

CALEA FERATĂ FOCȘANI – ODOBEȘTI (1893 – 1948)

Ionuț Iliescu

În a doua jumătate a secolului al XIX-lea, exportul produselor vini - viticole ale Moldovei era limitat de posibilitățile străvechilor care și căruțe, în ciuda volumului mare de mărfuri. Mai mult decât atât, criza mijloacelor de transport afecta serios interesele producătorilor, mărfurile care nu ajungeau pe marile piețe vânzându-se la prețuri cu peste 50 % mai mici decât valoarea lor.

Această situație era caracteristică și pentru vestita podgorie a Odobeștilor, care ocupă terasele Văii Milcovului. Astfel, în Focșani – orașul de reședință al județului Putna și totodată sufletul comercial al acestuia – nu puteau ajunge decât reduse cantități de vinuri și rachiuri aduse din centrul viticol Odobești.

Inaugurarea căii ferate Buzău – Mărășești, la 30 octombrie 1881, avea să însemne pentru județul Putna impulsivitatea economiei, dezvoltarea fără precedent a comerțului, pe fondul ieftinirii produselor locale.

Cu toate că după această dată în Gara Focșani soseau zilnic sute de care cu butoaie pline de băuturi odobeștene, se simțea din ce în ce mai mult nevoia construirii unei căi ferate care să deservească acest traseu¹. Ideea a fost impulsivată - se pare – și de puterea exemplului oferit de situația existentă la via Gaicu din Odobești, aflată relativ

¹ Radu Bellu, *Mică monografie a Căilor Ferate din România*, vol. IV, *Regionalele de cale ferată Galați și Constanța*, Editura Publiferom, București, 1999, <http://cimec.ro> / <http://muzeulvrancei.ro>

aproape de zona viitoarei gări a orașului. Aici, s-a folosit transportul eficient al strugurilor cu vagonetii, de la vie la cramă ².

La cererea marilor podgoreni, mai mulți senatori și deputați solicită ambelor Camere ale Parlamentului României, între 1881 – 1884, construirea unei căi ferate care să lege Odobeștiul de Focșani ³.

Statul avea să răspundă afirmativ acestei cereri încă din 1883. La 10 / 22 aprilie, Direcțiunea Generală a Căilor Ferate București – Fetești - Dunăre și Făurei – Fetești – Dunăre aducea la cunoștința Prefecturii Județului Putna că a fost însărcinată de Ministerul Lucrărilor Publice cu întocmirea proiectului căii ferate Focșani – Odobești. Pentru această lucrare, prefectului i se cerea să dea ordin tuturor primarilor din Plasa Gârlele să acorde tot sprijinul inginerului Militeanu. El trebuia să determine hotarele proprietăților pe care urma să treacă viitoarea cale ferată, în vederea întocmirii planurilor parcelare pentru exproprierile necesare. Prefectul avea să răspundă acestei solicitări cu promptitudine maximă ⁴.

În 1884, Parlamentul avea să voteze o lege prin care s-a declarat de utilitate publică realizarea a nu mai puțin de 13 căi ferate secundare și cu ecartament îngust, de importanță locală și regională. Una dintre acestea era și calea ferată Focșani – Odobești ⁵. Statul român a acordat un credit de 400.000 lei în vederea executării urgente a studiilor pentru căile ferate Focșani – Odobești și Târgu Ocna – Comănești – Moinești. Bugetul necesar construirii căii ferate putnene avea să fie suplimentat cu 200.000 lei, sumă rămasă neutilizată la realizarea căii ferate Buzău – Mărășești.

La 8 decembrie 1886, s-a dat publicității Decretul Regal nr. 3049, prin care drumul de fier a fost redeclarat de utilitate publică,

² Alexandru Deșliu, *Odobești. Ghid turistic. Touristic guide. Guide touristique*, Editura Pallas, Focșani 2002, p. 23.

³ Radu Bellu, *op. cit.*, p. 151.

⁴ Arhivele Naționale Vrancea (în continuare se va cita: A. N. Vn.), fond Prefectura Județului Putna, dosar nr. 3 / 1883, f. 165 – 166.

⁵ Radu Bellu, *op. cit.*, p. 151.

autorizându-se atât efectuarea studiilor necesare noii linii, cât și realizarea efectivă a acesteia.

Studiile și lucrările propriu - zise au fost efectuate în perioada 1887 - 1893 de către Serviciul de Studii și Construcții de Căi Ferate din Ministerul Lucărilor Publice ⁶. Cu acest prilej au făcut dovada înaltului lor profesionalism inginerii Elie Radu și Constantin Paraschivescu și conductorul Dimitrie Constantinescu ⁷.

Beciul Rabinovici – cel mai mare din Odobești, aflat în estul orașului, cu o lungime de 300 m – a fost săpat chiar în perioada construirii căii ferate aflate în discuție. La amenajarea terasamentului s-a folosit și pământul scos de la acest beci ⁸. În același scop s-a folosit, se pare și pământul rămas din 1839 de la Beciul Domnesc realizat de Asanache Pamfil din Odobești pentru Mihail Sturza Vodă (lung de 200 m, cu o capacitate de 1.000 vase de câte 1.000 l fiecare) ⁹.

În valoare de 1.056.638 lei, cu o lungime de 10,7 km, linia pleacă de la Focșani (64 m altitudine), traversând Valea Milcovului, ajungând la Odobești (158 m altitudine), aflat la poalele Măgurii Odobeștilor (997 m) ¹⁰.

La realizarea acestei căi ferate, o contribuție aparte a avut-o juristul Gheorghe M. Orleanu (1859 – 1916), în calitate de senator liberal. După inaugurarea căii ferate Buzău – Mărășești (octombrie 1881), guvernul României intenționa să facă un împrumut de 50.000.000 lei pentru construirea altor linii. Gheorghe Orleanu avea să ceară „... ca din acest împrumut să se facă și districtului Putna o mică părțică, construind o linie ferată între orașul Focșani și târgul Odobești”. Despre această linie – care avea să deservească celebra podgorie – Gheorghe Orleanu spunea că se putea prelungi ulterior pe

⁶ *Ibidem*, p. 153.

⁷ *Ibidem*, p. 154.

⁸ Alexandru Deșliu, *op. cit.*, p. 24.

⁹ Idem, *Vrancea. Ghid turistic. Touristic guide*, Editura Terra, Focșani, 2000, p. 62.

¹⁰ Radu Bellu, *op. cit.*, p. 154.

Valea Milcovului, exploatându-se bogățiile forestiere și miniere ale Munților Vrancei.

Gheorghe Orleanu a prezentat Ministerului Lucrărilor Publice propunerea cerută, semnată și de alți șapte senatori. Până în 1888, în baza acestei propuneri, Guvernul a trecut la promulgarea proiectului necesar liniei Focșani – Odobești, laolaltă cu studiile aferente. De asemenea, era promulgat și proiectul pentru aprobarea creditului de 583.015 lei (costul a 11 km de cale ferată și al Gării din Odobești). În octombrie 1888, o parte din studii și planuri erau aprobate și finalizate, Gheorghe Orleanu concluzionând: „... *nu se așteaptă decât ordinul de începere, căci mijloacele bănești ce lipseau în primăvară, acum sunt*”¹¹.

Inaugurarea liniei s-a făcut la 22 septembrie 1893, la ceremonie participând, alături de autoritățile locale, reprezentanții Administrației C.F.R. Destinată atât traficului de călători, cât și al mărfurilor (vin, răchiu și masă lemnoasă), calea ferată Focșani – Odobești a fost supusă, periodic, unor lucrări de modernizare¹². Având inițial șine de tip 17 și 24, cu prilejul lucrărilor de reflecție din anii 1926 – 1927, acestea au fost înlocuite cu șine de tip 34¹³.

Tractarea garniturilor a fost făcută de către Depoul Adjud, prin intermediul Remizelor sale din Focșani și Odobești. Remiza din Focșani a fost inaugurată tot în 1893. Remiza din Odobești și-a început activitatea din 1917, fiind destinată locomotivelor aduse de armata germană pentru unitățile sale de Geniu, mașinile având un ecartament de 600 mm¹⁴.

De la bun început, cele două stații – Unirea Vrancea și Odobești - au beneficiat de „...*clădiri de călători, cabine de acari, birouri de mișcare și instalații de telegrafie de tip Morse* ...”.

¹¹ Arhiva Muzeului Vrancei (în continuare se va cita: A. M. Vn.), dosar nr. inv. 22.597, f. 146 – 149.

¹² *Ibidem*, p. 153.

¹³ *Ibidem*, p. 154.

¹⁴ *Ibidem*, p. 159.

În Stația Odobești, de-abia în 1938 s-au montat instalații de asigurare a circulației. Circulația a fost dirijată de Regulatorul de circulație Adjud ¹⁵.

Halta Unirea Vrancea (Pătești) ¹⁶ avea clădire de călători cu o suprafață de 88,75 m², inaugurată în ianuarie 1908 ¹⁷. Această haltă a beneficiat inițial de o singură linie.

În schimb, Stația Odobești a avut la început trei linii ¹⁸. Gara orașului – cu o suprafață clădită de 102,4 m², a fost gata de dat în folosință în septembrie 1889 ¹⁹.

Declarată monument de importanță județeană, vechea, dar cocheta Gară a „*Odobescilor*” – după cum era inscripționat pe frontispiciu – a fost construită din cărămidă și beton. Având fațada principală în partea de nord, clădirea prezintă, de o parte și de alta a intrării principale trei uși în două canate. Holul central asigură comunicația cu peronul. Acoperișul clădirii este realizat din tablă, cel al peronului fiind susținut de stâlpi cu console, în arcuri de cerc.

La parter se află sala de așteptare, cu pereții vopsiți în ulei în partea de jos, decorații cu ceramică colorată în partea superioară. Tavanul prezintă registre cu traverse în pătrate, sub formă de mozaic.

Tot la parter au fost amplasate cele două case de bilete, precum și birourile personalului feroviar (șef de gară, imepat etc.). Parterul mai avea o intrare pe partea de sud, pentru sala de așteptare.

La etaj – decorat cu un fronton – se află două apartamente de serviciu. Cele șapte încăperi ale clădirii – încălzite cu sobe – au ferestre în două canate și pardoseală (parchet), toate fiind tencuite și văruite.

Clădirea prezintă în exterior alternanțe de șenaje de piatră de râu bugeardată (bătută cu ciocanul) și tencuială colorată în ocru.

¹⁵ *Ibidem*, p. 160.

¹⁶ *Ibidem*, p. 157.

¹⁷ *Ibidem*, p. 357.

¹⁸ *Ibidem*, p. 157.

¹⁹ *Ibidem*, p. 357.

Cu prilejul reparațiilor curente și de întreținere realizate în perioada 1974 – 1977, exteriorul a fost retencuit, dispărând astfel vechile lucrări executate în cărămidă aparentă.

Seculara existență a acestei clădiri – martoră, în timp, a multor evenimente – este reliefată și de placa comemorativă pusă în 1993, cu prilejul împlinirii unui secol de transport feroviar pe ruta Focșani – Odobești²⁰.

În 1938, Stația Odobești beneficia de un peron nou, realizat din dalele aduse de la cariera de la Valea Sării, care în 1945 se prezenta „...în condițiuni bune, nu s-au produs goluri ca în alte stații, se poate spăla, mătura și întreține în perfectă stare, prezentând un aspect frumos”²¹.

Trei ani mai târziu, începeau lucrările de extindere a Stațiilor Focșani, Unirea Vrancea (Pățești) și Odobești²².

Locomotivele utilizate pentru remorcarea vagoanelor pe această linie, în vederea transportului mărfurilor și călătorilor, au fost următoarele serii 500 (1893 – 1924), 376 (1924 - 1946) și 324 (1946 – 1960)²³.

Locomotivele cu tender seria 500 – 502, fabricate la 1877 – 1878 erau puternice, având frână de mână, distribuție de tip Allon, frână de mână și ardere mixtă lemn – cărbune. O asemenea locomotivă era lungă de 14, 15 m, cântărind 34,8 tone, având o viteză maximă de 59 km / h²⁴.

Locomotivele cu tender din seria 376 Compound, construite la M. A. V. Budapesta între 1910 – 1916 remorcau orice tip de garnitură:

²⁰ A. M. Vn., dosar Monumente, file nenumerate. Documentare realizată de muzeograf Lelia Pavel.

²¹ Idem, dosar nr. inv. 22.597 / b, f. 53.

²² Constantin Botez. Dem. Urmă, Ion Saizu, *Epopoea feroviară românească*. Editura Sport - Turism, București, 1977, p. 293.

²³ Radu Bellu, *op. cit.*, p. 159.

²⁴ Idem, *România. Locomotive cu abur. Steaua Locomotivelor (1854 – 2003)*, București, 2003, p. 110.

de marfă, călători și mixtă pe linii secundare, caracterizându-se printr-o mare mobilitate, fără a conta poziția acestora.

Cu viteze cuprinse între 30 și 50 km / h, aceste locomotive puteau tracta vagoane cu mărfuri a căror greutate se încadra între 405 – 735 tone.

În 1919, Ungaria a cedat 101 locomotive de acest tip Parcului C. F. R., în contul despăgubirilor de război datorate statului român. Prețul unei asemenea locomotive oscila între 59.900 – 66.875 coroane. Printre depourile și remizele de locomotive care s-au folosit de ele s-au numărat și cele din Focșani și Odobești.

În funcție de perioada de fabricație, o astfel de locomotivă avea următoarele date tehnice: 9,82 m lungime; 44,8 și 45,9 tone greutate; 50 km / h viteza maximă; .

Cât despre locomotiva cu abur cu tender seria 324 construită între 1909 – 1923 la aceeași fabrică budapestană, aceasta a fost folosită pe toate liniile secundare din România.

Cele trei variante constructive: Compound, Semeni și Brothon erau ușor de întreținut și de exploatat.

Tot după 1918 și tot în contul datoriilor de război, partea ungară a cedat României 499 de locomotive din această serie. Ele au fost repartizate aproape tuturor depourilor de locomotive din țară, fiind destinate liniilor secundare.

O asemenea locomotivă valora atunci între 97.200 și 104.400 coroane; arderea fiind mixtă (lemn - cărbune).

Locomotivele din această serie aveau o lungime de 17,53 m, o greutate de 60,1 tone și viteza maximă de 75 km / h ²⁵.

Spre deosebire de calea ferată Panciu – Mărășești, cea care făcea legătura dintre Focșani și Odobești a supraviețuit evenimentelor tragice din timpul celor două conflagrații mondiale. În timpul Primului Război Mondial, armata germană a folosit-o pentru transportul

²⁵ *Ibidem*, p. 311 - 313.

trupelor, echipamentelor, munițiilor și armamentului ²⁶. Evocând destinele vrâncenilor în perioada 1941 – 1945, curmate sau greu marcate de război, Climent Danțiș din Negrileşti amintește în lucrarea sa și de trenul care lega Odobeștii de Focșani ²⁷.

Dacă în 1893 pe ruta Focșani – Odobești circula o singură pereche de trenuri pe zi, în 1900 se înregistrau patru, în 1914 nu mai puțin de șapte, scăzând în anii următori la șase (1928 și 1938) ²⁸.

În 1900, din Stația Odobești au plecat 43.051 călători sosind 46.000, venitul adus de transporturi pasageri cifrându-se la 89.051 franci. Tot atunci din Stația Unirea Vrancea (Pățești) au plecat 7.592 călători, coborând aici alți 7800. Venitul adus de această stație era, la 1900, de 15.392 franci ²⁹.

În vederea încurajării transportului pe C.F.R., în mai 1937 Prefectura Județului Putna solicita Direcțiunii Generale C.F.R. reducerea prețului la bilete pe această rută, cu 50 %, până la 15 noiembrie, în virtutea faptului că orașul Odobești fusese declarat stațiune de cură de struguri. Cererea avea să fie însă respinsă, Direcțiunea amintită acordând reduceri doar pentru stațiunile balneo – climaterice ³⁰.

În anii celui de-Al Doilea Război Mondial, o călătorie cu trenul se putea face doar pe bază de autorizație, eliberată de secțiile și comisariatele de poliție. În act se menționau numele călătorului, punctul terminus al voiajului, data și scopul acestuia (rezolvarea unor

²⁶ Vasile Țiroiu, *Monografia satului Bolotești – Putna, 1961 – 1963*, material dactilografiat, p. 405.

²⁷ Climent Danțiș, *Plaiuri și locuitori din Vrancea*, Editura Semne, București 1999, p. 56.

²⁸ Radu Bellu, *Mică monografie...*, p. 159.

²⁹ N. Gabrielescu, *Chemins de fer d'initiative privée. Étude sur la construction et l'exploitation de la ligne de chemin de fer Mărășești – Panciu, département de Putna. Ligne secondaire à voie normale de 18 k longueur*. Concession de N. Gabrielescu, Architecte, Bucarest, Imprimerie de la Cour Royale, F. Göbl Fils 19, 1902, p. 11 – 13.

³⁰ A.N.Vn., fond Prefectura Județului Putna, dosar nr. 97 / 1937, f. 44, 61.

probleme de familie sau de serviciu). Măsura fusese luată de statul român în vederea eşalonării călătoriilor, pentru a nu se supraaglomera garniturile, numărul de curse și vagoane fiind drastic raționalizat. Statisticile întocmite în acești ani sunt singurele documente avute la dispoziție capabile să ne ofere o frântură de imagine asupra traficului de călători.

În 1942³¹ bunăoară, numărul de bilete cumpărate din Stația Odobești a cunoscut următoarea evoluție: februarie – peste 250; aprilie – 92; mai – 123; iunie – 149; iulie 164; septembrie – 107; octombrie – 171; noiembrie – 132³¹. În anul următor, cuantumul biletelor a variat astfel: februarie – 380; martie – 244; aprilie – 115³².

În primul an de funcționare a drumului de fier Focșani – Odobești, s-au expediat 1217 vagoane de vin din Gara Odobești care deservea renumita podgorie³³.

În 1900, traficul de mărfuri în Stația Odobești era următorul:

a) mărfuri sosite în Stație: 1708 butoaie goale, 214 vagoane cu făină; 514 vagoane mărfuri diverse;

b) mărfuri expediate din Odobești: 1947 vagoane cu vin; 76 vagoane cu lemne de foc și de construcție; 229 vagoane cu masă lemnoasă prelucrată; încasările înregistrate de pe urma acestui trafic se cifrau la 98.432 franci.

În același an, un trafic destul de intens de mărfuri se înregistra și pentru Stația Unirea Vrancea (Pățești):

a) mărfuri sosite în Stație: 133 vagoane cu butoaie goale; 206 vagoane cu mărfuri diverse;

b) mărfuri expediate: 241 vagoane cu vin; șase vagoane cu mărfuri diverse; 45 vagoane cu struguri.

Încasările acestei Stații, din punctul de vedere al transportului mărfurilor, se cifrau la 13.837 lei.

³¹ *Ibidem*, dosar nr. 113 / 1942, *passim*.

³² *Ibidem*, dosar nr. 17 / 1943, *passim*.

³³ Alexandru Deșliu, *Odobești...*, p. 24.

În 1900, profitul căii ferate Focșani – Odobești a fost de 166.712 lei, încasările fiind de 216.712 franci (transport marfă și călători), iar cheltuielile de exploatare de 50.000 franci³⁴.

Două decenii mai târziu, comerțul local era frânat de criza de vagoane întreținută, se pare, de organele C.F.R. În disperare de cauză, podgorenii din zona Odobești au trimis, în primăvara anului 1920, o delegație la Ministerul Lucrărilor Publice și Comunicațiilor, pentru a depune o petiție prin care cereau numărul necesar de vagoane cu care să-și transporte produsele. Motivând lipsa de combustibil și cererile mari de vagoane venite din partea armatei române, Direcțiunea Generală C.F.R. recunoaște că nu poate satisface solicitarea odobeștenilor³⁵. De-abia peste doi ani documentele semnalează normalizarea situației³⁶.

În vederea impulsionării comerțului din zona Odobeștiului, în mai 1937 Prefectura Județului Putna cerea Direcțiunii Generale C.F.R. reducerea cu 50 % a tarifelor la transportul mărfurilor. Perioada pentru care se solicitau aceste reduceri includea zilele „Săptămânii Vinului” (10 – 17 iunie), precum și încă o lună de zile de la terminarea acestei manifestări. Nu se cunoaște însă răspunsul forului solicitat³⁷. În anul 1945, în Gara Odobești activitatea era destul de intensă, de aici făcându-se numeroase transporturi de traverse, pentru căile ferate din întreaga țară³⁸.

În 1931, se pare, statul român dorea să concesioneze, pe bază de licitație, o linie de autobuze pe ruta Focșani – Odobești. Răspunzând solicitării venite din partea Ministerului Lucrărilor Publice și Comunicațiilor, Prefectura Județului Putna sublinia faptul că „...traficul de marfă și călători al C.F.R.-ului ar cunoaște o puternică concurență...”³⁹.

³⁴ N. Gabrielescu, *op. cit.*, p. 11 – 13.

³⁵ A. N. Vn., fond Prefectura Județului Putna, dosar nr. 70 / 1920, f. 23.

³⁶ *Ibidem*, dosar nr. 73 / 1922, f. 64.

³⁷ *Ibidem*, dosar nr. 97 / 1937, f. 44, 61.

³⁸ *Ibidem*, dosar nr. 26 / 1946, f. 45 – 46.

³⁹ *Ibidem*, dosar nr. 114 / 1931, f. 101. <http://direc.ro> / <http://muzeulvrancei.ro>

În mai multe rânduri, podgorenii odobeșteni au solicitat organelor abilitate îmbunătățirea mersului trenurilor care asigurau legătura dintre reședința județului Putna și mica lor urbe. La 12 ianuarie 1921, de pildă, Prefectura Județului Putna cerea Ministerului Comunicațiilor, printr-o petiție, „...să se reînființeze trenul de seară [Focșani – Odobești – n.n.], fiind de mare necesitate pentru populația din acești oraș și satele vecine”.⁴⁰ De această dată, Ministerul avea să răspundă afirmativ, trenul respectiv reluându-și circulația pe 21 ianuarie ⁴¹. Cererile de modificări de orar au fost destul de dese, documentele semnalându-le pe cele din 1923 și 1933⁴².

Probleme asemănătoare încerca să rezolve, în ianuarie 1946, Primăria Orașului Odobești, prin intermediul unei Adrese înaintate atât Direcției Generale C.F.R. (din cadrul Ministerului Comunicațiilor), cât și Regionalei C.F.R. Brăila. Din document reiese faptul că încă de la intrarea trupelor rusești în țară (după 23 august 1944), orașul Odobești era practic izolat de capitala județului, trenul nemaicirculând aproape deloc. La data redactării Adresei, călătorii se puteau folosi doar de un singur tren pe zi, situație în care „...se periclitează situația generală din toate punctele de vedere și anume:

1. *Specula grozavă cu transportul de cei cu vehicule cu toată măsura luată, în imposibilitate de reprimat.*
2. *Periclitarea situației copiilor înscriși la școalele secundare din Focșani, care din cauza locuințelor și al menajului, părinții sunt nevoiți de a-l lua înapoi după terminarea cursurilor; ori, de multe ori copiii sunt nevoiți a rămâne în suferință și chiar poate fi expuși a se îmbolnăvi cu transportul.*
3. *Periclitarea traficului cu încărcături, știindu-se că Odobeștii este o regiune viticolă, unde zilnic se cere vagoane pentru transporturi de vin.*

⁴⁰ *Ibidem*, dosar nr. 68 / 1921, f. 19.

⁴¹ *Ibidem*, f. 32.

⁴² *Ibidem*, dosar nr. 84 / 1923, f.5, dosar nr. 91 / 1933, f. 12.

4. *Periclitarea veniturilor C.F.R., care după statisticile anterioare Stația Odobești aducea un aport egal cu cele mai principale stații."*

În numele tuturor odobeștenilor, Primăria cerea menținerea unei singure perechi de trenuri pe zi, însă în anumite condiții. Astfel, trenul spre Focșani trebuia să plece la orele 7,00 a.m., copiii putând să ajungă la timp la școală, iar cetățenii să-și rezolve problemele la Tribunal, Prefectură, Administrație, Direcția Financiară etc. Trenul spre Odobești era indicat a pleca din Focșani la 10,20 p.m., după terminarea activității școlilor și a programului cu publicul, în cazul autorităților de importanță județeană. În ceea ce privea transportul mărfurilor, se impunea asigurarea a cel puțin zece vagoane pe zi. Doar astfel s-ar fi putut rezolva probleme transportului vinului „...care în prezent se face cu mașinile”, practicându-se o „...speculă până la extrem”⁴³. Și în acest caz, documentele existente nu ne-au îngăduit să aflăm dacă acest demers s-a soluționat favorabil sau nu.

Ca în fiecare an, sosirea iernii impunea organelor C.F.R. formarea și organizarea echipelor de dezăpezire, care trebuiau să fie gata, în orice moment de intervenție. În decembrie 1945, de pildă, în Stația Odobești echipa era formată din 60 de lucrători, din Odobești și Pătești, dinspre Focșani putând acționa o parte din cei 100 de oameni mobilizați în acest scop⁴⁴. Un an mai târziu, efectivul acestor echipe avea să se mărească simțitor⁴⁵. În 1947 la dezăpeziri erau datoare să participe și echipele autorităților comunale și jandarmilor⁴⁶. Un an mai târziu, Prefectura Județului Putna atrăgea atenția autorităților din Focșani, Odobești, Gugești, Jariștea și Vitănești că cei 100 de oameni însărcinați cu dezăpezirea căii ferate Odobești -

⁴³ *Ibidem*, dosar nr. 5 / 1946, f. 4.

⁴⁴ *Ibidem*, dosar nr. 35 / 1945, f. 62.

⁴⁵ *Ibidem*, dosar nr. 51 / 1946, f. 7.

⁴⁶ *Ibidem*, dosar nr. 50 / 1947, f. 57.

Cucuiești (Vidra) erau obligați să acționeze, la caz de nevoie și pe drumul de fier Focșani – Odobești ⁴⁷.

Această cale ferată, care „...*nu merge paralel cu șoseaua Focșani – Odobești, ci taie viile situate între aceste orașe și se mântuie în partea de nord – vest a târgului*” Odobești și-a dovedit, în timp, utilitatea ⁴⁸. Asigurând accesul vinurilor de Odobești pe piețele interne și internaționale, contribuind la bunăstarea întregii zone deservite, drumul de fier Focșani – Odobești își merită din plin renumele de „*prima linie a vinului din România*” ⁴⁹.

⁴⁷ *Ibidem*, dosar nr. 8 / 1948, f. 58.

⁴⁸ Mihail Canianu, Aureliu Candrea, *Dicționar geografic al județului Putna de...*. *Lucrare premiată de Societatea Geografică Română în ședința adunării generale din martie 1893*, Tipografia și Fonderia de Litere Thoma Basilescu, București, 1897, p. 217.

⁴⁹ Radu Bellu, *Mică monografie ...*, p. 153.