

Transporturi militare



Anul I • Nr. 1/2025
ISBN 978-606-8804-86-6
www.proarme.ro

Supliment al revistei „ProARME”



pag. 7

Seniorii
transportu-
rilor militare

Interviu

pag. 3

Un sfert de
veac de
coordonare
centralizată
a transpor-
turilor
militare

Aniversări



pag. 17

Generalul T.C.
Orezeanu

Cronicari ai
armeri CF



„Faima ruginește dacă nu o cureți prin muncă în fiecare zi.”

NICOLAE IORGA

La ceas aniversar

Colonel CF (rtr) Cantemir Bețianu,
fost șef al Centrului de Coordonarea Mișcării

Stimați colegi,

Permiteți-mi să vă felicit pe toți ofițerii, subofițerii și civilii de căi ferate și transporturi din



cadrul Centrului de Coordonarea Mișcării, birourilor transporturi

militare teritoriale de pe lângă ferate și menținerea viabilității regionalele de cale ferată, birourile și compartimentele de specialitate de la trupe, pentru rezultatele bune și foarte bune obținute în activitatea de planificare, coordonare, control, monitorizare și execuție a transporturilor militare, pe căile de comunicație feroviară, rutieră, aeriană și navală ale armatei noastre și ale armatelor din NATO și parteneri, în tranzit prin România, în cursul celor 25 de ani de existență. Pe militarii feroviari îi felicit pentru activitatea lor neobosită desfășurată pe șantiere, împreună cu structurile CFR civile, pe parcursul a zeci de ani, pentru construcția de căi

urile și compartimentele de specialitate de la trupe, pentru rezultatele bune și foarte bune obținute în activitatea de planificare, coordonare, control, monitorizare și execuție a transporturilor militare, pe căile de comunicație feroviară, rutieră, aeriană și navală ale armatei noastre și ale armatelor din NATO și parteneri, în tranzit prin România, în cursul celor 25 de ani de existență. Pe militarii feroviari îi felicit pentru activitatea lor neobosită desfășurată pe șantiere, împreună cu structurile

CFR civile, pe parcursul a zeci de ani, pentru construcția de căi

accestora.

Totodată, un gând bun de recunoștință pentru înaintașii noștri care, timp de 150 de ani, au acționat, în decursul istoriei, pentru asigurarea mobilității militare și asigurarea viabilității căilor de comunicație!

Ștafeta se află pe mâini bune!

Să duceți cu mândrie, mai departe, tradițiile noastre și colaborarea cu structurile Ministerului Transporturilor și Căilor Ferate, pentru asigurarea mobilității armatei române în cadrul NATO și al Uniunii Europene!

La mulți ani!



MULȚUMIRII

Pentru sprijinul acordat în realizarea revistei „Transporturi militare”, mulțumirile noastre se îndreaptă către **GRAMPET Group SA**, cel mai mare grup de companii private feroviare cu acționariat românesc din Europa Centrală și de Sud-Est, personal către domnul inginer **Sorin Chinde** (foto), vicepreședinte în cadrul Diviziei de Transport a **GRAMPET Group**. Această divizie include operatori feroviari privați din opt țări europene, unde **Grupul GRAMPET** își desfășoară activitatea. Ne bucurăm și îi suntem recunoscători domnului inginer Sorin Chinde că, după mai bine de 13 ani în funcția de director general al Grup Feroviar Român (GFR), devenit vicepreședinte **GRAMPET Group** în 2019, contribuind cu vasta sa experiență și expertiză la direcția strategică și excelența operațională a grupului, este în continuare cu sufletul alături de noi, ferovarii militari.



Redacția „Transporturi militare”

Un sfert de veac de coordonare centralizată a transporturilor militare



Colonel Traian Vasile,
șeful Centrului de
Coordonare a Mișcării

La 1 august 2025, se împlinește primul sfert de veac de la apariția Centrului de Coordonare a Mișcării. Și tot anul acesta, la 16 noiembrie, vom sărbători o Zi a Transporturilor Militare cu totul specială, ținând cont că se vor împlini nu mai puțin de 150 de ani de la înființarea acestei specialități aparte în organigrama Armatei României moderne. La ora actuală, Centrul de Coordonare a Mișcării (abreviat CCM) este unica autoritate împuternicită să planifice, să coordoneze, să controleze și să monitorizeze deplasările de trupe, echipamentele militare și materiale aparținând forțelor armate române și străine pe căile de comunicație feroviare, rutiere, aeriene și navale. Ideile și informațiile expuse în continuare sunt aceleași discutate cu jurnalista Irina-Mihaela Nedelcu și apărute deja în „Observatorul militar” nr. 44/13–19 noiembrie 2024, p. 10.

Prima subunitate de căi ferate din structura armatei române a fost înființată la 16 noiembrie 1880, prin Înaltul Decret nr. 2550, în cadrul Batalionului de geniu, la cinci ani după ce, printr-o decizie a Ministerului de Război, se înființase *Biroul III Transporturi militare cu drumul de fier, pe apă și pe uscat al corpurilor de trupă, al ofițerilor și a oamenilor de trupă, călătorind insingurit, al materialului de artilerie, efectelor de îmbrăcăminte, echipament, harnașament, campament și sanitar-convoieri militare*. Creșterea necesității specialiștilor de căi ferate pentru armata română s-a materializat prin înființarea, în anul 1887, a primului batalion de căi ferate în cadrul Regimentului 1 Geniu, stabilindu-se și misiunile specifice în timp de campanie. În urma reorganizării Marelui Stat Major, a fost înființat, 16 ani mai târziu, *Biroul II Organizare și serviciul etapelor și drumurilor de fier. Transportul trupelor pe drumul de fier și apă. Serviciul poștei și telegrafiei militare*. În 1898, a fost aprobat *Regulamentul asupra transporturilor militare pe calea ferată* și s-a înființat Comisia Superioară de Căi Ferate de

pe lângă Statul Major General. Au urmat ani de transformări și schimbări de denumire a structurilor de transporturi militare. În 1949, Secția a III-a Transporturi Militare, din Marele Stat Major, se transformă în Secția Centrală de Comunicații Militare, iar Delegațiile Ministerului Apărării Naționale pentru Transporturi și



Comunicații Militare de Gară se transformă în Servicii Regionale de Transporturi pe Calea Ferată, la București și Cluj, și în 24 Secții Militare de Mișcare, în principalele stații de cale ferată.

Secția Centrală de Comunicații Militare se transformă, în 1951, în Direcția Transporturi Militare, iar în decembrie 1994, Serviciile

Regionale de Transporturi Militare se transformă în Secții de Transporturi Militare. Direcția Transporturi Militare se desființează în 1997, imediat luându-i locul două secții de transporturi, una în cadrul Direcției Logistice din Statul Major General și cealaltă în Comandamentul Logistic Întrunit. Acestea erau structuri de coordonare, control și elaborare a strategiilor de mișcare și transport, respectiv de planificare, monitorizare și asigurare a capacităților de transport necesare deplasărilor de trupe, echipamente și materiale militare aparținând forțelor armate române și străine, pe teritoriul național.

Prin unirea celor două secții, la 1 august 2000, ia naștere Centrul de Coordonare a Mișcării, aflat în subordinea Statului Major General, scopul fiind crearea unei singure structuri sub autoritatea căreia să fie planificate, coordonate, controlate și monitorizate activitățile de mișcare și transport. După o serie de restructurări, prin care au fost modificate subordonarea, precum și structura CCM, astăzi, acesta se află în subordinea Comandamentului Logistic Întrunit,

împreună cu cele opt birouri de transporturi militare teritoriale de la București, Craiova, Timișoara, Cluj, Brașov, Iași, Galați și Constanța, pe care le coordonează pe linie de specialitate.

Astfel, în strânsă colaborare atât cu instituțiile civile responsabile în procesul de mișcare și transport, cât și cu cele militare de la nivelul structurilor centrale, statelor-majore ale categoriilor de forțe, marilor unități, batalioanelor și detașamentelor de imbarcare/debarcare, misiunile încredințate centrului au fost îndeplinite, întotdeauna, cu succes. Referitor la activitatea structurii, se poate afirma că, în urma situației geopolitice actuale, misiunile centrului au devenit din ce în ce mai numeroase și mai solicitante în ceea ce privește personalul participant la activitățile interne și internaționale, în condițiile în care, din păcate, resursele umane ale acestuia sunt tot mai

scăzute. Căci dacă la înființarea CCM, acum 25 de ani, funcțiile din statul de organizare, de aproximativ 50 de oameni, erau încadrate în proporție de sută la sută, în prezent, numărul acestora a fost redus la aproape jumătate și, în același procent, a fost redusă și încadrarea.

Principalele misiuni pe care CCM le-a îndeplinit (și le va îndeplini în continuare) sunt următoarele: • planificarea, coordonarea și monitorizarea utilizării capacităților de mișcare și transport atât pe teritoriul național, cât și pentru dislocarea/relocarea forțelor militare naționale la misiuni în afara teritoriului național; • asigurarea la nivel național a legăturii și schimbului de date cu structurile de mișcare NATO, UE și țările partenere; • coordonarea activității birourilor transporturi militare teritoriale; • asigurarea și transmiterea la structurile ci-

vile și militare implicate a documentațiilor privind intrarea, staționarea, desfășurarea de operațiuni sau tranzitul forțelor armate străine pe teritoriul României.

*

În contextul aniversării primului sfert de veac din istoria CCM-ului și în așteptarea sărbătoririi Zilei Transporturilor Militare din noiembrie, ne înclinăm cu venerație și respect în fața faptelor demne ale înaintașilor, căci numai cinstindu-i pe ei, care și-au făcut datoria cu demnitate și onoare sub drapelele de luptă ale unităților de căi ferate, ne cinstim și pe noi înșine. Totodată, le urez camarazilor noștri din transporturile militare, ofițerilor, subofițerilor și întregului personal militar și civil feroviar (în retragere, în rezervă și în activitate), sănătate și pace, mult succes în carieră și în viața de familie.



Personalul Centrului de Coordonare a Mișcării în anul 2000, București, la sediul din M100.

Movement Coordination Center – de la vis la realitate*

Prin înființarea, în anul 2000, a Centrului de Coordonarea Mișcării, organul specializat al Statului Major General în gestionarea mișcării și transportului, Armata Română a făcut un pas important în realizarea compatibilității și interoperabilității cu structurile similare din armatele statelor membre ale Alianței Nord-Atlantice. Structurile de transporturi și trupele de căi ferate sunt și vor fi capabile să-și îndeplinească misiunile încredințate atât pentru realizarea nevoilor de apărare a României, cât și pentru asigurarea participării armatei noastre la misiuni externe, desfășurate sub egida unor organisme internaționale.

*– Așadar, domnule colonel Cantemir Bețianu, iată că Movement Coordination Center, visul despre care vorbeam exact în urmă cu un an, a devenit realitate.**

– Așa cum spuneți, începând cu 1 august 2000, s-a înființat Centrul de Coordonare a Mișcării, în baza Ordinului șefului Statului Major General din 5 iulie 2000, urmat de Ordinul Statului Major General din 7 august 2000 privind organizarea și funcționarea acestei structuri.



* Interviu acordat de colonelul Cantemir Bețianu (șeful Centrului de Coordonare a Mișcării) maiorului Dan Gîju în noiembrie 2000, în contextul împlinirii a 125 de ani de la înființarea primei structuri de Transporturi Militare și 120 de ani de la înființarea Trupelor de Căi Ferate. Materialul a fost publicat, alături de un „scurt istoric privind evoluția structurilor de Transporturi Militare și a Trupelor de C.F.” în săptămânalul „Observatorul militar” nr. 46/14–20 noiembrie 2000, p. 5.

– Ce trebuie să înțelegem prin Centru de Coordonare a Mișcării?

– Centrul de Coordonare a Mișcării constituie unul dintre obiectivele de interoperabilitate cu NATO, o necesitate izvorâtă din faptul că România trebuie să fie capabilă acum, în noile condiții de sfârșit și început de mileniu, să asigure deplasarea trupelor NATO și a altor state, precum și a celor române pe teritoriul național. Astfel, România și-a adaptat concepția sa privind mișcarea și transporturile cu cea a NATO, definită de Hotărârea Militară nr. M.C. 336/1, adoptată de Consiliul NATO în 3 februarie 1998. Aici regăsim principiile, politica și conceptul NATO privind mișcarea și transporturile. Acest document se aplică și țărilor partenere participante la operațiuni comune ale NATO. Așa încât, toate solicitările de transport ale țărilor membre NATO sau partenere se adresează, prin Direcția Relații Consulare a Ministerului de Externe, Centrului de Coordonare a Mișcării (C.C.M.) – structura specializată a S.M.G. care planifică, coordonează, controlează și monitorizează transporturile de trupe, tehnică militară și materiale pe căile de comunicație terestră (feroviare, rutiere), aeriene și navale cu resursele de transport civile și militare, analizează și pregătește deciziile în domeniul proiectării, dezvoltării și modernizării sistemului transporturilor militare la pace, în situații de criză și la război. În condiții specifice de război, funcționează și ca organ de specialitate al Marelui Cartier General, pentru a-l asista pe șeful acestuia în rezolvarea problemelor de mișcare și transporturi.

– Vă rog să detaliați modul de organizare a Centrului...

– Structura Centrului de Coordonare a Mișcării a fost realizată din Secția Transporturi Militare a Direcției Logistice din Statul Major General, Secția Transporturi Militare și Căi de Comunicație din Comandamentul Logistic și alte funcții rezultate prin transformarea

Secțiilor Transporturi Militare Teritoriale în birouri transporturi militare teritoriale.

– Ce s-a întâmplat cu comendurile de transporturi militare de stație și regulator de circulație?

– În acest sens, peste 20 de comenduri transporturi militare, care figurau ca unități militare distincte, au fost desființate, atribuțiile lor fiind preluate de birourile transporturi militare, care asigură o mai mare mobilitate pe rețeaua de transporturi.

– În afară de birourile transporturi militare teritoriale, ce mai are în subordine C.C.M.-ul?

– Brigada de căi ferate și drumuri „Inginer Anghel Saligny”, Baza transporturi a Ministerului Apărării Naționale, Batalionul pază transporturi și Trenul de comandament al Ministerului Apărării Naționale. Brigada este structura ce asigură continuitatea și viabilitatea căilor de comunicație necesare efectuării transporturilor. Baza transporturi asigură nevoile de transport cu mijloacele de transport militare. Birourile de transporturi sunt subordonate direct Centrului, fără verigi intermediare, ca și Batalionul pază transporturi, care asigură paza și însoțirea transporturilor militare în tranzit prin România. Trenul de comandament al Ministerului Apărării Naționale reprezintă un punct de comandă mobil al armatei, care execută misiuni specifice.

– Efectiv, anul acesta, prin ce s-a materializat activitatea Centrului de Coordonare a Mișcării?

– În cursul acestui an, prin C.C.M. au fost gestionate sau s-a asigurat tranzitarea a 150 transporturi militare, circa 5 000 de autovehicule rutiere cu remorcă, 40 de aeronave și 10 nave; s-a asigurat gestionarea mișcării pentru aplicațiile desfășurate în România sub cupola „Vis de toamnă”, în punctele de trecere a frontierei, împreună cu Direcția Generală a Vămile, Inspectoratul General al Poliției de Frontieră, Agenția Națională de Control al Produselor Strategice și Armamentelor Chimice, Ministerul Transporturilor (Administrația Națională a Drumurilor, Departamentul Aviației Civile, Departamentul Transporturi Navale, Compania Națională de Căi Ferate „C.F.R.” S.A., Societatea Națională de Transporturi Feroviare de Marfă „C.F.R. Marfă” S.A. și Societatea Națională de Transporturi Feroviare de Călători „C.F.R. Călători” S.A.) și, nu în cele din urmă, Poliția Militară, care asigură paza și însoțirea transporturilor de produse strategice pe teritoriul României.

– În privința învățământului militar de specialitate, ce aveți în vedere?

– Ofițerii de specialitate se vor forma la Școala de Aplicație din Râmnicu Vâlcea, unde, în prezent, din

zece locuri avem ocupate doar opt (ofițeri pe filiera indirectă), iar, începând cu anul 2001, la Academia de Înalte Studii Militare vom avea o grupă la cursul postacademic. Am trimis la cursuri de perfecționare în limbile străine, în speță engleză, franceză și germană, și avem pregătiți circa zece ofițeri. În perspectivă, vom trimite ofițeri la cursurile de perfecționare în străinătate, pe linie de specialitate, ofițeri tineri (căpitani, maiori). Este vorba de Școala de Trenuri de la Tour (Franța), Virginia (SUA), precum și în Danemarca și Norvegia. Ne propunem – și chiar am desfășurat – activități în acest sens; cu militari din Danemarca și Franța, în chiar la începutul acestei luni, la București, a avut loc o reuniune pentru inițierea ofițerilor din C.C.M. în cunoașterea softului sistemului ADAMS, de planificare și monitorizare a redislocării forțelor și mijloacelor. Este un sistem NATO la dispoziția țărilor partenere, pentru care noi am obținut aprobarea doar la nivel de soft, în perspectivă urmând să obținem și hardul, pentru urmărirea transporturilor NATO. Ne propunem ca din Punctul de comandă al C.C.M. să putem conduce transporturile, pe monitoare, pentru fiecare mod de transport în parte (rutier, feroviar, naval, aerian) și prin internet. Internetul deja îl avem instalat și trebuie să facem pași mai hotărâți în acest domeniu de mare viitor. La statele majore ale categoriilor de forțe, la corpurile de armată teritoriale și la cele operaționale, la brigăzile mecanizate (tancuri), structurile C.C.M. sunt reprezentate prin birouri și compartimente de conducere a mișcării, dar precizez că, dacă ofițerii care le încadrează n-au făcut carte, nu s-au pregătit și perfecționat, vor fi dați la o parte.



Îmbarcarea tehnicii militare auto pe vagoane, în contextul primelor misiuni internaționale pentru menținerea păcii de după 1989. (© C.B.)

– În concluzie, domnule colonel?

– Centrul de Coordonare a Mișcării este un... copil abia născut, ce trebuie crescut cu grijă, educat și de care părinții se impune a se ocupa cu multă atenție.

**Un interviu de maior Dan Gîju,
București, noiembrie 2000**

„Pe linia frontului nu se merge cu Toyota”

✍ Dan Gîju

Dialogul de față apare poate că nu tocmai întâmplător exact la un sfert de veac după primul (și până azi) singurul interviu pe care colonelul Bețianu mi l-a acordat în noiembrie 2000 pentru săptămânalul „Observatorul militar”, și pe care – dată fiind sărbătoarea marcată și anul acesta – l-am reluat *in integrum* (mai puțin ilustrația de atunci) în paginile anterioare. De prisos să mai spun că nu am pregătit întrebările dinainte, toate s-au înfiripat ad-hoc, însă cu atât mai mult, apreciez acum, când fac revizuirea finală în vederea publicării, discuția rămâne una cel puțin interesantă pentru un transportist ajuns la frumoasa vârstă a amintirilor.

– *Stimate domnule colonel, sunteți la pensie de niște ani...*

– Da, din 2001 ca ofițer și, din 2009, ca salariat civil. Că, până în 2009, am rămas ca expert gradul unu în CCM, întocmind legislația privitoare la transporturile militare, aceeași cu care se lucrează și azi.

– *Bun, și după aceea ce ați făcut? Cu ce v-ați omorât timpul de atunci până azi când, iată, neavând astâmpăr, v-ați propus (și ați făcut demersurile inițiale impuse de situație) să organizați simpozionul aniversar de la Brașov, marcând astfel un veac și jumătate de transporturi militare „legale” (adică oficializate prin decizie regală) în România?*

– În primul rând, după pensionare mi-am construit casa de vacanță din satul Valea Urdii...

– *Pe unde vine satul acesta?*

– În comuna Dâmbovicioara din județul Argeș. Sat căruia, devenind eu om al locului, i-am scris și monografia, apărută în anul 2011. Și dacă tot am cochetat cu scrisul, periodic, am publicat articole în bilunarul „Rucăreanul.ro” și în presa locală din Bran. Iar vara călătoresc pe unde nu am ajuns cât am fost în activitate, de pildă anul trecut am fost în excursie la Veneția, iar anul acesta și mai departe, în Maroc. Cel mai mult însă am petrecut timpul cu nepoții...

– *Să vă trăiască!... Și câți aveți?*

– Am patru nepoți de la două fiice: două fete și doi băieți: Alexandra și Andreea Stanciu, respectiv Mircea și Mihai Despan... Dar nu i-am crescut singur, ci împreună cu soția, moldoveancă de la Focșani; Elisabeta o cheamă în acte, dar noi îi spunem Eliza.

– *Știți ce nu prea înțeleg? De ce v-ați făcut argeșean, când soția e de loc din Focșani, iar dumneavoastră teleormănean de-al meu!*

– Nu văd deloc sensul întrebării! Cum adică?

– *Adică ce motiv, ce gând anume v-a mânat tocmai acolo, pe Valea Urdii, când cu doi pași mai spre Dunăre era satul natal, Teleormanul fiind învecinat,*

de altfel, cu Argeșul, unde eu însumi am rădăcinile paterne?

– Ideea care m-a călăuzit întotdeauna ține de faptul că în viață ești liber să faci ce vrei, să alegi ce-ți place ție, să ții cont de ceea ce te avantajează cel mai mult. Or, în



Familia Eliza și Cantemir Bețianu, turiști la Veneția, în 2024.

cazul meu, un motiv ar fi acela că aici, mai departe de satul natal, mă simt cu adevărat liber. Adică nu te freacă neamurile la cap, nici vecinii „moșteniți” din tată-n fiu, nimeni... Practic, o iei de la zero. Pe de altă parte însă, rădăcinile mele nu sunt exclusiv teleormănene, că tata, de pildă, Victor Bețianu îl chema, era bucovinean, din satul Drepcăuți, raionul Briceni, nu prea departe de stația de cale ferată Lipcani. Când ajungi în Drepcăuți și strigi numele Bețianu, unii îți răspund din dreapta Prutului, iar alții de pe malul stâng. Că am neamuri peste tot, acolo, unde se agață harta în cui. Deci, la



Surorile Stanciu: Alexandra (executor judecătoresc) și Andreea (jurnalist).

fel de bine puteam să-mi ridic în „dulcea Bucovină” această casă de vacanță din Valea Urdii, unde locuiesc an de an, din luna mai și până prin noiembrie.

Frații Despan: Mihai (student la Psihologie) și...



– **Ce meserie a avut tatăl dumneavoastră?**

– Mecanic de locomotivă.

– **A, prin urmare de aceea ați ales arma căi ferate!...**

– Da, și era veteran de război. A făcut armata ca TR-ist, combătând până în Munții Tatra în al Doilea Război Mondial.

– **Acum, din câte văd, după monografia satului de adopție, mai aveți în plan să scoateți încă o carte, de data aceasta una de specialitate...**

– Da, *Mobilitatea militară*.

– **Și întrebarea e: de ce tocmai acum și nu ieri, când erați încă în activitate, v-ați decis pentru această carte care, zic eu, vă reprezintă mai mult decât o simplă monografie locală?**

– Pentru că acum i-a venit timpul. La acest eveniment major cu dublă semnificație: 150 de ani de transporturi militare în România și 25 de ani de când, personal, am contribuit la înființarea Centrului de Coordonarea Mișcării, pe care-l știu bine, că doar ai scris despre el. Acesta a fost proiectul vieții mele.

– **Da, acum înțeleg de ce țineți atât de mult la acest CCM, cum îi zice în formă abreviată, ca și la**

ofițerii de transporturi militare. Pe care-i respectați mai mult, din câte am remarcat, decât pe restul ofițerilor din arma căi ferate. Motivul acesta însă, bag seama, este unul mai degrabă subiectiv.

– Da fapt, ofițerii, subofițerii și civilii din transporturile militare sunt rari precum caprele negre din Carpați, dar foarte valoroși pentru cine știe să-i managerieze în mobilitatea strategică. De aceea îi prețuiesc și îi respect mai mult, poate, decât pe toți ceilalți.

– **Dar de ce au rămas așa... „rari”, cum v-ați exprimat dumneavoastră? Care să fie motivul real? Că am auzit mai multe opinii...**

– Au rămas foarte puțini pentru că, după plecarea mea la pensie, nu a mai existat preocupare pentru pregătirea viitoarelor cadre; în școlile de aplicație de la Chitila nu s-au mai specializat nici ofițeri, și nici subofițeri de transporturi militare. Iar atunci când totuși s-au mai pregătit, aceștia au fost repartizați la alte structuri care nu aveau nimic în comun cu transporturile. Și aceasta din cauza salarizării „neprietenosă”, ca să-i spunem așa.

– **Erau funcții mici, că și eu tot din motivul acesta nu știam cum să fac să scap de căile ferate, de drumuri și poduri...**

– Exact!

– **Fiindcă tot veni vorba, aveți vreo explicație logică pentru dispariția armei căi ferate din organica armatei române acum deja niște ani, în contextul accederii în NATO?**

– I-am explicat și colonelului (r) Mihai Humă și altora care arătau cu degetul către mine, că presiunea a

...Mircea (licean în clasa a IX-a).



Început de la generalul Mircea Chelaru, șeful Statului Major General.

– Nu mai dinainte, de la generalul Constantin Degeratu? Că eu așa știam...

– Generalii Mihail Popescu și Degeratu au fost colegi cu mine, la liceul militar, am avut discuții și cu ei, dar Chelaru a fost acela care m-a chemat și mi-a zis, în contextul intrării în NATO, într-adevăr, că „brigada ta se desființează”. Deci nu eu am desființat brigada de căi ferate, că nu eu am ieșit cu ea la mezat sau am scos-o la licitație; cum să fac așa ceva cu brigada mea, unde aveam frații și colegii de armă? Dimpotrivă, am intervenit, dar nu a fost posibil să o salvez. Prezentându-mi-se numărul de forțe luptătoare pentru intrarea în NATO, am înțeles că nu mai era nicio șansă de supraviețuire. De altminteri, acest lucru s-a petrecut și în restul țărilor din fostul Tratat de la Varșovia. Că ulterior, participând la o activitate bilaterală cu Polonia, omologii mei de acolo pe linie de transporturi militare mi-au explicat că și ei au pățit la fel, în același context, deci nici măcar ei nu au reușit să-și mențină brigada feroviară. Unica brigadă de căi ferate care a rămas pe zona europeană a NATO este a italienilor, și asta datorită numărului mare de lucrări de artă pe care îl deține Italia, adică tuneluri (au un tunel de 11 km la granița cu Elveția!), poduri, viaducte... Acesta a fost argumentul lor. Noi ce aveam? Larionul, Predealul și... cam atât. Astfel că argumentele mele nu au rezistat. Această brigadă a Italiei a tranzitat teritoriul României spre Kosovo, ca să restabilească circulația feroviară distrusă de către adversar. Țin minte că am trimis ofițeri de transporturi atunci, era prin 2001, ca să însoțească trenul acestei mari unități italiene, pentru a lua la cunoștință de tehnica din dotarea lor.

– Da, și acum, adică pe finele lunii martie anul acesta, pe fundalul războiului ruso-ucrainean, subliniind necesitatea modernizării infrastructurii feroviare europene în vederea creșterii capacității de reacție și transport rapid a NATO către front, generalul american în retragere Ben Hodges III (n. 1958), fost comandant al trupelor SUA în Europa, azi consilier NATO pentru logistică, într-un interviu acordat revistei „RailFreight.com”, atrăgea atenția că, în contextul în care și infrastructura rutieră este deficitară, alianța vede calea ferată drept „singura opțiune viabilă pentru traversarea Carpaților” a tehnicii grele (tancuri, obuziere etc.). Ar cam fi iarăși nevoie, părerea mea, de un batalion feroviar cel puțin aici, la curbura Carpaților. Ce credeți?

– Din lecțiile învățate, propun să se restudieze posibilitatea ca SMG-ul (sau cum îi zice acum) să ia în calcul reînființarea nu a unui batalion, cu atât mai mult a unei brigăzi, ci măcar a unui pluton (eventual companie) în cadrul batalioanelor de geniu, adică exact cum a fost la început, în 1880. Că așa s-a înființat arma căi ferate în armata română. Aceasta este una dintre lecțiile învățate din recente conflicte

militare când, în cazul lovirii cu dronele și cu rachetele moderne, nu mai puțin de 50–60 la sută din rețeaua CF este scoasă din funcțiune în primele două zile!... Acesta e argumentul. Or, așa stând lucrurile, cu ce forțe se asigură restabilirea circulației? Are Ministerul Transporturilor forțe disponibile? Sunt întocmite planuri cu forțe și mijloace? Cât costă? Că uite, războiul ne bate la ușă. Cu cine facem restabiliri? Nu mai spun că avem linii de garaj MApN care deserveșc depozitele militare. În cazul lovirii acestora de către adversar, cu cine se restabilesc liniile de deservire a depozitelor și celorlalte obiective militare? În cât timp? Care este operativitatea? Că vorbim de *mobilitate militară*. Și trebuie să se asigure viabilitatea căilor de comunicație.

– Păi așa, după cum expuneți situația, înțeleg că dumneavoastră credeți totuși în viitorul armeei căi ferate.

– Cred! Ca o mare necesitate în asigurarea viabilității căilor de comunicație feroviare și rutiere. Și am crezut mereu, că de aceea am dorit și, la un moment dat, am încercat să fac trecerea brigăzii de căi ferate de la Ministerul Apărării la Ministerul de Interne, mai exact la Departamentul Urgențe Civile. Pentru că în cadrul acestui departament să se rezolve și problema restabilirii comunicațiilor feroviare și rutiere. Nu s-a reușit însă nici acest lucru: au învins pompierii! Pe noi ne-au șters din controale și, în „compensație”, a crescut numărul lor. Iar acum, cară pompierii apă cu lopata și aruncă piatră spartă în cale...

– Mai rău e că s-a ales praful de toată tehnica mecanizată de construcții linii și poduri, de restabilire a căii ferate și așa mai departe!... De altminteri, cum s-a ales și de flota de la Marea Neagră!

– Apropo de flotă, că ai adus vorba, mai ieri parcă am mers la Doha, în Qatar, cu ferry-boat-ul – unul dintre cele două pe care le aveam, „Eforie” și „Mangalia” –, de acolo făcând pod aerian până în Afganistan, cu trupe și tehnică de luptă pentru teatrul de operații. Și la ora de față, nu mai avem niciun ferry-boat! Le-am dat și pe acestea... Adică nu le-am dat noi, armata, ci compania de transport feroviar CFR Marfă, care urmează să fie desființată, astfel că, începând din vara anului 2023, ca să scape de datoriile acumulate din 2009 și până în 2022, și-a vândut mijloacele proprii prin Bursa Română de Mărfuri. Între care și aceste două nave, date contra a 2,6 milioane de euro fiecare*. Le-au luat olandezii. De ce le-au luat, de proști? Dar de desființat, CFR Marfă tot se desființează. Și, pentru asigurarea transporturilor strategice, s-a înființat – prin hotărâre de guvern – societatea Carpatica Feroviar România.

* Conform informațiilor online, verificate în contextul publicării interviului de față, aflăm că prețul de vânzare a ferry-boat-ului „Mangalia” a fost de 13, 2 milioane de lei noi, adică vreo 2,7 milioane Euro, „suma fiind direcționată către CNCF CFR SA în vederea stingerii ajutorului de stat” („Club Feroviar”/16 noiembrie 2023).



Pe timpul unei recunoașteri cu automotorul, la 11 iunie 1982, pe Centura București, de la stânga: cpt. Cantemir Bețianu, col. Mihai Stanciu, lt.-col. C. Nicolescu și lt.-col. R. Ionescu. (© C.B.)

– **Păi, în cazul acesta e logic, atribuțiunile pe linie militară ale CFR Marfă sunt preluate de societatea nou înființată, nu?**

– Da, numai că armata avea încheiate niște contracte cu CFR Marfă, nu cu Carpatica Feroviar.

– **Ce contracte?**

– Contracte de transporturi militare, aviz de principiu pentru tehnica militară cu gabarit depășit ce se transportă pe calea ferată și alte documente care sunt stipulate în Acordul încheiat între MAPN și Ministerul Transporturilor, în vigoare din 2003. Eu l-am întocmit. Or, în noile condiții, toate acestea cad. Cine le trece de la CFR Marfă la Carpatica Feroviar? Ce măsuri s-au întreprins? Deocamdată, nu știe nimeni nimic. Ne întrebăm noi, pensionarii.

– **V-am auzit comentând ceva despre „pentagonul DTCM-ului”... Că „s-a întrunit pentagonul și ia deciziile”. Ce e – sau, mai bine zis – ce a fost cu acest „pentagon”?**

– Așa-zisul „pentagon” din DTCM era format din cinci ofițeri cu grad superior, coloneii – unii dintre ei

ajunși generali mai târziu – Cristache Zaharia, Mihai Stanciu, Constantin Popescu (Tren), Nicolae Ilie și Mircea Chifiruc, toți cu indiscutabilă experiență la unități și chiar cu ani de război. Ei cinci erau elementul de concepție și creație, se întruneau, propuneau, stabileau... Aceasta a fost șansa pregătirii mele. Am trăit numai în preajma acestor oameni care m-au luat la toate activitățile lor și-mi explicau fiecare fenomen, fiecare mișcare, ajutându-mă până am devenit șef, trecând de la regionala de CF la Serviciul Special al regionalei până sus, în funcția de șef al Centrului de Coordonarea Mișcării. Și odată ajuns acolo, deși trecuseră în rezervă, am ținut aproape de acești „seniori pensionari”; de fiecare dată când aveam de rezolvat o situație mai spinoasă pe linie profesională, apelam la sfatul lor, îi invitam la unitate să-i consult...

– **Și veneau?**

– Veneau cu mare plăcere.

– **Mai rețineți vreo situație din aceasta problematică în care ați apelat la sfatul „seniorilor” aceștia?**

– De exemplu când s-a pus problema scoaterii din dotare a podului metalic demontabil tipizat (PMDT). L-am invitat pe Mihai Stanciu și pe Leonid Manu... Și am ținut cont de propunerile lor.

– **Când a fost asta cu PMDT-ul?**

– În anul 2001, pe când eram încă în activitate.

– **Și cum, s-au scos din uz aceste poduri? Că uite, erau bune...**

– Da, erau bune și la inundații! Nu mai spun la război.

– **Tocmai de aceea zic, de ce au fost date la... topit?**

– Din ordin! Ferry-boat-urile de ce le-am vândut? Trenul sanitar al Ministerului Transporturilor, care avea 15 vagoane specializate – adică vagon sală de operație, vagon radiologie, vagon răniți culcat pe tărgi, vagon răniți șezând, vagon bucătărie, vagon cisternă inox, generator de energie (cum avem la trenul ministrului,



Reuniune camaraderească a ofițerilor Direcției Transporturi și Comunicații Militare, condusă de colonelul N. Grigoraș (primul din dreapta-jos), finele anilor '80. (© C.B.)

pe care vor acum să-l caseze) și așa mai departe –, de ce a fost casat?

– S-a pus altceva în loc? Poate ceva mai modern, în concordanță cu noile tehnologii?

– Ce crezi? În lecțiile învățate după războiul din Ucraina, ne întrebăm ce s-ar întâmpla cu armata română în cazul în care ar avea nevoie de un astfel de tren. Pentru că de la Războiul pentru Independență încoace am avut permanent trenuri sanitare care aduceau răniții de pe front în interiorul țării, chiar și trenuri improvizate, datorită numărului mare de răniți, și tot nu s-a făcut față. Nu zic nimic de trenurile sanitare rusești, că nu mă interesează. Deci, răspunsul la întrebare este că nu s-a pus nimic în loc. Putea face obiectul discuției grupului de lucru pe care l-am propus la lecțiile învățate între Ministerul Apărării Naționale, cu specialiști din SMG și Transporturi – nu logistică! – și din specialiști de la căile ferate române din Ministerul Transporturilor, care să ducă la îndeplinire măsurile stabilite de CSAT privind mobilitatea militară, din 30 aprilie 2025, și lucrările ce trebuie executate pentru primul an de război. Apropo însă de trenurile acestea cu caracter special, am auzit în ultimele zile despre propunerile de la logistică pentru desființarea Trenului de comandament al MAPN. Îl știi?

– Îl știu, am și o fotografie în colecția mea, de pe când eram jurnalist, luată din interior, din salonul de ședințe. Nu cunosc prea multe amănunte însă despre compunerea lui.

– Acest tren este un punct de comandă strategic, cu un vagon specializat pentru ministrul apărării, un altul pentru șeful SMG, pentru comandantii de divizie (C1, C2, C3)... Dacă se impune, acest tren poate fi camuflat pe o linie de garaj MAPN, într-un tunel, într-o stație CF izolată, pentru a asigura nevoile de conducere strategică. Or, în noile condiții, dacă-l casează, cum se rezolvă problema într-un eventual război? Am avut astfel de tren și în al Doilea Război Mondial, cred că știi, cu care pleca mareșalul Ion Antonescu pe front.

– Da, și pe care l-au luat rușii „captură de război”!

– A stat un vagon pe la Chitila până relativ recent, nu au luat chiar totul... Dar ce vreau să spun este că această practică s-a folosit în toate războaiele mondiale, pentru luarea deciziilor la locul faptei. Că nu cu Toyota se merge pe linia frontului!

– Ce mă uimește, este faptul că încă mai țineți minte bine compunerea unui astfel de tren, deși au trecut ceva ani, cred, de când nu l-ați mai văzut circulând!

– Cunosc foarte bine vagoanele Trenului de comandament al Ministerului Apărării Naționale, pentru că am monitorizat construcția lor, asta între anii 1982–1988, la Centrul de Cercetare și Proiectare pentru Vagoane Arad (CCSITVA), proiectantul fiind inginerul Baconi. Mergeam la Arad cu trenul sau cu avionul, vedeam stadiul de execuție a vagoanelor, prezentam situația șefului DTCM-ului, colonelul (mai târziu generalul de brigadă) Nicolae Grigoraș și acesta, la rândul său,



Cu trenul de epocă la Bârnova, Regionala Iași, 1994, ofițeri de transporturi militare în compania reprezentanților regionale CF Iași. (© C.B.)

Îi raporta periodic generalului Vasile Milea, ministrul Apărării Naționale. Vagoanele acelea au boghiuri tip Minden-Deutz, apte să circule cu viteza de 250 de kilometri pe oră, și sunt identice cu boghiurile Trenului prezidențial, în prezent în activitate. În afară de asta, la un moment dat am avut aceste două trenuri chiar în subordine, astfel că știu bine ce afirm. Vagoanele pot fi verificate de către specialiștii de la Arad, de la Electroputere VFU Pașcani/Grampet Group împreună cu cei din transporturile militare și aceștia să se pronunțe despre starea de operativitate a trenului, nu oricine... Nu mai spun că sunt puține țări în Europa

– doar trei – care au astfel de vagoane. Și noi le distrugem!

– Domnule colonel, propun să-i mai lăsăm și pe alții să-și bată mintea cu ce e, ce va fi și așa mai departe, că noi, slavă Domnului, ne-am făcut datoria la vremea noastră, nu? Acum, întrebarea – ultima pe care v-o mai pun și la care vă rog să răspundeți – aceasta este: ce vă doriți pentru anii care vin?

– Sănătate. Cu rezerva că, dacă va fi necesară expertiza mea în transporturile militare, ținând cont că am 40 de ani de lucru în domeniu, voi fi prezent. Chiar dacă sunt la pensie.



Prim-plan cu politicieni de top din anii '90 (Ion Rațiu, Aurel Novac ș.a.) în timpul manifestărilor dedicate împlinirii a 125 de ani de la construcția liniei CF Filaret-Giurgiu (31 octombrie 1994). Fotografie din colecția col. (r) Cantemir Bețianu (© C.B.).



Peronul Gării de Nord, 5 decembrie 1994. Colonelul Cantemir Bețianu, în compania personalului din conducerea CFR, așteptând intercity-ul de Iași. (© C.B.)



Peronul Gării Băneasa, 18 septembrie 1999, în timpul unui control pe linie de mobilizare efectuat de către Oficiul Central de Stat. (© C.B.)

Evoluția și realizările Centrului de Coordonarea Mișcării în domeniul mobilității militare (2017–2021)



de col CF (r)
Luigi Blezniuc

Pe lângă atribuțiile principale conferite prin legislația națională, în calitate de *unică autoritate împuternicită să planifice, să coordoneze și să monitorizeze deplasările de trupe, echipamente militare și materiale aparținând forțelor armate române și aliate*, pe căile de comunicație feroviare, rutiere, aeriene și navale, *echipa restrânsă de specialiști din cadrul CCM s-a aplecat cu rigurozitate și profesionalism asupra domeniului mobilității militare*, tratându-l nu doar ca pe o obligație procedurală, ci ca pe un domeniu de pionierat, cu relevanță strategică pentru securitatea națională și angajamentele internaționale ale României.

1. Introducere

În contextul evoluției cerințelor de securitate națională și angajamentelor internaționale în cadrul NATO și UE, Centrul de Coordonare a Mișcării (CCM) a jucat un rol esențial în reformarea, digitalizarea și profesionalizarea capacităților logistice și de transport ale Armatei României. Activitatea CCM s-a concentrat pe infrastructura cu utilizare duală, mobilitate militară strategică și integrarea în rețelele europene de transport.

2. Dezvoltarea infrastructurii logistice mobile

2.1. Extinderea parcului de vagoane „corp de gardă”

Între 2017 și 2021, MApN a achiziționat *patru vagoane specializate* pentru escortarea transporturilor militare, respectând cerințele operaționale de securitate și confort:

- *Facilități moderne*: spații de odihnă, mese, izolație termică, generator propriu, camere de supraveghere.
- *Impact strategic*: creșterea capacității logistice și îmbunătățirea condițiilor de lucru pentru personalul de pază și escortă feroviară.

2.2. Modernizarea parcului auto cu vehicule Dacia Duster 4x4

Distribuirea la cele opt birouri transporturi militare teritoriale (București, Craiova, Timișoara, Cluj, Brașov, Iași, Galați și Constanța) a *opt autovehicule Dacia Duster 4x4* ce a vizat:

- *Creșterea mobilității și accesibilității* în teren dificil.

- *Dotări moderne*: GPS, senzori parcare, aer condiționat.

- *Reducerea costurilor* și creșterea capacității de reacție a structurilor de transport militar.

3. Studiul strategic de mobilitate militară (2018)

3.1. Obiectivul principal

Identificarea și promovarea de *proiecte de infrastructură cu dublă utilizare* (civilă și militară), ca parte a unei viziuni integrate privind mobilitatea strategică.

3.2. Direcții analizate

- *Infrastructură feroviară*: coridoare pentru echipamente grele, compatibilitate NATO.
- *Rețea rutieră*: modernizarea drumurilor cu rol strategic, analiza punctelor critice (tonaj, poduri).
- *Porturi fluviale*: valorificarea Dunării pentru transport naval militar, infrastructură portuară duală.

3.3. Rezultate și impact

- *Integrarea viziunii în strategiile UE și NATO* privind mobilitatea militară.
- *Recunoaștere internațională* – studiu prezentat la Bruxelles ca exemplu de bună practică.
- *Atragerea de fonduri europene* pentru proiecte cu relevanță militară (în curs de realizare pe termen mediu și în viitor pe termen lung).
- Deși formată dintr-o *echipă restrânsă*, structura CCM a demonstrat o *capacitate remarcabilă de analiză și sinteză strategică*, livrând un studiu cu *impact național și european*, în termen scurt și fără precedent în plan instituțional.

4. Elaborarea documentului de cerințe pentru infrastructura duală

4.1. Scopul documentului

Stabilirea unui *cadru tehnico-funcțional unitar* pentru adaptarea infrastructurii civile la cerințele mobilității militare moderne, aliniate cu standardele NATO și UE.

4.2. Prevederi principale

- Cerințe pentru *poduri, drumuri, căi ferate și porturi* utilizabile în scopuri militare.
- Introducerea *obligației de proiectare a infrastructurii viitoare* conform acestor cerințe.

4.3. Impact strategic

- *Interoperabilitate* cu infrastructura aliată.
- *Eficientizarea investițiilor publice* prin planificare integrată civil-militară.
- *Creșterea capacității de reacție* în caz de criză.

5. Implicarea în Planul Național de Redresare și Reziliență (PNRR)

5.1. Contribuție strategică a CCM

- Furnizarea de *expertiză militară* în definirea proiectelor de infrastructură eligibile.

- *Identificarea proiectelor de interes militar* în rețeaua TEN-T și conexiuni secundare.

5.2. Rezultate obținute

- Includerea cerințelor de mobilitate militară în *PNRR–Componenta Transporturi*.
- Consolidarea *cooperării interinstituționale* (MApN, Ministerul Transporturilor etc.).

Întărirea poziției României în rețeaua europeană de transport militar.

6. Concluzie generală

Prin acțiunile sale din perioada 2017–2021, *Centrul de Coordonarea Mișcării* în ceea ce privește mobilitatea militară a devenit un *actor central în modernizarea logisticii militare românești* și în integrarea acesteia în contextul european de securitate și mobilitate. Prin investiții strategice, documente de standardizare și implicare activă în planificarea națională, CCM a contribuit la: • *Creșterea capacității de reacție și mobilitate a forțelor armate.* • *Sustenabilitatea infrastructurii critice naționale.* • *Alinierea României la cerințele NATO și UE* privind mobilitatea militară.



Convocarea cadrelor (ofițeri de transporturi militare), 13 aprilie 1993, prezentarea stației CF Vîrteju. (© C.B.)

ION CONSTANTIN BRĂTIANU

Ofițer, pașoptist, prim-ministru, unionist și un adept consecvent al dezvoltării feroviare în România*



de colonel
Gheorghe Pășescu

S-a născut la 28 iunie 1821 la Pitești, fiind al cincilea copil, dintre cei trei frați și patru surori ai familiei Brătianu – Constantin, boier de țară, ispravnic al județului Argeș – și Anastasia, născută Tigveanu. Primii patru ani ai copilăriei i-a petrecut la moșia de la Tigveni-Argeș, în familia polcovnicului Toma Brătianu, un văr al tatălui. După ce a absolvit, la Pitești, clasele primare, intră în oștire, la 14 ani, ca *junker* (cadet), la București și apoi la Zimnicea, în regimentul (escadronul) fratelui său mai mare Teodor, viitor colonel. În timpul serviciului militar, **I.C. Brătianu** (foto) își consacră timpul liber lecturii cărților istorice și sociale. La 3 aprilie 1838, este înaintat la gradul de *praporcic* (sublocotenent); invitat la un bal dat de Alexandru Vodă Ghica, domnitorul văzând comportamentul ales al lui I.C.B., ar fi spus: „Să știți că are să iasă ceva din ofițerașul acesta!”. În 1839, la moartea mamei sale, I.C.B. stăruie pe lângă tatăl său cu rugămintea de a merge la Paris pentru completarea studiilor și aprofundarea cunoștințelor de artă militară. În



capitala Franței intră la Școala de Stat Major, urmând cursurile teoretice și participând la lucrări (aplicații) practice. Lupta pentru libertate, unitate, independență și progres a poporului român devin coordonatele pe care se înscrie destinul lui I.C.B.

desemnat ca secretar, alături de C.A. Rosetti, Nicolae Bălcescu și A.G. Golescu. După intervenția militară turcă, uneltită de guvernul Rusiei, membrii guvernului provizoriu sunt arestați și exilați; I.C.B., fratele său Dumitru împreună cu frații Constantin și Nicolae Bălcescu, Cezar Bolliac și alți revoluționari sunt imbarcați la Giurgiu, pe o „ghimie” turcească, și „porniți sub pază în susul Dunării”, dar intervenția dibace a doamnei Maria Rosetti, la Turnu Severin, îi salvează de la închisorile bosniace; I.C.B. se refugiază la Paris. Frecventează cursuri la Sorbona și College de France, fiind pasionat de istoria universală și națională. Îi cunoaște pe Edgar Quinet, Paul Bataillard și Jules Michelet, istorici, scriitori și publiciști francezi, susținători ai revoluției și aspirațiilor românilor. În 1851, împreună cu C.A. Rosetti, editează revista „Republica Română”, în al cărui articol-program I.C.B. arăta: „Voim ca românul [...] să se întroneze între toate drepturile sale ca să poată trăi după legile naturii sale, dezvoltându-se,

Către sfârșitul anului 1847, se întoarce în țară, începând cu ceilalți pașoptiști marea operă de pregătire și îndeplinire a Revoluției române, tot acum adoptând lozinca sa călăuzitoare pentru tot restul vieții: „Voește și vei putea!”

După abdicarea, la 14 iunie 1848, a lui Bibescu Vodă, se constituie un guvern „vremelnicesc” prezidat de mitropolitul Neofit, în care I.C.B. este

perfectionându-se și îndeplinindu-și misia sa în societate... Voim să aibă o patrie independentă și liberă... Voim ca România să trăiască în frăție strânsă cu toate națiunile de aceeași seminție cu dânsa... să fie în solidaritate cu celelalte popoare ce vor tinde cel puțin spre dreptate, solidaritate și frăție. Iată în scurt ce voim și ce credem pentru România.

* Aceste „note biografice în selecția colonelului Gh. Pășescu” (1936–2007), din Brașov, au fost recuperate din „arhiva” fostei Asociații a Cadrelor Militare de Căi Ferate și Transporturi care, la un moment dat, plănuia să publice o lucrare mai vastă, cu caracter istoric, despre arma căi ferate (D.G.).

Cât pentru mijloace, nu voim altele decât acelea ce ne-a dat Dumnezeu ca să ne putem mântui ori de câte ori vom voi cu deplinătate, și care sunt: mintea, inima și brațele noastre...”

Deși a sprijinit actul Unirii Principatelor de la 24 ianuarie 1859 și alegerea ca domnitor a colonelului Alexandru Ioan Cuza, ulterior, I.C.B. va avea consultări cu Napoleon al III-lea, în urma cărora el optează pentru „alegerea unui Principe străin dintr-o familie domnitoare apuseană”.

În urma plebiscitului din 1866, după abdicarea lui Al.I. Cuza, noul domnitor și viitor rege al României, Carol de Hohenzollern Sigmaringen, este așteptat de I.C.B. la Baziaș, în data de 8/20 mai 1866, și condus până la București. Ca ministru de finanțe în guvernul din 1866, I.C.B. întreprinde demersuri pentru construirea de căi ferate în România, contactând firma Strousberg din Prusia și Ofenheim din Austria. În Guvernul Golescu (1868), deținând portofoliul războiului, I.C.B. se ocupă de organizarea și dotarea armatei, de introducerea „obligățiunii recrutării pentru toți oamenii în stare să poarte arme”. În 1870, publică la Paris lucrarea *Misiunea căilor ferrate române: studii politice, economice, sociale și tehnice*. Începând cu 24 iulie 1876, I.C.B. devine ministru-președinte al „celui mai lung, mai mlădios, mai binefăcător și mai vrednic guvern ce l-a avut România sub Carol I” după cum scria O. Sumea în 1921, în lucrarea *Ion Constantin Brătianu*.

Când la 29 septembrie/11 octombrie 1876, la Livadia (Crimeea), cancelarul Rusiei, Alexandru Gorceacov, a amenințat că armata țaristă va traversa, fără condițiuni, teritoriul României, I.C.B. i-a răspuns că „armata română se va opune, la Prut, din toate puterile ei, la năvălirea unei armate dușmane. Nu veți intra în țara noastră fără luptă – a spus I.C.B. – dacă nu veți face o convențiune cu noi”.

În Războiul Neatârării (1877–1878), I.C.B. a îndeplinit, prin cumul, și funcția de ministru de război în

locul titularului, generalul Alexandru Cernat, devenit Comandant-șef al trupelor române din Bulgaria. După obținerea independenței (9 mai 1877) și încheierea războiului, printre preocupările importante ale guvernului liberal condus de I.C.B. a fost răscumpărarea de către stat

căilor ferate ale statului, conducerea rețelei revenind Direcției Regale a Căilor Ferate Române.

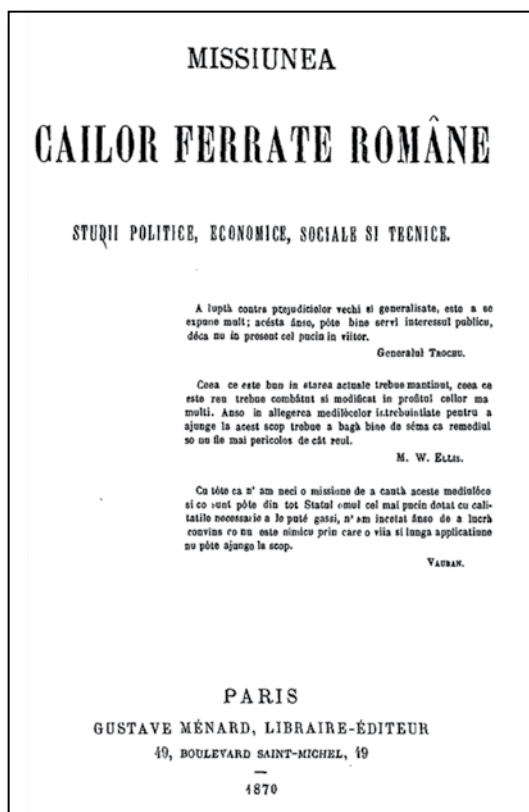
Guvernul prezidat de I.C.B. a preconizat, totodată, construirea în următorii ani a podului „Regele Carol I” de la Fetești–Cernavodă, proiectat și construit între 1890–1895 de inginerul Anghel Saligny (cel care în 1889 îl avea printre subalterni pe inginerul de cl. III Ionel I.C.B.), prevăzând, de asemenea, construirea portului Constanța, a docurilor și antrepozitelor de la Galați și Brăila, precum și a fortificațiilor și construcțiilor de apărare a „Cetății Bucureștilor”, lucrări la care, în perioada 1891–1894, a contribuit și sublocotenentul – șef de sector – Constantin Prezan, viitorul mareșal al României.

În ziua de 4/16 mai 1891, I.C.B. a trecut în eternitate; a doua zi, duminică 5/17 mai, regele Carol I a venit la Florica-Argeș, a sărutat mâna rece a lui I.C.B. și, plângând, a spus: „Am pierdut pe cel mai bun amic ce aveam”. În telegrama de condoleanțe, Mihail Kogălniceanu arăta:

„Istoria [...] va păstra cu litere neșterse memoria aceluia care și-a pus numele în capul tuturor actelor mari naționale și politice ale Renașterii României”.

Bibliografie:

Din scrierile și cuvântările lui Ion C. Brătianu: Lupta pentru redeșteptarea națională, București, Imprimeriile Independența, 1921;
O. Sumea, *Ion Constantin Brătianu*, Editura Asociațiunii, Sibiu, 1922;
Sabina Cantacuzino (a doua fiică a lui I.C.B.), *Din viața familiei Ion C. Brătianu*, Editura Albatros, București, 1993;
*** *Ion C. Brătianu: Viața și faptele sale*, f.a.;
Dumitru Iordănescu și Constantin Georgescu, *Construcții pentru transporturi în România* (monografie), vol. 1, București, 1986.



a liniilor ferate de la Societatea Acționarilor Căilor Ferate Române. Răscumpărarea s-a făcut pe baza Legii nr. 322, promulgată la 26 ianuarie 1880, și a cărei convenție anexată la lege prevedea că „de la 1 mai 1880 cel mult, ziua cedării administrației și exploatării, statul român va administra singur și exclusiv drumurile de fier de la Roman la Vârciorova... Direcțiunea drumurilor de fier va purta titlul de Direcțiunea Princiară a Căilor Ferate Române”. Pentru punerea în aplicare a Legii 322, Carol I a dat Decretul nr. 1248 din 11 aprilie 1880, contrasemnat de I.C.B., prin care se desemna conducerea Direcției Princiare a C.F.R. astfel: Ioan Kalinderu, Eugeniu Stătescu și colonel Ștefan I. Fălcoianu.

Direcțiunea Princiară a funcționat până la 1 iulie 1882, când a apărut *Legea de unificare a tuturor*

Un mare „necunoscut” și nedreptățit al istoriei: generalul de brigadă Teodor Cristescu-Orezeanu

La ora de față (suntem în 2025), având în vedere că o foarte scurtă (deocamdată) biografie se regăsește și pe enciclopedia online Wikipedia, generalul evocat aici este relativ cunoscut acelorora dintre noi interesați de istoria feroviară, însă multă vreme după ieșirea sa din scenă în toamna lui 1944, cel puțin până în anul 2003, când coloneii (pe atunci deja în rezervă) Mihai Costache Humă și Mihai Grigorescu au tipărit lucrarea *Cavalerii roșii înaripate*, unde adună o serie de biografii ale „înaintașilor și contemporanilor armei căi ferate și transporturi militare”, a fost ca și inexistent. Chiar și așa, deși rămâne o personalitate în felul său, celor mai mulți dintre camarazi, ofițeri de căi ferate ca și mine, până și azi le este enigmatic acest interesant general, și nu neapărat din vina cuiva anume și cu atât mai puțin a noastră (zic de tovarășii mei de armă și de mine, ofițerii formați în anii regimului comunist), ci a vremurilor...

Prieten (și rudă) cu mareșalul Ion Antonescu, pe de altă parte și demnitar al statului român în prima secvență a celui de-al Doilea Război Mondial, memoria generalului Orezeanu a fost aneantizată, ucisă și aruncată la coșul de gunoi al istoriei de către ocupantul de după 1944 al României și așa avea să rămână, practic, până azi, în ciuda celor câteva informații trunchiate scăpate prin presa (inclusiv online) cea de toate zilele, între timp. Chiar și în cartea citată mai sus, dincolo de inserturile biografice relativ ample, persistă lacune de informare firești, la urma urmei, dat fiind contextul politic de până în 1989 care, aspect valabil în cazul multor generali români afirmați pe frontul antisovietic în intervalul 1941–1944 inclusiv, în măsura în care nu au fost umiliți prin pușcării, în lagărele de muncă forțată ori chiar lichidați prin glonț, în Valea Piersicilor și aiurea, au fost marginalizați și, dacă întâmplător au avut materializată deja o operă literară ori de specialitate (cazul celui în discuție aici), aceasta a fost *interzisă* la modul propriu, adică pusă sub obroc și chiar distrusă. Numai sfânta întâmplare – (deși se spune că nimic nu este tocmai întâmplător) a făcut ca, începând o documentare mai amplă, de ceva ani, pe subiectul armei căi ferate – să descopăr în Biblioteca Academiei Române una dintre cărțile (câte vor fi în total nu pot aprecia!) generalului Orezeanu ca și necunoscută din moment ce nu apare în nicio bibliografie a „istoricilor” noștri în transporturile militare, anume *L'organizzazione*

dei transporti ferroviari in Romania (Bucarest, 1942), pe care intenționez să o prezint, *in extenso*, în ceea ce urmează. Nu înainte însă de a trece în revistă, sumar, cele câteva „reper” strict biografice reținute din *Cavalerii roșii înaripate*, ca și din alte surse publice. Prin urmare, Teodor Cristescu-Orezeanu (mergem pe

variantele aceasta a prenumelui, după cum apare și pe coperta volumului său publicat în 1916, deși în alte materiale publicistice este înlocuit cu Tudor, iar în loc de Cristescu apare Constantin, și fără nicio cratimă pe undeva) s-a născut la 11 august 1889 în comuna Hurezani, județul Gorj, fiul lui Ioan și al Elisabetei Orezeanu, părinții săi fiind urmașii unor „vechi boieri” înrudiți cu Pavel Vladimirescu, nimeni altul decât fratele conducătorului revoluției române de la 1821. După absolvirea Liceului „Gheorghe Lazăr” din București, urmează Școala Militară de Artilerie, Geniu și Marină tot de la București (octombrie 1910–iulie 1911), de aici fiind trimis într-un stagiul la Regimentul I Căi



Ferate din Berlin, mai departe continuându-și studiile la Școala militară imperială din Anklam-Prusia (1911) și la *Militärtechnisches Akademie* din Berlin (1912–1913). Avansat la gradul de sublocotenent în 1912, odată cu promoția lui din școala militară de la București, revine în țară în 1913, în plin război balcanic, fiind încadrat la Batalionul Căi Ferate din București care, puțin mai târziu, odată cu izbucnirea războiului mondial, va fi transformat în regiment (1914), viitorul general (între

timp avansat locotenent) rămânând aici până în 1918. Pentru devotamentul și priceperea cu care a condus transporturile militare operative pe căile ferate, în timpul campaniei militare din Primul Război Mondial, a fost decorat cu „Coroana României” și cu „Steaua României” (în 1923). Între 1918–1920, urmează Școala Superioară de Război, stagiile în serviciul de stat-major desfășurându-le în Regimentul 1 Căi Ferate. Va încadra, pe rând, funcțiile de subșef și șef al Biroului de Mișcare și Căi Ferate Înguste, șef al Biroului Tracțiune și



Întreținere Linii din Marele Cartier General, concomitent sau în anumite perioade ce vor totaliza circa un sfert de veac fiind și profesor pentru cursul de *Transporturi militare* la Școala Superioară de Război. Va fi șeful Secției VI Transporturi Militare, din Marele Stat Major al Armatei, în două etape: 1 februarie 1934–1 aprilie 1935 și, respectiv, 1 noiembrie 1938–1 octombrie 1940. Între 1935–1938, a fost numit comandant al Regimentului 1 Pionieri Gardă București, la inițiativa sa unitatea executând în regie terasamentele pentru construcția căii ferate Constanța–Mangalia, cu fondurile obținute astfel construind cazarma regimentului de la Cernica (lângă București). La 1 aprilie 1936, era avansat la gradul de colonel, cariera militară desfășurându-și-o până atunci integral în ramura transporturilor militare feroviare, în comandamentele de armă, la Marele Cartier General și în unitățile de front. La 27 septembrie 1940, într-un moment în care războiul mondial izbucnit în septembrie 1939 se apropia inevitabil și de România, colonelul Teodor Cristescu-Orezeanu va fi numit la direcția Regiei Autonome a Căilor Ferate Române. Astfel că, „sub conducerea sa, Căile Ferate Române au traversat,

timp de patru ani, poate cele mai grele momente din istoria lor. La 26 septembrie 1944, generalul de brigadă Teodor Cristescu-Orezeanu (fusesse avansat în ianuarie 1942, *n.n.*) a fost schimbat din funcție și de aici viața sa a urmat cursul trist al multor ofițeri superiori din armata română. *Realizări deosebite*: dublarea căii ferate Câmpina–Brașov (10.01.1941); se deschide feribotul Giurgiu–Ruse (08.06.1941), se construiesc noi linii de cale ferată: dublarea liniilor Buzău–Mărășești (31.07.1942), Tândărei–Lunca Dunării (10.12.1942), București–Craiova (12.08.1944), varianta Homorod (03.11.1943), se înființează Spitalul CFR nr. 2 București (07.05.1943).”*

Dincolo de toate acestea, după cum precizam, generalul Orezeanu este și autorul a cel puțin două cărți de real interes pentru istoria armei căi ferate, cu deosebire a „studiului” în limba italiană arătat mai sus și, mai înaintea acestuia, a *Manualului tehnic al ofițerului de căi ferate* (București, 1916, 496 p., vândut la o licitație, în 2025, cu 175 euro), publicat pe când era abia locotenent. Și care nu este, după cum din pură (și firească) ignoranță s-a afirmat, „singura lucrare de acest gen pusă la dispoziția ofițerilor în ziua mobilizării pentru Primul Război Mondial (1916)”**, întrucât mai existau și altele până la ora respectivă, între care *Cartea lucrărilor de specialitate pentru instrucția companiilor de căi ferate* (București, 1909) a maiorului Ion Teodorescu, care înseamnă mult mai mult decât lasă autorul să se întrevadă din titlu și, ceva mai înainte, *Cursul de drumuri de fer* al profesorului (maior) Constantin Hârjeu, din 1890, deși, ce-i drept, „manualul” lui Orezeanu se adresa exclusiv ofițerilor, pe când celelalte, între care „cartea” maiorului Teodorescu (un teoretician și mai necunoscut decât Orezeanu pentru „specialiștii” noștri din arma căi ferate) era destinat inclusiv gradaților (caporali și sergenți) feroviari. Cu adevărat unic însă este generalul Teodor Cristescu-Orezeanu (sau T.C. Orezeanu, după cum apare semnat pe copertă de astă dată) prin lucrarea (în fond o broșură de nici 50 de pagini cu tot cu ilustrațiile anexă de la final, altminteri însă densă și cuprinzătoare inclusiv ca informație tehnică deși rostul ei indirect este mai degrabă cu totul altul) publicată în limba italiană cu titlul *L'organizzazione dei trasporti ferroviari in Romania*, în 1942, unde abordează problematica mișcărilor masive, de personal și mărfuri, pe calea ferată, în România „regalistă”, generată de așa-numitul „arbitraj” de la Viena, din 30 august 1940. Acum, de ce lucrarea în cauză este publicată nu în română, ci în limba lui Galeazzo Ciano – reprezentantul dictatorului Benito Mussolini la Viena, în 1940, când României lui Carol al II-lea i s-a impus

* Col. (r) Mihai Humă și col. (r) ing. Mihai Grigorescu, *Cavalerii roșii înaripate*, Editura Livpress SRL, București, 2003, p. 33.

** *Ibidem*, p. 32.

acel dubios dictat prin care s-a cedat către Ungaria horthystă, fără nicio luptă armată, aproape jumătate din teritoriul Transilvaniei – se înțelege de la sine, undeva pe final autorul exprimându-se negru pe alb că personalul feroviar nu va precupeți nici un efort „pentru a obține victoria decisivă împotriva dușmanilor României și pentru a-i reuni încă o dată, pe toți românii, într-o singură țară liberă și puternică” (voi relua citatul complet mai pe urmă). De fapt, acesta era adevăratul mesaj al lucrării în sine, în ciuda introducerii pașnic-învăluitoare (cităm în traducerea noastră):

„România noii ordini, instituită la 6 septembrie 1940, a trebuit să se confrunte cu evenimente de cea mai mare importanță într-o perioadă de transformare completă a structurii statului. Puterea creatoare și organizatorică a acestui regim s-a manifestat clar în împrejurări extrem de dificile, rar întâlnite în istoria țării: • Cedarea, în vara și toamna anului 1940, a Basarabiei, Bucovinei de Nord, Transilvaniei de Nord și Dobrogei de Sud, cu repercusiuni grave asupra organizării interne a Statului. • Tulburări interne în toamna anului 1940 și, mai ales, în ianuarie 1941. • Pregătirea apărării împotriva intențiilor agresive ale Rusiei sovietice etc.

În acest context, sarcina cea mai serioasă a revenit, în primul rând, armatei, și apoi căilor ferate; ce au

Române au construit între anii 1934 și 1938 linia Ilva Mică–Vatra Dornei, una dintre cele mai frumoase lucrări de tehnologie modernă.

2. Linia Adjud–Ghimeș–Ciceu leagă bogata regiune a Transilvaniei centrale de porturile dunărene Galați și Brăila și de portul maritim Constanța.

3. Linia Brașov–Ploiești leagă Transilvania de București, capitala țării, și de portul maritim Constanța.

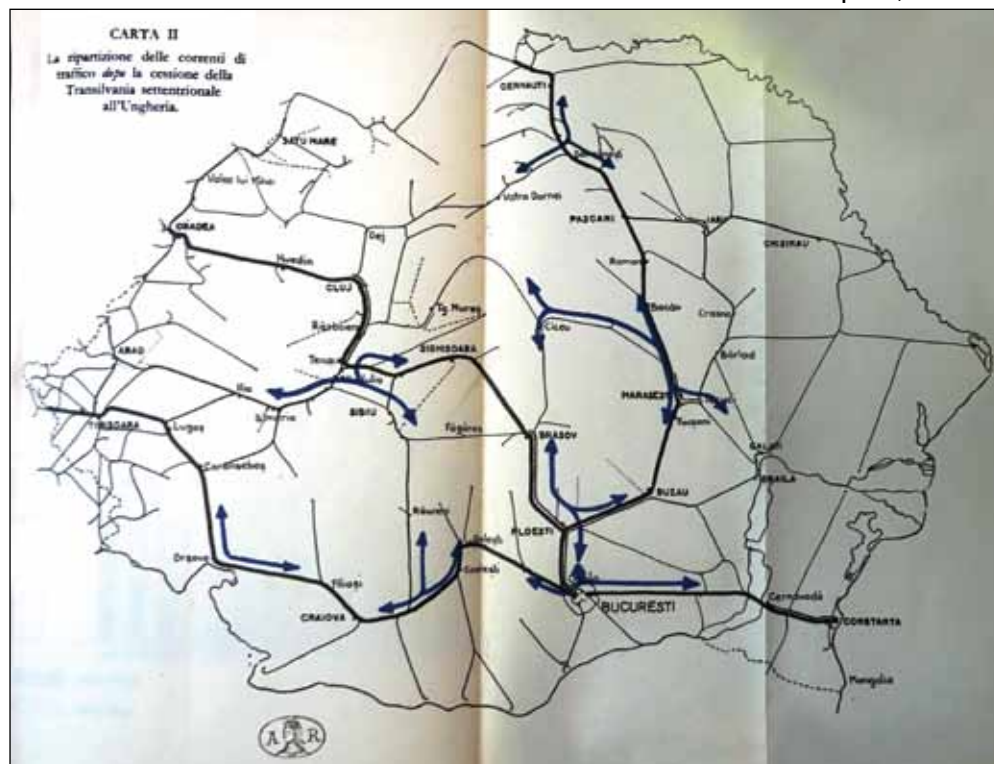
4. Linia Sibiu–Piatra Olt leagă regiunea bogată din sudul Transilvaniei de importante mine de cărbune ale Văii Jiului.

5. Linia Craiova–Turnu Severin leagă partea de sud-vest a Transilvaniei de partea de sud a Carpaților.

Repartizarea traficului pe aceste cinci căi de comunicație s-a făcut, așa cum este firesc, în general după cel mai scurt itinerar dintre stațiile de plecare și de sosire, iar capacitatea lor de transport era suficientă pentru traficul normal determinat de nevoile economice de dinainte de război.”*

În continuare, generalul Orezeanu, în două capitole distincte numerotate cu cifre romane, se referă la „situația și distribuția traficului feroviar înaintea arbitrajului de la Viena” și, respectiv, la „situația rețelei și a traficului după arbitrajul de la Viena”. În acest al doilea capitol, cel mai consistent, pe lângă aspecte

relative la creșterea capacității de transport, construcția de lucrări noi, a celor de deviere, de renovare (refacție) și de normalizare a căilor din nordul Bucovinei și din Basarabia, electrificarea liniei Ploiești–Brașov, creșterea numărului de stații de manevră, dublarea liniilor de cale ferată, fabricarea de material rulant nou, instruirea personalului feroviar etc., este abordată și „organizarea transporturilor”, implicit a transporturilor militare, textul fiind însoțit de hărți și tabele grafice, la una-două culori, imprimate pe hârtie de bună calitate, în parte preluate și în acest articol, spre o mai deplină edificare a cititorului de azi interesat de cifre și nu



realizat Căile Ferate Române caracterizează puterea organizatorică a Statului Român în timpul războiului. Curenții de transport între Transilvania și alte părți ale țării, din sudul și estul Munților Carpați, s-au ramificat în următoarele linii ce traversează acești munți:

1. Linia Dărmănești–Vatra Dornei–Dej leagă regiunea pur românească a Transilvaniei de Nord de partea de nord-est a țării, Bucovina. Pentru implementarea acestei comunicații feroviare, Căile Ferate

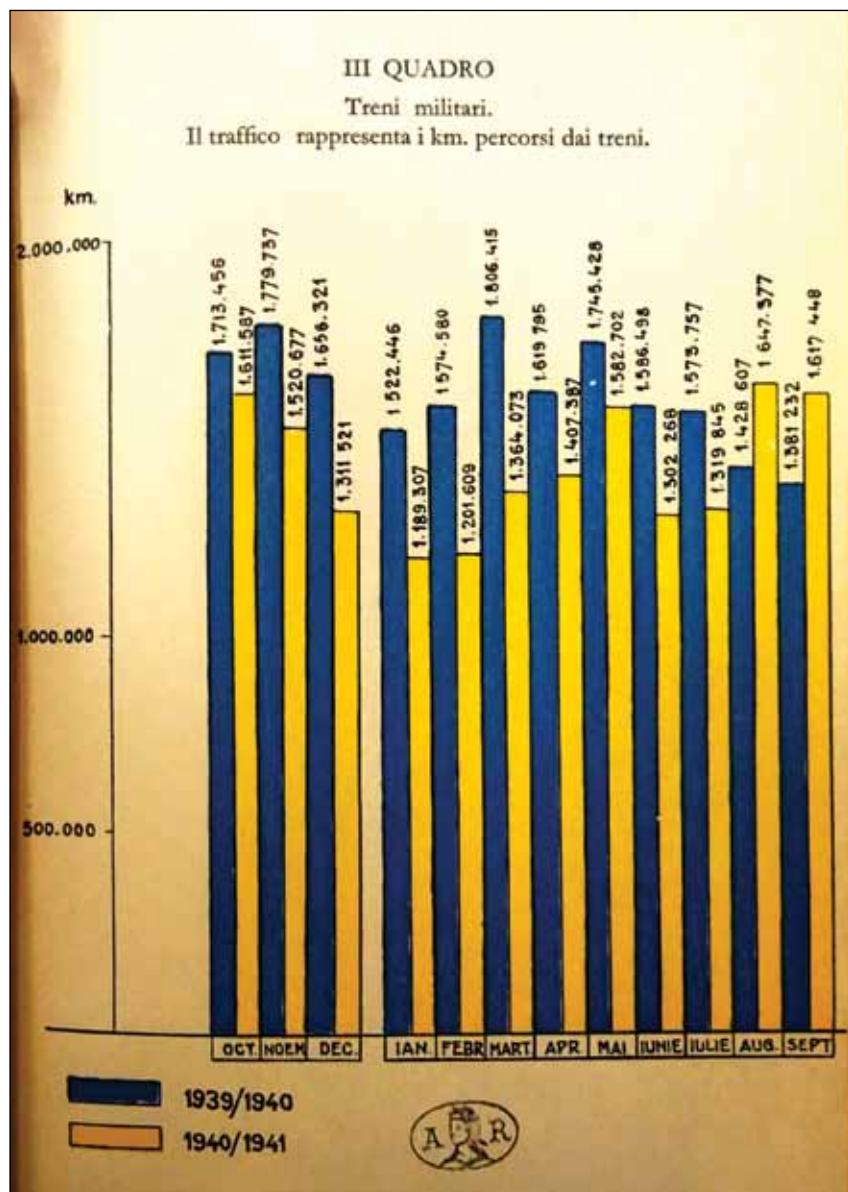
numai. Desigur, parte „scriptică” de final este dedicată concluziilor:

„Din cele spuse până acum, se poate observa cum Căile Ferate Române au reușit să facă față sarcinilor lor serioase de organizare și efectuare a transportului în timpul războiului datorită următorilor factori:

* Generale T.C. Orezeanu, *L'organizzazione dei trasporti ferroviari in Romania*, Bucarest, 1942, p. 7–8.

1. Dispozițiilor preventive, luate cu promptitudine, pentru asigurarea rezervelor materiale, creșterii numărului de locomotive în circulație, asistenței personalului etc.

timp ce efortul colectiv pe care acest program l-a cerut întregului personal a reprezentat o oportunitate de întărire la maximum a tuturor energiilor tehnice, făcându-i astfel solidari cu cei care activează în exercitarea serviciului propriu-zis.



2. Curajului de a începe, fără întârziere și în vremurile dramatice, de război:

a) executării unor lucrări importante de creștere a capacității liniilor cu crearea de noi stații, cu creșterea șantierelor de manevră, creșterea și extinderea liniilor de stație, dublarea căilor etc., lucrări care au dat rezultate favorabile imediate.

b) implementării unui vast program de investiții pe cinci ani, care să integreze și să perfecționeze în continuare instrumentul de transport constituit de Căile Ferate Române, asigurând mijloacele necesare satisfacerii marilor nevoi economice care vor fi mai bine relevate la sfârșitul războiului.

Dacă acest program de renovare și investiții nu a reușit încă să-și aducă toate influențele benefice la funcționarea serviciilor, a ridicat totuși moralul personalului, oferindu-le mari speranțe pentru viitor, în

3. Perseverenței în efectuarea lucrărilor în termenele stabilite, depășirii tuturor dificultăților inerente timpurilor prezente și angajării tuturor mijloacelor care se găsesc în țară, sau a celor ce pot fi obținute din industria germană.

4. Spiritului de lepădare de sine, până la sacrificiu, al personalului Căilor Ferate, care nu precupețește nici un efort pentru a obține victoria decisivă împotriva dușmanilor României și pentru a-i reuni încă o dată pe toți românii, într-o singură țară liberă și puternică.”*

Cum arătam, lucrarea este însoțită de două hărți, la o culoare (albastră), prima cu „repartizarea fluxurilor de trafic înainte de cedarea Transilvaniei de Nord către Ungaria” și a doua, preluată și aici, cu „repartizarea fluxurilor de trafic după cedarea Transilvaniei de Nord către Ungaria”, nu în ultimul rând de ilustrații în sepia, reproduse pe hârtie cretată, și de trei tabele: unul cu trenurile de pasageri, unde traficul este reprezentat în kilometri/tren, al doilea cu trenurile de marfă, iar cel de-al treilea tabel se referă la trenurile militare și care, dat fiind faptul că este preluat de asemenea, *in integrum*, în materialul de față, nu-l mai descriu.

Spre deosebire de *L'organizzazione dei trasporti ferroviari in Romania*, volumul cu care debuta locotenentul Cristescu-Orezeanu în 1916, adică *Manualul tehnic al ofițerului de căi ferate*, este unul de specialitate pură, de o mare complexitate, care azi cu atât mai mult devoalează capacitatea de sinteză și aptitudinile ingineresti și didactice ale ofițerului instruit în redevabila școală militară germană (prusacă) a timpului (ca fapt divers, notez aici că sunt unul dintre puținii posesori ai unui exemplar din această extrem de valoroasă carte, la ora de față).

În sfârșit, „portretul” generalului Orezeanu ar fi incomplet dacă nu am aminti și atitudinea sa din timpul celui de-al Doilea Război Mondial în delicata problemă a Holocaustului, aspect „disecat” în felul său flamboiant-provocator de către jurnalistul și editorul Teșu Solomovici care, în urma dialogului cu Ion Cristescu-Orezeanu (nimeni altul decât fiul gene-

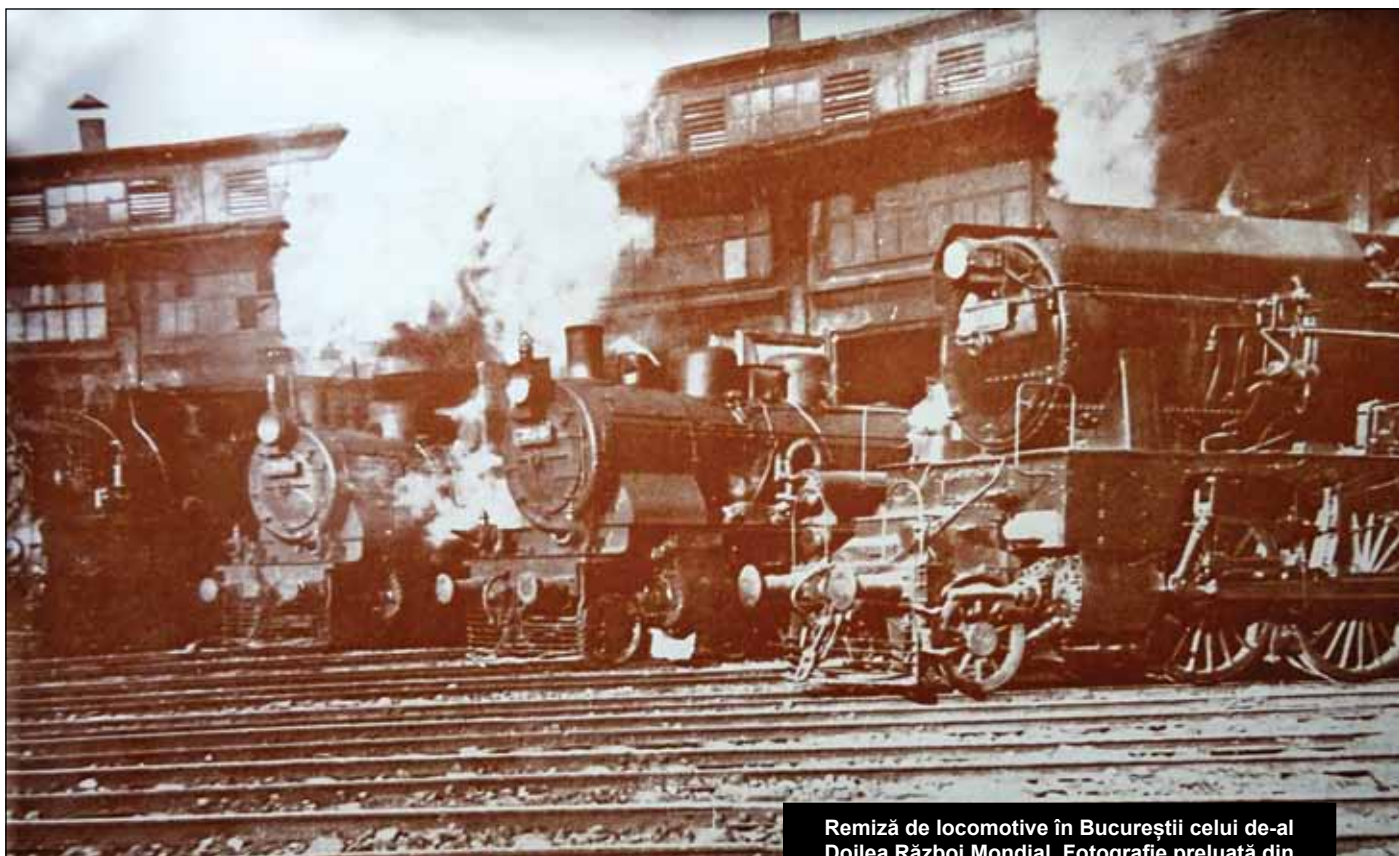
* *Ibidem*, p. 29–30.

ralului nostru, stabilit în Lausanne, Elveția), într-un articol distribuit între altele pe mediile online, arată cum fostul director general al CFR-ului, „somat” (în realitate convocat) fiind de „căpeteniile naziste” (Adolf Eichman, consilierul pentru afaceri evreești Gustav Richter, ambasadorul Manfred von Killinger, poate ș.a.) să se prezinte la Berlin, la ședința de lucru (conferința) din 26 septembrie 1942, în vederea punerii la punct a planului de transport, „pe ruta Arad–Belzec și Adjud–Auschwitz”, a trenurilor cu „evrei-români” destinați deportării (și mai departe probabil că exterminării), acesta a apelat la clasicul tertip medical-mioritic – ceva în maniera întâlnită imediat mai târziu la generalul Gheorghe Avramescu (în vara anului 1944) și, mai ales, la „revoluționarul” Victor Atanasie Stănculescu (în decembrie 1989) – ca să amâne deplasarea până când „decizia germană” a devenit, practic, „inoperantă”, nu peste multă vreme, la 13 octombrie 1942, Consiliul de Miniștri (în fapt însă mareșalul Ion Antonescu) sistând cu totul „operațiunea” în cauză. Practic, retras temporar la conacul său de pe moșia Traian (Brăila), amplasat nu departe de gară, azi în plină paragină, generalul Cristescu-Orezeanu s-a declarat chipurile grav bolnav. Că un militar cu caracterul și, mai ales, de condiția sa

decât distincția de „Drept al Popoarelor”, atitudinea sa (sunt citate mai multe dovezi asupra cărora nu insistăm aici) conducând la salvarea de la deportare, implicit de la moarte violentă, a cel puțin 300 de mii de evrei (nu spun că unele surse indică... 500 de mii!). Și, mai mult decât atât, mai sugerează ziaristul citat că n-ar fi rău ca, pe „Aleea Dreptilor”, din Pădurea Ierusalimului, „Yad Vashem”-ul – adică memorialul oficial al statului Israel dedicat victimelor Holocaustului – să-i planteze „un Pom al Recunoștinței.”*

Până una-alta, cu regretul că unele puncte biografice încă rămân în suspensie (ca de pildă data trecerii în neființă și locul înhumării), în calitate de urmași în nobila armă a căilor ferate (extirpată totalmente din organica armatei române, odată cu „accederea” în NATO, de către strategii de cafenea de la vârful sistemului nostru militar), noi i-am „plantat” generalului de brigadă Teodor Cristescu-Orezeanu aici, în această modestă revistă, un cald portret spre aducere aminte. Pentru câte a făcut pentru arma (și armata) noastră, îl merită pe deplin.

București, 25 mai 2025



Remiză de locomotive în București celui de-al Doilea Război Mondial. Fotografie preluată din cartea generalului T.C. Orezeanu.

nu se putea „îmbolnăvi” fără aprobarea mareșalului Ion Antonescu, superiorul său direct, cel care de altfel îl numise în funcție, asta rămâne de discutat, cert este că Teșu Solomovici a găsit nimerit să afirme, fie și aluziv, că „generalului român” Cristescu-Orezeanu i s-ar cuveni, „cu asupra de măsură”, nici mai mult, nici mai puțin

* Sursa: *CorectNews* via *Ziariști Online* (accesat la 25 mai 2025).

Un ceas printre transportiști

de colonel (r) Dan Gîju

De la bun început, precizez că mă refer la transportiștii Gării de Nord, și mai exact la specialiștii din Biroul Transporturi Militare Nr. 11 Teritorial (abreviat aici BTM-11) conduși de colonelul Daniel Moldovan, unitate amplasată în clădirea Regionalei CF București, într-un spațiu generos, bine luminat, dinspre Bulevardul Griviței. Acum, probabil că puțini știu ori își mai aduc aminte, dar spațiul generos în care se află azi BTM-11 a fost obținut de colonelul Costache Luca, după cum declara el însuși într-un articol aniversar semnat de fostul meu director din Trustul de Presă al Armatei pe când era un simplu redactor (azi colonel în rezervă), în oficiosul armatei române.* Costache Luca a fost șef al Serviciului Regional de Transporturi nr. 1 București (cum se numea actuala structură la înființarea ei, adică la 1 august 1949) fix un deceniu, între 1980–1990, dumnealui urmându-le coloneilor Paul Dron (1949–1961) și Petre Sultan (1962–1980), la rândul său fiind „moștenit” de coloneii (în cea mai mare parte au ajuns la acest grad) Gheorghe Ștefan (1990), Cantemir Bețianu (octombrie 1990–1996), Vasile Neicu (1996–2000), Dumitru Ungureanu (2000–2001), Constantin Crăciunescu (2001–2005), Nicolae Spînu (2005–2014), o vreme deținând atribuțiunile șefului de birou, prin cumul, și maiorul Vivi Doca.

Pe la jumătatea lunii mai 2025, l-am găsit la pupitrul de comandă al BTM-11 pe colonelul Daniel Moldovan care, la rândul său, în cursul anului viitor, ar urma să treacă în rezervă. Ca fapt divers și foarte pe scurt, Daniel Moldovan face parte din Promoția 23 August 1989 a școlii militare de la Râmnicu Vâlcea, ultima integrală – cap-coadă, adică – formată în perioada comunistă, Revoluția din Decembrie 1989 „prinzându-l” – ca pe mulți dintre noi – pe șantier, la comanda soldaților, în cazul său la Berbești, în județul Vâlcea, și ar avea ce relata din vremea aceea. În nobila breaslă a „transportiștilor” militari a intrat ceva mai târziu, însă la mare fix încât să se specializeze fără prea mari bătăi de cap, adică de la 1 ianuarie 1991, la SRTpM Brașov. După vreo trei ani, începând cu 1994 (și până în 1998), a încadrat funcția de șef al Co-

mendurii de Transporturi Militare Giurgiu Nord, apoi a făcut o haltă pe la Timișoara (1998–2015), iar din 2015 și până azi (chiar acum, în luna mai, a împlinit deceniul!) este... bucureștean.



Colonelul Daniel Moldovan și...
motanul Schumacher (Șumi), mascota
Biroului 11 Teritorial.

Genul ofițerului amabil și comunicativ, cum trebuie să fie orice transportist, colonelul Moldovan și-a făcut timp mereu să schimbe două impresii în probleme privind transporturile

și, îndeosebi, istoria armei căi ferate; de altfel, nu l-am bătut la cap de prea multe ori și nici de astă dată nu am abuzat de bunavoința lui, mai ales că – fusesem preavizat întâmplător de colonelul (r) Cantemir Bețianu (ulterior voi citi și în „Observatorul militar”) – tocmai ce se derula în plin exercițiul multinațional *Dacian Spring 25*, ceea ce a însemnat implicarea a circa patru mii de militari proveniți din zece state aliate, sprijiniți de peste 900 de mijloace tehnice de luptă, care cum să se deplaseze din cazărmi în poligonul de la Smârdan, să zicem, dacă nu pe căile ferate, rutiere și nu numai, obligatoriu cu implicarea transportiștilor noștri? Transportiști din

rândul cărora, cât am întârziat în perimetrul respectiv, i-am remarcat prezentându-se cu diverse probleme de serviciu la șeful (pe de altă parte la camaradul și colegul, chiar omologul lor, pe undeva), pe colonelul Florin Ciracu (șeful Serviciului

* Maior Ion Petrescu, *Ștafeta se află pe mâini bune*, în „Observatorul militar” nr. 30(241)/27 iulie–2 august 1994, p. 4.

Probleme Speciale și Documente Clasificate la Regionala CF București), pe locotenentul ing. Viorel Varvara (șef dispecerat operativ, monitorizare și control în punctul de trecere a frontierei Giurgiu), plutonierul-adjutant Nicolae Ioniță (specialist în transporturi și dispecer, unicul subofițer de căi ferate rămas pe raza Bucureștilor), pcc Octavian Voicu (tehnician, vechi transportist și om de bază al biroului) și domnișoara Maria Rezac (CDC), nu în ultimul rând pe doamna Virginica Rezac (contabil DMT), nimeni alta decât soția colegului meu de clasă din școala militară Eugen Rezac, alias „Tite”, despre care așa am mai aflat și eu că, slavă Domnului, este bine mersi. Prin urmare, mi-a făcut plăcere să-i văd (de fapt, pe majoritatea dintre ei să-i revăd) și să schimbăm câteva impresii, ca un corolar al celor aflate per ansamblu reținând aici precizările colonelului Daniel Moldovan, destul de optimiste dacă e să ne raportăm la vântul „re-

structurărilor” (în fapt, al desființărilor) care tot bate prin arma noastră încă de acum un sfert de veac și mai bine, resimțit cu atât mai acut, de vreo trei ani încoace, cu cât dinspre Moscova nu prea mai răsare soarele, ci cu totul altceva mult mai pârjolic, menit dacă nu să intimideze, cel puțin să le dea de gândit strategilor noștri (i)responsabili cu proiecția forței. Oricum, colonelul Moldovan este sigur că „specialitatea Transporturi militare nu dispăre, și asta chiar dacă mai marii oștiri



Ecuson ținută combat.

au scos-o din evidențe, teoretic vorbind. Căci dacă în urmă cu aproape treizeci de ani, transportiștii se ocupau exclusiv de căile ferate, la ora de față, iată că monitorizăm tot ceea ce mișcă pe căile de comunicație feroviare, rutiere, aeriene și navale. De unde și trista realitate că se resimte o veritabilă penurie de specialiști în domeniul mișcării și al transporturilor militare, chiar dacă acum se regăsesc între noi

și ofițeri proveniți din alte arme, inclusiv marinari și aviatori. Cum însă ne pregătim de sărbătoare, nu peste multă vreme, în august, Centrul de Coordonarea Mișcării împlinind 25 de ani de la înființare, și nu mai spun că și transporturile, în genere, vor marca în noiembrie nu mai puțin de un veac și jumătate de la apariție, prefer să gândesc pozitiv, încheind cu o urare. Fie, așadar, ca tradiția acestei arme să dăinuiască măcar tot pe atâția ani câți a adunat de la înființarea ei, în 1875, și până azi! Și să aibă în rândurile ei specialiștii care să ducă mai departe moștenirea lăsată de noi, atâta câtă este. Cum și noi acum, cât încă mai suntem pe aici, am dus și ducem cu cinste și onoare, zic eu, tradițiile, misiunile și toate câte le-am preluat de la înaintașii noștri. La mulți ani tuturor!”

Cum spuneam, un șef de birou optimist.



O parte dintre „transportiștii” Biroului 11 Teritorial, vara anului 2019, de la stânga: sg.maj. Adrian Budușan, plt.adj. N. Ioniță, pcc. Octavian Voicu, cpt. Cătălin Zaharia, pcc. Lucica Antohe, col. D. Moldovan, pcc. Veronica Chiriac, plt.adj. Mircea Goran și plt.maj. Al. Vătășescu. Fotografie din arhiva unității.

Misiunea cea mai frumoasă

de comandor (r) **Horia Macra**

Era o dimineață răcoroasă, într-o zi frumoasă, de augst; eram căpitan-comandor. În dimineața aceea, mergeam cu inima îndoită: oare, fac bine ce fac sau nu? Aplicasem pentru un interviu la o structură nouă în Ministerul Apărării Naționale (MApN), anume la Centrul de Coordonarea Mișcării (C.C.M.), similar cu *Movement Coordination Center* din structurile NATO.

În acel moment, eram pilot la Baza 90 Transport Aerian Otopeni, zburam avionul C-130 „Hercules”. Se dădea o luptă teribilă în sufletul meu, dar hotărârea era luată, pășeam apăsător spre sediul MApN. Am ajuns după câteva minute de așteptare în anticameră, la ora stabilită am fost primit de comandantul CCM, în persoana colonelului Cantemir Bețianu, un om jovial, cu zâmbetul pe buze; nu mă așteptam să fiu primit așa, idei preconcepute îmi spuneau că armele celelalte tratează aviatorii mai rezervați cu puțină răutate sau invidie, eu știu... Am fost invitat să iau loc și am început o lungă discuție: despre ce, cum, de ce, ce m-a determinat să aplic pentru această structură? Pe scurt, am prezentat CV-ul meu: liceu, Școala Militară de Ofițeri de Aviație „Aurel Vlaicu”, brevetat pilot elicopter, repartizat la Tuzla, unde am făcut trecerea pe elicopterul *Puma* (IAR 330), apoi a venit mutarea la Boteni, unitate de elicoptere, la numai doi ani am fost detașat la Divizia 70 Aviație Otopeni. În 1987, am primit ordin de mutare la Baza de Reparații Otopeni, ca pilot de recepție și control, după desființarea Bazei de Reparații am ajuns la Escadrila de pază a aeroportului Otopeni. În această perioadă, am urmat cursurile Facultății de Construcții

Aerospațiale, specializarea Sisteme de propulsie, curs seral. După 1989, au avut loc schimbări radicale în cadrul bazei aeriene Otopeni, cu această ocazie optând să trec la avioane de transport; am zburat An-26 până în 1997, când am făcut trecerea pe C-130 „Hercules”, unde am ajuns pilot. A venit și întrebarea fatidică: ce te-a determinat să optezi pentru această structură? Bună întrebare și grea. Din dorința de schimbare și întrucât simt că pot mai mult, în facultate făcusem și un curs de managementul transporturilor aeriene, era o provocare. Era un domeniu care nu existase în această formă înainte, deci erau oportunități noi, în lumina aderării la NATO și a parteneriatului cu SUA. După lungi discuții cum văd eu viitorul în acest domeniu, colonelul Cantemir Bețianu a concluzionat că fac obiectul pentru această funcție. Evident, urma să-mi păstrez calitatea de personal navigant; mărturisesc prin comparație că, fiind personal navigant, vedeam altfel lucrurile și soluțiile elaborate erau diferite față de omologii mei aviatori, dar tereștri. Ușurat și mulțumit, am plecat spre unitatea militară unde îmi desfășuram activitatea. În scurt timp, a venit și ordinul de mutare. M-am prezentat la noul loc de muncă, un birou spațios la etajul șapte al MApN, cu o frumoasă perspectivă spre panorama bucureșteană. Colegii, și ei relativ noi în această structură, mă priveau cu reticență; era primul contact. La început a fost un modest Compartiment de Transporturi Aeriene, cu o fișă a postului nu foarte stufoasă. La scurt timp, noul șef de stat-major al SMG a ordonat concurs pentru ocuparea funcțiilor din această importantă instituție a apărării României. Curios: era prima

dată când nu am simțit stres, frică, emoții; știam exact ce am de făcut, de spus, de susținut.

Așa a trecut prima lună la noul loc de muncă, greu până i-am lămurit ca minimum odată pe lună eu trebuie să merg la zbor, că deh, eram pilot. Acomodarea s-a terminat brusc, a început calvarul aderării la NATO. Asta presupunea adoptarea de proceduri standard, implementarea acestora, operaționalizarea unităților desemnate, pregătirea și implementarea programului aliat de planificare a mișcării și transportului. Și uite așa, după un an, Compartimentul de Transport Aerian devine Birou de Transport Aerian. A fost completat cu personal navigant din Baza 90 Transport Aerian Otopeni. Acum volumul de muncă era mare, plus participarea la cursuri de limba engleză, curs postuniversitar de comandanți de unități și mari unități de aviație, cursuri NATO în afara țării, participarea la programarea și planificarea transporturilor la exerciții NATO. În cadrul participării la exercițiile și planificările exercițiilor NATO, am fost remarcat, fără știrea mea, de partenerul american. Nu este o laudă, ci preambulul unei întâmplări delicate pentru mine și pentru șefii mei. O dispariție fără știre și informații într-o misiune secretă.

Eram în birou, rezolvam câteva documente de rutină, când sună telefonul. Am răspuns; la celălalt capăt al „firului” era locțiitorul șefului SMG. „Da să trăiți, ordonați!” am spus eu, „vino la mine” se auzi în telefon, cu îngrijorare: de când mă sună pe mine locțiitorul șefului SMG?, doar aveam șefi, regula era să-i sune pe ei și să transmită ordinele. Cu inima bătând să-mi sară din piept, am mers la biroul generalului-locotenent Gheorghe Constantin;

eram așteptat, ușa era deschisă, cum m-a văzut: „hai, intră”; nici nu am apucat să salut și să mă prezint. În timp ce închidea cu grijă ușa, a zis: „ia loc” și s-a așezat lângă mine. „Nu știu ce ai făcut, dar partenerul american a cerut expres dacă se poate să fii inclus în grupul strategic operațional pentru operațiunea *Iraki Freedom*”. „Am înțeles” am spus eu; ca să destindă atmosfera și așa oficială a zis: „ai înțeles pe dracu’!”, era și el aviator, fost pilot și comandant al Statului Major al Forțelor Aeriene. „Bine”, a spus el, „ai acreditările necesare ORNISS obținute pentru acces la documente SSID eliberate *Strict secret de im-*

două, sună telefonul; vocea unui militar mă anunță că mă așteaptă în fața blocului, „vin imediat”, am luat rucsacul de alarmă, m-am îmbrăcat, soția curioasă: „unde pleci?” „În misiune.” „Unde?” „Nu știu, voi afla pe drum.” „Cât stai?” „Nu știu, vom lua legătura zilele următoare.” Și am plecat. Jos era o noapte senină, cu cerul plin de stele, mașina, un ARO, era cu motorul pornit, am plecat în răcoarea nopții traficul era foarte scăzut, nu știam unde mergem, nici nu întrebam de rușine, la statuia aviatorilor am înțeles că mergem la Baza Aeriană Otopeni. În câteva minute am ajuns, un elicopter *Puma* pregătit de zbor ne aștepta. Am

rialelor, echipamente, tehnică, personal. În principiu, atribuțiunile poliției de frontieră și ale vămii. Bun, am înțeles ce aveam de făcut, brusc au început să aterizeze avioane, adio odihnă, hai la treabă, a fost greu la început, până s-au lămurit cei de la poliția de frontieră și vama că nu au voie să se apropie de aeronave, deci nu puteau să-și facă treaba. După câteva telefoane au primit HG-ul (Hotărârea de Guvern) unde eu și un coleg de la SMFA eram nominalizați pentru aceste activități. După câteva ore, obosit, mă prăbușeam pe scaun în sala de *briefing*. Era ora 10.00, sună telefonul, soția: „unde ești? Au sunat cei de la serviciu, colonelul Tudor Chiriță nu știe unde ești, este îngrijorat, sună-l”. „OK, acum nu pot spune, dar în scurt timp vei afla”. La CCM era un pic de criză, unde este Horia?, cine știe?, soția nu știe, zice că azi noapte l-a luat o mașină militară și a plecat, nu a spus unde. Trebuie să sun la locțiitorul șefului SMG să raporteze evenimentul, o să ne înregistrăm cu eveniment, cine știe unde este. Zis și făcut, a sunat la generalul-locotenent Gheorghe Constantin. „Domnule general, vă raportează că avem un eveniment: nu s-a prezentat la serviciu și nici nu știm unde este locotenent-comandorul Macra Horia!” La capătul celălalt al telefonului se auzi: „Stai liniștit, știu eu unde este, se află într-o misiune, veți fi informați la timpul potrivit unde este și ce face”. Colonelul Tudor Chiriță s-a liniștit, dar era frustrat, cum adică, un subordonat al lui merge în misiuni fără știrea lui? Era de neconceput. Cum să nu îl anunț măcar așa, voalat? Asta este, ordinul este ordin.

Am povestit puțin romanțat misiunea cea mai frumoasă și mai incitantă pe care am avut-o; aceasta s-a întins pe durata a un an și jumătate și a fost o oportunitate pentru pregătirea ofițerilor din biroul Transporturi aeriene în operațiuni reale și în interoperabilitatea cu partenerul american.



portanță deosebită. Îndeplinești condițiile, așa că, la semnal, vei pleca în misiune. Reține: în afară de mine și de tine, nimeni nu mai știe și nici nu trebuie să mai știe de această misiune. Aștepti și, la momentul potrivit, va veni o mașină acasă, să te ia”. „Am înțeles, să trăiți!” și am plecat la birou. Am intrat în rutina de zi cu zi și uitasem de întâlnirea cu generalul-locotenent Constantin Gheorghe. Cam după o săptămână, într-o noapte pe la

urcat, era o echipă, parte îi cunoșteam, parte nu; am decolat pe la trei și jumătate dimineața, după două ore de zbor aterizam într-un început de răsărit pe „MK” (Baza aeriană „Mihail Kogălniceanu”). Aici, într-o sală, am primit misiunile pentru care venisem; eu eram șeful coordonării mișcării și transportului aerian pentru avioanele partenerului american în operațiunea *Iraki Freedom*. Trebuia să mă ocup de intrarea și ieșirea din țară a mate-

Patru ani la căi ferate

Reverderea cu foștii colegi de armă a constituit întotdeauna, pentru mine, un prilej de mare bucurie. Deși nu am activat în brigada de căi ferate decât patru ani, și nu am avut experiențe cu care să mă pot lăuda, sufletul meu a rămas agățat de colegii mei de armă, ofițerii de construcții de căi ferate și transporturi militare. De fiecare dată când particip la întâlniri, ascult cu nesaț povestirile celor care au trăit zeci de ani în armă și mereu descopăr acțiuni și întâmplări pe care nu le cunoșteam și care îmi arată ce oameni dedicați armei au fost și ce „fapte de armă” deosebite au întreprins în lunga lor carieră. Cei patru ani pe care i-am slujit în armă, la începutul carierei de ofițer, au debutat la Batalionul de la Chitila, în ianuarie 1969, eu venind din promoția „August 1968”.

Numit direct la comanda unei subunități cu soldați pe care nici nu apucasem să-i cunosc, am intrat urgent în acțiune, pe timp de viscol, la curățirea de zăpadă și menținerea viabilității instalațiilor de cale ferată din Gara de Nord, în ture de 12 ore, aceasta reprezentând o parte practică a vieții de ofițer de căi ferate, despre care nu auzisem și nici nu fusesem pregătit în școala militară. Au urmat câteva serii de instruire, școli de gradați și, după câteva luni, bucuria apariției în unitate a unor colegi mai tineri, cunoscuți din școala militară, cu care, pe lângă programul de instrucție, am început să ne gospodărim și viața noastră în unitate. Cum în

acele vremuri nu aveam locuințe și era cam costisitor să stăm cu chirie, iar programul nostru de lucru cu soldații era în mod curent de 10–12 ore, ne era mai la îndemână să dormim în cazarmă, în cancelarii sau în alte încăperi puse la dispoziție de conducerea unității. Eram mai aproape de soldați, eram oricând la dispoziție și puteam fi mobilizați imediat pentru orice acțiune. Cu câțiva „colegi de suferință” și pentru a ne da mari față de cei care deja locuiau la casele lor, ne lăudam și făceam haz despre așa zisul nostru „Ofițer club”, ai cărui membri eram doar noi, cei domiciliați în

cazarmă. Au venit apoi câteva momente și șantiere de referință din viața mea, dintre care amintesc doar două. Întâi ar fi instrucția de specialitate, în cadrul primului „Detașament experimental cu lucrări pe cont propriu”, la dublarea liniei c.f. de centură a Bucureștiului, iar al doilea, participarea la refacția c.f. Craiova–Drobeta-Turnu Severin, cu celebrele lansări de panouri pe pantele periculoase ale Balotei. Nu pot uita Punctul de lucru Ciochiuța, când ziua de lucru începea cu deșteptarea soldaților la ora 4.00 dimineata, programul de dimineată și masa de la aceea oră, emoția să prindem trenul de ora 5.00, ca să putem intra la lucru înainte de ora 6.00 și să desfășurăm instrucția de specialitate timp de 10 ore și, uneori, chiar mai mult. Trăiam de parcă eram în acțiune pe



câmpul de luptă. Nu am fapte de armă deosebite cu care să mă pot lăuda la diferitele întâlniri ocazionale, unde ascult cu gura căscată tot ce povestesc alții, dar cei patru ani petrecuți în armă m-au călit suficient ca să nu mi se pară nimic mai greu în viitoarea carieră de „ofițer de birou” în Comandamentul Trupelor de Grăniceri, inițial ca ofițer cu transporturile militare, apoi ca lucrător și șef al structurii de informatică. După 1991, am activat succesiv la Cabinetul ministrului Apărării Naționale și la Secretariatul General al M.Ap.N. și sunt sigur că și antrenamentul de la instrucție și de pe șantiere m-a ajutat să pot lucra 10–12 ore pe zi, așa

cum era necesar în funcțiile pe care le-am îndeplinit. În tot acest răstimp am rămas cu sufletul alături de colegii de armă, deși acum mai sunt doar câțiva cei pe care îi cunosc, dar fiecare activitate comună mă remontează și mă face mândru că aparțin frumoasei familii a ofițerilor de căi ferate și transporturi militare. Îi felicit pe toți cu prilejul frumoasei aniversări și rămân devotat, în continuare, fostei noastre arme și actualei structuri de transporturi militare.

La mulți ani!

După aproape două decenii

Sunt ofițer de specialitate în domeniul logistic, arma intendență, dar pe la începutul carierei mele, mai precis în perioada 2007–2017, am activat ca ofițer de transporturi militare, în cadrul Centrului de Coordinarea Mișcării (CCM), din Comandamentul Logistic Întrunit. Din anul 2008, am devenit parte a proiectului multinațional *MovCon MILU*, Unitatea Multinațională Integrată de Logistică în domeniul Controlului Mișcării (*Multinational Integrated Logistics Unit Movement Control*). În fiecare an, am participat la exercițiile de pregătire colectivă, ca reprezentant al CCM și, implicit, al țării noastre, și pot spune că ne-am ridicat la nivelul de așteptare a ceea ce înseamnă exigențele și standardele unor misiuni internaționale. Ca recunoaștere a activității mele, am fost selectată pentru încadrarea unei funcții de conducere în domeniul *MovCon*, în Teatrul de Operații Kosovo, misiunea KFOR, în anii 2014 și 2016. Toată aceasta experiență în cadrul multinațional, acumulată pe timpul pregătirilor colective de specialitate și prin reprezentarea în teatrul de operații, am valorificat-o, împărțind colegilor mei cunoștințele dobândite și participând la *training*-urile organizate la nivelul CCM cu personal din structurile de mișcare și

transport ale armatei române sau ale partenerilor străini. Cei zece ani petrecuți în frumoasa familie a CCM au reprezentat o experiență care m-a format

transporturilor militare, datorită colectivului de specialiști pe care i-am întâlnit, mărturisesc că sunt onorată să-mi desfășor activitatea în continuare, cu



nu doar ca militar, ci și ca om, reușind astfel să apreciez adevăratele valori.

La aproape 20 de ani de când am pășit pentru prima dată în CCM, structura care m-a specializat în domeniul

demnitate și devotament, în cadrul Comandamentului Logistic Întrunit, devenind astăzi un ofițer experimentat în domeniul operațional.

La mulți ani CCM-ului!

Col. (rtr) de justiție Mircea Adrian Teodorescu,
profesor universitar, doctor în drept internațional public,
avocat și lichidator judiciar

Despre cum am „ratat” să devin ofițer de căi ferate

„Încearcă să fii un om de valoare și nu neapărat un om de succes.”

Albert Einstein

În urmă cu aproape 60 de ani, noi, „cantemiriștii” din clasa a XI-a F, promoția 1967, obținând diploma de bacalaureat, ne pregăteam să ne alegem arma care ne atrăgea mai mult și să dăm examen de admitere. Patru dintre colegii și prietenii mei, anume Gheorghe Chicu, Marin Dumitru, Constantin Ionașcu și Gheorghe Ștefan, elevi de excepție, s-au orientat



să devină, după următorii patru ani de studii, ofițeri de căi ferate și construcții, având ca semn de armă o roată de cale ferată cu două aripi. Eu eram nehotărât în continuarea carierei militare (de fapt, am mers la liceul militar îndemnat de dorința de a urma medicina militară, numai că începând cu anul 1967, s-a exclus această posibilitate), și nu știam mare lucru despre această armă preferată de prietenii mei, dar în final am renunțat fiindcă părinții doreau ca, la absolvire școlii militare, să prind garnizoana Târgoviște, orașul meu natal. Cum în acea vreme, Școala Militară Superioară de Ofițeri „Nicolae Bălcescu” pregătea cadre pentru armele și specialitățile infanterie, artilerie, geniu, transmisiuni, chimie, intendență, finanțe, topografie, căi ferate, tehnici constructori, pompieri și securitate-pază, iar începând cu anul școlar 1967/1968 și ofițeri pentru arma grăniceri, m-am întâlnit relativ des cu foștii colegi de clasă, inclusiv cu cei patru „ceferiști”, împărtășindu-ne impresii și experiențe, fiecare încer-

când să-și arate entuziasmul că a ales „cea mai grozavă armă” (sau specialitate). Ca un aspect de remarcat privind camaraderia, prietenia din liceul militar continuă și azi, când toată clasa (cei care mai supraviețuiesc, desigur) ne întâlnim, împreună și cu soțiile, de două ori pe an, în București, la Restaurantul Militar. Începând cu 5 ianuarie 1962, pe baza Regulamentului pentru aplicarea Hotărârii Guvernului nr. 836/7 decembrie 1961 privind înființarea școlilor militare superioare de ofițeri, s-a trecut la învățământul cu o durată de patru ani, instituția s-a denumit Școala Militară Superioară de Ofițeri „Nicolae Bălcescu” și pregătea cadre pentru armele arătate mai sus, grănicerii apărând începând cu anul școlar 1967/1968.

Prin Decretul nr. 1037/1 noiembrie 1968 și HCM nr. 2539/11 noiembrie 1968, instituția își schimbă denumirea în Școala Militară de Ofițeri Activi „Nicolae Bălcescu” și perioada școlarizării se reduce de la patru la trei ani. Inițial, nu am avut prea multe regrete că nu am ales această „specialitate” însă, după ce am reușit, în 1968, să cumpăr în prima ediție volumul biografic *Armele lui Krupp*, al istoricului american William Manchester, editat în limba engleză, ulterior tradus și în limba română, în 1973, și apărut la Editura Politică, am început să înțeleg frumusețea și importanța căilor ferate și, în special, a transporturilor militare în timp de pace și de război. În primul rând m-au impresionat uriașele tunuri fabricate în Germania, în Primul și în al Doilea Război Mondial, de dinastia Krupp, caracterizate prin faptul că puteau fi utilizate numai pe calea ferată, cea care asigura și mobilitatea acestora. De asemenea, Manchester examinează în această carte importanța industriei militare a Germaniei, dar și rolul căilor ferate, inclusiv militare, în desfășurarea celor două războaie mondiale. Astfel, uriașul tun *Schwerer Gustav* (adică „Mareel Gustav”) încă deține recordul de cel mai mare tun folosit vreodată în război. Cântărea 1 350 de tone și era capabil să tragă 4,8 tone metrice de proiectile grele pe o distanță de 47 de kilometri. Puterea lui *Gustav* era incredibilă. Acest tun uriaș era proiectat pentru a fi transportat numai pe linia ferată. Proiectul acestui tun a fost realizat în 1935, atunci când Hitler pregătea deja invazia

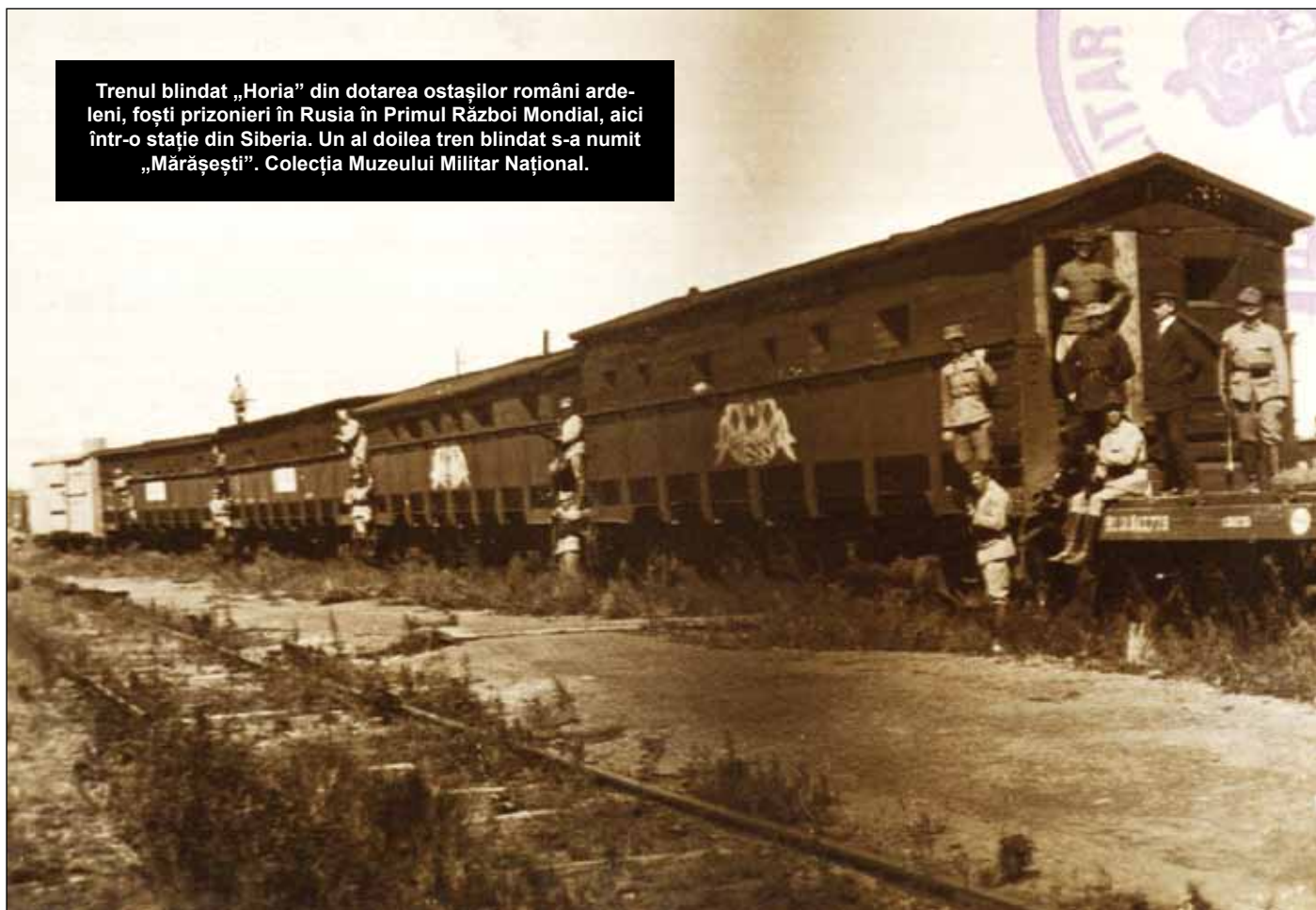
Europei. A fost folosit pe Frontul de Est, la asediul Sevastopolului, și mai apoi la Leningrad. Am citit mult, analizând rolul căilor ferate și în utilizarea „trenurilor blindate”. Trenurile acestea au apărut în contextul diferitelor conflicte majore începând cu Războiul Civil din America, în 1861, exploatate fiind de armata statelor nordice, potrivit Fundației James Town. Au fost utilizate și în Războiul franco-german (1870–1871), dar această mașinărie incredibilă de luptă și-a demonstrat calitățile abia în Primul Război Mondial, când Rusia a folosit trenurile blindate pentru apărare, în timpul transportului prin vastul său teritoriu. Aceste mașinării protejate de blindaj, echipate cu tunuri și mitraliere, au fost folosite, în special, pentru a deplasa cantități mari de armament la distanță.

La începutul anilor '80, am însoțit mai multe transporturi militare care aveau ca obiect tehnica de luptă a unui regiment de artilerie AA pe relația Târgu Jiu–poligonul Midia, în calitate de locțiitor comandant regiment, atunci realizând complexitatea, rolul și importanța căilor ferate în timp de pace, dar și de război, în deplasarea tehnicii și a personalului militar, astfel că am început să îndrăgesc această armă. Însă vremurile s-au schimbat sub toate aspectele. Transformările intervenite după 1989, admiterea țării noastre în NATO (în 2004) și în Uniunea Europeană, în anul 2007, au impus adaptări radicale și în orga-

nizarea armatei române, inclusiv în domeniul transporturilor militare. În prezent, atât NATO, cât și Federația Rusă își transportă tehnica grea în special pe calea ferată. Vedem filmări înfricoșătoare cu garnituri de trenuri încărcate cu tancuri, artilerie grea și blindate care circulă cu viteză inclusiv de-a lungul teritoriului românesc și care ne amintesc că avem un conflict armat deschis la granița noastră de est. Însă în contextul escaladării tensiunilor dintre Rusia și Ucraina, dar și între Rusia și NATO și UE, va fi nevoie de tot mai multe transporturi militare pe teritoriul României, care vor fi realizate în cea mai mare parte de către CFR Marfă, dar și de operatori străini. În urmă cu aproximativ cinci ani, UE împreună cu NATO au inițiat un demers comun, un proiect prin care sistemul de transport terestru a fost introdus în calculele de securitate militară. Este vorba despre conceptul PESCO (*Permanent Structured Cooperation*). Sub egida acestui demers a apărut ideea de „interoperabilitate militară”, ceva similar cu interoperabilitatea deja cunoscută la nivel de UE. Evident, întreaga lume s-a schimbat în 58 de ani, dar camaraderia, prietenia colegilor supraviețuitori din clasa a XI-a F, promoția 1967, a Liceului Militar „Dimitrie Cantemir”, a rămas pururea nestinsă.

24 mai 2025

Trenul blindat „Horia” din dotarea ostașilor români ardeleni, foști prizonieri în Rusia în Primul Război Mondial, aici într-o stație din Siberia. Un al doilea tren blindat s-a numit „Mărășești”. Colecția Muzeului Militar Național.



Generalul Ștefan Fălcoianu*

Inginer, istoric și politician, membru titular al Academiei Române, n. 6/18 iunie 1835, București (m. 22 ianuarie/4 februarie 1905, București). *Studii*: Școala Militară de Ofițeri din București, absolvită în anul 1859 cu gradul de sublocotenent. Între anii 1859–1864, își continuă studiile la Școala Politehnică din Paris și la Școala de Stat Major a Armatei Franceze, pe care le absolvă cu distincții, întorcându-se în țară cu titlul de inginer și cu gradul de căpitan al armatei române.



Carierea profesională:

Atât pe timp de pace, cât și în timpul Războiului pentru Independență, a ocupat funcții importante în ierarhia militară; el este cel care a publicat pentru prima oară în limba română *Tabelele de calcule logaritmice*. Spirit organizator remarcabil, este numit de Guvernul României în importante funcții administrative precum director în Ministerul Agriculturii și al Lucrărilor Publice (în 1873, și unde a intrat pentru prima oară în contact cu problemele căii ferate), director al Poștelor și Telegrafului din România (numit la 5 mai 1876), șeful Comisiei Guvernamentale de trasare a frontierei româno-bulgare, calitate în care, la 4 august 1878, a prezentat un amplu studiu geo-politic al Dobrogei. La 13 septembrie 1876, este admis ca membru al Academiei Române, fiind membru fondator al Societății Politehnice din România. La 23 aprilie 1880, prin Decretul Princiar nr. 1248, Căile Ferate din România au fost unificate prin înființarea Direcției Princiare a Căilor Ferate Române, condusă de colonelul Ștefan Fălcoianu împreună cu juriștii I. Kalinderu și Eugeniu Stătescu, funcție pe care o va deține între 11 aprilie 1880 și 15 aprilie 1883. În această perioadă, împreună cu ministrul de război și inspectorul genului, înființează primele companii de căi ferate, care se vor instrui executând, pe bază de convenție, lucrări în folosul CFR-ului. În fapt, la 7 mai 1880, Ștefan Fălcoianu a preluat o administrație (cu regulamentele aferente) care funcționa deja de opt ani, dar personalul superior și mediu era aproape în totalitate străin (format din austrieci și germani). Modul de comportare a conducătorului Fălcoianu în

relațiile cu acest personal, prin care angajații străini erau tratați ca funcționari de stat, i-a determinat pe majoritatea dintre ei să continue activitatea și, o parte, chiar să rămână definitiv în țară. În asemenea condiții, exploatarea CF nu a suferit deloc și personalul a putut fi înlocuit treptat cu specialiști români. Împreună cu Gh. Duca și cu C. Olănescu, elaborează *Legea nr. 810/31 martie 1883, pentru exploatarea căilor ferate ale statului*, baza juridică pentru conducerea Căii Ferate în România. Înființează Școala Superioară de Mișcare București, iar la 31 octombrie 1881, se inaugurează calea ferată Buzău–Mărășești, prima linie din România realizată cu forțe proprii de către tehnicienii și inginerii români. Contribuie la elaborarea *Legii nr. 1887/28 iunie 1882, pentru unificarea tuturor căilor ferate ale statului*; fostele Direcții București–Giurgiu, Iași–Ungheni și Ploiești–Predeal devin secții ale Direcției Princiare a Căilor Ferate Române. În anul 1882, se introduce la calea ferată, la trenuri, frâna cu aer și încălzirea cu abur a trenurilor de călători. Se înființează Atelierele CFR Turnu-Severin.

Pentru munca depusă, la 6 martie 1883, colonelul Fălcoianu a fost înaintat la gradul de general de brigadă. Între octombrie 1895–decembrie 1899, va fi din nou ales, pentru patru ani, în funcția de președinte al Consiliului de Administrație al CFR. Este fondator al revistei „România militară” și, între altele, a elaborat *Istoria războiului din 1877–1878, ruso-româno-turc*, predată la Școala Superioară de Război, instituție pe care a înființat-o în 1889, el însuși fiind unul dintre profesorii care au predat aici.

Generalul de divizie Anton Berindei

S-a născut la 6 ianuarie 1838 în Roșiorii de Vede (m. 31 octombrie 1899, București). După terminarea studiilor secundare, începând cu anul 1858, a urmat Școala Militară de Art. și Geniu de la Metz (Franța),



obținând gradul de sublocotenent (1 decembrie 1860). Ca locotenent (1 decembrie 1862) și căpitan (24 ianuarie 1865), îndeplinește funcții în Statul Major al Geniului. La 1 martie 1866, cpt. Berindei a fost mutat în B. 1 Geniu, încredințându-i-se comanda companiei de pontonieri, apoi funcția

* S-a folosit ca sursă bibliografică volumul *Cavalerii roșii înaripate*, Editura Favorit, București, 2020, realizat sub coordonarea colonelului (r) Mihai Humă.

de ajutor al comandantului batalionului. Odată cu avansarea la gradul de maior (24 septembrie 1868), a fost transferat în Statul Major al Geniului, unde a funcționat până la 6 iulie 1872, când a fost înaintat în gradul de lt.-col. și mutat în adjutanța Ministerului de Război (1872–1875). Trecut „în neactivitate” la 1875, revine în armată în aprilie 1877, mobilizat în Războiul pentru Independență (1877–1878). A făcut parte din comisia care a condus lucrările pentru construirea podului de peste Dunăre, de la Siliștioara–Măgura. De asemenea, ca șef al geniului în Armata Română de Operații, a condus nemijlocit lucrările genistice de la Plevna. La 28 noiembrie/10 decembrie 1877, a asistat la „ceremonia” predării generalului otoman Osman Pașa. Pentru meritele dovedite pe câmpul de luptă, Anton Berindei a fost avansat colonel la 1 decembrie 1877 și decorat cu „Steaua României” în grad de ofițer, cu „Virtutea Militară” de aur, cu Crucea „Trecerea Dunării”, „Apărători Independenței” și cu ordinul țarist „Sf. Vladimir” clasa a III-a. După război, a avut cinstea de a fi primul inspector al geniului (1879–1881), contribuind la adoptarea necesarelor măsuri privind dezvoltarea și perfecționarea activității trupelor de geniu, în consens cu concluziile și învățămintele rezultate din Campania 1877–1878. Prin Înaltul Decret nr. 2550/31 octombrie 1880, a fost înființat B. 2 Geniu, compus din cinci companii (una de telegrafiști, una de căi ferate, două de săpători-minari și una de pontonieri), sub comanda mr. C. Candiano. Batalionul 1 Geniu avea aceeași structură. De la 1881–1882, a servit ca secretar general al Ministerului de Război. Concomitent, a făcut parte din comisia română însărcinată cu întocmirea unui proiect de ansamblu privind întărirea țării cu lucrări de fortificație și de căi ferate, având o prestație remarcabilă atât în timpul elaborării proiectului respectiv, cât și în cursul dezbaterii în Comisia de Apărare a Țării (ianuarie 1883). Un rol deosebit a avut în organizarea și executarea lucrărilor de fortificații hotărâte de forurile de decizie ale țării. Inițial, în calitate de comandant al Regimentului 1 Geniu (1884–1885), în baza Ordinului Ministerului de Război nr. 5875/28 iunie 1884, a organizat și condus nemijlocit realizarea lucrărilor de fortificare a Bucureștiului. A proiectat și condus lucrările de construire a liniei ferate de centură (72 km. + 15 km. linii de garare), cu eforturile nemijlocite ale companiilor de căi ferate. La 24 aprilie 1885, a fost avansat la gradul de general de brigadă și însărcinat cu comanda Diviziei 1 Infanterie, apoi a Diviziei 8 Infanterie. În 1893, i s-a încredințat din nou funcția de inspector general al geniului, înlocuindu-l pe generalul Ion Argetoianu. Doi ani mai târziu, la 1 ianuarie 1895, a fost avansat la gradul de general de divizie și numit comandant al Corpului 1 Armată. Între 25 noiembrie 1896 și 10 aprilie 1899, a îndeplinit funcția de ministru de război. După eliberarea din funcția de ministru de război, a

fost numit guvernator al Cetății București, dar numai pentru o jumătate de an, întrucât în toamna aceluiași an avea să treacă în neființă.

Generalul de divizie Ion Macri

S-a născut la 12 ianuarie 1868 în Craiova (m. 1937, Brăila), fiul lui Nicolae și al Elisei. *Studii:* Școala Militară de Ofițeri de Artilerie, Geniu și Marină din București (1889), ulterior Școala Specială de Art. și Geniu.



Cariere profesională: până la 16 august 1916, cariera sa militară s-a desfășurat numai în unități militare de geniu și căi ferate, ceea ce i-a ușurat mult sarcina atunci când, în momentele grele de la sfârșitul Primului Război Mondial, a fost chemat în fruntea administrației CFR.

Sublocotenent în Regimentului 1 Geniu, comandă inițial Compania 10 CF. Avansat la gradul de căpitan și apoi de maior, este adjutant al comandantului Batalionului de Căi Ferate. Odată cu avansarea la gradul de lt.-col., trece la comanda acestui batalion. Avansat la gradul de colonel, prin transformarea batalionului în regiment, este numit primul comandant al Regimentului CF (1915–1916). La parte la Primul Război Mondial, unde luptă pe frontul de la Flămânda, la Mărășești și Oituz, în fruntea Brigăzilor 42, 11, 14 și 7 Infanterie. După terminarea războiului, revine în cadrul trupelor de căi ferate, iar după avansarea la gradul de general de brigadă, timp de un an, între 23 decembrie 1919 și 15 decembrie 1920, va fi chemat în fruntea administrației CFR, aflată în refacere, unde se va lupta cu lipsa de combustibil, cu insuficiența materialului rulant și cu punerea în funcțiune a liniilor distruse în timpul războiului. După plecarea din calea ferată, a revenit în cadrul armatei, până la trecerea în rezervă. La inițiativa sa, în anul 1920, se înființează Casa Muncii Căilor Ferate Române. A publicat două lucrări de specialitate: *Atribuțiunile și serviciile trupelor de geniu la cetăți și Călăuza ofițerului la construcția podurilor în marile linii de comunicații de cale ferată*. Moare la Brăila, unde se stabilise pe finalul vieții, fiind înmormântat în Cimitirul „Sf. Constantin” de aici. A fost căsătorit cu Zoe H. Ionescu (1893). În anii din urmă, în revista „Historia”, istoricul Sorin Turturică îi publică o biografie foarte onorabilă, neomițând să sublinieze calitatea lui de ofițer de căi ferate.

Generalul de divizie Mihail Ionescu

S-a născut în anul 1876, la Galați. *Studii:* după absolvirea liceului, la Galați, în anul 1896, va absolvi Școala de Ofițeri de Infanterie din București, apoi Școala Superioară de Război. A activat în Marele Stat Major de la gradul de locotenent până la gradul de general de divizie, s-a ocupat de problemele transporturilor militare pe cale ferată. Împreună cu alți specialiști, elaborează și conduce programul de transporturi militare în Campania armatei române din anul 1913 și în Primul Război Mondial (1916–1918) când, în calitate de șef al Secției Transporturi și Comunicații Militare (1 august 1915–28 iunie 1917), intră în contact direct cu cele mai importante probleme ale Administrației CFR. După



generalul Ștefan Fălcoianu și generalul Ion Macri, este cel de-al treilea general al armatei române chemat la conducerea CFR. La 31 ianuarie 1922, după încetarea delegării sale la conducerea CFR, este numit subșef al Marelui Stat Major cu problemele de transporturi militare. La 3 februarie 1927, este numit din nou Subsecretar de Stat, fiind însă nevoit să demisioneze după două luni, odată cu căderea Guvernului Averescu. Autonomia administrației CFR s-a obținut foarte greu, din motive politice. Se elaborează o lege nouă care se votează surprinzător la 4 februarie 1927. Această lege schimbă radical principiile legii anterioare. Posturile de director general și subdirector general se desființează. Conducerea se va asigura prin Subsecretariatul de Stat al Căilor Ferate. Este adus înapoi generalul M. Ionescu, dar și acesta rezistă numai două luni. Alexandru Cottesco, președintele Consiliului de Administrație, întocmește un memoriu care începe cu afirmația că „ideea conducătoare a noului proiect de lege este anihilarea oricărei urme de autonomie”. În condițiile unei crize economice puternice, la 28 ianuarie 1931, generalul Ionescu este numit, pentru a treia oară, director general al CFR, când prezintă un program solid pentru reorganizarea administrației CFR. A fost ales președinte al Consiliului de Administrație al CFR mai mulți ani, consecutiv, perioadă în care se introduc vagoane de clasa a IV-a pentru transportul călătorilor (în fapt, vagoane de marfă amenajate cu bănci de lemn, atașate trenurilor de călători), se refac podurile dunărene, se deschide linia Roman–Băcești (1921) și se pun în circulație trenurile rapide „Traian” (București–Timișoara) și „Ștefan cel Mare” (București–

Cernăuți). După 1938, nu mai există date biografice legate de numele său.

Generalul Ioan Lovinescu

S-a născut la 8 noiembrie 1893 în satul Lămășeni, județul Suceava. A urmat cursurile Școlii Militare de Infanterie, fiind avansat sublocotenent în iunie 1915. A participat la Primul Război Mondial în funcția de



comandant de pluton infanterie și companie mitraliere, evidențiindu-se în mod deosebit, astfel că în anul 1919 era deja căpitan. Urmează Școala de Aplicație de la Saint-Cyr, din Franța, și Școala Superioară de Război, iar în anul 1927 își începe activitatea în Secția VI

Transporturi din Marele Stat Major. Cu mici întreruperi îndeplinește, timp de 12 ani, diferite sarcini pe linie de transporturi militare, perfecționându-și neconținut munca, acumulând noi cunoștințe, punând, prin scrierile sale, bazele teoretice ale transporturilor moderne. Predă cursurile de *Transporturi militare* și *Geografie militară* la Școala Superioară de Război, iar în 1930 îi este premiată de Marele Stat Major lucrarea *Transporturile militare pe calea ferată în timp de război*.

În anii celui de-al Doilea Război Mondial, a fost șeful Secției a VI-a Transporturi, având gradul de general de brigadă. În această calitate, a participat, alături de mareșalul Ion Antonescu, la ultima întâlnire a acestuia cu Hitler, din august 1944.

Generalul de brigadă ing. Cristache Zaharia

S-a născut la 18 februarie 1921 în Jurilovca, județul Tulcea (m. 2004), fiul lui Ion Zaharia. *Studii:* Școala primară în localitatea natală, Liceul „Matei Basarab”, București (cu bacalaureatul în anul 1941), Școala de Ofițeri de Geniu (1941–1 iulie 1943, sublocotenent). În 1943, ca sublocotenent, a fost repartizat la Regimentul 1 CF din Focșani, între 1 august–1 octombrie 1943 fiind comandantul plutonului instrucție în Compania Instrucție la sediul Regimentului 1 CF. La 1 octombrie 1943, este comandant pluton poduri în Compania 11 Pod din același regiment, contribuind la construcția unor poduri CF la Scorțaru Nou și Măicănești, jud. Buzău, iar de la 1 februarie 1944, cdt.pl., Compania Instr., în același regiment. La 1 septembrie 1944,



este comandant al Pl. 2 Pod/Compania 11 PodCF, care a făcut parte, în acest interval de timp, din Grupul Operativ al Brigăzii de Căi Ferate, participând la refacerea unor poduri pe liniile feroviare distruse din Ungaria, Cehoslovacia și Austria, în localitățile Szolnok (Tisa), Budapesta, Vác (Cotul Dunării), Esztergom (nord Cotul Dunării), Novy Zamke, Bratislava, Viena și Absdorf (100 km NV Viena). Pentru aceste acțiuni a fost decorat cu Ordinul „Coroana României” cu gradul de cavaler și panglică de virtutea militară. La 1 iulie 1945, este la Marelui Stat Major, S. VI Tp., în funcția de dispecer și ajutor la compartimentul transporturi operative, ca de la 1 aprilie 1947, să revină în Regimentului 3 CF, participând la construcția de poduri CF la Roșiorii de Vede, Băicoi (Prahova), Luduș, Căciulați (linia Căciulați–Snagov), Bărbătești și Tulburea (Valea Jiului); în decembrie 1948, a fost avansat la gradul de căpitan, la alegere. Între 1 februarie–1 octombrie 1950, este comandant Compania Poduri CF în Batalionul 1 CF, fiind și elev al Cursului de perfecționare comandanți batalioane CF. A construit trei poduri pe linia Sighișoara–Odorhei. În august 1950, a fost înaintat la gradul de maior, la excepțional. La 1 octombrie 1950, este numit comandant al Batalionului 1 Pod CF Aiud. În această perioadă, i s-a conferit „Ordinul Muncii” cls. I. Unitatea a construit poduri de căi ferate la Surduc Sălaj (pe Someș) și la Luduș (pe Mureș). A realizat un poligon de poduri CF pentru instruirea militarilor în perioada când efectivele nu lucrau pe șantiere. La 1 ianuarie 1952, este comandantul Școlii Militare de Căi Ferate Chitila, timp în care, integral, a susținut și examenul de stat de inginer în specialitatea construcții poduri CF (la Academia Tehnică Militară). A predat cursul de *Refacerea podurilor căi ferate*. În acest interval de timp s-au pregătit șapte promoții de ofițeri activi și mai multe serii de perfecționare ofițeri și de recalificare și confirmare în arma CF. A realizat Poligonul de specialitate al Școlii Militare de CF la Chitila, pe râul Colentina. A fost avansat la gradul de lt.-col., la excepțional. și apoi la gradul de colonel. Din 1958, este locțiitorul șefului Direcției Transporturi a Marelui Stat Major. În 1961, este șeful Direcției Transporturi și Comunicații Militare. În afară de planificarea, organizarea și executarea transporturilor și de pregătire pentru apărare a comunicațiilor, a solicitat și realizat Secția Transporturi CF la Academia Militară, acțiune care a avut o importanță mare pentru arma căi ferate

și transporturi. De asemenea, s-au obținut patru locuri pe an, la zi, pentru ofițeri, la Institutul de Căi Ferate, precum și alte posibilități pentru pregătirea ofițerilor ca ingineri la cursurile fără frecvență ale acestei instituții. Toate aceste acțiuni au avut urmări pozitive pentru pregătirea și perfecționarea cadrelor din transporturi și căi ferate contribuind la îmbunătățirea activității organelor de transporturi militare și a unităților de căi ferate. În perioada 1961–1971, a fost și comandantul trupelor de căi ferate și drumuri (abreviat CFDr), Direcția Transporturi și Comunicații Militare având în subordine aceste trupe. Întrucât rețeaua de CFDr nu avea posibilitatea instruirii efectivelor în specialitatea de poduri provizorii a înființat Școala de specialitate poduri CF la Aiud și Focșani și companiile de instrucție la unitățile de drumuri precum și poligoanele de poduri CF la Aiud și Focșani și poligonul poduri rutiere la Roman. Astfel, s-au instruit efective în specialitatea de poduri CF și drumuri provizorii. Fiecare serie de instruire a specialiștilor (două pe an) se încheia prin construcția reală a unui pod de cel puțin 100–150 m, urmată de verificarea lui prin circulația unui convoi de locomotive. Efectul pozitiv al acestei acțiuni s-a confirmat la restabilirea construcțiilor și instalațiilor feroviare distruse de marile inundații. În august 1964 a fost înaintat la gradul de general de brigadă.

În anul 1961, a publicat manualul *Refacerea podurilor de căi ferate*, iar în 1988, a predat Comandamentului Trupelor de Geniu, spre tipărire, *Manualul de refacerea podurilor de căi ferate*, ediția a II-a, substanțial completată și îmbunătățită. În intervalul 1973–1981, a îndeplinit și funcția de președinte al Comisiei centrale de containerizare, care a pus bazele containerizării și mecanizării operațiunilor de depozitare și încărcare-descărcare a materialelor în armată. În aprilie 1981, a fost trecut în rezervă. Are drept urmași un fiu și un nepot.

Generalul de brigadă ing. Mihai Stanciu

S-a născut la 15 decembrie 1922, în Dej, jud. Cluj (m. 2016, București), fiul unui profesor de muzică, mama casnică; au avut șapte copii. *Studii:* Liceul „Andrei Mureșanu” din Dej (șapte clase) și clasa ultimă la „Roman Vodă” (din Roman, cu bacalaureatul în 1941), Școala Militară de Ofițeri de Geniu (pe care o absolvă în anul 1943, cu gradul de sublocotenent), Cursul pregătitor pentru Academia din U.R.S.S. (1950), Academia de Transporturi Militare din Leningrad (4 noiembrie 1950–18 octombrie 1955). *Cariera profesională:* Repartizat comandant pluton poduri la Regimentului 1 CF din Focșani (1 august 1943), este numit cdt.pl. în Compania 6 Construcții cu sediul la Cislău (comandant companie fiind mr. Socrate Marinescu), participând la dezvoltarea Depozitului



de muniție (valuri de pământ). La 15 august 1943, este mutat la Compania 12 Exploatare din Buzău (comandată de căpitanul Petre Stoicescu), pentru instruirea militarilor în funcțiile de mecanici și fochiști. La 14 octombrie 1943, este mutat la Compania 11 Poduri Scorțaru Nou (comandată de cpt. Virgil Bădescu), unde participă la construirea podului metalic peste râul Buzău, pe linia de cale ferată îngustă care deservea linia fortificată Focșani–Nămoloasa–Galați. La 21 ianuarie 1944, este detașat la sediul Regimentului 1 CF, pentru instruirea recruților Compania 1, comandată de cpt. Emilian Cristea. La 27 mai 1944, Regimentului 1 CF este dislocat în raionul Urechești, Popești, Runcu, unde îl surprind evenimentele de la 23 august. La 26 august 1944, ofițerul participă, cu plutonul său de recruți, la refacerea podurilor de cale ferată de la Gugești și Putna Seacă. Din 10 octombrie 1944, Compania 11 PodCF intră în compunerea Grupului Operativ al Bg.CF (comandat de col. Traian Panaitescu) și participă la campania din vest. Astfel, ofițerul ia parte la refacerea podului de cale ferată de la Arad, peste râul Mureș, după care trece în Ungaria (la 22 octombrie 1944) și participă la refacerea podurilor de peste Tisa de la Seghedin (360 ml), care este dat în circulație la 11 noiembrie 1944, însă lucrările de consolidare și apărare împotriva ghețurilor continuă până la 31 ianuarie 1945. De la 1 februarie 1945, se deplasează cu compania de la Seghedin la Szolnok, unde se execută demontarea podului de cale ferată (avariat) de peste râul Tisa în vederea refacerii (1–26 februarie). În continuare, lucrează la demontarea podului de cale ferată Hotvani (1–5 martie), la refacerea de linii de cale ferată în stația Budapesta (8–25 martie), la deblocarea la pasajul superior de la Komárom (2–4 aprilie), demontarea liniilor de cale ferată din stațiile Győr, Vác și Szob (6–14 aprilie) și construirea unui zid de sprijin la Zebegény (17–19 aprilie). La 16 aprilie 1945, în Cehoslovacia, participă la refacerea podului de cale ferată de la Nové Zámky (17–20 aprilie) și restabilirea liniilor de cale ferată de la Bratislava (21–22 aprilie). De la 22 aprilie 1945, în Austria, participă, în cadrul aceleiași companii, la refacerea și dublarea liniei podului de cale ferată din Sussenbrunn (23–28.04), executarea liniei de cale ferată de evitare a Vienei de la Gerersdorf (29 aprilie–3 mai) și în continuare la lucrări de poduri, linii de cale ferată și deblocări în stațiile Volkersdorf (04–05.05),

Deutchwagram (6–9 mai), Laa an der Thaya (9–12 mai), Wulzeshoffen (10–14 mai), Mistelbach (15–17 mai), Zellerndorf (18–22 mai), Florisdorf (23–26 mai) și Retz (27 mai–5 iunie), iar începând de la 5 iunie 1945 organizează înapoierea în țară. Sosește în țară, la sediul Regimentului 1 CF Focșani (30 iunie 1945), de unde Compania 11 Poduri este dirijată la Tg. Ocna, pentru refacere. Aici, ofițerul primește misiunea să execute cu plutonul un pod de șosea peste râul Trotuș (în luna august) și, în continuare, să execute repararea liniilor de garaj de la depozitele de muniții Itești și Trifești. La 1 noiembrie 1945, se deplasează cu compania la Coroiu, unde participă la restabilirea unui pod de cale ferată pe linia Blaj–Praid. Aici, Compania 11 Poduri intră în subordinea Regimentului 2 CF (Regimentele 1, 4 și 5 CF fiind desființate). La 20 decembrie 1945, cu aceeași companie, se deplasează la Roșiorii de Vede, unde participă, până în aprilie 1947, la construirea podului metalic permanent peste râul Vede. Între 5–20 aprilie 1947, este la Filipeștii de Pădure, pe linia Ploiești–Târgoviște, unde execută lucrări de consolidare a terasamentului de cale ferată fugitiv, iar la 22 aprilie 1947, Compania 11 Poduri CF se deplasează la Galați, unde execută podul provizoriu de cale ferată de frontieră de la Giurgiu-lești–Reni, lucrare finalizată în decembrie. Din 11 decembrie 1947, ofițerul este numit șeful biroului tehnic la Regimentului 2 CF, funcție ce o va îndeplini până în noiembrie 1950. Între 15 decembrie 1949–3 ianuarie 1950, primește sarcina, din partea gl. Adrian Petruc, să amenajeze o clădire în care să funcționeze prima Școală de Ofițeri de Căi Ferate, trupele CF obținând statutul de armă. A fost numit provizoriu comandant al școlii, funcție pe care a îndeplinit-o până la 31 ianuarie 1950, când a fost detașat la cursul pregătitor pentru Academia din URSS, absolvită cinci ani mai târziu. La 5 noiembrie 1955, revenit în țară, i se recunoaște diploma de inginer și este numit, succesiv: ofițer cu podurile în Secția Tehnică a DTpM/Marelui Stat Major (10 decembrie 1955), ofițer cu planificarea transporturilor (30 septembrie 1959), ofițer 1 cu probleme tehnice și construcții CF (10 august 1961) și șef al Secției Tehnice (8 noiembrie 1961). La 23 iunie 1973, este promovat ca locțiitor al șefului Direcția Transporturi și Comunicații Militare/Marelui Stat Major, funcție din care a ieșit la pensie în anul 1983. La 29 noiembrie 1995, a fost avansat la gradul de general de brigadă.

Colonelul inginer Leonid Manu

S-a născut la 22 mai 1928, în Caransebeș, județul Caraș-Severin, fiul lui Vlad (inginer telecomunicații feroviare), mama-casnică. *Studii:* Secția științifică a Liceului „Traian Doda” din Caransebeș (1948), Facultatea de Construcții a Institutului de Căi Ferate



București (absolvită în 1952). *Cariera profesională:* în 1952, la absolvirea institutului, fiind fruntaș la învățătură, a primit gradul de lt.-maj. și a fost numit ajutor al șefului resortului tehnic din Brigada 65/38 CF, sector pe care din martie 1956 îl conduce nemijlocit timp de peste 11 ani; între

Colonelul inginer Valentin Bumbu

S-a născut la 15 februarie 1936, în Poiana Ilvei, Bistrița-Năsăud, fiul lui Procopie (mecanic de locomotivă forestieră) și Ana, casnică. *Studii:* Școala primară în Poiana Ilvei și următoarele trei clase la



Școala Normală din Gherla (1942–1949), Școala Medie Tehnică Siderurgică din Reșița (1949–1953), Academia Tehnică Militară (1956–1959), ulterior, între 1959–1961, continuând studiile la Institutul de Construcții București, Facultatea Construcții Feroviare Drumuri și Poduri, apoi revine la

1953–1962, prin cumul, este și lector la Școala Militară de Ofițeri CF, unde predă discipline ingineresti la opt promoții de elevi (studii și proiectări, devize, construcții etc.). De asemenea, prin cumul de sarcini, este îndrumător la Examenul de stat la Academia Tehnică Militară și expert tehnic în specialitatea CF la Procuratura Militară. În cadrul resortului tehnic al Brigăzii de CF, a executat lucrări de proiectare și construcția unor obiective importante precum podul de serviciu și baterea piloților din beton armat la podul de la Giurgiu peste Dunăre, podul definitiv, de 42 m, de la Bascov și altele patru mai mici în zonă, demontarea grinzii tip MAN, de 64 m, de la Barboși etc., podul-școală de la brațul Arapu al fluviului Dunărea și alte poduri pentru Școala de specialiști de poduri de la Aiud, unele rampe de încărcare de mare capacitate în stațiile CF Crângul lui Bot și Sedaru, ca și cea necesară la Expoziția Națională din Parcul Herăstrău; contribuții la *Memoratorul ofițerului de căi ferate*, editat în 1964. Din 1967, este încadrat în Secția Tehnică din Direcția Transporturi și Comunicații Militare, iar din 1970, este șeful Poligonului de Studii și Cercetări Căi Ferate, în subordinea Direcția Transporturi și Comunicații Militare, unde realizează studii științifice și experimentări privind podurile provizorii de cale ferată, rampele de CF demontabile, berbecul pentru bătut piloți, porțița de gabare de 22 de tone pentru soneta cu berbec Diesel de 1 800 kg și altele. Începând cu anul 1976, pentru următorul deceniu, este șeful Secției Tehnice în Direcția Transporturi și Comunicații Militare, de acum participând, în calitate de conducător, la aplicațiile de poduri de pe Mureș de la Aiud și Lipova, la podurile și tunelele de pe noul amplasament între Gura Văii și Orșova, ca și la refacerea podurilor distruse de ape de la Ardușat pe Someș (1970) și pe Râul Doamnei, la Pitești (1975). În iulie 1986, se pensionează, în ultima parte a vieții stabilindu-se la Iași, la rezidența „Sfântul Anton”. Va închide ochii aici, în anul 2020, fiind înhumat într-un cimitir din București.

Academia Tehnică Militară (abreviat ATM) pentru a efectua cursurile de specialitate militară, astfel că face parte din promoția de absolvire 1962, locotenent fiind din 1959. *Cariera profesională:* proiectant la Institutul de Proiectări Metalurgice din București (1953–1956), student la ATM (1956–1959), student-locotenent la Facultatea de Construcții Feroviare Drumuri și Poduri, absolvită în iunie 1961, cu proiect de diploma *Podul peste Dunăre de la Giurgeni–Vadul Oii* (1959–1961), student-locotenent la ATM, Facultatea de Construcții (1961–1962), locțiitor tehnic la Batalionul 150 Drumuri din garn. Roman, participând cu militarii la o seama de lucrări precum linia CF Suceava–Gura Humorului, drumurile din Moldova (Sucevița–Pojorâta, Suceava–Siret, Verești–Bucecea, Bacău–Onești etc.); faleza pe malul Dunării, de la Galați, lucrări de căi ferate la triajul Barboși, linia largă URSS–Combinatul Siderurgic, viaductul Cătușa (între oraș și combinat), refacerea tunelului vechi și construirea celui nou, infrastructura la drumuri și la căile ferate dintre Turnu-Severin și Orșova, podul de peste Dunăre de la Giurgeni–Vadul Oii, aeroporturile Iași și Suceava (1962–1970, maior din 1970; în 1963–1964, a proiectat și realizat rampa mobilă-demontabilă *RD-60* pentru îmbarcarea-debarcarea tehnicii pe vagoane, contribuind din postura de consultant științific la realizarea filmului privind acest produs), ofițer cu cercetările și experimentările la Poligonul de Experimentări CF din subordinea Direcția Transporturi și Comunicații Militare (1970–1981; din 1977 fiind avansat lt.-col.), ofițer cu cercetări științifice la Direcția Transporturi și Comunicații Militare, implicat în elaborare de instrucțiuni și regulamente și implementarea sistemului informațional; de asemenea, a fost membru în secretariatul comisiei centrale pentru introducerea și dezvoltarea pachetizării/containerizării și manipulării mecanizate a materialelor în armată,

organizând expoziții la nivel MAPN cu produsele comandamentelor, a realizat mijloace refolosibile pentru fixarea tehnicii militare pe vagoane, cât și instrucțiuni de folosire a acestora (1981–1990). În 1990, la vârsta de 54 de ani, a fost trecut în rezervă din motive medicale.

Colonelul CF (rtr) Cantemir Bețianu

Născut la 8 iunie 1948 în satul Băneasa, com. Salcia, jud. Teleorman, fiul lui Victor (mecanic de locomotivă, veteran de război în al Doilea Război Mondial, în campania din Vestul Europei) și Floarea,



casnică. *Studii:* Școala Generală nr. 3 din orașul Medgidia, între anii: 1955–1962 • Liceul „Nicolae Bălcescu” din orașul Medgidia, între anii 1962 – 1964 • Liceul Militar „Dimitrie Cantemir” din Breaza, între anii 1964–1966 • Școala Superioară de Ofițeri Activi „Nicolae Bălcescu” din orașul Sibiu, arma căi ferate,

între anii 1966–1969, înălțat la gradul de locotenent în decembrie 1969 • Academia de Înalte Studii Militare din București, Facultatea Arme Întrunite și Tancuri, secția – Transporturi Militare, între anii 1975–1977 • Este atestat, de Ministerul Apărării Naționale și Ministerul Învățământului ca ofițer licențiat în arma transporturi pentru specialitățile civile din transporturile rutiere și pe căile ferate • Curs de limba rusă, între anii 1983–1984, media 9,20 • Master postacademic de Transporturi Militare în anul 1991, media 9,25 • Curs pentru utilizarea Sistemului Aliat de Dislocare și Mișcare (ADAMS) pentru planificarea și evaluarea mișcării și transportului la misiuni NATO, în perioada 1999 – 2000 • Master Conducere Strategică, în Colegiul Superior de Stat Major din Academie de Înalte Studii Militare, din București (curs pentru generali), în anul 2001, media 9,54. *Repere importante din activitate:* între 1969–1971, repartizat comandant de pluton la Compania a II-a Căi Ferate/ B. 178 Căi Ferate, Chitila (comandată de mr. Chivu Traian). A participat la construcția Triaajului CF Ciulnița, dezvoltarea CF Călărași, dublarea CF Lehliu – Ciulnița – Perișoru • 1971–1975: dispecer la Serviciul Regional Transporturi Militare București (col. Petre Sultan) și Direcția Transporturi și Comunicații Militare (gral. de bg. Zaharia Cristache) • În 1975 a participat la organizarea expoziției de containizare pe armată, condusă de gral. de bg. Zaharia Cristache, la Bz. 90

Tp. Aeriană, la Otopeni • Între 1977–1979, după absolvirea Academia de Înalte Studii Militare din București, este numit ofițer cu pregătirea comunicațiilor pentru apărare, la SRTpM București (col. Petre Sultan). În această perioadă a executat recunoașteri și a actualizat documentațiile tehnice privind căile de comunicație de pe raza Regionalei CFR București • Între 1979–1982, ofițer cu pregătirea comunicațiilor pentru apărare în secția Comunicații din Direcția Transporturi și Comunicații Militare (șefi secție col.ing. Nicolae Grigoraș și col.ing. Leonid Manu) • În anul 1981, a participat în Ungaria (Szolnok) și URSS (Maikop), împreună cu col.ing. Leonid Manu, la experimentarea completelor universale de fixare pe vagoane, în trafic internațional, realizate de Ungaria, RDG și URSS. A participat la omologarea rampei metalice demontabile de 60 tone pentru îmbarcarea/debarcarea tehnicii militare pe vagoane CF (R.D. 60) la I.P.I.C. Chitila, împreună cu col.ing. Leonid Manu și cu col. ing. Valentin Bumbu, în prezenta primului adjunct al MAPN și șef al Marelui Stat Major, gral. Vasile Milea și prim-adjunctul Ministrului Transporturilor și Telecomunicațiilor și șef al Departamentului Căi Ferate ing. Ion Nicolescu; a monitorizat construcția vagoanelor din Tr. Cmd. al MAPN; Tot în această perioadă a participat la experimentarea completelor universale românești de fixare a tehnicii pe vagoane CF (CUF. Ro), în Poligonul de încercări și probe dinamice al M.Tp. de la Făurei, împreună cu col.ing. Leonid Manu și col. ing. Valentin Bumbu • În perioada 1982–1988, ofițer cu transporturile miliatre în Secția Transporturi din DTCM (șef secție col.ing. Aurel Stan). A colaborat cu comandamentele de armată, armă și direcțiile centrale pentru întocmirea planului de transport al armatei • În anul 1986, a participat cu col. ing. Leonid Manu în URSS (Moscova), Ungaria (Budapesta) și Bulgaria (Sofia), în cadrul unui grup de lucru pentru stabilirea condițiilor tehnice privind circulația transporturilor militare cu gabarit depășit, pe anumite direcții de transport pe calea ferată • În perioada 1988–1990, ofițer cu pregătire operativă, studii și cercetări (este și cu containerizarea) în secția Pregătire Operativă din DTCM (șef secție col. Mircea Ionescu și col.ing. Valentin Bumbu). A participat în comisiile de control la SRTpM subordonate direcției și la unitățile subordonate Bg. CF și Dr. • În perioada 1990 (1 iunie– 1 octombrie) ofițer cu transporturile în secția transporturi din DTCM (șef secție col.ing. Constantin Nicolescu). A participat la aplicațiile naționale din acel an • Între 1990–1996, șef Serviciul Regional Transporturi Militare, la Regionala CFR București. A organizat și condus îmbarcarea/debarcarea de trupe, tehnică militară și materiale pe raza serviciului, la aplicații, trageri de luptă, tabere, cu rezultate foarte bune • La 31 octombrie 1994, a participat la organizarea sărbătoririi a 125 de ani de la

inaugurarea căii ferate București Filaret–Giurgiu, împreună cu reprezentanții regionale CFR București (director general ing. Mihai Braikoff). A organizat și condus imbarcarea, deplasarea pe CF a Batalionului de Infanterie (col. Nicolae Botezatu) pentru Angola, imbarcarea în stația CF București Progresu pe vagoane RO–LA, timp de imbarcare 30 de minute, cu destinația Constanța Port, apoi naval pe mare până la destinație. Și a Spitalului Militar de Campanie, în Kuveit • În perioada 1996–1999, este numit șeful Serviciului Probleme Speciale la Regionala CFR București. S-a ocupat de pregătirea Regionalei CFR (forțelor și mijloacelor) pentru mobilizare și război, precum și cu probleme de protecție civilă • În anul 1997, a condus și regizat activitățile pentru sărbătorirea a 125 de ani de la inaugurarea clădirii Gării de Nord, în prezența ministrului Transporturilor Traian Băsescu și a președintelui SNCFR, ing. Virgil Leancu • În perioada martie 1999–august 2000, este numit șef secție transporturi militare/Direcția Logistică a Statului Major General • În perioada 5–7 iulie 1999, a organizat, planificat și condus activitățile privind Reuniunea NATO a trei comitete pe linie de transporturi, la București, la Cercul Militar Național, la care au participat 333 de invitați din 30 de țări membre NATO și parteneri în cele trei comitete (PBEIST – Transporturi de suprafață, rutiere și feroviare, CAPC – Transporturi aeriene și PBOS – Transporturi navale maritime și oceanice), în prezența șefului Statului Major General, gral. Constantin Degeratu, și a oficialilor NATO în domeniu. Activitățile au fost apreciate de oficialii NATO și de către participanți • Din anul 1999 și până în august 2000, a întocmit documentele necesare realizării proiectului Centrul de Coordonare a Mișcării din Statul Major General (structură, organizare și atribuțiile funcționale, diagrama de relații cu alte ministere participante la procesul de transport, fluxuri informaționale, metodologii, înregistrare, încadrare cu personal) • În urma aprobării ministrului apărării naționale, la 1 august 2000, s-a înființat Centrul de Coordonare a Mișcării (abreviat CCM) din Statul Major General (cu 46 de ofițeri, subofițeri și civili) și, în urma examenului concurențial, organizat în cadrul Statului Major General, pentru ocuparea postului, este numit șef al CCM (funcție de general de brigadă)* • CCM avea în structură proprie două secții și două birouri inde-

pendente, iar în subordine, opt birouri de transporturi militare, pe lângă Regionalele CFR, Bg. CF și Dr., Bz. Auto de transport a armatei, Trenul de comandament al MAPN și B. Pz. Tp. • Diagrama de relații a CCM cu departamentele, Statele Majore ale categoriilor de forțe ale armatei, comandamente și cu structurile Ministerului Transporturilor, Ministerului Finanțelor și Ministerului de Interne sunt prezentate este redată pe coperta trei a revistei • Șeful CCM era membru al Consiliului Militar al Statului Major General și participa săptămânal la briefingul ce se organiza cu șefii de structuri, în prezența șefului SMG • Conform Ordinului ministrului apărării și ministrului muncii, nr. M109/1037/6120/2008, privind echivalarea funcțiilor militare din MAPN cu funcții civile, la alin. 16, funcția de șef al CCM echivalează cu funcția civilă șef divizie căi ferate • La 16 noiembrie 2000, a organizat și condus, împreună cu locțiitorul șefului CCM col. CF Marin Burciu, festivitățile de aniversare a 125 de ani de la înființarea primului birou transporturi militare (la 29 decembrie 1875) din cadrul Ministerului de Război și 120 de ani de la înființarea Trupelor de căi ferate (la 31 octombrie 1880), cu ocazia Zilei Armeei Căi Ferate și Transporturi Militare. Activitățile au cuprins: un exercițiu demonstrativ de imbarcare/debarcare a tehnicii militare pe vagoane CF în stația CFR Snagov Plajă, prezentarea trenului de comandament al MAPN și vagoanelor AAX, amenajate pentru transportul gărzilor militare, precum și prezentarea filmului *Transporturile militare 125*, realizat de Centrul de Televiziune și Film al MAPN, oferirea de plachete și reviste omagiale ofițerilor, subofițerilor și civililor de căi ferate și transporturi la Cercul Militar Național din București, urmate de un program artistic prezentat de ansamblul „Doina” al Armatei • La 1 august 2000, prin înființarea CCM (aprobarea a dat-o conducerea Statului Major General, în speță generalul Constantin Degeratu și, mai apoi, generalul Eugen Bădălan), s-a realizat unirea tuturor structurilor participante la procesul de transport al armatei (opt SRTpM de la regionalele CFR, Tr. Cmd. MAPN, B. Pz. Tp.) cu Bg. 93 CF și Dr, care a asigurat viabilitatea căilor de comunicație feroviare și rutiere, Bz. Tp. Auto a MAPN, care asigură mijloacele auto, precum și coordonarea Bz. 90 Tp. Aeriană pentru asigurarea transportului aerian, într-o unică structură care să gestioneze mobilitatea forțelor și mijloacelor participante la acțiunile militare întrunite • Pe perioada cât a asigurat conducerea CCM, a participat la activitățile internaționale pe linie de transporturi, la sediul NATO din Bruxelles, la aplicații, reuniuni, seminare, schimburi de experiență, prezentând poziția și experiența armatei române privind transporturile militare, în țări ca Suedia, Danemarca, Germania, Cehia, Polonia, Bulgaria, Ungaria ș.a • În perioada 2001–2002 a condus, organizat și planificat activitățile de întocmire a documentelor necesare rotirii contingentului SUA din

* CCM este și azi element de interoperabilitate tehnică și operațională, cu structuri similare NATO și din țările membre NATO și constituie structura specializată a Statului Major General, care coordonează, planifică, controlează și monitorizează transporturile de trupe, echipamente militare și materiale de aprovizionare ale Armatei României și ale altor armate străine ce tranzitează România, pe căile de comunicație feroviare, rutiere, navale și aeriene, cu resurse de transport civile și militare, în situație de pace, criză și război.

Kosovo prin Portul Constanța și asigurarea tranzitării României de către trenurile SUA prin Germania, Austria, Ungaria, România, Bulgaria, Grecia, Macedonia de Nord, precum și prin aeroportul „Mihail Kogălniceanu”. Activitățile au fost apreciate de partea americană și de ministrul apărării naționale, Mircea Pașcu. În acest scop, a întocmit un proiect de Memorandum al Guvernului României, pentru aprobarea activităților • La 24 ianuarie 2002, a fost trecut în rezervă, la cerere, cu drept de pensie militară de serviciu • La 1 aprilie 2002 a fost numit expert grad. I ca salariat civil, în cadrul CCM, de către șeful SMG. Și-a desfășurat activitatea până la 9 decembrie 2009, contribuind la realizarea legislației de transporturi militare necesare desfășurării activităților CCM • A întocmit și publicat 18 lucrări militare și de specialitate (studii, eseuri și articole) în reviste militare, buletine ale armatei și ale Academiei de Înalte Studii Militare, colaborând la întocmirea *Doctrinei Întrunite pentru Mișcare și Transport*; a fost șef de proiect al lucrării *Paletizarea, containerizarea și manipularea materialelor, în Armata României*, în vigoare și în prezent • Dintre studiile întocmite se rețin: *Particularitățile asigurării de transporturi și comunicații în apărarea Capitalei*, *Asigurarea continuității transporturilor militare la trecerile prin trecătorile Carpaților Meridionali*, *Modalități privind creșterea mobilității forțelor participante la acțiunile militare întrunite* ș.a. • A întocmit proiectul *Protocolului de colaborare între MAPN și Ministerul Transporturilor privind executarea transporturilor militare*, în vigoare și în prezent. A avut relații foarte bune cu toate structurile Ministerului Transporturilor, Ministerului Finanțelor (Direcția Generală a Vămirilor) și Ministerul de Interne (Inspectoratul General al Poliției de Frontieră) privind tranzitarea transporturilor militare prin România • A întocmit proiectele HG 1035/2003 și HG 715/2009 pentru stabilirea responsabilităților privind coordonarea unitară a deplasării forțelor armate române și străine pe teritoriul României. CCM a fost abilitat de Guvernul României ca unică autoritate în domeniu, să planifice, să coordoneze, să controleze și să monitorizeze eplasările de trupe, echipamente militare și materiale aparținând forțelor armate române și străine pe căile de comunicație feroviare, rutiere, aeriene și navale • A întocmit proiectul capitolului *Deplasarea/ Legea 291/2007* privind intrarea, staționarea, desfășurarea de operații sau tranzitul forțelor armate străine, pe teritoriul României • În anul 2008, i s-a acordat titlul de specialist clasa I, în Serviciul Transporturi Militare, pentru întreaga activitate desfășurată • A fost decorat cu medaliile și ordinele militare ale armatei din acea perioadă. A avansat la termen în toate gradele militare, până la gradul de colonel • Din anul 2009, locuiește împreună cu soția în satul Valea Urdii, comuna Dâmbovicioara, jud. Argeș, unde și-a construit o casă. În anul 2011, a în-

tocmit și publicat *Monografia satului Valea Urdii: Popasul Giuvala* (Editura Larisa, 160 p.), lansată în prezența locuitorilor și a fiilor satului, la Pensiunea „Dealul Sasului” • Periodic publică articole în presa din Rucăr și Bran. Este căsătorit cu Elisabeta, au două fiice, Raluca și Cristina, ambele de profesie medic veterinar, care fiecare în parte le-au dăruit câte doi nepoți.

Colonel (r) ing. Marius-Valerian Neacșu

S-a născut la 7 aprilie 1961 în orașul Giurgiu, jud. Giurgiu, fiul lui Iulian (montator, lăcătuș de revizie, impiegat de mișcare, șef RM, șef tură tranzit, controlor civil, șef de gară ajutor, șef de gară, șef Punct Expe-



diție Camionaj Mărfuri Giurgiu) și al Ioanei, fostă vânzătoare la Alimentara. *Studii:* Școala generală nr. 5, Giurgiu (1968–1976, avându-l ca învățători pe Iorgulescu Alexandrina și Enache Traian, iar ca diriginte pe Mălureanu Maria), Liceul Militar „Dimitrie Cantemir”, Breaza, 1976–1980 (comandant de compa-

nie: mr. Lache Florin, diriginte Giurginca Elena; ofițerul le va purta o adâncă recunoștință dascălilor săi din liceul militar, fără a căror contribuție la formarea și șlefuirea sa nu ar fi atins rezultatele de mai târziu și nu ar fi fost omul de astăzi), Școala Militară de Ofițeri Activi de Geniu, Construcții și CF din Rm. Vâlcea, între 1980–1983 (comandant de companie: lt.-maj. Roșca Ioan, comandanți de pluton: lt.-maj. Turcu Mircea și lt.-maj. Lixandru Gheorghe), Curs comandanți de companie și șefi Comenduire Transporturi Militare (București, 1989), Curs de inițiere în utilizarea microcalculatoarelor compatibile IBM-PC, CPDECF (Craiova, 1991), Curs comandanți de batalioane și șefi Serviciu Regional de Transporturi Militare (București, 1995), Facultatea de Ingineria și Managementul Sistemelor Tehnologice, Universitatea Politehnica din București (1995–2001, cu diplomă de licență, inginer), Curs de perfecționare operator calculator, PICON (București, 2000), Curs limba engleză avansată, AISM (București, 2001), Curs planificatori ADAMS* (École de Train, Tours, Franța, 2001), Curs „Army – Brigade Troops” (București, AISM, Centrul Regional PfP, 2002), Curs JOINT de pregătire întrunită a ofițerilor cu funcții

* În traducere din engleză, după desfășurarea abrevierii: Sistem Aliat de Deplasare și Mișcare.

de conducere din Statul Major General, Forțele Terestre și Forțele Aeriene (Constanța, SMFN, 2003), Curs Observatori Militari, Grecia, Kilkis, MPSOTC* (2003), Curs „Advanced Joint Operations Staff Officer” (București, UNAp, Centrul Regional PfP, 2005), Curs JOINT de pregătire întrunită a ofițerilor cu funcții de conducere din Statul Major General, Forțele Terestre și Forțele Navale (București, SMFA, 2005), Academia Forțelor Terestre, Sibiu, Licențiat în „Managementul Organizației” (2003–2006), Curs de specializare „Introduction to NATO” (București, UNAp, 2006), Curs postuniversitar de conducere în domeniul pregătirii economiei și teritoriului pentru apărare (București, CMRAE, UNAp, 2008), Curs de specializare „European Security and Defence Policy” (București, UNAp, 2012), Curs Șef Serviciu Voluntar/Privat pentru Situații de Urgență (Ciolpani, Ilfov, CNPPMSU, 2013), Curs de perfecționare – Manager, TSI Consultanță & Training (Craiova, 2015). *Limbi străine cunoscute:* engleză (3, 3, 3, 3 – certificare conform STANAG 6001), franceză (3, 2, 2, 1+, certificare conform STANAG 6001) și rusă (2, 1, 1, 1 – autoevaluare după același STANAG). *Experiență în mediu multinațional:* „Baltic Confidence” (Polonia, 2001), „Strong Resolve - 02” (Polonia, 2002), „MOVEX – 02” (Haga, Olanda, 2002), „MOVEX – 04” (Izmir, Turcia, 2004), „STEADFAST MOVE 2005” (Izmir, Turcia, 2005). *Funcții îndeplinite:* 1983–1984, după absolvirea școlii militare, tânăr locotenent, este repartizat comandant de pluton construcții CF la Compania a IV-a Titan (comandant de companie: cpt. Dan Marinescu)/Batalionul 178 CF Chitila (comandant de batalion: col. Dascălu Constantin) – ofițerul desfășoară activități în toate stațiile de pe magistrala de metrou M2, în stațiile Ciurel și Preciziei, de pe magistrala M1, și în depozitul ELCS de la Ciurel • 1984–1985, comandant de pluton construcții CF, Cp. a III-a, Domnești (comandant de companie: cpt. Zaharia Neculai) – ofițerul desfășoară activități de refacție căi ferate pe sectoarele CF 16 Februarie (actualmente Bucureștii Noi)–Grădinari, firul II, Titan–Gălbinași, Fusea–Mățășaru, Sărulești–Lehliu, Băneasa–Comana și Periș–Crivina • 1985–1986, locțiitor comandant companie construcții CF, Cp. a III-a, Domnești, cu puncte de lucru la Domnești, Roșiori Nord, Craiova, Călimănești, Săbăreni – organizează, conduce și desfășoară activități specifice de construcții căi ferate pe sectoarele CF Caracal–Banu Măracine, Strehaia–Motru, Ișalnița, Căineni–Valea Mărului, în Baza de Montare Caracal și în Baza de Montare Săbăreni • 1986–1987, ofițer 4 cu transporturile militare la Comenduirea de Transporturi Militare Constanța (șef CTpMRC: lt.-maj. Gherasim Ilarie, șef SRTpM: col. Balaban Marinică) – desfășoară activități de îmbarcare-debarcare în

special în stațiile CF Capu Midia, Baia Dobrogea și Traian (actualmente Constanța Mărfuri) și de monitorizare a transporturilor militare. Ofițerul este amănat doi ani la înaintarea în grad și apoi pus la dispoziție pentru că soția avea rude în străinătate • 1987–1989, ofițer 4 cu transporturile militare la Comenduirea de Transporturi Militare Buzău (șef CTpMRC: lt.-maj. Gheoca Adrian, șef SRTpM: col. Neacșu Gheorghe) – perioadă în care învață cu adevărat meseria de ofițer de transporturi militare de la lt.-maj. Gheoca Adrian; își amintește cu plăcere de sfaturile date de col. Neacșu Gheorghe, dar și de problemele date spre rezolvare de cpt. Popa Vasile, care au contribuit la aprofundarea pregătirii sale • 1989–1992, ofițer dispecer la Serviciul Regional de Transporturi Militare Craiova (șef SRTpM: cpt. Burciu Marin) – după 1989, descoperă cu stupeoare că, timp de aproape cinci ani (1985–1989), a fost urmărit informativ de „organele de specialitate”, între delatori regăsindu-se colegi și prieteni • 1992–1995, șef dispeceri la Serviciul Regional de Transporturi Militare Craiova • 1995–1997, ofițer 3 la Comenduirea de Transporturi Militare Craiova (șef CTpMRC: cpt. Macamete Marcel) – asigură, între altele, îmbarcarea Batalionului 26 Infanterie „Neagoe Basarab” la plecarea în prima misiune internațională, UNAVEM III din Angola, cea după care și-au dobândit renumele de „Scorpionii Roșii” • 1997–2000, ofițer 3 la Secția Transporturi Militare Craiova (șef Secție TpM: lt.-col. Săndulescu Valentin) • 2000–2001, ofițer 2 în Biroul Căi de Comunicație, Material Rulant și Containerizare/Centrul de Coordonare a Mișcării/Statul Major General (șef CCM: col. Bețianu Cantemir, șef birou: col. Grigorescu Mihai) – odată cu reorganizarea CCM, este pus la dispoziție pentru a doua oară în carieră • 2001, ofițer 2 în Biroul Pregătire pentru Luptă din Brigada 122 Logistică/Comandamentul Logistic Întrunit (comandant: col. Măciucă Marin, șef birou: lt.-col. Burtescu Constantin) – desfășoară activități de stat-major, organizează și verifică activitatea de pregătire pentru luptă, este (prin cumul) comandant de companie militari TR și, pentru o scurtă perioadă, coordonează activitatea Trenului de comandament al MAPN • 2001–2002, ofițer 2 în Biroul Căi de Comunicație din Secția Transporturi Militare/Comandamentul Logistic Întrunit (șef secție: col. Ungureanu Dumitru, șef birou: col. Grigorescu Mihai) • august 2002–mai 2006, șef Birou Politici, Capabilități de Transport și ADAMS în Centrul de Coordonare a Mișcării/Statul Major General (șef CCM: col. Chiriță Tudor) – este o perioadă grea, dar de care ofițerul își amintește cu plăcere și în care lucrează, alături de alți profesioniști din CCM, Direcția Logistică, Ministerul Apărării și Ministerul Transporturilor pentru aderarea la NATO, apoi, în perioada de postaderare, pentru integrarea deplină a armatei României în NATO. Dintre aceste activități, mai reprezentative sunt următoarele:

* Centrul Multinațional de Antrenament în Operațiuni de Menținerea Păcii.

împreună cu maiorul Nițu Alexandru contribuie la elaborarea *Doctrinei Transporturilor Militare*, dar și la elaborarea *Condițiilor, criteriilor și standardelor de performanță pentru acordarea, menținerea și confirmarea titlului de specialist de clasă în arma căi ferate* și a unor noi instrucțiuni în domeniu, care să reflecte aderarea României la NATO • împreună cu col. (r) Bețianu Cantemir contribuie la încheierea unor acorduri, protocoale sau memorandumuri în domeniul transporturilor militare cu țările NATO sau parteneri și cu Ministerul Transporturilor, la diverse activități bilaterale, la apariția unor legi, hotărâri de guvern și ordine de ministru cu aplicabilitate în domeniul transporturilor militare • face parte din comisia de standardizare a Statului Major General și contribuie la traducerea STANAG-urilor din domeniul de specialitate și la implementarea acestora, ca și a *aquis*-ului comunitar din domeniul transporturilor, în politicile, doctrina, procedurile, regulamentele și instrucțiunile militare și ale MTp • contribuie la realizarea primului catalog al capacităților națiunii gazdă (*Host Nation Support Planning Catalogue*-2005) • colaborează la realizarea Concepției și procedurilor generale privind acordarea de către România a sprijinului națiunii gazdă (HNS), ca și al altor concepte și proceduri logistice • aduce în țară soft-ul NATO ADAMS (Sistem Aliat de Dislocare și Mișcare) și, împreună cu căpitanul Ursuleanu Paul și, mai apoi, cu căpitanii Popovici Dănuț (pentru ambii solicită trimiterea la cursuri în străinătate), realizează baza de date în format ADAMS și pune bazele utilizării acestuia în armata română • începând cu anul 2002, toate planurile de dislocare pentru contingentele Armatei României care se deplasează la exerciții și misiuni ale NATO, sau la operații multinaționale de susținere a păcii, sunt realizate în acest birou, în format ADAMS și coroborate cu cele ale NATO • colaborează cu agenții NATO și participă la conferințe de planificare M&T • realizează planurile de contingentă privind dislocarea armatei României, în format ADAMS • organizează, la Centrul DRESMARA din Brașov, un curs de inițiere/specializare ADAMS pentru 24 de ofițeri, subofițeri și salariați civili din toate categoriile de forțe armate • contribuie, împreună cu lt.-cdor. Ciobanu Mihai și mr. Nițu Alexandru, cu finanțarea guvernului SUA și sprijinul firmelor CECOM, UNISYS, UTI Systems și SIVCO, la dotarea cu computere PC, laptopuri și telefoane mobile a patru Birouri de Transporturi Militare Teritoriale și a CCM, la realizarea Sistemului de Planificare și Execuție a Transporturilor (SIPLANET) și la operaționalizarea acestuia în CCM, patru Birouri Teritoriale și trei PCTF • obține, pentru Centrul de Coordonare a Mișcării, o subvenție din partea ambasadei Franței la București și, cu ajutorul ofițerului de legătură Yves Novak, dotează CCM cu computere și imprimante • realizează sistemul integrat de transmisiuni al Centrului de Coordonare a Mișcării,

dotarea cu radiotelefoane Matra și asigurarea legăturilor radio cu Birourile Transporturi Militare Teritoriale și cu gărzile militare destinate pazei transporturilor militare • contribuie la inițierea, redactarea și susținerea memorandumului de înțelegere (MOU) pentru realizarea Unității Logistice Integrate Multinaționale (MILU), cu reprezentanți din Bulgaria, Canada, Croația, Ungaria, Lituania, România și Slovacia • împreună cu lt.-cdor. Ciobanu Mihai și sub coordonarea col. Chiriță Tudor, are plăcuta – dar nu ușoară – sarcină de a organiza festivitățile prilejuite de celebrarea a 135 de ani de la înființarea transporturilor militare și a 130 de ani de la apariția primelor structuri de căi ferate în armata României • mai 2006–30 noiembrie 2016: în calitate de șef Serviciu Probleme Speciale și Documente Clasificate la Sucursala Regională de Căi Ferate Craiova – detașat la Compania Națională de Căi Ferate „CFR”-SA/Ministerul Transporturilor –, desfășoară activități de pregătire a economiei, teritoriului și a salariaților pentru apărare, de protecție civilă și de sprijin al națiunii gazdă • 30 noiembrie 2016: trece în rezervă, cu gradul de colonel și drept de pensie militară de serviciu integrală, după mai bine de 36 de ani de muncă în slujba armeei de căi ferate, pe care a servit-o cu credință. *Ordine și medalii*: 1998 – Ordinul „Meritul Militar” clasa a III-a • 2003 – Semnul onorific „În Serviciul Armatei” pentru 20 de ani de activitate • 2007 – Emblema de Onoare a Armatei României • 2008 – Semnul onorific „În Serviciul Patriei” pentru 25 de ani de activitate • 2014 – Emblema de Onoare a Logisticii. *Starea civilă*: divorțat, 1 copil. *Domiciliul*: Craiova, adresă e-mail: marius_neacsu_v@yahoo.com.

Maior (r) inginer Paul-Adrian Ursuleanu

S-a născut la 7 martie 1970 în orașul Medgidia, județul Constanța, fiul lui Aurel (șef de gară) și al Eugeniei (telefonistă). *Studii*: Șc. gen. în com. Ion Roată, jud. Ialomița (1976–1984), LM „Mihai Viteazul”



din Alba Iulia (1984–1988), Școala Militară de Ofițeri Activi de Geniu, Construcții și CF din Rm. Vâlcea, arma CF (1988–1991), Universitatea Politehnică din București, Facultatea Transporturi, secția Tehnica Transporturilor, inginer (1995–2000), Curs de limba engleză (București, AISM, 2001),

Curs planificatori și utilizatori ADAMS (la Tours, Franța, 2002), Curs avansat în utilizarea ADAMS (Italia, Latina 2004), Curs brigadă – Trupe de Uscat (București, AISM, Centrul Regional PfP, 2003), Curs „Securizarea Frontierelor” (București, IGPf, Echipa mobilă a Centrului Regional de Pregătire NATO/ PfP Ankara, Turcia, 2004). *Participări la exerciții (misiuni) multinaționale:* MOVEX-04 (Turcia, Izmir, 2004), *Steadfast Move* – 05 (Turcia, Izmir, 2005). *Cariera profesională:* cdt.pl. construcții CF la B. 137 PodCF Focșani, la punctele de lucru Săbăreni, Barboși, Galați și Vatra Dornei (1991–1993), șef Comenduire Transporturi Militare de Stație de Frontieră Giurgiu (1993–1994), ofițer 4 cu transporturile militare la SRTpM București (1994–1996), ofițer 3 cu transporturile militare la Comenduirea de Transporturi Militare București și Ploiești (1996–1999), ofițer 2 cu transporturile militare la Secția Transporturi Militare și Căi de Comunicație de la Comandamentul Logistic (1999–2000), ofițer dispecer la CCM din SMG (2000–2002), ofițer 2 și ofițer 3 la Biroul Politici, Capabilități de Transport și ADAMS, din CCM (2002–2009). În această perioadă, a participat în Grupurile de lucru NATO pe

probleme de mișcare și transport de la SHAPE și Mons. În anii 2006–2007, a fost observator militar în Misiunea ONU de menținere a păcii MONUC (ulterior MONUSCO) din R.D. Congo, îndeplinind funcția de ofițer militar în controlul mișcării. În anul 2009, solicită trecerea în rezervă, în baza OG 7/1998; i se refuză și, în acest caz, demisionează.

Activități după trecerea în rezervă: voluntar ONU, asistent control mișcare în misiunea ONU de menținerea păcii MONUC (ulterior MONUSCO) în R.D. Congo (2009–2011). În anul 2011, pentru patru luni, este consultant internațional, specialist serviciul de pasageri la Terminalul NATO ISAF de pe Aeroportul Internațional Kabul, Afganistan. Între anii 2012–2017, este ofițer civil de controlul mișcării (MOVCON) în Misiunea ONU de menținere a păcii MONUC (ulterior MONUSCO) în R.D. Congo, în Divizia de sprijin logistic, Secția Controlul Mișcării (ofițer cu planificarea strategică a mișcării). Începând din 2017, este ofițer civil de controlul mișcării (MOVCON) în Misiunea ONU de menținerea păcii UNMISS, din Sudanul de Sud (șef Detașament Control Mișcare în Statul Nilul de Sus – *Upper Nile State* –, Sudanul de Sud).



Consfătuirea pe linia Tratatului de la Varșovia privind transporturile militare, Moscova, 1970, cu gl.-mr. ing. Zaharia Cristache, șeful DTCM, și col. ing. Mihai Stanciu, în prim-plan, centru. Colecția „ProARME”.

FOTOTECA ProARME

Îmbarcarea tehnicii de luptă în vagoane cu ajutorul rampei de tip greu, montată frontal, 1985.



În amintirea unei bune colaborări

Ajuns azi la o vârstă venerabilă, cel de-al 18-lea șef al Gării de Nord, domnul **Tudor Constantin** (*foto*), își amintește cu plăcere, în preambulul momentului aniversar din toamna lui 2025, de buna colaborare existentă acum mai bine de trei decenii între personalul stației București-Triaj și ofițerii din serviciul de transporturi militare, declarând expres pentru revista noastră: „În perioada 1972–1974, am fost numit coordonator pentru punerea în exploatare a Triajului (nou) construit la Ciulnița. Având în vedere experiența acumulată, în anul 1974 am fost transferat la stația București-Triaj, în calitate de șef stație adjunct, unde am funcționat până în anul 1987. În cadrul acestei stații, funcționau cele



două triaje: Triajul Vechi și Triajul Nou, care prelucrau în medie 120 de trenuri, cu 12 mii de vagoane, în timp de 24 de ore, timp în care se derulau circa 10–15 indicative militare cu destinații diferite. Aces-

te indicative se derulau, permanent, sub supravegherea atentă a personalului stației și a reprezentanților Serviciului de transport militar. În toată această perioadă, activitatea s-a desfășurat pe baza unei bune colaborări care a existat între personalul din Triaj și cel al Serviciului de transport militar coordonat de domnul colonel Costache Luca. În urma pensionării domnului colonel Luca, în anul 1990, coordonarea Serviciului de transport militar a fost preluată de domnul colonel Cantemir Bețianu. Pe întreg parcursul colaborării noastre, am acordat o atenție deosebită condițiilor de muncă, pregătirii și instruirii întregului personal participant la activitățile amintite, în spiritul rigorii și disciplinei, fapt evidențiat și în analizele comune periodice.”

Colonel Bogdan Pascal

În decursul celor 29 de ani de activitate, am avut oportunitatea de a lucra sub comanda și împreună cu ofițeri remarcabili, de la care am învățat atât secretele



profesionale, dar și cum să fii un bun ofițer și, nu în ultimul rând, om. Doresc să le mulțumesc pe această cale domnilor colonei Vasile Neicu, Ion Cucoreanu,

Pavel Viculeac, Cantemir Bețianu, Tudor Chiriță, Viorel Lisaru, Alexandru Nițu, Nicolae Grama și comandorul Mihai Ciobanu. Interoperabilitatea cu structurile NATO care transportă personal și echipamente pe căile de comunicație feroviare, rutiere și aeriene, pentru a participa la activități de instrucție în cadrul Centrului Național de Instruire Întrunită „Getica” din Cincu, este extrem de importantă în planificarea, executarea și controlul transporturilor, iar personalul Biroului Transporturi Militare nr. 16 Brașov dovedește acest lucru în activitatea curentă.

Urez din adâncul sufletului un călduros *La mulți ani!* tuturor ofițerilor, subofițerilor și personalului contractual civil care au lucrat în structuri de transporturi militare și doresc ca Bunul Dumnezeu să-i odihnească în pace și liniște pe cei care nu mai sunt printre noi.

Absolvent al Institutului Militar de Geniu Construcții și Căi Ferate, promoția 1996. De la absolvire și până în prezent, a îndeplinit funcții exclusiv în structuri de transporturi militare, astfel: ofițer 4 în cadrul Secției Transporturi Militare nr. 11 București, ulterior structura numindu-se Biroul Transporturi Militare nr. 11 București (1996–1999 și 2000–2002), ofițer 4 în cadrul Biroului Transporturi Militare nr. 16 Iași (1999–2000), ofițer 3 în Centrul de Coordonarea Mișcării (2002–2007), ofițer 4 în Biroul Coordonare mișcare și transport din Direcția Logistică (2007–2010), șef Compartiment coordonarea mișcării în Comandamentul Brigăzii 2 Vânători de Munte „Sarmisegetuza” Brașov (2010–2016) și, din 2016 până în prezent, este șeful Biroului Transporturi Militare nr. 16 Teritorial Brașov.

Colonel (r) Ion Vasile,
șeful Biroului Transporturi Militare Teritorial
Galați (1 octombrie 2007–30 martie 2025)

După o activitate de aproximativ 25 de ani (reprezentând două treimi din carieră) desfășurată în structurile de transporturi militare, perioadă în care m-am bucurat și am beneficiat de învățăturile și experiența unor mentori de mare valoare ai acestei arme, am părăsit sistemul cu încrederea că vom deține o și mai mare importanță în Armata României, reușind să menținem și să consolidăm ceea ce înaintașii ne-au lăsat.

La mulți ani transporturilor militare, la împlinirea celor 150 de ani de existență!

La mulți ani Centrului de Coordonarea Mișcării la împlinirea primului sfert de veac de la înființare!



Col. Dan-Adrian Săplăcan,
șeful BTpM 14T Cluj

Absolvent al Institutului Militar de Geniu, Construcții și Căi Ferate „Panait Donici”, promoția 1996. Încadrat comandant pluton construcții CF la Batalionul de căi ferate din Brașov, în perioada 1 iulie 1996–16 noiembrie 1998. Între noiembrie 1998–iulie 2019, își desfășoară activitatea la Biroul Transporturi Militare Nr. 14 Teritorial Cluj, îndeplinind succesiv funcții din statul de organizare al structurii. În perioada iulie 2019–ianuarie 2022, se mută la Comandamentul Logistic Întrunit, ca șef birou Planificarea Înzestrării. Din ianuarie 2022, îndeplinește funcția de Șef Birou Transporturi Militare Nr. 14 Teritorial. *Aspecte din evoluția și activitatea Biroului transporturi militare nr 14 teritorial Cluj.* La 1 august 1949, prin Ordinul MStM 46582,

se înființează Serviciul Regional de Transporturi pe CF Cluj care, la 31 decembrie 1994, se transformă în Secția Transporturi Militare Nr. 14 Cluj. Începând cu 1 ianuarie 2002,



structura funcționează sub titulatura de Birou de Transporturi Militare Nr. 14 Teritorial Cluj. Ca activitate, se evidențiază planificarea, mo-

nitorizarea și coordonarea transporturilor militare de pe raza de responsabilitate, atât cele naționale, cât și cele executate de partenerii și membrii NATO pe teritoriul național, în spectrul rutier, aerian și feroviar. Gestionează șase puncte de trecere a frontierei rutiere, din care două PTF non UE, trei PTF feroviare (unu non UE) și șase infrastructuri aeroportuare, din care un aeroport militar. Coroborat cu nivelul prevăzut de încadrare, dar ținând cont de încadrarea deficitară, funcțiile de execuție și personal de specialitate (structura are doar un cadru militar de specialitate), volumul activităților este unul destul de mare, iar încărcarea cu responsabilități pe măsură.

La acest moment, structura își desfășoară activitatea sub Comandamentul Bazei 2 logistică teritorială Șelimbăr, din Sibiu, din cadrul Comandamentului Logistic Întrunit.

La mulți ani, iubiți camarazi!

Sunt plutonierul-adjutant **Constantin Haiduc** (*foto*) și, peste câteva luni, împlinesc 25 de ani de activitate în cadrul Biroului Transporturi Militare Brașov. La origine sunt artilerist-parașutist și aici, la transporturi militare, am avut ocazia și onoarea să întâlnesc *oameni* care, cu adevărat, au participat activ, în diferite zone ale țării, la construcția efectivă a României. Arma căi ferate și transporturi militare pentru mine înseamnă echipă-unitate-o mare familie. Acum, la 150 de ani de transporturi militare și 25 de ani sub umbrela Centrului de Coordonarea Mișcării, îmi doresc ca această unitate și tradițiile să meargă mai departe.

Doamne ajută!



Ing. diplomat **Ioan Virgil Leancu**,
fost președinte al CNCF CFR

Activitățile militare de căi ferate au fost întotdeauna legate de activitatea civilă feroviară, fiind o necesitate obiectivă la întreținerea liniilor și a transportului de tehnică și materiale militare. Personal, în timpul studiilor și după terminarea Facultății de transporturi a I.P. București, am efectuat stagiul militar la UM 01615 Chitila, cu maiorii Stan, Leoveanu, Nicolescu (devenit general în MStM) și am absolvit cu gradul de locotenent-major. Ulterior, am fost avansat succesiv până la gradul de locotenent-colonel (r). Pe parcursul activității mele feroviare, am avut legături



strânse cu conducătorii unităților militare de transporturi de la Depoul Brașov: cpt. Pappu, lt. Miere ș.a. și cu cei de la sediul unității militare, col. Roșu ș.a. Devenind director

general al Regionalei CFR Brașov, colaborez zilnic cu Serviciul de transporturi militare condus cu mare competență de militari de carieră precum maiorii (pe atunci) Lupu, Pășescu, Cucoreanu, Grama, Tecușan, Tărăbuță și alții. Mă bucur că, în prezent, statul român și-a dat seama de importanța deosebită a transporturilor militare în caz de conflict și a înființat o societate a statului, *Carpatica Feroviar*, care să fie la dispoziția lui pentru orice necesitate militară, să nu apeleze la societățile private. Urez tuturor pensionarilor din transporturile militare, cât și celor încă în activitate, sănătate, succese în muncă și bucurii în familie!

Să trăiți!

Luiza Popescu



Îmi desfășor activitatea în cadrul CCM de la 1 martie 2007. În această perioadă am acumulat cunoștințe de specialitate deosebite, care și-au pus amprenta pe cariera și dezvoltarea mea profesională. Am avut onoarea să întâlnesc și să lucrez cu oameni pro-fesioniști.

La mulți ani Centrului de Coordinarea Mișcării!

Colonel (r) Dragoș Achimescu,
șeful Biroului Interoperabilitate
în Mișcare și Transport și
ADAMS (2006–2016)

Mă bucur că, într-un moment aniversar, suntem împreună!

Mi-am desfășurat întreaga activitate, peste 31 ani, numai în unitățile de CF și transporturi militare. Sunt onorat că v-am fost coleg și că am avut ocazia



Colonel (r) Adrian Marghiloman,
fost ofițer 2 cu transporturile la
SRTpM Timișoara și la Brașov,
șef Sector 4 Audit Timișoara

La sărbătorirea celor 150 ani de la înființarea armei noastre, să-i urăm ani mulți înainte și de acum încolo, iar celor care au slujit-o cu credință și devotament, o slujesc și astăzi, și celor care (poate) o vor mai sluji-o, le urez sănătate și

La mulți ani!



să contribui la activitățile zilnice ale acestor structuri. Consider că noi toți, cei care am servit această armă, am reușit, prin seriozitate și profesionalism, să avem un anumit prestigiu în Armata României și în structurile civile cu care am colaborat de-a lungul timpului.

Urez tuturor slujitorilor acestei arme multă sănătate și viață îndelungată!

Colonel (rtr) Ioan Cucoreanu

În anul 1986, am fost numit în funcția de ofițer 2 în transporturi militare la SRTpM nr. 22 Brașov. Printre multe activități desfășurate în cadrul acestui serviciu, am participat la o serie de aplicații desfășurate, în special, în poligonul Cincu. Îmbarcarea, cât și debarcarea pentru aceste activități se făceau, de obicei, în stațiile de cale ferată Voila, Făgăraș, Ucea și Arpas. Această zonă era coordonată de Comenduirea Transporturi Militare Sibiu, dar și celelalte comenduri ale SRTpM Brașov, respectiv Tg. Mureș, Razboieni și Brașov-Triaș aveau activități de îmbarcare-debarcare și, uneori, chiar transbordare a mașinilor și tancurilor care apar-

țineau de marile unități militare din aceste zone. În anul 1993, prin ieșirea la pensie a colonelului Gh. Pășescu, am fost numit în funcția de șef SRTpM nr. 22 Brașov. În anul 1995, datorită unor modificări



în structura transporturilor militare, acest serviciu a fost transformat în Secția Transporturi Militare nr. 15,

al cărei șef am fost până în anul 2001, când am solicitat ieșirea la pensie. Ca o activitate deosebită menționez că, în anul 1998, am participat la recunoașterea căilor ferate din Bosnia și Herțegovina, Croația, Slovenia și Ungaria, pentru transportul trupelor și tehnicii militare românești în zona de activitate Zenica-Sarajevo, în conformitate cu acordurile încheiate cu trupele NATO. Ca ofițer în transporturile militare, sunt mândru că am putut colabora cu colegi deosebiți, harnici, devotați, cu un simț al responsabilității foarte ridicat.

Urez mult succes și realizări în activitatea lor profesională cadrelor din transporturile militare!

Colonel (rtr) Gavrilă Coruțiu

Dragi „cavaleri ai roții înaripate”, în calitate de secretar general al Asociației Cadrelor Militare în Rezervă și în Retrageră din armele Transmisiuni, Informatică și Război Electronic „General Leandru Panait”, aduc un salut frățesc armeei dumneavoastră. În 1986, am fost numit șeful transmisiunilor Brigăzii 38 Căi Ferate, ce la mobilizare înființa o brigadă de căi ferate și una de drumuri. În anul următor, s-au schimbat documentele de mobilizare. În acei ani, s-au reînființat batalioanele de căi ferate de la Săcălaz și Focșani. Am telefonizat cazarmile, asigurând legăturile acestora. Am participat la aplicații cu mobilizare parțială. Mergeam în control la cele peste patruzeci de puncte de lucru și la sediul unităților subordonate, colaborând cu aproape toate structurile de transporturi militare de la regionalele de

căi ferate. Comandanții de subunități ai punctelor de lucru erau niște eroi, mai ales dacă avem în vedere elementul uman cu care lucrau. În acest răstimp, am cunoscut aproape toate cadrele de căi ferate: oameni muncitori, de acțiune, serioși. Am învățat și i-am învățat multe pe acei oameni. Le mulțumesc pentru colaborare.

La mulți ani!



Secvență din timpul manifestărilor dedicate împlinirii a 125 de ani de la construcția liniei CF Filaret-Giurgiu (31 octombrie 1994). © C.B.

Colonel (r) Marin Burciu

Născut la 7 octombrie 1949 în Stolnici (Argeș), fiu de ceferist, absolvent al Liceului Militar „Dimitrie Cantemir” din Breaza (în 1967), al Școlii Militare Superioare de Ofițeri „Nicolae Bălcescu” de la Sibiu (Promoția 30 decembrie 1970), al Academiei Militare, Secția Transporturi (23 august 1977) și al Cursului postuniversitar de transporturi militare (1985/1986), am parcurs întreaga gamă de funcții specifice unui ofițer de căi ferate începând de jos, de la comanda plutonului și a punctului de lucru, inițial în Batalionul 178 CF Chitila, executând refacție pe sectorul CF Țândărei–Giurgeni, dublare linie curentă București, sistematizare stații pe sectorul CF Țândărei–Urziceni, refacție triajul Ploiești, pază lucrări de artă Fetești–Cernavodă (între anii 1971–1974) etc. Apoi am trecut în transporturile militare, inițial ca dispecer CTpMRC Pitești (1974–1975), după care ofițer 2 cu pregătirea comunicațiilor la SRTpM Iași (1977–1978), ofițer 2 cu transporturile operative la DTpCM (1978), dispecer la CTpMRC Caransebeș (1978–1981), ofițer 2 cu transporturile militare la SRTpM Constanța (1981–1983), ofițer 2 cu transporturile militare la SRTpM Craiova (1983–1987), șef SRTpM Craiova (1987–1994), șef SPS la RCF Craiova (1994–2000), locțiitor șef CCM (1 iunie 2000–6 iunie 2001). La 6 iunie 2001, am trecut în rezervă la cerere, cu drept de pensie militară, o vreme fiind consultant în management la firma „Fine Consulting” București.

La mulți ani, dragi camarazi feroviari!



Conferențiar dr. ing. Ștefan Burciu



Fiu de ofițer de căi ferate, absolvent al Universității „Politehnica” din București, Facultatea Transporturi, specializarea Tehnica transporturilor (din anul 2003) și al Programului de Studii aprofundate Logistica transporturilor. Încă de la absolvire, mi-am desfășurat activitatea

ca asistent universitar în cadrul Departamentului Transporturi, trafic și logistică de la aceeași facultate

și universitate. Sunt autor al tezei de doctorat cu titlul *Amplasarea obiectivelor care generează fluxuri semnificative de transport*. În prezent, sunt conferențiar și titular al disciplinelor *Logistica transporturilor și Tehnologii de manipulare, depozitare și transport intern*, totodată și prodecan al Facultății de Transporturi din cadrul Universității Naționale de Știință și Tehnologie Politehnica București (unde, în prezentul an școlar, există șase locuri pentru inginerii militari, iar în viitorul an de învățământ, alte șase locuri sunt destinate transportiștilor militari). Domenii de interes: logistica transporturilor, strategii de dezvoltare a sistemelor de transport, amenajarea teritoriului și transporturile.

La mulți ani tuturor militarilor feroviari și celor din transporturile militare!

Colonel (r) Gheorghe Pascal

Am venit în transporturile militare în 1971, la comenduirea de la Coșlariu, în Regionala CF Deva. În 1974, am fost numit comandant la Compania Transbordare din stația Socola (Iași), iar în 1977, am fost mutat dispecer la Serviciul Regional de Transporturi Militare din cadrul Regionalei CF Iași. Între 1978–1981, am studiat la Academia Militară, după care am revenit la SRTpM Iași ca șef al compartimentului Comunicații și, mai apoi, șef compartiment Transporturi. În 1994, am fost mutat la Trenul de comandament al MApN, ca un an mai târziu, în 1995, să trec la Serviciul Probleme Speciale din Regionala CF Iași, aici lucrând până în anul 2010, când am trecut în rezervă.

Mă bucur că am ocazia să le urez camarazilor mei de odinioară, din CCM și nu numai, *La mulți ani!*



Locotenent-colonel (r) **Mihai Sburlan**,
șeful comendurii de transporturi militare („insula cibernetică”) din Videle-
Triaj (1988–1991), trecut în rezervă în 2003, din funcția de ofițer 2 la CCM



Salutări multiple, dragi colegi mai mari sau mai mici!

Oare, acest CCM a fost conceput din DEX sau din dorința/necesitatea înființării unei structuri viabile și utile? Oare, la fel înțelegeam mobilitatea când așteptam „trenul de lucru” care avea atașate macaralele portal? Acum punem accent pe o deplasare rapidă și eficientă indiferent de cale (terestră, aeriană, navală) și, dacă am mai putea elimina din structurile birocratice, poate am avea o „iuțeală” benefică scopului propus.

La mulți ani!

Locotenent-colonel (r) **Corneliu Dragomir**

La 1 august 1972, am fost selecționat să devin ofițer cu transporturile militare la SRTpM Brașov. După circa doi ani la comanda plutonului de construcții CF – unde am participat, printre altele, la dublarea liniei București–Fetești, la construcția liniei Câmpulung Muscel–Nămăiești și altele –, am fost repartizat ofițer 4, cu transporturile militare, la Comenduirea de Transporturi Militare de Regulator de Circulație Mureș, unde am învățat noile obligații militare. Cu emoție și drag îmi amintesc de foștii șefi, care mi-au explicat rolul și noile mele îndatoriri de serviciu: colonel Lupu T., locotenent-coloneii Gal S. și Bostacă V., maiorii Stoica I. și Vână T., căpitani Hrișcanu V. (veteran de război) și, nu în ultimul rând, Chițacu T. Activitatea de pregătire teoretică și punerea în practică, atât a cerințelor regulamentelor militare, cât și a celor specifice căilor ferate, m-au ajutat să rezolv sarcinile la îmbarcări/debarcări în stațiile CFR din regiunile Brașov, Galați, Craiova și Constanta. Având carnetul tehnic



ordonat de colonelul Grigoraș, am putut rezolva toate problemele pe linie profesională. O emoție aparte mă cuprinde când îmi amintesc de organizarea îmbarcării din București, la defluirea din 23 august 1984, dar nu numai... În 22 de ani – răstimp în care am fost ofițer 4, de două ori șef de comenduire, ofițer 3 –, am condus activități de îmbarcare, încărcare, debarcare, instruire a efectivelor de studenți și elevi, am participat la avizarea sistemelor de fixare-ancorare, la recunoașteri în teren a căii ferate, poduri și drumuri de acces, la care se adaugă instruirea militarilor-dipeceri pentru comendurile de transport în garnizoanele Săcălaz, Aiud și Brașov. A fost ceva deosebit și mă bucur că am contribuit la toate acestea fără să înregistrez evenimente deosebite.

Colonel (r) **Ștefan Andreescu**

Născut la 2 mai 1958 în comuna Vedea, județul Teleorman, absolvent al Liceului Industrial de Căi



Ferate din Roșiorii de Vede (1973–1978), al Școlii Militare de Ofițeri Activi de Geniu, Construcții și Căi Ferate (1978–1981), Academiei Militare, Facultatea de Arme Întrunite și Tancuri (1988–1990), Colegiul de comandă și stat-

major (Curs postacademic Transporturi Militare, 1995). În cariera militară am încadrat funcții precum:

comandant de pluton căi ferate la Batalionul 123 Pod CF Aiud, șef de comenduire transporturi militare în stația CF Videle (din SRTpM București), ofițer 2 cu pregătirea comunicațiilor pentru apărare la SRTpM Constanța (1990–1993), șef SRTpM Constanța (iunie 1993–30 noiembrie 2009). Am condus și coordonat activități specifice funcției pe raza a patru județe, asigurând asistență de specialitate unităților militare. De asemenea, am colaborat cu instituțiile civile și militare implicate în procesul de instruire în poligoanele Capu Midia și Babadag, precum și în misiuni în afara teritoriului național. La 30 noiembrie 2009, la cerere, am trecut în rezervă cu drept de pensie.

Cu prilejul sărbătorilor jubiliare din 2025 pentru arma noastră și pentru Centrul de Coordonare a Mișcării, le doresc foștilor și actualilor mei camarazi din transporturile militare *La mulți ani!*



Din septembrie 1979 și până în august 1982, am fost comandant pluton la Batalionul Poduri CF din Focșani, una dintre multiplele mele realizări în această calitate fiind construirea unui pod feroviar și a unui pod de șosea peste canalul Dunăre–Marea Neagră, în zona orașului Medgidia. În perioada august 1982–august 1983, am încadrat funcția de dispecer la SRTpM Brașov, prima misiune în această calitate fiind participare la îmbarcarea unei rezervări finalizată cu anularea

indicativul în timpul deplasării în stația Mediaș. Din august 1983 și până în noiembrie 1998, am lucrat la SRTpM București, încadrând, pe rând, funcțiile de dispecer, apoi de ofițer 3 și, în final, de șef de comandă Gară de Nord, cu activități de urmărire indicative militare, instruire pe linie de transporturi pe calea ferată și participarea la îmbarcări a unităților militare în vederea deplasării în misiuni în țară, dar și în afara țării. În sfârșit, din noiembrie 1998 și până în ianuarie 2004 inclusiv, am încadrat funcția de ofițer doi cu transporturile la Statul Major al Forțelor Aeriene, cu activități de planificare, instruire și participare la îmbarcare a unităților militare subordonate acestei categorii de forțe. La 1 februarie 2004, prin programul de restructurare a armatei pentru intrarea în NATO, am trecut în rezervă, continuând să lucrez o vreme, încă zece ani, la firme private de pază, securitate și transport valori. Militarilor de azi, din transporturi, și celor în rezervă și în retragere, ca mine, le doresc sănătate multă și să auzim numai de bine!



Ofițeri din Centrul de Coordonare a Mișcării, sărbătorindu-l pe colonelul inginer Adrian Zarif (în prim-plan, civil), cu ocazia trecerii în rezervă, la 31 ianuarie 2000. (© C.B.)

**Transporturi
militare**

ISBN 978-606-8804-86-6



Coperta 1: Trenul „Călugăreni”, fotografiat la Giurgiu, în contextul aniversar din 1994; patrimoniul Muzeului CFR. (© C.B.)



Editor: colonel (r.) Dan GÎJU

Colegiul de redacție:

redactor-coordonator – colonel (r) Cantemir BEȚIANU;
redactori: Andreea STANCIU, Alexandra STANCIU;
tehnoredactor – Dana-Irina GÎJU.

Adresa redacției:

București, sector 6, strada Sibiu nr. 4, bloc
OD2, sc. 1, ap. 5, cod 061541
E-mail: pro.arme@yahoo.com
Telefon: 0727.309.606

Tiraj: 250 exemplare
Se distribuie gratuit.

*Se permite
orice reproducere
cu citarea sursei.
Răspunderea
juridică aparține
semnatarilor
articolelor.
Manuscrisele
nu se înapoiază.*



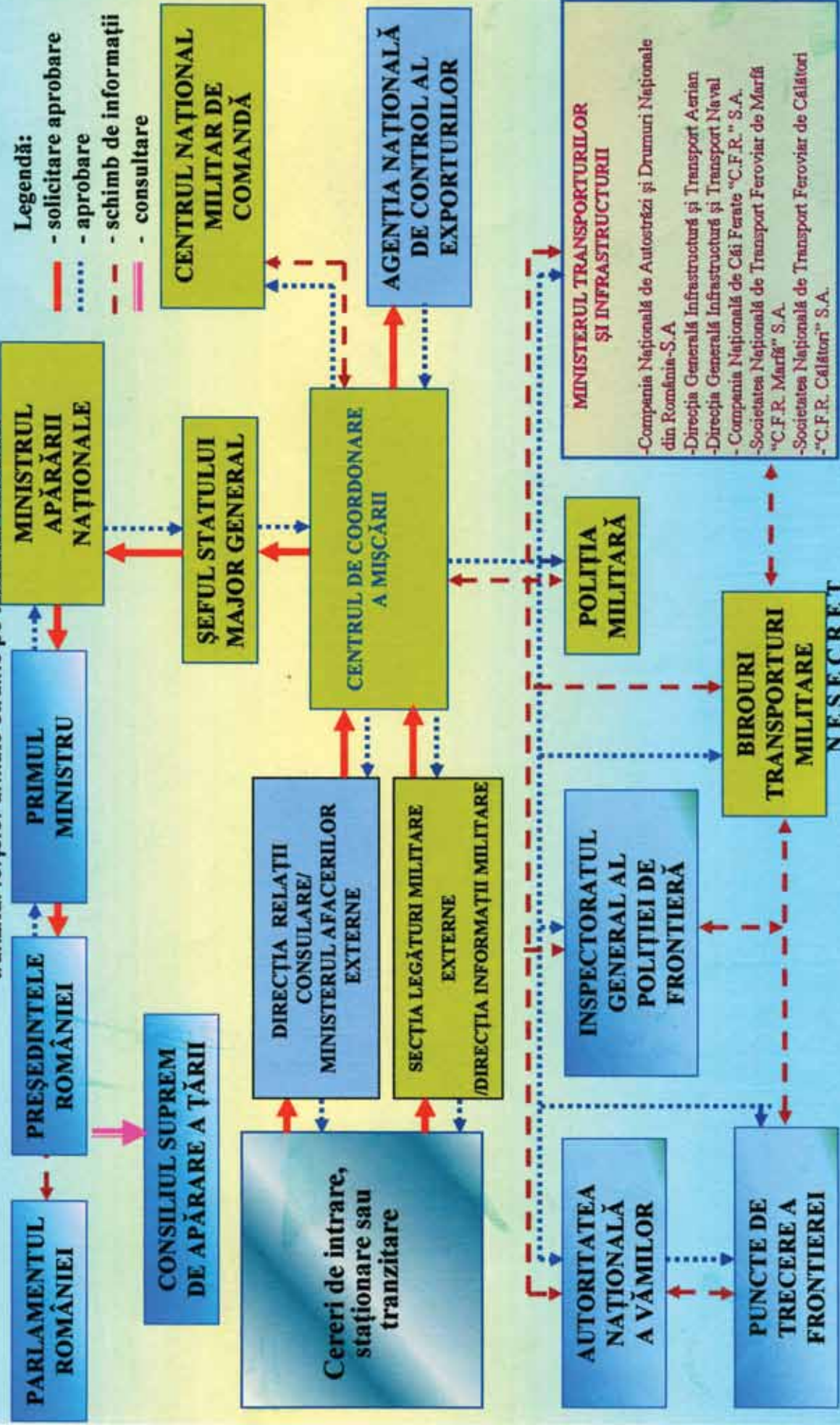
COMANDAMENTUL LOGISTIC ÎNTRUNIT CENTRUL DE COORDONARE A MIȘCĂRII

FLUXUL INFORMAȚIONAL

privind intrarea și staționarea forțelor armate străine în România sau tranzitarea teritoriului național de către

acestea, în scopul pregătirii și/sau desfășurării de operațiuni militare, potrivit angajamentelor asumate de România

prin tratate internaționale, conform art.4 alin. (1) din Legea nr. 291/2007 privind intrarea, staționarea, desfășurarea de operațiuni sau
tranzitul forțelor armate străine pe teritoriul României



NESECRET



Peronul gării din Medgidia, vara anului 2000, în prim-plan cu ing. Mircea Pintilie (primarul oraşului) şi ing. Anca Boagiu, ministrul transporturilor, cu ocazia sărbătoririi a 140 de ani de circulaţie feroviară în Dobrogea. (© C.B.)

Îmbarcarea tehnicii de luptă româneşti, sub egida ONU, pe vagoane, în contextul primelor misiuni internaţionale pentru menţinerea păcii de după 1989. (© C.B.)

