

## CONTRIBUȚII LA ISTORICUL CĂII FERATE ADJUD – COMĂNEȘTI – GHIMEȘ. SECȚIA DE CIRCULAȚIE CORESPUNZĂTOARE FOSTULUI JUDEȚ PUTNA

**Ionuț Iliescu**

Necesitatea construirii acestei linii a fost deopotrivă de ordin politico - strategic și economic. Existența ei asigura, pe de o parte, legătura directă între Transilvania și Moldova <sup>1</sup>, prin pasul Ghimeș Palanca <sup>2</sup>. Pe de altă parte, se rezolva astfel problema transportului sării pentru export, de la Târgu Ocna <sup>3</sup>, prin Adjud, Mărașești și Buzău către porturile de la Dunăre și Marea Neagră <sup>4</sup>.

În perioada 1873 – 1874, Mihail Kogălniceanu cerea ca legătura feroviară dintre Moldova și Transilvania să se realizeze și pe la Oituz – Adjud, pe Valea Trotușului, făcându-se astfel joncțiunea cu drumul de fier care avea drept punct terminus portul Galați <sup>5</sup>.

Încă din 1874, Statul român, dorind să continue lucrările la rețeaua feroviară a țării, a apelat la mai mulți specialiști străini. În

<sup>1</sup> Ștefan Bălan, Nicolae Șt. Mihăilescu, *Istoria științei și tehnicii în România. Date cronologice*, Editura Academiei Republicii Socialiste România, București, 1985, p. 227.

<sup>2</sup> Radu Bellu, *Mică monografie a Căilor ferate din România*, vol. IV, *Regionalele de cale ferată Galați și Constanța*, Editura Publiferom, București, 1999, p. 163.

<sup>3</sup> Constantin Botez, Dem. Urmă, Ion Saizu, *Epopoea feroviară românească*, Editura Sport - Turism, București, 1977, p. 138.

<sup>4</sup> *Ibidem*, p. 191.

<sup>5</sup> *Ibidem*, p. 96.

1875, anglezului Crawley i se aprobă concesionarea drepturilor de construire a liniei Adjud – Tg. Ocna <sup>6</sup>.

Deoarece lucrările se făceau contra unei sume cu mult peste valoarea reală și cu o încetineală aproape suspectă, acestea vor fi sistate <sup>7</sup>.

În 1877, Statul a decis să încredințeze la Anghel Saligny direcția construcției liniei Adjud – Tg. Ocna, dând astfel credit spiritul creator autohton <sup>8</sup>.

În anii 1879-1880, inginerii din Ministerul Lucrărilor publice lucrează intens la Caietele de sarcini, traseul și proiectul acestei linii, stabilind totodată amănunte legate de costuri și de plățile ce trebuiau efectuate <sup>9</sup>.

Lucrările reîncep în 1881<sup>10</sup>, după ce linia a fost declarată de utilitate publică prin decret Regal, în aprilie același an. Lucrările aveau să fie coordonate de Direcția Liniilor Adjud – Tg. Ocna și Bârlad – Vaslui, în fruntea căreia se afla Petru Ene <sup>11</sup> (inginer calsa I). Din echipa sa au făcut parte Anghel Saligny (inginer clasa a II-a), M. Romniceanu, Math. Brăescu și Ioan Catargiu (ingineri ordinari clasa a III-a), Victor Daniilopolu și Arghir Chiriac (elevi – ingineri), Nicolae Davidescu și Pandeile Iliescu (conducători clasa I) <sup>12</sup>.

Pe acest drum de fier, Anghel Saligny a înfăptuit primele poduri duble (pentru șosea și cale ferată). Din România <sup>13</sup>.

<sup>6</sup> Alexandru Cebuc, C. Mocanu, *Din istoria transporturilor de călători în România*, Editura Științifică, București, 1957, p. 121.

<sup>7</sup> Virgil Cobileac, Adrian I. Avram, Petru C. Buculei (coord.), *Orașul Adjud. Monografia istorico – geografică*, Adjud, 1998, p. 68.

<sup>8</sup> Constantin Botez, Dem. Urmă, Ion Saizu, *op. cit.*, p. 140.

<sup>9</sup> *Ibidem*, p. 94, 138.

<sup>10</sup> Virgil Cobileac, Adrian I. Avram, Petru C. Buculei (coord.), *op. cit.*, p. 68.

<sup>11</sup> Radu Bellu, *op. cit.*, p. 166 – 167.

<sup>12</sup> *Ibidem*, p. 166.

<sup>13</sup> Ștefan Bălan, Nicolae Șt. Mihăilescu, *op. cit.*, p. 189.

În lungime de 50.162 m, cu cinci stații, calea ferată Adjud – Tg. Ocna a fost pusă în circulație la 22 iunie 1884 pentru călători și la 28 septembrie același an, pentru transportul de mărfuri <sup>14</sup>.

Tot la 22 iunie 1884 s-a inaugurat, în partea de est a stației Adjud <sup>15</sup>, Depoul C. F. R. La început, acesta a fost doar un punct de alimentare și de întreținere a locomotivelor compus din două canale și o remiză de lemn pentru adăpost și reparații” <sup>16</sup>. Două din cele patru remize de locomotive dependente de acest depou – care asigură circulația pe linia aflată în discuție – se află în raza județului nostru, la Mărășești și Focșani <sup>17</sup>.

Linia care, pe teritoriul județului nostru, străbate Valea Trotușului ... a presupus realizarea mai multor poduri <sup>18</sup>. În arealul fostului județ Putna – actualmente Vrancea – impresionează podul realizat de Anghel Saligny, la Urechești, peste Trotuș <sup>19</sup>.

Și această linie a impus efectuarea unor exproprieri, în repetate rânduri. Documentele de arhivă fac unele referiri la această problemă.

Deși trecuseră doi ani de la expropriere, în vara anului 1883 locuitorii din comuna Urechești au înaintat M. S. Regelui Carol I un protest motivat de neplata terenurilor pe care au fost obligați să le cedeze. Mai mult decât atât, semnatarii considerau că prețurile propuse de Stat erau derizorii. Ei menționează și faptul că își vor căuta dreptatea în instanță, la Tribunalul județean Putna, în condițiile în care

<sup>14</sup> Mihail Canianu, Aureliu Candrea, *Dicționar geografic al județului Putna de ...*. Lucrare premiată de Societatea Geografică Română în ședionța adunării generale din martie 1893, București, Tipografia și Fonderia de Litere Thoma Basilescu, București, 1897, p. 1.

<sup>15</sup> Alexandru Deșliu, *Adjud. Ghid Turistic, Guide Touristique, Touristic Guide*, Editura Pallas, Focșani, 2002, p. 26.

<sup>16</sup> Virgil Cobileac, Adrian I. Avram, Petru C. Buculei (coord.), *op. cit.*, p. 68 – 69.

<sup>17</sup> Radu Bellu, *op. cit.*, p. 72.

<sup>18</sup> *Ibidem*, p. 167.

<sup>19</sup> *Ibidem*, p. 172.

Comitetul Permanent al Județului Putna, Prefectura județului Putna și Ministerul Lucrărilor Publice nu au manifestat interes pentru soluționarea cererilor lor.

Situația în care se găseau acești oameni – se afirmă în documente – era critică. Pe de o parte, nici clădirile expropriate, supuse deteriorării și nici terenurile expropriate, cu recoltele compromise, nu au fost evaluate și, în consecință, nu s-a plătit nici contravaloarea lor. Pe de altă parte, diminuându-li-se drastic sursele de venit, prin exproprierea bunurilor, fără a li se da posibilitatea de a achiziționa altele similare, aceste persoane abia dacă-și mai puteau plăti taxele și impozitele către Stat, riscând să intre sub incidența prevederilor legale.

Văzând că nu le-a mai rămas altceva de făcut decât să înfrunte sărăcia cruntă și „... noi cu familiile și bagajele să ne transportăm sub corturi pe câmp”, cetățenii își îndreaptă un ultim gând către Rege: „...implorăm la mila Voastre ca siliți expropriați cel puțin să fim evaluați și plătiți de pagubele la care suntem expuși”<sup>20</sup>.

Apelul lor nu a avut însă efectul scontat. Statul român nu plătește despăgubirile civenite nici în vara anului 1885, când Comitetul Permanent al județului Putna încă se mai judeca la același tribunal județean, cu aceiași împiricinați. Dovedind o profundă nepăsare față de soarta păgubiților din Urechești, Direcția Generală a căilor ferate Adjud – Tg. Ocna, Bacău – Piatra și Câmpina – Doftana solicita în repetate rânduri Comitetului Permanent al județului Putna și Prefecturii județului Putna documentația referitoare la exproprierile făcute cu ocazia construirii liniei Adjud – Tg. Ocna. Direcția fusese informată însă că acestea se găseau la Tribunalul din Focșani, din cauza procesului mai sus menționat. Ruperea de realitate a organismului de conducere feroviar a mers până acolo încât acesta solicita „rezolvarea procesilor de asemenea natură”, doar pentru ca

<sup>20</sup> Arhivele Naționale Vrancea (în continuare se va cita A. N. Vn.), fond Prefectura județului Putna, dosar nr. 3 / 1883, f. 331 – 332.

„astfel să putem avea mai degrabă menționatele documente”<sup>21</sup>. Fără îndoială că Direcția pomenită anterior nu avea decât atribuții de ordin tehnic, neputând soluționa litigii financiare. Dar un asemenea organism ar fi putut contribui la soluționarea conflictului de o manieră benefică ambelor părți. În nici un caz atitudinea adoptată – încercarea de tergiversare a actului justițiar, doar pentru a intra în posesia unor dosare nu poate fi aprobată, în joc fiind soarta unor oameni lăsați efectiv pe drumuri.

Linia a fost refacționată de două ori până în 1948<sup>22</sup>, instalațiile de siguranță circulației din stațiile Urechești și Bâlca, montate în 1884 fiind înlocuite în două rânduri (în 1912 și în 1938). Aceste stații au beneficiat de la bun început nu doar de clădiri de călători, ci și de birouri de mișcare, cabine pentru acari și telegraf Morse<sup>23</sup>.

În timpul Primului Război Mondial, linia Adjud – Tg. Ocna a trecut prin momente deosebit de grele. Referindu-ne strict la porțiunea putneană a acesteia, trebuie menționate bombardarea gării din Adjud și scoaterea din funcțiune a unor instalații și linii<sup>24</sup>. Linia aflată în discuție avea o importanță deosebită pentru Armata Română, asigurându-i transportul trupelor, materialului de război, hranei și combustibilului (petrol și cărbune).

Curajul și strădania ceferiștilor și soldaților au asigurat un trafic permanent și intens, în ciuda bombardamentelor inamice<sup>25</sup>.

Nu de puține ori, ignoranța sau reaua voință a locuitorilor din comunele deservite de această linie au pus traficul în primejdie. Așa s-a întâmplat, de exemplu, în 1928, când autoritățile județene erau înștiințate de comiterea unor „atentate pe calea ferată Adjud –

<sup>21</sup> *Ibidem*, f. 14, 19 – 20.

<sup>22</sup> Radu Bellu, *op. cit.*, p. 173.

<sup>23</sup> *Ibidem*, p. 178 – 179.

<sup>24</sup> *Ibidem*, p. 170.

<sup>25</sup> Constantin Botez, Dem. Urmă, Ion Saizu, *op. cit.*, p. 206.

Tg. Ocna <sup>26</sup> (n. n. „*atentat*”, firește, în sensul de infracțiune care pune sub semnul întrebării siguranța circulației).

Peste numai cinci ani conducerea C. F. R. a hotărât construirea unui canal pe pârauul Borșani care să deservească Stația Bâlca. În februarie 1933, conform planului, avea să înceapă exproprierea unor terenuri aflate în proprietatea comunei Bâlca <sup>27</sup>. Ulterior, pe marginea canalului, aflat lângă gara Bâlca, s-au plantat salcâmi, pentru consolidarea terenului și, implicit, protejarea lucrării. În toamnă însă, locuitorii acestei comune, uitând că și ei beneficiau de linia în cauză, au lăsat vitele să distrugă plantația. Doar la cererea Prefecturii, Primăria comunei Bâlca a apelat la forțele de ordine pentru supravegherea canalului, vitele locuitorilor din comunele Bâlca și Borșani lăsate slobode urmând a fi confiscate <sup>28</sup>.

În perioada 1940 – 1941, linia Adjud – Tg. Ocna a intrat într-un program de extindere a stațiilor, din motive strict strategice <sup>29</sup>.

De asemenea, după cel de-Al Doilea Război Mondial, această linie a fost supusă iminentului proces de modernizare <sup>30</sup>.

De la două perechi de trenuri zilnic, în 1884, traficul se intensifică la patru perechi de trenuri pe zi (1900, 1914 și 1938) și șapte (1928) <sup>31</sup>.

Inaugurată la 13 septembrie 1872, stația Adjud beneficia de patru linii de circulație.

Stația Urechești a fost dată în folosință la 22 iunie 1884, dispunând de două linii de circulație <sup>32</sup> având clădire de călători din ianuarie 1881, cu o suprafață de aproape 180 m<sup>2</sup> <sup>33</sup>.

<sup>26</sup> A. N. Vn., fond Prefectura județului Putna, dosar nr. 49 / 1928, *passim*.

<sup>27</sup> *Ibidem*, dosar nr. 70 / 1933, f. 9, 16 – 17.

<sup>28</sup> *Ibidem*, f. 27 – 28.

<sup>29</sup> Constantin Botez, Dem. Urmă, Ion Saizu, *op. cit.*, p. 283, 293.

<sup>30</sup> Radu Bellu, *op. cit.*, p. 170.

<sup>31</sup> *Ibidem*, p. 175.

<sup>32</sup> *Ibidem*, p. 174.

<sup>33</sup> *Ibidem*, p. 335.

În 1892, din stația Urechești au urcat 5.382 călători, cu bilete cumpărate la toate cele trei clase, în valoare de 2.486,40 lei. Venitul global al stației era însă de 44.156,20 lei, diferența de peste 40.000 lei fiind asigurată de transportul mărfurilor <sup>34</sup>. La 1904, pe lista personalului C. F. R. din stație figura un șef de gară clasa a III-a și un telegrafist clasa a III – a <sup>35</sup>.

La rândul ei, stația Bâlca a fost inaugurată tot la 22 iunie 1884, având în dotare două linii de circulație <sup>36</sup> și clădire de călători din 1899, cu o suprafață de 140 m<sup>2</sup> <sup>37</sup>. Personalul stației era identic – numeric și ca funcții – cu cel al stației din Urechești <sup>38</sup>.

La începutul secolului, călătorul care folosea un tren mixt pe această linie parcurgea distanța Adjud – Urechești în 20 de minute, Urechești – Bâlca în 19 minute și Bâlca – Căiuți (comună în județul Bacău) în 15 minute. Cu alte cuvinte, cei 23,2 km erau străbătuți în 54 de minute. Pe acest segment, timpul de oprire însuma nouă minute<sup>39</sup>.

Pe această linie au circulat, până la jumătatea secolului trecut (și după) nu mai puțin de șapte tipuri de locomotive, pentru transport de călători, mărfuri și mixt, după cum urmează:

- 1) Seria 500, între 1884 – 1916
- 2) Seria 1.400, între 1915 – 1925
- 3) Seria 2.034, între 1925 – 1944
- 4) Seria 130.500, între 1925 – 1947
- 5) Seria 50, între 1944 – 1967
- 6) Seria 230, între 1944 – 1967
- 7) Seria 150.100, între 1946 – 1968 <sup>40</sup>.

<sup>34</sup> Mihail Canianu, Aureliu Condrea, *op. cit.*, p. 362.

<sup>35</sup> Radu Bellu, *op. cit.*, p. 168.

<sup>36</sup> *Ibidem*, p. 174.

<sup>37</sup> *Ibidem*, p. 355.

<sup>38</sup> *Ibidem*, p. 168.

<sup>39</sup> *Ibidem*, p. 180.

<sup>40</sup> *Ibidem*, p. 177 – 178.

Cu excepția locomotivelor din seria 2034, toate celelalte au fost menționate odată cu liniile pe care au circulat (Focșani – Odobești, Făurei – Tecuci și Mărășești – Tecuci).

Locomotivele cu abur din seria 2034 – 2073 au fost fabricate între 1911 – 1915 la Henschel & Sohn - Kassel, Atelierele Mecanice Tubize - Belgia și Schwartzkoff - Berlin. Destinată garniturilor pentru transportul de persoane, o asemenea locomotivă a costat Statul Român 76.900 lei. Era dotată cu componente de proveniență germano - engleză, utilizând drept combustibil cărbunele și păcura.

Aceste locomotive au fost folosite de Depoul Adjud până în 1960. Cele patru locomotive care mai funcționau în 1946, au fost casate, treptat - treptat, între 1955 – 1966. Aveau o greutate de aproape 60 de tone și o viteză maximă de 90 km / h <sup>41</sup>.

Alăturându-se liniilor deja existente – Roman – Bacău – Adjud – Mărășești – Tecuci, inaugurată în 1872 și Buzău – Mărășești, inaugurată în 1881, linia Adjud – Tg. Ocna – Comănești – Ghimeș, a însemnat nu numai un câștig strategic – militar, ci și unul economic, facilitând exportul sării, lemnului, păcurii și cărbunelui din zona Tg. Ocna – Comănești – Ghimeș și mărinind astfel veniturile Statului Român.

<sup>41</sup> Radu Bellu, *Locomotive cu abur...*, p. 341.