- drumul de fier a oferit condiții optime pentru intensificarea economiei de schimb, unificarea piețelor, stimularea producției, asigurând transport mai ieftin, pe scară largă, rapid, după un orar sistematic și în siguranță.<sup>1</sup>

În condițiile în care căile ferate realizate de Stat nu puteau acoperi necesitățile economice locale, extinderea rețelei feroviare s-a făcut prin efortul societăților particulare.

Asigurând transport mixt, cu caracter local (zonal), aceste întreprinderi, din ce în ce mai numeroase au fost încurajate de către statul român, considerându-le, „... un ajutor prețios în opera de împânzire a țării cu rețele de căi ferate. “ În acest scop au fost promulgate Legile din 1898, 1900, 1905 și 1926.

Statul și-a rezervat dreptul de exploatare a căilor ferate principale și secundare, menținând liniile locale în exploatarea societăților particulare. În cazul în care aceste linii ajungeau să fie de interes general, Statul era îndreptățit să preia exploatarea de la investitorii particulari, anulându-se contractele de concesiune și de arendare încheiate între cele două părți.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> **Enciclopedia României**, vol. IV Economia Națională, Circulație, Distribuție și Consum, Imprimeria Națională, București, 1943, p.49

<sup>2</sup> *Ibidem*, p. 74

În ciuda inaugurării căii ferate Roman- Mărășești- Tecuci-Barboși – Galați – București – Craiova - Vârciorova, în 1872 și liniei Buzău – Mărășești, în 1881 <sup>3</sup>, județul Putna rămâneau destule trasee nedeservite de căi ferate, a căror necesitate se resimțea încă. Una dintre acestea a fost și Panciu – Mărășești, istoria căii ferate care avea să lege cele două orașe constituind subiectul rândurilor de față.

În calitate de senator al Partidului Național Liberal, juristul Gheorghe M. Orleanu (1859-1916) a cerut guvernului, în primăvara anului 1888, construirea unei căi ferate de 9 km lungime care să lege orașele Panciu și Mărășești. „*D. Ministru respectiv - spune Orleanu - a promis că la ocazie de noi cereri de construire, se va prevedea și una pentru Târgul Panciu.*” <sup>4</sup> „Ocazia” nu avea însă să se ivească prea curînd.

În anul 1900, Nicolae Gabrielescu a pus bazele Societății Anonime Vrancea, la Focșani, cu un capital de 500.000 lei, în vederea construirii, și exploatării căii ferate particulare Mărășești - Panciu. <sup>5</sup>

La 10 octombrie, această Societate a înaintat ministrului Lucrărilor Publice un Memoriu prin care solicită concesionarea liniei mai sus menționate.

Prima parte a Memoriului scoate în evidență necesitatea acestei linii. Inginerul Gabrielescu afirma că se impunea legarea micului oraș Panciu cu liniile de cale ferată ale Statului, facilitându-se, înainte de toate, transportul vinurilor din localitate, care se făcea cu mare greutate până la acea dată. Prin această linie, întreaga Vrancea - susținea Nicolae Gabrielescu – regiune bogată și frumoasă, dar neexploată, va fi mult accesibilă oamenilor de afaceri și călătorilor.

În plus, opina Gabrielescu, această linie se putea prelungi linii de exploatare economică și forestieră, identificându-se noi surse de venituri pentru populația județului Putna, prin exploatarea pădurilor,

<sup>3</sup> Radu Bellu, **Mică monografie a Căilor Ferate din România**, vol.IV, **Regionalele de cale ferată Galați și Constanța**, Editura Publiferom, București, 1999, p. 183

<sup>4</sup> Arhiva Muzeului Vrancei (în continuare se va cita: A.M.Vn.), dosar nr.22597, f.147

<sup>5</sup> Radu Bellu, *op.cit.*, p. 183

păcurii, cărbunilor, materialelor și produselor caracteristice regiunii muntoase.

Odată cu deschiderea acestei linii, afirma solicitantul, se mărea implicit traficul pe liniile Statului.

A doua parte a Memoriului face referire la felul liniei: „în vederea traficului destul de însemnat ce poate să aibă această linie și pentru a ușura stația Mărășești de îngrămădirea materialelor de transport, această linie se va construi după tipul liniilor secundare cu cale largă.”

În ceea ce privește traseul – conform planului anexat Memoriului, în partea a treia – linia urma să iasă din Gara Mărășești către Focșani, descriind o curbă pentru a se îndrepta direct către Panciu. Din cauza înălțimii dealului, linia se va desfășura corespunzător, ajungându-se astfel la platoul superior pe care este amplasat orașul.

Cât despre exproprieri, terenurile urmau a fi în parte cedate de proprietari, restul urmând a fi expropriate conform legilor în vigoare.

Următoarele capitole au vizat rampele – cea maximă nedăpășind 20% – razele – cea minimă fiind, aidoma cu cele admise pentru căile secundare economice – și viteza trenurilor – 40 km/h, valoare maximă admisă pentru liniile locale.

Șinele se menționează în Memoriu – aveau să fie de tip 24, folosit de Stat la liniile secundare, iar traversele – din stejar sau fag crenzetat, conform cu tipurile utilizate pentru asemenea linii.

Balastul folosit urma să aibă, grosimea și dimensiunile conform tipului, liniei, precum și calitatea cerută de Minister.

La rândul lor, podețele de zidărie vor prezenta garanțiile de siguranță, urmând a fi construite după calcule admise și recomandate de Minister.

Gările – se susține în Memoriu – aveau să fie construite în chip economic, satisfăcând toate cerințele traficului, inclusiv de igienă.

Celelalte lucrări – împrejmuiți, telegraf, semnale, semafoare, borne kilometrice, borne pentru limitele de expropriere și indicatori de pantă urmau a fi construite conform cu Caietul de sarcini și Proiectul

care vor fi prezentate de Societatea Anonimă „Vrancea”, cerându-se Ministerului aprobarea lor.

În ceea ce privește materialul de exploatare, în Memoriu se afirmă că linia va fi înzestrată, la început, cu două locomotive Tender, două vagoane clasa I și a II-a, două vagoane clasa a III-a, două vagoane de siguranță, 15 vagoane pentru marfă, două vagonete și o drezină.

Cu timpul, în funcție de necesitățile traficului, materialul de exploatare va fi mărit, în conformitate cu reglementările Ministerului Lucrărilor Publice.

Tarifele vor avea aceleași valori cu cele practicate de Stat, „...cu un spor oarecare, ținându-se seamă și de cheltuielile ocazionate în plus pentru o asemenea linie.”

La ultimul capitol „Dispozițiuni finale” - se precizau următoarele: „Transporturile poștale, exploatarea telegraficului,” transporturile militare ale agenților Statului, precum și îndatorirea față de regulamentul de exploatare și de siguranță publică, vor forma obiectul unor condițiuni speciale în actul de concesiune și în conformitate cu cerințele uzitate de Minister în asemenea cazuri.

Construcția și exploatarea liniei se vor începe în termenul prescris de lege.<sup>6</sup>

La 23 octombrie 1900, Divizia I Poduri, Șosele și Căi Ferate din cadrul Ministerului Lucrărilor Publice informa Prefectura Județului Putna că N. Gabrielescu a cerut – în baza legii promulgate cu Înaltul Decret Regal nr. 1524 din 23 martie 1900 - autorizația de construire și exploatare a liniei ferate de inițiativă privată Mărășești – Panciu.

În conformitate cu această lege, Prefectura trebuia să facă în localitățile interesate o anchetă referitoare, la avantajele și inconvenientele liniei, solicitând Consilului Județean și comunelor prin care trebuia să treacă linia avizele sau autoritățile ce erau necesare lui N. Gabrielescu. În caz contrar, atât Consiliul Județean cât

---

<sup>6</sup> Arhivele Naționale Vrancea ( în continuare se va cita : A. N. Vn.), fond Prefectura Județului Putna, dosar nr. 13/1900, f. 3 - 4

și comunele respective trebuiau să înainteze Ministerului obiecțiunile sau reclamațiile lor.<sup>7</sup>

La 28 octombrie 1900, Prefectura județului Putna înștiința Primăriile și Consiliile locale ale orașelor Mărășești și Panciu și comunei Crucea de Jos să deruleze ancheta și să dea cât mai repede răspunsul așteptat.<sup>8</sup>

În prima săptămână a lunii noiembrie 1900, cele trei consilii comunale mai sus menționate trimit Consiliului Județean avizele referitoare la acordarea autorizațiilor necesare Societății Anonime „Vrancea” pentru construirea liniei Panciu – Mărășești, aceasta adăugându-se cel al forului județean amintit.<sup>9</sup>

La 8 noiembrie 1900, Prefectura trimite Ministerului Lucrărilor Publice cele patru avize, „...*Rugându-vă , Domnule Ministru, că întrucât o asemenea linie nu prezintă nici un inconvenient și este folositoare localităților prin care trece, să binevoiți a interveni pentru acordarea concesiunii.*”<sup>10</sup>

Lucrările demarează în primăvara anului 1901<sup>11</sup>, construcția fiind încredințată Societății forestiere „Tișița” și altor Societăți private de construcții. Linia – cu o lungime de 18 km, a avut inițial șină și ramificații de tip 24 și 30.

Plecând din stația Mărășești (72m), linia urcă pe Valea Șușiței de la est către vest până la Panciu (257m), traversând podgoria celebră, care și-a luat numele de la cel al „*orașului dintre vii*”<sup>12</sup>.

În 1902, N. Gabrielescu publica un studiu referitor la construirea și exploatarea liniei, care se constituie într-un izvor de informații deosebit de prețioase referitor la particularitățile tehnice, rentabilitatea și importanța acestui drum de fier pentru regiunea pe care o străbate. În dorința de a-l face accesibil inginerilor și

<sup>7</sup> . *Ibidem*, f. 1

<sup>8</sup> *Ibidem*, dosar nr. 113 / 1900, f. 2 - 2 verso

<sup>9</sup> *Ibidem*, f. 1, dosar nr. 13 / 1900, 5 - 8

<sup>10</sup> *Ibidem*, f. 7 - 7 verso

<sup>11</sup> Radu Bellu, *op. cit.*, p. 185; a se vedea și A. N. Vn, fond Serviciul Tehnic al Județului Putna, dosar nr. 9 / 1901, f. 1

<sup>12</sup> Radu Bellu, *op. cit.*, p. 191 - 192

întreprinzătorilor străini, autorul și-a publicat studiul în limba franceză.<sup>13</sup>

Un prim capitol este consacrat necesității acestei căi ferate. Afirmând că drumurile de fier ale statului român nu puteau deservi întrg teritoriul țării, N. Gabrielescu arată că un număr foarte mare de localități și zone forestiere, miniere, agricole (inclusiv cele viticole) sunt la mare distanță de rețeaua căilor ferate.

În aceste condiții, locuitorii erau nevoiți să străbată drumuri întinse cu caii și căruțele, pentru a ajunge la stațiile de cale ferată cele mai apropiate. Pentru a-și putea vinde produsele, ei erau siliți să facă transporturi lente, costisitoare, grele și primejdioase chiar cu carele trase de boi. „Adesea - spune autorul studiului - *chiar aceste mijloace de transport lipsesc cu desăvârșire, ceea ce face ca regiuni importante să rămână abandonate într-o stare primitivă.*”

Din motive financiare, afirmă N. Gabrielescu – Statul nu mai putea extinde propria rețea de căi ferate. Din acest motiv, guvernul aflat pe atunci la conducerea țării a decretat o lege care dădea posibilitatea inițiativei private să construiască și să pună în exploatare căi ferate secundare. Această lege acorda investitorilor (inclusiv celor străini) o serie întreagă de facilități și garanții.

Dintre numeroasele zone ale țării care nu beneficiază de drum de fier făcea parte și bazinul râurilor Putna și Șușița, un triunghi cu latura de peste 70 km.

N. Gabrielescu a cerut concesiunea pentru construirea și exploatarea liniei de cale ferată secundară Mărășești – Panciu luând în calcul densitatea populației, bogăția regiunii și facilitățile de realizare a liniei de cale ferată. Concesiunea a fost acordată prin Decretul Regal nr. 4158 din 30 noiembrie 1900.

---

<sup>13</sup> N. Gabrielescu, **Chemins de fer d'initiative privée. Etude sur la construction et l'exploitation de la ligne de chemin de fer Mărășești – Panciu, departament de Putna. Ligne secondaire a voie normale de 18 K longueur.** Concession de N. Gabrielescu, Architecte Bucarest, Imprimerie de la Cour Royale, 1902

Conform planurilor concesionarului, traseul Mărășești – Panciu mai ușor de realizat și mai profitabil – trebuia prelungit și ramificat pe valea întinsei regiuni aflat în discuție.

În condițiile în care drumul de fier lung de 18 km urma să fie construit cu cale normală cu ecartament de 1,435 m... Mărfurile și vagoanele puteau trece fără transbordare pe liniile Statului și viceversa, facilitându-se traficul și dispărând cheltuielile de transbordare.

Particularitatea traseului constă în cotiturile (ocolișurile, șepuirile) care se datorează pantei foarte puternice a terenului, prezentă pe toată lungimea acestuia.

Când linia va fi terminată – afirma concesionarul – orașul Panciu, cel mai important centru viticol din zonă – va deveni punctul de colectare a produselor din regiune. Aflate dincolo de Panciu, ele nu erau comercializate datorită faptului că se aflau la mare depărtare de cea mai apropiată stație de cale ferată Mărășești.

Linia Mărășești – Panciu se număra printre cele care statul român dorea să le realizeze, dar situația financiară a acestuia a împiedicat îndeplinirea obiectivului, cu toate că se știa că investiția era profitabilă.

N. Gabrielescu opina că această linie nu va fi costisitoare și în plus, va aduce importante venituri. Existența ei va asigura dezvoltarea orașului Panciu într-o atâta de mare măsură, încât acesta va fi al doilea în județ ca importanță, după Focșani.

În cazul acestei linii, deosebit de îmbucurător, era faptul că Societatea Anonimă „Vrancea” nu va trebui să aștepte dezvoltarea regiunii pentru a înregistra profituri. Acestea vor apărea imediat după terminarea lucrărilor, fiind garantate de traseul deja existent.

Acesta era garantat de producțiile de vinuri, cereale, de cantitățile de piatră necesare pentru construcții, de lemnul pentru încălzit și pentru construcții și al celorlalte mărfuri. Ele trebuiau să acopere nevoile însemnatei populații din zonă, care avea stringentă necesitate de un asemenea mijloc de transport.

În cursul anului, în dese rânduri, puteau fi văzute foarte multe căruțe care încurcau circulația în zona Gării Mărășești, încărcate fiind

cu produse din Panciu. În aceste condiții, noii linii ferate îi revenea sarcina să preia traficul acestor mărfuri, care se va face avantajos și pentru concesionar, dar și pentru producători și expeditori „... care actualmente plătesc sume enorme pentru transport cu carele de la Panciu la Mărășești.”

Un prim articol care va face obiectul acestui trafic va fi fără îndoială vinul, afirmă N. Gabrielescu. În condițiile în care podgoria Panciu ocupa o suprafață de 3627 ha, producția estimată se ridica la 36270 butoaie de vin a 100 decalitri fiecare. Concesionarul considera că și jumătate din această cantitate erau mai mult decât suficientă pentru traficul liniei secundare Mărășești – Panciu , în vederea obținerii de profit.

Transportul vinului cu căruțele – afirma N. Gabrielescu – se făcea destul de greu și era și scump între 6 și 20 de franci pe butoi, respectiv între 50 și 80 de franci vagonul. În schimb, prețurile pentru transportul pe calea ferată nu vor depăși 3 franci pe butoi, respectiv 20 de franci vagonul.

De asemenea, numărul de călători va fi mare „...și va da un beneficiu serios” – consideră concesionarul, adăugând: „Zilnic se observă o intensă circulație a călătorilor, atât din localitate cât și din țară, comerțul cu vinuri atrăgând multă lume către Panciu și numeroasa populație din împrejurimi având relații permanente cu capitala județului.”

Chiar dacă nu era atât de importantă, producția agricolă va asigura o cotă - parte din beneficiul ce se va obține, consideră N. Gabrielescu.

Linia Mărășești –Panciu, se menționează în studiu, va trece pe lângă balastiera care urma să fie deschisă pe malul Șușiței, asigurând astfel cantitățile de pietriș pentru o bună parte din Moldova se înlocuiau astfel celelalte două balastiere existente, de la Putna – Seacă și Cosmești, ce presupuneau mari inconveniente în timpul exploatării.

Băile de la Vizantea, situate la 20 km de Panciu atrag – în ciuda transportului destul de anevoios – mulți turiști, care vor putea utiliza trenul până la Panciu.



La rândul său , transportul lemnului de foc se va intensifica din momentul dării în exploatare a liniei, aducând, implicit, frumoase încasări.

Până la acea dată, transportul acestei mărfi era inferior cu cel , de pildă, al vinului și al altor produse de necesitate locală stringentă. Or, orașe precum Focșani, Tecuci, Galați și Brăila se aprovizionau cu lemne de foc din Valea Trotușului, aflată la o depărtare mai mare decât zona deservită de calea ferată Mărășești – Panciu.

După deschiderea acestei linii, era mai mult ca sigur că exploatarea pădurilor se va intensifica. Distanța până la beneficiar fiind mai scurtă , era de așteptat ca masa lemnoasă din zonă să fie vândută mai repede, în cantitate mai mare și la un preț mai accesibil , atât pe piața internă, cât și cea internațională (pentru cherestea).

În condițiile în care linia Mărășești – Panciu va fi prelungită până la Soveja, se vor putea exploata nu doar pădurile de brad din zonă, ci și zăcămintele de petrol, de foarte bună calitate, de la Vizantea și Câmpuri.

În afară de Valea Șușiței, în Vrancea mai exista o altă zonă deosebit de importantă, care avea nevoie de o ramificație a acestei linii, ce trebuia dirijată pe lângă Vidra. În fapt, este vorba despre perimetrul cuprins între Șușița și Putna, cuprinzând localitățile de podgorie. Țifești, Clipicești și Vitănești, unde se află 1.600 ha de vii și întinse păduri de fag și stejar (lemn de foc și de construcție).

Ramificația aceasta a liniei Mărășești – Panciu va trebui să aibă traseul cel mai scurt și mai eficient cu putință, în vederea transportului lemnului de brad din Vrancea, care ocupă o suprafață de aproximativ 15.000 ha, neexploatat din cauza distanței mari față de cea mai apropiată stație de cale ferată. În plus, după terminarea construirii acestei ramificații, numeroasa populație vrânceană o va utiliza pentru a se deplasa cu ușurință în județ.

Unul din marile avantaje ale noii linii este acela că pleacă din și sosește la Gara Mărășești – punct foarte important de întâlnire a principalelor căi ferate existente. Din această stație mărfurile puteau fi trimise în întreaga țară și exportate prin cel mai apropiat port – Galați.

Cât, despre profitul scontat, comparația făcută de concesionar cu drumul de fier Focșani – Odobești – traseu mai scurt într-o zonă cu populație mai scăzută și cu un volum de transport mai mic – este grăitoare de la sine.

Prin calcule riguroase, concesionarul demonstrează că în decursul unui an, încasările Societății pe care o conduce se vor cifra **în cel mai rău caz** la 216.712 franci cât s-a încasat din exploatarea căii ferate Focșani – Odobești la 1900. În condițiile în care cheltuielile de exploatare nu depășeau 50.000 franci, rezulta un beneficiu net de 166.712 franci.

Traseele comerciale și industriale ale Vrancei însoțesc, precum cursurile de apă ale regiunii panta care coboară de la vest la est, ajungând la Panciu și de aici, la Mărășești.

În aceste împrejurări, N. Gabrielescu afirma că toate mărfurile ajunse la Panciu vor fi transportate la Mărășești pe noul drum de fier rapid, ușor și în mult mai bune condiții financiare.

În ceea ce privește traficul de călători, noua linie va deservi circa 25.000 locuitori anual, conform statisticilor Ministerului Domeniilor. Neținând cont de acestea, comisionarul, declara că va conta doar pe 20.000 călători pe an.

O altă sursă de venit o prezenta, transportul lemnului, ținând cont că în regiune existau, la acea dată, circa 30.000 ha de pădure seculară de brad și stejar – de prelucrat pentru export – și de fag – lemne de foc pentru piața internă.

O mică parte din acest areal forestier era exploatată, deoarece transportul lemnului cu carele de boi era scump și anevoios, căruțașii optând pentru transportul butoailor cu vin. După terminarea lucrărilor la calea ferată Mărășești – Panciu, opina concesionarul, se vor transporta cel puțin 800 de vagoane lemn de foc ( $x$  10 tone vagonul = 8.000 tone) și 200 vagoane de lemn pentru construcție ( $x$  10 tone vagonul = 2.000 tone), deci în total 10000 tone. Toate acestea însemnau că într-un an se vor înregistra minimum 180.000 tone/km (10.000 tone  $x$  18 km).

Cât despre produsele viticole, în condițiile în care podgoria Panciului (cuprizând asezările Crucea de Jos, Crucea de Sus, Străoane

de Jos, Străoanele de Jos, Fitionești, Mănăstioara, Movilița și Diocheți), având o suprafață de 3.700 ha, asigură o producție medie de 370.000 hectolitri de vin, ceea ce reprezintă circa 40.000 tone (butoaie pline).

Concesionarul mărturisește că nu se încumetă să se bazeze decât pe jumătate din aceste valori. În aceste condiții, vinul va asigura un trafic de 360000 tone/km (20000 tone x 18km) , iar butoaiile goale ajunse la Panciu – 20.000 la număr în greutate de 4.000 tone, vor asigura un trafic de 72.000 tone/km (4.000 tone x 18km)

Referitor la produsele agricole, cele 15.000 ha cultivate cu grâu, porumb și sfeclă asigurau o producție medie de 2.000 tone de produse transportabile în 200 vagoane. Estimând distanța medie de transport la 10 km, traficul va fi așadar de 20.000 tone/ km (2.000 tone x 10km).

În condițiile în care linia Mărășești – Panciu are traseul de-a lungul Șușiței, Societatea Anonimă „ Vrancea” va putea garanta anual transportul a minimum 2.000 vagoane de nisip și piatră pentru pavaje și balast, pentru drumuri (20.000 tone). Distanța de transport fiind aceeași, va rezulta un trafic de 200.000 tone/km (20.000 tone x 10km).

Și produsele miniere, afirmă N. Gabrielescu, vor fi exploatate mult mai intens după darea în exploatare a căii ferate Mărășești – Panciu (carierele de piatră de construcție, piatră pentru pavaj, petrol etc.). Va rezulta de aici un transport sigur de 400 vagoane pe an (4.000 tone), însemnând 72.000 tone/tone ( 4.000 tone x 18km).

Produsele diverse – lemne prelucrate, stejar curățat de scoarță , cărbune de lemn, nuci, struguri, rachiu, etc. (aduse din zona montană), făină, fier, produse coloniale (de la Mărășești la Panciu) vor asigura anual un transport de 1.200 vagoane (12.000 tone), ceea ce înseamnă – concludă N. Gabrielescu 216.000 tone/km (12.000 tone x 18km).

În actul de concesiune – menționează N. Gabrielescu – Societatea Anonimă „ Vrancea” trebuia să practice atât pentru transportul de călători, cât și pentru cel a mărfurilor – prețurile căilor ferate ale Statului.

În continuare, concesionarul face o estimare a venitului brut, înmulțind cantitatea mărfurilor și numărul călătorilor cu prețul de transport.

Aceștia din urmă asigurau un venit de cel puțin 39.600 franci (calculat doar la prețul biletului de clasa a III – a)

Produsele forestiere urmau să aducă încasări de 14.400 franci. (180.000 tone/ km x 8 centime sau 1.000 vagoane x 15 franci pe vagon).

Produsele viticole urmau să producă un venit de circa 54.000-64.000 (360.000 tone/km x 0,15 franci sau 20.000 butoaie x 3,20). La rândul lor, transportul butoaielor goale adăugau încă 14.400 franci la încasări (72.000 tone/km x 0,20 franci) la încasări (72.000 tone /km x 0,20 franci sau 20.000 butoaie x 0,70 franci).

Cât despre produsele agricole, acestea măreau venitul brut al Societății „Vrancea” cu 1000 lei (20.000 tone /km x 0,05 franci sau 200 vagoane x 5 franci).

Pietrișul și piatra brută aveau să aducă, se spera, 8.000 franci (200.000 tone/km x 0,04 franci) (2000 vagoane x 4 franci).

La rândul lor, produsele miniere aveau să contribuie la venitul brut cu 3.600 franci (72.000 tone/km x 0,05 franci sau 400 vagoane x 9 franci).

În fine, la toate acestea se adăugau produsele diverse, din transportul cărora aveau să rezulte 31200 lei ( 216.000 tone/km x 0,15 franci sau 1.200 vagoane x 26 franci).

Venitul total brut prognozat pentru calea ferată Mărășești-Panciu atinge suma de 177.800 lei annual.

Pentru aflarea venitului net însă , era absolută nevoie de extinderea cheltuielilor de exploatare.

Acestea includeau cheltuielile cu personalul, cu materialele și cheltuielile de reparații, întreținere, imprimările și cele accidentale (neprevăzute).

Personalul administrativ - se afirmă în studiu - , ca și cel de mișcare și de întreținere avea să fie puțin numeros.

Traficul pe linie avea să fie făcut, conform planurilor cu trenuri la dus și tot atâtea la întors, toate mixte (două vagoane de călători și cinci vagoane de marfă).

Cât despre tonajul pe care trenurile îl vor remorca în decursul unui an, acesta era situat la 2.628.000 tone/ km (365 zile x 8 trenuri x

50 tone x 18km). Prin reducere la absurd, susținea concesionarul, chiar dacă tonajul obținut ar fi doar de 1.120.000, această valoare ar fi mai mult decât suficientă pentru eficiența liniei.

Cheltuielile de exploatare, în decursul unui an, erau estimate astfel :

**a) Administrație și cheltuieli generale**

|   |                      |
|---|----------------------|
| - inginer ,director                       | - 6.000 franci       |
| - casier contabil                         | - 3.600 franci       |
| - funcționar (de birou )                  | - 1.200 franci       |
| - om de serviciu                          | - 500 franci         |
| - imprimate și cheltuieli <u>de birou</u> | - <u>500 franci</u>  |
| <b>Total</b>                              | <b>11.800 franci</b> |

**b) Exploatarea propiu – zisă**

|   |                     |
|---|---------------------|
| - doi șefi de gară                        | - 4.000 franci      |
| - doi magazioneri                         | - 2.000 franci      |
| - conductor                               | - 1.200 franci      |
| - iluminatul și încălzirea <u>gărilor</u> | - <u>600 franci</u> |
| <b>Total</b>                              | <b>7.800 franci</b> |

**c) Mișcarea și întreținerea materialului rulant**

|   |                       |
|---|-----------------------|
| - mecanic   | - 2.500 franci        |
| - doi fochiști  | - 1.500 franci        |
| - doi frânari   | - 1.200 franci        |
| - combustibil - 0,003 pe / tonă-km, franci<br>pentru un tonaj de 1.500.000= | - 4.500 franci        |
| - reparații   | - <u>3.000 franci</u> |
| <b>Total</b>  | <b>12.700 franci</b>  |

**d) Întreținerea și supravegherea căii ferate**

|  |                       |
|--|-----------------------|
| - șef de echipă                          | - 960 franci          |
| - patru oameni de echipă                 | - 2.500 franci        |
| - patru contanieri                       | - 2.000 franci        |
| - material pentru <u>reînnoirea căii</u> | - <u>2.000 franci</u> |
| <b>Total</b>                             | <b>7.460 franci</b>   |

|                                |                |
|--------------------------------|----------------|
| e) Diverse, <u>neprevăzute</u> | -10.240 franci |
| Total general                  | 50.000 franci  |

Așadar, cheltuielile ating 2.800 franci/km, valoare mai bună decât media costurilor care se iau în calcul pe kilometrul de cale ferată secundară.

Cheltuieli de construcție a liniei se prezentau astfel :

Lucrări executate deja și lucrări aflate în curs de execuție

a) Studiile presupuneau lucrările de nivelare, egalizare, releveele planurilor, determinările de traseu, calculele de stabilizare a căii, desenele, planurile etc. Costul acestora atingea suma de 1000 franci/km, ceea ce însemna un total de 18.500 lei (traseul având o lungime totală de 18,5 km).

b) Exproprierile s-au impus de la sine, calea ferată traversând terenuri aflate în proprietatea particulară. Trebuiau expropriate astfel – pentru traseul căii ferate și zona de siguranță a acesteia, precum și pentru cele șase gări și trei cantoane – terenuri arabile și cu plantații de viță de vie în valoare de 47.431 franci. Urmau cheltuielile cu tribunalul și avocații aproximativ 7.570 franci.

c) Lucrările la terasamente, în valoare de 54.000 franci presupuneau stabilizarea liniei cu o pantă medie de 1 ‰. Acest lucru era necesar deoarece s-a considerat că trenurile de la Panciu la Mărășești aveau să fie mai bine încărcate decât în sens invers. Aceste modificări ale terenului aveau menirea, în ultimă instanță, de a se îmbunătăți și ușura exploatarea liniei.

d) Lucrările de artă, însumând 18.000 franci, includeau podețe de zid care facilitau curgerea apelor în localitățile traversate, în număr de 18, prețul unui podeț fiind de 1.000 franci.

e) Locuința pentru șeful de echipă din Mărășești haltă avea să coste 3000 franci.

f) Magazia pentru materiale era estimată la 1.000 franci.

g) Conducerea lucrărilor pentru un an de zile era estimată la 12000 franci.

Așadar, cheltuielile de construcție a liniei se cifrau la 161.500 franci.

Lucrările pentru calea ferată erau următoarele:

două gabarite x 300 franci = 600 franci

17 borne kilometrice x 5 franci = 85 franci

178 borne hectometrice x 2 franci = 356 franci

43 indicatoare pentru rampe și pante x 10 franci = 430 franci

400 borne x 1 franc = 400 franci

cinci semnalizatoare x 200 franci = 1.000 franci

26 treceri la nivel x 100 franci = 2.600 franci

instalarea (montarea) și balastajul = 27.650 lei

telegraf – 4.379 franci

Toate aceste lucrări însumau 38.500 franci.

Lucrările pentru calea ferată și construcții, în valoare de 23.700 franci presupuneau:

21.600 traverse din stejar x 1 franc = 21.600 franci

42 mc traverse speciale x 50 franci = 2.100 franci

Construcțiile necesare, în valoare de 15.800 franci erau următoarele:

halta Mărășești – 5.000 franci

halta canton – 500 franci

canton – 300 franci

Stația Crucea de Jos – 1.000 franci

Halta Răzoare – canton – 1.000 franci

Canton – 500 franci

Halta Diochești. Canton – 1.000 franci

Canton – 500 franci

Stația Panciu – 6.000 franci

Racordarea cu stația CFR Mărășești – 4.000 franci

Materialul de cale, la rândul său, presupunea următoarele cheltuieli:

891 tone x 149 franci la tonă – 124.740 franci

30 t eclipse x 160 franci – 4.800 franci

24.700 buloane x 0,15 franci – 3.709 franci

16 t crampoane – 4.960 franci

10 macazuri x 600 franci = 6.000 franci

10 încrucișătoare x 200 franci = 2.000 franci

placă turnată = 2.000 franci

basculă = 3.000 franci

Toate acestea însumau 151.159 franci.

Materialul rulant necesar era următorul:

două locomotive x 22.000 franci – 44.000 franci

două vagoane de clasa I și clasa a II-a x 7.000 franci – 14.000 franci

două vagoane de clasa a III-a x 6.000 franci = 12 franci

un vagon de bagaje x 3.000 franci = 3.000 franci

opt vagoane platformă x 2.700 franci – 21.600 franci

două vagoane de marfă, acoperite x 3.500 franci – 7.000 franci

două vagonete x 200 franci – 400 franci

o drezină – 500 franci

diverse – 2845 franci

Așadar investițiile la acest capitol se ridicau la 105.345 franci, suma totală a cheltuielilor atingând 500.000 franci.

În condițiile în care venitul brut era de 177.800 franci, iar cheltuielile de exploatare de 500.000 franci, rezulta un venit net de 127.800 franci.

Din acesta trebuia să se scadă:

amortismntul de 2% din capitalul total de 500.000 franci = 10000 franci

fondul de rezervă 5% din venitul net de 127.800 franci – 6.390 franci

consiliul de administrație – 5% din venitul net de 128.000 franci – 6.390 franci.

Deducerile totalizau 22.780 franci, rămânând ca dividend pentru acționari 105.920 franci.

Deoarece capitolul de construcție era de 500.000 franci, iar venitul net de 105780 lei, beneficiul înregistrat era de 21%.<sup>14</sup>

<sup>14</sup> N.Gabrielescu, *op.cit.*, p. 1 - 27 passim



În anul 1904, „Vrancea. Societate Română pentru construirea și exploatarea căii ferate din inițiativă privată Mărășești - Panciu. Societate Anonimă”, cu sediul în Focșani, la Banca „Putna”<sup>15</sup>, avea un deosebit motiv de satisfacție: lucrările la acest drum de fier „*ce a deschis noi orizonturi economice podgoriei Panciu s-au finalizat*”<sup>16</sup>.

Cercetările pe până acum înaintază, cu titlu de ipoteză, data de 1 martie 1904 pentru inaugurarea uneia dintre primele căi ferate particulare din țară: Mărășești -Panciu. Se stabilea astfel legătura dintre podgoria Panciului cu sistemul feroviar național<sup>17</sup>. În cursul aceluiași an s-au expropriat terenurile de interes pentru acest drum de fier – fie pentru delimitarea zonei de siguranță, fie pentru construirea haltei Crucea de Jos și a Stației Panciu.<sup>18</sup>

În perioada analizată, lucrări de refacție<sup>19</sup> s-au făcut doar până în 1910, când s-au introdus tipurile de șină 24 și 30<sup>20</sup>.

Nestudiind, fără îndoială, sursele de documentare prezente, unii cercetători neobosiți ai istoriei vrâncene au afirmat că lucrările la calea ferată Mărășești - Panciu s-au finalizat în 1911.<sup>21</sup> Considerăm în stadiul actual al documentării, că poate fi vorba, cel mult, de unele refaceri ale liniei, deși informațiile deținute nu ne permit să susținem nici măcar acest lucru. Până la izbucnirea Primului Război Mondial, calea ferată Mărășești - Panciu (care valora pe atunci 1.069.478 lei) a adus Societății „Vrancea” frumoase încasări, la finele anului 1916

---

<sup>15</sup> A.N.Vn., fond Prefectura Județului Putna, dosar nr. 44 / 1904, f. 8

<sup>16</sup> Adolf Căpățână, **Istoricul orașului Panciu și a schiturilor „Brazi” și „Sf.Ion” prăbușite de cutremurul din 10 Noemvrie 1940 de ...**, doctor în drept și farmacist, primarul orașului Panciu, Tiparul Cartea Românească, București 1941, p.20

<sup>17</sup> Radu Bellu, *op.cit.*, p. 181, 185, 191

<sup>18</sup> A.N.Vn., fond Prefectura Județului Putna, dosar nr. 165/1904, f. 1 - 14 verso, passim

<sup>19</sup> **refacție** – înlocuirea elementelor componente ale unei căi ferate ca urmare a uzurii sau scăderii siguranței de funcționare

<sup>20</sup> Radu Bellu, *op.cit.*, p. 192, 197

<sup>21</sup> Ion Pușcă, Anton Paragină, Vasile Popa, Gh.Constantinescu, **Panciu. File de cronică**, Editura Sport -Turism, 1982, p. 93; Ion M.Pușcă, **Valea Șușiței**, Editura Sport - Turism, București, 1987

aceasta având un capital social de 1.257.000 lei, mai mult decât dublu față de cel inițial (500.000 lei).

În anii războiului, linia avea să fie folosită – nu pentru mult timp – de către ambele forțe beligerante.<sup>22</sup> Teribilele înțeleștări de la Mărășești nu au putut cruța nici linia<sup>23</sup>, nici clădirile de călători din stațiile Panciu și Mărășești<sup>24</sup>. Momentul culminant al bătăliei de la Mărășești a fost atins la 6 august 1917, când trupele noastre, trecând la contraatac resping inamicul în jurul orei 17,00, unitățile Diviziei 13 Infanterie atingând calea ferată Mărășești-Panciu.<sup>25</sup>

În urma acestor tragice evenimente, circulația nu s-a putut relua decât la 1 decembrie 1923, când s-a finalizat operațiunea de refacere a liniei.<sup>26</sup>

Se pare că în 1924 în Stația Panciu s-au introdus instalații de siguranța circulației, care au fost utilizate timp de peste trei decenii.<sup>27</sup>

Este posibil ca, după 1923, exploatarea liniei să nu mai fi fost atât de profitabilă pentru Societatea inginerului N. Gabrielescu, fapt contrar expectațiilor concesionarului din anii construirii liniei. Altfel nu se explică de ce, în 1926, *„Marin Ștefan preia de la inginerul N.Gabrielescu linia Mărășești - Panciu și, cu mari sacrificii bănești, ce i-au compromis averea, a refăcut această cale ferată, aducând podgoriei un real serviciu economic.”*<sup>28</sup> Investițiile marelui proprietar pâncean au fost făcute cu începere din 1923, după primirea autorizației din partea Ministerului Comunicațiilor<sup>29</sup> În noiembrie 1925, lucrările au stagnat, probabil, Direcțiunea Tehnică a Căilor Ferate Particulare din cadrul Ministerului Comunicațiilor fiind nevoită să ceară Prefecturii Județului Putna începerea construirii „liniei ferate

<sup>22</sup> Radu Bellu, *op.cit.*, p.186

<sup>23</sup> Grigore Burdea, **În vâltoarea vieții. Memorii**, Editura Ararat, București, f.a., p. 26

<sup>24</sup> Radu Bellu, *op.cit.*, p. 186

<sup>25</sup> Ion M.Pușcă, *op.cit.*, p. 122

<sup>26</sup> Radu Bellu, *op.cit.*, p. 186

<sup>27</sup> Radu Bellu, *op.cit.*, p. 197

<sup>28</sup> Adolf Căpățână, *op.cit.*, p. 26

<sup>29</sup> A.N. Vn., fond Prefectura Județului Putna, dosar nr. 84/1923, f. 74

normale... industriale ramificată din linia Panciu-Mărășești „de la kilometrul 8-100”. La acea dată nu se întocmise încă actul de concesiune în favoarea lui Ștefan Marin, dar apăruse Jurnalul Consiliului de Miniștri referitor la autorizația pentru construirea liniei. Prefectura Județului Putna a transmis cele convenite – cu titlu de ordin – atât primarilor orașelor Panciu și Mărășești, cât și administratorului plasei Zăbrăuți,<sup>30</sup> Din 1926, așa cum era și firesc, Ștefan Marin a mutat sediul Societății Anonime „Vrancea” de la Focșani la Panciu.<sup>31</sup>

La 1 iunie 1936, statul român a preluat calea ferată Mărășești-Panciu, prin răscumpărare, linia trecând „...în deplina proprietate și exploatare a Regiei Autonome C.F.R.”. Perioada care a urmat a însemnat modernizarea suprastructurii căii ferate, „...a lucrărilor de artă, a materialului rulant și a instalațiilor de siguranța circulației.”<sup>32</sup>

După devastatorul cutremur din noiembrie 1940, linia a fost închisă, necirculându-se două săptămâni.<sup>33</sup>

La 11 septembrie 1946, guvernele român și rus au încheiat un Acord referitor, între altele, la renormalizarea tuturor liniilor largi din rețeaua CFR. Drept urmare, Ministerul Lucrărilor Publice și al Comunicațiilor a dat ordin ca lucrările acestea să se efectueze într-o săptămână. Referitor la mâna de lucru, organizată rapid și „necondiționat”, Ministerul specifica totuși că muncitorii – care primeau sculele de la Administrația CFR - aveau să beneficieze de 6.000 lei zilnic și o primă de 7.000 lei la terminarea lucrărilor. Pentru calea ferată Mărășești - Panciu fuseseră mobilizați 60 de lucrători din Satu Nou și 80 din Mărășești.<sup>34</sup>

Pe această linie, locomotivele cu abur au fost folosite din primul an de funcționare și până în 1965. Ele erau de două tipuri La-Tender Borsig (folosite între 1904 și 1936) și 140.200 (utilizate între 1936-1956), tractând atât vagoane de marfă, cât și de călători.<sup>35</sup>

<sup>30</sup> *Ibidem*, dosar nr. 87/1925, f. 14

<sup>31</sup> A.N.Vn., fond Pretura Plasei Panciu, dosar nr. 6 / 1926, f. 110

<sup>32</sup> Radu Bellu, *op.cit.*, p. 188

<sup>33</sup> *Ibidem*, p. 191

<sup>34</sup> A.N.Vn., fond Prefectura Județului Putna, dosar nr. 30 / 1946, f. 12

<sup>35</sup> Radu Bellu, *op.cit.*, p. 196

Locomotivele cu abur Tender-Borsig (L.A. cu tender<sup>36</sup>, seria 54) au fost fabricate la Berlin către finele secolului XIX. Folosite pentru remorcarea trenurilor de călători, ele aveau ardere mixtă (lemn-cărbune). Cele fabricate în 1884 au intrat în 1918 în parcul de locomotive CFR, ca despăgubire de război datorată statului român de către Austro-Ungaria.<sup>37</sup>

Locomotivele cu abur Tender seria 140200-300 (L.A. cu tender tip 1D-h2) au fost fabricate între 1920-1922 la „Florisdorf” – Viena, „Schneider-Creusot” – Franța și „Skoda Plzen” – Cehoslovacia.

În vederea modernizării parcului de locomotive, Direcțiunea Generală a Căilor Ferate Române a achiziționat 131 locomotive de acest tip. Erau utilizate pentru remorcare mixtă, prețul unei asemenea locomotive fiind de 778.270 de franci francezi. O astfel de locomotivă avea putere de remorcare mare și un consum redus de cărbune sau păcură. Locomotiva aflată în discuție avea lungimea de 17 , 446 m, greutatea de 68 tone și viteza maximă de 50 km/h.<sup>38</sup>

Concomitent cu darea în exploatare a căii ferate Mărășești-Panciu, tot în 1904 s-a inaugurat și Remiza de locomotive Mărășești, proprietate a aceleiași Societăți Anonime „Vrancea”. Această Remiză și-a desfășurat activitatea până în 1936, când linia a intrat în proprietatea Administrației CFR <sup>39</sup> (Conform legislației vremii, Statul român își rezerva dreptul de răscumpărare a liniilor ferate de interes, particular, la depășirea termenului de 30 de ani de la înființarea acestora.<sup>40</sup>

De aici plecau locomotivele care remorcau trenurile liniei Panciu-Mărășești <sup>41</sup>, precum și două vagoane clasele I și II, două

---

<sup>36</sup> **tender**=vagon de fier și de tablă de fier, așezat în spatele locomotivei unui tren, conținând rezerva de apă și cărbuni fără de care nu se putea produce aburul necesar obținerii presiunii

<sup>37</sup> Radu Bellu, **România. Locomotive cu abur (1854 - 2003)**, Editura Filaret 2003, p. 148

<sup>38</sup> *Ibidem*, p. 384 - 386

<sup>39</sup> *Ibidem*, p. 195

<sup>40</sup> *Ibidem*, p. 186

<sup>41</sup> Radu Bellu, **Mică monografie...**, p. 74

vagoane clasa a III-a, două vagoane pentru bagaje, 15 vagoane platformă, cinci vagoane acoperite, două vagoane și o drezină. După 1936, această remiză a fuzionat cu Depoul de locomotive Mărășești, desfășurându-și activitatea pe locul de astăzi al Remizei de locomotive Mărășești și al Atelierului de zonă Mărășești.<sup>42</sup> În 1922, Poliția orașului Panciu atrăgea atenția Prefecturii Județului Putna că pe câmpul aflat la marginea orașului Panciu, pe linia Societății Anonime „Vrancea” încă din timpul Primului Război Mondial erau lăsate 12 vagoane în bună stare, proprietatea Statului. În condițiile în care locuitorii din zonă doreau să le distrugă, pentru a fura materialele, Prefectura era nevoită să ceară Direcțiunii C.F.R. ridicarea acestora<sup>43</sup>.

Nurnărul maxim al stațiilor și haltelor acestei linii a fost de opt, după cum urmează:

Mărășești – înființată la 13.09.1872, în fază inițială cu trei linii;  
M.S.A. „Vrancea” – înființată la 01.03.1904, desființată după 1936

Halta Viile Putnei – aceleași date de înființare și desființare ca mai sus

N.Gabrielescu – aceeași perioadă de funcționare;

Crucea de Jos – înființată la 01.03.1904

Răzoare – Dumbrava – aceeași dată de înființare

Halta Diocheți – inaugurată tot la 01.03.1904

Panciu – înființată la aceeași dată, două linii în 1904<sup>44</sup>

În primii ani de exploatare a liniei, toate stațiile și haltele beneficiau de clădiri de călători, birouri de mișcare, telefoane și telegraf Morse<sup>45</sup>. Pentru fiecare dintre acestea se aplicau norme de

---

<sup>42</sup> *Ibidem*, p. 195, **drezină** = vagonet cu 4 roți, întrebuințat la căile ferate pentru transportul materialelor ușoare, fiind pus în mișcare cu ajutorul pârgghiilor sau pedalelor; **remiză** = construcție prevăzută atât cu instalații de spălare și ventilație, cât și cu un mic atelier, folosit pentru adăpostirea locomotivelor, vagoanelor, uneltelor etc.

<sup>43</sup> A.N.Vn., fond Prefectura Județului Putna, dosar nr. 73 / 1922, f. 49

<sup>44</sup> Radu Bellu, *op.cit.*, p. 192

<sup>45</sup> *Ibidem*, p. 197

remorcare și frânare separate, în funcție de particularitățile tehnice, cum ar fi de exemplu, distanța între stații – între 1 și 5, 8 km.

Acestea prezentau valori diferite pe următoarele „segmente” de traseu: Mărășești „Vrancea”, (stații) „Vrancea” – Viile Putnei; Viile Putnei-Crucea de Jos, Crucea de Jos - Dumbrava; Dumbrava - Diocheți (halte), Diocheți - Panciu (stație).<sup>46</sup>

În urma cutremurului din noiembrie 1940, clădirea pentru călători a stației C.F.R. Panciu s-a dărâmat.<sup>47</sup> Declarate obiective strategice, la 27 februarie 1940 se autorizase executarea fie în regie, fie în antrepriză a extinderii mai multor stații de cale ferată, Drept urmare, clădirea necesară călătorilor pendinte de Stația CFR Panciu s-a integrat, vrând-nevrând, în acest program laolaltă cu celelalte stații ale traseului aflat în discuție.<sup>48</sup> În 1943, clădirea de călători a Stației Panciu era încă în construcție<sup>49</sup>, lucrările finalizându-se în august 1945 (după foto fiind de 230 mp). Clădirea de călători a haltei Diocheți a fost terminată în 1947, (având suprafața de 82,8 mp) iar cea a haltei Crucea de Jos, 10 ani mai târziu (cu o suprafață de 98,35 mp).<sup>50</sup>

Construirea haltei Diocheți a început în 1939<sup>51</sup>, concurând cu halta Dumbrava, o serie de informații referitoare la această problemă aflându-se în depozitele Arhivelor vrâncene.

În februarie 1939, Direcțiunea Mișcare 4 Galați atrăgea atenția Prefecturii județului Putna că, în vederea studierii la fața locului a necesității deschiderii haltei Diocheți de pe linia Mărășești-Panciu, trebuia convocată o comisie mixtă la Diocheți. Aceasta urma să fie formată din delegații Inspectoratului M.T.L. Galați, Prefecturii Județului Putna, Camerei de Comerț și Industrie din Focșani,

<sup>46</sup> *Ibidem*, p. 188

<sup>47</sup> *Ibidem*, p. 191

<sup>48</sup> Constantin Botez, Dem.Urmă, Ion Saizu, **Epopeea feroviară românească**, Editura Sport – Turism, București, 1977, p. 283, 293

<sup>49</sup> **Monografia Județului Putna**, Focșani, 1943, p. 59

<sup>50</sup> Radu Bellu, **Mică monografie...**, p. 357

<sup>51</sup> Virgil Dumitru Paragină, **Valea Zăbrăuțului. Monografie. Memoria istoriei și a Societății de Zăbrăuț**, Editura Porto Franco, Focșani, 1990, p.79

Sindicatului Viticol Putna, Primăriilor Panciu, Diocheți, Sperieți, Movilița, Mănăstioara, Troțușanu, Ciolănești, Holbănești și Fitonești. Toate aceste instituții erau datoare, mai apoi, să dea avizele necesare.<sup>52</sup>

În luna următoare, Prefectura Județului Putna avea să ceară Inspecției 2 M.T.L.Galați „...să rămână neapărat în ființă” halta Diocheți. Cât despre cealaltă haltă- Dumbrava, menținerea sau desființarea ei avea să rămână și la latitudinea marelui proprietar Ion Apostoleanu.<sup>53</sup>

Acesta a încercat să se opună reînființării haltei Diocheți, fapt care l-a determinat pe Mironescu Grigore (colonel și fost senator), Gheorghe Mititelu (agronom), doctorul Chirițescu, Grigore Bulaci din Movilița, Virgil Gabrielescu și Nicolau din Diocheți să trimită la 10 martie 1939 Rezidentului regal al Ținutului Dunărea de Jos următoarea petiție telegrafică: *„În numele locuitorilor din comunele de pe front ale județului Putna: Diocheți, Movilița, Mănăstioara, Fitonești și al celor peste 80 proprietari, mari agricultori și viticoli, din jurul haltei Diocheți, protestau contra tendinței unor anumiți interesați care se opun la reînființarea vechei halte și rampe de încărcare Diocheți, distrusă de război, singura și cea mai apropiată stație de cale ferată de satele noastre, urmărindu-se astfel contrariu intereselor obștei satelor real comerciale la punctul Dumbrava, situată integral pe moșia Răzoare, pe proprietatea moștenitorilor Apostoleanu. Vă rugăm Excelență să anchetați plângerea dvs., iar prin Înalta dvs. intervenție la Direcția C.F.R. să opriți o strigătoare nedreptate la cer”*.

Înaltul funcționar a ordonat prefectului să ancheteze cazul, primind următorul răspuns: *„...locuitorii au dreptate, în sensul că stația deservește mai multe sate, iar la Dumbrava ar deservei numai pe domnul Apostoleanu”*. În plus, prefectul menționează că a dispus *„...ca halta Diocheți să fie refăcută, îndeplinind și satisfăcând nevoile satelor de pe Valea Zăbrăuțului”*<sup>54</sup>.

<sup>52</sup> A.N.Vn., fond Prefectura Județului Putna, dosar nr. 95 / 1939, f. 21

<sup>53</sup> *Ibidem*, f. 25

<sup>54</sup> *Ibidem*, f.116 - 116 verso

În aprilie 1939 șeful stației Focșani cerea prefectului județului Putna, colonelul Al Cristescu să dea avizul construirii uneia dintre cele două halte comerciale mai sus menționate. Solicitantul ținea să menționeze că atât Camera de Agricultură, cât și Sindicatul Viticol Panciu „*susțin a se construi halta Dumbrava, deoarece deservește mai multe comune și fiind la mijlocul distanței între Panciu și Mărășești*”. Prefectul și-a dat avizul pentru halta Dumbrava.<sup>55</sup>

Această decizie a provocat protestul locuitorilor din comunele Diocheți, Movilița, Mănăstioara și a proprietarilor de vii, determinând o reacție asemănătoare și din partea Camerei de Comerț și Industrie din Focșani. Aceștia susțineau reînființarea haltei Diocheți, atât pentru traficul de călători, cât și pentru cel de marfă.

În cele din urmă, Direcțiunea Generală C.F.R. a dat avizul pentru construirea haltei de călători și a rampei de mărfuri, cu o condiție însă: locuitorii să-și ia obligația să contribuie cu suma de 60.000 lei și să asigure pietrișul și nisipul necesar. Majoritatea proprietarilor aveau să declare că sunt decși să depună în scurt timp banii solicitați. Primarii comunelor ce urmau să beneficieze de această haltă au convenit cu locuitorii în vederea efectuării unor zile de prestații, în vederea asigurării cantităților de nisip și pietriș necesare. Față de această situație în luna mai 1939, prefectul nu a putut face altceva decât să-și dea acordul: „*Fiind de interes local, nu am de ce mă opune...*”<sup>56</sup>

Concomitent șeful Secției III Întreținere Focșani solicita prețului plasei Mărășești (cu sediul la Panciu) demararea lucrărilor la această haltă. Se menționează că suma de 60.000 lei trebuia să fie depusă la casieria Stației Panciu. Totodată, se atrăgea atenția asupra faptului că se impunea căratul nisipului (20 mc pentru tencuieli și tot atâția pentru zidărie), pietrișului ciuruit (155 mc pentru balastarea liniei și 15 mc pentru beton) și apei. Lucrările – care aveau să înceapă în timp util - „*pentru a nu provoca târăgăneli și eventual alte*

<sup>55</sup> *Ibidem*, f.28 - 29

<sup>56</sup> *Ibidem*, , 30 - 30 verso



*încurcături neplăcute*” – vor fi fost supravegheate de picherul trimis de Districtul 7 Vrancea.<sup>57</sup>

Se pare că probleme financiare au existat, fie pentru că proprietarii nu au strâns suma necesară, fie pentru că aceasta nu a ajuns. Spre această constatare ne îndreaptă adresa Prefecturii către pretorul plasei Mărășești care sfătuiește primarii comunelor Diocheți, Movilița, Mănăstioara și Fitionești să-și modifice bugetele pe 1939-1940. Scopul era deschiderea unor credite extraordinare *„care să servească ca o contribuție din partea comunei”*<sup>58</sup> pentru construirea clădirii de călători și a rampei de mărfuri în halta Diocheți.

Cel de-Al Doilea Război Mondial a împiedicat finalizarea acestor lucrări, care aveau să se reia la finele anului 1944. Astfel, la 3 decembrie, administratorul plasei Zăbrăuți a înaintat Prefecturii Județului Putna planul de expropriere și lista proprietarilor terenurilor respective. Cele două documente erau însoțite de o petiție a unui cetățean din zonă, referitoare la stabilirea prețului pe metrul pătrat pentru terenul necesar Stației Diocheți<sup>59</sup>. Către finele lunii se întocmea dosarul de expropriere, formându-se totodată comisia respectivă.<sup>60</sup>

În funcție de necesitățile vremii, numărul curselor zilnice de la Mărășești la Panciu a oscilat între una singură (1904), trei (1938) și patru (1914 și 1928).<sup>61</sup>

Documentele vremii sunt tot atâtea mărturii ale deselor schimbări ale mersului trenului, toate eforturile fiind făcute în sensul optimizării traficului. În 1936, de pildă, Serviciul M 2 Călători Mărășești cerea Prefecturii Județului Putna să informeze atât autoritățile, cât și publicul interesat (inclusiv agenții economici): *„Cu începere de luni 23/3 trenul de marfă 5650 dintre Mărășești-Panciu rămâne să circule facultativ, iar trenul de marfă 5646 va circula ca transport de călători în mod obligatoriu în fiecare zi și după mersul*

---

<sup>57</sup> *Ibidem*, f. 31

<sup>58</sup> *Ibidem*, f. 32

<sup>59</sup> *Ibidem*, dosar nr.106 / 1944, f. 9 - 9 verso

<sup>60</sup> *Ibidem*, f. 10

<sup>61</sup> Radu Bellu, *Mică monografie...*, p.192

următor: Panciu: plecare 15,05; Diochești haltă sosește 15:18; plecare 15:19; Dumbrava – pleacă 15:26; oprește jumătate de minut, Crucea de Jos: sosește 15:36, pleacă 15:37; Gavrilescu – sosește 15:41, pleacă 15:42; Mărășești – sosește 16.06. Modificarea aceasta a fost cerută de Primăria din Panciu spre a se face legătura și cu trenul 5002”.<sup>62</sup>

Au fost și ani în care cursa Panciu - Mărășești a fost prelungită până la Focșani. Așa se întâmpla în 1945, când trenul „...circulă până la destinație zilnic cu plecare din Focșani la ora 15,20, iar Panciu-Focșani sosește zilnic la ora 8,22.” S-a dat astfel curs cererilor înaintate de Primăria Comunei Neicu forurilor locale și județene<sup>63</sup>. Ori de câte ori era nevoie, se introduceau și curse ocazionale. Pentru ziua de 1 Mai autoritățile locale, de comun acord cu organele CFR, au obținut plecarea unei garnituri din Panciu, cu sosire la Focșani cel târziu la ora 7,30 dimineața.<sup>64</sup>

Periodic, transportul călătorilor, bagajelor și mărfurilor pe calea ferată Panciu - Mărășești făcea obiectul unor reglementări stricte, încheindu-se convenții între Societatea Anonimă „Vrancea” S.A. și Direcțiunea Generală C.F.R. Așa s-a întâmplat, de exemplu, la 1 decembrie 1928,<sup>65</sup> din documente rezultând că Societatea concesionară aparținea tot lui Ștefan Marin, sediul fiind însă mutat în Capitală.<sup>66</sup>

Sursele documentare referitoare la traficul de călători sunt extrem de puține din punctul de vedere al numărului călătorilor. Acestea datează din perioada 1941-1943, când comisariatele de poliție eliberau autorizații de călătorie pe tren, pentru a nu se aglomera garniturile. De exemplu, în septembrie 1942, Comisariatul de Poliție Panciu elibera 209 autorizații pentru ruta Panciu - Focșani iar în octombrie același an, alte 150 de autorizații.<sup>67</sup> Atât în interes de

<sup>62</sup> A.N.Vn., fond Prefectura Județului Putna, dosar nr. 103 / 1936, f. 8

<sup>63</sup> *Ibidem*, dosar nr. 25 / 1945, f. 8 - 9

<sup>64</sup> *Ibidem*, f. 13

<sup>65</sup> Radu Bellu, **Mică monografie...**, p. 186

<sup>66</sup> *Ibidem*, p. 187

<sup>67</sup> A.N.Vn., fond Prefectura Județului Putna, dosar nr. 113/1942, passim

serviciu, cât și pentru rezolvarea unor probleme familiale, pe aceeași rută au călătorit în ianuarie și februarie 1943, 250 de oameni, iar în martie 150.<sup>68</sup> În afară de aceștia, mai trebuie luați în calcul și cei care se îndreptau spre Panciu, venind dinspre Focșani, Adjud și Mărășești, al căror număr era, fără îndoială, însemnat.

Una din problemele cu care s-a confruntat Societatea concesionară „Vrancea” din punctul de vedere al exploatarei acestei linii secundare, foarte des utilizată de proprietarii de vii <sup>69</sup>, a fost cea a concurenței neloiale făcută de firmele neautorizate de transporturi auto. În 1930 de pildă, Ministerul Lucrărilor Publice și al Comunicațiilor cerea Prefecturii Județului Putna să interzică deținătorilor ilegali de autobuze a mai efectua transportul de călători și bagaje pe traseul Panciu - Mărășești, deoarece acesta era concesionat „cu drept de exclusivitate” Societății Anonime „Vrancea”. De aceea Societatea înregistra încasări foarte slabe, căci „... nu s-au luat, nici o măsură de oprirea clandestinilor”.<sup>70</sup>

În afara funcționarilor bugetari – care aveau dreptul la carnete de călătorie cu reducere de 50%, laolaltă cu membrii familiilor lor la clasele I, II și III <sup>71</sup>, autoritățile locale au dorit să lărgescă sfera reducerilor la bilete pentru calea ferată aflată în discuție, firește în vederea sporirii numărului de călători. În condițiile în care în 1936 Oficiul Național de Turism recunoscuse localității Vizantea statutul de stațiune balneară, iar Soveja cel de stațiune climatică - „... ambele stațiuni fiind vizitate annual de foarte mulți pacienți și viligiaturiști” – în 1937 Prefectura Județului Putna a solicitat Direcțiunii Generale a C.F.R. următoarele: „...cu onoare vă rugăm să aprobați reducerea de 50% pe CFR, pe tot timpul sezonului, până la stațiunile terminus Odobești și Panciu, cu prelungire până la 15 noiembrie a.c., având în vedere că orașele Odobești și Panciu au fost declarate și ele stațiuni

---

<sup>68</sup> Ibidem, dosar nr. 17 / 1943, passim

<sup>69</sup> Ibidem, f. 95 - 95 verso

<sup>70</sup> Ibidem, dosar nr. 44 / 1930, f. 28

<sup>71</sup> Ibidem, dosar nr. 106 / 1941, f. 150

de cură de struguri”. Cu toate că era vorba de încurajarea turismului local <sup>72</sup>, forul solicitat avea să dea un răspuns negativ. <sup>73</sup>

Tot atunci, Prefectura reamintea aceleiași Direcțiuni că în luna iunie urma să aibă loc în județ ample acțiuni desfășurate sub genericul „Săptămâna Vinului”, care nu aveau cum să facă excepție pentru orașele de pe podgorie din Putna. Ca urmare, se cerea o reducere de 50% la transportul pe căile ferate secundare și principale din județ, pentru „...produsele vinicole vândute sau cumpărate în cadrul acestei organizări...” Această reducere urmează să fie socotită de la rampele de încărcare inclusiv la stația CFR Panciu. Mai mult, se cerea ca de aceeași reducere să beneficieze și produsele vini-viticole care nu fuseseră ridicate în zilele manifestărilor (10 - 17 iunie) „...ci, ulterior, maximum una lună de zile de la data încheierii tranzacțiunilor”. Sublinind că această reducere ar fi benefică pentru încurajarea viticulturii, în spiritul acelor „...doleanțe juste ale producătorilor din județul nostru”, Prefecturii Județului Putna nu-i rămânea altceva de făcut decât să aștepte răspunsul Direcțiunii generale C.F.R., asupra căruia documentele nu oferă nici un indiciu clar. <sup>74</sup>

Datele arhivistice referitoare la transportul de mărfuri pe calea ferată Mărășești - Panciu sunt extrem de puține. În fapt, acestea se reduc la un singur document, datat 15 mai 1945, din care aflăm ce mărfuri și în ce tonaj se transportau pe acest drum de fier în cursul unei singure zile:

Inginerul Dan Costinescu transporta la București 30.000 litri vin, comandând două vagoane seria G.

Gh. Călinescu transporta în același loc 15.000 litri vin, folosind un vagon seria G.

Adolf Căpățână trimitea în Capitală 60.000 litri vin, cu patru vagoane seria G.

Spiridon Darie își transporta la Brusturoasa 10.000 kg efecte, cu un vagon de același tip.

<sup>72</sup> Ibidem, dosar nr. 97 / 1937, f. 44 - 44 verso

<sup>73</sup> Ibidem, f. 61

<sup>74</sup> Ibidem, f. 44 - 44 verso, 61

Mihai Dumitrescu trimitea la București-Filaret pentru Institutul Național al Cooperației 40000 kg de prune conservate, folosindu-se patru vagoane seria G;

Maria Antohie și-a transportat la Constanța 5000 kg efecte, solicitând un vagon de același tip.<sup>75</sup>

Între cele două războaie mondiale, transportul de mărfuri și călători a fost în mai multe rânduri sistat, împiedicând circulația persoanelor și producând importante pagube de ordin bănesc populației din zonă. Pentru reluarea transportului – asupra căruia acuza de nerentabilitate – adesea exagerată – s-a transformat în amenințare permanentă – avea să fie nevoie de protestul celor afectați și de intervențiile primăriilor putnene și a Prefecturii Județului Putna la instituțiile centrale ale Statului.

În aprilie 1936, de pildă, calea ferată Mărășești-Panciu era închisă nefiind efectuate lucrările de consolidare a liniei, urgentarea acestora fiind insistent cerută Direcțiunii Generale C.F.R. de către prefectul Vasile I. Țiroiu<sup>76</sup>. La rândul lor, comunele deservite de această linie solicitau Ministerului Comunicațiilor a se „...aranja condițiile de începerea traficului”. Direcțiunea Generală CFR aștepta delegatul Prefecturii, pentru rezolvarea problemelor organizatorice.<sup>77</sup>

La 19 mai 1936, la Primăria Orașului Panciu au fost convocate autoritățile din regiunea căii ferate Mărășești – Panciu „...în scopul de a se discuta și hotărî asupra măsurilor ce urmează să se ia pentru consolidarea acelei linii”. La ședință aveau să participe inginerul-șef al județului, prim-pretorul plasei Mărășești, senatorul V. Antonescu, deputatul Radu Săveanu și președintele Consiliului Județean, Dimitrie Hainăroșie.<sup>78</sup>

Asupra consecințelor nefaste ale întreruperii lucrărilor de consolidare și, mai ales, ale tergiversării rezolvării acestei spinoase probleme, încearcă să atragă atenția, în iulie 1935, un ziarist local. El informa pe cititorii putneni, că această cale ferată „...s-a deschis

---

<sup>75</sup> *Ibidem*, dosar nr. 25 / 1945, f. 28

<sup>76</sup> *Ibidem*, dosar nr. 94 / 1935, f. 79

<sup>77</sup> *Ibidem*, f. 72 - 73, 76

<sup>78</sup> *Ibidem*, f. 75

numai pentru câteva luni S-au cheltuit în acest scop câteva milioane și pe urmă s-a renunțat la consolidarea ei. Astăzi nu mai circulă nici un tren și în timpul toamnei această regiune va suferi enorm, transporturile de struguri și vin neputându-se efectua. Și în timp ce traversele putrezesc, guvernamentalii ... hibernează în miezul verii, iar treburile publice sunt lăsate în voia Domnului!"<sup>79</sup>

La mijlocul acestei luni – iulie 1935 - a avut loc la Panciu o nouă întrunire a tuturor părților implicate în rezolvarea problemei. Aceasta a rămas însă fără nici un rezultat, după cum reiese din corespondența Prefecturii Județului Putna cu forurile superioare, cărora li se atrăgea atenția că deși „*suntem în perioada când se resimte în cel mai înalt grad lipsa mijloacelor de transport*”, linia nu s-a redeschis traficului, cu toate că avea o mare importanță nu doar pentru podgoria Panciu, ci și pentru Vrancea și Soveja.<sup>80</sup> La finele lunii, prefectul Țiroiu se vede nevoit să-i reamintească ministrului Comunicațiilor că populația din zona Panciu este mai mult decât îngrijorată din această cauză. „*...recolta de struguri neputându-se transporta, se întrevade un dezastru economic cu urmări serioase*”, afirmă prefectul, rugându-l pe ministru a interveni urgent.<sup>81</sup>

În aceeași zi, la 26 august 1935, prefectul trimitea o Adresă în termeni asemănători și ministrului de Interne, mărturisindu-i că populația este extrem de nemulțumită, aceasta susținând că nu-și poate valorifica recolta de struguri din cauza poziției ostile a Direcțiunii Generale C.F.R.<sup>82</sup>

Și tot la 26 august, prefectul explica și aceleiași Direcțiuni, dacă mai era nevoie, cât de tragică era soarta podgorenilor, condamnați să-și vadă irosită munca de un an de zile, cerând următoarele: „*Rugăm dispuneți aprobarea de toată urgența.*”<sup>83</sup>

A doua zi, V. Țiroiu avea să primească din partea ministrului Comunicațiilor, Richard Franasovici, telegrama mult așteptată:

<sup>79</sup> *Mișcarea Putnei*, Anul I, nr.1, 10 iulie 1935, p.2

<sup>80</sup> A.N.Vn., fond Prefectura Județului Putna, dosar nr.94 / 1935, f. 88

<sup>81</sup> *Ibidem*, dosar nr.122 / 1935, f. 75

<sup>82</sup> *Ibidem*, f. 76

<sup>83</sup> *Ibidem*, f. 77

„*Ordinul pentru deschiderea liniei Mărășești-Panciu a plecat*”<sup>84</sup>. La rândul său, prefectul județului Putna avea să-i mulțumească ministrului „*în numele comunelor din regiunea Panciu... pentru ordinul de adâncă înțelegere a nevoilor acestei regiuni date de Excelența Voastră privitor la redeschiderea liniei Mărășești-Panciu.*”<sup>85</sup>

Traficul s-a desfășurat în condiții normale până la 15 septembrie, când aproximativ 100 de podgoreni și negustori de struguri din podgoria Panciu s-au întrunit la Primăria „*orașului dintre vii*”, unde și-au exprimat nemulțumirile provocate de „*sabotarea*” transporturilor de struguri pe linia Panciu - Mărășești de către șeful Stației Mărășești. Primarul orașului Panciu afla astfel că funcționarul în cauză nu onora cererile de vagoane făcute de Stația Panciu „*atât pentru transportul strugurilor, cât și pentru celelalte mărfuri care stăteau de multe zile depozitate la rampă. Încărcați în vagoane, strugurii stăteau câte două zile în stația Panciu, din cauza relei voințe manifestate de șeful Stației Mărășești, care anula trenurile pe motivul lipsei mărfurilor și călătorilor care să facă obiectul traficului. În acest timp, cu o zi în urmă, la Mărășești trebuiau să sosească dinspre Panciu două vagoane cu struguri și coletărie și aproximativ 40 de călători. În sens invers, la Panciu trebuiau să ajungă cam tot atâția călători și tot două vagoane cu mărfuri (țiglă coletărie și efecte). Cam aceeași era situația și pentru ziua de 13 septembrie, când trenurile au fost anulate.*”

Pentru ca asemenea situații aberante să nu se mai repete, toate aceste lucruri au făcut obiectul mai multor telegrame înaintate de către Sindicatul Viticol Panciu și Sfatul negustoresc Panciu autorităților centrale abilitate și M. S. Regelui.

Podgoreni cereau Prefecturii Județului Putna să intervină pentru soluționarea „*...tuturor neajunsurilor ... stăruind ca trenurile pe această linie să circule regulat iar nu facultativ la dispoziția șefului Stației Mărășești.*” Următorul pas făcut de aceștia ar fi trebuit să fie,

<sup>84</sup> Ibidem, f. 81

<sup>85</sup> Ibidem., dosar nr.94 / 1935, f. 89

după mărturisirea lor, să meargă *„în corpore... la Stația Mărășești pentru a protesta contra tuturor acestor neajunsuri – și în acest caz ne degajăm de orice răspundere.”* Această măsură extremă trebuia luată – conform cultivatorilor de vie și negustorilor de vin – pentru a salva *„...întreaga regiune și întreg comerțul”*<sup>86</sup>.

Drept urmare, prefectul a informat de urgență atât Ministerul Comunicațiilor, cât și Direcțiunea Generală CFR în legătură cu situația creată, cerând efectuarea unei anchete și restabilirea circulației pe ruta Mărășești - Panciu și retur în condiții normale.

Se pare că ancheta desfășurată la 18 septembrie<sup>87</sup> a dus la reluarea curselor conform graficului.

Sincope în traficul de călători și mărfuri desfășurat pe această linie s-au înregistrat și în 1937. Reluarea opririlor în halta Gabrielescu s-a făcut doar în urma solicitărilor înaintate de locuitori Prefecturii județului Putna și a intervențiilor venite atât din partea acestei instituții, cât și a deputatului liberal Radu N.Săveanu și adresate Inspecției 2 Mișcare C.F.R.Galați.<sup>88</sup>

În februarie 1945, Primăria Comunei Neicu cerea instituției similare din Panciu să intervină, în numele tuturor podgorenilor din zonă, la forurile superioare abilitate pentru ca trenul Panciu - Focșani, care face această cursă de trei ori pe săptămână, să efectueze în aceleași zile și cursa retur. Conform mersului trenurilor aflat în vigoare – se menționează în Memoriu – se *„...dăunează tot atât de mult întregii populații particulare cât și funcționarilor de stat din întreaga regiune a Panciului, pe de altă parte, întrerupându-i de la treburile zilnice și de la servicii; iar pe de altă parte sunt forțați a-și cheltui ultimul ban din buzunar cu dormitul și mâncarea, sau majoritatea, din lipsă, preferă să doarmă și să stea pe peronul gării.”* Semnatarii Memoriului susțin că CFR-ul prin actualul mers, lovește atât în interesele persoanelor particulare, cât și în cele ale Statului însuși, doar pe considerentul că face economii la costul transportului

<sup>86</sup> *Ibidem*, f. 119

<sup>87</sup> *Ibidem*, f. 120

<sup>88</sup> *Ibidem*, dosar nr. 97 / 1937, f. 51



și nu își suprasolicită propriile linii. Modificarea – afirmă podgoreni – ar fi ușor de făcut, deoarece trenul face uneori cursa retur, dar până la Mărășești, călătorii având de ales între așteptarea în Gară și mersul pe jos până la Panciu. Acoperind și restul distanței, CFR-ul va pune capăt chinurilor călătorilor, declară autorii Memoriului, solicitând Direcțiunii Generale CFR derularea unei anchete în această problemă.<sup>89</sup> Documentele de arhivă nu redau însă și deznodământul acestei inițiative.

Existența unei poliții feroviare eficiente a fost simțită ca o necesitate stringentă încă de la începutul funcționării liniei Mărășești-Panciu.

Astfel, în octombrie 1907, Prefectura Județului Putna îl înștiința pe președintele Societății Anonime „Vrancea” că s-a luat hotărârea ca agenții de poliție din Gara Mărășești să facă multe razii în zonă *„pentru siguranța călătorilor și stârpirea numeroaselor furturi ce se comit în trenuri de pungași de meserie, cari mișună pe liniile ferate, având ca centru de întâlnire Mărășești...”*. Prefectul deținea informații conform cărora asemenea infractori circulau și pe linia Mărășești-Panciu mai ales în perioada campaniei agricole de toamnă, când ruta era frecventată de comerciații de vineri. De aceea, agenții de poliție au primit ordinul să supravegheze și traficul liniei mai sus menționate. Pentru că aceștia aveau salarii destul de mici, prefectul cerea Societății amintite să permită ca lucrătorii de poliție să călătorească pe tren, în scopul menționat, cu gratuitate.<sup>90</sup> Administratorii Societății „Vrancea” – I. I. Langa și Vasile Apostoleanu – și-au dat acordul, menționând: *„Legitimarea acestor agenți va fi a se face către personalul nostru de control prin prezentarea permiselor ce numiții vor trebui să aibă pentru liniile CFR care vor fi ținute în seamă și de noi.”*<sup>91</sup>

Au fost și cazuri în care polițiștii dovedind lipsă de demnitate și riscând să-și compromită branșa profesională din care făceau parte – s-au pretat la gesturi reprobabile. În februarie 1907, de pildă, șeful de

<sup>89</sup> *Ibidem*, dosar nr. 25 / 1945, f. 11 - 11 verso

<sup>90</sup> *Ibidem*, dosar nr. 17 / 1907, f. 14

<sup>91</sup> *Ibidem*, f. 17

tren, un comisar și șeful Stației Panciu, A. Lauseker, au constatat cu uimire că un subcomisar de poliție din Focșani, I. Vârgolici, a călătorit de la Mărășești la Panciu cu vagonul de clasa a II-a, folosind însă un bilet de clasa a III-a, făcând astfel o economie de 40 de bani. La ilegalitatea comisă s-a adăugat și comportarea realmente necuviincioasă a subcomisarului, care risca poprire de salariu și pedeapsă disciplinară.<sup>92</sup>

Documentele de arhivă oferă o serie de informații referitoare la două incendii cauzate de scânteile ieșite prin coșurile locomotivelor, petrecute în 1904 și 1924.

Primul dintre ele s-a declanșat la 7 mai 1904, când a ars casa numitului Iordache Băciucă din Crucea de Jos, aflată la mică distanță de calea ferată Mărășești – Panciu. Incidentul avea să semene panică în rândul populației din zonă, care mărturiseau prefectului că simt că agoniseala de o viață și existența chiar le sunt puse în pericol.<sup>93</sup>

Din ordinul prefectului, primarul comunei Crucea de Jos l-a îndemnat pe păgubit să se adreseze judecătorului de pace, pentru a cere despăgubiri. La prima cercetare efectuată, nici un angajat al părții incriminate nu a fost prezent, deși aceasta avea cunoștința de cele întâmplate. Societatea Anonimă „Vrancea” era sfătuită să ia măsurile necesare de adaptare a coșului locomotivelor, pentru a nu fi adusă în instanță de către locuitorii ale căror gospodării se aflau în zona limitrofă căii ferate Mărășești – Panciu.<sup>94</sup>

La 5 iulie 1904, Prefectura Județului Putna trimitea o nouă Adresă Societății Anonime „Vrancea”, în termeni aproape identici, amenințând-o cu plățirea daunelor cauzate.<sup>95</sup>

La ancheta făcută de primarul comunei Crucea de Jos în luna iulie – din nou în lipsa personalului feroviar – s-a stabilit că la casa agricultorului Băciucă, în vârstă de 70 de ani „... este ars acoperământul tot și podeala, precum și ca douăzeci metri zaplaz vechiu de scânduri, iar la casă au rămas pereții fiind construcție de

<sup>92</sup> *Ibidem*, f. 1 - 2

<sup>93</sup> Radu Bellu, **Mică monografie** ..., p. 185

<sup>94</sup> A.N. Vn., fond Prefectura Județului Putna, dosar nr. 44 / 1904, f. 4

<sup>95</sup> *Ibidem*, f. 5

*bârne cu 2 camere cam la distanță de 6 metri până în linia ferată*". Pe această casă veche, învelită cu scânduri, proprietarul pretindea 1500 lei despăgubire, el precizând că și-a putut salva lucrurile din casă, cu ajutorul vecinilor, arzându-i doar lucrurile casnice și îmbrăcămintea aflată în pod. Cu toate acestea, pagubele au fost evaluate la doar 700 lei (din care 500 lei casa).

În condițiile în care focul, favorizat de secetă, a durat mai puțin de o oră, s-au aprins și alte case din zonă. Mecanicul locomotivei a împiedicat extinderea incendiului, punând la dispoziția locuitorilor rezerva de apă a mașinii trenului. Aceștia îi reaminteau primarului „...că în alt rând s-a mai aprins tot din cauza scânteilor de la mașina trenului cinci case și niște garduri, însă prin ajutorul sătenilor ce se aflau pe acasă s-au strins. „<sup>96</sup>

Respingând soluția propusă de primar – schimbarea traseului căii ferate, pentru a nu mai străbate satul Dumbrava<sup>97</sup> - Prefectura Județului Putna cere concesionarului să ia toate măsurile ce se impun, în ceea ce privește siguranța publică, conform legislației în vigoare.

Societatea Anonimă „Vrancea” își ia toate angajamentele necesare din acest punct de vedere, menționând că vinovăția ei nu poate fi ușor dovedită. Totodată, concesionarul cerea Prefecturii să nu mai dea voie cetățenilor din zonă să-și construiască imobile la o distanță mai mică de 20 metri de „...limita de expunere a drumului ferat”. În plus casele nu trebuiau să aibă acoperișurile din stuf, paie și șindrilă, conform unei legi din 1898.<sup>98</sup>

Un eveniment asemănător a avut loc în iunie 1924, din aceeași cauză, la Viile Noi, aproape de Mărășești. Din nou, Societății „Vrancea” i se cere; ca urmare a protestului locuitorilor din zonă, să ia „...măsuri de prevenire prin adaptare la coșurile mașinilor a unor aparate contra scânteilor”.<sup>99</sup> Ca urmare a cercetărilor făcute în luna iulie, Poliția Orașului Mărășești cerea Prefecturii Județului Putna să oblige primăriile tuturor comunelor deservite de calea ferată Mărășești

<sup>96</sup> *Ibidem*, f. 6 – 6 verso

<sup>97</sup> *Ibidem*, f. 7

<sup>98</sup> *Ibidem*, f. 8 – 8 verso

<sup>99</sup> *Ibidem*, dosar nr. 74 bis / 1924, f. 12

– Panciu „...să nu mai permită construirea oricărei clădiri decât la distanță minimum de 30 metri din axul liniei”. Toate clădirile aflate la mai puțin de 50 metri de linia ferată puteau fi acoperite doar cu tablă, olane sau țiglă. Deși casele primejduite de existența căii ferate respectau distanța cerută, aveau acoperișul din șindrilă. Incidentul se aplanează după ce ambele părți implicate își luau toate măsurile de siguranță necesare. Astfel, locuitorii trebuiau să refacă acoperișurile existente, folosind materiale cu proprietăți ignifuge, ridicând viitoarele case la distanțe mai mari chiar decât cele recomandate, iar Societatea „Vrancea” să monteze la coșurile locomotivelor „...o căciulă de sârmă care să împiedice eșirea scânteilor”.<sup>100</sup>

Iernile grele din perioada 1945 – 1948 și-au pus amprenta și asupra circulației trenurilor care deserveau linia Mărășești – Panciu. În timpul iernii 1945 – 1946, echipa care trebuia să dezăpezească această linie era formată din 50 de muncitori din Panciu și câte 25 din comunele Diocheți și Satu Nou, la nevoie putându-se conta pe cei 125 de salahori din Mărășești.<sup>101</sup>

Între 9 noiembrie și 16 decembrie 1946, drumul de fier Mărășești – Panciu a fost din nou înzăpezit, prilejuind efortul comun făcut de Prefectura Județului Putna, Secția L2 C.F.R. Focșani, Legiunea de Jandarmi Putna și Polițiile din Panciu și Satu Nou. Deși organele C.F.R. au cerut formarea unei echipe de 100 de oameni din Panciu, Satu Nou și Țifești, Primăriile din Panciu și Satu Nou nu au dat nici un concurs la dezăpezirea liniei.<sup>102</sup> Această dramatică situație avea să se permanentizeze și în ianuarie 1947, când, în ciuda eforturilor depuse de jandarmi și autoritățile locale, circulația încă nu se normalizase.<sup>103</sup> A fost nevoie de intervenția energetică a Ministerului Afacerilor Interne pentru ca trenul să-și respecte orarul, la finele lunii.<sup>104</sup>

<sup>100</sup> *Ibidem*, f. 15 - 17

<sup>101</sup> *Ibidem*, dosar nr. 25 / 1945, f. 62 - 63

<sup>102</sup> *Ibidem*, dosar nr. 51 / 1946, f. 4 – 5, a se vedea și dosar nr. 30 / 1946, f. 87

<sup>103</sup> *Ibidem*, dosar nr. 51 / 1946, f. 8

<sup>104</sup> *Ibidem*, dosar nr. 50 / 1947, f. 4, 22

În iarna 1947 – 1948, la eventuala dezâpezire a liniei erau gata să intervină 100 de oameni din Panciu și Satu Nou.<sup>105</sup>

Această cale ferată avea legătură cu drumul de fier al Societății „Țișța” (Mărășești – Munții Vrancei), în punctul Găvanele.<sup>106</sup>

În 1928, Căile Ferate Române s-au folosit de calea ferată Mărășești – Panciu pentru a realiza ramificația industrială Crucea de Jos – Balastiera Țifești. Acest lucru s-a făcut însă prin însușirea de către Căile Ferate Române a 10 ha de teren în vederea extragerii de bolovani și balast fără a încheia o convenție cu autoritățile comunale din Satu Nou și fără a achita acestora despăgubirile cuvenite. Până în 1947 s-au exploatat milioane de tone de balast și bolovani, construindu-se liniile și clădirile necesare exploatării, fără a se cere avizul vreunei autorități. În cotombrie 1947, Primăria Comunei Satu Nou cerea Prefecturii Județului Putna să i se facă dreptate, acuzând organele C.F.R. de „...cotropire și folosință proprie”. În fapt, comuna Satu Nou cerea achitarea de către Căile Ferate Române a contravalorii balastului extras – 5.000.000 lei – și a terenului – 2.000.000 lei. Primăria dorea să beneficieze și de o cotă-parte din exploatare, controlând activitatea de comun acord cu Căile Ferate Române. Din păcate, documentele cercetate nu dezvăluie și modul în care s-a rezolvat acest litigiu, în urma anchetei făcute de Prefecturii Județului Putna.<sup>107</sup> Aflăm doar că în februarie 1945, la cererea organelor militare ruse, activitatea din balastiera Țifești înregistra o intensitate aproape fără precedent, aici lucrând în permanență 130 de salahori și 65 de transportatori cu carele și căruțele (pentru încărcatul vagoanelor), din Țifești și Panciu.<sup>108</sup>

De avantajele existenței căii ferate Mărășești – Panciu a beneficiat și marele proprietar de vii din zona Panciului, Vasile Apostoleanu proprietar a două căi ferate.

Prima dintre ele apare în documente în 1923, făcând legătura între moara lui Vasile Apostoleanu cu linia ferată îngustă a Societății

<sup>105</sup> *Ibidem*, f. 57, 80

<sup>106</sup> *Ibidem*, fond Pretura Plasei Panciu, dosar nr. 6 / 1926, f. 114

<sup>107</sup> *Ibidem*, fond Prefectura Județului Putna, dosar nr. 87 / 1947, f. 1 - 2

<sup>108</sup> *Ibidem*, dosar nr. 26 / 1945, f. 4 - 6

Anonime „Tișița”.<sup>109</sup> Această linie de gară – construită și exploatată de concesionarul mai sus menționat<sup>110</sup> - era de fapt o ramificație „...de la km 15 al liniei Mărășești – Panciu până la Moara Apostoleanu, în lungime de 252 m ...”. A doua linie de garaj a lui Vasile Apostoleanu, deservită tot de Stația Panciu avea o lungime de 2 km. În 1928, proprietarul acestora nu le mai putea folosi însă, neavând autorizațiile cerute de Ministerul Comunicațiilor.<sup>111</sup>

Construită și dată în exploatare prin zelul întreprinzătorului inginer N. Gabrielescu, preluată și modernizată ulterior de către statul român, calea ferată Mărășești – Panciu și-a dovedit – în prima jumătate de secol de existență – covârșitoarea importanță pentru zona deservită. Gândită și creată ca o necesitate stringentă, prin transportul mărfurilor și călătorilor deopotrivă, calea ferată Mărășești – Panciu și-a adus o reală contribuție la dezvoltarea economică a zonei, asigurând legătura permanentă a putnenilor cu județul și Țara la nivelul exigențelor secolului XX.

<sup>109</sup> *Ibidem*, dosar nr. 84 / 1923, f. 33

<sup>110</sup> *Ibidem*, dosar nr. 72 / 1928, f. 8

<sup>111</sup> *Ibidem*, dosar nr. 76 / 1924, f. 8