

IN MEMORIAM....

Din păcate, această rubrică tinde să devină o permanență în revista noastră...

În data de 4 iunie 1993 ne-a părăsit pentru totdeauna, după o grea suferință un prieten apropiat și membru al TCR, DAN FLORIN, șeful depoului de locomotive din Petroșani.

Născut la 1 ianuarie 1953 în comuna Baru Mare, absolvent al Facultății de Transporturi din Timișoara, DAN FLORIN și-a desfășurat activitatea la depoul de locomotive Petroșani, mai întâi ca inginer și de câțiva ani ca șef de depou.

Modest, foarte bine pregătit profesional, DAN FLORIN a fost deosebit de apreciat de toți cei ce l-au cunoscut.

Ca membru al TCR, a desfășurat o frumoasă activitate. Fără a aștepta laude sau avantaje materiale, în cursul anului 1989 restaurează din proprie inițiativă și expune la intrarea în depou locomotiva cu roți dințate pentru linie cu cremalieră 40.001. În perioada dinaintea de 1989, când locomotivele cu abur mai erau încă în funcțiune la Petroșani, datorită lui DAN FLORIN iubitorii căilor ferate din întreaga lume au avut acces în depou pentru a le putea admira, spre disperarea sau invidia unora dintre șefii săi.

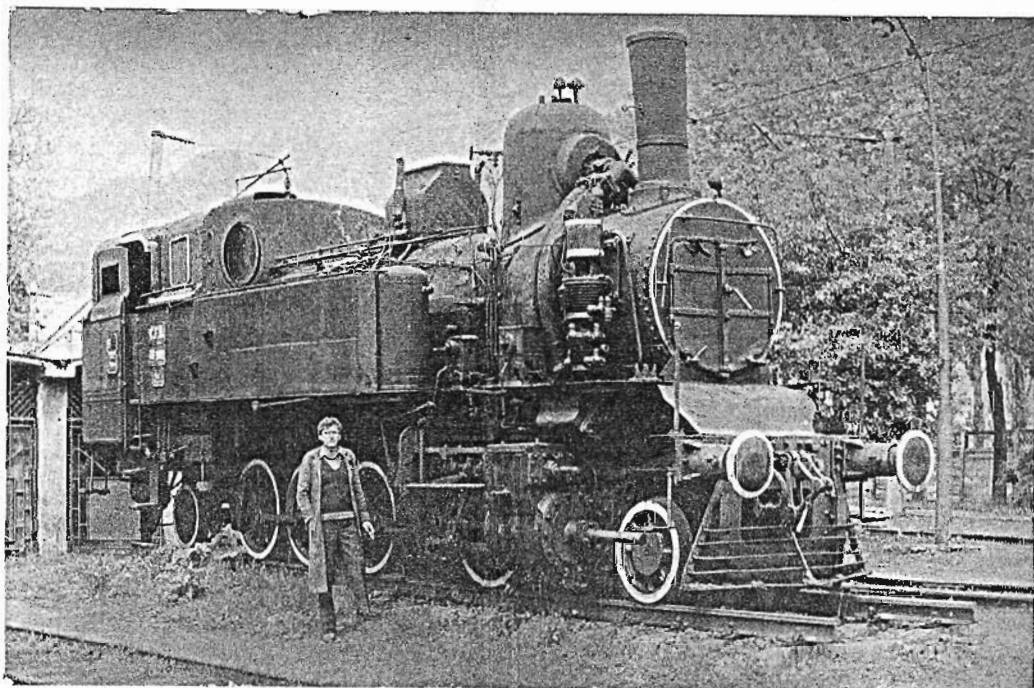
Ultima întâlnire cu DAN FLORIN am avut-o în februarie 1993, când nimic nu prevestea apropiata tragedie. Mai mult, făcusem împreună planuri de viitor privind hobby-ul nostru comun...

În urma lor rămân cei doi copii ai săi care, deși sunt acum la o vârstă fragedă, când vor vedea o locomotivă plecând din gara Petroșani își vor aminti de tatăl lor.....

Prin dispariția sa, pierdem un prieten apropiat și un colaborator de nădejde al TCR.

Dumnezeu să-l odihnească

Șerban Lacrițeanu



EVENIMENT - "MÁV 125" - Prima participare românească la un jubileu feroviar în străinătate

La 15 iulie 1846 a pornit primul tren cu tracțiune cu abur de la Pesta la Vác (33 km), marcând astfel "ziua de naștere" a căilor ferate din Ungaria.

Personalități de seamă ale epocii precum KOSSUTH și SZÉCHENYI au văzut clar importanța economică și politică a construirii cât mai multor linii de cale ferată pe teritoriul Ungariei, dar înăbușirea Revoluției din 1848-49 a întârziat cu aproape 20 de ani împlinirea visurilor lor.

În această perioadă și cu ajutorul capitalului străin au fost construite mai multe linii, unele chiar fiind subiectul unor mari speculații. Aceste linii particulare nu comunicau între ele, având de cele mai multe ori doar interes regional. Mai importante între ele erau "Magyar Nyugati Vasút" (Căile Ferate Ungare de Vest) și "Magyar Észak-Keleti Vasút" (Căile Ferate Ungare de Nord-Est), aceasta din urmă având o contribuție și la apariția mai multor linii feroviare pe teritoriul Transilvaniei. Costurile de exploatare și de întreținere și tarifele practicate de aceste companii fiind foarte ridicate, încet-încet aceste societăți particulare au ajuns în pragul falimentului, încercând - ca ultimă soluție - vânzarea propriilor linii statului.

În această situație, ministrul transporturilor și comerțului din acea vreme, BAROSS GÁBOR, a achiziționat aceste linii și, la 30 iunie 1868 a înființat "Magyar Királyi Államvasútak" - Căile Ferate Regale de Stat Ungare. Acesta este evenimentul pe care Căile Ferate Maghiare MÁV l-au sărbătorit în acest an - 125 de ani de la constituire.

Ca societăți feroviare particulare în Ungaria au rămas "Déli Vaspálya Társaság" (Societatea Căilor Ferate Ungare de Sud) care avea o bogată rețea feroviară în partea de sud-vest a țării și linia Győr - Sopron - Ebenfurth GySEV, având un important capital austriac. Dintre acestea, prima a fost naționalizată în anul 1932, iar GySEV precum și liniile forestiere din Ungaria au rămas până astăzi linii particulare.



Locomotiva MÁV 204 cu un tren istoric compus din vagoane de călători pe 2 osii, la parada din Angyalföld.

Paradele de vehicule feroviare având ca scop marcarea unor importante jubilee ale căilor ferate au deja o frumoasă tradiție în Europa. Dintre cele mai importante amintim: "Ceferiada 1869-1939", 1975 - 150 de ani de la inaugurarea primei căi ferate publice cu tracțiune cu abur Stockton-Darlington (Anglia), 1985 - 150 de ani de căi ferate germane, 1987 - 150 de ani de căi ferate austriece, 1989 - 150 de ani de căi ferate pe teritoriul Cehoslovaciei și respectiv al Olandei, 1988 - 150 de ani de căi ferate pe teritoriul fostei RDG (Leipzig-Dresdener Eisenbahn) și parada feroviară de la Budapesta dedicată jubileului Administrației MÁV, din acest an.

Manifestările reunite sub simbolul "MÁV 125" au culminat cu paradele de vehicule feroviare, de epocă și moderne, care s-au desfășurat în zilele de 9-11 iulie 1993 în stația de cale ferată Budapest Angyalföld. Linii de garare și de circulație ale stației (neelectrificată) au fost transformate în linii de expoziție pentru locomotivele și vagoanele garniturilor participante la paradă. Clădirea de călători cuprindea - alături de spațiile de serviciu necesare - facilități pentru invitați și spectatori, puncte de vânzare pentru suveniruri feroviare (de la cărți poștale și publicații până la... felinare și obiecte de uniformă), punct filatelic și nenumărate locuri de "revitalizare" pentru participanți (printre care și un vagon restaurant). Numeroșii spectatori și invitați oficiali și-au găsit locul în tribunele amenajate în stânga și în dreapta clădirii stației din... vagoane descoperite seria Ks (cu podele!). Din gara Nyugati, organizatorii au pus la dispoziția vizitatorilor navete pentru expoziție și paradă.

Conform invitațiilor transmise de MÁV, au participat la acest jubileu peste 50 de vehicule autopropulsate sau garnituri feroviare din Ungaria și țările învecinate: Austria, Cehia, Slovacia, Slovenia, România și Germania.

Iată și lista principalelor vehicule feroviare participante la parade:

- | | |
|---------------------------------------|---|
| 1. 269 MÁV, C-n2, Sigl 1870 | 26. V42.527 MÁV, Bo'Bo'e (Ward Leonard) |
| 2. LICAON ÖBB, 1B-n2, Haswell 1851 | 27. M31.2019 " , C-dh, MÁVAG 1958-60 |
| 3. 433.023 ZSR, 1D1-h2 | 28. V46.015 MÁV, Bo'Bo'e, GANZ MÁVAG |
| 4. 204 MÁV, 2B-n2, 1890-1905 | 29. M32.2037 " , C-dh, MÁVAG 1972-74 |
| 5. 03-002 SZ, 2C-h2, ex. Südbahn 109 | 30. M44.134 MÁV, Bo'Bo-de " 1957-71 |
| 6. 424.262 MÁV, 2D-h2, MÁVAG 1955 | 31. V43.1362 " , B'B'-e (monomotor) |
| 7. 109.109 Déli Vasut, 2C-h2, Fl 1907 | 32. 210.069-1 ZSR, Bo'Bo'ee |
| 8. M 297 BHEV/ACsEV, Bo-de, automotor | 33. Bamot 701 GySEV, 1A'A1'-dh, RABA |
| 9. M28.1001 MÁV, B-dm, RABA Győr | 34. M62.001 MÁV, Co'Co'-de, Lugansk |
| 10. 17 GyESEV, C-n2, Sigl 1885 | 35. M41.2207 " , B'B'-dh, GANZ MÁVAG |
| 11. 765 MÁV, C-n2, Sigl/WrN | 36. V63.155 MÁV, Co'Co'-e, " " 1984 |
| 12. 1026 MÁV, 1B-n2, Sigl/WrN | 37. M43.1138 " , B'B'-dh, U23A 1974-79 |
| 13. 375.562 MÁV, 1C1-h2t, MÁV Gépgyár | 38. MDamot 3010 MÁV, B'B'-dhm "Piroska" |
| 14. 22.034 MÁV, 1B1-h2t, MÁVAG 1931 | 39. Bzmot 152 MÁV, A'1'-dh, Studenka |
| 15. 310.23 ÖBB, 1C2-h4v, WLF 1911 | 40. 612.506-507 DB, automotor dh |
| 16. A 143 MÁV automotor | 41. M47.2064 MÁV, B'B'-dh, U23A1975-79 |
| 17. DT1.07 ÖBB, 1B1-h2t, WLF 1935 | 42. M61.004 MÁV, Co'Co'-de, NOHAB 1963 |
| 18. 424.009 MÁV, 2D-h2, MÁVAG 1942-44 | 43. 44-45 MÁV automotor Kádár J., dhm |
| 19. 498.106 ZSR, 2D1-h3, SKODA 1954 | 44. M61.001 MÁV, Co'Co'-de, NOHAB 1963 |
| 20. 06-018 SZ, 1D1-h2, BORSIG 1930 | 45. M62.263 MÁV, Co'Co'-de, Lugansk |
| 21. 475.196 ZSR, 2D1-h2, SKODA | 46. 750.096-0) |
| 22. 230.142 CFR, 2C-h2, MALAXA 1932 | 47. 842.003-6) |
| 23. Árpád 23 MÁV, B'2'-dm, GANZ 1940 | 48. 263.003-6) loc. Diesel și electr. |
| 24. ABbmot 610 MÁV, 1B'2'-dm " 1958 | 49. 362.001-0) ZSR și CD |
| 25. M40.239 MÁV, Bo'Bo'-de, MÁVAG '70 | 50. 324.540 MÁV, 1C1-h2, MÁV Gépgyár |

În ziua de duminică 11 iulie a participat la paradă și celebra locomotivă germană 18.201 (ex. DR 02 0201-0) "Pacificul" care, la 12.10.1972, atingea viteza de 182,4 km/h și care este cotate în prezent drept cea mai rapidă locomotivă cu abur existentă în lume.

Administrația SNCFR a fost invitată și - spre cinstea ei - a participat cu o garnitură de epocă reprezentativă: două vagoane din "Trenul Regal" remorcate de frumoasa locomotivă 230.142 a depoului Arad.

După câteva ezitări legate de neînțelegerea aspectului paradei și a timpului insuficient de pregătire a participării, în care s-au vehiculat idei mergând de la trenul "Călugăreni" (aflat și acum închis în baraca din Muzeul CFR) și până la... inexistentele locomotive din seriile 231 sau 142, ținând seama și de propunerile pertinente ale TCR, alegerea făcută de SNCFR s-a dovedit justă! Părerile culese la fața locului de către membrii TCR participanți au fost unanime: O primă participare internațională meritorie și de excepție!

Locomotiva CFR 230.142, este prima locomotivă din această serie construită de către uzinele "Nicolae Malaxa" din București, în anul 1932. Ea face parte dintr-o serie consacrată de locomotive universale, binecunoscutele "preussische P8", construite în Germania (Prusia) începând cu anul 1906, într-un număr de peste 3800 exemplare. Datorită performanțelor deosebit de bune în exploatare, locomotiva a fost răspândită și în Polonia și România, uzinele noastre din Reșița și București construind apoi în licență alte 237 de bucăți. (Seria CFR 230 cuprinde în total 371 locomotive de diferite proveniențe).

Conform cărții mașinii, 230.142 a parcurs de la construcție (1932) și până la data retragerii (1985) un număr de 1.563.650 km. Datorită unui grup de pasionați tracționiști arădeni conduși de dl. ing. Nicolae CĂLINA din Divizia T. Timișoara, locomotiva a fost repusă în serviciu, după R.G.I., în anul 1993 și este la dispoziția amatorilor de trenuri nostalgice.

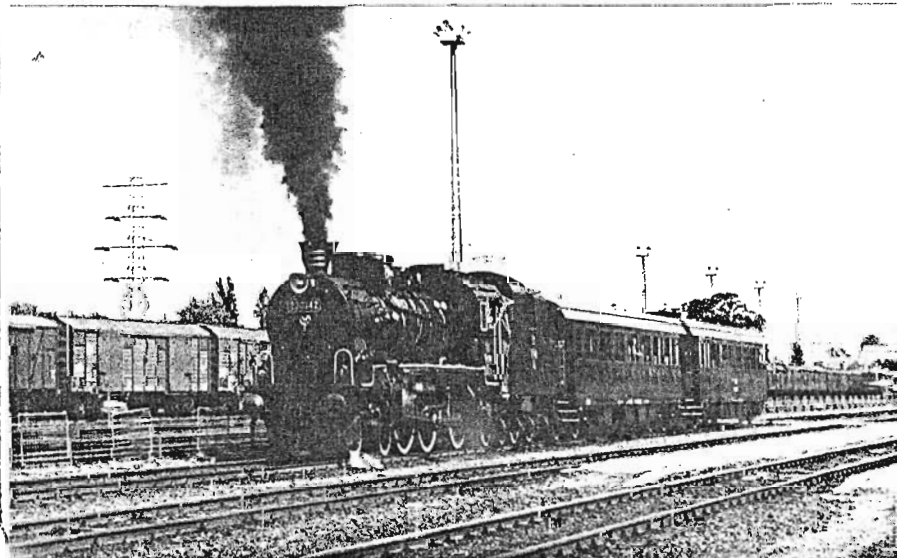
Vagoanele fac parte din fostul tren al familiei regale din România. Construite în anul 1928 la uzinele italiene "Ernesto Breda" și "O.M." din Milano, vagoanele au o finisare și o amenajare interioară deosebită. Vagonul 015 are cabine de dormit cu o capacitate totală de 7 paturi, baie cu cadă, bucătărie și un mic salon, iar vagonul 011 este amenajat ca sufragerie, cu bucătărie și o cabină pentru personal. Interiorul a rămas neschimbat, cu fotolii din piele și mobile din lemn nobil, ca în anii '30! După anul 1948, vagoanele au fost folosite de către membrii guvernelor comuniste.

La jubileul de la Budapesta, TCR a fost reprezentat de mai mulți membri care au făcut deplasarea pe cont propriu, "zguduind" bugetul familiilor și stârnind proteste din partea nevestelor!

După multe peripeții (care au inclus și o "escală" de câteva ore în Curtici datorită refuzului vameșului maghiar de a ne permite intrarea în Ungaria pe motiv că nu dispuneam de valuta minimă necesară - circa 100 DM de persoană!) am ajuns (Bianco și Lacrițeanu) la Budapesta. Aici, am avut plăcerea de a-i întâlni și pe ceilalți împătimiti ai TCR care au făcut deplasarea pe cont propriu: Luțai Ioan, Danciu Ioan și Dârlea Silviu. Singurii membri ai TCR care au făcut deplasarea oficial, însă ca reprezentanți ai SNCFR, au fost d-na Cișmigiu Elena din partea Direcției de Relații Internaționale și dl. Călina Nicolae din partea Diviziei T. Timișoara. Marele absent la această manifestare a fost dl. Mate Alexandru care, împreună cu dl. Călina, au depus eforturi deosebite pentru restaurarea locomotivei 230.142, care a reprezentat SNCFR.

Dorim să mulțumim și pe această cale tuturor celor care au contribuit la reușita acestei participări și care, de fapt, au făcut posibilă reprezentarea cu cinste - prin SNCFR - a României la Jubileul de la Budapesta: Cristian VASILIU - director general adjunct DGV, Ion MIHAI și Alexandru TRUȚA - directori la Atelierele CFR Grivița Constantin RADU și Ștefan NIȚA de la remiza vagoane-salon Mogoșoaia, Alexandru MATE - DGT, Nicolae CĂLINA - divizia T. Timișoara, Axente POPA și Silviu DARLEA de la Depoul de locomotive Arad. Mulțumiri colegilor feroviari de la MĂV pentru sprijinul acordat și în special d-lui VILLANYI György care ne-a asigurat găzduirea și facilitat participarea la manifestările de la Budapesta.

Sperăm că și SNCFR se va ridica la înălțimea așteptărilor, organizând - în anul nostru jubiliar - 1994 - o sărbătorire de excepție.



SZELES József /TCR/

Șerban LACRIȚEANU

Antonio BIANCO /TM/

230.142 cu "trenul Regal" demarând în fața tribunei oficiale, la parada de la Budapesta, 10 iulie 1993.

Ambele foto: S. LACRITEANU

CAILE FERATE SI MATERIALUL RULANT DIN MOLDOVA, BASARABIA SI BUCOVINA

INTRE ANII 1940 - 1950

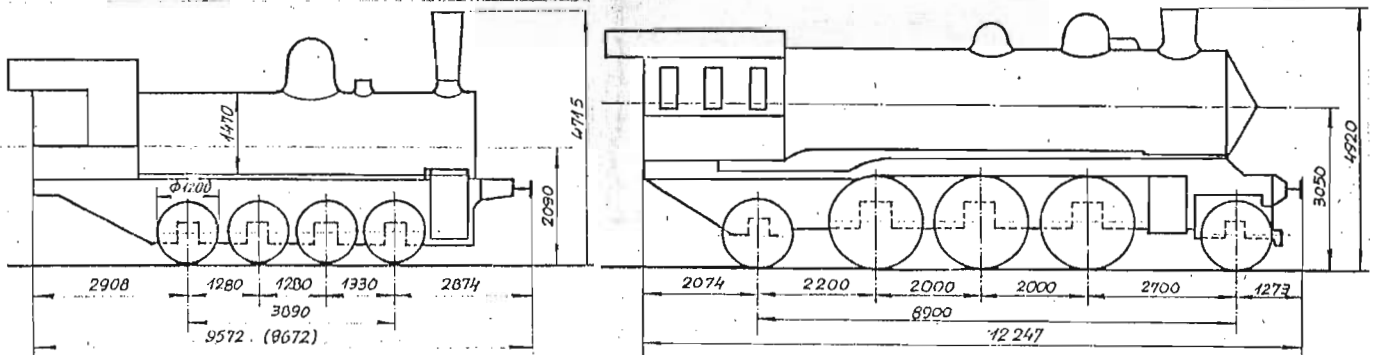
(partea a-III-a)

In cadrul convenției încheiată cu URSS, Uzinele Reșița trebuiau să repare următoarele locomotive:

- martie 1945 - 40.955 și 40.971 (ex URSS seria 0^B);
- iunie 1945 - 4 locomotive din seria CFR 140.400 (G8²);
- iulie 1945 - 6 "- "- "- "-
- august 1945 - 4 "- "- "- "-

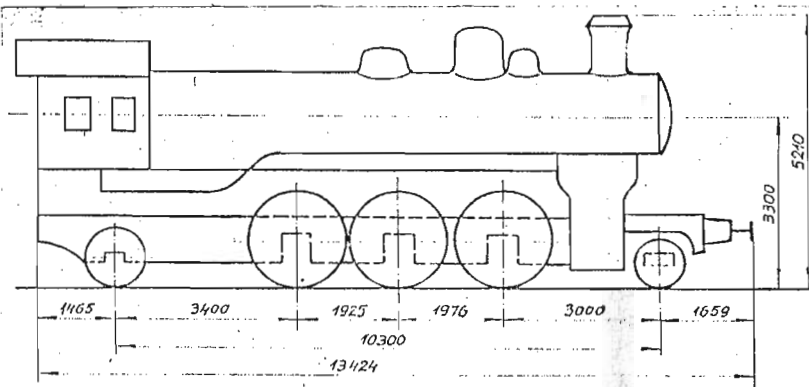
Locomotivele din seria CFR 140.400 trebuiau "lărgite" și predate URSS până la sfârșitul lunii august 1945.

LOCOMOTIVE CFR ex SZD



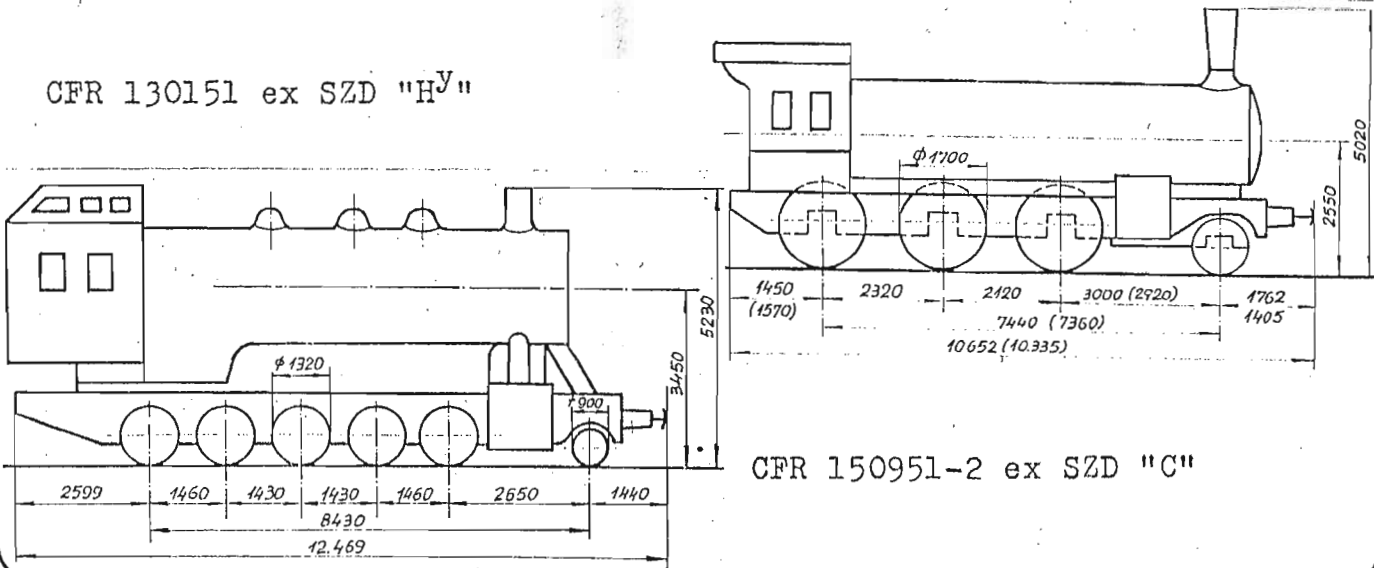
CFR 40951-62,69-70 ex SZD "0^B"
CFR 40971-75 ex SZD "0^D"

CFR 131951 ex SZD "C"



CFR 131971-2 ex SZD "C^Y"

CFR 130151 ex SZD "H^Y"



CFR 150951-2 ex SZD "C"

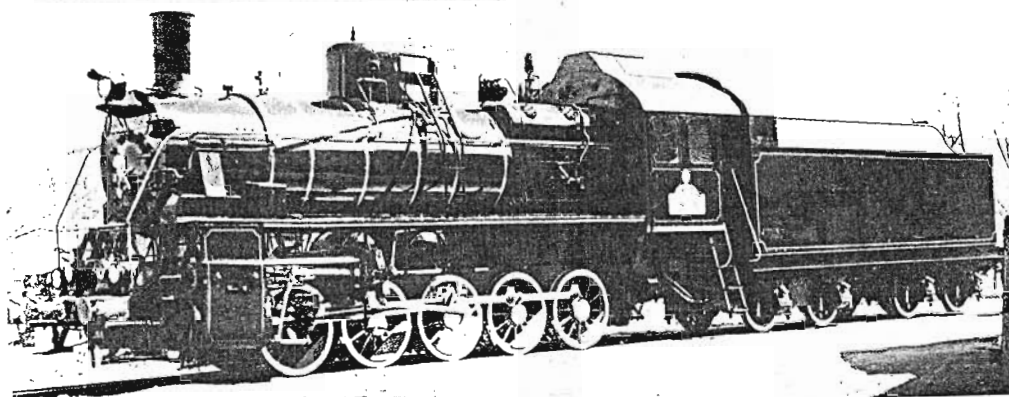
După anul 1945, la U.D.R. s-au mai reparat și alte locomotive de proveniență sovietică aflate în parcul CFR, precum și aproape toate locomotivele seriei 140.400 care au fost "lărgite" și predate URSS.

De asemeni, conform Art. 11 din armistițiu, între anii 1946-1954, U.D.R. a construit pentru URSS, ca despăgubiri de război, 224 locomotive seria Э (E^R), tip E-h2, după cum urmează:

1946 - 26 buc.; 1947 - 33 buc.; 1948 - 30 buc.; 1949 - 36 buc.;
1950 - 35 buc.; 1951 - 30 buc.; 1952 - 18 buc.; 1953 - 9 buc.; 1954 - 7 buc.

Uzinele "N. Malaxa" din București au livrat de asemeni cel puțin 15 locomotive de același tip, între anii 1947-1950.

La SZD, aceste locomotive au fost încadrate în seriile Э^P 760, 761, 762, 794.



Locomotiva Tip „Э”
construită la "Reșița"

În ceea ce privește rețeaua de cale ferată din Moldova, și aici prezența ocupanților sovietici s-a făcut simțită din plin. Astfel, aproape toate liniile principale fuseseră "lărgite" (aduse la ecartamentul de 1524 mm) pentru a permite circulația trenurilor sovietice, încât la sfârșitul războiului se putea circula pe linie largă până la ...Ploiești!

Normalizarea liniilor largi din Moldova a fost decisă prin ordinul telegrafic nr. 1457 din 10 mai 1946. Lucrarea cuprindea două etape: normalizarea liniilor largi existente la nord de Pașcani (290 km linie curentă, 41,7 km linie de garaj și 287 km ramificații), urmată de liniile existente la sud de Pașcani (220 km linie curentă, 75,4 km linii de garaj și 235 km ramificații).

Lucrările au fost prevăzute a se executa în perioada 15.05-22.05.1946 pentru prima etapă, respectiv 23.05.-29.05.1946 pentru etapa a doua. Organizarea de șantier a fost stabilită în stația Ițcani. Datorită bunei coordonări și organizării, lucrarea a fost terminată în numai 2 zile și jumătate, față de 8 zile, cât se prevăzuse.

Procedeele de normalizare a constat în dezlegarea fiecărei traverse, cu excepția tirfonului al treilea, care era deja desfăcut (scos) de la lucrările pregătitoare (care au inclus și evacuarea materialului rulant de cale largă), urmate de legarea traverselor la rând, în două tirfoane.

Lucrările prevăzute pentru etapa a doua au fost începute în data de 21.05.1946 pe distanța Adjud-Hălăucești, restul liniei spre Pașcani și Iași fiind blocată cu vagoane de cale largă, ce așteptau evacuarea spre Iași.

Normalizarea liniei Pașcani-Iași a început în zorii zilei de 23.05.1946, fiind efectuată de 2400 lucrători, transportați cu 25 de camioane, în noaptea de 22 spre 23 mai, din regiunile Iași și Bacău-Paşcani.

Datorită dificultăților privind retragerea materialului rulant, operațiunea de normalizare a constat din dezlegarea anticipată a traverselor, din două în două, inclusiv montarea celui de al treilea tirfon, rămânând ca, la operațiunea finală, să se lege mai întâi traversele, din două în două, iar ulterior să se treacă la comple-

tarea legării.

În aceste condiții, normalizarea pe distanța Adjud-Pășcani s-a efectuat într-o zi și jumătate, utilizându-se un număr de 3150 de lucrători, iar pe distanța Iași-Pășcani în 8 ore, cu 2400 de lucrători! Randamentul maxim înregistrat a fost de 50 ml/om, pentru liniile pozate pe plăci, cu crampoane.

În același timp, în baza acordului de la Moscova, Guvernul român, în înțelegere cu Comisia aliată de control, a hotărât și normalizarea firului stâng pe linia Ploiești-Adjud (237,5 km de linie curentă și de garaj). Lucrarea, începută în 20.05.1946, a fost încheiată într-un timp record de 2 zile (față de 7 zile planificate) și a costat 990 milioane lei.

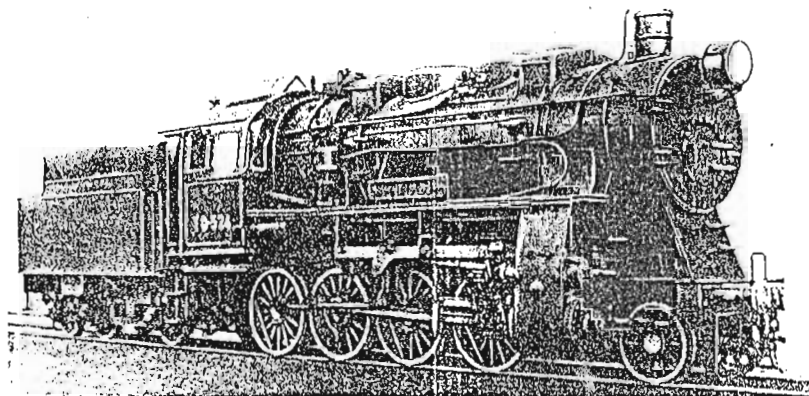
Situația materialului rulant înmatriculat în parcul CFR și aflat peste frontiere la data de 12 ianuarie 1947 se prezenta astfel:

1. Locomotive 390 buc.
2. Automotoare 8 buc. (din care unul pe 4 osii cu nr. 759)
3. Remorci de automotoare 12 buc.
4. Vagoane de serviciu 579 buc.
5. Vagoane regale, saloane și de turism 9 buc.
6. Vagoane de călători, poștă și bagaje 812 buc.
7. Vagoane de marfă acoperite 11219 buc.
8. Vagoane de marfă platforme 2277 buc.
9. Vagoane de marfă descoperite 12508 buc.
10. Vagoane cazane proprietate CFR 1424 buc.
11. Vagoane cazane proprietate CFR închiriate societăților particulare 569 b.
12. Vagoane cazane în coproprietatea CFR și a societăților petrolifere 550 b.
13. Vagoane cazane particulare înscrise în parcul CFR 1256 buc.

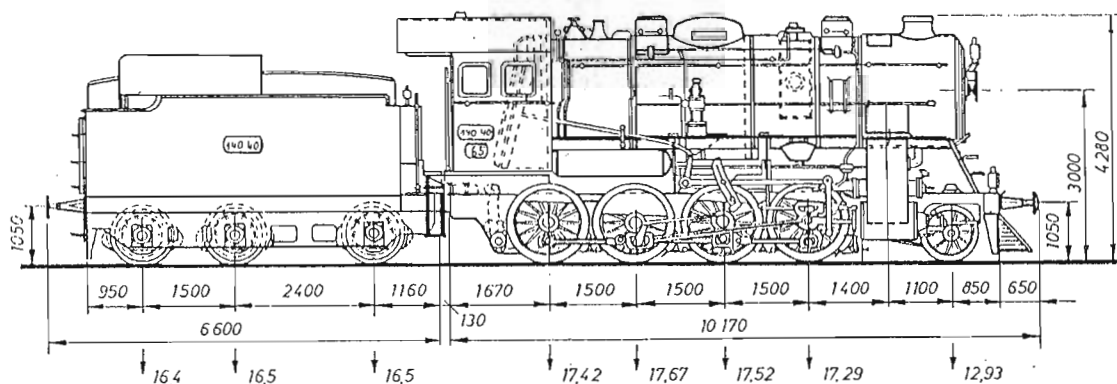
Prin aplicarea Tratatului de pace, vagoanele-trofee URSS (14636 buc.) și vagoanele aparținând Națiunilor Unite (14066 buc.) trebuiau restituite țărilor respective, cu mențiunea că vagoanele-trofee URSS vor fi mai întâi reparate și "lărgite". Aceștia li s-au alăturat, din păcate, și locomotivele seria 140.401-544 (cu excepția doar a 2-3 locomotive) și care au devenit la SZD seria T0.

De asemenea, locomotivele seria CFR 50.859-868 (cu excepția locomotivei 50.864) construite la Reșița în 1943, au fost cu siguranță "preluate" de URSS. ...

Șerban LACRIȚEANU /TM/



SZD T0-524, ex CFR
140.524, Hen 19307/1922,
ex DR 56 2570, cumpărată
de CFR în anul 1926.



... 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. I-am spus că nu mai dau nimic, decât pe act scris, deoarece nu aveam siguranța că meseriași și materialele ajungeau corect la destinație. Mi-a dat câteva cereri scrise, apoi am fost lăsat în pace. În anul următor, fiind la Direcție, am aflat că Manuilă i-a dat multe materiale, între care și un vagon de cherestea, dar că "individul" nu a recunoscut că ar fi primit ceva, iar Manuilă a fost condamnat. Peste câțiva ani, "individul" a fost scos din partid și mi se pare chiar arestat. Așa se scrie istoria...

În timpul celor peste 25 de ani cât am făcut serviciu în Direcția Tracțiune am avut următoarele atribuții:

- elaborarea de cursuri, instrucțiuni, documentații, etc.
- tratarea invențiilor și inovațiilor,
- gestionarea combustibilului,
- modernizarea locomotivelor cu abur,
- introducerea echipamentului INDUSI.

Tratarea dosarelor de invenții și inovații era destul de spinoasă, dat fiind reclamațiilor curente, ca peste tot unde este vorba de bani.

Intr-o noapte, a trebuit să însoțesc un tren până la Teiuș, unde eram însă așteptat - la 12 noaptea - de un subinginer (Petrideanu), care voia cu orice preț o deosebită realizare, de natura "perpetuum mobile". Un mecanic dorea să construiască un dispozitiv care permitea locomotivei să funcționeze cu ... apă! Apa se va descompune în părțile componente, hidrogen și oxigen, apoi, prin ardere, vor produce energia necesară.

Dar cel mai aprig a fost ing. Dragoș, care voia să construiască o locomotivă puternică, Diesel cu transmisie mecanică! Pentru puterea pe care o preconiza, de peste 4000 CP, nu existau în perioada respectivă nici locomotive cu transmisie electrică. Se știe că locomotiva Diesel cu transmisie electrică aflată în dotarea CFR încă din anul 1938, era formată din două secțiuni, cu două motoare, și abia se profila cea cu puterea de 2100 CP, formată dintr-o singură unitate. Ceea ce era curios, toți aceștia găseau crezare, în detrimentul tehnicienilor serioși desemnați pentru tratarea problemelor. De exemplu, "invenția" lui Dragoș a fost "preluată" de la CFR și dusă la CSP, unde a fost depozitată la mare secret, din care nu s-a ales, desigur, nimic.

(va urma...)

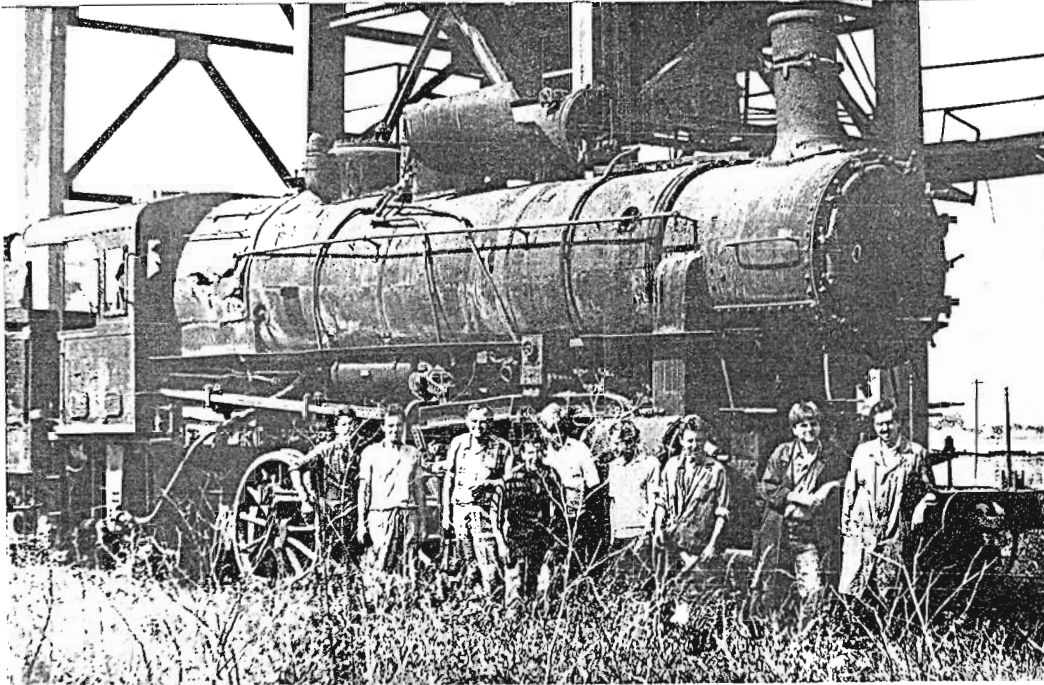
"VETERANII SINELOR" - PATRIMONIU - Noi locomotive cu abur recuperate de membrii TCR din țară

Bilanțul - la sfârșitul anului 1993 - privind recuperarea și restaurarea de către membrii TCR (mereu aceiași Radu BELLU, Alexandru MATE, Nicolae CALINA, Florin NAN și Florin LUPESCU) a unor locomotive-unicat, de mare valoare istorică, se pare că va fi deosebit.

Până în prezent, s-a reușit "salvarea" următoarelor locomotive:

1) 324.951, Budapest 4074/1917, care a fost utilizată până în anul 1978 ca locomotivă de manevră, la balastiera Mârșa (Racovița), jud. Sibiu.

După 15 ani de abandon, pe jumătate îngropată în pământ, împinsă peste parapet, locomotiva este "scoasă" cu ajutorul a două LDE de 2100 CP (DA-1194 și 1358) din depoul Sibiu și apoi remorcată la același depou, în vederea restaurării.



11.06.1993, Mărșă
Echipa TCR și a
depoului Sibiu în
fața locomotivei
CFR 324.951

Din această foarte numeroasă serie de locomotive mai este păstrată una singură, 324.1020 la depoul Ploiești. Spre deosebire de aceasta însă, locomotiva 324.951 se află într-o stare foarte bună și, ceea ce este cel mai important, fără nici o piesă lipsă.

2) Locomotiva 150.105, restaurată și păstrată la depoul de locomotive Dej. Construită în anul 1955 (nr. fabr. cazan 1176, frem 2166), 150.105 a fost cea de-a 1000-a locomotivă care a ieșit pe porțile uzinelor din Reșița.



Foto: Florin NAN

Beneficiind de o restaurare de excepție, sub coordonarea colegului nostru Florin NAN, 150.105 constituie un veritabil etalon pentru o locomotivă muzeu.

Nu putem decât să sperăm că acest exemplu va fi urmat și de alte depouri din țară, ale căror locomotive "muzeu" ruginesc și sunt pradă nepăsării, cu toate că au fost aduse acolo cu multă trudă și speranțe. Ne gândim - în primul rând - la locomotivele din depoul B.C., care se distrug sistematic, sub privirile noastre neputincioase... Poate totuși, ne aude cineva!

3) Locomotiva 150.1105, fostă DR 52 196, a intrat în parcul CFR în anul 1951 în cadrul despăgubirilor de război. Locomotiva germană, cunoscută sub denumirea de "Kriegslokomotive" (locomotivă de război), a fost construită în anul 1943 de firma berlineză BMAG (fostă Schwartzkopff) cu nr. de fabricație 12201, pentru nevoile frontului din cel de al 2-lea război mondial.

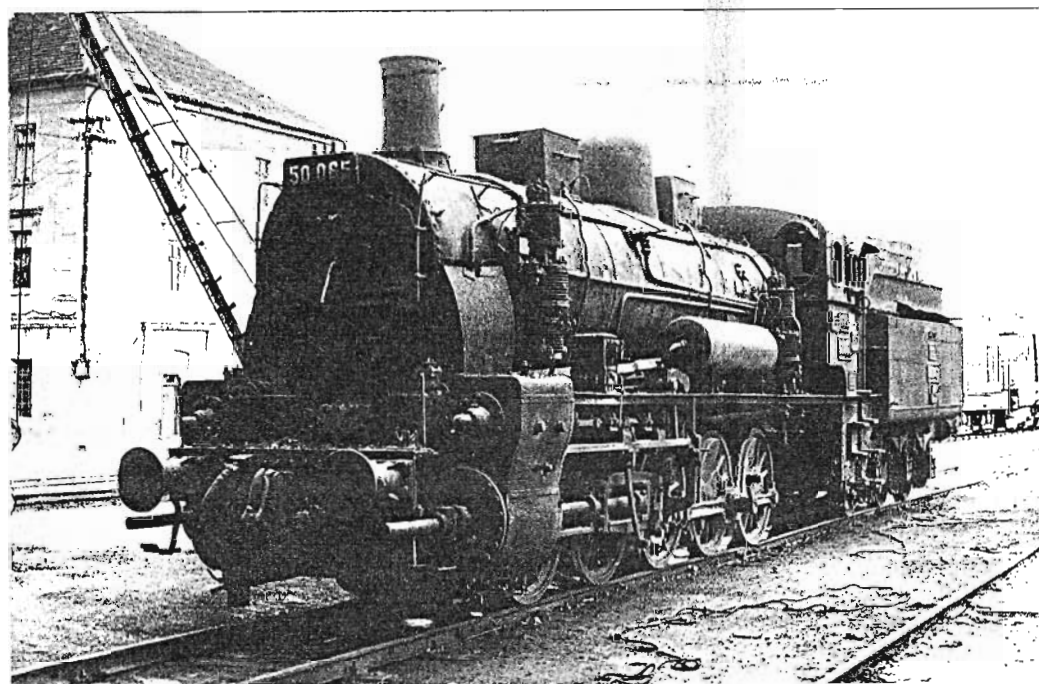
Această locomotivă a fost aleasă de Regionala de căi ferate Brașov pentru remorcarea trenurilor istorice.



150.1105 în data de 20.08.1981, în Vatra Dornei
Foto: S. LACRITEANU

Reparată la Jibou, locomotiva a făcut primul parcurs de probă (după 10 ani de la retragerea din circulație) în luna iulie a acestui an și sperăm să o vedem "la lucru" în lunile octombrie-noiembrie.

4) Locomotiva 50.065 (StEG 4498/1921) va fi - fără îndoială - cea mai valoroasă mașină desemnată de a remorca trenuri istorice de epocă. Ea se află deocamdată în atelierele de reparații din Jibou și sperăm ca acțiunea, inițiată și coordonată de colegul nostru de club, ing. Nicolae CALINA de la Divizia T. Timișoara, să fie încheiată până în luna decembrie a acestui an.



Locomotiva 50.065 în depoul Oravița, înainte de trimitere la reparație.
06.06.1992
Foto: S. LACRITEANU

Până la sfârșitul anului 1993, sperăm în finalizarea altor câteva acțiuni deja demarate:

- recuperarea locomotivei 140.341 (Skoda 81/1921) de la Intreprinderea de sere din Huedin;
- recuperarea locomotivei fără foc nr. 20064 (Henschel 20064/1923) de la Mărășești;
- recuperarea locomotivei de linie îngustă 764.052 de la Aiud;
- transportul locomotivelor 7311 de la Tg. Jiu la depoul Sibiu și 151.002 de la Războieni la depoul Tg. Mureș, pentru restaurare și expunere.

Șerban LACRIȚEANU /TM/

Tren Clubul Român & Muzeul C.F.R.
organizează
Concursul Internațional de Modelism Feroviar

CONCURSUL INTERNAȚIONAL DE MODELISM FEROVIAȚ

TROFEUL "MOCANITA" - '93



BUCUREȘTI 3-2 septembrie 1993

IN MUZEUL C.F.R. calea Griviței 193 B
ZILNIC ÎNTRE ORELE 10-18

Și în acest an, TREN CLUBUL ROMAN a organizat tradiționalul Concurs de modelism feroviar cu participare internațională "MOCANITA" - '93. Beneficiind de sprijinul binevoitor al Regionalei de căi ferate București, prin persoana Directorului general dl.ing. Mihai BRAICOFF și al Muzeului CFR, al cărui director dl. Dan GARBEA este și vicepreședinte al TCR, Concursul și Expoziția au fost găzduite chiar de acest Muzeu. Participarea internațională tradițională din Ungaria a adus și deschiderea europeană a Concursului.

Juriul internațional, alcătuit din domnii KABOK Imre (Ungaria), Tudor ANASTASIU, Antonio BIANCO Gheorghe BUZDRUG și Dan-Ioan POPEȘCU, au avut sarcina dificilă de a departaja cele 50 de modele înscrise în 10 categorii de concurs. Având în vedere numărul relativ mic de modele participante, juriul a hotărât utilizarea regulamentului internațional, ce permite o mai bună grupare a modelelor, pe categorii de concurs.

Expoziția a fost vizitată - în general - de publicul avizat și cunoscător al acestui gen de manifestări, printre care s-au numărat și vizitatori din Austria, Germania, Olanda și Marea Britanie.

Surpriza plăcută a acestei ediții a constat în existența unui sponsor!

Firma particulară "ROM-TREN-MODEL" s.r.l. reprezentată de colegul nostru Dan-Ioan POPEȘCU, a oferit - din producția proprie - două automotoare seria CFR 700 ca Trofee "MOCANITA", acordate pentru cele mai frumoase modele de vehicule feroviare domnilor PSÓRA Mihály (MÁVOE-Budapesta) pentru locomotiva cu abur MÁV 601 și SZELES József (TCR-Sf. Gheorghe) pentru garnitura de 5 vagoane de marfă KPEV.

Iată și o selecție a modelelor care au obținut cele mai mari punctaje:

CATEGORIA A.1 Vehicule motoare construite integral de concurent

Locul 1.	PSORA Mihály	MÁVOE-Bp.	loc.abur MÁV 601	96,33 pct.	CUPA MOCANITA
2.	BEKEI László	MÁVOE-Bp.	loc. SJ "LIMHAMN"	95,66	
3.	SÜVEGES Attila	MÁVOE-Bp.	loc.abur MÁV 424	87,33	

CATEGORIA A.2 Vehicule motoare transformate din modele industriale

1.	POPEȘCU Dan-Ioan	TCR-Buc.	automotor CFR 773	95,-
2.	HOSSZÓ Lajos	MÁVOE-Bp.	loc.el. MÁV V63	91,33
3.	CSONKA László	MÁVOE-Bp.	automotor MÁV Bza	91,-

CATEGORIA A.3 Vehicule motoare modele industriale cu îmbunătățiri (frizuri)

	TRIFANESCU Ovidiu	TCR-Buc.	loc.abur dezafectate	66,66
	DOROBANTU Mircea	TCR-Buc.	loc.abur BR01 expl.	66,66

<u>CATEGORIA B.1 Vehicule remorcate construite integral de concurent</u>				
Locul	1.	BALAN George	TCR-Buc. macara cf. EDK	94,33 pct.
	2.	ANASTASIU Tudor	TCR-Buc. plug zăpadă Canada	90,-
	3.	ANASTASIU Tudor	TCR-Buc. plug zăpadă	85,5
<u>CATEGORIA B.2 Vehicule remorcate transformate din modele industriale</u>				
	1.	SZELES József	TCR-Sf.Ghe. vag. marfă KPEV	97,66 CUPA MOCANITA
	2.	SZELES József	TCR-Sf.Ghe. vag. căl. DR	92,66
	3.	ASZÓDI László	MÁVOC-Bp. tren revers. SBB	84,-
<u>CATEGORIA B.3 Vehicule remorcate modele industriale cu îmbunătățiri</u>				
	1.	SZELES József	TCR-Sf.Ghe. tren căl. CSD	89,33
	2.	HOSSZÚ Lajos	MÁVOC-Bp. vag. WLAB MÁV	85,33
	3.	SZÜCS Zoltan	MÁVOC-Bp. vag. marfă MÁV	77,66
<u>CATEGORIA C Clădiri feroviare</u>				
	1.	DOROBANTU Mircea	TCR-Buc. cănton OBERHOF	89,66
	2.	DOROBANTU Mircea	TCR-Buc. st.cf. BADEN-BADEN	88,33
	3.	SECARESCU Daniel	TCR-Buc. sat WESTERN cu gară	87,66
<u>CATEGORIA D Instalatii specifice feroviare</u>				
	1.	ANASTASIU Tudor	TCR-Buc. coloane hidraulice	99,-
	2.	DUMITRESCU Radu	TCR-Buc. semnale feroviare	78,33
<u>CATEGORIA E Modele de vitrină</u>				
	1.	LUTAI Ioan	TCR-Arad loc.abur 231.054	92,-
	2.	ANASTASIU Tudor	TCR-Buc. drezină "RID GRANDE"	91,5
	3.	LUTAI Ioan	TCR-Arad loc.abur 142.063	90,-
<u>CATEGORIA F Diorame si module</u>				
	1.	BODARLAU Constantin	TCR-Buc. dioramă funcțională N(9mm)	98,-
	2.	TRIFANESCU Ovidiu	TCR-Buc. modul alunecare de teren	90,33
	3.	DOROBANTU Mircea	TCR-Buc. depou loc. abur HO(16mm)	89,-

Antonio BIANCO /TM/

U.R.O. ?!?

Fotografia publicată de noi la această rubrică în numărul 10/1993 al "TM" a provocat câteva reacții interesante în rândul cititorilor noștri:

Dl. Mihai STANCESCU, director general-adjunct în Direcția Tracțiune - SNCFR, ne-a precizat următoarele: Locomotiva este un prototip construit inițial pentru Iran care, din motive necunoscute, nu a mai ajuns nici o dată în țara ayatolahilor. Pe fiecare unitate a locomotivei se găsește câte un motor Diesel SULZER LDA-28 modificat, cu supraalimentare înaltă, în două trepte, și cu răcirea intermediară a aerului, astfel "împins" la 2500CP. Locomotiva a primit o destinație industrială, fiind văzută de mai mulți cititori în stația Ișalnița, manevrând convoaie grele de vagoane cu cărbuni pentru termocentrala din localitate. O confirmare asemănătoare am primit și din partea colegului Daniel SECĂRESCU care a văzut o singură unitate a mașinii în stația Ișalnița, la data de 8 august 1993. Din păcate, nu a văzut și numărul.

Rămân în continuare deschise întrebările privind: anul construcției, numerotarea exactă a fiecărei unități, proprietarul(ii), existența celor două unități și starea lor de funcționare, fotografiile de fabrică sau actuale, din exploatare.

Așteptăm în continuare reacțiile Dumneavoastră!

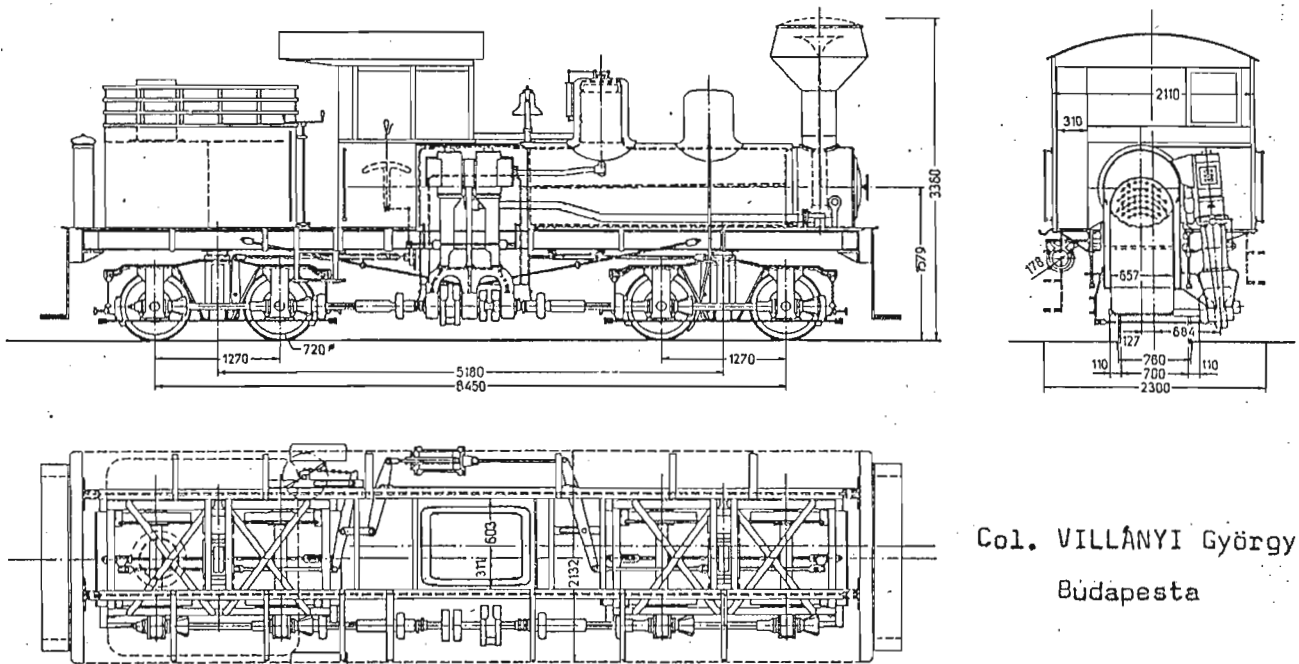
Colectivul redacțional

Al doilea subiect al rubricii URO se bazează pe informațiile transmise de dl. György VILLÁNYI din Budapesta, cunoscut istoric feroviar și cititor al TM. În continuarea seriei de URO descoperite la Turda, dl. VILLÁNYI face următoarele precizări:

Linia îngustă, în lungime de 12 km, a fost construită de Király József și de antreprenorii de construcții Bors pentru Societatea de exploatare și transport a pietrei din Turda (Tordai Kötermelő és Szállító R.t.). Două locomotive și 115 vagoane asigurau transportul pietrei. Cele două locomotive erau de tipul 85 al fabricii de locomotive din Budapesta (Dt-n2) și purtau numerele de fabricație 2620/1911 respectiv 2833/1912. Ambele locomotive au fost rechiziționate de autoritățile militare în timpul primului război mondial, întreprinderea din Turda căutând - până la sfârșitul războiului - diferite locomotive pentru a le înlocui pe cele rechiziționate. Una dintre acestea a fost Erdélyi Erdőipar Nr. 8 (EE 8), Kr.M 4068/1889.

Pentru înlocuirea celei de-a doua mașini, întreprinderea cumpără de la Ungarische Bank und Handels A.G. o locomotivă forestieră de tip american "Shay"! Aceasta este o locomotivă specifică exploatarea forestiere americane, dezvoltată de constructorul Ephraim Shay și construită, începând cu anul 1878, de Lima Works din Ohio/USA/. Caracteristică este construcția cu boghiuri motoare pe două osii, mașină cu abur cu cilindri verticali și transmisia mișcării prin arbori articulați orizontali și angrenaje conice pe roată.

Odișea europeană a acestei locomotive începe în anul 1912, când firma constructoare Krauss din Linz aduce, în scopul unor demonstrații, o locomotivă Shay din Statele Unite. Intenția probabilă era de a vinde asemenea locomotive pentru rețelele de căi ferate forestiere din Bosnia și altele, cu raze de curbe foarte mici. Locomotiva /Lima 2504/ a fost încercată, în anul 1912, pe liniile "Salzkammergut Lokalbahn" (SKGLB), în apropiere de Salzburg, dar nu a găsit un cumpărător adecvat. Firma Krauss a conservat apoi această mașină neobișnuită în Europa până în anul 1915, oferind-o succesiv liniei militare Cisna - Kalnica, apoi în 1916 liniei "Steyrtalbahnhof", dar fără succes! Iată însă, în anul 1917, locomotiva "Shay" de 50 CP ajunge la Turda, așa cum am arătat mai sus! Evidențele atelierului din Turda o atestă acolo în august 1917 - pentru punere în funcțiune, apoi în octombrie 1917. Între timp, locomotivele rechiziționate se întorc pe linia lor de origine și nici o informație nu mai apare despre soarta acestei neobișnuite mașini. A fost ea în serviciu pe linia de la Turda? Unde a ajuns în final? Când a dispărut? Sunt întrebări la care nu se poate da un răspuns. Cel puțin deocamdată....



Col. VILLÁNYI György
Budapesta

Locomotiva "Shay" de 50 CP /Lima 2504/ pentru linia industrială Turda - Sind

AGENDA T.C.R.

Vara, anotimpul vacanțelor și călătoriilor, a prilejuit din nou unor membri TCR câteva reușite "ieșiri" cu trenuri speciale, turistice sau jubiliare:

- Intre 12-19 iunie 1993 a avut loc cel de-aldoilea "CFF-Tour" organizat anul acesta de către firma particulară "MIRACOL COMTOURS" din Piatra Neamț și prietenul nostru austriac Hans HUFNAGEL. Traseul a cuprins vizitarea CFF-urilor Covasna - Comandău (CFN 2-302, CFN 3-404, CFR 131.059, 764.001, 764.379, 763.247 - în reparație Scutaru (764.465); Râsca (764.468) unde o porțiune de circa 200 m de cale a fost refăcută special, la solicitarea firmei "MIRACOL", pentru a se putea face fotografiile cu trenul CFF în fața mănăstirii cu același nume!; Tazlău (764.411R); Roznov (exploatarea forestieră închisă, dar 4 locomotive mai există în depou, dintre care două în stare de serviciu 764.486 și 764.404R, care mai circulă pe porțiunea de linie până la stația CFR Roznov); Piatra Neamț (Fabrica de hârtie - CMR 24 (Ct-Reșița) ec. normal).

- In data de 18 iulie 1993, trenul istoric al Regionalei de căi ferate Brașov, remorcat de locomotiva 230.224 staționată în depoul Sibiu, a fost din nou solicitat de comunitatea germanilor din Sibiu pentru a organiza o excursie pe Valea Oltului, până la Lotru. Originalitatea călătoriei a constat în preluarea participanților din localitatea Cisnădie, aflată la capătul unei linii în lungime de 12 km, care nu este deservită normal de trenuri de călători. Traseul parcurs a fost: Sibiu, Cisnădie, Sibiu, Podu Olt, Lotru, pe o vreme superbă, făcând deliciul celor câțiva pasionați ai tracțiunii cu abur participanți. Mulțumim pentru inițiativă și invitație colegului nostru de Club, dl. Joachim STÜBBEN precum și organizatorilor brașoveni.

- Luna august a prilejuit feroviarilor brașoveni încă câteva ieșiri cu trenul istoric remorcat de 230.224 (8 și 29 august - Brașov-Covasna); apoi în perioada 29.08 și 03.09.1993 s-a desfășurat "Călătoria de studii" organizată de DGEG pe căi ferate forestiere și ale CFR. Excursia a debutat - pe o vreme ploioasă - la Brașov și Covasna (tr. special cu 230.224, apoi CFF 764.405R), a continuat apoi la Tazlău (764.411R); CFR Vama - Moldovița (unde Regionala de căi ferate Iași ne-a produs o frumoasă surpriză prin recondiționarea și punerea în circulație a locomotivei 230.098 din depoul Iași și a unui vagon de călători istoric, pe două osii, reconstruit la Pașcani în luna august 1993); CFF Moldovița (763.193); CFF Vișeu de Sus (764.355/436/457 și CSH 2 pe linia normală); Reghin (Atelier de reparații CFF); CFR Târgu Mureș - Acătari (CFR 764.159 depoul Tg. Mureș). La acest tur documentar a participat și colegul nostru de Club din Germania, dl. Hubert KÖNIGER.

- In data de 22 septembrie 1993, Regionala de căi ferate Galați, în colaborare cu neobosiții colegi de la Brașov, ing. Alexandru SUTEU și Radu BELLU, au organizat sărbătorirea Centenarului liniei vinului, Focșani - Odobești. Numeroșii invitați din București și din Regionalele învecinate, Brașov și Constanța au luat loc în... trenul istoric al Regionalei Brașov, remorcat de locomotiva cu abur a depoului Tecuci 50.402, pentru a parcurge cei 11 km ai liniei centenare. Vremea frumoasă, amabilitatea gazdelor și buchetele de flori ce împodobeau din belșug trenul, au contribuit la atmosfera de sărbătoare specifică unei astfel de aniversări. După dezvelirea plăcilor comemorative, în stațiile Focșani și Odobești și rostirea discursurilor de rigoare a urmat vizitarea renumitelor podgorii și dejunul festiv, stropit - din belșug - cu vinurile locale...

Pagini realizate de Antonio BIANCO /TM/

TREN MAGAZIN

- Buletin informativ al TCR -

nr.11/1993

Așteptăm colaborările și

sugestiile Dumneavoastră pe adresa:

str. Gala Galaction nr. 43

RO - 70188 BUCUREȘTI