

ODERNIZARE ȘI DISTRUGERE ÎN CARPAȚII RĂSĂRITENI. INFRASTRUCTURĂ DE COMUNICAȚII ÎN ANII PRIMULUI RĂZBOI MONDIAL

MODERNIZATION AND DESTRUCTION IN EASTERN CARPATHIANS. COMMUNICATIONS INFRASTRUCTURE IN THE YEARS OF THE FIRST WORLD WAR

MODERNISATION ET DESTRUCTION DANS LES CARPATES ORIENTALES. INFRASTRUCTURE DE COMMUNICATION DANS LES ANNÉES DE LA PREMIÈRE GUERRE MONDIALE

Bogdan Ilie Cocieru⁵⁷

Rezumat: Studiul redă o imagine a infrastructurii și patrimoniului construit, în anii Primului Război Mondial, în partea de nord a țării, la granița cu Bucovina și Transilvania, în special în zona Broșteni. În categoria lucrărilor care au vizat dezvoltarea elementelor de infrastructură locală, un loc aparte l-au ocupat două inițiative austro-germane dedicate căilor ferate. Cel puțin un obiectiv construit acum mai bine de 110 ani la Domeniul Regal Broșteni, hotelul care fusese transformat în septembrie 1916 în spital militar, este semnificativ pentru istoria, cultura și civilizația națională și universală.

Cuvinte cheie: Primul Război Mondial, Broșteni, cale ferată, hotel

Abstract: The study shows an image of the infrastructure and built heritage during the First World War, in the northern part of the country, on the border with Bucovina and Transylvania, especially in the Broșteni area. In the category of works aimed at developing the elements of local infrastructure, a special place was occupied by two Austro-German initiatives dedicated to railways. At least one objective built more than 110 years ago at the Royal Domain Brosteni, the hotel that had been transformed in September 1916 into a military hospital, is significant for the history and culture and national and universal civilization.

Keywords: WWI, Brosteni, railway, hotel

Resumé: L'étude montre une image de l'infrastructure et du patrimoine bâti pendant la Première Guerre mondiale, dans la partie nord du pays, à la frontière avec la Bucovine et la Transylvanie, en particulier dans la région de Broșteni. Dans la catégorie des travaux visant à développer les éléments d'infrastructure locale, une place particulière a été occupée par deux initiatives austro-allemandes dédiées aux chemins de fer. Au moins un objectif construit il y a plus de 110 ans au Royal Domain Brosteni, l'hôtel qui avait été transformé en septembre 1916 en hôpital militaire, est important pour l'histoire et la culture et la civilisation nationale et universelle.

Mots clés: La Première Guerre mondiale, Broșteni, chemin de fer, hôtel

Introducere

⁵⁷ Școala Doctorală de Științe Umane, Universitatea „Ștefan cel Mare”, Suceava.

Valea Bistriței, de la Vatra Dornei la Bicăz, traversează o serie de localități care, la sfârșitul secolului al XIX-lea – începutul secolului XX, înregistrau un important avânt socio-economic sub administrația Casei Regale: Domeniul Regal Broșteni, Domeniul Coroanei Borca, Domeniul Coroanei Sabasa-Farcașa și Domeniul Coroanei Bicăz, la frontierele din Moldova cu Bucovina și Transilvania. În cadrul studiului, am urmărit să prezentăm o imagine a infrastructurii și patrimoniului construit, în anii Primului Război Mondial, în partea de nord a țării, la granița cu Bucovina și Transilvania aflate în cadrul Austro-Ungariei, în special în zona Broșteni. Potrivit ultimelor (1 ianuarie 2021) date statistice oficiale, pe Valea Bistriței - în aval de Vatra Dornei și până la limita județelor Suceava-Neamț - au domiciliul un număr de 20.631 persoane (Dorna Arini 2916, Crucea 1964, Broșteni 6225, Borca 6465, Farcașa 3061).⁵⁸

Braniștea mănăstirească Broșteni, atestată documentar la 1488, a fost o zonă sălbatică cu faună bogată și puține așezări omenești, devenită cu timpul moșie boierească și Domeniu Regal (1877). Astăzi, din cauza dispunerii extrem de răspândite a zonelor intravilane, Broșteni este orașul cu cea mai mare suprafață din România⁵⁹, fără nicio arie naturală protejată (vezi Anexa 7).⁶⁰

Subiectul pe care îl tratează prezenta lucrare a mai fost abordat de către o serie de autori români și străini, însă fără a include elemente de geografie și statistică pentru valea Bistriței, cu accent pe zona Broșteni. Aici se cuvine să-l menționez pe Paul Brașcanu, un pasionat al subiectului căilor ferate, care a publicat două lucrări pe această temă: un volum în care prezintă, printre altele, un scurt istoric al liniei ferate Vatra Dornei-Piatra Neamț⁶¹ și o cronică ilustrată cu lucrările de cale ferată executate, în principal de către armatele Puterilor Centrale, în perioada Primului Război Mondial în zona Bucovina-Transilvania-Regatul României.⁶² Un autor german care s-a aplecat asupra subiectului căilor ferate executate de către armatele Puterilor Centrale în perioada Primului Război Mondial este Dieter Stanfel, care reproduce în lucrarea sa o serie de hărți deosebit de interesante, inclusiv informații privind punctele intermediare și

⁵⁸ Institutul Național de Statistică, Tabel POP107D - Populația după domiciliu la 1 ianuarie pe grupe de vârstă și vârste, sexe, județe și localități

<http://statistici.INSSE.ro:8077/tempo-online/#/pages/tables/insse-table>

⁵⁹ *Anuarul statistic al României* include doar suprafețele la nivel de județ, <https://insse.ro/cms/ro/tags/anuarul-statistic-al-romaniei>. Informații detaliate se găsesc pe site-ul <https://www.brotacelul.ro/statistici.aspx>

⁶⁰ *Ariile Naturale Protejate ale României*, <http://anap.gov.ro/ariile-naturale-protejate-ale-romaniei/>. Informații detaliate se găsesc la adresa <https://www.arcgis.com/apps/Viewer/index.html?appid=41b5c71912c942e98b8257185eef20f4>

⁶¹ Paul Brașcanu, *Drum de fier prin praf de pușcă*, Iași, Editura Ștef, 2012.

⁶² Paul Brașcanu, *Tunuri la porțile Bucovinei 1914-1918*, Iași, Editura Ștef, 2015.

termenele de execuție.⁶³ Mihail Anania, șeful Ocolului Silvic Tarcău, a publicat în anul 1900 un studiu care cuprinde o serie de calcule detaliate ce încercau să demonstreze viabilitatea proiectului de cale ferată care să conecteze Vatra Dornei de Bicăz, via Broșteni.⁶⁴ În ceea ce privește infrastructura și patrimoniul construit, despre lucrările realizate și modul în care au fost afectate în perioada Primului Război Mondial, se cuvine să-i amintim, în calitate de martori oculari, pe Gheorghe Teodorescu Kirileanu⁶⁵-funcționar la cancelaria regală și Alexandru Vasiliu⁶⁶-combatant în armata română.

Lucrări de infrastructură și patrimoniu construit realizate la sfârșitul secolului al XIX-lea – începutul secolului XX

Infrastructura rutieră pe Valea Bistriței-Domeniul Regal Broșteni nu prezenta nicio legătură funcțională până pe la 1880, localnicii deplasându-se la târguri (Târgu Neamț, Fălticeni și Piatra Neamț) pe plaiuri și pe obcini.⁶⁷

În anul 1884, prin *Legea pentru Domeniul Coroanei* se instituia Domeniul Coroanei, care în Carpații Orientali-Valea Bistriței era format din următoarele imobile rurale: Borca, jud. Suceava; Sabasa-Farcașa, jud. Suceava; Bicăz, jud. Neamț.⁶⁸

Astfel, la nivelul anului 1888 exista deja o șosea, însă doar pe sectorul Broșteni-valea Negrișoarei, iar de aici se continua printr-un drum greu până la frontiera cu Bucovina.⁶⁹

Din analiza documentului *Harta drumurilor*, publicat în anul 1898, rezultă că Domeniul Regal Broșteni era traversat de o cale națională neșoseluită peste Munții Stânișoara-văile Bistriței-Neagra Broșteni-Negrișoara spre frontieră, dar și de o șosea vicinală neșoseluită Borca–Rarău, cu o extensie spre

⁶³ Dieter Stanfel, *K.u.k. Militärfeldbahnen im Ersten Weltkrieg. Die k.u.k. Lokomotivfeldbahn Nr. 1 Österreich-Ungarns Feld –und Rollbahnen*, Hövelhof DGEG Medien, 2009.

⁶⁴ Mihail Anania, *Descrierea pădurii Tarcău și Plutăria pe Bistrița*, în „Revista pădurilor”, București, tipografia „Gutenberg”, 1900.

⁶⁵ Constantin Bostan, G.T. Kirileanu, *Martor la istoria României 1872-1960. Jurnal și epistolar, Volumul II, 1915-1918*, București, Editura RAO, 2013.

Constantin Bostan, G.T. Kirileanu, *Martor la istoria României 1872-1960. Jurnal și epistolar. Volumul I: 1872-1914*, Editura RAO, București, 2013.

A. Popovici și Gh. T. Kirileanu, *Descrierea Moșiei Regale Broșteni, județul Suceava*, București, Institutul de Arte Grafice „Carol Göbl”, 1906.

⁶⁶ Alexandru Vasiliu, *Focul cel mare. Amintiri din primul război mondial (1916-1918)*, Iași, Editura Junimea, 1978.

⁶⁷ A. Popovici și Gh. T. Kirileanu, *Descrierea Moșiei Regale Broșteni, județul Suceava*, București, Institutul de Arte Grafice „Carol Göbl”, 1906, p. 46-47.

⁶⁸ Hamangiu C., *Codul general al României (Codurile și legile uzuale în vigoare 1860-1903). Volumul 2. Legi uzuale 1860-1903*, București, Editura Leon ALCALAY, 1903, p. 784-786.

⁶⁹ Gr. Crăinicianu, *Frontiera Carpaților. Idei de apărare. Studiu pe teren în anii 1888-89-90*, București, Lito-tipografia Carol Göbl, 1894, p. 135.

frontieră, din Crucea pe valea Bărnărelului. Căile de comunicație din România, care s-au dovedit de mare importanță în ecuația Primului Război Mondial, sunt:

- Fălticeni-Dorna, sectorul Broșteni-Dârmoxa-Panaci-Gura Negrei, cu o extensie către Poiana Vinului, care a servit atacului românesc spre Transilvania;
- Dorna-Gura Negrei-Băda-Bărnărel-Crucea-Broșteni care a servit atacului austro-ungar dinspre Bucovina.⁷⁰

Liniile feroviare au reprezentat de asemenea un punct important pe harta infrastructurii de pe raza județului Suceava, date fiind întinsele păduri de rășinoase de pe teritoriul Plășilor Muntele și Moldova (stema județului era o imagine cu trei brazi). În anul 1894 erau în exploatare o linie îngustă de drum de fier în lungime de 20 km pe Sabasa (Borca) și o altă linie tot atât de lungă pe Suha mică, precum și o linie funiculară (cu o lungime de aproximativ 1300 m) peste Obcina Ciumârna (între Găinești și Negrileasa), la granița cu Bucovina.⁷¹

În anul 1909 s-a construit la Broșteni-valea Bărnărelului, cel mai probabil prin grija administrației Domeniului Regal, o cale ferată cu ecartament de 760 mm și o lungime de circa 14 km, pe distanța Bărnărel-Fundul Văii-Fabrica de cherestea Crucea. La Borca învecinată, societatea L. Wohl a construit în perioada 1892-1893 două linii ferate forestiere, pe ecartament de 760 mm: una de la Borca pe Valea Borca, cu o lungime de circa 14 km și una de la Borca pe Valea Sabasa, cu lungime de circa 10 km și cu o ramificație de încă 1,5 km între Valea Sabasa până la Gloduri.⁷²

De asemenea, între Păltiniș (astăzi pe raza Comunei Panaci, Județul Suceava) și Broșteni, antreprenorii D. Ștefani și C. Popovici construiseră circa 14, respectiv 5 km de linie ferată forestieră cu ecartament de 600 mm.⁷³

Proiectele privind o cale ferată pe Valea Bistriței, care să conecteze Vatra Dornei cu Bicăz (via Broșteni), au existat atât înainte, cât și după Primul Război Mondial.

Din anul 1900 avem o serie de calcule detaliate care încercau să demonstreze viabilitatea unui astfel de proiect. Aflăm că totalul general al plăților de transport pe apă și uscat a produselor rezultate din exploatarea forestieră, rășinoase de mare valoare de pe Valea Bistriței, care însemnau plata a 1200 oameni ce plutăreau până la Piatra-Neamț, a 2000 oameni ce plutăreau de la Piatra-Neamț în aval și a 200 de căruțași cu câte 2 și 3 cai, se ridica la suma de 2.218.608 lei. La această sumă se adăuga valoarea transporturilor de mașini, cereale, băuturi și combustibil care se transportau în amonte pe Bistrița

⁷⁰ *Harta drumurilor 1898*, Ministerul Lucrărilor Publice, București, Stabilimentul Grafic I. V. Socecu, 1898.

⁷¹ Serafim Ionescu, *Dicționar geografic al județului Suceava*, București, Stabilimentul Grafic J.V. Socecu, 1894, p. 337.

⁷² Paul Brașcanu, *Drum de fier prin praf de pușcă*, Iași, Editura Ștef, 2012, p. 334.

⁷³ *Ibidem*, p. 340.

pentru satisfacerea nevoilor celor aproximativ 25.000 de familii de prin satele înșirate pe Valea Bistriței și văile afluate, plus cam tot atâtea familii din Transilvania care se alimentau tot din România cu produse, transportându-le pe această vale. Așa se poate vedea cât de importantă și ce venituri mari ar fi putut aduce o linie ferată pe valea Bistriței, care putea fi construită de stat sau printr-o inițiativă particulară. Astfel, se puteau pune în legătură orașul Piatra-Neamț cu Broștenii (învecinat cu Dorna-punct de trecere a frontierei cu Bucovina) și Prisăcanii (punct de trecere a frontierei cu Transilvania). Se estima ca, pentru circa 120 km de cale ferată, costurile să nu depășească 12.000.000 lei, cu posibilitatea de a genera un venit brut anual de peste 4.000.000 lei.⁷⁴

În Bucovina vecină rețeaua de căi ferate prezenta în 1908 o lungime de peste 500 km, din care linia principală (construită în perioada 1865-1869) Lemberg-Cernăuți-Ițcani (Burdujeni-Iași) avea 114 km. La această linie principală erau legate mai multe linii locale, din care una ajungea la Vatra Dornei, linia Hatna/Dărmănești-Câmpulung Moldovenesc (67 km).⁷⁵

Pe parcursul anului 1919, în timp ce armata română era încă implicată în operațiuni militare în Transilvania și Ungaria, Regele Ferdinand a semnat două decrete care vizau exploatarea și extinderea liniilor ferate construite de inginerii austro-germani în timpul Primului Război Mondial pe teritoriul României. Primul decret, publicat în data de 16 iunie 1919, aproba un credit extraordinar de 300.000 lei necesar Ministerului Lucrărilor Publice pentru acoperirea primelor cheltuieli cu scopul luării în primire și exploatare a liniilor ferate secundare construite de germani pentru exploatarea forestieră.⁷⁶ Următorul decret, publicat în data de 3 septembrie 1919, aproba un alt credit extraordinar, de 45.000 lei, necesar Ministerului Lucrărilor Publice pentru realizarea studiului complet al liniei ferate înguste Vatra-Dornei - Hangu, care în acel moment era parțial construită de către germani.⁷⁷

O primă descriere a elementelor de patrimoniu construit și arhitectură locală în comuna Broșteni a fost realizată de naturalistul francez Arnold Montandon, fost subadministrator al moșiei regale Broșteni în perioada 1877–1884. Potrivit consemnărilor autorului francez, casele erau aproape toate construite pe același model: un pătrat alungit, din lemn tencuit în alb, cu modele albastre sau negru-înroșit în jurul geamurilor. Acoperișul, realizat din șindrilă, avea patru fețe, fără coș de fum; fumul era evacuat prin mici deschideri laterale, sub linia acoperișului. Ușa, foarte joasă, oferea acces la o primă cameră, mai

⁷⁴ Mihail Anania, *Descrierea pădurii Tarcău și Plutăria pe Bistrița*, în „Revista pădurilor”, București, tipografia „Gutenberg”, 1900, p. 30.

⁷⁵ Emanuil Grigorovitz, *Dicționarul geografic al Bucovinei*, București, Atelierele Grafice Socec, 1908, p. 31.

⁷⁶ Monitorul Oficial al Regatului României nr. 49, 19 iunie 1919, *Decretul nr. 2364, dat în București la 16 iunie 1919*, p. 1.

⁷⁷ Monitorul Oficial al Regatului României nr. 113, 7 septembrie 1919, *Decretul nr. 3776, dat în Sinaia la 3 septembrie 1919*, p. 10.

mică, care servea drept spațiu de depozitare pentru: porumb, lapte de oaie, butoaie cu varză. Restul șarpantei acoperea o altă cameră mare, luminată de trei mici deschideri care servesc drept ferestre; pe jos era un compus din noroi și bălegar frământat și întărit. La colț, lângă ușă, se afla vatra, urmată de un cuptor imens, care ocupa aproape jumătate din cameră. Partea superioară a acestui cuptor era dispusă pe orizontală pentru a primi întreaga familie care își petrecea mult timp acolo în nopțile lungi de iarnă. Vara însă toată lumea doarme afară, în coliba instalată lângă casă. Patrimoniul construit de pe moșia Broșteni include în mod firesc așezămintele bisericești, monahale. În anul 1906, pe raza comunei Broșteni existau cinci biserici și un schit. Ca element de patrimoniu construit cu o importantă valoare istorică se remarcă schitul Rarău (cel vechi, din partea bucovineană, care data din vremea lui Petru Rareș, a fost distrus de nemți după 1777). Aici existau în 1906 schitul din lemn, mai multe chilii și o casă cu două rânduri clădită la indicațiile Regelui Carol I. La 13 ani de la intrarea comunei Broșteni în administrarea Casei Regale, în anul 1890 se construiește clădirea primăriei Broșteni. Un alt element important al patrimoniului construit au fost clădirile de școală. Școala din Broșteni a fost una dintre cele mai vechi școli primare din întreaga Țară a Moldovei. La „Școala lui Baloș”, care căpătase un renume deosebit datorită primului dascăl, Neculai Nanu, învățau aproximativ 100 de elevi, inclusiv de la Târgu Neamț, Fălticeni și Bucovina. La această școală a învățat și vestitul Ion Creangă. Între anii 1886–1906, pe raza comunei Broșteni s-au construit cu ajutorul Administrației Regale un număr de 5 clădiri de școală în: Broșteni (1890–1892), Cotârgaș (1893–1895), Cojoci-Chiril (1895), Crucea (1896–1897) și Holda (1905).⁷⁸

Din anul 1901 avem o serie de mărturii foto, cuprinse în *Albumul general al României* realizat de către Alexandru Antoniu și publicat la editura Stengel & Co. din Dresda. Albumul este compus din 100 tablouri, iar la finalul volumului fiecare imagine este descrisă în câteva date esențiale în limba română. Deosebit de importantă este imaginea (Anexa 1) care surprinde centrul comunei Broșteni-sediul administrativ al subprefecturii Plășii Muntele-Județul Suceava la începutul secolului XX, unde în plan apropiat observăm podul din bârne de lemn spre Neagra-Broșteni și casa administratorului moșiei, iar în plan îndepărtat putem observa școala „Carol I” și cele două biserici, din lemn (monument istoric, la care a învățat vestitul Ion Creangă) și din piatră-zidărie.⁷⁹

Din relatarea lui G.T. Kirileanu putem deduce că hotelul din centrul localității era deja dat în folosință în anul 1908. Iată ce a notat acesta în jurnalul său: „Marți, 24 iunie 1908, la Broșteni. Serbare școlară cam ștearsă. Am tras la

⁷⁸ Bogdan Ilie Cocieru, *Patrimoniul construit în proximitatea Bucovinei istorice. Moșia regală Broșteni*, în „Analele Bucovinei”, nr. 2(55)/2020, pp. 460, 462, 463, 464.

⁷⁹ Alexandru Antoniu, *Album general al României. Partea I*, Dresda, Stengel & Co., 1901

[h]otel, dar dl. Popovici (Aristide Popovici, administratorul moșiei regale Broșteni) m-a luat la curte (Casa Administratorului Moșiei Regale).”⁸⁰

Hotelul și Casa Administratorului Moșiei Broșteni sunt descrise de profesorul I. Simionescu, în anul 1913, astfel: „casa administratorului, spațioasă și gospodărească...[h]otelul de curând clădit”. Descrierea este însoțită și de o fotografie realizată de Vasile C. Buțureanu⁸¹ (Anexa 2).

Impactul Primului Război Mondial asupra infrastructurii și patrimoniului construit

După mai bine de doi ani de expectativă în care s-a străduit să rămână neutră, spre sfârșitul lunii august 1916 România devine parte a primului conflict armat la scară planeteară. Primele operațiuni au vizat trecerea Carpaților în Transilvania, unul din punctele de plecare a trupelor de acoperire fiind localitatea Broșteni, centrul administrativ al Domeniului Regal Broșteni. În perioada august 1916-noiembrie 1918, zona Broșteni-Bucovina-Transilvania înregistrează din plin impactul operațiunilor militare în care sunt implicate armatele româno-ruse pe de o parte, austro-ungare și germane pe de altă parte. Pentru zona studiată a urmat o perioadă intensă, de aproximativ 24 de luni calendaristice, în care operele de distrugere s-au împletit cu lucrări ce au vizat dezvoltarea infrastructurii locale.

În ceea ce privește elementele de patrimoniu construit care au jucat un rol important în evenimentele de la vremea respectivă și au rezistat până în prezent, există informația că hotelul din centrul Domeniului Regal Broșteni fusese transformat în septembrie 1916 în spital militar, iar pentru tratarea răniților fusese amenajat un post de prim-ajutor la Catrinari.⁸² Această informație capătă greutate dacă avem în vedere punctul 8 din Ordinul de operațiune secret emis de comandantul Armatei de Nord la Bacău în data de 10 septembrie 1916: „Evacuările se vor face la Broșteni.”⁸³

Este important să notăm că, aflate în retragere, trupele române au fost forțate de logica războiului să execute opere de distrugere a infrastructurii pe teritoriul național. Astfel, la 12 octombrie 1916, Statul Major al Diviziei a 14-a emite de la Tulgheș un amplu ordin către regimentele de infanterie, artilerie și servicii, după cum urmează: „Grupul Bistrița, format de Regimentul 85 infanterie, cu bateriile de obuziere de 120 mm, o baterie de 87 mm și Bateria 6-a munte, cu serviciile ce-i sunt atașate în prezent, sub ordinele colonelului Colori, va avea de acoperit sectorul dintre Păltiniș și P. Stejarul inclusiv.

⁸⁰ Constantin Bostan, G.T. Kirileanu. *Martor la istoria României 1872-1960. Jurnal și epistolar. Volumul I: 1872-1914*, Editura RAO, București, 2013, p. 131.

⁸¹ I. Simionescu, *O excursie în nordul Moldovei (împrejurimile Broștenilor)*, București, „MINERVA”, Institutul de Arte grafice și Editură, 1913, p. 9–10.

⁸² Alexandru Vasiliu, *Focul cel mare. Amintiri din primul război mondial (1916-1918)*, Iași, Editura Junimea, 1978, p. 36.

⁸³ *România în războiul mondial: 1916-1919*, Volumul I, Documente-Anexe, București, Monitorul Oficial și Imprimeriile statului, Imprimeria națională, 1934, p. 405-406.

Acoperirea va consta din lucrări de întărire și distrugere executate pe comunicația Păltiniș-Borca și din lucrări de distrugerea tuturor potecilor și drumurilor ce vin de la vrăjmaș spre noi, în sectorul de mai sus. Scopul acestor din urmă distrugerii este de a împiedica pe vrăjmaș să întoarcă apărările ce se vor organiza pe comunicația Păltiniș-Broșteni-Borca. Scopul întăririlor și distrugerilor ce se vor executa pe această din urmă comunicație, este de a împiedica pe vrăjmaș să înainteze pe ea, ca să întoarcă rezistența ce divizia este însărcinată a face, în sectorul Bistricioara și Bicaz, unei eventuale invaziuni a vrăjmașului în țară.”⁸⁴

În luna mai 1917, pe valea Bistriței, în zona Broșteni-Crucea, era prezent un număr mare de trupe ruse aflate în dezordine. Efectul acestor importante mișcări de trupe s-a tradus pe de o parte în câteva lucrări care au dezvoltat infrastructura locală-la Bâta lui Târsină fusese amenajat un nou drum spre Clife și Bucovina, însă pe de altă parte mai importante erau distrugerile: drumul de la Broșteni la Crucea era foarte greu din cauza numărului mare de căruțe rusești; casa Domeniului Regal de la Barnar era ocupată de ofițeri; casa Domeniului Regal de la Crucea era ocupată de ofițeri superiori; pe Stânișoara toate cantoanele silvice erau devastate.⁸⁵

Peste aproximativ un an, în luna aprilie 1918, situația în zona studiată se schimbă radical. Acum controlul este exercitat de trupele Puterilor Centrale. Retragerea trupelor ruse aliate lasă însă în urmă un tablou dezolant: crucea de piatră (cunoscută astăzi drept „Crucea Talienilor”) din vârful Sânișoarei era distrusă; șinele căii ferate înguste de pe Sabasa au dispărut; fabrica de la gura Borcii era arsă și școala devastată; în Mădei (sat în Borca, la limita cu Broșteni) primăria și școala erau distruse; în Cotârğași (sat în Broșteni) toate casele erau distruse; în Hărăoia (Broșteni) toate casele erau distruse. Pe de altă parte, în Broșteni erau două poduri peste Bistrița, iar pe munții Măzănoia și Puciosul erau funiculare pentru extragerea lemnului, executate cel mai probabil de trupele auto-germane.⁸⁶

Din perspectiva lucrărilor care au dezvoltat elementele de infrastructură locală, un loc aparte îl ocupă proiectele austro-germane dedicate căilor ferate, analizate și reproduse grafic de către Dieter Stanfel⁸⁷, vezi Anexa 3. Grație descrierii adăugate de autorul german pentru fiecare traseu, avem o serie de informații deosebit de interesante privind localizarea, lungimea și termenul lor de execuție. Pentru zona studiată trei trasee prezintă importanță:

⁸⁴ *România în războiul mondial: 1916-1919*, Volumul II, Documente-Anexe, București, Monitorul Oficial și Imprimeriile statului, Imprimeria națională, 1936, p. 273.

⁸⁵ Constantin Bostan, G.T. Kirileanu, Martor la istoria României 1872-1960. Jurnal și epistolar, Volumul II, 1915-1918, București, Editura RAO, 2013, p. 294-295.

⁸⁶ *Ibidem*, p. 321, 324, 325.

⁸⁷ Dieter Stanfel, *K.u.k. Militärfeldbahnen im Ersten Weltkrieg. Die k.u.k. Lokomotivfeldbahn Nr. 1 Österreich-Ungarns Feld –und Rollbahnen*, Hövelhof DGEG Medien, 2009, p. 237, 251.

- Vatra Dornei (linia principală dinspre Hatna/Dărmănești)-Gura Negrii-Călinești (04.11.1917)-Chiril (km 19,6)-Lunga (10.1918)-Crucea (km 23,8)-Gura Bărnărelului (km 40?)-planificat: Broșteni (km 45)-Sabasa (km 53) „Bistritzatalbahn/Calea ferată Valea Bistriței”. Joncțiune Gura Negrii-Panaci (km 12,0). Joncțiune Chiril-telecabina Arșița (km 4,0).
- Dragonessa [probabil Drăgoiasa-eroare topografică, Dârmoxa pe valea Negrișoarei, vezi Anexa 6] (capătul telecabinei)-Valea Negrișoarei-Văcăria Regelui (km 10,0; 09.03.1918-15.10.1918; 11.1918 jefuit de bolșevici și țărani; 10.11.1918 ocupat de români)-Broșteni (km 25,0)⁸⁸
- Vatra Dornei-Gura Negrii-Șaru Dornei-Panaci (km 14; 18.11/28.11.1917-15.10.1918)-Coverca-Păltiniș (km 26,6; 27.01.1918-15.10.1918). Continuare telecabină Păltiniș-Catrinar (1.133 m altitudine)-Dragonessa [Dârmoxa], termen execuție 20.02.1918.⁸⁹

Observăm că cel mai important proiect, cu o lungime totală de aproximativ 65 km, era „Calea ferată Valea Bistriței”, de la Vatra Dornei în Bucovina și până la valea Sabasei (Borca). Despre acest proiect avem o serie de mărturii foto redade în Anexa 4, din care observăm că execuția căii de rulare, realizată pe malul drept al Bistriței, ajunsese în zona unde este amplasată și astăzi biserica Gheorghieni.

Al doilea proiect ca importanță, cu o lungime totală de aproximativ 53 km, pleca tot din Vatra Dornei, însă se orienta spre Păltiniș, în apropierea frontierei cu Transilvania. Ultimul traseu viza conectarea Păltinișului cu Dârmoxa în data de 15 octombrie 1918, apoi conectarea Văcăriei Regelui (la vărsarea Negrișoarei în Neagra-Broșteni) cu Broșteni⁹⁰. Potrivit lui Dieter Stanfel, în arhivele germane ar exista informații privind reluarea controlului zonei de către trupele române, la data de 10 noiembrie 1918⁹¹.

În anul 1916, Regimentul de căi ferate din armata română a construit o cale ferată militară cu ecartament 1000 mm și o lungime totală de 62 km, pe ruta Piatra Neamț-Bicaz-Hangu-Grințieș.⁹² În cursul anului 1918, armatele austro-ungare și germane executau lucrări la linia de cale ferată îngustă planificată pe ruta Vatra Dornei-Broșteni, iar de aici până la Dârmoxa. S-au folosit materiale de cale ferată rezultate din demontarea unor linii forestiere aflate în zonă, precum și elemente de la cele două linii cu ecartament de 600 mm, construite între Păltiniș și Broșteni (14km+5km). Pentru a fi depășite Cheile Bistriței, acestea au fost străpunse printr-un tunel care s-a surpat la scurt timp după retragerea armatelor Puterilor Centrale. Pe pârâul Barnar s-ar fi

⁸⁸ *Ibidem*, p. 211.

⁸⁹ *Ibidem*, p. 220.

⁹⁰ *Ibidem*, p. 220, 251.

⁹¹ *Ibidem*, p. 211.

⁹² Paul Brașcanu, *Drum de fier prin praf de pușcă*, Iași, Editura Stef, 2012, p. 338.

construit o linie de cale ferată cu ecartament de 600 mm și o lungime de 15-16 km, care să se unească cu linia forestieră Bărnărel-Crucea.⁹³

Potrivit unei fotografii (vezi Anexa 5), realizate de către serviciul fotografic al armatei austro-ungare, lucrările de cale ferată executate de către Puterile Centrale avansaseră pe teritoriul României-Valea Bistriței, între punctul de trecere a frontierei Dorna-Gura Negrii (astăzi Dorna Arini) și Lunga (astăzi în apropiere de Cojoci), pe o distanță de aproximativ 16 km, o treime din distanța până la Broșteni.⁹⁴

Concluzii

În perioada Primului Război Mondial zona studiată a fost martora unor evenimente în care actele de distrugere s-au împletit cu lucrări ce au vizat dezvoltarea infrastructurii locale. În perioada 1914-1918, de o mare importanță au fost următoarele legături terestre: șoseaua Fălticeni-Dorna, incluzând sectorul Broșteni-Dârmoxa-Panaci-Gura Negrei, cu o extensie către Poiana Vinului, care a servit atacului românesc spre Transilvania; șoseaua Gura Negrei-Dorna-Băda-Bărnărel-Crucea-Broșteni care a servit atacului austro-ungar dinspre Bucovina.

Trupele române aflate în retragere au fost forțate de logica războiului să execute opere de distrugere a infrastructurii pe teritoriul național, în timp ce anumite edificii civile (cum a fost, de pildă, hotelul din centrul Domeniului Regal Broșteni transformat în spital militar) au fost utilizate de armată.

În categoria lucrărilor care au vizat dezvoltarea elementelor de infrastructură locală, un loc aparte l-au ocupat două inițiative austro-germane dedicate căilor ferate: proiectul „Calea ferată Valea Bistriței”, cu o lungime totală de aproximativ 65 km, de la Vatra Dornei în Bucovina și până la valea Sabasei, Domeniul Coroanei Borca; proiectul cu o lungime totală de aproximativ 53 km, care pleca tot din Vatra Dornei, însă se orienta spre Păltiniș, în apropierea frontierei cu Transilvania.

Din cele expuse se poate observa că infrastructura construită în zona Broșteni, care a rezistat până astăzi, este prea puțin adaptată nevoilor economiei moderne. În schimb, atât cadrul natural fascinant, cât și anumite elemente ale infrastructurii, ar putea fi valorificate în scop turistic, contribuind astfel la creșterea calității vieții pentru locuitorii din zonă, într-o manieră sustenabilă. O inițiativă locală concertată, care să coaguleze energiile comunităților din comuna Dorna Arini⁹⁵ (fostă Dorna, localitate de frontieră la granița dintre Regatul României și Bucovina), comuna Crucea (parte a fostului Domeniului

⁹³ *Ibidem*, p. 339-340.

⁹⁴ Paul Brașcanu, *Tunuri la porțile Bucovinei. 1914-1918*, Iași, Editura Stef, 2015, p. 518.

⁹⁵ Comuna Dorna Arini, parte din destinația de ecoturism „Țara Dornelor”, a dobândit calitatea de stațiune turistică de interes local, prin H.G. nr. 887 din 22 octombrie 2020, <http://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocument/231712>

Regal Broșteni), orașul Broșteni (care a dobândit statutul de Domeniul Regal în 1877), comunele Borca și Farcașa (parte a fostului Domeniu al Coroanei începând cu 1884), ar putea avea șanse reale să concretizeze un proiect realmente istoric: „Calea ferată Valea Bistriței”, de la Vatra Dornei la Bicăz. De aici se poate naște o nouă direcție de cercetare care să vizeze identificarea și valorificarea studiului liniei ferate înguste Vatra-Dornei – Hangu.

Viabilitatea unui astfel de proiect – cel puțin în varianta de cale ferată îngustă – este ușor argumentabilă cu exemplul de succes al uneia dintre cele mai apreciate activități de eco-turism din România: „Mocănița pe Valea Vaserului”.⁹⁶ Un potențial la fel de ridicat pentru dezvoltarea unei destinații sau a unor activități de eco-turism, care să valorifice patrimoniul local și să atragă investitori de calibrul, îl reprezintă valea Neagra-Broșteni, despre care Artur Gorovei nota: „Cei care au cutreierat și țări străine, spun că malurile Negrei se aseamănă cu ale Rinului, că Neagra ar fi un Rin în miniatură.”⁹⁷

Studiul ne mai arată că cel puțin două obiective construite acum mai bine de 110 ani la Domeniul Regal Broșteni, în timpul Regelui Carol I, au potențialul de a fi clasate ca monumente istorice: fostul hotel din Broșteni în grupa A; fosta școală „Carol I” în grupa B.⁹⁸ Având în vedere starea avansată de degradare și faptul că sunt amplasate într-o zonă defavorizată, în cazul acestor obiective procedura de clasare este indicat să fie declanșată la cererea Comisiei Naționale a Monumentelor Istorice, a Comisiei Naționale de Arheologie sau a Comisiei Naționale a Muzeelor și Colecțiilor. În acest sens pot fi avute în vedere două exemple de succes privind clasarea unor obiective în grupa A-monumente istorice de valoare națională și universală: Exploatarea Minieră Petrila⁹⁹ și Palatul finanțelor publice din Municipiul Oradea¹⁰⁰. Efectele benefice ale unei astfel de inițiative, pentru comunitatea locală și nu numai, pot fi ușor intuite dacă analizăm, de exemplu, activitatea și veniturile generate de Muzeul Național Peleş.¹⁰¹

⁹⁶ <https://www.eco-romania.ro/alte-zone/cu-mocanita-pe-valea-vaserului/>

⁹⁷ Artur Gorovei, *Cruzimi*, Iași, Editura „Viața Românească”, 1921, p. 62.

⁹⁸ <http://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocument/29761>

⁹⁹ <http://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocument/174737>

¹⁰⁰ <http://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocument/219932>

¹⁰¹ <https://peles.ro/program-si-taxe/>

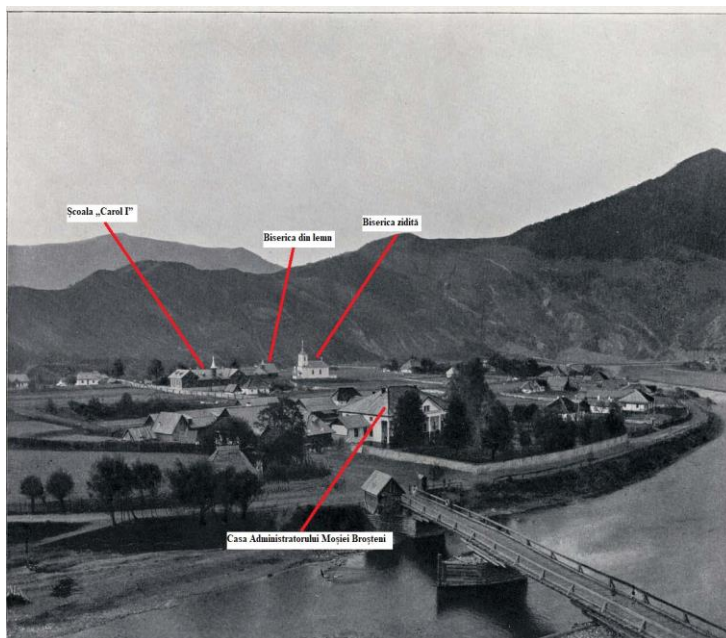


Fig. 1- Satul Broșteni, Județul Suceava

Sursa: Alexandru Antoniu, *Album general al României. Partea 1*, Dresda, Stengel & Co., 1901

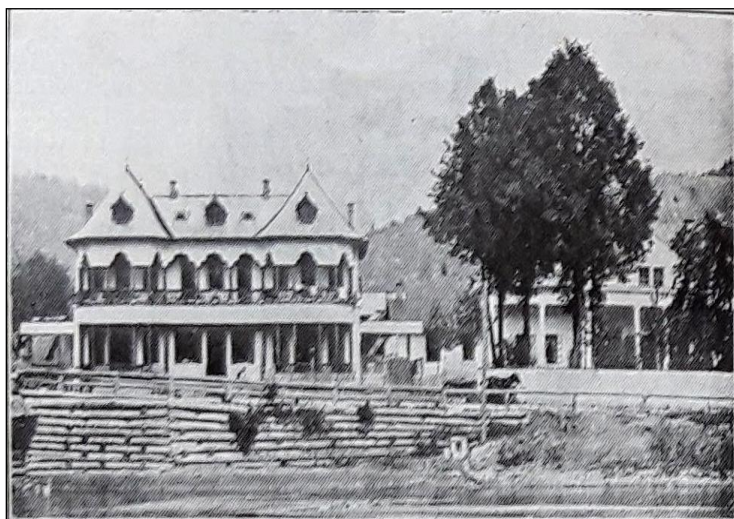


Fig. 2- Hotelul și Casa Administratorului Moșiei Broșteni

Sursa: I. Simionescu, *O excursie în nordul Moldovei (împrejurimile Broștenilor)*, București, „MINERVA”, Institutul de Arte grafice și Editură, 1913

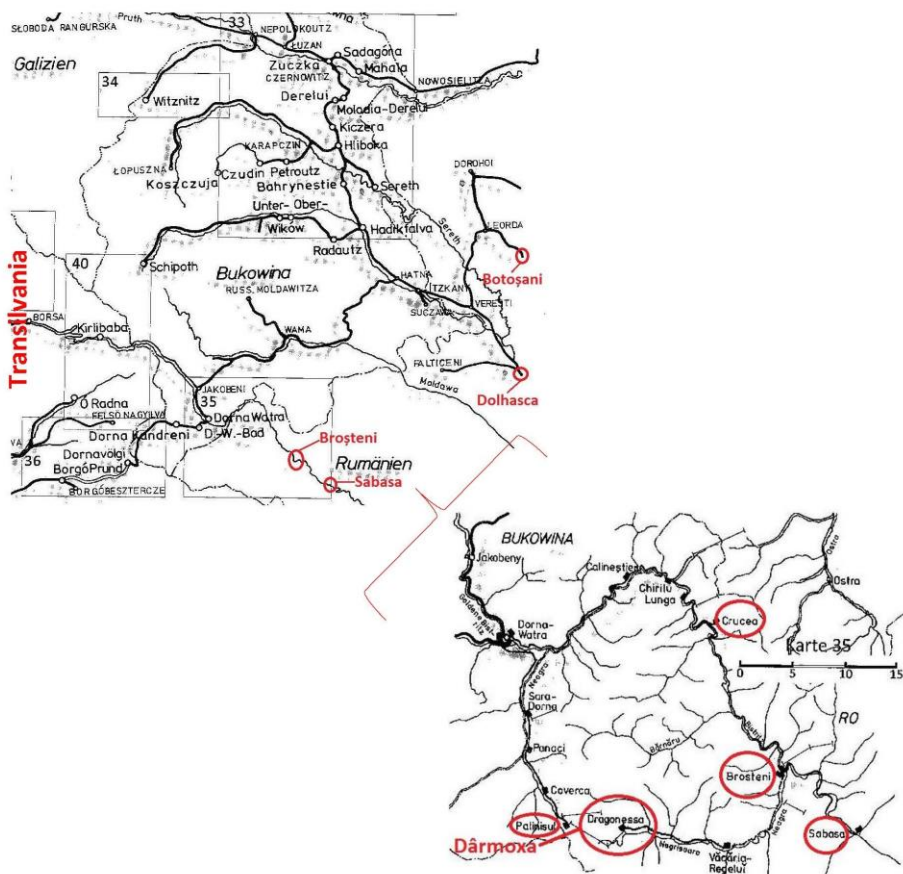


Fig. 3- Liniile de cale ferată proiectate de armatele Puterilor Centrale, Vatra Dornei-Brosteni

Sursa: Dieter Stanfel, *K.u.k. Militärfeldbahnen im Ersten Weltkrieg. Die k.u.k. Lokomotivfeldbahn Nr. 1 Österreich-Ungarns Feld –und Rollbahnen*, Hövelhof DGE Medien, 2009, p. 237, 251.



Fig. 4- Rollbahn vom 11 K.K. (Umspannstelle Gura Negri)
Sursa: <https://digital.onb.ac.at/rep/osd/?112AA76D>

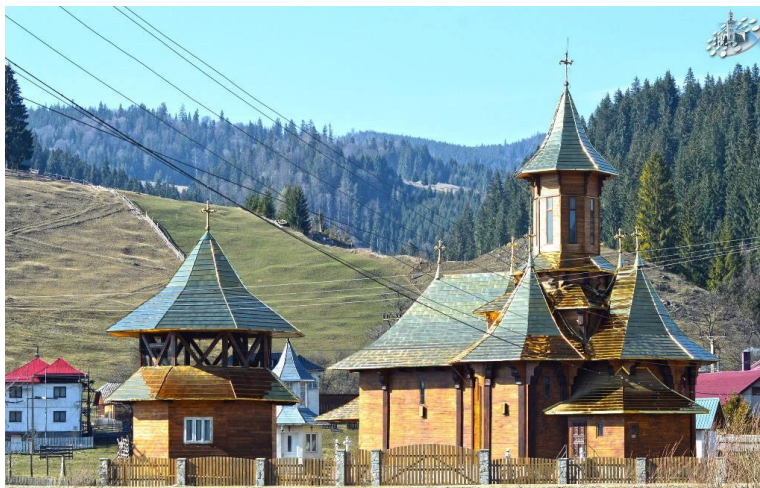


Fig. 5- Biserica Gheorghiteni
Sursa: <http://www.dornaarinisv.ro/index.php?p=43>



Fig. 6- Seilbahn gegen Mt. Pietruso 1794 m Lunga

Sursa: <https://digital.onb.ac.at/rep/osd/?112AA7FD>

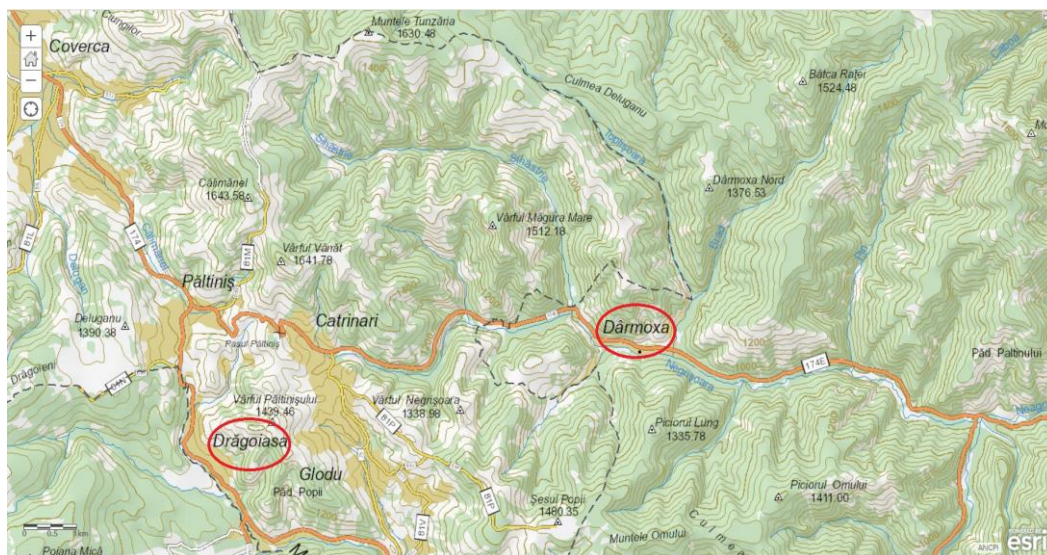


Fig. 7- Dâmbova pe Valea Negrișoarei, județul Suceava

Sursa:

<https://geoportal.ancpi.ro/portal/home/webmap/viewer.html?webmap=75f9752ecb18470a88f362f65f8faa83>

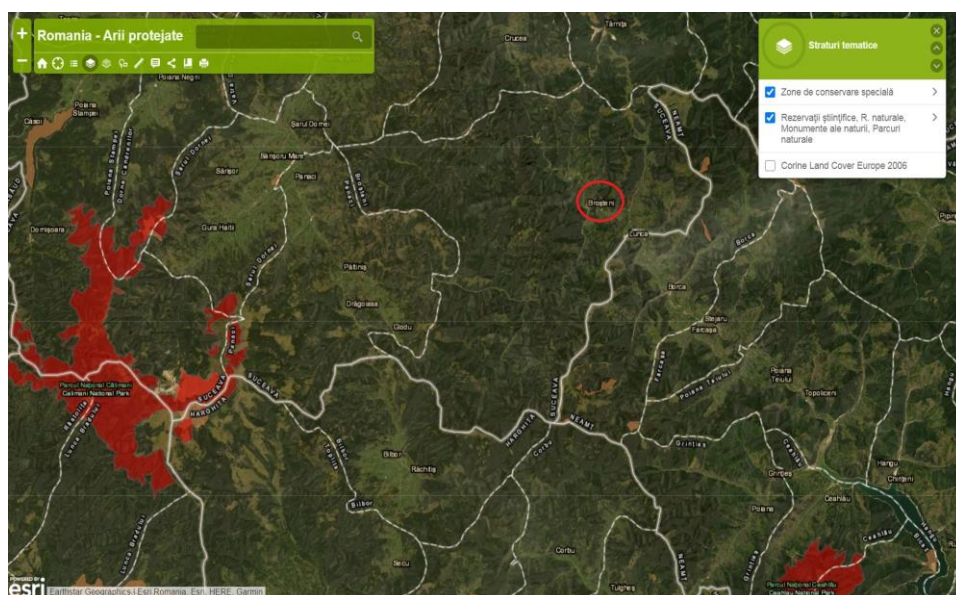


Fig. 8- Orașul Broșteni-limitele și centrul administrativ în prezent

Sursa:

<https://www.arcgis.com/apps/Viewer/index.html?appid=41b5c71912c942e98b8257185eef20f>

4

Bibliografie selectivă

- Anania, Mihail, *Descrierea pădurii Tarcău și Plutăria pe Bistrița*, în „Revista pădurilor”, București, tipografia „Gutenberg”, 1900.
- Antoniou, Alexandru, *Album general al României*. Partea 1, Dresda, Stengel & Co., 1901.
- Bostan, Constantin, G.T. Kirileanu. *Martor la istoria României 1872-1960. Jurnal și epistolar*. Volumul I: 1872-1914, Editura RAO, București, 2013.
- Brașcanu, Paul, *Drum de fier prin praf de pușcă*, Iași, Editura Stef, 2012.
- Brașcanu, Paul, *Tunuri la porțile Bucovinei. 1914-1918*, Iași, Editura Stef, 2015.
- Crăinicianu, Gr., *Frontiera Carpaților. Idei de apărare. Studiu pe teren în anii 1888-89-90*, București, Lito-tipografia Carol Gobl, 1894.
- Constantin Bostan, G.T. Kirileanu, *Martor la istoria României 1872-1960. Jurnal și epistolar*, Volumul II, 1915-1918, București, Editura RAO, 2013.
- Cocieru, Bogdan, Ilie, *Patrimoniul construit în proximitatea Bucovinei istorice. Moșia regală Broșteni*, în „Analele Bucovinei”, nr. 2(55)/2020.
- Codul general al României (Codurile și legile uzuale în vigoare 1860-1903). Volumul 2. Legi uzuale 1860-1903*, București, Editura Leon ALCALAY.

- Dieter Stanfel, *K.u.k. Militärfeldbahnen im Ersten Weltkrieg. Die k.u.k. Lokomotivfeldbahn Nr. 1 Österreich-Ungarns Feld –und Rollbahnen*, Hövelhof DGEG Medien, 2009.
- Grigorovitz, Emanuil, *Dicționarul geografic al Bucovinei*, București, Atelierele Grafice Socec, 1908.
- Harta drumurilor 1898, Ministerul Lucrărilor Publice, București, Stabilimentul Grafic I. V. Socec, 1898.
- Gorovei, Artur, *Cruzimi*, Iași, Editura „Viața Românească”, 1921.
- Mihail Anania, *Descrierea pădurii Tarcău și Plutăria pe Bistrița*, în „Revista pădurilor”, București, tipografia „Gutenberg”, 1900.
- Monitorul Oficial al Regatului României nr. 49, 19 iunie 1919, *Decretul nr. 2364, dat în București la 16 iunie 1919*.
- Monitorul Oficial al Regatului României nr. 113, 7 septembrie 1919, *Decretul nr. 3776, dat în Sinaia la 3 septembrie 1919*.
- Paul Brașcanu, *Tunuri la porțile Bucovinei 1914-1918*, Iași, Editura Stef, 2015.
- Paul Brașcanu, *Drum de fier prin praf de pușcă*, Iași, Editura Stef, 2012.
- Popovici, A. și Gh. T. Kirileanu, *Descrierea Moșiei Regale Broșteni, județul Suceava*, București, Institutul de Arte Grafice „Carol Göbl”, 1906.
- România în războiul mondial: 1916-1919*, Volumul I, Documente-Anexe, București, Monitorul Oficial și Imprimeriile statului, Imprimeria națională, 1934.
- România în războiul mondial: 1916-1919*, Volumul II, Documente-Anexe, București, Monitorul Oficial și Imprimeriile statului, Imprimeria națională, 1936.
- Serafim Ionescu, *Dicționar geografic al județului Suceava*, București, Stabilimentul Grafic J.V. Socec, 1894.
- Simionescu, I., *O excursie în nordul Moldovei (împrejurimile Broștenilor)*, București, „MINERVA”, Vasiliu, Alexandru, *Focul cel mare. Amintiri din primul război mondial (1916-1918)*, Iași, Editura Junimea, 1978.
- <http://statistici.insse.ro:8077/tempo-online/#/pages/tables/insse-table>
- <https://insse.ro/cms/ro/tags/anuarul-statistic-al-romaniei>.
- <https://www.brotacelul.ro/statistici.aspx>.
- <http://ananp.gov.ro/ariile-naturale-protejate-ale-romaniei/>.
- <https://www.arcgis.com/apps/Viewer/index.html?appid=41b5c71912c942e98b8257185eef20f4>
- <http://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocument/231712>
- <https://www.eco-romania.ro/alte-zone/cu-mocanita-pe-valea-vaserului/>
- <http://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocument/29761>
- <http://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocument/174737>
- <http://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocument/219932>
- <https://peles.ro/program-si-taxe/>

This work was supported by a grant of the Romanian Ministry of Research and Innovation, CCCDI-UEFISCDI, project number PN-III-P1-1.2-PCCDI-2017-0884/56 PCCDI/03.04.2018, within PNCDI III”