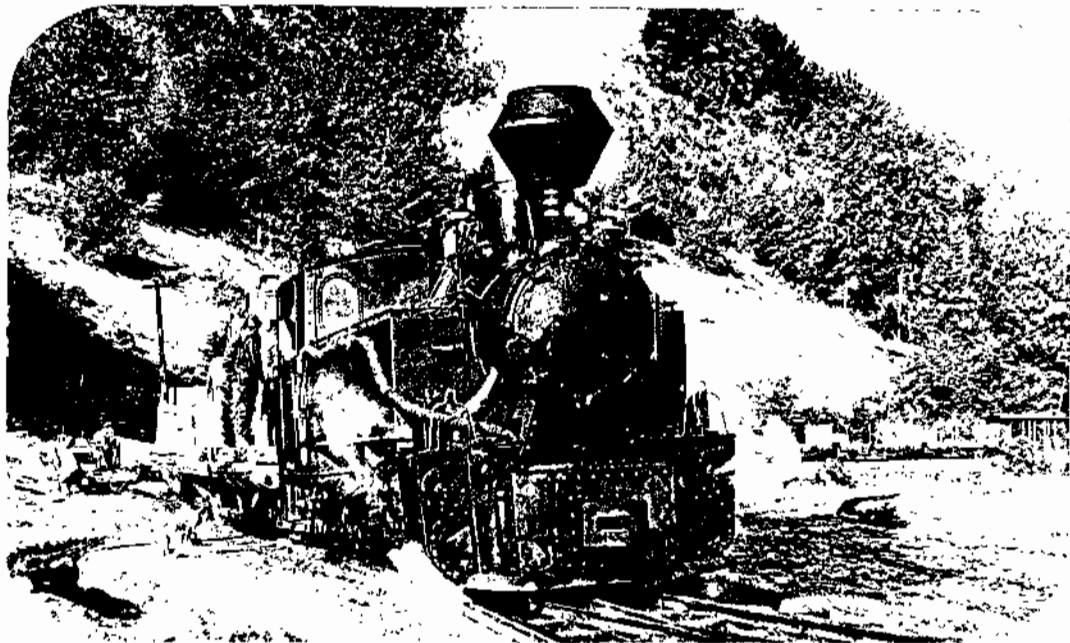


TCR

TREN MAGAZIN



Buletin informativ al **TCR**



Iunie

10

BUCUREȘTI 1993



TREN CLUBUL ROMAN
- Asociatia Prietenilor C.F.R. -

Inregistrata la Judecatoria Sectorului I Bucuresti in baza Dosarului nr. 1997/PJ/1990
Legalizata prin Sentinta nr. 1190 din 15.08.1990

SEDIUL : 78141 BUCURESTI, Calea Grivitei nr. 193B (Muzeul CFR)

CONSILIUL DIRECTOR : Octavian UDRISTE - presedinte
Dan GARBEA - vicepresedinte
Silviu MORARIU - vicepresedinte
Albert Antonio BIANCO - secretar - rel. internationale
Maria Amalia BIANCO - financiar - contabilitate
Serban LACRITEANU - cercetare muzeistica - ist.
Dan Ioan POPESCU - modelism feroviar
Tudor ANASTASIU - resp. norme NEM
Radu MEICU - publicitate - expozitii

FILIALA BRASOV : Virgil LEANCU, Mircea SUTEU, Radu BELLU

MEMBRI SUSTINATORI REGIONALI : Florin LUPESCU (Targoviste), Ioan LUTAI (Arad), SZELES Jozsef (Sf. Gheorghe), Florin NAN (Dej), Florin DAN (Petrosani)

TREN MAGAZIN - Buletin Informativ al T.C.R.
- publicatie trimestriala -

REDACTORI : Albert Antonio BIANCO, Serban LACRITEANU

GRAFICA : Mircea DRAGOMIR

ADRESA DE CORESPONDENTA : 78188 BUCURESTI, str. Gala Galaction nr. 43

CONT C.E.C. : 45 11 0 982 Filiala Sector 1 Bucuresti

Asteptam colaborari, sugestii si informatii actuale din domeniul nostru de activitate pe adresa de corespondenta.

EDITORIAL

Primăvara a adus un nou suflu și în TREN CLUBUL ROMAN.

Conducerea la "vârf" a fost primentă prin "avansarea" a-lui Octavian UDRIȘTE în funcția de președinte și cooptarea, ca membru activ și vicepreședinte, a a-lui Dan GÂRBEA, director al CDPE - Muzeul Căilor Ferate. Aceste schimbări au realizat apropierea dorită și necesară față de conducerea căii ferate și față de Muzeul CFR, cu atât mai mult cu cât ne mai desparte un singur an de Jubileul din 1994 și nu s-a întreprins aproape nimic în vederea realizării Muzeului CFR Gara Filaret.

De aceea, un grup de inițiativă din partea TCR a pus bazele constituirii unei Fundații având ca principal scop tocmai realizarea acestui Muzeu

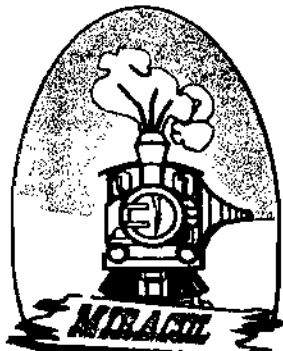
Ideea a găsit audiență și în rândul factorilor de decizie din Ministerul Transporturilor și SNCFR, împlinirea ei fiind aproape de final.

Sperăm că aceasta inițiativă nu va rămâne singulară și că va avea ecoul necesar declanșării unei ample campanii oficiale pentru sărbătorirea cuvenită a evenimentului din 1994 - 125 de ani de la inaugurarea căii ferate București Filaret - Giurgiu, prima cale ferată construită pe teritoriul Principatelor Unite

Colectivului redacțional

Ne-a părăsit pentru totdeauna colegul MARINESCU CORNELIU ...
Dumnezeu să-l odihnească !

SI IN ROMANIA ESTE POSIBIL ! - Prima firma particulară de turism
feroviar există - MIRACOL COMTOURS -



B-dul '9 MAI' BL. 811 SC. A Ap.2
5600 PIATRA NEAMT ROMANIA
TEL./FAX +40-(0)93/614974

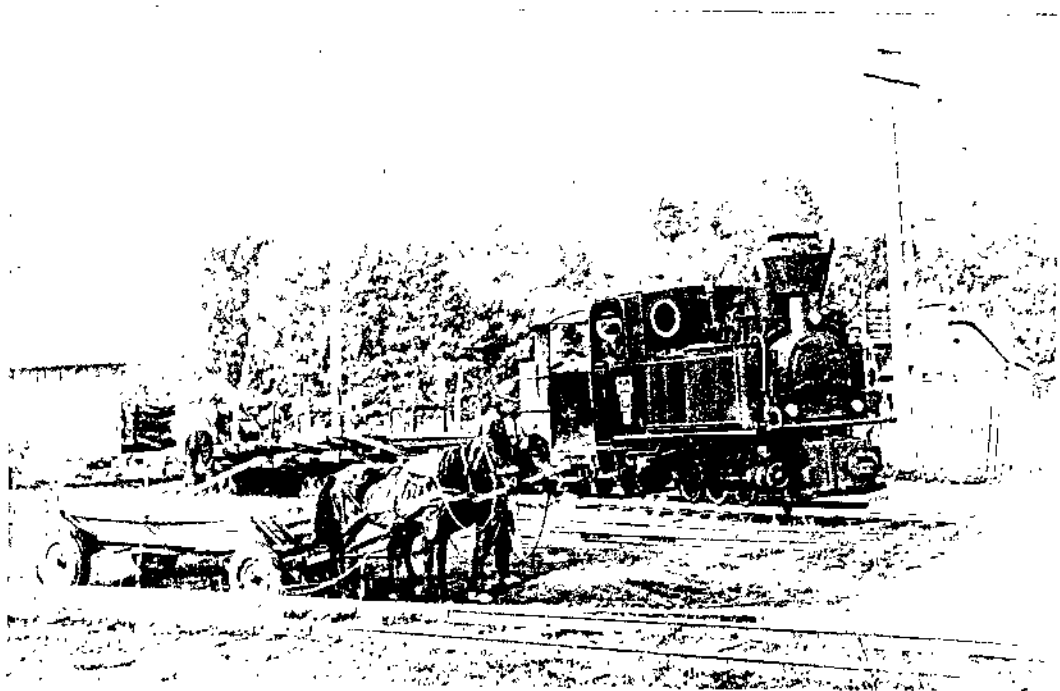
Spre bucuria și - de ce să nu recunoaștem - surprinderea "fanilor" căilor ferate, am aflat de înființarea - la Piatra Neamț - a primei firme particulare românești a cărei principală activitate este turismul cu specific feroviar.

Patronul firmei este d-l. Mihai NEGURĂ care, împreună cu doamna Roxana GOREA și Ana NEGURA, au realizat deja câteva reușite excursii feroviare pe căile ferate forestiere (760 mm) din nordul și estul țării. Succesul acestor tururi, relatate de altfel și în paginile "TREN MAGAZIN"-ului, a fost deosebit, participanții veniți din Anglia, Austria, Elveția și Germania având aprecieri foarte bune, atât asupra organizării în sine cât și a celor vizitate.

Revenind la aceste din urmă, menționăm că în perioada 3-11 aprilie 1993 a fost organizat un asemenea tur, la care au fost invitați și doi membri ai TCR. În program au fost cuprinse următoarele căi ferate forestiere: Vișaul de Sus, Moldovița, Fîncel, Câmpul Cetății precum și vizitarea Atelierelor de reparat locomotive CFF de la Reghin și Depoul CFR Târgu Mureș. La dispoziția turiștilor au fost puse în circulație trenuri speciale, cu o compunere cât mai apropiată de cea a trenurilor forestiere și tractate, bineînțeles, de locomotive cu abur. În privința traseului, au fost alese liniile cele mai interesante din punct de vedere al peisajului și al condițiilor de exploatare, iar în punctele cele mai spectaculoase s-au organizat opriri pentru fotografi și cameramani. Transferurile s-au efectuat cu un modern și confortabil autocar IVECO, serviciile incluzând cazare în hoteluri bune, gastronomie apreciată, inclusiv tradițională românească și servicii la bordul autocarului precum și în trenurile speciale.

Următorul tur al firmei "MIRACOL" este programat la jumătatea lunii iunie și va cuprinde vizitarea căilor ferate forestiere de la Covasna - Comandău, Tazlău, Scutaru și Râșca. Suntem convinși că și acest tur se va bucura de același succes ca și cele anterioare și sperăm că în curând "MIRACOL" va organiza excursii și pe liniile CFR, mai ales că, de puțină vreme, atât firma cât și d-l. NEGURĂ și d-na. GOREA au devenit membri ai TCR.

Noi îi vom sprijini, îi felicităm pentru ceea ce au făcut pentru turismul feroviar românesc și le dorim mult succes în continuare!



765.195

C.F.F.
Moldovița

7.04.1993

Foto: Șerban
Lacrișeanu

Șerban LACRIȘEANU
Antonio BIANCO /TM/

CĂILE FERATE SI MATERIALUL RULANT DIN MOLDOVA, BASARABIA SI BUCOVINA

ÎNTRE ANII 1940 - 1950

(partea a-II-a)

După tensiunea creată la frontiera de est ca urmare a ocupării Basarabiei și Bucovinei de către sovietici și a umilințelor îndurate de armata și poporul român în acele tragice clipe, declararea războiului împotriva URSS nu mai putea constitui, teoretic, o surpriză.

În data de 21 iunie 1941, la ora 13.00, pleca din gara Mogoșoaia trenul "PATRIA" având destinația Piatra Neamț. Cu acest tren călătoreau generalul Antonescu, soția sa, Mihai Antonescu și cei doi adjutanți Eugen Niculescu și Alexandru Marin. Deși avea mers de tren rapid, "PATRIA" a trebuit să dea prioritate în stațiile mari Focșani, Râmnicu Sărat, Mărășești, transporturilor de trupe. Spectacolul ce-l ofereau gările întesate cu trenuri încărcate cu trupe și tehnică de luptă nu mai putea lăsa nici o îndoială - războiul era iminent. Trenul a sosit în gara Piatra Neamț în jurul orei 18. În componența trenului erau vagoane salon, dormitor și restaurant, pentru ofițerii Armatei române din suită.

Către ora unu din noaptea de sâmbătă spre duminică, 22 iunie 1941, generalul Antonescu întâmpina pe comandantul Armatei a XI-a germane, generalul Fr. Schobert. Puțin după sosirea generalului german, în vagonul restaurant al garniturii se făceau pregătiri pentru o recepție la care, spre ora două din noapte, au fost invitați toți ofițerii prezenți.

În fața unor cupe de șampanie, generalul Antonescu, aflat în compania generalului german, se adresează celor prezenți: "Domnule general, domnilor, vă anunț că astăzi a sosit ceasul luptei pentru a șterge pata de dezonoare de pe fruntea țării și de pe stindardele Armatei."

În zorii zilei de 22 iunie 1941, ora 4, Armatei române i-a fost transmis celebrul ordin care înfioară sufletul oricărui român și astăzi:

"Ostași,

V-am răgăduit din prima zi a noii domnii și a luptei mele naționale să vă duc la biruință,

Să șterg pata de dezonoare din cartea Neamului și umbra de umilire de pe fruntea și epoleții noștri.

OSTAȘI,

VĂ ORDON:

TRECEȚI PRUTUL!"

Zdrobiți vrăjmașul din Răsărit și Miază-Noapte.

Dezrobiți din jugul roșu al bolșevismului pe frații voștri cotropiți.

Reîmpliniți în trupul țării glia străbună a Basarabilor și codrii voievodali ai Bucovinei, ogoarele și plaiurile voastre.

Ostași,

Plecați azi pe drumul biruinței lui Ștefan cel Mare ca să cuprindeți cu jertfa voastră ceea ce au supus strămoșii noștri cu lupta lor.

Înainte!

Fiți mândri că veacurile ne-au lăsat aici strajă dreptății și zid de apărare creștină.

Fiți vrednici de trecutul românesc..."

General Ion Antonescu

Ziua de duminică 22 iunie 1941 a fost o zi sângeroasă care a înscris prima filă din Jurnalul de război al României în Est.

În anii următori, obiectivul final al războiului României fusese atins.

Întregul teritoriu aflat între Prut și Nistru se afla acum sub controlul Armatei române, în plus cucerirea Odesei și obținerea administrării Transnistriei marcau un sfârșit victorios al războiului pentru România.

În această perioadă intră în parcul CFR material rulant de linie largă între care și mai multe locomotive cu abur de proveniență rusească, după cum urmează:

- Seria C^Y (S^U) devenite la CFR 131.971 - 972 (2 buc.)
- Seria H^Y (N^U) devenită la CFR 130.151 (1 buc.)
- Seria O^B (O^V) devenite la CFR 40.951 - 962 (12 buc.)
40.969 - 970 (2 buc.)
- Seria O^A (O^D) devenite la CFR 40.971 - 975 (5 buc.)
- Seria C (S) devenită la CFR 131.951 (1 buc.)
- Seria CO (SO) devenite la CFR 150.951 - 952 (2 buc.)

Câteva cuvinte privind aceste foarte răspândite locomotive rusești și sovietice:

Seria C (S) respectiv varianta "întărită" C^Y (S^U) reprezintă o serie de locomotive pentru trenuri de călători cu viteză mare, tip 1C1-h2, ale cărei prototipuri datează din anii 1908-1909 și au fost construite de fabrica de locomotive din Sormovo (de unde provine și denumirea seriei S).

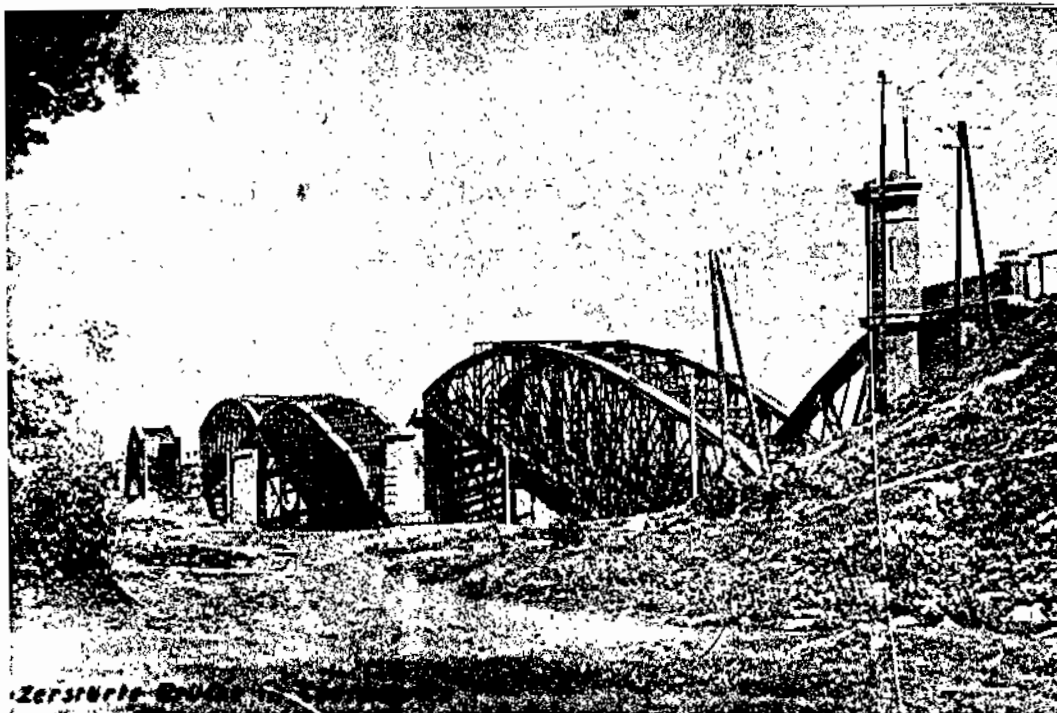
Seria H^Y (N^U) este varianta "întărită" ("u"=usilennyi=întărit) a locomotivelor N pentru trenuri de călători, tip 1C-n2v (compound), construite între anii 1892 - 1911 în peste 1000 exemplare.

Seria O^B (O^V) reprezintă o locomotivă pentru trenuri de marfă foarte răspândită, de tip D-n2v sau D-h2 (fiind prevăzută între anii 1926/27 cu supraîncălzitoare), construită între anii 1901-1909 de către principalele fabrici de locomotive din Rusia, diferitele variante însumând circa 9000 exemplare! Un model al acestei locomotive purtând numărul 724 este produs în mărimea HO de către fabrica "Scetmag" din Kursk.

Seria CO (SO) reprezintă o locomotivă de marfă modernă, tip 1E-h2, prima locomotivă de tipul 1E construită de sovietici în anul 1934, la fabrica de locomotive din Charkov și purta numele lui Sergo Ordjonikidze, comisar al poporului pentru industria grea al URSS.

Deasemeni, până în octombrie 1942, fuseseră recuperate și o parte din locomotivele cedate către URSS, cu excepția a trei locomotive seria 230, 1 locomotivă din seria 140.200, 45 locomotive din seria 50.100, 1 locomotivă seria 326 și LDM-ul 20.021

x x
x



Pod de cale ferată
distrus în cadrul
operațiilor mi-
litare din 1942 la
Cernăuți.
Col. Macrișeanu

Antrenat împotriva voinței sale în continuarea războiului contra URSS, mareșalul - de acum - Ion Antonescu pierde speranța ieșirii din război. În anul 1944, sub presiunea trupelor sovietice care trecuseră la contraofensivă, frontul ajunsese din nou în Moldova, armatele române retrăgându-se pe linia Focșani - Nămolosa - Galați. Ordonând această retragere, mareșalul despărțea liniile de acțiune române de cele germane, realizând astfel și o dorință mai veche: ieșirea din alianță.

Această acțiune fusese gândită de mai mult timp, dovadă fiind construirea - la începutul războiului - a liniei ferate București - Făurei - Galați, ca o a doua variantă a liniei existente București - Buzău - Focșani, ambele menite să asigure aprovizionarea zonei fortificate. Cu ocazia inaugurării, la 11 noiembrie 1943, a acestei căi ferate, mareșalul dispune baterea unei plachete comemorative din aur, argint și bronz, ce a fost oferită Regelui și altor militari și civili.

CERNĂUȚI Gara



Gara din Cernăuți în anul 1930. Exploatarea tramvaiului în acest oraș a încetat în anul 1965.

Fotografii din col. Șerban LACRIȚEANU

În noaptea de 23 august 1944, când a fost neutralizat mareșalul, armata se găsea astfel desprinsă de inamic și de germani.

Ce s-a întâmplat după 23 august 1944 este binecunoscut, așa că nu vom mai insista asupra evenimentelor respective.

Trebuie menționat doar că, la 12 septembrie 1944, România era ocupată de către sovietici, iar la Moscova se semna capitularea necondiționată.

Basarabia și Bucovina de nord erau astfel din nou ocupate de marele "Prieten" de la răsărit...

În următorul număr al "TREN MAGAZIN"-ului vom reveni cu amănunte privind locomotivele sovietice care au circulat în acei ani pe rețeaua CFR, cu date istorice referitoare la normalizarea liniilor largi de pe teritoriul românesc precum și cu unele amănunte legate de pierderile de material rulant (locomotive și vagoane) CFR, care au trebuit să fie cedate URSS ca despăgubiri de război...

Șerban LACRIȚEANU
Antonio BIANCO /TM/

"VETERANII SINELOR" - PATRIMONIU - Autodrezina "REGALA" pentru linie îngustă

La data de 04.09.1905 se deschidea - pentru trafic de marfă - și la 01.10.1905 și pentru traficul de călători, calea ferată îngustă cu un ecartament de 760 mm de pe valea Gurghiului, reunind, pe o distanță de 45 km, fierăstraiele de la Raghin cu exploatarea forestieră de la Lăpușna.

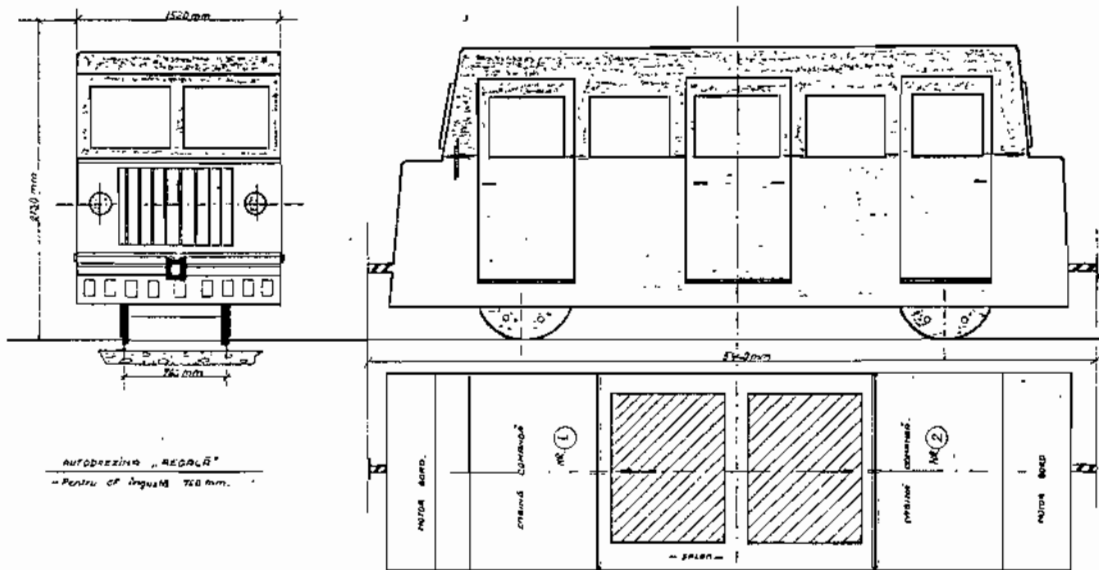
Ani de zile, pe această linie s-a transportat la vale lemnul tăiat din nefârșitele păduri din munții Gurghiului. Au circulat și trenuri de călători, la început exploatate de o societate particulară, apoi de către CFF, până în luna mai 1970 când calamități naturale au distrus o mare parte din traseu.

Fiind la "modă" transportul auto, micuța linie a fost demontată treptat, o mare greșală a acelor timpuri, pe care o resimțim și astăzi privind evoluția costurilor la motorină și la cauciucurile din transportul auto.

Au mai rămas din linia CFF de la Lăpușna doar porțiuni din terasament, o mică locomotivă uitată în spatele unei remize și urmele unei linii înguste ce făcea înconjurul castelului de vânătoare al Casei Regale de la Lăpușna.

Se spunea că Regele Carol al II-lea obișnuia să folosească la vânătoare o mică drezină de cale îngustă, prin al cărei acoperiș demontabil putea să ochiască vânatul adus de gonaci în bătaia puștii "regale"...

După mai multe căutări într-o magazie a Secției L7 Târgu Mureș, a fost găsită într-adevăr această drezină, fără îndoială un vehicul feroviar de excepție, care a servit de-a lungul istoriei stăi vânătorilor regale cât și celor ale membrilor guvernului "democrat-popular", făcând serviciu până în anul 1990 ca vehicul de serviciu la CFR, când a fost scoasă din circulație și s-a întocmit dosarul de casare nr. 88/1990.



În lungime de 5440 mm, pe două osii de ecartament îngust (760 mm), drezina a fost construită în anul 1935 la Uzina "MALAXA" din București. Construcție metalică blindată, cu 2 posturi de comandă, un salon cu planșeul demontabil, prevăzută cu 3 uși de acces și geamuri incasabile, mica drezină era propulsată de două motoare Ford cu 6 cilindri în V, cu o putere de 45 CP fiecare și un consum de benzină de 32 l la 100 km. Viteza maximă constructivă era de 65 km/oră.

Drezina avea un aspect frumos, era finisată în execuție "regală" și era vopsită asemănător automotoarelor Malaxa din acea vreme, partea de sus crem, iar cea de jos (dedesubtul geamurilor) roșu.

Prin bunăvoința unui colectiv din depoul Târgu Mureș, acest "veteran al șinelor" va fi restaurat ca piesă de muzeu, dar este posibil și de dorit să fie repus în funcțiune pentru a circula din nou pe liniile înguste din bazinul Mureșului, spre bucuria numeroșilor amatori de turism feroviar din țară și din străinătate.

Vom reveni...

ing. Radu BELLU /TCR Brașov/

AMINTIRI FEROVIARE

dr. ing. Gabriel POPOVICIU

Intr-o seară, Mișcarea a cerut o locomotivă pentru a remorca un tren la Fetești. Șeful de tură s-a uitat peste gard în "curtea" Mișcării, a discutat și cu manevranții și a constatat că nu există nici un tren format. A luat o locomotivă "rece" și a pus-o la dispoziția Mișcării. Au urmat proteste motivate de faptul că locomotiva nu este aptă de drum, dar șeful de tură s-a menținut pe "poziție", informându-mă și pe mine! Până la urmă, Mișcarea a dat notă că trenul nu se mai îndrumază.

În curând, pe la începutul primăverii, am demarat construcția unei instalații de păcură la remiza de automotoare din Palas, ceea ce a pus baza viitorului depou care, treptat, va fi mutat și extins în noul perimetru.

La depoul Constanța aveam un funcționar care, printr-o rudă, ne pune la dispoziție o ...barcă. Locul de "garare": lângă santinelă, în vecinătatea depoului. După terminarea serviciului, cam de trei ori pe săptămână, ieșeam în larg și, după semne de noi cunoscute, deasupra unui recif mai puțin adânc, fără nici un utilaj, numai cu o sfoară și niște piulițe, reușeam să prindem pește de umpleam o servietă. Piulițele erau necesare pentru a întinde sfoara și a duce cârligul pe fundul apei. De multe ori cârligul se agăța de pietre și sfoara se rupea, motiv pentru care aveam rezerve de cârlige și de piulițe.

În această perioadă, eram singurul inginer la depoul Constanța, iar ca ajutor aveam un singur mecanic retras, care umbla prin unitate cu un baston. Dacă vre-un fochist sau alt personal inferior, din care aveam berechet, făcea vre-o "trăznăie" îi dădeam în primire ajutorului meu (Andreuță) și el probabil că-i "prelucra", deoarece ce toți îmi spuneau să fac ce vreau cu ei, dar să nu-i mai dau pe "mâna" lui moș Andreuță!

Depoul Constanța era la acea dată un fel de unitate de satisfacere a pedepșelor. Intr-o noapte, găsesc pe unul dormind în post. După ce-l prelucrez, îi spun că voi lua măsuri să fie mutat disciplinar într-o altă unitate. Îmi răspunde că foarte bine fac, deoarece este din Teiuș și, oriunde l-aș muta, nu poate fi mai departe de casă decât aici. L-am lăsat în plata Domnului!

La sfârșitul anului 1947, odată cu începuturile instalării regimului comunist, s-a dispus ca toți inginerii de "tip vechi" să fie înlocuiți. Eu, încă din 1945 eram înscris la social-democrați, care erau în vederile mele. Încă de la depoul Buc.-Triaș am avut unele discuții cu un "individ" comunist. Mi se reproșa faptul că, în timpul războiului, am fost numai pe frontul de Est - doi ani - fără a lupta și în Vest. Parcă eu aș fi fost de vină că rușii ne-au luat prizonieri, eu salvându-mă printr-o întâmplare. La Constanța, constat cu stupeoare că acest "individ" este numit "mare" la partid, tăind și spânzurând. Atât mie cât și lui ing. Manuilă ne cerea curent meseriași cu scule și materiale pentru diferite lucrări la casele partidului și ale sindicatului...

(va urma...)

**TREN MAGAZIN INTERNATIONAL - Incredibil dar... adevărat: locomotiva 142.063
remorchează trenuri speciale în Austria!**

Ceea ce nu este posibil în România... este posibil în Austria! Singura locomotivă din Seria 142 aflată în prezent în stare de funcționare în Europa este cea cu numărul 12.14, număr sub care se ascunde de fapt locomotiva 142.063, fostă a depoului Arad, acum în proprietatea Societății Austriece pentru Istorie Feroviară ÖGEG.

Această adevărată aventură feroviară a început în urmă cu aproape 9 ani, atunci când reprezentanți ai ÖGEG au stabilit primele contacte cu oficialități ale CFR în vederea cumpărării unei locomotive CFR seria 142, locomotivă identică constructiv cu seria austriacă 214 (12), care a constituit de altfel și licența construcției ulterioare românești. În timp ce seria austriacă 214 a cuprins doar un număr de 13 mașini construite între anii 1929-1939 la Wien Floridsdorf, seria românească 142 a cuprins un număr mult mai mare, de 79 locomotive, construite de Reșița și Malaxa între anii 1937-1940. Dintre cele 13 exemplare austriece a supraviețuit numai 12.10, aflat expus în aer liber la muzeul tehnic din Viena.

Dorind de a avea o astfel de locomotivă în stare de funcționare, ÖGEG s-a orientat către locomotivele CFR 142 care, la acea vreme, se mai găseau în număr mare abandonate prin curțile depourilor românești. Privirile au căzut asupra celei cu numărul 142.063, conservată și expusă în depoul Arad, prin grija unor pasionați locali. Ultima reparație generală a locomotivei fusese efectuată în anul 1969, din anul 1970 fiind ținută conservată în depoul Arad.

Transportul acestei mașini-gigant cântărind aproape 200 de tone, a fost pregătit în cursul lunii decembrie 1985, la data de 18.12. începând periplul de 650 km care a durat 5 zile și 4 nopți, locomotiva ajungând la destinație (depoul Amstetten) în data de 22.12.1985, la ora 21.

De atunci a început practic operațiunea de restaurare și pregătire pentru funcționare a "mândriei Westbahn-ului", cum este denumită adeseori această locomotivă deosebită. Insumând aproape 10.000 de ore de muncă, recondiționarea a condus - din păcate pentru noi - și la alterarea formei caracteristice a construcției Malaxa, prin modificarea aspectului părții frontale a locomotivei și a tenderului, pentru a fi asemănătoare construcțiilor inițiale Floridsdorf. Locomotiva a primit și numărul fictiv 12.14, ulterior ultimei locomotive construite pentru ÖBB.

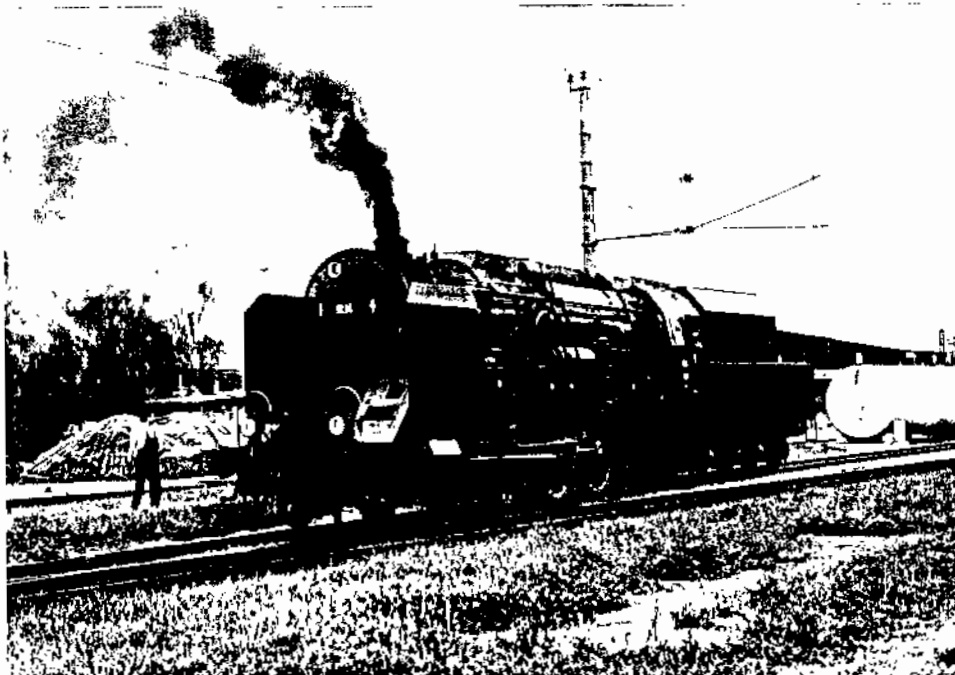
În primăvara acestui an, locomotiva era gata de funcționare, probele de parcurs având loc în luna mai, urmând ca prezentarea oficială să aibă loc în cadrul unei mari sărbători cu "Zabur" în Szelzthal, între 29 și 31 mai.

Nu putem decât să-i felicităm pe colegii noștri austrieci pentru reușita de excepție și să ne întrebăm - în zadar - cum de a fost posibil să păstrăm numai trei astfel de mașini excepționale, dintre care două aflate într-o stare atât de avansată

de degradare încât o restaurare a lor pare imposibilă.

Ce părere au factorii de răspundere din M.T. și SNCFR ?

Antonio BIANCO /TM/



Locomotiva ÖGEG 12.14 ex. CFR 142.063 în timpul probelor de parcurs.

Amstetten, 04.05.1993

Foto: Roland BEIER, Wien

CLUB 760 este sugestivul nume al unei asociații austriece de prieteni ai căilor ferate înguste. Cunoscut în literatura de limba germană și ca "Bosna-Spur" (ecartament bosniac), cei 760 mm au fost răspândiți pretutindeni în zona de influență a dublei monarhii, din țările fostei Iugoslavii până în Ucraina subcarpatică.

Fără îndoială, Austria a rămas - după România - țara în care supraviețuiesc cele mai multe linii înguste cu acest ecartament, chiar dacă majoritatea lor sunt linii turistice.

Cu ocazia turului organizat în luna aprilie de firma "MIRACOL" am avut ocazia de a întâlni și câțiva pasionați ai liniilor înguste, membri ai unor Cluburi și Asociații Austriece cum ar fi: CLUB 760, TAURACHBAHN G.m.b.H., FLORIANER-BAHN, ÖGEG și altele care ne-au susținut și încurajat în activitățile noastre de pionierat în țară. Le mulțumim tuturor pentru amabilitate și prietenie, le dorim multe succese în continuare și rămânem cu speranța de a-i putea vizita cândva.

AGENDA T.C.R.

La invitația prietenilor noștri tradiționali de la "MAVOE", o delegație a TCR a participat, în perioada 30.04.-02.05.1993 la Consfătuirea intermediară MOROP și Consfătuirea Regională pentru Europa răsăriteană și centrală, ce au avut loc în localitatea maghiară Gardony, la malul lacului Velence.

Găzduți de frumoasa casă de odihnă a feroviarilor, oaspeții veniți din 10 țări din cele 17 reprezentate în MOROP au participat la lucrările LA, TA, Adunării Generale și ședinței regionale.

În afara discuțiilor tehnice specializate s-a discutat programul celui de al XI-lea Congres Jubiliar MOROP ce se va desfășura în perioada 18-25 septembrie 1993 la Milano, în Italia.

În cadrul ședinței regionale s-au discutat problemele specifice țărilor participante: Austria, Cehia, Germania, România, Slovacia și Ungaria. Au lipsit în mod surprinzător reprezentanții Rusiei.

Reprezentantul TCR a prezentat activitatea curentă și de perspectivă, realizările privind recuperarea și conservarea istoriei feroviare și a stabilit - de comun acord cu partenerii regionali - programul de desfășurare a Concursului "MOCANIȚA" '93 în a doua săptămână a lunii septembrie 1993, respectiv 6-12 septembrie, la Muzeul CFR din București.

Programul a fost completat printr-o excursie în localitatea istorică Székesfehérvár și vizitarea depoului de locomotive, iar în ultima zi vizitarea remizei speciale pentru automotoare și vagoane-salon din Budapesta Nyugati.

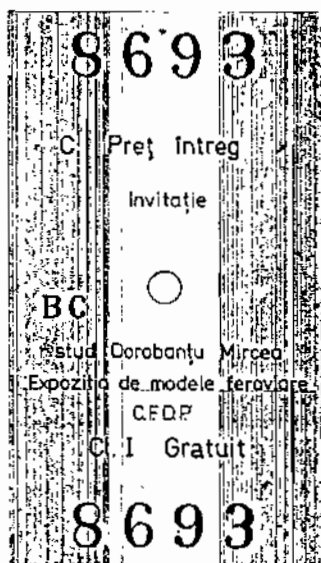
Cum era de așteptat, trenul special istoric al Regionalei de căi ferate Brașov s-a pus din nou în mișcare, pentru a transporta o grupă de pasionați feroviarilor olandezi, pe ruta Brașov - Sfântu Gheorghe - Covasna și retur. Programul a cuprins și un tren special pe linia CFF până la planul înclinat, o masă "forestieră" în aer liber, la cabană și ...consultanță de specialitate din partea membrilor TCR participanți, care au reamenajat și interiorul vagonului TF-bar în expoziție de "mocănițe".

Data excursiei: 15 mai 1993. Este interesant de menționat faptul că locomotiva CFF 763.247, celebra Krauss 2C-t se găsea la baza planului înclinat pentru a fi transportată la Comandău și pregătită acolo pentru remorcarea unor trenuri turistice! Vom reveni cu amănunte.

În cadrul întâlnirilor de lucru ai unor membri ai Consiliului Director al TCR cu factori de răspundere din Ministerul Transporturilor și SNCFR s-au stabilit câteva direcții de acțiune privind participarea SNCFR la Jubileul 125 ani MĂV din luna iulie a acestui an precum și programele preliminare de sărbătorire a aniversării deschiderii liniei ferate București Filaret - Giurgiu, în luna septembrie 1994.

S-a hotărât participarea la parada de la Budapesta a locomotivei 230.142 din depoul Arad cu vagoane din "trenul regal" precum și a unui automotor special - salon "MALAXA" din seria 700.

Sperăm în menținerea și îndeplinirea acestor hotărâri adecvate.



Ceea ce vedeți alăturat nu este... "noul bilet CFR" ci o originală invitație la o expoziție de modele feroviare organizată de neobositul nostru coleg de Club și prieten, studentul Institutului de Construcții, Facultatea căi ferate, drumuri și poduri, Mircea DOROBANȚU. Deschisă în incinta Facultății începând cu data de 17 mai 1993, expoziția a cuprins o parte din ampla colecție de modele feroviare a colegului nostru precum și câteva reușite modele de gări și construcții cu specific feroviar din "producția proprie". Elementele de dioramă prezentate precum și parcursul de probă aflat în stare de funcționare au animat expoziția, sporind atracția exercitată asupra numeroșilor vizitatori. La deschiderea festivă au participat Decanul facultății, cadre didactice precum și d-nii Octavian UDRISTE, Dan Ioan POPESCU și "reporterul" TM, autorul acestei rubrici. Aș dori să menționez și ajutorul acordat în organizarea expoziției colegului nostru de d-nul. IONITA Minică, căruia îi mulțumim pe această cale.

În organizarea Asociației Europene a Feroviarilor (A.E.C.) - Filiala AFEROM Brașov, a avut loc ședința Consiliului Național al AFEROM, desfășurată în perioada 4-6 iunie 1993, la Târgu Mureș. Programul a cuprins și o călătorie cu trenul pe linia îngustă Târgu Mureș - Sovata, din păcate cu un tren din circulație și locomotive Diesel (dublă tracțiune). După vizitarea cochetei stațiuni, a avut loc și un simpozion având ca temă "Căi ferate înguste din Podișul Transilvaniei", susținut de colegii noștri Radu BELLU, Șerban LACRITEANU, Antonio BIANCO. Participanții și organizatorii au apreciat calitatea materialelor informative prezentate care au reușit să trezească - sperăm - interesul pentru descoperirea istoriei feroviare, recuperarea și valorificarea ei. Adresăm cu această ocazie mulțumirile noastre gazdelor - celor de la Regionala de căi ferate Brașov și celor din Depoul Târgu Mureș - și așteptăm cu interes următoarele activități ale AFEROM - sperăm mai legate de istoria feroviară.

Pentru amatorii de statistică și istorie feroviară, publicăm în continuare pe scurt datele consemnate cu ocazia turului de linii forestiere efectuat în perioada 4 - 9 aprilie 1993, în organizarea firmei particulare "MIRACOL COMTOURS":

- Vișeu:** 764.313, Bp 4680/21 - defect, cu cilindru spart;
 764.351, Bp 5860/49 - casată, pentru piese de schimb;
 764.355, Bp 5862/49 - rezervă, aptă de serviciu;
 764.452, Res 1191/55 - cazan expirat;
 764.436, Res 1141/56 - în serviciu;
 764.457, Res 1956 - cazan "Progresul Brăila" 379/56, în serviciu;
 L45H-053 U23A 22179/74 - în serviciu;
 764.003 - automotor, în serviciu;
 CSH 2 Res 1565/60 - linie normală, rezervă, aptă de serviciu.
- Moldovița:** 763.193 KrL 1219/21 - în serviciu;
 764.448 Res 1187/55 - rezervă, aptă de serviciu;
- Borsec:** linia industrială pentru transportul apei minerale între Borsec și Toplița nu mai este exploatată din ianuarie 1993; locomotivele sunt garate la depoul din Borsec;
 764.473 Res 1261/56 - rece, în stația de îmbuteliere;
 Apemin1 Res 1125/54 (cazan); 1676/54 (frem) - rece, în depou.
- Răstolița:** linia demontată în ianuarie 1993;
 764.341 Bp 5863/49 - epavă, fără cilindri, numere etc. în Răstolița
 764.437 Res 1142/55 - izolată în Secu.
- Fâncel:** linia demontată în ianuarie 1993;
 764.474 Res 1262/55 - aptă de serviciu, încuiată în remiză.



Lăpușna: 764.348 Bp 5859/49 - în serviciu;
764.354 Bp 5861/49 - epavă, fără plăci, cilindri, bielo etc.;
764.367 Res 1185/51 - rezervă, aptă de serviciu.

Câmpul Cetății: linia demontată pe Valea Nirajului Mare (10 km) în martie 1992;
pe Valea Nirajului Mic se va demonta în anul 1994;
legătura cu stația CFR Câmpul Cetății (linia Tg.Mureș-Sovat) este
întreruptă;

764.441 Res; cazan "Progresul Brăila" 357/55 expirat, pt. casare;
764.467 Res 1207/56 - în serviciu.

Reghin: Atelierele de reparat locomotive CFF - nu sunt locomotive în lucru
I.M.CRISCIOR 4 - reparată, aptă de serviciu.

Târgu Mureș: CFR linia îngustă - vezi TM nr.7/1992;
CFR 50.227 - generator de abur, apt pentru serviciu de manevră.

x x x

U.R.O. ???



Cele trei LDE-uri din imaginea de mai sus nu reprezintă adevărate U.R.O.
Ele provin dintr-o revistă a "epocii de aur" și reprezintă textual... "o dovadă a
măiestriei și capacității muncitorilor, a tehnicienilor și inginerilor români!"
Fotografia este luată, probabil, în curtea uzinelor "Electroputare" din Craiova, iar
locomotivele sunt relativ ușor de identificat: cele două extreme reprezintă LDE-uri
de 2100 CP pentru export Polonia, cunoscute la PKP sub denumirea ST 43 (vezi fașurile
deosebit de mari, tipice pentru PKP); cea din mijloc constituie subiectul notei noastre,
identificată ca prototipul unei locomotive duble purtând seria 060-DB-001 (002)
Locomotiva a fost văzută de semnatarul acestor rânduri în "tinerțe" la o ediție a
E.R.E.N. fiind cu siguranță compusă din două unități simetrice cuplate, având fiecare
doar câte o cabină de conducere. Aspectul deosebit îl conferă și cele trei geamuri
frontale, dispoziție unică pentru locomotivele construite în România.

Rugăm cititorii noștri care au văzut sau cunosc detalii despre această locomotivă -
unicat să ne comunice amănunte sau să răspundă la următoarele întrebări:

- anul construcției, detalii constructive (identică cu 060-DA ?)
- numerotarea 060-DB-001 / 002 este corectă?
- locomotiva a purtat inițialele CFR sau a fost de la început industriă?
- unde se găsește în prezent și unde a făcut serviciu acești ani?
- alte fotografii, eventual de la EP-Craiova.

Pagini realizate de:
Antonio BIANCO și
Șerban LACRITĂNU /TM/