

CĂI FERATE FORESTIERE ÎN STRĂVECHEA ȚARĂ A VRANCEI (PRIMA JUMĂTATE A SECOLULUI XX). MĂRTURII DOCUMENTARE

Ionuț Iliescu

Vreme de secole, mirifica Țară a Vrancei – partea de nord – vest a județului Vrancea de astăzi – a viețuit într-o relativă izolare. Traiul arhaic al locuitorilor ei le-a garantat acestora atât autonomie în raport cu autoritatea statală, cât și o anume bunăstare, pe fondul păstrării tradiției ca pe un dat sacru.

La sfârșitul secolului al XIX-lea și începutul celui următor, Vrancea avea să se racordeze, încet dar sigur, la modernism și la economia bazată pe cerere și ofertă.

Tocmai acesta este momentul în care localitățile răzășești vrâncene au venit în contact cu societățile forestiere străine. În schimbul exploatării supremei bogății a munților din zonă – codrii străvechi – societățile promiteau localnicilor îmbunătățirea situației lor materiale. Ele au convins relativ ușor pe obșteni să-și arendeze sau să-și vândă drepturile asupra pădurilor. La caz de necesitate stringentă, societățile au apelat la intermediari – străini sau oameni ai locului. Altfel spus, aceștia din urmă arendau drepturile răzășești, pe care le cedau surprinzător de repede societăților forestiere ¹.

Pentru ca exploatarea să fie cât mai eficientă și, implicit, profitul înregistrat cât mai mare, societățile forestiere s-au grăbit să-și instaleze căi ferate cu ecartament îngust, împânzind Vrancea cu o adevărată rețea de asemenea drumuri de fier.

¹ Ionuț Iliescu, *Aspecte ale activității Societăților forestiere străine în Vechea Vrancea* (I), în *Cronica Vrancei*, vol. III, coordonator: Horia Dumitrescu, Editura Pallas, Focșani, 2002, p. 269.

În vara anului 1900, inginerul Henri Engel din Fălticeni și investorul Adolf Croeber solicitau Prefecturii Județului Putna, fiecare separat, aprobările necesare în vederea construirii unei căi ferate înguste care să lege Stația C. F. R. Odobești de pădurile luate în arendă în zona Nereju. Cererile fuseseră făcute în virtutea art. 21 din Legea căilor ferate de inițiativă privată, promulgată cu Înaltul Decret Regal nr.1.524 din 23 martie 1900, publicată în Monitorul Oficial nr. 291 din același an.

De la Odobești, calea ferată urma să străbată „...*Valea Milcovului, ... pe Valea pârâului Reghiu, trece dealul Reghiu, dă în Valea Zăbalei, apoi pe valea pârâului Nărujei, până în muntele Mișina și vecinătate*”.

În conformitate cu prevederile legale, Prefectura Județului Putna trebuia să efectueze o anchetă în localitățile pe unde urma să treacă linia și aceasta pentru ca autoritățile comunale, alături de cele județene să-și dea sau nu avizele, scoțând în evidență foloasele sau inconvenientele pe care le presupunea noul drum de fier. În opinia Serviciului Tehnic al județului Putna, propunerile lui Adolf Croeber (Khroeber) erau mai avantajoase, linia acestuia putând fi declarată de utilitate publică. În schimb, linia cerută de Henri Engel era doar de interes privat, nefăcând căraușie publică. Mai mult decât atât, inginerul mai sus menționat cerea ca viitoarea sa linie să fie declarată, în ciuda acestui inconvenient, de utilitate publică, doar „... *pentru ca să pot folosi legea de exproprieri*”².

Studiul documentelor nu oferă date referitoare la soluționarea acestor două cereri. Aflăm însă că în aceeași perioadă, Adolf Kröeber dorea, în scopuri similare să realizeze calea ferată Odobești – Herăstrău³.

² Serviciul Județean al Arhivelor Naționale Vrancea (în continuare se va cita: S. J. A. N. Vn.) fond Serviciul Tehnic al Județului Putna, dosar nr. 11 / 1900, f. 1 - 4.

³ *Ibidem*, dosar nr. 8 / 1900, f. 1.

Fabricant de cherestea din München, Adolf Kröeber avea un reprezentant în Odobești – Johann Sartari. Prin intermediul acestuia, el a cumpărat drepturile de exploatare pentru mai multe păduri din Vrancea, dorind „...a fi concurent și la pădurile Statului care se afla în această regiune precum Soveja, Lepșa, Butucoasa, ce sunt a se vinde prin licitațiune în cursul acestui an...”.

În apropierea Gării din Odobești, Kröeber dorea să înființeze „...o fabrică de abur compusă din 8 ferăstrae multiple” (gateri). Tocmai de aceea el avea neapărată nevoie de linia ferată îngustă cerută de la 1 martie 1900, când a demarat efectuarea studiilor provizorii și planurilor⁴.

Noua cale ferată trebuia să aibă următorul traseu: sud - vestul orașului Odobești (separat de Stația C. F. R.) – Valea Milcovului (traversând cursul râului cu același nume de 12 ori) – gura pâraului Reghiu – Valea Reghiului, până la muntele cu același nume – traversarea muntelui printr-un tunel – Valea pâraului Zăbala, pe lângă cătunul Lunca – trecerea pe lângă malul stâng al Zăbalei – gura pâraului Năruja – Valea pâraului Năruja – pâraul Secătura. Lung de 43 km, traseul traversa terenurile aflate în proprietatea comunelor Mera, Năruja, Nistorești și Herăstrău, având o pantă generală de aproape 2 %, două stații terminus și alte două intermediare⁵. Prin acest parcurs, calea ferată urma să fie aproape paralelă cu șoseaua proiectată de Prefectura Județului Putna „... de la Odobești la Herăstrău, prin comunele Mera, Năruja și Nistorești mergând pe albiile Milcovul, Reghiu, Zăbala și Năruja”⁶.

Serviciul Tehnic al județului Putna avea să constate că lucrările de artă menționate de solicitant erau provizorii⁷, podurile erau strâmte, neputând fi folosite de căruțe și trecători⁸. Cât despre

⁴ *Ibidem*, dosar nr. 11 / 1900, f. 7 - 8.

⁵ *Ibidem*, f. 5.

⁶ *Ibidem*, f. 8 – 8 verso.

⁷ *Ibidem*, f. 5.

⁸ *Ibidem*, f. 8 – 8 verso.

traseul stabilit de concesionar, acesta „...*nu prezintă nici un interes public, deoarece va servi exclusiv nu numai pentru exploatarea lemnăriei din munții Vrancei, arendați domnului A. Kröeher, fără să servească și interesele localităților pe unde trece*”⁹. Pentru ca acest drum de fier să poată fi declarat de utilitate publică, Serviciul Tehnic al județului Putna îi propunea concesionarului adoptarea următoarelor măsuri:

1) noua cale ferată să fie deservită de Stația C. F. R. Odobești, joncțiunea făcându-se „... *pe la capătul dinspre Focșani*”.

2) drumul de fier să fie de-a lungul malului stâng al râului Milcov (pe valea cu același nume), pe teritoriul județului Putna, cu mici deplasări către râu. Astfel, calea ferată nu se suprapunea cu șoseaua și nu traversa râul, trecând pe teritoriul județului Râmnicu Sărat. Pe Valea Reghiului, calea ferată trebuia să meargă, pe cât posibil, doar de-a lungul malului drept al acestuia, pentru a nu se încrucișa de multe ori cu drumul vicinal.

3) Podurile realizate pentru trecerea pâraielor vor trebui să fie destul de largi „... *spre a trece și șoseaua pe ele*”.

4) Intrările tunelului să se facă din zidărie, cu profil pentru cale normală, putând a deservi, pe viitor, traficului produselor vrâncene, odată cu intensificarea exploatării minelor.

5) La traversarea podului de peste pâraul Zăbala, calea ferată trebuia să fie ridicată la nivelul drumului vicinal. Deoarece capătul de pod este orientat către râu, trebuia să se construiască o cale definitivă pentru podul șoselei.

6) Pe această cale ferată urma să circule un singur tren mixt (dus - întors) la 24 de ore, pentru necesitățile localităților străbătute de calea ferată, practicându-se tarifele stabilite de Ministerul Lucrărilor Publice și Comunicațiilor.

⁹ *Ibidem*, f. 5.

Doar în asemenea condiții, calea ferată solicitată deservea interesele publice, devenind de utilitate publică, atât pentru comunele străbătute, cât și pentru Administrația Publică Județeană ¹⁰.

În lunile iulie, Adolf Kröeber acceptă toate aceste condiții ¹¹ cerând Ministerului mai sus-menționat acordarea concesiunii pentru construirea și exploatarea căii ferate solicitate, subliniind că aceasta va servi intereselor comunelor prin care va trece, județului și unităților militare din raza acestuia ¹².

În cursul aceleiași luni, Prefectura cerea tuturor comunelor ce urmau a fi deservite de calea ferată să-și dea sau nu devizele atât de necesare concesionarului, în funcție de avantajele sau dezavantajele prognozate (Odobești, Mera, Năruja, Nistorești, Herăstrău) ¹³. Până la 16 august, investitorul avea să obțină toate avizele necesare – atât cele ale comunelor direct interesate și Prefecturii Județului Putna, cât și ale ministerului în cauză ¹⁴.

În 1915, documentele semnalează existența unei căi ferate forestiere pe Valea Putnei ¹⁵, între Pârâul Alb ¹⁶ și Pârâul Țiganului ¹⁷.

La 26 aprilie 1920, Inspectoratul Căilor Ferate Particulare cerea Serviciului de Poduri și Șosele al Județului Putna o serie de informații legate de această linie: dacă mai este concesionată de Armin Mikes, dacă mai funcționează „... și eventual a ne arăta starea actuală a liniei, cantitatea și felul materialului rulant și numărul personalului întrebuințat la exploatare”.

¹⁰ *Ibidem*, f. 5 verso.

¹¹ *Ibidem*, f. 6.

¹² *Ibidem*, f. 8 verso.

¹³ *Ibidem*, f. 9 – 14.

¹⁴ *Ibidem*, f. 7, 16 – 19.

¹⁵ S.J.A.N.Vn., fond Prefectura Județului Putna, dosar nr. 62 / 1915, f. 9.

¹⁶ Albu sau Pârâul Alb, pârâu care curge pe teritoriul comunei Vizantea, vărsându-se în Vizantea Mare.

¹⁷ Țiganul sau Pârâul Țiganului, care izvorăște din muntele Condratu (localitatea Păulești) și se varsă în Putna la Lunca Mare.

În luna iunie a aceluiași an, Inspectoratul mai sus menționat avea să afle că linia funcționa, dar aparținea Societății Forestiere „*Țișița*”. Linia nu avea material rulant. Pe ea circulau o locomotivă și 30 de vagoane, aparținând aceleiași Societăți, deservite de zece angajați. Cât despre Armin Mives, acesta deținea o fabrică de cherestea la Pârâul Țiganului, unde lucrau circa 50 – 60 de oameni ¹⁸.

În mai 1915, Societatea „*Țișița*” mai deținea, se pare, o linie ferată îngustă (decanville), situată pe Valea Zăbalei, pe terenurile aflate în proprietatea comunelor Nereju și Herăstrău. Direcțiunea I Poduri, Șosele, Căi Ferate și Porturi din cadrul Ministerului Lucrărilor Publice cerea Prefecturii Județului Putna ca această linie – care nu mai funcționa cu materialul rulant abandonat de personalul de exploatare – să intre în atenția autorităților comunale și jandarmilor. Aceste foruri trebuiau să ia „...*cuvintele măsuri ca să nu se deterioreze și să nu se înstrăineze nimic din acel material*”. Până la 1 iunie, comandantul Campaniei de Jandarmi Putna instalase deja în punctul Căldări ¹⁹ un post cu patru jandarmi. Aceștia păzeau materialul rulant depozitat acolo, pentru a nu fi furat sau distrus de către răufăcători ²⁰.

În același an, Societatea „*Țișița*” mai beneficia de o cale ferată îngustă, preluată de la fosta Societate forestieră „*Carpați*”. În ianuarie 1915, noua proprietară desființase deja această linie, construită pe Valea Cozei (comuna Păulești). Societatea „*Țișița*” distrusese și marea majoritate a lucrărilor de artă ale drumului de fier aflat în discuție. În plus se dorea și distrugerea podului din localitatea Coza, de peste Putna (lung de 60 m și lat de 2,5 m). Ministerul Lucrărilor Publice nu dorea însă acest lucru, deoarece podul era indispensabil pentru asigurarea comunicației între Tulnici și Negrilești ²¹. În luna

¹⁸ S.J.A.N.Vn., fond Serviciul Tehnic al Județului Putna, dosar nr. 20 / 1920, f. 22 – 22 verso.

¹⁹ Strâmtoare situată pe Valea Zăbalei, la 10 km mai sus de satul Nereju, între Munții Frumoasele și Furu Mic.

²⁰ S. J. A. N. Vn., fond Prefectura Județului Putna, dosar nr. 62 / 1915, f. 47, 53.

²¹ *Ibidem*, f. 7.

următoare, Societatea „*Tișița*” informa Prefectura Județului Putna că nu dorește să desființeze vreun pod de pe linia de pe Valea Cozei. „*În prezent toți pietonii circulă liberi îndeosebi pe podul în chestiune așa că raportul menționat pare a se baza pe simple presupunțiuni*”, conchide conducerea societății²².

Opt ani mai târziu, se pare că aceasta dorea să refacă linia și să o repună în circulație. Pentru îndeplinirea obiectivului propus, concesionarul trebuia să aibă toate aprobările necesare din partea Ministerului Comunicațiilor. Aflăm cu acest prilej că linia în cauză „...*pleacă din linia ferată a Societății „Tișița” (n. n. – Mărășești – Munții Vrancei) de la cantonul km 70 din Tulnici, pe valea Coza*...”²³.

La 31 iunie 1920, trei instituții focșănene – Banca Putnei, Societatea Anonimă „*Frăția*” și Societatea Anonimă „*Economia*” – cereau Ministerului Lucrărilor Publice, prin intermediul Prefecturii Județului Putna, „...*ca linia ferată Odobești – Vidra și Vidra – Năruja să ne fie concedată nouă spre exploatare în condițiunile prevăzute în sus zisa petițiune*”. Era vorba „...*de o inițiativă particulară care vine să susțină interesul întregului județ*...”. Prefectura avea să-și dea avizul de principiu, din mai multe motive:

- 1) o asemenea inițiativă particulară venea în sprijinul dorinței Statului de extindere a rețelei feroviare
- 2) noua cale ferată răspundea intereselor regiunii pe care urma să o străbată
- 3) cele trei Bănci măreau gradul de cointeresare a deponenților față de acest proiect, oferind o garanție destul de serioasă

Cu toate acestea, Prefectura punea concesionarilor mai multe condiții:

- a) la conducerea lucrărilor la calea ferată și la exploatarea acesteia să participe și un delegat al Consiliului Județean

²² *Ibidem*, f. 4.

²³ *Ibidem*, dosar nr. 84 / 1923, f. 35.

b) în caz de paritate de voturi în Comitetul Director, delegatul județului beneficia de vot decisiv

c) studierea și stabilirea traseului final al liniei urmau să se facă de comun acord cu județul (Consiliul Județean)

d) Consiliul Județean să aibă dreptul de a se pronunța asupra beneficiului cuvenit ²⁴.

Documentele aflate la dispoziție nu permit tragerea vreunei concluzii referitoare la punerea în aplicare sau la renunțarea la acest proiect.

Cert este însă că la începutul anului următor, aceeași Societate Anonimă „*Frăția*” din Focșani solicita din nou Ministerului Lucrărilor Publice autorizația de a construi și exploata o linie ferată. De această dată traseul ales fiind Cucuiești (comuna Vidra) – Vetrești (comuna, pe atunci, Herăstrău). Noua linie urma să treacă prin comunele Găgești, Vidra, Tichiriș, Colacu, Valea Sării, Prisaca, Năruja și Nistorești.

Pornind ca o ramificație a liniei Odobești – Cucuiești, linia aceasta avea să fie cu un ecartament de 0,60 m, făcând „... *cărbăușie publică de călători și mărfuri*”.

În baza art. 3 al Legii din 23 martie 1900, Prefectura Județului Putna trebuia să facă o anchetă care să constate avantajele și dezavantajele liniei, Consiliul Județean, Delegațiunea Județeană și Primăriile comunelor direct interesate trebuiau să-și dea avizele necesare obținerii autorizației de concesiune și decretării obiectivului de utilitate publică. În caz contrar, instituțiile amintite aveau obligația de a înainta forurilor centrale reclamațiile de rigoare ²⁵. Problema obținerii acestor avize avea să se rezolve în timp de ... trei luni (ianuarie – martie 1921) ²⁶.

În conformitate cu Decizia Ministerului Comunicațiilor, publicată în „*Monitorul Oficial*” nr. 36 din 19 mai 1923, ancheta organizată în vederea acordării sau nu a autorizației de concesiune a

²⁴ *Ibidem*, dosar nr. 70 / 1920, f. 45.

²⁵ *Ibidem*, dosar nr. 68 / 1921, f. 2 – 3.

²⁶ *Ibidem*, f. 4 – 18 verso.

căii ferate Cucuieți – Vetrești avea să aibă loc abia în luna decembrie 1924, la Mărășești ²⁷.

Comisia instituită pentru efectuarea acestei anchete a fost alcătuită din următorii membri:

- delegatul Direcției C. F. R. din cadrul Ministerului Comunicațiilor

- delegatul Marelui Stat Major, pe lângă Direcția Regionalei C. F. R. Iași

- delegatul Prefecturii Județului Putna
- șeful Serviciului de Poduri și Șosele al Județului Putna
- delegații Primăriilor din Năruja, Nistorești, Herăstrău și Clipicești

- directorul Băncii Societatea „*Frăția*” din Focșani, Gh. Ștefănescu
- directorul Societății „*Tișița*”, Arthur Niederhofer.

Cu un ecartament de 0,76 cm și o lungime de circa 35 km, linia urma să pornească de la km 18 al căii ferate a Societății „*Tișița*” (n. n. – Mărășești – Munții Vrancei), aflat în dreptul satului Repedea. Localitățile străbătute erau următoarele: Clipicești – Cucuieți – Irești – Vidra – Tichiriș – Colacu – Valea Sării – Prisaca – Năruja – Nistorești – Herăstrău – Vetrești. De aici, linia ajungea în zona pădurilor exploatate, care atingeau izvoarele Nărujei (aflate în muntele Poiana, mai sus de localitatea Herăstrău).

Terenul pe care trebuia construită linia aparținea comunelor mai sus-menționate, atât în regim de obște, cât și ca proprietăți individuale.

Referitor la lucrările de artă și amenajările necesare liniei, acestea se rezumau la un pod de circa 80 m peste râul Putna și la altele mai mici ²⁸.

Concesionarul își lua obligația de a face căraușie publică, linia servind „... la transportul produselor forestiere și produselor locuitorilor din comunele traversate”.

²⁷ *Ibidem*, dosar nr. 74 / 1924, f. 4 – 4 verso.

²⁸ *Ibidem*, f. 5 – 5 verso.

Referitor la observațiile pe care le-au făcut membrii comisiei de anchetă ele au fost următoarele:

- 1) linia să se facă de urgență
- 2) la traversarea șoselelor clasate și a zonelor aferente acestora, să se respecte normele Serviciului de Poduri și Șosele al județului Putna
- 3) la Repedea să se facă o gară, dotată cu linii de garaj și telefon, cheltuielile fiind suportate de concesionar
- 4) concesionarul să încheie o convenție cu Societatea „*Țișița*”.

În final, comisia a decis să acorde concesiunea acestei linii Societății „*Frăția*”, în conformitate cu legile și regulamentele în vigoare²⁹.

Tot în anul 1924, Societatea „*Frăția*” a dorit se pare să modifice traseul stabilit inițial, pentru ca și comuna Văsui (Vrâncioaia) să beneficieze de noua linie, dar aceasta nu a manifestat interesul scontat³⁰.

În 1921, izvoarele arhivistice semnaleză existența la Soveja a unei căi ferate înguste, cu ecartament 0,75 m și lungimea de 10 km. Linia aparținea Societății „*Carpați*”, proprietar fiind investitorul italian Costiglioni (Costiglione), transportând butucii de brad și cherestea din munții Sovejei la fabrica acestuia, din aceeași localitate. Nu avea nevoie de material rulant³¹.

Se pare că existența acestei linii a fost efemeră, proprietarul Societății și Fabricii de Cherestea „*Carpați*” renunțând la ea după terminarea exploatării.

Peste mulți ani, în 1924, aceeași Societate – Societatea Anonimă Română Forestieră „*Carpați*” – de această dată cu sediul la Galați cu un capital social de 2.500.000 lei, aducea la cunoștința Prefecturii Județului Putna următoarele: în luna august, între această Societate și comuna Soveja se încheiase o Convenție, cu drepturi și

²⁹ *Ibidem*, f. 6 – 6 verso.

³⁰ *Ibidem*, f. 11, 23.

³¹ *Ibidem*, dosar nr. 68 / 1921, f. 56, 61.

obligății de ambele părți. Pe de o parte, comuna Soveja ceda Societății un teren necesar construirii unei căi ferate; pe de altă parte, Societatea asigura sovejenilor material lemnos în valoare de 1.500 lei, necesar realizării a două poduri pentru carele care traversau apa Șușiței ³².

În iunie 1920, răzeșii din Voloșcani au dat în arendă lui Radu Macovei, din aceeași localitate, „*coproprietar și devălmăș*” în Muntele Verdele „*partea noastră indiviză din pădurea ... ce o avem în devălmășie*”. Pădurea era arendată pe 15 ani, contra sumei de 810.000 lei. Dobândind dreptul de a prelucra și vinde lemnul tăiat în munte, Macovei putea să monteze cale ferată și să o doteze cu tot ceea ce era necesar. La expirarea contractului, aceasta urma să fie ridicată de către arendaș ³³. Un an mai târziu, Radu Macovei a cedat pădurea luată în arendă Societății Forestiere „*Năruja*” ³⁴, care a preluat și dreptul de a realiza o cale ferată până la parchetele exploatate.

În 1926, aceeași Societate arendase de la răzeșii din Negrilești drepturile lor asupra Muntelui Păișelele. Prin mijlocirea fostului administrator al Obștii Păișelele – Negrilești, Ion D. Neagu, Societatea „*Năruja*” încheie o serie de contracte referitoare, între altele și la construirea unei căi ferate pe care să transporte masa lemnoasă exploatată ³⁵.

Lucrările începuseră încă din toamna anului 1927.

În aprilie 1928, delegatul Societății, avocatul I. D. Neagu - Negrilești, membru în Consiliul de Administrație al Obștii Păișelele avea să demareze negocierile cu răzeșii în ceea ce privește concesionarea terenului pentru calea ferată ³⁶.

Cele două părți au ajuns la un acord în luna iulie, când răzeșii au acceptat să dea în arendă Societății „*Năruja*” terenul pentru calea ferată construită „*fără voia și autorizarea*” obștenilor, dar și pentru

³² *Ibidem*, dosar nr. 106 / 1944, f. 4, 7.

³³ S.J.A.N.Vn., fond Obștea Vidra – Voloșcani, dosar nr. 21 / 1939, f. 17.

³⁴ *Ibidem*, f. 18.

³⁵ S.J.A.N.Vn., fond Obștea Păișele – Negrilești, dosar nr. 35 / 1931, f. 36.

³⁶ *Ibidem*, f. 4.

alte drumuri. Arendarea se făcea pe termen de 15 ani, contra sumei de 200.000 lei. Totodată, Societatea își lua angajamentul să răscumpere brazii și molizii tăiați cu ocazia lucrărilor la calea ferată, drumuri și poduri ³⁷. Linia aceasta – denumită neoficial și „*Valea Năruja*” – a fost concesionată de la statul român în 1928 ³⁸, având ca ecartament de 0,76 m ³⁹. În iarna acestui an ⁴⁰, zona de exploatare a Societății „*Năruja*” a fost străpunsă dinspre Transilvania, de o linie ferată îngustă ⁴¹ de 8 km lungime ⁴².

De această cale ferată – care urma să aibă drept capete de linie localitățile Herăstrău (județul Putna) și Comandău (județul Trei Scaune) – aveau să beneficieze și razeșii pentru transportul gratuit al lemnului necesar în gospodăriile lor ⁴³, însă doar o dată pe an ⁴⁴.

În 1930 se încheie între cele două părți un nou contract de arendare al terenului ocupat de calea ferată, pe 20 de ani, prin care Societatea „*Năruja*” se angaja să plătească obștii suma de 50.000 lei anual ⁴⁵.

Noua înțelegere a fost precedată de reclamațiile făcute de obșteni atât la Centrala Cooperativelor, cât și la Casa Pădurilor, ca urmare a faptului că Societatea a demarat o nouă etapă de lucrări la calea ferată în Muntele Păișelele ⁴⁶.

La începutul secolului al XX-lea, aceeași Societate a arendat drepturile răzășești asupra muntelui Piciorul Cozei care aparținea

³⁷ *Ibidem*, f. 8.

³⁸ S.J.A.N.Vn, fond Prefectura Județului Putna, dosar nr. 35 / 1931, f. 36.

³⁹ *Ibidem*, f. 34.

⁴⁰ S.J.A.N.Vn., fond Obștea Păișelele – Negrilești, dosar nr. 11 / 1928, f. 4.

⁴¹ M. S. Georgescu, *Problema silvică a Vrancei*, în „*Milcovia*”, vol. VIII, Focșani, 1937, expres, p. 25.

⁴² S. J. A. N. Vn., fond Obștea Păișelele - Negrilești, dosar nr. 11 / 1928, f. 4.

⁴³ *Ibidem*, f. 9.

⁴⁴ *Ibidem*, dosar nr. 12 / 1928, f. 49.

⁴⁵ *Ibidem*, dosar nr. 13 / 1929, f. 6.

⁴⁶ *Ibidem*, dosar nr. 27 / 1930, f. 4.

Obștii Vidra – Voloșcani ⁴⁷. În 1930, Societatea a demarat și în această zonă lucrările la amplasamentul pentru calea ferată necesară exploatării pădurilor ⁴⁸.

Încă din acest an, Societatea Anonimă Română pentru Industria Forestieră „Năruja” a cerut statului român acordarea dreptului de concesiune în vederea construirii și exploatării unei căi ferate înguste industriale care să o prelungească pe cea existentă. În luna octombrie a anului 1930 s-a instituit și o comisie în acest sens.

La acest stadiu aveau să rămână lucrurile până în 1931 când, la 7 mai, Societatea „Năruja” a înaintat din nou Ministerului Lucrărilor Publice și Comunicațiilor o cerere asemănătoare. Traseul viitoarei linii era următorul: „... de la km 5 + 0 mergând pe versantul drept al pârâului Năruja până la punctul numit „Halău”. De aici linia se continuă în valea pârâului Bălosu, trece din hotarul comunei Voloșcani în hotarul comunei Valea Sării și după o desfășurare de circa 7 km intră în valea pârâului Mișina pe care îl traversează între km 19 - 20, linia terminându-se pe versantul drept al văii, după un parcurs de 17 km în hotarul comunei Herăstrău, pădurea Mișina”.

La 15 iunie 1931, în fine, comisia însărcinată cu efectuarea anchetei s-a întrunit la Comandău (județul Trei Scaune), dând aviz favorabil proiectului Societății „Năruja”. Acordarea concesiunii s-a făcut pentru o perioadă de 12 ani. Comisia a avut următoarea alcătuire:

- a) delegatul Direcției Căilor Ferate Particulare din cadrul Ministerului Lucrărilor Publice și Comunicațiilor
- b) delegatul Marelui Stat Major de pe lângă Inspekția de Exploatare C. F. R. Brașov
- c) delegatul Consiliului Județean Trei Scaune
- d) șeful Serviciului Tehnic al județului Trei Scaune
- e) delegatul Regiei Autonome P.T.T. București

⁴⁷ S.J.A.N.Vn., fond Prefectura județului Putna, dosar nr. 27 / 1909, f. 53.

⁴⁸ Idem, fond Obștea Vidra – Voloșcani, dosar nr. 10 / 1932, f. 3.

- f) delegatul Direcției Regiunii a IV-a a Apelor din Brașov
- g) delegatul concesionarului solicitant ⁴⁹.

În 1920, Vasile Dănilă a cumpărat de la 73 de obșteni din Spinești drepturile lor de folosință în muntele Zboina (Sboina), pe care le-a cedat Societății „*Frăția*”. La rândul-i, Societatea „*Năruja*” avea să cumpere de la Societatea „*Frăția*” drepturile deținute de aceasta pentru exploatarea pădurilor din zona Zboina – Chiliile ⁵⁰.

În 1935, pe fondul deteriorării raporturilor dintre obștea Spinești și Societatea „*Năruja*”, localnicii doreau să distrugă calea ferată din muntele exploatat, obligând Societatea menționată să-și ia măsurile de siguranță care se impuneau ⁵¹.

În anul 1938, Societatea „*Năruja*” avea să își încheie exploatarea în muntele Roșchila (proprietară fiind obștea Negrilești). Societatea avea să-i plătească acesteia despăgubirile pentru folosirea propriului teren, pe timpul demontării căii ferate deținute în vederea exploatării masei lemnoase din acest munte. De drumul de fier din muntele Roșchila, lung de aproape 6 km, beneficiaseră și obștenii din Negrilești ⁵².

În 1939, calea ferată a Societății „*Năruja*”, care stabilea legătura între propria fabrică forestieră și linia ferată ce venea dinspre Comandău, la km 18 – Podul Monicea – era încă în stare de funcționare. Pe parcursul celor 36.500 m de cale ferată s-au folosit șine de tip 12 și 18 ⁵³.

Societatea „*Năruja*” a avut o linie îngustă de cale ferată și pentru exploatarea pădurilor din muntele Verdele, proprietate a Obștii Verdele - Voloșcani. Ea a funcționat până în 1940, când a expirat termenul de exploatare al Muntelui „*Verdele*” de către Societatea

⁴⁹ S.J.A.N.Vn., fond Prefectura județului Putna, dosar nr. 19 / 1935, f. 76, 82.

⁵⁰ M. G. Georgescu, *op. cit.*, p. 27.

⁵¹ S. J. A. N. Vn., fond Prefectura Județului Putna, dosar nr. 19 / 1935, f. 76, 82.

⁵² *Ibidem*, dosar nr. 105 / 1938, f. 42 - 44.

⁵³ *Ibidem*, dosar nr. 95 / 1939, f. 47 – 48, 55.

„Năruja”⁵⁴. Conform mărturiei lui C. Macovei, delegatul acestei obști, pe linia ferată menționată, Societatea „Năruja” a transportat numai în perioada 1 iulie – 3 septembrie 1940, circa 2.135 vagonete cu material lemnos⁵⁵.

Societatea „Năruja” – parte componentă a concernului Grodel – Costiglione, ca și societățile forestiere „Tișița” și „Ardeleana” – a intrat în lichidare în 1940, bunurile fiindu-i preluate de Societatea „Ardeleana”⁵⁶. Cu toate acestea, mărturiile documentare referitoare la căile ferate înguste industriale ale Societății „Năruja” oferă date interesante pentru perioada 1940 – 1944.

În decembrie 1940, se știa că Societatea „Năruja” cesionase deja propriul inventar tehnic Societății „Ardeleana” cu sediul în localitatea buzoiană Nehoiu. Cu toate că aceasta din urmă nu a efectuat plantări de puieti în zonele exploatate, avea să obțină totuși autorizația necesară preluării liniei ferate forestiere⁵⁷.

Conflictul existent între Obștea Vidra – Voloșcani și Societatea „Năruja” – cele două părți ajungând în instanță – se datora între altele faptului că localnicilor nu li s-a permis să utilizeze calea ferată, conform stipulațiilor contractului⁵⁸.

Încă din septembrie 1940, Serviciul Tehnic Ținutul Galați informa Prefectura Județului Putna că în baza Ordinului din 10 septembrie același an, s-a aprobat ca firma „Năruja” să demonteze liniile sale înguste de pe Valea Năruja, județul Putna. Acestea aveau o lungime totală de 21.883 m. Pentru a face acest lucru, concesionarul trebuia să respecte o serie de condiții:

a) să dovedească faptul că a plătit Statului taxele de control pentru anii 1939 – 1940 și 1940 – 1941

⁵⁴ S.J.A.N.Vn., fond Obștea Vidra – Voloșcani, dosar nr. 25 / 1940, f. 9.

⁵⁵ *Ibidem*, dosar nr. 28 / 1942, f. 49 - 50, dosar nr. 25 / 1940, f. 9.

⁵⁶ *Ibidem*, dosar nr. 25 / 1940, f. 10.

⁵⁷ *Ibidem*, f. 1.

⁵⁸ *Ibidem*, f. 10.

b) să demonteze liniile în termen de trei luni de zile de la acordarea autorizației

c) să informeze ministerul abilitat, în termen de 30 de zile de la data primirii autorizației, cu privire la destinația ce o va primi materialul provenit din demontarea liniei

d) acest material să nu fie transportat în județul Trei Scaune.

Se pare că aceste condiții nu au fost respectate în totalitate de către Societatea „Năruja”. Astfel, la 27 septembrie, Legiunea de Jandarmi Putna primea ordinul de „...împiedecarea demontării până la noi dispozițiuni”⁵⁹. Operațiunile aveau să se reia în a doua jumătate a lunii octombrie⁶⁰, între punctele Gociu⁶¹ și Bâsca Mică⁶², de această dată însă sub privirile atente ale jandarmilor⁶³. Operațiunile nu se terminaseră în luna decembrie⁶⁴. Materialul demontat era asigurat⁶⁵ în punctul Gociu, prin paza a 12 oameni structurați pe șase posturi, aleși dintre localnici de către custode. Toți aceștia au fost plătiți cu suma totală de 13.000 lei⁶⁶.

În ianuarie 1941, Societatea „Năruja”, aflată în lichidare obținuse din partea Ministerului Lucrărilor Publice și Comunicațiilor prelungirea terenului demontării liniei ferate înguste proprii de pe Valea Năruja până la 10 iunie, fără a mai suporta taxele de control pe anul 1941 – 1942. Aprobarea s-a dat – susține Ministerul menționat - „... pe motivul că liniile Societății sunt situate în apropierea frontierei noi spre Ungaria și că atât fabrica, cât și majoritatea instalațiilor de

⁵⁹ S.J.A.N.Vn., fond Prefectura Județului Putna, dosar nr. 84 / 1940, f. 62.

⁶⁰ *Ibidem*, f. 66.

⁶¹ Zonă aflată pe teritoriul comunei Herăstrău.

⁶² Vale care pornește din zona Munților Lăcăuți – Arișoia; cursul de apă cu același nume izvorăște la câteva sute de metri de vârful Lăcăuți, de la circa 1.700 m altitudine.

⁶³ S. J. A. N. Vn., fond Prefectura Județului Putna, dosar nr. 84/1940, f. 65.

⁶⁴ *Ibidem*, f. 100.

⁶⁵ *Ibidem*, f. 105.

⁶⁶ *Ibidem*, f. 101 - 102.

cale ferată particulară au căzut în interiorul cedat Ungariei și din această cauză ridicarea liniilor se face cu multă greutate”⁶⁷.

Termenul nu a putut fi nici de această dată respectat, mai rămânând de demontat partea finală a acestei linii, el fiind devansat până la 4 octombrie 1941⁶⁸.

Atât pe fondul procesului dintre obște și Societate, care se judeca la Tribunalul Județean Putna, unul din motive fiind nemulțumirile localnicilor față de aceste prelungiri repetate⁶⁹, cât și pe acela al derulării evenimentelor din timpul celui de-Al Doilea Război Mondial, Ministerul amintit mai sus și-a schimbat brusc atitudinea. Acesta informa, la 18 iulie, Prefectura Județului Putna că „...nu suntem de părere să se acorde autorizațiunea pentru demontarea liniei ferate industriale de pe Valea Năruja ..., întrucât din punct de vedere strategic și economic este necesar menținerea liniei”⁷⁰.

După terminarea exploatării făcute în zonă de către Societatea „Năruja” și începutul demontării propriilor căi ferate, aceasta nu și-a mai păstrat nici un sediu în Munții Vrancei. Solicitarea unor informații în legătură cu Societatea „Năruja” presupunea doar contactarea sediului central al acesteia din București, Piața Rosetti, nr. 4.

Cert este că, la 23 august 1941, linia ferată era demontată în întregime. Societatea „Năruja” nu avea însă voie să-și ridice materialul rezultat în urma acestei operații⁷¹.

În 1942, Obștea Verdele – Voloșcani a vândut Societății succesoare „Ardeleana” o parte din bunurile care au aparținut Societății „Năruja” între care figurau „două depouri de moșieri și un canton”. Timp de doi ani, de paza acestora a răspuns conductorul

⁶⁷ *Ibidem*, dosar nr. 106 / 1941, f. 50.

⁶⁸ *Ibidem*, f. 207 – 208, 224, 255 - 257.

⁶⁹ S.J.A.N.Vn., fond Obștea Vidra – Voloșcani, dosar nr. 20 / 1938, f. 35 - 36.

⁷⁰ *Idem*, fond Prefectura Județului Putna, dosar nr. 106 / 1941, f. 257.

⁷¹ *Ibidem*, f. 240, 245.

silvic Gh. Racoccea, care arendase de la răzeși dreptul de vânatoare și pescuit în muntele Verdele⁷².

Cel puțin deocamdată, nu există date explicite referitoare la exploatarea forestieră a Munților Vrancei înainte de 1940 de către Societatea Anonimă Forestieră „*Ardeleana*”. Se știe doar că aceasta a prelucrat materialul lemnos al Societății „*Năruja*” la Comandău, în județul Trei Scaune⁷³.

În acest scop, la 19 iulie 1928, la sediul societății din Comandău s-au întrunit membrii Comisiei însărcinate cu efectuarea unei anchete pentru acordarea concesiunii liniei ferate industriale pe Valea Nărujei, cerută tocmai de către „*Ardeleana*”. Calea ferată urma să aibă o lungime de 34 km, ecartament de 0,76 m și plan înclinat.

Comisia a avut următoarea alcătuire: reprezentantul Prefecturii Județului Putna, șeful Serviciului de Poduri și Șosele din Județul Putna și delegatul Ministerului Lucrărilor Publice și Comunicațiilor⁷⁴. Se pare că lucrările acestei comisii nu au fost încununate cu succes, în luna februarie a anului 1929 reluându-se eforturile în acest sens⁷⁵. Nici de această dată lucrurile nu au mers mai bine.

Ancheta avea să se desfășoare în condiții optime abia la 15 iunie 1931⁷⁶. Pe baza referatului înaintat de către Comisia de anchetă, Comisiunea Superioară a Căilor Ferate Particulare, în ședința din 30 iunie a aprobat acordarea concesiunii, „...*dacă și avizul autorităților locale competente va fi favorabil*”. Până la 10 august 1931, Ministerul aștepta între altele și avizul Prefecturii Județului Putna.

În Adresa trimisă Ministerului la 1 august, Prefectura Județului Putna avea să evidențieze toate neajunsurile anchetei, ele

⁷² S.J.A.N.Vn., fond Obștea Vidra – Voloșcani, dosar nr. 24 / 1940, f. 8, 118.

⁷³ *Ibidem*, dosar nr. 25 / 1940, f. 10.

⁷⁴ S.J.A.N.Vn., fond Prefectura județului Putna, dosar nr. 72 / 1928, f. 10 - 13.

⁷⁵ *Ibidem*, dosar nr. 65 / 1929, f. 7.

⁷⁶ *Ibidem*, dosar nr. 35 / 1931, f. 20.

constituindu-se într-o mostră de persiflare a autorităților putnene. Prefectura mărturisea astfel că nu poate da aviz favorabil lucrărilor acelei Comisii, care a efectuat ancheta premergătoare acordării concesiunii căii ferate care trecea și pe teritoriul județului Putna ⁷⁷.

Încălcându-se legea „...*nu se poate concepe ca pentru lucrări ce privesc interesele locale ale populațiunei unui județ, să decidă alte organe și alte autorități străine...*”.

Lucrările acestei Comisii – se menționează în document – sunt nule și neavenite. Societatea „*Ardeleana*” ar trebui să solicite formarea unei alte Comisii de anchetă, cu adevărat reprezentative pentru ca întreaga situație să intre în normalitate și implicit, în legalitate ⁷⁸.

În opinia Ministerului însă, situația se putea depăși. El recunoștea că și Societatea „*Ardeleana*” a greșit atunci când „...*n-a specificat că linia se găsește pe teritoriul județului Putna*”, condiții în care la anchetă au fost prezenți doar reprezentanții autorităților din județul Trei Scaune ⁷⁹.

La 24 august, Direcțiunea Căilor Ferate Particulare atrăgea atenția Prefecturii Județului Putna că i-a cerut avizul doar pentru a-și exprima punctul de vedere în privința utilității pentru județ a căii ferate dorite de concesionar – o prelungire a liniei Covasna – Valea Năruja.

În conformitate cu Memoriul tehnic și Planul general de situație al prelungirii liniei, traseul proiectat se afla într-o zonă în totalitate păduroasă, neatingând vreo așezare locuibilă.

Deoarece Prefectura a invocat faptul că Ministerul dorea să soluționeze acordarea concesiunii prelungirii liniei „*Valea Neagră*” doar pe baza concluziilor autorităților din județul Trei Scaune – Ministerul avea să replice că acestea din urmă „*nu sunt străine, fiindcă 90 % din liniile de legătură sunt situate în acel județ*”.

⁷⁷ *Ibidem*, f. 34 verso.

⁷⁸ *Ibidem*, f. 35.

⁷⁹ *Ibidem*, f. 34.

Dacă ar fi fost „*străine*”, Ministerul nu ar mai fi făcut atâta caz de numitele avize.

Din moment ce concesionarea se acorda în conformitate cu Legea Căilor Ferate Particulare, ținând cont de avizele Consiliilor județene și comunale și Comisiunii Superioare de Căi Ferate Particulare, Direcțiunea C. F. R. nu era obligată să ceară părerea autorităților locale.

Dacă a făcut totuși acest lucru, Direcțiunea mărturisea că s-a gândit doar la „...*edificarea și înlesnirea cercetărilor ... cum și pentru o cât mai bună lămurire a tuturor chestiunilor de interes general și local*”⁸⁰.

Prefectura Județului Putna nu-și spusese însă ultimul cuvânt. Ea nu a putut să nu readucă în atenția Ministerului o serie de concluzii și decizii eronate ale Comisiei de anchetă, de genul: „*terenul pe care se va construi este proprietatea Societății solicitante*”, recunoscând că „... *întreaga linie nouă este situată în județul Putna*” și că „... *prelungirea proiectată nu mai cade în județul Trei Scaune, ca și începutul liniei, cinci Putna*”.

Linia era situată într-o regiune păduroasă „...*ce gravitează însă spre județul Trei Scaune*”, neaducând atingere vreunui interes public sau particular. Raționând astfel, Comisia concluziona că nu mai era nevoie de vreo anchetă la care să participe reprezentanți ai autorităților județului Putna, ci doar de avizul „...*autorității locale din Putna în scris*”. Cel mult se putea accepta faptul că la recepția tehnică a liniei să asiste și reprezentanții autorităților putnene, în calitate de simpli vizitatori⁸¹.

La 26 septembrie, aceeași Prefectură, într-o Adresă trimisă Direcției Căilor Ferate Particulare, afirma că nu va obiecta dacă Societatea „*Ardeleana*” va primi autorizația de concesionare cerută, fără avizul ei favorabil. În aceste condiții însă, Prefectura se declina de orice responsabilitate „... *căci deși linia nu atinge în trecere nici un*

⁸⁰ *Ibidem*, f. 20 – 20 verso.

⁸¹ *Ibidem*, f. 86 verso.

*centru populat, trece însă în tot parcursul său prin masive compacte de păduri seculare rășinoase, proprietatea moșnenilor vrânceni”*⁸².

Concesionată pe o durată de 12 ani și servind la transportarea materialelor forestiere, în stare brută sau prelucrate, calea ferată proiectată avea o lungime totală proiectată de 17 km.

Ea s-a executat în conformitate cu Caietul de Sarcini aprobat de Ministerul Lucrărilor Publice și Comunicațiilor pentru liniile ferate industriale. Totodată, concesionarul s-a adoptat cerințelor (completărilor – și modificărilor) venite din partea Comisiei de anchetă.

În primul rând, ele au vizat lucrările de artă (poziția kilometrică, deschiderea, felul și materialul construcției) necesare liniei. În al doilea rând, s-a stabilit ca la pasaje să nu se mai indice poziția kilometrică, lățimea și felul executării. În al treilea rând, s-a acordat atenția altor amenajări la linie (drumuri paralele, mutări și corectări ale albiei, consolidări de maluri, zidurile de sprijin și întărirea terasamentului). În fine, s-a hotărât ca de-a lungul acestei linii să se instaleze telefonul de serviciu⁸³.

În septembrie 1940, exploatarea făcută de Societatea „Năruja” încheindu-se, Societatea „Ardeleana”, care-i prelucra materialul exploatat, dorea să-și demonteze propria linie, și să-și ducă materialele în județul Trei Scaune, în comuna Covasna.

Neavând autorizație ministerială pentru a face acest lucru, Societatea „Ardeleana” a fost somată de Prefectura Județului Putna și Poliția Județului Putna să renunțe la planurile sale, cel puțin până la primirea unor noi ordine⁸⁴.

În fine, o altă linie îngustă forestieră care a funcționat în munții Vrancei a fost cea care a aparținut lui Al. S. Zisu (Zissu). În fapt, ea era o ramificație a liniei Societății Forestiere „Tișița”. Din păcate, documentele aflate la dispoziție nu au oferit indicii relative la

⁸² *Ibidem*, f. 21.

⁸³ *Ibidem*, f. 36 – 36 verso.

⁸⁴ *Ibidem*, dosar nr. 84 / 1930, f. 57.

începuturile acestei linii. La fel stau lucrurile și în ceea ce privește localizarea ei, singurul lucru pe care îl știu din acest punct de vedere fiind acela că ea a funcționat în arealul Plasei Vrancea. În 1927, linia aceasta avea să fie demontată. Materialul feroviar a fost preluat în întregime de Societatea forestieră din Gugești, pentru necesitățile proprii.

Răspunzând chestionarului întocmit de Ministerul Comunicațiilor, pretorul Plasei Vrancea afirmă doi ani mai târziu că demontarea liniei a fost făcută de către concesionar. Același funcționar sublinia însă faptul că nu a putut afla dacă Al. S. Zissu a avut sau nu aprobare pentru demontare și nici ce autoritate a semnat un asemenea act. Cert este că, în 1939 nu se mai afla în Vrancea vreun reprezentant al concesionarului ⁸⁵.

Dacă adăugăm la toate aceste linii încă trei Odobești – Burca – Valea Sării – calea ferată îngustă din zona Tulnici – Lepșa, realizată de Armata germană în timpul Primului Război Mondial și calea ferată a Societății „*Tișița*”, Mărășești – Munții Vrancei, pentru transport mixt, care vor face obiectul unor studii separate – vom reconstitui, practic, întreg „*peisajul*” feroviar al Țării Vrancei.

Având o existență mai scurtă sau mai îndelungată în funcție de durata și arealul exploatărilor forestiere, căile ferate înguste din Munții Vrancei au avut o dublă importanță pentru acest colț de țară. Pe de o parte, ele vorbesc de la sine despre exploatarea industrială a pădurilor vrâncene; pe de altă parte, ele au asigurat atât transportul sătenilor și a masei lemnoase necesare nevoilor casnice, cât și locuri de muncă, fără de care nu se puteau construi, întreține și exploata. În plus, de pe urma funcționării lor, obștile răzășești au încasat importante sume de bani, cu care au realizat de regulă, unele obiective de interes comun.

⁸⁵ *Ibidem*, dosar nr. 95 / 1939, f. 82 - 83.