

Rezervistii armei C.F.



Anul I • Nr. 1/2017
ISSN 2601-1190

Supliment al revistei „ProARME” realizat de
Asociația Cadrelor Militare de Căi Ferate și Transporturi

pag. 6



*Din istoria
transporturilor
militare*

pag. 20



*Excursie
prin Moldova
de dincolo
de Prut*

pag. 24



*Ad
perpetuam
rei
memoriam*



*Cea mai mare glorie nu o dobândești atunci când nu ești doborât niciodată,
ci atunci când te ridici după ce ai căzut.*

CONFUCIUS



Excursia membrilor ACMCFtp cu familiile în Maramureș (Vișeu de Sus) la 3 septembrie 2009. Foto: Constantin Vasile



La restaurantul „Haiducului” (București), la a 75-a aniversare, în aprilie 2013, a colonelului (r) Mihai Humă (al doilea din stânga, rândul din față).

Un sfert de veac de la fondarea ACMCFTp



de colonel (r)
Constantin Vasile

Constituită în urmă cu 25 de ani, Asociația Cadrelor Militare de Căi Ferate și Transporturi (ACMCFTp.) este o organizație obștească, apartinică, nonprofit și independentă, reprezentând asocierea voluntară a cadrelor militare de toate armele care au activat sau activează încă în unitățile și formațiunile militare de căi ferate și transporturi. ACMCFTp este persoană juridică de drept privat fără scop patrimonial. Ea reprezintă interesele sociale, materiale și culturale ale membrilor săi în relațiile cu autoritățile publice, precum și cu alte instituții și organizații care sunt constituite și funcționează legal.

Asociația cultivă și dezvoltă tradițiile armatei române, ale trupelor de căi ferate și ale organelor de transporturi militare în timp de pace și în timp de război, în strânsă relație cu istoria căilor ferate române. Afirmă dragostea față de patrie, imnul de stat și drapelul țării, trecutul glorios al poporului român, cultul față de eroii și veteranii armeei căi ferate și transporturi militare. Contribuie la informarea și documentarea cadrelor militare în rezervă și în retragere cu noutățile din domeniul armeei pentru a fi în măsură, la nevoie, să pună cunoștințele și experiența lor în slujba apărării independenței, suveranității și integrității teritoriale a României.

ACMCFTp acționează în conformitate cu prevederile Constituției și în condițiile delimitărilor legale, pentru asigurarea protecției sociale a membrilor și familiilor cadrelor militare de căi ferate și transporturi, menținerea și apărarea demnității acestora, asistență și ajutor în caz de boală sau deces, pe baza principiului solidarității. A desfășurat acțiuni pentru obținerea unor drepturi specifice cadrelor militare în rezervă și în retragere ce provin din unitățile și formațiunile de căi ferate și transporturi: permise de călătorie gratuită pe calea ferată, încadrarea în grupa a-II-a de muncă începând cu anul 1956, participarea la excursiile organizate de unitățile „CFR”-SA în țară și în străinătate etc. Și nu în ultimul rând, desfășoară

DOCUMENT. ARHIVA ACMCFTp

ROMANIA
ASOCIAȚIA CADRELOR MILITARE
PENSIONATE CARE AU LUCRAT LA
CALEA FERATĂ PESTE 25 ANI

Exemplar nr. 1

Nr. 105
din 14.07.1992
București

PROCES VERBAL

Incheiat astăzi, 16.06.1992, în București, pentru constituirea "Asociației cadrelor militare pensionate care au lucrat la calea ferată peste 25 ani".

Din inițiativa unui comitet de ofițeri pensionari, compus din col.rez. Stăicu Constantin, col.rez. Voicu Stănică, și lt.col.rez. Boteanu Gheorghe, au fost convocate cadrele militare pensionate din București, cu vechimea de peste 25 ani la calea ferată.

Au fost prezenți un număr de 17 (șaptesprezece) cadre militare, conform tabelului anexat.

Sedința a fost deschisă de dl. Stăicu Constantin, care a informat pe cei prezenți despre scopul adunării și activitatea desfășurată de dânsul privind intervențiile la organele C.F.R. în anii 1991 și 1992 și acțiunea de documentare în vederea obținerii permiselor de călătorie gratuită pe C.F.R. de către cadrele militare, care au lucrat în cadrul Brigăzii de Căi Ferate, iar în încheiere a mulțumit participanților pentru prezență și a propus ca adunarea să fie condusă de un președinte.

Dl. Voicilă Gheorghe, a propus prezidiului format din 3 persoane: Stăicu Constantin, Boteanu Gheorghe și Voicu Stănică. Propunerea a fost aprobată în unanimitate.

Președintele prezidiului, dl. Boteanu Gheorghe, a propus următoarea ordine de zi:

1. Discutarea și aprobarea proiectului de Statut al "Asociației cadrelor militare pensionate care au lucrat la calea ferată peste 25 ani";

2. Alegerea organului de conducere provizorie al asociației (până la autorizarea și înregistrarea asociației);

3. Stabilirea sediului asociației.

Ordinea de zi a fost aprobată de cei prezenți în unanimitate.

S-a trecut la desfășurarea ordinii de zi:

1. La primul punct, după citirea proiectului de Statut de către dl. Boteanu Gheorghe și discutarea lui, Statutul a fost aprobat cu 16 voturi pentru și o abținere.

2. La al doilea punct s-a propus de către dl. Micu Ion să se aleagă deocamdată numai biroul executiv provizoriu, întrucât în teritoriu nu s-au făcut alegeri, acestea se vor face după autorizarea și înregistrarea asociației. Propunerea supusă la vot a fost aprobată în unanimitate.

A luat cuvântul dl. Dobrovici Simion. Acesta a propus ca d-nii din prezidiu, care au avut și inițiativa convocării adunării în frunte cu dl. Staicu Constantin, să facă parte din biroul executiv provizoriu.

S-a suspus la vot biroul executiv provizoriu, care a fost aprobat fiecare nominal, în unanimitate, astfel: col.rez. Staicu Constantin - președinte, iar d-nii Boteanu Gheorghe și Voicu Stănică, vicepreședinți.

3. La al treilea punct, dl. Staicu Constantin, a propus ca până la găsirea unui spațiu corespunzător, sediul asociației să fie la domiciliul dînsului, în Aleea Ghibu Opșilor nr.9, blocul Q.24, scara 2, etaj 1, ap.21, sector 3, București, cod.74682, Oficiul poștal 72, telefon 39.72.67. Aici are și condiții pentru ținerea adunărilor.

În încheiere, dl. Staicu Constantin s-a angajat că va face toate demersurile necesare pentru autorizarea și înregistrarea asociației, după care să aibă loc adunări pentru constituirea asociațiilor locale și alegeri definitive pentru organele conducătoare de asociații conform Statutului, în București și în orașele unde sînt mulți ofițeri de căi ferate pensionați (Aiud, Brașov, Focșani și Timișoara).

PREZIDIUL ADUNĂRII

PREȘEDINTE

Col.rez.

Boteanu Gheorghe

Membri:

Col.rez.

Constantin Staicu

Col.rez.

Voicu Stănică

activități de recreere și de petrecere în comun a timpului liber.

Obiectivele de mai sus nu sunt doar mărinimos înscrise în statutul asociației. Ele sunt promovate în programele noastre anuale și de perspectivă, ajungându-se până în prezent la indici importanți de realizare.

Afiată la Asociația (Uniunea) Națională a Cadrelor Militare în Rezervă și în Retrageră, ACMCFtp acționează permanent și pentru îndeplinirea prevederilor statutului uniunii privin menținerea la nivel corespunzător a pensiilor militare, asigurarea asistenței medicale și a medicamentelor gratuite, accesul mai facil în stațiunile de odihnă și tratament, atât ale Ministerului Apărării, cât și ale Ministerului Muncii, Solidarității Sociale și Familiei. Pe această linie acțiune împreună cu Asociația Ofițerilor de

Geniu, cu care avem protocol de colaborare, dar și cu alte asociații ale cadrelor militare în rezervă și în retragere. Urmarea bunei colaborări cu unitățile Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului, a intervenției noastre insistente la Ministerul Apărării, la toate autoritățile statului și a susținerii argumentate a drepturilor ce ni se cuvin, am reușit să obținem permise de călătorie gratuită pe calea ferată pentru colegii noștri care au lucrat în unitățile de căi ferate minim 24 de ani. Tuturor cadrelor militare și salariaților civili din comandamentul Brigăzii de Căi Ferate și din unitățile subordonate acestuia li s-au recunoscut anii lucrați în condiții deosebite sau special de muncă în perioada 1969 – 2002, aceasta aducându-le procente importante, de creștere, la pensia de serviciu.

Pentru cinstirea memoriei eroilor armeei și a tradițiilor trupelor de căi ferate și transporturi militare, pentru a face neuitate faptele înaintașilor noștri, a fost organizat și funcționează în cazarma fostului Regiment 2 Căi Ferate, la Chitila, muzeul armeei, integrat în cadrul Muzeului Logisticii. În același scop, pe Monumentul Eroilor CFR din Piața Gării de Nord, din București, a fost dezvelită placa comemorativă cu textul: „Omagiu și recunoștință eroilor militari de căi ferate și transporturi din armata română care s-au jertfit pentru cauza națiunii.”

Asemenea plăci comemorative au fost dezvelite, cu concursul Administrației CFR, pe clădirile stațiilor de cale ferată din Focșani și Aiud, unde au funcționat Regimentele 1 și 3 Căi Ferate, precum și batalioanele de căi ferate care au participat la toate războaiele noastre, începând cu 1877, și care au contribuit la dezvoltarea și modernizarea transportului feroviar în România, în anii care au urmat.

Nu i-am uitat pe veteranii armeei, pe cei care au fost cu subunitățile lor și cu eșaloanele militare de transport până la 60 km de Stalingrad, în Est, și până la nord-vest de Viena și la sud de Praga, în Vest, în cel de-al Doilea Război Mondial. Organizăm anual, în ajunul Zilei Eroilor și Înălțarea Domnului, o zi a veteranilor armeei în care le omagiem activitatea din timpul războiului, cât și contribuția lor la creșterea ulterioară a armeei căi ferate și transporturi militare. În această zi depunem coroane de flori la Monumentul Eroilor CFR și la Monumentul „Leul” al armeei genului, organizăm ceremonii militare și religioase la mormintele unor personalități ale armeei și ale eroilor Revoluției din Decembrie '89. Prin grija nemijlocită a colonelului Crețu Valeriu, fost consilier general în Primăria Capitalei, la intrarea în București, în apropierea aeroportului Băneasa, o stație a RATB poartă numele generalului Adrian Petruc. De asemenea, cu prilejul zilei asociației, a zilei promoțiilor, a zilelor onomastice și a zilei armeei sau a altor date importante, nu uităm să-i

recompensăm moral, cu diplome și insigne, cu alte mici atenții și cu vorbe bune, pe cei care ne-au fost înaintași demni de tot respectul. Ca semn al acestui respect, toți veteranii de război ai armeei căi ferate și transporturi militare, dar și membrii titulari, la împlinirea vârstei de 80 de ani, devin membri de onoare ai Asociației Cadrelor Militare de Căi Ferate și Transporturi.

Un important efort de muncă depusă și la fel de importantă izbândă a constituit-o realizarea, în 2003, a primei ediții a volumului monografic *Cavalerii roșii înaripate*, iar în 2007, a II-a ediție. Am fost și suntem în continuare interesați de studierea materialelor din arhive și completarea istoricului trupelor de căi ferate, a organelor de transporturi militare și a muzeului armeei cu documente, materiale și activități ale unor personalități cu merite importante în evoluția armeei noastre. Am reușit să evităm casarea unui număr important de elemente de tehnică specifică de căi ferate și să le transportăm de la Aiud la Chitila, pentru întregirea exponatelor muzeului. Consiliul Director a pus în circulație, chiar în ziua jubileului, un album cu documente și fotografii din viața și activitatea de 25 de ani a asociației, precum și o insignă aniversară.

Anual, s-a organizat, pentru membrii asociației și familiile acestora, picnicuri și excursii în diferite zone ale țării: la Aiud, Alba Iulia și Râmnești; la Abrud, Câmpeni și pe Valea Arieșului în Apuseni; la Târgoviște, Pucioasa și pe Valea Ialomicioarei; pe Valea Oltului la Rm. Vâlcea, Călimănești, Horezu, Govora și Olănești; la mănăstiri și locuri istorice de la Cernica, Mogoșoaia, Snagov, Ghighiu, Cozia, Hurez, Bistrița etc., dar și în podgoriile Dealul Mare și Valea Călugărească. În localitățile unde am fost, ca și în București, au fost organizate vizite la muzee, la expoziții, la diferite obiective feroviare construite și cu efortul militarilor de căi ferate. Aceste activități au fost posibile prin contribuția bănească a participanților și cu asigurarea gratuită a trans-

ROMANIA
ASOCIAȚIA CADRELOR MILITARE
PENSIONATE CARE AU LUCRAT LA
CALEA FERATĂ PESTE 25 ANI
Anexă la nr. 105/14.07.1992

Exemplar nr. 24

TABEL NOMINAL
=====

cuprinzând cadrele militare pensionate, participante la ședința din data de 10.06.1992 din București, pentru constituirea "Asociației cadrelor militare pensionate care au lucrat la calea ferată peste 25 ani".

Nr. crt.	Numele și prenumele	Gradul	Vechimea la CFR (perioada cât a avut și permise pe c.f.)
1.	Berceanu Atanasie	ofițer superior	23 ani, clasa I-a
2.	Boteanu Gheorghe	"	25 ani, cl. I-a
3.	Chilom Vasile	"	25 ani, cl. I-a
4.	Constantin Alexandru	"	25 ani, cl. I-a
5.	Dobrovici Simion	"	25 ani, cl. I-a
6.	Mărculescu Dumitru	"	25 ani, cl. I-a
7.	Micu Ion	"	27 ani, cl. I-a
8.	Ostafe Ioan	"	25 ani, cl. I-a
9.	Staicu Constantin	"	25 ani, cl. I-a
10.	Tită Ion	"	29 ani, cl. I-a
11.	Vasile Ioan	"	31 ani, cl. I-a
12.	Voicilă Gheorghe	"	32 ani, cl. I-a
13.	Voicu Stănică	"	31 ani, cl. I-a
14.	Iacob Ioan	subofițer	29 ani, cl. II-a
15.	Lupu Alecu	"	27 ani, cl. II-a
16.	Mîndru Aurel	"	34 ani, cl. II-a
17.	Vulpoi Nicolae	maistru militar	30 ani, cl. II-a

PRESEDINTE
Col. rez. *Staicu*
Constantin Staicu

portului din partea diferitelor unități ale Ministerului Apărării sau ale administrațiilor CFR.

Pentru anii care urmează, ne propunem să îndeplinim în continuare obiectivele înscrise în statutul ACMCFtp și, împreună cu filialele și colegii noștri aflați în activitate, pe baza unui program comun, să pregătim și să desfășurăm – în București și în alte garnizoane unde au fost sau mai sunt încă unități și formațiuni militare de căi ferate și transporturi – un număr de acțiuni printre care simpozioane și expuneri, expoziții mobile cu fotografii ale vremii și fotocopii de documente istorice, vizite la locuri legate de trecutul și prezentul armeei, parastase de pomenire la locurile de înhumare ale unor foste personalități ale armeei, publicarea unor articole despre activitatea asociației în presa

locală și centrală, confecționarea și înmânarea unor diplome, insigne, plachete și pliante dedicate evenimentelor importante, ceremonii religioase și militare de depunere de coroane și jerbe de flori la Monumentul „Leul” și la Monumental Eroilor CFR din București, expoziții de carte și altele, care să ridice și mai mult prestigiul și autoritatea acestei asociații.

În concluzie, Asociația Cadrelor Militare de Căi Ferate și Transporturi se prezintă ca o entitate bine structurată și dinamică, în măsură să răspundă cât mai convingător și prompt nevoilor și aspirațiilor membrilor săi.

În numele Consiliului Director al ACMCFtp, urez

La mulți ani cadrelor militare de căi ferate și transporturi!

Momente din istoria transporturilor militare (1875–2017)



de col. (r) **Valentin
Cașulschi**

La 29 decembrie 1875, prin Decizia ministerială nr. 66/1875 relativă la birourile ce compun Direcția II (Administrativă) a Ministerului de Război, s-a înființat Biroul III, în clar – *Transporturi militare cu drumul de fier, pe apă și pe uscat al corpurilor de trupă, al ofițerilor și al oamenilor de trupă, călătorind însingurat, al materialului de artilerie, efectelor de îmbrăcăminte, echipament, harnașament, campament și sanitar-convoiuri militare*. De atunci până azi, istoria acestei arme (specialități), din punct de vedere cronologic, a fost marcată astfel:

1880 – Înaltul Decret Domnesc nr. 2550/31 octombrie aprobă, odată cu înființarea celui de-al doilea batalion de geniu (16 noiembrie), ca structură acestora să fie pe cinci companii, între care compania a II-a să fie de căi ferate (pioneri);

1 decembrie 1891. Prin reorganizarea Marelui Stat Major, se înființează Biroul II „Organizarea și serviciul etapelor și drumurilor de fier. Transportul trupelor pe drumul de fier și apă. Serviciul poștei și telegrafiei militare”;

30 mai 1899. Prin Înaltul Decret nr. 2082 se aprobă *Regulamentul asupra transporturilor militare pe calea ferată*, se înființează Comisia Superioară de Căi Ferate de pe lângă Statul Major General;

2 martie 1900. Prin Decretul Comisiei Superioare de Căi Ferate se înființează Comisiile Militare de Studii la Inspectiile de Mișcare București, Craiova și Iași;

1 aprilie 1911. Prin Înaltul Decret nr. 1206 se aprobă *Regulamentul asupra transporturilor militare pe calea ferată*;

25 mai 1912. Se înființează Secția a III-a Transporturi Militare din Marele Stat Major (denumire modificată ulterior astfel: Secția IV Transporturi în 1914, Secția II Transporturi în 1916, Secția VII Transporturi în 1920, Secția VI Transporturi în 1922, Secția IX Transporturi în 1949);

4 iunie 1922. Comisiile Militare de Studii de la Inspectiile de Mișcare se transformă în „Delegațiile M.St.M. de pe lângă direcțiile regionale C.F.R.”.

1 august 1949. Prin ordinul M.St.M. nr. 46582/1949 Secția a IX-a Transporturi se transformă în Secția Centrală de Comunicații Militare; Delegații M.Ap.N. pentru transporturi și comunicații militare de Gară se transformă în Servicii Regionale de Transporturi pe C.F. București, Cluj și 24 de Secții Militare de Mișcare în principalele Stații C.F.;

1 iulie 1951. Secția Centrală de Comunicații Militare se transformă în Direcția Transporturi Militare;

31 decembrie 1994. Serviciile Regionale de Transporturi Militare se transformă în Secții de Transporturi Militare;

1 mai 1997. Conform Hotărârii Guvernului României nr. 110 din 14 aprilie 1977 privind organizarea Ministerului Apărării Naționale, Direcția Transporturilor Militare se desființează și se înființează Secția Transporturi Militare din cadrul Direcției Logistice din Statul Major General;

1 august 2000. În baza Ordinului ministrului Apărării Naționale M.S. 67 din 22 iunie 2000, se înființează Centrul de Coordonare a Mișcării, ca structură subordonată Statului Major General, iar Secția Transporturi Militare din Direcția Logistică se desființează;

1 septembrie 2000. Secțiile de transporturi militare teritoriale se transformă în Birouri Transporturi Militare, în baza Ordinului șefului Statului Major General nr. S/L 321, din 5 iulie 2000;

1 martie 2001. Centrul de Coordonare a Mișcării se reorganizează, concomitent cu înființarea Secției Transporturi Militare, în cadrul Comandamentului Logistic;

28 august 2003. S-a elaborat Hotărârea Guvernului României nr. 1035 (*Hotărâre pentru stabilirea responsabilităților privind*



Chitila, 1942. Defilare după depunerea jurământului recruților feroviari, cu locotenentul Teodor Colbazi la garda drapelului.

coordonarea unitară a deplasării forțelor armate române și străine pe teritoriul României), prin care se abilitază Centrul de Coordonare a Mișcării din structura SMG, din Ministerul Apărării Naționale, ca unică autoritate împuternicită să planifice, să coordoneze, să controleze și să monitorizeze deplasările de trupe, echipamente militare și materiale aparținând forțelor armate române și străine, pe căile de comunicație feroviare, rutiere, aeriene, și navale, în condițiile prevăzute de lege;

1 februarie 2007. Centrul de Coordonare a Mișcării a trecut din subordinea SMG în subordinea Comandamentului Logistic Întrunit, în baza Ordinului ministrului Apărării Naționale nr. MS 13/24.01.2007;

17 iunie 2009. S-a elaborat Hotărârea Guvernului României nr. 715 (*Hotărâre privind modificarea și completarea Hotărârii Guvernului nr. 1035/2003 pentru stabilirea responsabilităților privind coordonarea unitară a deplasării forțelor armate române și străine pe teritoriul României*), prin care se modifică fluxurile informaționale, urmare a apariției Legii nr. 291/2007 privind intrarea, staționarea, desfășurarea de operațiuni sau tranzitul forțelor armate străine pe teritoriul României, document cu implicații în activitatea zilnică a Centrului de Coordonare a Mișcării;

16 noiembrie 2017. Structurile de mișcare și transport din Armata Română cuprind: Centrul de Coordonare a Mișcării; 8 Birouri Transporturi Militare Teritoriale (București, Craiova, Timișoara, Cluj, Brașov, Iași, Galați și Constanța); birouri mișcare și transport în structurile centrale (Direcția Logistică, Centrul de Conducere Operațională); structuri de mișcare și transport (secții, birouri) la statele-majore ale categoriilor de forțe ale armatei; structuri de mișcare și transport (secții, birouri, compartimente) în cadrul marilor unități (divizii, brigăzi, baze); batalioane/ companii/ plutoane de transport în cadrul marilor unități și unități pentru execuție; detașamente de îmbarcare-debarcare; echipe de control al mișcării.



Aiud, 8 martie 1987. Aspect de la depunerea jurământului militar la Batalionul de căi ferate.



Praga, 3-4 octombrie 1989. Delegația armatei române la cea de-a 6-a consfătuire pe linie de servicii-transporturi a armatelor din Tratatul de la Varșovia. De la stânga: lt.-col. ing. Vasile Ilea (translator), col. ing. N. Grigoraș (șef delegație), lt.-col. ing. C. Moraru, lt.-col. ing. Gh. Stratu.



Bacău, martie 1991. Îmbarcarea tehnicii militare în vederea unei aplicații. Șeful comendurii, în prim-plan centru, lt.-col. Mihai Andrieș.

Trupele de căi ferate în campania anului 1913 din Bulgaria

În relativ bine documentatul său *Istoric al campaniei militare din anul 1913*, publicistul Corvin Petrescu, fost jurnalist în redacția cotidianului militar „România”, la 1917, deschide Capitolul X, dedicat activității Serviciului de Geniu al armatei române, cu enumerarea, pe zile și uneori pe ore, a misiunilor Batalionului de Căi Ferate în cel de-al Doilea Război Balcanic, din vara anului 1913. Materialul de mai jos este preluat integral de colonelul (r) Dan Giju în proiectata sa *Istorie a armeei căi ferate*.

Ilustrația de la pagina următoare, o vedere de epocă a propagandei militare românești, a fost pusă la dispoziție de colonelul (r) Călin Hentea. S-a păstrat ortografia vremii.

„În momentul decretării mobilizării, batalionul se găsea în Dobrogea, la lucrările liniei ferate Medjidia-Cobadin. Se primește ordinul în ziua de 30 iunie să plece la Flămânda pe Dunăre, unde trebuie să se găsească în 4 zile. La 1 iulie, ora 6 p.m., batalionul plecând pe jos din Domnești prin Buda, Ghimpați, Alexandria, se îmbarcă în tren și ajunge la T. Măgurele la 5 iulie (trăsurile au continuat drumul Alexandria–T[urnu] Măgurele pe jos). Se primește ordinul la 7 iulie să treacă Dunărea și să ocupe satele Samovitz și Samlievo, gara Samovitz și linia Samovitz–Plevna. În aceeași zi se ocupă gara, vama din port, precum și satele din Samovitz și Samlievo de către comp[aniile] 1, 2 și 3. Compania 4, care rămăsese în T[urnu] Măgurele, precum și Compania 3 în portul Samovitz, încep să execute lucrările necesare, prima pentru îmbarcare și a 2-a pentru debarcarea materialului rulant ce urma să se transbordeze peste Dunăre pe liniile ferate bulgare.

La 9 iulie, se face recunoașterea liniei ferate Samovitz–Plevna. Se găsește liniile telegrafice interceptate între km. 14 și 15 iar podul de pe Vid (5 km de Plevna) stricat prin explozii. În halta Komarevo, Compania 2-a execută o linie de garaj de 260 m. lung. Compania 4-a la T[urnu] Măgurele termină execuția rampei de îmbarcare și îmbarcă pe un bac 2 locomotive și 2 vagoane.

La 10 iulie, în portul Samovitz se debarcă prima locomotivă pe

liniile bulgărești. Se formează primul tren de lucru care pleacă la ora 3,15 p.m. În gara Plevna se pune în funcțiune cele 7 locomotive și 70 vagoane găsite acolo.

La 11 iulie, se constată că linia ferată la km 181+800 este distrusă prin explosibili. Se trimit 85 oameni din Compania 3 în ziua de 12 iulie, cu itinerariul Plevna spre Sofia, pentru reparațiile ce ar necesita linia. La km 181+800 se schimbă raiurile și traversele stricate. Se dă circulației linia Samovitz–Plevna.

La 13 iulie, se deschide calea Plevna–Cervenbreg–Mezdra Vrața–Berkovitz. Se ocupă gările Dolni-Dubnic, Gorni-Dubnic și Cervenbreg. Se iau măsuri să se formeze trenurile de subsistență ce trebuiesc trimise zilnic la Teliș pentru Corpul 4 și Cervenbreg, pentru Corpul 2, Divizia 2-a și Divizia 2 cavalerie. Se primește ordinul pentru exploatarea urgentă a porțiunii de cale ferată Mezdra–Vrața–Ferdinandovo pentru a se putea servi trupele aflate în regiunea Mezdra–Gropa–Berkovița precum și ordinul de a se preda serviciul de exploatare a liniei Samovitz–Plevna–Cervenbreg, directorului serviciului de mișcare și șeful serviciului C.F.R. de la etape, deoarece comandamentul general al etapelor se va muta pe linia Plevna–Cervenbreg, cuartierul general urmând a se instala la Cervenbreg. Se decide ca linia Samovitz–Plevna–Cervenbreg să fie întreținută de Compania 1 căi ferate. Linia Cervenbreg–Mezdra–Bucinovschi–Berkovița să fie

exploatăată și întreținută de Batalionul de Căi Ferate. Se aduce și Compania 4 dela T[urnu] Măgurele. Comandantul liniei a 2-a se întinde cu organizarea serviciului de exploatare până în gara Vrața, pe care o ocupă. Compania 4 rămâne în portul Samovitz până la transbordarea întregului parc de vagoane din țară peste Dunăre. Trenul cu stat-majorul batalionului, comandantul Liniei a 3-a și Compania 3-a pleacă la Samovitz în ziua de 17 iulie, către zona de operație cu itinerarul Plevna–Mezdra.

La 18 iulie, se ocupă gara Kartukovo, gara Roman și gara Mezdra, unde se debarcă primul tren cu proviziuni. În gara Samovitz apele Dunărei crescând în continuu au inundat liniile, Compania 4-a a muncit foarte mult la rampa de debarcare pe care trebuia s'o ridice succesiv cu creșterea apei, pentru a păstra diferența de nivel cu puntea bacurilor. Se debarcă 8 vagoane.

La 19 iulie, exploatarea liniei e împărțită:

Linia I Samovitz–lassen cu reședința în gara Plevna.

Linia II lassen–Cervenbreg inclusiv, cu reședința gara Dolni-Dubnic.

Linia III Cervenbreg–Vrața inclusiv, cu reședința la gara Mezdra. Personalul de exploatare este mai tot militar. Compania 4-a face o nouă linie de garaj în gura Samovitz.

La 21 iulie, se transbordau peste Dunăre încă 3 locomotive. Compania 4-a debarcă la Samovitz

o locomotivă și 3 vagoane. Continuă cu construcția liniei de garaj.

La 24 iulie, pe calea ferată se transportă exclusiv numai subsistența. Calea ferată deservea 4 depozite, capete de etapă: în gările Plevna, Teliș, Cervenbreg și Mezdra. Personalul de mișcare începe a fi înlocuit în parte de direcția C.F.R. așa că în fiecare gară erau următorii funcționari civili:

Șeful stației, 1–2 impiegati și 2 acari.

La trenuri erau ca personal civil toți mecanicii, o parte din șefii de tren și frânarii.

Comandanții de gări principale sunt comandanții de companie; de gări secundare, rămân ofițerii de rezervă destinați anume. Apele Dunărei inundă și noua linie de garaj, de aceea se desface și se reface o alta nouă la Sud la klm. 2 + 500 m. lungă de 370 m.

Dela 10 la 25 iulie, s'a transbordat:

6 locomotive, 128 vagoane, 4 vagoane lungi, 16 vagoane 73 g.r. 4 k.n. și 8 cisterne.

Compania 4 terminând în portul Samovitz cu debarcarea materialului rulant și a liniei de garaj, la 27 iulie, e întrebuințată la construcția diferitelor barăci și lucrări de apărare contra inundației ca: parapete, podețe, punți etc. Se mai construiește la 30 iulie o baracă de lemn pentru oficiul poștal al etapei.

La 2 august, în urma unei ploi torențiale, pilele de traverse cu care se reparase un podeț pe linia Plevna–Levski fiind luat de apă s'a reparat imediat. Se repară

foamete. Cererea a fost făcută de o comisie bulgărească venită dela Sofia. Pentru circulația trenurilor bulgărești, se instalează de către inspectorul de mișcare bulgar, împreună cu comandamentele de linii, câte 2 funcționari de mișcare în fiecare gară, Comandantul militar și șeful de stație – Români – continuă a-și păstra atribuțiile complete.

Pentru retragerea armatei în țară se dispunea de 2 treceri peste Dunăre:

Un pod la Nicopole–T[urnu] Măgurele pe bacuri și șlepuri și un pod pe vase la Șistov–Zimnicea.

La 7 august, comandantul Liniei a III-a cu personalul disponibil pleacă, conform ordinelor primite, cu primul tren la orele 8,25 a.m. de la Roman la Plevna.

La 8 august, se instalează în gara Șistov ocupând gările Levski și Șistov. Pe linia Plevna–Levski–Șistov, exploatarea se face de către personalul bulgăresc. Pe această linie se transportă subsistența la depozitele Levski și Șistov pentru Corpurile 2 și 4, care se retrag prin Șistov.

La 9 august, personalul românesc, pe măsură ce termină cu predarea, se retrage de pe porțiunea de linie ferată Vrața–Iassen la Plevna.

La 11 august, se predă bulgarilor și restul liniei ferate ocupată: Plevna–Samovitz.

Numărul trenurilor cari au circulat pe timpul exploatarei căiei ferate de către batalion, precum și tonajul transportat, a fost:

No. trenurilor sosite 66; vagoane 943; vagoane descărcate 289 cu un tonaj de 11 233. Numărul trenurilor plecate 81: numărul vagoanelor 1 100; vagoane încărcate 941; cu un tonaj de 19 062.

La 13 august, Compania 4 se îmbarcă pe un șlep în Samovitz care remorcat pe Vid de remorcherul «Dorobanțul» ajunsese la T[urnu] Măgurele în ziua de 14, ora 8 a.m. Companiile 1, 2, 3 pleacă cu trenul la 13 august, ora 8 a.m.,

terasamentele pe o lungime de 500 m. Între Plevna și Komarevo, cari fusese spălate de apa ploilor.

La 6 august, se aprobă de către Marele Cuartier din Plevna ca zilnic să circule 2 trenuri bulgărești: unul Mezdra–Plevna și unul Plevna–Mezdra, pentru a ajuta transportul demobilizaților bulgari la vetre și aducerei de proviziuni de la Varna la Sofia unde era

din gara Comarovo la Samovitzul Nou, iar în ziua de 14 august, se îmbarc pe 2 șlepuri la Samovitz, la 6 a.m., iar la 7,30 dimineața, ajung la T[urnu] Măgurele, unde stă până în ziua de 16 august, când pornesc spre garnizoana de reședință.”¹

¹ Corvin M. Petrescu, *Istoricul campaniei militare din anul 1913*, Tipografia „Jockey-Club”, București, 1914, p. 103–105.

Personalități ale armeei căi ferate din ACMCFTp

BIOGRAFII PE SCURT¹



Colonelul **Florian Bodogai** (25 octombrie 1925, comuna Brusturi, jud. Bihor–10 septembrie 2001) a absolvit Școala generală în comună, apoi ucenicie și completarea pregătirii, succesiv, inclusiv Academia Militară, secția transporturi, seria I, 1964–1967. Între 1941–1948, refugiat în vechiul regat, ajunge la București, lucrează

în casa ing. Stamatescu, director general al Direcției Generale a Tracțiunii din Societatea Națională de Căi Ferate. Cu ajutorul acestuia este primit la Școala de Elevi Meseriași de 4 ani (ucenic), secția locomotive din Atelierele CFR Grivița. Ultimul an, 1945–1946, la cerere, se transferă la Cluj. Absolvind Școala de Elevi Meseriași a fost repartizat la depoul de locomotive din Cluj, ca lăcătuș reparații și apoi ca fochist pe locomotivă. Între 1948–1952, este încorporat ca militar în termen și urmează școala divizionară din unitate. apoi este selecționat pentru Școala de Ofițeri de Artilerie, iar în perioada 1949–1952, urmează Școala Militară de Ofițeri de Căi Ferate și Transporturi din URSS (Leningrad). Periodic, a ocupat o serie de funcții, astfel: 1952–1959 șef birou pregătire de luptă la SRTM Cluj; 1953–1959 în Secția Comunicații Militare din Comandamentul Regiunii a 3-a Militară, îndeplinește succesiv funcțiile de ajutor șef birou transporturi operative, șef birou transporturi operative și apoi șef birou transporturi nr. 1 (de pace); 1959–1962 este șeful Serviciului Regional de Transporturi Militare Cluj; 1962–1980 comandantul Brigăzii 38 Căi Ferate, în afară de 1964–1967, când urmează cursurile Academiei Militare Generale, facultatea de servicii, secția transporturi militare; fără experiență la comandă, ofițerul a învățat și a acumulat cunoștințe și deprinderi din mers, în primul rând de la locușii săi, dar și de la comandanții de unități și subunități, față de care s-a purtat corect, cu tact și răbdare, bucurându-se de stima și respectul lor. Dintre realizările Brigăzii de Căi Ferate în această perioadă se remarcă: îmbunătățirea condițiilor de cazare, hrănire și echipare a cadrelor și militarilor în termen ale căror efective au ajuns la 20 000 de oameni; dezvoltarea

bazei materiale a instrucției de specialitate, în special prin crearea școlilor de podari și a poligoanelor de la Mureș și Milcov; perfecționarea pregătirii cadrelor, teoretică și practică, permițând desfășurarea unor aplicații de anvergură cu batalioanele și companiile, în special cele de la Arapu, Aiud, Luduș, Lipova; participarea efectivelor brigăzii, cu rezultate foarte bune, la înlăturarea urmărilor calamităților naturale din anii 1970, 1975 și 1977, când unele sectoare de căi ferate și poduri au fost distruse sau avariate; completarea încadrării cu cadre dintre absolvenți ai școlilor militare de ofițeri și subofițeri, precum și ai Academiei Militare, secția transporturi; îndeplinirea permanentă a planului de venituri din prestații, anual vărsându-se la bugetul de stat câte 10–15 milioane lei. La sfârșitul anului 1980, din cauza stării de sănătate, este trecut direct în retragere. În toți anii cât a servit țara sub drapel, a fost apreciat cu calificative bune și foarte bune, primind în mai multe rânduri recompense, ordine și medalii. Este înhumat la Cimitirul Militar Ghencea.



General de brigadă **Constantin Coman** (23 februarie 1935, comuna Bolintin Deal, jud. Giurgiu–2016, București); după școala elementară de 7 clase, în comună, urmează Școala profesională metalurgică Vulcan, pentru meseria de strungar. Mai târziu va absolvi Liceul „Loga” (Școala Medie nr. 1) din Timișoara, cu bacalaureat, Școala Militară de Ofițeri de Căi Ferate, specialitatea exploatare C.F., între 1952–1955, locotenent, Academia Militară Generală, facultatea Servicii, secția Transporturi și Căi Ferate 1967–1970. Între 1955–1956, este numit la Batalionul de exploatare C.F. Chitila (comandat de mr. Virgil Dragomirescu). Este încadrat comandant de pluton transport, aparținând de Biroul tehnic. Răspunde și de transmisiunile batalionului; pentru câteva luni este numit comandant de pluton tracțiune la Medgidia. Asigură și comanda plutonului întreținere C.F. din compania a 5-a comandată de cpt. Dumitru Mărculescu, cu care a executat lucrări pe linia C.F. Cernavodă–Constanța. *Funcții:* 1956–1962 – numit comandant de pluton la Batalionul Construcții și Exploatare C.F. Timișoara (Săcălaz), comandat de

¹ Selecție din *Cavalerii roșii înaripate. Înaintași și contemporani ai armeei căi ferate și transporturi militare*, de Mihai Humă și Mihai Grigorescu, Editura Livpress SRL, București, 2003, p. 58 și urm.

lt.col. Petre Mărușteru, șef de stat-major mr. Marcel Stancu; este încadrat în compania a 4-a exploatare care asigură cu personal de mișcare-tracțiune c.f.u. ale CS Reșița (comandant de companie cpt. Lazăr Eugen, apoi lt. Ion Mănase); a instruit în mai multe rânduri plutonul școală de gradați și a participat la instruirea recruților la sediul unității; în cadrul activității productive a executat reparații capitale pe sectoarele C.F. Berzovia–Oravița și Gătaia–Reșița, lucrări de întreținere pe Timișoara–Cruceni (comandant de companie – cpt. Ilie Bojar); de asemenea, participă la refacția cu șină tip 49 a căii ferate Orșova–Caransebeș. Tabăra era dispusă în stația C.F. Slatina (Timiș), efectivele cazate în vagoane, comandantul companiei a 2-a era cpt. Petre Iojă. Se execută „ruperi de 600-800 ml/zi.; în anul 1962 participă la refacerea sectorului C.F. Caransebeș–Lugoj, cu tabăra și baza de montare în gara Jena. Între 1962–1967, este numit în funcția de ajutor șef stat-major pentru mobilizare în același batalion, la Săcălaz. Urmează un curs de mobilizare, specializându-se în această activitate, ceea ce a permis îmbunătățirea calității documentelor și gradului de completare cu resurse umane și materiale; a asigurat, prin cumul de funcție, evidența cadrelor și cercetarea penală; în anul 1962 este avansat la gradul de căpitan; între 1970–1975, este șeful de stat-major al Batalionului Căi Ferate Săcălaz (comandant lt.-col. ing. Vasile Dalotă, apoi lt.col. Bojar Ilie). Planifică, organizează, conduce și controlează principalele activități ale Batalionului punând în valoare cunoștințele însușite în Academia Militară. Promovează în statul-major ofițeri capabili: cpt. Vasile Constantinescu, la pregătirea de luptă, cpt. Niță Mihai la mobilizare, cpt. Iova Gheorghe la evidența efectivelor. Aceasta este în aprecierea ofițerului „cheia rezultatelor superioare obținute de statul major al Batalionului”; în decembrie 1974 este avansat la gradul de locotenent-colonel; 1975–1982 este mutat la București, în funcția de instructor șef la catedra Construcții și Căi Ferate a Centrului de Instrucție al Geniului (Cernica); la 01.07.1981 este numit locțiitorul comandantului C.I.Ge și șeful catedrei; avansat colonel în august 1982; în această perioadă contribuie la pregătirea ofițerilor de căi ferate prin cursuri de perfecționare pentru comandanți de companii și comandanți de batalioane (șeful catedrei a fost col. Gheorghe Stoean); de asemenea a contribuit la pregătirea mai multor serii de ofițeri de rezervă de căi ferate (absolvenți ai facultăților de profil); compania Școală Ofițeri Rezervă Căi Ferate era subordonată locțiitorului comandantului C.I.Ge pentru căi ferate; 1982–1994 este șeful de stat-major al Brigăzii de Căi Ferate și asigură comanda acesteia până după Revoluția din Decembrie 1989, când este numit comandantul acesteia și avansat la gradul de general de brigadă (07.02.1990); cu sprijinul locțiitorilor comandantului brigăzii (coloneii

Emil Tânjală, Victor Orbocea, Vasile Buzuloiu, Florea Dobrescu, Constantin Neacșu), având în subordine 5 batalioane (unul de drumuri la Târgoviște), reușește să obțină rezultate bune pe linia ridicării capacității organizatorice și de conducere, operative, de mobilizare și de luptă, a folosirii efectivelor în producție și asigurării autofinanțării; a urmărit încadrarea comandamentului și comenzilor de batalioane cu ofițeri destoinici, absolvenți ai Academiei Militare și facultăților civile feroviare: coloneii ing. Vasile Ilea, Cornel Ceacovschi, Sergiu Lugoian, Stănică Voicu, Gheorghe Stratu etc.; împreună cu alți ofițeri (col. Mihai Humă) a acționat și a reușit să obțină aprobarea pentru reînființarea batalioanelor de la Focșani și Săcălaz și preluarea pazei lucrărilor de artă de la Larion, Predeal, Cernavodă, Giurgeni și ecluzele Agigea și Cernavodă (deși, din păcate, pentru scurt timp). La 01.11.1994, Brigada de Căi Ferate se unește cu Brigada de Drumuri. După activitățile de lichidare a gestiunii fostei Brigăzi 38 Căi Ferate, este pensionat, începând cu 01.04.1995, după 42 de ani de muncă, toți în trupele de căi ferate.

General de brigadă **Ioan**

Giumale (26 august 1915, Ostrov, jud. Constanța–2013, București) a absolvit Liceul Militar „D. Sturdza”, Craiova, cu bacalaureat, în 1933. Licențiat al Facultății de Drept (1938–1942). Între 1933–1936, după un an la Școala Pregătitoare de Ofițeri, urmează Școala Militară de Ofițeri de Geniu; 1936–1938, avansat la gradul de sublocotenent și repartizat în Regimentul 2 Căi Ferate, comandant pl. 1/ compania 8, construcții – comandantul companiei cpt. Ion Iftode; participă în continuare la reparația liniei de centură a Bucureștiului și a liniilor ferate din depozitele armatei la Șintereag, Câțcău, Călățile, Timișoara. Între 1938–1939, urmează cursurile Școlii de Aplicație a Geniului, apoi, în 1939, participă la executarea fortificațiilor pe granița de vest; în 1940 participă la evacuarea atelierelor C.F.R. Cluj și este numit comandant militar al stației C.F.R. Cluj – lucrează zi și noapte; primește Coroana României cls. a V-a; în continuare participă la construcția liniei C.F. Deva–Brad, apoi la sporirea stațiilor Slatina, Homorod și Brazi – ajutor al comandantului de companie; 1941–1943, cu compania a 11-a construcții, ajutor al comandantului (cpt. Pompiliu Grecianu – „Pic”), trece Prutul pe la Ungheni și participă la normalizarea și refacerea liniilor și stațiilor distruse de ruși pe direcția C.F. Ungheni–Chișinău–Tighina–Reni; este numit comandantul companiei a 8-a construcții (devenită a 13-a la Grădinița); participă la refacerea podului C.F.



peste Nistru la Tighina și a podului peste Prut de la Giurgiulești–Reni; în octombrie 1941 trece Nistrul și participă în continuare la normalizarea și refacerea liniilor și stațiilor C.F. până la Odesa – inclusiv triajul; de la Odesa, intră în componența unui batalion C.F. român (mr. Ion Simionescu, Gheorghe Ionescu și mr. Vasile Tomida) în subordine germană; aceleași misiuni în Crimeea – normalizarea și refacerea liniilor și stațiilor C.F.: Simferopol–Sevastopol (sediul B.C.F. la Sevastopol); ocupă tranșee în zona de apărare pe faleza de est a portului Sevastopol; execută lucrări de normalizare și refacere a liniilor C.F. în zona Doneț (Stalino); revine în Crimeea, la Karmış Burun, în vederea trecerii în Caucaz; revine la Sevastopol – pentru normalizarea și refacerea liniilor C.F. în portul Sevastopol. În cursul unui atac aerian, înregistrează 9 morți și 4 răniți; execută construcții de linii noi la Peski, peste Bug; 20 iulie 1943 – ca urmare a situației de pe front se reîntoarce în țară și participă la construcția liniei București–Urziceni–Făurei, la Fierbinți și Balotești; 1944–1945, șef birou instrucție în R.2 C.F. și șeful serviciului tehnic al Brigăzii; 1945–1947, Școala Superioară de Război – șeful promoției 1947; după absolvire este numit pe rând șef Birou Dotare și șef Birou Operații la CTGe; 1948–1958, a lucrat la Marele Stat Major: ajutor și apoi șef birou organizare de pace, șef birou organizare de război; locțiitorul șefului secției organizare pace și război (a ținut locul șefului secției 3 ani – nu a fost numit șef, nefiind membru PMR); în această perioadă a introdus cercetarea C.F. în organizarea unităților C.F., a depozitului de materiale C.F. la brigadă și motorizarea brigăzii – prin dotarea cu mijloace de transport auto; 1958–1961, șeful de stat-major al Brigăzii 65 Căi Ferate; octombrie 1961, trecut în rezervă cu drept de pensie militară; 1961–1977, ajutor inspector tehnic, inspector tehnic și inspector tehnic șef la Sucursala Municipiului București a Băncii Române de Investiții; apoi pensionat. *Decorații de război:* Coroana României clasa a V-a în 1940; Coroana României clasa a V-a cu spade în 1942; Cruciada împotriva comunismului cu bareta Crimeea / 1943; Vulturul german cu spade, clasa a III-a în 1943. În anul 1995, a fost avansat la gradul de general de brigadă în retragere.



General de brigadă ing. **Nicolae Grigoraș** (22 martie 1930, Pașcani–20 noiembrie 2001), a absolvit, în ordine, Școala Militară de Ofițeri de Căi Ferate – promoția 1953, șef promoție; Institutul Politehnic București – Facultatea Transporturi; Cursul superior de stat-major la Academia de Înalte Studii

Militare; Prima funcție: comandant de pluton tracțiune la Cp. MTV Predeal / B.C.F. Brașov. La nici un an de la absolvire, în anul 1955, este mutat în cadrul Direcției Transporturi Militare pe funcția de dispecer, pentru ca un an mai târziu să-și înceapă cariera în diferite funcții în cadrul direcției, trecând, pe rând, prin toate secțiile. În anul 1973 devine șeful Secției Comunicații, având gradul de locotenent-colonel, cinci ani mai târziu devenind șeful Secției Transporturi. În anul 1980, având gradul de colonel, este numit șef al Direcției Transporturi și Comunicații Militare, funcție ce a îndeplinit-o până la ieșirea sa la pensie, în decembrie 1991. Cu un an înainte, în februarie 1990, a fost avansat la gradul de general. În toată activitatea sa, desfășurată în cea mai mare parte în Direcția Transporturi Militare, a avut o contribuție deosebită la dezvoltarea și perfecționarea muncii organelor de transporturi militare, îndeosebi în ceea ce privește pregătirea comunicațiilor pentru apărare. A întocmit numeroase studii vizând activitatea transporturilor în diferite situații, a participat la majoritatea aplicațiilor desfășurate de Armata României în cadrul Tratatului de la Varșovia, fiind decorat cu ordine și medalii române și străine. A condus destinele Direcției Transporturi și Comunicații Militare în cei mai grei ani ai dictaturii comuniste, reușind să mențină la un nivel ridicat moralul subordonaților săi și interesul pentru misiunea armei sale, deși deturnările de la scopul pentru care era constituită reprezentau o regulă și nu o excepție. În zilele Revoluției din decembrie 1989, s-a comportat demn și în strictă conformitate cu interesele armatei și poporului.



Colonel (r) **Mihai Humă** (22 aprilie 1938, comuna Ungureni, jud. Botoșani), a studiat la Liceul teoretic „A.T. Laurian” din Botoșani cu bacalaureatul (maturitate) în anul 1956, apoi, între 1956–1959, urmează Școala Militară de Ofițeri de Căi Ferate și Topografie pe care o absolvă în septembrie 1959, ca secție a Școlii de

Radiolocație din București, cu gradul de locotenent. Între 1959–1964, repartizat la Batalionul de Poduri Căi Ferate Focșani, este numit comandantul plutonului 5 tehnic din compania a 3-a comandată de locotenentul major Anton Began; prima întâlnire cu plutonul de 80 de militari are loc la Dedulești, pe sectorul C.F. Făurei–Brăila, unde execută refacția cu șină tip 49. Aici erau încă două plutoane: unul comandat de locotenent Gheorghe Pâslaru – promoția 1957 – comandantul taberei, iar celălalt de un sergent – militar în termen; după câteva săptămâni,

ajunge la Dâlga pentru definitivarea unor lucrări de refacție executate anterior. Alte repere biografice: 1960–1961, ca în fiecare an, participă la instruirea recruților, la sediul batalionului, după care, cu plutonul ce l-a instruit, merge la Constanța, participând la construirea actualei stații C.F. inaugurată în luna mai 1960; apoi, împreună cu plutonul se deplasează la Târgușor și Nicolae Bălcescu (comandantul taberei – lt.-maj. Teodor Godinescu), participând la refacție pe sectorul C.F. Medgidia–Tulcea, cu primul tip de traverse de beton – azi scoase din uz – și în baza de la Valul lui Traian; în 1961 – a participat cu un pluton selecționat la instruirea specialiștilor de poduri la Aiud și la Chitila – Poligonul Roșu (sub comanda lt.-col. Neacșu Petre) și refacerea căii ferate din depozitul Hanu Conachi. Între 1961–1962, a participat la construirea complexului CFR Brașov – pasajul DN 11, clădirile poștelor din Brașov și Timișul de Sus, electrificarea triajului Brașov (șef lot ing. Alexandru Dobre – viitorul adjunct al ministrului Transporturilor). Timp de două luni a fost și la Tg. Jiu pentru terminarea căii ferate la fabrica de ciment nou construită; 1962–1964, cu un pluton de 80 militari, din care 60 cu școli profesionale și absolvenți de liceu, merge în stația Dunărea, apoi în Cernavodă și organizează o Brigadă de Lucru Militară cu care (sub conducerea tehnică a maiștrilor Zaman și Borcan) execută consolidarea podului de peste balta lezer (azi demontat) și a podului peste Dunăre de la Cernavodă (șef de șantier: ing. Dumitru Stănescu); aici obține 2 ani consecutiv titlul de pluton de frunte (examinator mr. Ion Vasile) și alte premii la concursuri sportive, culturale, trageri sau de specialitate; 1964–1970, în comandamentul batalionului, instructor cu munca de tineret. Conform structurii acelor timpuri, conduce organizațiile de tineret, câte una la fiecare pluton, pentru îndeplinirea misiunilor pe linia pregătirii de luptă și de specialitate pe șantierele de refacții căi ferate pe sectoarele: Urziceni–Slobozia; Tecuci–Iași; Iași–Dorohoi–Botoșani; Ploiești–Mizil–Buzău–Focșani; Mărășești–Adjud–Bacău–Suceava; Suceava–Vatra Dornei–Ilva Mică, la acestea se adaugă subunitățile de pază lucrări de artă de la Larion – Vatra Dornei. În această perioadă batalionul a participat la mai multe aplicații de poduri peste râul Mureș, de la Aiud și Lipova, și peste brațul Dunării de la Arapu; 1970–1972, urmează cursurile Academiei Militare, Facultatea Servicii, secția Transporturi Militare; 1972–1981 este repartizat lector de științe sociale la Școala de Maiștri Militari și Subofițeri de Geniu și Construcții de la Cernica – comandantul școlii, col Victor Pariș; predă ca lector, și apoi ca lector șef, disciplinele Filozofie, Socialism științific și Istorie la nouă promoții de maiștri militari de geniu și instalații și de subofițeri de geniu și construcții; în perioada 1975–1980, urmează, la fără frecvență, Institutul pentru Pregătirea Cadrelor

în Problemele Conducerii Social-Politice din cadrul Academiei „Ștefan Gheorghiu” – cu diplomă de licență în științe Politice. A fost atestat profesor de filozofie și istorie; 1981–1986, este mutat în comandamentul Brigăzii de Căi Ferate, iar în luna mai 1982 este numit comandantul Batalionului 123 Poduri Căi Ferate Aiud. În urma desființării Batalionului C.F. Săcălaz, preia responsabilități și în Banat, efectivele ridicându-se la 1700 trupă, structurate în 5 companii construcții, școală de specialiști și cp. instrucție, cu 19–20 de tabere de instrucție dispuse pe rețeaua CFR a regionalelor Brașov, Cluj și Timișoara, pe raza a 14 județe; s-au executat refacții, în special cu tipul de șină 60 și 65, lucrări de drumuri dar și de poduri la Beiuș, Șercaia, Șona, Obreja, Sântimbru, Crăciunel; la sediul unității au fost construite și date în exploatare un bloc alimentar modern și centrala termică, a continuat amenajarea și modernizarea poligoanelor de specialitate Mureș și de tragere Făget, s-a realizat un sector agrozootehnic dezvoltat; ca urmare a calificativelor obținute la controale, alarme și trageri, la aplicații tactice și de mobilizare, la concursurile culturale, sportive, aplicativ-militare, de specialitate și protecția muncii, Batalionul a fost în fruntea întrecerii cu celelalte unități ale Brigăzii; între septembrie 1985–ianuarie 1986, urmează Cursul Postacademic de Transporturi pe care îl absolvă cu media 9,75. Susține examenul de colonel. Este avansat colonel în august 1986; rezultatele foarte bune ale acestei perioade s-au datorat în principal faptului că Batalionul a avut un corp de cadre, aproape fără excepție, talentat, priceput, harnic, cu dragoste față de arma căi ferate și dispus la sacrificii pentru interesul unității căreia îi aparținea; din decembrie 1985 la 1995, este numit locțiitorul comandantului Brigăzii de Căi Ferate, iar în 1990, șeful de stat-major al acesteia. Contribuie la îndeplinirea sarcinilor specifice de stat-major: controlul și îndrumarea pregătirii de luptă a trupei și cadrelor, pregătirea de mobilizare și a alarmei de luptă, aplicații tactice și de mobilizare, anual cu fiecare unitate – alternativ pe hartă și în teren cu transmisiuni sau cu trupe, ca și pregătirea personalului Brigăzii pentru aplicațiile conduse de CTGe. A organizat și condus personal controalele, exercițiile de alarmare, concursurile de trageri sportive și aplicativ-militare, serviciul la unități ca și paza și apărarea obiectivelor speciale; a participat direct la reînființarea Batalioanelor de Căi Ferate Focșani (1988) și Săcălaz (1990), la reluarea pazei lucrărilor de artă de către Brigada de Căi Ferate. Aceste succese au fost însă de scurtă durată din cauza unor ambiții fără o logică dreaptă. În aprilie 1995, este pensionat după 39 de ani de muncă și luptă sub drapelul țării. A fost decorat cu 8 ordine și medalii ale țării, între care Ordinele Meritul Militar, clasele III, II, I și „Tudor Vladimirescu”, clasa a V-a.



Colonel (r) **Mircea Mo-dârjac** (11 ianuarie 1938, com. Movilița, jud. Vrancea), a absolvit primele 7 clase în comuna natală, Școala Medie Tehnică de Ameliorații Agrosilvice din Focșani. Prin examene de diferență a absolvit liceul cu bacalaureat, apoi Școala Militară de Ofițeri de Căi Ferate de la Chitila (1955–

1958); Academia Militară Generală, Facultatea Servicii, Secția Transporturi Militare, diferite cursuri pre și postuniversitare. Între 1958–1961, tânărul locotenent este repartizat la Batalionul Construcții C.F. Aiud, comandant de pluton la P.L. Valea Florilor, participând la dublarea C.F. Câmpia Turzii–Cluj; singur, cu un pluton de 60 de militari, a putut rezolva multitudinea de probleme specifice numai cu ajutorul gradaților și a personalului ceferist; în primăvara lui 1959, tabăra se mută la Turda, unde va construi noua stație tehnică C.F., apoi trece la reparații radicale pe Aiud – Războieni și, de aici, la Boju, unde, cu 120 de militari, execută dublarea căii ferate Boju–Cojocna; în 1960, după obișnuita etapă de instruire a recruților, participă cu 2 plutoane la reparația radicală pe sectorul C.F. Bouțari–Caransebeș; 1961–1965, refacție pe rețeaua regionale CFR Cluj, cu taberele instalate succesiv la Baciutria, Huedin, Câmpia Turzii, Tileag, comandant companie cpt. Apetrei C. Adrian. Între 1965–1968, este numit în subunitatea de la Hunedoara și participă cu militarii din subordine la întreținerea și exploatarea rețelei feroviare uzinale: 8 stații, 2 depouri, un triaj, 200 km linii C.F. și tot atâția schimbători de cale; greutatea: poluarea și lipsa regulilor de protecția muncii. În 1968 – pentru câteva luni este numit locțiitorul șefului de stat-major al Batalionului de Construcții de la Mangalia, care va trece mai târziu în structura D.L.E.N. 1969–1970, revine în Batalionul de la Aiud, în funcția de comandant de sector (companie) cu plutoanele foarte dispersate: Blaj, Carei, Pieni, Baia Mare, Pui, Simeria, executând refacții, consolidări și lucrări noi (dublări de linii: Simeria–Deva și Simeria – Petroșani). În 1970 a participat cu subunitatea la lucrările de refacere și consolidare în urma inundațiilor pe sectoarele C.F. paralele cu râul Mureș, de la Aiud până la Lipova. Alte funcții: 1970–1972, urmează cursurile Academiei Militare, este declarat șeful promoției și înscris pe placa de onoare a prestigioasei instituții; 1972–1979, este numit locțiitorul șefului Secției Căi Ferate și Drumuri în CTGe, căruia i se subordona Brigada de Căi Ferate începând cu 1972. Este preocupat de pregătirea operativă și de luptă a unităților de căi ferate și desfășurarea învățământului militar în armă; se întocmesc un PPLCF nou și noi planuri de învățământ pentru ofițerii de căi ferate;

a avut șansa de a fi îndrumat și ajutat în munca sa de un om deosebit: col. ing. Nicolae Predoiu, șeful secției; 1979–1982, este șeful de stat-major al Brigăzii Căi Ferate și înlocuitorul comandantului, col. Florian Bodogai, pensionat la sfârșitul anului 1980; deși decidenți incompetenți de atunci apreciau activitatea brigăzii mai ales prin prisma evenimentelor deosebite, rezultatele erau foarte bune pe toate liniile: producție, pregătirea de mobilizare, a specialiștilor de poduri; 1982–1985, este șeful compartimentul căi ferate în Secția Studii, Cercetare și Regulamente a CTGe, reușind să finalizeze CF-1 – *Regulamentul de întrebuințare a unităților de căi ferate în luptă și în operație*; 1985 – 1989 este numit locțiitorul comandantului CIGe și șeful catedrei C.F. și construcții, participând direct la perfecționarea pregătirii cadrelor militare de căi ferate; 1989 este numit șef stat-major la Bg 47 Ge Canal; 1990–1995, este șeful Biroului CFf din CTGe și apoi din Statul Major al Trupelor de Uscat după ce a fost și șef al efemerului Birou 2 din comandament. Este pensionat în aprilie 1995, la limită de vârstă și vechime integrală în serviciu.



General de brigadă (r) ing. **Constantin Nicolescu** (2 ianuarie 1937, orașul Cernăuți), a studiat la Liceul „Emanoil Gojdu” din Oradea – 1954; Școala Militară de Ofițeri Căi Ferate, 1957, șeful promoției, locotenent; Institutul Politehnic – Facultatea de Transporturi – 1970; Curs postacademic de transporturi, 1986. Este repartizat comandant de pluton în Batalionul Căi Ferate din Chitila, comandantul companiei fiind căpitanul Dumitru Mărculescu, iar al batalionului – maiorul Virgil Dragomirescu. În anii 1957 și 1958, a participat la descărcări de vagoane în București Mărfuri și refacție pe linia Ciulnița–Fetești cu șină tip 49 – care se executa pentru prima dată în țară semimecanizat, cu macarale portal pentru lansarea panourilor prefabricate în baza de montare; după instruirea recruților din iarna 1957/1958, este detașat la cariera de piatră Zebil (Tulcea), care furniza balast pentru lucrările de refacție, făcând parte din compania comandată de lt.-major Gh. Mărculescu ce avea sediul la Palas (Constanța). Alte funcții: 1958–1960, comandantul plutonului elevi care a absolvit în anul 1960, în Școala Militară de ofițeri. Avansat locotenent-major; 1960–1962, revine comandant de pluton la Batalionul de Căi Ferate din Chitila, în compania comandată de căpitanul Petre Ivan, companie de exploatare căi ferate: cu mecanici și fochiști, acari și frânari, manevranți, șefi de tren, impiegați de mișcare și alte meserii sau

profesii, după care trece la un pluton de construcții în compania comandată de căpitanul Ion Mihai, care se afla la Cernavodă și executa refacție cu șină tip 49 spre Medgidia (coleg îl are pe locotenentul Nicolae Bălan – 1959); 1962–1964, ofițer dispecer în Serviciul Regional de Transporturi Militare București. La comanda acestui serviciu era colonelul Vasile Râncă și apoi colonelul Petre Sultan. Este avansat la gradul de căpitan; 1964–1967 îndeplinește aceeași funcție în cadrul Direcției Transporturi și Comunicații Militare din subordinea Comandamentului Spatelui Forțelor Armate. În perioada 1965–1970, urmează cursurile Facultății de Transporturi din cadrul Institutului Politehnic București, obținând diploma de inginer; 1967–1997, ocupă diferite funcții în cadrul Direcției Transporturi și Comunicații Militare. Este avansat maior în anul 1970, locotenent-colonel în anul 1976, colonel în 1983, general-maior în 1992. În anii 1985/1986, având gradul de colonel inginer și șef al Secției Transporturi din Direcție, urmează cursul postacademic în cadrul Academiei de Înalte Studii Militare. A scris numeroase articole pe teme de transporturi la reviste de specialitate, a întocmit studii de anvergură menite a optimiza transporturile militare, a participat la zeci de aplicații la nivelul eșalonului front, îndeplinind funcții începând de la cea de operator până la cea de șef al Direcției Transporturi Militare a Frontului, a condus activitatea de containerizare a armatei și a contribuit în mare măsură la întocmirea regulamentelor militare pe linie de armă. A lucrat în toate compartimentele de activitate ale Direcției Transporturi și Comunicații Militare, fiind pe rând ofițer cu planificarea transporturilor la pace, ofițer cu planificarea transporturilor în timp de campanie, ofițer cu pregătirea comunicațiilor pentru apărare, șef de stat-major al Direcției și șef al Direcției Transporturi și Comunicații Militare, precum și șef al Armei Căi Ferate în perioada 1991–1997. Este pensionat în 1997, cu o vechime în armată de 43 de ani.



General de brigadă (r) ing. **Ioan Secară** (12 aprilie 1941, comuna Podu Turcului, jud. Bacău), a absolvit Școala generală în comuna natală, Liceul Militar de Marină, la Galați (1955–1959), Școala Militară de Ofițeri Căi Ferate, câte un an la București. Rm. Vâlcea, Sibiu (1959–1962), Institutul Politehnic București – secția Transporturi, între 1968–1972 fiind în evidență, ca ofițer elev, la Academia Militară. *Funcții:* 1962–1963 locotenent, comandant de pluton, în Batalionul Căi Ferate Brașov – compania comandată de căpitanul Gheorghe Nae; participă la refacția liniei C.F. Sf. Gheorghe–Brețcu și stației C.F. Miercurea

Ciuc; execută lucrări de drenaje în stația C.F. Paloș Ardeal și alte lucrări la tunelul Beia, podul de la Racoș peste râul Olt etc.; 1963–1967, este numit comandant de pluton în Școala Militară de Ofițeri „N. Bălcescu” din Sibiu, la specialitatea căi ferate. Asigură pregătirea a trei promoții de ofițeri de căi ferate, predând discipline de pregătire militară și cursuri de material rulant, studii și proiectări de căi ferate, exploatare C.F. și altele; 1967–1968, este numit comandant de pluton în Școala Militară de Subofițeri din Sibiu, specialitatea căi ferate și drumuri; în această perioadă execută o intensă pregătire pentru admiterea în învățământul superior; 1972–1974, după absolvirea Facultății de Transporturi, este numit pe funcția de inginer în Comandamentul Trupelor de Geniu și răspunde de tehnica de geniu și căi ferate pentru Brigada de Căi Ferate și batalioanele ei; obține titlul de inspector metrolog pentru instalații sub presiune și de ridicat; participă, în mod specific, la lucrările executate de armată la drumul Transfăgărășan și Canalul Dunăre–Marea Neagră; 1974–1990, lucrează în Direcția Transporturi și Comunicații Militare din Statul Major General. Răspunde de asigurarea de transporturi și comunicații a trupelor la pace și în situații speciale – pe diferite funcții, până la cea de șef de birou; la nivel strategic, participă, în cadrul Direcției Operații din SMG, la toate aplicațiile la nivel național precum și la aplicații în afara țării. Contribuie (coautor) la elaborarea *Manualului de transporturi militare*, într-un colectiv condus de generalul de brigadă (r) inginer Mircea Chifiriuc. Este autorul *Manualului gradatului din transporturi militare*. Are contribuții la elaborarea *Regulamentului de transporturi militare*. În anul 1984, urmează și absolvă cursul postuniversitar de automatizarea conducerii prin folosirea sistemelor automate de calcul (la Academia Militară); 1990–1997, este mutat în Guvernul României, la Oficiul Central de Stat pentru Probleme Speciale în funcția de director de direcție; a lucrat în macroeconomic, răspunzând de mobilizarea economiei naționale și promovarea legislației specifice, în condițiile economiei de piață. În octombrie 1997, a fost înaintat la gradul de general de brigadă prin Decret prezidențial. După 42 de ani în armată și peste 38 de ani vechime în câmpul muncii, la cerere, se pensionează.

General de brigadă ing. **Mihaiu Stanciu** (15 decembrie 1922, orașul Dej, județul Cluj–2015, București), a absolvit primele șapte clase la Liceul „Andrei Mureșanu” din Dej și clasa a VIII-a la „Roman Vodă” din Roman, cu bacalaureatul în 1941, apoi, între 1941–1943, urmează Școala Militară de



Ofițeri de Geniu, pe care o absolvă în anul 1943, cu gradul de sublocotenent, fiind repartizat comandant pluton poduri la Regimentul 1 Căi Ferate din Focșani; la 1.08.1943 este numit comandant de pluton în cp. 6 construcții cu sediul la Cislău (comandant companie mr. Socrate Marinescu) unde participă la dezvoltarea depozitului de muniție (valuri de pământ); la 15.08 este mutat la cp.12 exploatare din Buzău (comandant cpt. Petre Stoicescu) pentru instruirea militarilor în funcțiile de mecanici și fochiști. *Alte funcții și misiuni:* 14.10.1943 este mutat la cp.11 poduri Scorțaru Nou (comandant cpt. Virgil Bădescu), unde participă la construirea podului metalic peste râul Buzău pe linia C.F.I. care deservea linia fortificată Focșani–Nămolosa–Galați; 21.01.1944, este detașat la sediul R.1 Căi Ferate pentru instruirea recruților companiei (plutonul 7 din compania 1 comandată de cpt. Emilian Cristea). Mai îndeplinește funcția de șef al popotei regimentului, lucrând și la biroul mobilizare; 27.05.1944, R.1 Căi Ferate este dislocat în raionul Urechești, Popești, Runcu, unde îl surprind evenimentele de la 23 August. Primind ordin să se deplaseze urgent în raionul Târgoviște, regimentul, după un marș de cca. 20 km, este nevoit să se întoarcă în Urechești; la 26.08.1944, ofițerul se prezintă cu recruții la cp.11 poduri cu care participă la refacerea podurilor C.F. de la Gugești și Putna Seacă; 10.10.1944, cp.11 poduri C.F. intră în compunerea Grupului Operativ al Bg. de Căi Ferate (comandant, col. Traian Panaitescu) și participă la campania din vest. Astfel, ofițerul ia parte la refacerea podului C.F. de la Arad, peste râul Mureș, după care trece în Ungaria, la 22.10.1944, și participă la refacerea podurilor de peste Tisa de la Szeged (360 ml.) care este dat în circulație la 11.11.1944, însă lucrările de consolidare și apărare împotriva ghețurilor continuă până la 31.01.1945; 10.01.1945 ofițerul este avansat la gradul de locotenent; 01.02.1945, se deplasează cu compania de la Szeged la Szolnok, unde se execută demontarea podului C.F. (avariat) peste râul Tisa în vederea refacerii (01–26.02). În continuare lucrează la demontarea podului C.F. Hotvan (01–05.03), la refacerea de linii C.F. în stația Budapesta (08–25.03), la deblocarea la pasajul superior de la Komarom (02–04.04), demontarea liniilor C.F. din stațiile Győr, Watz și Csob (06–14.04) și construirea unui zid de sprijin la Zebegeny (17–19.04); 16.04.1945, în Cehoslovacia, participă la refacerea podului C.F. de la Novyzamsky (17–20.04) și restabilirea liniilor C.F. de la Bratislava (21–22.04); 22.04.1945, în Austria, participă, în cadrul aceleiași companii, la refacerea și dublarea liniei podului C.F. din Sussenbrunn (23–28.04), executarea liniei C.F. de evitare a Vienei de la Gerersdorf (29.04.–03.05) și în continuare la lucrări de poduri, linii de C.F. și deblocări în stațiile Volkersdorf (04–05.05), Deutschwagram (06–09.05), Laa a/d Thaya (09–12.05), Wulzeshoffen (10–

14.05), Mistelbach (15–17.05), Zellerndorf (18–22.05), Florisdorf (23–26.05) și Retz (27.05–05.06), iar începând de la 05.06.1945, participă la organizarea înapoierea în țară; 30.06.1945, sosește în țară la sediul Regimentul 1 Căi Ferate Focșani, de unde cp.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; 01.11.1945, se deplasează cu compania la Coroiu unde participă la restabilirea unui pod C.F. pe linia Blaj–Praid. Aici compania 11 poduri intră în subordinea Regimentului 2 Căi Ferate (Regimentele 1, 4 și 5 Căi Ferate fiind desființate); 20.12.1945, cu aceeași companie se deplasează la Roșiorii de Vede unde participă, până în aprilie 1947, la construirea podului metalic permanent peste râul Vede; 05-20.04.1947, la Filipeștii de Pădure, pe linia Ploiești–Târgoviște, execută lucrări de consolidare a terasamentului C.F. fugitiv; 22.04.1947, compania 11 Pod C.F. se deplasează la Galați, unde execută podul provizoriu de C.F. de frontieră de la Giurgiu-lești–Reni, lucrare finalizată în decembrie. Aici ofițerul este numit, prin ordinul ministrului, comandant al detașamentului de 800 de militari, din toate armele, afectați pentru realizarea acestui obiectiv; 11.12.1947, ofițerul este numit șeful biroului tehnic la R.2 Căi Ferate, funcție ce o va îndeplini până în noiembrie 1950, în care calitate contribuie la proiectarea și construirea de noi linii de garaj la depozitele armatei ca și la buna întreținere și reparare a celor existente începând de la Vatra Dornei și până la Filiași; între timp, la 30 decembrie 1948, ofițerul este avansat căpitan; 15.12.1949–03.01.1950, primește sarcina, din partea gl. Adrian Petruc să amenajeze o clădire în care să funcționeze prima Școală de Ofițeri de Căi Ferate, trupele de C.F. obținând statutul de armă. Cu mari eforturi a fost nevoit să repare în mod capital o clădire complet deteriorată aflată în curtea Școlii de Ofițeri de Transmisiuni de la Cotroceni, a dotat-o cu mobilier nou și a întocmit programele de studiu pentru elevii din anul I, urmând ca elevii de anul II să vină ulterior de la Rm. Vâlcea – ofițerul fiind numit provizoriu comandant al școlii, funcție pe care a îndeplinit-o până la 31.01.1950, când a fost detașat la Cursul pregătitor pentru Academia din U.R.S.S., la care însă nu a putut participa din cauza multiplelor probleme pe care le avea Regimentul 2 Căi Ferate, ofițerul îndeplinind și funcțiile de comandant Companie Depozit, ofițer cu probleme judiciare, ofițer cu C.I., având și gestiune pentru unele șantiere (a participat numai două săptămâni, în luna iulie). Totodată, a fost trimis la cursul de comandanți de batalioane în perioada 01.02–01.05.1950; 04.11.1950–18.10.1955, ofițerul urmează cursurile Academiei de Transporturi Militare din Leningrad.

Între timp, este avansat la gradul de maior, la 12.08.1952. La 25.11.1955, revenit în țară, i se recunoaște diploma de inginer și este numit, succesiv: ofițer cu podurile în Secția Tehnică a Direcției Transporturi Militare din M.St.M. (10.12.1955), ofițer cu planificarea transporturilor (30.09.1959), ofițer 1 cu probleme tehnice și construcții C.F. (10.08.1961) și șef al Secției Tehnice (08.11.1961). Alte repere biografice: 30.12.1962, este avansat la gradul de colonel inginer; 23.06.1973, este promovat ca locțiitor al șefului Direcției Transporturi și Comunicații Militare din M.St.M, funcție din care a ieșit la pensie în anul 1983; 29.11.1995, prin decret prezidențial este avansat la gradul de general de brigadă în retragere. Ofițerul a servit în armată 42 de ani din care 22 de ani având gradul de colonel și 10 ani având funcție de general. A depus mult interes pentru dotarea trupelor de căi ferate cu tehnică modernă, aceasta reflectându-se și în cazul expoziției organizate de M.Ap.N. la Alexeni, în anul 1967, când sectorul prezentat de arma de căi ferate și transporturi militare a fost apreciat similar cu cel al celorlalte categorii de arme. O activitate intensă a desfășurat-o pentru continua ridicare a nivelului de pregătire a cadrelor din această armă, contribuind prin elaborarea de lucrări personale sau în colaborare cu alte cadre din care menționăm: *Memoratorul ofițerului de căi ferate* – 622 pagini (1964); *Dicționarul tehnic militar ilustrat*, în 5 limbi (partea pentru limba rusă) – (1973); *Instrucțiuni pentru transporturile militare pe C.F.*, F1 (1959); 6 albume cu planurile de situație ale tuturor podurilor mari și mijloacii de pe rețeaua C.F.R., inclusiv toate datele tehnice ale acestora, cu proiectele de distrugere și restabilire în variante (cu aportul ofițerilor din cadrul Serviciilor Regionale de Transporturi Militare – 1960); *Album cu evidența tuturor navelor maritime și fluviale din economia națională, datele tehnice ale acestora și posibilități de amenajare pentru utilizarea lor la transporturile militare* (1965); *Album cu evidența și datele tehnice ale tuturor navelor aeriene din economia națională și posibilități de amenajare pentru utilizarea lor la transporturi militare* (1968); *Instrucțiuni pentru transportul de mărfuri periculoase* (1973); manualul *Transporturi militare rutiere* (1973); *Documentație tehnică de detaliu pentru un număr de raioane de transbordare provizorii la trecerile peste Carpați și cursurile mari de apă* (1975); *Instrucțiuni pentru transporturile militare*, OG 43 (1977). Un volum mare de muncă l-a depus pentru întocmirea materialelor și documentelor necesare celor 32 de activități internaționale la care a participat în cursul anilor, respectiv la 19 consfătuiri internaționale la nivel de ministere, 7 simpozioane internaționale, 2 recunoașteri tehnice pentru pregătirea comunicațiilor, 4 aplicații internaționale ale Marilor State Majore. Pentru întreaga activitate desfășurată de ofițer, atât

pe front cât și la pace, i-au fost decernate prin decrete prezidențiale 5 ordine și 13 medalii.

Colonelul (r) **Gheorghe Stoean** (17.03.1923, București)

a studiat la Liceul „Gheorghe Lazăr” din București, cu bacalaureatul în 1942, între 1942–1944, Școala Militară de Ofițeri Activi de Geniu din București. Avansat sublocotenent la 15 aprilie 1944. *Funcții și misiuni:* mai–septembrie–1944, repartizat inițial pentru frontul de la Iași, prin ordin al M.St.M. ofițerii activi și în rezervă din promoția 1944 sunt scoși din unitățile operative și opriți la instruirea recruților seriei 1945, inițial în Regimentul 5 Pionieri Focșani, apoi la Moreni, jud. Prahova; în timpul evenimentelor din 23–30 august a participat la dezarmarea unităților germane din zonă; oct. 1944–august 1945, încadrat comandant de pluton într-o companie a B. 35 Pionieri, se deplasează în zona de operații a Armatei I. Execută misiuni de refaceri drumuri și poduri, construcții rampe în stații C.F., deminări de drumuri și poduri pe direcțiile de acțiune ale Armatei I în Ungaria și Cehoslovacia (Slovacia, Moravia, Boemia), până la Vest de orașul Brno; după 8 mai este dislocat în localitatea Vonau (Vaclav) din Boemia, executând deminări și lucrări de refacere a comunicațiilor; între 15 iunie–15 august, unitatea se deplasează în marș spre țară, la sediul R. 5 Pionieri de la Moreni; sept. 1945–dec. 1947, timp de un an, este încadrat în funcția de șef aprovizionare la Batalionul 4 Lucru Iași, care deservea Comisia de Armistițiu, apoi este încadrat la Biroul de repatriere a prizonierilor de război din Comandamentul Teritorial Putna din Focșani. Avansat la gradul de locotenent; în perioada aprilie–decembrie 1947, îndeplinește funcțiile de adjutant al comandantului R. 5 Pionieri, șef al biroului financiar și comandant de companie în cadrul aceluiași regiment; 1948–1951, este mutat, la cerere, la Regimentul 2 Căi Ferate, îndeplinind funcții de comandant companie construcții C.F., comandant companie telecomunicații C.F. și șef birou financiar; 1951–1958, încadrat în Școala Militară de Ofițeri Căi Ferate, unde îndeplinește funcțiile de comandant companie (5 luni a girat comanda școlii) și șeful ciclului tactic, contribuind la pregătirea a 6 promoții de ofițeri activi de căi ferate; avansat la gradul de căpitan în august 1951 și maior în august 1955; 1958–1960 după desființarea Școlii Militare de Ofițeri C.F., se înființează secția Căi Ferate la Școala Militară de Ofițeri de Radiolocație, unde este lector, asigurând pregătirea a încă două promoții de ofițeri activi de căi ferate; în septembrie 1959, este avansat la gradul



de locotenent-colonel; 1960–1963, prin desființarea Școlii de Ofițeri Radiolocație, nucleul de căi ferate (cadre, ofițeri elevi și elevi) se mută la Rm. Vâlcea, apoi la Sibiu (mai 1961), unde îndeplinește funcția de lector și lector șef pentru arma căi ferate în catedra de geniu a Școlii de ofițeri „Nicolae Bălcescu”; a pregătit promoția 1962 a ofițerilor activi de căi ferate; făcând naveta, a predat cursuri de specialitate pentru ofițerii de căi ferate de la Centrul de Instrucție al Armelor Întrunite Făgăraș; 1963–1965, este numit lector șef pentru căi ferate la catedra militară a Institutului Politehnic București; 1965–1969, este numit comandantul cursurilor de perfecționare a ofițerilor de căi ferate și al subunității-școală de ofițeri căi ferate în rezervă ce au fost înființate la Chitila; în august 1966, este avansat la gradul de colonel; 1969–1972, se înființează Centrul de Instrucție al Serviciilor Armatei în cazarma Chitila, care include cursurile și subunitățile-școală de căi ferate. Îndeplinește funcția de locțiitor al comandantului pentru arma căi ferate; 1972–1981, prin trecerea trupelor de căi ferate în subordinea Comandamentului Geniului, nucleul de căi ferate, în organizarea avută la Chitila, trece la Centrul de Instrucție al Geniului de la Cernica. Este locțiitorul comandantului C.I.Ge; asigură pregătirea prin cursuri de comandanți de companie și comandanți de batalioane a tuturor ofițerilor activi din arma Căi ferate și a peste 1000 absolvenți ai facultăților de căi ferate care au devenit cadre militare de rezervă. În 1981, este trecut în rezervă, cu drept de pensie, după aproape 40 de ani de serviciu militar, din care 33 neîntrerupt în slujba armeei căi ferate.



Colonel (r) ing. **Teodor Străchinariu** (3 iulie 1920, Iași–2013), studii: Liceul teoretic, secția științifică (liceul de aplicație de pe lângă fostul seminar pedagogic universitar din Iași), cu bacalaureat în 1941; Școala de Ofițeri de Geniu. Avansat la gradul de sublocotenent la 1 iulie 1943; între 1943–1944, este repartizat la Re-

gimentul 3 Căi Ferate, comandat de colonelul Traian Panaitescu, și numit comandant de pluton în compania 5 construcții, comandată de cpt. Arsene (și Crișan Toescu). Alte funcții și misiuni: a executat cu plutonul său lucrări de construire a căii ferate înguste uzinale Călnic–Reșița, în scopul asigurării transportului direct în uzină a tehnicii evacuate de pe front pentru reparație sau retopire; evenimentele din 23 August 1944 îl găsesc în cadrul Batalionului de Instrucție Recruți dislocat la Turnișor (lângă Sibiu). A ocupat cu un pluton aeroportul Turnișor, interzicând folosirea acestuia de trupele germane, participând și la paza

șoselei Turnișor spre Siliștea; 1944–1945, împreună cu Regimentul 3 Căi Ferate și alte subunități din R.1 și 2 C.F., încadrate în Grupul Operativ al Bg. Căi Ferate, participă pe frontul antihitlerist în compania 9 construcții comandată de locotenentul Mircea Eniștea (11 sept. 1944); cele mai grele misiuni au fost pe sectoarele Nygheryhaza–Zahony și Eghek–Tisafüred–Poroslo, cu trecere peste Tisa, în câmp deschis sub pericolul bombardamentului continuu; 1945–1948, reîntors în țară, ofițerul, avansat locotenent și numit comandant de companie, participă la refacerea sectorului C.F. Sibiu–Podul Olt și construcția liniei de tramvai Sibiu (Dumbravă)–Rășinari, în lungime de 5,4 km din totalul de 6,5 km; concomitent îndeplinește mai multe funcții la sediul Regimentului: șef birou instrucție, șef birou tehnic și șef serviciu armament ofițeri; 1948–1950, la Școala Militară de Geniu: comandant de pluton și de companie (mai întâi la Sibiu și apoi la Rm. Vâlcea). Este avansat căpitan. Predă cursuri de căi ferate, geometrie, geometrie descriptivă; 1950–1951, se înființează Școala Militară de Ofițeri de Căi Ferate de la Chitila. Este primul comandant al acesteia. În același timp este și profesor la cursul de căi ferate; 1951–1959, este mutat în Marele Stat Major la Direcția de Transporturi Militare în funcția de șef al biroului pregătire de luptă; este avansat succesiv: maior în 1952 și locotenent-colonel în 1956. Între timp, în 1954, susține examen de stat la Academia Tehnică Militară, obținând diploma de inginer construcții căi ferate; predă la Școala Militară de Ofițeri cursurile de construcții căi ferate și baraje. Este membru în colegiul redacțional al „Revistei de Geniu și Căi Ferate” și autor a numeroase articole de specialitate; 1959–1964, în comandamentul Brigăzii de Căi Ferate: șeful biroului pregătire de luptă și apoi șeful spatelui brigăzii (locțiitorul comandantului pentru servicii). În anul 1962 este avansat la gradul de colonel; 1964–1979, este locțiitor șef de catedră și profesor în Academia Militară în nou înființata Secție de Transporturi Militare și Căi Ferate și șeful acesteia. La început de trei, apoi de doi ani, învățământul academic de transporturi și căi ferate a dat, în acest interval de 15 ani, 5 promoții cu 54 de absolvenți, toți îndeplinind în trecut și în prezent funcții importante de conducere în armă. În aprilie 1979, la cerere, trece în rezervă. Este autorul a numeroase articole și cursuri de specialitate feroviară. Are meritul de a fi păstrat manuscrisul memoriilor generalului Traian Panaitescu până la publicarea lor, în 1995. Este un pasionat fotograf și pictor amator, cu mai multe expoziții personale. Colecționar de timbre și monezi. **Decorații:** Coroana României în gradul de cavaler cu spade și panglică de virtute militară, Steaua României și Ordinul 23 August, Medalia Victoriei a U.R.S.S. (toate pentru activitatea de arme contra armatei hitleriste), precum și medaliile și ordinele Meritul Militar – toate clasele.

La aniversare

A 25-a aniversare a Asociației Cadrelor Militare de Căi Ferate și Transporturi îmi oferă plăcuta ocazie de a evoca figura câtorva camarazi care, consider, au contribuit în mod deosebit la reușita activităților derulate sub egida asociației în tot acest timp, începând de la ajutorarea materială a cadrelor militare de căi ferate cu probleme de sănătate, cinstirea memoriei eroilor armeei și până la organizarea așa-ziselor manifestări de socializare și petrecere plăcută a timpului liber.

Prin urmare, în ordinea în care îmi vin acum în minte, apreciez contribuția colonelului (r) **Mihai Humă**, fost șef de stat-major la Brigada 38 Căi ferate, membru fondator și la un moment dat președinte al asociației noastre, implicarea sa în coordonarea ședințelor periodice ale asociației, a conferințelor naționale ale asociației, operativitatea în menținerea contactului cu filialele din țară și atragerea acestora la activități specifice armeei noastre, nu în ultimul rând faptul că a fost unul dintre cei mai activi președinți de asociație, aspect repercutat și la nivelul asociațiilor similare din București (geniu, transmisiuni, auto etc.). Nu spun că unul dintre rezultatele clar materializate ale inițiativei sale rămâne volumul *Cavalerii roșii înaripate*, apărut în două ediții deja, în care se regăsește o parte însemnată a istoriei armeei noastre, azi dispărute din organigrama armatei active a României.

Pentru spiritul său de asemenea bine articulat și expeditiv în

organizarea activităților asociației țin să-l includ aici și pe colonelul (r) **Ioan Stoica**, comandantul batalionului de la Târgoviște, anterior șef birou operații la brigadă, care în plan concret, dincolo de sprijinul logistic acordat ori de câte ori a fost solicitat, a lăsat și urme certe în sensul că a editat revista „*In memoriam*”, a bătut plachete și insigne omagiale și, din câte știu, ca de altminteri și **Mihai Humă**, s-a îngrijit, când i s-a oferit ocazia, de cinstirea unor înaintași celebri ai armeei precum generalul **Nicolae-Traian Panaitescu**.

Desigur, mai sunt și alții, în speță majoritatea membrilor asociației merită apreciați prin sim-



Săbăreni, 1987.

plul fapt că țin aproape și se preocupă de bunul mers al activităților noastre, între aceștia nelipsind coloneii **Eugeniu Ganea**, **Lucian Iacob** și așa mai departe, din păcate, unii nemaiaflân-



de colonel (r)

Nicu Ioan Tăbăcaru

du-se printre noi, precum **Lucian Zamfirescu** și **Mihai Grigorescu** (și el artizan al *Cavalerilor roșii înaripate*), dar nu numai.

Evident, poate că ar fi trebuit, critic vorbind, o implicare mai mare a unora dintre noi în ce privește obținerea unor drepturi neapărat pe linia pensiilor militare cât, mai ales, a obținerii gratuităților de transport pe calea ferată (au existat demersuri, dar nu susținute și nu valabile pentru membrii de rând ai asociației) însă, aflându-ne în pragul acestei frumoase sărbători, aniversarea primului sfert de veac de existență a asociației noastre, urez din toată inima camarazilor mei, tuturor cadrelor militare de căi ferate și transporturi, un călduros *La mulți ani*, sănătate și spor în toate, pensie lungă și viață frumoasă tuturor.

Nu în ultimul rând, adresez apelul meu de a continua, printr-o mai susținută mobilizare a ofițerilor, maiștrilor militari și subofițerilor în rezervă de căi ferate și transporturi, ducerea mai departe a tradiției asociației și întărirea numerică și totodată valorică a acesteia, numai astfel putându-ne atinge dezideratele nobile pe care ni le-am propus acum 25 de ani.

La mulți ani ACMCFtp!

Am vrut să vorbească faptele

Mă uit cu nostalgie în urmă, spre toate etapele carierei de ofițer CF și pot concluziona că mi-am făcut datoria cu pasiune, devotament și loialitate, că am slujit Brigada de Căi Ferate peste 30 de ani, lipsind doar un an, cât am lucrat în CTGe (1982–1983). O carieră normală, cu suișuri și coborâșuri, fără probleme care să mă afecteze însă prea mult, de la comandant de pluton la B 171 CF și până la șef de stat-major al brigăzii, am avut șansa să am șefi și superiori care m-au îndrumat și de la care am învățat, dar și colaboratori pe orizontală și subordonați care mi-au înțeles bunele intenții și inițiativele, alăturându-mi-se cu devotament în realizarea lor. Deși uneori am fost mai mult decât exigent, chiar dur în îndeplinirea sarcinilor, deși am fost un subordonat dificil prin lipsa de diplomatie, totuși am reușit să încheie colective care să mă urmeze, contribuind la bunul mers al sectoarelor și unităților în care am lucrat. În toate funcțiile îndeplinite am încercat să las ceva în urma mea, atât în ceea ce privește situația cazărmilor cât și în promovarea celor cu care am lucrat. I-am apreciat pe militarii isteți, harnici și cinstiți, am detestat întotdeauna uneltitorii și lingătorii de clanță. Sunt mulțumit că mulți dintre foștii subordonați au ajuns colonei, pe funcții mai mari ca ale mele, în diverse structuri, că au dat clasă unora din alte arme. Au dovedit că nu am greșit atunci când am investit încredere în ei. Cât de corect am fost rămâne la aprecierea lor, dar nimeni nu-mi poate reproșa că l-am promovat pentru alte interese decât cel de a pune în funcții oameni dedicați, cu calitățile necesare îndeplinirii atribuțiilor. Cea mai grea perioadă din carieră a fost aceea cât am îndeplinit funcția de șef de stat-major al Batalionului 178 (1983–1988), când la ordinul generalului-locotenent ing. Constantin Antoniu, comandantul CTGe, am plecat din CTGe cu atenționare: „Te duci șef de stat-major ca reprezentant al CTGe. Vin în batalion când văd că merge bine.” După un an a venit la o depunere de jurământ, dar după ce batalionul obținuse calificativul „Foarte bine” la alte controale. În unitate erau șapte locotenent-colonei, aveam și depozit la Focșani, cu o mână de cadre și 30 de militari în termen, iar căpitanul trebuia să-i facă să înțeleagă că nu vreau decât binele batalionului. Îmi amintesc cu considerație de locotenent-colonelul Ion Vasile, de Lucică Zamfirescu, de Bebe Motoianu și de mulți alții care m-au ajutat necondiționat și, nu în ultimul rând, de colonelul Constantin Dascălu, comandantul batalionului, care a recunoscut că i-au trebuit șase luni să înțeleagă

că-i sunt loial, că muncesc corect, nu cu intenția de a-l săpa, după care mi-a delegat foarte multe dintre atribuțiile sale. Și nu l-am dezamăgit. Decembrie 1989 m-a găsit șef al BOPL al Brigăzii de Căi Ferate. A trebuit să organizez și instalez trei gărzi în Palatul CFR și una în clădirea Gării de Nord. Sunt mulțumit că nu au fost greșeli care să ducă la deschiderea focului cu toate că din cauza stresului, a oboselii și zvonisticii au fost multe momente de cumpănă. Tot atunci, la ordinul comandantului CTGe, generalul Popescu, împreună cu locotenent-colonelul Ladislau Szabo și căpitanul Olteceanu, ne-am deplasat la Batalionul 178 Chitila și, după o noapte de coșmar, ne-am dat seama că totul era simulare. În noaptea următoare a fost aproape liniște. A urmat un an la comanda Centrului 50 Instrucție, Depozitare și Pază Lucrări de Artă Focșani, unde am asigurat paza lucrărilor de artă de pe sectorul Ilva Mică–Vatra Dornei, a podului rutier Giurgeni–Vadu Oii, instruirea, timp de patru luni, a recruților pentru obiectivele batalionului, dar și pentru Batalionul 178, podurile dunărene, Batalionul 171, tunelurile de la Predeal și o companie de instrucție poduri CF. Ne-am descurcat onorabil, deși, la început, Secția Pază Obiective din MStM ne-a privit cu neîncredere. Aici am avut satisfacția să am un șef al pregătirii de luptă, căpitanul Ion Bordeianu care, de-a lungul carierei mele, a fost singurul subordonat pe care n-a trebuit să-l controlez privind modul cum îmi execută ordinele.

Timp de trei ani, între 1995–1997, am îndeplinit funcția de șef de stat-major al Brigăzii 93 Căi Ferate și Drumuri. A fost perioada în care am organizat și efectuat predarea pazei lucrărilor de artă către Comandamentul Trupelor de Jandarmi, dar și a efectivelor de cadre și militari în termen. Mi s-a cerut de către șeful de stat-major al Jandarmeriei, generalul Chițu, să trec la ei, dar am refuzat. Ajutat de generalul Nicolescu, șeful Direcției Transporturi și Comunicații Militare, colonelul Gh. Duminică, comandantul Bg 93 CF și Dr, colonelul Constantin Vasile, de la Biroul Probleme speciale al SNCFR, am inițiat HG 1230, prin care s-a prelungit existența brigăzii cu câțiva ani. La MStM, la generalul Șchiopu, am înțeles că brigada nu va mai fi menținută mult în structura armatei. N-am putut face mai mult,



de colonel (r)
Ion Stoica

eram prea mic pentru a-i convinge că brigada este necesară și utilă în orice altă structură. Totodată, am inițiat demersurile ca brigada să primească Drapelul de Luptă și denumirea de „Inginer Anghel Saligny”. S-a organizat a 115-a aniversare a armei căi ferate. Am avut ambiția să edităm o revistă omagială „In memoriam”, să tipărim memoriile generalului Traian Panaitescu, să fie decorați mulți veterani de război cu „Crucea comemorativă a celui de-al Doilea Război Mondial”. Brigada a avut onoarea ca la acest eveniment să participe ministrul Apărării Naționale Gh. Tinca și ministrul Transporturilor Aurel Novac. În pragul pensionării generalului Gh. Duminică, comandantul brigăzii, am considerat că locul meu nu mai poate fi în această funcție și am plecat comandant la Batalionul 195 Drumuri și Poduri din Târgoviște, unde s-a și încheiat cariera mea de ofițer prin pensionare. Aici am avut satisfacția de a aduce grosul tehnicii în stare de operativitate, de a

face o cazarmă ca o floare, de a repara capital un pavilion pentru militarii în termen ș.a. Prin contribuția cadrelor, la a 45-a aniversare a batalionului, a fost dezvelit monumentul în memoria celor căzuți la datorie în decembrie 1989. Precizez că nu mi-a fost și nu îmi este rușine că am îndeplinit și funcția de instructor cu munca UTC la Batalionul 171, instructor cu organizarea și secretar adjunct al Consiliului Politic al Bg 38 CF, că deși fusesem „mazilit” din Consiliul Politic pe motiv de „cunutat în biserică”, am urmat și absolvit Academia „Ștefan Gheorghiu”. Au fost funcții și perioade în care am învățat foarte multe. Dacă am procedat bine ori uneori am greșit, nu stă acum în căderea mea să judec. Șefii m-au apreciat în notarea de serviciu de 25 de ori cu „Foarte bine” și de șapte ori cu „Bine”. Este mult, este puțin ce am făcut, greu de spus... Ce pot susține eu este că au fost ani în viața mea când, 90 la sută din total, am trăit numai pentru a-mi face datoria.



Fișă biografică¹

Colonel ing. (r) **Ene Burlacu** (n. 19 septembrie 1931, comuna Policiori, jud. Buzău), fiu de agricultori, a absolvit școala primară și apoi opt clase secundare la Școala Normală din Buzău, ieșind învățător, a urmat după aceea Școala Militară de Ofițeri de Căi Ferate de la Chitila (promoția 1955), susținând mai departe examenele de diferență pentru echivalare cu Școala Militară Superioară de Ofițeri, Facultatea de construcții și poduri căi ferate din Institutul de Construcții București, cu licență în anul 1972, obținând diploma de inginer construcții căi ferate și poduri. Ca repere mai importante din activitate sa se rețin: 1955–

1957 – locotenent, comandant de pluton în Batalionul 137 Poduri Căi Ferate (Buzău, Bârlad, Focșani), comandat de colonelul Laurențiu Cristescu și apoi de căpitanul ing. Ion Popescu; a fost repartizat în compania 2, comandată de locotenentul-major Constantin Manghiuc, participând la lucrările de apărare de maluri pe râul Siret, la Doaga–Cosmești, instruirea recruților, lucrări de reparație radicală pe sectoarele c.f. Făurei–Urziceni, Câmpina–Sinaia și Agigea–Mangalia; 1958–1964 – locotenent-major, este numit comandantul companiei 2 poduri c.f. și execută instrucția de specialitate astfel: reparație radicală a c.f. pe sectoarele Suceava–Vatra Dornei, Adjud–Bacău, Iași–Dorohoi, Galați–Tecuci, Rm. Sărat–Focșani; construcții linii noi: Burdujeni–Păltinoasa, Apahida–Cluj (dublare); linii c.f. în complexul c.f. Brașov și C.S. Galați; reparații linii în depozitele M.Ap.N. de la Argestru, Sihlea, Ilișești; 1964–1972 – căpitan,

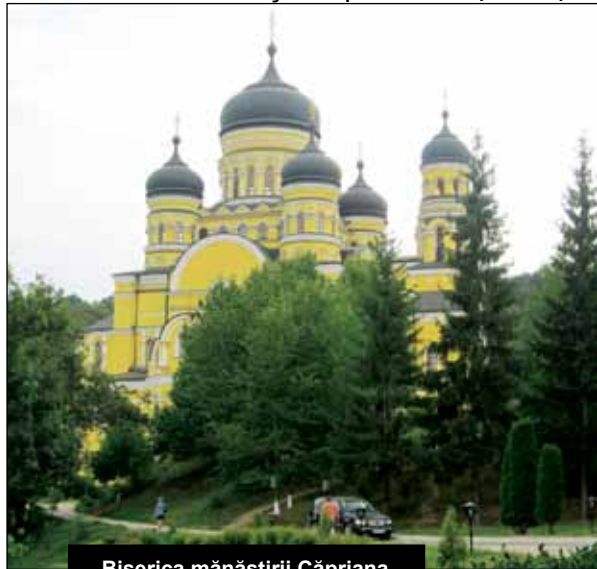
a fost numit locțiitor șef de stat-major cu pregătirea de luptă în Batalionul 137 Poduri Căi Ferate, comandat de maiorul Constantin Lăpădătescu; a organizat și comandat centre de instruire a recruților la Mihai Bravu (1500) și Slobozia (2000); a organizat și comandat școlile de gradați la fiecare serie de încorporare; 1972–1973 – numit ofițer 3 la Biroul Cadre al Comandamentului Trupelor de Geniu; 1973–1984 – este numit în funcția de lector șef în Catedra de căi ferate a Centrului de Instrucție a Geniului de la Cernica; 1984–1986 – a îndeplinit funcția de inginer șef la Detașamentul de Construcții de la Poarta Albă (canalul Dunăre–Marea Neagră); este avansat la gradul de colonel; 1986–1987 – este încadrat și lucrează la Biroul de Cercetare Căi Ferate, de la Mogoșoaia; 1987–1992: șeful Catedrei de căi ferate la Centrul de Instrucție al Geniului din București. Stabilite în București, este căsătorit, are doi băieți și patru nepoți.

¹ Din *Cavalerii roșii înaripate*, p. 103.

Excursie prin Moldova de dincolo de Prut

de colonel (r) **Lucian Iacob**

Am avut șansa să vizitez Republica Moldova nu de mult, stând de vorbă cu această ocazie cu diferite categorii de cetățeni, de la orașe și sate, și de etnii diferite. Dintre obiectivele vizitate, se rețin mănăstirile Hâncu și Căpriana –



Biserica mănăstirii Căpriana.

care își serba hramul –, dar mai sunt multe altele. Am văzut o serbare în satul Căpriana, unde, de la copii până la vârstnici, toți „artiștii” au urcat pe scenă în costume naționale, interpretând cântece populare. Tinerii nu ascultau manele, ci erau implicați



„Urmele” cioplitorilor în piatră la Coșăuți.

într-un concurs de șah. Nu lipseau frigăruile, rachiul și porumbul fiert, precum nici dulciurile. Câțiva

jandarmi supravegheau activitățile, nu aveau armament, dar ținuta era strict regulamentară. Nu am întâlnit un cetățean să comenteze ceva în fața lor. Am mers și la vestitul oraș subteran vinicol Cricova, participând la degustări, urmând

apoi un tur extins de oraș în Chișinău, aici incluzând Arcul de triumf, Parlamentul, Parcul „Ștefan cel Mare”, Catedrala, Aleea Scriitorilor, Muzeul „Pușchin”, Fabrica de dulciuri „Bucuria”, Muzeul Militar etc. Alte obiective sunt: Orheiul Vechi, declarat rezervație naturală, peșterile săpate în stânci de călugări, satul Butuceni, cu gospodăria țărănească pictată în albastru, unde

am degustat hulași proaspăt scoși din cuptor, o zeamă de pasăre, tochitură și vin, mănăstirea Curchi, cu o arhitectură tradițională basarabeană, cetatea Soroca, lângă Nistru, monumentele eroilor căzuți în Afganistan și în luptele cu separatiștii transnistreni etc. Un obiectiv de vizitat în Soroca

este „Dealul Țiganilor”, cu vile deosebite, dar nu cu turnulețe, ca la noi, pentru edificarea cărora sunt angajați arhitecți și constructori ruși. Am văzut și o replică a Casei Albe printre ele și am fost primiți de bulibașă, care ne-a arătat un interior de vilă cu mult aur și mobilier deosebit, fără pic de chiciuri, cum ne

am fi așteptat. Bulibașa a precizat că Țiganii comunității respective își câștigă banii în Rusia, nu primesc ajutoare sociale, precum

în România și aiurea. De altfel, nu am văzut picior de Țigan pe străzi, toți sunt plecați în Rusia, să facă bani. Apoi am vizitat satul Coșăuți, îndrumați către meșterii cioplitori în piatră, unde am aflat cum se execută exploatarea pietrei din carieră și traseul ei până când ajunge monument de artă. Majoritatea pieselor ajung în România, la mănăstiri și la vilele așa-ziselor „baroni”. De remarcat este faptul că s-au format societăți familiale cu ajutorul fondurilor primite de la ong-uri finanțate de Soros, pe care-l laudau. Un alt obiectiv este palatul Manuc Bey din Hâncești, refăcut complet cu ajutorul fondurilor europene. Spre deosebire de România, aici fondurile au fost folosite rațional, se vede că nu au furat, pentru că lucrările au fost finalizate. Fostul proprietar al palatului, respectiv Manuc, a participat la tratatul rusoturc care a alipit Basarabia Rusiei, terenul fiindu-i dat ca recompensă de Rusia, evident. Aici ni s-a spus că „moldovenii români” au fost asupriți de toate etniile, adică de ruși, de turci, de tătari și chiar de către armeni. Am mers apoi la Comrat, capitala găgăuților. La primărie am fost primiți cu ospitalitate, dar ni s-a vorbit în limba rusă, limba oficială adică aici. Au fost aduși profesori de la școală pentru traduceri, dar de multe ori îi corectam noi. Ni s-a prezentat istoria găgăuților, cu obiceiurile lor, apropiate de noi, pentru că au venit din Caucaz, dar au locuit în Bulgaria. Găgăuții sunt ortodocși. Am văzut elevi în uniformă, foarte disciplinați. Cursurile școlii încep la 1 septembrie. Ni s-a precizat că în Constituția Moldovei este scris că în cazul că Moldova își pierde independența (faceau referire la o eventuală unire cu România),

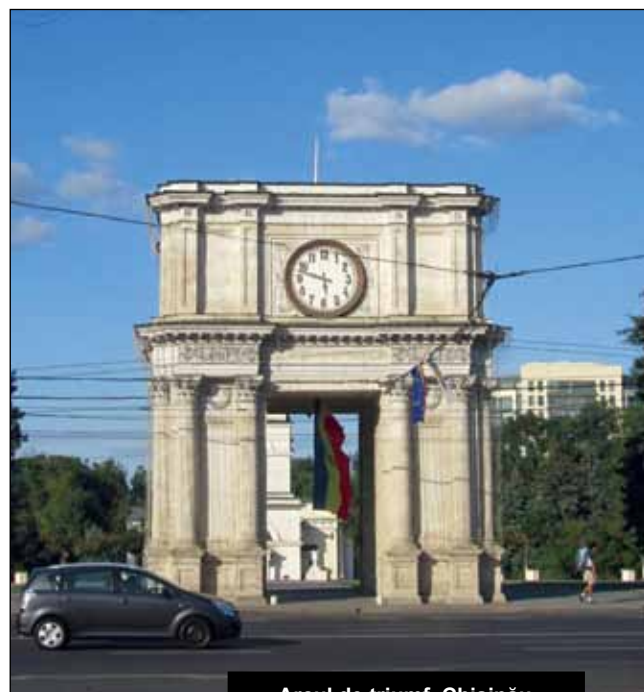


Autorul articolului în crama orașului subteran Cricova cu gândul petrecerile de zile mari...

Găgăuția își va cere independența nu poartă la vedere deplină. Am remarcat aici hotelul telefoane tocmai din „Vila Verde”, de 4 stele. Eu am această cauză. Un rămas cu ideea că o unire cu Ro- leu românesc este mânia în termen scurt nu se poate echivalat cu 4,6 lei face. Acolo se muncește chiar pe moldovenești. Sala- bani puțini, ajutoarele sociale sunt riul bugetarilor este foarte rare. Asistența medicală este în jur de 1 000 de asigurată de stat, medicii fiind plătiți lei moldovenești, deci foarte puțin, sută la sută de stat. Este mult mai dar există multe multă ordine, poliția este prezentă oriunde, nu face abuzuri evidente, clădiri moderne la dar este respectată. Nu am văzut oraș și autoturisme un polițist fără șapcă pe cap. Există scumpe. Marea ma- 16 locuri de detenție în Chișinău. joritate a tinerilor Pentru un furt minor, făptașul este sunt plecați în alte încarcerat automat 15 zile sau 30, țări la muncă și vin abia apoi se hotărăște dacă se cu banii câștigați în continua cercetările. În aceste zile Moldova. Și în Rusia nu se face recurs, iar regimul este se câștigă bine spun foarte sever. Amenzile sunt mult ei. În niciun caz mai puțin întrebuințate. Mafia și nu există corrup- actele infracționale mari nu se văd ția din România în cotidian. Sunt 5–6 posturi de și, nepredându-se televiziune în limba română și 10 ajutoare sociale la în limba rusă, iar cele majoritare cei ce sunt apți de în română au scurte intervenții de muncă, iar dacă fu- și în limba rusă. În afară de Gă- ră sunt încarcerați, găuția nu am întâlnit persoane preferă să plece să nu-ți răspundă în românește la muncă în alte la întrebări, chiar dacă erau ruși. țări. Ei vor să fie Telefonie este foarte scumpă, un primiți în comunita- minut de convorbire înseamnă 1,3 tea europeană, nu euro, iar cu România 3 euro. Copiii să se unească cu

România. Foarte mulți vor să se apropie și de Rusia, aceștia fiind de naționalitate rusă, bineînțeles. Bisericele sunt foarte frumos împodobite cu aur, par bine întreținute, sunt subordonate Bisericii Ortodoxe Ruse, dar preotii țin slujbele în limba română, mai puțin în Găgăuția.

Desigur, am văzut, fotografiat și auzit mult mai multe decât am redat aici, dar, una peste alta, excursia la românii noștri rămași dincolo de malul stâng al Prutului a meritat și, oricând, aș reveni cu plăcere printre ei.



Arcul de triumf, Chișinău.



Cetatea Soroca.

Generalul-maior Adrian Petruc¹

S-a născut la 23 iunie 1899, în comuna Toporăuți, din județul Cernăuți (care se afla sub ocupația austriacă). A fost cel de-al doilea copil din cei nouă ai preotului ortodox Teodor Petruc. Dintre cei patru băieți, trei au îmbrățișat cariera militară, devenind ofițeri, și unul magistrat. Adrian și Teodor au ajuns generali: primul în arma căi ferate, al doilea la jandarmi.

Petruc T. Adrian a urmat școala primară în comuna natală și Liceul „Aron Pumnul” din Cernăuți. În perioada 1916–1918, a urmat cursurile Academiei Militare Tehnice, Secția Căi Ferate, din Mödling, Austria. La absolvire, a fost numit comandant de pluton în regimentul austriac de căi ferate din Hamburg și a participat la război, îndeplinind misiuni de specialitate pe frontul italian. Sublocotenentul Petruc Adrian a făcut parte din Garda Națională Română din Viena, care a avut un rol important la Marea Unire de la 1 Decembrie 1918. După făurirea statului național unitar, tânărul ofițer a solicitat să fie primit în armata României. La început, a fost încadrat comandant de pluton, cu gradul de sublocotenent, în Regimentul 113 Infanterie. Apoi, la 1 noiembrie 1919, a fost numit comandant de pluton în Regimentul 2 Căi Ferate din București (Chitila). De la 1 septembrie 1920, până la 30 august 1922, a urmat Școala Specială de Geniu. După absolvire, a fost promovat în funcția de comandant de companie, pe care a îndeplinit-o până în anul 1930. În perioada 1919–1927, tânărul ofițer de căi ferate Petruc Adrian și-a definitivat studiile civile, obținând diplomele de inginer hotarnic și inginer constructor. De asemenea,

a urmat Facultatea de Filosofie și Litere, pe care a absolvit-o în anul 1927. Cunoștea foarte bine, vorbea și scria în limbile germană, rusă, franceză și ucraineană. În perioada 1930–1938, a îndeplinit, succesiv, funcțiile de comandant companie în Regimentul 4 Pionieri, comandant de batalion în Regimentul 2 Transmisiuni și ajutor de comandant la Sectorul 2 Lucrări din Direcția Fortificații. Din luna august 1938, a revenit în Brigada 303 Căi Ferate, ca șef al biroului tehnic al mării unități. În continuare, până la 23 August 1944, a asigurat, cu detașamentele din subordine, viabilitatea comunicațiilor feroviare din țară și refacerea lor în urma bombardamentelor aviației anglo-americe și sovietice. A sprijinit efectiv organizarea și devenirea operațională a Regimentului 3 Căi Ferate. În perioada 16 august 1944–23 august 1944, colonelul Petruc Adrian a avut de îndeplinit misiuni dificile. Până la 15 martie 1945, a trebuit să asigure, cu detașamentele din subordine, și Administrația CFR, viabilitatea direcțiilor de cale ferată pentru front, concomitent cu execuția unor lucrări de restabilire și refaceri masive în timp scurt și în condiții grele (de timp și tehnice). De la 15 martie la 1 iulie 1945, a fost pe frontul antihitlerist, îndeplinind funcțiile de reprezentant român la Comandamentul Trupelor de Căi Ferate al Frontului II Ucrainean și comandant de batalion construcții căi ferate. Cu efectivele din subordine, a îndeplinit misiuni de specialitate pe căile ferate din marile nod feroviar Budapesta.

După încheierea războiului și revenirea unităților de căi ferate în țară, în luna iulie 1945, a desfășurat o vastă activitate pentru refacerea



de colonel (r)
Valeriu Crețu

unor obiective feroviare și normalizarea circulației trenurilor. De la 5 iulie la 1 noiembrie 1945, a avut în subordine directă patru batalioane de construcții ale Brigăzii de cale ferată. Până în vara anului 1946, a condus nemijlocit activitatea unităților de căi ferate care executau lucrări în complexele feroviare București și Galați, precum și refacerea tunelurilor de la Predeal, Apața și Teiș. La 16 august 1946, a fost numit comandantul Brigăzii de Căi Ferate, funcție pe care a îndeplinit-o până la 29 ianuarie 1958, timp de 12 ani, când a fost trecut în rezervă.

Așa cum, în 1918, a militat pentru reîntregirea statului național, în 1940 s-a pronunțat împotriva rapturilor teritoriale impuse României prin Dictatele de la Moscova, Viena și Craiova. Ofițer eminent, poliglot, cu un larg orizont de cunoaștere, a stăpânit foarte bine toate specialitățile din armele căi ferate, geniu și transmisiuni. S-a remarcat și printr-o prodigioasă activitate în învățământul militar și în publicistică. A publicat numeroase studii și articole în „Revista Geniului și Căilor Ferate” și în „Problemele de știință și tehnică militară”. Între anii 1939–1959, a predat *Cursul de căi ferate* la Școala Militară de Geniu, la Școala Militară de Ofițeri de Căi Ferate și la Școala Militară de Pregătire a Ofițerilor de Rezervă de pe lângă Școala Politehnică din București.

După numirea în funcția de comandant de brigadă, a propus

¹ Revista „In memoriam” nr. 2, 1999, p. 48–51.

și a convins, cu argumente temeinice, Ministerul Forțelor Armate, să emită ordinele prin care Brigada de căi ferate îndeplinea și misiunile de comandament de armă de sine stătător precum și înființarea Școlii Militare de Ofițeri de Căi Ferate de la Chitila. De-a lungul întregii sale cariere militare, de 41 ani, generalul Petruc Adrian s-a bucurat de prestigiu, autoritate și de respectul subordonaților. A fost apreciat de superiori, de șefi și chiar de conducătorii statului român (în perioada 1940–1950). În toate situațiile, a dovedit dragoste față de țară și popor. De asemenea, a fost un excelent organizator și coordonator al lucrărilor de construcții linii, poduri, tuneluri și exploatare a căilor ferate. Personal, a proiectat și executat lucrări de căi ferate de mare însemnătate națională la pace și război (linii de garaj din depozite militare, proiectarea liniei înguste de cale ferată Deva–Brad etc.).

În cel de-al Doilea Război Mondial, s-a distins în campania din Est, prin organizarea și executarea lucrărilor pentru viabilitatea liniilor ferate ale frontului (normalizarea ecartamentului, exploatarea sectoarelor în circulație etc.), îndeosebi în teritoriul românesc eliberat de sub ocupația rusească, dintre Prut și Nistru. A fost apreciat laudativ de colonelul Vasile Brăiloiu, comandantul brigăzii, și de generalul de brigadă C.T. Orezeanu, directorul general al CFR. În campania din vest, a reușit să creeze un climat de conlucrare între unitățile Grupului Operativ al brigăzii și cele sovietice de profil, prin activitatea sa inteligentă desfășurată ca reprezentant român pe lângă Comandamentul Trupelor de Căi Ferate al Frontului II Ucrainean. În perioada postbelică, s-a distins, până la 16 august 1946, în calitate de consilier al ministrului Transporturilor și Co-

municațiilor, prin modul în care a comandat unitățile de căi ferate care au lucrat în condiții foarte grele la refacerea și normalizarea rețelei feroviare și readucerea ei la performanțe apropiate celor de la începutul anului 1944. Petruc Adrian a fost un ofițer inteligent, devotat țării și serviciului militar, un om demn, cu inițiativă, foarte muncitor, condescendent cu șefii, apropiat și omenos cu subalternii, ordonat și disciplinat, cu o cultură și experiența profesională deosebite, a lucrat excepțional în situații complexe și grele, având o mare putere de muncă. A avut o educație civică aleasă, a dovedit interes și dragoste față de patrie, a știut să



lucreze întotdeauna metodic. Prin întreaga sa activitate, a ridicat nivelul de instrucție și capacitatea combativă ale unităților de căi ferate. S-a ocupat ca aceste unități să fie bine instruite militar și să nu fie considerate greșit ca efective de muncă la căile ferate. El aprecia că „trupele de căi ferate sunt de lucru la pace, dar nu și la război, când trebuie să facă și siguranța apropiată și să lupte. Pregătirea lor de specialitate nu trebuie să se facă în dauna celei militare”. A fost distins cu numeroase ordine și medalii. Generalul-maior Petruc Adrian a fost un bun camarad,

care nu și-a uitat colegii și prietenii din toate unitățile unde a lucrat, din țară și de peste hotare, îndeosebi din armele căi ferate, pionieri și transmisiuni, dar și din Ministerul Transporturilor și Telecomunicațiilor și conducerea Direcțiilor Regionale CFR. A fost prețuit mult de generalul C.T. Orezeanu, directorul general al CFR. S-a bucurat de sprijinul Ministerului Forțelor Armate, respectiv al lui Emil Bodnăraș, care i-a apreciat calitățile excepționale de ofițer de căi ferate, de organizator și comandant desăvârșit. Ca urmare, n-a fost obligat să se încadreze politic, ca alți colegi ai săi, după anul 1946. A insistat, după darea în folosință a Palatului CFR, ca brigada să aibă comandamentul în această clădire impozantă, comandantul brigăzii să fie asimilat în drepturi cu director general în M.T.Tc., iar ofițerii și subofițerii să beneficieze de permise de călătorie pe căile ferate pentru ei și familiile lor. A efectuat, în cei 25 de ani, cât a fost pensionar, o serie de călătorii și vizite, evident pe căile ferate, în locurile în care a copilărit, învățat și muncit. A avut foarte mulți prieteni și cunoscuți în toată țara, dar și la Cernăuți, Chișinău, Viena, Möding etc. În ultima sa călătorie peste hotare (călătoria cu trenul de la Viena la Salzburg), în ziua de 29 septembrie 1981, când vameșii au sosit să vizeze pașapoartele călătorilor străini, într-una din cușete au găsit, stupefiați, un bătrân falnic a cărui inimă încetase să mai bată. Urna cu cenușa sa odihnește în Cimitirul Militar Ghencea, din București. Cât a trăit și cât a fost în activitate, nu i-a agreat pe cei care aveau un comportament carierist, în dauna colegilor lor.

Generalul-maior Adrian Petruc, bucovineanul, a fost și va rămâne o pildă vie de profesionalism pentru toți ofițerii din specialitățile armii de căi ferate și transporturi militare.

Din însemnările unui ofițer de căi ferate

de colonel Constantin Iurașcu

Colonelul Constantin Iurașcu (n. 14 aprilie 1943, Adjud–2007) a scris aceste „mărturisiri” nu neapărat pentru copiii săi și pentru nepoți ci, după cum precizează undeva în „prefața” lor, pentru oricine, „chiar pentru necunoscuții amatori de curiozități”. În ce ne privește, am parcurs cele nici 40 de pagini A4 culese la computer, găsite în ceea ce pompos am numit „Arhiva ACMCFtp”, cu cea mai plăcută surpriză, fostul ofițer de transporturi militare având un real talent de scriitor pe care e păcat că nu l-a exersat mai din vreme, ci abia la anii senectuții, mai exact ai pensiei, când probabil că nu a mai găsit întreaga forță de care ar fi avut nevoie pentru conturarea unui parcurs mai în detaliu și complet. Chiar și așa, scrisul său este suficient de bine particularizat și colorat pe alocuri, putând constitui oricând un exemplu de urmat și pentru alții dintre confrații noștri, de ce nu? În cazul în care acest supliment va trece bariera timpului, promitem să recuperăm și alte pagini din „mărturisirile” fostului locțiitor al Șefului Direcției Transporturi și Comunicații Militare de la finele anilor '80 ai secolului trecut. (D.G.)

Condițiile în care am trăit la bunicii mei întrec orice închipuire. Aveau vârsta peste 70 de ani. Le era cam greu cu mine, se cam păcăliseră atunci când m-au luat la ei. Locuiam toți trei, uneori și patru – mai luau și câte un copil în gazdă –, într-o cămăruță, să fi avut 3/4 m, în care se aflau două paturi, soba de gătit, masa, un dulap și un leandru. Nu ne mai rămânea loc să ne mișcăm. Intram în casă cu rândul și numai la culcare, deodată. La masa la care mâncam, ceva mai mică decât una normală, ne făceam și lecțiile, iar planșetele de desen le țineam pe genunchi. Bătrânii fumau ca turcii. Aveau o cutie, cum ar fi cea de încălțăminte, plină



Autorul acestor însemnări, împreună cu soția sa, Cornelia.

cu tutun în care bătrânul, pe furiș, ca să mai facă ceva economie, mai sfărâmă și frunze uscate. Făcutul țigărilor din foiță era un deliciu pentru fiecare dintre ei. În plus, bunica se ocupa și cu frecatul și descântatul copiilor, mai mult de la țară, de prin împrejurimi.

Lua și bani, dar mai des de-ale gurii, de mâncare și băutură pentru cel bătrân. Într-o magazie alăturată găseai printre alte boarfe și multe sticlute cu țuică. Bunicul avea obiceiul – trebuia sau nu – ca în fiecare dimineață să meargă la piață, aproape de gara Saline. Nu cumpăra mai nimic, poate ceva zarzavaturi, dar la înapoiere trecea și pe la Lupașcu, un birt, unde lua ceva „pentru măsele”, de care nu l-am auzit să fi suferit vreodată. Într-o perioadă, mai la începutul pensionării, s-a ocupat și cu pescuitul, la năpatcă. De la el s-a molipsit și tatăl vitreg, Rusu, pe care mai tot timpul îl găseai prin bălțile Siretului. În acea cameră la care m-am referit, unde locuiam cu bunicii, seara, după ce intram în casă, nu mai ieșeam afară toată noaptea. Pentru nevoile fiziologice aveam un ceaun mare, de tuci. Seara, înainte de culcare, bunicul trebuia frecționat cu gaz. În casă se consuma foarte mult ceai, neîndulcit. Nu ne lipseau nici păduchii. Baie mai ca lumea făceam vara, la Troțuș, care curgea prin apropiere și cu care eu eram obișnuit, în rest, totul era numai improvizatie sau nimic, ca pisica. În aceste condiții, primăvara, de îndată ce se topea zăpada, sub un șopron în curte îmi amenajam un culcuș din paie și cu câteva țoale, și acolo mă retrăgeam noaptea. În casă, ziua, intram numai la masă. Ce să mai zic despre mâncare. Despre carne, ouă și lapte sunt puține vorbe de spus. Bunicul meu, la prânz, când serveam câteodată pâine, tăia feliile cum se procedează azi

cu salamul, cine-l are. Când veneam în vacanță, la Adjud, aveam nevoie de bani și trebuia să merg la muncă. Am lucrat, pe atunci, la o brutărie, la cernut de făină, apoi la asfaltarea șoselei naționale, la atelierele de fierărie ale lui Boja și Avram. Acasă, caprele fuseseră sacrificate din cauza secetei. Nu se mai găsea nimic de mâncare. Se călătorea după alimente cu trenurile, spre Ardeal, pe acoperișul vagoanelor, de unde mulți au căzut și și-au rupt gâtul.

Mult mi-au plăcut pe timpul copilăriei bălciurile și circul! Nu plecam de acolo decât noaptea târziu. Se organizau în apropiere de casa noastră, iar pregătirile începeau cu două-trei săptămâni înainte de 6 august, „ziua iarmarocului”, zi de sărbătoare pentru creștinii-ortodocși, Schimbarea la față. În '48, imediat după terminarea anului școlar, fără a mai trece pe la Adjud, am plecat ca voluntar, pe Șantierul de tineret Salva-Vișeu, cu o brigadă de elevi constituită pe zona Bacău. Acolo eram organizați pe tabere, locuiam în barăci și dormeam pe paturi comune. Munceam la pământ. Aveam și echipe de șoc pentru a interveni pe timp nefavorabil. Uneori, eram sculați și noaptea, pentru a ne apăra de „diversioniști”, care aprindeau focuri pe munți, dar care, în realitate, din câte vom afla, erau niște ciobani sau tăietori de lemne. Între timp, brigada a fost desființată, iar corijenții care au sperat că vor scăpa de examene au trebuit să plece. Noi ceilalți, care am mai rămas, am fost vărsați la tunelul de la Telciu, unde lucram pe schimburi (șuturi, ture) la încărcatul, descărcatul și scoaterea vagonetilor cu pământ din tunel. După trei luni de stagiul ca brigadier, am plecat la Adjud. Aici la Adjud, acasă, mare bălăcăreală. Avusese loc o reformă a învățământului, după modelul sovietic. Școlile industriale au fost transformate în școli medii tehnice pe diferite ramuri. Programa școlară, în general, rămăsese aceeași. Școala de la Tg. Ocna era acum cu profil forestier, în timp ce la Adjud, prin grija nu știu cui, luase ființa o școală medie tehnică metalurgică, în localul în care azi se găsesc pompierii. Acolo m-am înscris și eu, alături de mulți alți prieteni care urmaseră alte școli ca licee teoretice, seminarii de teologie etc. și care, fără niciun examen de diferență, cei cu patru-cinci clase, indiferent de specific, au fost înscrși în anul doi. Cursurile se desfășurau după tipicul fostelor licee industriale. Învățam la lampa cu petrol, mai mult spre ziua, când mă sculam cu noaptea în cap. Imediat nu știam mare lucru, dar mai târziu greu îmi mai ieșeau din minte cele reținute. Ca de obicei, fiind bine inițiat în meserie, vara luam drumul diferitelor ateliere și fabrici, unde rămâneam până la limita exmatriculării. Pe tot timpul acestor ani, până aproape de sfârșitul școlii, am fost un copil disciplinat, ascultător, cuminte și fără vicii. În afara școlii, făceam sport și teatru, eram foarte solicitat. La muzică n-aveam pretenții, fiind afon, la dansuri mi se împleteau picioarele, iar jocurile de noroc

nu m-au pasionat. Dar în ultimul an de școală, datorită și anturajului, am cam dat-o cu capul în bară, fiind cât pe ce să fiu exmatriculat din toate școlile din țară. Până la urmă, am fost salvat tot de săraca maică-mea, care a venit la școală, a plâns așa cum știa numai ea să o facă și am fost iertat. Am reușit, totuși, să termin școala cu examen de diplomă. Acum, în finalul acestui capitol, trebuie să mai spun că toate aceste ambiguități, neclarități și încurcături de care am avut parte în tinerețe nu mi-au creat greutăți pe timpul cât am fost în armată din punct de vedere biografic și, mai ales, în privința verificărilor de cadre pe teren.

În primăvara anului 1951, nu terminasem încă școala, când o comisie de la Comisariatul militar ne-a selecționat, pe mai mulți dintre noi, pentru a merge în armată, dar până la urmă am rămas de unul singur. Mai plecaseră și alții înaintea mea, despre care ulterior nu am mai auzit mare lucru. După o sumară verificare la Focșani – un fel de județ –, care s-a referit, în principal, la unele date biografice, am fost repartizat și apoi m-am prezentat, cu însoțitor, la Școala militară de ofițeri de căi ferate Chitila (București). La plecare, maică-mea plângea de parcă m-aș fi dus pe front. Aici, la Chitila, timp de aproximativ două săptămâni, am fost supus la fel de fel de verificări școlare, sociale și, în mod deosebit, medicale. A urmat, după aceea, organizarea pe subunități, echiparea și cazarea. Formam o singură companie, noi cei din anul întâi, cu trei plutoane specializate pe construcții linii și instalații de cale ferată, poduri și exploatare feroviară. Eu eram în primul pluton. Toată compania a fost cazată într-un singur dormitor. Comandant de companie era Stroe, iar comandant de pluton l-am avut, la început, pe Marinescu, după care pe Munteanu. Programul zilnic era foarte diversificat și cuprindea atât cursuri teoretice la clasă, cât și de pregătire în teren, de specialitate, instrucție militară și practică pe șantierul de profil precum stații de cale ferată, triaje și poduri c.f. (Socola, Giurgiu etc.). Nu puteau lipsi alarmele, marșurile și tragerile. Ziua începea cu deșteptarea, continua cu învierea, spălatul, curățenia pe sectoare, dejunul, raportul, clasă sau teren, masa de prânz, somn obligatoriu, studiu și se termina cu programul de seară (masa, apel, spălatul picioarelor, plimbări cu cântece și, în final, stingerea). În afară de aceste activități, mai executam serviciul de gardă (în zilele de sărbători), plantoane de noapte, curățatul armamentului, serviciul de zi și la bucătărie. Învoirile de duminică și alte sărbători legale erau destul de rare, fiindcă se găseau tot felul de motive de ordin disciplinar pentru a fi consemnați în cazarmă. Pe tot timpul școlii militare am fost un exemplu de elev, după părerea mea, silitor și ambițios. La examene și alte verificări, care erau destul de dese, obțineam rezultate numai bune și foarte bune. Șeful școlii, la început, a fost Străchinariu, apoi Zaharia, cu care am și terminat. Acolo l-am întâlnit pe Gheorghe Neacșu, zis „Gică”, cu care m-am împrietenit și am rămas buni amici pe tot timpul serviciului militar. Am urmat școala militară din iulie 1951 până în martie 1953, cu o vacanță de 15 zile.

Promoția de ofițeri 1953 a fost cea mai numeroasă din acea perioadă, aproximativ 70 de absolvenți, care a completat în cea mai mare parte deficitul de cadre ale unităților de căi ferate și drumuri și ale organelor de transporturi militare. A fost, după părerea mea, cea mai viguroasă și temerară promoție, mulți dintre absolvenții de atunci ajungând până la cele mai înalte funcții și grade în armată, pe linia armei. Se poate spune, fără nicio rețineră, că a constituit osatura cadrelor de comandă și stat-major, precum și de birou, de la diferite eșaloane, pe linie de specialitate.

De vizitat

Muzeul Transporturilor Militare și al Armei Căi Ferate

O preocupare importantă a Consiliului Director al asociației noastre a fost finalizarea sălii tradițiilor din activitatea unităților de căi ferate și transporturi militare.

Muzeul inițial a fost amenajat într-un spațiu generos din cazarma fostului Regiment 2 Căi Ferate din Chitila, actualmente aparținând Școlii de Aplicație a Comandamentului Logistic, și cuprinde un bogat și variat patrimoniu compus din obiecte, documente și fotografii. Pe panouri sau în vitrine se găsesc mărturii despre apariția și evoluția acestor două componente esențiale oricărui sistem de apărare. Inaugurat în anul 1994, cu prilejul împlinirii a 75 de ani de existență a Brigăzii de Căi Ferate, și-a încetat activitatea odată cu desființarea acestei mari unități, în 2002. Vizitat cu precădere de militari activi de toate gradele, dar și de rezerviști și veterani de război, s-a bucurat de bune aprecieri și interes.

Reînființat și reorganizat în anul 2017, prin activitatea deosebită a colonelului (r) Eugeniu Ganea și a subsemnatului, ca o componentă a structurii de logistică a armatei, este mereu actualizat și completat prin donații și achiziții. Un sprijin deosebit l-am primit de la conducerea Centrului de Coordonare a Mișcării, care ne-a facilitat contactul permanent cu personalul de conducere a școlii de aplicație. Lucrările de amenajare și finisare interioare au fost posibile datorită generozității membrilor asociației, care au contribuit, benevol, cu anumite sume de bani.

După evaluarea celor ce, în timp, l-au avut în administrare, i-au trecut pragul peste 2 000 de vizitatori, care au confirmat ineditul și utilitatea sa, rolul educativ-formativ pentru cei din generația tânără.

Impozantele busturi ale generalilor Traian Panaitescu și Adrian Petruc – personalități marcante în domeniu –, drapelele de luptă, piesele de uniformă, panopliile cu arme, podiumurile cu scule și unelte specifice întregesc imaginea vizitatorilor asupra ineditului acestor specialități militare. De menționat este și faptul că învățământul de căi ferate și transporturi s-a detașat de cel în arma geniu abia după 1965, iar acesta a fost un impediment notabil în pregătirea și evoluția de sine stătătoare a armei și a cadrelor.

În prezent, când trupele de căi ferate sunt istorie, iar transporturile militare au fost drastic reduse, muzeul, în actuala dispunere și organizare, este, cu siguranță, un loc de reflexie și adâncă cugetare.



col. (r) Eugen Ichim

Ad perpetuam rei memoriam

La 9 aprilie 2016, în Gara Focșani, a avut loc festivitatea de dezvelire a plăcii omagiale dedicate Regimentului 1 Căi Ferate, cu prilejul împlinirii a 100 de ani de la înființare. Inițiativa – una simbolică în condițiile în care arma căi ferate, care s-a acoperit de glorie în toate războaiele României moderne de la 1877 încoace, a fost extirpată din nomenclatorul Ministerului Apărării Naționale la 31 martie 2002 – a aparținut Asociației Cadrelor Militare de Căi Ferate și Transporturi, filiala Focșani, condusă de colonelul (r) dr. Jenică Bordeianu, materializându-se astfel un gest de recunoștință față de toți aceia care, simpli salariați civili, ostași, subofițeri și ofițeri, au trudit la propășirea țării și afirmarea armei căi ferate în istoria seculară a garnizoanei Focșani și, implicit, a României. Fotografiile ne-au fost puse la dispoziție de către colaboratorul nostru, colonelul (r) Lucian Iacob. Redăm textul dăruit în marmură sub îndrăgitul semn de armă (roata cu aripi), devenit și acesta istorie: *Ad perpetuam rei memoriam* (Spre veșnică aducere aminte). *Omagiu ostașilor Regimentului 1 Căi Ferate*

(1916–1949) și Batalionului 137/433 Poduri Căi Ferate (1949–2002) din Focșani pentru contribuția eroică la apărarea țării și la dezvoltarea rețelei feroviare a României. Dezvelită de veteranii armei la 09.IV.2016.

D.G.



Omagiu la Aiud



La 6 mai 2017, la Aiud, la inițiativa Asociației Cadrelor Militare de Căi Ferate și Transporturi din București, ca omagiu adus ostașilor Regimentului 3 Căi Ferate (1942–1949) și Batalionului 123 Poduri Căi Ferate (1949–2002) care și-au avut garnizoana în acest frumos oraș

transilvănean, „pentru contribuția eroică la apărarea țării și la dezvoltarea rețelei feroviare a României”, în prezența unui public relativ numeros format în special din veteranii armei și membri ai familiilor acestora, primarul Iulia Adriana Oana Badea a dezvelit o placă comemorativă, execuția aparținând filialei Aiud a ACMCFtp, prin colonelul (r) Dumitru Furnigel și Gh. Toma, respectiv locotenent-colonelul (r) Damian Pop.

Lucian Iacob



A trecut un an...

Acum aproape un an, pe final de noiembrie, îl conduceam pe ultimul drum, către locul său de veci din cimitirul Snagov, pe camaradul nostru **Zamfirescu Lucian** (n. 23 iulie 1945, București), membru de bază al ACMCFtp, unul dintre cei mai sociabili, eleganți și cu simțul umorului ofițeri de căi ferate pe care i-am cunoscut. Absolvent al Liceului „Dimitrie Bolintineanu” din București (1963) și al Școlii militare de ofițeri (1966) – după ce trecuse doi ani pe la IPGG –, specializat prin cursuri până la nivel batalion (1995), om al șantierelor în tinerețe, de la Palas Constanța la Severin, via Fundulea, ca orice ofițer din arma noastră de... fier, către finalul carierei stat-majorist la batalionul din Chitila, Lucică Zamfirescu s-a pensionat în aprilie 2009, o vreme ocupându-se și cu administrarea unui imobil de peste 300 de apartamente. Pasiunile sale au fost teatrul, istoria și literatura de inspirație istorică, dar nu numai... Om cu mare experiență de viață, trecut prin ciur și prin dârmon cum se spune, cam slobod la gură când se știa printre amici, amator ponderat de băuturi rare și de țigări scumpe, mereu cu o anecdotă la îndemână și, mai ales, cu o poveste cu tâlc, nici nu știu cum s-a făcut că, într-o bună zi, a apărut în biroul meu din Iuliu Maniu în legătură cu un material aniversar la ziua armei pe care, grație diligențelor amicului nostru comun Nicu Tăbăcaru, dorea să-l publice în „ProARME”, ceea ce s-a și întâmplat într-un final (nr. 2/mai–august 2013, p. 6–9, articolul „*Cenușăreasa uitată a oștirii române*”). Dar nu știu cum s-a făcut, cum nu s-a făcut că, din momentul acela, am cam rămas prieteni, aspect care mă uimește azi, când privesc înapoi, fiindcă eu unul nu prea mai am așa ceva, adică prieteni, și asta din cauză că, efectiv, nu mai am vreme să cultiv relațiile cu ei. Am realizat că-mi este un fel de prieten peste nici o jumătate de an mai apoi din momentul publicării articolului când, căzând grav bolnav, la un pas de Styx ajungând – și nu exagerez cu nimic, martor luându-L pe Dumne-

zeu, eventual pe cele două–trei neamuri apropiate care mi-au cunoscut îndeaproape situația de atunci –, în cele zece zile cât am zăcut pe patul Spitalului Universitar de la Eroilor, în afară de o parte din rudele de sânge care s-au putut deplasa din provincie și până aici, de soție și de personalul medical, bineînțeles singurele ființe de pe planetă care m-au vizitat ca să vadă ce mai fac și, eventual, să-mi susțină moralul, au fost doi ofițeri, unul încă în activitate, iar celălalt, cât se poate de rezervist... Pe primul nu-l voi nominaliza – deși m-am bucurat mult când a apărut, atunci, în după-amiaza aceea de toamnă bucureșteană, aducându-mi în dar o carte și scanându-mă cu o privire oarecum derutată și totodată cercetător-amabilă, mi-a plăcut să cred



–, fiindcă întregul lui comportament de după aceea mi-a lăsat trista și dureroasa impresie, Dumnezeu să mă ierte dacă greșesc! –, că a venit cumva în misiune ordonată, urmând ca imediat după aceea să înainteze un raport pe o anumită linie... Al doilea „străin”, ca să zic așa, care a venit și, de fapt, ultimul, și care mi-a adus ce se aduce unui bolnav la limita supraviețuirii (trecusem totuși de perioada critică atunci când a apărut el) a fost „Nea Lucică”... Purta pălăria aceea a lui neagră, cu boruri lărguțe, era la costum apretat și pardesi, mirosea a tutun oriental și zâmbea încurajator în vreme ce-mi lăuda compotul de mere făcut de soția sa, doamna Ioana Zamfirescu, pe care nu apucasem să o cunosc încă, și după ce s-a convins că n-o

să mai mor, cum se zvonise, încet, încet a dat-o pe glumele lui obișnuite, varianta suportabilă, ca să prind din nou gustul vieții. De prisos să mai spun că, în condițiile în care de la locul meu de muncă nici femeia de serviciu, presupunând că stabilitamentul ar fi avut așa ceva în dotare, nu a trecut pe acolo prin salon măcar din greșeală, de „radarul” care-mi intra zi de zi în birou să ia pulsul caloriferului (și când era cazul, dar mai ales când nu era) nu mai spun, când foștii camarazi de pe planetele... tinereții, dintre care unii nu ar fi făcut decât să piardă o jumătate de ceas între două autobuze în drumul de la serviciu spre casă, n-au catadicsit să se deranjeze, este de prisos să insist asupra amănuntului că vizitele acelea două și, îndeosebi, cea a lui „Nea Lucică”, au intrat pentru eternitate în tolba amintirilor mele de povestit nepoților... Atunci, în momentul acela, cred, s-a legat prietenia noastră, atâta câtă a fost să fie... Căci ca un făcut – de parcă cineva anume, un diavol poznaș, cred, avea să aranjeze lucrurile exact cum nu trebuie –, n-a mai trecut mult și a căzut la pat Nea Lucică însuși... Dacă eu însă picasem lat dintr-un foc, ca pe front, când bate artileria grea, pe Nea Lucică „inamica” l-a atacat parșiv, luându-l ușurel, că așa cum nu credea el că într-un an, maximum doi, îl va curăța, eu – și ca mine majoritatea celor apropiați, am impresia –, nici atât nu credeam... Dar mai ales eu nu credeam, fiindcă aveam și motive, și încă fundamentale: Nea Lucică tocmai îmi destăinuise, știind el bine cu ce mă ocup, că, de câțiva ani – i-a fost jenă, cred, să spună că de un sfert de veac și chiar mai mult! –, lucrează de zor la un roman, ceva bazat exclusiv pe imaginație, una însă raportată la cel de-al Doilea Război Mondial; ar mai fi avut vreo două capitole și-l dădea gata. Și de aceea ziceam că nu m-am speriat când am auzit că s-a internat în spital, deși, hm..., spitalul unde se internase ar cam fi trebuit să-mi dea de gândit; eu însă eram ferm convins de acum că Dumnezeu îl va îngădui cât să termine lucrarea, măcar, nu

se putea altfel. Azi, când scriu aici, în mare se cam știe – vorbesc despre cei apropiați lui Nea Lucică – povestea acelui roman, cum am luat decizia și cu ajutorul cui ca, înainte de a fi prea târziu, să fie publicat. Și așa se face că Nea Lucică a debutat la 70 de ani, în ianuarie 2016, cu primul volum din romanul *Moise în labirintul cu oglinzi* (Editura Favorit, București), camarazii săi din ACMCFtp, o parte dintre aceștia vreau să zic, având și ei rolul lor bine definit în angrenaj, deși greul l-a dus tot familia sa, cu doamna Ioana în frunte, o eroină adevărată, așa cum trebuie să fie orice soție de militar. L-am mai întâlnit de câteva ori pe Nea Lucică din momentul când a căzut grav bolnav, atât la spital – ca să-i întorc vizita, deh! –, cât și acasă la el, undeva prin zona Parcului Tineretului, ca să nu mai spun că între două ședințe de terapie, când se simțea mai bine, însoțit de șarmanta lui noră Smaranda, la rândul ei soție de militar și fericita mămică a doi copii minunați, își lua avânt ca în vremurile bune și mă vizita el la editură, în Iuliu Maniu, ba odată a venit și acasă, de ziua soției mele, pe care o simpatiza, ca să-i dăruiască flori... Asta până într-o bună zi când, de astă dată vizitându-l tot eu, acasă la el, să-i duc câteva exemplare din volumul al doilea al romanului său, din păcate rămas în coadă de pește ca să nu zic ne-terminat, cu glasul tot mai stins, când tocmai mă pregăteam să-i spun la revedere, a rugat-o pe doamna Ioana să-mi ofere ca amintire „colecția” sa de reviste „Historia”. Și nu peste multe zile, l-am condus pe ultimul drum, alături de familie și de camarazii săi din ACMCFtp, majoritatea adunați de prin București, dar și de la Ploiești și de aiurea, nu prea mulți, însă nici puțini... Era o zi cam răcoroasă atunci, la 28 noiembrie 2016, soarele mușca binișor, dar altminteri vremea n-a prea făcut figuri, doar pe final, când garda de onoare a tras cele trei salve de adio, parcă a început să picure... Nu mai rețin ce am gândit atunci, când primii bulgări de pământ au prins a bocăni peste sicriul său de lemn... Acum însă, scriind, îmi vine în minte gândul că

Nea Lucică a fost un om bun, iubit de cei care l-au cunoscut cu adevărat, un ofițer de la care aveai ce învăța, un tovarăș de drum și uneori de idei cu care nu te plictiseai niciodată. Pentru un ofițer de căi ferate, nivelul său de cultură generală era cu mult peste medie, nu era deloc arogant – deși uneori parcă lăsa impresia – și, ce este cel mai important, avea acel simț al umorului specific ființelor nobile și inteligente, o raritate printre contemporanii noștri. Poate că o fi avut și defecte, ca orice om, cine știe, dar eu unul nu i-am remarcat decât calitățile și vreau să spun că nu avea puține. Și înainte de a încheia, mai vreau să adaug că, la un moment dat, până să-l trântescă

boala la pământ, își făcea planuri să meargă la Arhivele Militare, tocmai la Pitești, să mă ajute pe mine să scriu *Istoria armei căi ferate*. Evident, nu mi făceam iluzii, că deși adusesem vorba, nu aveam de gând să mă pensionezez atât de repede ca să mă apuc de așa un proiect când băgasem deja în forță altele, dar eram sigur că într-o bună zi o să-mi bată în ușa cu mapa plină de documente importante, și eram curios să văd ce și cum. Dumnezeu însă a decis altfel și nu avem încotro, trebuie să ne supunem.

Rămâi în paza Lui, Nea Lucică!...
Noi nu te vom uita niciodată.

Dan G.

Cuvântul editorului

Publicația „Rezerviștii armei căi ferate”, ca supliment al revistei „ProARME”, editată de „Favorit” București la comanda Asociației Cadrelor Militare de Căi Ferate și Transporturi a apărut, practic, la inițiativa coloneilor (r) Constantin Vasile (președintele asociației) și Lucian Iacob, membru în Consiliul Director, cu asentimentul tuturor celorlalți membri ai organizației, bineînțeles, și în urma discuției cu subsemnatul purtată în vara trecută, când s-a pus problema de a marca, într-o manieră nu prea costisitoare, dar concretă, frumoasa sărbătoare din toamna acestui an, 2017, când se împlinește primul sfert de veac de la înființarea ACMCFtp. Lucru, iată – cu firească satisfacție o spun –, prin voia lui Dumnezeu materializat deja în maniera care se vede... Dacă anii ce vor veni vor face ca ediția de față a suplimentului să rămână unică ori se vor adăuga, periodic, și altele, nu am de unde să știu. Ceea ce știu, deocamdată, este că în urmă cu exact zece ani, deci în 2007, asociația a editat un Album „In memoriam”, în 24 de pagini A4, scos prin Editura ASAB, București, care putea fi un punct de plecare pentru un proiect editorial ceva mai vast în timp; cum nu a fost gândit din start însă așa, încerc să induc prin acest supliment ideea de continuitate, de ce nu?, intuiția spunându-mi că vor mai exista și alte aniversări care ar fi păcat să se deruleze în anonim, la un pahar de bere, cu trei mici și doar atât... În fond și la urma urmei, cefiștii au realizat la viața lor construcții durabile, începând de la simplele linii feroviare și terminând cu marile viaducte, tuneluri și poduri de cale ferată întâlnite aproape că la tot pasul în călătoriile noastre prin țară, de ce să nu relateze despre viața și munca lor, să nu ofere un document olograf, o fotografie, o amintire etc.? Aceasta pe lângă cele câteva realizări de moment ori de ultimă oră ale membrilor asociației, nu mai puțin laudabile și demne de reținut, precum dezvelirea unor plăci comemorative, excursii prin țară și străinătate ș.a.m.d. Nu mai spun de evocarea veteranilor armei și a camarazilor merituosi, precum și a celor care, unul câte unul, încep să cam dispară dintre noi, fiindcă așa e viața...

În concluzie, strict referitor la această ediție, dincolo de rememorarea unor fapte de arme, s-a dorit ca, regăsindu-ne mai mult sau mai puțin în „Rezerviștii...”, să trăim momente faste răsfoind file dintr-un parcurs tot mai grăbit, devenit poate prea repede amintire. Încropită relativ în fugă, ca orice inițiativă sosită pe ultima sută de metri, sperăm ca, totuși, revista să vă fi oferit clipe de plăcută reverie și relaxare, urmând ca o eventuală nouă ediție să fie mai din vreme și bine pregătită, nu neapărat la „Favorit” ci oriunde acolo unde va fi posibil.

Ca editor al acestui „număr-pilot”, dar în primul rând ca ofițer de căi ferate, îmi fac datoria de onoare să urez, la rândul meu, din toată inima,

La mulți ani ACMCFtp!



Depunere de coroane de flori la Monumentul Eroilor Ceferiști din piața Gării de Nord la 1 iunie 2006 (Ziua Eroilor). În prim-plan, colonelul (r) Jan Radu, la acea dată, șeful Serviciului probleme speciale al Regionalei CFR București.

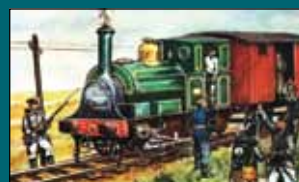


O excursie în Delta Dunării a membrilor ACMCFTp, 10 iunie 2010. Foto: L. Iacob.

**Rezerviștii
armei C.F.**
ISSN 2601-1190



Grafică: ing. Horia Șerbănescu
Locomotiva-tender CFR nr. 01 tip „Handyside” 1876,
furnizată de Fox, Walker & Co pentru remorcarea
trenurilor de mic tonaj, utilizată în Războiul pentru
Independență, pe linia București–Giurgiu.



Editor: colonel (r.) Dan GÎJU

Colegiul de redacție: redactor-șef – colonel (r) Constantin VASILE; secretar general de redacție – colonel (r) Lucian IACOB; membri: colonelii (r) Eugen ICHIM, Eugeniu GANEA, Valentin CAȘULSCHI și Radu BOCA; tehnoredactor – Dana-Irina STÂNCULEA; marketing și publicitate – Nicu TĂBĂCARU.

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: 110 exemplare

Se distribuie prin ACMCFTp.

Se permite
orice reproducere
cu citarea sursei.

**Răspunderea
juridică aparține
semnatarilor
articolelor.**

Manuscrisele
nu se înapoiază.

**Consiliul Director al ACMCFtp
la Statuia geniului „Leul”
(opera sculptorului Spiridon
Georgescu), București,
octombrie 2017.**



**București, Muzeul Militar
Național „Ferdinand I”,
18 noiembrie 2006, la încheierea
ședinței de bilanț cu ocazia Zilei
armei Căi ferate și transporturi
a ACMCFtp.**

