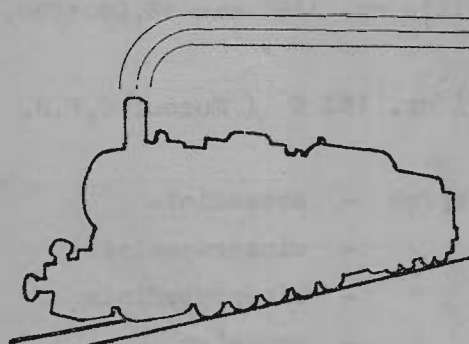


TER

POPESCU



TREN MAGAZIN

Buletin informativ al

TER

BUCUREȘTI 1991

4

TREN CLUBUL ROMAN

- Asociația Prietenilor C.F.R. -

Inregistrată la Judecătoria Sectorului I București în baza Dosarului nr. 1997/PJ/1990 și legalizată prin Sentința nr. 1190 din 15.08.1990.

SEDIUL : 78141 București, Calea Griviței nr. 193 B (Muzeul C.F.R.)

MEMBRI FONDATORI :

BUZDRUG Gheorghe Sterian	- președinte
UDRIȘTE Octavian	- vicepreședinte
MORARIU Silviu	- vicepreședinte
POPESCU Dan Ioan	- secretar
BIANCO Maria Amalia	- financiar - contabilitate
LACRIȚEANU Șerban	- cercetare muzeistică-ist.
ANASTASIU Tudor	- modelism feroviar
MEICU Radu	- publicitate - expoziții
BIANCO Albert Antonio	- relații internaționale

FILIALA BRASOV : LEANCU Virgil, ȘUTEU Mircea, BELLU Radu

MEMBRI SUSȚINĂTORI REGIONALI : LUPESCU Florin (Tirgoviște), LUȚAI Ioan (Arad)
SZELES József (Sf. Gheorghe), NAN Florin (Dej), DAN Florin (Petroșani).

TREN MAGAZIN - Buletin informativ al T.C.R.

- publicație trimestrială -

REDACTORI : BIANCO Albert Antonio
LACRIȚEANU Șerban

GRAFICA : DRAGOMIR Mircea

ADRESA DE CORESPONDENȚĂ : 78188 București, str. Gala Galaction nr. 43

E D I T O R I A L

Aveți în fața Dumneavoastră cel de-al patrulea număr al "TREN MAGAZIN"-ului număr cu care încheiem primul an editorial. Sperînd că aparițiile de pînă acum au satisfăcut dorințele și exigențele tuturor membrilor Clubului nostru, precum și pe cele ale altor prieteni ai căilor ferate, vă dorim în continuare multă bucurie însoțiți de paginile revistei noastre și în anul ce va veni.

Fără îndoială, evenimentul care a marcat în mod deosebit viața Clubului nostru în ultimile trei luni trecute de la precedenta apariție a "TREN MAGAZIN"-ului, a fost acceptarea TCR-ului în marea familie europeană a MOROP-ului. Dorim să punctăm, cu această ocazie, etapele parcurse și să mulțumim tuturor adevăraților prieteni - din țară și din străinătate - care au contribuit la înscrierea TCR-ului sub numărul 26 din lista Asociațiilor și Cluburilor prietenilor căilor ferate și ai modelismului feroviar din Europa:

- martie 1990, în primele luni ale deschiderii României spre lume, membrii noștri Silviu MORARIU și Tudor ANASTASIU participă la prima reuniune regională pentru Europa centrală și răsăriteană a MOROP-ului, desfășurată la Szeged, în Ungaria. Aici se pun bazele conlucrării regionale și se stabilesc primele contacte cu reprezentanții Conducerii MOROP-ului.

- septembrie 1990, prin amabilitatea dl. Josef BINDER, redactor al buletinului "MOROP-INFORM" și membru în Conducerea MOROP-ului, cererea de admitere a TCR este înaintată Comitetului de conducere. Confirmarea înaintării cererii ne-a fost făcută de dl. BINDER cu ocazia participării delegației TCR la cel de-al 37-lea Concurs internațional de modelism feroviar, desfășurat în luna octombrie a aceluiași an, la Budapesta.

- aprilie 1991, cererea de admitere a TCR-ului este analizată și acceptată cu unanimitate de voturi în cadrul reuniunii anuale a Comitetului de conducere (LA) de la Göppingen, în Germania, admiterea propriu-zisă urmînd a se vota cu ocazia Congresului MOROP desfășurat la Nantes - Franța, în luna septembrie.

- 16 septembrie 1991, prin votul unanim al celor 15 delegați ai țărilor efectiv prezente la Congresul MOROP de la Nantes, TCR devine primul club din România admis în Uniunea europeană MOROP. Cităm din amabila scrisoare de confirmare trimisă Clubului nostru de dl. Dr. Ch.-G. VAILLANT, președinte al Clubului AFAC - AQUITAINE și vicepreședinte onorific al MOROP-ului, adevărat prieten al TCR-ului și al României: " Je tiens, par conséquent, à vous adresser, à vous-même et à tous les Membres du TCR mes plus vives félicitations: l'Europe accepte dans son sein la ROUMANIE. Et j'ajoute que la FRANCE est heureuse de voir sa SOEUR LATINE revenir parmi les autres nations après une trop longue et trop cruelle absence." Să adăugăm deasemeni că suma de 55 franci elvețieni, reprezentînd cotizația TCR-ului la MOROP pentru anul 1992, a fost plătită de domnii Claude GRAINCE și Charles -G. VAILLANT. Merçi Monsieur VAILLANT !

- octombrie 1991, la închiderea celui de-al 38-lea Concurs internațional de modelism feroviar de la Moscova, la care a participat și o delegație a TCR-ului, s-a hotărît o colaborare mai strînsă a Cluburilor din Europa centrală și răsăriteană sub coordonarea reprezentanților MOROP-ului și vechi prieteni ai TCR-ului, domnii SZEGÖ Ferenc și RAZGHA Zoltán, în vederea integrării cît mai rapide a Cluburilor din această parte a Europei în marea familie a MOROP-ului.

În sfîrșit, să menționăm perspectivele internaționale ale anului 1992: În perioada 1 - 8 martie 1992, TCR va organiza primul Concurs de modelism feroviar cu participare internațională "MOCĂNIȚA", în fapt o continuare a tradiționalei Cupe Mocănița, în orașul Brașov. Locul de desfășurare...vagonul de bagaje al trenului istoric al Regionalei de căi ferate Brașov! Așteptăm confirmările de participare! Calendarul manifestărilor MOROP cuprinde, printre altele, o Consfătuire regională în luna martie, în Ungaria, Congresul MOROP 1992 la INNSBRUCK - Austria între 12 -19 septembrie și cel de-al 39-lea Concurs internațional de modelism feroviar la Budapesta, la sfîrșitul lunii octombrie.

Antonio BIANCO

"NON OMNIS MORIAR"

Ne-a părăsit, în acest tîrziu sfîrșit de toamnă, cel care a fost Dr.ing. HENRY HOLBAN.

Născut la 10 august 1908 la Dorohoi, și-a luat diploma de inginer mecanic în anul 1933, la Politehnica din Charlottenburg - Germania, iar începînd cu anul 1976 devine doctor inginer la Institutul Politehnic Timișoara.

Considerat, pe bună dreptate, părihtele automotoarelor românești, HENRY HOLBAN și-a desfășurat activitatea aproape cinci decenii numai la Uzinele MALAXA, fiind un apropiat colaborator al lui Nicolae Malaxa.

Membru de onoare al Clubului nostru, HENRY HOLBAN a fost pasionat nu numai de meseria sa, ci și de istoria construcțiilor de locomotive și automotoare în România. Din păcate, monografia Uzinelor MALAXA, ajunsă în stadiu de manuscris, nu a mai putut fi publicată...

Nu putem decît să sperăm că lucrarea va vedea totuși lumina tiparului, cinstind astfel memoria acestui om deosebit, cu o cultură enciclopedică și mare pasionat al istoriei tehnice feroviare românești care a fost HENRY HOLBAN.

Șerban LACRITEANU

Ne-a parvenit ambițiosul Program de activitate pe anul 1992 al filialei brașovene a TCR-ului, program structurat sub titlul "ANUL 1992 - AN DE PROTEJARE ALCĂILOR FERATE ÎNGUSTE FORESTIERE DIN ROMÂNIA". Redăm pe scurt din acest program:

TRIMESTRUL I 1992 - Elaborarea și publicarea Monografiilor CFF Oituz și Covasna-Comandău, aparținînd de VESTREL Brașov, lucrări destinate presei și televiziunii, pentru stoparea fenomenului păgubitor de desființare a acestor linii. Organizarea unor vizite de documentare pe teren la CFF Comănești.

7 martie 1992 - sărbătorirea CENTENARULUI CĂII FERATE LOCALE BRAȘOV - SATU LUNG

TRIMESTRUL II 1992 - Vizite de documentare la CFF Covasna, Oituz, Cașin, Tazlău, Roznov. Finalizarea Monografiilor menționate anterior.

TRIMESTRUL III 1992 - Vizite de documentare la CFF Vișeu de sus, Margina, Berzeasca, Tismana. În lunile iulie-august 1992 se va vizita Complexul CFR Tg. Mureș și se vor organiza trenuri speciale pe liniile înguste CFR Tg. Mureș - Sovata (cu vizitarea eventuală a liniei CFF de la Cîmpul Cetății) și Tg. Mureș - Lechința.

TRIMESTRUL IV 1992 - Vizite de documentare la CFF Moldovița, Rîșca, Falcău
22 octombrie 1992 - sărbătorirea CENTENARULUI CĂII FERATE (BRAȘOV) - FĂGARAȘ - SIBIU

Datele exacte ale manifestărilor se vor stabili de comun acord cu factorii de răspundere ai Clubului, în funcție de posibilitățile reale ale membrilor participanți; relații suplimentare se pot obține la Filiala Brașov a TCR ing. Radu BELLU - telefon CFR 961/3550, telefon PTTR după ora 16, Brașov 921/23396, sau de la conducerea Clubului din București.

FILIALA TCR BRAȘOV

100 DE ANI DE EXISTENȚĂ A CĂII FERATE BRAȘOV - SF. GHEORGHE - TG. SECUIESC

Vineri 11 octombrie 1991 s-au împlinit 100 de ani de la punerea în funcțiune a căii ferate Brașov - Sf. Gheorghe, în lungime de 32 km, zi în care a circulat și primul tren care a legat Jara Birsei cu așezările din ținutul celor Trei Scaune.

Deși linia fusese terminată și între Sf. Gheorghe și Tg. Secuiesc, cei 44* de km au putut fi folosiți numai la 30 noiembrie 1891, din cauza întârzierii lucrărilor la podurile de la Bita și Imeci, peste Rîul Negru.

Calea ferată Brașov - Tg. Secuiesc a fost construită de "Societatea Anonimă a Căilor ferate vicinale Brașov - Trei Scaune" (Brassó - Háromszéki Helyi Erdékü Vasutak BHHEV), care s-a constituit la Budapesta, la începutul lunii aprilie 1890, avînd drept scop construcția liniilor de cale ferată Brașov - Tg. Secuiesc, Brașov - Zărnești și Brașov - Satu Lung.

Printr-un act aflat în Arhivele Statului din Brașov, aflăm că Societatea Căilor ferate Brașov - Trei Scaune, la 19 mai 1890, anunța Consiliul Municipal al Brașovului că, la 1 mai 1890, în prezența reprezentanților Ministerului Comerțului, a avut loc solemnitatea de constituire a Societății, cu sediul în str. Coroana Prințului nr.16 din Budapesta și ruga Consiliul Municipal să dea tot concursul moral și financiar în vederea construirii liniilor de cale ferată locale din jurul Brașovului. Capitalul Societății, în valoare de 4 081 284 forinți, a fost asigurat prin emiterea unor acțiuni fundamentale în valoare de 1 120 000 forinți, restul fiind finanțat de firma ERLANGER & SÖHNE și de frații SULZBACH din Viena. Această sumă era destinată construcției căilor ferate Brașov - Tg. Secuiesc, Brașov - Zărnești și Brașov - Satu Lung.

În primăvara anului 1890, lucrările de construcții au fost începute concomitent pentru toate cele trei linii, de către firma constructoare a ing. Oscar SMREKER și Leo ARNOLDI. Construcția liniei Brașov - Tg. Secuiesc a fost terminată într-un timp destul de scurt pentru posibilitățile tehnice din acea vreme; primul tronson Brașov - Sf. Gheorghe, cu patru stații: Hărman, Prejmer, Ozun și Sf. Gheorghe este dat în exploatare la 11 octombrie 1891, iar la 30 noiembrie 1891 este terminată și porțiunea Sf. Gheorghe - Tg. Secuiesc, cu cele opt stații și halte: Angheluș, Moacșa, Borojneu, Brateș, Covasna, Zăbala, Imeci și Tg. Secuiesc, unde construcția căii ferate se oprește, din cauza lipsei de fonduri. Este cunoscut faptul că, atunci cînd au existat posibilități, aceeași Societate a construit și tronsonul Tg. Secuiesc Brețcu, dat în exploatare la data de 10 septembrie 1907.

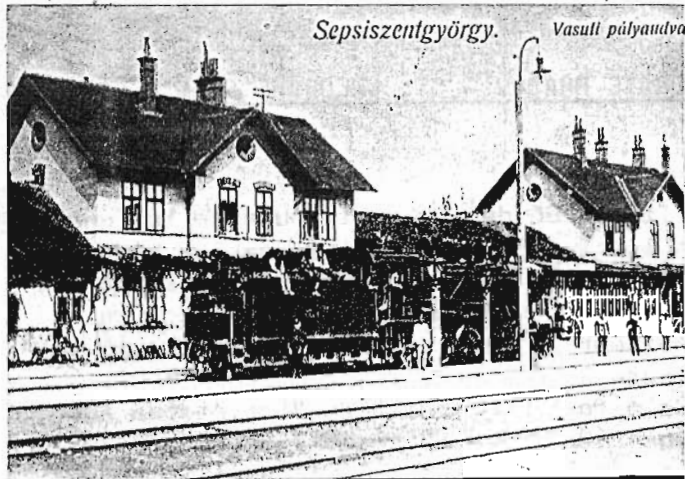
În primele zile după inaugurarea liniei, în toamna anului 1891, au circulat între Brașov și Tg. Secuiesc zilnic cîte două perechi de trenuri mixte (compuse din vagoane de marfă și de călători). Din Brașov spre Tg. Secuiesc, trenurile plecau la orele 8.30 și la 15.10, iar din Tg. Secuiesc spre Brașov, plecau la orele 4.00 și 14.45, viteza maximă de circulație fiind de 40 km/h.

Pentru această exploatare, Societatea BHHEV dispunea la început de numai trei locomotive cu abur, două vagoane de poștă, șase vagoane de călători clasele I și II și 11 vagoane de marfă (patru acoperite și șapte descoperite), cu mențiunea că toate vagoanele erau pe două osii.

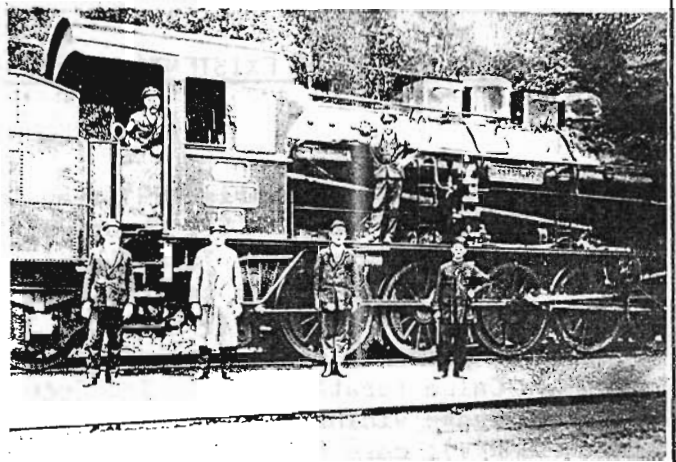
Lungimea maximă a liniilor de circulație era de 400 m în stația Sf. Gheorghe și de 350 m în restul stațiilor și haltelor de pe secție.

În cele cîteva luni de exploatare ale anului 1891 (octombrie - decembrie), traficul de călători înregistrat de Societate a fost de: 5462 în stația Sf. Gheorghe, 1292 în stația Covasna și 2181 în stația Tg. Secuiesc, în timp ce transportul de mărfuri a fost aproape inexistent (60 tone stația Sf. Gheorghe, 6 tone stația Covasna și 4 tone stația Tg. Secuiesc).

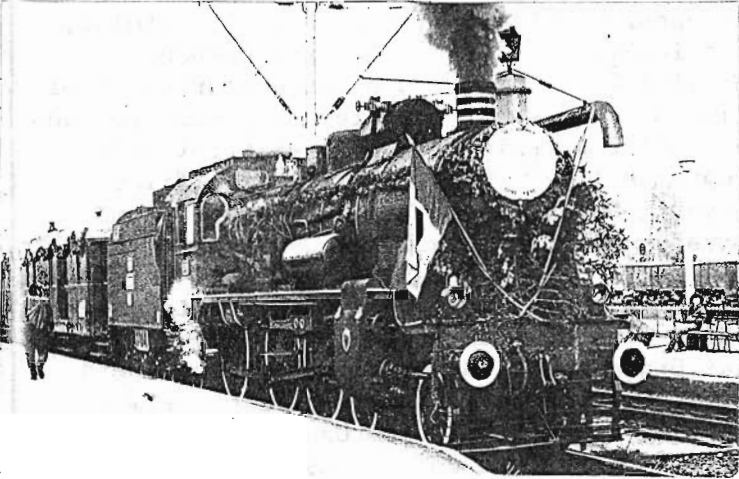
După unirea Transilvaniei cu România, începînd din anul 1919, linia de cale ferată Brașov - Brețcu, proprietatea Societății BHHEV, trece în exploatarea statului, fiind preluată de Căile Ferate Române. Prin Legea ratificării Convenției din 2 aprilie 1932 privind trecerea în patrimoniul Statului român a liniilor de cale ferată proprietatea Societăților anonime ale căilor ferate locale, publicată în Monitorul Oficial nr. 94 din 24 aprilie 1932, linia de cale ferată Brașov - Brețcu va trece definitiv în proprietatea Statului român, respectiv Regiei Autonome a



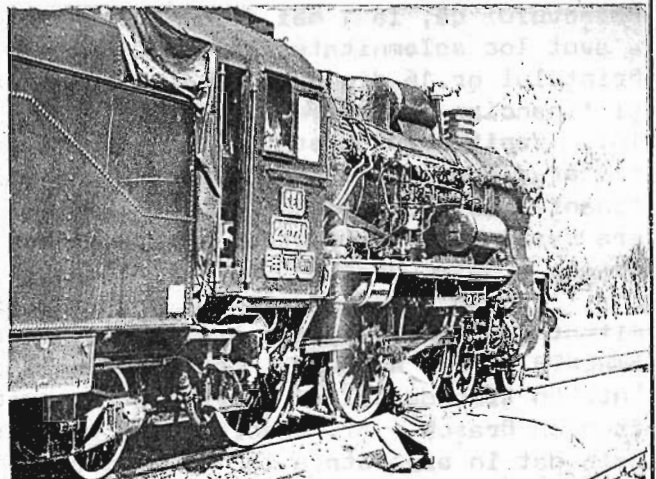
Stația Sfântu Gheorghe în timpul administrației MÁV înainte anului 1918 Colecția SZELES József/TCR/



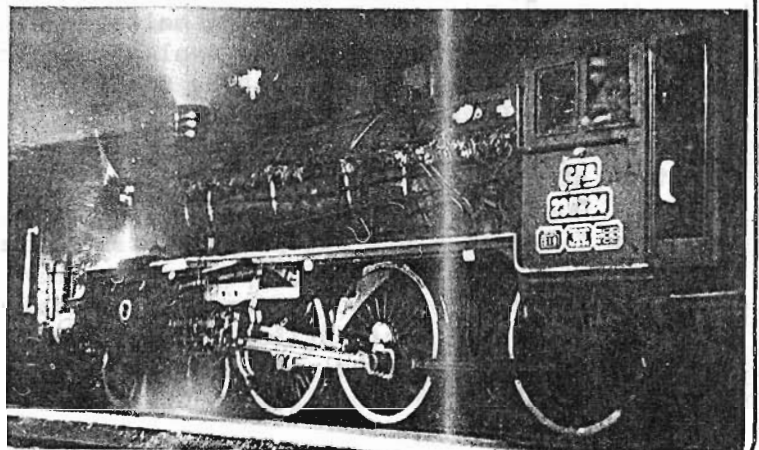
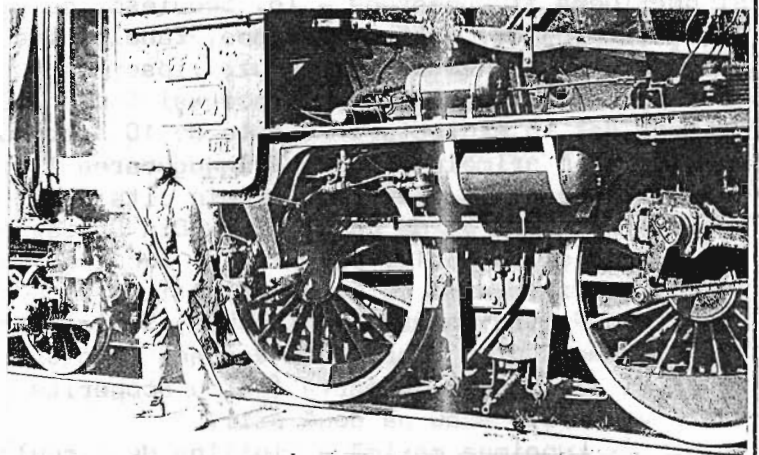
O prezență deosebită în stația Sf. Gheorghe, anul 1930 locomotivă 50.340 purtând numele "REGELE MIHAI", fabr. MALAXA nr. 1/1928 Colecția Șerban LACRIȚEANU



11 octombrie 1991, steaguri tricolore, cetină de brad, copii și flori însoțesc trenul jubiliar...



Fotografii de Șerban LACRIȚEANU /TCR/



Căilor Ferate Române, plătindu-se Societății despăgubiri în valoare de 2 036 380 franci elvețieni (sumă care include și despăgubirea pentru calea ferată Brașov - Zărnești). Linia de interes local Brașov - Satu Lung va rămâne însă, pînă la naționalizarea din 1948, în administrarea unor societăți independente.

După preluarea căii ferate Brașov - Brețcu de către CFR și pînă astăzi, a urmat o lungă cale de modernizare, din care enumerăm următoarele:

Șinele mici și ușoare, cu traverse din lemn, au fost înlocuite cu șine de tip greu și traverse din beton armat, fiind deasemeni înlocuite și majoritatea structurilor de la podurile de cale ferată; micile vagoane pe două osii, de marfă și de călători au rămas astăzi o amintire, în prezent circulînd vagoane moderne etajate pentru călători și vagoane de mare capacitate pentru mărfuri. După anul 1965, locomotivele cu abur din seriile 375, 376, 324, 230, 50.1, 150 au dispărut treptat, fiind înlocuite astăzi cu locomotive electrice de 5100 kW - pe linia electrificată Brașov - Sf. Gheorghe - și locomotive diesel de 1250 sau 2100 CP între Sf. Gheorghe și Brețcu.

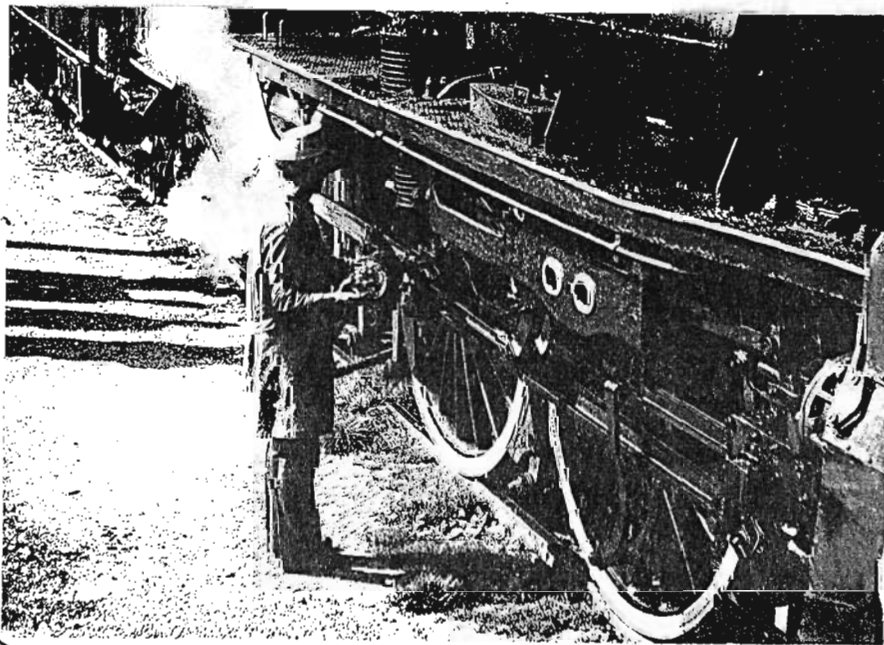
Odată cu punerea sub tensiune a tronsonului electrificat Brașov - Sf. Gheorghe, la 1 octombrie 1976, s-a introdus și sistemul de centralizare electro-dinamică în stațiile Hărman, Prejmer, Ozun și Sf. Gheorghe. În acest fel au fost înlocuite vechile instalații de centralizare tip SÜDBAHNWERKE cu bloc central și încuietori cu chei, introduse încă din anul 1932 pe această secție. Tot cu această ocazie au fost construite noi clădiri de exploatare precum și o serie de spații destinate locuințelor pentru personalul de serviciu.

Acum, cînd se împlinesc 100 de ani de la construcția acestei linii, putem afirma - fără să greșim - că și-a îndeplinit cu prisosință rostul pentru care a fost construită și anume transportul spre centrul țării ale imenselor bogății din munții Covasnei - aurul verde al pădurilor și roadele pămîntului acestui bogat ținut, cu oameni harnici și devotați muncii lor.

Un singur lucru nu s-a realizat și anume trecerea căii ferate prin Pasul Oituz, de la Brețcu spre Onești, legătură atît de utilă, care însă nu s-a putut înfăptui datorită lipsei de fonduri, dar și a greutăților tehnice impuse de un asemenea traseu.

Iată că, după 100 de ani de la inaugurarea acestei linii, din gara Brașov pornea din nou un tren special către Tg. Secuiesc, un tren istoric împodobit cu drapele naționale și ramuri de brad. Locomotiva cu aburi 230.224, uniforme de epocă, manifestările din stațiile de pe parcurs, au avut darul să reînvie atmosfera anilor de pionierat ai căilor ferate cît și să omagieze pe cei care au construit și au muncit pentru exploatarea acestei linii în decursul unui atît de zbuciumat secol.

Aniversarea, organizată exemplar de către Regionala CFR Brașov și cu modesta contribuție a TREN CLUBULUI ROMÂN, a fost onorată de prezența d-lui Președinte al SNCFR, ing Aurel DUMITRESCU și a d-lui Ministru al Transporturilor Traian BĂSESCU. Sperăm din toată inima ca domniile lor să participe cu aceeași plăcere și entuziasm și la aniversările prevăzute pentru anul 1992: centenarul liniilor Brașov - Satu Lung la 7 martie și Făgăraș - Sibiu în octombrie.



Ing. Radu BELLU /TCR Brașov/
ing. Șerban LACRIȚEANU

O ultimă revizie înaintea
înțoarcerii...

Foto: Ș. LACRIȚEANU