

APRILIE—SEPTEMBRIE 1959

Revista C.F.R.

PT
3723



1869
1939

BIBLIOTECA NATIONALA
PERIODICE
ROMANIA

207/92

Revista C.F.R.

SUMARUL nr. 4—9 (Aprilie-Septembrie 1939) (Sommaire des nos. 4—9, Avril-Septembre 1939)

Aniversarea a 70 ani dela punerea în circulație a primului tren pe pământ românesc și Ceferiada 1939. (<i>L'anniversaire de la 70-ème année depuis la mise en circulation du premier train sur le sol roumain et la „Ceferiada” 1939</i>)	Ing. I. Mucovei Dir. Gen. CFR.	Pag. 81
Cuvântul Revistei C.F.R.	***	84
Intâiul tren (<i>Le premier train</i>) — versuri	C. Ignătescu	85
Zece Iunie 1939 (<i>Le 10 Juin 1939</i>)	***	87
Dejunul oferit de Administrația C.F.R. în onoarea vizitatorilor străini. (<i>Le déjeuner offert par l'Administration des Chemins de fer roumains en l'honneur des invités étrangers</i>).	***	119
Festivitatea așezării pietrei de temelie a noului palat administrativ C.F.R. (<i>La solennité de la pose de la pierre fondamentale du palais administratif des Chemins de fer roumains</i>).	***	129
Excursiile pe Valea Prahovei și pe Dunăre. (<i>Les excursions dans la vallée de la Prahova et sur le Danube</i>)	***	133
Diracțiunea Administrativă. (<i>La Direction Administrative</i>)	***	137
Diracțiunea Tracțiunii. (<i>La Direction de la Traction</i>)	***	149
Poveste (<i>Conte</i>) versuri	***	177
Diracțiunea Mișcării (<i>La Direction du Mouvement</i>)	***	179
La un canton (<i>Dans un canton</i>) versuri	***	189
Diracțiunea Intreținerii (<i>La Direction de l'Entretien</i>)	***	191
Diracțiunea Atelierelor (<i>La Direction des Ateliers</i>)	***	199
Diracțiunea Lucrărilor Noi. (<i>La Direction des Travaux Neufs</i>).	***	209
Diracțiunea de Studii (<i>La Direction des Etudes</i>)	***	221
Diracțiunea Economatului (<i>La Direction des Approvisionnements</i>).	***	227
Diracțiunea Comercială (<i>La Direction Commerciale</i>)	***	232
Diracțiunea Podurilor (<i>La Direction des Ponts</i>)	***	235
Diracțiunea Controlului (<i>La Direction du Contrôle</i>)	***	238
Diracțiunea Financiară (<i>La Direction Financière</i>)	***	239
Diracțiunea Contenciosului (<i>La Direction Juridique</i>)	***	243
Diracțiunea Medicală (<i>La Direction Médicale</i>)	***	245
Serviciul Școlilor (<i>Le service des Ecoles</i>)	***	252
Serviciul Statisticii Generale (<i>Le service de la Statistique Générale</i>)	***	253
Străjeria C.F.R. (<i>Le Scoutisme aux Chemins de Fer Roumains</i>)	***	257
Legiunea de Jandarmi C.F.R. (<i>La Légion des Gendarmes des Chemins de Fer Roumains</i>)	***	259
Muzeul C.F.R. (<i>Le musée des Chemins de Fer Roumains</i>)	***	261
Asociația generală sportivă și culturală C.F.R. (<i>L'association générale sportive et culturelle des Chemins de Fer Roumains</i>).	***	271
Timbre jubiliare ale „Ceferiadei” 1939. (<i>Timbres jubiliars de la „Ceferiada” 1939</i>)	***	275
Diracțiunea Generală O.A.P. CFR. (<i>La Direction pour l'assistance du personnel des Chemins de Fer Roumains</i>).	***	276
Ceferiada de tennis (<i>La „Ceferiada” de tennis</i>)	***	303
Competiția de football (<i>Le concours de football</i>)	***	306
Concertul C.F.R. (<i>Le concert des cheminots roumains</i>)	***	309
Asociația aviatică C.F.R. (<i>L'Association aviatique C.F.R.</i>)	***	311
Wagons-Lits	***	314
Presa (<i>La Presse</i>)	***	315
Masa colegială din I Iunie 1939. (<i>Le banquet amical du 1-er Juin 1939</i>).	***	323
Rezumat în limba franceză. (<i>Résumé en langue française</i>)	***	330

La „Revista C.F.R.” (*Revue des Chemins de Fer roumains*) apparait mensuellement en 3000 exemplaires, éditée par la Régie autonome des Chemins de Fer roumains. Elle s'occupe des pro-

blèmes techniques, professionnels et économiques qui ont trait aux Chemins de Fer et aux transports en général.

Les articles sont rémunérés.

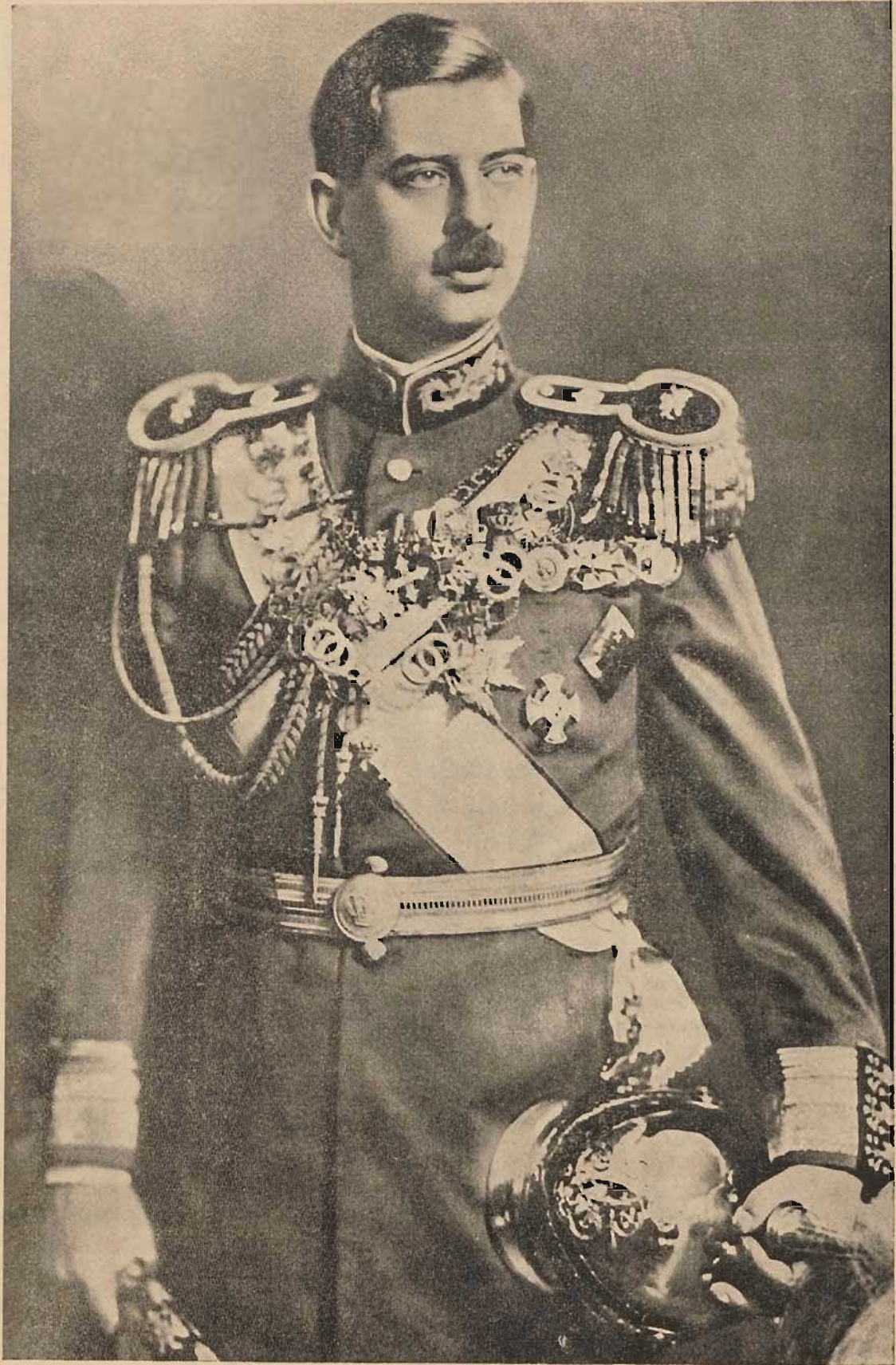
Le prix des abonnements pour l'étranger est de 400 lei par année.



Majestății Sale
Regelui Carol II

închinăm acest număr festiv
al Revistei C.F.R.,
mărturie a activității
Căilor Ferate,
sub bună îndrumare a
Majestății Sale.





MAJESTATEA SA REGELE CAROL II AL ROMANIEI

Revista C.F.R.

Publicație lunară, — tehnică, economică, literară și profesională

Sfârșitul patriarhalelor diligențe, — cu galopul plin de obidă al cailor, pe drumurile întortochiate și colbăite, — odată cu ivirea întâiei locomotive pe noul drum de fier între *Giurgiu și București*, a însemnat, desigur, întâiul pas către o nouă așezare a căraușiei, întâiul îndemn spre o nouă propășire, întâia năzuință pentru deșteptarea vieții noastre gospodărești către avânturile ei firești de astăzi.

Străbuna locomotivă, care a înfiorat odinioară plaiurile țării cu întâiul ei șuerat, — cu coșul ei înalt din care eșia o coadă de fum negru și cu multele șuruburi de care se minuna copilăria noastră, — a fost de mult înlocuită cu uriașii de fier și oțel, netezi ca o aripă, cu mașinăriile ascunse spre a nu li se vădi taina, cari străbat azi fără popas cele douăsprezece mii de kilometri de cale ferată ce înfrățesc ținuturile noastre.

...Și a fost dat ca, acum șaptezeci de ani, întemeietorul dinastiei române, marele Domnitor Carol I, să fie și întâiul călător al micului tren care aducea țării bucuria cea mare.



Aniversarea a 70 ani de la
punerea în circulație a primului
tren pe pământ românesc și
Cefriada 1939.

Ingineri, slujbași și muncitori în toate meșteșugurile Căilor Ferate, dela cei din fruntea treburilor pânăla cei din urmă, într'un singur duh, au ținut să orânduiască astăzi, cu migala muncii lor încordate, strălucirea acestei sărbători, care a înscris pe răbojul vremii o nouă biruință a poporului nostru, pecetluind o nouă dovadă de energie pentru desăvârșirea muncii de folos obștesc și înflorirea Țării, al cărei viitor este atât de fericit îndrumat de marele nostru Rege Carol al doilea, sub oblăduirea Căruia silințele cele mai cutezătoare au fost totdeauna încununete de isbândă.

În dorința de a da acestei sărbătoriri o însemnare cărturărească și documentară precum și tuturor straturilor poporului un prilej de desfătare și de cunoaștere a rostului adânc pe care drumul de fier îl are în viața fiecăruia dintre noi, înfățișăm într'o ramă sărbătorească, înfăptuirile sale tehnice în desfășurarea grăbită a veacului, dela întâile lor începuturi pânăla desăvârșirile timpului de azi.

Și astfel, depe rafturile pe care sunt așezate piesele, depe liniile pe cari strălucesc vagoanele, locomotivele, plugurile și macaralele noi, așezate pentru paradă, din însemnările depe materiale, din cadrele diagramelor, răsare unul și acelaș crez: acel al muncii nesfârșite și ordonate pe care o armată de optzeci și șase mii de oameni o duce zi cu zi pentru propășirea celei dintâi Administrații a Țării noastre.

Acesta este deci rostul sărbătoarei Căilor Ferate Române: împreunarea trecutului de acum șapte decenii cu înfăptuirile vremurilor de astăzi, pentruca, din alăturarea lor, să se întrevadă timpurile pe cari ni le va hărăzi viitorul.

Director General C. F. R.
 Inginer Inspector General
I. MACOVEI



ION MACOVEI
INGINER INSPECTOR GENERAL
DIRECTOR GENERAL C. F. R.

Revista noastră, în al douăzeci și șaselea an de apariție, își face o datorie de onoare de a publica acest număr festiv, eternizând în paginile lui, prin reportagii și fotografii, o parte din grandioasa manifestare a Căilor Ferate Române cu ocazia aniversării a șaptezeci de ani dela punerea în circulație a primului tren pe pământ românesc și a Ceferiadei 1939.

Nu ne vom strădui, în aceste rânduri, să relevăm evenimentul, văzut prin prisma importantelor realizări tehnice, — aceste caracterizări reeșind în mod evident din discursurile omagiale rostite de marii dregători ai neamului și din elogiioasele articole scrise în presa românească și străină.

În aproape trei decenii de existență, această publicație a căutat în cea mai largă măsură să contribuie la desăvârșirea elementului profesional. Nenumărate și importante studii și probleme feroviare au fost dezbătute în decursul timpului, de către tehnicienii încercați, aleși tot din sânul Administrației.

În afară de această preocupare, „Arhiva C.F.R.“ de odinioară și „Revista C.F.R.“ de azi au căutat în aceeași măsură să se apropie de sufletul slujbașului C. F. R.

Pe o rețea de douăsprezece mii kilometri, care cuprinde, răsfirați dealungul ei, slujbași și familiile lor, sute de mii de suflete, pulsează dinamic o viață socială aparte, cu munca ei disciplinată de fiecare clipă, cu bucuriile și nevoile ei. Deaceia am căutat să vorbim aci și despre om, nu numai despre opera sa, publicând în acest număr câteva aspecte ale acestei vieți, filtrate prin gândurile scriitorului Ignătescu, cel care a fost cel mai aproape de cele câteva sute de mii.

Povestea lui moș Trică, umilul cantonier, „care-avea cinci stupi, o fată, și altceva... n'avea nimică“ și idila impiegatului de mișcare înfiripată în grădina acoperită de trandafiri, — prezintă o lume cu simțimintele ei, cu destinul ei, prinsă între o clipă de muncă fără preget și jocul ciudat al firei fiecăruia.

Toată această masă de suflete a răspuns ca unul în clipa în care Administrația C.F.R. avea să-și serbeze aniversarea. În afară de aportul profesional, fiecare a contribuit prin priceperea sa împinsă până la pasiune, din toate puterile, prin colaborarea sa anonimă, dând strălucirea cuvenită acestei sărbători. Lucrările artistice expuse în nenumăratele standuri, producțiile culturale și sportive, fac această deplină dovadă și ne obligă să înțelegem că, dincolo de migala profesiunii, fiecare poartă în sufletul său o năzuință delicată, demnă de relevat.

Numărul festiv al „Revistei C.F.R.“ îi cuprinde deopotrivă în omagiul său, și singura noastră părere de rău este că n'am putut cita pe toți colaboratorii mai mici cari au contribuit la opera Ceferiadei.

Dorim ca strădania tuturor să rămâie mărturie pilduitoare generațiilor viitoare de slujbași ai Căilor Ferate Române.

Intâiul



Trên

Când aud destăinuirea unor vremi de mai de mult,
 Redevin din nou de-o șchioapă, -- stau cuminte și-o ascult.
 Simt atunci că'n mine, timpul s'a 'nșelat și a pierdut
 Sfărmătura altor euri îngropate în trecut,
 Sfărmătură care poartă ani-atâtoră strămoși,
 Ce, pe vremi, n'aveau nici trenuri, nici invenții, nici galoși.

Se zvonise'n vremea ceia o istorie prin sat;
 Baba Nastasia, — moașa, — o aduse pe'nserat
 Dela curte, unde tocmai se născuse-un coconaș.
 (Nu se'ncrede ea, Duduca, într'o moașă din oraș.)
 Baba spuse 'ncet povestea lui părintele Ion,
 Care, scuturat de spaimă, sprijinindu-se'n baston,
 A pornit la Irimia, dascălul bătrân, bețiv,
 Și crucindu-se i-a spus-o; — iar, la un aperitiv,
 Irimia a umflat-o, dovedind-o pe tejghea,
 Incât însuși domnu' Herșcu, rămăsese... cam așa!

Se zicea că stăpânirea hotărîse, în divan,
 Că, cu carul și cu boii, c'o șosea și cu un han,
 Țara stă pe loc, — nu merge cum ar merge alte țări
 Care au mașini cu aburi, — drum de fier, — mecanici — gări..
 Și-a trimis divanul crainici, cu scrisori prin strinătăți
 Să-i aducă o căruță și-un Neamț șoltic cu mustăți
 Care să o poarte'n țară fără cai și fără boi,
 Fără s'o împingă nimeni!

Ei! a fost un tărăboi
 Incât bietul Irimia, de obidă s'a'mbătat!
 — „Cum să meargă, mă, — căruța, — singuric'asa prin sat?
 „Ori atunci o trage Neamțul, — ori o'mpinge oarecum!“
 — „Ba n'o trage, nici n'o'mpinge; merge singură pe drum!
 „Merge, uite-așa, cu aburi; — are aburi, doar, vă spun!“
 — „Dar ceaunul n'are aburi? Și-ai văzut mergând ceaun?“

Totuși, peste-o săptămână, — Profirița lui Pogor
 Ce păștea în zori cârlanii într'un capăt de ogor,
 Năvăli în sat cu vestea că, devale, la răscurci,
 Un tabon întreg de oameni, cu pietriș și cu butuci,
 Face drum de lemn de-alungul luncilor lui Stejărel,
 Și așterne pe deasupra două linii de oțel.
 A'ntrebat ce'nseamnă asta, și-un zdrahon cât un arin,
 l-a răspuns c'acelea's șine și că drumu-i pentru trin!...

A pornit în grabă satul, cu ciomege și cu furci,
De credeai că-i răzmeriță, sau năvală e, de Turci.
Scuturau în aer coase, ori vreo bârână de podeț,
Iar femeile mai slabe scuturau un făcăleț.

— „Cum să umble ei prin țarini cu asemenea drăcii?
„Trin o fi căruța ceia, — dar să-l poarte pe pustii!
„Ducă-se la Nemți, acolo!“

— „Irimie! Nu lăsa!“

(Ii îmbărbăta și Herșcu, tremurând de sub tejghea).

Dar la trin păziau jandarmii încruntați și galonați,
Și-au pornit răzvrătitorii, înspre case, rușinați.

Tristi, s'au dus pe capul popii, să citească el din cărți
Dacă blesteme de-acestea s'au văzut și'n alte părți.

Popa-și prinse patrafirul și-o porni pe rugăciuni:

— „Doamne, — izbăvește-ți turma, — apăr'o de spurcăciuni,

„Nu lăsa pre necuratul să ne umble pe ogor

„Că-l văzu pre el tot satul, și Profira lui Pogor;

„De-ai lăsat pe lumea asta să ne poarte car cu boi,

„Nu lăsa să vie Neamțul, — miluește-ne pre noi!“

Popa porunci: tot satul să posteasc-o lună'n șir,
Să se spovedească lumea, în genunchi, sub patrafir,
Să nu bea nici vin, nici țuică, dela Herșcu, — drept canon,
Și să deie leturghie, — toți, — părintelui Ion.

Peste-o lună însă, popa și cu moșul Irimie
Au primit, cu călărașul, vorbă din isprăvnicie,
Și înspăimântați porniră cu căruța înspre gară,
Unde-atunci sosise trenul cu boerii mari din țară.

Nu primise Milostivul nici rugări și nici canon!

I-au suit cam cu de-a sila pe-amândoi într'un vagon;
Preotul închise ochii (bănuia el că-i sfârșitul!)
Și, făcând la cruci cu limba, se ruga la Prea Măritul,
Pecând moșul Irimia, ce-și udase o musteață
Ca să ia curaj, — la Herșcu, — încă dis de dimineață,
S'a proptit voinic în botfori; sprijinind vartos fereastra,
Ca să vadă el cum merge drăcovenia aceasta.

Iar a doua zi, la crâsmă, — beat, cu limba 'mpiedecată,
Povestea: — „Nu merge trinul, bată-l Dumnezeu să-l bată!
„Merge drumul pe sub tine, iară trinul stă pe loc!
„Neamțul, — numai să ne mintă se tot face că-i dă foc!
„Se găsise, păcătosul, să ne'nșele el pe noi!
„Drumu' merge, măi băete!... Herșcule! Mai ad'un țoi!“

ZECE IUNIE 1939

Cadrul în care s'au desfășurat serbările Cereferiadei a fost ales la Stadionul C.F.R. din București, situat pe Șoseaua Ghilești.

Stadionul și Casa Culturală C.F.R. sunt ridicate respectiv de „Regia Autonomă C.F.R.” și de „Direcțiunea Generală pentru Ocrotirea și Ajutorarea Personalului C.F.R.”, ele constituind sediul și căminul „Asociației Culturale, muzicale și Sportive” a personalului C.F.R.

În sânul acestei Asociații, personalul C.F.R., grupat sub președinția activă a însuși Directorului General C.F.R., D-I Inginer Inspector General *Ion Macovei*, își organizează și își folosește în chip rațional timpul liber.

Cele două construcțiuni sunt ridicate pe un teren liber de 5 hectare suprafață.

Stadionul poate cuprinde 25 000 de spectatori pe locuri fixate, dar capacitatea lui poate fi sporită până la 32 000 locuri.

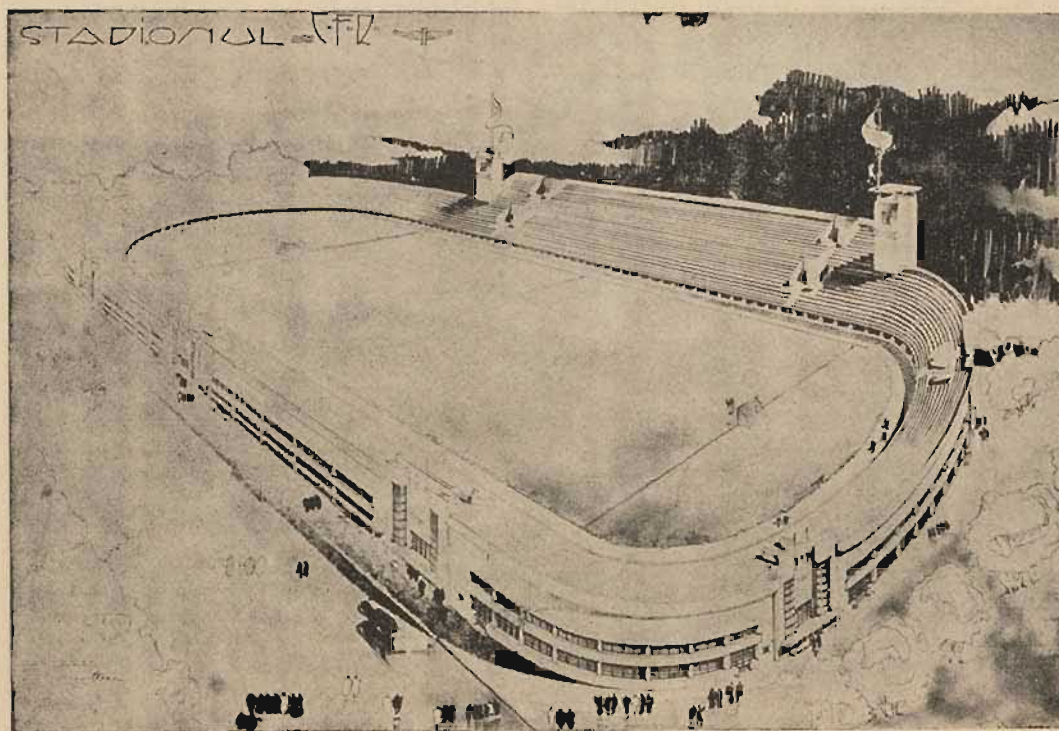
Grație serviciilor tehnice ale Administrației C.F.R., în special grație Direcțiunii de Studii, o febrilă activitate de zi și noapte a fost depusă pe numeroasele șantiere pentru completa-

rea, transformarea și decorarea stadionului în raport cu programul fixat al serbărilor.

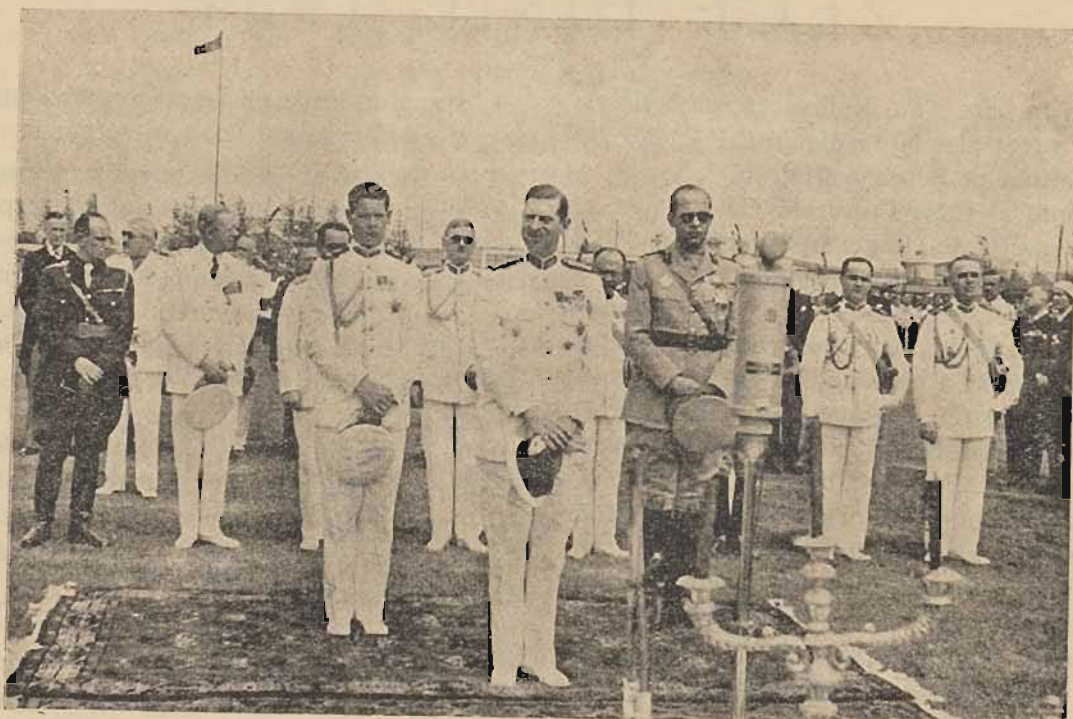
Placate ilustrate cu deseme fin stilizate, afișate pretutindeni, reportajii apărute repetat în ziarele de mare tiraj și informații date prin microfonul societății de radio-difuziune au anunțat cu mult înainte însemnatul eveniment la care avea să asiste *Majestatea Sa Regele Carol II*, *M.S. Marele Voevod Mihai de Alba Iulia*, *A.S.R. Prințul Paul al Greciei*, Guvernul, Înalții demnitari ai Statului, Corpul diplomatic, delegațiile străine care onoraseră cu prezența lor și serbarea Restaurației și reprezentații străini deținând importante funcțiuni în ierarhia Administrațiilor de cale ferată europene.

În ziua inaugurală de 10 Iunie 1939, încă dela orele 6 întregul aparat al serviciului de circulație dela Prefectura Poliției Capitalei era răspândit pe calea *Griviței*.

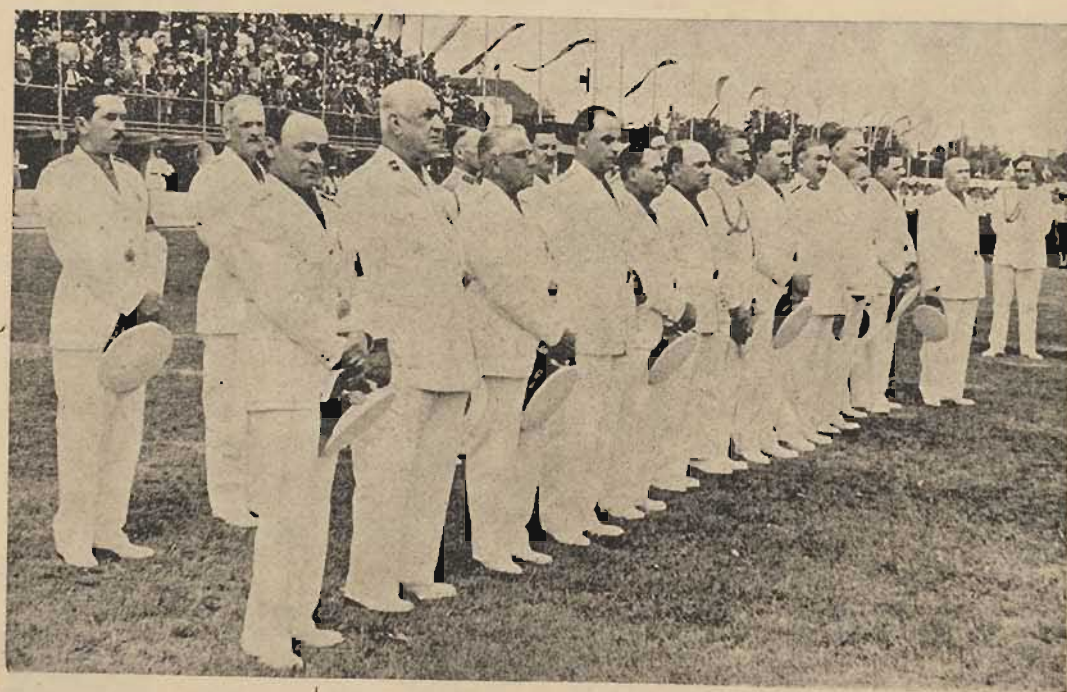
Ploaia căzută peste noapte a răcorit simțitor atmosfera zilei de vară, făcând-o plăcută.



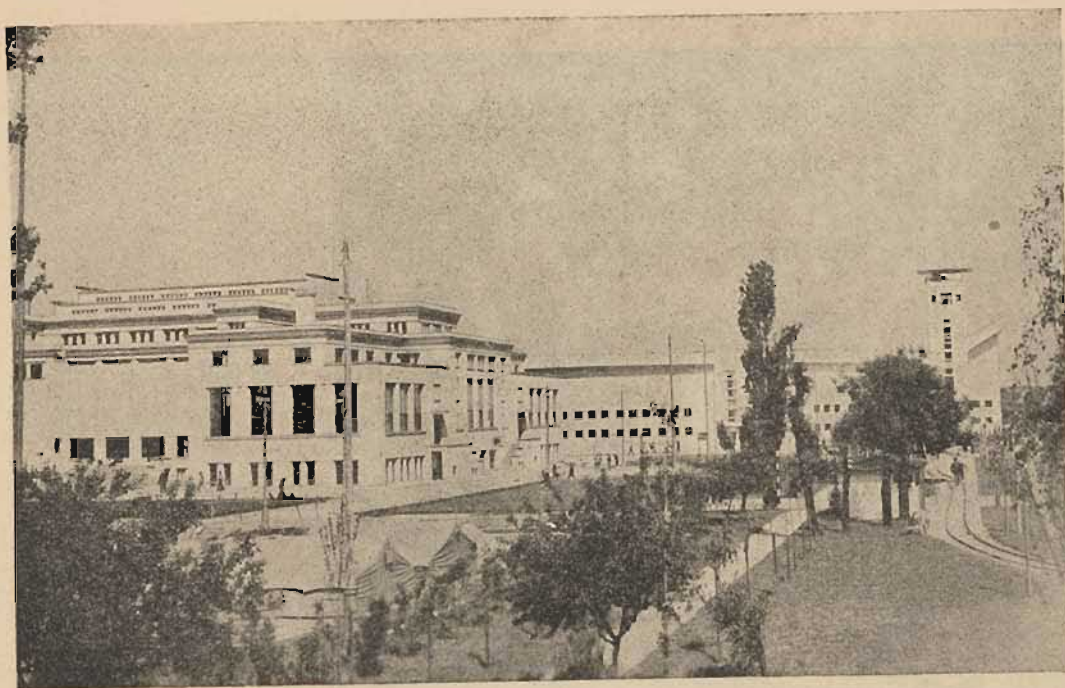
Vedere perspectivă a Stadionului C.F.R. șoseaua Ghilești, București.



M. S. Regele Carol al II-lea, Măria Sa Prințul Mihai Mare Voevod de Alba Iulia și A.S.R. Prințul Paul al Greciei, în timpul săvârșirii serviciului divin.



Înalți Demnitari ai Statului în timpul săvârșirii serviciului divin.



Vedere parțială a Casei Culturale și a Stadionului C.F.R.

Grupuri compacte de vizitatori erau încolonnate încă de la orele 7, trecând grăbite sub supravegherea ofițerilor de poliție și a gardienilor în ținută elegantă de vară, cu căștile lor coloniale, caracteristice.

Intrarea podului *Grant* a fost decorată în mod special iar întregul parcurs a fost o fâlfâire de drapele ce-și scânteiau tricolorul în razele aurii ale soarelui.

Pentru o metodică rânduire a miilor de vizitatori, intrarea în Stadion s'a făcut prin trei porți special construite și ornate, dintre care una așa numită de onoare. Accesul la tribunele populare *F.* și *G.* s'a făcut pânăla orele 8,30, prin poarta nr. 1 așezată la capătul podului *Grant*, iar pentru invitații la tribunele *A, B* și *C*, prin șoseaua *Giulești*, pânăla orele 9,30.

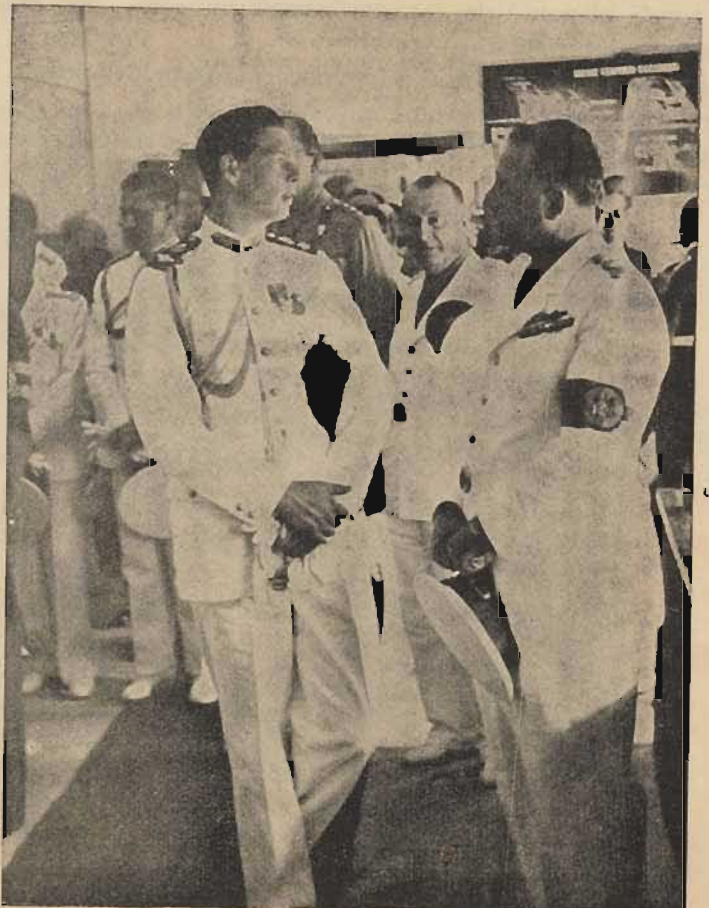
Difuzoare instalate în turnul stadionului au



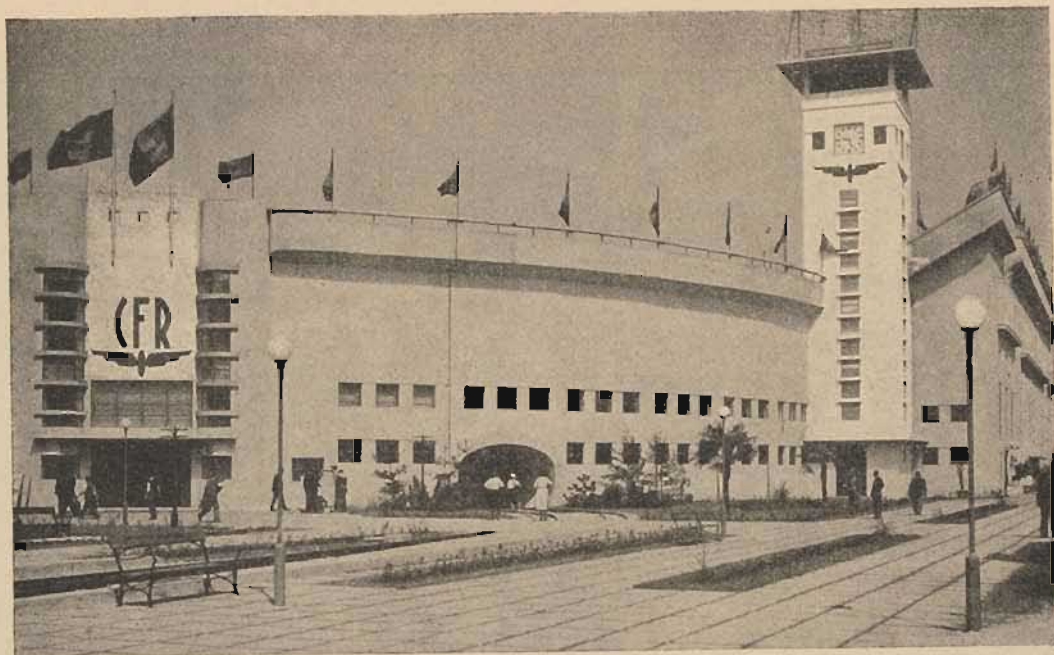
Vedere interioară a Stadionului C.F.R.



*M. S. Regele Carol al II-lea
primind binecuvântarea Inal-
tului Prelat*



*Măria Sa Mihai Marele Voevod de
Alba Iulia și Excelența Sa dl Mihail
Ghelmegeanu, vizitând Standurile
Ceferiadei.*



Vedere exterioră, parțială, a Stadionului C.F.R.

răspândit neîncetat melodii atractive pentruca să treacă mai plăcut timpul vizitatorilor din tribunele populare care așteptau dela o oră matinală începerea festivităților.

Încet, încet, tribunele *A*, *B* și *C* se populau cu membrii Guvernului, Consilierii Regali, Înalții demnitari, personalitățile proeminente ale vieții noastre publice, reprezentanții străini cari au asistat și la serbarea națională dela 8 Iunie 1939 și următorii delegați ai căilor ferate europene:

UNIUNEA INTERNAȚIONALĂ A CAILOR FERATE (U.I.C.)

D-l *Gaston Leverage*, Secretarul General al Uniunii internaționale de căi ferate.

CAILE FERATE FRANCEZE

D-l *Renard*, director de exploatare, regiunea Est, cu doamna, dl. *Tuja*, șeful serviciului de exploatare, regiunea Sud-Est, cu doamna, d-l *Legrand*, șeful serviciului de studii de material rulant, dl. *Bertrand*, șeful Secretariatului Cons. Administrație, dl. *Michel Mange*, șef de divizie.

COMPANIA INTERNAȚIONALĂ WAGONS-LITS, PARIS

Dl. *Margot Noblemaire*, Director General, dl. *Pillepich*, șeful Atellerelor, dl. *Luliyt*, inspector principal șef.

CAILE FERATE GERMANE

Dl. *A. Dobmayer*, consilier la ministerul de comunicații cu d-na, dl. *Dr. Leibbrand*, consilier ministerial cu d-na, dl. dr. *Sommer* consilier, dl. *Pausin*, consilier cu

d-na, dl. dr. *Holtz* referent ministerial cu d-na, dl. ing. *Flanze*, președinte al postei și dl. inginer *Stock*, consilier postal.

CAILE FERATE ITALIENE

Gr. Uff. ing. *Enrico Ponticelli*, consilier de administrație cu d-na *Maria* și d-ra *Marta*, Gr. Uff. avv. *Gustavo Falcone*, șef de serviciu principal, serviciul de personal și chestiuni generale cu d-na *Zenaida* și dl. Cavv. *Bruto*, Gr. Uff. ing. *Jacometto Jacometti*, șef de serviciu principal al tracțiunii cu d-na *Bianca*, dl. *Farne*, inspector principal.

CAILE FERATE ELVEȚIENE

Dl. *Paschoud*, director general cu d-na, dl. *Gaudy*, șef ajutor al tracțiunii cu d-na.

SOCIETATEA NAȚIONALĂ DE CAI FERATE BELGIENE

Dl. *Ithier*, administrator, membru al Comitetului permanent cu doamna, dl. *Delory*, director al serviciului finanțelor cu doamna.

CAILE FERATE YUGOSLAVE

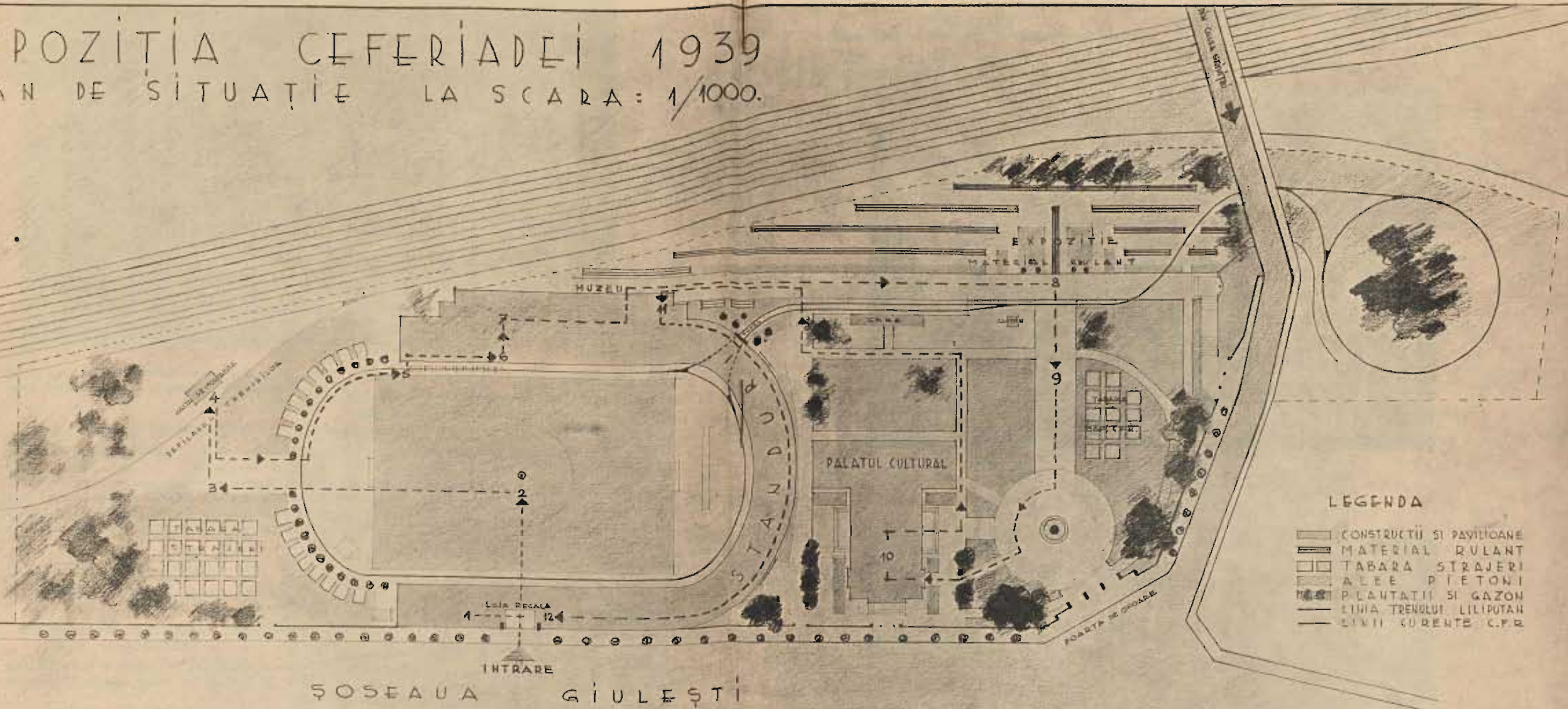
Exelența Sa dl. ing. *Mato Sneler*, Ministru ajutor al Comunicațiilor cu doamna *Ștefania*, dl. inginer *Vladimir Jaquitch* director al Soc. Construcțiilor Noui cu doamna *Alexandrina* precum și o delegație sportivă, formată din 20 membri sub conducerea domnului *Moncile Kostieh*.

CAILE FERATE ENGLEZE

Railway Clearing House.: dl. *P. J. Wymer*, director adj. al serviciilor internaționale al căilor ferate de Sud, cu doamna.

EXPOZIȚIA CEFERIADEI 1939

PLAN DE SITUAȚIE LA SCARA: 1/1000.



DIRECTOR GENERAL: *Macovei*

DIRECTOR SA: *...*

ARHITECT: *...*

Planul de ansamblu al Stadionului C.F.R. de la Giulești și al Palatului Cultural O.A.P. C.F.R. (Linia punctată indică drumul urmat de Majestatea Sa în ziua inaugurării, 10 Iunie 1939).

CAILE FERATE TURCEȘTI

Dl. *Saban Daga*, șef al serviciului de tracțiune cu doamna *Fikret*, dl. *Cevat Turung*, șef de serviciu cu doamna *Vehbiye*, dl. *Galip Yenel*, inginer în Ministerul Comunicațiilor.

CAILE FERATE POLONEZE

Dl. *Wagner*, inginer șef la Ministerul comunicațiilor cu d-na *Marguerite*, d-ra *Hanette* și tânărul *Vencelas Wagner*.

CAILE FERATE GRECEȘTI

Dl. *Matheopoulos*, șeful serviciului de administrație.



Delegații C. F. străine sunt prezentați M. S. Regelui Carol al II-lea.



Alt grup de delegați străini prezentați M. S. Regelui Carol al II-lea

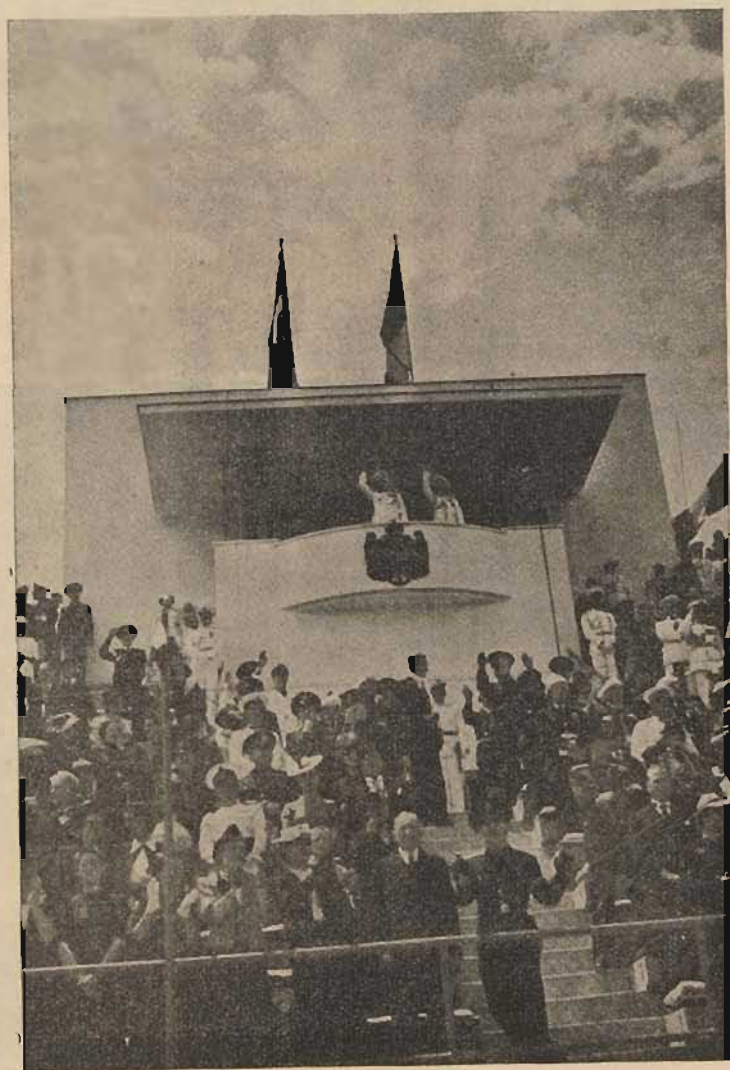
Funcționarii C.F.R., în impecabile uniforme F.R.N., au împărțit distinșilor invitați programul expoziției și un elegant volum ilustrat, tipărit pe hârtie cretă: „*Ceferiada 1869-1939*”.

Acest volum — o admirabilă realizare grafică tipărită prin îngrijirea Direcției de Studii C.F.R.—conține un portret al M. S. Regelui, articole despre: „*Istoricul căilor ferate române*”, „*Exploatarea căilor ferate dela început până azi*”, „*Mișcarea sportivă culturală a personalului C.F.R.*”, „*Străjerii în Regia Autonomă C. F.R.*”, „*România în fuga trenului*” și tablouri edificatoare asupra materialului rulant, a liniilor construite, în ordine cronologică, precum și o situație a rețelei în anii 1869, 1872, 1916 și 1939.

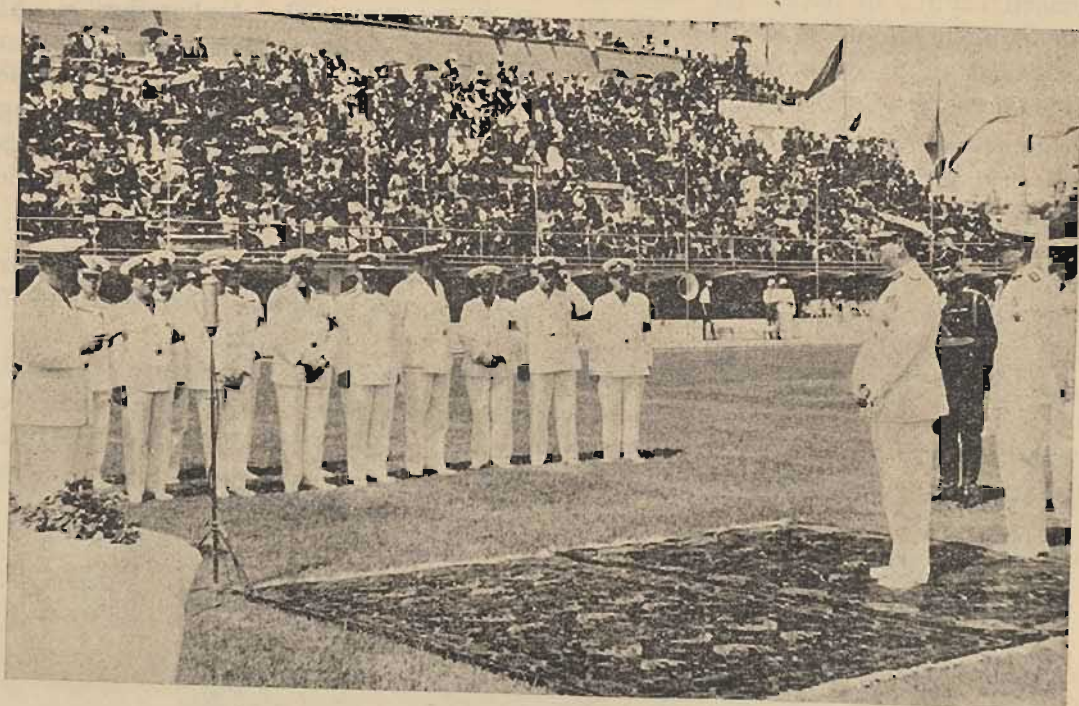
Delegaților căilor ferate străine, cari au fost găzduiți la hotelurile „*Ambasador*” și „*Athénée Palace*”, li s'a oferit, dela sosire, un remarcabil ghid turistic al României, precum și o elegantă broșură în limba franceză conținând programul serbărilor și al excursiunilor precum și descrierea locurilor ce urmau să fie vizitate în țara noastră.

Tribunele sunt pline. O mișcare generală se produce. Din stânga se vede apărând fanfara C.F.R.

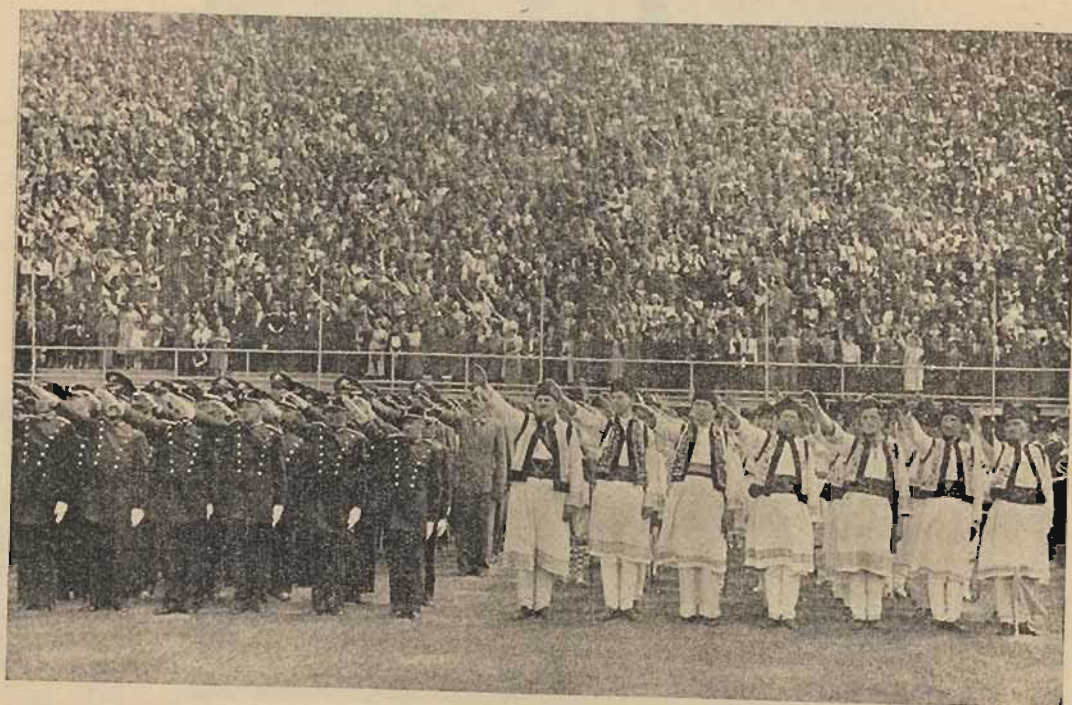
Urmează, într'o încolonare perfectă, care stârnește admirația și aplauzele celor prezenți, apariția personalului C.F.R., comandantul fiind d-l *C. Nanulescu*, Subdirector al Direcțiunei Personalului și Secretariatului.



Majestatea Sa Regele Carol II și Măria Sa Marele Voevod de Alba-Iulia în loja Regală a Stadionului C.F.R. în timpul serbărilor Ceferiadei.



Exceleța Sa domnul Mihail Ghelmegeanu roșind în prezența M. S. Regelui discursul de deschidere a Ceferiadei 1939.



Un aspect al Stadionului în timpul serbărilor Jubileului de 70 ani C.F.R.



M.S. Regele Carol II-lea având în stânga Sa pe d-l Inginer Insp. General N. Bossie Co-dreanu, Comandantul Străjerilor C.F.R., trece în revistă staturile.

Terenul sportiv al stadionului este curând acoperit de peste 4 000 oameni cari, în ritmul muzicii, păstrând o aliniere și o cadență admirabilă, fac un grandios careu unde se va săvârși serviciul divin.

În aplauzele frenetice, prelungite, ale mulțimei, trec astfel în impresionantele uniforme ale Frontului Renașterii Naționale, Directorii și Subdirectorii C.F.R. (56), funcționarele Casei Muncii (50), funcționarii Casei Muncii (70), funcționarii C.F.R. (80), comandantul străjerilor C.F.R., drapelul Cohortei cu garda (4), formațiile străjerești (2 500), conducătorul Asociațiilor sportive C.F.R., drapelul cu garda (4), gruparea de football jugoslavă (20), gruparea de foot-ball turcă (18), secțiunile C.F.R. de football (272), rugby (15), tennis (37), volley-ball (20), lupte greco-romane (9), box (23), gimnastică (18), atletism (27), popice (60), înot (20), canotaj (27), hockey (20), alpinism și sky (38), conducătorul aviației C.F.R. și drapelul cu garda (4), instructorii de aviație (6), piloții de aviație (25), elevii de aviație (31), secțiunile corale, teatru și dans (213), conducătorul personalului exterior C.F.R., personalul

C.F.R. în vechile uniforme (12), personal de ateliere (116), de tracțiune (36), de întreținere (40), de mișcare (112), școli profesionale C.F.R. (389).

Variatatea coloritului uniformelor și costumelor sportive, impecabila ținută și disciplină, au stârnit admirația miilor de spectatori.

Încet, în mijlocul patratului, se îndreaptă soborul de preoți în frunte cu I. P. S. S. Episcopul *Veniamin Pocitan*, vicarul Sfintei Patriarhii, în odăjdii strălucitoare.

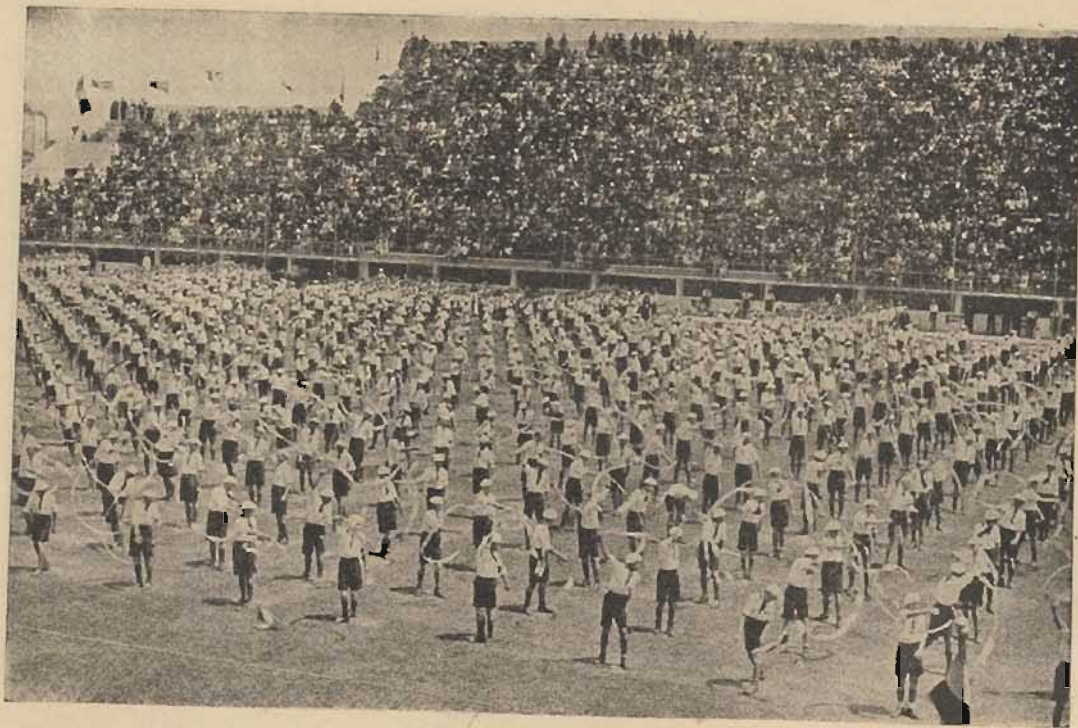
SOSIREA M. S. REGELUI

La orele 10 precis, toate privirile țințesc loja regală.

Fanfarele intonează simultan „Trăiască Regele”.

Ca la o comandă, toată lumea se ridică în picioare salutând apariția M. S. Regelui *Carol II*, a Marelui Voevod *Mihai de Alba Iulia*, A. S. Regale Principele *Paul al Greciei* și a întregii suite.

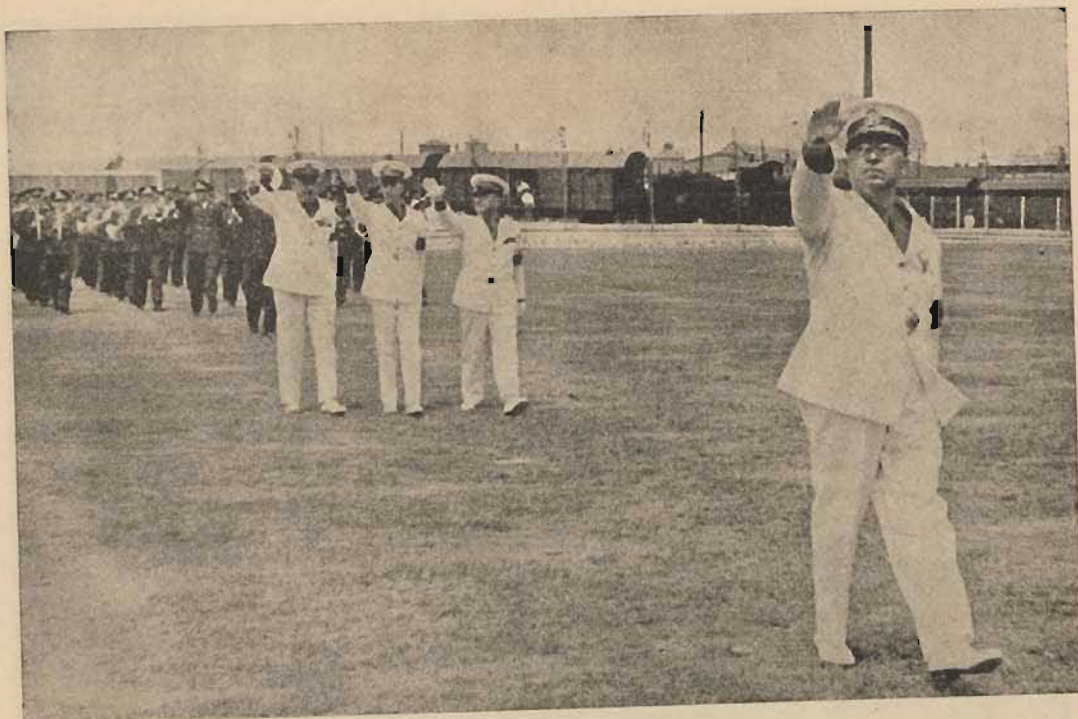
Urmează apoi serviciul divin, răspunsurile la slujbă fiind date de corul Patriarhiei.



Exercițiu de ansamblu executate de străjerii C.F.R. pe terenul Stadionului Giulești.



Defilarea străjerilor C.F.R.



Defilarea personalului C.F.R.: în primele rânduri dd. Ion Macovei, Directorul General C.F.R., George Panaitopol, Ar. Pușcariu și Tr. Pârvu Subdirectori Generali C.F.R.

Și, sub cerul luminos de vară, glasurile preoților, înzecite de puterea microfoanelor, se ridică din mijlocul pajștei verzi, trec peste mulțimea care ascultă în tăcere și se înalță sus, în slava cerului.

— Dă, Doamne, sănătate Regelui nostru Carol al doilea....

Iar gândul mulțimei, — îndreptându-se către Regele tânăr, Care stă acolo, nemișcat, în picioare, în mijlocul lor — se împletește cu urarea preoților:

— Dă, Doamne!

După săvârșirea serviciului divin, dl. Mihail Gheimegeanu, Ministrul Lucrărilor Publice și al Comunicațiilor, al cărui ochi neobosit inspec-tase din timp toate lucrările Ceferiadei, dând pretutîndeni îndrumările și sugestiunile necesare pentru perfecta reușită a serbărilor, rosti următoarele:

SIRE,

Construcția drumurilor de fier în România va fi totdeauna legată de numele Domnitorului Carol I.

Primul Rege al României, alături de grija Sa pentru armată și cultură, a veghiat decenii întregi cu neobosită stăruință pentruca Țara să fie înzestrată cu mijloace de comunicații și transport corespunzătoare nevoilor ei.

Intemeietorul Dinastiei Române a afirmat cu hotărâre una din liniile mari de acțiune în opera de civilizație ce s'a clădit prin energie și stăruință, fără răgaz.

În răspunsul dat la Mesajul Trombului din 1868, Senatul spunea Domnitorului Carol I:

„Națiunea română va fi deapururi recunoscătoare pentru puternicul și energicul sprijin ce-ai dat Măria Ta, spre realizarea căilor ferate, fără care sprijin țara ar fi rămas încă mult timp în așteptarea acestei binefaceri”.

La această manifestare de recunoștință, Domnitorul răspundea:

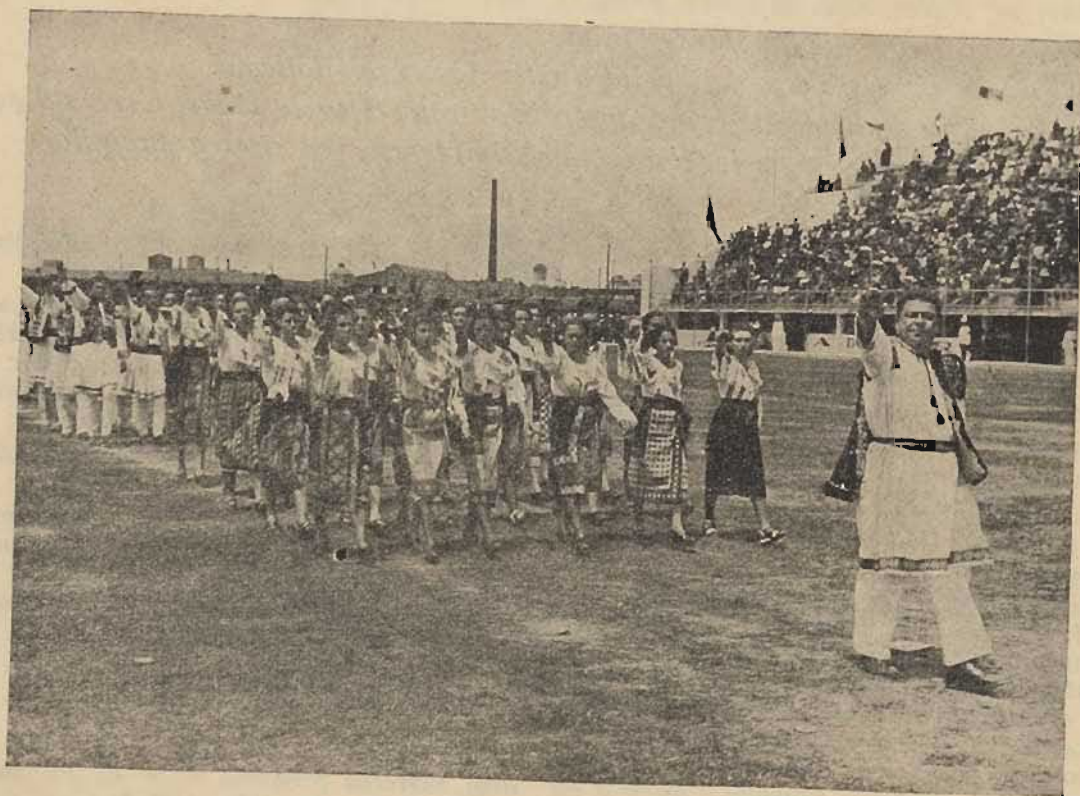
„Prin votul Dvs. n'ați făcut numai un act de patriotism, ci ați dat totodată o nouă probă de devotament către Mine, știind ce mult țineam a vedea realizată, cât mai curând, această vie a Mea dorință”.

SIRE,

Anul acesta, când s'au împlinit 100 de ani dela nașterea primului Rege al României, se împlinesc 70 de ani de când s'a făcut deschiderea primei linii de drum de fier în România, dela București la Giurgiu.



Defilarea personalului superior C.F.R.



Defilarea Asociațiilor culturale și sportive C.F.R.



EXCELENȚA SA DOMNUL MIHAIL GHELMEGEANU
MINISTRU AL LUCRĂRILOR PUBLICE ȘI AL COMUNICAȚIILOR.



Defilarea Șefilor de gară în vechile uniforme

Inaugurarea de atunci, ca și întreaga operă de desăvârșire care a urmat, au fost tălmăcite prin cuvintele pe cari le rostea în 1869 primul ministru al țării și ministru de lucrări publice, Dimitrie Ghica, pe peronul gării Giurgiu:

„Gradul de civilizație al unui popor se măsoară prin numărul kilometrilor căilor lui „ferate”.

Astfel, primul sfetnic al Tronului se identifica în totul cu voința Capului Statului.

La Români, epocile de mare creație au corespuns totdeauna cu acțiunea strâns unită întemeiată pe dragoste și devotament, între Domnie și Popor.

Curând după primele începuturi făcute cu ajutorul îndrumării și a capitalului străin, Românii s'au arătat pregătiți pentru a prelua asupra Statului exploatarea și construirea întregii rețele de căi ferate, cu care țara a fost înzestrată în cursul anilor îndelungați de silință răbdătoare și rodnică.

Regii României au fost totdeauna mândri de eforturile încununare cu izbândă ale muncii și priceperii românești, pe care Ei au știut să le ocrotească, să le încurajeze, să le apere.

În analele căilor ferate române au rămas memorabile cuvintele Regelui Carol I rostite la 14 Octombrie 1881, la inaugurarea liniei Buzău—R. Sărat—Focșani—Mărășești, construită de Stat cu ingineri români.

„Sunt 12 ani—spunea primul Rege—de când „întâitul car de foc străbătea câmpurile frumoase, „holdele bogate ale României. Atunci nu se prevedea că în timp așa de scurt vom lucra și exploata singuri, prin propriile noastre mijloace, „drumurile de fier și că vom fi deplin stăpâni „ai acestei mari artere a civilizațiunii care a dat „un avânt neașteptat vieții noastre comerciale. „Iată succese strălucite, progrese însemnate dobândite prin noi înșine. Aceste mândre cuvinte „care împodobesc Coroana României, trebuie să „fie săpate în inima fiecărui român. Trebuie ca „ele să fie călăuza noastră, fiindcă ele ne vor da „târia în a învinge toate greutatețile, ele ne vor „da încredere în viitor”.

SIRE,

Asigurăm pe Majestatea Voastră că toate aceste mândre tradiții se păstrează cu sfințenie, așa cum o dovedesc lucrările care, sub Domnia Majestății Voastre, au înzestrat țara, în ani de mari greutateți, cu o rețea de 350 km de construcții noi de cale ferată.

În standurile pe cari le va străbate Majestatea Voastră, se oglindește munca de zeci de ani, sub un întreg aspect: de organizare, de personal și de perfecționare a materialului.

Organizarea căilor noastre ferate reprezintă astăzi o sinteză între principiile comerciale de administrare a întreprinderilor particulare și marile comandamente ale intereselor Statului și ale economiei naționale, care trebuiesc respectate și servite.



Defilarea șefilor de gardă în noile uniforme.



Alt aspect din defilarea șefilor de gardă în vechile uniforme.

La Călea Ferată prezidează concepția energetică a administrației de exploatare, descătușată de formalismul birocratic și înzestrată cu o acțiune neșovăelnică și rapidă în execuție.

Această organizare se sprijină pe devotamentul și disciplina neclintită a unui personal care a răspuns la toate chemările Țării, cu o energie nedesmințită și cu un desăvârșit elan patriotic.

Tinerile vlăstare, grupate în școli și organizațiuni de educație patriotică și de pregătire profesională, reprezintă chezașia zilei de mâine a acelor care urmează aceeași meserie ca a părinților lor.

În acest mediu se oțelesc sufletele oamenilor care mâine vor duce viața aspră și plină de răspunderi a personalului de linie și de exploatare.

Într-o epocă de tehnicitate ca aceea pe care o străbatem, problema perfecționării materialului capătă o importanță deosebită.

Inginerii și tehnicienii români au dovedit, prin pregătirea și capacitatea lor, că pot menține primul nostru serviciu de transporturi publice la înălțimea pe care au râvnit-o întemeietorii lui, și a progresului, care este o perfecțiune continuă.

Să trăiți, Majestate.

Trăiască Marele Voevod de Alba Iulia.

Trăiască Dinastia.

Apoi, distinșii oaspeți, șefii delegațiilor Administrațiilor de cale ferată europene, au avut

deosebita onoare să fie prezentați de d-l Director General Ion Macovei, M. S. Regelui, A. S. Regale Principelui Mihai, Mare Voevod de Alba Iulia și Principelui Paul al Greciei, după care Suveranul, cu întreaga suită, a început vizitarea expoziției.

La tabăra străjerilor, așezată în imediata vecinătate a Stadionului, au făcut primul popas.

Tabăra cuprinde 70 corturi în care au fost instalați străjerii cu comandanții lor.

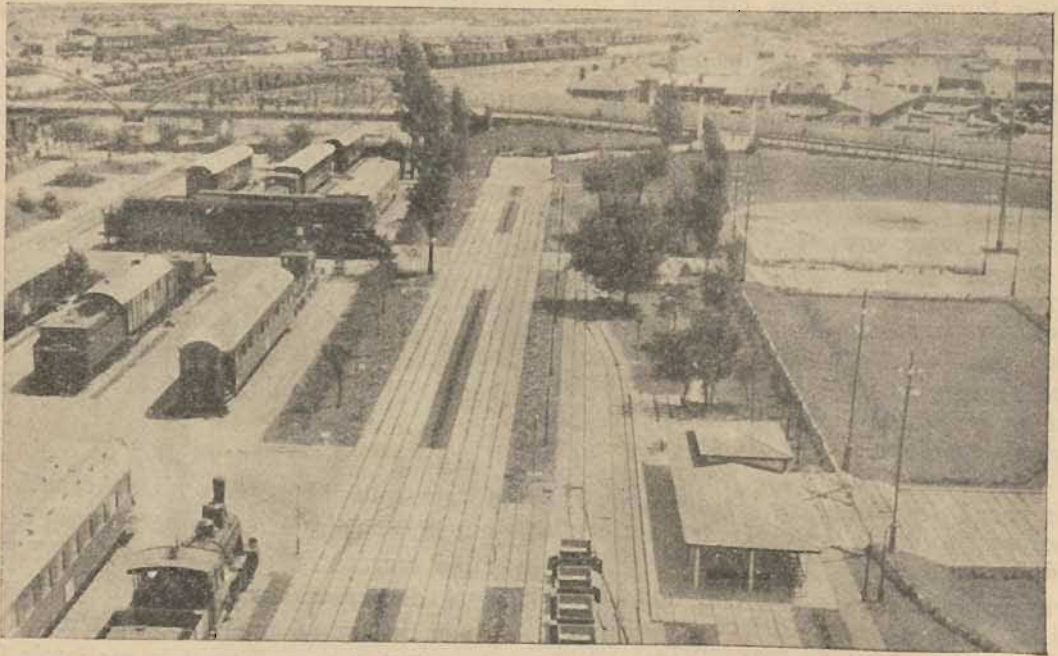
Străjerii sunt elevi meseriași C.F.R. veniți la serbările Ceferiadei din toate atelierile C.F.R. din țară.

Tabăra este „deservită” și de o stație de cale ferată, numită „Stadionul”. Această stație, în mărime naturală, este opera străjerilor C.F.R., fiind lucrată de ei în atelierile C.F.R. și montată demonstrativ pe terenul stadionului, tot de ei, în timpul record de 60 minute. Tot străjerii C.F.R. au construit în atelierile C.F.R. din București și trenul liliputan, care a făcut deliciul micilor vizitatori ai Ceferiadei. Acest tren în miniatură este format dintr-o locomotivă carenată (motor 50 cai putere) și din șapte vagoane, fiecare vagon putând transporta șase călători.

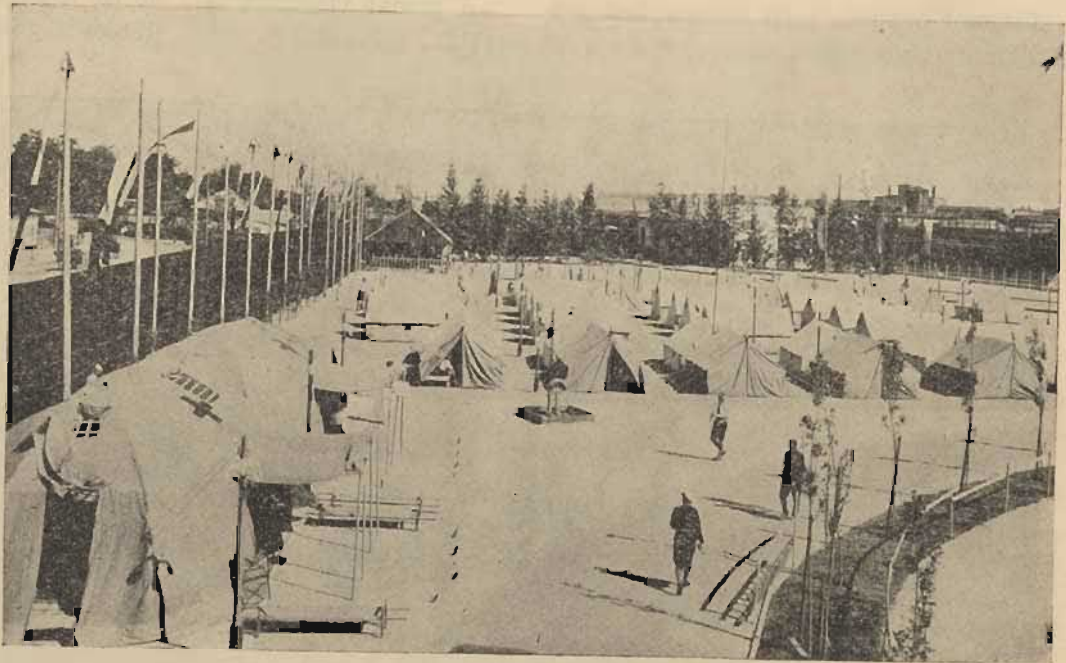
A urmat vizitarea sălii de tir a personalului C.F.R., instalată în aripa stângă a galeriei tri-



Defilarea personalului C.F.R.



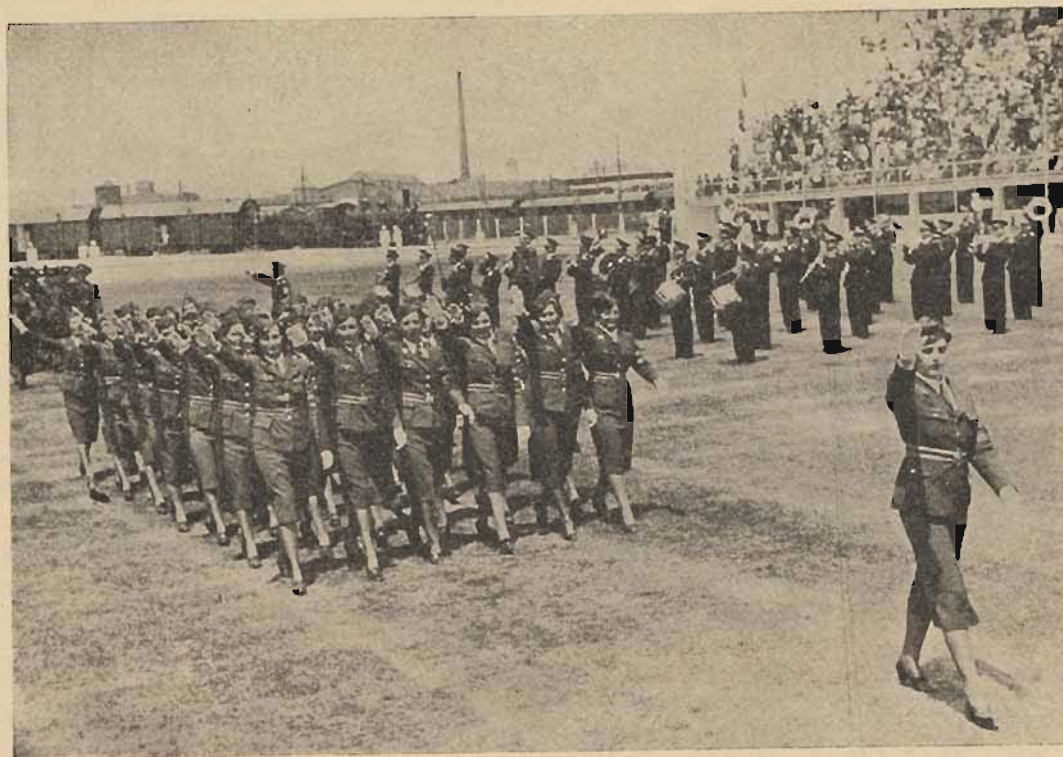
Vedere parțială a parcului de locomotive și vagoane din stadionul C.F.R.: în dreapta stația „Cuibuzorului” a liniei Iliputane.



Tabăra străjerilor din Stadionul C.F.R.

bunelor. Această sală este înzestrată cu câteva aparate de tir electric. Tot aici se găsește colecția secției de vânatoare a Asociației C.F.R., pe-

linii cu trafic ușor. Locomotiva, construită de firma *Henschel & Sohn, Cassel* a făcut serviciu la C.F.R. timp de 46 ani.



Defilarea personalului feminin dela Dir. O.A.P. C.F.R.

reții fiind împodobiti cu numeroase trofee și cu animale împaiate, de diferite specii, vâdate în țară.

Din această sală întreaga asistență a trecut în Muzeul C.F.R., inaugurat cu această ocazie și a cărui descriere o facem în altă parte.

Inalta asistență trece mai departe în imensul parc al stadionului, complet refăcut cu minunate plantații de flori, cu alei largi, acoperite cu plăci de beton și pietriș colorat, unde, pe șosele și pe linii ferate special construite, a fost expus următorul material rulant.

- a) autobusul *Austro Fiat* nr. 170, cu 25 locuri;
- b) autobusul *Mercedes* nr. 295, cu 21 locuri;
- c) autobusul *Renault* nr. 49, cu 21 locuri;
- d) camioneta *Mercedes* nr. 344 de 3 tone pentru transport de marfă pe șosele;
- e) camioneta *Ford* nr. 252 de 2 tone, pentru transport de coletărie la domiciliu;
- f) locomotiva 597, care este prima locomotivă din seria 597-680 pentru trenuri de marfă, pe

g) vagonul metalic *AAFLD* nr. 10014, pentru călători de clasa I, construit în 1928;

h) vagonul metalic *CALD* nr. 70192, pentru călători de clasa III-a, construit în 1936;

i) vagonul metalic *CALD* nr. 70275 pentru călători de clasa III construit în 1939;

j) locomotiva nr. 683 „*Tighina*”, care este una din cele opt locomotive comandate în *Anglia* de Societatea de Cale Ferată „*Cernavodă-Constanța*”, locomotivă construită de fabrica „*Bayer & Peacock*” *Manchester*,

k) vagonul R_C^{MW} nr. 830107, frigorifer pentru transporturi de carne;

l) vagonul *GMDDW* de marfă cu frână pentru toate trenurile de călători;

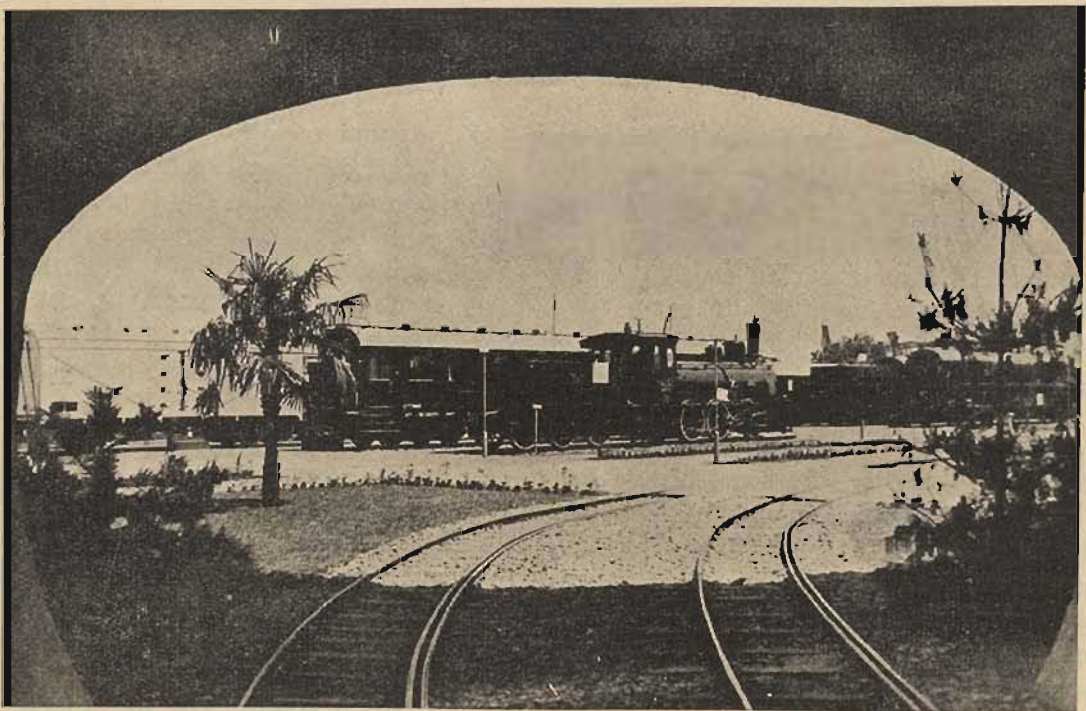
m) vagonul Y_P^W nr. 835002, pentru transport de pește viu;

n) vagonul metalic *OW* nr. 829065, pentru transport de păsări vii.

o) vagonul *W.A.G.* nr. 361, de apărare pasivă;



Un aspect al parcului de locomotive și vagoane expus în curtea Stadionului



Vederea parcului de locomotive și vagoane, văzută prin tunelul tremului Iliputan

p) locomotiva seria 1D2, nr. 142.057, construită în 1939, pentru trenuri rapide grele, 18 tone pe osie. Greutatea în serviciu 192,6 tone. Viteza 110 kilometri pe oră. Fabricată în România în uzinele „Malaxa”.

q) automotorul BC nr. 753 cu patru osii, aerodinamic, construit în țară în 1939. Motor 220 HP, comandă electro-dinamică.

r) vagonul sanitar nr. 212;

s) vagon de prim ajutor;

t) locomotiva Diesel de manevră D. 20 001 având 150 HP, construită în țară;

u) vagonul dinamometric nr. 500, care conține: un dinamometru hidraulic cu manometrele respective pentru măsurarea efortului la cârligul de tracțiune, un vitezometru înregistrator, două vitezometre simple, un înregistrator al distanței parcurse, un înregistrator de travaliu mecanic, un înregistrator de timp, un aparat pentru analiza gazelor și două pendule pentru stabilirea mișcărilor perturbatorii. Cu ajutorul acestor aparate se stabilesc toate caracteristicile locomotivei;

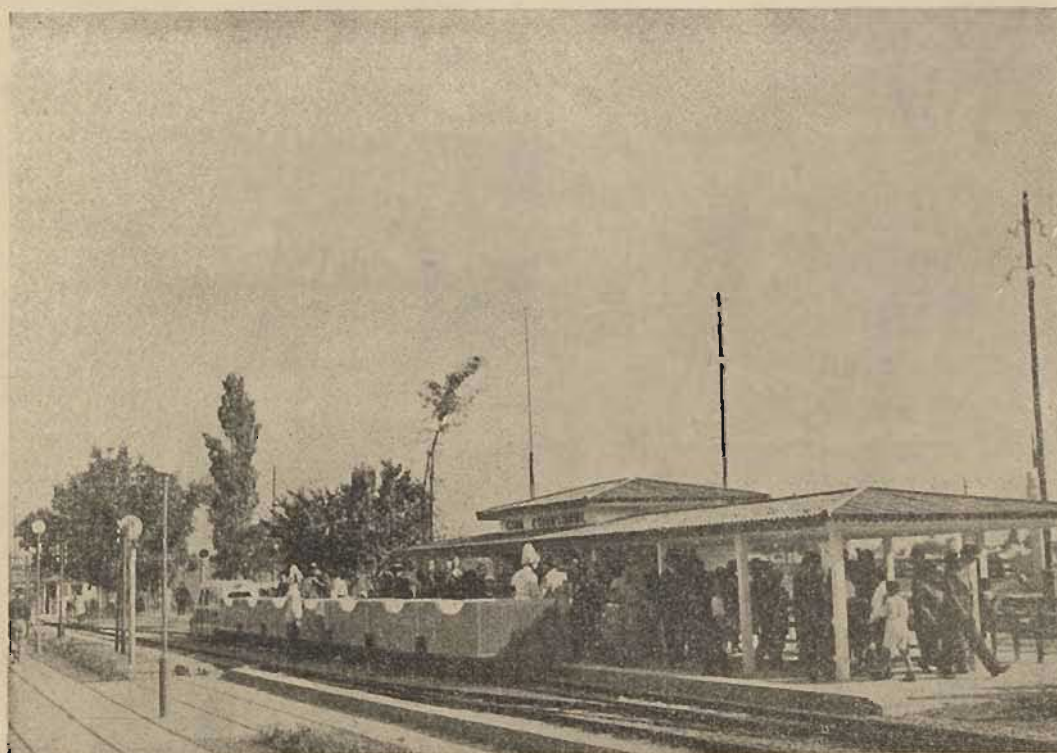
v) vagonul W.A.G. școală nr. 360 de apărare pasivă;

w) vagonul școală W.A.S. nr. 370, pentru re-viziile de vagoane;

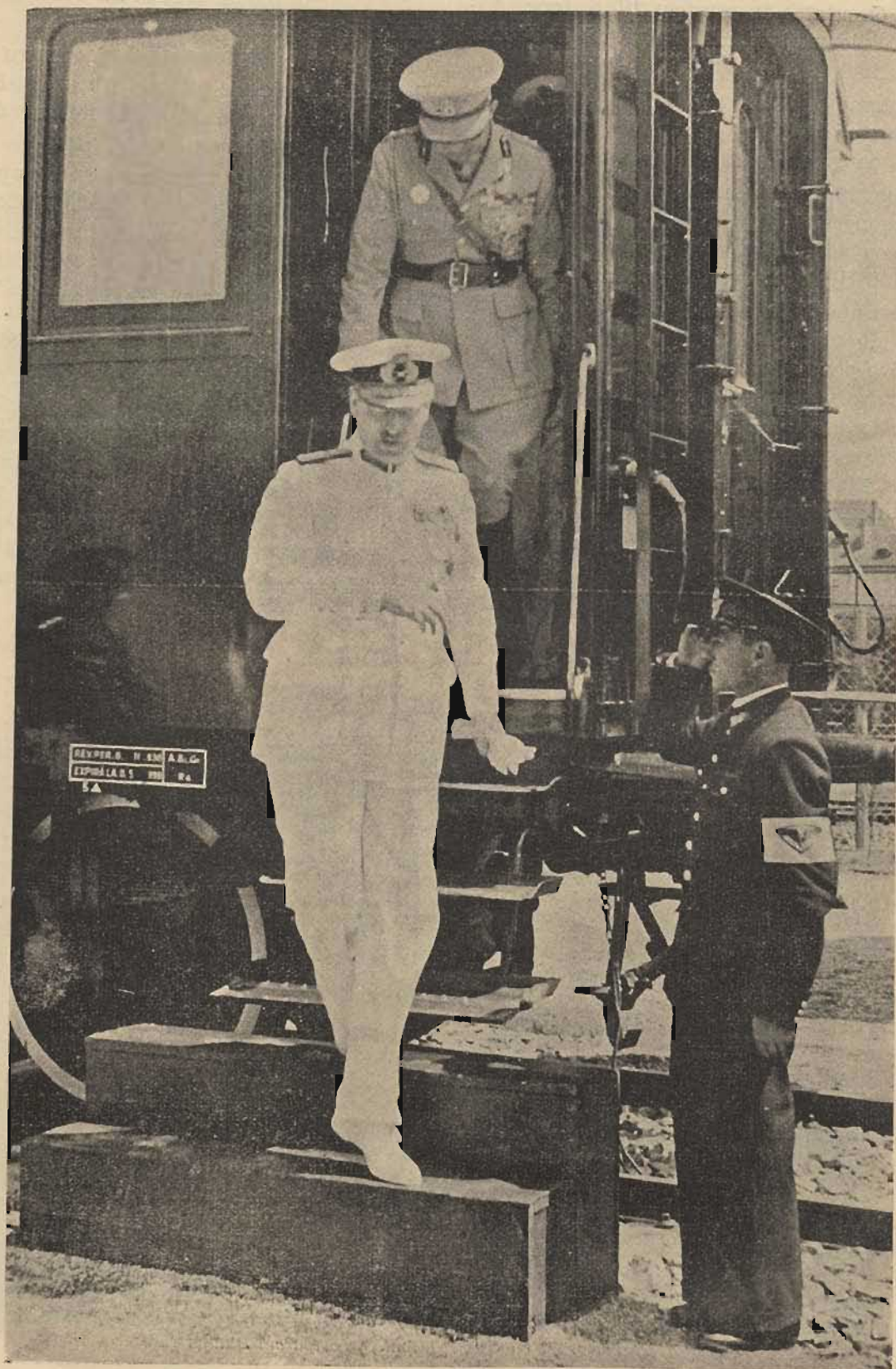
x) locomotiva Diesel-electrică, pentru trenurile rapide grele, de pe linia București-Brașov, una din locomotivele cele mai puternice din Europa (4 400 HP), fabricație Sulzer.

y) automotorul aerodinamic cu opt osii, 2×220 HP, construit în țară în 1937. Comandă electrică-pneumatică, comună pentru ambele motoare. Acest automotor a fost retras din circulație spre a fi expus, după un parcurs de 170 700 kilometri, pentru automotorul nr. 1002 respectiv 160 381 km, pentru automotorul 1005.

z) vagonul metalic de dormit de ultimul tip, 3820, construit în 1939 în uzinele Nivelles-Belgia tip Y cu 11 compartimente, 22 locuri. Fiecare cabină poate fi amenajată cu un singur pat sau două paturi. Compartimentele au între ele uși care pot fi deschise spre a se forma un salonaș. Paturile sunt mai largi și mai confortabile decât cele obișnuite. Locul pentru bagaje



Stația „Cubășoru” cu trenul liliputan din parcul Stadionului.



M. S. Regele Carol II-lea și A.S.R. Prințul Paul al Greciei vizitând parcul de vagoane și locomotive expus în curtea Stadionului C.F.R.

este sporit. Un mic oficiu servește pentru prepararea băuturilor și a consumațiilor calde, etc. Este prevăzut de asemenea un răcitor pentru băuturi. Ușile dela intrări și dela toalete se închid automat. În interior vagonul este căptușit cu lemn. Pardoseala este acoperită cu covor plușat de culoare roșie.

În spatele porții nr. 1 a stadionului, în zece corturi mari, a fost instalată tabăra străjerilor O. A. P. C. F. R. formată din elevii școalelor C. F. R.

Viața în tabără, disciplina și metodele de educarea tineretului, regimul sub care se oțelesc noile caractere ale generației de mâine au făcut o frumoasă impresie asupra vizitatorilor.

Înalta asistență s'a îndreptat apoi către standurile propriu zise ale expoziției Ceferiadei, standuri așezate în ordine, câte unul pentru

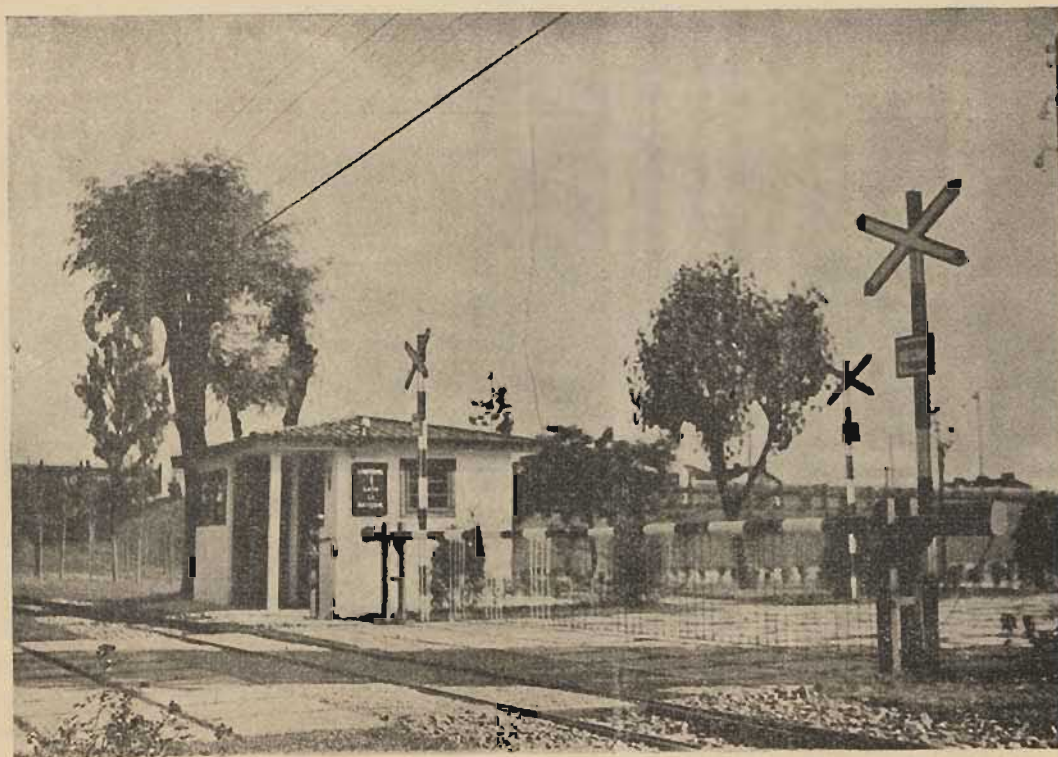
fiecare din Direcțiile C.F.R., așa cum se va vedea din descrierea ce urmează.

În timpul cât M. S. Regele cu întreaga suită a binevoit să viziteze standurile, pe terenul sportiv al stadionului a avut loc producția străjerilor C. F. R.

Mișcările grele de ansamblu executate într'un ritm impecabil, jocurile naționale și „strigările” au stârnit entuziasmul miilor de spectatori, care au răsplătit pe executanți cu îndelungate aplauze.

După înapoierea în tribună a M. S. Regelui și a întregii suite a început, conform programului stabilit, defilarea materialului rulant.

Prin difuzoarele instalate în turnul stadionului s'au dat explicațiile necesare, în timp ce, pe o linie special construită, încep să curgă trenurile, vizibile prin partea rămasă neclădită din stadion.



Cantonul de la trecerea de nivel a trenului Iliputan.

De unde vin și unde se duc aceste trenuri, cari ating tangențial Stadionul și apoi dispar din vederea spectatorilor?

Unul după altul ele se urmează pe aceeași linie, mergând în aceeași viteză la câțiva metri unul de altul, sfidând toate regulamentele Mișcării.

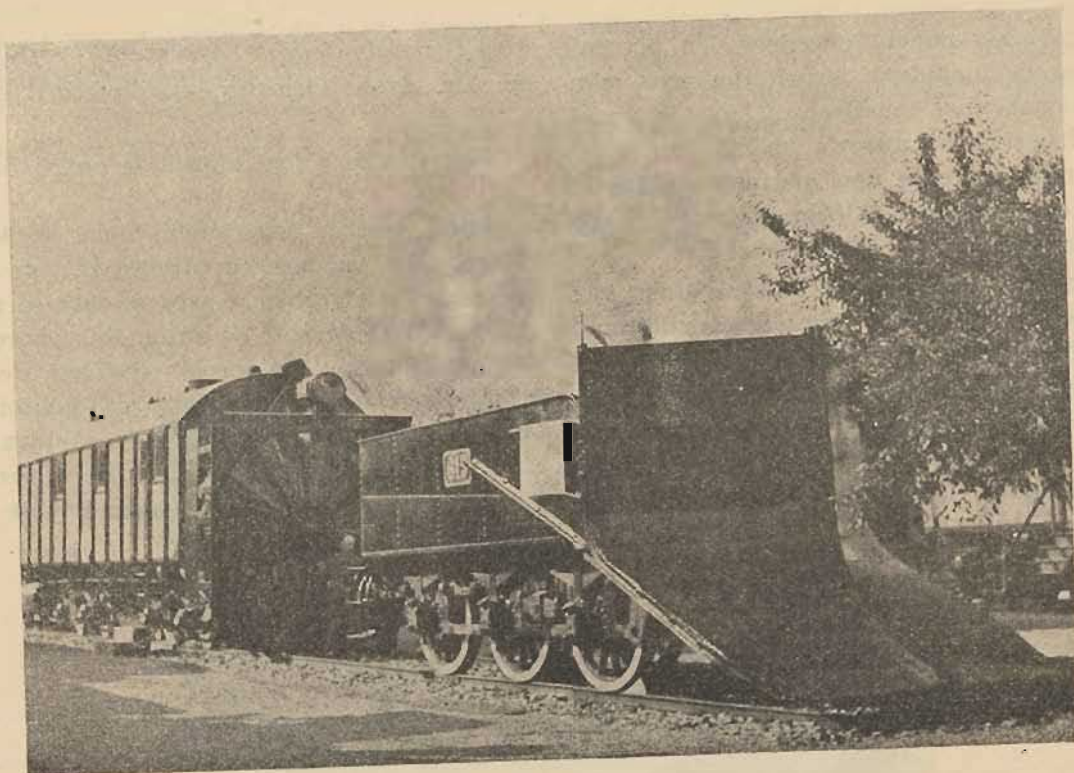
De pe înălțimea Stadionului ele par un joc electric pentru copii, așezat într'o imensă vitrină și aproape că aștepți să vezi profilându-se lângă ele silueta fantastică a unui Moș Crăciun.

Fiecare tren constituie o nouă surpriză și provoacă un nou murmur de admirație în mulțimea miilor de spectatori.

Iată vechiul tren al lui Vodă Carol, cu șeful de tren cu mustăți albe și redingotă lungă albastră; iată trenul Regelui Ferdinand și al Reginei Maria! In zadar miile de oameni așteaptă să vadă la geam chipul Regelui și cel al Reginei din povești, — dar trenul trece sub ochii umeziți ai spectatorilor fără de Stăpâna lui, — cum trecea, după moartea Reginei, la defilările de 10 Mai, calul cu culorile regești fără cea mai mândră dintre Domnițe.



Automotorul aerodinamic Malaxa.



Plugurile de zăpadă.

Iată trenurile de altădată:

a) primul tren care a circulat în România între București-Giurgiu în anul 1869, tren în care a călătorit Regele Carol I;

b) trenul în care și-au făcut intrarea triumfală în București, prin gara Mogoșoaia, Regele Ferdinand și Regina Maria;

c) prima locomotivă fabricată în România;

Iată acum materialul rulant de sub domnia Majestății Sale Regelui Carol II:

d) tren de persoane;

e) tren accelerat;

f) tren rapid;

g) trenuri automotoare;

h) tren rapid de coletărie;

i) tren de marfă;

k) tren petrolifer;

l) tren macara;

m) tren plug de zăpadă;

n) tren sanitar;

o) tren automotor sanitar;

p) tren baie;

r) tren brutărie;

În timpul defilării trenului brutărie, d-l inginer Inspector General Ion Macovei, Director General C.F.R., a oferit Suveranului tradiționala pâine și sare. Pânea eșise caldă din brutăria vagonului, cu câteva minute mai înainte.

Defilarea vagoanelor și locomotivelor ce aparțineau trecutului, în comparație cu a celor din timpul de azi, în splendida lor rânduire, varietatea realizărilor tehnice ale industriei autohtone, au vădit, printr'un edificator contrast, puterea creatoare a poporului nostru și evoluția în timp a Căilor Ferate Române.

Pentru prima oară marele public a luat cunoștință de materialul rulant special al Căilor Ferate Române și nu mică a fost mirarea celor două zeci mii de spectatori când au putut constata că țara noastră este atât de bine înzes-

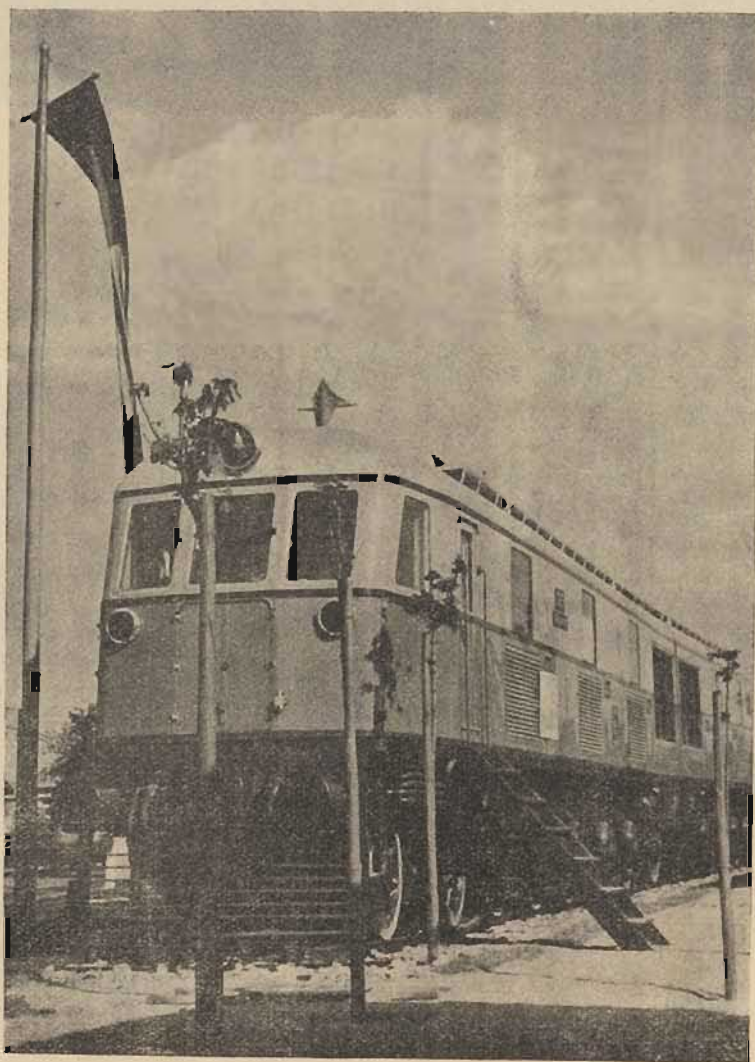
trată din acest punct de vedere. Un puternic sentiment de încredere, isvorît din acea mândrie națională care constituie rațiunea supremă, flutură în privirile tuturor și un imbold spontan pentru recunoașterea unei perfecte organizări a făcut ca simultan o fâlfâire de brațe să pornească un ropot de aplauze prelungite.

În timp ce avioanele C.F.R. străbăteau văzduhul, pe terenul stadionului a urmat defilarea personalului C.F.R., în formația arătată în prima parte a acestei dări de seamă, având însă de data aceasta în frunte pe dl Inginer Inspector General *Ion Mucovei*, Director General C.F.R., urmat în linia a doua de d-nii: Ingineri Inspec-

tori Generali *George Panaitopol*, *Traian Pârvu* și Dr. *Aron Pușcariu*, subdirectori generali C. F. R.

Festivitatea a luat sfârșit la orele 13.

După plecarea Suveranului lumea se ridică să plece. Dar evacuarea a câtorva zeci de mii de persoane e o problemă grea și care se rezolvă în timp. Câteva sute de automobile, parcate pe străzile laterale ale șoselei *Giulești* defilează rând pe rând pentru a îmbarca notabilitățile ce luaseră parte la festivitate. În căldura soarelui de vară puhoiul de oameni se revarsă pe toate eșirile Stadionului, apucând spre oraș.

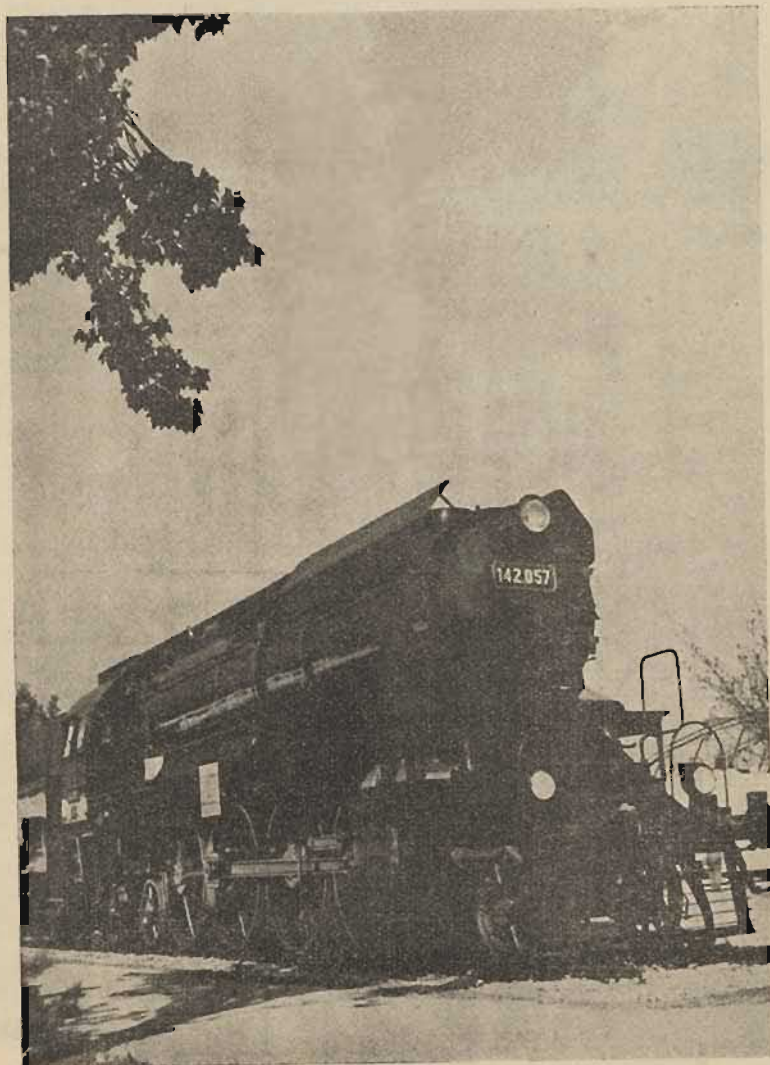


Locomotiva Diesel-electrică „Sulzer”, construcție elvețiană, expusă în Stadionul C.F.R.

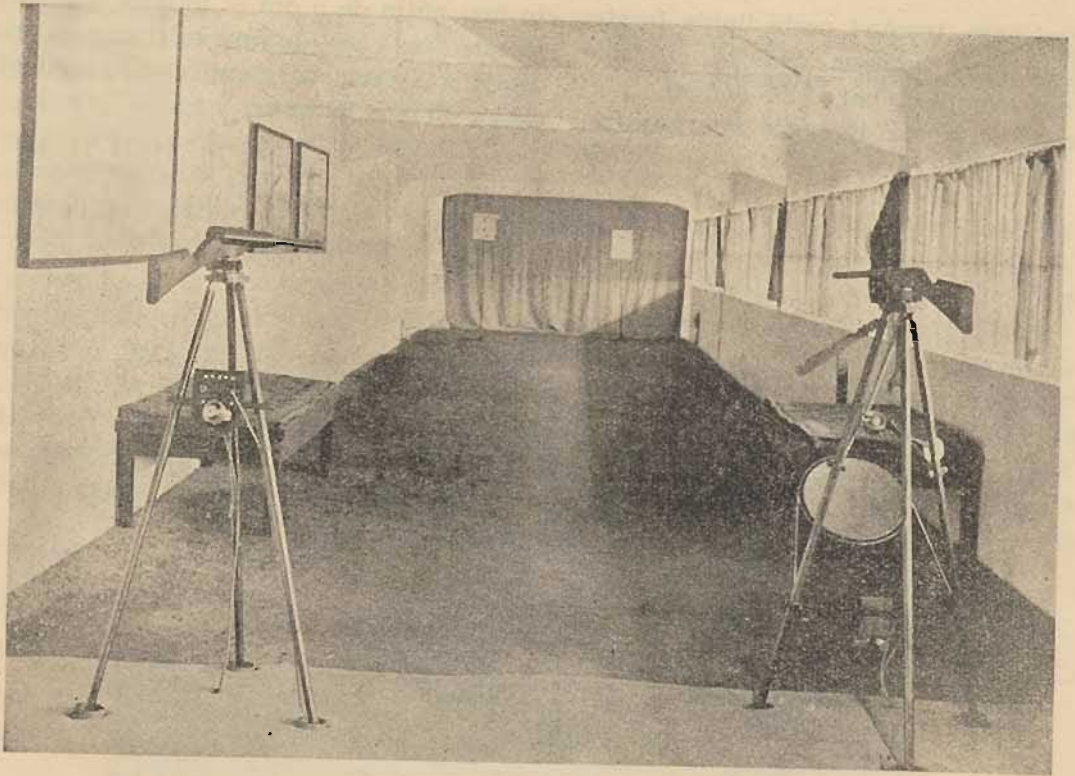
Podul *Grant* care, trecând peste liniile ferate, face legătura între șoseaua *Giulești* și calea *Griviței*, este complet barat de pietoni.

Dar încetul cu încetul lucrurile se aranjează.

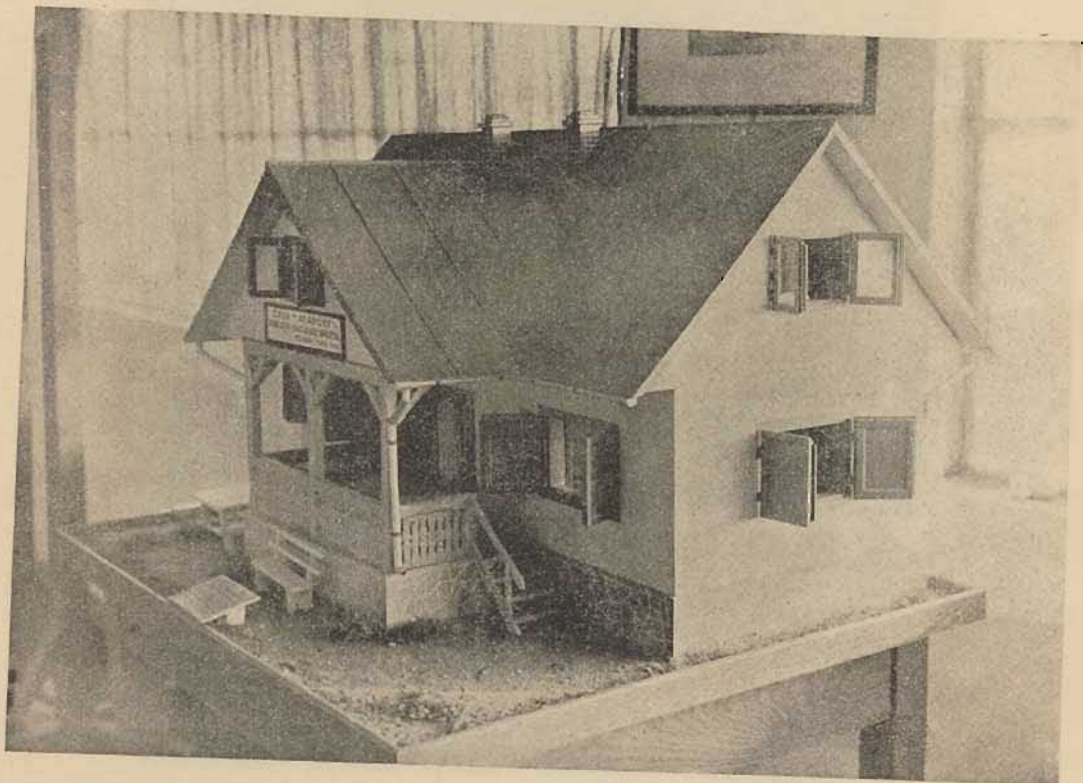
În mai puțin de o oră și ultimul spectator era plecat către casă, ducând cu sine amintirea neuitată a acestei mărețe și unice manifestări a Căilor Ferate Române.



Locomotiva Malaza, tip 1-D-2, pentru trenuri rapide, construcție 1939.



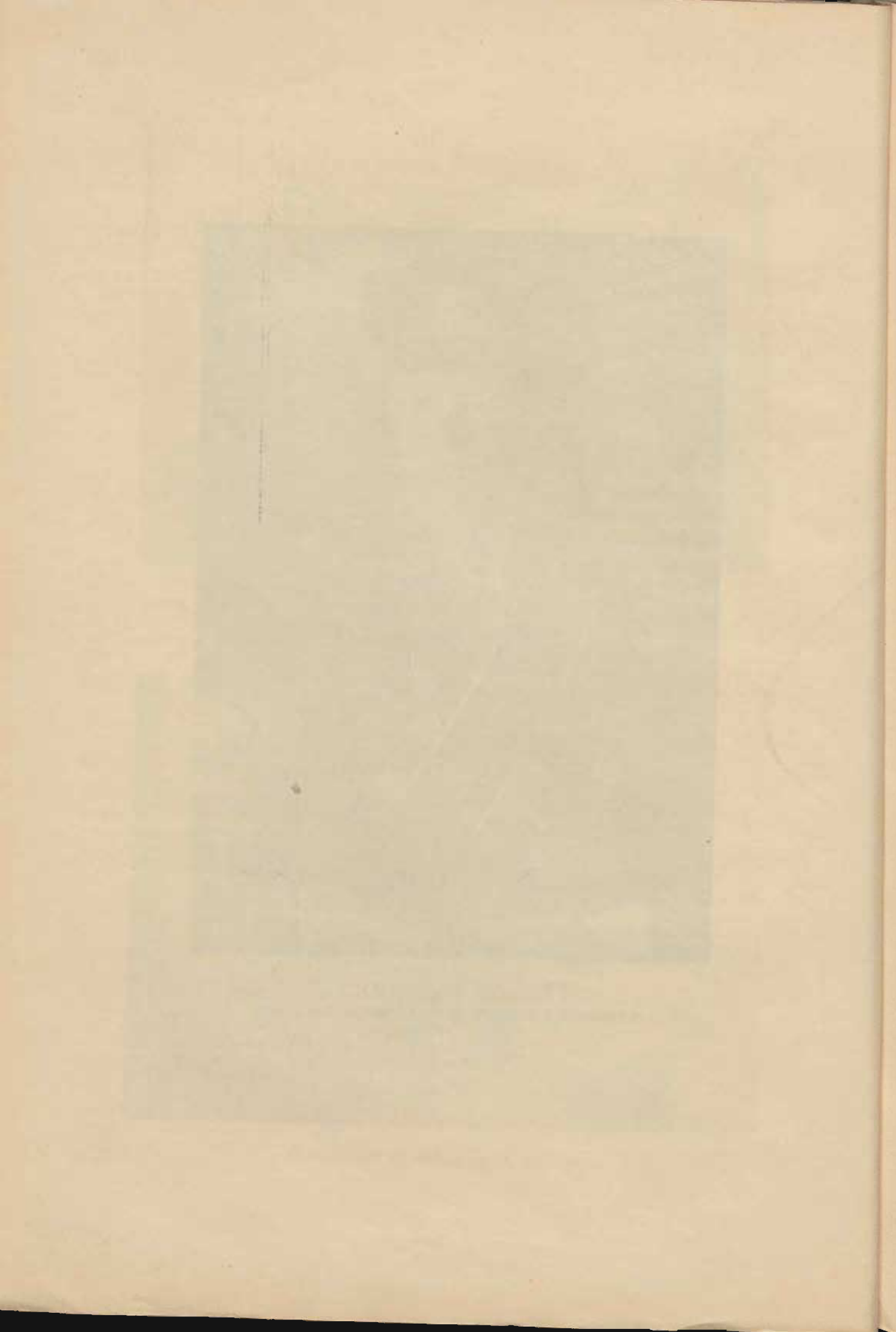
Sala de tir electric a personalului C.F.R. din stadionul Giulesti.



Macheta Casei de Adăpost C.F.R. din Nudăș.



ION GR. PERIȚEANU
PREȘEDINTELE CONSILIULUI DE ADMINISTRAȚIE C. F. R.



Dejunul oferit de Administrația C. F. R. în onoarea vizitatorilor străini

În ziua de 10 Iunie 1939, la orele 13.30, în saloanele restaurantului *Athénée-Palace*, Administrația C.F.R. a oferit un dejun în onoarea vizitatorilor străini, reprezentanți ai căilor ferate europene, care au onorat cu prezența lor serbările aniversării celor 70 de ani de existență a Căilor Ferate Române și Serbările Ceferiadei din acest an.

A fost un minunat prilej de apropiere, — dând în acelaș timp ocazia factorilor de conducere ai Administrației noastre să poată mulțumi distinșilor oaspeți care, făcând fiecare un drum foarte lung, au acceptat invitațiile trimise. Li s'a oferit totodată acestor invitați posibilitatea de a-și împărtăși impresiile despre Țara noastră și despre organizarea Căilor Ferate Române.

În afară de invitații străini și membrii de familie ce i-au însoțit, menționați în prima parte a dării noastre de seamă, au mai luat parte la acest dejun:

Excelența Sa domnul Ministru al Lucrărilor Publice și al Comunicațiilor și doamna *Mihail Ghelemegeanu*, dl inginer *Al. Bunescu*, secretar general la acelaș departament, d-na și d-l inginer inspector general *G. Nicolau*, Președintele Consiliului Tehnic Superior, d-na și d-l *I. Gr. Periețeanu*, Președintele Consiliului de Administrație C.F.R., d-na și d-l General *Mihail Ionescu*, senator, d-na și d-l *C. Boroș*, d-na și d-l *Al. Alexandrin*, d-na și d-l *I. Marian*, d-na și d-l *N. Dănăilă*, d-na și d-l *I. Valuță*, d-l *A. Georgescu*, d-na și d-l *Grigore Oghină*, d-na și d-l General *Jak Popescu*, membri în Consiliul de Administrație C.F.R., d-na și d-l *N. Miclescu*, Comisar al Guvernului, d-na și d-l inginer inspector general *Ion Macovei*, director general C.F.R., d-na și d-l *Henri Vogtberg*, director general O.A.P. C.F.R., d-na și d-l inginer inspector general *George Panaitopol*, subdirector general C.F.R., d-na și d-l inginer inspector general *Traian Pârnu*, subdirector general C.F.R., d-na și d-l dr. *A. Pușcariu*, subdirector general C.F.R., d-na și d-l dr. *N. Andronescu*, subdirector general O.A.P. C.F.R., d-na și d-l *I. Șoneriu*, consilier juridic, d-l inginer inspector general *Al. Russ*, inspector general de control C.F.R., d-l inginer inspector general *Codreanu Bossie Niculae*, inspector general regional C.F.R., d-l *Constantin Chiriceanu*, inspector general de control C.F.R., d-na și d-l inginer șef *Mihail Ciolan*, inspector general de control, d-na și d-l inginer *Ispăvanicu Gheorghe*, inspector general regional C.F.R., d-na și d-l *I. Istrati*, reprezentantul Companiei de wagons-lits București, d-nii ingineri inspectori generali *I. Hălăuceanu*, *Ioan Balinschi*, d-nele și d-nii ingineri inspectori generali, *Ion Beleş*, *Th. Athanasescu*, *C. Păunescu*, *Ion Hossu*, *P. Vercescu*, *Al. Zarișopol*, *Ștefan Miclescu*, *Ioan I.*

Apostolescu, d-nele și d-nii dr. *N. Demetriad*, av. *I. Carianopol*, *Chr. Nicolau*, directori C. F. R., d-l inginer inspector general *I. Tomescu* și d-l *A. Devechi*, directori O.A.P. C.F.R., d-na și d-l *C. Ghimuz*, Șeful Serviciului Școalelor Profesionale C.F.R., d-nele și d-nii ingineri șefi *P. Drocan* și *Virgil Ionescu*, șefi de serviciu C.F.R., d-nii ingineri *Șt. Mavrodin* și *I. Mitran*, d-ra arhitect *Maria Cotescu*, d-nii arhitecți *Dumitrescu Gheorghe*, *T. Săulescu*, *Nedelescu*, d-na și d-l *I. Constantinescu*, director de cabinet *M. Comunicațiilor*, d-nele și d-nii ingineri *Al. Visarion* și *C. Ciordănescu*, d-l inginer *N. Zotta*, d-nii *M. Florescu* și *D. Vasiliu* din Ministerul Lucrărilor Publice și al Comunicațiilor.

D-l I. Gr. Periețeanu Președintele Consiliului de Administrație C.F.R., a ținut cu această ocazie, următoarea cuvântare în care v'bra tot sufletul său de poet și de om de drept:

Domnilor,

La această agapă festivă, care a strâns în jurul unei înflorite mese atâția iluștri oaspeți străini, netăgăduite competențe tehnice și administrative, alături de cei mai eminenti dintre specialiștii români, ar fi din parte-mi, ca jurist, o hazardată încercare să relev ez evoluția și activitatea drumului de fier în România, care culminează în expoziția retrospectivă a Ceferiadei, cu atâta râvnă și pricepere organizată.

Pot însă aduce eminentilor specialiști aici prezenți, elogiul pe care îl conține istorica diferență dintre locomotivă, săgeata ce 'nvăpăiază șinele moderne, și patriarhala și poetica diligență care pentru noi, Români, rămâne în deosebi memorabilă, căci o caleașcă a adus, acum șaptezeci și trei de ani, în 1866, pe teritoriul Principatelor Române, augustul noroc concretizat în persoana primului Prinț Domnitor, sosit pentru a deveni, cincisprezece ani mai târziu Regele Carol I, creatorul veneratei noastre Dinastii.

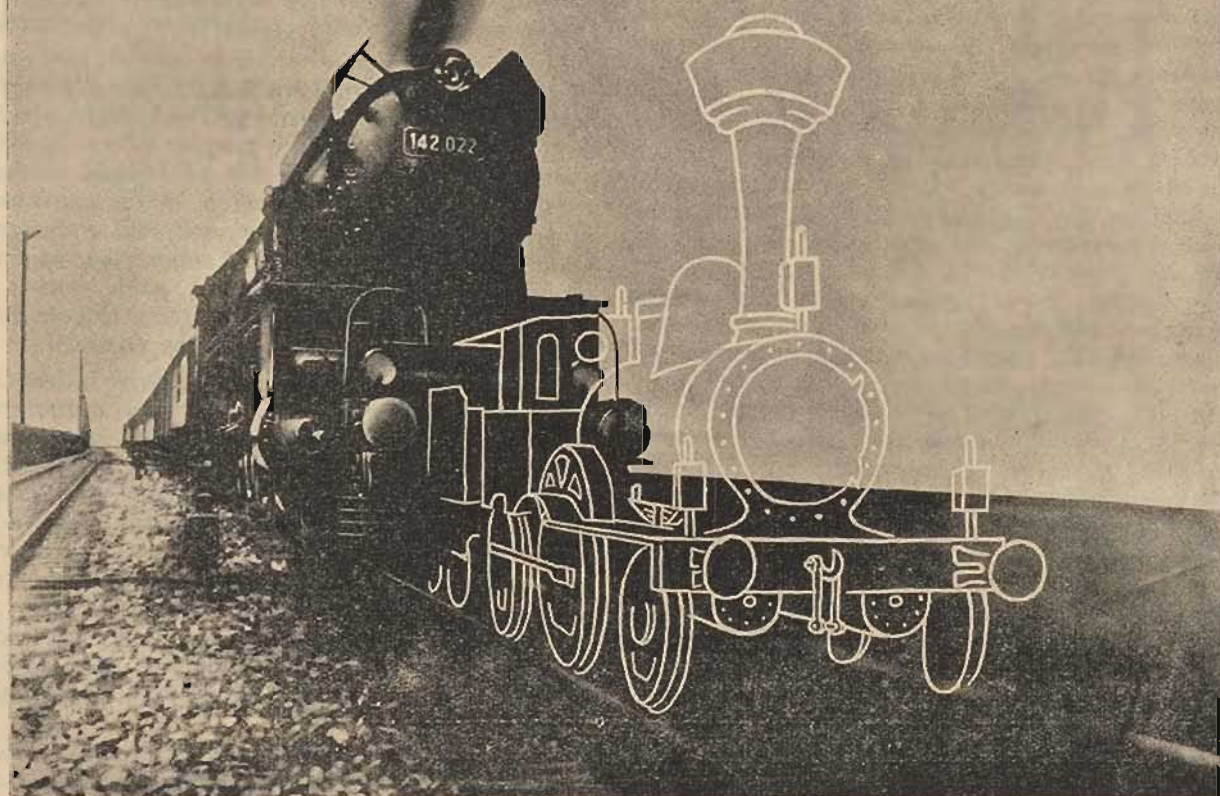
O atare sugestivă comparație, după îndreptățita părere a profesorului Josserand, caracterizează și desparte două epoci, mult mai bine decât ar putea-o face operele literare și artistice. Spre mândria celor ce s'au devotat problemei transporturilor, ea desfășoară înaintea ochilor noștri minunățiile științei, cari mai presus ca arta, modifică condițiile vieții; căci transportul e un schimb; e însăși viața, viața indivizilor și viața popoarelor și poți fără temeritate pretinde să profetizezi asupra activității ca și a socialității unei țări, după intensitatea funcțiunei sale circulatorii.

Căi ferate! Ce cuvinte magice și de ce aureolă sunt înconjurate, când ne apar ca sinonime de civilizație, de progres și de fraternitate!

CAILE FERATE ROMANE

1869

1939





*George Panaitopol
Inginer Inspector General
Subdirector General C.F.R.*

De civilizație și progres! Pe care le evidențiază imensa rețea feroviară ce împânzește continentele și pe care atât de plastic le evocă acum Cereziada, această simbolică încununare a unor remarcabile sfertări, stăruitor și rodnic continuuate sub trei glorioase domnii.

De înfrățire! Pe care o omagiem, cu deosebită satisfacție și grațitudine, la masa de astăzi, ridicând paharul nostru în sănătatea Dv., distinși reprezentanți ai națiunilor ce au onorat cu prezența lor aniversarea căilor ferate române.

După aceasta, luând cuvântul, dl inginer inspector general Ion Macovei, director general C.F.R., D-sa face o admirabilă evocare retrospectivă a evoluției căilor noastre ferate, dela primele lor începuturi până în prezent:

Cu sufletul plin de grațitudine față de opera predecesorilor noștri, actuala administrație a Căilor Ferate Române urează valoroșilor săi confrăți profesionali veniți din străinătate, tradiționalul bun venit.

Am zis confrăți pentru că, cu toată separațiunea geografică, noi colaborăm printr'un acelaș mijloc: Calea Ferată, pentru realizarea unui acelaș scop important: transportul.

Necesități similare ne-au pus adesea în contact direct, deci ne cunoaștem, și zelul comun de a servi interesele generale ne-a apropiat în mod natural și prietenesc.

Și nu este nici o conferință, nici un congres, nici îndeplinirea vreunei datorii profesionale care ne-a adunat azi pe toți împreună. Este o împrejurare cu totul distinctă care a determinat binevoitoarea Dvs. atențiune, făcându-vă să răspundeți, cu atâta amabilitate, invitației noastre.

Ați venit pentru a sărbători împreună cu noi cei 70 ani de existență ai Căilor Ferate Române; ați venit pentru a cinsti, cu prezența Dv. șapte decenii de necurmată și rodnică activitate, desfășurată în slujba unui ideal comun.

Mulți s'au putut întreba de ce sărbătorim 70 ani de existență a unei opere atât de importante, când asemenea aniversări se fac de obicei la 100 ani: sărbătoarea de azi este urmarea aniversării centenarului nașterii Regelui Carol I, din a cărui domnească inițiativă s'a așternut pe țările noastre întâia șină de oțel și a fluierat prima locomotivă.

Și la o sărbătoare ca aceasta, datori suntem să proslăvim pe toți cei care au contribuit la propășirea Căii Ferate și tehnicei românești.

Primul Rege al țării, Carol I, este Cel care a dat impuls construcției feroviare; Ferdinand I, Cel Loial, a întreprins patrimoniul moștenit, iar Majestatea Sa Regele Carol al II-lea a asigurat acestui patrimoniu propășirea măreață de acum.

Acestei opere și-a închinat întreaga-i putere de muncă marea familie ceferistă, depunând într'însa o bună parte din sufletul ei; căci într'un atare vast și arid domeniu, mai mult decât ori-

unde, unitatea spirituală și convergența eforturilor ating nebănuite înălțimi.

Cu toate că ia noi construcția căilor ferate a început cu 30 ani mai târziu decât la alte administrațiuni din Europa, cu toate că condițiunile economice și tehnice erau foarte defavorabile la noi față de alte părți, putem totuși afirma, fără prezumțiozitate, că cei 30 ani de întârziere au fost în întregime recuperați de noi, atât în ceea ce privește extinderea rețelei, cât și utilizarea tehnic și organizarea în general.

Cu toate aceste, nu este fără interes să arătăm, prin câteva exemple, care era situația transporturilor, în părțile noastre, înainte de construirea căilor ferate și care a fost progresul obținut de atunci încoace în evoluția lor.

Paul din Alep care a însoțit pe Patriarhul Antiohiei într'un voiaj în Rusia, pela 1650, declară că drumul lui între Iași și Galați a fost mai iute ca sborul unei păsări; Lady Craven arăta, prin 1786, că ajungând în Muntenia, a găsit toate mijloacele necesare de transport, totul gata pentru serviciul său și a sburat, nu a călătorit; în sfârșit un alt călător, un englez, Wilkinson, constata la rândul său, prin 1821, că în cele două Principate se putea călători mai repede decât în orice altă țară.

Totuși mărturiile mai sigure ne fac să credem că situația nu era tocmai atât de fericită.

Astfel, fostul ministru Ion Ghica, om de știință și scriitor, spune în amintirile sale că o călătorie dela București la Iași l-a costat 800 lei vechi în afară de 5 zile de osteneală, de suferință și de necazuri.

Azi, cu echivalentul acestei sume și într'un timp egal oricine poate călători dela București până la Paris și înapoi în clasa I și în vagon de dormit, cu o oboseală minimă, fără nici o suferință și fără nici un necaz.

În 1866 Principele Carol, viitorul Rege Carol I, puțin satisfăcut de călătoria efectuată timp de 5 zile, cu diligență, dela Turnu Severin la București, (370 km) declară solemn că nu va părăsi țara pentru a merge în străinătate decât în momentul când va întrebuița un tren românesc.

La acea dată călătoria Suveranului se făcea cu aceeași viteză cu care, acum 2000 de ani, în marșul lui furtunos, Cezar ajunsese din inima Galiei la Roma.

În 100 de ani de existență Căile Ferate au redus la mai puțin de $\frac{1}{10}$ durata parcurșurilor, fără să mai vorbim de celelalte condițiuni de siguranță și confort, în care se poate călători azi.

În 70 ani de existență, căile noastre ferate au realizat și ele acelaș miracol.

Aceste performanțe se datoresc faptului că, numai cu 30 ani înainte de voiajul Principei, o locomotivă engleză izbutea să se deplaseze cu o viteză încă nevisată de mințea omenească realizând 70 km pe oră.

Construcția locomotivei, una din cele mai sublime creații ale minții omenești, a cărei valoare



Traian Pârvu
Inginer Inspector General
Subdirector General C.F.R.

absolută nu o mai putem pe deplin stabili azi, copleșiți de progresul tehnic al ultimelor decenii, era menită să revoluționeze aspectul economic, ca și pe cel politic al globului.

Locomotiva cu vapori a rămas încă stăpâna globului. Cei ce socotesc că epoca ei a trecut n'ar fi în stare să indice un alt mijloc de transport care să-și construiască și să-și întrețină singur drumurile, și ceva mai mult, exploatarea lui să dea și beneficii.

Pe când autovehiculul este un mijloc de transport individual iar avionul este mijlocul de a transporta rapid greutatea mică, mijlocul absolut sigur de transport general este și rămâne, pentru un timp imprevizibil, calea ferată.

De altfel, așa cum a afirmat de curând un șef de stat, într'o împrejurare analoagă celei de azi, putem prea bine să ne imaginăm viața modernă fără avioane și fără automobile, dar nu ne-o putem închipui fără căi ferate.

Locomotiva dela Darlington, care nu putea remorca decât un tren de 90 tone, a devenit locomotiva modernă, cu 4, 5, 6 și chiar 7 osii cuplate, desvoltând o putere care depășește cu mult 3000 cai, remorcând trenuri de peste 1000 tone greutate, circulând cu viteze care pot ajunge și la 200 km pe oră.

Când Dinicu Golescu, boier muntean, aducea la cunoștință conașionalilor săi că „în țările Apusului sunt căruțe care umblă singure pe șine, fiind mânate de aburii ce fierb într'un cazan”, pușini se puteau gândi, în țara românească, acum 70 ani, că vom avea și noi căruțele noastre care să umble singure pe șine.

Marele Rege Carol I îi revine meritul de a fi inspirat construirea drumurilor și a vehiculelor necesare, care sunt origina Căilor noastre Ferate și a trenurilor de azi. El și-a dat seama, și a declarat aceasta miniștrilor săi, că unirea dintre cele două Principate nu va fi efectivă decât atunci când aceste două provincii vor fi legate între ele printr'o Cale Ferată. Căile Ferate trebuiau să fie rețeaua Uniunii Naționale la noi ca și aiurea, tot astfel dupăcum, în anii care au urmat, ele aveau să făurească drumul înțelegerii reciproce și a unității poporului.

Pentru crearea acestor trăsături de unire, ca și pentru construirea celorlalte linii ferate, enorme greutatea se ridicau de pretutindeni, mai ales într'o țară lipsită de industrie și unde totul trebuia cumpărat din afară, începând cu concepția tehnică și sfârșind cu ultimul bulon de locomotivă.

Totuși, în 1869, Regele Carol I a putut inaugura prima linie ferată de 80 km lungime, linia București—Giurgiu. Acestea i-au urmat în curând altele, într'un ritm din ce în ce mai accentuat, încât în 1906 statul român posedă 3180 km de cale ferată, ajungându-se în 1916 la o rețea feroviară de aproape 3700 km, iar după

război, în 1918 prin anexarea vechilor provincii românești, la 11 000 km de linie.

Nu vom mai insista asupra evoluției recente a căilor noastre ferate. Să-mi permiteți însă să menționez un lucru, cu care ne mândrim:

Intrați mai târziu în concertul tehnicii construcției de căi ferate, am fost, natural, în situația de a ne lăsa inițiați de inginerii pricepuți ai Occidentului. Concesiunea construcției București—Giurgiu a avut-o englezul John Trevor Barklay; concesiunea altor două artere principale s'a dat la alte două companii germane; directorul tehnic al primei noastre linii ferate a fost francezul Dubois. Într'un timp destul de scurt—10 ani—guvernele românești făcuseră experiența costisitoare a construcțiilor de linii ferate prin concesionare. Datorită voinței Regelui Carol I, România a început să intre treptat în posesia liniilor ferate, construite de aceștia, executând apoi lucrări în regie și substituind, puțin câte puțin, munca românească celei străine.

Pentru construcția liniilor de mai târziu s'a recurs la experiența câștigată în acest timp de inginerii români. Amintim numele lui Anghel Saligny, constructorul podului dela Cernavodă până nu de mult cel mai mare pod metalic din lume.

Într'un interval de timp atât de scurt, în măsura în care industrializarea țării creștea, România și-a asigurat formarea unui important număr de ingineri români, cu ajutorul cărora a putut, în construcțiile sale din acea vreme, să realizeze lucrări cu mult mai durabile și mai eficiente decât cele efectuate de concesionari.

Cu asemenea predecesori prestigioși, și formată la o școală de înaltă muncă, inginerimea română a știut să se ridice la nivelul vremurilor ei și, multiplicându-și eforturile, a putut să se adapteze tehnicii de azi.

Ceeace am avut suprema satisfacție de a vedea realizându-se în rândurile bravei noastre oștiri, am dorit să vedem deopotrivă și în domeniul economic al căilor ferate: o întreprindere gigantică, ridicată mai ales pe conștiința datoriei și pe bucuria muncii; o organizație de neîntreruptă îndeplinire a datoriei, începând dela modestul lucrător sau acar și până la cel mai înalt funcționar al acestei întreprinderi de stat.

Ca reprezentanți emeriți ai tehnicii și științei feroviare, sunteți cei dintâi chemați să apreciați fructul muncii noastre de 70 ani în domeniul construcțiilor de căi ferate, rezultat pe care îl sărbătorim în fericita împrejurare de azi.

Și din nou vă mulțumesc, cu toată căldura și gratitudinea, pentru largă și inimoasă participare la sărbătorirea noastră.

Cu aceste recunoșcătoare gânduri, personal și în numele Regiei Autonome a Căilor Ferate Române, ridic paharul meu în sănătatea delegațiilor străine.



*Theodor Bals,
Inginer Inspector General
Subdirector General C.F.R.*

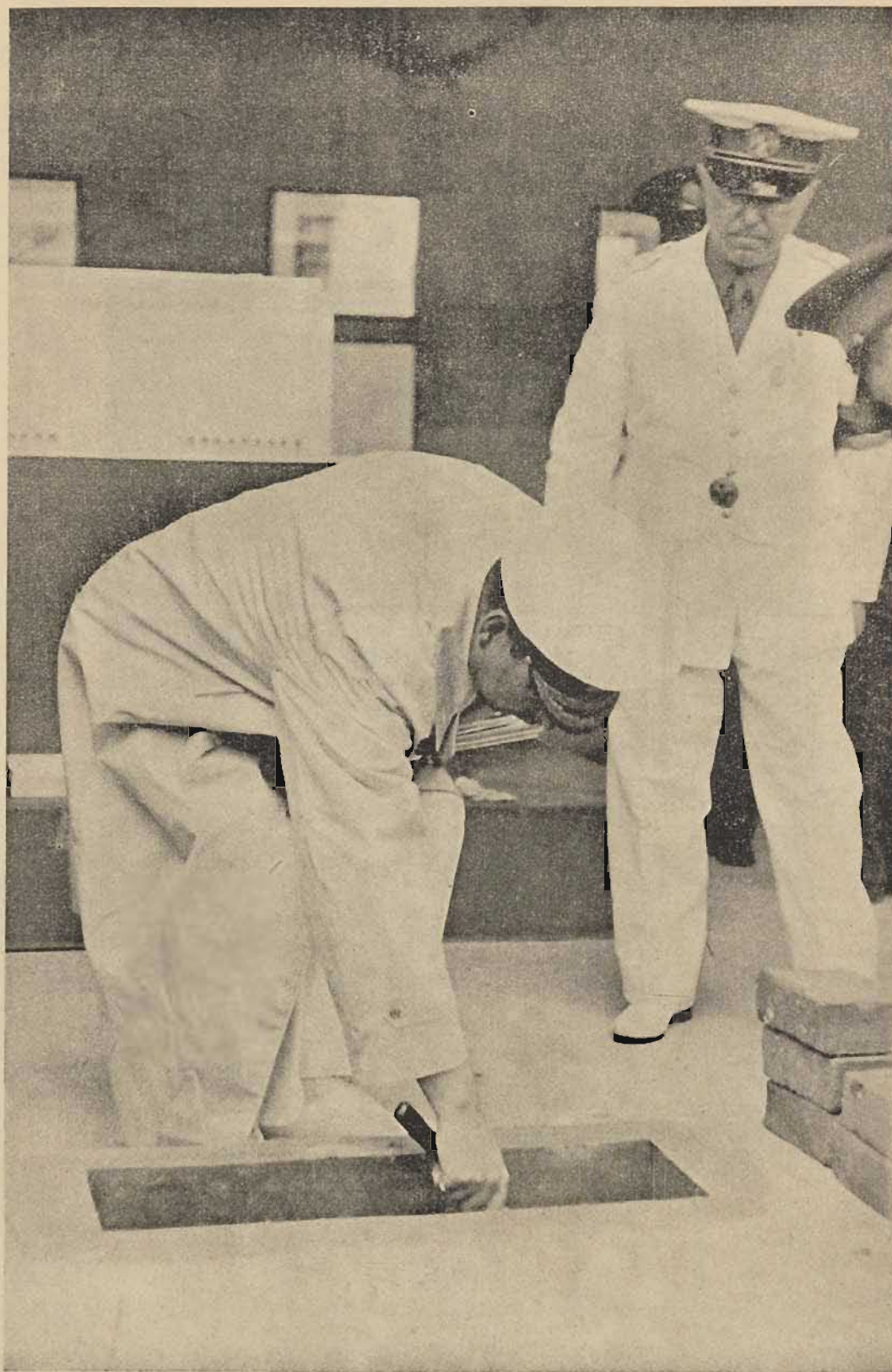
1869
1939



JUBILEUL DE 70 DE ANI
CAILE FERATE ROMANE
/ TADIONUL C.F.R. 10 IUNIE



*Dr. Aron Pușcartu,
Subdirector General C.F.R.*



M. S. Regele Carol II punând piatra de temelie a palatului administrativ C.F.R., în ziua de 12 Iunie 1939. În al doilea plan d-l Ion Macovei, directorul general C.F.R.

Festivitatea așezării pietrei de temelie a noului palat administrativ C. F. R.

Administrația C.F.R. nu are până astăzi o clădire proprie în care să fie strânse la un loc toate direcțiile și serviciile centrale din Capitală.

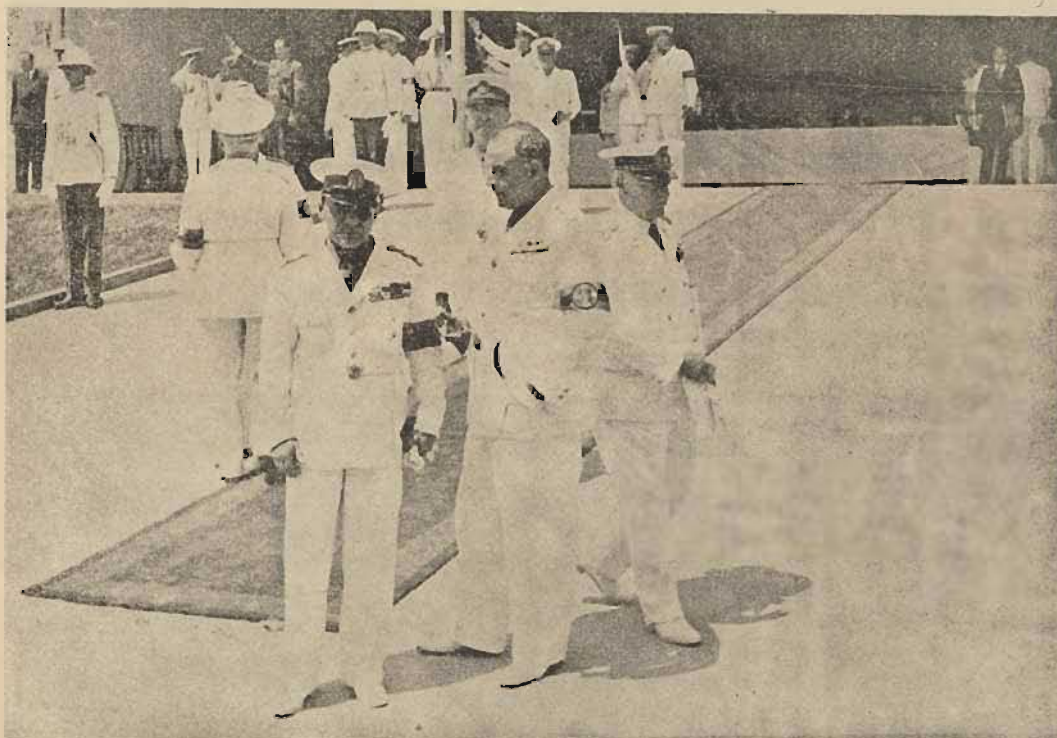
În afară de sacrificiile bănești legate de această risipire a serviciilor sale, Administrația a trebuit să suporte încă și neajunsul lipsei de legături imediate a serviciilor între ele și a Direcțiunii generale cu serviciile sale.

Pentru a se pune capăt acestor situațiuni dăunătoare deopotrivă atât intereselor drumului

Continuarea lucrărilor este în sarcina Direcțiunii Lucrărilor Noi C.F.R.

Până în prezent au fost executate lucrările de fundație și scheletul metalic furnizat de Uzinele *Reșița*.

Viitorul palat administrativ va avea 11 etaje în partea frontală care privește spre Gara de Nord, iar pe părțile laterale va avea câte 8 etaje. Noul palat administrativ C.F.R. va fi înzestrat cu întreg utilajul modern care să înlesnească o funcționare cât mai rapidă a serviciilor.



Inalți Demnitari ai Statului așteptând sosirea M. S. Regelui Carol II.

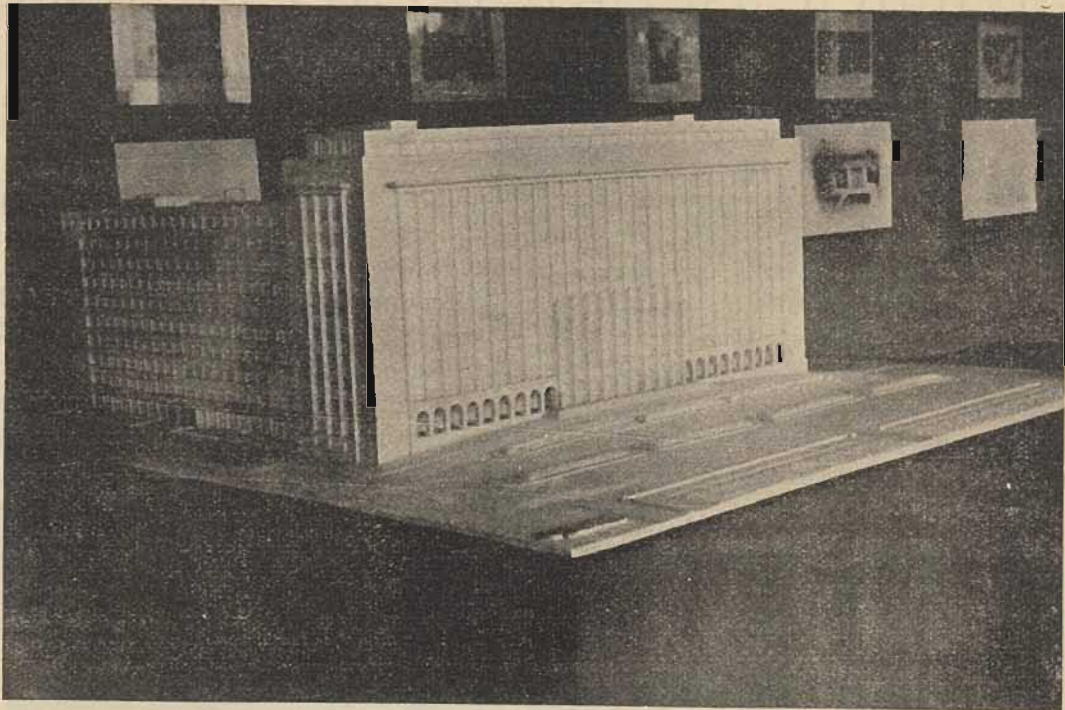
de fier cât și celor ale publicului, Direcțiunea Generală a hotărât încă de acum câțiva ani construirea unui mare palat propriu, care să dea posibilitatea grupării în jurul direcțiunii generale, a tuturor serviciilor centrale.

Lucrările pentru construirea acestui palat au fost începute de doi ani, pe terenul situat în fața Gării de Nord pe locul unde odinioară erau atelierele C.F.R. *București-Nord*.

Planurile primitive ale acestei grandioase clădiri au fost făcute de d-l arhitect *Duiliu Marcu*.

Totodată s'a ținut seamă și de asigurarea condițiilor optime de luminat și igienă, care să dea posibilitate funcționarilor să-și îndeplinească serviciul fără sacrificiul sănătății.

Cu prilejul serbărilor Ceferiadei și a aniversării a 70 ani de existență a Căilor Ferate, în ziua de 12 Iunie 1939 s'a făcut *punerea pietrei fundamentale* a acestui palat, în prezența M.S. Regelui *Carol al II-lea* și a membrilor guvernului, cu care ocazie d-l *Mihail Ghelmegeanu*, Ministrul Lucrărilor Publice și al Comunicațiilor a ținut următoarea cuvântare:



Macheta Palatului Administrativ C.F.R.



M. S. Regele Carol al II-lea semnând pergamentul.

SIRE,

In viața fiecăruia, cași în existența instituțiilor, încrederea și voința luminată aduc biruință.

Ele înlătură temerile și șovăirile, cari sting flacăra credinței și micșorează puterea acțiunii.

Cu prilejul împlinirii a șapte decenii dela inaugurarea primei căi ferate în România, s'au putut constata rezultatele câștigate prin încrederea în vrednicia românească și voința de a înzestra țara cu o organizație modernă de transport.

Opera se continuă cu puteri sporite sub Domnia Majestății Voastre.

Pelângă progresele realizate și darea în circulație a noii linii, mărturie va sta și construcția monumentală a Palatului administrativ al căilor ferate.

Deși ea va împodobi Capitala Țării, răspunde unei utilități de mult simțită: de a strânge la oaltă conducerea și serviciile centrale, pentru o funcționare mai repede și cu mai mult spor în activitate, proprii ori cărei concentrări în organizarea întreprinderilor.

Birouri spațioase, cu lumină suficientă și comunicație lesnicioasă, cu izolări contra varia-

studii amănunțite, fiind rânduite astfel ca publicul să fie ușor servit, iar Direcțiunile să poată lucra ordonat și cu eficiență.

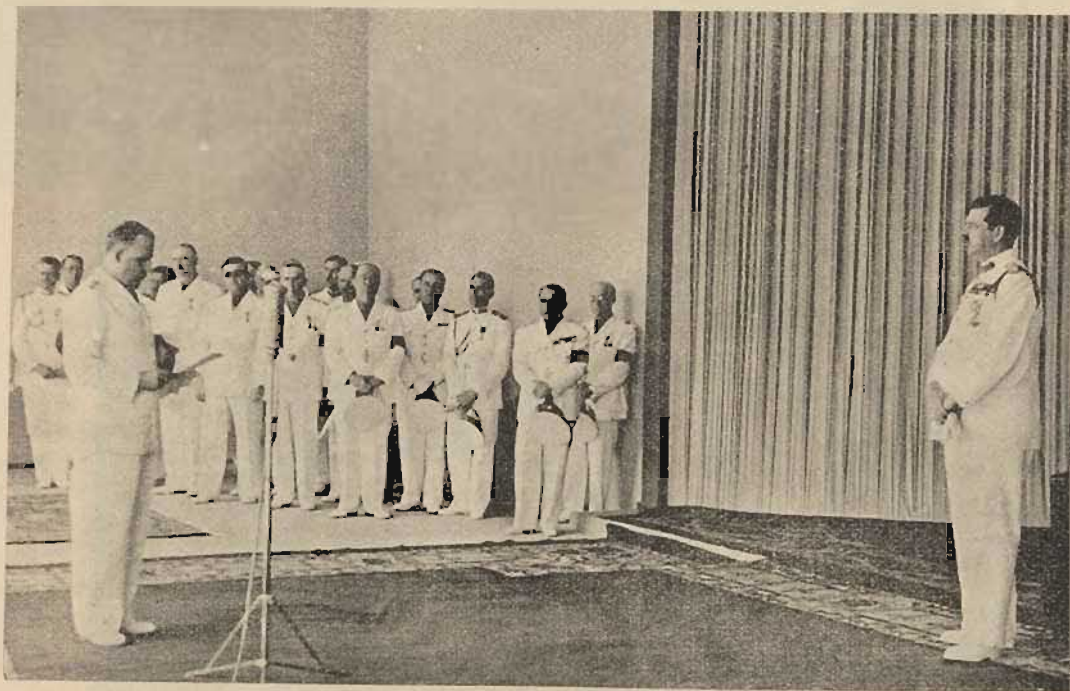
Roșul atât de covârșitor ce-l are calea ferată în apărarea națională ne-a determinat să luăm măsurile necesare pentru a asigura funcționarea normală a conducerii și lucrul în birouri în caz de război.

Fațadele sunt expresia muncii din interior: simbol al disciplinei și clarității.

Planul de sistematizare a cartierului a ținut seamă de așezarea edificiului și a prevăzut crearea în spatele Palatului a unei piețe, lărgirea Bulevardului Dinicu Golescu și crearea unui nou bulevard paralel cu Calea Griviței pentru cealaltă latură a construcției.

Actul de temelie ce se zidește azi, simbolizează ca în legendă dorința de a se înfăptui o operă desăvârșită. Cu el se zidește o parte din sufletul generației noastre închinat binelui și ridicării Națiunii în ritmul actual al vieții românești prin care de un an și jumătate Majestatea Voastră clădește țară nouă.

După terminarea cuvântărei, Majestatea Sa Regele și întreaga asistență au vizitat lucrările palatului (subsolurile și șarpanta de fier). Planurile palatului și fotografiile ale machetelor



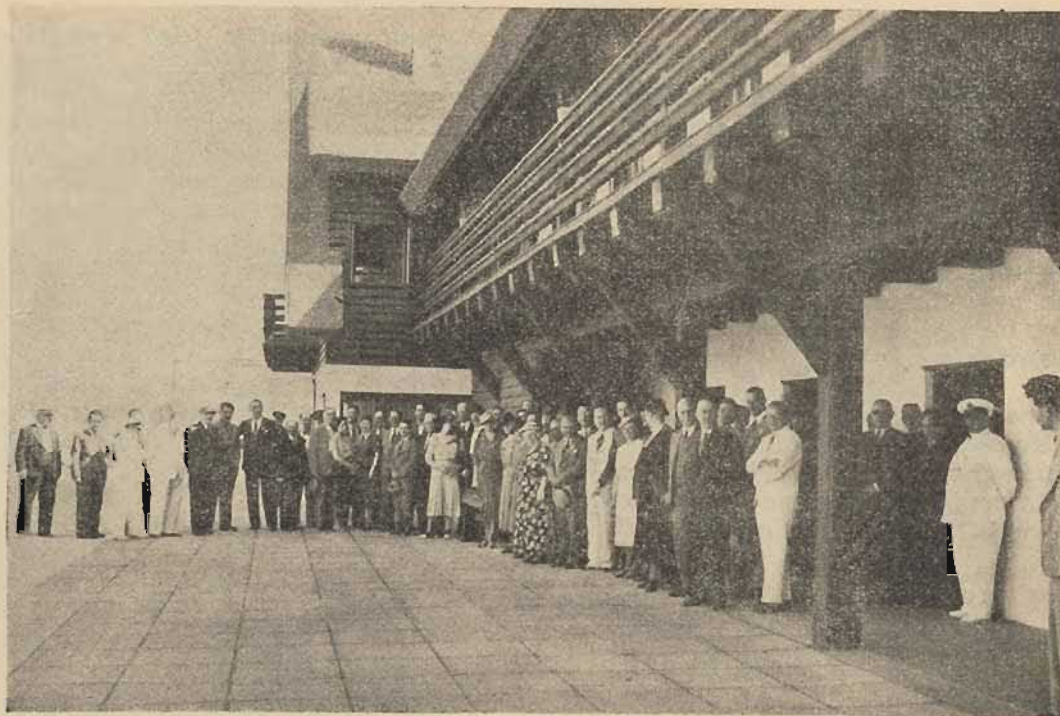
Exceleța sa d-l Ministru Mihail Ghelmegeanu rostind discursul la punerea pietrei de temelie a noului palat administrativ C.F.R.

țiilor mari de temperatură, cu instalație modernă de încălzit și lumină, cu ascensoare de transport a funcționarilor și pentru circulația actelor, săli de conferințe internaționale și biblioteci, toate au fost cuprinse în proiect după

erau întinse pe pereți de expoziție, astfel ca să poată fi comod examinate.

Ceremonia a luat sfârșit prin semnarea unui pergament artistic ce se va îngropa în temelia măreței clădiri.

*Grupul de
excursioniști
la hotelul
„Delta” din
Vâlcov, pro-
prietatea
C. F. R.*



*Pe canalele
din Vâlcov.*

Excursiile pe Valea Prahovei și pe Dunăre

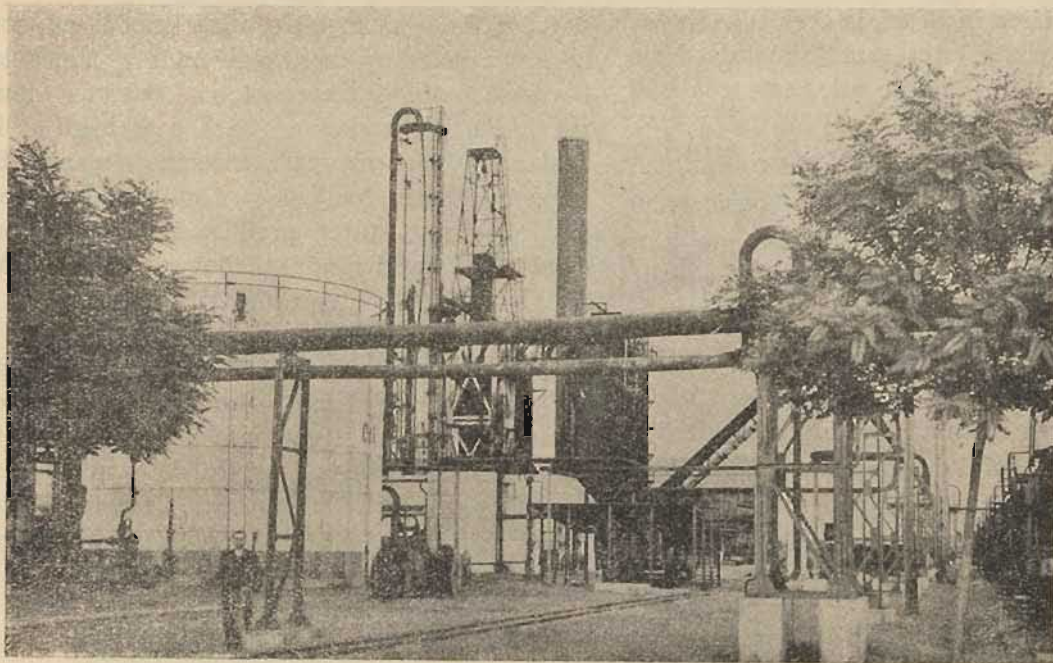
După programul serbărilor oficiale reprezentanți căilor ferate străine au făcut două excursiuni, una pe valea *Prahovei* și alta pe *Dunăre*.

Prima excursie a avut loc în ziua de Duminică 11 Iunie 1939.

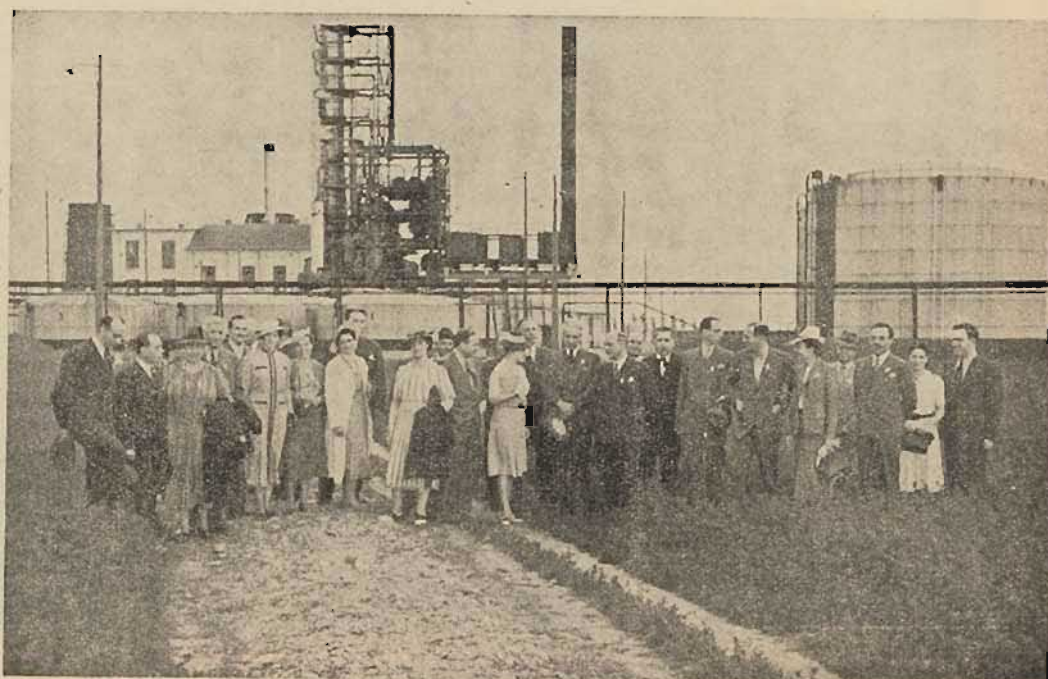
Grupul de reprezentanți ai Căilor ferate străine, împreună cu membrii de familie ce i-au în-

soțit, au plecat din *București* la orele 8.50 cu un tren special *Pullman* spre *Sinaia*. Micul dejun a fost luat în tren.

La orele 11,25 trenul a sosit în *Sinaia* și de aci, cu autobusele C.F.R., oaspeții au fost conduși la Castelul *Peleş*. Vizitarea castelului cu comorile nescărșite de artă care sunt adunate



*Rafinăria
Brazi.*



*Grupul de
excursioniști
la rafinăria
Brazi.*

acolo, minunatul pitoresc al ținutului, farmecul fără pereche al munților care îl înconjoară și poiana cu aleele însoțite au făcut o puternică impresie asupra invitaților, mărturisită de altfel la fiecare clipă.

La orele 13,30 a avut loc dejunul în elegantul salon al hotelului *Palace* după care, cu acelaș tren special, conform programului stabilit, drumul a fost continuat la *Brazi*.

Prin amabilitatea conducătorilor *Creditului Minier* după sosirea în *Brazi*, la orele 17.48, oaspeții au putut vizita interesantele instalații ale rafinării care, dupăcum se știe, este cea mai mare din *Europa*.

Procedeele de rafinarea petrolului cu ajutorul cărora se obțin un număr atât de considerabil de produse, au suscitat un viu interes, mai ales printre reprezentanții țărilor străine lipsite de această esențială bogăție a subsolului atât de necesară pentru prosperitatea economică a unui popor.

După vizitarea instalațiilor, în cazinoul rafinării s'a servit ceaiul de după amiază, oferit de „*Creditul Minier*“, cu care ocazie oaspeții și-au manifestat admirația pentru modul impecabil

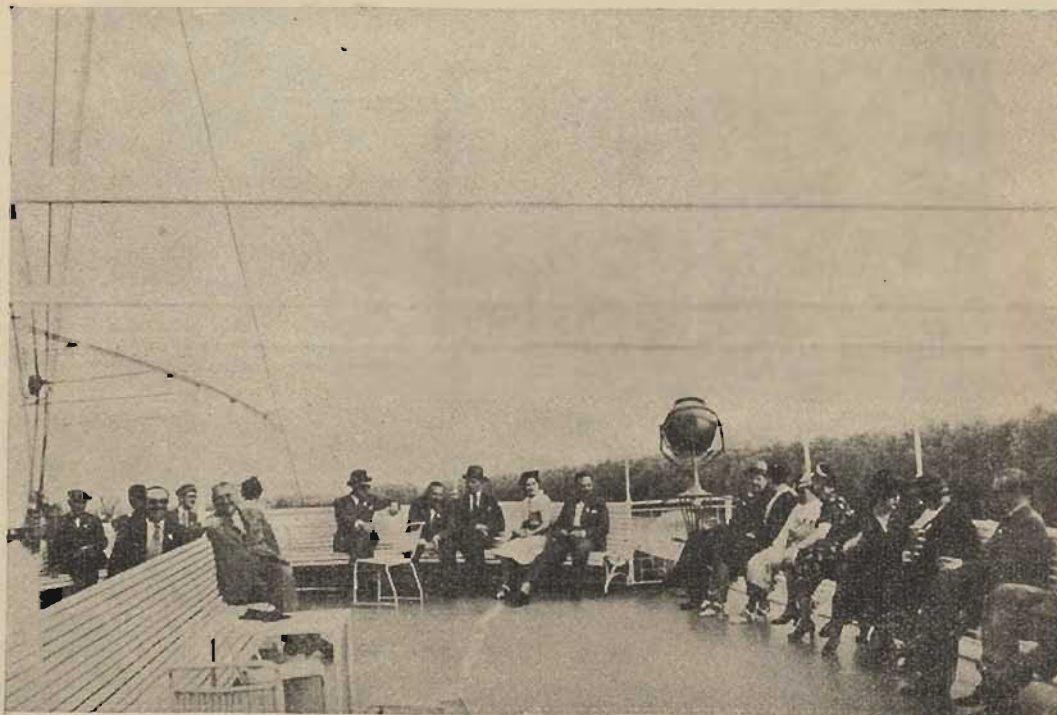
cum este condusă această vastă întreprindere românească.

Trenul special a plecat din *Brazi* la orele 20,01 sosind în *București* la orele 20,49.

În ziua de 12 Iunie 1939 oaspeții au vizitat întreprinderile *Malaxa* din *București*, una din cele mai importante industrii metalurgice românești.

S'au putut constata aci progresele realizate și în acest domeniu, unde spiritul constructiv național a făcut să nască o uzină model, cu ateliere spațioase și luminoase, unde acțiunea laborioasă este întreprinsă cu pasiune dând maximum de randament, fără a se neglija în acelaș timp nici cele mai neînsemnate măsuri de igienă și de asistență pentru miile de lucrători cari au creiat atâtea produse industriale, punând România în rândul țărilor europene cu puțința realizării materialului rulant propriu.

În aceeași zi la orele 12,50 cu un tren special *Pullman* reprezentanții administrațiilor căilor ferate străine au plecat spre malurile *Dunării*, fiind de data aceasta însoțiți de d-nul inginer inspector general *Ion Macovei*, Director General C. F. R. și de d-nele și d-nii ingineri inspec-



Grupul de excursioniști pe coverta vaporului „*Regele Carol II*“.



Copii din Vâlcevo urează bun venit vizitatorilor.

tori generali *George Panaitopol* și *Traian Pârvu*, Subdirectori Generali C.F.R., precum și de câțiva directori centrali C. F. R.

Dejunul s'a servit în tren de către Compania Wagon-lits. Trenul a sosit la *Brăila* la orele

16,02 unde s'a făcut îmbarcarea pe vaporul „*Regele Carol II*”.

Intre orele 17 și 20, pe un timp splendid, în șalupe și bărci, excursioniștii au făcut o plimbare pe canalul „*Filipoiu*” a cărui bogată vege-

tație și neîntrecut pitoresc local, mai cu seamă la înapoiere, când valurile roșiatice ale amurgului s'au așternut peste apele calme ale *Dunării*, au redat în toată amploarea lui farmecul de nedescris al peisajului din Deltă.

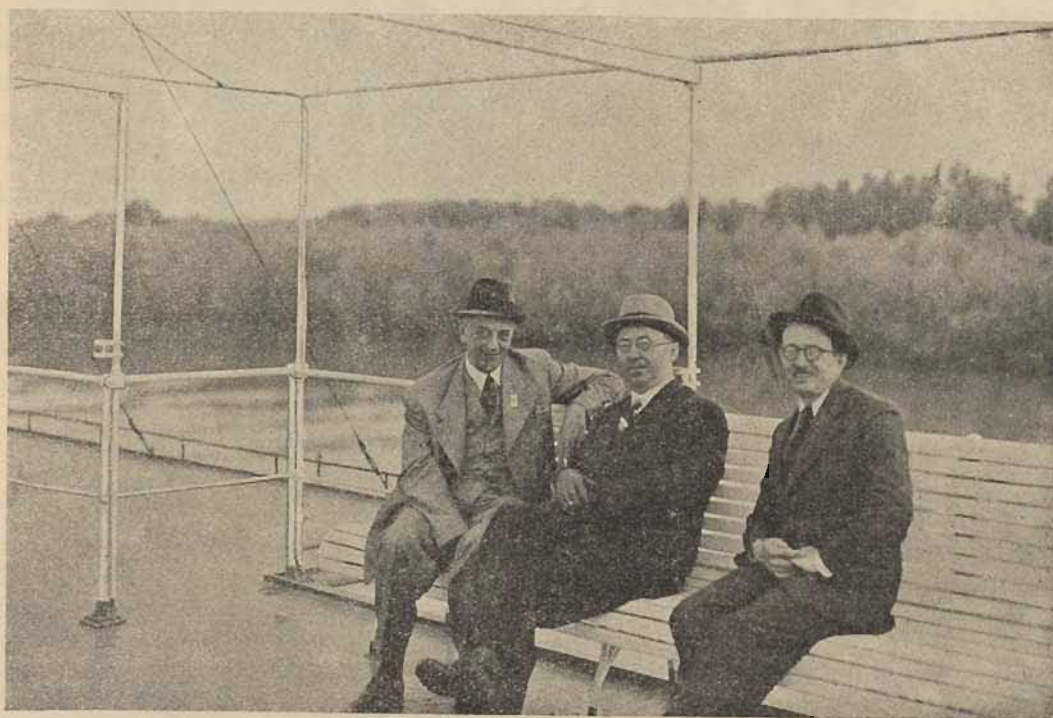
La orele 20 vaporul „Regele Carol II” și-a continuat drumul spre *Vâlcov* unde a ajuns a doua zi dimineața la orele 8.30.

S'a vizitat noul hotel turistic „*Delta*”, cherhanalele și apoi cu bărcile pescarilor lipoveni canalele, până la Biserica ortodoxă.

Drumul până la vapor a fost făcut apoi pe jos pentru ca distinșii oaspeți să poată vedea de aproape viața micului sat de pescari.

noarea ce au făcut căilor ferate române prin participarea lor într'un număr atât de impresionant la serbările aniversării celor 70 de ani de existență ai Căilor Ferate Române, la serbările Ceferiadei și la excursiile ce au avut loc. Exprimându-și convingerea că oaspeții vor păstra o frumoasă amintire despre locurile pe care acum le-au văzut pentru prima dată, d-l Director general îi invită călduros să rămâe cât mai mult timp printre noi, în aceeași calitate de oaspeți ai Administrației C.F.R.

D-l *Leibbrand*, director ministerial, șeful delegației germane, a mulțumit d-lui Director General *Ion Macovei* pentru urarea făcută ca și pen-



Pe vaporul „Regele Carol II-lea”.

Intre orele 10—12 a avut loc apoi, pe canalul *Sari Stambul*, o foarte reușită demonstrație de pescuit organizată prin îngrijirea Administrației generale a pescăriilor Statului. În șalupe și bărci speciale vizitatorii au putut vedea de aproape uneltele de pescuit ale pescarilor lipoveni și mai ales peștii prinși cu atâta îndemânare.

La orele 12 în timpul dejunului pe vapor, d-l Ing. inspector g-ral *Ion Macovei*, dir. g-ral C.F.R. printr'o admirabilă improvizație, în limba germană, a mulțumit invitaților pentru o-

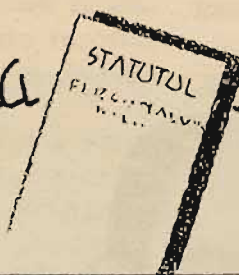
tru deosebita atențiune cu care oaspeții au fost tratați.

La aceste mulțumiri s'a raliat și d-l director *Renard* șeful delegației Căilor Ferate Franceze care a toastat pentru *M. S. Regele Carol II* și pentru prosperitatea *României*.

compus din vagoane cu paturi, tren care a sosit

Vaporul a sosit la *Galăț* la orele 22,30 de unde excursioniștii s'au urcat în trenul special în *București* a doua zi Miercuri 14 Iunie 1939, orele 8.

Dirrecțiunea Administrativă



O masă impunătoare de 86 000 slujbași se află presărată dealungul liniilor ferate din țară. Nu o masă înformă ci o armată de albine muncitoare în mâinile căreia este încredințată nu numai viața călătorilor ci și o avere de optzeci miliarde lei.

Direcția Administrativă are în grija sa această armată de personal, dedicată în întregime muncii sale și mândră de conducătorii săi. Prin devotamentul și munca acesteia Administrația C.F.R. a ajuns la starea de înflorire de astăzi și așteaptă cu încredere realizările viitorului.



*Ioan I. Apostolescu, Inginer Inspector General
Director Administrativ C.F.R.*



*Constantin Nanulescu,
Subdirector la Direcțiunea Administrativă
Comandantul defilărei personalului C.F.R.*

Direcțiunea Administrativă expune șase standuri așezate în hall-ul parterului și într'un stand dela etajul clădirii stadionului.

Intrarea în hall-ul parterului se face printr'un splendid portal de lemn, imitație de fier forjat, lucrat artistic cu monograma C.F.R. și roata înaripată în relief. Acest portal a fost adaptat din elementele de decorație care intrașeră în compunerea standului C.F.R. dela Palatul Căilor Ferate la Expoziția Internațională din Paris, în 1937.

În fundul hall-ului, o enormă draperie de pluș auriu, pe frontispiciul căreia se află un panou decorativ cu stema țării și două crengi de lauri lucrate în aramă, încadrează bustul în bronz al *M. S. Regele Carol II*, lucrat de sculptorul *Const. Baraschi-Mușat*, bust care domină întreg ansamblul.

În partea stângă, primul stand reprezintă un birou de mișcare C.F.R. în plin lucru. Biroul este așezat deasupra căii și prin geamul mare din fund se văd liniile unei gări cu un automotor gata de plecare. Aparatul de semnalizare din stânga biroului sună semnalul de trei clopote repetate de trei ori, iar telegraful care bate la masa din fund întregeste realitatea lucrului acestui birou.

Acest stand a avut însă în special menirea de a prezenta câteva din noile uniforme C.F.R., prin manechine care dădeau aparența personalului în activitate; șeful de gară așezat la birou, în partea dreaptă, primește raportul unui șef de tren; în fund telegrafistul bate la aparate; în partea stângă, impiegatul de mișcare vorbește la telefon, iar lângă ei un agent ascultă convorbirea. Tot ansamblul dă impresia de viață și a fost mult admirat de spectatori.

Al doilea birou din stânga reprezintă biroul unui Director de Exploatare din calea ferată. Directorul, așezat la birou, primește raportul inspectorilor de mișcare, tracțiune și întreținere.

Directorul este îmbrăcat în uniforma Frontului, iar ceilalți în uniformă executivă a căilor ferate având petlițele de culoare caracteristică a fiecărei direcții: roșu pentru mișcare, negru pentru tracțiune și verde pentru întreținere.

sonagiile de mai sus, au fost executate de casa *Redeco*.

În partea dreaptă a hall-ului sunt expuse câteva din elementele hotelurilor C.F.R. construite împreună cu *Subsecretariatul de Stat al Propagandei, Oficiul Național de Turism*. Astfel, primul stand din dreapta reprezintă un colț al hotelului turistic „*Delta*” din *Vâlcov*, a cărui inaugurare a avut loc la 29 Iunie 1939.



*Bustul Majestății Sale Regele Carol II
din standul Direcției Administrative C.F.R.*

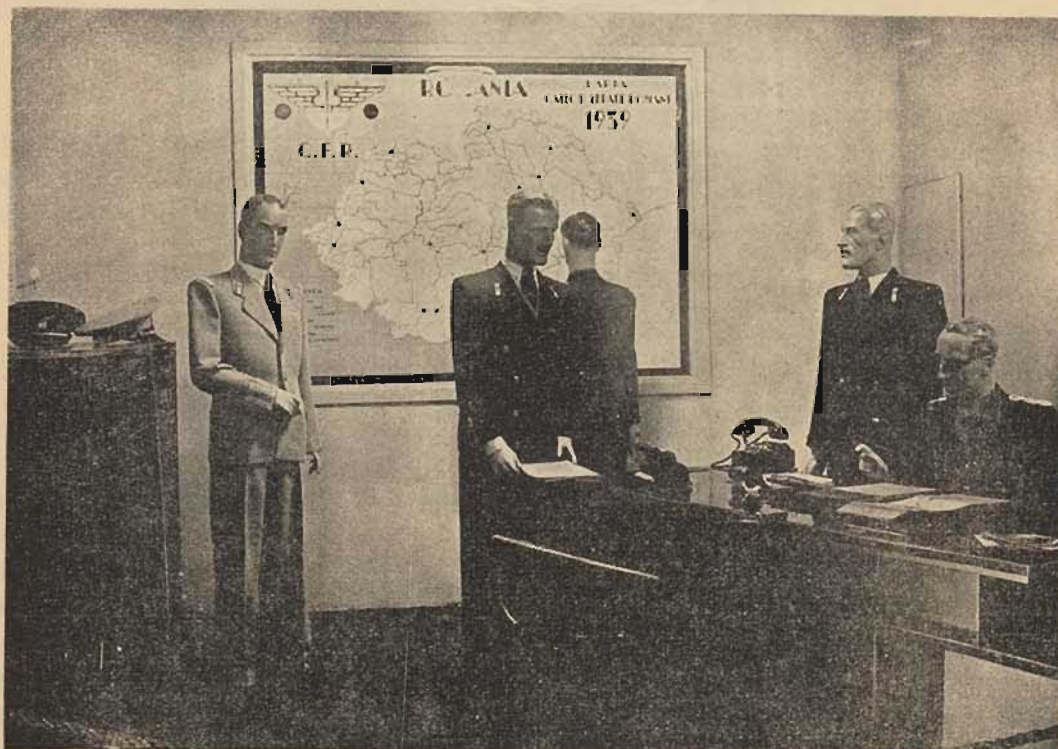
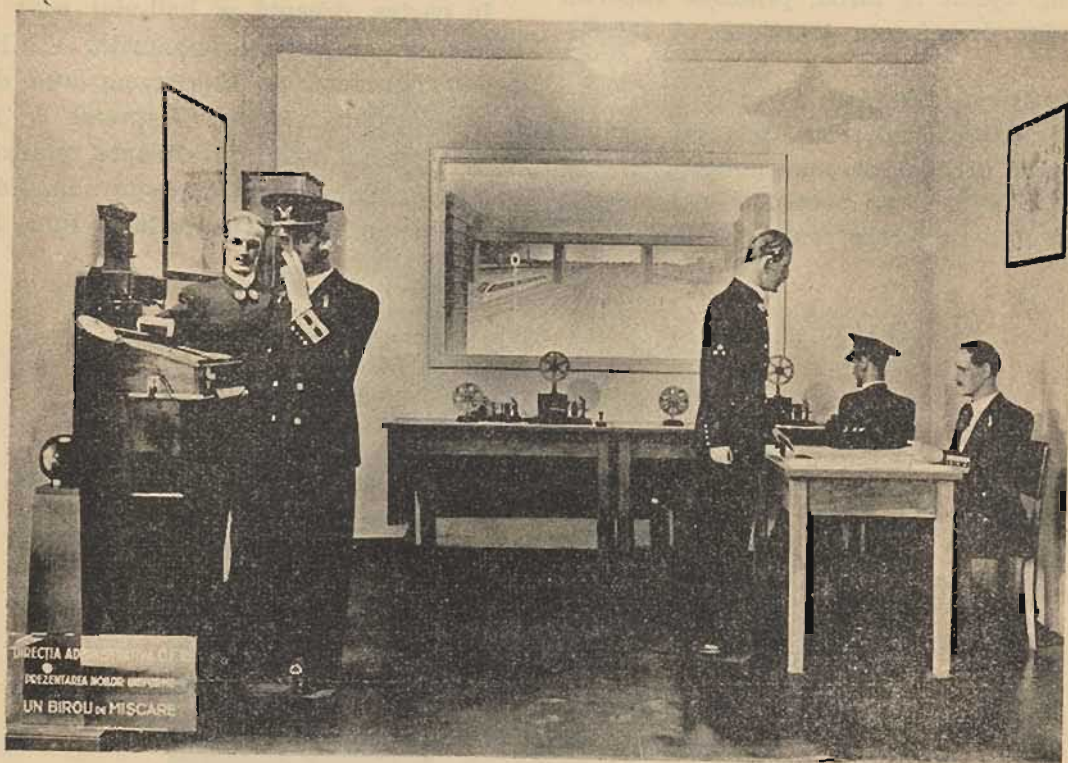
Mobilierul de metal, și mașinile de calculat reprezintă ultimul cuvânt al tehnicii.

În al treilea stand din stânga, o dactilografă, deasemenea în uniformă Frontului, copiază niște acte.

Toate manechinele care au reprezentat per-

Pereții, din scânduri înguste de lemn de brad, afumate, ceruite și lustruite, plafonul din bârne grele, pardoseala de cărămidă aparentă, ceruită și lustruită, mobilierul masiv de stejar, draperiile de creton înflorat și soba de teracotă verde, dau acestei încăperi întregul pitoresc local,

*Div. Administrativă: un birou de mișcare C.F.R. în plin lucru.
Prezentarea nouilor uniforme C.F.R.*



*Direcția Administrativă: biroul unui Director de exploatare.
În fund o hartă luminoasă a rețelei căilor ferate române*



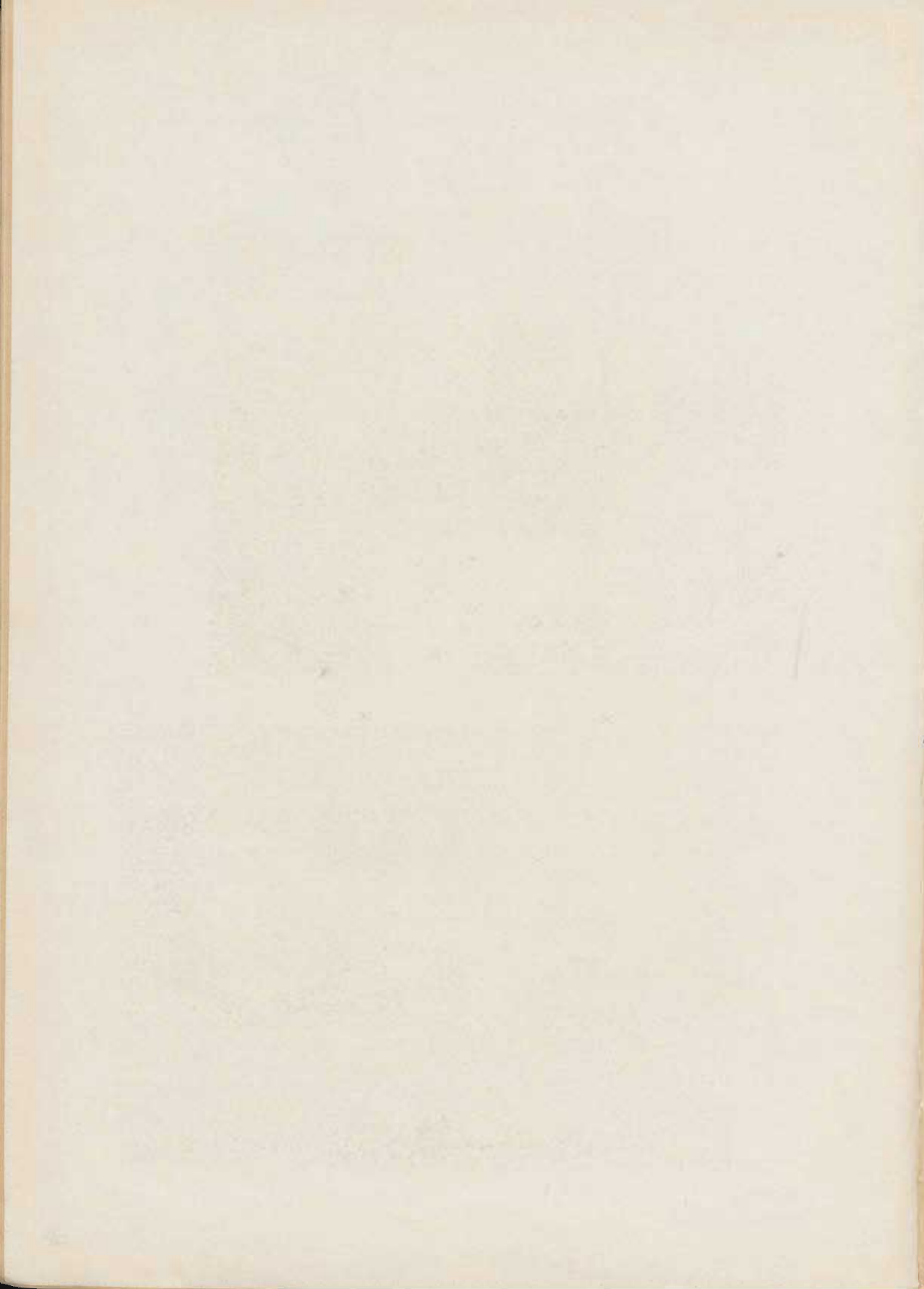
Mecanic



Şef de Gară

NOILE UNIFORME C. F. R.

Ioan Geo. Bazarab



standul fiind lucrat întocmai ca originalul fără a se neglija nici cel mai mic amănunt.

În peretele din fund, prin geamurile unei uși duble, se poate admira o reușită dioramă—reali-

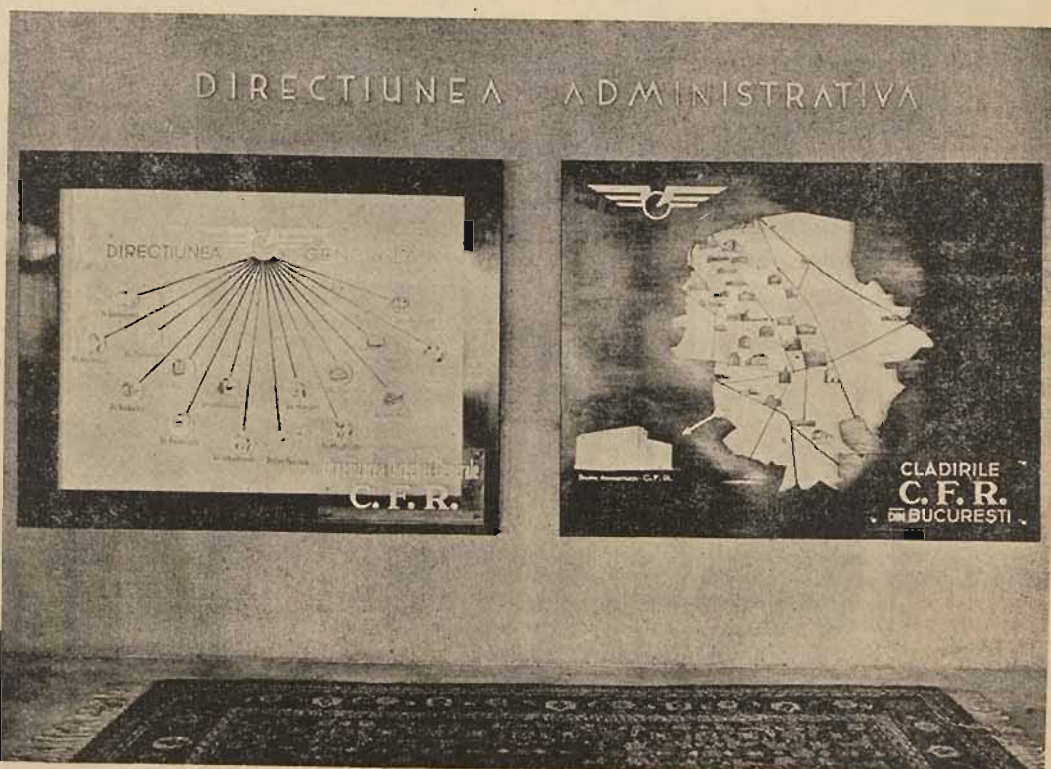
zată de talentatul pictor bucureștean d-l *Chirovici*,—care dă impresia peisagiului vâlcovean cu punțile sale caracteristice și canalele străbătute de bărcile pescarilor lipoveni.



Dir. Ad-tivă:
un birou teh-
nic C.F.R.

DIRECTIUNEA ADMINISTRATIVA

Dir. Ad-tivă:
dioramele cu
organizarea
Direcției Ge-
nerale C.F.R.
și repartitia
clădirilor
C. F. R. în
București

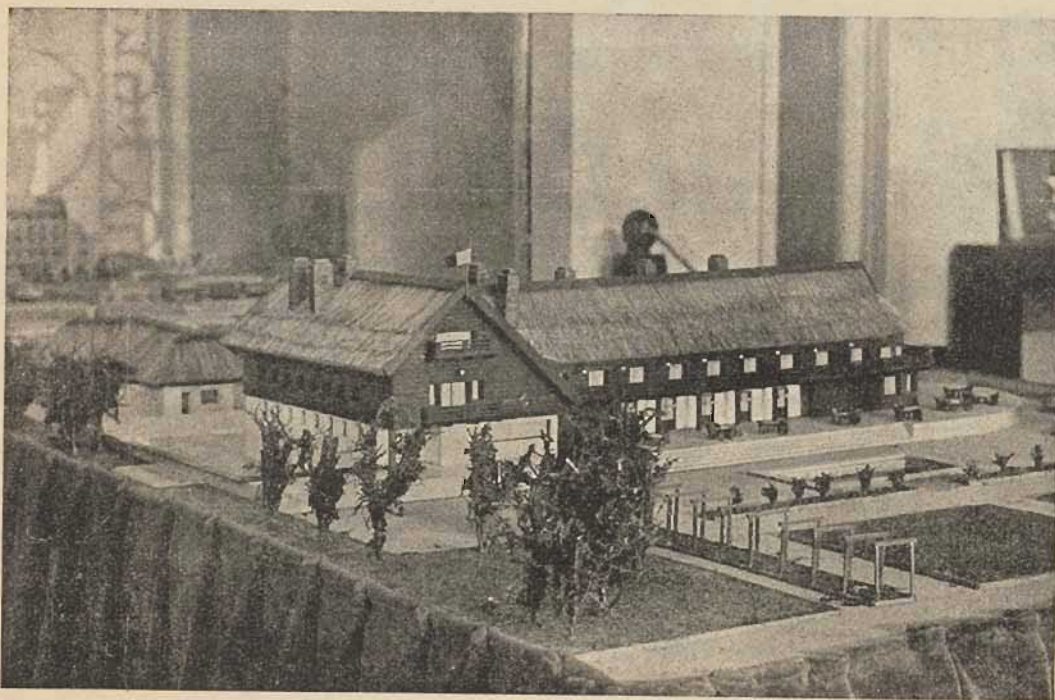


Efecte de lumină ingenios combinate dau încăperii și peisagiului în perspectivă un farmec deosebit, care te transportă o clipă pe malurile îndepărtate ale Dunării, către acel mic sat de pescari atât de cercetat de turiști.

Mai departe urmează standul care reprezintă o elegantă cameră a hotelului C.F.R. „*Reș*” dela *Mamaia*.

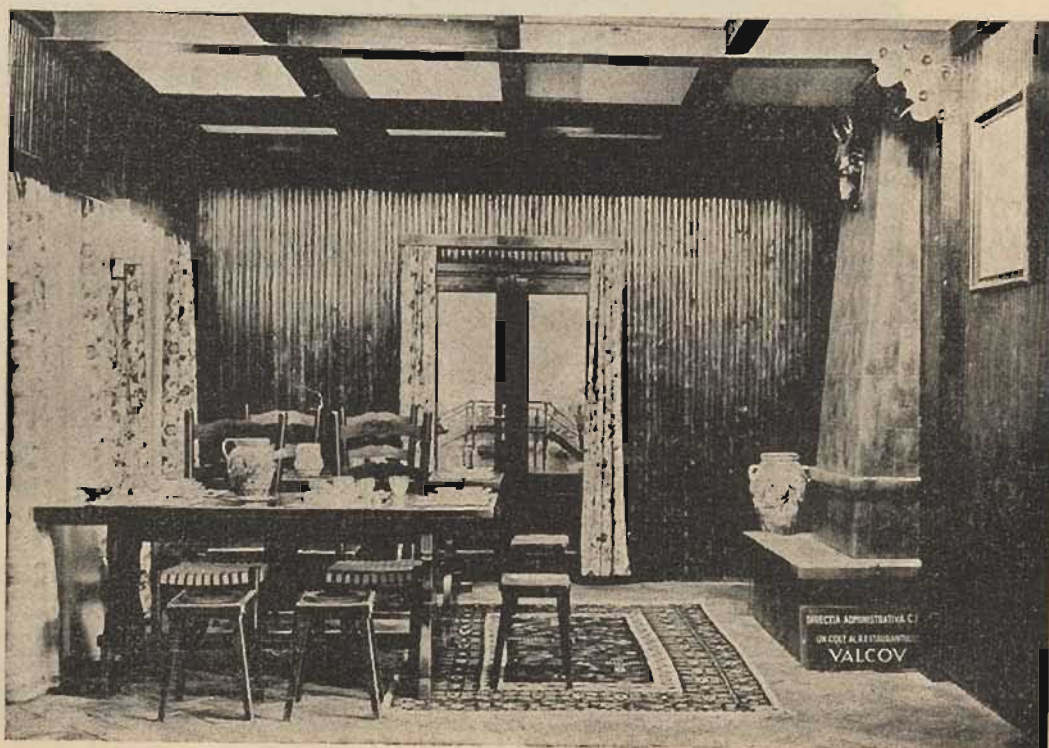
Mobilierul modern, tapetat cu un albastru armonic, covoarele plușate așezate pe parchetul lustruit, draperiile de creton, aspectul plâjii și mării însoțite ce se văd prin ușa balconului dau o puternică impresie de autentic.

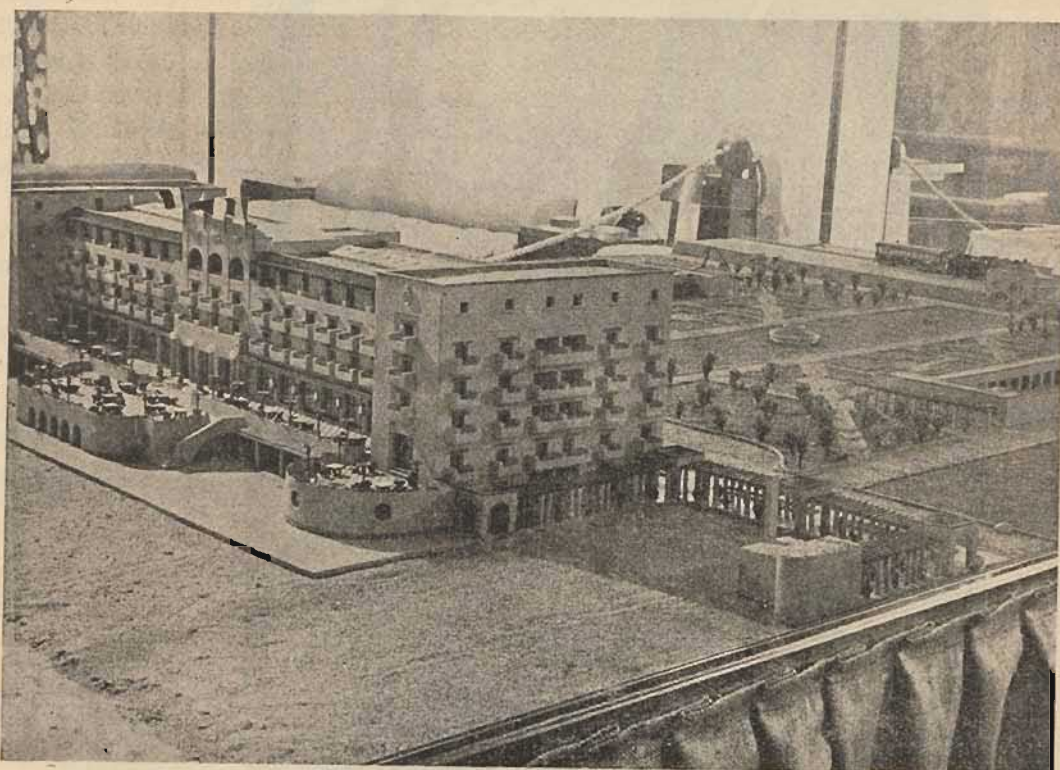
Prin ușa laterală din stânga, deschisă, se vede interiorul unei camere de baie. Nu lipsește par-



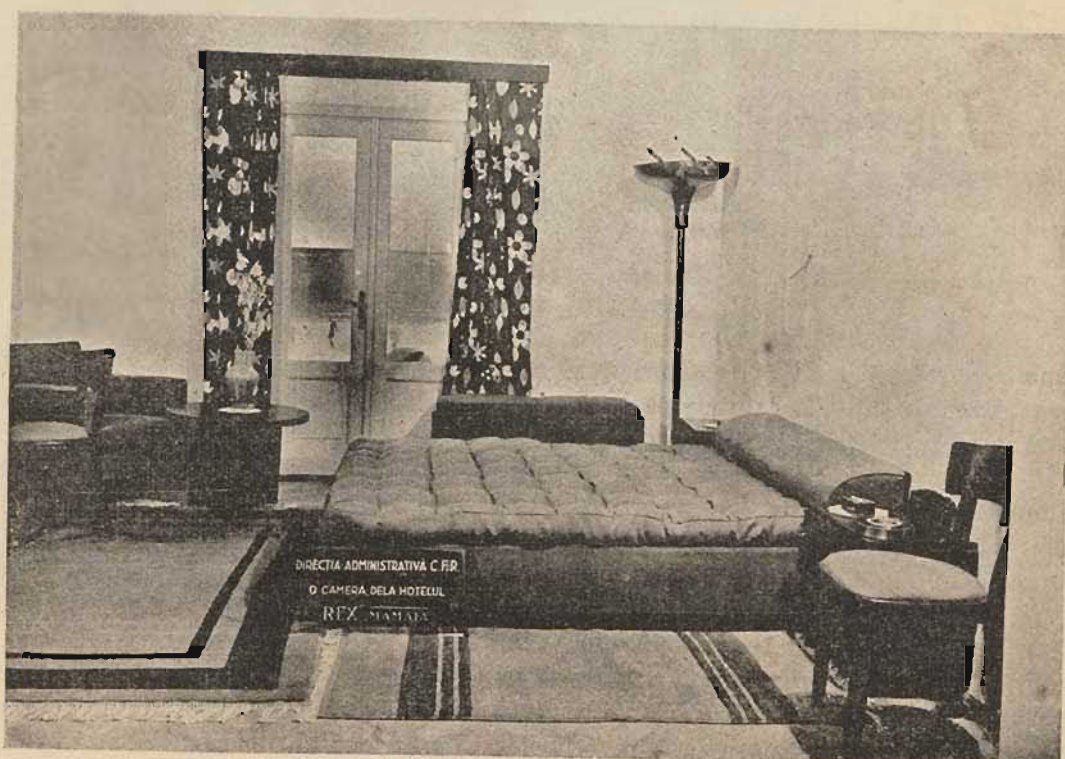
Dir. Ad-tivă:
macieta
hotelului
„Delta” din
Vâlcoș

Dir. Ad-tivă:
un colț al res-
taurantului
hotelului
„Delta”,
Vâlcoș





*Dir. Ad-tivă:
macheta ho-
telului „Rex”,
Mamaia.*



*Dir. Ad-tivă:
o cameră
dela hotelul
„Rex”. In
fund o dio-
ramă cu ve-
derea plajei
Mărei Negre.*

doseala de gresie, pereții din plăci de faianță originale și toate obiectele sanitare.

O draperie de creton și tull acoperă discret acest interior.

În mijlocul hall-ului sunt expuse două ma-

chete: una, executată de dl *Mihail Perceag*, reprezintă clădirea și parcurile înconjurătoare ale hotelului „Rex” din Mamaia, iar cea de a doua, executată de d-ra *Cornelia Manea*, reprezintă hotelul turistic „Delta” din Vâlcov.



Dir. Administrativă: o cameră de baie dela hotelul „Rex”, Mamaia, proprietatea C.F.R.

Ambii executanți sunt funcționari în Direcțiunea Administrativă. Prima machetă este lucrată la scara 1/100 iar cea de a doua la scara 1/50.

Minuțiozitatea cu care au fost executate aceste machete a provocat admirația tuturor celor ce le-au văzut.

Pe scările laterale din fundul hall-ului, care conduc la standurile dela etaj, în două vitrine luxoase, între catifea și oglinzi, este expusă o parte din argintăria restaurantelor hotelurilor C.F.R. „Rex” și „Delta”.

Personalul C.F.R., la sfârșitul anului 1938, însuma un total de 86 017 inși.

Acest personal a variat dela 36 770 în 1914-15

la 74 547 inși în 1920-21, ajungând la maximum de 123 346 în 1927 pentru ca apoi să scadă treptat pânăla cifra de astăzi.

Intr'un grafic sugestiv Direcțiunea Personalului exprimă această variație.

Un alt desen încă mai interesant arată creșterea randamentului personalului an cu an.

Se vede de acolo că de unde în 1914 de fiecare agent revenea anual 123 745 tone brute km, astăzi s'a ajuns la 257 231 tone brute km, deci în prezent se produce de două ori mai mult decât înainte de războiu.

Tot în standul nr. 16 dela etajul I Direcțiunea Administrativă expune două diorame luminoase. Una din aceste diorame reprezentând „Bucureștii, oraș C.F.R.”, indică imobilele principale în care sunt instalate Direcțiunile și Ser-

viciile din Capitală precum și fotografia machetei Palatului Administrativ, clădire care va cuprinde în viitor toate aceste servicii. Cea de a doua dioramă reprezintă compunerea Direcțiunii Generale C.F.R. cu fiecare Direcțiune sau Serviciu Central, indicat printr'un simbol.

Tot în acest stand al Direcțiunii Administrative s'a expus o bogată colecție de volume, broșuri, ziare și reviste editate de această Direcție și care au putut fi cercetate de aproape de vizitatori.

Intre ele strălucește „Revista C.F.R.“, care a ajuns în al 26-lea an de apariție, cuprinzând valoroase studii tehnice ale slujbașilor acestei Administrații și chiar lucrări literare în legătură cu calea ferată și transportul.

Standurile Direcțiunii Administrative au fost construite sub conducerea domnului Inginer Ins-

pector General *Ioan I. Apostolescu*, director central C.F.R. cu colaborarea d-lor: *N. N. Șerbănescu*, *Mihail Perceac*, *Ioan Georgescu-Basarab* și d-ra arhitect *Cornelia Manea*, funcționari în acea Direcțiune.

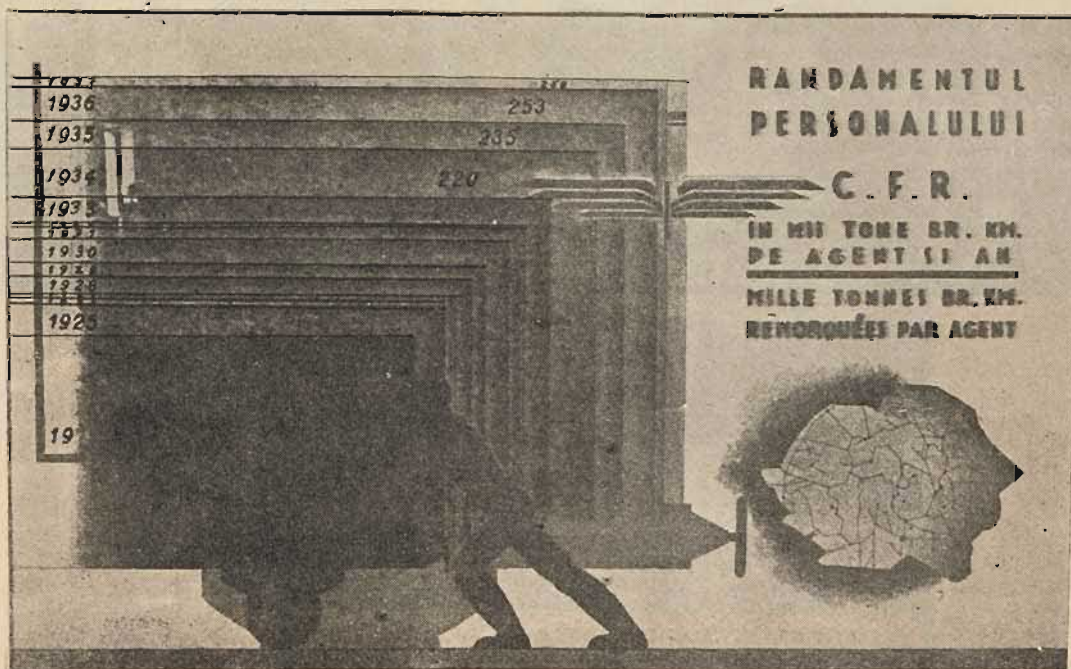
Construcțiia interioarelor a fost făcută de firma *Dumitrescu Jelea*, instalația sanitară de an-trepriza Inginer *S. I. Bernacki*.

Nouile uniforme C.F.R. au fost lucrate în atelierele de croitorie „*I. Trifu*”, după planșele ilustrate originale datorite d-lui *Ioan Georgescu-Basarab*.

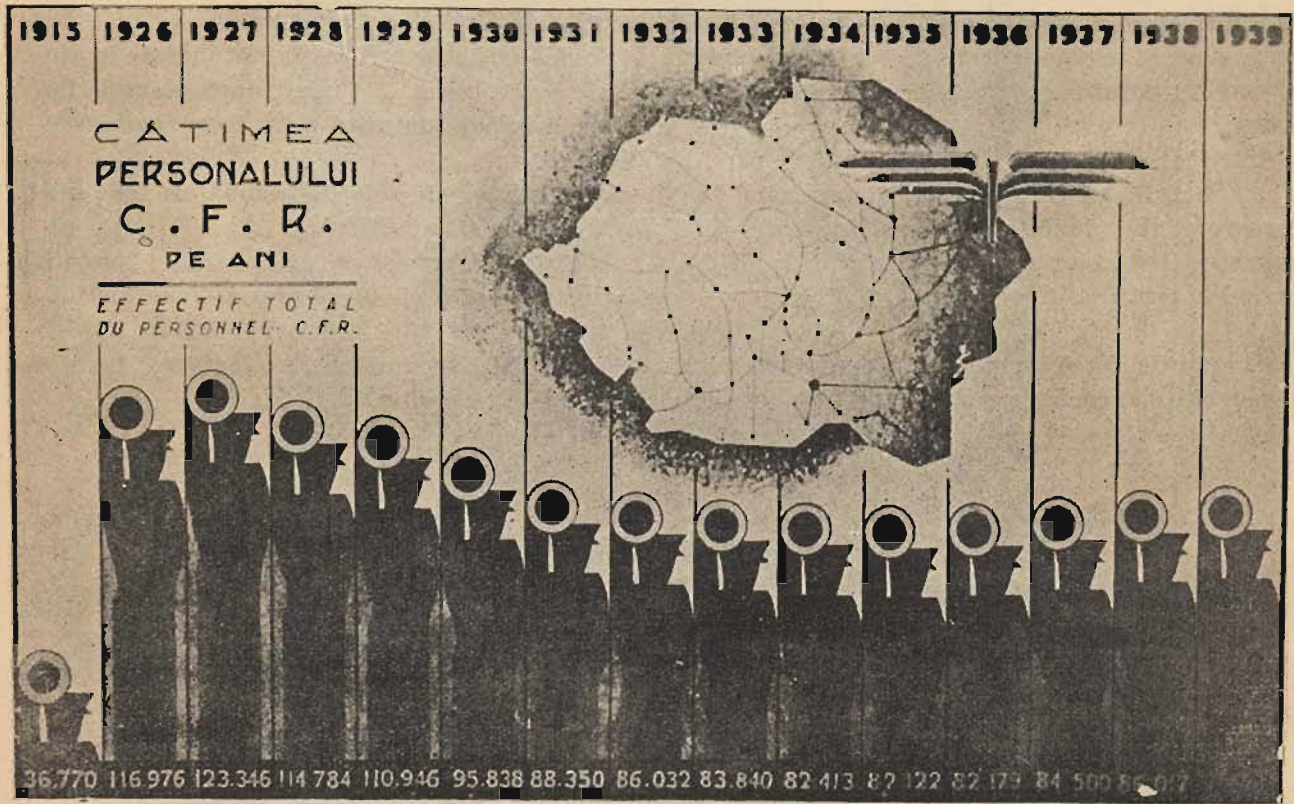
Instalația și efectele de lumină au fost realizate de firma „*I. Nicolau*”.

Autorii dioramelor și diagraamelor: pictorii *Chirovici*, *Stoica* și d-ra *Veturia Oancea*. Montarea și decorațiunile interioare: *William Eppler*.

Mobilierul biroului de exploatare: firmele *Fichet* și *Remington*.



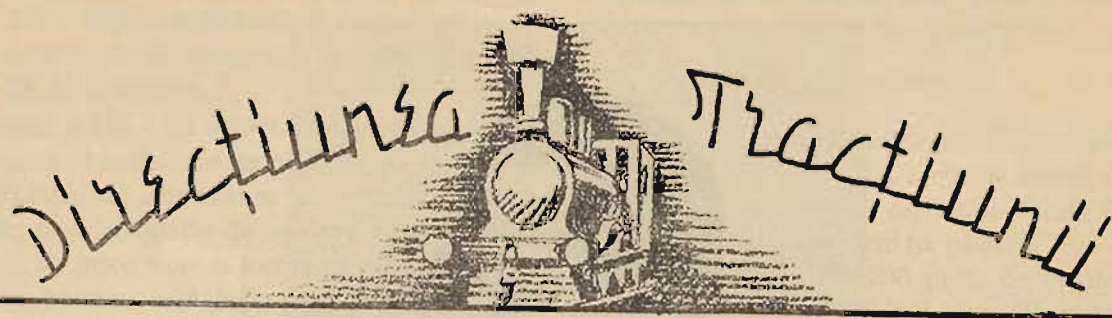
Direcția Administrativă: randamentul personalului C.F.R. în tone brute km.



Direcția Administrativă: variația anuală a cătîmei personalului C.F.R.



SIMBOLUL TRACȚIUNII



Direcțiunea Tracțiunii este însăși inima exploatărei Căilor Ferate. Mecanicul smolit la față, ținând mâna pe regulator și capul în bătaia vântului, atent la orice mișcare de pe linie, a fost și va rămâne încă simbolul exploatărei căilor ferate: omul negru întruchipează munca aspră a ceferistului pusă în slujba obștească.



*Constantin Păunescu, Inginer Inspector General
Directorul Tracțiunii C.F.R.*

Urcând scările standului administrativ, dăm în standul Tracțiunii, care se impune prin distincția și nota sa originală, însumând într'un fericit ansamblu o laborioasă muncă de concepție tehnică, o reprezentare interesantă și su-

gestivă a problemelor Tracțiunii și o execuție impecabilă.

Dela început îți ia ochii un panou central, reprezentând o locomotivă în viteză, în secțiune longitudinală, arătând arderea mixtă în focarul



*Aurel Zănescu, Inginer Inspector General
Subdirector al Tracțiunii.*

locomotivei; prin minunate efecte de tuburi luminoase de neon vezi cum arde focul în căldare, cum se preface apoi apa în aburi și cum aceștia circulă în jurul țevilor învăpăiate de dogoare.

Pentru a se da o idee de ansamblu a Tracțiunii s'a imaginat în panouri sugestive: simbolul Tracțiunii, inventarul acestei Direcțiuni și efortul ei de activitate.

Panourile respective au fost executate în lemn din placaje decupate și aplicate în relief, colorate cu „duco“. Alte serii au fost executate în planșe în culori, sau în desene pe cristal luminat.

Insfârșit o serie de machete, piese și fotografii împlinesc magistrala expunere făcută de Direcțiunea Tracțiunii.

Hall-ul principal are dimensiunile de 14,90 m. pe 8,55 m.

În centrul peretelui din dreptul scării prin care se face accesul în standul Tracțiunii, se găsește „Simbolul Tracțiunii“: un mecanic pe marchiza unei locomotive în momentul când deschide regulatorul ei.

Pe acest panou se arată în cifre că Tracțiunea C.F.R. manipulează zilnic 2 500 000 HP, pe când uzinele electrice și termice din țară, la un loc, abia însumează 1 917 000 HP.

La stânga acestui panou central găsim

„Munca și Prestațiunile Tracțiunii”.

S'a arătat separat, pe câte un panou lucrat în lemn cu placaj decupat, în relief, colorat cu „duco“:

a) Centrele de tracțiune, clădiri.

Panoul arată o remiză, un atelier de depou, o uzină electrică, o cameră de dormit și o instalație de bae.

Indicăm clădirile Tracțiunii: 207 depozite și remize, 84 ateliere cu 11 motoare, 630 HP, 14 uzine electrice 580 kw, 115 dormitoare cu 593 camere și 1443 paturi, 84 băi cu capacitate anuală de 300 000 băi.

b) Unitățile de tracțiune.

Panoul arată o locomotivă, un automotor, un plug de zăpadă și un vagon W.I.T. Tracțiunea are în serviciu : 2 100 locomotive, 200 automo-

toare (în serviciu zilnic), 8 pluguri de zăpadă, 53 W.I.T. (vagoane de încălzit trenurile).

c) *Instalațiunile mecanice și electrice dela centrele de tracțiune.*

Panoul arată : un elevator electric, un castel de păcură, o instalație de alimentare cu unsori, o instalație de alimentare cu nisip, un vagon de ajutor o instalație de spălare cu apă caldă, o placă de întoarcere a locomotivelor, un triumghi de întors, o instalație pentru coborît osiile.

Se arată că se manipulează anual $2 \times 1\,400\,000$

se pompează 17 000 000 m.c. anual; Există de asemenea 4 instalații de epurare fixe.

e) *Piețele de combustibil :*

Aceste piețe sunt destinate depozitărei cărbunilor de Valea Jiului, cărbuni bruni, ligniți, brichete. Panoul arată diferitele feluri de cărbuni și un rezervor pentru păcură.

Se arată că există 200 piețe de combustibil, cu o capacitate de 185 000 tone, 56 rezervoare de depozitare a păcurei, având 45 000 tone și



Direcția Tracțiunii: centre de tracțiune. Clădiri.

tone cărbuni și de $2 \times 230\,000$ tone păcură (odată la descărcarea din vagoane și înc'odată la încărcarea în tenderele locomotivelor), cu 78 instalații de spălare, dintre cari 22 cu apă caldă; se execută 84 000 spălări de căldări de locomotivă anual.

Sunt 52 centre cu 88 vagoane de ajutor, 38 triumghiuri, 65 plăci învârtitoare, etc.

d) *Instalațiunile pentru alimentările cu apă.*

Panoul arată : un castel de apă, o coloană hidraulică, o unitate de pompare, o instalație de epurare.

Sunt 672 unități de pompare, cu 344 castele de apă, având o capacitate de 26 878 m.c. și 981 coloane hidraulice. Puterea instalată 13 520 HP;

51 rezervoare de distribuție a ei, cu o capacitate de 28 000 tone.

f) *Conductele de petrol.*

Panoul arată : conducte de diametrele existente, un motor Diesel, o pompă triplex, o uzină de pompare și un rezervor de înmagazinare.

Se precizează că Regia Autonomă C.F.R. posedă 755 km. conducte, 18 motoare, 17 pompe aferente exploatării conductelor, 8 stațiuni de primire și pompare, cu 1 460 000 mc capacitate maximă de transport, capacitatea de înmagazinare totală fiind 112 600 m.c. pentru exploatarea produselor albe și negre.

Toate aceste panouri arată simbolic fiecare din elementele indicate mai sus și cât mai sugestiv.

Dedesubtul acestor panouri este indicat cu litere mari aplicate :

Inventarul Tracțiunii 10 miliarde.

Buget anual 2,6 miliarde

În dreapta „Simbolului Tracțiunii“ panourile înfățișează *progresul materialului rulant și creșterea prestațiilor Tracțiunii.*

Evoluția construcției locomotivelor C.F.R.

a) Un panou în placaj colorat arată evoluția construcției locomotivelor C.F.R., indicându-se în partea stângă câte locomotive s'au cumpărat în străinătate și în partea dreaptă câte s'au construit în țară.

În prima perioadă (domnia Regelui *Carol I*, 1866—1914) toate locomotivele (873) au fost cumpărate din străinătate și nici una din țară.

În a doua perioadă (domnia Regelui *Ferdinand I*, 1914—1927), s'au cumpărat și mai multe din străinătate, adică 1077. În această perioadă nu numai că rețeaua *României* întregite s'a extins, dar și traficul s'a intensificat. Sub Domnia Regelui *Ferdinand I* s'au construit în țară primele locomotive, în număr de 10 bucăți.

În a treia perioadă (de la începutul domniei M.S. Regele *Carol II*), s'au mai cumpărat numai în primii ani un număr de 109 locomotive din

străinătate; în schimb un număr de 651 locomotive au fost fabricate în țară până azi.

b) Evoluția greutății pe osie la locomotive.

Un panou indică o serie de osii construite la o scară proporțională cu greutatea pe osie a locomotivelor, greutate care a crescut mereu în cursul vremii.

Se începe cu anul 1869, când greutatea pe osie era numai de 10,2 tone și se termină cu anul 1939 când greutatea pe osie a atins 19 tone.

Panoul e o splendidă execuție în metal cromat, eșind în relief 1/2 din osie și roată.

Insignele epocilor *Carol I*, *Ferdinand I* și *Carol II* sunt argintate și aurite.

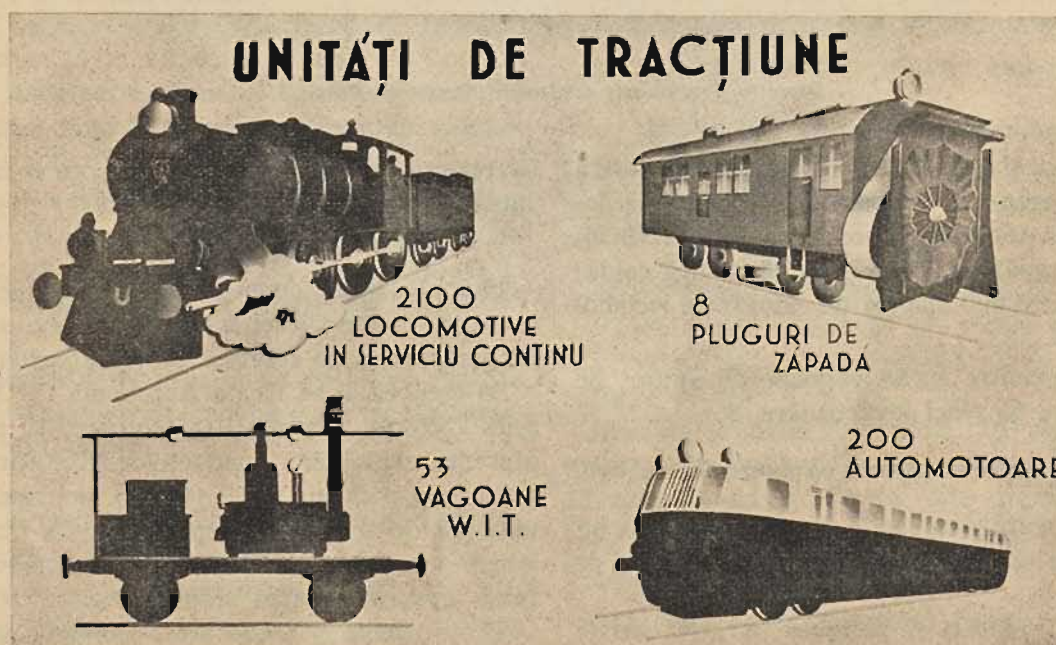
c) Drumul parcurs de un mecanic de locomotivă în carieră.

Se reprezintă globul pământesc înfășurat într-o spirală și locomotiva cu mecanicul la regulator pornind pe această spirală.

În cariera sa un mecanic de locomotivă la C.F.R. parcurge circa 1 200 000 km, adică cam cât este lungimea rețelei normale depe glob exprimându-se sub formă și în cifre sugestive această interesantă echivalență.

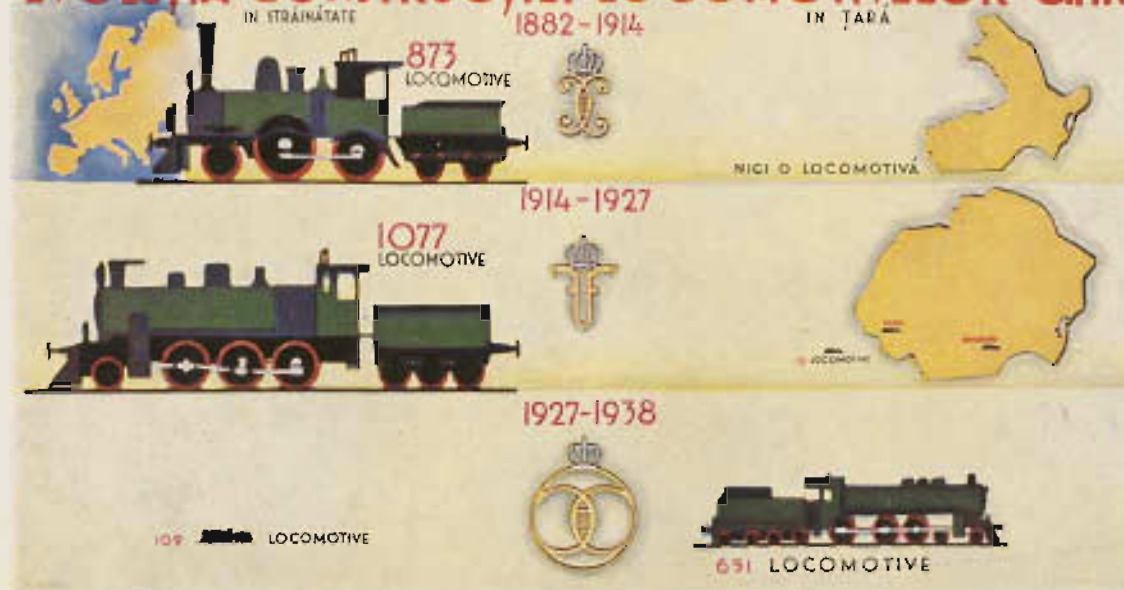
d) Locomotive km (în milioane).

Una din prestațiunile principale ale Tracțiunii este numărul de locom. km. efectuați de locomotive. S'au luat cifrele corespunzătoare



Direcția Tracțiunii: unități de tracțiune.

EVOLUȚIA CONSTRUCȚIEI LOCOMOTIVELOR C.F.R.



EVOLUȚIA CONSTRUCȚIEI LOCOMOTIVELOR C.F.R. ÎN ȚARĂ ȘI STRĂINĂȚATE

1882 — 1914

1914 — 1927

1927 — 1938

anilor 1895-1938, indicându-se că în anul 1895 s'au executat un număr de circa 12 milioane locom. km., iar în anul 1938 un număr de circa 82 milioane locom. km.

Pe un fond de placaj negru, carelat prin linii albe subțiri, s'a reprezentat printr'o diagramă trasată cu un șnur roșu, numărul de locomotive.km efectuați anual pe rețeaua C.F.R.

Intrucât mecanicii și fochiștii sunt aceia care asigură în primul rând desfășurarea în plină ascensiune a acestor prestațiuni, ei au fost figurați, pe o platformă de deasupra diagramei, trăgând de șnurul care reprezintă evoluția în timp a prestațiilor lor.

Modul acesta de reprezentare vorbește mai complet și mai direct decât o diagramă banală.

e) 100 tone brute km.

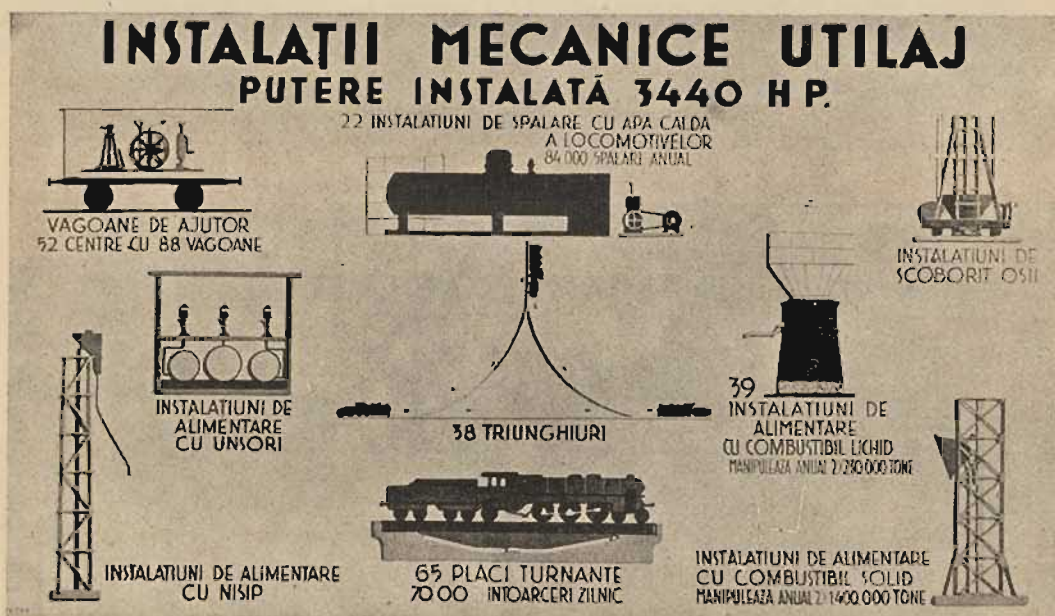
O altă prestație realizată de Tracțiune este remorcarea tonajului trenurilor, tonaj a cărui variație este reprezentată prin trenuri de marfă

Este reprezentată o secțiune longitudinală prin locomotivă, focarul ei fiind acoperit (în axul longitudinal) printr'un geam de sticlă, pentru a se putea observa procesul de ardere mixtă (păcură cu lignit) ardere folosită pe o mare parte a locomotivelor din parcul C.F.R.

Reprezentarea este realizată dinamic. Se arată pulverizarea păcurei la baza bolței de căramidă refractară, drumul gazelor, trecerea lor prin țevile de fum, prin camera de fum și emisiunea aburului prin capul de emisiune și coș.

Prin colorit adecuat, prin efecte de neon de diferite culori, prin studiul vârtejului de pulverizare și al contrastelor s'a putut realiza un efect de ansamblu din cele mai impresionante și mai aproape de realitate.

Efectul dinamic al acestei piese dă ideia cea mai corespunzătoare asupra caracterului dinamic al serviciului Tracțiunii în complexul exploatarei feroviare.



Diracțiunea Tracțiunii: instalațiile mecanice și electrice ale Tracțiunii.

executate la scară proporțional cu numărul de 100 tone brute km., crescând mereu dela 10,4 milioane sute tone brute km. în anul 1890 la circa 232 milioane sute tone brute km. în 1938.

Fascicolul divergent al acestor trenuri dă un aspect mai însuflețit acestui panou decât dacă s'ar fi așezat paralel unele sub altele convoaiele respective.

Trecând la peretele din fund al hallului, observăm în centru : *Locomotiva 1.1.2, cu ardere mixtă.*

Alte realizări ale Tracțiunii.

La stânga locomotivei de mai sus sunt arătate :

a) *Sporirea forței de tracțiune la locomotivele C.F.R.*

Se arată pe un fond estompat al unei locomotive, o serie de cârlige de tracțiune desenate la scară proporțional cu forța de tracțiune care a variat dela 2 050 kg. în 1869 la 7 250 kg. în 1939.

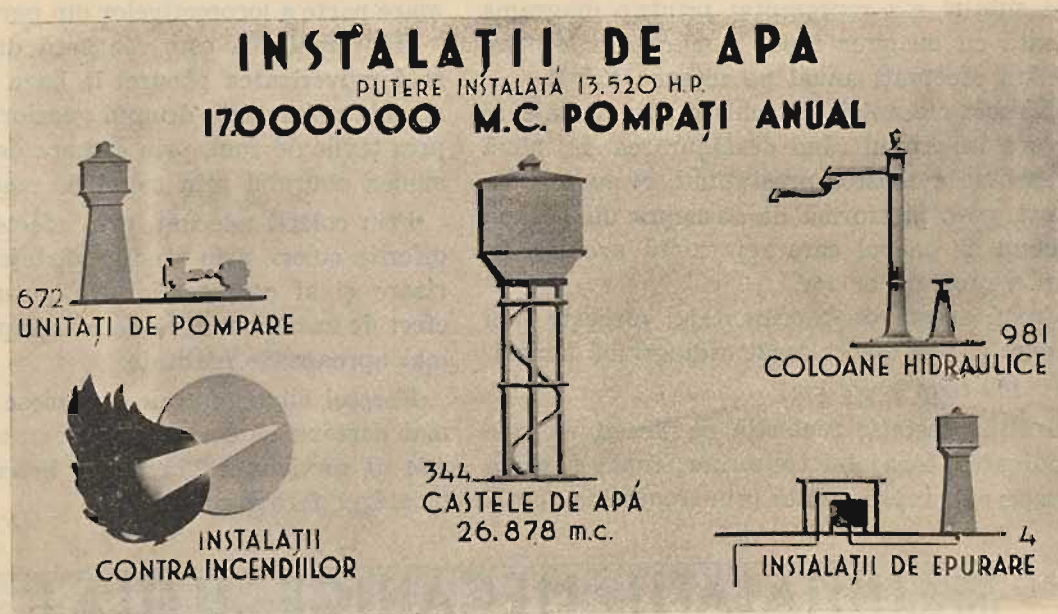
b) *Creșterea puterii locomotivelor C.F.R.*

Se arată în perspectivă o serie de 4 locomotive, dela cel mai vechiu tip (1869) la cel mai

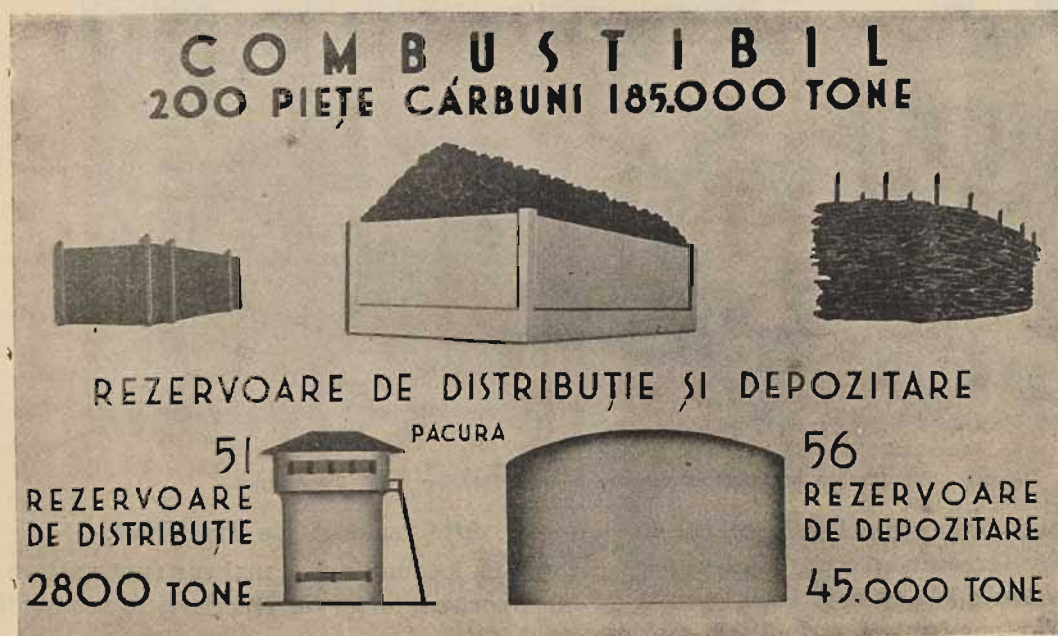
nou 142 000 (1939), desenate în proporție cu puterea lor, care a variat dela 454 HP în 1869 la 2 685 HP în 1939.

Intre aceste panouri se arată :

cu o anumită cantitate de căldură produsă pe grătarul locomotivei, urmărindu-se toate pierderile ce survin, pentruca în ultimă instanță să obținem folosirea efectivă a căldurei produse



Direcția Tracțiunii: instalațiile de apă.



Direcția Tracțiunii: piețele de combustibil.

Folosirea căldurii la o locomotivă cu abur.

Pe un panou cu aplicații de placaj colorat decupate în fâșii, se indică ceiace se petrece

pe grătar, sub forma efortului de tracțiune la obada roții. Se arată că randamentul total la obadă este de circa 8-9 % la locomotiva cu abur.

Dedesubtul acestui panou observăm :

Kilometrul parcurs zilnic de locomotivele C.F.R.

Se arată, pentru diferite epoce, lungimea totală în km, parcursi zilnic de locomotivele

C.F.R. în comparație cu lungimea meridianului pământesc.

Globul pământesc, desenat în culori, este înconjurat de o spirală roșie, care prin fiecare spiră reprezintă un meridian, adică circa 40 000 kilometri.

CONDUCTELE DE PETROL

PUTERE INSTALATA 2160 H.P.



755 Km.
LUNGIMEA TOTALĂ A
CONDUCTELOR DE PETROL



CAPACITATEA
DE INMAGAZINARE
112.600 mc.
PENTRU EXPLOATAREA PRO-
DUSELOR ALBE ȘI NEGRE



8 STAȚIUNI
DE PRIMIRE ȘI POMPARE CU
1.460.000 mc.
CAPACITATE MAXIMĂ DE TRANSPORT






18 MOTOARE



17 POMPE

Direcția Tracțiunii: conductele de petrol ale Statului.

<p>INSTALAȚII DE APA PUTERE INSTALATA 1800 H.P.</p>  <p>1800000 MC. POMPĂȚI AERIALI 20.070 MC. CAPACITATEA DE APA 18 MOTOARE</p>	<p>CENTRE DE TRACȚIUNE - CLĂDIRI</p>  <p>100000 MC. CLĂDIRI 100000 MC. CLĂDIRI 100000 MC. CLĂDIRI</p>	<p>INSTALAȚII MECANICE UTILAJ PUTERE INSTALATA 1500 H.P.</p>  <p>1500 H.P. PUTERE INSTALATA 1500 H.P. PUTERE INSTALATA</p>
<p>CONDUCTELE DE PETROL PUTERE INSTALATA 2160 H.P.</p>  <p>755 KM. LUNGIMEA TOTALĂ A CONDUCTELOR DE PETROL 112.600 MC. CAPACITATEA DE INMAGAZINARE 18 MOTOARE 17 POMPE</p>	<p>UNITĂȚI DE TRACȚIUNE</p>  <p>2100 LOCOMOTIVE 100000 MC. CLĂDIRI 53 MOTOARE 200 AUTOMOTORE</p>	<p>COMBUSTIBIL 100 PIEȚI CARBUNI 100000 TONE</p>  <p>REZERVOARE DE DISTRIBUȚIE ȘI DEPOZITARE 51 REZERVOARE DE DISTRIBUȚIE 2800 TONE 50 REZERVOARE DE DISTRIBUȚIE 45000 TONE</p>

10 MILIARDE LEI

2,6 MILIARDE LEI

Direcția Tracțiunii: inventarul.

Sunt desenate o serie de globuri înconjurate de spirale de diferite lungimi, corespunzând la diverse perioade.

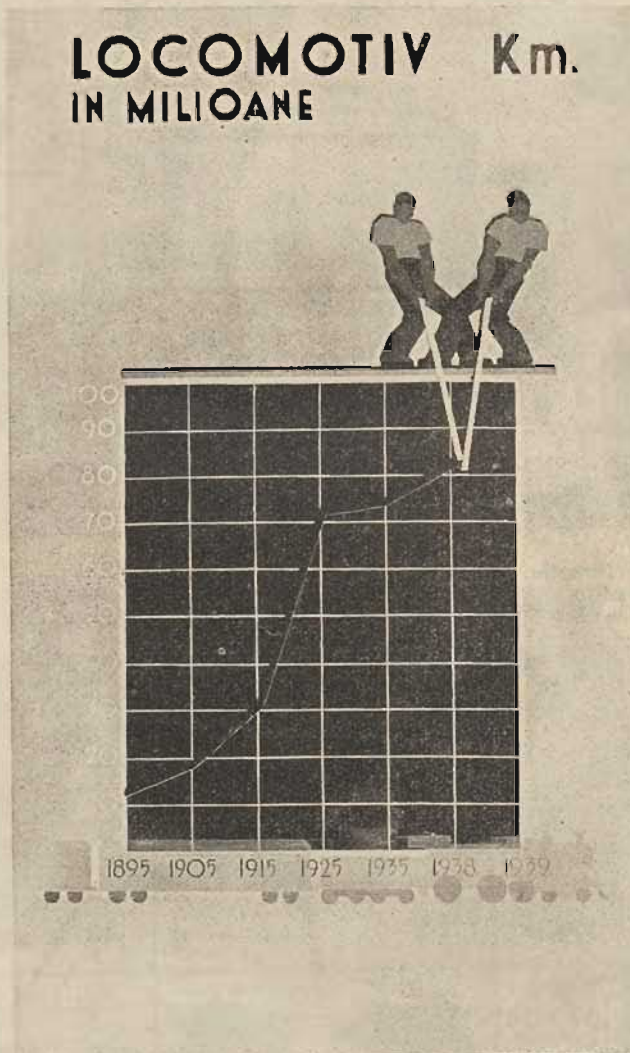
Se vede astfel repede creșterea acestui număr de km. parcurși zilnic de locomotivele C.F.R. dela 0,92 din lungimea unui meridian în 1895 la 5,63 lungimea unui meridian, în 1938.

In rândul de sus:

cale de diferite colori indică acest consum la diferite epoci.

b) *Variația consumului de lemne la locomotivele C.F.R.*

Prin stive de lemne, desenate la scară, se indică proporțional consumul de lemne, care dela 1920 (când a fost de 532 067 m.c.) a scăzut



Diracția Tracțiunii: numărul locomotivelor km. C.F.R. între 1895 și 1939.

Combustibilul la C.F.R.

a) *Consumul de combustibil pe locomotivă km. și 100 tone br. km.*

Se indică variația acestui consum dela 1895—1938.

Niște vagonete desenate estompat la scară indică tonaajul pe locomotivă, iar coloane verti-

foarte mult până în 1938 (18 697 m.c.), cu tendința de a scădea și mai mult.

c) *Consumul de combustibil la locomotive transformat în tone Cardiff.*

Se arată în coloane așezate unele sub altele cum a variat consumația de cărbune indigen și străin.

Se observă consumul maxim de combustibil indigen de 1 515 015 tone în 1927, și totodată descreșterea consumului de combustibil străin dela 98 891 tone cât era în 1896, la zero în 1930 și în toți anii următori.

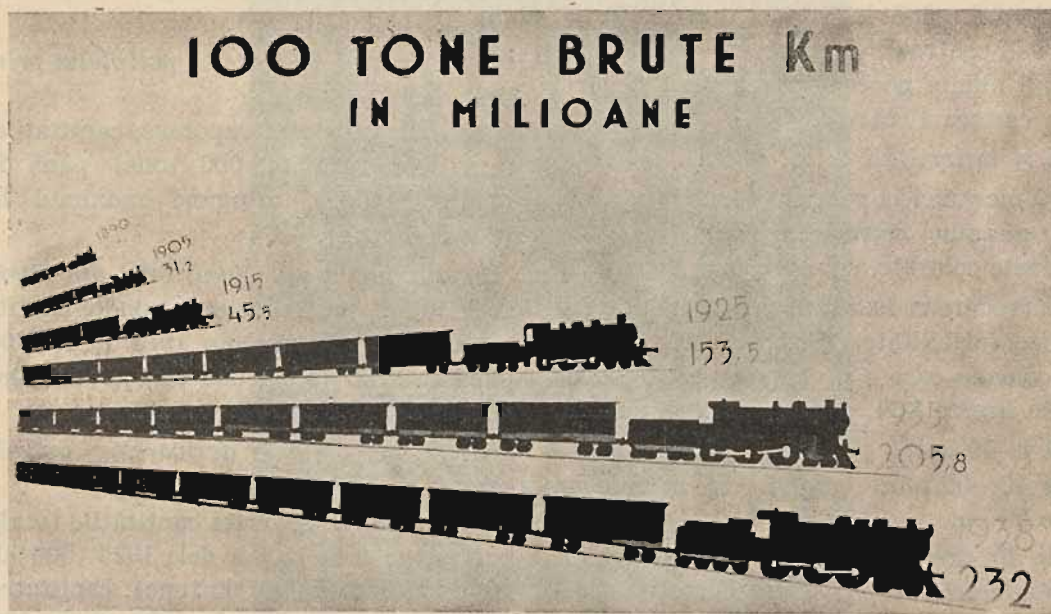
La dreapta locomotivei.

În mijloc: folosirea căldurii la locomotiva Die-

se pompare oneroasă, la care prețul pe m.c. de apă pompată revenea la 2,40 lei, în comparație cu o instalație rațională, motorizată, unde costul revine la 1 leu pe m.c. de apă pompată.

Modernizarea instalațiilor de apă.

Annual, Tracțiunea pompează 17 000 000 m.c. de apă.



Direcția Tracțiunii: numărul de tone brute km. efectuate de locomotivele C.F.R.

sel (exemplu locomotiva Diesel C.F.R. 4400 HP uniorari/3800 HP putere continuă).

Se arată ca și la locomotiva cu abur, pe un panou cu placaj decupat în fâșii și colorat cu „duco”, ce se petrece cu 100 procente de căldură ale motorinei consumate de motorii Diesel, pierderile ce survin, natura și cantitatea lor, în procente, rezultând randamentul total la obadă de circa 31%, de trei ori mai mare față de cel al locomotivei cu abur.

Locomotiva cu abur, rămâne însă cel mai răspândit mijloc de tracțiune pe căile ferate, fiind mai simplă, mai suplă și sensibil mai eficientă.

Deasupra acestui panou:

Apa consumată zilnic de locomotivele C.F.R.

Se arată un castel de apă estompat și se precizează că se consumă zilnic 50 000 m.c. de apă la locomotivele C.F.R. Se indică deasemenea felul instalațiilor prin care realizăm acest debit.

Raționalizarea alimentărilor cu apă.

În un ansamblu se arată pe de o parte tipul unei vechi instalații cu conductă de refulare, cu

În partea stângă a tabloului se vede că vechile instalații cuprindeau prea puține unități motorizate și foarte multe instalații cu căldări verticale de abur, cari sunt mai oneroase în exploatare.

În partea dreaptă a tabloului (epoca actuală) se poate vedea că numărul unităților exploatare cu căldări verticale sunt în descreștere, deoarece sunt înlocuite cu unități motorizate (cu pompe centrifuge, etc.).

Astfel, deși cantitatea de apă pompată a crescut sensibil, cheltuelile de exploatare la apă, cari în 1930 erau de lei 65 000 000, s'au redus în 1939 la 44 000 000 lei.

De subsupra panoului cu locomotiva Diesel observăm:

Personalul Tracțiunii:

a) *Personalul Tracțiunii* (ca număr și specialitate), pe categorii principale de funcționari și agenți.

Se arată că există în total 13 500 funcționari și agenți, din cari 9 400 tehnicieni și 4 100 netehnicieni.

Se reprezintă prin siluete colorate, categoriile

principale de personal: conducere, personalul administrativ, personalul de locomotivă, meseriașii și lucrătorii necalificați.

b) *Cum se formează inginerul de tracțiune și mecanicul de locomotivă.*

Se arată, prin siluete colorate, drumul pe care-l urmează în cariera lui atât inginerul de tracțiune cât și mecanicul de locomotivă, de la școala primară până la inginer, respectiv șef de depou sau controlor pentru mecanic, și se indică timpul minim necesar parcurgerii fiecărei etape din cariera fiecăruia.

c) *Boli și infirmități la mecanici.*

La 3000 mecanici în serviciu sunt circa 10%, adică 300 mecanici retrași medical.

Prin siluete colorate, se reprezintă fiecare tip de bolnav (vedere redusă, auz redus, boli de inimă, emfizem-debilitate-T.B.C., diverse), indicând pe coloane care e proporția pe care o dă fiecare din aceste boli, după vârstă și anume:

1. până la 40 ani;
2. între 40—50 ani;
3. peste 50 ani.

Peretele din dreapta al hall-ului este rezervat pentru *Conductele de petrol* din Direcția Tracțiunii.

Conductele de petrol.

O serie de 5 panouri luminoase, cu desene la scară și pictate pe cristal, indică:

a) *Exportul derivatelor petrolului prin portul Constanța.*

Prin vapoare se indică proporțional cantitățile exportate de la 1921 (235 000 tone) până în 1938 (3 553 000 tone) atingându-se maximul în 1934 (5 612 000 tone).

b) *Exportul derivatelor petrolului prin portul Giurgiu.*

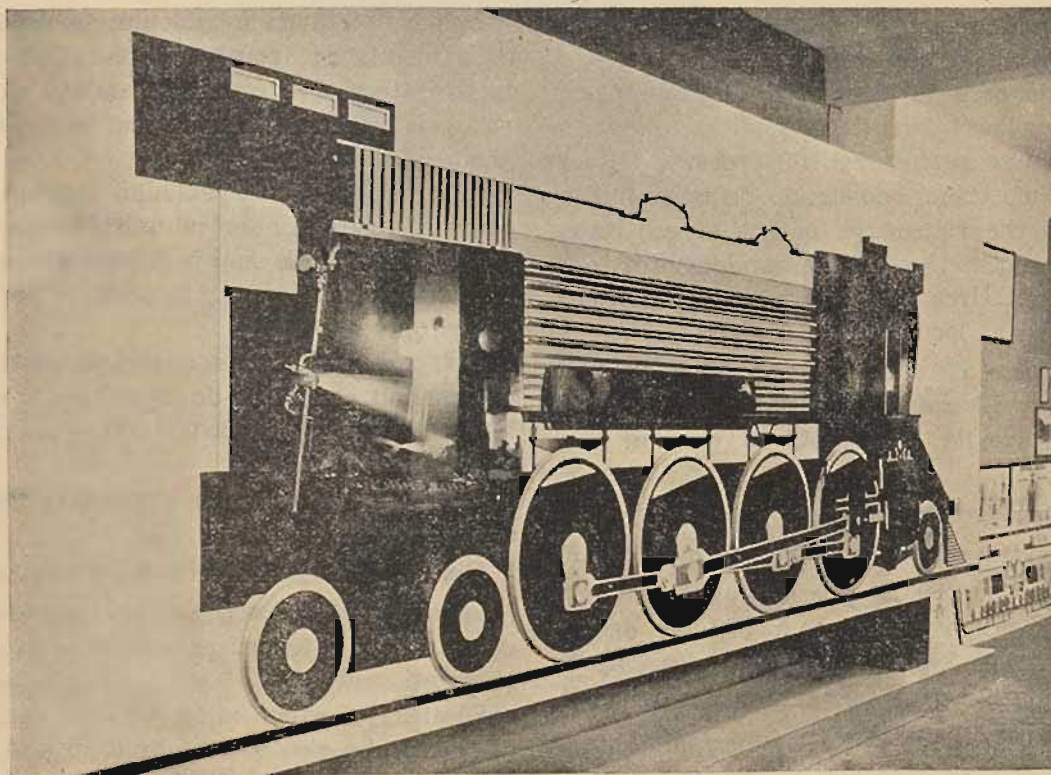
Se indică tot prin vaporase, cantitățile exportate de la 1921 (48 000 tone) până în 1938 (771 000 tone), atingând maximul în 1936 (940 000 tone).

c) *Producția petrolului brut din România.*

Se indică prin siluete de sonde, cantitățile de petrol brut produse din 1913 (1 886 000 tone) până în 1938 (5 600 000 tone), atingând maximul în 1934 (8 743 000 tone).

d) *Transporturile derivatelor petrolului la export pe C.F.R. (cu cisterne).*

Prin cisterne se arată cantitățile totale transportate pe această cale de la 1925 (500 000 tone) până în 1938 (4 000 000 tone), cantitatea maximă transportată fiind în 1936 (6 000 000 tone).



Dir. Tracțiunii: arderea mixtă în focarul unei locomotive seria 142 000 C.F.R. (panou luminos)

EVOLUȚIA GREUTĂȚII PE OSIE LA LOCOMOTIVELE C.F.R.



EVOLUȚIA GREUTĂȚII PE OSIE LA LOCOMOTIVELE C. F. R.
1869 — 1939

e) *Transporturile derivatelor petrolului la export prin conductele de petrol.*

Prin unități de pompare se indică cantitățile totale transportate pe această cale dela 1921 (246 000 tone) până în 1938 (783 000 tone), cantitatea maximă transportată fiind în 1935 (1 186 000 tone).

f) *Cantitățile totale ale derivatelor petrolului exportate.*

Se indică prin bataluri aceste cantități între 1925 (787 000 tone) până în 1938 (4 783 000 tone), maximul fiind atins în 1936 (6 885 000 tone).

Mijlocul peretelui e ocupat de o planșă mare (2,84 × 1,91) înfățișând:

Producția de petrol din România, centrele de rafinaj și exportul pe conductele de petrol și cisternele C.F.R.

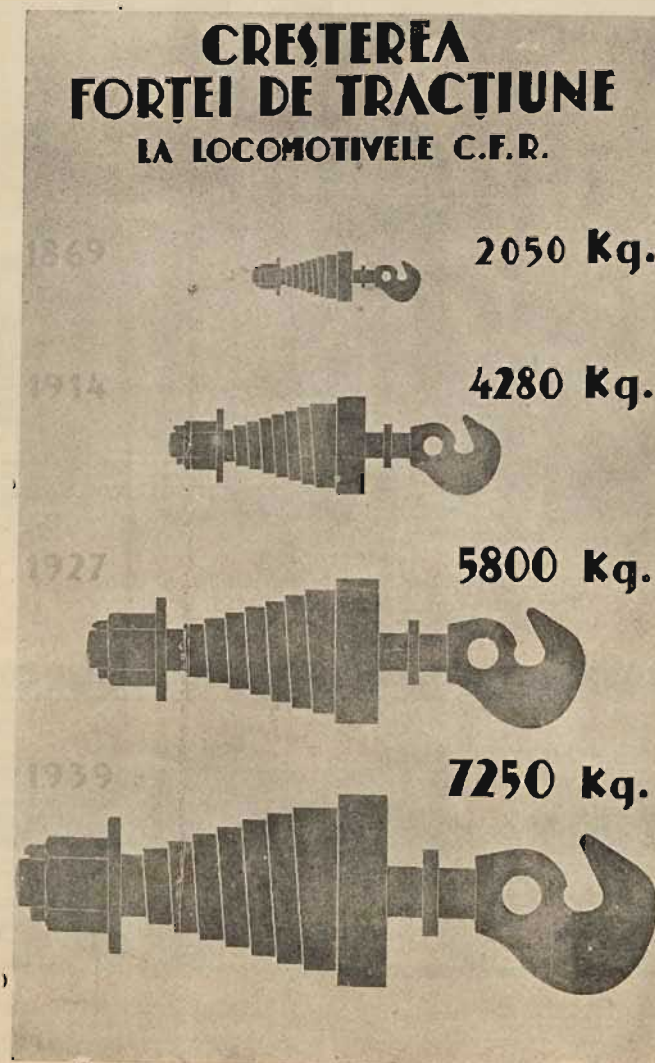
Se indică stațiunile principale, conductele spre *Giurgiu, Constanța și Băneasa.*

Deasemenea se expune:

Asamblajul fotogrametric redresat al regiunii Palas-Constanța și Desen după fotogrametria de mai sus (Plan de situație).

În cele două boxe adiacente hall-ului și în coridorul aferent lor (lungimea 10 m), Tracțiunea a mai expus:

Planșe referitoare la studiile cu convoiul dinamometric, cu ajutorul căruia se studiază caracteristicile locomotivelor încercate, producția de abur, consumațiile specifice, randamentele, etc. studii cari servesc pentru ameliorarea funcționării și proiectarea locomotivelor.

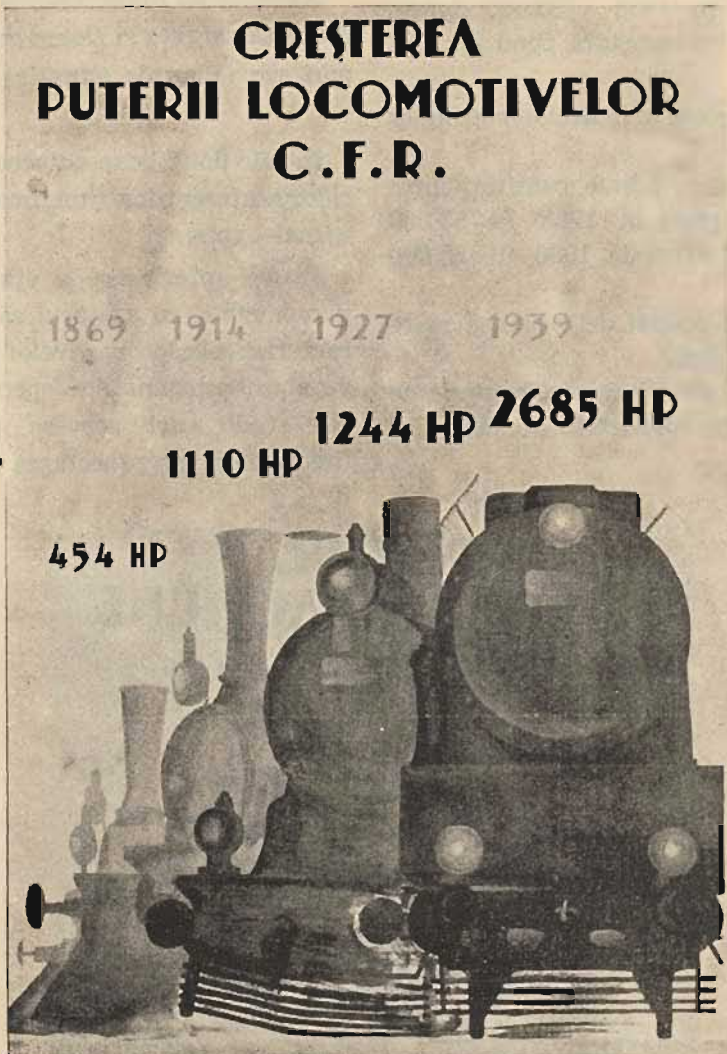


Direcția Tracțiunii: creșterea forței de tracțiune a locomotivelor C.F.R. între 1869 și 1939.

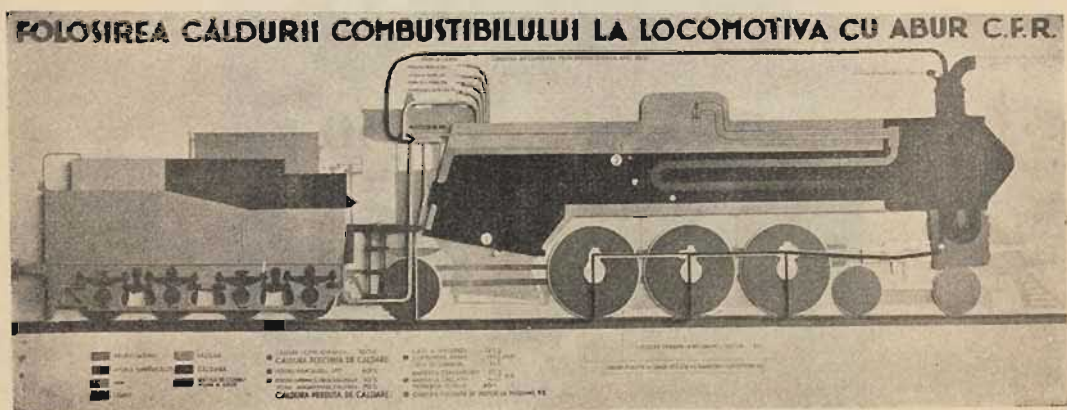
Trenul dinamometric C.F.R.

Se arată pe o planșă desenată în culori, compunerea convoiului, după cum urmează:

- 1. locomotiva de încercat;
- 2. vagonul dinamometric;
- 3. locomotiva ajutătoare;
- 4-6. 3 locomotive compresoare, seria 230 000.



Direcția Tracțiunii: creșterea puterii unitare a locomotivelor C.F.R. între 1869 și 1939.



Direcția Tracțiunii: bilanțul termic al locomotivei cu abur C.F.R.

Datele caracteristice ale locomotivei tip 1, 4, 2.

- Se arată pe diferite diagrame:
- Presiunea medie pe piston.
 - Forța indicată de tracțiune.
 - Puterea indicată.
 - Consumația orară de abur supra-încălzit.
 - Consumația orară de abur supra-încălzit pe HP indicat și oră.
 - Consumația de abur pe metru cub de cilindru.
 - Solicitarea grătarului în kg. de păcură pe m² și oră.
 - Puterea de vaporizare a păcurei.
 - Randamentul căldărei.
 - Randamentul indicat al motorului.
 - Randamentul indicat al locomotivei.
 - Producția orară de abur.
 - Producția de abur pe m² și oră.
 - Temperatura aburului supra-încălzit.
 - Producția orară de abur normal.
 - Consumația orară de combustibil (păcură).
 - Consumația de păcură pe km, parcurs.
 - Randamentul căldărei, producția orară de abur normal, solicitarea căldărei și a grătarului.

Acest banc se găsește în funcțiune la Direcția Tracțiunii.

Bancul pentru încercat automotoarele.

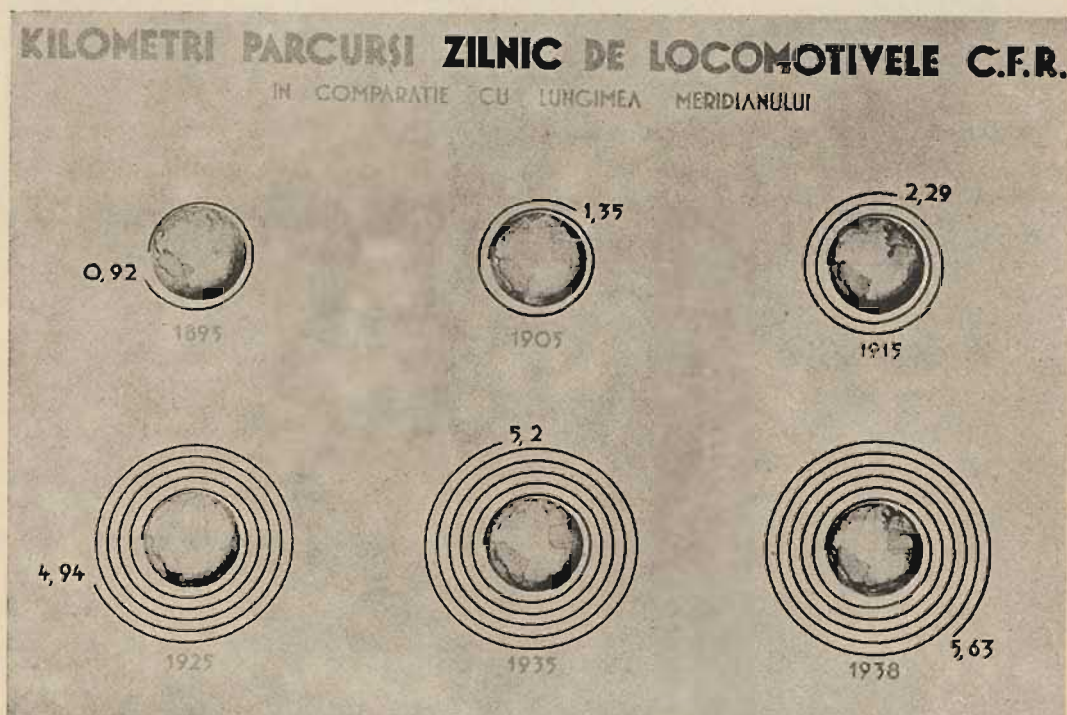
Schema acestui banc și a principiului de funcționare este arătată în o planșă colorată. Bancul se găsește în funcțiune la depoul Bm.

Bancul pentru încercat vitezometrele.

Acest banc este expus în natură cu toate vitezometrele utilizate actualmente la vehiculele motoare ale C.F.R., putând fi puse în mișcare sincronizată printr'un arbore acționat electric.

Se expun vitezometrele; *Haushälter etalon*, *Haushälter modificat Gab, Gab, Reszny, Teloc, Deuta*.

De asemenea se expun pe o placă specială, porțiuni de benzi ale acestor vitezometre, indi-



Dir. Tracțiunii: kilometri parcurși zilnic de locomotivele C.F.R. între 1895 și 1938.

Caracteristicile locomotivelor din seriile:

230 000—130 500—50 100 și 140 100.

Pe o planșă colorată se arată deasemenea în diagrame, caracteristicile tipurilor principale de locomotive indicate mai sus și anume cele de sub punctele b, c, e, i, j, k, m, p, r.

Bancul pentru calculat timpuri de mers și consumul specific de combustibil.

Se arată într'o planșă colorată, o schemă a acestui banc și a principiului de funcționare.

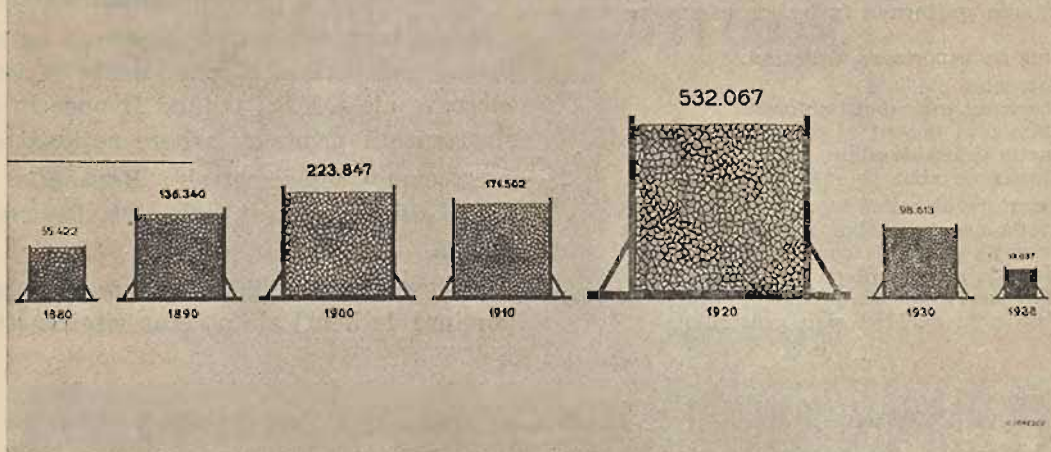
când parcurșuri efectuate de diferite vehicule înzestrate cu aceste vitezometre.

Cresterea vitezelor la C.F.R.

Pe o planșă colorată se arată pe cadranele unui ceasornic, timpurile de mers dela *București* până la principalele orașe din țară, ale trenurilor importante.

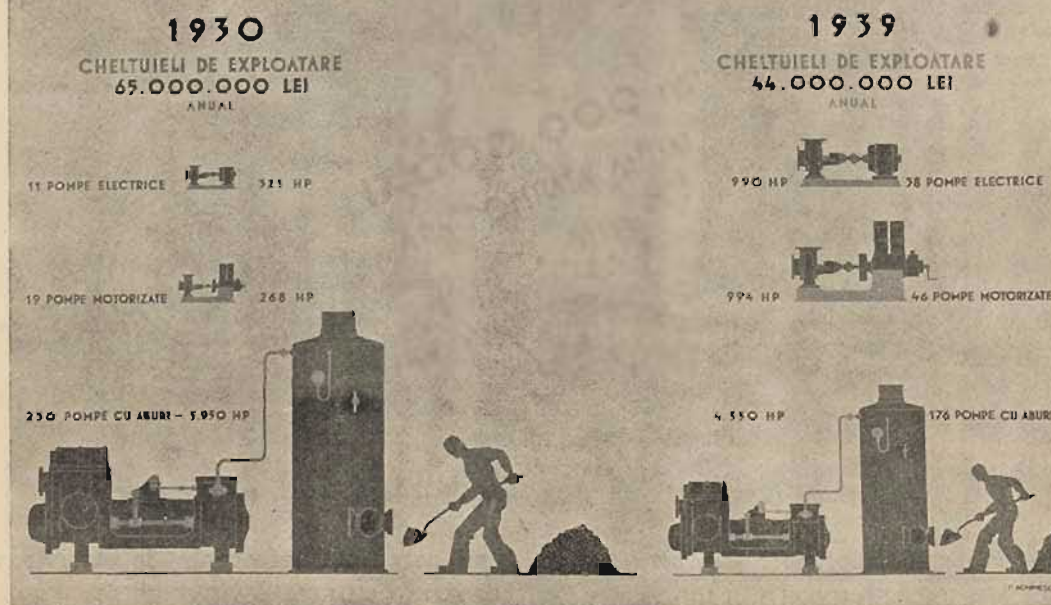
Cadranele pentru trenurile dinainte de războiu sunt divizate în 12 ore, iar cele pentru trenurile de după războiu în 24 ore. Timpurile de mers

VARIAȚIA CONSUMULUI DE LEMNE LA LOCOMOTIVE IN METRI CUBI



Dir. Tracțiunii: variația consumului de lemne la C.F.R. între 1880 și 1938.

MODERNIZAREA INSTALAȚIILOR DE POMPARE A APEI



Dir. Tracțiunii: modernizarea instalațiilor de pompare a apei. (Comparație între anii 1930 și 1939).

ale trenurilor vechi sunt luate exact după livretele de mers din acele timpuri.

Astfel:

<i>Buc. N.-Galați</i>	In 1887 cu trenul 45,	7,15 ore:
	In 1939 cu automot. 83	2,58 „
<i>Buc. N.-Constanța</i>	In 1887 cu tr. acc. 39/37,	10,30 „
	In 1914 cu trenul Fulger	4,18 „
	In 1939 cu automot. 97	2,44 „

<i>Buc. N.-Predeal</i>	In 1887 cu tr. accelerat Nr. 9	4,30 ore
	In 1939 cu Rapidul Nr. 33	2,19 „
<i>Buc.-Cernăuți</i>	In 1921 cu tr. accel. Nr. 17	16,05 „
	In 1939 cu Rapidul Nr. 51	9,06 „
<i>Buc.-Oradea</i>	In 1921 cu tr. ac. Nr. 13/15	21,45 „
	In 1939 cu Rapidul Nr. 31	12,00 „
<i>Buc.-Timișoara</i>	In 1921 cu tr. „O.” de lux	15,55 „
	In 1939 cu Rapid Nr. 11	9,17 „
<i>Buc.-Chișinău</i>	In 1921 cu tr. acc. 1/42 1/117	25,58 „
	In 1939 cu tr. R. 71 Unirea	9,48 „

Această singură planșă rezumă progresul făcut pentru sporirea vitezelor, progres la care Tracțiunea a contribuit în mare măsură.

Epurator cu neopermutit la depoul Medgidia.
Se arată într'o planșă colorată modelul unei instalații fixe de epurare dela depoul *Medgidia*.



Dirrecția Tracțiunii: personalul pe categorii principale de funcționari și agenți.



Dirrecția Tracțiunii: cum se formează inginerul de tracțiune și mecanicul de locomotivă.

Se indică pe aceeași planșă că la 1000 litri de apă utilizați de locomotive, depozitele incrustante sunt de 500 gr la apa brută (carbonați și sulfatați de calciu și magneziu) și numai de 50 gr la apa epurată.

Piatra extrasă anual dintr'o căldare de locomotivă este de 700 kg. fără epurare și 70 kg. cu epurare.

Cu aceasta se încheie seria panourilor și planșelor expuse în standul Tracțiunii.

Machete

S'au expus următoarele machete:

1. *Macheta depoului de locomotive București-Călători (Bc)* la scara 1/250.

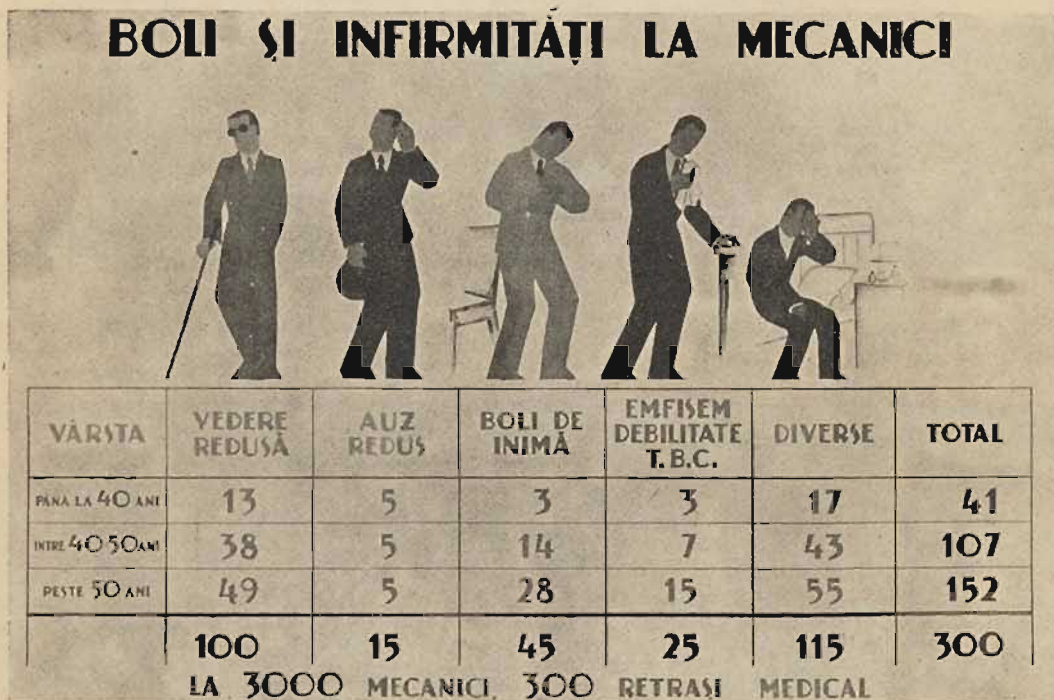
De asemenea stive de lemne și rezervoare indică prin volumul lor proporțional, consumul respectiv între 1895-1938.

Bunkerele și stivele sunt închise într'o etajeră de cristal.

Traseul conductei Băicoiu-Constanța.

Se arată un profil longitudinal (lungime 10 m) al acestei conducte începând dela *Băicoiu* și trecând prin stațiile *Teleajen*, *Buzău*, *Hagieni*, *Palas*, *Constanța*.

În dreptul fiecărei stații se găsește un plan de situație cu rezervoarele de înmagazinare ale ei, la scară foarte redusă, și totodată conducta care urmează în un șanț longitudinal profilul traseului, întră și ese în, și din fiecare stație de mai sus.



Direcția Tracțiunii: boli și infirmități la mecanici.

2. *Macheta stației de pompare (petrol) Teleajen*, la scara 1/250.

3. *Macheta primului castel de apă C.F.R. (1869) dela Comana*, scara 1/25.

4. *Macheta ultimului castel de apă C.F.R. dela Ploești*. scara 1/25.

5. *Macheta evoluției consumului de combustibil (cărbuni, lemne, păcură) între 1895-1938.*

La scară sunt realizate bunkere din metal cromat al căror volum e proporțional cu cantitatea de cărbune consumată.

În tubul de sticlă care reprezintă conducta se vede curgerea continuă a petrolului dela *Băicoiu* spre *Constanța*.

Lucrări publicate de inginerii dela Tracțiune.

Într'o vitrină special amenajată se expun lucrări tehnice de specialitate întocmite de d-nii ingineri: *A. Zănescu*, *G. Miulescu*, *A. Rosenzweig*, *Seb. Petrescu*, *C. Georgescu*, *S. Dărmănescu* și *C. Bedreag*.

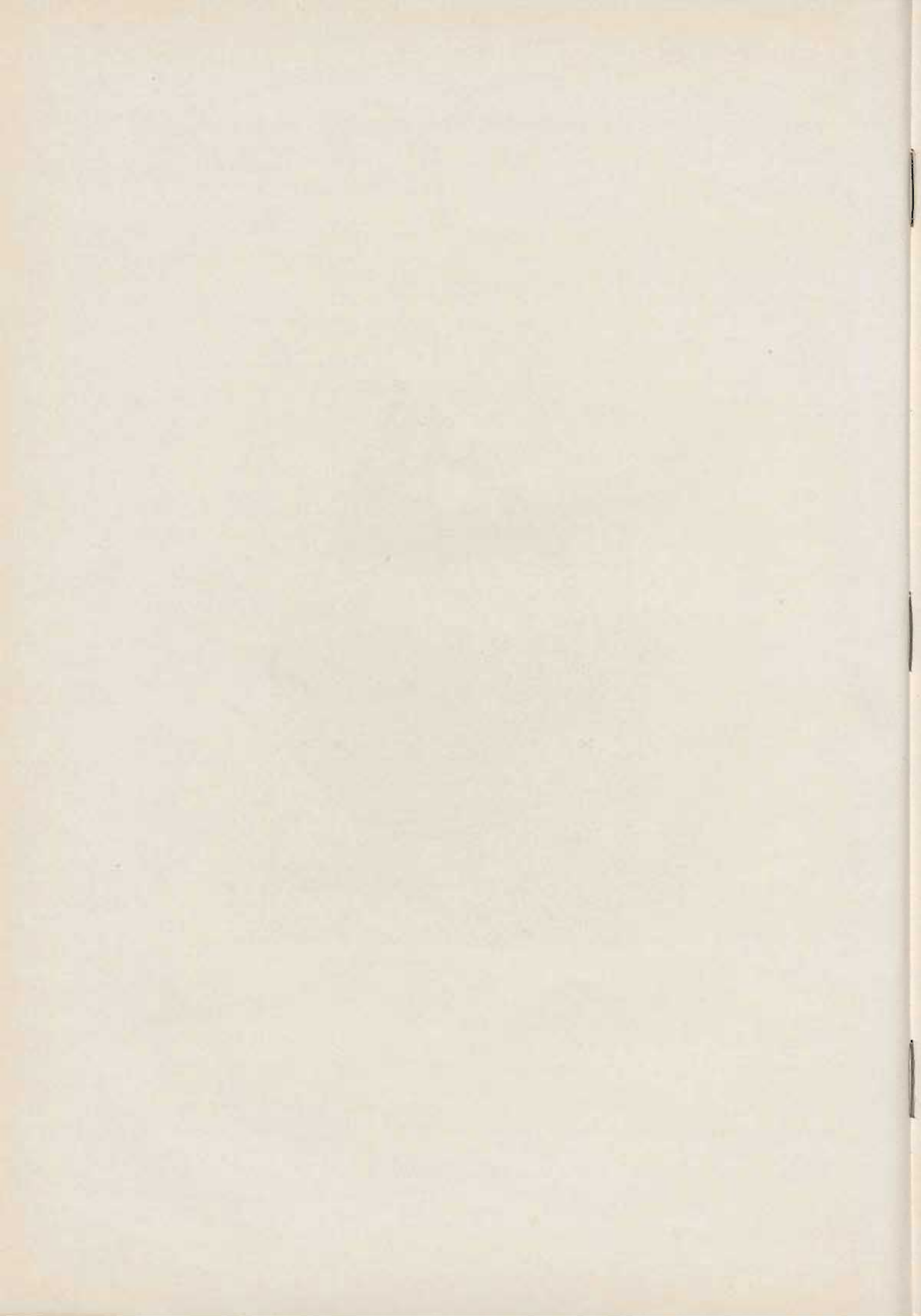
De asemenea se expun dări de seamă ale activității Direcției Tracțiunii.

DRUMUL PARCURS
DE UN MECANIC C.F.R.
IN CARIERA SA



LUNGIMEA CĂILOR FERATE
NORMALE DE PE TOT GLOBUL

DRUMUL PARCURS DE UN MECANIC C.F.R. IN CARIERA SA



Piese de locomotivă secționare.

Sunt expuse peste 50 de piese de locomotivă, îngrijit secționare și cari servesc pentru instruire la școlile personalului.

Astfel sunt arătate tăiate în secțiune:

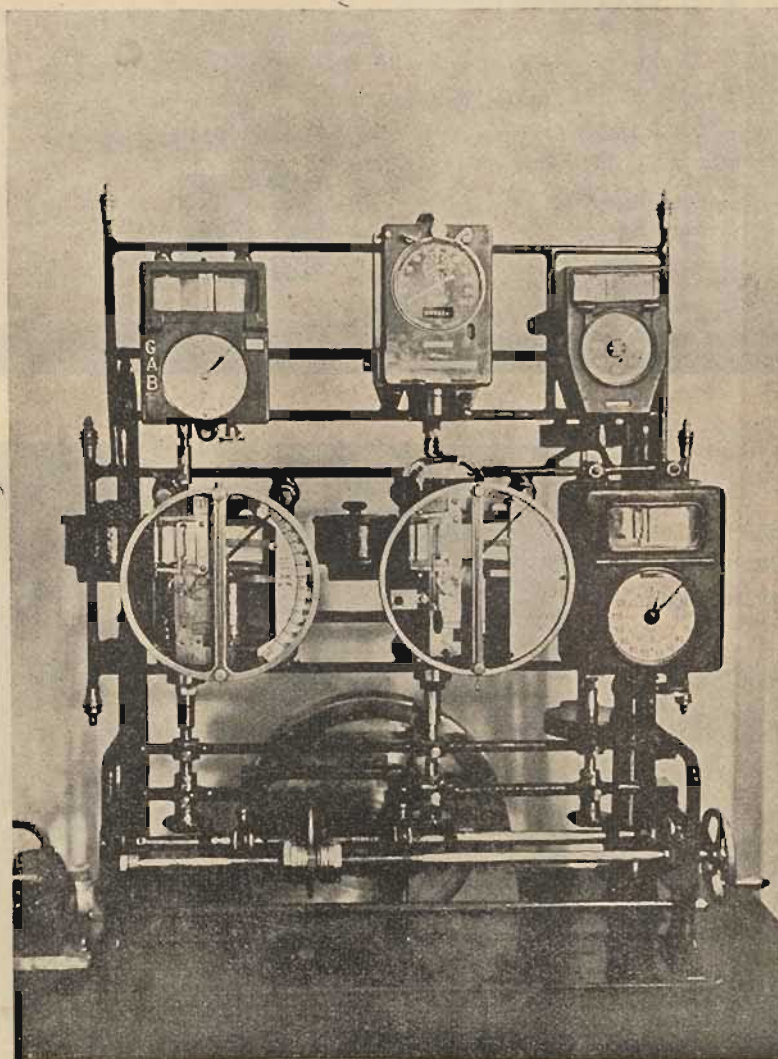
Diferite piese ale instalației de frână *Westinghouse*, pompe, triple valve, robineti și alte accesorii.

Secțiune prin placa tubulară a locomotivei 324 000 cu țevi de fum.

Elemente de supraîncălzire. Egalizatori de presiune și supape de aspirație.

Supapă de siguranță *Pope-Coale*.

Un cot de alimentare cu apă mâncat de piatră.



*Direcția Tracțiunii: bancul pentru încercat vitezo-
metrele în serviciu la vehiculele C.F.R.*

Pompe de ulei: Friedmann, Michalk.

*Distribuțiile cu culisă Stephenson și Wal-
schaerts-Heusinger.*

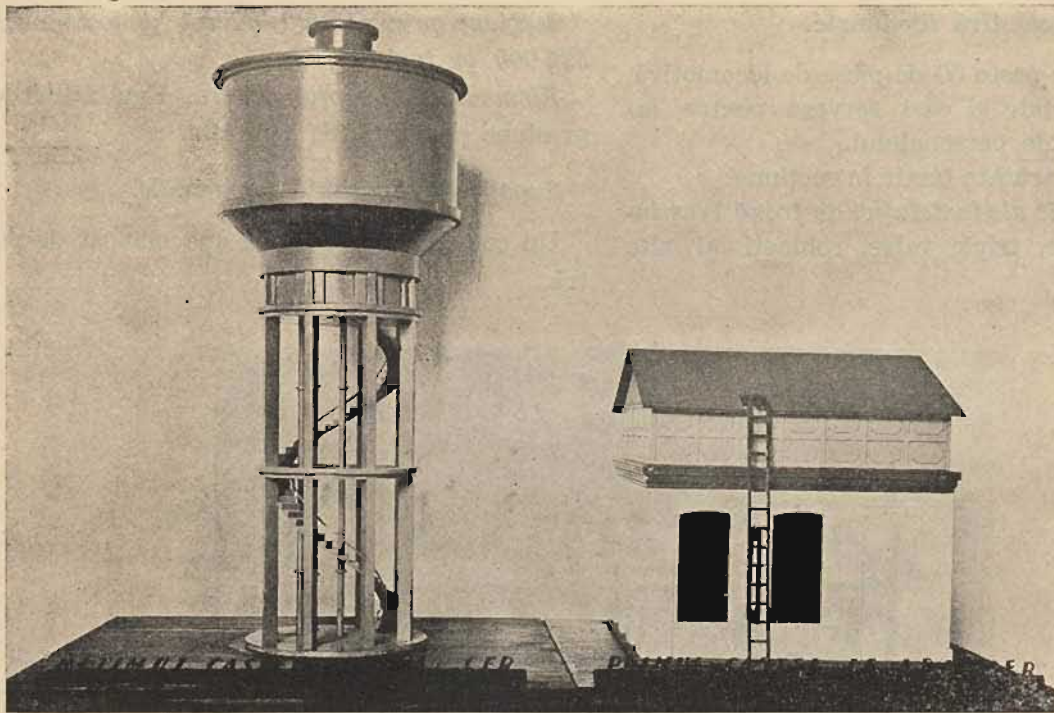
*Distribuția cu supape Lentz. Distribuția de la
pompa de apă Knorr-Malaxa Tolkien.*

*Injector Friedman aspirant A S Z și unul în
sarcină*

O porțiune de țevă de alimentare cu depuneri
de piatră.

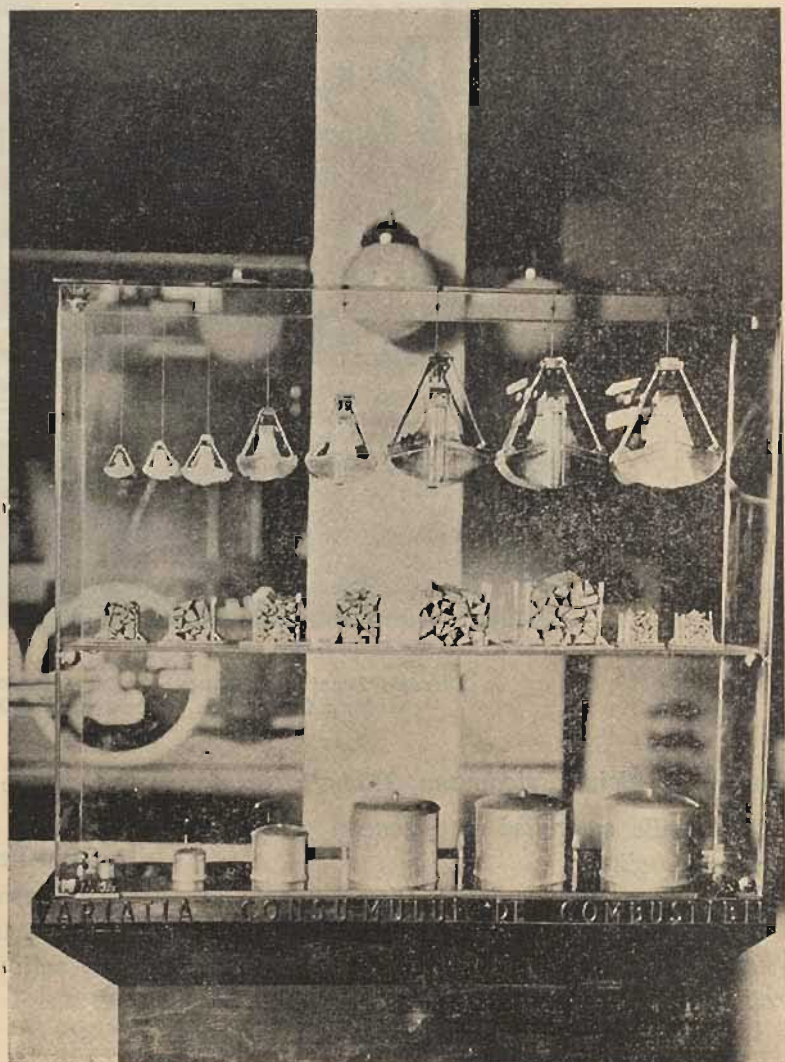
Deasemenea s'au expus:

Un vitezometru *Reszny* într'o cutie de sticlă,
putându-se urmări toate mișcările mecanisme-
lor, la acționarea printr'o manivelă (în func-
țiune).



*Direcțiunea
Tracțiunii:
ultimul castel
de apă C.F.R.
construit la
Ploești (1938)
alături de
primul castel
de apă con-
struit la Co-
mana (1869).*

*Direcția Tracțiunii: evoluția con-
sumului de combustibil la C. F. R.
(cărbuni, lemne, păcură) între
1895 și 1938.*



Un aparat de confecționat ramele metalice la discurile de felinare (invenție românească a lui *Vasile Bogdan*, șef de depou).

Piese de conductă, vane, etc.

Fotografii

S'au expus și o serie de fotografii, dintre care relevăm:

Ciclul operațiilor de pregătirea unei locomotive pentru serviciu (revizie la intrare, alimentarea cu apă, cărbuni, păcură, reparație, spălare, curățire, revizie la eșire).

Diferite moduri de remorcări (trenuri de călători și marfă, cu cuadruplă tracțiune, tren cu dublă tracțiune, un grup de 8 locomotive izolate mergând dela Timișul de sus spre Brașov).

Clădiri, remize, magazii de uleiuri, decantoare.

Ascensor electric pentru alimentare cu combustibil solid.

Stațiile de petrol din *Constanța* și *Giurgiu*.

Fundație pentru un rezervor cu fund conic.

Montaj de conducte (stația *Buda*).

Piesele expuse în muzeul C.F.R.

O locomotivă în miniatură seria 326 000 executată de ucenici.

O căldare verticală de pompă executată de ucenici.

Un grup de pompare cu motor orizontal cu abur (cu volan).

Un motor vertical (de abur).

O pompă verticală cu piston, de diametru mare și cursă scurtă.

Relevăm o piesă expusă în mărime naturală în muzeul C.F.R., care reprezintă o lucrare datorită D-lui inginer *Sebastian Petrescu*, din Direcția Tracțiunii : *modificarea cutiilor de unsoare la locomotivele seria 50 000.*

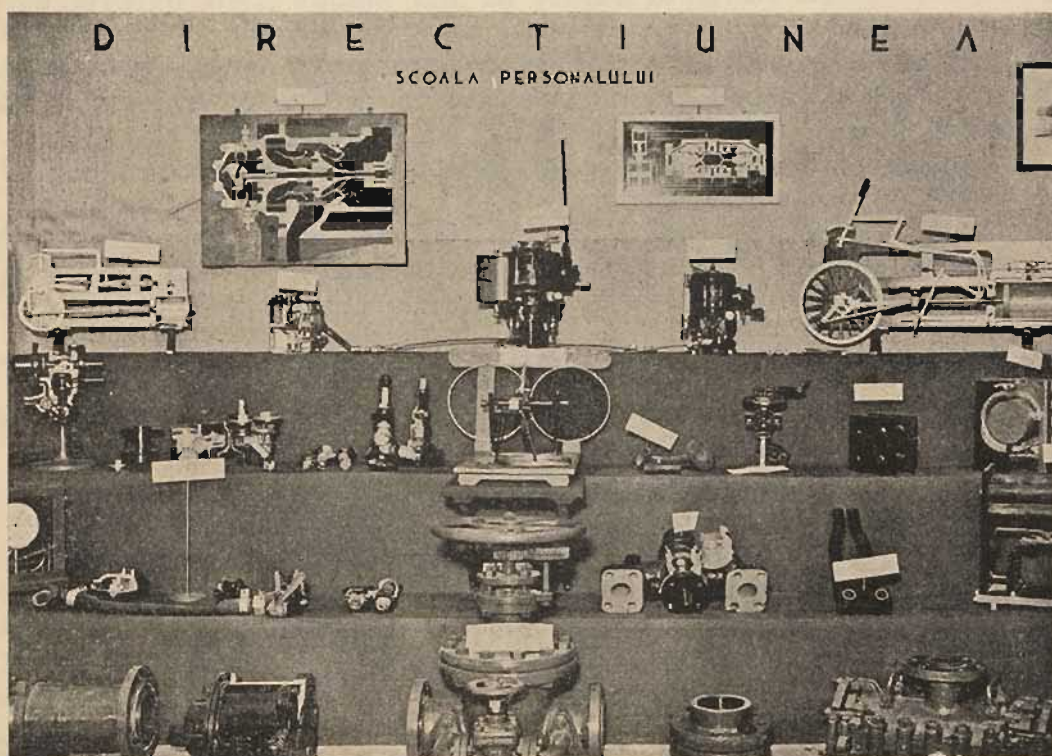
Se arată o parte din șasiu aferent la două osii alăturate; una din osii are o cutie de unsoare nemodificată, necesitând pentru demontarea contracutiei patru lucrători a 4 ore de lucru, adică 16 ore și cealaltă osie are o cutie de osie modificată, necesitând pentru demontarea contracutiei numai doi lucrători lucrând câte 10 minute, adică 20 minute.

Piese expuse în curtea stadionului.

Un castel de apă pentru o stație liliputană, scara 1/5.

O coloană hidraulică pentru o stație liliputană a căei ferate liliputane din incinta Stadionului.

Toate lucrările de mai sus, panouri de lemn aplicat, planșe colorate, panouri pictate pe cristal și luminate, locomotiva cu combustione



Directia Tracțiunii: piese de locomotivă secționare.

mixtă, machetele, etc. s'au executat în circa 6 săptămâni.

A fost o muncă de realizare cu caracter nou, unde a dominat concepția tehnică, de strânsă sintetizare, exprimată cât mai corespunzător și în acelaș timp atrăgător.

Materialul expus a fost bogat și variat, cu date interesante tehnice din toate domeniile de activitate ale Tracțiunii. Felul cum a fost prezentat, dela ideia creatoare, până la execuția ultimului amănunt, a atras numai aprecieri care ne fac cinste. În special au arătat deosebit interes acestui stand reprezentanții autorităților de căi ferate străine, cari l-au cercetat cu deamănuntul.

„Standul Tracțiunii“ a adus în acest mod o reală contribuție la Jubileul de 70 ani al căilor noastre ferate și a documentat în amănunțime

atât marelui public cât și funcționarilor de cale ferată, rolul important pe care această mare direcțiune tehnică îl are în ansamblul exploatării de cale ferată.

Lucrările au fost executate sub conducerea D-lui Director *C. Păunescu* și a D-lui Subdirector *Aurel Zănescu* cu concursul d-lui *Al. Georgescu* desenator-șef, a d-rei *Maria Mititelu* și a d-lor: *Achimescu Panait*, *Dugășescu Ion*, *Ionescu Gheorghe*, *Leizerman Ana*, *Moldovan Aurel*, *Tiba Teodor*, *Ursu Gheorghe*, desenatori și *Boerescu Constantin*, *Comanici Teodor*, *Iacobescu Nicolae*, *Lăzăroaia Ion*, *Pețanca Petre* și *Stan Nicolae* meseriași.

Aceste lucrări au vădit caracterul intens tehnic al acestei Direcții și au arătat că și cele mai aride chestiuni de acest ordin, abil prezentate, pot fi înțelese de marele public.

Poveste



*Se scuturau atuncia trandafirii pe prundul cărăruelor subțiri,
Zburau petale albe 'n florărie, și'n fiecare zi, sub trandafiri,
Venia duduia șefului de gară și tristă s'aseza cu capu'n mâni
Și-o viscoliau petalele căzute, pe bucle și pe umeri și pe sâni.*

*Era micuță grădinița gării: trei brazi străbuni o stăpâneau din fund,
Trei straturi cu rozetă și garoafe, și-un strat în mijloc, mare și rotund;
Atât. Dar străjuia în garduri dese, pe marginea cărărilor subțiri
Perdeaua înecată de miresme a unei nesfârșiri de trandafiri,
Din trenuri, călătorii la ferestre, — veniți din largul zărilor pustii,
Priveau uimiți, o clipă, florăria, cu ochii luminați de bucurii,
Iar domnul șef își mângâia mustața, gândind că'n toată țara asta nu-i,
Ba poate 'n toată lumea să nu fie o florărie ca a dumnealui.*

*Avea dreptate deci, duduia Lia, să vie-aici în fiecare zi;
Dar basmele — și ele au dreptate... O! cine ar putea tăgădui?
Se poate o Ileană Cosinzeană ne 'ndrăgostită de un Făt Frumos?
Și Făt Frumos se poate să nu 'nvingă un Smău ciapcân, nebun, răutăcios?
Era doar și'n istorioara asta un Făt Frumos cu părul blond, buclat,
Purta o șapcă roșă pe-o sprânceană, și nasturi lustruiți de impiegat.
Cu ochii mari, albaștri, — pe fereastră, o primăvară toată a privit
Năvala de petale peste zâna de care se știa îndrăgostit.
Și într'o zi, ne mai putând să rabde un vis atât de ignorat și șters,
El prinse o petală albă, mare, și scrise cu cerneală neagră-un vers:*

*„Mă doare-un dor nebun de tine, Lie,
„Mă arde gândul marilor iubiri,
„O! la-mă și pe mine'n florărie
„Să ne iubim un ceas sub trandafiri!...*

*Și Făt Frumos și-a recitat scrisoarea și-a suspinat la fiece cuvânt,
Apoi a ridicat în sus petala și a lăsat-o plutitoare 'n vânt.
Dar vântul nu știa de toate-aceste, ori că știa și n'avea nici un chef,
Destul că'n loc s'o ducă în grădină, a dus-o drept pe nas la domnu Șef!
Și cași Zmeul groasnic din poveste, acesta-și ridică privirea'n sus,
Străfulgeră pe vinovat cu ochii, și vru să strige... dar nimic n'a spus,
Ci încruntat și palid de mânie, intră cu pas năprasnic în birou...
Și-a încasat vreo patru poli amendă, nefericitul dragostei erou!...*

Și-au plâns podoaba toată, trandafirii. Pe prundul cărunțitelor cărări
 Se joacă vântul cu argintul lunei, în preajma celei mai tăcute gări.
 Trecut-a cel din urmă tren; la geamuri, luminile pe rând, pe rând, s'au stins,
 Și a rămas pustie, mută, gara, precum pustiu e 'ntregul ei cuprins.
 La geamul lui deschis și negru, șeful — fumează liniștit, îngândurat...
 De-odată se apleacă și ascultă... i s'a părut o șoptă... și-un oftat...
 Ascultă iar... o șoptă bărbătească... și-un glas cu tonuri scurte și subțiri...
 E cineva acolo'n florărie... și-un vers s'aude lin sub trandafiri:

„O! Zâna trandafirilor, — o, Lie!
 „Tu nici nu bănuiești cât te-am dorit,
 „Demult... era pustiu în florărie
 „Și nici un trandafir îmbobocit.
 „Ți-am scris pe-o floare, — nu iubesc hârtia, —
 „Și ți-aș mai fi trimis asemeni soli,
 „Dar tatăl tău îmi prinse șmecheria
 „Și m'a și amendat cu patru poli!
 „De-atunci un singur gând mă chinuește
 „Și'n capul meu el singur e stăpân:
 „Să te iubesc... așa cum se iubește...
 „Și-apoi să râd de Zmeul cel bătrân...”

Prin aparat, un ordin de mutare, sosește țucănind înfiorat...
 Și Făt Frumos aleargă în grădină: „O, Lie! Zmeul meu s'a răsbunat!
 „Deseară plec... la nouă... să fii gata... nici un bagaj... o haină, așa-ceva...”
 Și zâna trandafirilor zâmbește, și îl cuprinde, și-i răspunde „da“!...
 Iar seara, Zmeul râde sub mustață, privind în urma trenului plecat,
 Și-apoi se urcă sus să-și vadă fata... s'o rătă... că'n sfârșit s'a răsbunat!

Cu vânturi dese și bubuitoare, o iarnă tristă, tristă, a trecut.
 De sub troene grele, înghețate, grădina gării iar a renăscut.
 Acum se scutur iarăși trandafirii pe prundul cărăruelilor subțiri,
 Dar nu mai e de mult duduia Lia, și e pustiu și trist sub trandafiri.
 Ci singur „Zmeul“, pământiu la față, slăbit, cu ochii triști, perduți în zări,
 Se plimbă șovăind ca o stafie pe prundul văduvitelor cărări.
 S'așează trist și greu sub trandafirii ce-și scutură petalele și-l ning
 Și murmură un vers de astă-vară, și'n plâns năvalnic vorbele-i se sting:

„Mă doare un dor de tine, Lie,
 „Te cheamă cărăruiele subțiri,
 „Te cheamă scurta ta copilărie,
 „O vino!... Vino iar sub trandafiri...”

Cu'n tren de seară a sosit și zâna, și Făt Frumos, ba încă și-un copil...
 Și-a plâns atunci Zmeul ca o babă, și Făt Frumosul ca un crocodil.
 Și-au pus la cale nunta ca'n poveste, și-o cumetrie rară, ca la prinți,
 Și-au rânduit să nu mai facă d'astea, ci să trăiască veseli și cuminți.
 Și Zmeul le-a dat zestre... o avere, cum a fost scris-o el pe două coli,
 Iar Făt Frumos nemulțumit cu-atâta, a mai cerut să-i dea patru poli
 Și toată cheltuiala cu mutarea, ce le-a scurtat un an de fericiri...

Și-apoi trăiră mult, și 'mbătrâniră în grădinița lor cu trandafiri.

C. Ignătescu



În iureșul trenurilor care străbat fără încetare toate colțurile țării o clipă gândul ne fuge la complicatul mecanism al serviciilor de mișcare cari constituie sistemul nervos al căilor ferate...

O armată de oameni stă aplecată asupra graficelor și aparatelor, sau scrutează cu privirea zarea, așteptând în arșiță sau viscol, luminile lanternelor care apar sau dispar fantomatic în noapte, în uruitul roților care mestecă depărtările...



*Alexandru Zarifopol, Inginer Inspector General,
Directorul Mișcării C.F.R.*

Și-au plâns podoaba toată, trandafirii. Pe prundul cărunțitelor cărări
 Se joacă vântul cu argintul lunei, în preajma celei mai tăcute gări.
 Trecut-a cel din urmă tren; la geamuri, luminile pe rând, pe rând, s'au stins,
 Și a rămas pustie, mută, gara, precum pustiu e 'ntregul ei cuprins.
 La geamul lui deschis și negru, șeful — fumează liniștit, îngândurat...
 De-odată se apleacă și ascultă... i s'a părut o șoaptă... și-un oftat...
 Ascultă iar... o șoaptă bărbătească... și-un glas cu tonuri scurte și subțiri...
 E cineva acolo'n florărie... și-un vers s'aude lin sub trandafiri:

„O! Zâna trandafirilor, — o, Lie!
 „Tu nici nu bănuiești cât te-am dorit,
 „Demult... era pustiu în florărie
 „Și nici un trandafir îmbobocit.
 „Ți-am scris pe-o floare, — nu iubesc hârtia, —
 „Și ți-aș mai fi trimis asemeni soli,
 „Dar tatăl tău îmi prinse șmecheria
 „Și m'a și amendat cu patru poli!
 „De-atunci un singur gând mă chinuiește
 „Și'n capul meu el singur e stăpân:
 „Să te iubesc... așa cum se iubește...
 „Și-apoi să râd de Zmeul cel bătrân...”

Prin aparat, un ordin de mutare, sosește făcând înțiorat...
 Și Făt Frumos aleargă în grădină: „O, Lie! Zmeul meu s'a răsbunat!
 „Deseară plec... la nouă... să fii gata... nici un bagaj... o haină, așa-ceva...”
 Și zâna trandafirilor zâmbeste, și îl cuprinde, și-i răspunde „da“!...
 Iar seara, Zmeul râde sub mustață, privind în urma trenului plecat,
 Și-apoi se urcă sus să-și vadă fata... s'o rătă... că'n sfârșit s'a răsbunat!

Cu vânturi dese și bubuitoare, o iarnă tristă, tristă, a trecut.
 De sub troene grele, înghețate, grădina gării iar a renăscut.
 Acum se scutur iarăși trandafirii pe prundul cărăruelilor subțiri,
 Dar nu mai e de mult duduia Lia, și e pustiu și trist sub trandafiri.
 Ci singur „Zmeul“, pământiu la față, slăbit, cu ochii triști, perduți în zări,
 Se plimbă șovăind ca o stafie pe prundul văduvitelor cărări.
 S'așează trist și greu sub trandafirii ce-și scutură petalele și-l ning
 Și murmură un vers de astă-vară, și'n plâns năvalnic vorbele-i se sting:

„Mă doare un dor de tine, Lie,
 „Te cheamă cărăruiele subțiri,
 „Te cheamă scurta ta copilărie,
 „O vino!... Vino iar sub trandafiri...”

Cu'n tren de seară a sosit și zâna, și Făt Frumos, ba încă și-un copil...
 Și-a plâns atunci Zmeul ca o babă, și Făt Frumosul ca un crocodil.
 Și-au pus la cale nunta ca'n poveste, și-o cumetrie rară, ca la prinți,
 Și-au rânduit să nu mai facă d'astea, ci să trăiască veseli și cuminți.
 Și Zmeul le-a dat zestre... o avere, cum a fost scris-o el pe două coli,
 Iar Făt Frumos nemulțumit cu-atâta, a mai cerut să-i dee patru poli
 Și toată cheltuiala cu mutarea, ce le-a scurtat un an de fericiri...

Și-apoi trăiră mult, și 'mbătrâniră în grădinița lor cu trandafiri.

C. Ignătescu



In iureșul trenurilor care străbat fără încetare toate colțurile țării o clipă gândul ne fuge la complicatul mecanism al serviciilor de mișcare cari constituie sistemul nervos al căilor ferate...

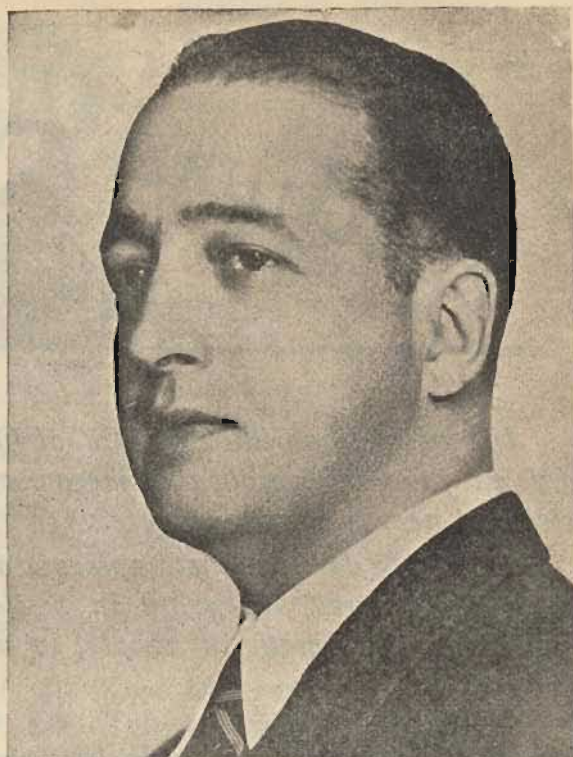
O armată de oameni stă aplecată asupra graficelor și aparatelor, sau scrutează cu privirea zarea, așteptând în arșiță sau viscol, luminile lanternelor care apar sau dispar fantomatic în noapte, în uruitul roților care mestecă depărtările...



*Alexandru Zarifopol, Inginer Inspector General,
Directorul Mișcării C.F.R.*



*D-l Ing. Insp. G-ral Virgil Teodorescu
Subdirector al Mișcării.*



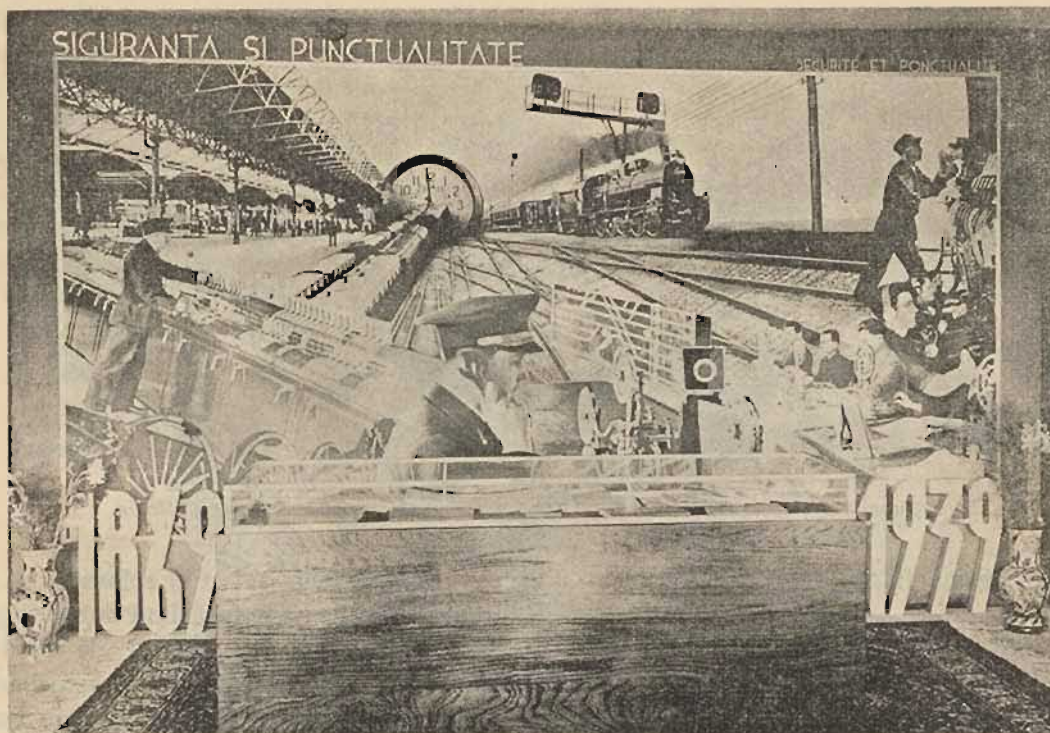
*D-l Ing. Constantin Măldărescu
Subdirector al Mișcării pentru autobuse.*



*D-l Ing. Liviu Vasu
Șeful Serviciului de autobuse.*



*D-l Ing. Aurel Cristea
Inspector Ajutor.*



*Direcțiunea Mișcării C.F.R.
 Fotomontaj reprezentând complexitatea serviciului de Mișcare.*

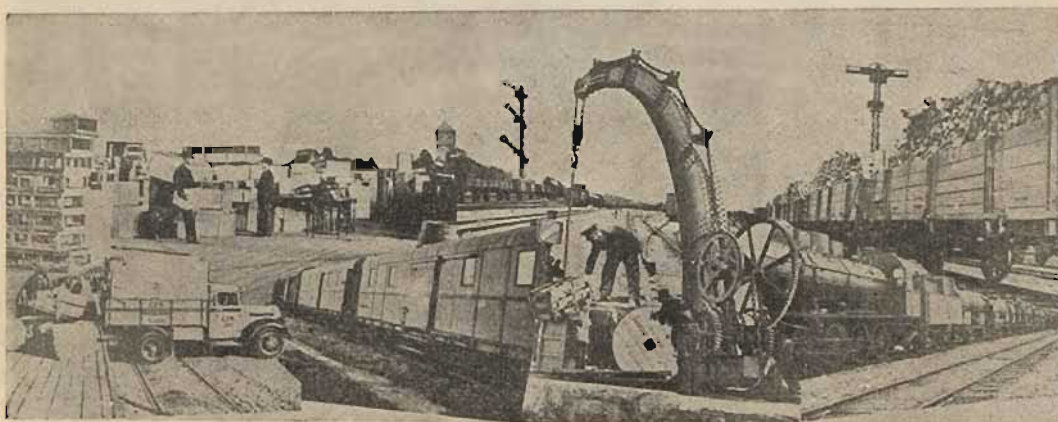
Direcțiunea Mișcării prezintă trei standuri, din care două pentru serviciul de mișcare și unul pentru serviciul de autobuse.

În primul stand este expus un interesant foto-montaj de dimensiunile: 4 m lungime pe 2 m lățime, oferind publicului vizitator imagini din complexitatea serviciului de mișcare.

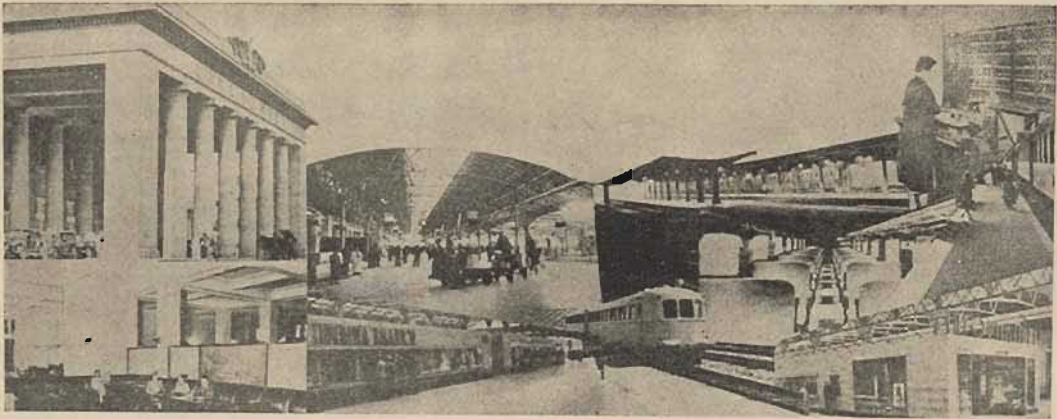
În planul central se detașează figura impiegatului, elementul de bază la mișcare, în mâna

căruia stă comanda întregului aparat și apoi organele sale ajutătoare: telegrafisti, telefonisti, acari, etc. cari realizează programul de circulație în condițiuni de maximum de „siguranță și punctualitate”, grație aparatelor moderne puse la dispoziția sa.

Pe panoul din stânga, un alt fotomontaj reprezintă capacitatea de transport a drumului nostru de fier, printr'o serie de tablouri variate,



*Direcțiunea Mișcării:
 Fotomontaj reprezentând capacitatea de transport.*



Direcțiunea Mișcării C.F.R.: fotomontaj reprezentând confortul în călătorie.

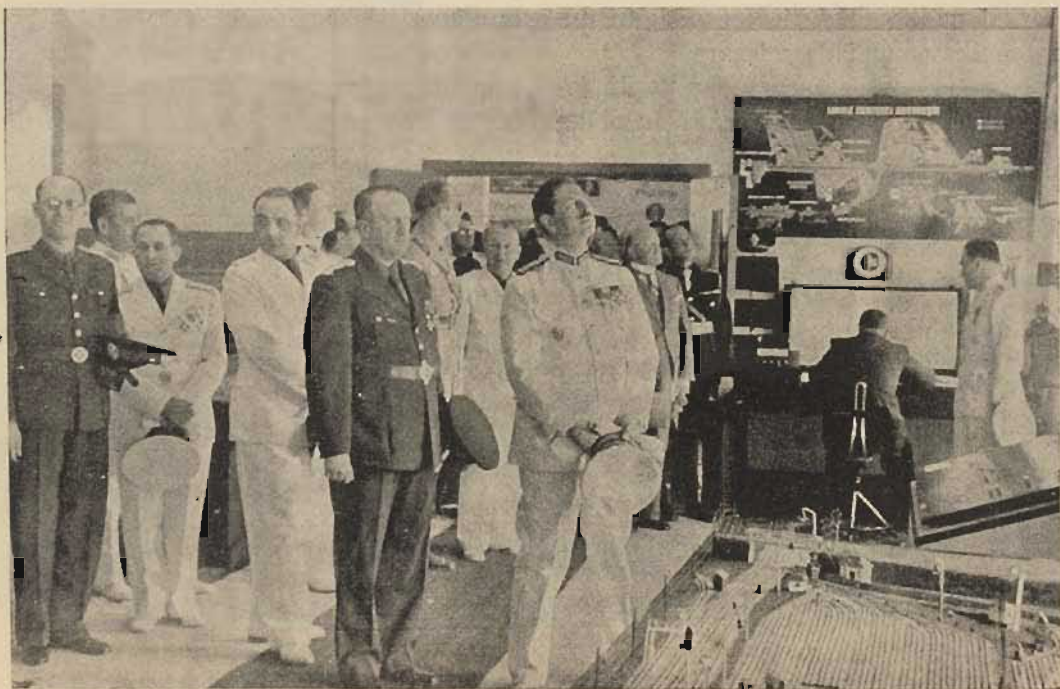
din traficul de marfă, de vagoane complete și coletărie.

Panoul din dreapta completează ansamblul cu imagini din „confortul în călătorie” pe care Administrația C.F.R. se străduiește să-l ofere călătorilor. Vedem aspectul grandios al Gărei de Nord, luxoase săli de așteptare, birouri de informații, oficii pentru bagaje, interioare foarte elegante din vagoane și altele.

Intr'o vitrină sunt expuse Instrucțiunile pe care le folosește impieगतul de mișcare în serviciu.

Standul următor prezintă diagrame și hărți cu rezultatele activității Direcției Mișcării. Sunt

gravuri și desene artistice colorate, pe cristal, iluminate indirect, evidențiind subiecte în legătură cu traficurile de călători, de marfă și cu automotoare. In panoul central este harta centrelor reguletoarelor de circulație, în funcțiune și în curs de construcție, reguletoare care se vor extinde foarte curând pe aproape întreaga rețea de linii principale (32% din totalul liniilor C.F.R.). In partea stângă a hărții R. C.-urilor sunt diagramele tr. km. de călători și parcul vagoanelor clase, începând cu anii 1895 până în prezent, din care se deduce variația traficului respectiv în perioadele dinainte și după războiu.



Majestatea Sa Regele vizitând standul Direcției Mișcării.

Interesantă este variația numărului călătorilor transportați, comparativ cu parcul vagoanelor clase pe perioada dintre anii 1925—1938.

Astfel, numărul călătorilor transportați în 1925 se ridică la 50,727 milioane la un parc de 2 317 vagoane clase și descrește atingând minimum în 1932 de 25,976 milioane călători, de când începe iarăși o creștere continuă până la 47,731 milioane călători în anul 1938.

În partea dreaptă a hărții cu centrele de R.C. sunt expuse diagramele traficului de marfă, cuprinzând numărul tonelor transportate, pe categorii de mărfuri: cereale, petrolifere, lemne de foc, cherestea, și diverse, apoi vagoanele încărcate (unități de vagoane) și parcul vagoanelor de marfă în circulație, deasemeni defalcate pe categorii de vagoane: acoperite, descoperite și cazane.



*Diracțiunea Mișcării C.F.R.:
Cabina regulatorului de circulație.*

Parcul vagoanelor arată o creștere continuă din 1925 până în 1938, când atinge cifra de 3 127 vagoane clase, astfel încât deservirea traficului de călători se constată a fi din ce în ce mai bună, luându-se în considerațiune că și vagoanele sunt de tipuri moderne cu locuri mai multe și mai confortabile.

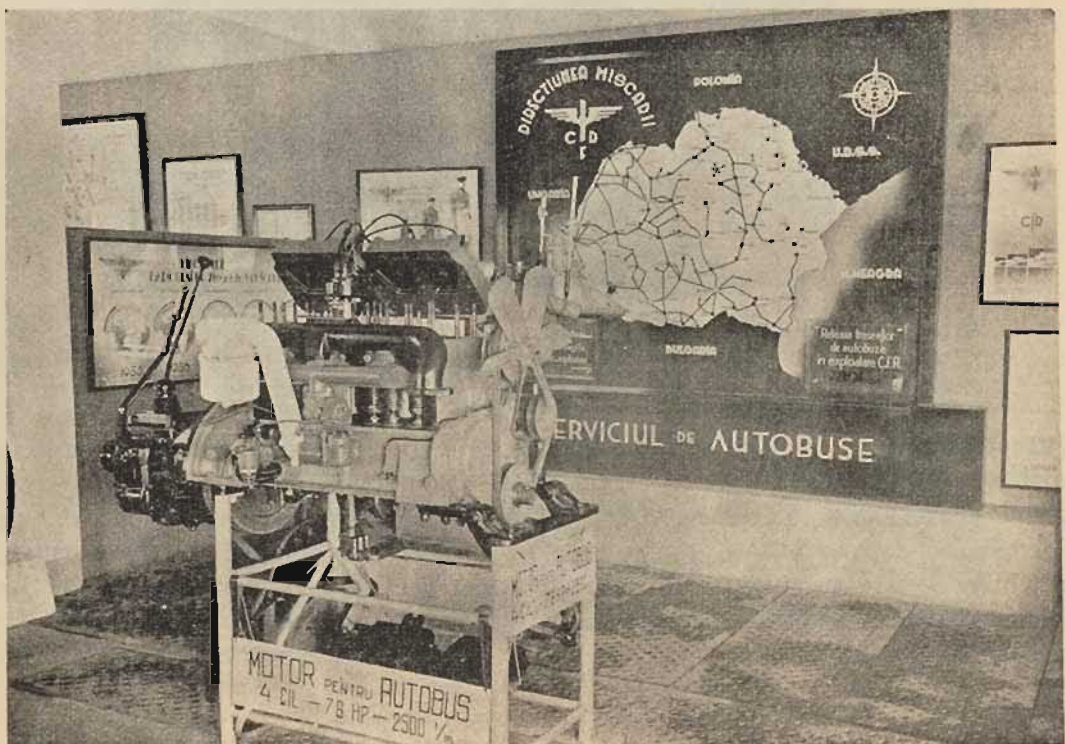
Toate aceste date sunt înscrise începând din anul 1895 până în prezent.

Din examinarea lor se poate deduce transportul de mărfuri efectuat, prin grija Direcției Mișcării, în diferitele epoci în timpul domniei celor trei Regi.

Rezultatele crizei financiare din anul 1930



Dir. Mișcării:
harta reguatoa-
relor de circula-
ție.



Dir. Mișcării:
standul Ser-
viciului Auto-
buselor.

apar în datele statistice; astfel numărul tonelor de marfă transportate, care în anul 1927 era de 23,688 milioane, scade la 20,759 milioane în anul 1933, pentru ca să crească apoi la 27,680 milioane în anul 1938.

Parcul vagoanelor de marfă în circulație are în acest timp foarte mici variațiuni, ceea ce denotă că, la creșterea de trafic, parcul a avut o bună utilizare în exploatare.

toarele, comparativ, din anii 1932—1938, cuprinzând: numărul automotor — km., călători — km și parcul automotoarelor construite de diversele fabrici: *Malaxa, Vulcan, Sentinel Cammell și Weitzer*.

Această diagramă evidențiază marea dezvoltare pe care au căpătat-o în exploatare automotoarele. Astfel, de unde în anul 1932 numărul automotoarelor în exploatare era de 34, în anul



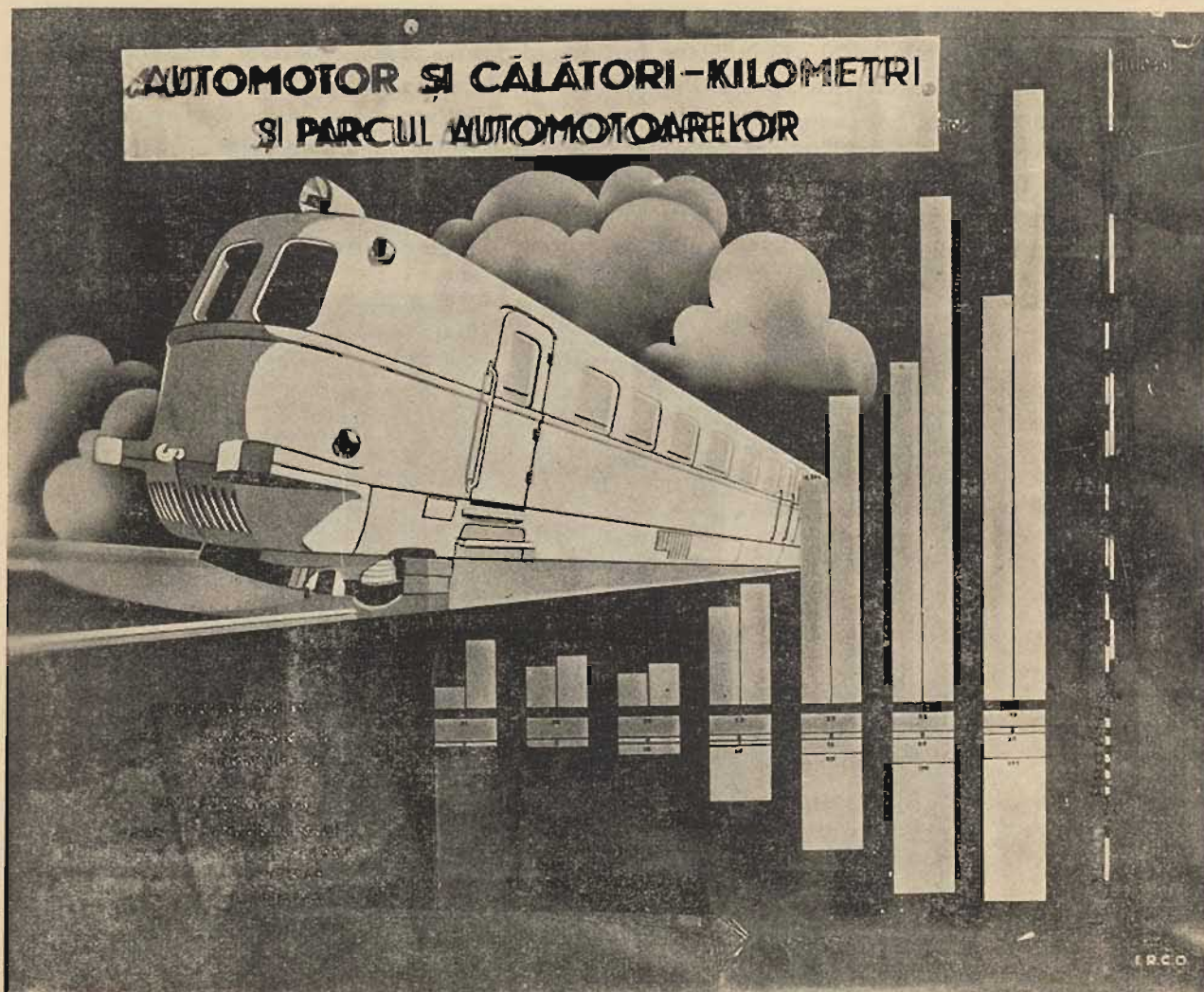
*Direcțiunea Mișcării:
Macheta stației București-Triaș.*

În panoul lateral din dreapta este expusă o hartă cu liniile C.F.R. motorizate, cuprinzând toate secțiunile și felul automotoarelor ce deservesc acele secțiuni, identificate fiecare prin diferite culori.

În panoul lateral din stânga se află diagrama traficului de călători transportați cu automo-

toarele; numărul călătorilor-km. crește brusc de la 35,437 milioane călători.km. în anul 1932 la 747,904 milioane călători.km. în anul 1938.

Această dezvoltare rapidă a automotoarelor se explică prin economia ce o aduc în exploatarea liniilor laterale.



Direcțiunea Mișcării: panou prezentând date statistice asupra automotoarelor și asupra prestațiilor lor.

Intr'o vitrină din fața standului sunt expuse diverse obiecte din trecutul Administrației noastre, printre care o spadă de șef de gară, mesuri de tren dinainte de anul 1890, bilete și permise gratuite din anul 1881, etc.

Pe culoarul din față este instalat un birou de R.C. (*Dispatching System*) în funcțiune, pentru a se arăta modul de funcționare și a demonstra importanța mare ce o are pentru exploatare. Acest birou R.C. este un exemplar dublu al R.C. București, în legătură cu cele 25 de posturi din jurul capitalei. Ca instalații are o centrală sistem *Siemens* și un difuzor *Ericson*.

Deasupra mesei R.C. este o hartă cu liniile centurei capitalei, artistic executată pe panel cu aplicațiuni metalice.

Alăturat acestui R.C. modern, este expus și

primul tip de R.C., cu căișori, care a fost întrebuințat de Direcția Mișcării în anul 1919 pe secția *Buzău-Mărășești*.

Primele tipuri de acest gen au fost întrebuințate încă din anul 1917, în timpul campaniei din războiul mondial, în *Moldova*, pentru mărirea capacității diferitelor secții de circulație.

Mai departe este expusă macheta stației *București Triaaj*, la scara de 1/1000, cuprinzând toate liniile, clădirile și instalațiile stației. Stația care a fost dată în exploatare în anul 1911, are 5 grupe și 52 linii de garare. Capacitatea normală a Triaajului este de 2.000—2.200 vagoane triate în 24 ore.

Grație efortului depus de personalul de mișcare și R.C. al centurei, în timpul traficului în-

tens de vară s'a isbutit la data de 25.8.1938 să se trieze 4.032 vagoane în 24 ore.

Utilizează în mod normal 6 locomotive și 6 partide de manevră și un personal executiv de 988 oameni.

Datele explicative în legătură cu triajul se găsesc scrise pe o tabelă aplicată pe machetă.

Un impiegat de mișcare explică vizitatorilor modul de funcționare al Triaajului.

În standul al treilea se află expus materialul Serviciului de Autobuse, care a luat ființă pe lângă Direcția Mișcării în anul 1934 pentru exploatarea căraușiei de călători, bagaje și mărfuri pe șosele.

Pe panoul central se găsește harta României cu rețeaua de 7.801 km. drumuri exploatare de C.F.R. Harta este decupată în lemn și aplicată pe un panou de nuc lustruit de dimensiunile $2,17 \times 2,07$ m.p.

Ea are fondul alb, iar pe rețeaua reprezentată în roșu-relief apar cele 6 Centre de exploatare: *București, Craiova, Brașov, Arad, Cluj și Iași.*

Legenda hărții este scrisă pe o placă de cristal.

Pe panourile laterale sunt expuse cinci tablouri reprezentând *anual* dezvoltarea exploa-

tării în intervalul 1935-1939 și un al 6-lea tablou cu grafice, întocmite lunar, pe baza datelor statistice obținute dela începutul exploatării și până la 1 Mai 1939.

Primele 5 tablouri înfățișează:

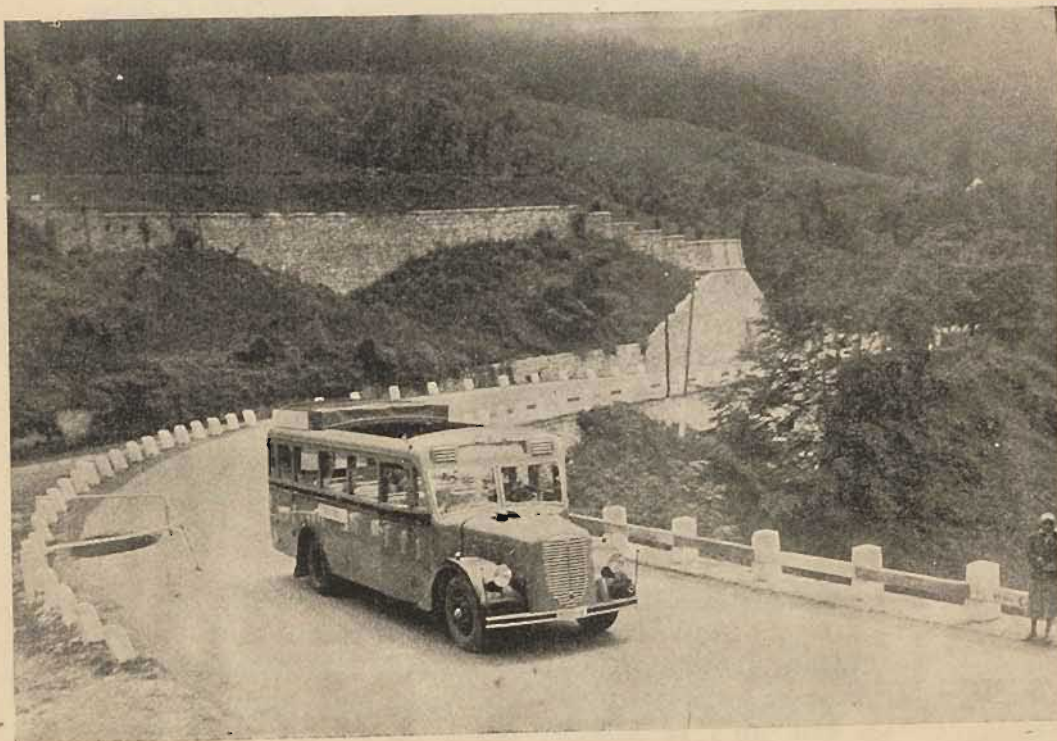
1. Comparația în kilometri rulați de autovehiculele C.F.R. într'o zi și ocolul pământului (40 000 km.) la diferite epoci de intensificare a exploatării. La circulația actuală, kilometrii parcurși într'o zi de autovehiculele C.F.R., depășesc înconjurul pământului.

2. O comparație similară între ocolul României și kilometrii parcurși de autovehiculele C.F.R. într'o oră de circulație. Astăzi lungimea hotarelor României este depășită de kilometrii parcurși într'o oră de circulație.

3. Creșterea parcului de autovehicule în cursul celor 5 anii de exploatare.

În prezent se folosesc 366 autovehicule.

4. Creșterea numărului de călători transportați anual în perioada 1935—1939. Acest număr a sporit dela 234.401 călători corespunzător anului 1935 la 3 721 411 călători în 1938 și pe baza rezultatelor primelor 5 luni de exploatare din acest an este probabil că în 1939 se va



*Direcțiunea Mișcării C.F.R.:
Autobus C.F.R. în timpul parcursului.*

atinge numărul de 4 400 000 călători transportați.

5. Repartizarea în procente pe țări de origină a parcului actual de autovehicule. Primele două locuri sunt ocupate de *Germania* și *Franța*.

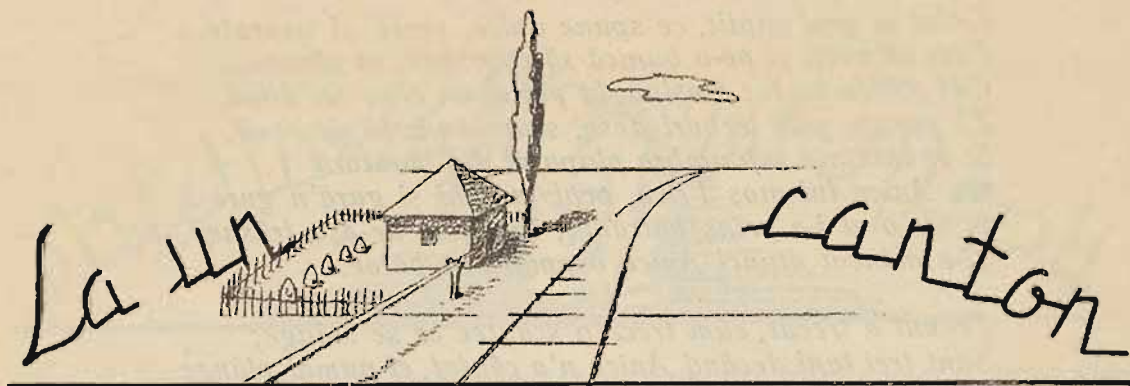
În mijlocul standului se expune un motor cu benzină de 4 cilindri circa 70 H.P. la 2 500 ture/minut, din cele folosite la autobuse, amenajat așa ca să i se poată vedea modul de funcționare a pieselor principale, mișcate efectiv de un motor electric.

De partea cealaltă a standului și în dreptul lui sunt expuse trei vitrine înfățișând utilizarea la autobusele C.F.R. a uleiurilor românești: Osin, Gargoil și Luboil.

Un cauciuc pentru autobus rulat 112 446 km. și încă în bună stare arată grija pe care personalul nostru o depune la conducerea vehiculelor.

Deasupra geamurilor din fața celor două standuri, ochii vizitatorilor se odihnesc pe o friză de 15 m lungime, reprezentând în culori calde de pastel, rutele *Simplonului*, a Nord Expressului și o rută circulară a autobuselor C.F.R. prin cele mai pitorești localități din țară.

Fiecare centru important din parcursurile străbătute este figurat prin câte un monument caracteristic din acel loc, iar un număr mic sub numele orașului, indică numărul de ore cât durează călătoria din acel centru până la *București*.



Sub un plop, într'o dumbravă, unde linia se'ndoaie,
 Bântuit de roi de frunze, de miresme și de ploae,
 Stă de-un sfert de veac cantonul stăpânit de moșu Trică
 Care-avea cinci stupi, o fată, și-altceva... n'avea nimică.

Vara, iarba biruită de năvala de țintaur
 Se umplea de svonul molcom al albinelor de aur.
 Cumpăna dela fântână se'nălța spre cer mirată
 Ascultând, de sus, cântarea unui glas duios de fată;
 Iar o țarcă oploșită în desiș de tufănică
 Ingâna, râzând cu hohot, pe copila lui moș Trică.

Toamna văduvia cuprinsul, — și pe galbena otavă
 Se prindea în horă mare, toată frunza din dumbravă.
 Moșul își găsia de lucru zile'ntregi pe la știubee,
 („Căci e treaba grea, — cu cântec, — nu-i un fleac pentr'o femeie“)
 Iar copila întristată, așteptând să vie gerul
 Petrecea din ochi cocorii ce punctau cu negru cerul.

Când se repezia din larguri, șuerând năvalnic vântul,
 Moșul așezat la vatră, își pierdea de tot cuvântul;
 Asculta cum urlă lupii și visa la vremuri bune
 Păcâind ușor din pipă și privind la un tăciune,
 Pecând fața, gânditoare, rezemată de fereastră
 Aștepta să vie vara înflorită și albastră...
 Și privind la fulguirea prinsă în vârtejuri dese,
 Suferia de doruri multe, nesfârșite, ne'nțelese.
 Cam așa crescuseră Anica lui moș Trică, cantonierul,
 Douăzeci de ani dearândul, — când cu iarba, când cu gerul,
 Adunând în minte gânduri, și în suflet doruri multe,
 Dar acolo, în dumbravă, cine oare să le-asculte?...

Că tot vine-un tren de lucru, pân' devale la potică
 A știut-o și copila și-a știut-o și moș Trică,
 El: chemat și pus la lucru de-un picher ursuz, tiranic,
 Ea: (de unde până unde?) să vorbească c'un mecanic...
 Nalt și drept, — un brad, flăcăul, și c'un puf de mustăcioară
 Ce fripsese, cum se vede, multe inimi de fecioară,
 Și frumos, deprins cu vorba multe suflete să fure,
 Ce i-a fost să zăpăcească o copilă de pădure?

*Când ai grai șoptit, ce spune dulce, vrute și nevrute,
Poți să'nveți și pe-o bunică să coprindă, să sărute...
Cât stătea pe loc mașina, la potică-un ceas ori două,
El pornia prin ierburi dese, scuturându-le de rouă,
Și se întâlnea sub umbra plopului din bătațură
Cu Anica lui moș Trică, ochi în ochi și gură'n gură...
Și'ntr'o zi i-a prins bătrânul, înlemnit de-așa trăsnae,
Și-a mâncat atunci Anica o amarnică bătae...*

*Trenul a trecut, cum trece o scântee ce se stânge;
Sunt trei luni decând Anica n'a cântat, ci numai plânge
Și'a vorbit cu flori de nalbă și cu flori de gălbioară
Despre un flăcău ca bradul, cum nu este altu'n țară.
Nalba a șoptit povestea la țintaur și cucută
Care-a plâns un strop de rouă, — și albastră, tristă, mută,
Și-a plecat în jos privirea înspre galbena otavă
Și de-atunci, povestea fetei umple tainica dumbravă.
Iar moș Trică se'nvârtește, necăjit, printre știubee,
Bombănind anume vorbe despre mintea de femeie.
Știe el c'asa, sub sară, trece-acceleratul 9
Și cum merge'ncet în rampă, fata schimb'o vorbă, două,
C'un flăcău depe mașină... și apoi se'nseninează
Și se joacă prin dumbravă, sprintenă ca o sfârlează.
Hei!... Să pue el adică, mâna, colo, pe-o prăjină
Și să tragă și'n Anica, și în cel depe mașină,
Nu le-ar trece oare pofta de sburdat și de crailicuri?
Numai... de! chiar el, odată, se ținuse de nimicuri...!*

*Povestea odată nalba către floarea de cucută
Că'ntr'o seară rămăsese moșu Trică, stană mută,
Când văzu trecând la curbă o mașină izolată
Și pe dânsa, pe mecanic cu nebuna lui de fată.
Și că peste două zile, tot așa pe o mașină
Ce-o mâna încet flăcăul, de abia mergea pe șină,
S'a suit și moșu Trică, cu bărbuța lui cărunță,
Și-a pornit mașina'n goană, chiuind, știi, ca la nuntă.
Și tot nalba povestește cui dorește să'nșeleagă
Că s'a'napoiat moș Trică, — însă nu cu mintea'ntrăgă,
Ci, zâmbind în barba-i sură și pocnind ușor din limbă
Tot vorbește cu copacii, printre cari-ades se plimbă,
Despre-o nuntă cu vin dulce, bun ca mierea din știubee...
Și că laudă, de-atuncea, strașnic, mintea de femeie!*

C. Ignătescu

Dirrecțiunea Intreținerii

Dirrecțiunea Intreținerii este la Calea ferată cea mai fundamentală la o clădire. De munca atentă și migăloasă a inginerilor și personalului acestei Direcții, — eroi necunoscuți ai datoriei, — atârână în primul rând siguranța căilor ferate. Și de câte ori, de pe culoarul ultimului vagon din tren, ați admirat curba impecabilă a liniei ferate desfășurându-se ca un fir fără de sfârșit, ați adus un tăcut omagiu acestei Direcțiuni.

In afară de standurile organizate de Direcțiunea Intreținerii Căii, în seama acestei importante direcțiuni centrale au revenit o sumă de lucrări ocazionate de festivitatea aniversării celor 70 de ani de Cale ferată în Țara noastră și a Ceferiadei 1939.

S'a amenajat astfel întregul teren cuprins între șoseaua *Giulești*, rampa de acces a podului *Grant*, până la gardul despărțitor al depozitului de lemne nr. 3 C.F.R., precum și terenul din capătul podului *Grant* înspre Calea *Griviței* cuprinzând o suprafață totală de 51 000 mp.



*Petre Vercescu, Inginer Inspector General
Directorul Intreținerii C.F.R.*



Ing. Ion Dumitrescu
Şef de Serviciu Direcţiunea Intreţinerii



Ing. Nicolae Popescu
Inspector Conducător Insp. Intreţinere Buc.

Pe acest teren se găseau înainte zece locuinţe împreună cu curţile de menaj respective şi o seră de flori a secţiei de întreţinere *Bucureşti* care a fost toată demontată, intrând în planul general de amenajare. Demontarea a însumat un cubaj de 3 000 m.c.

Pentru terminarea construcţiei stadionului, s'au executat, folosindu-se zilnic 850 până la

1 200 lucrători, repartizaţi în echipe de zi şi noapte, următoarele lucrări:

- a) tencuelli, inclusiv impermeabilizarea cu „*cerest*” a tribunelor, în total 4 600 m.p.
- b) zidăril şi betoane interioare circa 250 m.c.
- c) tencuelli interioare circa 8 500 m.c.
- d) pardoseli din beton şi mozaic 3 200 m.p.
- e) duşumele de brad şi parchete de stejar 1 400 m.p.



Ing. Grigore Mitran Şef de Secţie.



Ing. Ştefan Mladoveanu Şef de Secţie.

- f) uși și ferestre de lemn și metalice 120 m.p.
- g) reparațiuni și completări la tencuelile fațadelor, în exterior, 10 800 m.p.
- h) vopsirea ușilor și ferestrelor 3 600 m.p.

S'a construit:

Loja Regală în tribuna centrală, în partea superioară, cu ascensor și scară de serviciu;

Două loji laterale pentru membrii Guvernului și înalții demnitari ai Statului;

Pentru aleele și spațiile de circulație s'au executat dalaje de beton și deșeu presat: 3 500 m.p. dale de beton și 3 100 tone deșeu de piatră Canara.

Deasemenea s'a construit o scară cu trepte de beton și pavaj, de piatră cubică, spre capătul podul Grant, scară în suprafață totală de 190 m.p.

Tot Direcțiunea Intreținerii Căii a construit linia trenului mic (liliputan) care are o lungime



Diracțiunea Intreținerii C.F.R.: piese și instalațiuni de semnalizare.

Turnul cu scările interioare și terasă în partea superioară având 23,5 m. înălțime.

Pentru amenajarea terenului înconjurător s'au folosit :

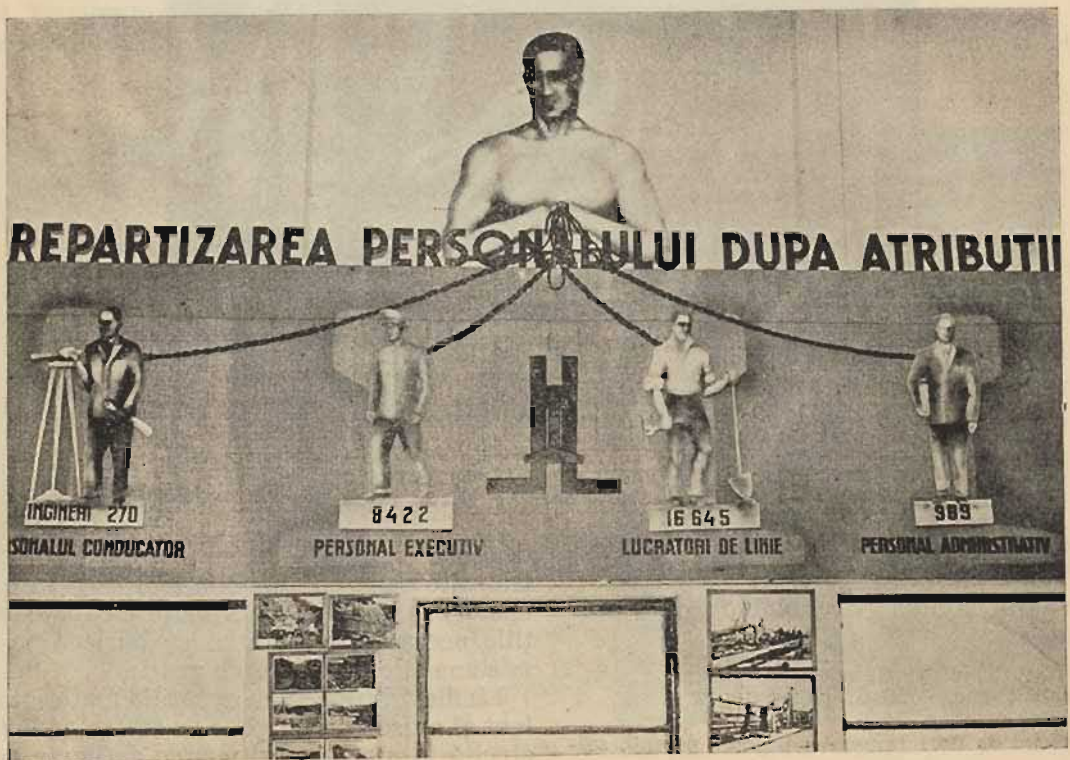
- 375 arbori (tei, pini, plopi, arțari, salcâmi, etc.).
- 900 arbuști (liliac, forziția, poliyon).
- 1250 trandafiri pitici.
- 9800 rădăcini de flori (mușcate, begonii, petonii, salvie, etc.).
- 4 500 m.p. brazde de iarbă.
- 350 kg gazon.

de 1 500 m. cu șase macaze dintre cari trei centralizate electrodinamic și trei asigurate cu încuetoari, o gară și două halte cu toate instalațiile necesare, un canton cu barieră cu transmisiune și una cabină de acari;

Liniile ferate pentru expoziția materialului rulant și muzeu, în lungime de 680 m. și linia construită în mod special pentru defilarea trenurilor, în lungime de 150 m., cu toate macazele de legătură.



*Direcțiunea Intreținerii C.F.R.:
diagramă reprezentând executarea bugetului după natura cheltuelilor.*



*Direcțiunea Intreținerii:
diagramă reprezentând repartizarea personalului după atribuții.*



Direcțunea Intreținerii: panou decorativ: Gara de Nord în 1877 și 1939.

SINELE

TRAVERSELE

CONSUMUL PE ANI
SI NUMARUL
AFLAT IN CALE
PE CATEGORII

TIPURI DE SINI IN CALE STANDARDIZAREA TIPURILOR VALDAREA SI OBEUTATEA
DE SINI
SINELOR IN CALE

TIP 40	1939-2486 km	TIPUR	1939-62
TIP 45	1949-2398		1948-32

BALASTUL

CONSUMUL PE ANI
CARIERELE CFR
PRETUL MEDIU
DE COST

INTRODUCEREA TRAVERSELOR IN CALE PE ANI

TRAVERSE IN CALE

CONSUMUL PE ANI

CARIERELE CFR PRETUL MEDIU DE
AL BALASTULUI

COBERT
LEI

PIETHIS

Direcțunea Intrețmerii: traversele, șinele și balastul.

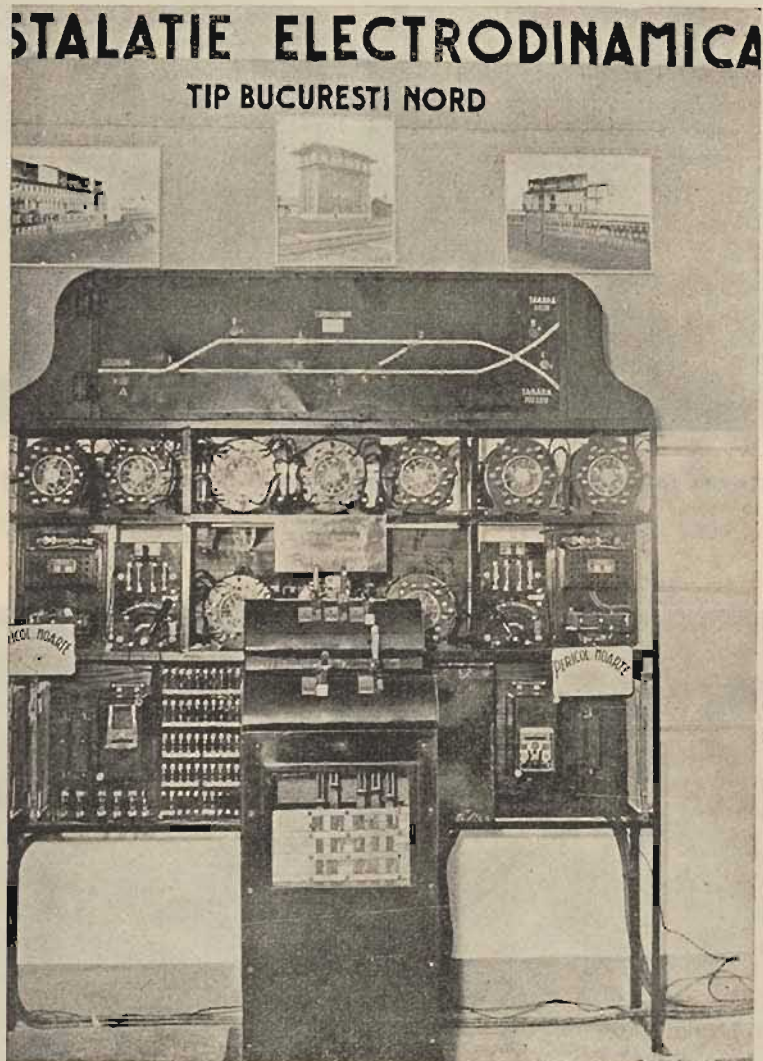
S'au executat 115 m. împrejmuiri din beton și grilaj de fier; 550 m. din plasă de sârmă cu stâlpi de șină și 250 m. din lemn.

S'a instalat o stațiune de transformatori, alimentată cu un cablu subteran de înaltă tensiune de distribuție în lungime de 2 250 m. având 26 locuri de lampă în exterior și 147 în interior.

Deasemenea instalațiuni sanitare de apă și canal cu opt hidranți de stropit, deserviți de 458 m. conductă de fontă și o instalație pentru 13 dușuri;

cumentar, adunat după îndrumările d-lui director *Vercescu* și anume:

1. O diagramă evidențiând șase etape din evoluția rețelei căilor ferate române și anume din anii: 1869, 1880, 1901, 1916, 1920 și 1939. Aceste șase hărți, executate pe sticlă de d-l *C. Iliescu*, desenator în acea Direcțiune, formează un dreptunghi având dimensiunile totale de $0,70 \times 3,00$ m. susținut la extremități de două șini în secție. Fiecare din secțiile celor două șini are înălțimea împărțită în trei dreptun-



*Diracțiunea Intreținerii:
instalație electrodinamică pentru manevrarea acelor și semnalelor.*

Turnul stadionului a fost înzestrat cu o instalație de transmisiune prin difuzoare de radio, cu patru megafoane, un ceasornic model cu patru cadrane, o firmă luminoasă și paratrâznet.

Pentru decorarea stadionului, Direcția Intreținerii a montat 649 steaguri.

În trei standuri dela etaj Direcțiunea Intreținerii expune un foarte interesant material do-

ghiuri în total șase, corespunzând celor șase hărți, în care sunt înscrise lungimea rețelei și tipul maxim de șină existent în rețea.

2. Între șine s'a montat harta Țării în relief cu toate traseele de linie, cu capitalele de județ, cu localitățile balneoclimatice, cu nodurile de căi ferate.

Iluminarea instalațiilor, reprezentând cele

șase etape, se face succesiv odată cu fiecare hartă, iluminându-se și spațiul rezervat în inima șinei cu datele respective ale rețelei.

Simultan se luminează și harta în relief, în care localitățile sunt marcate cu becuri mici de culori diferite.

Pe postamentul hărții în relief sunt expuse tipuri de șini, în secții, șini existente în rețea, standardizate și nestandardizate.

3. Diferite piese de telegraf și telefon, pentru a putea vădi calea progresului urmat în fabricațiunea și folosirea acelor piese, dela primele lor începuturi până'n prezent.

4. Un teleimprimator nou în funcțiune;

5. O serie de fotografii reprezentând instalații interioare și exterioare și trasee supraîncărcate cu fire.

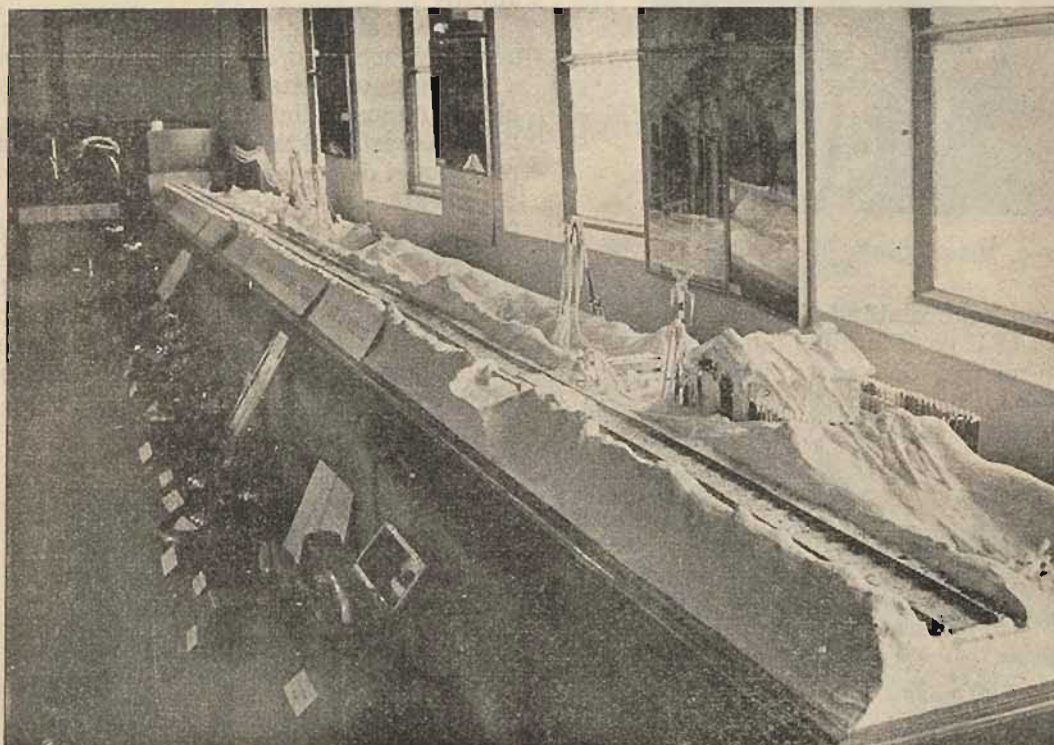
6. O admirabilă machetă reprezentând un

a prețului de cost. Ea este completată cu harta carierelor și balastierelor C.F.R.

9. O diagramă în mărimea de $1,00 \times 2,00$ m. reprezentând consumul de traverse în ultimii ani și cantitățile de traverse, pe categorii, existente în linii, reprezentate prin stive de traverse la scară.

10. O diagramă în mărime de $1,00 \times 2,00$ m. reprezentând tipurile de șini existente în cale cu lungimea liniilor fiecărui tip. Lungimea liniilor este redată prin secția șinei executată proporțional cu lungimea; cum va evolua raportul lungimii de linii după programul întocmit pe timp de zece ani, adică situația la 1949 când lungimea liniilor cu șine standard va crește, iar cea cu șine nestandardizate va scădea.

11. Un aparat pentru sudarea șinelor prin procedeul alumino-termic.



Direcțiunea Intreținerii: traseu telegrafic distrus de viscol și polei.

traseu distrus de viscol și polei, vădind dezastrul progresiv. Această machetă a fost executată în atelierele secției de telegraf sub conducerea d-lui Ing. Roată, dovedind pelângă o execuție tehnică ireproșabilă și un deosebit simț artistic.

7. Trei hărți reprezentând împărțirea administrativă a rețelei C.F.R., executate de d-l C. Iliescu.

8. O diagramă în mărime de $2,10 \times 1,00$ m. reprezentând consumul de balast în ultimii ani, indicând separat balastul procurat în comerț de cel produs în regie. Datele diagramei explică creșterea producției în regie în detrimentul procurării din comerț precum și scăderea continuă

12. Un eclisaj tip 40 montat.

13. Fotografii de ramificații speciale și de vederi luate din cariere.

14. Scule simple de metal C.F.R. în comparație cu mașini unelte moderne servind pentru acelaș gen de lucrări.

15. Panou reprezentând repartizarea după atribuțiuni a personalului de întreținere, în mărime de $4 \text{ m.} \times 2 \text{ m.}$ executat de d-l C. Iliescu.

16. Panou reprezentând stația București Nord în anii 1877 și 1939, în mărime de $4 \text{ m.} \times 3 \text{ m.}$ executat de d-l C. Iliescu.

17. Un aparat servind la repararea ramificațiilor tip 40 și aparate de acelaș fel diferind prin genul lucrărilor la care servesc.

18. Fotografii reprezentând linii distruse din cauza inundațiilor și lucrările executate pentru restabilire.



Ing. Mihail Vasiliu, Șef de Secție.

19. Panou reprezentând bugetul Direcțiunii Intreținerii Căii pe 1938/1939 după natura cheltuielilor, în mărime de 4 m. × 2 m., executat de d-l C. Iănescu.

20. Aparate și piese de centralizare.

21. Un bloc automat de linie cu un tablou schematic luminos, în miniatură, două din cele șase semnale mici fiind conjugate cu două semnale în mărime naturală. Pe traseul de linii în miniatură, împărțit în șase sectoare de bloc în stare de funcționare, circulă două locomotive în miniatură care se urmăresc și se opresc automat, după cum indică culoarea felinarului, păstrând însă întotdeauna o distanță de un sector între ele.

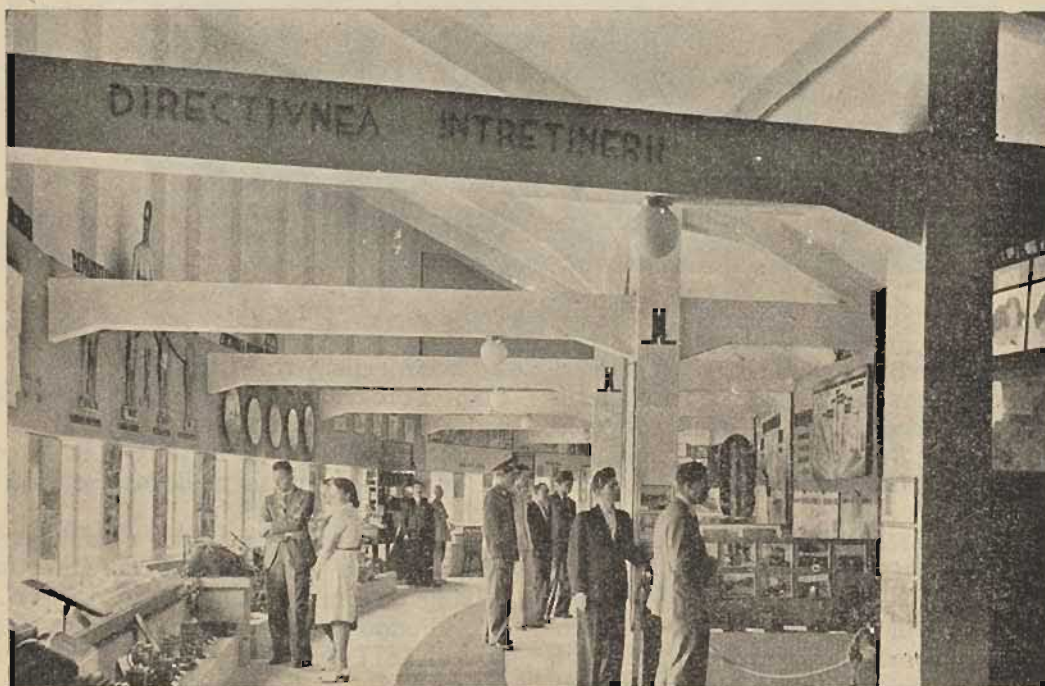
Acest bloc este executat de d-l Ing. *Mladoveanu*.

22. Diferite piese și aparate de centralizare electromecanice și electrodinamice, modele vechi și noi existând încă în operă.

23. Fotografii ale diferitelor instalații de centralizare special alese pentru a se putea prezenta caracteristicile acelor instalații și progresele realizate.

24. O instalație electrodinamică pentru manevrarea acelor și semnalelor stației principale a liniei înguste a stadionului, împreună cu un tablou luminos indicând poziția acelor și semnalelor. Această instalație a fost lucrată în atelierul secției de centralizare *București*.

În exterior Direcțiunea Intreținerii a expus, la bucla liniei înguste, dincolo de podul *Grant*, montate, o traversare dublă joncțiune tip 45 tg. 1/10, o ramificație tip 45 tg. 1/14 și una tip 40 tg. 1/10 precum și unele mașini electrice pentru lucrarea liniilor (o mașină de găurit traversele, o mașină de burat balastul, model *Krupp*, și în sfârșit, o mașină de curbat sinele).



Publicul vizitând standurile Direcției Intreținerii

Direcțiunea Atelieraelor

In centre mari și mai mici, risipite pe toată întinderea țării, mii de meseriași și lucrători îngrijesc zi și noapte de buna rânduială a materialului rulant C.F.R.

In Atelierele spațioase și utilate după cerințele tehnice, se execută cele mai grele reparațiuni de locomotive și vagoane și se confecționează tot felul de unelte, mașini, aparate și piese de schimb.

Direcțiunea Atelieraelor are astfel în grija sa buna întreținere a materialului rulant, elementul principal al exploatării C.F.R.



*Ioan P. Balinschi, Inginer Inspector General,
Directorul Atelieraelor C.F.R.*



Ing. Pompiliu Drocan
Şef de Serviciu
Atel. Buc.-Grivița-Locomotive



Ing. Virgil Ionescu
Şef de Serviciu
Atel. Buc.-Grivița-Vagoane



Ing. Constantin Vârcol
Şef de Serviciu
Direcțiunea Ateliereilor



Ing. Octavian Bucur
Şef de Serviciu
Direcțiunea Ateliereilor

Direcțiunea Atelierelor C.F.R. având un buget anual de 3 781 022 440 lei și un total de funcționari, meseriași și lucrători de 21 880 este desigur una din cele mai importante în angrenajul căilor ferate române.

Pentru ilustrarea acestei activități a expus în standurile ce i-au fost rezervate un interesant, bogat și variat material statistic, documentar și anume:

1. Planșă desenată arătând organizarea atelierelor de locomotive *București-Grivița*.

2. Planșă desenată evidențiind organizarea atelierelor de vagoane *București-Grivița*.

3. Tablou grafic indicând repartizarea personalului pe categorii, meserii și salarii.

4. Vederi fotografice din diverse ateliere, cca. 30 bucăți.

5. Vederi fotografice cu utilaj din ateliere, cca. 30 bucăți.

6. Atelierele noi *Palas-Constanța* construite în 1937-938; fotografiile halelor în timpul lucrului și terminate.

Acest atelier a fost construit cu muncitori din

motive. Desen cu dimensiunile de $3,60 \times 1,50$ metri.

8. Vederi fotografice ale primelor ateliere C.F.R. *Constanța* și *București Nord*, în prezent desființate.

9. Tablou grafic al combustibilului, aburului și curentului electric consumat în atelierele C.F.R.

10. Tablou grafic cu consumul de aburi și apă în atelierele C.F.R.

11. Tablou grafic cu consumul pe ateliere a curentului electric în anul 1938.

12. Tablou grafic indicând valoarea și specificând utilajul din ateliere.

13. Desene în perspectivă din diferite ateliere.

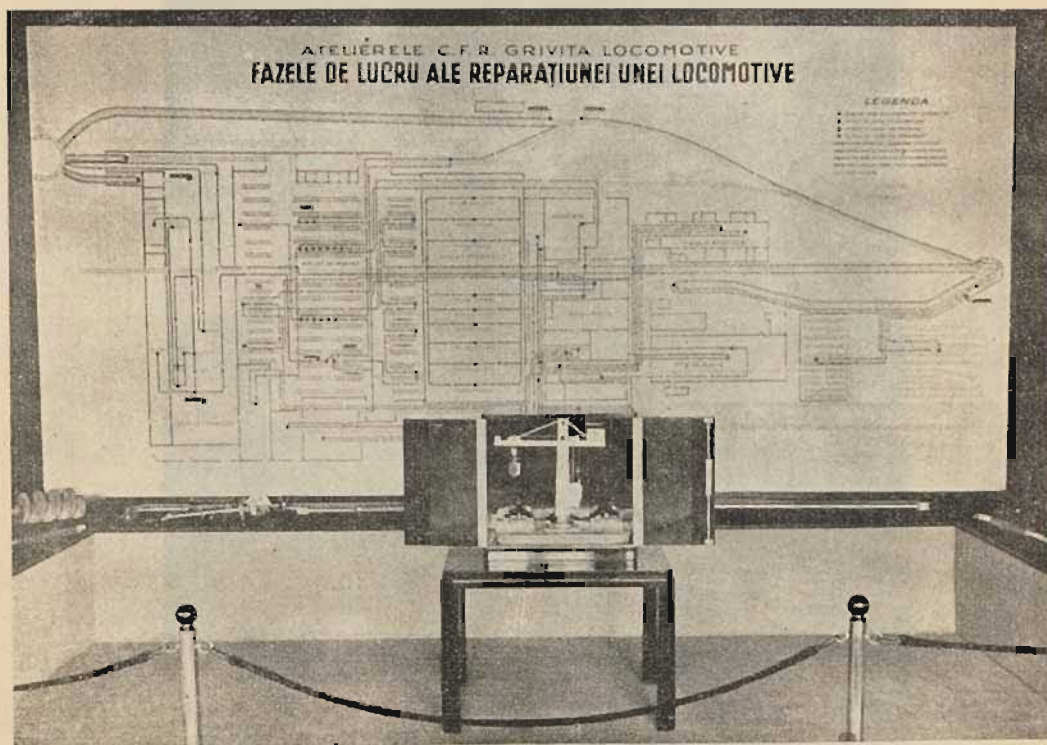
14. Planșă desenată cu producția fabricii de oxigen C.F.R.

15. Planșă desenată cu comenzile secțiilor de aprovizie.

16. Planșă desenată cu consumul anual de materiale la ateliere.

17. Planșă desenată cu evoluția metalelor pentru scule.

18. Trei fotografii din uscătoria de lemn.



Direcțiunea Atelierelor C.F.R.: panou indicând fazele de lucru ale reparațiunii unei locomotive.

Atelierele *Constanța* fără a se întrerupe producția.

7. Proiectul unui atelier nou de reparat loco-

19. Una fotografie din fabrica de oxigen.

20. Douăsprezece fotografii din secțiile de aprovizie.

21. 10 fotografii dela repararea macazelor prin sudură.

22. Trei fotografii din țesătoria de pernițe de pluș.

23. Patru fotografii dela confecționarea vagonetelor Decauville.

24. 1 Panou 881 × 500 mm cu produsele uzinelor de Piese de Schimb Atelierele *București-Triaș*.

25. 1 Panou 420 × 800 mm cu repararea macazelor prin sudură.

30. Două încuietori de cale cu 1 și 2 chei.

31. 1 vas de uns U 4 cu carcasă.

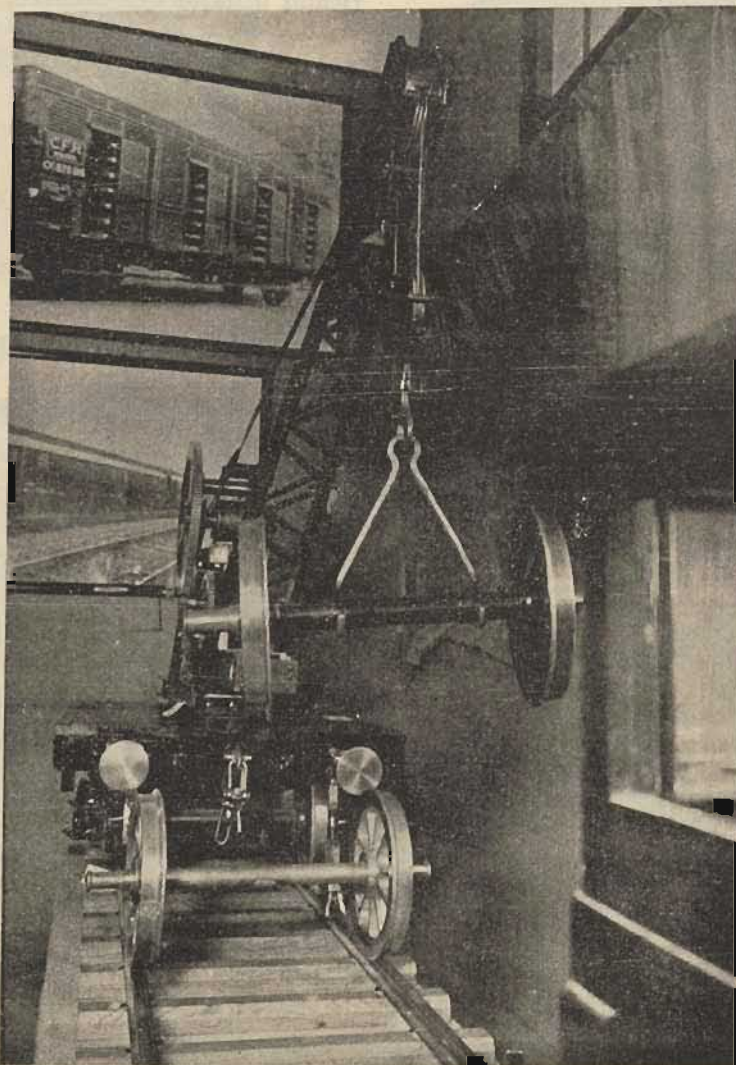
32. 1 mecanism pentru semaforul *Banovici*.

33. 1 mașină pentru montat conducte trecătoare.

34. O hartă a C.F.R. indicând situația vagoanelor pe centre de exploatare și categorii de vagoane așa cum s'au găsit la recensământul din 1936.

Dimensiuni: 1 m/2 m.

35. Tablou statistic despre reparațiunile necesare în atelierele C.F.R. în interval de un an,



Direcțiunea Atelierele C.F.R.: miniatura unui vagon-macara.

Piese confecționate în secțiile de aprovizie:

26. 1 casetă tip Fichet pentru Direcția F.

27. 1 compostor pentru bilete C.F.R.

28. O perniță pluș.

29. O pereche schiuri.

pentru menținerea în circulație a parcului de material rulant.

Dimensiuni: 1 m/2 m.

36. Planșă; reprezintă evoluția atelierelor în ultimii 70 ani în funcție de dezvoltarea rețelei

de cale ferată și a înzestrării parcului de material rulant.

37. Planșă; reprezintă programul analitic al școlilor de elevi meseriași precum și o diagramă a absolvenților dela înființarea școlilor și până azi.

38. Planșă; reprezintă un exemplu de aplicare al condițiilor de prețuri de acord la lucrările de montare a unei osii de vagon.

39. Planșă; reprezintă programul analitic al Școlilor Medii de Ateliere și o diagramă a absolvenților dela înființare până azi.

40. Planșă; reprezintă o diagramă a reparațiilor de material rulant executate în atelierele C.F.R. și fabrici particulare în ultimii 20 ani.

41. Planșă; reprezintă date de bază pentru exploatarea atelierelor C.F.R. (costul manope-

rei și a materialelor pe oră și zi de lucru și producția respectivă realizată).

42. Tablou-grafic de locomotivele, vagoanele clase și vagoanele marfă, împreună cu costul respectiv, reparate în industria particulară dela 1919—1938.

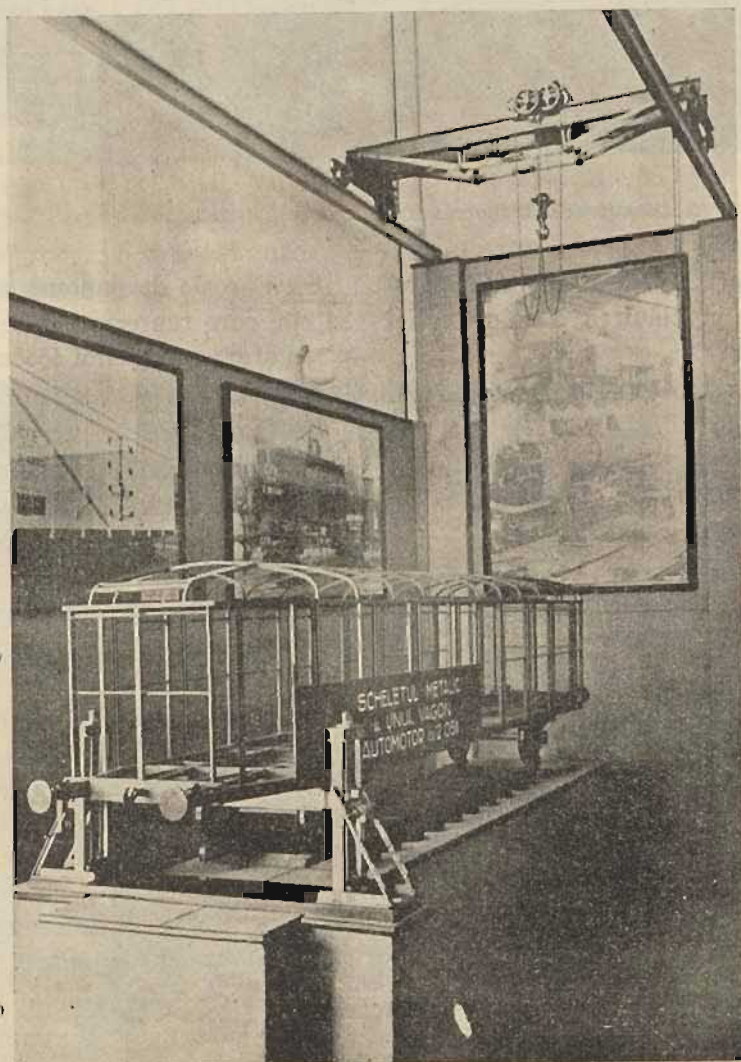
43. Tablou-fotografic reprezentând vederea generală a atelierelor de locomotive ale Soc. Franco Română.

44. Tablou-fotografic. Parcul sportiv al Atel. Soc. Fr. Română.

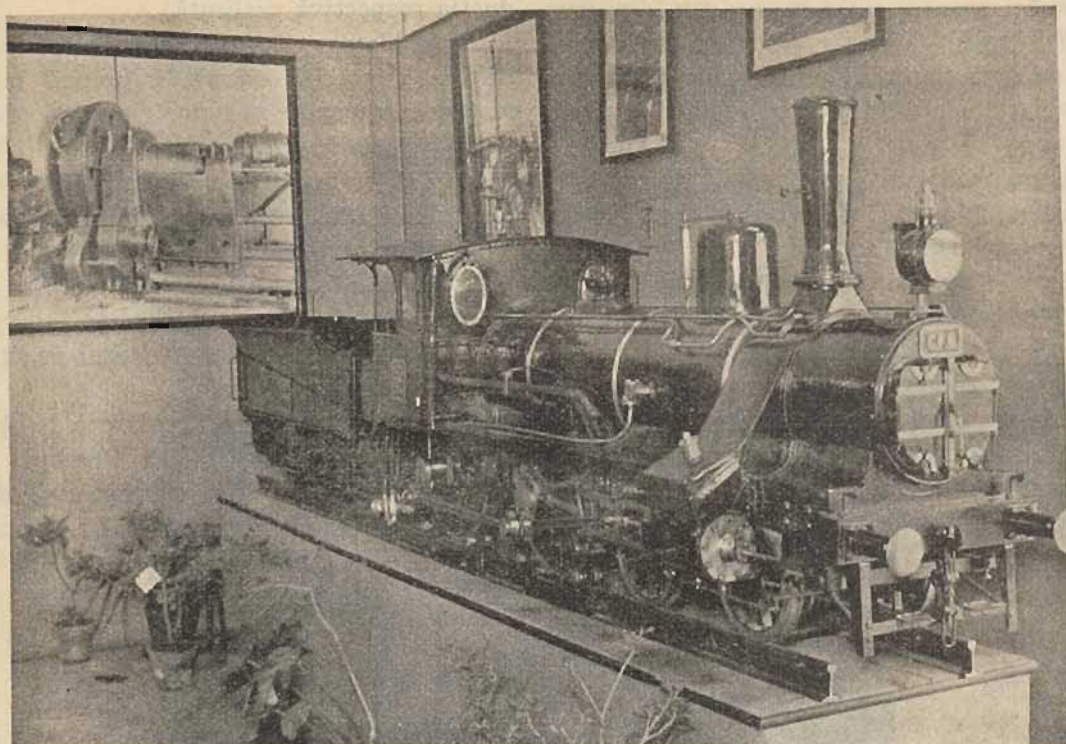
45. Tablou-fotografic. Atelierul de uzinaj al Atel. Soc. Franco-Română.

46. Tablou-fotografic Turnătoria de oțel. Cup-torul Electric al Atel. Soc. Fr. Română.

47. Tablou-fotografic. Turnătoria de oțel. Cuptorul electric. al Atel. Soc. Fr. Română.



*Dirrecțiunea Atelierelor C.F.R.:
scheletul metalic al unui vagon automotor cu 2 osi.*



Diracțiunea Atelieelor C.F.R.: locomotivă în miniatură.

48. Tablou-fotografic. Vedere generală: atelierele de locomotive și clădirea administrației soc. Franco-Română.

49. Tablou-fotografic: Atelierul de cazangerie al Soc. Franco-Română.

50. Tablou-fotografic: Atelierul pentru montajul locomotivelor Soc. Franco-Română.

51. Tablou-fotografic: Vedere generală a turnătoriei de oțel.

52. Tablou-fotografic: Interiorul turnătoriei de oțel Soc. Franco-Română.

53. Tablou-grafic indicând cheltuelile de reparațiuni, reînnoiri și investițiuni de material rulant.

54. Un desen de perspectivă a atelierelor *București Grivița* Vagoane și Locomotive de 625 × 1400 mm. corespunzând planului de situație în perspectivă al atelierelor.

55. Un panou de 2 × 4 m. cu planul atelierelor de locomotive, pe care se arată pe cale de circuite electrice, cu becuri mici și mari ce se aprind și se sting, mersul lucrului în atelierul de locomotive conform calendarului de termene, comandat de un motor electric cu un tambur cu contactele de comandă a becurilor și circuitelor.

56. O serie de panouri cu fotografii de 18 × 24 cm. care reprezintă faze de lucru cu diferite piese și cu complexul locom. în timpul lucrului în atelier.

57. O monografie broșură de 297 × 210 mm. a Atel. *Buc. Grivița* Locomotive cu text și diferite planșe, diagrame și fotografii.

58. Mape ce reprezintă formalitățile și documentele necesare pentru constatarea și luare în lucru a locom. (foi de constatare manoperă și material, bonuri de materiale și buletine de lucru).

59. O călimară pusă pe o placă de marmoră pe care se fixează o macara în miniatură, argintată, ce urmează a fi făcută dar *Măriei Sale Marele Voevod Mihai* din partea Stolului de Străjeri ucenici din Atelierul *București-Grivița*.

60. Un număr de 2 bancuri a 2 locuri vopsite în bronz alb la care ucenicii au lucrat diferite piese în timpul vizitelor.

61. Un cârlig de tracțiune tender *Pacific* expus în 7 faze de lucru, conform evoluției de matrizare, forjare și prelucrare.

62. O locomotivă miniatură la scara 1/5 tip. 50 100 fără tender.

63. O serie de șase inimi de ace, reprezentând șase faze succesive în repararea lor în ateliere, începând din faza de uzură maximă, apoi creșterea în vederea sudurii, sudarea, polisarea, și faza finală, în care piesele reparate sunt bune de serviciu.

Deasemenea alte două inimi de ace, uzate și complet sudate dar neprelucrate, prezentate în secțiune.

64. Un număr de țevi fierbătoare mici, încărcate cu piatră, cum se scot dela locomotive, apoi fazele de pregătirea reparației lor (ștuțuire), câteva capete de țevi fierbătoare cu ștuțuri de aramă, secționare și neseționare.

65. O serie de piese mici, scule, etc., executate de ucenicii atelierului.

66. Un strung paralel în miniatură de 400×300 mm.

67. Un piston, sertarul, biela motoare și capul de cruce dela o locomotivă mică de cale normală (seria 02) alături de piesele corespunzătoare dela alte trei locomotive mari moderne: una din seria 230 000, a doua din seria 50 000 și cea de a treia din seria 142 000.

68. Un injector tip *Cosmovici* și unul tip *Dragu*, secționat și altul neseționat; o cutie de unsoare tip *Cracea*, secționată și o a doua neseționată;

o cutie de unsoare tip *Cosmovici* completă, montată pe fusul unui cap de osie, cu capacul convenabil secționat spre a se putea observa modul de funcționare, și o a doua cutie de același tip, complet secționată.

69. O porțiune din șasiul și suspensiunea unei locomotive tip 50.000 cu două cutii de grăsime complet montate. Una din aceste cutii este de tipul obișnuit, pe când cea de a doua a fost modificată după brevetul Inginer *Seb. Petrescu*, spre a se putea vizita contracutia fără a se demonta suspensorii și arcul respectiv.

70. Locomotiva Nr. 43, care a remorcat primul tren pus în circulație în țara noastră.

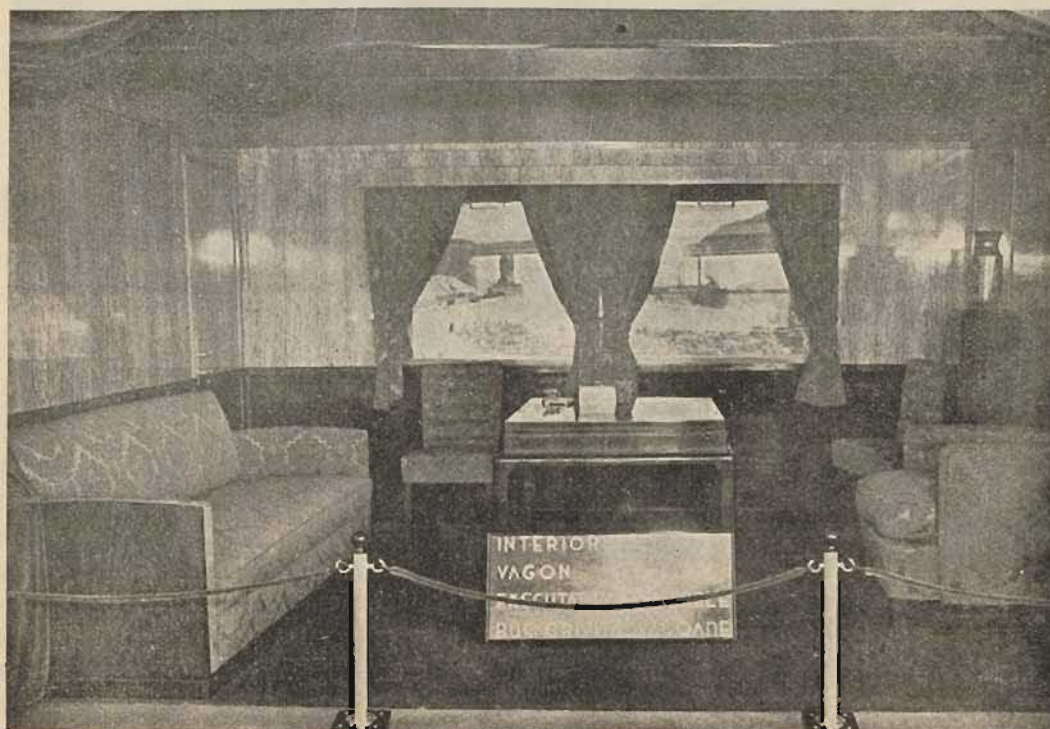
Remorcând un tren anume format, această locomotivă a defilat, în fruntea convoiului de material rulant prezentat la Ceferiadă, deplăsându-se prin propriile sale mijloace.

71. Locomotiva carenată „Străjerul”, de 760 mm ecartament, confecționată de ucenicii C.F.R. în atelierele *Grivița*.

Această locomotivă a remorcat trenul liliputan pe Stadion.

72. Locomotivele 683 și 597, vechi, de printre primele tipuri, expuse în parcul stadionului.

73. Locomotivele Nr. 20 tip „Orléans” și 001 de cale îngustă expuse în muzeu.



Direcțiunea Ateliereleor C.F.R.: interiorul unui vagon salon executat în Atelierele C.F.R.

74. Un panou cu dispozitive, pe care, prin aprinderea succesivă a unor becuri electrice plasate convenabil se arată lucrul „în lanț” în Atelierele Grivița Vagoane. Dimensiunea: 2,50 m × 3 m.

75. O hartă a României, pictată pe sticlă și iluminată indirect, pe care, aprinderea succesivă a unor becuri, arată dezvoltarea atelierelor C.F.R. dela 1869 până la 1939. Dimensiuni: 2 m × 1,50 m.

76. O dioramă reprezentând o tabără străje-rească într'un peisaj de munte. Dimensiunea: 1,50 m × 0,80 m.

77. O troiță sculptată în lemn. Mărimea naturală.

78. Un compartiment de vag. salon în mărime naturală și cu mobilierul respectiv.

79. O haltă C.F.R. demontabilă.

80. Patru vitrine cu lucrările practice ale ucenicilor din Atel. Grivița Vagoane, din care se poate vedea succesiunea probelor în cursul unui an școlar.

84. O colecție de 6 instrucții de lucru întocmite în atel. Grivița Vagoane.

85. Două rame lucrute din alamă la traforaj.

86. Casa de vânătoare a secției de vânătoare C.F.R. dela Nucet în miniatură.

87. Un număr de 20 fotografii reprezentând lucrări din Atelierul Grivița Vagoane.

88. Căminul de ucenici în miniatură.

89. Două bărci confecționate în Atel. Grivița Vagoane, mărime naturală.

90. Una tavă cu fructe (lucrată în metal).

91. Diverse îmbinări în lemn.

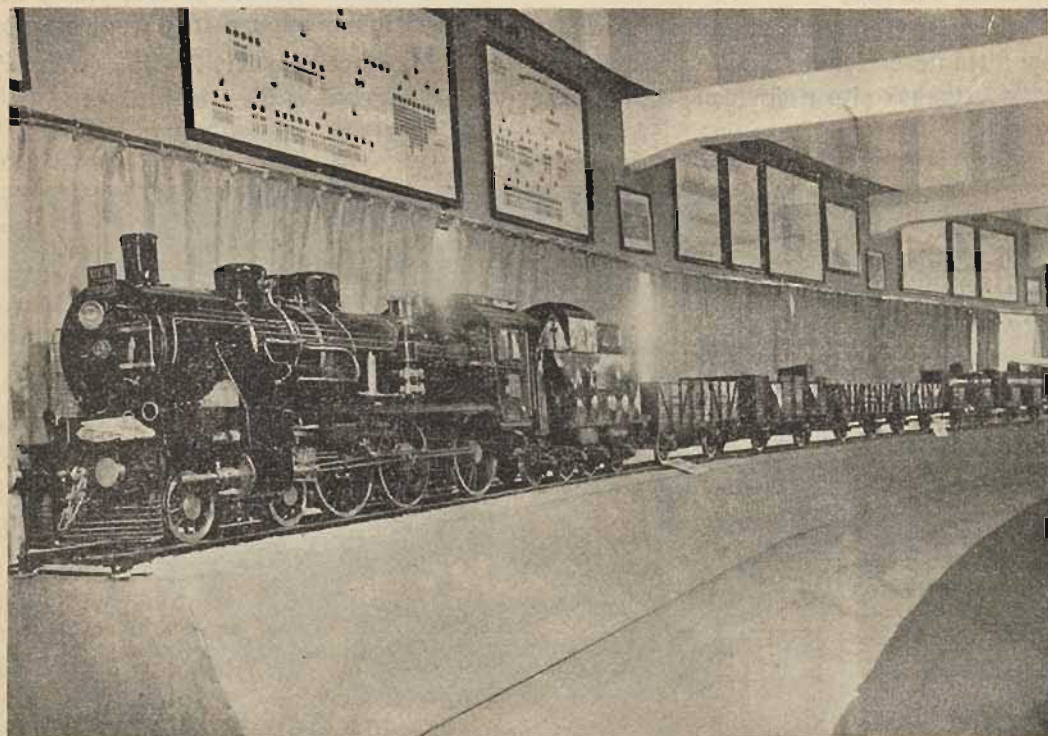
92. Un port țigaret pentru M. S. Regele.

93. Cutii de table și șah.

94. Un panou cu produsele U.P.S. (nituri, bu-loane, șuruburi, etc.) cu dimensiunile 950 × 600 mm.

95. Una triplă valvă sistem Hikgl de 10" de 400 × 400 mm.

96. Un robinet de aer sistem Westinghouse de 180 × 110 mm.



Direcțiunea Ateliereilor C.F.R.: tren în miniatură.

81. Un aparat de precizie pentru măsurat cutiile de unsoare.

82. Un aparat pentru măsurat boghiurile.

83. Un aparat pentru măsurat arcurile.

97. Un robinet de aer sistem Ackermann de 200 × 170 mm.

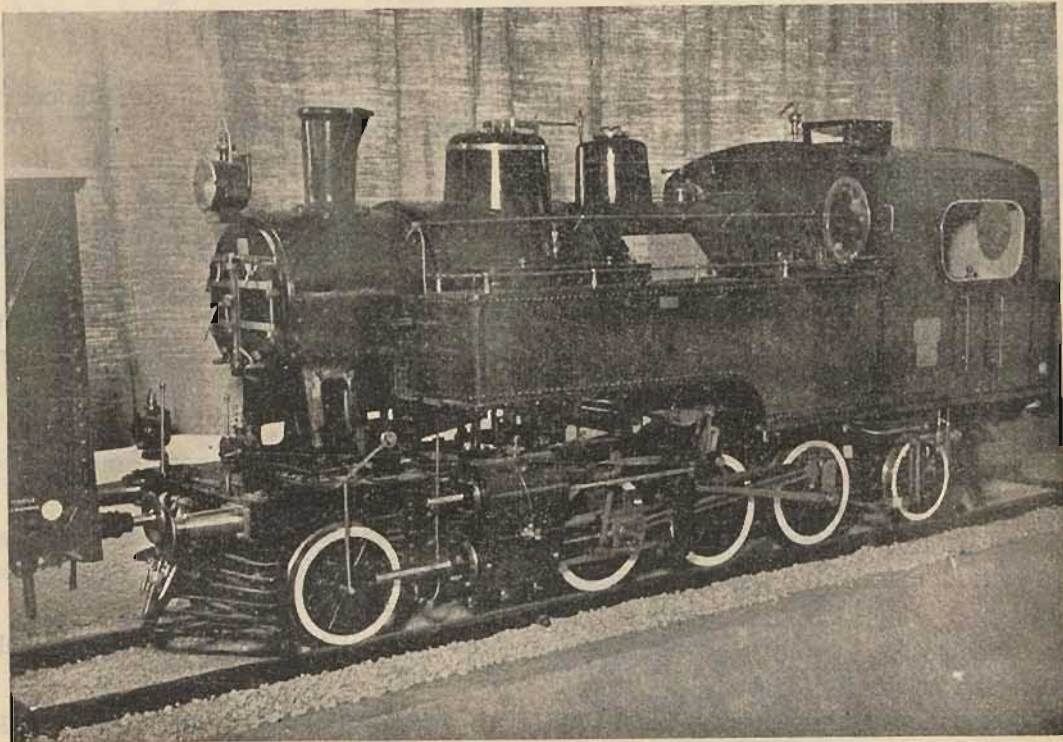
98. Pușcă pentru tir electric, montată pe tre-pied, și țință prevăzută cu fotocelulă, două lămpi

amplificatoare, releu, lampă redresoare, bec și sonerie de semnalizare, alimentarea dela sectorul de curent alternativ 110 V. Distanța de ochire 15 metri.

99. Pușcă pentru tir electric montată pe trepid, având contact mobil cu mișcarea amplificată printr'un sistem de bare și articulație cardan-sferică, sonerie de semnalizare, iar ținta cu

de pompare și plantația exterioară până la șoselele delimitative, iluminată interior și exterior cu becuri electrice alimentate prin transformator dela sectorul de curent alternativ 110 V.

104. Planșă schematică a sectorului C.F.R. București-Nord-Clineanca (Chitila) cu indicațiunea prin becuri roșii a posturilor de transfor-



Direcțiunea Ateliezelor C.F.R.: locomotivă în miniatură.

bec de semnalizare, alimentarea dela sectorul de curent alternativ 110 V. distanța de ochire circa 20 metri.

100. O planșă explicativă a funcționării puștei cu fotocelulă dela nr. crt. 98.

101. Planșă explicativă a funcționării puștei cu contact electric mobil dela nr. crt. 99.

102. Aparat de încălzire cu aer cald, montat pe stâlp și compus dintr'o rezistență electrică de încălzire a apei, circuit de apă cu robinet de închidere, ventil de siguranță, vas de expansiune și radiator, registrul de reglaj al aerului și tablou electric de comandă alimentat de la rețeaua de curent alternativ trifazic 110 v.

103. Macheta Centralei Termo-Electrice la scara 1/75, frumos executată, cu vedere — prin acoperiș transparent — în sălile de turbine și căldări, cu rezervoarele de combustibil, stația

mare. Alimentarea cu energie electrică prin transformatorul machetei de mai sus. (Planșa este așezată pe perete în dreptul machetei dela nr. crt. 103).

105. Planșă explicativă a funcționării sistemului de încălzire prin aer cald corespunzător aparatului dela nr. crt. 102.

106. Tablou cu fondul din postav verde pe care sunt prinse bucăți de diferite dimensiuni de cablu, armat, conducte izolate, tub Bergmann, tub Panzer, etc.

107. Tablou idem cu izolatori, mufe și doze de derivație, siguranțe, etc.

108. Tablou idem cu izolatori, întrerupători etc.

109. Tablou sub geam cu 9 fotografii-vederi din Centrala Termo-Electrică și indicațiunea

apei industriale, energiei electrice, aburilor industriale și căldurei furnizate anual de centrală.

110. Desen în perspectivă al Centralei Termoelectrice.

111. Una hartă reprezentând situația reviziilor de vagoane și Atel. C.F.R. pe rețeaua C.F.R.

112. Una planșă reprezentând activitatea reviziilor de vagoane pe anul 1938:

Siguranța circulației (revizuirea trenurilor).

Ungerea materialului rulant în circulație.

Încălzitul trenurilor.

Iluminatul trenurilor.

Curățenia și desinfecția vagoanelor.

113. Una planșă cu 15 fotografii (18×24) reprezentând instrucțiuni și scheme pentru lecțiile cu caracter practic din programul școlii lăcătușului de revizie.

114. Două macarale în miniatură montate pe o cale de rulare.

115. Un tren în miniatură compus din două locomotive, 2 vagoane acoperite, 4 vagoane descoperite și 2 vagoane cisterne.

116. Un vagon macara în miniatură.

117. Un pod în miniatură cu două vagoane descoperite pe el.

118. Un schelet metalic de vagon automotor cu două osii.

119. Trei locomotive în miniatură.

120. O mașină cu aburi în miniatură.

121. Două drezine în miniatură.

122. Opt mașini unelte în miniatură.

123. Două pompe în miniatură.

124. Trei aparate de ridicat în miniatură.

125. Patru panouri cu trusele de scule ale meșterilor.

126. Diferite scule.

127. Diferite piese de vagoane și locomotive.

128. Normalizări: saboți, tamboane, cutii de grăsime, tablouri comparative, osii.

129. O căldare de locomotivă (planșă colorată).

130. Secțiune prin căldarea cea mai mică, în comparație cu o secțiune analoagă, prin căldarea cea mai mare.

131. Fotografiile unei locomotive cu toate desenele de execuție.

132. Standardizarea viitoare a locomotivelor.

133. Locomotiva Diesel-electrică.

134. Piese de frână secționate.

135. Evoluția distribuțiilor la locomotive.

136. Fotografii de vagoane de călători și de marfă.

137. Vederea unui tren format din vagoane de diferite tipuri de construcție, în comparație cu un tren asemănător, format însă din vagoane standardizate.

138. Automotoare, vagoane motorizate și automotoare pe două osii.

139. O planșă în culori, prezentând o secțiune în lung printr'o locomotivă, și explicațiile corespunzătoare.

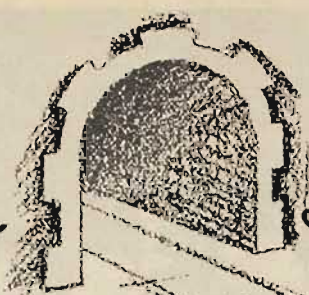
140. Parcul locomotivelor și vagoanelor dela 1869—1939 (în figuri și tablouri).

141. Evoluția încălzitului la vagoane (planșă).

142. Iluminatul electric la materialul rulant.

143. Diferite obiecte în miniatură executate de ucenici.

144. Tren miniatură executat de ucenicii din Atelierele C.F.R.

Direcțiunea  *Lucrării noi*

Direcția Lucrărilor Noi reprezintă partea dinamică a tehnicii constructive a Căilor Ferate, avântul lor către noi creații. Este o Direcție care vorbește prin lucruri concrete: linii noi și îndrăznețe brăzdează cuprinsul țării, munții sunt străpunși de ele fără milă, văile sunt trecute la înălțimi amețitoare, regiuni întregi ale Țării sunt unite prin firele de șină, o viață nouă începe a se desvolta dealungul liniilor noi....



*Theodor Athanasescu, Inginer Inspector General
Directorul Lucrărilor Noi C.F.R.*



M. S. Regele Carol II-lea vizitând standul Direcțiunei Lucrărilor Noi. D-1 Director Atanasescu dă explicațiile necesare.

Această Direcție, care se numea după războiul mondial Direcțiunea Generală a Construcțiilor de C.F., a fost desființată în 1929 fiind contopită întâiu cu Direcțiunea Podurilor apoi cu Direcțiunea Intreținerii și în urmă iar cu Direcțiunea podurilor până la 1.4.1937, când ia din nou ființă independentă sub denumirea „Serviciul Lucrărilor Militare”, apoi ca Direcțiune a Lucrărilor Speciale și în urmă ca Direcție a Lucrărilor noi.

Continuând tradiția marilor lucrări de căi ferate, construite în țara noastră dela început și până acum doi ani, de premergătorii acestei Direcțiuni, execută în scurtul interval dintre Aprilie 1937 și 10.6.1939, cu un personal redus, o serie de lucrări importante atât din punct de vedere tehnic cât și al vitezei de execuție.

Această Direcție începe cu toată intensitatea:

- a) continuarea importantelor lucrări ale liniei de 75 km. *Ilva Mică-Vatra Dornei*;
- b) executarea lucrărilor dublării liniei *Teiuș-Apahida* de 89,9 km.;
- c) executarea liniei *Bumbești-Livezeni* 31 km;
- d) studiul liniilor *Salva-Vișeu* de 58 km și mai apoi *Deva-Brad* de 30 km;
- e) continuarea lucrărilor *Palatului Administrativ C.F.R.*;

f) Prin *Serviciul de apărare antiaeriană* studiază și începe construcția a 10 adăposturi C.F.R. și ia în grijă paza antiaeriană și instruirea în materie de apărare pasivă a personalului C.F.R.

În anul 1938 pelângă continuarea cu activitate intensă a lucrărilor de mai sus, se încep lucrările liniei *Salva-Vișeu*.

Se termină dublarea liniilor *Teiuș-Apahida* 89,9 km și *Ilva Mică-Vatra Dornei* 75 km, executată în regie directă;

Se continuă studiile liniilor *Deva-Brad* și *Salva-Vișeu*; se începe studiul liniilor *Deda-Serețel* și *Vaşcău-Vârfuri* precum și executarea modernizării șoselei *București-Alexandria*.

În 1939, continuându-se construcția liniei *Salva-Vișeu* și *Bumbești-Livezeni* se începe și construcția liniei *Deva-Brad* și se încep lucrările dublării tunelelor din valea *Timișului* de pe linia *Predeal-Brașov* și se urmează studiile liniilor *Vaşcău-Vârfuri*, *Deda-Sărățel*, se încep studiile liniilor *Cucueți-Vidra*, *Stoicani-Cahul*, *Mirșit-Tigani* în lungimea totală de 124 km.

O asemenea activitate productivă nu se putea să nu ocupe și în cadrul manifestării de 70 de ani a activității căilor noastre ferate un loc în care mai ales specialiștii au putut aprecia realizarea și munca depusă.

Deși într'un spațiu restrâns, Direcțiunea Lucrărilor Noi a prezentat două standuri la etaj expunând 5 machete în relief cu liniile construite și în construcție, reprezentate prin:

1. *Macheta în relief 1:25 000 a liniei Ilva Mică-Vatra Dornei* însoțită de o serie de fotografii 1,50/1,00 m a principalelor lucrări de artă, cum sunt viaductele *Roșia, Larion, Sercel, Răchitei* și *Tunel IX*, și viaductele de coastă. Această linie care realizează importanta legătură între nordul *Transilvaniei* și *Bucovina* trece printr'o regiune pitorească, acoperită cu păduri de brazi seculari, are o lungime de 75 km și a fost aproape în întregime executată în regie directă de Direcțiunea Lucrărilor Noi.

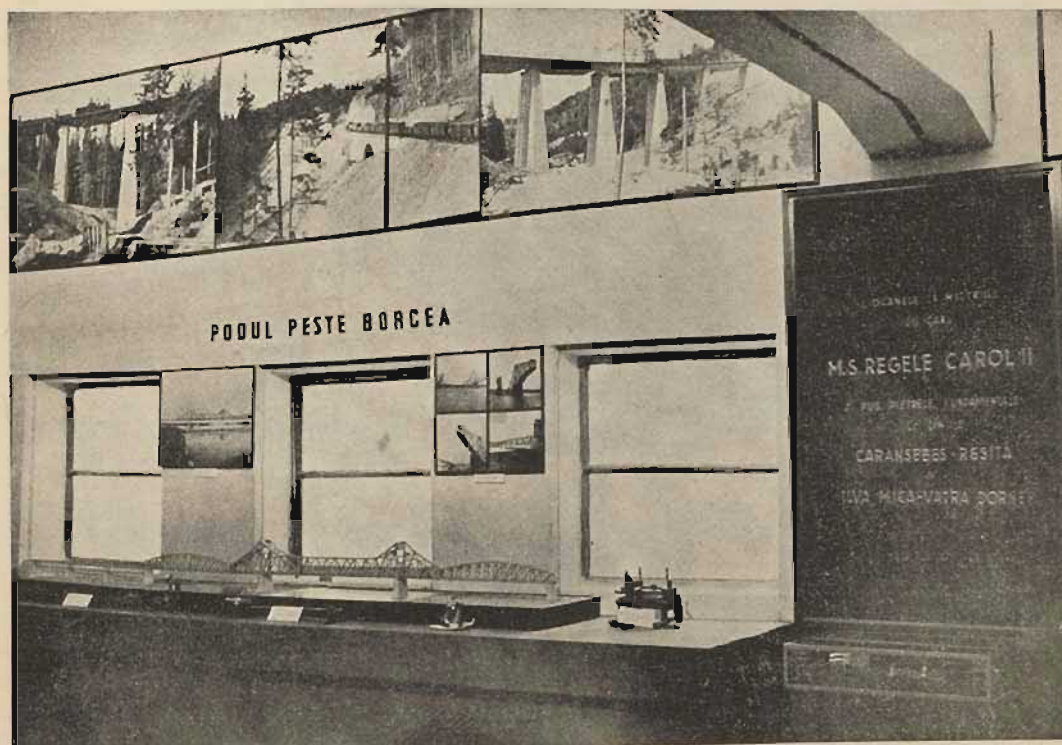
Linia are o rezistență maximă la tracțiune de 16,3 kg/tonă, atingând punctul culminant la cota 893,75 m. printr'o dezvoltare judicioasă, în care viaducte înalte până la 32 metri alternează cu o serie de 9 tunele dintre care tunelul *Larion* are 856 metri.

Pentru a ne da seama de regiunea accidentată și văile strâmte ale *Ivei* pe care o străbate această linie, menționăm că din lungimea totală de 75 km curbele, în număr de 141, din care cea mai mică are o rază de 300 metri, reprezintă 36,763 km și că lucrările de artă sunt așezate în curbe de 300-400 metri rază străbătând terenuri foarte slabe care au necesitat consolidări și interesante soluții tehnice.

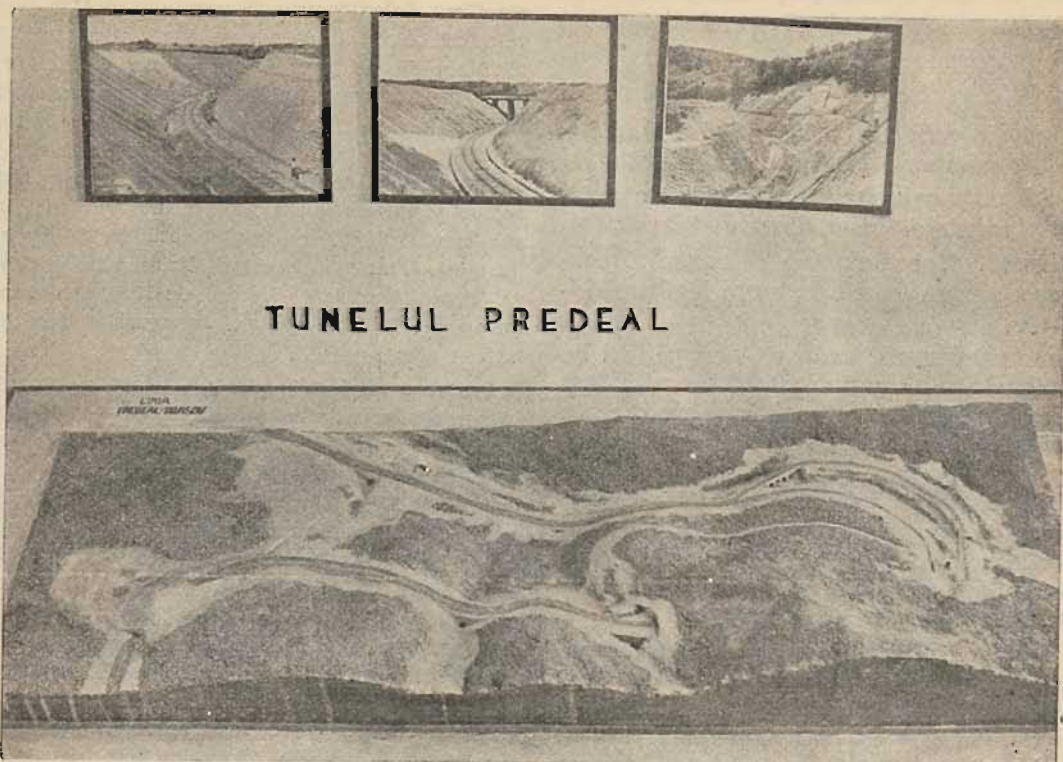
Studiul acestei linii și chiar un început de executare s'a făcut de către trupele germane încă în timpul războiului, adoptându-se o rezistență de 21%. În 1921 studiile au fost reluate și prin actualul traseu s'a redus rezistența la 16,3%. Construcția acestei linii a început în anul 1924 prin întreprindere și a fost întreruptă în 1920 pentru a nu fi reluată de cât în Iunie 1934, execuția continuând în regie într'un tempo mai redus, până în Aprilie 1937, când lucrările liniei trec sub conducerea Serviciului Lucrărilor Militare, atunci înființat. Lucrările se reiau într'un ritm mai viu, fiind astfel posibil ca la 18 Decembrie 1938, deci numai după un an și 8 luni să se poată inaugura și deschide circulația.

Pentru a ne face o idee mai clară a efortului făcut în acest interval vom arăta că de la 1924-1937, adică în 13 ani socotind și întreruperea de aproape 10 ani s'au executat la această linie lucrări în valoare de numai 249 961 395 lei pe când dela Aprilie 1937 la 31 Decembrie 1938 deci numai într'un an și 8 luni, s'au cheltuit 620 000 000 lei pentru partea cea mai dificilă a liniei.

Executarea într'un timp așa de scurt a unor atât de mari lucrări a necesitat nu numai un concurs neprețuit al organelor superioare de conducere, dar și o minuțioasă organizare a șantierului și a aprovizionării materialelor. S'a construit, în acea regiune lipsită de drumuri 20 000 m linie îngustă, utilizându-se un parc de 14 locomotive și 100 vagoane, 15 000 m.p. barăci pentru lucrători, s'au organizat cantine și aprovizionări de alimente, fără a mai vorbi de enorma



*Direcțiunea Lucrărilor Noi:
vedere de pe liniile Ilva Mică-Vatra Dornei.*



TUNELUL PREDEAL

Dirrecțiunea Lucrărilor Noui: dublarea liniei Predeal-Braşov.



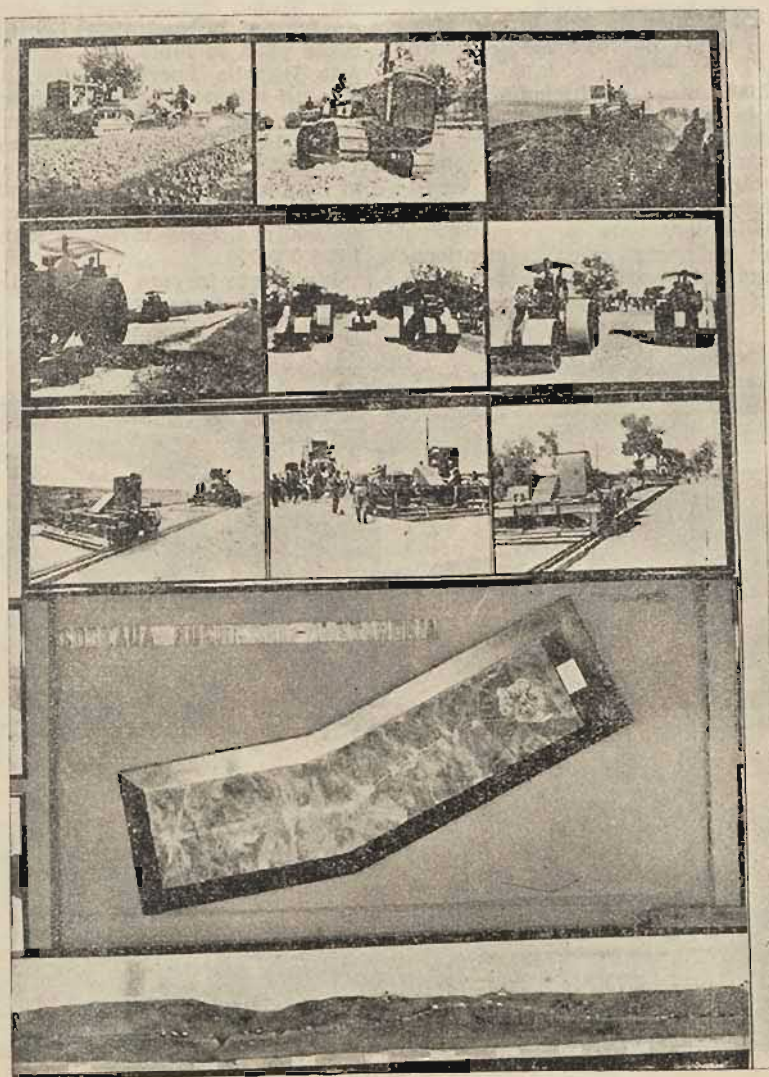
Dirrecțiunea Lucrărilor Noui: fazele executării unui tunel.

cantitate de materiale necesare celor 132 000 m.c. zidării, și de 630 000 kg. benzină, 76 000 kg. dinamită, 25 000 tone ciment, 170 tone fier rotund, 98 tone carbid, etc. a căror procurare și transportare au dat mult de lucru. Sosirea cu întârziere a unora din aceste materiale nu numai că ar fi stânjenit mersul lucrărilor dar ar fi atras și stagnarea sau utilizarea insuficientă a celor 18 000 lucrători, câți au fost utilizați zilnic în perioadele de intensitate maximă a lucrărilor.

64 700 000 și 9 tunele în lungime totală de 2384 m, cari singure au costat 299 555 000 lei.

Poza și balastarea s'au executat tot în regie, în majoritate cu șini tip 40 kg. Costul total al acestei linii s'a ridicat de la început până la darea în circulație la 988 863 000 lei față de o evaluare de 1 485 000 000 lei.

2. *Macheta dublării liniei Teiuș-Apahida*, reprezintă la scara 1:25 000 dublarea acestei por-



*Direcțiunea Lucrărilor Noi:
macheta șosei București-Alexandria.*

În rezumat, pe linia *Iva Mică-Vatra Dornei* a trebuit să se execute în total 3 717 541 m.c. terasamente din care 560 000 m.c. în stâncă; s'au executat 5 viaducte mari cu 675 m lungime totală, până la 32 metri înălțime, 5 viaducte de coastă în lungime totală de 152 m și alte 181 poduri și podețe mai mici, lucrări de consolidare a terenurilor în mișcare în valoare de lei

ționi de linie devenită necesară pentru decongestionarea traficului său intens.

Dublarea acestei linii principale care prezintă rampe și declivități relativ mari de 13‰, a fost prevăzută încă în programul Direcțiunii Generale de Lucrări Noi de C.F. din anul 1920, fără a se fi ajuns însă atunci la vreo realizare. Din

cauza marelui spor al traficului intervenit ulterior proiectul dublării a fost reluat în anul 1936 de Direcția de Poduri, care s'a fixat asupra dublării liniei prin o linie paralelă și la 4,00 m. distanță de actuala linie, cu rampe de 13‰ și numeroase curbe de 250 metri rază, din cari unele au fost rectificate în timpul construcției.

Lucrările s'au executat prin antreprize. Au început în Iulie 1937 și s'au continuat cu mare activitate, așa că la 15 Octombrie 1938 linia dublă este deschisă și dată în circulație.

Dublarea *Teiuș-Apahida*, lungă de 89,9 km. în afară de 4 tunele în lungime totală de 791,4 m. are puține lucrări de artă.

S'au executat 1 097 000 m.c. terasamente ordinare din cari circa 320 000 în regie; s'a executat asemenea în regie cu șini tip 40 și toată poza și balastarea.

Cele 4 tunele traversând un teren argilos și compact nu au prezentat dificultăți deosebite de execuție, iar tunelul nr. 1 de 80 m lungime s'a executat chiar la zi, cota terenului în ax nefiind mai mare ca 7-8 metri.

Toată axa noii linii s'a așezat cum s'a menționat mai sus la 4,00 m. de axa liniei existente, afară de axele tunelurilor noi care s'au așezat între 15-17 metri distanță

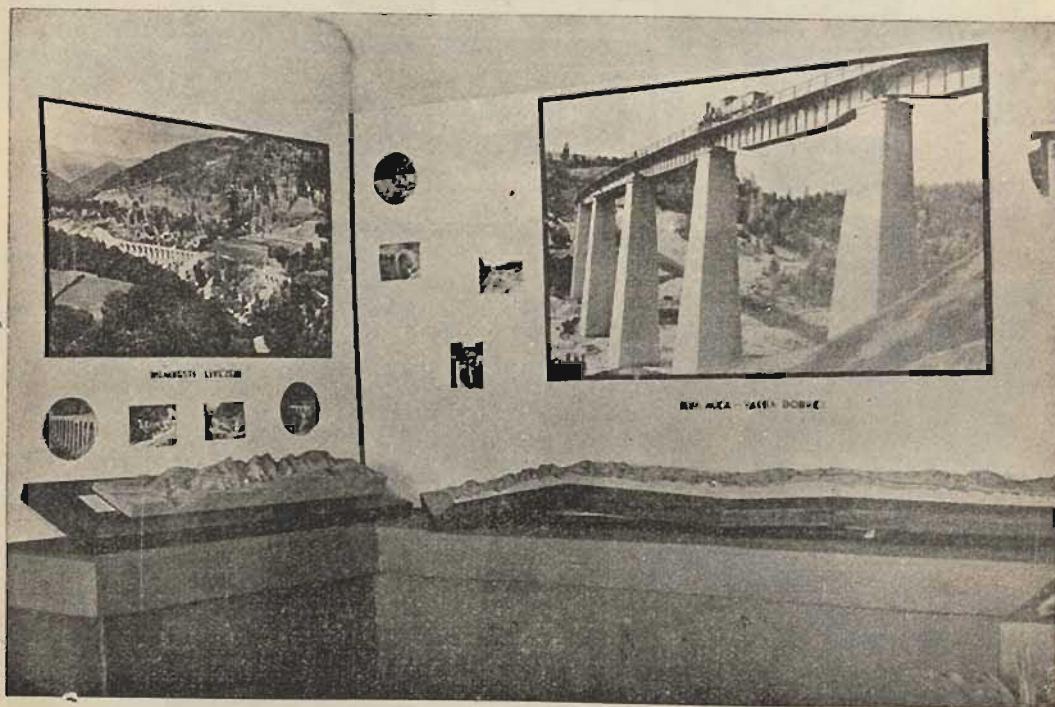
Toate lucrările dublării liniei au durat dela începutul lunii Iunie 1937 până la 15.10.1938, când ea a fost dată în circulație, adică 15 luni și jumătate. Valoarea totală a fost de 528 000 000 lei din care 47 500 000 lei lucrări în regie directă.

3. *Macheta liniei Bumbesti-Livezeni* ne reprezintă în relief la scara 1/25 000 linia de legătură care parcurge strâmta vale a *Jiului* între *Bumbesti-Livezeni*.

Linia a fost studiată prima dată în 1921-1923 după care traceul schimbându-se, construcția pe primii 3 km s'a început în anul 1924. Lucrările au fost apoi întrerupte până în Iunie 1937, când execuția a fost reluată prin Direcția Lucrărilor Noi, linia fiind împărțită în 5 loturi adjudecate la 5 antreprize.

Lungimea liniei este de 31 km cu o declivitate maximă de 14‰; are 36 tunele în lungime totală de 6470 m., 7 viaducte de trecere peste *Jiu* și 19 viaducte de coastă în lungime totală de 1268 m., alte 88 poduri și podețe precum și 1 200 000 m.c. terasamente din care circa 400 000 m.c. terasamente în stâncă și va costa în total 1 320 000 000.

Linia este în curs de execuție și terminarea ei este fixată pentru anul 1941.



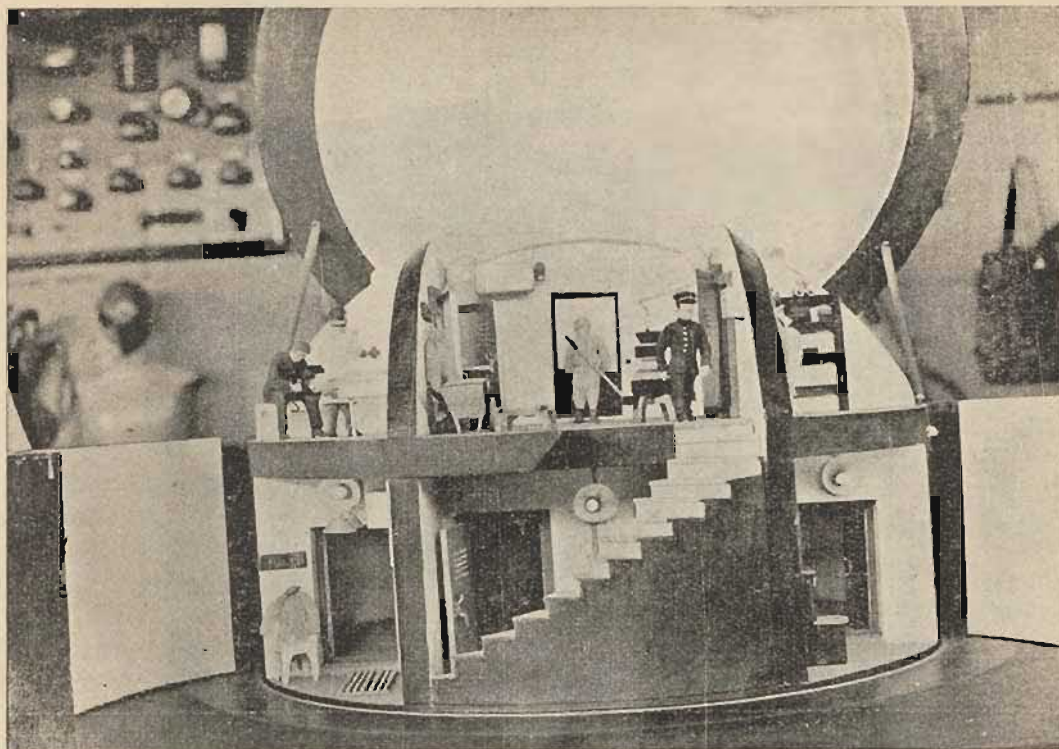
Direcțiunea Lucrărilor Noi: viaduct depe linia Iva Mică-Vatra Dornei.

de cea veche, pentru ca exploziile escavației noului tunel să nu influențeze zidăriile tunelurilor vechi.

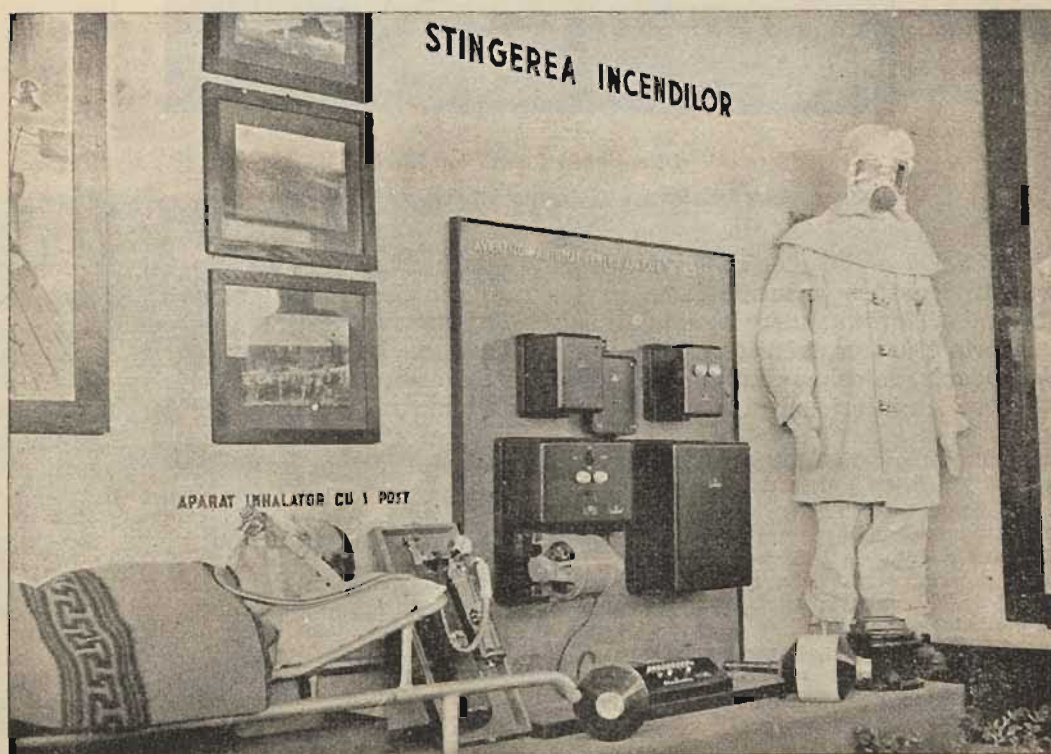
Tunelul 3 depe linia veche însă, care avea o zidărie de moloane dintr'o grăie nisipoasă, de o calitate inferioară și, cum s'a dovedit apoi la refacere, cu lipsuri de mortar în zidăria din spatele moloanelor și chiar cu un gol de 8 metri pe 7 metri înălțime — cum s'a găsit la refacerea inelelor 13 și 14, a fost refăcut pe mai mult de 1/2 din lungime.

Această refacere s'a executat în regie pe o lungime de 164 metri din 328 metri executându-se și radierul și cele două portale. Aci s'a întrebuințat un sistem special de sprijinire a escavației, în așa fel ca, în orice moment, gabaritul de trecere al eventualelor trenuri să fie respectat.

4. *Macheta scara 1:2000 a dublării tunelurilor de pe valea Timișului*, pe linia *Predeal-Brașov*, cuprinde pe cei 3 km, cele două tunele în lungime de 120 și 960 m. precum și opt poduri. Lucrarea a fost studiată în primăvara acestui an adoptându-se același principiu al dublării paralele la 4 m. distanță între axe în linie curentă, iar tunelele depărtându-se între 17 și 50 m. Lucrările tunelului mare au început la finele lunii Mai 1939 și toată lucrarea pe 3 km va costa 150 000 000 lei.



Direcțiunea Lucrărilor Noi, serviciul Apărării Pasive: adăpost anti-aerian.



Direcțiunea Lucrărilor Noi, serviciul Apărării Pasive: stingerea incendiilor.



*Direcțiunea Lucrărilor Noi,
 Serv. Apărării Pasive: intrarea într'un adăpost antiaerian.*

Macheta 1/25 000 a liniei Salva-Vișeu, de 60 km, reprezintă legătura naturală între partea centrală a țării și Nordul Maramureșului, lipsită până acum, prin trasarea frontierei între noi și fosta Cehoslovacie, de ori ce comunicație pe pământ românesc, cu interiorul țării.

Linia s'a studiat în anii 1937-1938 când s'a și început execuția iar azi pe 15 km e deja dată în exploatare.

Linia are o declivitate de 19‰ și urmează valea pârâului Salva până la culme pe care o trece printr'un tunel de 2 km, la cota de 696 metri pentruca, prin valea Carelor și valea Izei, să treacă o a doua culme printr'un tunel de 700 metri în valea Drăgoiasa pe care o urmează până la stația Vișeu de Jos.

Lucrarea va avea în total circa 1 984 000 m.c. terasamente din care o parte în stâncă, 10 viaducte sau poduri mari în lungime de circa 750 m. și alte 185 poduri.

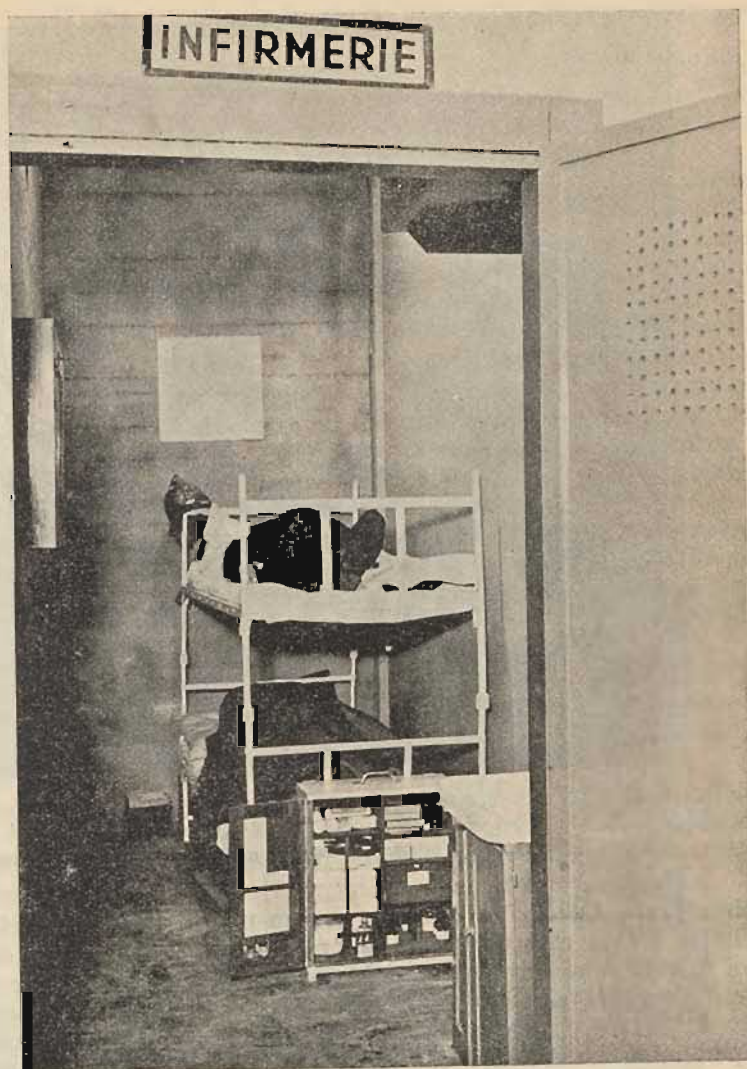
6. Macheta șoselei București Alexandria e executată la scara 1:20 000, iar lungimea acestei

șosele este de 64 km. Faptul oarecum ciudat că Administrația noastră de C. F. să execute modernizarea unei șosele în plină câmpie este motivat de împrejurarea că și calea noastră ferată este interesată prin serviciul de autobuze, la buna stare a șoselelor parcurse de vehiculele acestui serviciu și de faptul că transportul marelui cantități de materiale necesare acestei lucrări este tot în mâna căilor ferate.

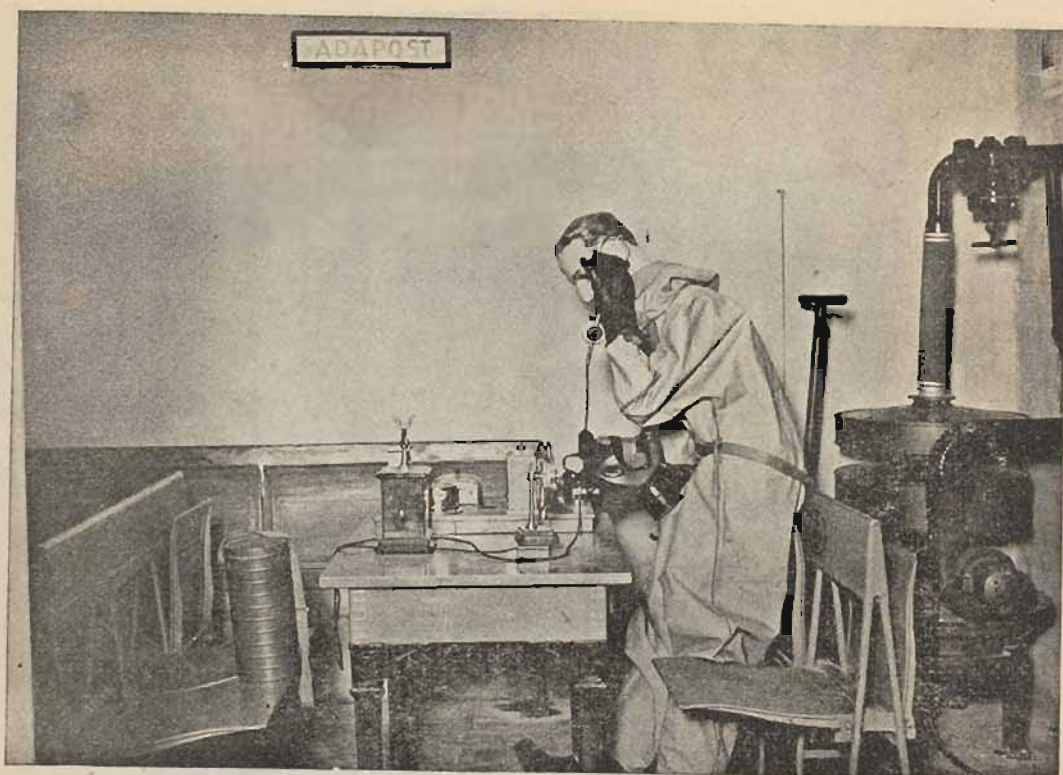
Experiența pe care Ministerul de Comunicații a vrut să o facă, a reușit, căci lucrarea încredințată tot Direcțiunii Lucrărilor Noi a fost în așa fel organizată că a atins în toamna anului 1938 un maximum de producție zilnică de șosea modernizată pe zi de 500 m, ceea ce a necesitat zilnic o cantitate de 1296 m.c. pietriș, 481 m.c. nisip, 236 000 kgr. ciment, sau circa 320 vagoane de transport cu trenurile în stațiile mai apropiate și apoi cu vehiculele automobile sau căruțe la locul de întrebuințare.

Manopera se execută prin antrepriză și organizarea șantierului e. te astfel că circulația e menținută pe toată porțiunea șantierelor în lucru.

*Direcțiunea Lucrărilor Noi, Serviciul
Apărării Pasive: infirmerie*



*Direcțiunea
Lucrărilor
Noi, Serviciul
Apărării Pa-
sive: tipuri
de măști*



*Direcțiunea Lucrărilor Noi,
Serviciul Apărării Pasive: adăpost anti-aerian pentru un birou de mișcare.*

Direcțiunea Lucrărilor mai expune un panou cu liniile ferate existente sub domnia Regelui Carol I, a Regelui Ferdinand și Majestății Sale Regele Carol II și o hartă machetă în relief scara 1/750 000 cu indicarea tuturor tunelelor de pe liniile noastre de căi ferate. Numărul acestor tunele este de 92 iar lungimea lor totală de 37 000 m.

O serie de fotografii arată unele din portalele acestor tunele iar altele, interesante fenomene de presiuni în galeriile de creștet și de bază. O serie de 7 secțiuni transversale și una longitudinală executate în machete arată apoi diferitele faze de executare ale unui tunel prin metoda austriacă, cea mai des întrebuintată în terenuri normale la noi în țară.

7. Tot în anul 1938 Direcțiunea Lucrărilor Noi a mai studiat și linia Deva-Brad de 30 km lungime, linie de mare interes economic și care străbate o regiune cu o industrie auriferă dezvoltată.

Linia, a cărei execuție a început în Mai 1939 în regie directă, cu un detașament de 2 000 oameni, are o declivitate de 19,5%, va avea 7 viaducte mari cu un total de 840 m, alte 105 poduri și podețe, un tunel de 300 m lungime și circa 2 000 000 m.c. terasamente, din cari o parte în stâncă.

8. Tot în Direcțiunea Lucrărilor Noi se încadrează și actualul Serviciu de apărare pasivă a

întregii rețele C.F.R. El este continuarea fostei comisii de apărare pasivă C.F.R. înființată în anul 1934.

Acest serviciu are în organizația sa 8 comisii de apărare antiaeriană, câte una la fiecare grup de inspecții C.F.R., comisii locale care au menirea de a instrui prin instructori și președinți de subcomisii locale, înființate în centrele principale de căi ferate din Țară, pe cei aproape 100 000 funcționari, agenți și meseriași ai acestei Administrații.

Grație acestei organizații și fondurilor puse generos la dispoziție de Direcțiunea Generală a fost posibil ca în anii 1937-1938 să se construiască după principiile cele mai moderne și în centrele mai importante ale rețelei C.F.R. zece adăposturi pentru apărarea antiaeriană a personalului C.F.R. și pentru asigurarea serviciului în timp de atac. Pelângă cele de mai sus, comisiile locale, fiind înzestrate cu toate materialele necesare instruirii personalului, adus succesiv din regiunea respectivă, organizează pe centre exerciții de atac aerian și de aplicare a instrucțiilor primite și învățate.

Pentru o cât mai completă instruire a personalului C.F.R. și pentru a evita deplasările la centru a acestui personal, Direcțiunea Generală a înființat în 1938 un *tren școală*, înzestrat cu utilajul necesar demonstrațiilor. Prin camera de gaze amenajată în acest tren, este trecut, bine înțeles, numai după ce se echipează cu măști,

tot personalul stației unde trenul s'a oprit. Cu această ocazie echipe formate din personalul cu școală de apărare pasivă al stației fac și exerciții practice de apărare antiaeriană, urmate de camuflări, ajutoare a gazatilor imaginari, stingeri de incendii, etc. însoțite totdeauna de o conferință vorbită în fața unui megafon.

În scurtul timp al existenței sale acest tren și-a dovedit utilitatea sa nu numai pentru personalul C.F.R. dar a atras și atenția autorităților militare și administrative locale și chiar a populației civile, care ia parte în mare număr la demonstrațiile și conferințele ținute.

În afară de instrucția a 30 000 funcționari C.F.R. s'au instruit 20 000 funcționari administrativi civili, 50 000 premilitari și 150 000 străjeri, cari toți au primit instrucțiuni de apărare antiaeriană de la C.F.R.

Din cele arătate mai sus se vede că Administrația noastră este în fruntea tuturor administrațiilor publice ale țării în ce privește măsurile luate pentru apărarea personalului său în caz de pericol, și chiar pentru instruirea funcționarilor altor administrații și a populației civile.

O asemenea activitate la C.F.R. nu se poate să nu ocupe cu ocazia jubileului de 70 ani al C.F.R. un loc important, așa că în parterul staționului de la *Ginulești* Direcțiunea Lucrărilor Noi a obținut patru standuri în care s'a putut expune toată gama de aparate și instalații fo-

lositoare în caz de atac și de apărare antiaeriană și anume:

a) În prima secțiune „*Semnale luminoase C.F.R. camuflate*” se arată măsurile luate, din timp de pace de C.F.R., pentru camuflarea semnalelor luminoase din gări.

b) În o a doua secțiune „*Atacul și alarma*” se găsesc două machete mici de avioane de bombardament tip românesc precum și diferite tipuri de bombe de avion: brizante, incendiare, și toxice, care variază între 12-1000 kg greutate precum și sirene de alarmă electrice și manuale.

c) În o a treia secțiune „*Detecție și desinfecție*” se află expuse diferite tipuri de aparate detectoare românești, cum este tipul „*Sarogaz*” și tipuri străine precum și aparate pentru ars yperita, pentru desinfectarea măștilor și pentru neutralizarea gazelor de luptă.

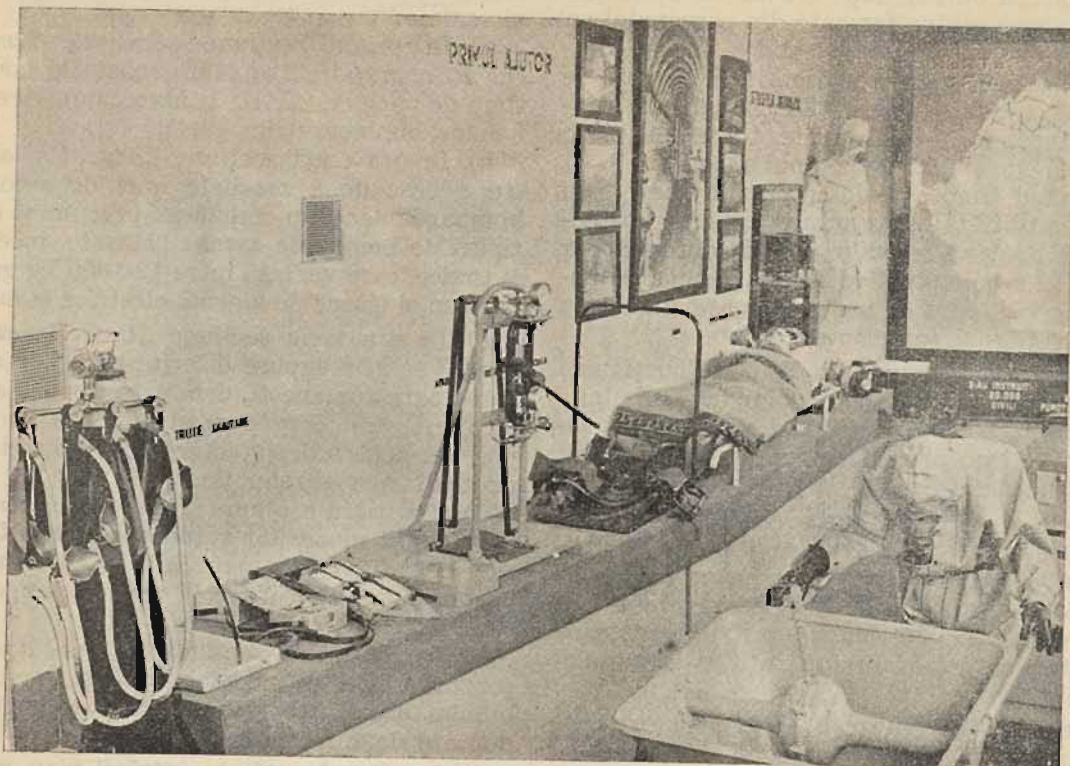
d) O a patra secțiune „*Stingerea incendiului*” cuprinde dispozițiuni automate pentru localizarea incendiilor, un manechin în costum de asbest și bombe pirofuge X pentru stingerea incendiilor.

e) În a cincea secțiune „*Primul ajutor*” se prezintă diverse modele de târgi, aparate de inhalat oxigen, truse sanitare și spirometre, adoptate de Administrația noastră.

f) Imediat în stânga intrării s'au expus în două boxe secțiunea *protecției individuale și colective*, în care se pot vedea diferite aparate izolante, măști și costume individuale de dife-



Direcțiunea Lucrărilor Noi, Serviciul Apărării Pasive: protecția individuală și colectivă.



Direcțiunea Lucrărilor Noi, Serviciul Apărării Pasive: post de prim ajutor.

rite tipuri, întregi și descompuse, precum și o serie de trei machete reprezentând în miniatură adăposturi colective construite deja, sau cari urmează a se construi la C.F.R.

Tot în stânga în fund și pentru a se reda chiar realitatea, s'a construit un adăpost colectiv anti-aerian în mărime naturală, destinat unui biou de mișcare, echipat cu toate cele necesare unei funcționări independente. În el se pot vedea: un grup generator de curent electric, pentru ventilarea adăpostului cu aer filtrat, o cameră sanitară, o cuvetă cu rezervor și recipient de apă, W.C. uscat, firme și panouri luminescente care, în cazul întreruperii curentului electric, permit totuși continuarea activității în adăpost, fără vicierea aerului, prin întrebuințarea surselor de lumină obișnuită cum ar fi petrolul sau lumânările.

În fundul standurilor se mai poate vedea pe o hartă mare a rețelei C.F.R. activitatea și parcursul trenului școală de care am vorbit mai sus, precum și în figurine executate la scară,

numărul funcționarilor și al agenților C.F.R. precum și acela al particularilor instruiți în acest tren.

Acelaș serviciu mai expune în curtea stadionului și două din vagoanele trenului școală, unul cu o cameră de gaze în care se fac probe reale cu măști și altul cu un mic muzeu instructiv.

Pentruca și cu această ocazie să se poată dovedi pentru toată lumea ceea ce a realizat C.F.R. pentru apărarea personalului său, în dimineața zilei de 11.4.1939 s'a desfășurat în incinta stadionului *Giulești* în prezența unui numeros public, un foarte reușit exercițiu de atac și apărare antiaeriană, la care au dat un larg concurs și organele militare și la care au luat parte avioane de bombardament, tunuri și mitraliere antiaeriene. Exercițiul s'a executat exclusiv de străjerii C.F.R., cari au dovedit că vor fi în caz de război un prețios ajutor al organizării antiaeriene.

Direcțiunea Studiilor

O muncă continuă de documentare și studii se întreprinde cu pasiune de specialiști, pentruca Administrația C.F.R. să meargă în ritmul viu al tuturor creațiilor secolului tehnic pe care-l trăim. Direcțiunea de Studii tinde să devie instrumentul de perfecționare și de adaptare al industriei noastre de transport la cerințele traficului și la progresele realizate de căile ferate străine.

... Și primele realizări s'au dovedit atât de meritorii încât lasă să se întrezărească acestei tinere Direcții un însemnat viitor.



*Ioan Hăldeanu, Inginer Inspector General
Directorul Studiilor C.F.R.*

Direcțiunea de Studii, ca o Direcțiune tânără, care s'a înființat abia în Mai 1937 nu poate expune decât lucrările executate în ultimul timp,

fără a putea arăta prin diagrame, tablouri, etc. rezultatul unei lungi activități în exploatarea rețelei C. F. R.



Diracțiunea de Studii: documentația la C.F.R.



Diracțiunea de Studii: panou reprezentând unificări și construcții noi de locomotive.

Direcțiunea de studii a avut repartizate standurile 18, 19 și hall-ul din sala II.

In *Standul 18*, repartizat Cărții C.F.R., s'au expus toate lucrările cu caracter tehnic, economic și social, care reprezintă produsul muncii funcționarilor Administrației C.F.R.

letinel Bibliografic C.F.R." editat de Direcțiunea de Studii, buletin care constituie vehiculul de difuzare către organele centrale și exterioare. Utilitatea lui este demonstrată prin interesul din ce în ce crescând atât al organelor tehnice C.F.R. cât și al industriilor particulare și al in-



*Vangheli Mișicu, Inginer Șef
Subdirector Direcțiunea de Studii C.F.R.
Președintele Comisunii pentru organizarea lucrărilor
Jubileului de 70 ani C.F.R. și Ceferiadei 1939.*

In acest stand s'a arătat și o situație a Bibliotecii Centrale a Administrației.

Insă partea cea mai interesantă o constituie *Panoul documentației* reprezentat printr'un tablou sinoptic, în care se arată succint documentația tehnică, economică și socială la calea ferată. Astfel, peste 160 reviste, dintre care circa 80% străine și 70% tehnice, sunt cercetate de un grup de ingineri, cari întocmesc fișe pentru toate articolele importante. Aceste fișe se clasează după clasificarea zecimală și apar în „Bu-

stituțiilor de Stat. Este de altfel singura publicațiune de acest gen din *România*, și poate fi gura alături de publicațiile similare străine.

In Standul 19 s'au expus:

- a) Fotografii și perspective, reprezentând stația de formație *Grivița*, în viitor, actualmente ea fiind la limita de capacitate.
- b) Fotografii reprezentând gara de coletărie viitoare și gara BM. actuală;
- c) Fotografii ale noiei remize de locomotive



*Nicolae Nedelescu
Arhitect la Direcțiunea de Studii.*



*Direcțiunea de Studii C.F.R.
Câteva aspecte ale lucrărilor noului Palat Administrativ C.F.R.*

construite în stația *Ploești*, studiate pentru minimum de cost. Studiul a permis să se reducă costul construcției remizei pe loc de locomotivă dela 1 100 000 la 350 000 lei.

d) Macheta pasajului *Grivița* cu fotografii, indicând situația actuală;

e) Diferite materiale de construcții;

f) Plan de situație pentru modificarea și desvoltarea triajului *București-Chitila* și *Brașov*;

g) Probe de încercări de materiale ale Institutului Tehnologic C.F.R., care dispune azi de toate mijloacele tehnice necesare, atât ca instalații cât și ca personal, spre a putea face analiza materialelor ce se consumă de toate unitățile C.F.R.

Activitatea acestui Institut a mers crescând ajungându-se la circa 8 500 probe în cursul anului 1938 față de circa 1900 în 1929 când s'a înființat institutul.

In hallul 4 s'au expus:

a) Macheta Palatului Administrativ și fotografii după perspective, planuri fațade, etc.

b) O hartă C.F.R. cu 12 perspective de lucrări executate și în execuție.

c) Fotomontaje, reprezentând Gările Regale *Sinaia* și *Mogoșoaia*;

d) Diferite alte fotografii după lucrările executate;

e) Perspective și studii de interior și mobilier;

f) Macheta unui adăpost antiaerian de 100 oameni; tot în Direcțiunea de Studii s'au studiat și proiectele de transporturi tip contra atacurilor aeriene pentru 5—25 persoane.

g) Mobilier: salon rezidențial și mobilier C. F. R.

În afară de lucrările expuse, dupăcum s'a arătat, în standurile stadionului, Direcțiunea de Studii a fost factorul principal în organizarea

de ansamblu a expozițiilor și festivităților prilejuite de Jubileul de 70 ani al Căilor Ferate Române și de Ceferiada 1939, precum și a primului Muzeu C.F.R.

Intregul aparat tehnic și administrativ al Direcțiunei de Studii a depus în tot timpul pregătirilor o febrilă activitate pentru o cât mai minuțioasă organizare.

O muncă oboșitoare de zi și noapte a fost condusă pe nenumăratele șantiere pentru realizarea și desăvârșirea planurilor inițiale, veghiindu-se neconținut pentru efectuarea întocmai a programului hotărât de înalta conducere a Administrației C.F.R.

D-l *I. Hălăceanu*, Directorul Studiilor, a pus toată vasta sa experiență și pricepere pentru reușita cât mai bună a Ceferiadei.

D-l Inginer *Mișicu Vangheli*, Subdirector în acea Direcțiune fiind și Președintele Comisiunii de organizare, s'a ilustrat cu această ocazie, dovedind cu prisosință că într'un timp numai de 45 zile grandiosul plan al sărbătoririi a putut să fie executat în mod ireproșabil.

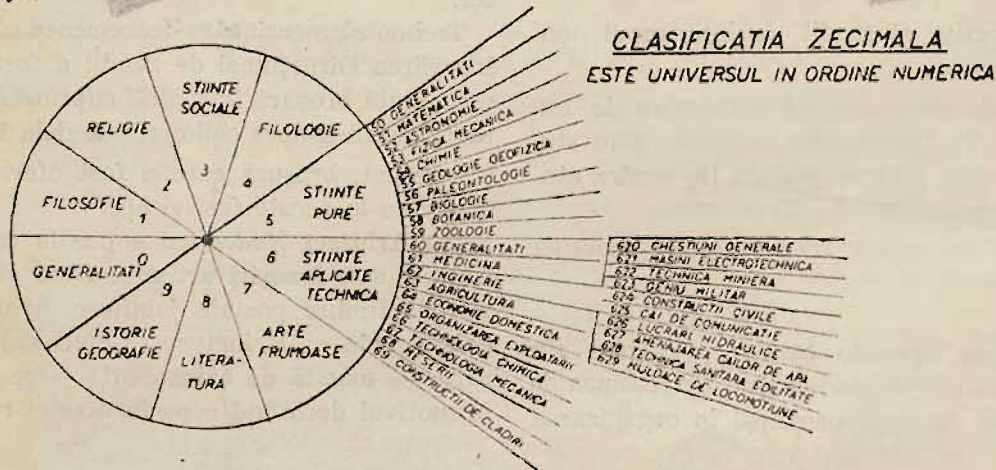
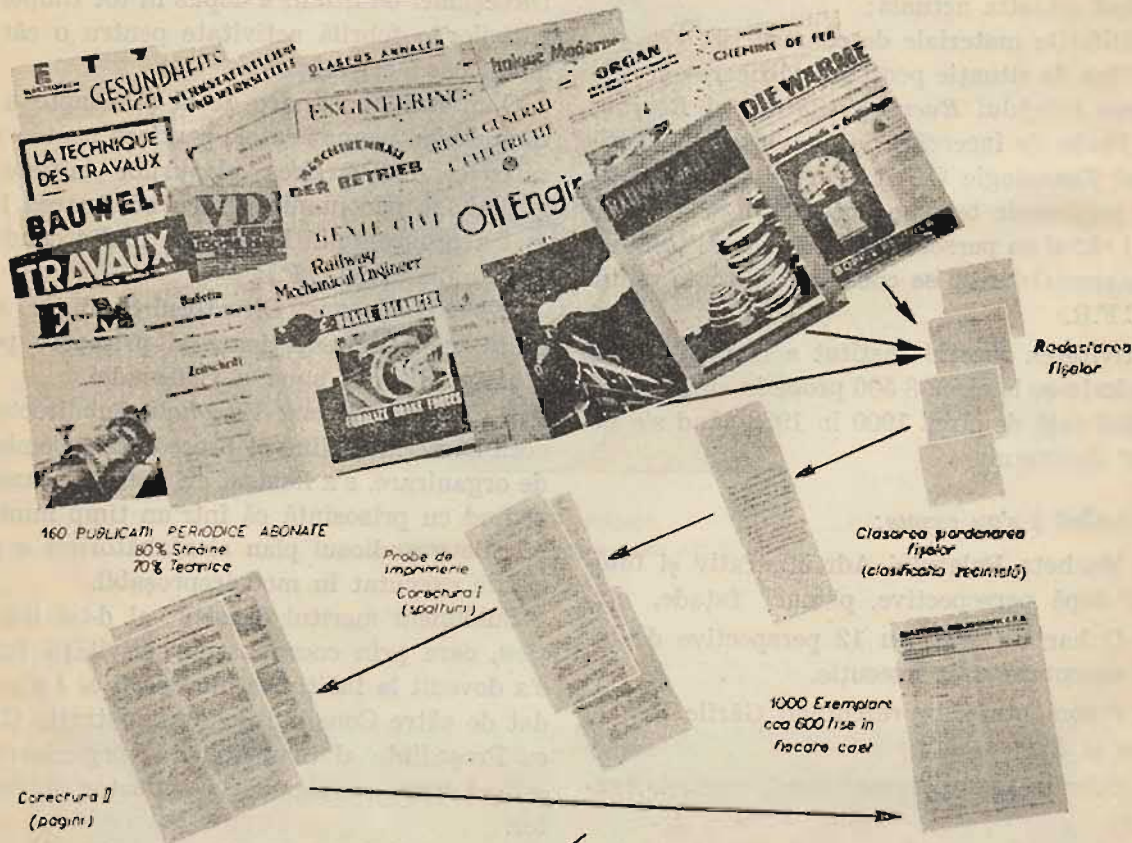
Subliniem meritul deosebit al d-lui ing. *Mișicu*, care prin coordonarea activității tuturor s'a dovedit la înălțimea încrederii ce i s'a acordat de către Consiliul de Administrație C.F.R., ca Președinte al Comisiunii de organizare, relevând mari calități de organizator și realizator.

Trebue să menționăm deasemenea că tot prin îngrijirea Direcțiunei de Studii a fost tipărită o elegantă broșură ilustrată, cuprinzând importante studii asupra căilor ferate dela 1869 până în prezent, broșură care a fost oferită înaltei asistențe la aceste festivități.

D-l Arhitect *Nedelescu* a pus la contribuție înaltele sale însușiri artistice fiind autorul seriei de timbre postale jubiliare, a afișelor de propagandă și a insignei Ceferiadei, insignă care, — mărită de câteva ori, — se regăsește în motivul decorând coperta acestei reviste.

DOCUMENTATIA LA C.F.R.

BULETINUL BIBLIOGRAFIC C.F.R.



CLASIFICATIA SIMPLA, SUPLA, ENCICLOPEDICA SI INTERNATIONALA. DESVOLTATA DE M DEWEY IN 1873 SI PRELUCRATA ASTAZI DE FEDERATIA INTERNATIONALA DE DOCUMENTATIE

Directiunea de Studii: parte din panoul „Documentației la C.F.R.” arătând fazele prin care se ajunge la publicarea „Buletinului bibliografic C.F.R.” precum și principiul „clasificoției zecimale”.

Dirrecțiunea Economatului

Dirrecțiunea Economatului ține cămara căilor ferate. Ea cumpără tot ce mănâncă locomotivele, tot ce poartă liniile, tot ce lucrează atelierele. De buna ei gospodărie depinde bunul mers al trenurilor. Sute de magazii împrăștiate în tot cuprinsul țării, — unele mari cât o stradă, altele mărunte cât un bordeiu, — păstrează și distribue materialele căilor ferate caracterizate: ca diversitate, prin cifra de 50 000 feluri; ca importanță, prin valoarea de 4 500 milioane lei anual.

Dirrecțiunea Economatului, care îndeplinește rolul de a aproviziona și distribui serviciilor C.F.R. toate materialele de cari au nevoie, a expus, în principal, diferite materiale și diagrame privind aprovizionările de materiale.

Scopul era de a oferi vizitatorilor expoziției o imagine a varietății, multitudinii și marelui volum al acestor aprovizionări.

Cum însă o parte din materiale se produc în regie de către întreprinderile-anexe administrate



*Ion Belcș, Inginer Inspector General
Directorul Economatului C.F.R.*



*Ing. Inspector General Aloman Drogeanu
Subdirector al Economatului.*



*Ing. Zaharia Constantinescu
Şef de Secţie.
Conducătorul Imprimeriei C.F.R.*

de Direcțiunea Economatului s'a găsit necesar a se prezenta, într'un mod potrivit și activitatea acestor întreprinderi.

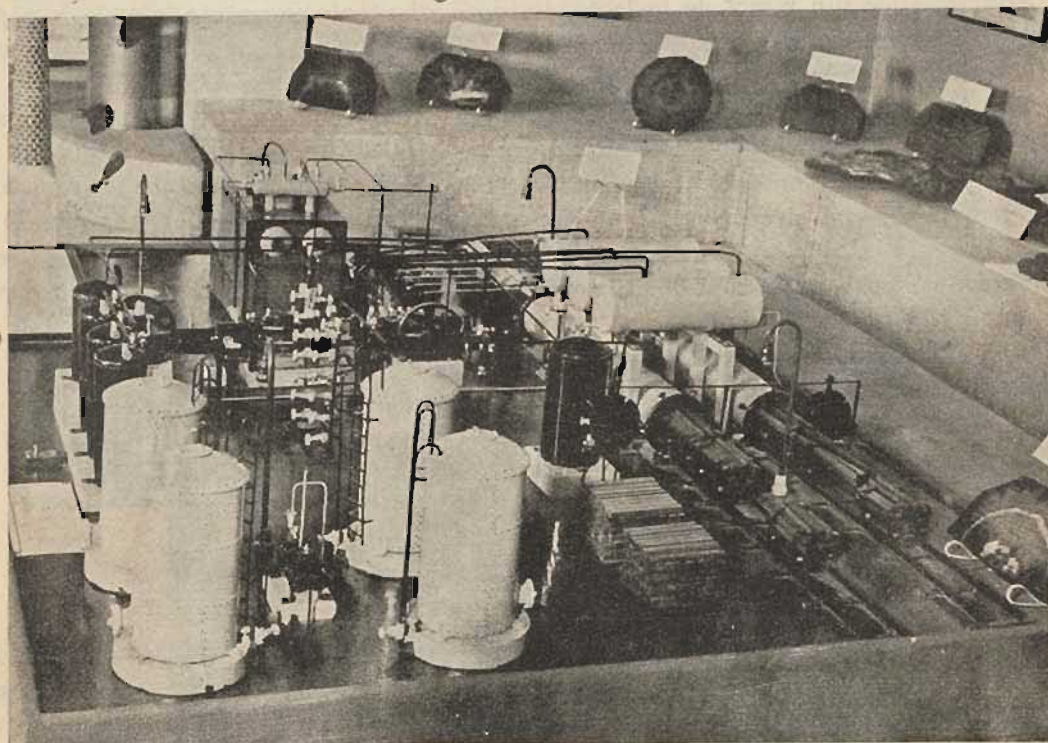
Din acest punct de vedere, materialul expus de Direcțiunea Economatului se împarte în două părți:

a) privind achizițiile de materiale;

2. Compartimentul Imprimeriei C.F.R.

3. Compartimentul aprovizionării cu material metalic (metale brute, piese de schimb și scule).

Problema aprovizionării cu cărbuni de locomotivă a fost tratată prin expunerea, pe deoparte a unor mostre de cărbuni din bazinele principale carbonifere cari alimentează Calea



Direcțiunea Economatului C.F.R.: miniatura unei instalații pentru impregnat traverse.

b) privind activitatea întreprinderilor anexe (uzine de creozotat, fabrica de ceramică *Ciurea*, Imprimeria C.F.R.).

Trebuie să menționăm că nu tot materialul expus era cel mai reprezentativ pentru categoria din care face parte. Explicația stă în necesitatea de a se realiza și un minimum de estetică, așa încât adesea material reprezentativ a trebuit să nu fie expus, fiind sacrificat în favoarea altuia mai decorativ. Din acest punct de vedere, materialul expus reprezintă un compromis între frumos și util.

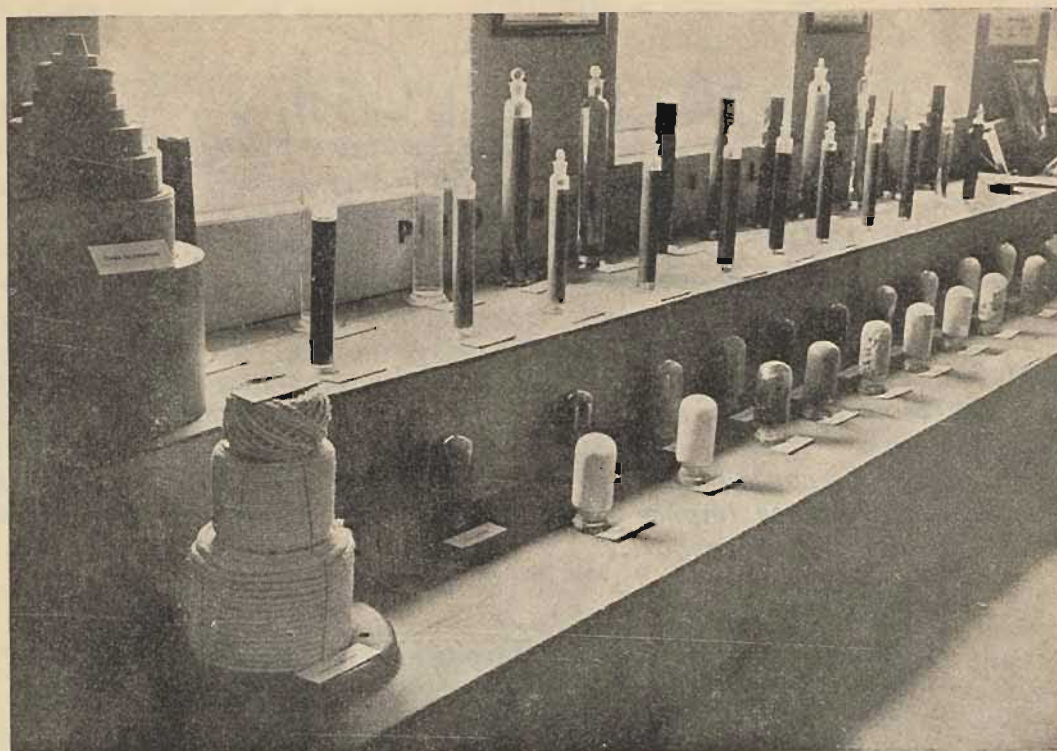
Direcțiunea Economatului a avut la dispoziție trei compartimente, iar folosirea lor ca standuri de expoziție se poate caracteriza în linii mari astfel:

1. Compartimentul aprovizionării cu cărbuni, cu produse petrolifere și cu materiale de construcție și al impregnării traverselor.

Ferată, iar pe de altă parte a unei hărți înfățișând curentele de transporturi de cărbuni dela locurile de producție (respectiv recepțiile fixe de cărbuni) până la depourile destinate. Aceste curente de transporturi sunt înfățișate prin benzi de culori diferite (una pentru fiecare loc de producție) și de lățime proporțională cu cantitatea anuală expediată la depouri.

La nodurile C.F.R. de bifurcație benzile se divizează în părți de asemenea proporționale cu cantitățile transportate pe direcțiunile derivate, așa încât, plecând dela locul de producție, fiecare bandă merge ramificându-se și subțindu-se proporțional până la ultimele puncte alimentate de basinalul respectiv.

Aprovizionarea cu produse petrolifere a fost înfățișată prin mostre din aceste produse, însoțite de o diagramă de ansamblu privind variația volumului aprovizionărilor respective pe ultimii ani.



*Direcțiunea Economatului C.F.R.: materiale întrebuințate la C.F.R.
(produse petrolifere, materiale de construcție)*

rată în Tiefdruck pentru carbonarea scrisorilor de trăsură, o placă de zinc preparată litografică pentru presa *Schwartz*, etc.

Dintre diagrame, subliniem pe cea în care era redată activitatea Tipografiei, din ultimii ani, privită sub diferite aspecte.

Materialul metalic a fost expus în cel de al treilea compartiment. Ca metale brute erau expuse câteva din cele mai frecvente ca: bronzuri, aramă, plumb, etc. și alături, mostre de compoziții: *Bahnmetall*, *Bondrat*.

Dintre fabricate: rulmenți cu bile, țevi de fum și țevi de instalații, manșoane de conducte, antretoaze de aramă, resoarte spirale, tamponne, o bielă, un arc în foi, etc., iar—într'o vitrină specială — erau montate diferite piese ale frânei automate, furnizate de uzinele „*Malaxa*”.

Dintre scule, s'au expus: pile, freze, alezoare, chei diferite, un aparat de centrat, compasuri, scule pentru tâmplărie, etc. Toate aceste cate-

gorii de scule s'a căutat a fi prezentate prin întreaga lor gamă.

În afară de acestea, printre tablouri și diagrame, au fost așezate două panouri cu fabricate metalice furnizate Administrației C.F.R. de „Uzinele de Fer și Domeniile *Reșița*” (produse siderurgice, șini și material mărunț de cale, fiare profilate) și de „*Laromet*” (fabricate din aramă).

Standurile Direcției Economatului, montate sub îngrijirea d-lui *Ion Beleş*, directorul Economatului, și a ajutoarelor sale, d-nii subdirectori *A. Drogeanu* și *G. Miulescu* au fost deosebit de interesante.

O mențiune specială trebuie să facem pentru d-l Inginer *Zaharia Constantinescu*, conducătorul imprimeriei C. F. R., și colaboratorii săi, nu numai pentru fericita prezentare a standului tipografiei C.F.R. dar și pentru așa de îngrijita tipărire a acestui număr festiv.

L.A.S.S.A.



Dirsecțiunea Comercială

Alcătuirea și aplicarea convențiilor și tarifelor precum și manipulația transporturilor de călători, bagaje, mesagerii și mărfuri, cad în sarcina Direcției Comerciale.

Mereu atentă la conjunctura economică a timpului, Direcția Comercială trebuie să echilibreze și să împace interesele cele mai diverse și să rezolve cele mai variate probleme de transport.



*Ștefan Miclescu, Inginer Inspector General
Directorul Comercial C.F.R.*

În micul dar cochetul stand al Direcției Comerciale găsim un important material statistic și documentar:

1. O hartă economică a regiunilor deservite de C.F.R. (1800/1400 mm.).

2. O planșă (1350/700 mm) reprezentând mărfurile mai importante (din punct de vedere al traficului) care se transportă pe C.F.R., cantitățile transportate și veniturile aduse de fiecare din ele în 1937;

3. O planșă (1358/700 mm) reprezentând cât venit aduce o tonă.km, la C.F.R. în raport cu celelalte căi ferate din *Europa*.

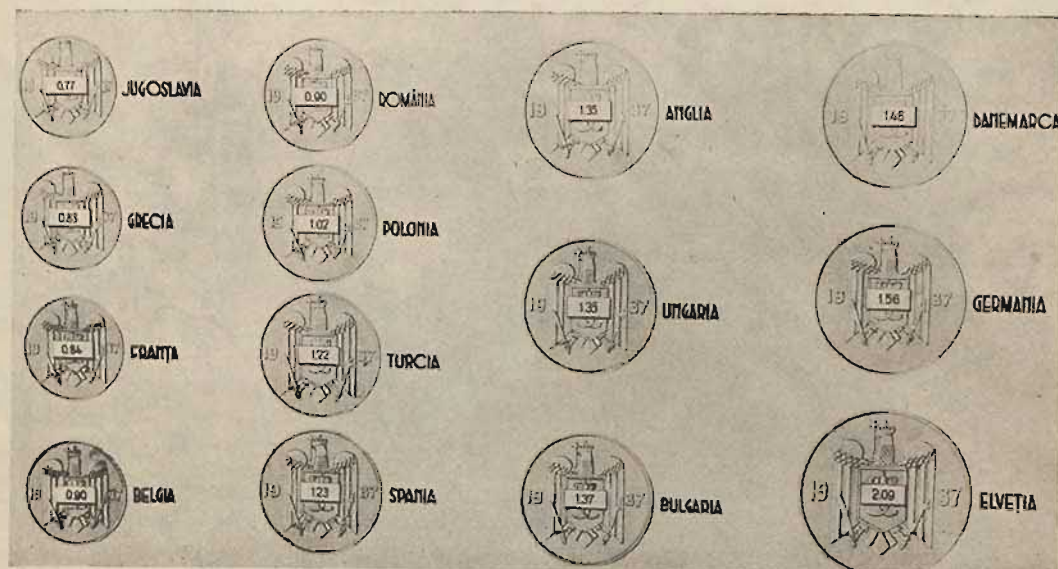
4. O planșă (1350/700 mm) reprezentând numărul călătorilor transportați în anul 1937, pe

clase și taxe plătite (preț întreg, 25%, 50%, 75% reducere și gratuit), precum și venitul adus de fiecare categorie de taxare în parte;

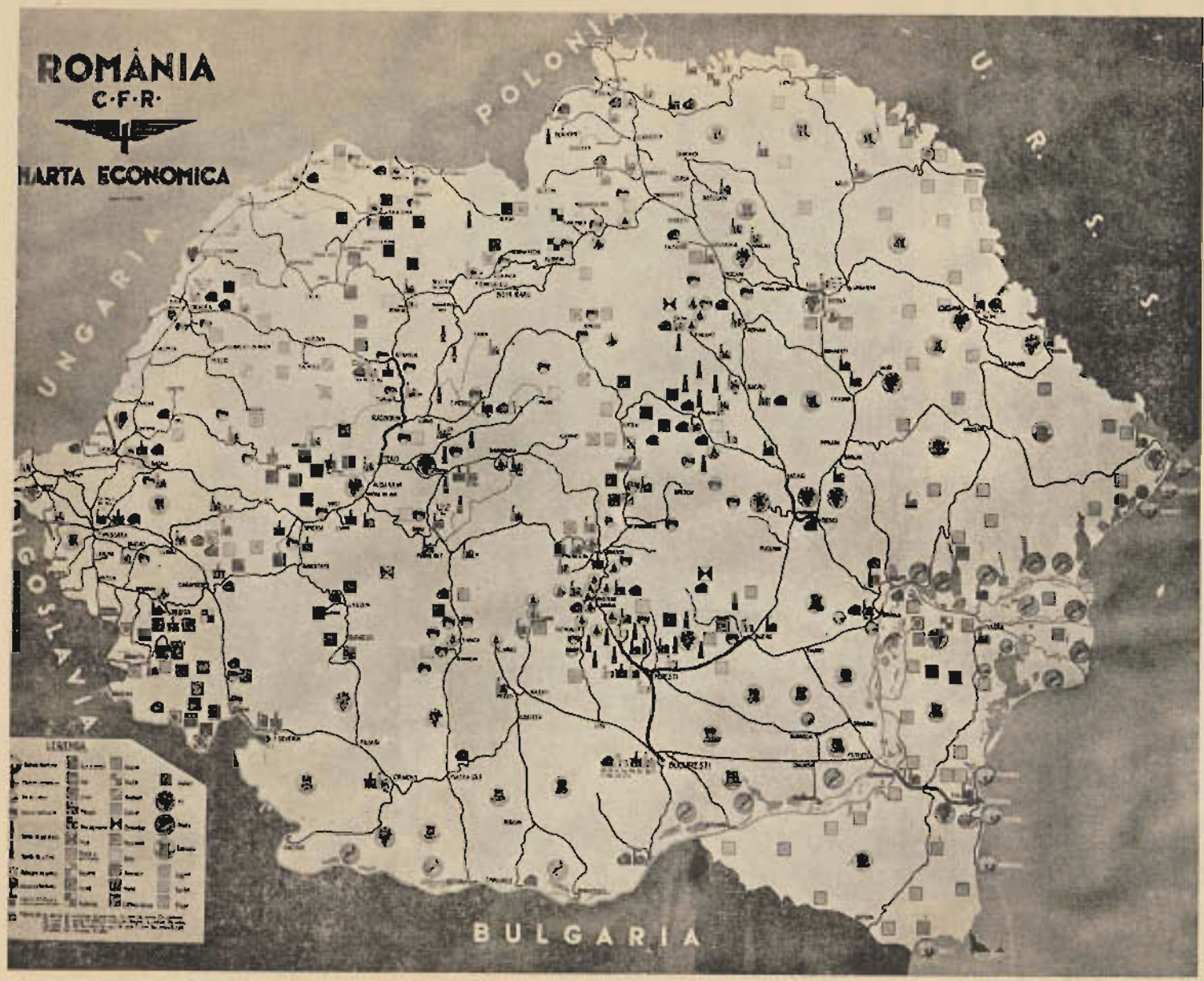
5. O planșă (1350/700 mm) reprezentând cât venit aduce un călător.km., la C.F.R. și la celelalte căi ferate din *Europa*;

6. Patru planșe cu graficele tarifare C.F.R. la diferite epoci (1883, 1913, actuale, proiect 1939).

Standul Direcției Comerciale a fost executat sub conducerea d-lui Inginer Inspector General Ștefan Miculescu, Directorul Comercial C.F.R. și a interesat foarte mult mai ales pe specialiștii în exploatare trimiși de căile ferate străine.

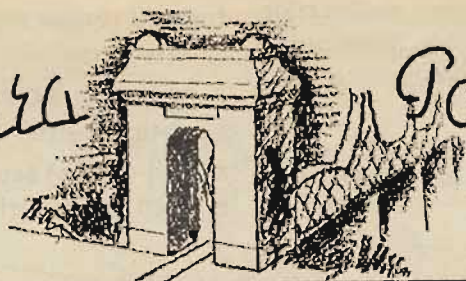


Direcția Comercială: venitul pe călător.kilometru. (Se vede că România ocupă locul al cincilea de jos între țările studiate, cel mai mic venit fiind adus de călătorii din Jugoslavia și cel mai mare de cei din Elveția).



Direcția Comercială: harta economică a României.

Diracțiunea Podurilor



*Trenuri de mare tonaj gonesc vijelios peste văi prăpăstioase, peste ape adânci...
Din elegantele vagoane privirile călătorului alunecă o clipă uneori în adâncul lor.
Podurile care acoperă văile sunt rezultatul activității Direcțiunii Podurilor.
Tehnicienii și lucrătorii îngrijesc neconținut, pe tot întinsul țării, construirea
și refacerea podurilor, înfrățind localitățile, întinzând peste toate plaiurile legătura
dela om la om.*



*N. Bujoreanu, Inginer Inspector General
Subdirectorul Podurilor C.F.R.*

În cele trei standuri ale sale, Direcțiunea Podurilor a căutat să arate specificul realizărilor celor două ramuri de activitate ale Direcțiunii și anume: poduri pe linii în exploatare și construcții de linii noi.

Activitatea principală a Direcțiunii fiind podurile, elementul preponderent al expoziției îl constituie acest subiect.

De jur împrejurul machetei sunt înșirate fotografii reprezentând poduri mai importante, de zidărie și metal, construite în ultimul timp spre a se ilustra progresul realizat de C. F. R. în această direcție. În acelaș stand mai sunt așezate și diverse scule ce se întrebunțează la construcții de poduri metalice.



Direcțiunea Podurilor C.F.R.: evoluția podurilor C.F.R.

Pentru a marca această specialitate, în standul principal s'a expus un panou decorativ, având ca obiect evoluția construcției, refacerii și consolidărilor de poduri, în decursul celor 70 ani de existență a C.F.R. Panoul are o suprafață de 6 m.p. fiind făcut din furnir, pe care sunt aplicate o hartă indicând podurile executate, și diverse inscripții laterale arătând în cifre toate realizările, împărțite în două epoci: înainte de războiul mondial și ulterior.

În acelaș stand este așezată macheta unui pod de zidărie și anume a podului peste *Milcov*. Acesta este unul din cele mai importante poduri executate după războiu având 3 bolți de beton armat de câte 32 m. deschidere. El a fost construit în anii 1934-1935.

Macheta este o reproducere exactă a podului la scara 1/50 fiind construită din aceleași materiale ca și podul propriu zis.

În spațiul din fața standului s'a expus macheta unuia din cele mai importante poduri metalice construite după război și anume a podului peste *Borcea*.

Acest pod face parte din cele 3 mari poduri ce traversează *Dunărea* dela *Fetești* la *Cernavodă*. Podul a cărui machetă se expune a fost reconstruit în urma distrugerii vechiului pod în timpul războiului 1916-1918.

Starea anterioară a acestui pod este arătată în fotografiile expuse deasupra machetei.

În jurul machetei sunt expuse diferite instrumente de precizie cu care se măsoară pentru verificare, diverse elemente de calcul la poduri și anume: săgeți, eforturi, unghiuri de deformăție etc.

Pentru liniile noi executate de Direcțiunea D. s'a ocupat cel de al treilea spațiu rezervat.



Direcțiunea Podurilor C.F.R.: construirea și refacerea podurilor.

În acest stand se observă în primul rând mistriile și ciocanele cu care M. S. Regele Carol al II-lea a pus piatra fundamentală la cele două linii noi: *Caransebeș-Reșița și Ilva Mică-Vatra Dornei*. Aceste unelte, executate în argint, sunt expuse într'o vitrină specială executată din stejar, metal și cristal și îmbrăcată în pluș albastru cu inscripții din litere de metal cromat.

În continuare sunt expuse planurile în relief, artistic pictate, reprezentând trei din liniile noi executate în trei regiuni diferite ale țării

și anume: *Chișinău-Căinari* în *Basarabia*, *Babadag-Tulcea* în *Dobrogea* și *Caransebeș-Reșița* în *Banat*. Deasupra acestor planuri în relief sunt fotografiile reprezentând lucrările executate pe aceste linii atât în faza lor de construcție cât și în starea lor finală.

Pe peretele din fund s'a așezat diagrama liniei *Caransebeș-Reșița* spre a exemplifica mersul lucrărilor necesare pentru construirea unei linii de cale ferată.

Dirsecțiunea Controlului



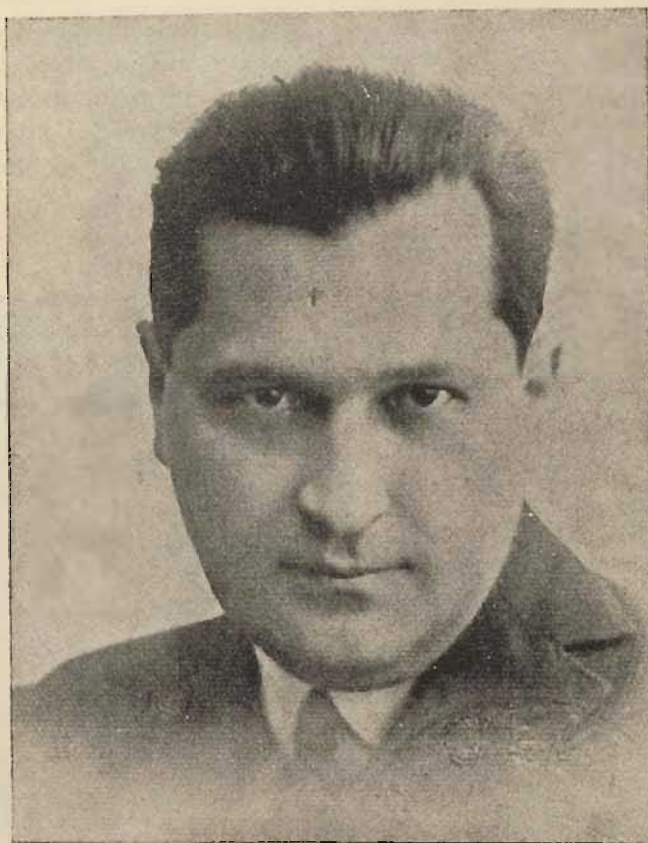
*Ioan Hossu, Inginer Inspector General,
Directorul Controlului C.F.R.*

Dirsecțiunea Controlului, — a cărei activitate îmbrățișează nu numai verificarea tuturor caselor C.F.R., ci și controlul bugetar și tehnic de orice natură, — nu a avut un stand special,

lucrările sale fiind de ordin interior și interesând în special organele Administrației și nu marele public.

Discuțiunea Financiară

In punga căilor ferate intră patrusprezece miliarde de lei pe an. Și cum vin așa se duc ... Dar Direcția Financiară cântărește cu atenție fiecare leu care intră și mai ales care iese, iar ochiul de Argus al contabililor verifică toate scriptele, toate magazile, toate șantierele de lucru, spre a se convinge că totul este în ordine ...



*Cristu Nicolau
Directorul Financiar C.F.R.*

Șapte grafice, două tablouri, câteva pungi. Expuse simplu, sugestiv. Aci găsim bogăția căilor ferate, mijloacele financiare care asigură

buna funcționare a acestei Regii, mai mult de jumătate din bugetul general al Statului.

1. Ceeace atrage privirea mai mult este bu-

getul Regiei Autonome C.F.R., expus într'un grafic, cu repartizarea cheltuelilor după natura lor:

Cheltueli de personal	lei	4 774 655 112	sau	33%
Cheltueli de material	lei	5 857 626 888	„	41%
Subvenții	lei	1 402 000 000	„	10%
Alte cheltueli	lei	516 718 000	„	3%
Total cheltueli	lei	12 551 000 000	„	87%
Investițiuni	lei	1 819 000 000	„	13%
TOTAL GENERAL	lei	14 370 000 000	=	100%

2. Evoluția bugetelor Administrației căilor ferate, începând cu cel din 1901/1902, exprimată pe întreg șirul de ani în lei-aur și lei-hârtie, ținându-se seamă de cursul de convertire al leului față de francul elvețian.

mai mare buget, al exercițiului în curs, de lei 14 370 000 000. Bugetele exprimate în lei-aur s'au menținut la un nivel mai scăzut după cum a crescut sau a scăzut cursul francului elvețian. Astfel cel mai mare buget este cel din exerc. 1927 de cca 370 milioane lei-aur. Pe exercițiul în curs, ținând seamă de cursul de 44,52 bugetul în lei-aur reprezintă 322 776 280.

Este de reținut că în bugetul ex. 1939/940 o cifră importantă o dețin cheltuelile necesare pentru investițiuni, ele reprezentând aproape două miliarde lei sau 13%.

3. Dacă bugetul constituie tabloul previziunilor unei instituțiuni pe un exercițiu de exploatare, exprimat în venituri și cheltueli, aceasta nu însemnează că și volumul încasărilor și plă-



Vasile Blaș
Subdirector financiar

Dela 50 000 000 lei cât era în 1901/1902, bugetul vechii administrații crește succesiv până la 100 000 000 în 1916/1917. În această perioadă leul-aur avea aceeași paritate cu francul elvețian. Din acest an bugetele Regiei Autonome cresc cu variațiuni importante până la bugetul din 1927, care este aproape egal cu cel din exercițiul în curs, iar dela 1927 încep să descrească ușor, crescând apoi din nou, la cel

ților acelei instituțiuni se vor limita la cifrele exprimate prin buget. Edificarea completă o dă graficul intitulat: „mişcarea numerarului”.

Constatăm, sub acest aspect, că încasările totale, efectuate prin Casieria Generală, prin casele diviziilor financiare și ale stațiunilor, cresc dela 24 miliarde cât erau în 1934-935 la 38 276 100 875 lei în 1938/1939.

Ele au urmat deaproape curba veniturilor

prevăzute în bugetele pe aceleași exerciții, ajungând pe exercițiul 1939/940 la următoarea situație:

Incasări potrivit prevederilor bugetare.			
Venituri . . . lei	12 068 271 551		
Imprumuturi . . lei	1 005 000 000	13 073 271 551	
Incasări extrabugetare din emisiuni de obligații			
. . . lei	743 402 027		
Incasări pentru terți lei	3 063 814 981	3 807 217 008	
Total intrări de numerar			
		16 880 488 559	
Alte operațiuni de casă, numerar în tranzit			
		21 395 612 316	
Total general		38 276 100 875	

4 Totalul veniturilor cum și al cheltuelilor Regiei Autonome C.F.R. pe exerc. 1938/1939, este expus sugestiv pe harta diviziilor financiare, așa cum au fost realizate de către aceste unități.

În rândul întâiu stă Divizia I-a Financiară București, împreună cu Casieria Generală C. F.R., cu un total de 6 400 milioane la venituri și 6 277 milioane la cheltueli. Urmează Divizia VII Cluj cu 672 milioane la venituri și 1 620 milioane la cheltueli.

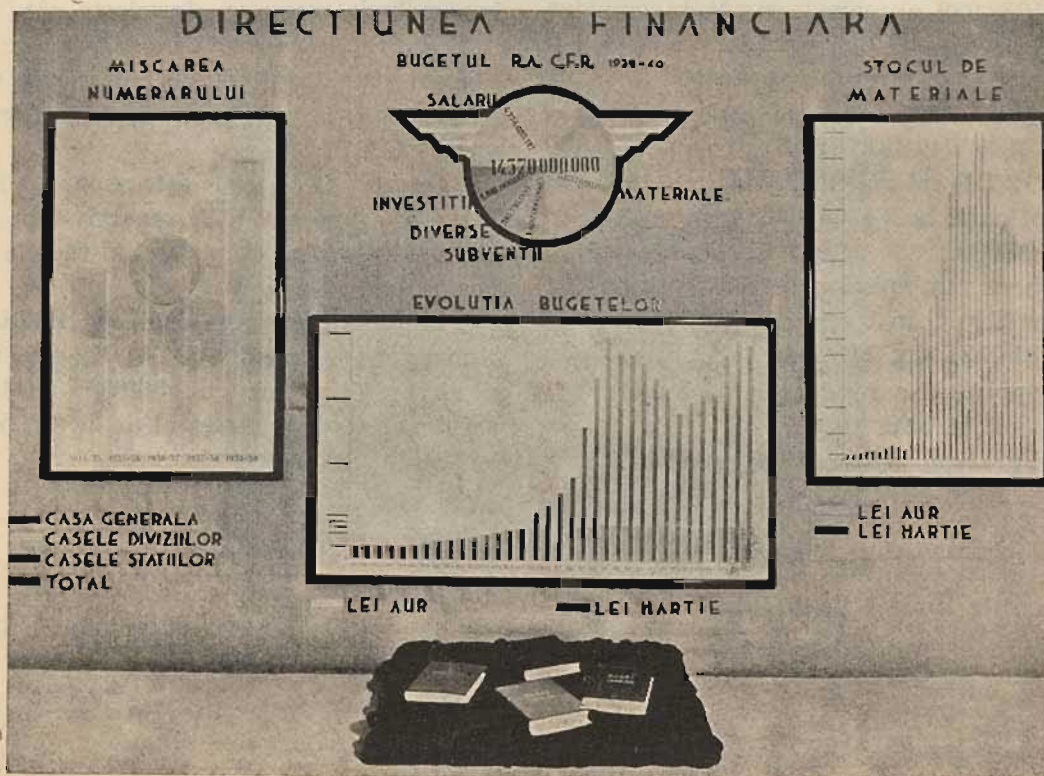
În total, s'au realizat lei 13 094 227 784 la venituri, iar totalul cheltuelilor a fost de lei 13 370 349 178, cu un plus deci, de cca 276 milioane lei.

Intr'un grafic sunt prezentate cheltuelile făcute anual din 1919/20 și până în prezent arătându-se separat cheltuelile cu combustibil, cele de personal și investițiunile.

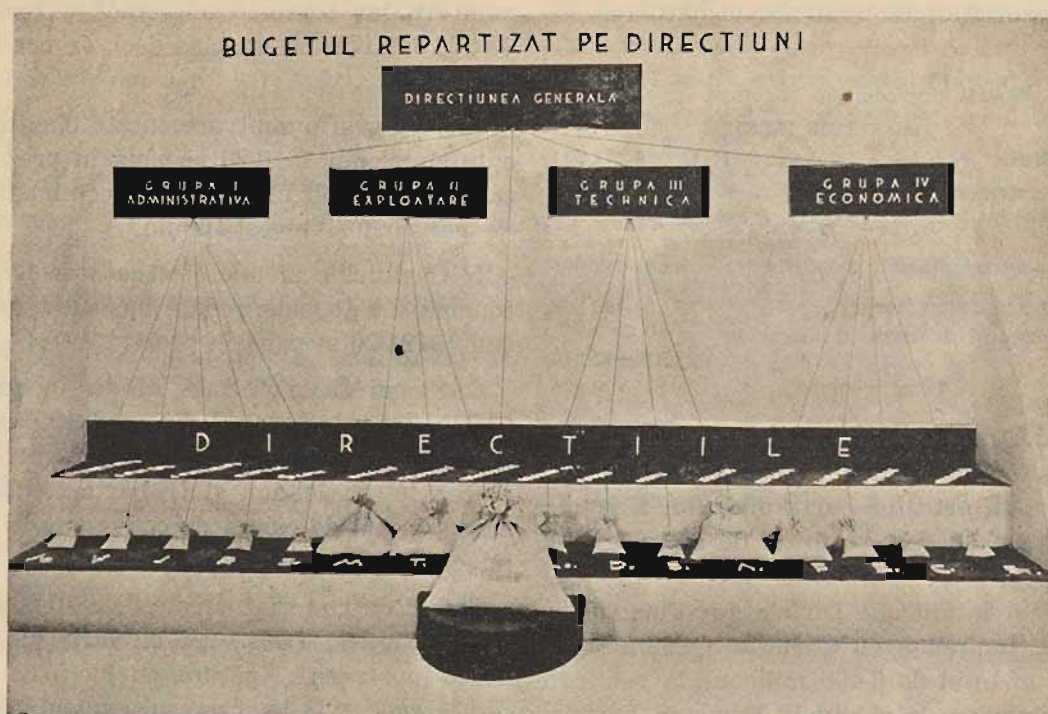
5. Cheltuelile anuale efectuate de Regia Autonomă C.F.R. sunt redade începând cu exercițiul 1919/920 și până în prezent.

6. Stocul de materiale aflate în magaziiile C.F.R., începând cu cel din anul 1905, este redat așa cum a evoluat până în prezent, cu estimarea lui în lei-aur și lei-hârtie, (ținându-se seamă și aci de cursul de convertire al francului elvețian).

Stocul de material, crește dela 10 603 406 lei-aur, cât era în 1904/1 905 cu variațiuni importante în strânsă legătură cu lucrările de cale ferată executate în interesul exploatării sau al apărării naționale, ajungând în exerc. 1931 la 135 211 509 lei-aur, (cursul fr. elvețian 32.68)



Direcția Financiară: evoluția bugetului C.F.R.



Direcția Financiară: bugetul C.F.R. repartizat pe Direcțiuni

și scade din nou până la lei 54 357 594 lei-aur în exerc. 1938/939, aproape la jumătate, mai ales dacă ținem seamă că în acest exercițiu cursul de convertire al fr. elvețian este socotit la 44,52.

În lei-hârtie, stocul de materiale crește de asemenea dela 249 491 573 cât era în 1919/920 la 4 418 712 129 cel mai mare stoc în 1931 și scade apoi până la 2 420 000 000 în exercițiul trecut, 1938/939.

7. Valoarea ramburselor încasate prin casele stațiilor C.F.R. în trafic local, trece brusc dela 540 814 324 din 1930, la 1 642 730 693 în 1932, ca apoi cu ușoare variațiuni să ajungă la 2 001 948 551, în anul 1938.

Privind graficul respectiv, se observă foarte

bine această creștere continuă a operațiunilor de ramburse ceea ce dovedește cât este de utilă și practică această modalitate de care se folosesc expeditorii pentru a-și încasa valoarea mărfurilor expediate prin mijlocirea Regiei Autonome C.F.R.

8. Tot atât de sugestiv este expus apoi bugetul Regiei Autonome C.F.R. repartizat pe Direcțiuni, strâns în săculeți, amintind vechile „pungi” din trecutul nostru.

Cel mai mare buget este cel al Direcțiunii Ateliereilor însumând lei 3 781 022 440; urmează cel al Dir. Tracțiunii cu 2 560 355 320 lei și așa mai departe până la bugetul de 20 239 512 lei al Serviciului Statisticei Generale.

Dirrecțiunea Contenciosului

Unde sunt afaceri sunt și neînțelegeri și unde sunt datorii de împlinit sunt și abateri dela bunele norme de funcționare a Intreprinderii.

Dirrecția Contenciosului este sfătuitoarul juridic al Regiei Autonome C.F.R. și apărătorul intereselor ei.



*Ioan C. Carianopol
Directorul Contenciosului C.F.R.*

Direcțiunea Contenciosului C. F. R. este formată din cinci Servicii, (două centrale și trei exterioare) și o Divizie de Secretariat și Personal.

Serviciile exterioare de Contencios se găsesc la Iași, Cluj și Timișoara.

În afară de aceste Servicii, mai sunt grupe de avocați C.F.R. la Craiova, Chișinău și Cernăuți.

Activitatea Direcțiunii Contenciosului și a Serviciilor exterioare pe anul 1938 a fost destul de mare, după cum se constată din datele statistice arătate prin diverse diagrame la Cefe-riadă.

S'au tratat în cursul aceluiași an 6 091 procese civile-comerciale, din care s'au terminat definitiv 1 181, rămânând 4 913 procese. Deasemenea s'au tratat 10 133 procese penale, terminându-se din ele 2 301, rămânând 7 832 procese precum și 23 997 procese de contravenții, din care au rămas neterminate abia 93.

Deși în anul 1938 numărul călătorilor în neregulă a fost de 23 997, totuși se constată o scădere față de anii precedenți, mai ales față de anul 1931 când s'au înregistrat 71 200 procese verbale de contravenții. Această mare diminuare se datorește vigilenței organelor de control și în mare măsură dispozițiilor noii legi de exploatare și poliție C.F.R. din 1937, pentru aplicarea căreia s'au depus stăruințe deosebite de către Direcțiunea Contenciosului.

Atenție deosebită s'a pus asupra urmăririi debitorilor Administrației și încasărilor sumelor ce aceștia datorau, putându-se astfel încasa în mod efectiv suma de 10 606 372 lei.

Direcțiunea Contenciosului a dat în cursul anului 1938, 10 912 avize juridice, iar Consiliile de Avocați un număr de 2 338 avize.

Activitatea Direcțiunii Contenciosului C.F.R. s'a extins și în lucrările pentru exproprierea de utilitate publică. Astfel în anii 1937 și 1938 s'au tratat 1 229 afaceri de expropriere expropriindu-se în total 4.56 Ha. și cumpărându-se prin bună învoială 2.00 Ha. Aceste achizițiuni de terenuri sunt în legătură cu multiplele lucrări de dezvoltare ale rețelei de căi ferate executate de actuala conducere a R.A. CFR.

Activitatea Direcțiunii Centrale și a Serviciilor exterioare pe anul 1938 a fost concreti-

zată în cele 5 tablouri murale prezentate și a-nume:

1. Harta României pe care s'au indicat instanțele judecătorești la cari se găsesc pendinte procese în cari C.F.R. figurează ca reclamantă sau intimată.

2. Diagramă cu indicarea termenelor și delegațiunilor în anii 1937 și 1938. Termenele de înfățișare au fost în 1937, 10 115, la instanțele din București, Iași, Cluj și Timișoara.

În 1938, au fost 12 114 termene la sediul Direcțiunii și ale Serviciilor Exterioare, iar la celelalte instanțe 9 694 termene.

Pentru susținerea intereselor C.F.R. avocații au primit în 1937 un număr de 5 533 delegațiuni în fața instanțelor din București, Iași, Cluj și Timișoara și 3 706 delegațiuni în celelalte localități.

În 1938, au fost date 5 456 delegațiuni pentru instanțele dela sediul Direcțiunii și a Serviciilor Exterioare cum și 3 910 delegațiuni la celelalte instanțe.

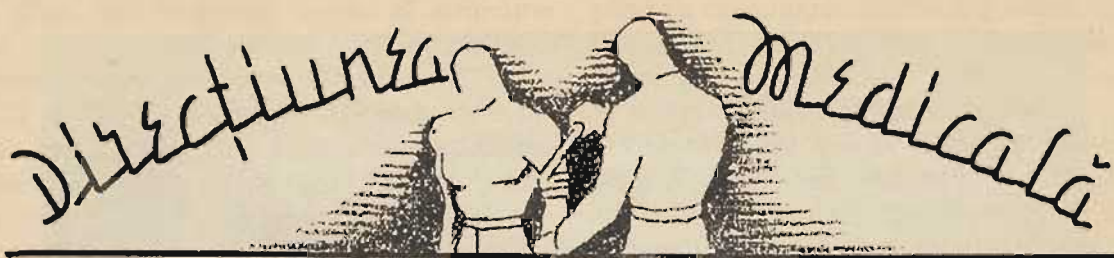
3. Diagramă reprezentând numărul convențiilor intervenite între C.F.R. și particulari sau alte instituții publice. Astfel în 1937 au fost încheiate 3 423 convenții iar în 1938 numărul lor a diminuat la 2 501.

4. Diagramă referitoare la procesele civile-comerciale indică un număr de 6 216 procese în 1937, iar în 1938 o diminuare a numărului lor la 6 094.

Procesele civile au reprezentat o valoare de lei 1 822 230 866, iar valoarea celor comerciale se cifrează la suma de lei 1 994 422 233.

5. Diagramă indicând încasările făcute de Contencios prin executarea hotărârilor judecătorești, putându-se astfel încasa în 1937, suma de lei 3 027 992, iar în 1938 suma de 10 606 372 lei, sume ce au intrat efectiv în Cassa C.F.R.

Ca element comparativ, față de marele număr de procese și delegațiuni, se menționează că R.A. C.F.R. are în București 39 avocați, iar în exterior 28.



Grija părintească a Direcției Medicale îmbrățișează nu numai întregul personal al căilor ferate, dar și familiile acestora. În fața șorțului alb al doctorului administrației noastre se alină durerile și se selecționează aptitudinile, iar în cazuri de accidente, vagoanele purtând pe ele Crucea Roșie sunt cele dintâi la fața locului, aducând cu ele mângâierea și vindecarea...

Direcțiunea Medicală a urmat pas cu pas dezvoltarea tehnicii feroviare și potrivit necesităților și împrejurărilor, întocmai ca și celelalte Direcțiuni medicale dela căile ferate străine, a adoptat cele mai moderne metode de asistență și profilaxie, de selecție profesională, precum

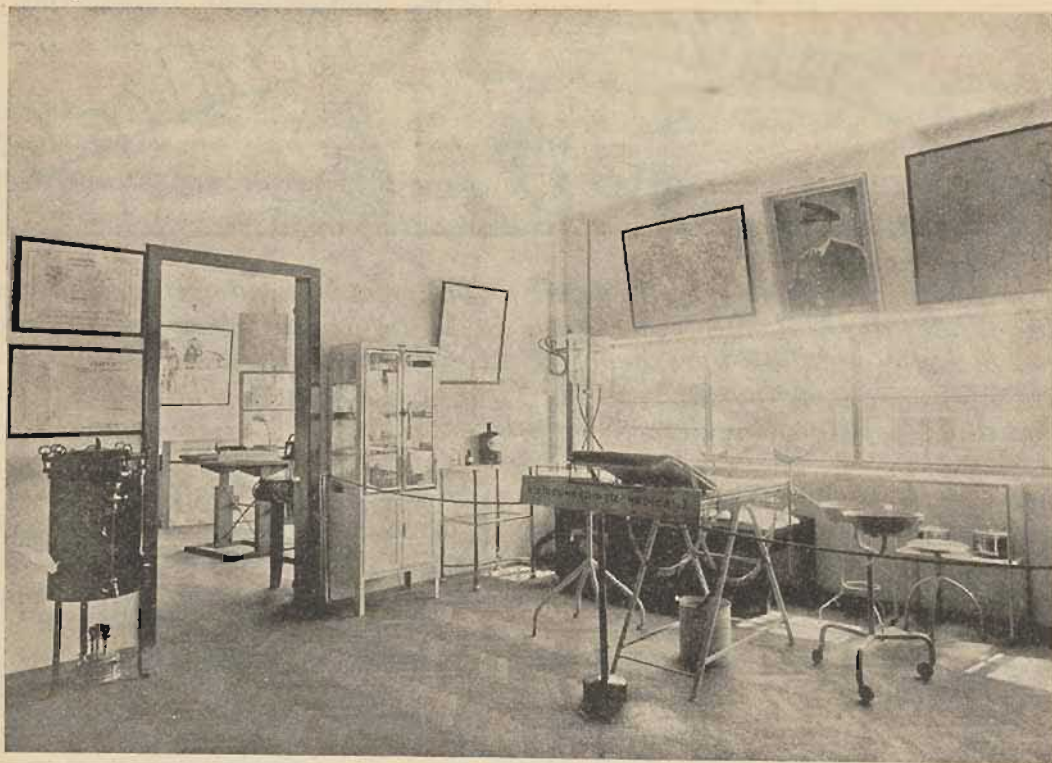
și pe cele referitoare la primul ajutor acordat accidentaților proveniți fie din accidente de tren, fie din accidente de muncă.

Metodele de selecție profesională sunt expuse în standul Serviciului Psihotehnic.

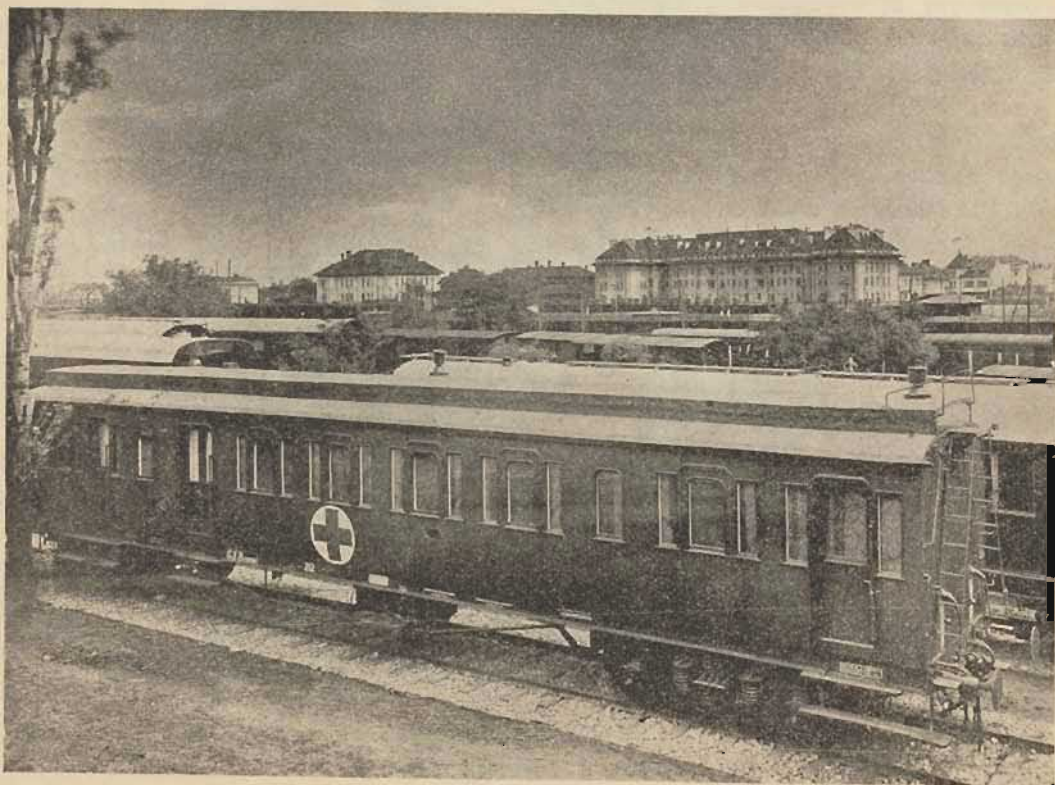
O circumscripție Medicală, cel mai periferic



*Dr. Nicolae Demetriad
Directorul Medical C.F.R.*



Direcțiunea Medicală C.F.R.: o circumscripție medicală C.F.R.



Direcțiunea Medicală C.F.R.: vagonul sanitar 212.

însă și cel mai important nucleu al structurii Direcțiunii Medicale, simbolizează asistența și profilaxia medicală. Vagonul sanitar nr. 212 și cele 11 posturi de prim ajutor în stare de funcțiune, răspândite pe tot cuprinsul stadionului, legate între ele prin posturi telefonice, sunt gata să dea la nevoie primul ajutor.

În prima sală pe dreapta se află aparatura necesară pentru proba de atenție difuzată și proba timpului de alegere, ambele servind la selecționarea personalului ce concură la siguranța circulației.

În stânga aceleași săli, se află expus un colț din amfiteatrul servind la trecerea probelor în

pând cu examinarea medicală propriu zisă, continuând cu examinarea la diferite aparate și terminând cu calcularea, redijarea și scrierea la mașină a rezultatelor definitive.

Durata totală a unei astfel de examinări, în timp efectiv lucrat, este de 11 ore. Tot în această sală se pot vedea, pe trei panouri diferite, diapozitivele, înfățișând exterioare și interioare ale: dispensarului antivenerian dela At. Grivița, vagonul sanitar tip C.F.R. nr. 212 și postul de prim ajutor Bc. Nord.

În camera alăturată sunt expuse: aparatul servind la măsurarea rapidității; proba atenției concentrate manuale; proba perforatoarei ser-



Dr. Anton Ionescu, Șef de Serviciu Dir. Medicală

comun: examinarea inteligenței logice și a memoriei sub diferite forme, etc. Mai departe găsim aparatura necesară pentru examenul gesturilor profesionale ale șoferilor: cabina de autobuz cu toate organele de conducere, ecranul și difuzorul, proba fiind sonorizată și înfățișat cabina de proiecție a filmului și înregistrare a gesturilor candidatului făcute în timpul conducerii.

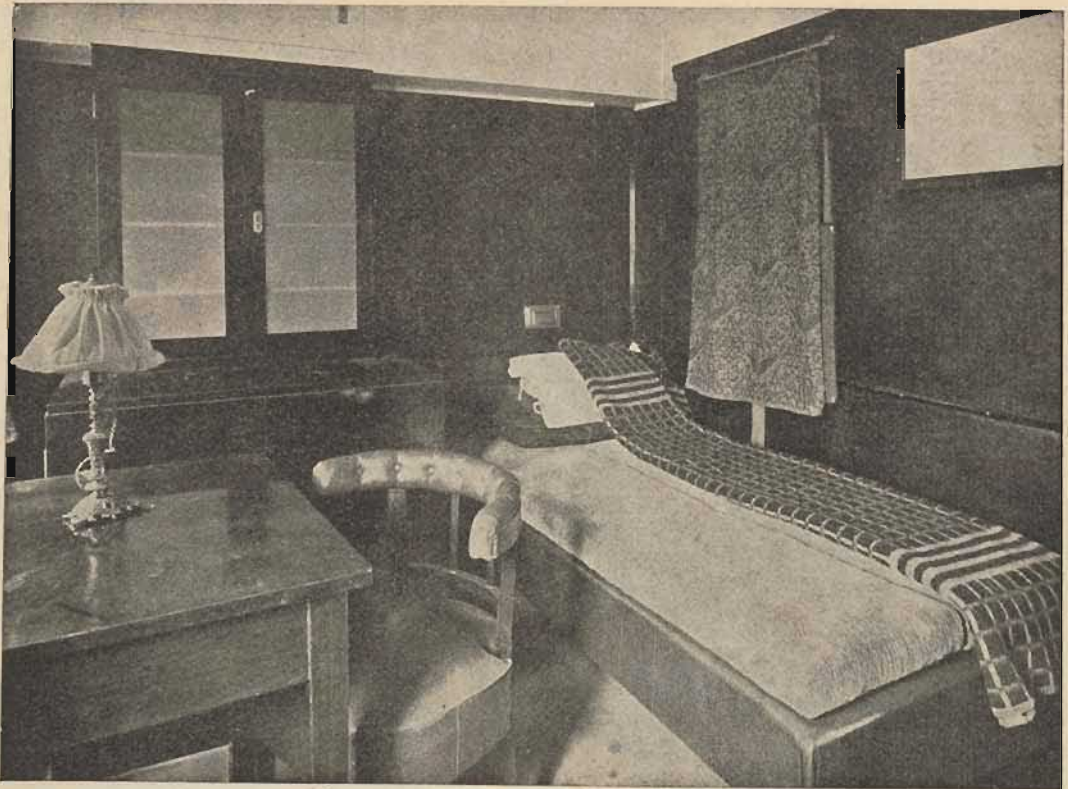
Urmează sala dispozitivelor în care se pot vedea timpii succesivi cronometrați a unui examen de aptitudini profesionale. Pe un panou lung de circa 7 m. se pot vedea diferitele faze ale unui examen de aptitudini profesionale înce-



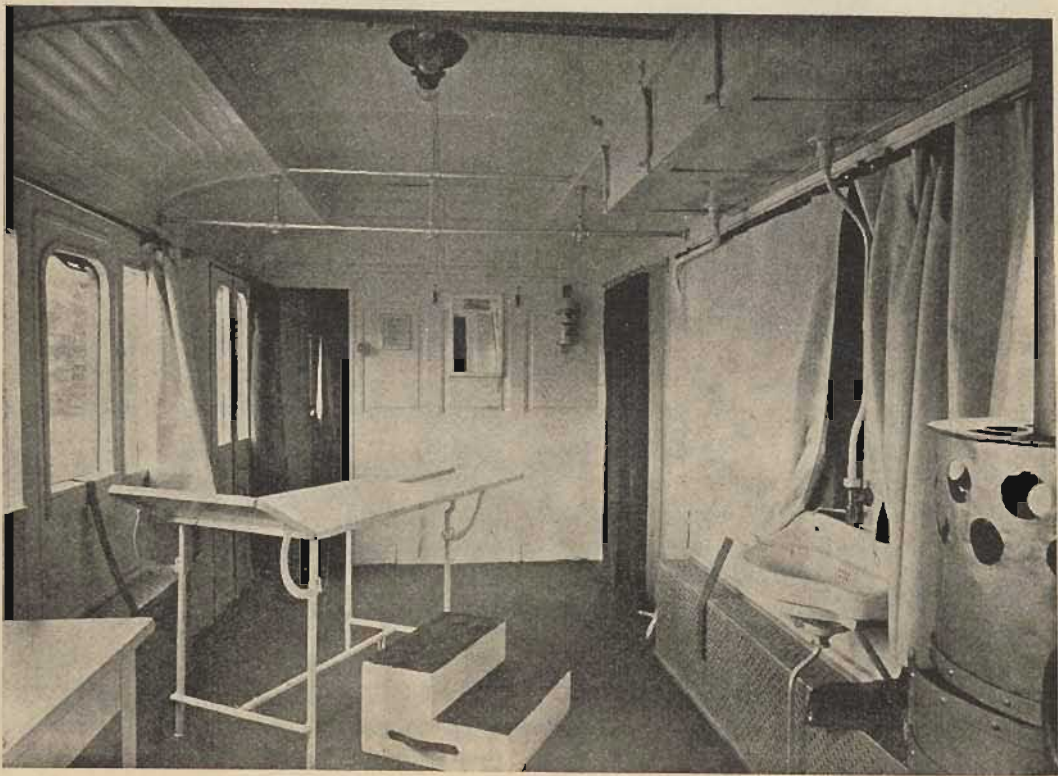
Dr. Anton Filitti, Șeful Serv. Psihotehnic C.F.R.

vind la măsurarea rapidității în raport cu precizia, precum și proba forței și a tenacității. Tot aici este expus un microfon și un semnalizator, cari permit o permanentă legătură între conducătorul serviciului și colaboratorii săi ce fac examinările la aparate.

Pe pereți, diferite tablouri stilizate, păstrând însă în același timp și perfectă exactitate științifică: activitatea serviciului psihotehnic în ceea ce privește numărul de examinări, pe ani și luni, în raport cu diferitele categorii de personal; activitatea căminului psihotehnic; descreșterea numărului de accidente, precum și un studiu comparativ între timpul de reacție și timpul



Direcțiunea Medicală C.F.R.: interiorul cabinei medicului din vagonul sanitar nr. 212.



Direcțiunea Medicală C.F.R.: sala pentru pansamente și intervenții chirurgicale din vagonul sanitar 212.

de alegere în raport cu cota globală. Acest studiu, reprezintă cea mai recentă cercetare făcută în Serviciul Psihotehnic.

În a treia cameră a standului psihotehnic este expus un tablou înfățișând ansamblul laboratorului de dozarea alcoolului în sânge.

Un grafic în relief, de culoarea sângelui, indică numărul de dozări în sânge făcute pe ani și luni, iar în primul plan, în mărime naturală, o masă de laborator susține ca simbol al întregii aparaturi un aparat de distilat *Schloessing Aubin*.

Tot aci găsim aparatele servind la proba de trasaj, la proba mișcărilor disociate ale mâinilor, proba celor 6 linii, precum și postul de ascultare pentru controlul examinărilor. Două grafice stilizate ne arată diferența profilelor

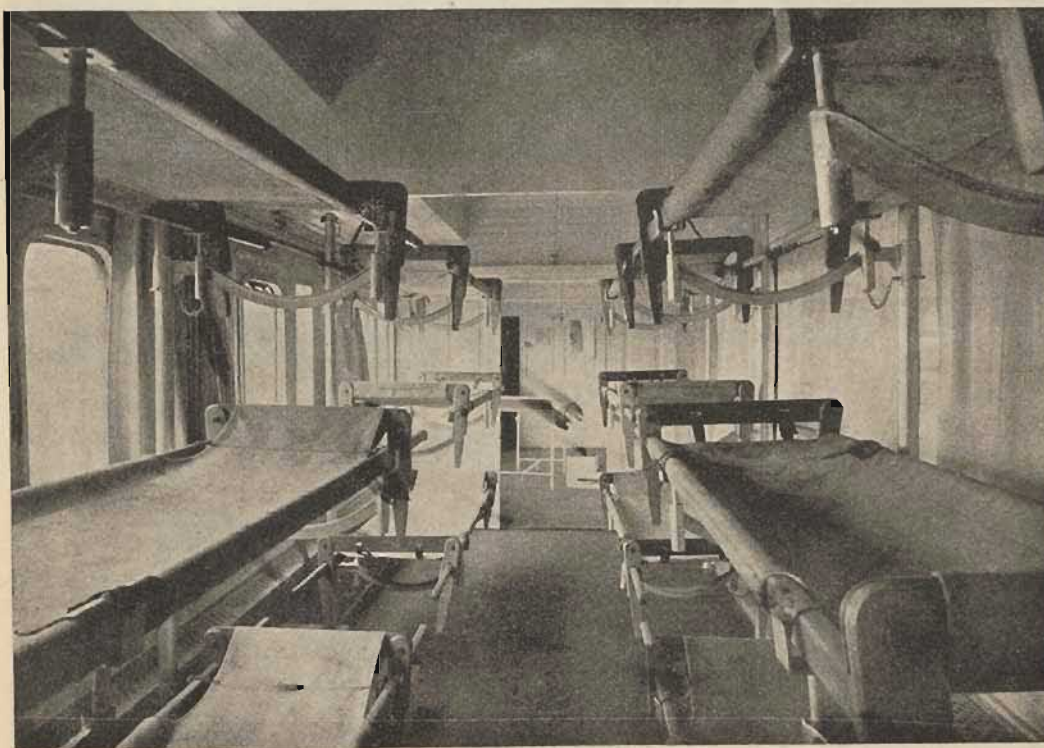
diu a fost terminat numai în noaptea care preceda inaugurarea expoziției.

O caracteristică a standului este dinamismul în care este înfățișată întreaga aparatură gata de a funcționa, precum și obținerea unei armonii perfecte între știință, tehnică și artă, unind utilul cu frumosul.

CIRCUMSCRIȚIA MEDICALĂ

În ultima sală a standului se află instalată o circumscripție medicală înzestrată cu tot mobilierul și toată aparatura necesară, inclusiv medicamentele ce sunt distribuite gratuit bolnavilor.

Pe pereții acestei săli, grafice reprezintă în mod sugestiv, fie evoluția pe ani a numărului de consultații în raport cu numărul medicilor, fie numărul de consultații în raport cu numă-

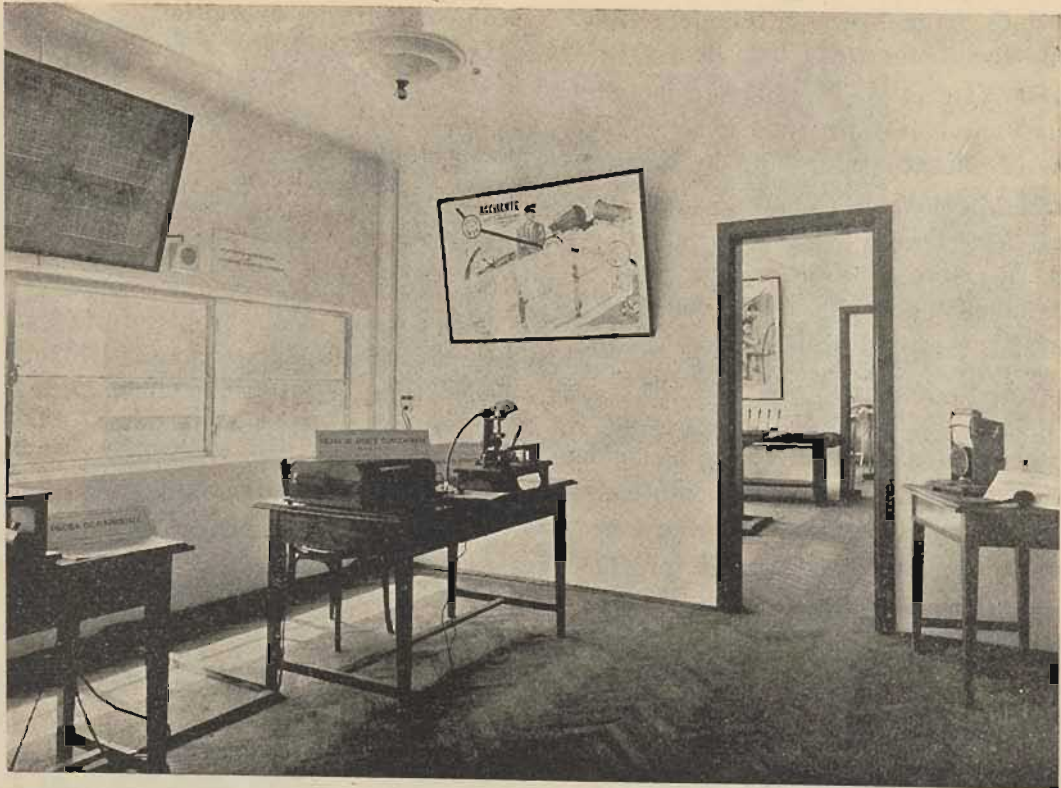


Direcțiunea Medicală C.F.R.: sala cu târgi pentru răniți din vagonul sanitar 212.

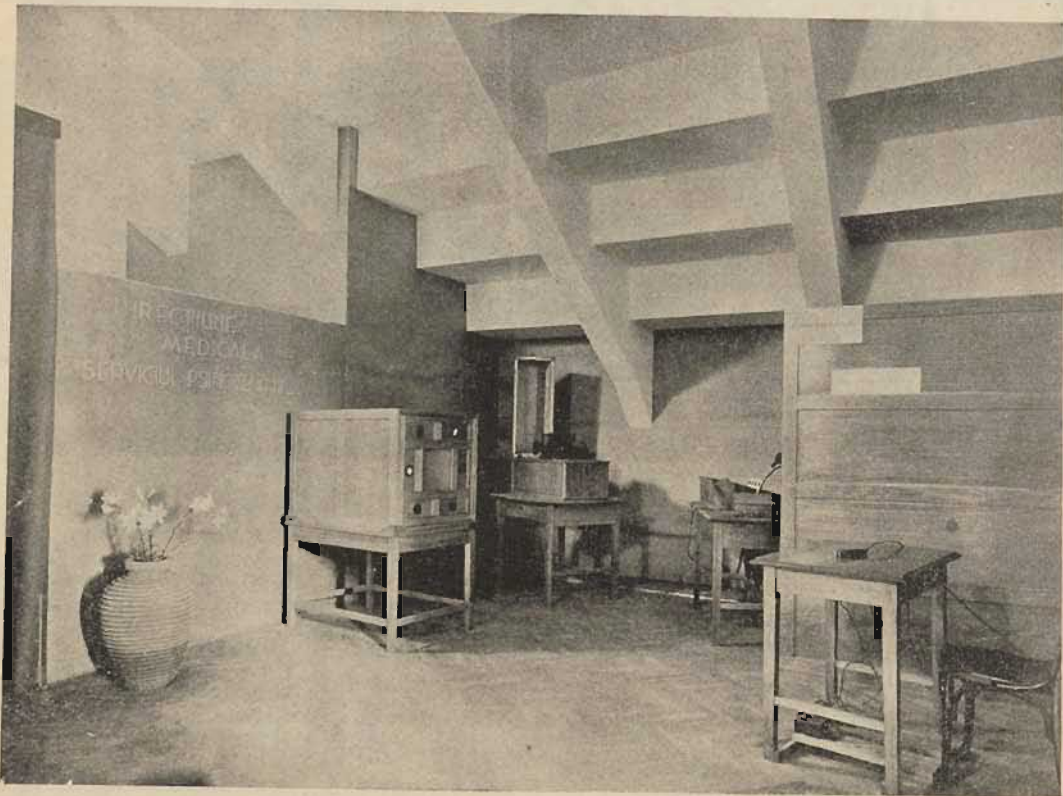
psihofiziologice între cele două grupe de acari „buni” și „răi” și raportul între numărul operatorilor și orele de examinări efectiv lucrate. În aceeași cameră este expus în grafic, studiul făcut asupra 1354 acari, al performanțelor diferitelor aptitudini psihofiziologice în raport cu vârsta. Hârtia purtând acest grafic este încă prinsă de planșa pe care a fost lucrat, deoarece acest stu-

rul de kilometri tren parcurși și în raport cu statul personalului, fie evoluția maladiilor sociale la personalul C.F.R.

Deasupra ferestrelor sunt așezate una lângă alta harta cu cele 54 de circumscripții medicale așa cum erau în anul 1906 și harta cu cele 202 circumscripții medicale și posturi de prim ajutor existente în prezent.



Dirrecțiunea Medicală C.F.R., Serviciul Psihotehnic: aparatele pentru probele de rapiditate, de atenție manuală concentrată, forță și tenacitate.



Dirrecțiunea Medicală C.F.R., Serviciul Psihotehnic: aparatele pentru probele de atenție difuzată și timpul de alegere.

*Posturile de prim ajutor și vagonul de ajutor
sanitar.*

Acest vagon a fost amenajat în Atelierele *București-Grivița*, după indicațiunile Direcțiunei Medicale, dintr'un vagon cu patru osii și cuprinde: o sală pentru răniți, o sală pentru pansamente și intervenții chirurgicale, cabinetul medicului și W.C. Este înzestrat cu tot mobilierul, aparatura și instrumentarul necesar pentru a face intervențiuni, pansamente și în general, a da în cele mai bune condițiuni, primul ajutor, la nevoie.

Vagonul poate fi încălzit prin calorifer cu aburi dela locomotivă sau independent prin sobe cu cărbuni. Iluminatul este electric grație dina-

mului și unei baterii cu acumulatori, iar ca precauțiune, vagonul este dotat și cu lămpi de rezervă cu petrol.

Din cele 11 posturi de prim ajutor, împrăștiate pe tot cuprinsul stadionului, două sunt dotate și cu paturi, formând cele două posturi principale de prim ajutor.

Acestea sunt înzestrate cu tot mobilierul, aparatura, materialul și instrumentarul necesar (aparate de respirație artificială, tuburi de carbon, etc.) putând face față astfel oricărei necesități. La înzestrarea și buna funcționare a acestor posturi de prim ajutor „*Societatea Națională a Crucii Roșii din România*” a dat un larg și prețios concurs.

Serviciul Școlilor



*Constantin Ghimuş. Inginer șef
Conducătorul Serviciului Școlilor C.F.R.*

Școlile C.F.R. sunt de trei categorii: școli în cari se primesc candidați din afară, pentru a li se da pregătirea de cale ferată; școli în cari se primește personal din cadre pentru a i se da o pregătire în scopul de a trece în funcțiuni superioare, și școlile de elevi meseriași în cari se primesc copii, în special fii de ceferiști, absolvenți ai cursului primar, pentru a-i forma meseriași de cale ferată.

Cheltuelile făcute de Regia Autonomă C.F.R. cu întreținerea acestor școli sunt mari, datorită faptului că elevii primesc în timpul școlii o bursă între 500 și 1500 lei lunar. La acest capitol este alocat în bugetul în curs suma de 23 000 000 lei.

Pentru a veni și mai mult în ajutorul elevilor, în București și în centrele mari din țară se află cămine și cantine în cari elevii găsesc casă și masă la un preț minim.



Serviciul *Statisticii*
Generale



Alexandru Paltov, consilier



Ing. Ștefan Voinescu

Conducătorii Serviciului Statisticii Generale.

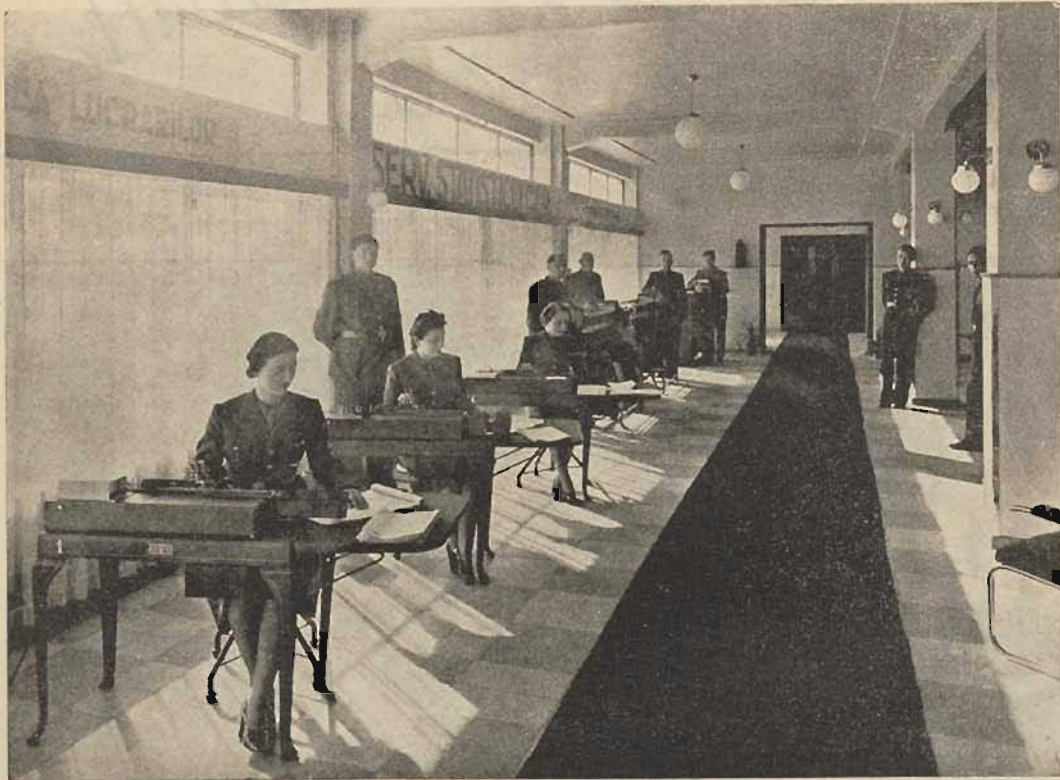
Tot ce lucrează calea ferată înseamnă statistica generală: ea numără fiecare învârtitură de roată a trenului, fiecare șină pusă în cale, fiecare vagon eșit din ateliere, fiecare călător urcat în tren, fiecare colet încărcat.

Statistica generală este oglinda activității acestei administrații..

Serviciul de statistică al căilor ferate române, bine organizat înainte de războiul mondial, a trecut, după războiu și până în anul 1928, printr'o oarecare criză, datorită faptului că e-

ca și acelea privitoare la primele personalului exterior din Direcția Tracțiunii.

Pelângă aceste lucrări, Serviciul Statisticii a fost însărcinat și cu executarea mai multor stu-



Un aspect al standului Serviciului Statisticii Generale C.F.R.

forturile mari trebuiau concentrate în primul rând asupra refacerii și completării parcului de material rulant și apoi asupra lucrărilor de înglobarea rețelelor feroviare ale provinciilor alipite la nucleul Vechiului Regat și în fine asupra condițiilor de exploatare.

În anul 1928 s'a creat „Serviciul Statisticii Generale C.F.R.” iar în anul 1934, după experiența căpătată, s'a ajuns la o asemenea perfecționare a metodelor pentru culegerea și sistematizarea datelor, încât publicațiile statistice C.F.R. rivalizează cu cele mai bune ediții similare ale căilor ferate europene.

După încă doi ani, în 1936, introducerea mașinilor sistem „Hollerith” a însemnat o nouă perfecționare în metodele de lucru, care a dus la accelerarea lucrărilor și la o mai mare exactitate a lor.

Datele statistice asupra traficului de marfă, care sunt la baza politicii tarifare a căilor ferate române, au căpătat o dezvoltare nebanuită

dii cu caracter economic privitoare la problemele care interesează căile noastre ferate printre care trebuie să menționăm stabilirea self-costului, adică a prețului de cost al diferitelor prestațiuni ale căilor ferate.

Această activitate atât de folositoare pentru buna organizare a căilor ferate este ilustrată în standul dela expoziția „Ceferiadei” prin lucrările mai jos arătate.

DIAGrame ȘI HARTI

A. Panoul din centru.

1. O hartă mare schematică C.F.R. arătând curentele traficurilor de marfă și de călători în anul 1938.
2. O diagramă indicând numărul călătorilor. km în 1938, comparativ cu 8 ani precedenți, precum și cu situația din 1914/1915.
3. O diagramă cuprinzând aceleași date și asupra numărului de tone.km marfă transportate.

B. Panoul din stânga.

1. Diagramă arătând numărul trenurilor km în 1938 comparativ cu 8 ani precedenți, precum și cu situația din 1914/1915.

2. Diagramă arătând aceleași date privitor la automotoare și autobuse, exprimate în automotor km și autobus km.

3. Harta C.F.R. cu arătarea traseurilor de autobuse și liniilor noi construite și în construcție.

C. Panoul din dreapta.

1. Diagramă arătând veniturile și cheltuelile pe anul 1938 comparativ cu 8 ani precedenți și cu situația din 1914/1915; aceasta din urmă fiind indicată cu transformarea leilor aur în valută actuală.

Din această diagramă reiese că pentru prima dată echilibrul bugetar la C.F.R., în perioada de după războiu, a fost realizat în 1932.

Incepând cu această dată exploatarea C.F.R. se soldează în mod continuu cu excedent de venituri față de cheltueli.

Acest rezultat a putut fi obținut prin micșorarea progresivă a cheltuelilor de exploatare,

lucru care rezultă din costul mediu de efectuare a 100 tone brute.km, cost indicat în această diagramă.

2. Diagramă arătând numărul tonelor brute km. efectuate în medie anuală pe un agent în anul 1938, comparativ cu 8 ani precedenți și cu situația din 1914/1915.

Această diagramă arată mărirea progresivă a randamentului personalului C.F.R.

3. Diagramă arătând tonele brute km ale trenurilor de marfă, de călători și de automotoare pentru anul 1938, comparativ cu anii precedenți și cu situația din 1914/1915.

MECANIZAREA

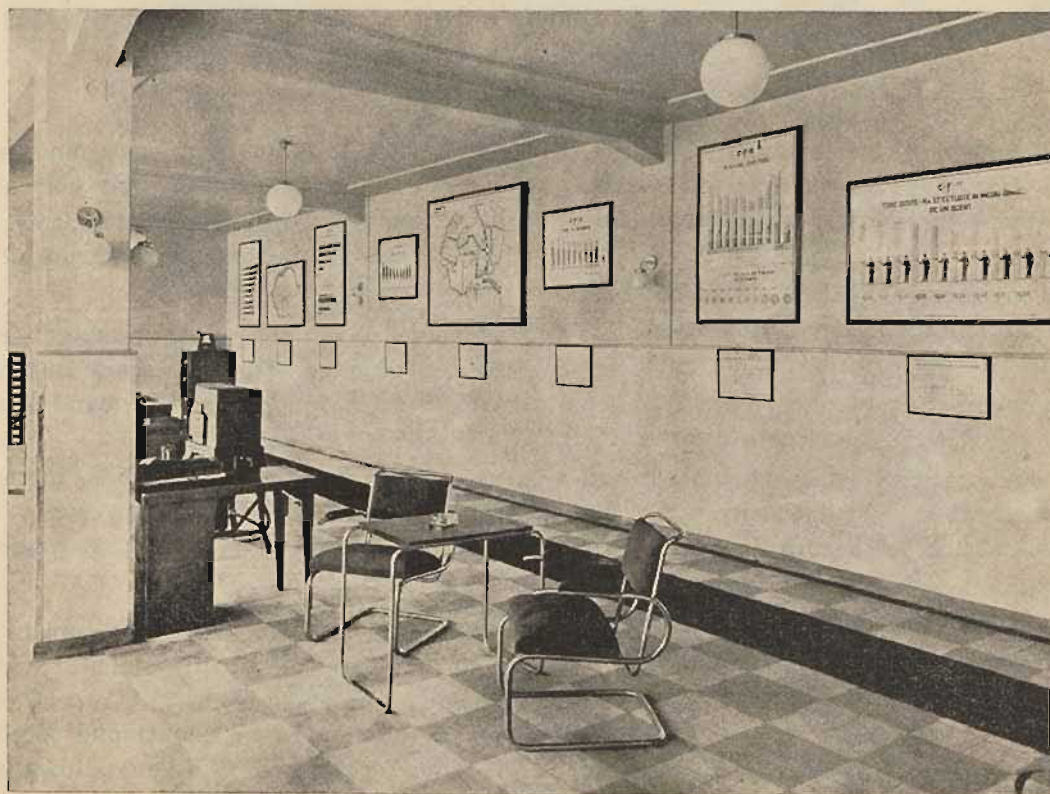
Mașinile „Hollerith”.

Mecanizarea lucrărilor a fost aplicată:

— dela 1936 — la lucrările statistice privitoare la traficul de marfă;

— dela 1938 — la calcularea primelor pentru mecanici și fochiști și la lucrările statistice ale Direcțiunii Tracțiunii;

— dela 1939 — la evidența și mișcarea materialelor Direcțiunii Economatului.



Un alt aspect al standului Serviciului Statisticii Generale C.F.R.

Totalul mașinilor care lucrează la Serviciul Statisticii este de 54 și numărul cartelelor perforate este de circa 12 milioane anual.

La Ceferiadă s'au expus următoarele exemplare tip ale acestor mașini:

lor date perforate în cartele, perforând în aceeași cartelă în mod automat rezultatele obținute.

Viteza de lucru a mașinii este de 1500 cartele pe oră.



Panou cu diorame expuse în standul Serviciului Statisticii Generale C.F.R.

1. Două mașini de perforat care servesc la înscrierea datelor, prin perforarea în cartele speciale, anume întocmite pentru fiecare fel de lucrări.

Mașina poate prelucra date numerice și alfabetice și funcționează în mod automat, având un randament de 6 perforațiuni pe secundă.

2. Una mașină de control care servește la verificarea exactității datelor perforate în cartele.

Manipularea mașinii este asemănătoare cu a celor de perforat și garantează în mod absolut exactitatea datelor perforate.

3. O mașină de sortat care grupează cartelele, în mod cu totul automat, adică le aranjează în ordinea cerută de lucrarea ce se întocmește.

Viteza de lucru a mașinii este de 24.000 cartele pe oră.

4. Una mașină de înmulțit care în mod automat efectuează înmulțirile și adunările diverse-

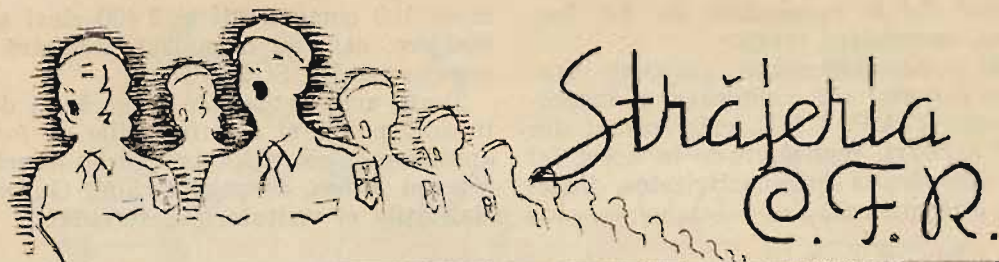
5. Mașina de tabulat, cea mai importantă din întregul sistem, traduce în scris normal perforațiunile din cartele, adică întocmește rapoartele, situațiile, etc., necesare lucrărilor ce se execută.

Mașina poate scrie într'un singur rând 88 de litere și cifre. Adună și scade în mod automat diversele date din cartele, dând 4 categorii de totaluri.

Mașina fiind complet flexibilă, lucrările pot fi întocmite în orice formă s'ar cere.

Viteza maximă de lucru este de 9 000 cartele pe oră.

De această mașină se găsește cuplată mașina de cartele total, care, în momentul când mașina de tabulat scrie un total, perforază în mod automat o cartelă conținând totalul scris de tabulator, precum și diversele date care caracterizează sumele adunate.



În cadrul Administrației C.F.R. funcționează zece școli de elevi meseriași pelângă Atelierele *Grivița Locomotive, Grivița Vagoane, T. Severin, Galați, Iași, Pașcani, Cluj, Timișoara, Simeria și Constanța*. Fiecare din aceste școli formează câte un stol de străjери, condus de un comandant calificat, recrutat din cadrele funcționarilor C.F.R., efectivul total fiind de 34 comandanți și 896 elevi străjери.

Pentru înlesnirea și ajutorarea creșterii copiilor slujbașilor C.F.R. „Direcțiunea de Ocrotire și Ajutorare a personalului C.F.R.” („Casa Muncii C.F.R.”) posedă la *București* două licee „*Aurel Vlaicu*”, unul de fete și altul de băieți,

un gimnaziu la *Pașcani*, de fete și băieți, un gimnaziu industrial de fete la *Burdujeni*, un liceu mixt la *Lipnic*, școli primare la *P. Olt, Titu, Fetefști, Palas, Reni, Basarabasca, Bălți, Pașcani, Lipnic, Ungheni, Orășeni, Orșova, Simeria, Barboși și Ghilvaci*, un orfelinat de băieți la *T. Roșu*, precum și cămine de fete la *Chișinău* și *Oravița*. Toate aceste școli sunt deasemeni organizate în stoluri străjerești având un efectiv total de 188 comandanți și 7 395 elevi și eleve străjere.

Toate aceste unități străjerești, conduse de personal didactic C.F.R., formează în cadrul „Străjii Țării” o unitate extrateritorială: *Co-*



*Excelența Sa Teofil Sidorovici,
Comandantul Străjii Țării*

horta specială C.F.R. comandată de d-l Ing. *N. Codreanu*, comandant străjer.

Personalul comandamentului Cohortei speciale precum și personalul conducător al Inspectoratului școlar O.A.P. C.F.R. este format din comandanți străjeri, realizându-se în acest fel o armonie desăvârșită între activitatea didactică și cea străjerească.

cipat 100 comandanți și 2 400 elevi străjeri și străjere, cari au organizat o tabără conform regulamentului Străjii Țării.

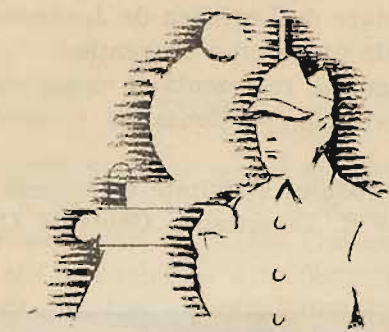
Toată activitatea străjerească s'a desfășurat în mod public și manifestațiile au fost elogios apreciate de către *Majestatea Sa Regele*, *Marele Voevod Mihai*, oaspeții străini, Guvernul, Oficialitățile și vizitatorii Ceferiadei.



*N. Bossie Codreanu, Inginer Inspector General
Comandantul străjerilor C.F.R.*

Cohorta specială C.F.R. a luat o parte activă în organizarea Ceferiadei 1939, manifestându-se prin exerciții străjerești, expoziții, lucrări executate de străjeri și străjere, precum și prin demonstrații în următoarele specialități: apărare pasivă, radio-transmisiuni, gospodărie casnică și diferite meserii. La Ceferiadă au parti-

Excelența Sa *Teofil Sidorovici*, Comandantul *Străjei Țării*, a binevoit a se interesa personal de această organizare; prin binevoitorul și neprețuitul D-sale concurs dat Administrației C. F. R. străjerii ceferiști s'au prezentat cu totul la înălțimea sarcinei ce le-a fost indicată.



Legiunea de jandarmi C.F.R.

S'au împlinit trei ani decând jandarmii C.F.R., zi și noapte, veghează la ordinea și paza bunurilor în gări, triaje, ateliere, depouri, trenuri.

Principiul: muncă, cinste și inflexibilitate față de făptuitorii de rele, a fost pârgăia pe care Legiunea de jandarmi și-a desfășurat activitatea.

Vigilența polițienească a Legiunii C.F.R., — sprijinită de Direcțiunea Generală a C.F.R. și încurajată de Comandamentul Corpului de Jandarmi — a pulsat energic.

Rezultatul a fost că în decursul timpului s'au înregistrat și sancționat 10 438 diferite infracțiuni, dintre cari 581 de drept comun.



Maior V. Sachelarie
Comandantul Legiunii de Jandarmi C.F.R.

În cadrul „Ceferiadei” un stand îngrijit evidențiază munca depusă.

Majestatea Sa Regele, a bine-voit să viziteze și acest stand ascultând lămuririle date de d-l

Maior *Vladimir Sachelarie* Comandantul Legiunii Jandarmi C.F.R.

În stand sunt expuse:

a) Harta României împărțită în punctele

principale de investigație și informație ale Legiunii de jandarmi C.F.R.

b) Panou decorativ reprezentând un vagon de dormit depe acoperișul căruia un răufăcător caută să subtilizeze un geamantan, pe geamul deschis, dar este oprit la timp de elementele Legiunii.



Un aspect al standului Legiunii de Jandarmi C.F.R.

c) Harta României cuprinzând organizarea activă a jandarmilor C.F.R. după organizarea Administrației C.F.R.

d) Panou decorativ înfățișând triajul unei gări, în care mai mulți răufăcători caută să demonteze piese dela vagoanele ce staționează, fiind opriți însă la timp de jandarmii C.F.R.

e) Grafic reprezentând infracțiunile întâmpinate și descoperite, pe grupe de inspecții, de Legiunea de Jandarmi C.F.R.

f) Grafic reprezentând serviciile extraordi-

nare prestate de Legiunea de Jandarmi C.F.R. în afară de prevederile convenției.

g) Diagramă reprezentând modul cum a variat activitatea polițienească a jandarmului C.F.R.

Pentru rodnică activitate a Legiunii de Jandarmi C.F.R. Direcțiunea Generală C.F.R. cu

ordinul nr. 117 789, publicat în Foaia Oficială 1129/939, a adus mulțumiri d-lui Maior *Sachelarie*, ofițerilor și subofițerilor din Jandarmia C.F.R., evidențiind munca neîntreruptă, vigilența polițienească și îndrumarea practică și utilă, dată jandarmilor C.F.R.

Deasemeni și Comandamentul Corpului de Jandarmi, prin ordinul circular general nr. 13 939, a mulțumit Comandantului, ofițerilor, subofițerilor și jandarmilor C.F.R., pentru activitatea desfășurată.

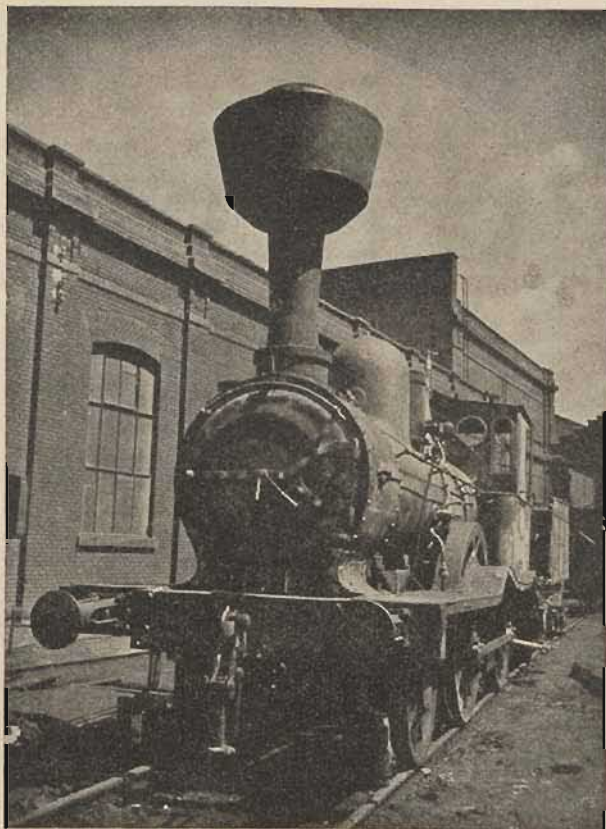
M U Z E U L C. F. R.

ISTORIC

Ideea înființării unui muzeu al Căilor Ferate Române a preocupat foarte mult pe dl G-ral *Mihail Ionescu*, fost Director General și Președinte al Consiliului de Administrație al Căilor Ferate Române, cât și pe dl Ing. *Ion Macovei*, Director General C.F.R., care a pus la dispoziție toate mijloacele necesare pentru desăvârșirea operei.

tiva 683 „*Tighina*” din primele cari au circulat între *Cernavodă-Constanța* (1860), etc.

Mai târziu, 1937, după înființarea Direcțiunii de Studii (1.5.1937), dl Ing. *V. Mișicu* depune toată stăruința pentru concretizarea Muzeului C.F.R., obține autorizația binevoitoare a Direcțiunii Generale C.F.R., astfel că în F.O. 973 din 16.9.1937 apare primul ordin program de înființare a Muzeului C.F.R. La Direcțiunea de Studii, dl Ing. *V. Mișicu* găsește un grup



Locomotiva 48 „Călugăreni”

Dl Ing. insp. general *Th. Balș*, primul care încă din 1924 s'a gândit să păstreze pentru posteritate tot ceia ce ar putea constitui un document istoric cu privire la nașterea și dezvoltarea căilor noastre ferate, a salvat dela desmembrare câteva tipuri reprezentative ale materialului nostru rulant, ca: locomotiva 43 „*Călugăreni*”, dintre primele șase locomotive, cari au circulat pe linia *București-Giurgiu* (1869), locomotiva 103 „*România*”, din prima serie de locomotive *Strussberg* (1869/70), apoi locomo-

de colaboratori zeloși, printre cari cităm pe d-nii Ingineri *H. Cușuță* și *O. Vătășan*, cari cercetează arhivele C.F.R. ale Academiei Române, ale Ministerului Comunicațiilor, Arhivele Statului, etc., adunând date asupra trecutului C.F.R. și copiind documente. Dar și personalul C.F.R., activ și pensionat, a înțeles apelul făcut prin publicații și prin conferința ținută la Cercul Inginerilor C.F.R. de dl Ing. *V. Mișicu*, la 9 Mai 1938, contribuind cu obiecte foarte interesante, cari fac fală unui început.

Secreta An. no. 10. Decem. 1860

Seva tipis, qui imparti titular
Sectiunilor

Pres. A. Motopu

Comme Supulati
Secret. A. Mosca

Conventiunea additonală încheiată
în Comunele Manafest și Bărdieș pentru con-
strucția și înălțarea de la Prucurască la Gurgiu
marșrutată de Consiliul Sătesc de Menis-
tri și apudată de S. E. și S. P. înaintându-se
în deliberarea S. S. S. conform cu art. 62 din
Constituțiune.

Făcută în Prucurască la 14 Decem-
brie anul 1860

[Signature]

Comandant Secretariat de Stat la Poporu
și la Administrațiunea Locală și Sătescă

[Signature]

Mes
reg
pen
conc
lin
Buc
Giur

RELICVELE ȘI DOCUMENTELE

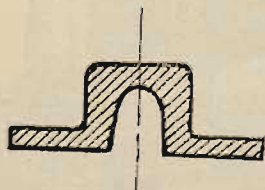
Obiectele sunt expuse într'o sală de sub tribuna Stadionului *Giulești*, având 45 m lungime, 18 m lățime și 9 m înălțime. O parte din materialul rulant, care nu a încăput în sală, a fost expus pe liniile din parcul stadionului.



Gara Filaret (1869)

Probabil că în viitor *Gara Filaret*, prima gară din *București* (1869), va fi transformată în Muzeu C.F.R. — așa cum s'a procedat și în Apus, unde gări situate prea central, au fost scoase din folosință. Aceasta cu atât mai mult cu cât, această stație fiind situată lângă Parcul Carol I, ar putea fi înglobată mai târziu tot în acest parc, adăogându-se la interesantele muzee cari se mai află acolo.

Prezintăm odată cu aceasta și unele fotografii cu vederi din muzeu și cu câteva dintre



Secțiune de șină tip Brunel 1857.

cele mai importante relicve și documente, urmate de o enumerare a unor alte obiecte interesante, care încă nu au fost reproduse fotografic.

1. *Relicve și documente în legătură cu linia București-Giurgiu:*

a) Locomotiva 43 „*Călugăreni*” (1869) care, pusă în stare de funcționare, a defilat cu trei vagoane de călători din aceeași epocă, reconstituite după desene.

b) Adresa din Decembrie 1866 a cetățenilor din *Giurgiu* către Președintele Camerei prin care cer să nu se construiască linia ferată (fotocopie după act din Arhivele Statului).

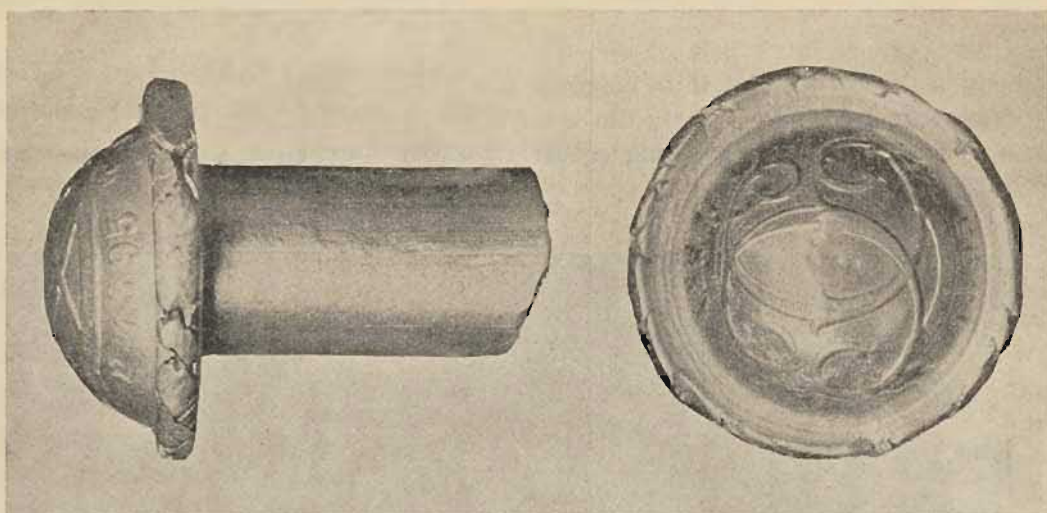
c) Decretul de prezentare în Cameră a proiectului de lege de concesionare a căii ferate *București-Giurgiu*, semnat în 1865 de către Domnitorul *Alexandru Ioan Cuza* (fotocopie după un act din Arhivele Statului).

d) Decretul de prezentare în Cameră a convenției adiționale cu antrepriza *Staniforth și Barclay* pentru construirea liniei ferate *București-Giurgiu*, semnat de Domnitorul *Carol I* la 14 Dec. 1866 (fotocopie după un act din Arhivele Statului).

e) Ordinul de Serviciu Nr. 2 (în limba franceză) din 20 Oct. 1869, de punerea în circulație a trenurilor între *București* și *Giurgiu* (fotocopie).

2. *Relicve și documente în legătură cu linia Lemberg-Cernăuți-Iași.*

a) Decret de prezentare în Cameră a proiectului de înființare a c. f. *Lemberg-Galați*, sem-



Ultimul nit bătut de Regele Carol I la inaugurarea podului Cerna-Vodă-Fetești (1895)

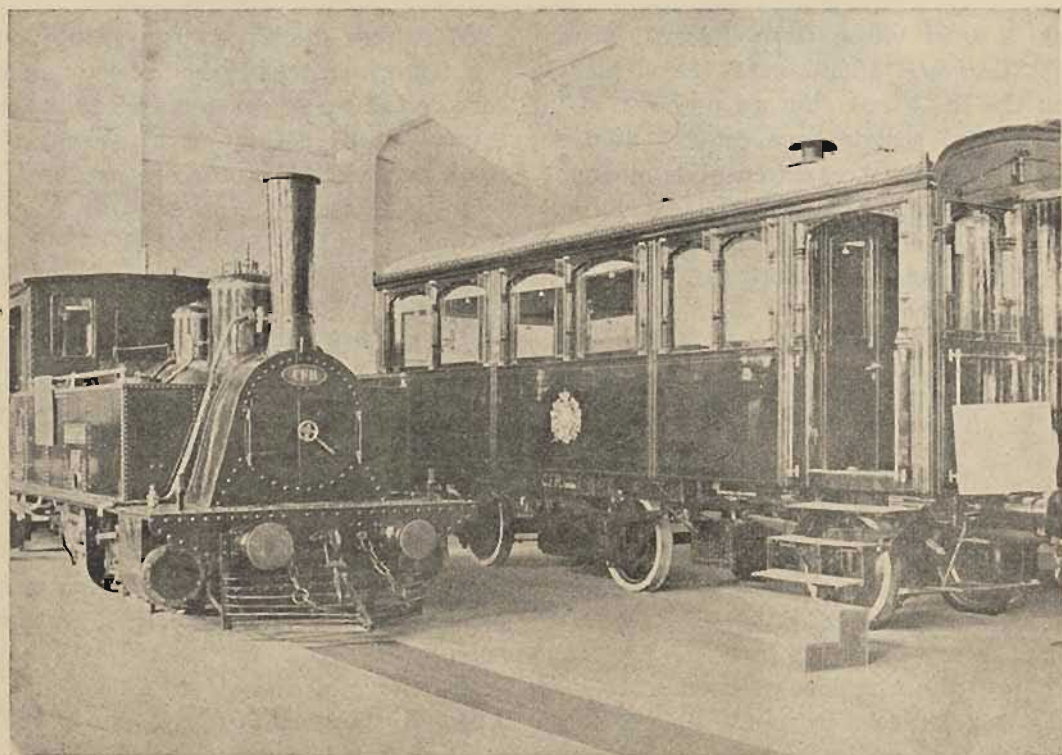
nat de Domnitorul *Alexandru Ioan Cuza*, în București la 6.3.1862 (fotocopie după un act din Arhivele Statului).

b) Chitanța Principesei *Elena Cuza* către Compania constructoare a căii ferate *Lemberg-Iași* din 7.11.1873, pentru 2 230 galbeni prețul exproprierii a 32 ha din moșia *Ruginoasa* (original din arhivele C.F.R.).

c) Act de cesiune a unei părți din moșia *Mircești* de către poetul *V. Alexandri* pentru construirea căii ferate *Lemberg-Cernăuți*, din 22.4.1872, cu condiția de a se face stație pe moșie (original din arhivele C.F.R.).

d) Gara *Iași* — 1870 — (pictură în ulei).

3. *Relicve și documente în legătură cu linia Constanța-Cernavodă.*



Prima locomotivă de cale îngustă 001 „Lespezi” (1884) și vagonul salon al Regelui Carol I 1879.

a) Locomotiva 683 „*Tighina*” (1860), una din primele 8 locomotive engleze de pe linia *Cerna-Vodă-Constanța*.

b) Acte de concesiune ale liniei *Constanța-Cerna-Vodă*, purtând firmanul Sultanului și semnătura lui *Trevor Barclay*, 1.9.1857. Originale pe pergament cu sigilii, scrise în limba turcă și franceză (din arhivele C.F.R., caiet de 18 foi).

c) Planul cu liniile și proprietățile Companiei portului *Constanța* (originale în limba turcă din arhivele C.F.R.)

d) Două cupoane de șine tip *Brunel*, cu cari s'a construit calea ferată *Cerna Vodă-Constanța* în 1857/60.

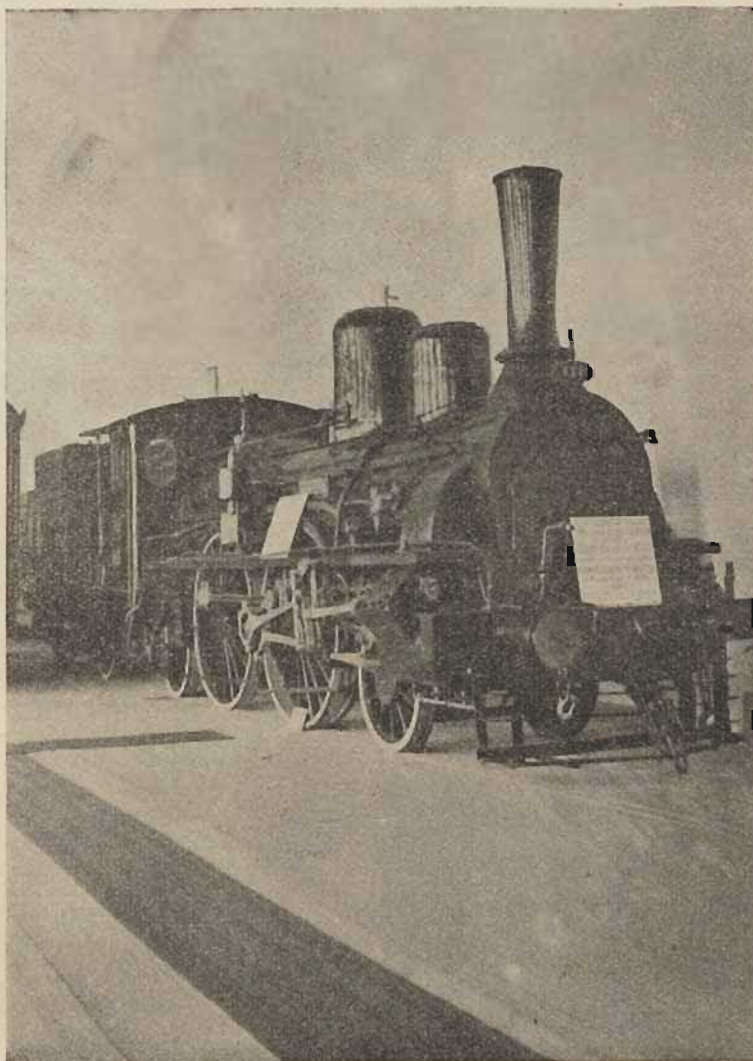
e) Fotografia gării *Constanța* (1860), a atelierelor *Constanța* (1865).

f) Nitul de argint bătut la podul peste *Dunăre* de Regele *Carol I*, cu ocazia inaugurării acestei lucrări în 1895, purtând cifrul regal (model din aliaj care a servit la încercarea buterolei, donat de d-na *Șeicărescu, Buzău*).

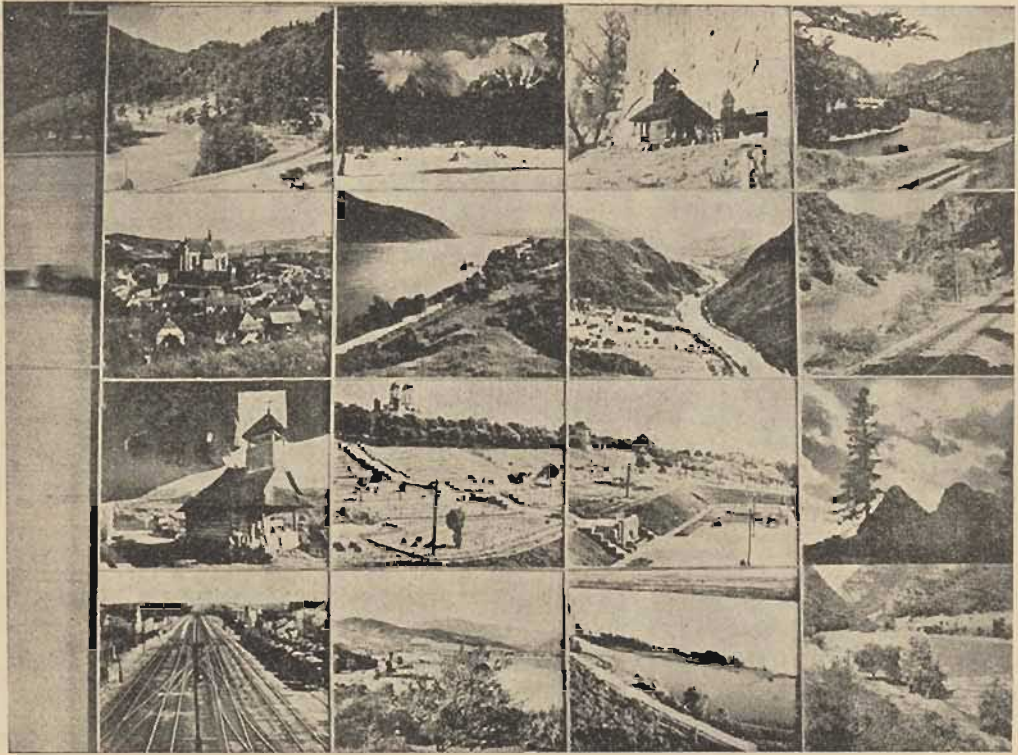
4. *Bilete de călătorie cu diligența din anii 1865/68*; s'au expus asemenea bilete între *București-Zizin, București-Brașov, Brașov-Sibiu, Brașov-Timișoara*, pe numele d-lui *Ciurcu* (donate de dl Ing. insp. general *G. Panaitopol*).

5. *Material rulant.*

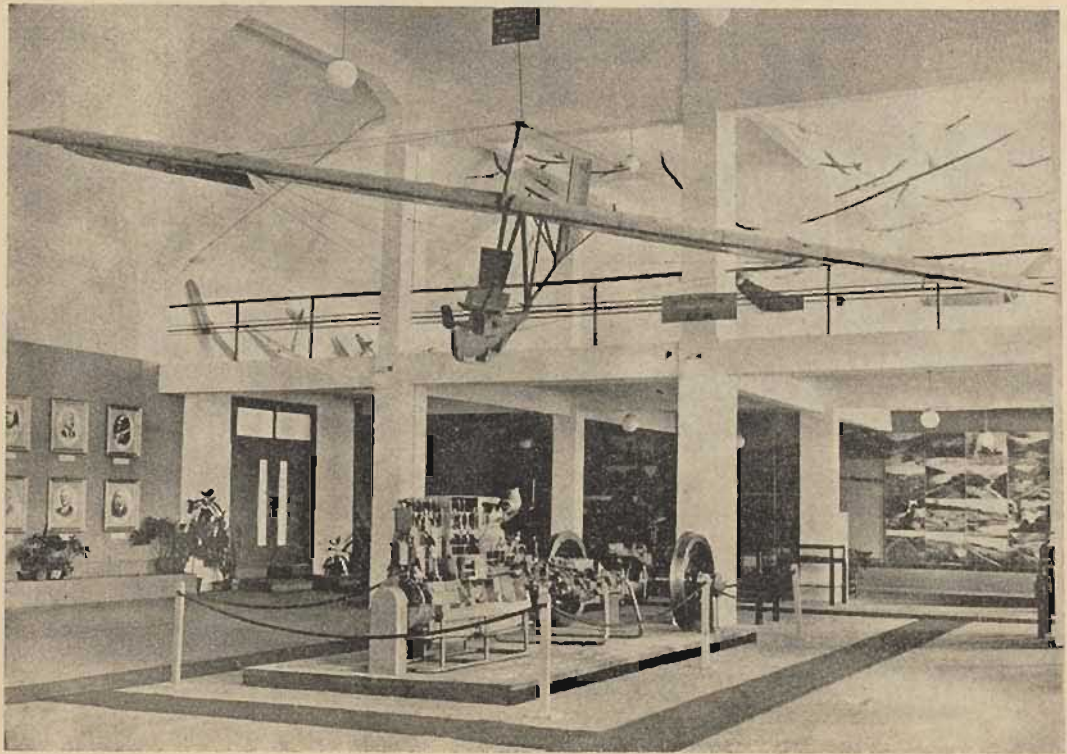
a) Primul vagon-salon al Regelui *Carol I* (1879) pe 3 osii, luminat cu sfeșnice cu lumânări, având decorațiuni interioare și exterioare bogate, precum și cifrul regal în bronz aurit (expus în sală).



Locomotiva 20 „*Racova*” (1886)



Muzeul C.F.R.: panou cu fotografii reprezentând regiunile pitorești din țară străbătute de liniile de cale ferată.



Muzeul C.F.R.: platonul „Ing. Ion Macovei”.

b) Prima locomotivă de cale îngustă 001, „Lespezi”, de pe linia *Crasna-Huși* (1884), care a făcut serviciu până în anul 1937, când linia a fost normalizată (expusă în sală).

c) Vagon cl. I și II, 00605 (1885) de pe linia de cale îngustă *Crasna-Huși*, dintre primele cari au circulat pe acea linie, având încălzire cu aer cald sistem *Muy-Pape*, cu alimentarea focului din afară (expus în sală).

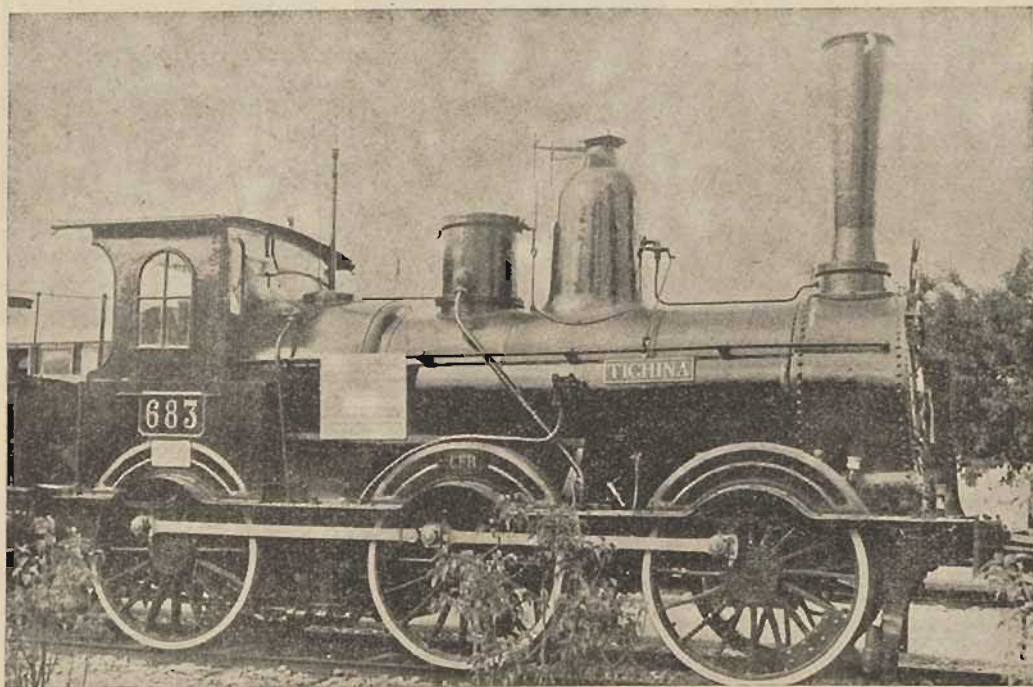
d) Vagoanele 62 sufragerie și 64 bucătărie, pe 3 osii, ale trenului regal, din timpul Regelui *Carol I* (expuse în parc).

motorul a circulat până în 1938 (expus în parc).

O parte din vagoanele și locomotivele rezervate pentru Muzeul C.F.R. nu au putut fi expuse, din lipsă de loc; ele se păstrează însă pentru ca atunci când va fi posibil să-și ocupe locurile meritare.

6. *Ordin în limba germană și română, din Aprilie 1873.*

Se expune un ordin „Societății Acționarilor Căilor Ferate Române” de a se da tot concursul



Locomotivă din 1860 a liniei Cernavodă-Constanța.

e) Locomotiva 20 „*Racova*” (1886), prima locomotivă pentru trenuri accelerate tip „*Orléans*” care a condus trenul fulger de pe vremuri cu 95 km/oră (expusă în sală).

f) Locomotiva 597 „*Ocna*” (1890) prima locomotivă din seria 597-680, pentru trenuri de marfă pe linii cu profil ușor (expusă în parc).

h) Plugul de zăpadă 615, unul din plugurile simple, împinse de locomotive (expus în parc).

i) Plugul de zăpadă mecanic 628, construit în 1931, în *Suedia*. (expus în parc).

j) Automotorul 125 cu motor cu benzină „*De Dion Bouton*” și transmisie electrică, unul din cele șapte construite la *Arad*, în 1906, de către fabrica *Johann Weitzer*, actuala *Astra*. Auto-

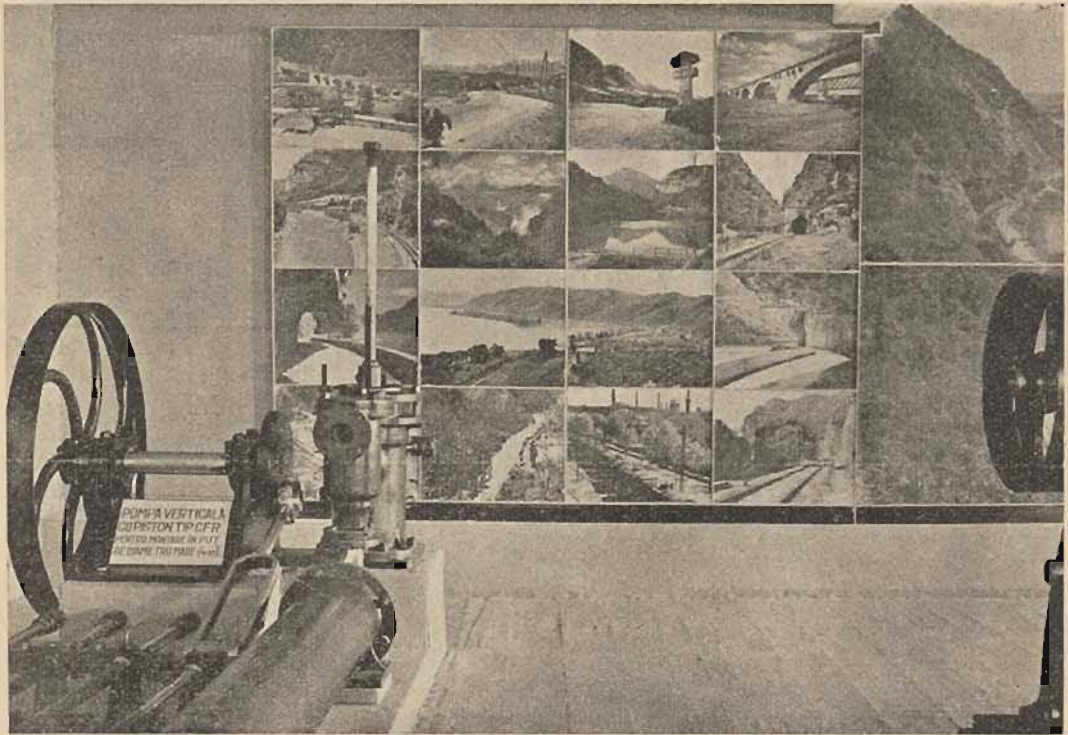
d-lui pictor *Szatmari*, însărcinat de a fotografia stațiile și podurile, pentru a forma un album, care să fie trimis la expoziția din *Viena*.

3 Fotografii reprezentând: locomotiva *L.C.I. 55 „Porumbelu”* la tren de călători stația *Roman*, locomotiva 56 „*Curierul*” și altele în reparație la atelierele *Pașcani*, locomotiva 33 „*Mihăileni*” la tren de marfă (donate de d-na *Ortansa Szatmari*).

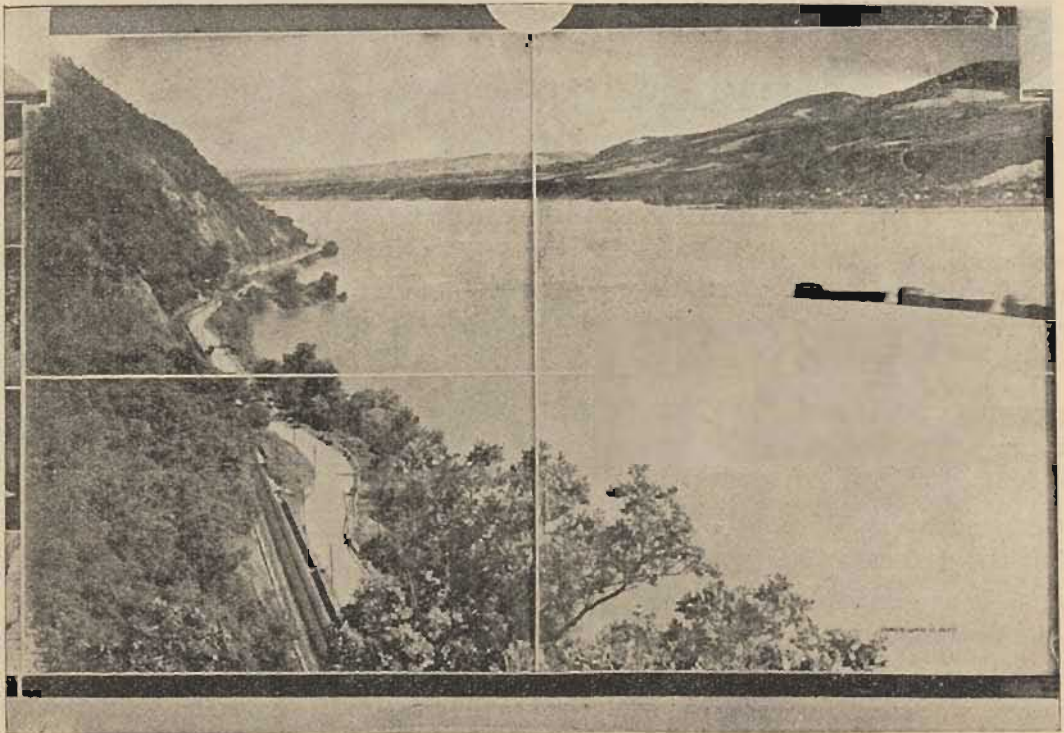
Trei fotografii reprezentând gara *Filaret*, gara *Botoșani* și gara *Fălticeni* (1873).

7. *Căile Ferate Române în războiul independenței 1877/78.*

Se expun 16 fotografii reprezentând: una sosirea Marelui duce *Nicolae* al *Rusiei* în gara de Nord și celelalte vederi ale liniei de război



Pompă veche de apă C.F.R. și panou cu fotografii reprezentând regiunile pitorești din țară străbătute de liniile de cale ferată.



Malul Dunării cu linia de cale ferată.

Frățești-Zimnicea (fotocopii după colecția Academiei Române).

8. *Acte de serviciu și decrete din anii 1887/1908.*

Se expun acte ale d-lui Ing. *Emil Miculescu*, fost Director General C.F.R., printre cari un decret de decorație rusă din 1878 (donate de d-l Ing. *St. Miculescu*).

9. *Cupoane de șine din diferite epoci, începând cu 1864.*

10. *Patru pompe vechi.*

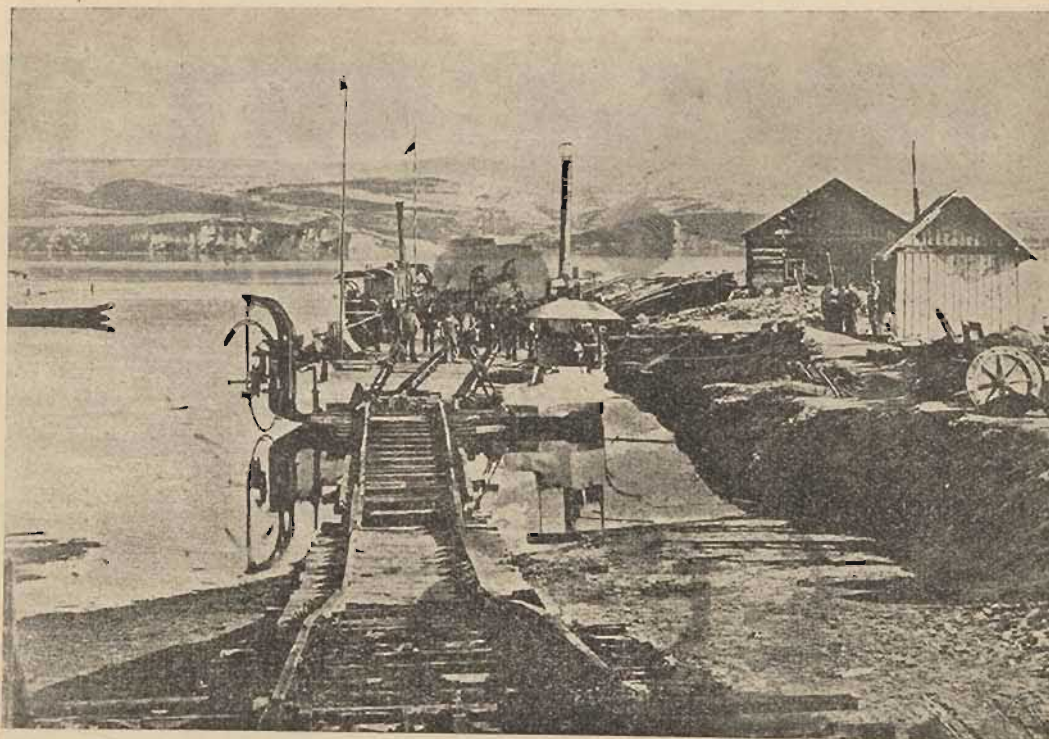
Se expun asemenea pompe dela castelele de

13. *Fotografii cu Căile Ferate Române în războiul mondial.*

a) Fotografii reprezentând armament fabricat în Atelierele C.F.R. (donate de dl Ing. *E. Mitescu*).

b) Atelierele *Galai* lucrând sub bombardamentul inamic, fotografii, rapoarte, ordine, bonuri de rechiziție, etc. (donate de dl Ing. *V. Mișicu*).

c) Distrugerii cauzate căilor ferate din *Bucovina* (fotografii donate de dl Ing. *G. Miulescu*).



Pod plutitor de cale ferată la Zimnicea (1877).

apă din stațiuni, două dintre primele folosite pe linia *Lemberg-Iași* și două depe alte linii.

11. *Documente dela construcția liniei Ploești-Predeal.*

Planuri, telegrame, rapoarte, oferte, inventare, foi de plată și menu-uri dela inaugurare la *Sinaia*, din anii 1876/78 (donate de dl avocat *D. Cepescu*).

12. *Fotografii cu vederi din atelierele București-Nord.*

Aceste ateliere au fost construite în 1872 și demontate în 1931 din motive urbanistice.

14. *Biroul Inginerului Th. Dragu, întemeietorul Serviciului de Ateliere și Tracțiune și inventatorul, în anul 1902, al pulverizatorului de păcură.*


15. *Cutia de grăsime, 1909, și pulverizatorul de păcură 1905, inventate de Ing. Gh. Cosmovici.*

Numeroase documente, cărți, broșuri, planuri, uniforme vechi, fotografii, etc., au fost donate de cei de mai jos.

Soc. Pensionarilor C. F. R.
Biblioteca „V. A. Ureche” Galați.

Biblioteca „Ing. I. Macovei” Ploesti-Sud

D-na *Ortansa Szatmari*„ *Angela Ghişescu*„ *Şeicărescu*„ *Elena Racoviceanu*D-l Ing. *E. Miculescu*„ *G. Panaitopol*„ *V. Mişicu*„ *N. Petculescu*„ *G. Miulescu*„ *Al. Perieşteanu*„ *Al. Bucur*„ *C. Popescu*„ *Derevici*D-l *Balaş Iosif* (mecanic pens.)„ *I. D. Balassan* (şef staţie pens.)Avocat *D. Cepescu*D-l *Gh. Macarie* (pens.)Ing. *A. Müller*D-l *A. Juncu*„ *P. Gilorteanu* (şef staţie)Ing. *G. Parepeanu*D-l *C. Vasiliu*„ *M. Niculescu* (şef serv. pens.)„ *D. Niculescu* (desenator)„ *C. Tănăsescu* (controlor)Ing. *M. Poczny*„ *S. Petrescu*D-l *Gr. Cracea* (maestru)„ *N. Guzgă* (controlor)„ *G. Zaharia*„ *C. Găucă*„ *P. Doandş*„ *D. Adamescu*

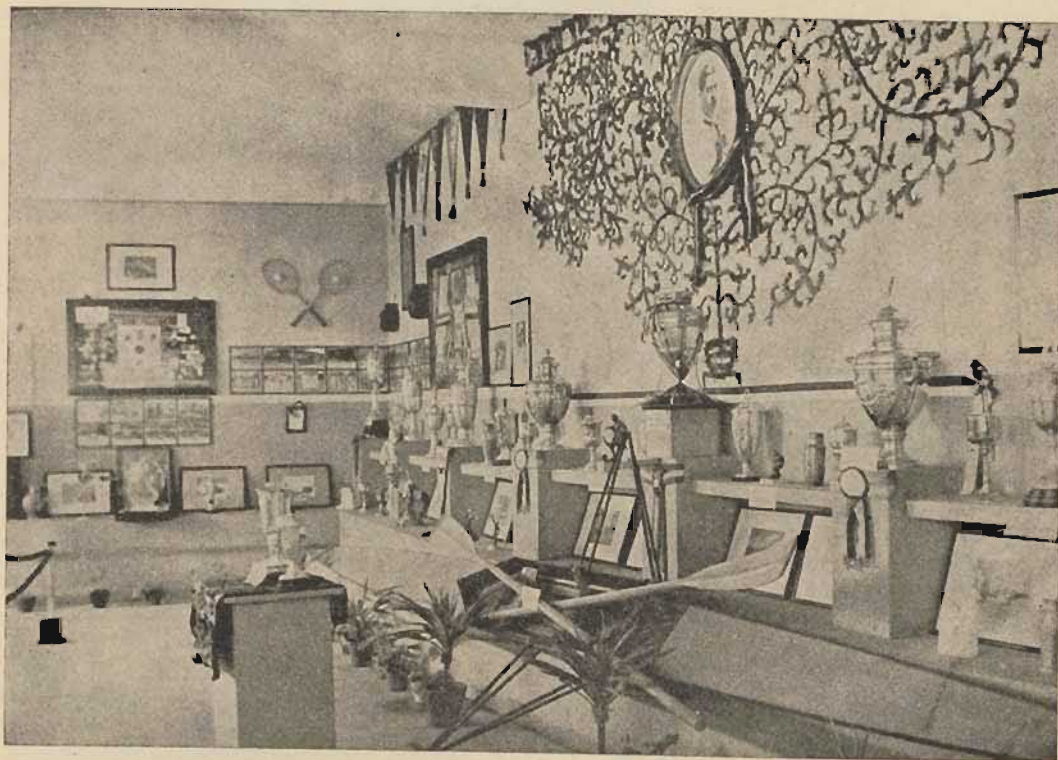


Asociația generală sportivă și culturală C.F.R.

Bogata activitate a acestor grupări este expusă în două standuri din care primul la intrarea din dreapta, iar celălalt în curte, în sala de tir, care a colecționat tot ce poate ilustra activitatea secțiunii de vânătoare.

minți pe cuib, ilustrează perfect activitatea spornică a acestei secții și a Asociației sportive-culturale C.F.R. din București.

În ce privește standul Asociațiilor sportive-culturale C.F.R., este de observat că din cauza



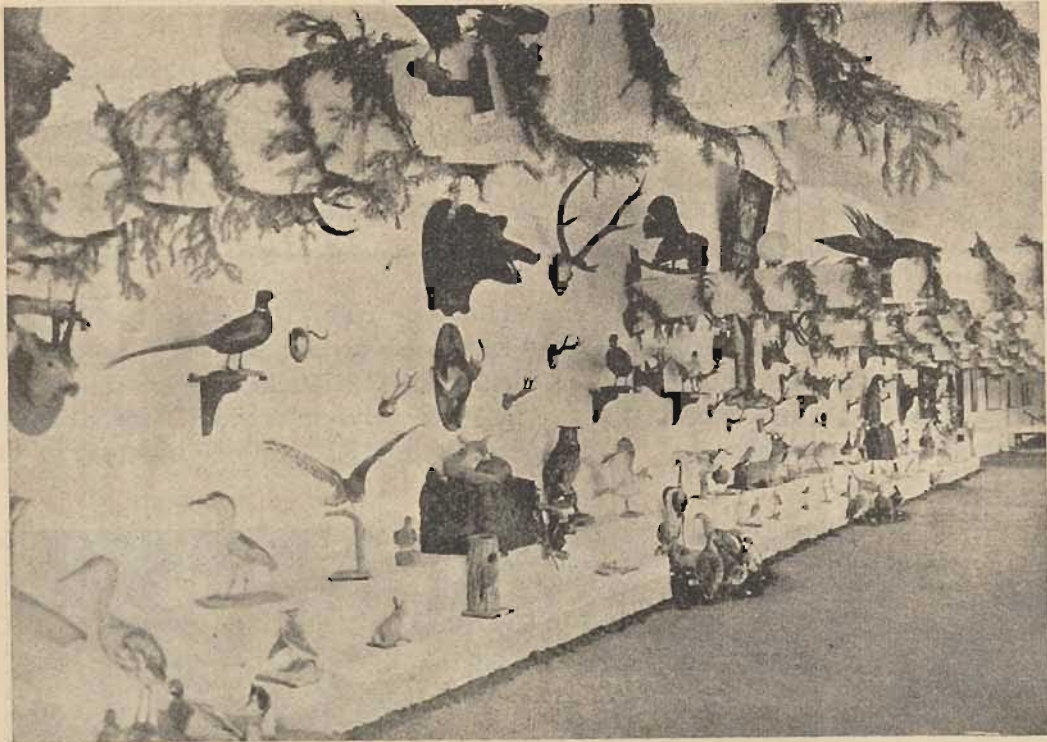
Expoziția Asociației Generale Sportive și Culturale C.F.R.: trofeele sportive.

În acest din urmă stand figurează în primul plan macheta casei de vânătoare dela *Nucet*, proprietatea Asociației și diferite trofee preparate, printre care se remarcă un „râs”, al cărui cap îți dă impresia că viața pulsează încă în el, o vulpe la fel, colăcită în culcușul ei și care se uită la privitor, parcă ar întreba ce caută acolo să-i strice liniștea. Capete de mistreț, de cerbi, de căprioare tapisează pereții, diferite păsări ce par că voesc să-și ia sborul sau stau cu-

locului insuficient a fost nevoie ca o parte destul de însemnată din obiecte și trofee să rămână pe din afară.

În planul întâi, la mijlocul peretelui din față se vede pe o estradă „Cupa României” pentru foot-ball, cucerită a patra oară de culorile ceferiste; trofeul atât de invidiat, ocupă locul de cinste.

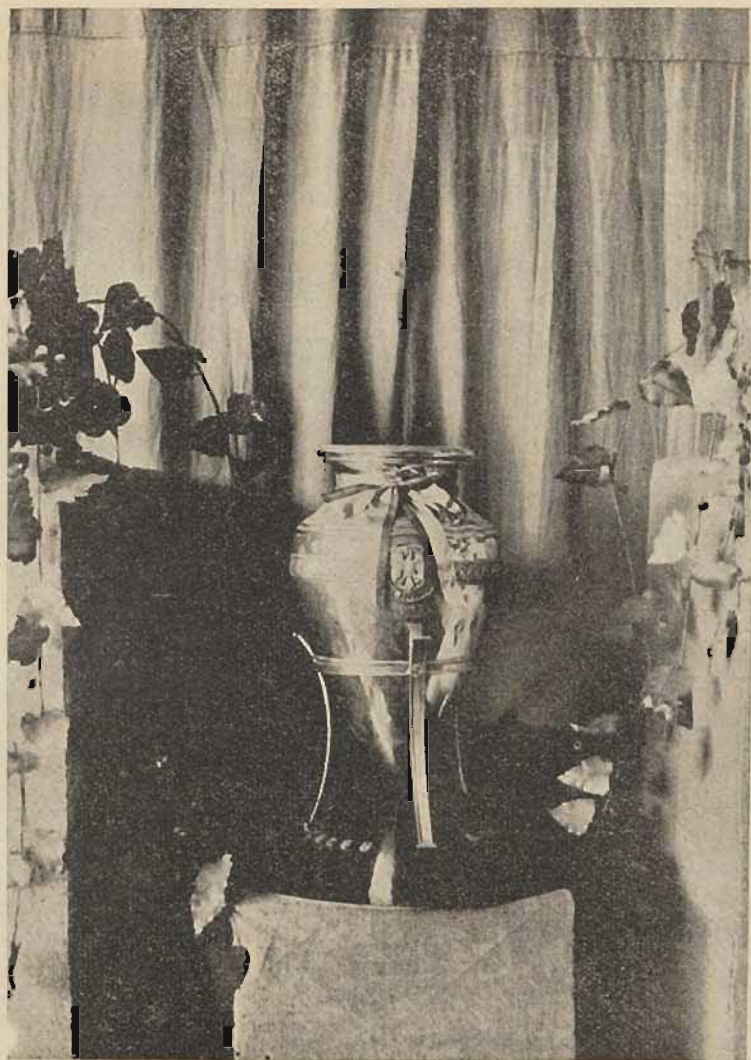
Deasupra cupei se găsește portretul *M.S. Regelui Carol II*, Marele Ctitor al culturii și spor-



Asociația Sportivă și Culturală C.F.R.: un panou din expoziția Secției de Vânătoare.



Expoziția Asociației Generale Sportive și Culturale C.F.R.: activitatea sportivă și culturală exprimată prin diagrame.



Cupa României, trofeu câștigat în anii: 1935, 1937, 1938 și 1939 de Clubul de foot-ball F.C. Rapid.

tului românesc, înghirlandat de ramuri și frunze de brad, întruchipând sufletul întregului românism, care înconjoară cu dragoste și respectul cel mai adânc pe Conducătorul său viteaz și înțelept.

Pe perețele din stânga tabloul celor 46 de grupări sportive-culturale cu ramurile lor de activitate dă imagina desvoltării acestei mișcări de sănătoasă îndrumare în mod util și distractiv a timpului liber al personalului de cale ferată. Mai încolo un tablou cu brevete, plachete, obținute la diferite întreceri de către membrii Asociațiilor.

Pe perețele din dreapta un tablou mare cu medalii, diplome, plachete, obținute de Asociația C.F.R. din Brașov la concursurile de sporturi de iarnă; bogăția tabloului indică activitatea

fructuoasă pe acest teren a Asociației C.F.R. Brașov.

Dealungul pereților, pe poliți etajate, cupe de diferite mărimi dovedesc strădania ceferiștilor atât în ramurile sportive cât și culturale și dorința lor de a răspunde îndemnurilor Administrației ca și capacitatea dovedită în năzuința lor de a ocupa un loc cât mai bun în cadrul acestei mișcări.

Pe culuarul standului macheta casei sporturilor de pe canalul Bega a Asociației sportive-culturale C.F.R. din Timișoara, care pe lângă ajutorul primit din partea Direcțiunii Generale C.F.R., cuprinde în zidurile și împrejurimile ei strădania de ani de zile a ceferiștilor din acel colț de țară, cari au lucrat fără vreo plată în

orele lor libere de serviciu numai spre a putea avea casa lor. O popicărie, teren de tennis și volley, toate, reproduse în miniatură, completează ansamblul.

Deasemeni tot pe culuar este așezată macheta casei de adăpost dela *Nadăș* a Asociației sportive-culturale C.F.R. din *Arad*, unde în fiecare an mulți copii de ceferiști își găsesc azil pe timpul verii, recăpătându-și sănătatea și vioiciunea. Si aici pe lângă ajutorul Direcțiunii Generale, a contribuit în cea mai largă măsură munca ceferiștilor în timpul liber de serviciu.

Tot peretele culuarului este frumos înpodobit cu fotografii, plachete, tablouri, obiecte de sport, care-i dau un aspect cât se poate de plăcut.

În general cele două standuri fac cea mai bună impresie și demonstrează că ceferiștii chiar utilizând numai puținul lor timp liber de serviciu, sunt în stare să țină piept cu succes în cele mai grele competițiuni, cu cei mai buni profesioniști, făcând cinste Administrației, Țării și ducând peste tot faima ceferiștilor.

TIMBRE JUBILIARE ALE „CEFERIADEI“ 1939



Ca în toate ocaziile mari festive, Direcțiunea Generală P.T.T. a emis, pentru comemorarea jubileului de 70 ani C.F.R., o serie de timbre postale care a rămas în circulație timp de 48 ore.

Mărcile au fost tipărite după desene fin stilizate realizate de d-l arhitect *Nedelescu*.

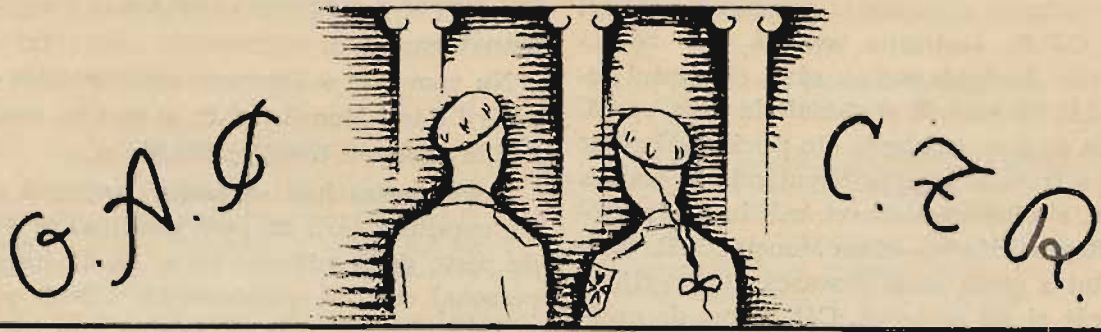
Marca de 1 leu reprezintă o locomotivă tip vechiu comparativ cu o locomotivă tip modern (142) și un automotor; marca de 4 lei o locomotivă modernă (142).

Cea de 5 lei o locomotivă tip vechiu „Călugăreni” și gara *Filaret*, cea mai veche gară a *Bucureștilor*. Marca de 12 lei reprezintă un automotor modern trecând peste un pod metalic iar cea de 15 lei perspectiva Palatului administrativ C.F.R.

Execuția acestor timbre a fost făcută într'o admirabilă armonie de culori, ele fiind destinate să îmbogățească colecția filateliștilor amatori, cari s'au grăbit să isprăvească întreg stocul chiar din primele ore dela apariție.



Casa culturală C.F.R.



Personalul Căilor Ferate atât de numeros are pe lângă nenumăratele datorii de împlinit, tot atâtea nevoi.

Atență în fiecare moment de a-i îmbunătăți situația, Cassa Muncii C.F.R. ocrotește și ajută acest personal, oferindu-i asistență medicală, un cămin confortabil și educarea în școli speciale a tinerelor vlăstare.



HENRI VOGTBERG
Director general O.A.P. C.F.R.

Este tuturor cunoscută organizarea Casei Muncii C.F.R., instituție isvorită din nevoia vremurilor de după război, când elementul ceferist atât de muncit și chinuit în acea epocă, își ducea cu greu existența din pricina salariilor mici și a traiului scump. Neputându-se majora salariile, s'a înființat atunci, sub înaltul patronaj al Reginei Maria,—Casa Muncii C.F.R., unde ceferistul a putut să-și găsească atât sprijinul moral cât și cel material. Cât a fost de oportună crearea acestei instituții o dovedește dezvoltarea la care a ajuns azi, numai după 20 ani de funcționare. Sanatoriile, spitalele, policlinicele, dispensarele, pavilioanele de locuit, casa de credit, casa de pensiuni, școalele, căminele, orfelinatele, etc., sunt atâtea realizări cari îi justi-

fică scopul și corespund vastului ei program de activitate.

Nu vom face o descriere amănunțită a organizării Casei Muncii C.F.R. și nici nu vom analiza în amănunt toate realizările ei.

Vom preciza însă că astăzi instituția are în tot cuprinsul țării un parc imobiliar în valoare de peste două miliarde lei și că dă întregului personal ceferist, pensionarilor C.F.R. precum și familiilor lor, o largă asistență în toate domeniile.

E suficient să-și arunce cineva o privire asupra tabelelor statistice reprezentând activitatea anului 1938/1939, ca să-și dea foarte ușor seama de ce este, ce are și ce face Casa Muncii C.F.R.

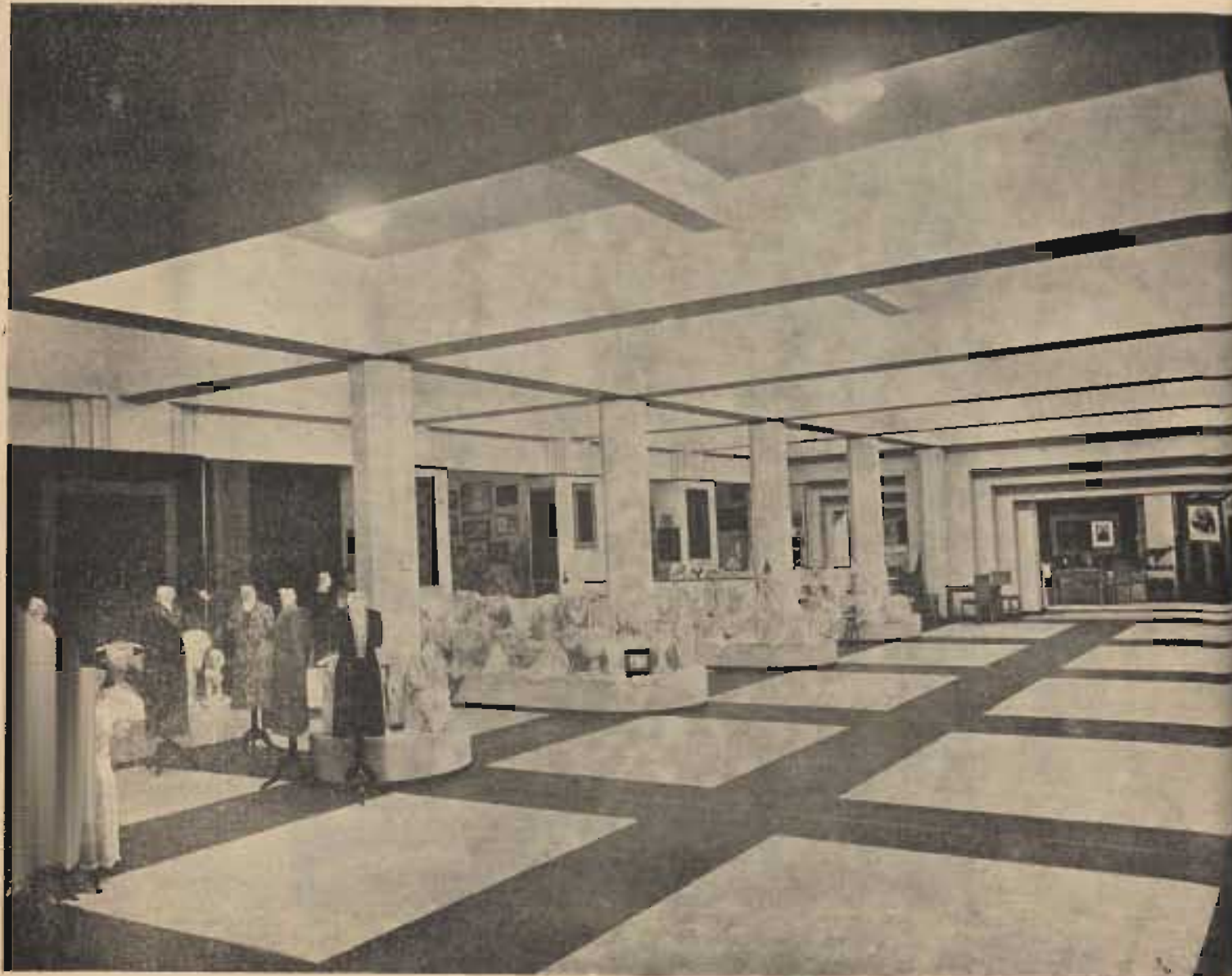
Iată, de pildă, în domeniul asistenței medicale, opera înfăptuită de instituție în decursul anului 1938-1939:

Așezăminte proprii

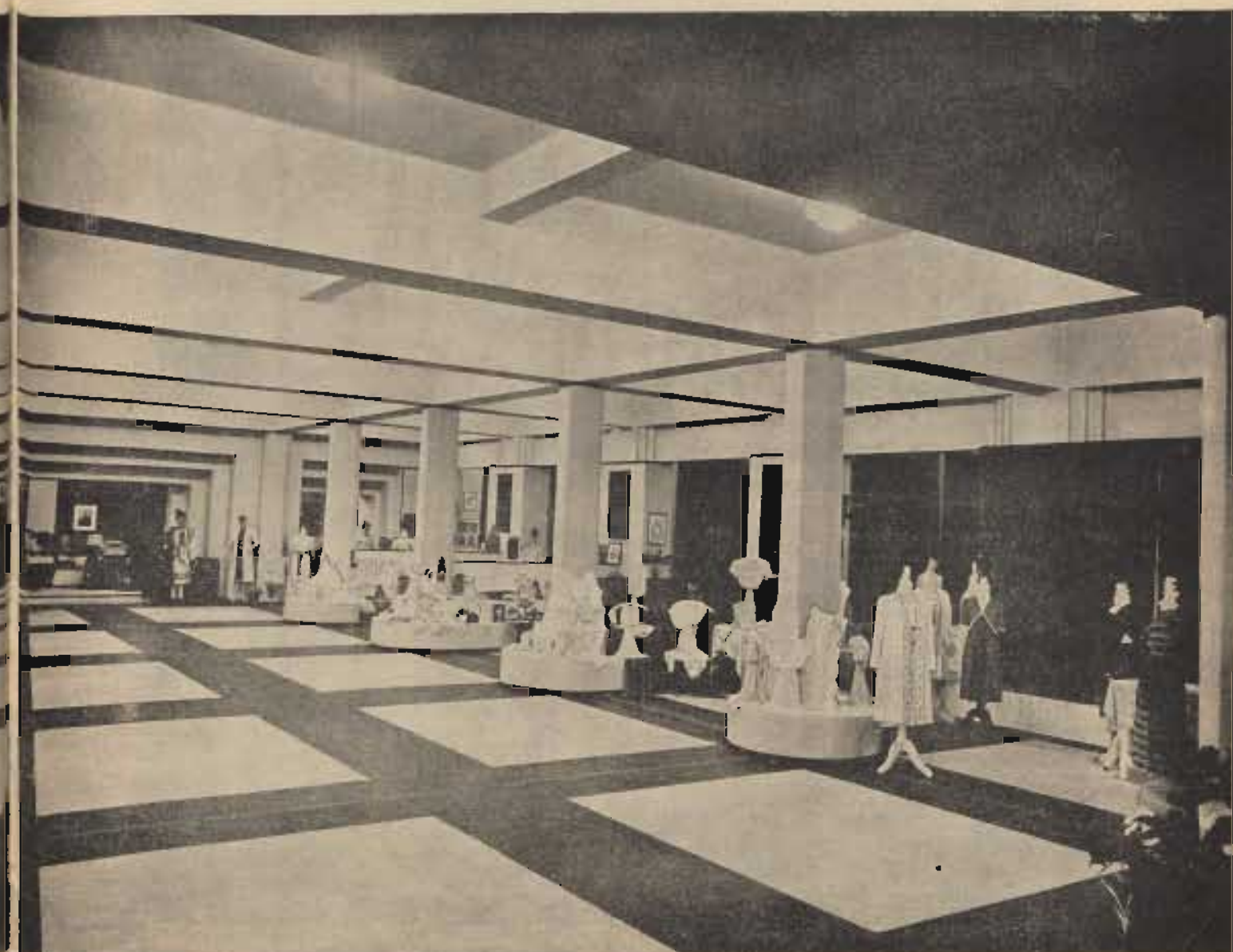
4 spitale 380 paturi, internări 7 630 anual
 1 maternitate 100 paturi, internări 1 491 anual
 1 sanatori T.B.C. 130 paturi, internări 600 anual
 8 sanatorii balneare 525 paturi, cu efectiv de 1 700 coloniști pe sezon.
 4 colonii de copii 900 paturi, cu efectiv de 1 800 copii pe sezon.
 8 policlinici 67 secțiuni, consultații 563 131 anual
 10 farmacii, cu rețete executate de lei: 1 960 000 anual
 1 depozit central, cu medicamente de lei 40 000 000 anual.
 1 laborator de preparate galenice cu producție de lei 12 000 000 anual.
 1 laborator chimico-tehnologic cu analize efectuate 6 500 anual.

Așezăminte în convenție

434 clinici, spitale, ospicii publice și particulare în toată țara, 20 215 internări	lei 16 993 826
14 sanatorii și spitale de tuberculoză 3 882 internări 97 371 zile pe an	13 341 596
2 sanat. de tuberculoză osoasă 367 internări 12 471 zile pe an	2 416 508
3 preventorii 1 106 internări 33 180 zile pe an	3 991 325
2 sanatorii pentru cură hidrominerală 810 internări 30 zile fiecare	1 725 125
1 leagăn pentru copii orfani 20 internări	224 120
10 laboratorii de analize și radio-electrologie 3 484 examinări anual	937 684
125 farmacii particulare în toată țara rețete achitate pentru personalul C. F. R.	975 000



Vederea generală a standului



central O.A.P. C.F.R.

În luna Octombrie 1930, pentru a putea pune la dispoziția ocrotiților ei împrumuturi lesnicioase, Casa Muncii C.F.R. a înființat un Ser-

viciu de credit, ale cărui operațiuni se văd în tabloul de mai jos.

E de subliniat că în nouă ani de existență, a-



Direcțiunea Generală O.A.P. C.F.R.: școala primară din Piatra-Olt



*Dr. Eugen Andronescu
Subdirector General*



*Ioun Tomescu, Inginer Inspector General
Director Technic*



Alezandru Devechi, Directorul Asistenței

cest serviciu a satisfăcut peste 200 000 de cereri și a acordat împrumuturi în valoare totală de aproape două miliarde lei.

În domeniul construcțiilor de tot felul, instituția a desfășurat în decursul scurtei ei existențe, o activitate ale cărei proporții se

		<i>Imprumuturi uzuale</i>		<i>Imprumuturi hipotecare</i>		<i>TOTAL GENERAL</i>	
1 Oct. 1930-31	Dec. 1931	21 062 cereri	181 637 212 lei	3 cereri	666 000 lei	21 065 cereri	182 303 212 lei
1 Ian. 1932-31	Mart. 1933	33 769 "	301 241 871 "	90 "	10 863 750 "	33 859 "	312 105 621 "
1 Apr. 1933-31	" 1934	22 995 "	200 453 850 "	139 "	13 251 836 "	23 134 "	213 705 686 "
1 Apr. 1934-31	" 1935	9 649 "	75 385 540 "	176 "	14 588 559 "	9 825 "	89 974 149 "
1 Apr. 1935-31	" 1936	20 236 "	198 603 831 "	204 "	15 405 442 "	20 440 "	214 009 273 "
1 Apr. 1936-31	" 1937	28 720 "	217 794 390 "	209 "	23 833 734 "	28 929 "	241 628 124 "
1 Apr. 1937-31	" 1938	30 998 "	249 767 274 "	230 "	32 915 550 "	31 226 "	282 682 824 "
1 Apr. 1938-31	" 1939	30 016 "	309 768 581 "	102 "	24 154 028 "	30 118 "	333 922 609 "
1 Apr. 1939-31	Mai 1939	6 020 "	51 795 756 "	21 "	2 643 053 "	6 041 "	54 438 809 "
		1 786 448 355 lei		1 174 cereri 138 321 952 lei		204 637 cer. 1 924 770 307 lei	

Instituția are și un serviciu de pensii pentru personalul ceferist care nu face parte din Casa generală de pensuni a Statului și plătește astăzi unui număr de 25 831 pensionari o sumă anuală de 581 000 000 lei.

E interesant de urmărit evoluția în număr și sumă a pensionarilor și a pensiilor achitate; de aceea prezentăm mai jos statistica ultimilor zece ani:

Exerc.	1929	9 893 pensionari	76 646 708 lei
"	1930	12 018 "	233 371 724 "
"	1931	15 838 "	291 793 954 "
"	1932	18 108 "	471 097 809 "
"	1933	19 774 "	450 319 117 "
"	1934	21 177 "	494 642 932 "
"	1935	22 429 "	496 948 036 "
"	1936	22 901 "	512 784 700 "
"	1937	24 011 "	537 330 639 "
"	1938	25 304 "	560 181 543 "
"	1939	25 381 "	581 000 000 "

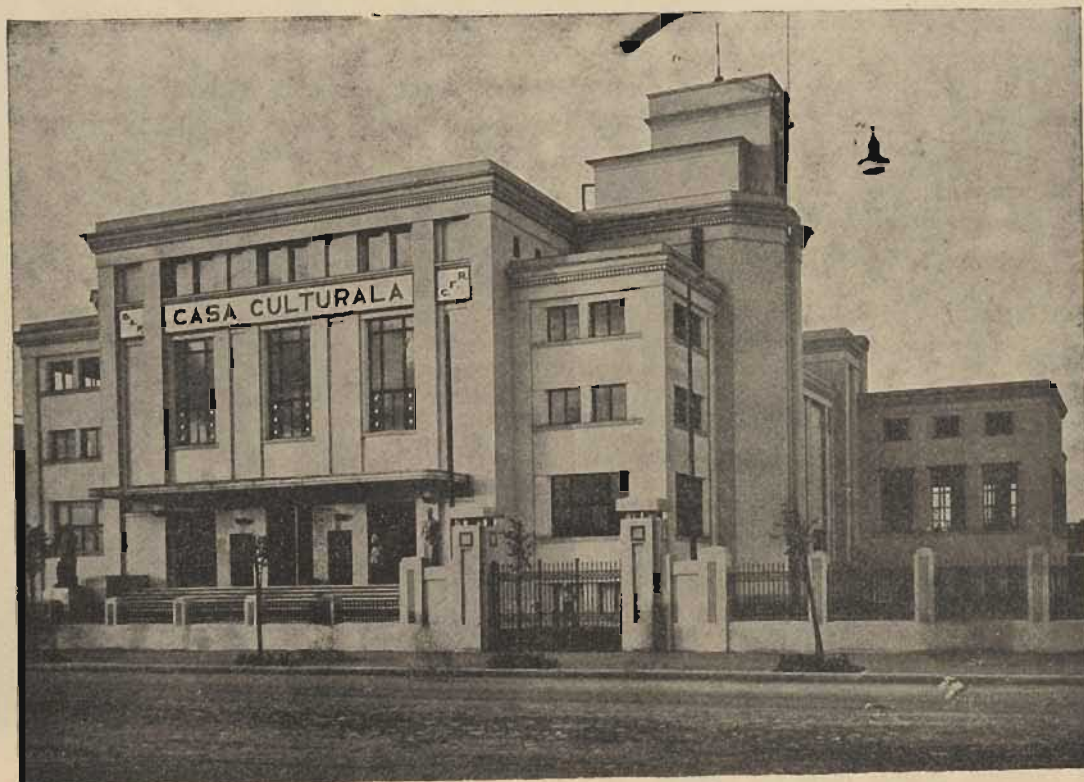
pot vedea în următorul tablou recapitulativ:

Imobile pentru asistența socială

Clădirea centrală	lei	44 208 109
Administrația Cartierelor	"	2 798 778
Locuințe individuale	"	1 105 204 097
Pavilioane colective	"	259 948 209
Dormitoare	"	60 990 635
Băi	"	10 924 249

Imobile pentru asistența medicală.

Spitale	lei	181 544 487
Farmacii	"	17 088 016
Maternitate	"	18 577 883
Policlinici	"	26 470 000
Sanatorii	"	41 690 736
Colonii de vară	"	5 883 040



Direcțiunea Generală O.A.P. C.F.R.: Casa culturală a personalului (șoseaua Giulești)



Dirrecțiunea Generală O.A.P. C.F.R.: Casa culturală a personalului C.F.R.

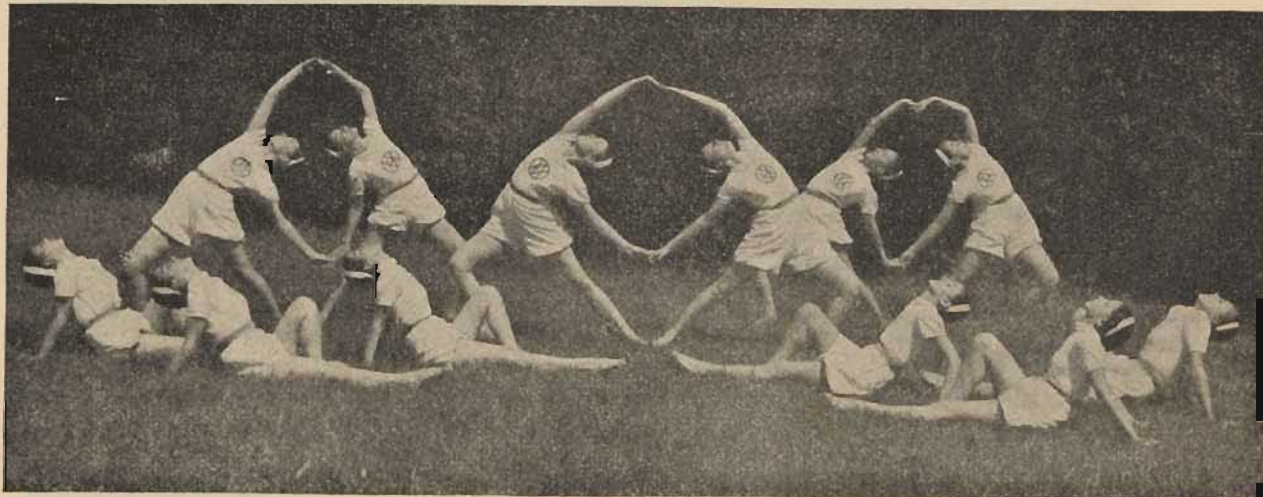
Imobile pentru asistența culturală și religioasă:

Biserici	lei	26 442 152
Licee	"	16 860 318
Orfelinate	"	40 641 568
Școli primare	"	57 194 513
Cămine	"	65 432 917
Case culturale	"	42 976 724
<i>Valoarea averii imobiliare</i>	lei	2 024 876 531

Dacă atenția totală este concentrată asupra traiului, ceferistului, nu se nesocotește însă nici

latura culturală, hrana sufletească ce i se oferă atât adultului prin cămine culturale, biblioteci, șezători, cât mai ales tineretului — prin școli, cămine, orfelinate. Școlile Casei Muncii sunt considerate de acei cari le vizitează drept școli model, — așa sunt de bine înzestrate și sănătos îndrumate, având un personal didactic selecționat din elemente de valoare.

Grija mare a Casei Muncii este formarea ti-



Dirrecțiunea Generală O.A.P. C.F.R.: exerciții de gimnastică ritmică executate de elevele liceului „Aurel Vlaicu” din București



*Diracțiunea Generală O. A. P. C. F. R. :
biserica din Lipnic*



Diracțiunea Generală O.A.P. C.F.R.: pavilionul de locuințe C.F.R. din Pașcani

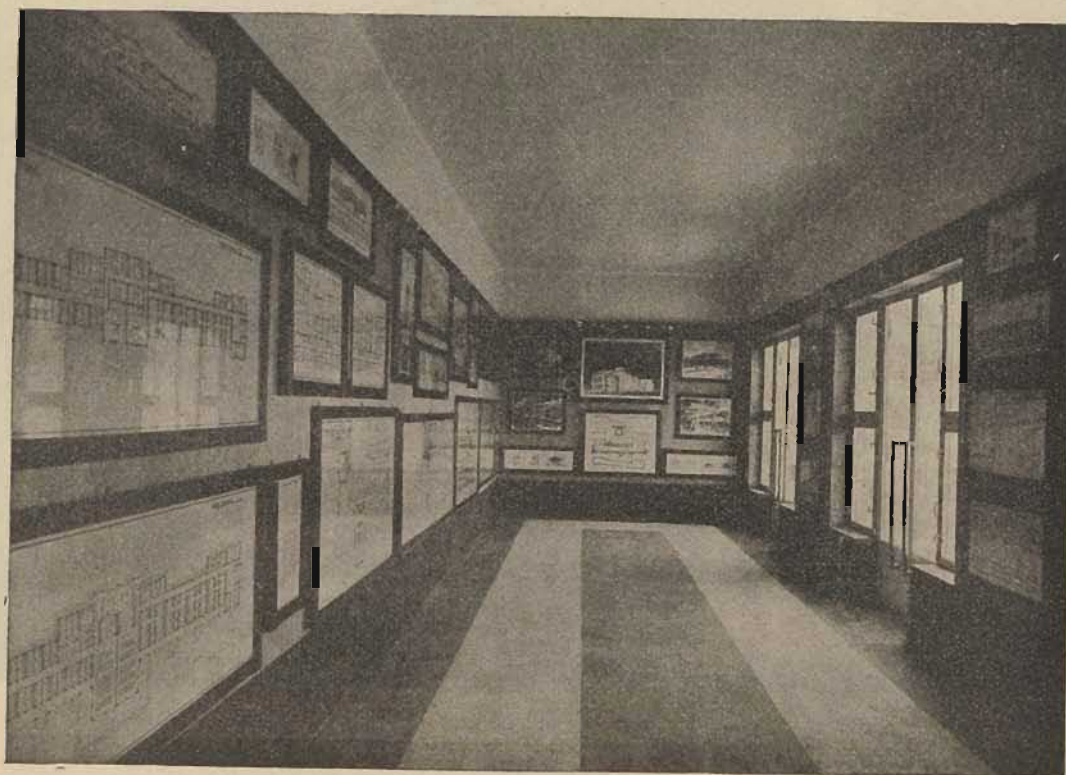


Direcțiunea Generală O.A.P. C.F.R.: exerciții de gimnastică ritmică executate de elevele liceului „Aurel Vlaicu” din București

neretului ceferist astfel ca el să corespundă vremurilor actuale, integrându-l în societate ca un element disciplinat, de ordine și muncă, devotat Tronului și Țării.

Astfel se explică de ce, atunci când Straja Țării s'a adresat școalei pentru formarea comandanților ei, personalul didactic din școlile Casei Muncii a pornit fără nicio ezitare, în pu-

terea iernii, la cursurile dela *Breaza*. Intorși la școlile lor, înflăcărați de mișcarea aceasta tinerescă, înviorați de principiile viguroase pe care se sprijină Străjeria, au început serios să lucreze, reușind fiecare în timpul cel mai scurt să-și inițieze stolul și să infiltreze fiecărui copil mândria de a fi străjer.



Direcțiunea Generală O.A.P. C.F.R.: planuri, schițe și fotografii ale construcțiilor realizate.



Direcțiunea Generală O.A.P. C.F.R.: exerciții de gimnastică ritmică executate de elevele liceului „Aurel Vlaicu” din București

8000 de străjeri și străjere, cu comandanții lor, formează armata albă ceferistă a Casei Muncii C. F. R. care, lucrând sub ordinele și directivele Străjii Țării, este oricând gata la datorie.

O latură cu totul principală în asistența culturală a Casei Muncii este pregătirea copilăretului pentru viață.

Rolul Casei Muncii nu se termină când copilul a pășit pragul unui ciclu școlar ci, putem spune că atunci începe adevărata asistență culturală. Copilul este urmărit dincolo de școala primară, dincolo de liceu sau altă școală secundară, dincolo de universitate, până atunci când a pus stăpânire pe viață, când fără nici o teamă se poate conduce singur, câștigându-și în mod onest existența.

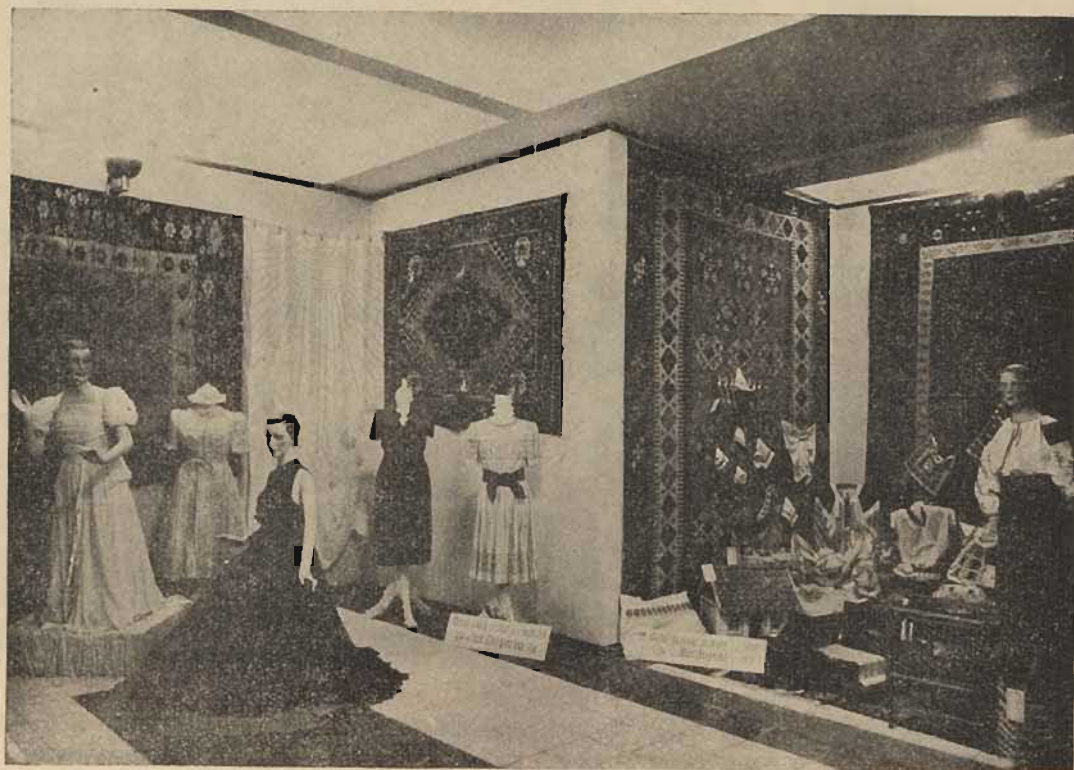
În rândurile ce urmează vom arăta cum înțelege Casa Muncii să educe, să instruiască și să orienteze pe copiii ce-i sunt încredințați.

Vom lămuri pregătirea orfanilor, acolo unde Casa Muncii își are un rol și mai greu, acela de a înlocui însăși familia. În orfelinatul dela *Turnu Roșu* funcționează o școală primară cu 7 clase unde cei 300 de orfani, toți băeți, își încep pregătirea școlară. Pelângă ultimele trei clase sunt înființate ateliere de lucru manual, tâmplărie, fierărie, croitorie, cismărie, fiecare sub condu-

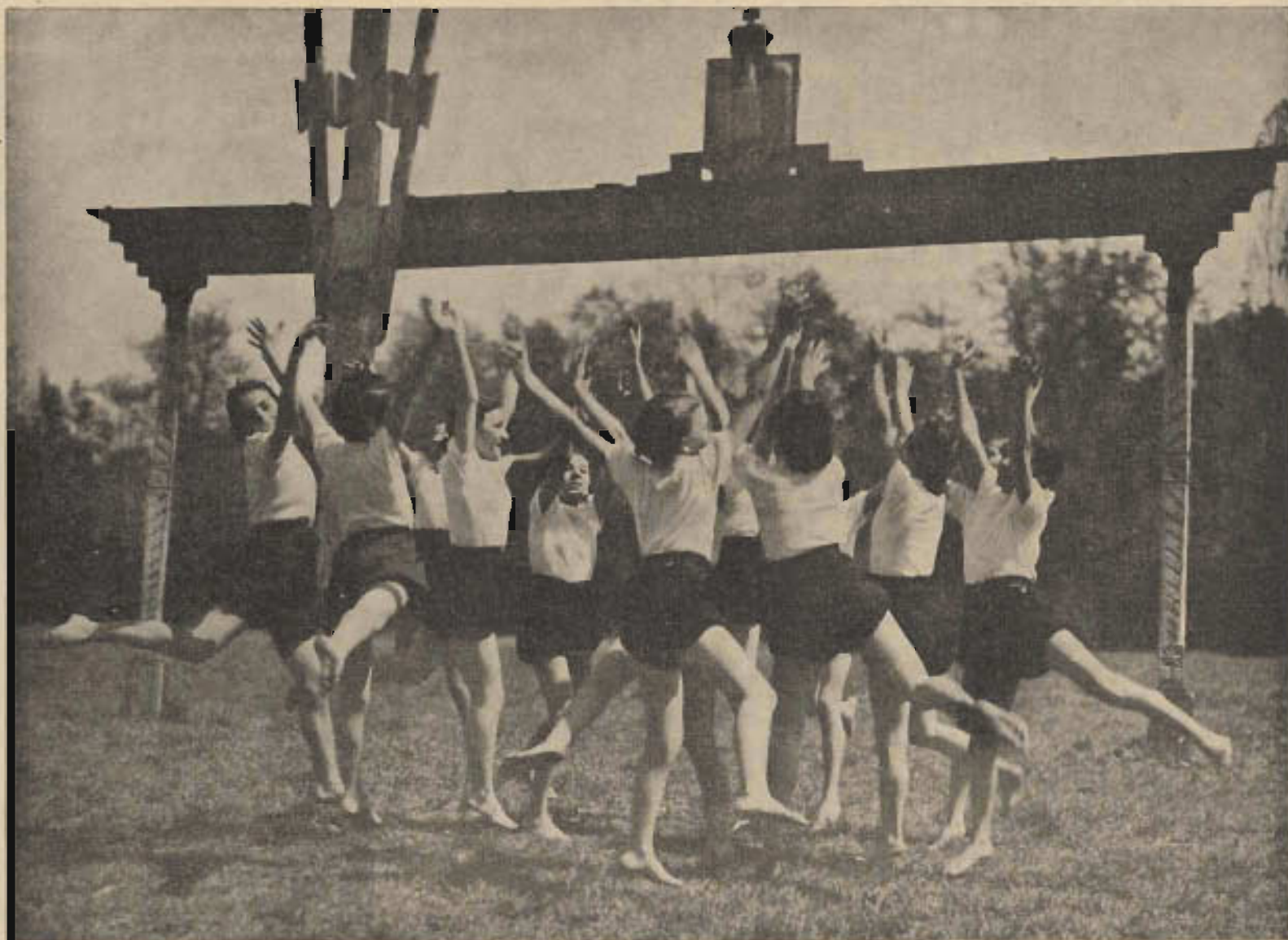
cerea maestrului de specialitate, unde copiii își lucrează în orele destinate acestui atelier articolele de care au nevoie în orfelinat. La terminarea cursului primar se face selecția acestor copii după aptitudini și ca o consecință orientarea lor către îndeletnicirile pentru care au arătat preferință. Astfel, cei cu dispozițiuni spre latura teoretică (și sunt mai puțini din aceștia) sunt trimiși la școlile teoretice ca: școale normale, comerciale, industriale, de aviație; majoritatea însă sunt îndrumați către meserii, cei mai viguroși în atelierele C.F.R., ceilalți în diferite ateliere practice.

La terminarea celor patru ani de ucenicie — aceștia din urmă sunt întrebuințați la serviciul de întreținere al pavilioanelor ce le are Casa Muncii răspândite pe tot cuprinsul țării.

Cei din școlile normale și comerciale sunt preferați la ocuparea posturilor de învățători în școlile Casei Muncii sau de contabili la diferite unități ale Instituției. În felul acesta toți cei care muncesc sunt utilizați, câștigându-și singuri existența.



Direcțiunea Generală O.A.P. C.F.R.: lucrări executate de elevele stolurilor extra-școlare



Direcțiunea Generală O.A.P. C.F.R.: exerciții de gimnastică ritmică executate de elevete liceului „Aurel Vlaicu” București.



Dirrecțiunea Generală O.A.P. C.F.R.: lucrări executate de stolurile școalelor primare de fete Piatra-Olt și Orșova.

În general toți copiii primesc, începând din clasa a 5-a primară, în aceste școli și în atelierelor funcționând pelângă ele, îndrumări spre munca manuală, inculcându-li-se dragostea pentru o meserie sau pentru îndeletnicirile practice. Astfel de ateliere funcționează pe lângă Gimnaziile *Lipnic* și *Pașcani*, pelângă școala primară *București nr. 40* și *Lipnic, Soroca, Vasile Lupu, P. Olt, Orșova* și *Simeria*.

Îndrumarea fetelor fiece de ceferiști

Două idei călăuzesc opera de educare și instrucție a tinerelor fete:

- a) pregătirea lor pentru a deveni destoinice gospodine;
- b) formarea lor pentru o profesiune, spre a-și putea câștiga singure și onest existența, când viața le-ar cere aceasta.

Modul cum este organizat orfelinatul C.F.R. *Burdujeni*, exemplifică aceste principii educative.

Orfelinatul funcționează cu două cicluri de școală: școala primară și gimnaziul industrial. După ce absolvă cursul primar, orfanele cu vâ-

dită însușire spre latura teoretică sunt îndrumate către școalele normale, unde sunt pregătite pentru cariera de învățătoare. La terminarea școalei sunt utilizate, atunci când sunt locuri libere, în școalele instituției. Cele mai multe însă trec în gimnaziul industrial, unde afară de pregătirea teoretică, deprind trei specialități: rufăria, croitoria și țesutul; li se dau apoi îndrumări de gospodărie și de economie casnică, elevele luând parte în orele prevăzute cursului de gospodărie, sub îndrumarea maestrelor, la lucrările practice ale internatului ca: prepararea hranei, serviciul mesei, curățenia camerelor unde locuiesc, spălătul rufăriei, îngrijirea bolnavilor și supravegherea copiilor.

La terminarea gimnaziului industrial se face o a doua selecție. Acele din eleve care pot să străbată mai departe drumul școalei, sunt trecute în licee industriale, unde sunt ținute ca bursiere. Sunt astfel eleve bursiere la liceul industrial „*Tudosca Doamna*“, „*Protopopul Tudor*“, „*Aziul Elena Doamna*“, „*Reuniunea Femeilor Ortodoxe*“. Celelalte care au înclinări numai spre meserie, sunt trecute în căminul de fete din *Chișinău*, alt institut creat pentru a



Direcțiunea Generală O.A.P. C.F.R.: exerciții de gimnastică ritmică executate de elevele liceului „Aurel Vlaicu” București

completa formarea tinerelor fete. Acest cămin are un rol mai larg, el nu este destinat numai orfanelor, ci tuturor fiicelor de ceferiști, dacă dau dovadă că sunt elemente bune și merită să fie sprijinite.

Astfel, sunt primite aci, pelângă elevele care urmează cursurile vreunei școale secundare sau normale și fetele ce doresc să urmeze o meserie. Pentru aceasta le stă la dispoziție un atelier cu trei secțiuni: croitorie, rufărie și țesătorie, conduse de maestre de specialitate. În aceste ateliere, ca și în acela dela *Burdujeni*, se primesc

lui o atmosferă caldă și plăcută, în locul rigidității și severității caracteristice altor internate.

Elevele trăesc aci într'o atmosferă familială; supravegherea se manifestă în așa fel încât, deși se face cu toată seriozitatea, pare totuși cu lasă copilul liber să se conducă. Pentru a li se completa educația, elevele sunt duse în orele libere la biserică, muzee, conferințe, teatru și serbări.

Insistăm asupra atelierelor, fiindcă ele sunt destinate exclusiv fetelor cari doresc să îmbrățișeze o meserie. Astfel absolventele liceelor in-



Direcțiunea Generală O.A.P. C.F.R.; lucrări executate de staturile școalelor primare și al gimnaziului din Lîpnic.

comenzi ce se execută în condițiuni remarcabile, ceea ce face ca atelierele să fie mult cercetate de lumea particulară. Lucrându-se în ateliere 8 ore pe zi, — practicantele primesc 50% din costul manoperei la comanda ce o execută, iar beneficiul este depus pe numele elevei la Casa de Economie și i se dă la terminarea practicii. Suma strânsă formează un prim capital care-i servește tinerei fete să-și deschidă un atelier propriu.

La dispozițiunea acestor copile stă un internat model, înzestrat cu tot confortul și mobilierul modern organizat după normele internatelor din *Elveția*, păstrând astfel în interiorul

dustriale urmează acolo, în cele trei secții ale atelierelor, anii de practică, fiindcă atelierele sunt recunoscute de Ministerul Educației Naționale și aprobate ca ateliere de practică. Celelalte practicante cu o pregătire inferioară obțin după trei ani, ceruți de Ministerul Muncii, brevetul de lucrătoare sau de maestre ce le va servi să poată deschide pe cont propriu ateliere, sau să lucreze în alte ateliere. Atelierele deci sunt recunoscute și de Ministerul Muncii răspunzând condițiilor cerute de Inspectoratele respective, adică la finele fiecărui an, absolventele dau un examen, în fața unei comisii din care face parte și un delegat al Ministerului Muncii.



Diracțiunea Generală O.A.P. C.F.R.

Sus: lucrări expuse de liceul de fete „Aurel Vlaicu” și stolurile școalelor primare „Simeria”, „Reni” și „București”.

Jos: lucrări executate de stolul gimnaziului Pașcani și al școalelor primare „Simeria” și „Titu”.

Aproape toate practicantele și-au deschis ateliere pe cont propriu, cu rezultate foarte bune. Aceste practicante, în special orfanele, sunt ajutate la deschiderea atelierelor, procurându-li-se articolele necesare, în special mașina de cusut, manechine și celelalte obiecte trebuitoare unui atelier.

În timpul cât durează anii de practică, elevele sunt obișnuite și cu lucrările menajului, făcând practică la bucătărie, sufragerie, spălătorie. Li se dau apoi noțiuni de creșterea copiilor, igienă, de asistență medicală.

de 7 ani în orfelinatul *Burdujeni* și apoi până la 24 ani în căminul *Chișinău*, deci până la o epocă la care se poate conduce singură,—Casa Muncii mai are organizate pentru pregătirea profesională a tinerelor fete un gimnaziu industrial la *Pașcani* precum și diferite ateliere pe lângă școlile primare și chiar cele secundare. Școli ca nr. 40 fete *București*, *Simeria*, *Bălți*, *Lipnic*, *Basarabeasca*, *P. Olt*, *Reni*, *Pașcani*, au pelângă ele diferite ateliere de lucru manual în care elevele cl. V, VI, VII, deprind a-și executa singure îm-



Direcțiunea Generală O.A.P. C.F.R.: lucrări executate de stohul gimnaziului industrial Pașcani

Cine le-a văzut la vreo serbare, în frumoase costume naționale, interpretând desăvârșit arii naționale sau jocuri românești, poate aprecia ce desăvârșită operă social-culturală înfăptuește Casa Muncii C.F.R. la Chișinău, în inima Basarabiei.

De asemenea căminul este organizat străjereste; prin aceasta se completează acea educație integrală care are de scop să desvolte în mod armonios corpul, mintea și sufletul copilului, oferind astfel societății un element viguros și constructiv.

Alături de aceste două instituții, orfelinatul *Burdujeni* și Căminul din *Chișinău*, create pentru a se completa una pe alta,—întrucât copila este întâi crescută și îndrumată de la vârsta

brăcăminte și rufăria necesară, precum și țeșutul covoarelor. Pelângă unele din ele funcționează separat cursuri de gospodărie, elevele fiind inițiate în practica gospodăriei de către maestra de specialitate. Avem astfel de cursuri la liceul „*Aurel Vlaicu*”, gimnaziile din *Pașcani* și *Lipnic*, șc. pr. *București*, șc. pr. *Lipnic*. În celelalte școli unde nu este personal de specialitate, îndrumările se dau de învățătoarea clasei.

În localitățile unde școala posedă teren de lucrări agricole, fetele sunt obligate să lucreze în grădină, fiecare din ele îngrijind de un strat de zarzavat, de flori sau de pomi.

Grădina școlii din *Piatra Olt* poate sta drept pildă pentru acei ce urmăresc activitatea școlilor C.F.R.



Direcțiunea Generală O.A.P. C.F.R.
Sus: lucrări executate de elevii școlilor primare „Bălți”, „Reni”, „Fetești” și „Palas”.
Jos: lucrări executate de elevii gimnaziului Pașcani.

Iată acum și tabloul tuturor școalelor și atelierelor Casei Muncii C.F.R. precum și populația școlară respectivă; atelierelor funcționând pe lângă școale, se înțelege că elevii și elevele sunt aceeași, de aceea nu s'au prevăzut în tablou decât efectivele fiecărei școli.

1 orfelinat de băieți	300 elevi
1 orfelinat de fete	280 eleve
10 școale de copii mici	535 elevi
20 școale primare	4.624 elevi
2 cămine de băieți	222 elevi
1 cămin de fete	110 eleve
1 gimnaziu teoretic de băieți	308 elevi
1 gimnaziu teoretic de fete	135 eleve
2 gimnazii industriale de fete	284 eleve
1 liceu teoretic de băieți	553 elevi
1 liceu teoretic de fete	557 eleve
8 ateliere practice de croitorie	
6 ateliere practice de rufărie	
4 ateliere practice de țesătorie	
8 ateliere practice de tâmplărie	
1 atelier practic de fierărie	
1 atelier practic de cismărie	
1 atelier practic de croitorie bărbătească	
70 așezăminte	7 908 elevi și eleve.

Covoarele, broderiile, rochiile, lenjeria, încălțăminte, mobilele, articolele de menaj, de sport, etc. etc. au stârnit cu drept cuvânt admirația tuturor.

Pentru a da o măsură a calității articolelor expuse, e suficient să menționăm că în standul orfelinatlui *Burdujeni* s'a putut vedea o minunată stemă a țării, brodată cu o artă desăvârșită, lucrare care la expoziția internațională de anul trecut din Paris a fost distinsă cu medalia de aur și diploma de onoare.

Și acum să dăm o raită prin Expoziția Casei Muncii aflată în monumentală clădire a Casei Culturale C.F.R. Această Casă nu este încă terminată. La etaj, în măreața sală de spectacol, se mai aud bocăniturile lucrătorilor și, din loc în loc, mai ies din stâlpii de beton, fiarele încă neacoperite.

Dar parterul este gata și nu numai gata, dar frumos decorat în pânză galbenă, luminoasă.

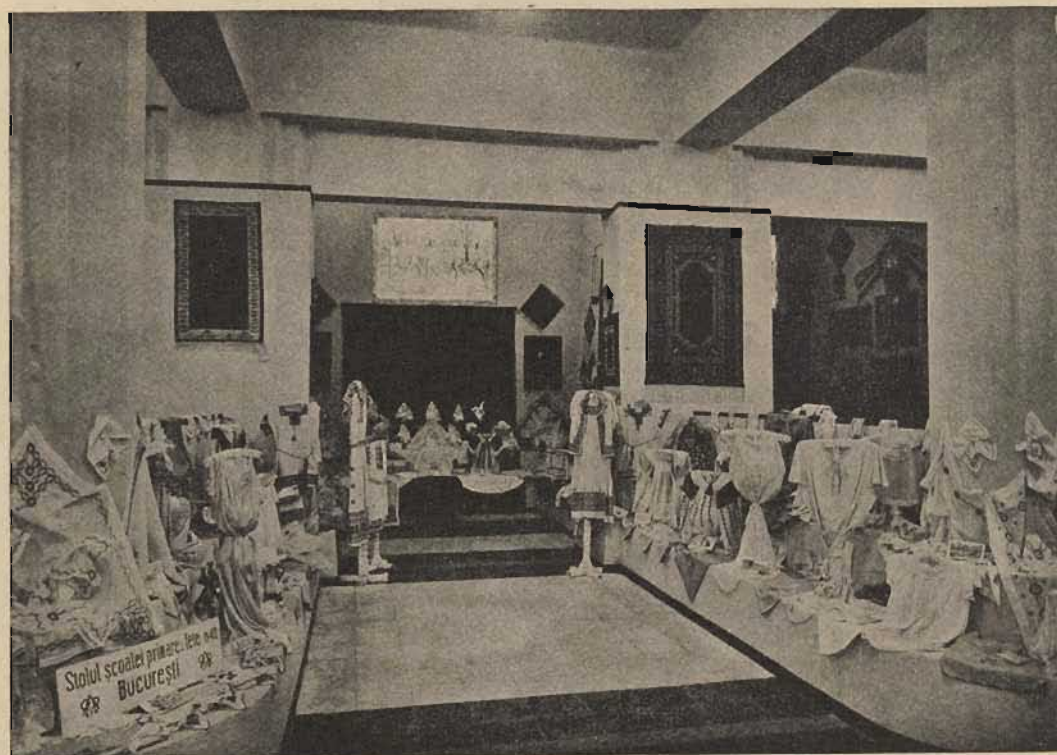
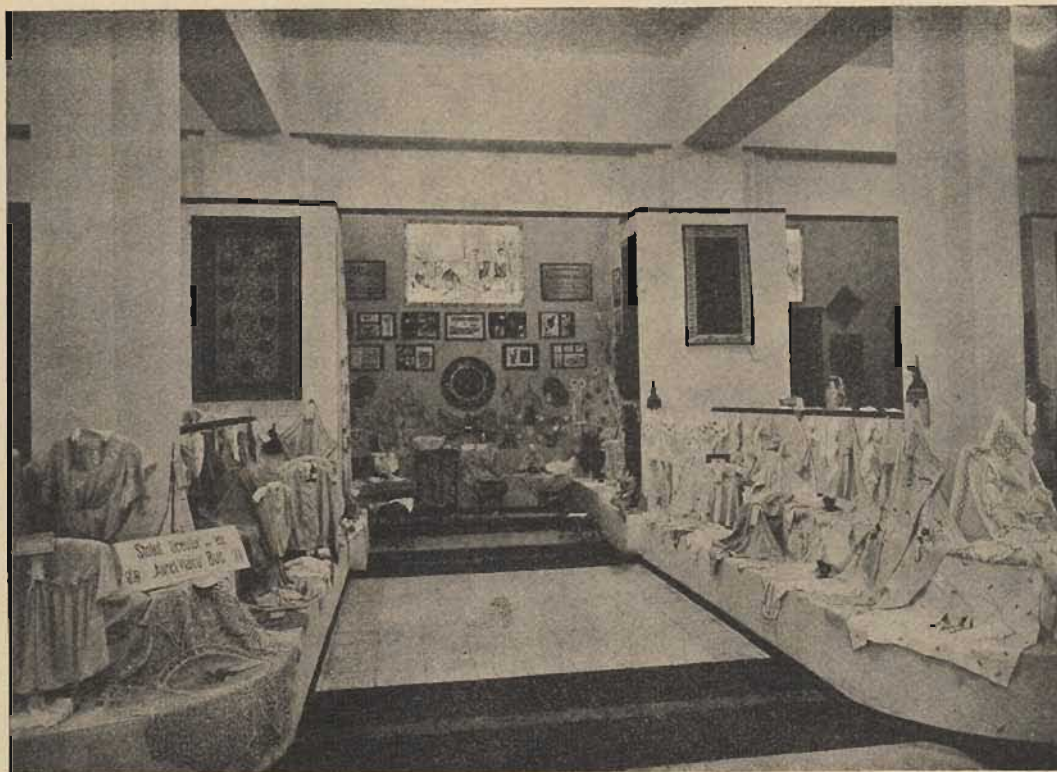


Direcțiunea Generală O.A.P. C.F.R.: orfelinatul de băieți din Turnu-Roșu.

Am insistat asupra asistenței culturale, fiindcă la expoziția Casei Muncii, organizată cu prilejul Ceferiadei 1939, partea largă de contribuție a fost a școalelor.

Cine a vizitat această grandioasă expoziție a putut vedea la ce îndemânare artistică au ajuns harnicii copii ceferiști din școalele Casei Muncii.

Dela intrare aspectul este desăvârșit. Nu-ți vine să crezi că toate acele lucruri, minunat expuse, sunt opera copilașilor, începând cu cei dela 7 ani; te crezi într'o expoziție de mode din *Paris* sau în pavilionul *României* dela *New York* și, fără să vrei, ochii ți se umezesc. Străjeri și străjerițe sunt așezați la fiecare stand. Nu știu ei



Dirrecțiunea Generală O.A.P. C.F.R.

Sus: lucrările executate de elevele Liceului „Aurel Vlaicu”.

Jos: lucrări executate de stolurile școalelor primare Pașcani, Piatra-Olt și Orșova.

să spuie prea multe lucruri, dar prezența lor acolo în cadrul acesta sărbătoresc, plin de tinerete și de voie bună, este ceaice trebuie. Simți omul potrivit la locul convenit și fără să vrei privirea trece dela fotografiile artistice, așezate pe pereți, în care copiii, ca niște zei tineri, cu picioarele goale, cu hainele îmbătate de vânt, fac mișcări sportive pe pajiștele verzi, la străjerii din sală cari nu vorbesc nimic, dar cari îți spun cu ochii: „noi suntem aceia”.

ratele școli din toată țara, întreținute de Casa Muncii C.F.R.

O primă și revelatoare demonstrație a tuturor acestor eforturi continue, întreprinse cu pasiune de selectul corp profesoral care se ocupă cu educarea tinerelor vlăstare ale funcționarilor C.F.R. este reușita expoziție organizată cu ocazia aniversării a 70 ani de activitate feroviară și a Ceferiadei.

În nenumăratele încăperi au expus:



Direcțiunea Generală O.A.P. C.F.R.: grădina de copii București-Grivița

Expoziția Casei de Ocrotirea și Ajutorarea Personalului C.F.R., a fost un mare succes și a întărit și mai mult încrederea pe care ceferiștii și-o pun în această instituție de ajutor a lor și a familiilor lor.

Printre însemnatele opere de asistență construite de Direcțiunea generală pentru ocrotirea și ajutorarea personalului C.F.R., această Casă Culturală C.F.R. este o nouă realizare pentru ridicarea prestigiului funcționarilor C.F.R. Ea răspunde unei chemări de mult simțită și vine astăzi să completeze acest gol.

Construită după un plan rațional, cu vaste și luminoase încăperi, va putea în orice ocazie festivă să concentreze lucrul întreprins în nenumă-

a) Stolul Gimnaziului industrial de fete din orfelinatul *Burdujeni* și Stolul extra-școlar al gimnaziului de fete din *Chișinău*: covoare românești cu motivele caracteristice provinciilor noastre, covoare persane, rochii, bluze, hăinuțe, paltoane, pardesiuri și jachete, rufărie și diferite preparate de gospodărie.

b) Stolul liceelor teoretice de fete și băieți „*Aurel Vlaicu*”: lucrări de cartografie cu atelierele respective, printre care relevăm harta *României* pictată pe lemn indicând așezămintele Casei Muncii; harta *României* în relief, lucrări manuale efectuate de băieți, legătorie de cărți, împletituri (coșuri, perii) diferite unelte de străjerie și gospodărie, aeromodele, lucrări



Direcțiunea Generală O.A.P. C.F.R.

Sus: tabără străjerească formată din elevii orfelimatului Burdujeni.

Jos: atelier de cismărie format din elevii orfelimatului Turnu-Roșu.

manuale efectuate de fete, rufărie, broderie artistică și păpuși, desene, cărți poștale lucrate în peniță, reprezentând momente istorice, peisagii în acuarele, programe, devize străjerești, etc., preparate de ale gospodăriei.

c) Stolurile Gimnaziilor de băieți *Pașcani* și de fete și de băieți din *Lipnic*, expun lucrări în lem-nărie: masă românească cu patru scaune, ladă țărănească sculptată, birou pentru mașini de scris, pupitre, hărți, policioare și unelte, lucrări de mână efectuate de băieți, împletituri pentru sticle, coșuri, aeromodele, lucrări de mână executate de fete, rufărie, croitorie, broderii artistice, desen stilizat, pictură pe vase de pământ, etc.

cu patru scaune, biblioteci, etajere, lucrări de fierărie: sobe de bucătărie, găleți, lopeți, lucrări de croitorie: costume de sport, străjerești militare și lucrări de cismărie: pantofi, ghete, bocanci.

Minunate fotografii sportive decorează pereții.

În celelalte încăperi ale Casei Culturale C.F.R. se găsesc lucrările stolurilor școalelor primare C.F.R.: *Reni, București, (Cuibul Steaua), Pașcani, P. Olt, Orșova, Lipnic, Bălți, Basarabeasca, Simeria, Titu, Fetești, Tg. Ungheni, Palas Constanța, Orășeni, Barboși, Ghilvaci și Oravița.*

Printre realizările acestor școale primare găsim covoare, lucrări de croitorie și rufărie,



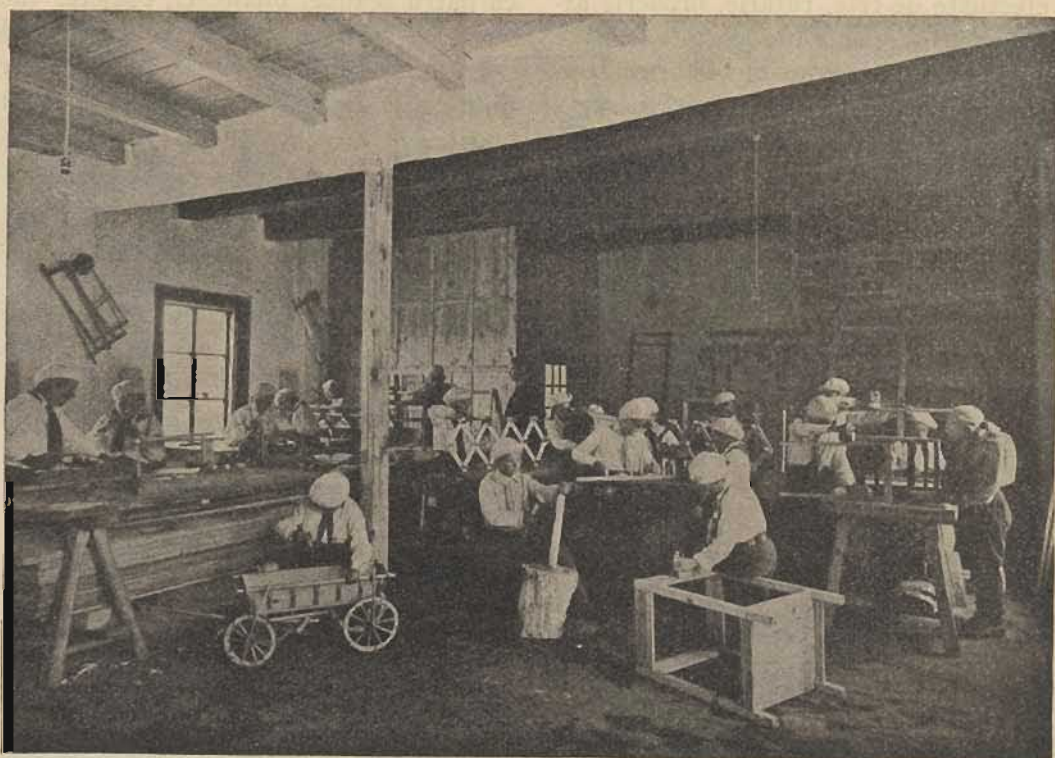
Direcțiunea Generală O.A.P. C.F.R.: spitalul „Principele Mircea”.

d) Stolul Gimnaziului industrial de fete C.F.R. *Pașcani*, fiind înzestrat cu ateliere de croitorie și rufărie de copii, expune o serie de produse a acelor ateliere, precum și desene stilizate și preparate gospodărești, specialitatea fiind cozonacii moldovenesți.

e) Stolul Orfelinatlui de băieți C.F.R. *Turnu Roșu*. Acest orfelinat, care are 220 orfani interni găzduiți în tabăra străjerească din curtea stadionului, expune lucrări de tâmplărie, masă

lucrări în plastilină, traforaj, articole de mobilier, împletituri, sculpturi artistice în lemn, diferite preparate gospodărești, etc., toate vădind gradul superior de îndrumare culturală și educație al școlilor Căilor Ferate Române.

Fotografiile alăturate dau o palidă imagine a lucrărilor, fotografiilor și machetelor din standurile Direcției O.A.P.-C.F.R. expuse în Casa Culturală C.F.R.



*Diracțiunea Generală O.A.P. C.F.R.
 Sus: atelierul depelângă școala primară C.F.R. Lîpnic.
 Jos: apicultură și grădinărie, școala primară C.F.R. Piatra-Olt.*

Toată această expunere, cu tabelele statistice pe cari le cuprinde și cu referințele asupra expoziției organizate în cadrul Ceferiadei 1939, are un îndoit înțeles și face o dublă dovadă: primul înțeles și prima dovadă este că instituția Casei Muncii C.F.R. și-a îndeplinit menirea, realizând în folosul întregii suflări ceferiste o vastă operă de asistență, ale cărei proporții și a cărei importanță nu pot fi negate de nimeni; al doilea înțeles și a doua dovadă este sentimen-

tul de încredere și de siguranță pe care-l are masa ceferistă în această Instituție unică în țara noastră, frumoasele ei realizări de până acum fiind cea mai certă chezășie că la conducerea Casei Muncii C.F.R. nevoile și necazurile personalului ceferist vor fi ascultate și de aci înainte cu aceeași părintească bunăvoință și cu aceeași permanentă grijă de a nu le lăsa nealinate.



Dirrecțiunea Generală O.A.P. C.F.R.: exerciții de gimnastică ritmică executate de elevele liceului „Aurel Vlaicu” București.

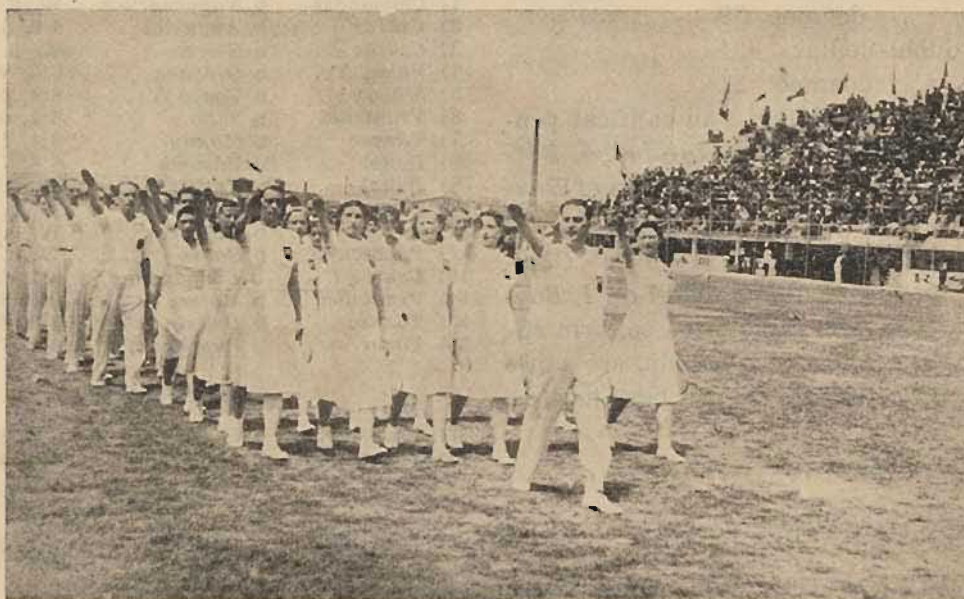
Ceferiada de Tennis

Concursurile Ceferiadei a 8-a.

De opt ani secțiunea centrală de tennis București organizează în fiecare primăvară concursurile Ceferiadei, reușind să întrunească în Capitală pe toți amatorii sportului alb din familia vastă a Căilor noastre ferate.

cari notăm pe T. Grad, Ing. L. Vassu, Tarălungă, Ing. M. Cerban, Ing. D. Demetrescu, Ing. Gherghiescu.

Cea mai bine reprezentată a fost secțiunea din Simeria, pentru perfecționarea căreia d-l Sebeșan depune de ani de zile o muncă intensă.



Defilarea echipelor C.F.R. de tennis.

În acest an concursurile Ceferiadei de tennis ținute în zilele de 8-11 Iunie au fost încadrate în serbările jubileului de 70 ani al Căilor Ferate Române, făcând ca participarea concurenților din provincie să fie foarte numeroasă.

Secțiunea centrală de tennis București a fost reprezentată prin 14 concurenți, printre care d-nele: A. Vranialici, Yvonne Vassu, Z. Orășanu, G. Augustin, C. Văsescu și D. Caton.

Nu mai puțin numeroși au fost concurenții la simplu domni ai secțiunii centrale, printre

reușind într'adevăr să popularizeze sportul alb la Simeria. Din această localitate au participat 15 concurenți, 7 doamne și 8 domni, printre care d-nele: Deitel, Csürös, Makay, și d-nii: Sebeșan, Tumere, Pogal, Dombi, etc.

Din Cluj d-l Angelotti ne-a adus elemente noi, tinere, ca Paulini și Comorovschi, cari pot fi considerați o speranță a tennisului feroviar.

Secțiunea Iași a fost reprezentată prin d-nii: Ing. Ștefan, Ing. Geanău și dr. Bogdan, un abil mânuitor al rachetei, care a reușit să se cali-

fiice pentru finale și să-și adjudece toate probele la care a luat parte.

În total au luat parte 52 concurenți și anume 20 doamne și 32 domni, repartizarea pe secțiuni fiind următoarea:

Secțiunea	Localitate	Concurenți
Centrală	București	12
"	Simeria	18
"	Cluj	8
"	Iași	3
"	Cernăuți	4
"	Oradea	4
"	Arad	1
"	Timișoara	1
"	Galați	1

În cursul celor 5 zile, cât au durat concursurile, s'au jucat în total 75 de matchuri, toate „best of three”, repartizându-se după natura probelor în felul următor:

Proba	Tip	Matchuri
Proba de simplu	domni	34
"	doamne	19
"	dublu domni	11
"	doamne	11

La proba de simplu domni s'au calificat pentru semi-finală d-nii: *Bogdan, Tarălungă, Bărbulescu* și *Vassu*, iar pentru finală numai *Bogdan* și *Bărbulescu*.

Atât matchul de finală cât și cel de „Challenge round” au fost câștigate de d-l dr. *I. Bogdan* dela *Iași*, care, prin rapiditatea sa, prin stilul său de joc și tehnica ce o posedă, are șanse multe să se califice printre cei mai buni jucători din țară.

S'au obținut următoarele rezultate:

Proba de simplu domni

1) Paulini	b Fericeanu	6:1, 6:0
2) Tarălungă	b Sandor	6:0, 6:2
3) Tumere	b Ștefan	6:0, 6:3
4) Cerban	b Komarowski	W. 0.
5) Sebeșan	b Demetrescu	W. 0.
6) Hertzeg	b Paulini	W. 0.
7) Radovici	b Giurea	7:5, 3:6, 6:2
8) Bogdan	b Nonai	6:1, 6:0
9) Bărbulescu	b Onișor	6:0, 6:1
10) Pogal	b Coteanu	6:1, 6:1
11) Pogal	b Zembera	W. 0.
12) Pitea	b Stejariu	6:1, 6:1
13) Zăgănescu	b Stan	W. 0.
14) Geanău	b Orășanu	W. 0.
15) Dombi	b Vasiliu	6:1, 6:3
16) Dombi	b Gherghiescu	W. 0.
17) Vassu L.	b Șerb	W. 0.
18) Tarălungă	b Paulini	6:2, 5:7, 6:3
19) Tumere	b Cerban	7:5, 6:4
20) Sebeșan	b Hertzeg	6:3, 6:1
21) Nonai	b Radovici	7:5, 3:6, 6:3
22) Bogdan	b Nonai	6:1, 6:0
23) Bărbulescu	b Hegedus	6:0, 6:0

24) Pogal	b Pitea	6:3, 3:6, 6:1
25) Zăgănescu	b Geanău	6:0, 6:1
26) Vassu L.	b Dombi	6:2, 6:1
27) Tarălungă	b Tumere	6:0, 6:1
28) Bogdan	b Sebeșan	6:0, 6:1
29) Bărbulescu	b Pogal	6:1, 6:1
30) Vassu L.	b Zăgănescu	6:3, 6:3

Semi-finală

31) Bogdan	b Tarălungă	6:4, 7:5
32) Bărbulescu	b Vassu L.	6:4, 6:3

Finala

33) Bogdan	b Bărbulescu	6:3, 8:6
------------	--------------	----------

Challenge-Round

34) Bogdan	b Grad	5:7, 6:2, 7:5
------------	--------	---------------

Proba de simplu doamne

La proba de simplu doamne, d-ra *Tănase* a dispus în finală de d-na *Vranialici* cu scorul de 6:2, 6:4.

Rezultatele au fost următoarele:

1) Csímandia	b Nappendruck	W. 0.
2) Csűrös	b Augustin	4:6, 6:3, 6:4
3) Csűrös	b Giurea	W. 0.
4) Vassu Yv.	b Orășanu	6:0, W. 0.
5) Makay	b Vassu Yv.	6:4, 6:4
6) Vranialici	b Sabo	6:1, 6:0
7) Tănase	b Makay	6:1, 6:3
8) Deitel	b Vădescu	6:8, 7:5, 6:3
9) Deitel	b Vanga	W. 0.
10) Toma	b Brândușa	W. 0.
11) Toma	b Fleischer	W. 0.
12) Popescu E.	b Caton	W. 0.
13) Csűrös	b Csímandia	6:1, 6:3
14) Vranialici	b Makay	6:1, 6:0
15) Tănase	b Deitel	6:2, 6:2
16) Toma	b Popescu E.	6:1, 7:9, 6:1

Semi-finală

17) Vranialici	b Csűrös	7:5, 6:0
18) Tănase	b Toma	6:0, 6:2

Finala

19) Tănase	b Vranialici	6:2, 6:4
------------	--------------	----------

Proba de dublu domni

Pentru semi-finală s'au calificat perechile:

Vassu L.-Grad
Giurea G.-Pogal
Pitea-Tarălungă
Bărbulescu-Bogdan

Finala a revenit echipei *Bărbulescu-Bogdan*, care a dispus de *L. Vassu-Grad* destul de ușor la scorul de 6:1, 6:1.

S'au obținut rezultatele următoare:

1) Șerb.-Tumere	b Vasiliu-Lachmund	6:3, 6:4
2) Hegedus-Sabo	b Radovici-Coteanu	6:2, 6:2
3) Giurea-Pogal	b Zembera-Stan	6:3, 3:6, 6:2
4) Paulini-Comarowski	b Dombi-Hertzog	6:1, 6:2
5) Vassu L.-Grad	b Șerb.-Tumere	6:2, 6:0
6) Giurea-Pogal	b Hegedus-Sabo	6:4, 8:6
7) Pitea-Tarălungă	b Paulini-Comarowski	6:1, 9:7
8) Bărbulescu-Bogdan	b Nonai-Sandor	6:1, 6:1

Semi-finală

- | | | |
|-----------------------|-------------------|----------|
| 9) Vassu L.-Grad | b Giurea-Pogal | 6:4, 6:2 |
| 10) Bărbulescu-Bogdan | b Pitea-Țărălungă | 6:3, 6:0 |

Finala

- | | | |
|-----------------------|-----------------|----------|
| 11) Bărbulescu-Bogdan | b Vassu L.-Grad | 6:1, 6:1 |
|-----------------------|-----------------|----------|

Proba de dublu mixt

Pentru semi-finale s'au calificat perechile:

Vassu Yv.-Bărbulescu
 Tănase-Pitea
 Vranialici-Vassu
 Deitel-Pogal

Finala a revenit echipei Tănase-Pitea, care a dispus cu greu de perechea Vranialici-Vassu L., după o dispută aprigă și cu scorul de 3:6, 6:3, 6:3.

- | | | |
|------------------------|----------------------|----------|
| 1) Giurea-Țărălungă | b Csürös-Dombi | 6:4, 6:3 |
| 2) Vassu L.-Bărbulescu | b Toma-Sabo | 6:0, 6:4 |
| 3) Csimandia-Herțog | b Popescu-Vasilin | 6:2, 6:3 |
| 4) Makay-Hegedus | b Fleischer-Stejarin | 6:2, 6:2 |
| 5) Tănase-Pitea | b Giurea-Țărălungă | 6:3, 6:0 |
| 6) Vassu L.-Bărbulescu | b Makay-Paulini | 6:4, 6:3 |
| 7) Deitel-Pogal | b Csimandia-Hertzog | 6:1, 6:1 |
| 8) Vranialici-Vassu L. | b Makay-Hegedus | 6:2, 6:0 |

Semi-finală

- | | | |
|----------------------|--------------------|----------|
| 9) Tănase-Pitea | b Vassu-Bărbulescu | 6:1, 6:2 |
| 10) Vranialici-Vassu | b Deitel-Pogal | 6:2, 6:0 |

Finală

- | | | |
|------------------|--------------------|---------------|
| 11) Tănase-Pitea | b Vranialici-Vassu | 3:6, 6:3, 6:3 |
|------------------|--------------------|---------------|

Epuizându-se programul matchurilor, Președintele Secțiunii Centrale de Tennis, d-l Ing. I. Apostolescu a reamintit asistenței sprijinul dat de d-l Director General I. Macovei secțiunii de Tennis aducându-i omagiile tuturor jucătorilor. Apoi D-sa a mulțumit concurenților care au participat la Ceferiada 8-a, una dintre cele mai frumoase emulațiuni sportive ce au avut loc până acum, exprimându-și dorința de a vedea și în anul viitor același entuziasm sportiv și cel puțin același număr de jucători ai sportului alb.

Deasemenea a mulțumit d-lor ing. L. Vasu și Sebeșan pentru bunul aranjament al programului și a desfășurării probelor pe teren, d-lui ing. Metzulescu pentru confecționarea frumoaselor premii, d-lui Marinescu pentru activitatea depusă în gășduirea oaspeților, d-nei Ara Haneck pentru defilarea impecabilă și d-lui Ange-lotti-Chuj pentru credința cu care sprijinește an de an aceste competiții.

Intr'o atmosferă din cele mai senine jucătorii se despart cu regret, pentru a se întoarce la casele lor.

Competiția de football

În programul Ceferiadei s'a prevăzut și o competiție de foot-ball la care urmau să participe echipele căilor ferate ale înțelegerii balcanice.

Direcțiunea generală C.F.R. a donat o cupă frumoasă de argint cu aplicări de aur pentru echipa care va eși învingătoare.

Adresele care s'au făcut către căile ferate grecești, jugoslave și turcești au provocat răspunsuri afirmative dela *Belgrad* și *Ankara*, Direcțiunea dela *Atena* răspunzând că nu poate participa neavând echipă.

I. P. Constantinescu, T. Costinescu și N. Ștefănescu, care a avut în deaproape grijă de cele mai mici amănunte.

Echipa C. F. Turcești și-a anunțat venirea pe ziua de 7 Iunie prin *Giurgiu*, iar echipa C. F. Jugoslave pe ziua de 9 Iunie prin *Jimbolia*. Au întâmpinat pe oaspeți la punctele de frontieră respective d-l Subșef de Serviciu *I. Grigorescu* dela Direcțiunea Mișcării și d-l Șef de divizie *N. Ștefănescu*, dela Direcțiunea Atelierelor.

În după amiaza zilei de 7 Iunie 1939, la so-



Un aspect al matchului de foot-ball dintre echipele Căilor Ferate jugoslave și române.

Pentru o cât mai bună reușită a acestor mat-churi „Comisiunea pentru organizarea ceferiadei” de sub președinția d-lui Subdirector *Vanghele Mișicu* a numit o subcomisiune compusă din d-nii ingineri *Virgil Ionescu, Pompiliu Drocan, G. Rizescu, G. Frimu, Octavian Bovo*, d-nii

sirea trenului 9036 pe peronul gării de nord, echipa C. F. Turcești este primită de d-l Subdirector *V. Mișicu* împreună cu subcomisiunea respectivă, afară de d-nii Ing. *G. Frimu* și *I. P. Constantinescu* cari asistau pe terenul Asociației C.F.R. din București Triaaj la triajul echipei

C.F.R. care urma să dea replica celor două echipe străine.

Fanfara Asociației sportive-culturale C.F.R. *București* intonează imnul național turc, după care d-l subdirector *Mișicu* într-o caldă cuvântare în limba turcă urează echipei și conducătorilor bun venit pe pământul *României*.

Urmează prezentările, apoi oaspeții sunt duși la *Grand Hotel Lafayette* spre a se putea odihni după oboseala unui drum de trei zile dela *Ankara* la *București*, la care s'a adăugat bineînțelese căldura înăbușitoare a anotimpului.

De a doua zi dimineața se începe vizitarea diferitelor monumente, parcuri și grădini din Capitală, inclusiv strandul U.F.S.R., tabăra străjerilor de alături, *Snagovul*, pădurea *Băneasa* și lanțul lacurilor din marginea de Nord a Capitalei împreună cu Luna *Bucureștilor*.

În după amiaza zilei de 9 Iunie cu trenul rapid *Traian* a sosit echipa jugoslavă primită în sunetele marșului jugoslav de către fanfara Asociației C.F.R. *București* și întâmpinată de subcomisiunea respectivă și de o numeroasă delegație de ceferiști, fiind salutată cu câteva cuvinte de bună venire de către d-l inginer *Rizescu*. A fost găzduită la hotel *Paris*.

Cum a doua zi după amiazi are loc primul match, imediat după masa oferită la Tinerimea Română, se ia în discuție următorul Regulament al Cupei întocmit de Subcomisia românească:

Art. 1. — Vor putea lua parte la competițiune numai jucătorii feroviari cari fac parte din cadrele administrațiilor respective ca funcționari, agenți, lucrători sau ucenici și se vor legitima ca atare.

Art. 2. — Matchul se va disputa pe terenul C.F.R. Giulești după Regulamentul Oficial al jocului de football cu derogările dela punctele de mai jos.

Art. 3. — Cupa se câștigă de echipa care realizează un număr mai mare de puncte.

Art. 4. — În caz de match nul în primele 90 minute, să se facă încă două reprize a 15 minute.

Art. 5. — Când și după jucarea celor două reprize a 15 minute matchul se soldează cu rezultat egal, câștigătorul va fi desemnat prin tragere la sorți.

Art. 6. — În prima zi se va disputa un match între două echipe, care vor ieși la sorți ca să joace, iar echipa câștigătoare va juca a doua zi cu a treia echipă.

Art. 7. — În timpul matchului se poate schimba portarul și un jucător, fie în timpul jocului, fie la pauză.

Art. 8. — Arbitrul matchului va putea fi arbitru român internațional, sau dintre personalul de cale ferată al echipei care nu joacă, care însă să fie calificat ca atare de Federația de Foot-ball respectivă.

În ce privește arbitrii de tușă vor fi furnizați câte unul de fiecare din echipele în luptă.

Conducătorii echipei turce, probabil sperând că vor intra în finală, stăruie la punctul 5 ca să se prevadă că dacă la finală echipele fac joc

egal după prelungirea reglementară câștigătorul să nu fie desemnat prin tragere la sorți ci să fie declarat învingător cel care a susținut două matchuri.

Această opinie socotindu-se dreptă se aprobă.

Se procedează apoi la tragerea la sorți a echipelor ce urmează să joace în prima zi.

Cineva despăturează încet biletul: „*Turcia*”.

Se trage al doilea bilet: „*România*”.

Sorții au favorizat pe camarazii jugoslavi, care au de jucat un singur match Duminică 11 Iunie după amiazi cu învingătorul matchului dintre *România* și *Turcia*, care are loc Sâmbătă după amiazi cu începere dela ora 18.

A doua zi, Sâmbătă după amiază, are loc primul match.

Federația de foot-ball, căreia îi cerusem învinițarea și deslegarea arbitrilor necesari, a avut bunavoința să ne răspundă afirmativ, delegând cu arbitrarea primului match pe *d. Iancu Ceauoreanu*.

Se fac prezentările, se oferă buchete de flori, stegulețe.

Ceferiștii români aliniază următoarea echipă:

Portar:	<i>Apostol Justin</i>	dela	Atelierele	<i>Galafi</i>
Fundași:	<i>Wetzer și Marton</i>	dela	Atelierele	<i>Grivița</i>
Mijlocași:	<i>Mihăileșcu</i>	„	„	<i>Galafi</i>
	<i>Rășinaru</i>	„	„	<i>Galafi</i>
	<i>Costea</i>	„	„	<i>Grivița</i>
Înaintași:	<i>Pancov</i>	„	„	<i>Galafi</i>
	<i>Moldoveanu</i>	„	„	<i>Grivița</i>
	<i>Cârjan (Milea)</i>	„	„	<i>Galafi</i>
	<i>Ștefănescu Traian</i>	„	„	<i>Grivița</i>
	<i>Ciomag</i>	„	„	<i>Galafi</i>

Jocul începe iute deoparte și de alta.

Turcii au un joc în câmp și de cap bun. Trag destul de des la poartă, dar fundașii și portarul român se țin bine; portarul mai ales se remarcă prinzând orice i se trage.

Portarul turc la fel.

Prima repriză se termină 0-0.

Cârjan este scos din joc și înlocuit.

În repriza II-a ceferiștii sunt decși să-și adjucece victoria. Un atac condus cu străjnicie și *Ștefănescu* înscrie un goal. Un alt iureș și alt goal.

Spre sfârșit veteranul *Ciomag*, ca să nu-și strice faima, trage pe jos în colțul drept al porții ultimul goal pe care portarul turc n'are putința să-l rețină.

Partida se termină în favoarea ceferiștilor cu 3 : 0.

Semn bun!

— Stai nu te bucura, bodogănește unul, să vedem mâine!

Jugoslavii și-au adus o echipă reprezentativă, luând cei mai buni oameni de prin toate colțurile țării.

Dejunul are loc tot la Tinerimea Română. Toți mănâncă repede și pleacă, colegii turci amărâți că au pierdut, *Români* și *Jugoslavi* cu gândul la jocul de a doua zi, al cărui rezultat și unii și alții îl scontează fiecare în favoarea sa.

A doua zi Duminică la 10,30 jocul fixat între *Români* și *Jugoslavi*. Arbitrul fusese desemnat d-l *Denis Xifando*.

La ora 11 echipele își fac intrarea pe teren. Arbitru d-l *Musaffer Ertug* din delegația turcă, internațional.

Probabil d. *Xifando* a fost oprit de ceva neprevăzut. Schimburi de buchete, drapele, polițe și apoi începe lupta.

Ceferiștii aliniază aceeași echipă ca în prima zi cu excepția că în poartă au pe *Mișu Constantinescu* dela Atelierele *Grivița*, iar la înaintare pe *Bodea (Milea)* dela Atelierele *Galați* în locul lui *Cârjan* iar *Căpușan* dela Divizia F. *Brașov* în locul lui *Ciomag*.

Jugoslavii, foarte vânjoși, intră pe teren și joacă foarte bine.

Pase pe jos, pe sus, toate la om, combinații frumoase.

Ai noștri nu se lasă mai pe jos.

O învălmășeală și *Moldoveanu* înscrie de aproape un goal.

Portarul jugoslav se supără pe fundași și-i mustră. Adevărat că fundașii l-au jenat și poate sunt cauza goalului primit.

Nu trece mult și la un iureș al *Jugoslavilor* *Mișu Constantinescu* iese din poartă ca să parăze intrarea mingii. *Wetzer* deposedează pe *Jugoslavi* de minge și disprețuitor o îndreaptă cu călcâiul în poartă, bineînțeles pierzând din vedere că portarul era ieșit. Mingea negăsind pe nimeni în drum merge până întâlnește plasa și găsind un reazem se odihnește până ce portarul

român, necăjit, o ia, îi dă un picior și o trimite în mijlocul terenului.

Deci ceferiștii marchează pentru *Jugoslavi*. Scorul 1-1. Toată munca până la sfârșitul reprizei ca o echipă sau alta să marcheze nu duce la nici un rezultat.

La reluarea jocului, *Wetzer*, care făcuse jocul colegilor jugoslavi, împinge atacul cât poate, servește în dreapta și în stânga și rezultatul nu întârzie mult: *Ștefănescu*, bine servit înscrie un punct. Deci 2:1 pentru C.F.R.

Toate eforturile colegilor jugoslavi de a reduce scorul n'au nici un efect și matchul se termină cu 2:1 în favoarea noastră.

D-l Director *Mișicu*, înconjurat de numeroși ceferiști înmânează echipei C.F.R. „Cupa” și mulțumește echipelor pentru jocul desfășurat.

Colegii jugoslavi înmânează și ei echipei C.F.R. în amintirea acestei competițiuni o cupă din partea C. F. Jugoslave.

Seara banchet la „Luther” la care participă cele trei echipe cu conducătorii lor.

La sfârșit d-l Inginer *Rizescu* mulțumește oaspeților pentru vizită.

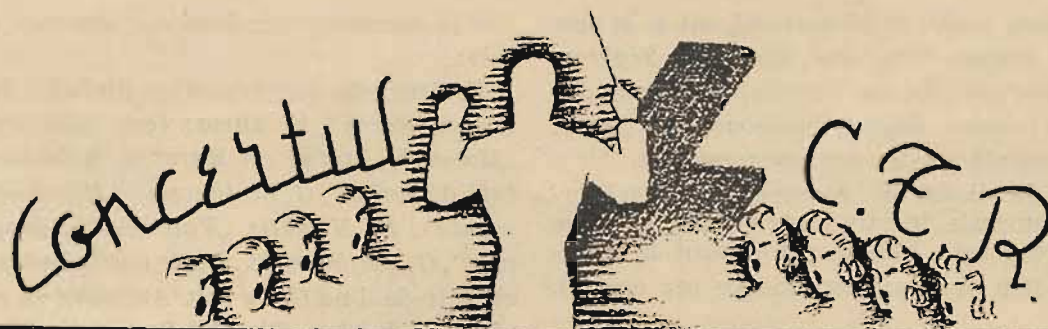
Din partea turcilor răspunde d-l *Asim Eryürek*, inspector la C. F. Turcești, iar din partea jugoslavilor d-l Avocat *Prita*, șef de secție la contenciosul C. F. Jugosave, care într'o foarte însuflețită cuvântare arată însemnătatea legăturilor frățești stabilite între personalul de cale ferată a statelor din înțelegerea balcanică și urează ca această reuniune de astăzi să se repete cât mai des pentru cimentarea acestor legături.

Șampania se servește în „Cupa” din care bea toată masa.

A doua zi, Luni, plecarea. Inapoierea s'a făcut pe mare, prin *Istambul*.

La ora 13,40, cu rapidul, colegii turci pleacă la *Constanța*, iar la ora 18,55 cu acceleratul 103 colegii jugoslavi la *Jimbolia*.

Stând cu ei lângă tren și apoi la ferestrele vagoanelor, când trenul e aproape să pornească, nu ne vine să ne despărțim și tot ni se pare că plecarea lor e o glumă. Absenți, îi petrecem cu privirea până când nu mai vedem decât vagonul de semnal, care și el se estompează în depărtare, încet, încet....



În anul 1925 s'a hotărît înființarea unei secții muzicale și teatrale în Asociația generală sportivă și culturală a personalului C.F.R.

Ea a fost pusă sub președinția d-lui Inginer Inspector general *Alexandru Russ*, care ia parte efectivă în această secție fiind unul din remarcabilii executanți ai orchestrei simfonice C.F.R.

După o activitate intensă de câteva luni, încă din primăvara anului 1926, în sala de mese a atelierelor *București Nord*, s'a dat cu succes

tat către formarea unei orchestre simfonice, care s'a manifestat pentru prima oară cu un festival muzical la Teatrul Național din București în Iunie 1930.

În decursul a nouă ani de existență, această orchestră a avut o ascensiune rapidă grație unei pricepute conduceri și entuziasmului cu care a fost primită de întreaga masă ceferistă. Ea numără azi peste 80 membri activi, în formație completă de orchestră simfonică, fiind con-



Corul C.F.R., în mijloc maestrul Georgescu-Postelnicu.

primul concert coral. Deatunci corurile au evoluat din ce în ce mai mult, producându-se în fața publicului și a masselor ceferiste din țară, la: *București, Brașov, Ploești, Cluj, Petroșani, Giurgiu, Lipnic*, cât și în străinătate în *Germania și Peninsula Balcanică*, obținând succese frumoase.

Corurile odată organizate, atenția s'a îndrep-

crată în rândul bunelor orchestre simfonice din țară.

Scopul acestor grupări corale și orchestrale este propaganda muzicală și, odată cu ea, strângerea legăturilor între colegii ceferiști și familiile lor, precum și cu publicul neceferist. Activitatea de până acum s'a desfășurat printr'o serie de concerte, atât în Capitală la *Ateneul*

Român, Sala Dalles și Liedertafel, cât și în provincie la Brașov, Cluj, Iași, Chișinău, Tighina, Galați, Giurgiu, Bacău, Cernăuți, Focșani, Simeria, Petroșani, Reșița, Timișoara, etc., unde secția muzicală a cules succese crescânde.

Demnă de relevat este compunerea acestei formațiuni muzicale, în care toate gradele erarhice sunt reprezentate, dela lucrători până la directori, armonia muzicală egalând pe cea socială.

Continuând linia activității sale, cu ocazia serbărilor aniversării a 70 ani de existență a Căilor Ferate Române și ale Ceferiadei 1939, secția muzicală și teatrală a dat în seara de Duminică 11 Iunie 1939, la orele 21,30 în sala *Ateneului Român*, un reușit festival muzical.

Marea sală a *Ateneului* a fost neîncăpătoare față cu numărul auditorilor ce au ținut să ia parte la acest festival muzical.

Orchestra simfonică a fost condusă de cunoscutul dirijor bucureștean *Theodor Rogalsky* iar cele două coruri mixte de dnii: *Georgescu Postelnicu* și *Constantin Tisescu*.

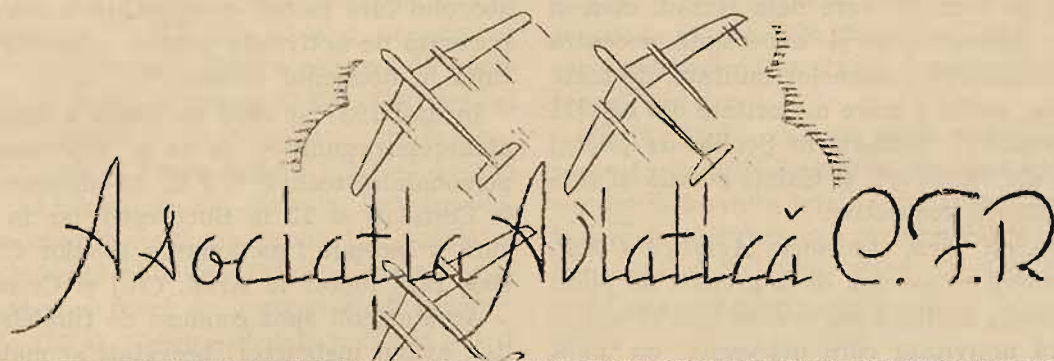
Au dat concursul lor valoros ca soliști apreciații cântăreți: d-na *Gaby Ing. Augustin* și *Const. Teodorian* dela Opera Română.

S'au executat următoarele compoziții muzicale:

E. Caudella (orchestră): Preludiu la opera „*Petru Rareș*”, *G. Dima*: (cor, solo, orchestră) „*Mama lui Ștefan cel Mare*”, *I. Brăiloiu*: „*La o tufă de stejar*”, *G. Ștefănescu*: „*Mândruliță dela munte*”, *E. Mezetti*: „*Vai, bădiță, dragi ne-avem*”, *G. Ștefănescu*: „*Du-te dor la badea'n sân*”, cântate de d-na *Gaby Ing. Augustin* cu acompaniament de pian. *Timotei Popovici*: „*Marsul lui Avram Iancu*”, *Schumann*: „*Popasul țiganilor*”, *D. Brediceanu*: „*Frunză verde cimbrușor*” și „*Hora periniței*”, *Sumschi* „*Veseli*”, cântate de corul A.S.C. C.F.R. dirijat de dl. *Constantin Tisescu*, *I. Scheletti*: „*Ce te legeni codrule*” solo, *T. Teodorescu*: „*Doina*”, *S. Niculescu*: „*Iac'asa*”, *I. Brătianu*: „*Cântec de leagăn*”, *I. Movilă*: „*Brăulețul*”, și „*Joc*”, cântate de corul A.S.C. C.F.R. dirijat de dl. *N. Georgescu Postelnicu*.

Apoi *C. Porumbescu* (cor, solo și orchestră) „*Altarul Mănăstirei Putna*”, solo dl. *C. Teodorian*, *G. Enescu*: (orchestră) „*Poema Română*”.

Publicul select care a asistat la această performanță a apreciat și din acest punct de vedere eforturile făcute de administrația Căilor Ferate Române.



Asociația Aviativă C.F.R.

Slujbașii C.F.R. nu reprezintă numai o masă legată prin interese profesionale ci este în acelaș timp un puternic organism social, în care spiritul de solidaritate națională și iubire de Patrie, se manifestă prin mișcări spontane, profunde și puternice.

M. S. Regele, cu ocazia Ceferiadei 1939, a bine voit a aprecia rezultatele frumoase obținute.

După o serioasă pregătire teoretică în cursul iernii, în luna Aprilie 1939, s'a inaugurat ciclul practic care a fost urmat de 82 elevi piloți la



Defilarea aviatorilor C. F. R.

Una din cele mai frumoase manifestări naționale ale acestui personal, a fost înființarea *Asociației Aviativă C.F.R.* menită a spori prin contribuția membrilor săi și munca personală puterea aripelor românești.

Această asociație, înființată la 14 Iulie 1935 numără astăzi peste 38 000 de membrii a căror cotizații se ridică la circa 4 700 000 lei anual. După o activitate de patru ani, Asociația Aviativă C.F.R. este considerată un factor important pentru dezvoltarea aviației particulare.

București și 69 la Galați. În acelaș timp 116 piloți formați de asociație, în anii precedenți, au început antrenamentul anual cerut de Ministerul Aerului și Marinei. Asociația Aviativă C.F.R. participă deasemenea la toate concursurile sportive, organizate de *Federația Aeronautică Regală a României* pentru piloții de turism și de acrobații.

Un număr mereu crescând de piloți C.F.R. se înscrie în fiecare an cu ajutorul material al asociației în școlile de instructori de sbor și

în școala de perfecționare dela Buzău, unde-și însușește cunoștințele și experiența necesară pentru conducerea avioanelor militare, de toate categoriile; astfel o mare majoritate din cei 211 piloți, gradul II, formați în Școlile de pilotaj C. F. R. din București și Galați posedă și brevetele militare respective.

În decursul verii, *Asociația Aviatică C.F.R.* a luat asupra ei sarcina de a pregăti 36 piloți pentru școala militară de aviație din Tecuci.

Această activitate care depășește cu mult limita unui aero-club sportiv, cere o serioasă organizare tehnică și administrativă, o înzestrare însemnată cu inventar, scule și materiale, precum și un material navigant suficient.

Pentru anul 1939 *Asociația* posedă un parc de

șborului fără motor, ce constituie o ramură importantă de activitate pentru educația tinerețului în domeniul aviației.

În anii 1937 și 1938 asociația a construit în atelierele organizate de ea și sub conducerea personalului tehnic C.F.R. 16 planoare (patru la Cernăuți și 12 la București) iar în anul în curs a început funcționarea școlilor C.F.R. de șbor fără motor la Arad, Cluj și Cernăuți.

Aceste școli sunt conduse de filialele asociației, având instructori brevetați și material de șbor cu toate accesoriile necesare.

Cu toate că aceste școli au brevetat 85 piloți „A” și 17 piloți „B” de șbor fără motor, organizarea și înzestrarea lor se va termina numai în anul 1940.



Avioanele C. F. R.

32 avioane din care patru pentru acrobație, două pentru turism și antrenament iar restul pentru școală.

Avioanele de acrobație au fost achiziționate din donațiile personalului C.F.R., în urma inițiativei asociației „*Nivel-Metru*”.

Celelalte avioane, proprietatea asociației au fost cumpărate din bugetul asociației cu ajutorul *Direcțiunii Generale* și *Ministerului Aerului și Marinei*.

O parte din acest parc a fost format și din avioanele puse la dispoziția școalelor noastre de către *Direcțiunea Aeronauticei Comerciale*.

Formarea și antrenamentul piloților nu reprezintă însă singura activitate a *Asociației Aviotice C.F.R.* care a acordat o atenție deosebită

Programul acestor școli se compune din: cursul teoretic, lucrul în atelierele de construcții și reparația planoarelor și șboruri prin lansarea cu sandow sau auto-motor.

În toate școlile sunt înscriși circa 100 elevi.

Aeromodelismul — această școală primară a aviației — a fost și este energic sprijinită de *Asociația Aviatică C.F.R.* care are înființate 24 de cercuri de aeromodeliști în diferite centre ale Țării și în care activează circa 400 tineri, în cea mai mare parte elevi ai școalelor C.F.R.

Cercurile de aeromodeliști au fost înființate pe lângă Filialele: *Galați* (două cercuri pe lângă atelierele C.F.R. Galați), *Oradea* (două cercuri de aeromodeliști pe lângă atelierele C.F.R. *Oradea*), *Arad* (un cerc pe lângă atelierele C.F.R.

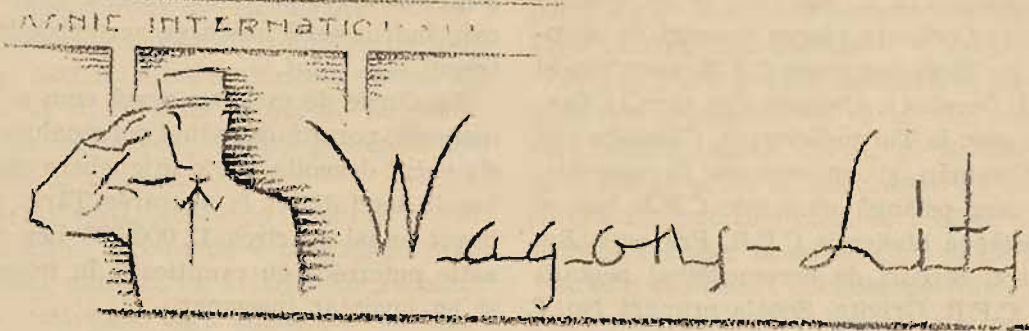
Arad), *Cluj* (trei cercuri de aeromodeliști pe lângă atelierele C.F.R. din Cluj și un cerc în stația Dej), *Cernăuți* (patru cercuri de aeromodeliști pe lângă atelierele C.F.R. Cernăuți și un cerc la Dorohoi), *Craiova* (un cerc la Craiova și un cerc la Turnu-Severin), *Chișinău* (un cerc la Chișinău și un cerc la Românești), *Iași* (un cerc pelângă atelierele C.F.R., Iași și un cerc pelângă atelierele C.F.R. Pașcani), *București* (trei cercuri de aeromodeliști pelângă atelierele C.F.R. Grivița, Școala primară No. 2 din Cartierul Steaua și Liceul Aurel Vlaicu), *Constanța* (un cerc pelângă atelierele C.F.R. Constanța).

Pentru viitor cercurile elementare vor trece sub conducerea administrativă a *Străzii Țării* iar sub ocrotirea *Asociației Aviatice C. F. R.* vor rămâne numai zece cercuri perfecționate,

compuse din aeromodeliști formați și două centre de aeromodele regionale Cluj și Cernăuți, care îndrumază mișcarea aeromodelistă în întregul său ținut.

Rândurile de mai sus arată cum o inițiativă modestă, pornită din sânul personalului C. F. R. s'a putut desvolta într'o înjghebare care contribuie în mod direct la apărarea Țării, având un buget anual de circa 12 000 000 Lei, o organizație puternică cu ramificații în întreaga țară și un inventar însemnat.

Această realizare este rezultatul spiritului de jertfă al personalului C. F. R., muncii membrilor asociației, concursului puternic al Ministerului Aerului și Marinei și înaltei înțelegeri cu care Direcțiunea Generală C.F.R. în frunte cu Domnul Director General *I. Macovei*, a știut să sprijine și să îndrumeze întreaga acțiune.



Reprezentanța pentru România a „Companiei Internaționale a vagoanelor cu paturi și a marilor exprese europene” completează farmecul unei călătorii, punând la dispoziția călătorilor, pentru drumuri îndelungate, paturi comode, mese cu menu-uri savuroase și un serviciu ireproșabil.



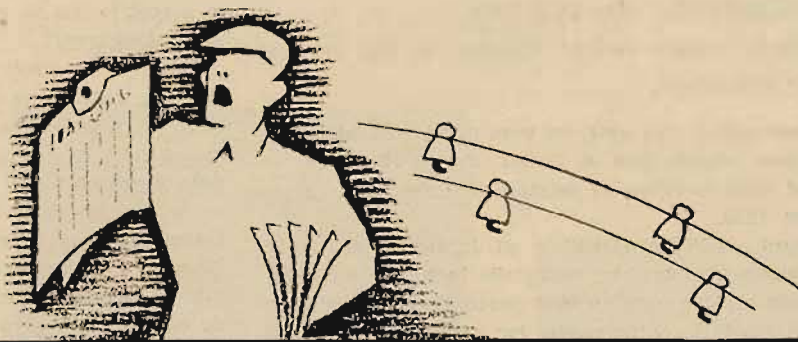
*D-I I. Istrate
Reprezentantul pentru România al Companiei Internaționale a vagoanelor cu paturi și a marilor exprese europene.*

Această instituție care lucrează în strânsă legătură cu Administrația Căilor Ferate Române a ținut să ia parte la festivitățile prilejuate de Jubileul de 70 ani C.F.R. și de Cefe-riada 1939, expunând materialul rulant, descris în prima parte a dării noastre de seamă. Publicul vizitator a putut constata astfel ultimele perfecțiuni tehnice la vagoanele cu paturi

și vagoanele restaurante, realizate cu efortul stăruitor de a se asigura călătorului un drum cât mai plăcut.

În goana trenului, în desfășurarea mereu nouă a peisagiilor care se deapănă înaintea ochilor, o masă bună și un pat comod sunt in-
rețele auxiliare ale unei bune dispoziții.

Presă



Presă, a patra putere în Stat, a fost în totdeauna auxiliarul prețios al tuturor creațiilor.

Cu ocazia jubileului de 70 ani și a Ceferiadei 1939, scriitori și ziariști de frunte au ținut să însemne personal evenimentul, fixând pentru generațiile viitoare de slujbași C.F.R. un admirabil omagiu adus muncii încordate și disciplinate a personalului uneia din cele mai mari Instituții ale Țării.

Pe lângă Direcțiunea Generală C.F.R. funcționează un serviciu de presă sub conducerea eminentului publicist d-l *Ion Maxim*. Acest serviciu are delicata sarcină de a informa Conducerea generală despre cele ce se publică în presă precum și de a coordona informațiile zilnice ce emană dela C.F.R. în legătură cu întreaga activitate feroviară română.

Redactorii marelor cotidiene, ale căror fotografii ne facem o plăcută îndatorire de a le prezenta, sunt de mulți ani — unii aproape trei zeci ani — acreditați pelângă Administrația C.F.R.

Intr'o întinsă și zilnică legătură cu serviciul de Presă, aceste albine muncitoare sunt de fapt informatorii opiniei publice, colaborând, prin importante ziare ale căror reprezentanți sunt, la punerea în valoare a tuturor realizărilor în domeniile atât de variate ale activității C.F.R.

In cele ce urmează spicuiim câteva din articolele apărute în presă cu această împrejurare.



Ion Maxim
Șeful Serviciului Presei C.F.R.

„CURENTUL” din 26.6.1939.

Realizările căilor ferate române în cei 70 ani de existență.

Nu vom putea uita ușor, nu vom putea uita niciodată grandioasa manifestare a Căilor Ferate Române, la care am avut fericirea să asistăm în memorabila zi de 10 Iunie 1939.

Succesul „CEFERIADEI” și al Jubileului de 70 de ani a întrecut, în adevăr, marginile închipuirii, iar notabilitățile străine care au luat parte și-au exprimat în repetate rânduri entuziasmul lor pentru spectacolul unic ce le-a fost dat să vadă.

A uimit în special, pe străini preciziunea cu care s'a desfășurat grandiosul program.

În prezența Majestății Sale Regelui Carol al II-lea, a Guvernului, a oaspeților și a poporului, Căile Ferate Române au trecut, cu desăvârșit succes, cel mai strălucit și mai greu examen ce li se putea cere.

Este interesant de știut și de reținut, pentru a servi de exemplu și altora, cum s'a putut realiza această adevărată minune de tehnică și de organizare, într'un timp de 45 de zile.

Direcțiunea Generală C. F. R. a instituit o comisiune de ingineri, cu un președinte, d-l inginer *Mișicu*, în frunte. Acestei comisiuni i s'a cerut ca în termen de 45 de zile să facă următoarele studii și lucrări:

1. Terminarea construcției stadionului, cuprinzând lucrări de beton armat și de zidărie, studierea și construirea marelui turn al stadionului, admirabila lojă Regală, construirea camerelor interioare, tencuirile exterioare și interioare, calorifere, etc.

2. Transformarea vastului teren de 5 ha. format numai din gropi și râpe în minunatul parc actual, care rivalizează cu cele mai frumoase parcuri din București.

3. Studiul și organizarea unei CEFERIADE și a Jubileului de 70 ani al Căilor Ferate Române, cuprinzând expoziția de material rulant și evoluția lui sub cele trei domnii, înființarea Muzeului C. F. R., studiul și organizarea numeroaselor standuri, organizarea defilării trenurilor, manifestarea și defilarea a 4000 de ceferiști, de toate categoriile, veniți din întreaga țară.

Comisiunea lucrând sub directa și continua îndrumare a d-lui Director General *Ioan Macovei* și cu concursul devotat al tuturor Direcțiilor Centrale C.F.R., a reușit nu numai să termine complet și la timp toate lucrările, ci să și pună la punct întreg programul de ansamblu cu o precizie adevărat matematică.

În această privință, un înalt demnitar al unei mari țări străine și-a exprimat admirația și uimirea, de cum a putut să se termine întreg programul la ora și minutul anunțat cu 10 zile mai înainte.

Clipele cele mai emoționante au fost acelea când s'a dat semnalul defilării trenurilor.

Cum să nu fii impresionat, în fața a 30 000 de spectatori, la o serbare ce se dă în ziua de 10 Iunie a anului 1939, când vezi apărând deodată din pădurea de brazi din fundul stadionului, acelaș tren dela 1869, în care a călătorit Regele Carol I, condus de mecanicul *Tănase Niculae*, acelaș dela 1869, azi în vârstă de 95 de ani. Au trecut 38 de ani de când a eșit la pensie

și a fost fericit să se mai urce odată pe locomotiva lui „43 Călugăreni”.

Cum să nu simți, deasemenea, o adevărată și mare înălțare sufletească și deosebită mândrie națională când asisti la defilarea aceluiș tren istoric (cu locomotiva eroică 2237 și cele două vagoane regale), în care Regele *Ferdinand Cel Loial* și Regina *Maria* la reîntoarcerea din *Moldova*, și-au făcut intrarea triumfală prin *Gara Mogoșoaia*? Trenul este condus de acelaș mecanic, *Niculescu Ștefan*, acelaș șef de tren *Vartiri Sava* și primit de acelaș șef al gării *Mogoșoaia Emanoil Mihail*, de atunci, azi toți pensionari.

Regia Autonomă a Căilor Ferate Române, oferindu-ne această magistrală prezentare, ne-a făcut se retrăim momente solemne, momente care ne-au ridicat în stima și considerația delegaților din aproape toate țările *Europiei*.

Defilarea trenurilor a continuat cu prezintarea evoluției materialului rulant sub domniile Regilor *Carol I*, *Ferdinand I* și Majestății Sale Regelui *Carol al II-lea*.

Ne-ar trebui desigur multe coloane și pasagi ca să putem descrie, chiar în treacăt, câte ceva din fiecare compartiment al operei realizată la *Giulești*.

Comisiunea de organizare, urmând directivele Directorului General al Căilor Ferate Române, a avut ca principiu ca tot ce se face și se realizează să aibă caracter de perfectă soliditate și să rămână definitiv.

Este locul să subliniem și să exprimăm toată admirația noastră pentru frumoasa organizare a timpului liber al agenților de cale ferată întreprinsă cu atâta succes de Administrația Căilor Ferate Române.

Demonstrația din careul Stadionului, unde au luat parte 4000 de ceferiști în uniformă, urmată de defilarea impecabilă a acestora, a stârnit admirația celor mai competente cercuri care se aflau în asistență, cercuri care s'au exprimat elogios, sugerând a se lua exemplu după ținuta acestei a doua armate a *Țării*.

Vastul material cuprins în numeroasele standuri din interiorul stadionului devine cu adevărat uluitor dacă vizitatorul se încumetă să ceară explicații. Trebuesc multe ore și chiar zile pentruca vizitarea lor să fie făcută cu folos.

Administrația Căilor Ferate Române hotărâse și anunțase că CEFERIADEA și Jubileul de 70 de ani vor dura 3 zile (10, 11 și 12 Iunie). În această privință însă prevederile ei nu s'au putut realiza și a trebuit să cedeze stăruințelor și să o prelungească cu câteva zile. Deși au trecut aproape două săptămâni, zeci de mii de persoane continuă a vizita zilnic expoziția și este de prevăzut că nu va putea fi închisă așa de curând, deoarece atât din Capitală cât și din provincie s'au anunțat noi și numeroși vizitatori.

Vizitatorul care te duci la CEFERIADEA, oprește-te o clipă lângă grădinița de joacă a copiilor personalului C.F.R. de lângă podul *Giulești*. Cu o lună mai înainte în acest loc se afla un depozit de lemnărie veche, iar în stânga altul de ferărie veche. Organizatorii CEFERIADEI au transformat acestea în grădina model de joc a copiilor de ceferiști. Observă groapa cu nisip, diferitele aparate de gimnastică ușoară, potrivite pentru

Ziariștii acreditați pelângă Administrația C. F. R.



C. Ștefănescu-Fulga,
redactor al ziarului
„Universul”



Constantin Petrescu
Directorul ziarului C.F.R.
„Manevra” și redactor al ziarelor:
„Semnalul” și „Jurnalul”



George Manta,
redactor al ziarelor:
„Argus”, „Timpul” și al Agenției
„Rador”



Nicolae Negulescu,
redactor al ziarului
„Curentul”



Dr. Armenag Mirahorian,
redactor al ziarului
„România”



Simicel Simionescu,
redactor al ziarului
„Ordinea”

copii, cochetul adăpost, gazonul dătător de veselie și sănătate, ia exemplu și ajută la îndeplinirea unei opere asemănătoare și în altă parte.

Față de succesul răsunător obținut, Calea Ferată Română, în frunte cu d. I. Gr. Perieșanu, președintele consiliului de administrație și ing. inspector general Ion Macovei, a bine meritat dela întreaga Națiune întreaga admirație, iar prin marile ei merite și capacități atât de larg dovedite cu ocazia CEFERIADĂI S'a situat într'un loc de frunte în organizarea Țării noastre.

Țara întreagă își îndreaptă azi, cu mai multă dragoste, atenția asupra slujbașilor drumului de fier cu care M. S. Regele Carol II se poate mândri nu numai înăuntrul hotarelor dar și în afara lor.

Bucuria pe care a simțit-o d. M. Ghelmegeanu, Ministrul Comunicațiilor, în fața răsunătorului succes este bucuria părintelui când vede rodul muncii fiilor lui.

„UNIVERSUL” din 17.6.1939.

Hărnicia Românească

Știm și noi ce este cu lauda de sine. Inșă în rândurile ce urmează, nu e vorba de a lăuda din senin neamul românesc, din care avem mândria să facem parte, ci de a stăruți puțin asupra unor fapte și constatări recente. Aceste fapte și constatări aduc o contribuție în plus la desmințirea legendei ce s'a căutat de mult să se acrediteze.

Este legenda pe care și mulți de ai noștri sunt dispuși să o socotească în bună parte ca întemeiată, cum că *Românul*, dacă e bun plugar și tot atât de bun soldat, în schimb este cam lipsit de aptitudini și însușiri, cu ajutorul cărora să poată realiza lucruri mari și mai de seamă în alte domenii de activitate. În mod deosebit, se caută a i se atribui o lipsă de pregătire sau de aptitudini în domeniul tehnic, economic și comercial.

Concluzia unor astfel de afirmațiuni este lesne de tras și de înțeles; *Românii* au nevoie, pentru a putea progresa, de pregătirea, de priceperea, de experiența și de colaborarea altor elemente etnice. Firește, concluzia este falsă, deoarece sunt false și premisele pe care se întemeiază.

Iată, nu mai departe decât acum două zile, s'a ivit un nou prilej pentru a dovedi din nou lipsa ei de temeinicie, și pentru a pune încă odată în adevărata lumină hărnicia *Românului*, priceperea și pregătirea lui și în alte direcții decât în acelea ale plugăriei și milităriei. Acest prilej s'a ivit prin vizitarea expoziției căilor ferate și a realizărilor în legătură cu această expoziție.

E drept că s'au terminat serbările așa de reușite ale Ceferiadei, serbări care au întărit optimismul *Românilor*, sentimentele de încredere în frumosul viitor al țării și neamului și au provocat felicitările entuziaste ale străinilor, cari au fost de față la aceste serbări. A rămas însă expoziția sau, mai bine zis, au rămas expozițiile, precum a rămas și va rămâne muzeul ceferist, acest muzeu cum nu e altul în Orient și cum sunt prea puține în Europa apuseană.

Se știe că serbările și expoziția Ceferiadei au fost organizate cu ocaziunea împlinirii a 70 de ani de când s'a construit în țară prima linie ferată, linia *București-*

Ghurgiu. E adevărat că mai veche decât aceasta este linia ferată *Cernavodă-Constanța*, însă pe vremea aceea — anul 1869 — *Dobrogea* aparținea *Turcilor*. Iar marile om de stat turc *Midhat Pașa*, pecând îndeplinirea funcțiunea de guvernator general al „Vilaetului *Tuna*” (*Dunărea*), cum i se spunea oficial *Bulgăriei* mai înainte de a fi ridicată la rangul de stat autonom, a făcut, de pe o parte, ca în *Dobrogea* să fie construită linia ferată *Cernavodă-Constanța*, iar, pe de altă parte, în *Bulgăria* propriu zisă a creat mai multe instituțiuni cu caracter economic și care dăinuiesc și astăzi și a contribuit așa de mult la îmbunătățirea situației materiale a populației, încât merită cu toată dreptatea să fie socotit din țările marii binefăcători ai poporului bulgar.

Inșă linia ferată *București-Ghurgiu* a fost prima linie construită în cuprinsul de atunci al granițelor țării.

Au trecut 70 de ani la mijloc. Fără îndoială că în acest interval de timp, care nu e prea lung pentru viața unui stat și a unui popor, s'au săvârșit îmbunătățiri și progrese în toate direcțiunile: în învățământ, în puterea militară a țării, în viața ei economică și industrială, etc. Inșă, mai ales pentru faptul că pot fi văzute și constatate de oricine și pentru că îngăduie comparația cu stările de lucruri similare din alte țări, — în deosebi din țările vecine — progresele săvârșite de căile noastre ferate sunt în adevăr vrednice de toată lauda și prețuirea.

Firește, mai sunt lipsuri de completat, mai sunt linii de construit. Și au să fie mereu, căci așa cere legea progresului. Dar e un prilej de mulțumire să constatăm că toată țara e brăzdată în lung și'n lat de o rețea bogată, că trenurile noastre circulă cu regularitate, că avem un parc destul de bogat de vagoane și locomotive și că se poate călători în condițiuni de un confort apreciat și de străinii cari vizitează țara.

Ceeace sporește însă sentimentul de mulțumire este faptul că armata ceferistă, începând cu cei din fruntea instituției și mergând până la modeștii muncitori din ateliere și de pe linii, e o armată compusă în covârșitoarea ei majoritate de elemente românești. *Românii* sunt conducătorii, *Românii* sunt inginerii, printre cari domnește o nobilă întrecere, *Românii* sunt numeroșii și atât de folositorii maștrii și mecanici și tot fil ai neamului românesc sunt acela pe mâinile cărora este încredințată zilnic viața a zeci și zeci de mii de călători.

Hărnicia românească se afirmă deci în mod concludent și în domeniul de activitate în care li se tăgăduia *Românilor* priceperea și competența.

Relese și cu acest prilej adevărul că *Românul* este bine înzestrat și că în orice privință nu este inferior oricărui alt element etnic.

„ROMÂNIA” din 11.6.1939.

Ceferiada.

Se împlinesc în acest an șapte decenii dela inaugurarea celei dintâi linii de cale ferată română, care sub semnul tehnicii și al progresului avea să schimbe treptat fizionomia țării, economia noastră launtrică, o mentalitate, un climat moral.

Căci toate se îmbină și se împletesc.

Spiritele superficiale sau unilaterale inclină a înregistra festivitățile acestei aniversări numai în cadrul restrâns și oarecum specializat al unei secții din ramura transporturilor, cu problemele ei, cu evoluția ei, cu inginerii și personalul ei, cu doleanțele și realizările respective. Pentru un ochiu deprins însă a cuprinde mai vaste orizonturi, evenimentul se înfățișează mai complex, cu rădăcini în mai diverse țărâmurii. Cea dintâi cale ferată românească, fie și așa, pe-o distanță redusă cum a luat ființă în anul 1869 abia legând *Giurgiu* cu *București*, în realitate despică istoria noastră în două, încheie un capitol și deschide o pagină nouă.

Pecefuluiește un destin cu tradiții, moravuri, mijloace și stări arhaice; inaugurează un ciclu de primeniri multiple pe care și astăzi le mai trăim, deși din acel an 1869 datează.

Răstălmăciri literare de-o stranie neaderență la sensul viu al realităților, au speculat romantic stihurile lui *Eminescu*:

„...Și cum vin cu drum de fier,
„Toate cântecele pier....”

Au fost prezintate aceste versuri ca un suspin reacționar al unui om care în incapacitatea de a se adapta la ritmul vremii, ne-ar fi dorit imobilizați pe vecie în patriarhala epocă a diligențelor și a hanurilor de poștă, lăsând veacul să treacă pe lângă noi, peste noi.

Adevărul nu e chiar acesta.

Odinioară, mai pe larg, într'o conferință, întemeiat pe date mai substanțiale decât acele pe care le furnizează o interpretare strict literară, dovedeam că *Eminescu*, fostul student auditor dela *Viena* și dela *Berlin*, altceva voia să spună și altceva a spus. Luase aminte că introducerea căilor ferate în *România* mică, agricolă și pastorală de atunci, modifica o serie de condiții economice și implicit sociale, pe care preocupările guvernelor din acea vreme nu le secondea, nu le ajutau, nu le dirija. Le lăsa la voia întâmplării, iar voia întâmplării nimicea astfel o soluție de existență a marelui clasă țărănești, care printre muncile agricole, în sezonul de hibernare, prin căraușie își complectă ciclul zilelor lucrătoare în decursul unui an. Căile ferate cu tot rostul lor care a pus în valoare bogățiile țării — și în special recoltele privilegiatelor latifundii — pedealtă parte au pricinuit primul șomaj al categoriei țărănești și căraușești, au dezechilibrat un sistem de economie din viața satelor, au dus paradoxal la sărăcirea unei clase muncitoare, căci din acel timp, după cum arată statisticile istoricului *Radu D. Rosetti*, folosite în volumul „De ce s'au răsculat țărani!”, numărul țărănilor frunțași și mijlocași calificați după perechile vitelor de tracțiune ce făceau mândria gospodăriilor rurale, a scăzut vertiginos. *Eminescu*, de altfel ca și *Radu Rosetti*-istoricul, osândeau așa dar incapacitatea cărmuitorilor de a preveni această criză firească de tranziție, de a afla un remediu — nu condamnau stupid... drumul de fier!

O asemenea legendă se cuvenea spulberată. Ea servește însă și pentru a măsura complexul de revoluții pe toate țărâmurile, care datează dela inaugurarea primelor rețele de cale ferată în *România*. N'au fost revoluționate numai mijloacele de transport, numai condițiile economice, numai circulația produselor; a fost o revoluționare mai adâncă, socială și morală. Căile vechi,

pe apă, ne împingeau spre Orientul Stambulului; calea ferată ne lega mai rapid și mai strâns cu Occidentul spre care năzuim.

Au fost începuturile epice, într'adevăr ca pe-un țărâm virgin defrișat de pionierii unei alte civilizații. Au fost și episoade de care astăzi surădem. În corespondența doctorului *Carol Davila*, publicată de d-na general *Perticari-Davila*, se află o scrisoare din anul 1873, plină de savoare. Doctorul *Davila* istorisește peripețiile unei călătorii cu trenul „expres” dela *București* la *Golești*. Tren expres: adică locomotivă, un vagon de marfă și un vagon clasa I — iar viteza? 35—40 km. pe oră. Adevărat aerodinamic! Dar să lăsăm cuvântul doctorului *Davila*:

„Mergeam cu toată viteza, 35 până la 40 km. pe oră — o umbră trece pe dinaintea ochilor și vedem în urma noastră, un om întins pe linie. Fluierături, strigăte, mașina se oprește brusc. Aflu că era mecanicul care fusese aruncat de pe locomotivă: sta întins, nemiscat, palid, fără cunoștință, dar trăia. Eram lângă o fântână și îți închipui emoția noastră timp de mai bine de 2 ore — de dușuri și apoi câteva înghițituri de coniac care l-au făcut în fine să-și revină. Iată-ne în plin câmp la 12 km. de *Titu*, unde trebuia neapărat să sosim. L'am lăsat pe *Krețulescu* în vagon și m'am urcat pe locomotivă și cu ajutorul mecanicului, am dat drumul la aburi și am ajuns la *Titu*, unde alt mecanic mi-a luat locul. Accidentul era datorit unui stâlp prea apropiat de vagon; mecanicul scosese capul să privească pe fereastră afară, stâlpul l-a lovit și lovitura a fost atât de puternică, încât nenorocitul a fost aruncat de pe locomotivă....”

Călătoriți puțin îndărăt, în timp, cu viteză ceva mai mare decât expresul cu 35-40 km. pe oră, pentru a reconstitui țara de atunci; căile ferate de atunci; stâlpii apropiați de linie; mecanicul care scoate capul pe fereastră și cade lângă o fântână; unul din singurii doi pasageri ai aerodinamicului improvizându-se el mecanic, după ce și-a îndeplinit misiunea de medic.... Nu se petreceau toate ca la un început de lume, într'un alt continent abia atins de suflările veacului? Și totuși data scrisorii e 1873. Numai 66 ani. O viață de om, fără recordul vârstelor matusalemice. În acest spațiu de timp, rețeaua căilor ferate a metamorfozat aspectul țării, ritmul de viață, condițiile de viață, mentalitatea, moravurile, a fixat discipline, ne-a familiarizat cu noțiunea punctualității și preciziei, care nu însemnau o virtute națională și nici n'am fi avut cum să le învățăm dela orientalele datini rusești sau turcești.

Intreaga aparatură a căilor noastre ferate a fost cel dintâi exemplu de organizație românească, prima disciplinare a calităților de rasă risipite și delăsate, nepuse în valoare până atunci. El și acesta un merit, ce depășește un cadru strict specialist și profesional.

Începuturile au fost legate de numele și de voința Regele *Carol I*, care în această operă a pățimit pe urma tuturor clevetirilor de cafenea fanariotă în vremea concesiunii *Stroussberg*. Clevetirile au trecut, s'au stins; *România* a rămas cu una din cele dintâi căi ferate exploatare de Stat în *Europa*. A biruit și aci credința nestrămutată a marelui Suveran care ne-a pus

în pas cu vremea, înfrângând nestatornicia și neprevăderea din noi. Realizările de astăzi, cu linii duble, cu modernizările și lucrările de artă, cu sprijinirea unei industrii naționale pentru fabricarea materialului, locomotivelor și vagoanelor, cu încurajarea brevetelor românești, cu pregătirea unui corp ingineresc de elită și a unui personal chemat la o viață mai omenească; toate acestea s'au desăvârșit și se desăvârșesc sub semnul Domniei Regelui *Carol II*, în ritmul nou al acestei providențiale Domnii, cu un sfințic activ la departamentul respectiv ca harnicul și inimosul ministru *M. Ghelmegeanu* și cu un conducător încărcat de experiență, dar neanchilozat în rutină, ca directorul general al Regiei Autonome C.F.R. inginerul *Ion Macovei*.

Numai prin grija pentru materialul uman, prin organizațiile de cultură și de sport ce-au ridicat standardul spiritual al personalului, numai prin aceste preocupări ce-au depășit strictul obiectiv al cifrelor și al materialului inert, aniversarea căilor noastre ferate nu s'a rezumat la muzee retrospective, la tablouri sinoptice, la o prezentare rece și neinsuflețită, ci a luat proporțiile vii, energetice, dinamice, ale ceferiadei de azi. Ca dovadă că minunile mai sunt cu puțință și că lutul poate fi însuflețit, dacă pornește de undeva suflarea caldă, miraculoasă, să-l animeze.

„MANEVRA” DIN 16.7.1939.

După serbările de 70 ani.

Împlinirea a 70 de ani dela înființarea drumului nostru de fier a fost prima ocazie a unei grandioase manifestări ceferiste.

Nu am greși deloc și nu am exagera câtuși de puțin, dacă am spune că „Ceferiada” a constituit un examen greu pentru slujitorii căilor ferate.

Dar ceferiștii de toate categoriile au trecut acest examen cu succes.

La serbările „Ceferiadei”, cari au durat trei zile, am văzut realizări impresionante.

O expoziție cu zeci de standuri, în cari ochiul avea ce vedea și mintea tuturor înțelegea cu ușurință complexul mecanism al unei organizațiuni feroviare.

Programul jocurilor executate de fil și fiice de ceferiști a cucerit aplauzele întregii asistențe.

Ordinea și disciplina ce a domnit tot timpul au fost dovada unui spirit de civilizație mai mult decât înaintat.

Privită și în ansamblu și în amănunt, expoziția „Ceferiadei” năștește întrebarea dacă cele expuse acolo au fost făcute de mâna unui om.

În diversele standuri s'au văzut atâtea miniaturi de mașini, de motoare încât nu rare ori în ochiul vizitatorului au strălucit două lacrimi, ca un omagiu pentru cei ce au dat dovadă de atâta artă și talent.

Ceferiștii mari și mici au conclucrat cu răvnă pentru a face din „Ceferiadă” o realizare istorică.

Dela micii lucrători din ateliere, până la d-l ing. *I. Macovei*, directorul general al Regiei autonome C.F.R. care zilnic a stat ore întregi pe șantier, toți și-au dat neprecupețit concursul pentru a face ceva, ceva în care toți au pus o parte din sufletul lor.

Reușita serbării, succesul expoziției și felicitările primite din partea M. S. Regelui *Carol al II-lea* și a tuturor reprezentanților streini au fost recompensa lor bine meritată.

Acum, după „Ceferiadă”, o concluziune categorică se desprinde.

Slujitorul căilor ferate nu este omul mecanizat de funcție și refractar oricărei alte preocupări.

Pus în afară de preocuparea lui obișnuită, este la aceeași înălțime ca și atunci când își exercită serviciul său zilnic.

Într'adevăr, pentru toți ceferiștii, serbările jubileului de 70 de ani au fost o problemă cu aspecte multiple.

Pentru reușita unei asemenea serbări se cerea artă, talent și estetică, în primul rând.

Ei bine, personalul drumului nostru de fier a arătat că are aceste calități, cari întregesc, formând un tot armonios, celelalte caracteristici ale sale, conștiințiozitatea, corectitudinea și disciplina.

Toate acestea au făcut din „Ceferiadă” un frumos succes, pentru reușita căruia nu trebuie să uităm munca depusă de d. ing. *Mișicu*, președintele comitetului de organizare al jubileului de 70 de ani și al „Ceferiadei”.

D-sa a știut cum nu se putea mai bine să traducă în fapt directivele date de d. *Mih. Ghelmegeanu*, ministrul Lucrărilor Publice și al Comunicațiilor, care tot timpul s'a interesat personal și s'a preocupat intens, pentru a asigura „Ceferiadei” succesul pe care l-a avut.

REVISTA FUNCȚIONARILOR PUBLICI

Ceferiada.

Când zicem „Ceferiada” voim să spunem înainte de toate sărbătoarea funcționarilor Căilor Ferate Române. Sărbătoarea unei armate de muncitori și tehnicieni, cari au dat zilei de 10 Iunie 1939 un sens istoric. Sărbătoarea unui corp de pionieri ai civilizației, cari ne-au dat, cu prilejul jubileului de 70 de ani, nu numai un spectacol care a uimit umea printr'un program minunat, ci și o notă de capacitate și de nădejdie în puterile naționale.

Organizarea dela *Giulești* rămâne, chiar pentru străinii cari au asistat la grandioasa serbare, — un miracol ce s'a realizat într'o lună și jumătate, — cu construcții definitive, cu amenajări cari uimesc pe cei ce au cunoscut mai înainte terenul cu gropi, văzând azi în locul său unul din cele mai frumoase parcuri din *București*, o execuție minunată, un succes răsunător în lumea tehnicienilor.

Ne-a fost dat să vedem cu ochii progresul celor 70 de ani ai drumului nostru de fer. Prin fața noastră au trecut Cel trei Regi, cu inițiativele Lor fericite, defilarea pe ecranul istoriei civilizației a Celor trei Suverani cari și-au legat pe vecie numele de țara aceasta.

Când trecea locomotiva „43 *Călugăreni*”, care ducea pe regele *Carol I* în 1869, mecanic fiind *Tănase Nicolae*, acelaș de acum 70 de ani, care are doar 95 de ani azi, o lacrimă, pornită din culcușul ei, căuta să descopere în trenul istoric, pe întemeietorul dinastiei române. *Moș Nicolae*, cu mâna încă ageră pe manivelă, purta pe chipu-i patriarhal mândria că „trage” pe *Vodă Carol*,

in căruța cea de fer care „transportează pe oameni și mărfurile c'o iuțime care întunecă mintea”.

Când apărură din desiș de brazi locomotiva eroică 2237 și cele două vagoane regale cu care *Ferdinand* cel Loyal și *Regina Maria* a Unirii intrară în Mogoșoala după război, inima dădea să rupă coșul pieptului. La aceasta Dumnezeu a voit să mai adauge o notă: trenul e condus de acelaș mecanic de atunci și garnitura e primită de acelaș șef de gară de atunci: tustrei azi veterani pensionari!

Ceferiada! O expoziție de material rulant pe o perioadă de 70 de ani! O evoluție minunată!

Ceferiada! Organizarea unei superbe grădini pentru ochi, organizarea unui trecut, care e viu. Organizarea unei defilări de trenuri și de vremuri! Organizarea unei defilări de 4 000 de ceferiști din toate colțurile *României* ce ulmesc pe străini prin ținuta lor!

Ceferiada! Organizarea unui muzeu cu piese impresionante, care pun în lumină progresele strălucite ale tehnicii.

Ceferiada! Organizarea unei superbe grădini pentru copiii ceferiștilor, care rămâne o operă model în București.

Ceferiada! Organizarea timpului liber al agenților drumului de fer! Organizarea de asistență prin Casa Muncii C.F.R.

Istoria căilor ferate române cumulează 70 de ani de muncă stăruitoare și de isbândă a tehnicii românești.

Bravii ceferiști se pot mândri că ne-au dat prilejul să ne bucurăm de realizările cele mai strălucite ale ostenelelor lor.

Atât conducerea cât și fiecare lucrător, funcționar și tehnician au dat acestei manifestări, unica la noi, o prestanță pentru care nici un cuvânt de laudă nu este deajuns.

Funcționarii de pretutindeni omagiază pe colegii lor dela C.F.R. pentru sporul de demnitate și de încredere ce-au adus Țării în aceste vremuri în care Ceferiada înseamnă nu numai o afirmare a tehnicii ci și a sufletului românesc.

I. Gh. Oprîșan

BULLETIN DE L'UNION INTERNATIONALE DES CHEMINS DE FER, JUILLET 1939.

Le soixante-dixième anniversaire des Chemins de fer roumains

Les chemins de fer roumains viennent de célébrer le 70-e anniversaire de la circulation du premier train en terre roumaine qui eut lieu le 19 Octobre 1869 sur la ligne de Bucarest à Giurgiu.

Sur l'invitation de M. MACOVEI, Directeur général des chemins de fer roumains, un grand nombre d'administrations étrangères ont envoyé des délégations à ces manifestations baptisées „Ceferiada”. Etaient représentés notamment les chemins de fer français, allemands, italiens, anglais, belges, suisses, grecs, turcs, yougoslaves ainsi que l'Union Internationale des Chemins de fer par son Secrétaire général M. Leverage.

Les fêtes commencèrent par un grand rassemblement des „Strajeri” ou boy-scouts des chemins de fer roumains, qui possèdent leurs propres écoles et organisations de jeunesse. Les délégués de nombreux pays assistaient à la fête, notamment le Général Lafont, Chef des scouts de France et Lord Somers, Chef adjoint des scouts d'Angleterre.

Le 10 juin au matin, par un temps magnifique, un office divin fut célébré au nouveau stade des chemins de fer en présence de S.M. le Roi CAROL II, à la suite duquel furent visités le camp des „strajeri” des chemins de fer roumains, le musée des chemins de fer, l'exposition des écoles de l'Assistance du personnel des chemins de fer roumains, les stands des directions centrales, ainsi que les stands de la défense passive et de l'aviation des chemins de fer roumains. Le programme se poursuivit par un important défilé de matériel roulant comprenant en particulier:

— *le premier train ayant circulé sur terre roumaine en 1869 entre Bucarest et Giurgiu.*

— *le train utilisé par le Roi Ferdinand et la Reine Marie pour rentrer dans leur capitale, en 1918.*

— *la première locomotive construite en Roumanie,*

— *des échantillons du matériel le plus moderne mis en service dans les dernières années: matériel pour trains de voyageurs (omnibus, directs et de luxe); trains automoteurs; matériel pour trains de marchandises (messageries, pétrole, etc.); matériel spécial; train-grue, chasse-neige, sanitaire, etc.*

Le 11 Juin, une excursion à Sinaia par train Pullman permit aux délégués de visiter le Château Royal de Peles et, au retour, la raffinerie de pétrole de Brazi, dont les installations comptent parmi les plus perfectionnées.

La journée de 12 juin débuta par une très intéressante visite des grandes usines „Malaxa” situées dans la banlieue de Bucarest et dont l'activité s'étend à des fabrications très diverses: matériel roulant (locomotives et automotrices) et toutes les catégories de tubes utilisées par l'industrie du pétrole (tubes pour forages, pour conduites, etc.).

Les délégués étrangers assistèrent ensuite avec les membres du Gouvernement, notamment à la cérémonie de la pose, par S. M. le Roi Carol II, de la première pierre du Palais administratif des chemins de fer roumains, bâtiment dont les proportions imposantes, à en juger par les maquettes exposées, permettront de loger à proximité immédiate de la gare du Nord tous les services centraux actuellement éparpillés dans un grand nombre d'immeubles. D'après les prévisions, le Palais sera achevé en trois ans.

A la suite de cette cérémonie, les délégués étrangers partirent par train Pullman pour

Braïla où ils s'embarquèrent sur le confortable bateau „Regele Carol II” qui les conduisit, à travers le pittoresque delta du Danube, jusqu'à la Mer Noire. Après avoir visité au passage, le curieux centre de pêche de Valcov et le nouvel hôtel que viennent d'y construire les chemins de fer roumains, les excursionnistes débarquèrent à Galatz, d'où un train de wagons-lits les ramena, le 14 juin au matin, à Bucarest.

Remarquablement organisées, ces cérémonies et excursions, complétées d'ailleurs par de nombreuses réceptions, permirent à ceux qui y participèrent, à la fois de mesurer en techniciens les grands progrès réalisés par les che-

mins de fer et par l'industrie de la Roumanie, et de faire connaissance en touristes avec les ressources si variées de ce pays. Aussi, est-il certain que les délégués étrangers conserveront un souvenir inoubliable de leur voyage en Roumanie ainsi qu'une vive gratitude pour toutes les attentions dont ils furent l'objet de la part de leurs hôtes, au premier rang desquels il faut citer M. MACOVEL, Directeur général des chemins de fer roumains et ses dévoués collaborateurs MM. Panaitopol, Pârvu, et Pușcariu, Sous-Directeurs généraux, Zarifopol, Directeur du mouvement et Miclescu, Directeur commercial.

Masa colegială din 1 Iulie 1939

În seara de 1 Iulie 1939, d-l Inginer Inspector General *Ion Măcovei* a oferit funcționarilor superiori ai Administrației C.F.R. cari au contribuit cu munca lor încordată la buna reușită a serbării pentru aniversarea a 70 ani de existență a Căilor Ferate Române și a Ceferia-dei 1939, un dîneu la restaurantul „Colonade”.

Au luat parte la această masă: Excelența sa, Domnul *Mihail Ghelmegeanu*, Ministru al Lucrărilor Publice și al Comunicațiilor, d-l av. *I. Gr. Perieșteanu*, fost ministru, Președintele Consiliului de Administrație C.F.R., d-nii Ingineri Inspectori Generali *George Panaitopol*, *Tr. Pârvu* și d-l Dr. *Ar. Pușoiariu*, subdirectori generali C. F. R.

Cabinetul Direcțiunii Generale

D-l Inginer *Al. Vissarion*, d-l Inginer *N. Zotta*, d-l Inginer *C. Ciorănescu*, d-ra *C. Tzanovici*, d-ra *G. Dumitrescu*, d-l *P. Popescu*, d-l *P. Vălcescu*, d-l *C. Bauer*, d-l *I. Comșa*, d-l *T. Enescu*, d-l *M. Valecu*.

Direcțiunea Atelierelelor

D-l Inginer *Balmschi P. Ioan*, director, d-l Inginer *Virgil Ionescu* șef Serv. Atel. Buc. *Grivița Vagoane*, d-l Inginer *P. Drocan* șef de serv. Atel. *Grivița locomotive*, d-l Inginer *G. Blăescu* șef atel. *Chitila Triaj*, d-l Inginer *C. Vârcol* șef de Serv. A 2, Inginer *O. Bucur* șef de Serv. A 3, d-l Inginer *M. Ciobanu* șef de Serv. A 4, d-l Inginer *O. Parizianu* șef de Serv. A 6, d-l Inginer *O. Bovo*, șef de Serv. Atel. Buc. *Grivița*, d-l Inginer *G. Frim*, d-l Inginer *C. Cristofor*, d-l Inginer *D. Panaitescu*, d-l Inginer *Schiteanu*, d-l Inginer *Freud*, d-l Cond. *I. Aprozeanu*, d-l maestru *Marin Răducu*, d-l maestru *N. Constantinescu*.

Direcțiunea Administrativă

D-l Director *I. Apostolescu*, d-l Subdirector *C. Nanulescu*, d-l șef Serv. *I. Constantinescu*, d-l *N. N. Șerbănescu*, șef de divizie.

Direcțiunea Comercială

D-l Director *Șt. Miculescu*, d-l Inginer *M. Livescu*.

Direcțiunea Contenciosului

D-l Director *I. Carlanopol*, d-l avocat Consilier *I. Șoanertu*, d-l Desenator *Al. Stănculescu*.

Direcțiunea Controlului

D-l Director *I. Hossu*, d-l Subdirector *C. Alinescu*.

Direcțiunea Economatului

D-l Subdirector *A. Drogeanu*, d-l Inginer șef *G. Po-*

povici, d-l Ing. șef *V. Carâp*, d-l ing. *Z. Constantinescu*, d-l *M. Trifonescu*.

Direcțiunea Financiară

D-l Director *C. Nicolau*, d-l Subdirector *V. Blaj*.

Direcțiunea Intreținerii

D-l Director *Vercescu Petre*, d-l Inginer șef *I. Dumitrescu*, d-l Inginer *Gr. Mitran*, d-l Inginer *L. Vasiliu*, d-l Inginer *I. Munteanu*, d-l Inginer *D. Minea*, d-l Inginer *S. Turu*, d-l Inginer *Șt. Mădoveanu*, d-l Inginer *V. Ungureanu*, d-l Cond. *Lazani*, d-l Contr. *Râmniceanu*, d-l Contr. *Șerbănescu*.

Direcțiunea Lucrărilor Noi

D-l Director *Th. Athanasescu*, d-l Insp. Control *Paul Ștefănescu*, d-l Inginer *P. Rădulescu*, d-l Inginer *A. Pârvu*.

Direcțiunea Medicală

D-l Director *N. Demetriad*, d-l dr. *A. Ionescu*, d-l dr. *A. Filitti*, d-ra farm. *Lucia Popescu*.

Direcțiunea Mișcării

D-l Director *A. Zarișopol*, d-l Subdirector *Al. Bucur*, d-l Inginer *A. Cristea*, d-l Inginer *D. Georgescu*, d-l Ing. *C. Juga*, d-l Inginer *L. Vassu*, d-l Inginer *R. Ianculescu*, d-l Inginer *V. Ghika*, d-ra Arh. *Miron*.

Direcțiunea Podurilor

D-l Subdirector *N. Bujoreanu*, d-l Inginer *Șerbănescu*, (secția Ls. VI) d-l Inginer *Drăgănescu* (secția Ls. VI) d-l Inginer *Horowitz*, d-l Inginer *Călin*.

Direcțiunea de Studii

D-l Director *I. Hălăceanu*, d-l Subdirector *V. Mișicu*, d-l Inginer *S. Mavrodin*, d-l Arh. *Nedelescu*, d-l Arh. *T. Săvulescu*, d-l Arh. *Dumitrescu*, d-l Ing. *Koch*, d-l Ing. *Sigerius*, d-l Ing. *M. Sarian*, d-l Inginer *O. Vătășanu*, d-l Inginer *G. Popovici*, d-l Ing. *D. Drăgănescu*, d-l Ing. *Horia Cuzută*, d-l Desenator *Ionescu*.

Direcțiunea Tracțiunii

D-l Director *C. Păunescu*, d-l Subdirector *A. Zănescu*, d-l Subdirector *S. Buescu*, d-l Desenator *Georgescu*.

Serviciul Presei

D-l Șef de Serviciu *I. Maxim*.

Serviciul Statisticii

D-1 Șef Serv. Ing. Voinescu, d-1 Subșef Serv. Preda,

Inspectorate Generale Regionale

D-1 Inspector General Regional Codreanu Bossie N.

Legiunea de Jandarmi C.F.R.

D-1 Maior Sachelarie Vl.

Diracțiunea G-lă O.A.P. C.F.R.

D-1 Director General H. Vogtberg, d-1 S. Director General dr. Andronescu, d-1 Director Devechi, d-1 Director I. Tomescu, d-1 Inginer Aug. Dumitrescu, d-1 Inginer Polski, d-1 Diaconu, d-na Nicolau.

Compania Wagons-Lits

D-1 Istrati și d-1 Manuk.

D-1 Inginer Inspector general Ion Macovei a deschis seria cuvântărilor spunând:

Domnilor.

Incercând să talmăcesc rostul reuniunii noastre la această masă camaraderească, mărturisesc că sunt stăpânit de un sentiment cu totul nou și emoționant, întrucât împrejurările cari au provocat această invitație, sunt unice în analele acestei Administrațiuni.

Conducerea Căilor Ferate, conștientă de marile ei răspunderi, dar în acelaș timp și de obligațiunile ce le are față de acei ce alcătuiesc complicatul angrenaj al acestui vast regulator al vieții economice a Statului român, față de slujbașii ei mari și mici, nu putea să rămână indiferentă, în fața marelui răsunset pe care l'au avut în țară, dar mai ales în cele mai îndepărtate colțuri ale străinătății, serbările jubileului de 70 ani, dela punerea în circulație a primului tren pe pământ românesc.

N'a fost numai o aniversare; n'a fost un jubileu al unei date cu caracter istoric. A fost o manifestare de proporții grandioase, recunoscută de marii noștri înaintași în materie feroviară a muncii constructive românești, a progreselor de care este capabilă o țară, în care acum 70 de ani se circula cu diligența, iar astăzi se întrec în viteză și confort trenurile noastre cari se înfrățesc peste barierele internaționale cu acele care erau în plină dezvoltare, atunci când noi nu cunoașteam locomotiva decât cu pașaport.....

S'a realizat o operă mare de civilizație și progres, datorită desigur în primul loc răgazului și înboldului pe care ni l-a dat conducerea superioară și înțeleaptă a marior Regi cari au pus temeliele Statului Român și l-au situat până astăzi în rândurile țărilor civilizate.

Intr'adevăr, Marele Rege Carol I, Intemeietorul Dinastiei și făuritorul independenței, a pus piatra de temelie a primei rețele de căi ferate prin meleagurile destelenite ale pământului românesc și a făcut prima călătorie cu acest tren. Regele Ferdinand cel leal, întregitorul, a prezidat opera cea atât de anevoioasă a refacerii de după ravagiile războiului, iar sub auspiciile M.S. Regelui Carol II, Căile Ferate Române au pășit pragul realizărilor de esență modernă, cu cari noi ne-am putut prezenta în fața lumii civilizate cu prilejul serbărilor Ceferiadei, la care fiecare dintre Dvs. ați contribuit cu munca și devotamentul, care ne-a asigurat succesul.

Prinos de recunoștință se cuvine să aducem și cu acest prilej înaintașilor noștri, foștilor președinți ai Consiliilor de Administrație, Directorilor Generali, precum și tuturor acelor colaboratori mari și mici cari cu munca, priceperea și devotamentul lor au contribuit într-o măsură atât de mare la asigurarea prosperității căilor ferate.

Țin să mai relev un lucru domnilor. Succesul nostru, mândria noastră, care ne umple sufletele de mulțumiri, este rezultatul acelei conștiinți a datoriei împlinite, a acelei discipline cu adevărat de fier, care a fost întotdeauna caracteristica celei de a doua armate a țării, a spiritului de sacrificiu de care au fost călăuziți slujbașii Administrației noastre, dela umilul acar, până la marii conducători, cari toți laolaltă și-au dat frățeste mâna pentru a putea sărbători azi un succes de proporții și răsunset european.

În ceasul acesta, pe marea majoritate dintre ei, ecoul admirației și a mulțumirilor mele îi găsește la datorie. Să-l primească cu toată însuflețirea și convingerea că aci la postul de comandă se înregistrează nu numai inevitabilele greșeli omenești, ci și meritele, când ele sunt rezultatul datoriei împlinite.

Dar, socot că sunt domnilor interpretul fidel al sentimentelor Dv. unanime, când voi recunoaște că în eforturile noastre pentru a asigura reușita acestei grandioase manifestări a muncii constructive feroviare românești, am fost ajutați și stimulați cu acel entuziasm dinamic și tineresc cu care dl. Ministru al Lucrărilor Publice și al Comunicațiilor dl. Mihail Ghelmegeanu ne-a deprins decând se găsește în fruntea acestui Departament.

La reușita Ceferiadei noastre, d-1 Ministru Ghelmegeanu este cel mai neprețuit partaș și de aceea vă rog să uniți glasurile cu mine, nu numai pentru a-i mulțumi, dar și pentru a-l asigura și de aci încolo de devotamentul nostru nemărginit pentru desăvârșirea operei de refacere a căilor noastre de comunicație, pe care o conduce cu atâta încredere și perseverență.

El rândul realizatorilor și muncitorilor pe teren.

Di Ministru Mihail Ghelmegeanu mi-a făcut cândva cinstea deosebit de apreciată de mine, de a mă califica cu simbolicul epitet de: „cel întâiu salahor al căilor ferate”. Sunt fericit astăzi că mi se oferă minunatul prilej de a putea împărți această măgulitoare apreciere a d-lui Ministru cu prețioșii mei colaboratori, cu ajutorul cărora am putut înfiripa această Ceferiadă, cu care am cinstit această Țară, ca și instituțiunea pe care o servim.

Cine a văzut pe șantier în acea febrilă și frățască activitate a preparativelor simbolizării jubileului de 70 ani a înfrățirii drumului nostru de fier și a impresionantelor înfăptuiri din acest răstimp, pe Subdirectorii Generali, Directorii și Subdirectorii, Șefii de serviciu, inginerii și arhitecții, cu tot aparatul lor ajutător, vor înțelege pentruce gândul și dragostea mea îi îmbrățișează laolaltă pe toți, în expresiunea mulțumirilor mele recunoscătoare, alături de membrii Comitetului organizator, cari prin apreciatul și neobositul lor animator și președinte inginerul Mișicu, sunt toți participanți și beneficiari morali ai unei opere moștenită dela înaintașii noștri, sporită de noi și pe care o lăsăm drept pildă vrednică de imitat, celor ce ne vor urma.

Acestui Comitet și în special spiritului de organizator desăvârșit al inginerului Mișicu se datorește într-o largă măsură succesul Ceferiadei, al cărei ecou se răsfrânge atât de luminos în telegramele și scrisorile de mulțumire și admirație, venite de peste hotare și pe cari le voiu releva mai la vale.

Aduc mulțumirile mele D-lui Subdirector Nulescu, care a condus, în mod atât de strălucit, parada personalului C. F. R. precum și d-lui Inginer Mitran, care a stat neclintit pe șantier și a condus cu atâta destoinicie și devotament amenajerile și lucrările de construcție.

Ca ilustrare a cuvintelor spuse până acum dați-mi voie să vă arăt numai o foarte mică parte din impresiile lăsate asupra personalităților din țara noastră și din străinătate de opera Ceferiadei și de felul în care Dvs. ați primit și condus pe oaspeții noștri.

Aceste scrisori mi-au fost adresate mie, însă dacă vi le expun acum este tocmai pentruca la rândul meu să le răsfrâng asupra activității și devotamentului cu care m'ați secondat în îndeplinirea acestei opere.

Nu sunt, dupăcum veți vedea, simple scrisori de politețe, ci ele arată într'adevăr că lucrările prezentate cu această împrejurare au impresionat adânc pe cei cari le-au văzut.

Iată de pildă ce scrie dl Wagner, Inginer șef în Ministerul Comunicațiilor din Varșovia:

„Vă prezint, atât în numele meu personal cât și în acela al Căilor Ferate poloneze, asigurarea profunde noastre mulțumiri pentru primirea plină de ospitalitate care a fost făcută delega-

tilor de către Dvs. și de către colaboratorii Dvs. cași pentru excursiile și manifestațiile atât de interesante care ne-au fost oferite cu ocazia celei de a șaptezecoa aniversare a Căilor Ferate Române.

Imi permit să vă împărtășesc în acelaș timp impresia de neuitat pe care au făcut-o asupra mea eforturile formidabile și progresele atât de importante pe care România le realizează în domeniile cultural, tehnic și în toate celelalte și mai ales în desvoltarea rapidă a căilor sale ferate”.

Directorul Exploatării Soc. Naționale a Căilor Ferate Franceze, dl Renard spune:

„Nu pot rezista dorinței de a vă spune încă odată pânăla ce punct toți membrii delegației căilor ferate franceze la serbările dela București au fost mișcați de atențiunile de tot felul ce le-ați arătat.

Am admirat foarte mult efortul considerabil săvârșit și în curs de desvoltare al frumoasei Dvs. rețele și am apreciat în chip particular alura, spiritul de corp și devotamentul către rețea și țară a personalului Dvs. și prezentarea trenurilor ce au defilat pe splendidul Dvs. stadion.

Dorința noastră ar fi să revedem la Paris pe toți aceia și toate acelea cari ne-au înconjurat de atâtea atenții pentru a le putea arăta la rândul nostru recunoștința noastră”.

Di Mange, din Direcția Comercială a Căilor Ferate Franceze vorbește despre: „neuitatele zile pe cari le-am petrecut în România și cari ne-au permis să măsurăm marile progrese tehnice realizate de Căile Ferate, să cunoaștem izvoarele turistice așa de variate ale țării Dvs. și însfârșit să beneficiem de incomparabila ospitalitate românească.

Am apreciat în chip particular organizarea perfectă a ceremoniilor și excursiilor și am fost înfinit mișcați de primirea așa de cordială pe care Dvs. și colaboratorii Dvs. ați avut-o pentru oaspeții Dvs.

Ultima mea ședere în România n'a făcut decât să întărească și mai mult afecțiunea sinceră pe care o port țării Dvs”.

Di Rulot, Director General al Căilor Ferate Belgiene ne vorbește despre: „magnifica recepțiune ce s'a rezervat în România delegațiilor lor, pentru care mulțumește cu sinceritate cât și pentru delicatele atențiuni cu care au fost înconjurați delegații și pentru primirea așa de cordială ce li s'a pregătit”.

Di Luigi Velani, Director General al Căilor Ferate Italiene ne scrie:

„Funcționarii acestei Administrații cari au luat parte la grandioasele serbări date de Administrația Dvs. de cale ferată, mi-au expus lucrurile foarte interesante pe cari le-au văzut în țara Dvs., primirea deosebit de cordială ce li

s'a făcut și gentilețea deosebită cu care Dvs. i-ați tratat.

Mă simt obligat să vă mulțumesc, și cu această ocaziune, îmi permit să vă adresez o caldă invitație de a binevoi să veniți să petreceți câteva zile în Italia, ca oaspete al Administrației noastre de cale ferată”.

Delegația Jugoslavă spune:

„Am fost primiți de către dl Director General și colaboratorii săi cu atâta amabilitate sinceră încât suntem obligați la cele mai frumoase mulțumiri.

Pentru tot ce am văzut în frumoasa Dvs. țară și pentru orele minunate și neuitate petrecute în mijlocul Dvs. vă rugăm a primi mulțumirile noastre cordiale”.

Dl Iulius Altmann Althausen, Directorul Oțelărilor Poldi ne trimite următoarea telegramă:

„Vizitând strălucita expoziție a Ceferiadei am rămas profund impresionat și vă aduc pe această cale cele mai sincere și entuziaste felicitări”.

Conducătorul agenției Liniei Hamburg-America exprimă:

„Cele mai bune urări la comemorarea împlinirii a 70 ani dela existența Căilor Ferate Române. Salută străduințele României pentru extinderea constructivă a rețelei de cale ferată, de mare importanță pentru dezvoltarea economică a țării noastre”.

Deasemenea numeroase firme străine de toate felurile, agenții de voiaj și instituțiuni străine ne trimit urările lor sincere odată cu recunoașterea efortului făcut de Administrația noastră.

Nu mai puțin entuziaste sunt aprecierile invitaților și vizitatorilor din țară.

Dl Teofil Sidorovici, Comandantul „Străjii Țării” scrie:

„Cu prilejul Ceferiadei, Regia Autonomă a prezentat în afară de realizările deosebit de însemnate ale tehnicii feroviare, și latura de pregătire străjerească a tineretului ceferist în spiritul cel nou al vremii.

Pentru felul cum ați înțeles că formarea sufletească a viitorilor ceferiști formează generatorul realizărilor tehnice de viitor, „Straja Țării” vă aduce mulțumiri”.

Dl I. C. Băicoianu, Administrator delegat la B.N.R. scrie:

„Când privim înapoi și vedem uriașele progrese împlinite de Căile Ferate Române în decursul acestor 70 ani, un sentiment de sinceră mândrie ne umple sufletele.

Dați-mi voe ca, odată cu nefermura mea admirație pentru tot ce s'a realizat la această instituție să vă exprim și cele mai calde urări pentru progresul ei viitor”.

P. S. S. Nicolae, Arhiepiscop și Mitropolit de Alba Iulia și Sibiu ne scrie:

„Rog să primiți odată cu arhierestile Noastre binecuvântări, cele mai vii felicitări pentru înțeleapta conducere a acestei atât de importante Instituții a propășirii noastre”.

Dl. Ing. *Manoilescu* ne trimite: „felicitările sale cele mai entuziaste pentru splendida expoziție retrospectivă a Căilor Ferate”.

Din sutele de scrisori primite mai amintim pe acelea ale Asociației Inginerilor C. F. R., a dl-ului Consilier Dr. Mircea Nanu, ale Asociațiilor Profesionale C. F. R. și ale aproape tuturor personalităților noastre tehnice, comerciale și economice din toată țara care arată și ele admirație față de progresele împlinite de Căile Ferate Române.

Din toate cele mărturisite, se desprinde în chip impresionant marea etapă de evoluție la care s'a ridicat flamura roșii înaripate, dobândirea acestor strălucite succese datorându-se numai priceperii și propriilor noastre mijloace, numai proverbiale noastre hărnicii.

Drumul străbătut de căile ferate dela primul km de linie în 1869 până la cei 14 000 de km câți numărăm astăzi, drum anevoios și presărat de înfinite greutăți, care însă au putut fi învinse, drum care a însemnat o împlinire, capabilă să despice — cum s'a spus „istoria țării noastre în două”, azi se găsește la un grad de înflorire care a schimbat putem zice — și cu drept cuvânt — întregul climat al țării.

Priveghiat de un Mare Suveran și gospodărit de hărnicia tuturor aceluia care muncim zi de zi la ridicarea Instituției, sprijinindu-se pe devotamentul și disciplina unitii personal care corespunde chemării sale întru totul, putem afirma că țara noastră astăzi este pe deplin stăpână pe cea mai importantă arteră de civilizație, care este calea ferată.

Incheind, țin să mulțumesc încă odată tuturor celor cari prin munca lor devotată au contribuit la frumoasa reușită a acestei epocale apoteozări, manifestată prin sărbătorirea jubileului de 70 ani ai Căilor Ferate Române.

Ridic paharul meu în sănătatea întregului personal al drumului de fier.

A răspuns Excelența Sa, domnul Mihail Ghelmegeanu, Ministru al Lucrărilor Publice și al Comunicațiilor:

„Masa ce vi-o oferă astă-seară Directorul General al căilor ferate este un act de cordialitate și de solidaritate între conducere și Dvs. Am mai spus și cu altă ocazie că o mare administrație de stat nu trebuie să reprezinte numai o erarhie severă, ci ea trebuie să se întemeieze în deosebi pe legătura sufletească dela om la om și pe singura autoritate reală: munca întemeiată pe merit.

A fost o vie satisfacție pentru noi să auzim mărturiile admirațiunii venind de dincolo de hotare, pe care ni le-a citit Directorul General. Ele dovedesc că nu suntem o societate de adulațiuni reciproce, ci arată că munca și priceperea dv. a stârnit admirația somităților celor mai deosebite.

Prin manifestarea Ceferiadei ați arătat că sunteți o mare familie și că prin munca și disciplina dv. aveți un mare rol în viața economică și în apărarea țării. A fost mișcător să vedem copiii dela școlile noastre de specialitate din întreaga țară, cari se dezvoltă sub scutul administrației C.F.R. A fost mișcător să vedem generații tinere educate în spiritul vredniciei sportive de azi, defilând în fața conducătorilor bătrâni ai acestei administrații și cari, prin tinerețea lor, sunt mărturia zilei de mâine.

Ceferiada a însemnat, după 70 de ani de exploatare în întreprinderea noastră, un întreit succes.

În primul rând, un succes românesc. Căci nu trebuie uitat că primele începuturi ale căilor ferate s'au realizat cu capital și resurse tehnice străine. Dar a fost de scurtă durată. Curând Românii au arătat că sunt în măsură să preia asupra lor conducerea și dezvoltarea ad-ției C.F.R. Și nu numai s'o preia, ci s'o și ducă la dezvoltarea pe care o cunoașteți.

Un al doilea succes este manifestarea și dezvoltarea capacității tehnice a inginerilor noștri. Calea ferată este un mare laborator în care se studiază nu numai chestiuni pentru interesul pur al științei, ci mai ales pentru interesul mare al științei aplicate și al tehnicii pusă în serviciul economiei naționale și al țării. Reprezentați o mare exploatare în care tehnicitatea ține locul de frunte.

Dar pe lângă succesul românesc și cel de tehnicitate, dv. sunteți și o mare perspectivă spre viitor.

S'a spus că Statul este incapabil să ducă la o bună dezvoltare o mare exploatare și o mare administrație cu caracter economic. Pe măsură ce interesele generale se impun, căutând să domine interesele particulare, în aceeași măsură Statul arată celor care l-au socotit incapabil să poarte destinele unei mari administrații cu caracter economic, că dv. prin munca predecesorilor și devotamentul dv. dovediți zi de zi că Statul e capabil să se conducă prin el însuși.

Pentru succesele dv. binemeritate am venit aci, alături de Directorul General, ca să vă mulțumesc și să vă felicit. Ați spus că am inaugurat o nouă metodă, aceea ca un ministru să vie în mijlocul celor cari în ordine erarhică îi sunt inferiori. Am făcut totdeauna aceasta cu plăcere. Un ministru nu trebuie considerat ca un om a cărui autoritate este în funcție de fotoliul ce-l ocupă. Un ministru trebuie considerat ca un luptător și muncitor alături de luptătorii și muncitorii pe care-i conduce și a cărui

situație nu poate fi semnalată decât prin solidaritatea și înțelegerea ce-o are față de colaboratorii săi.

Să fiți mulțumiți că munca dv. a fost recunoscută. Insuși faptul că M. S. Regele a dispus ca standurile în care se rezumă munca de 70 de ani și progresul înregistrat de calea ferată în acest răstimp, să fie lăsate deschise până la 1 Octombrie spre a fi vizitate de școlarii din întreaga țară și de reprezentanții instituțiilor noastre de seamă, e dovada cea mai desăvârșită a recunoașterii meritelor la care vă puteți aștepta.

Astfel fundamentul unui regim de autoritate este întemeiat pe muncă și pe merit și pe singura legătură care formează coeziunea Statului, aceea dela suflet la suflet și dela om la om.

D. Ministru Ghelmegeanu a terminat închinând pentru prosperitatea instituției căilor ferate române și a slujbașilor ei.

D-l Inginer șef V. Mișicu, președintele Comisiunii de organizare a Ceferiadei și Jubileului de 70 de ani al C.F.R. a rostit următoarea cuvântare:

Domnule Ministru, Domnule Director General,

Vă mulțumim pentru că ați binevoit a ne invita la această simbolică și frumoasă masă.

Îngăduiți-ne însă, Vă rugăm domnule Ministru și domnule Director General, să declarăm, cu toată sinceritatea, că oricât de mari ar fi atențiunile cu care ați binevoit a ne acoperi, nimic nu va putea egala cinstea ce ne-ați făcut de a ne fi ales pe noi, ca elemente de prima linie, ca elemente de organizare a bătăliei ce avea să se dea, într'un timp atât de scurt, în vederea cuceririi victoriei CEFERIADII.

Nimic nu va putea egala deasemenea, sentimentele Domniilor Voastre, atât de generoase și de atâta largă înțelegere, atunci când ne-ați trecut nouă onoarea de a primi și de a da explicațiuni Celui mai Înalt Oaspete: Majestății Sale Regelui nostru iubit.

Se minunează lumea românească și nu-și revine încă, cum a fost posibilă minunea CEFERIADII;

S'au minunat distinși oaspeți străini de precizia uluitoare și disciplina cu care acest popor, socotit de multe ori, numai „țărani dela Dunăre”, a prezentat totul într'o amplexare și grandoare demnă de a împodobi fruntea celor mai mari și mai pretențioase națiuni.

Ne minunăm noi înșine cum a fost posibil să iasă atât de bine?

Există o explicație, o mare explicație:

Este răsunetul marilor activități feroviare, mai noi și mai vechi.

Este răsunetul voinței dârze, a D-Voastre, Domnule Ministru, de a face ceva la Calea Fe-

rată, voință ilustrată prin gestul semnificativ, care n'a trecut neobservat, de a fi transferat sediul Marelui Cartier al Armatei a II-a, dela Minister, la Direcția Generală C.F.R.;

Este răsunetul exemplului remarcabil de muncă și devotament, necunoscut până azi, ce ni-l dă zilnic d-l Inginer Inspector General Ion Macovei, unul din cei mai străluciți Directori Generali pe care i-a avut Calea Ferată Română;

Este răsunetul marilor bătălii și gloriei feroviară date și cucerite de curând în altă parte: este acel răsunet al bătăliilor dela Ilva Mică-Vatra Dornei, dela Bumbăști-Livezeni, dela Mangalia și dela Babadag-Tulcea, unde eroii armatei a doua a Țării, străpungătorii munților, întinzătorii podurilor și liniilor și înălțătorii viaductelor, având în frunte pe Directorul General, toți fii ai „țărănilor dela Dunăre”, luptând contra elementelor unei naturi deslănțuite, într'un timp record, au dat Țării și apărării ei, mijloace și înfăptuiri care opresc mintea în loc.

La asemenea fapte, făcea, se vede, aluzie d-l Colonel de Stat Major Ionașcu C-tin când, însoțit de 100 de ofițeri de Stat Major, venise cu hotărârea să consacre o oră pentru vizitarea CEFERIADEI. După ce a stat trei ore și jumătate și a găsit că a stat puțin, la ieșire a rugat pe d-nii ofițeri să facă cerc și apoi, plin de emoție, a rostit o cuvântare, din care am reținut cuvintele:

„Domnilor Ofițeri de Stat Major, tot ce ați văzut este oglinda vastelor posibilități și rezervelor de energie și competențe tehnice, pe care inginerii dela Calea Ferată Română le vor pune în serviciul armatei”.

Și mai departe:

„Am văzut eu însumi cum Calea Ferată Română, cu organizația ei admirabilă, ne-a asigurat succesul strălucit al manevrelor”.

Acesta este mărele răsunet care cerea o consacrare mai publică, o înfățișare mai în văzul, înțelesul și la îndemâna României și străinătății.

Astfel s'a născut CEFERIADA.

Doriți acum să aflăm și leagănul ei?

Va trebui să mergem ceva mai departe, în afară de întinsul Căilor Ferate, la o instituție la al cărui nume tresaltă inima noastră, vibrează tot ce avem mai scump în noi și ni se împăienjenesc ochii de emoție și de bucurie, pentru că acolo vom găsi pe proprii noștri copii, pe fii noștri, adică pe noi înșine, care ne perpetuăm și ne perfecționăm: am ajuns și suntem la laboratorul de prefacere a sufletelor și a energiilor Neamului românesc: **SUNTEM LA STRAJA ȚĂRII.**

Da, de aci, din locul sfânt unde se oțelește moralul și fizicul fiilor noștri a pornit ideea, aducătoare de atâtea bucurii, generatoare, acum

și în viitor, de atâtea mari inițiative, ideea CEFERIADEI.

Sub Înalta și în deaprobarea îndrumare a Majestății Sale Regelui Carol al II-lea, unul dintre cei mai reprezentativi și mai demni fii ai Țării întregite desăvârșește aci marea operă de redresare a mării națiuni române: este domnul Comandant Teofil Sidorovici, pe care în numele fiilor noștri și al nostru al tuturor îl rugăm să primească prinosul nostru de recunoștință

Domnule Ministru și Domnule Director General, în opera de realizare a CEFERIADEI, dacă D-Voastră ați binevoit a ne felicita, îngăduiți-ne, Vă rugăm, ca și noi să Vă presintăm omagiile noastre respectuoase, pentru că nu putem uita că ați lucrat, de multe ori, cot la cot cu noi și că în clipele grele ați împărțit grija și răspunderea cu noi. Nu putem uita că Vă găseam sau ne găseați, de multe ori acolo pe șantier și noaptea.

Succesul CEFERIADEI ne va însoți, pe noi și pe urmașii noștri, până în ultimele clipe. Ori cât de mare ar fi fost el, este însă de domeniul trecutului.

În fața noastră se pun noi și mari probleme care cer a fi soluționate și executate în timp scurt. Pilda dela CEFERIADA să ne fie îndrumătoare.

În adevăr, chiar eri, unul dintre cei mai străluciți colegi de ai noștri, un redevabil străpungător al munților, acelaș dela Ilva Mică-Vatra Dornii, ne împărtășea cum a și început o nouă și mare bătălie de tehnică feroviară și cum organizarea ei sub toate raporturile o face, de astădată, în condițiuni și mai excelente.

Suntem în ajunul străpungerii munților dela Predeal. Un nou și mare tunel, poduri, nesfârșite ziduri de sprijin, sunt cuceriri ce urmează să le facă inginerii și tehnicienii dela Calea Ferată Română.

Bătălia este deschisă. Țara și Calea Ferată așteaptă ca fiecare ceferist să-și facă din nou datoria.

Am reproduș înadins aceste ultime cuvinte, pentru că ele reamintesc un însemnat fapt istoric, menit să oțelească voința de cucerire în clipele mari și grele.

El este următorul: În dimineața bătăliei dela Trafalgar, amiralul Nelson arbora pe marele catarg al vasului Amiral steagul care pentru marinari însemna: „Anglia așteaptă ca fiecare să-și facă datoria”.

Se știe că celebra bătălie dură până în apus de soare. Corpul viteazului amiral fu sfărțecat, însă bătălia câștigată.

Domnule Ministru și Domnule Director General, Inginerii dela Căile Ferate Române, obiectul atâtor aprecieri măgulitoare, Vă exprimă întreg devotamentul lor și așteptând noi și cât mai grele misiuni, ei își vor face datoria.

Seria cuvântărilor a fost încheiată de d-l Inginer Ghimuş Constantin, inspector de control C.F.R., care a spus următoarele:

Domnule Ministru,
Domnule Director General,

Cu toate că sunt un vechiu ceferist, nu am avut, domnule Ministru, până la Dvs., onoarea de a cunoaşte personal pe vreun Ministru de al nostru în timpul exercitărei acestei funcţiuni. Am cunoscut însă pe unii dintre Miniştrii noştri din apostilele puse pe numeroase cereri, cereri cari în cea mai mare parte nu puteau fi satisfăcute, iar pe alţii i-am cunoscut, sau mai bine zis i-am simţit, prin măsurile luate în contra mea. În două rânduri pe timpul alegerilor generale am fost pus din oficiu în concediu, deoarece, în imposibilitate de a satisface pretenţiile agenţilor noştri în asemenea ocazii, prezenţa mea în serviciu ar fi împiedecat libera exprimare a voinţei populare. Astăzi lucrurile s'au schimbat. Pe Dvs., domnule Ministru, nu v'am mai cunoscut din apostilele de pe cereri şi cu toate că au fost alegeri, nu v'am simţit. V'am cunoscut însă sub altă formă, în contact direct şi în chestiuni privind organizarea Administraţiei.

Domnule Ministru, ca o întreprindere ca a noastră să poată da maximum de randament îi trebuie utilaj, un personal bine pregătit din punct de vedere profesional şi legat sufleteşte de Administraţie. Dacă utilajul depinde de po-

sibilităţile financiare, dacă pregătirea profesională a personalului este şi în strânsă legătură cu nivelul învăţământului din întreaga ţară, chestiunea legăturii sufleteşti este în mâna conducerei.

Or, tradiţia noastră a cerut ca superiorul să nu încurajeze inferiorul, ca nu cumva să-l dezorienteze. O erarhie şi o disciplină birocratică şi formală opria orice avânt, orice iniţiativă. Prin venirea la conducerea Administraţiei noastre a d-lui Director General Macovei, s'a produs un reviriment, dar împrejurările nu erau încă prielnice. Ca Ministru de Comunicaţii şi cu inteligenţa Dvs. deosebită aţi sesizat situaţia. Şi pentru descătuşare, ne-aţi dat o altă lege de organizare. Dar tot Dvs. în cuvântarea pe care aţi ținut-o la banchetul dat cu această ocazie, ne-aţi precizat atât de frumos şi atât de adevărat senzul legii, când ziceaţi:

„Legea nu e încă nimic, cât timp cei cari trebuie să o aplice nu vor lucra cu drag în spiritul ei şi cât timp nu va exista o legătură sufletească între conducători şi conduşi”.

Serbarea din astă seară este pe linia acestui înţeles nou pe care l'aţi adus în viaţa interioară a Administraţiei noastre. Noi vă mulţumim pentru atenţia acordată şi vă asigurăm că suntem gata de a pune cu şi mai mult suflet munca şi devotamentul nostru, în folosul Administraţiei.

În mijlocul celei mai bune dispoziţii, masa colegială a luat sfârşit la orele 1.

Le 70-ième anniversaire des chemins de fer roumains.

La commémoration du 70-e anniversaire du jour où le premier train a circulé sur voie ferrée en territoire roumain a été célébrée le 10 Juin 1939 à Bucarest avec la participation de nombreux délégués représentant les Administrations des chemins de fer de diverses parties du monde.

La célébration du 70-e anniversaire a été choisie par les chemins de fer roumains en ce qu'elle coïncidait avec le centenaire de la naissance du roi Carol I-er, fondateur de la dynastie roumaine. Les fêtes qui eurent lieu à cette occasion apportaient le respectueux hommage des chemins de fer à la mémoire de Celui qui, par le concours actif et éclairé qu'il leur a apporté, doit être considéré comme leur créateur.

Les fêtes commémoratives commencèrent le 10 Juin au Stade des chemins de fer construit à Bucarest-Giulești, à proximité de la Gare et des Ateliers de Bucarest, à côté du foyer du personnel. Le Stade et le foyer sont des oeuvres dédiées à l'éducation culturelle, musicale et sportive du personnel. Toutes les organisations destinées à lui fournir l'occasion d'un emploi profitable de ses loisirs dans cette voie se trouvent sous le patronage direct, actif et assidu, du Directeur Général, Mr. I. Macovei, ingénieur inspecteur général.

Les bâtiments du Stade et du foyer occupent un terrain de 5 hectares. Le Stade peut recevoir 25 000 personnes assises, mais sa capacité permet d'y réunir 32 000 spectateurs.

L'accès au Stade se fait par une avenue passant sur un pont métallique, jeté au dessus des voies d'entrée de la Gare du Nord. Une affiche reproduisant un train remorqué par une puissante locomotive du dernier modèle, précédée en fantôme par la première locomotive des chemins de fer roumains, conviait le public à participer à la fête pour y apprécier le chemin parcouru en ces 70 années.

S. M. le Roi Carol II, S. A. R., le prince Michel et S. A. R. le prince Paul de Grèce ont bien voulu rehausser par leur auguste présence la célébration de l'anniversaire à laquelle assistaient également tous les membres du gouvernement, le corps diplomatique et les hôtes des chemins de fer.

La pelouse du Stade était occupée par 4065 représentants du personnel des chemins de fer et des Sociétés sportives, formés en un carré au milieu duquel un autel était dressé pour y officier le service divin.

A 10 heures précises, au son de l'hymne royal, S.M. le Roi et L. L. A. R. Michel de Roumanie et Paul de Grèce avec Leur suite pénétrèrent dans l'enceinte.

Après l'office divin, Monsieur le Ministre des travaux publics évoqua dans son discours le souvenir du Roi Charles I-er, qui sera toujours rattaché à toute manifestation ferroviaire roumaine, et fit ressortir le rôle prépondérant qu'il joua dans leur création et leur développement.

Il rappela que 70 ans s'étaient écoulés depuis l'ouverture de la ligne Giurgiu-Bucarest, l'année même où il nous était donné de commémorer le centenaire de la naissance du premier roi de Roumanie.

Il rappela ensuite que lors de l'inauguration de la

ligne Buzău-Mărășești, le premier Roi de Roumanie pouvait souligner dans son discours que 12 ans seulement après l'ouverture de la première voie ferrée, la construction et l'exploitation des chemins de fer étaient confiées uniquement aux techniciens roumains.

Après que les hôtes des chemins de fer roumains furent présentés, S. M. le Roi et Sa suite commencèrent la visite de l'exposition en parcourant d'abord le camp des Strajeri (Scouts) qui occupaient 70 tentes. Ceux-ci, fils d'ouvriers des différents ateliers des chemins de fer, avaient construit eux mêmes un chemin à voie étroite, desservant leur camp, en y travaillant comme apprentis dans nos Ateliers.

La visite se poursuivit par le musée dans lequel les chemins de fer ont commencé à rassembler tout ce qui est de nature à évoquer leur passé: le premier wagon-salon du Roi Carol I-er, d'anciennes voitures à voie normale et à voie étroite, les plus anciennes locomotives et d'autres, — bien que les plus récentes ne figurent plus sur le réseau qu'en qualité de retraitées, les unes construites en Allemagne chez Henschel & Sohn, d'autres chez Beyer Peacock à Birmingham; enfin du matériel moderne plus spécial, parmi lequel nous pouvons citer des wagons à étages pour le transport de la volaille, d'autres pour le transport des poissons vivants, des frigorifères, des voitures à voyageurs entièrement métalliques, des automotrices, des locomotives Diesel pour les manoeuvres dans les gares et enfin une forte locomotive à voyageurs à 4 essieux couplés, tous produits par l'industrie roumaine.

Une locomotive Diesel-électrique de 4400 chevaux construite chez Sulzer Frères à Winterthur attire aussi l'attention des visiteurs.

Le cortège traversa ensuite les Stands dans lesquels, par l'exposition de modèles, maquettes, photographies et tableaux graphiques, chacune des Directions tenait à faire valoir son développement, son activité et l'habileté de ses artisans.

Pendant que S. M. le Roi et Sa suite poursuivait Sa visite, le public qui s'était placé dans les tribunes, assistait aux évolutions des Strajeri et aux productions de danses nationales en soulignant de nombreux applaudissements son approbation.

La visite des Stands terminée, S. M. le Roi voulut bien assister de Sa tribune au défilé rétrospectif du matériel qui comprenait:

1. Le premier train de la plus ancienne voie ferrée de Giurgiu à Bucarest.
2. Le train qui ramena triomphalement à Bucarest-Mogoșoaia le roi Ferdinand I-er et la Reine Marie.
3. La première locomotive construite en Roumanie. Ensuite vint le matériel en service sous le règne de S. M. le roi Carol II.
4. Un train de voyageurs-omnibus.
5. Un express;
6. Un rapide.
7. Des voitures automotrices.
8. Un train de messageries.
9. Un train de marchandises.
10. Un train de wagons citernes.

11. Un train avec grue de secours.
12. Une charrue à neige.
13. Un train de la croix rouge.
14. Un train-bains.
15. Un train boulangerie.

La fête prit fin à une heure de l'après midi après que les représentations du personnel, précédées du Directeur Général, Mr. Macovei suivi de trois des sous-directeurs généraux, eurent salué le Roi en un défilé final.

Les hôtes des chemins de fer furent ensuite conviés à prendre part, à l'Athénée Palace, à un déjeuner présidé par Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Communications.

Des excursions à Sinaia, le long de la vallée de la Prahova, au delta du Danube, à la mer Noire, complétèrent le riche programme des réceptions et visites.



„ASTRA-VAGOANE“

PRIMA FABRICĂ ROMÂNĂ DE VAGOANE ȘI MAȘINI S. A.

CAPITAL SOCIAL LEI 420.000.000 DEPLIN VĂRSAT

UZINELE LA ARAD ȘI BRAȘOV

PRODUSE FABRICATE:

Vagoane de cale ferată de orice fel.
Vagoane de persoane Pullman cu 4 și
2 osii. Vagoane de bagaje, postă, mărfuri,
frigorifere. Cisterne pentru petrol,
benzină, uleiuri, alcool, acid, acid sulfuric,
etc. Vagoane speciale pentru căi ferate
industriale, forestiere, miniere, Decauville
etc. Vagoane și remorci de tramvaie,
Tampoane de fricțiune.

REZERVOARE PENTRU PETROL, BENZINA,
APA, etc., DE ORICE FORMA ȘI CAPACITATE

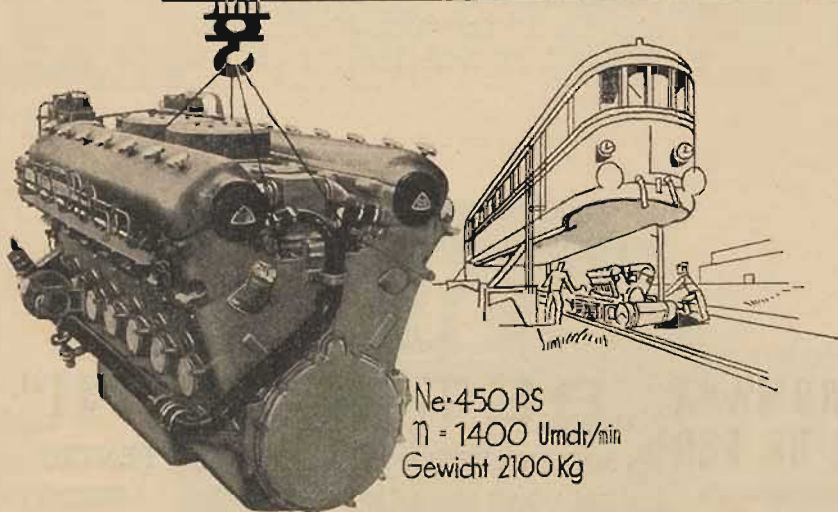
Poduri și construcțiuni metalice de
orice fel, nituite și sudate. Macarale
rulante, poduri bascule, funiculare.
Instalațiuni pentru spălatul și prepara-
rea cărbunilor. Elevatoare, vagonete
și bene de mine. Piese forjate și tur-
nate de orice fel precum și orice fel de
piese și lucrări în fier, oțel, metale
și lemn. Instalațiuni de fabrici.

DIRECȚIUNEA GENERALĂ
BUCUREȘTI III ❖ STRADA POVERNEI Nr. 4

Adr. teleg.: VAGONASTRA. Telefon București 218/50. Telefon Arad 6.49. Telefon Brașov 11.84

ESTE O GREȘALĂ SĂ SE CREDĂ CĂ UN MOTOR
 DIESEL DE AUTOMOTOARE DE TURAȚIE REDUSĂ,
 ESTE MAI SIGUR ÎN SERVICIU ȘI MAI UȘOR DE
 ÎNTREȚINUT DECÂT UN MOTOR DE TURAȚIE
 MARE. 550 MOTOARE DIESEL-MAYBACH DE
 MARE TURAȚIE, CU PUTERI DELA 150 CP. PÂNĂ
 LA 600 CP., AU DOVEDIT VERACITATEA CELOR
 DE MAI SUS PRACTIC, PROPULSÂND AUTOMO-
 TOARE DE TOATE CATEGORIILE.

ÎN CONSTRUCȚIE ASTĂZI: 246 MOTOARE, ÎNTRE
 CARE 158 BUCĂȚI A 650 CP.



Ne-450 PS
 $n = 1400$ Umdr./min
 Gewicht 2100 Kg

MAYBACH



**MOTORUL ȘI APARATURA AFERENTĂ
 AUTOMOTOARELOR DIESEL**

sintetizează experiența a 140 milioane kilometri rulați

MAYBACH-MOTORENBAU G.M.B.H. • FRIEDRICHSHAFEN AM BODENSEE
 Reprezentant pentru România: Ing. G. G. Chelaru, Str. Profesori, 4, București, V

RMT 144/82

SOCIETATEA ANONIMĂ A UZINELOR METALURGICE

„LEMAITRE“

Capital Social Lei 65.000.000 deplin vărsat
Adresa telegrafică: „LEMAITRE“ București, 5. Telefon 328.60

Cazane de abur secționale sistem „Koenigsfeld“. Cazane de înaltă presiune „Ladd-Belleville“. Cazane „Cornwall“ „Tischbein“ și Ignitubulare. Cazane locomobile pentru sonde. Rezervoare de fier de orice mărime. Șarpante, poduri și alte construcții, piese turnate din fontă, și bronz, bucele de roți, grilaje din fier presat. Instalațiuni pentru fabrici de zahăr și tăbăcărie. Motoare industriale tip „Bolynder“ de 50 HP. Reparațiuni de locomotive și vagoane-cisterne. Mare depozit de piese de schimb pentru locomotive și vagoane.

SOCIETATEA FRANCO-ROMANA DE MATERIAL DE DRUM DE FER

CAPITAL SOCIAL LEI 150.000.000

Sediu Social: București III,
Str. Biserica Amzei, 5. Telefon, 407.73

Biurou la Paris Rue de la Rochefoucauld, 12

Reparații de locomotive și în general
construirea și repararea oricărui material
rulant de căi ferate, tramwaie, etc.

Operațiuni industriale privind industria și con-
strucția mecanică. Orice piese de cazangerie,
Plăci de aramă și de fier ambuti-
sate pentru cazane de locomotive.

„PETROȘANI“

SOCIETATE ANONIMĂ ROMÂNĂ PENTRU
EXPLOATAREA MINELOR DE CĂRBUNI

CAPITAL SOCIAL LEI 1.410.000.000

MINE LA:

PETROȘANI,	EXPLOATAREA
LUPENI,	LAPOȘUL DE SUS
ANINOASA,	DARMANEȘTI
PETRIȚA	(Județul Bacău)
(Jud. Hunedoara)	

Dir. Generală: București 3, Str. Dumbrava Roșie, 18
ADR. TELEGR. „PETROȘANI“ TEL.: 241.84



40 lei

p. 78, 82, 87, 88
90, 94 26-82

Indicațiuni redacționale și administrative

Comitetul de Redacție. Președinte de onoare d. M. Ghelme-ganu, Ministrul Comunicațiilor și Lucrărilor Publice; președinte d. Ing. Insp. Gl. I. Macovei, Director General C.F.R.

Director Ing. Insp. General Th. Bals, Subdirector general C. F. R.

Secretari de Redacție: Ing. Insp. Gl. Ioan I. Apostolescu, Director Administrativ C.F.R. (Str. Raymond Poincaré 5, București 1); Ing. Insp. Gl. A. Zănescu, Subdirector C.F.R.; I. Maxim, șeful serv. Presel C.F.R.

Administrator: V. Blaș, Subdirector financiar C.F.R. (Str. R. Poincaré 3).

Apariția. „Revista C.F.R.” apare lunar, în 32 pagini format normal A 4, în editura Direcției Generale C.F.R. Revista se ocupă cu probleme tehnice, profesionale și economice în legătura cu transporturile.

Manuscrisele se vor trimite Secretariatului de Redacție. Ele vor fi scrise cu mașina, la două rânduri, și pe o singură parte a hârtiei, pe foi de format normal A 4. Ortografia întrebuintată va fi cea academică. Numele proprii din text vor fi scrise cu litere de rând însă *subliniate*, pentru a apărea *curșive* în textul tipărit. Deasemenea se vor sublinia literile diverselor formule precum și citațiile străine. Datele se vor scrie astfel: 2.2.932 (nu 2.II.932). O atenție specială se va da scrierii numelor proprii străine, cari vor trebui să fie citate cu ortografia respectivă. Unitățile de măsură se vor scrie cu litere mici și fără punct după ele (m, mm, km, watt). Articolele științifice vor trebui urmate de un rezumat în limba franceză.

La cronică materialul va trebui să fie grupat pe subiecte. După fiecare recenzie se va pune în ghilmete, în stânga, publicația respectivă după care s'a luat textul și data de apariție a acelei publicații (nu anul și numărul).

Manuscrisele nu se înapoiază, nici nu se ține corespondența cu dd. autori. Ele se remunerează îndată după inserarea în corpul revistei, devenind astfel proprietatea acesteia nepunându-se problema fără autorizația scrisă dată prin secretariat. Dd. autori vor binevoi a ne indica adresa odată cu trimiterea lucrărilor, chiar dacă articolele sunt semnate cu un pseudonim. Comitetul de Redacție își rezervă dreptul de a face ușoare modificări sau tăieri în textul articolelor, când va găsi cu cale, fără prealabilă învoire a autorilor. Totdeauna când lucrul este cu puțință, înainte de publicare se trimite autorilor o corectură în pagini.

Dd. autori sunt rugați a-și reține totdeauna o copie după manuscris.

Figurile vor fi executate cu cea mai mare îngrijire și pe foi deosebite pentru a putea fi cu ușurință trimise la zincografie. În manuscrise se va arăta numai amplasamentul și textul ce urmează să fie scris sub figuri.

Se va indica pe deseme în ce măsură trebuie micșorate: grosimea liniilor va fi făcută în proporție, pentruca în clișeu micșorat ele să nu apară prea subțiri.

Clișeele se execută pe spezele Revistei.

Correspondența privind redacția se va adresa Secretariatului de Redacție. Pe plicuri se va nota: „Pentru Revista C.F.R.”. Correspondența privind administrația se va adresa Administratorului.

Abonamentele se plătesc înainte, se fac numai pentru câte un an și încep cu nr. 1.

Costul abonamentului este 200 lei pentru funcționari și 400 lei pentru particulari, firme și străinătate.

Revistele în schimb se vor adresa Secretariatului de Redacție.

Costul unui exemplar lei 30. Revista se vinde cu numărul la: „Biroul Oficial de Voiaj C.F.R.” Piața Regele Carol, Palatul Fundației Universitare Carol I, București, la chioscul de ziare al Gărei de Nord și la Librăria „Tocui de Aur” Calea Victoriei 118, București.

Un număr de exemplare din revistă se distribuie organelor C.F.R. fiind achitate din bugetul Direcției generale C.F.R.

Tirajul 3000 exemplare.

Reclamele se vor primi de Administrație cu preturile următoare, în lei:

	1 pag.	1/2 pag.	1/4 pag.	1/8 pag.
odată	4 000	2 500	1 500	800
de 3 ori	10 000	6 000	3 500	2 200
de 6 ori	20 000	11 000	7 000	4 500
de 12 ori	35 000	21 000	12 000	8 000



*Instalații de telefoane și semnalizare.
Cabluri și conducte.
Instalații de postă pneumatică și de transport.
Redresori.*

**DEUTSCHE TELEPHONWERKE
UND KABELINDUSTRIE AG. BERLIN**



6/9777 2/4 : 08

REȘIȚA

București III — Str. Vasile Alecsandri nr. 4

Telefon: 219-47, 219-48, 219-49

Adresa Telegrafică: „REȘITANINA“

Fier de comerț, grinzi I și U, fier fasonat, table groase și mijlocii, șini și material mărunț pentru ecartament normal și îngust

Schimbători, macazuri, încrucișeri, poduri și alte construcțiuni de fier, plăci turnante, vagoane, piese de vagoane, osii, bandaje, roți din oțel turnat, perechi de roți complete

L O C O M O T I V E

Pentru ecartament normal și îngust
Materiale turnate din oțel și fontă, piese de foraj, buloane, șuruburi, nituri, etc., etc.

ELECTROMOTOARE, DINAMURI, GENERATOARE

transformatoare, instalațiuni complete de centrale electrice, industriale și comunale, echipament electric pentru industria petroliferă, atelier de construcțiuni pentru aparate și unelte de sondaj, armament și munițiuni, pluguri și alte unelte agricole, nicovale, lopeți, sape, cărămizi și mortar refractar, mangal, etc., etc.

Mine, Fabrici și Domenii la:

REȘIȚA, ANINA, BOCȘA, ORAVIȚA, etc.

REPREZENTANȚA

„S O C O M E T“

Societate Comercială Metalurgică S. A. București, Calea Victoriei, 51

Telefon 3-40-10 Adresa telegrafică „SOCOMETAL“

LEI 180.—

IMPRIMERIA C. F. R. BUCUREȘTI 1039 ROMANIA

