

DEPOUL BUZĂU

REPERE ÎN TIMP



RADU BELLU

Moto: „Calea ferată a apărut cu adevărat atunci când a apărut locomotiva.”

Cuvânt înainte

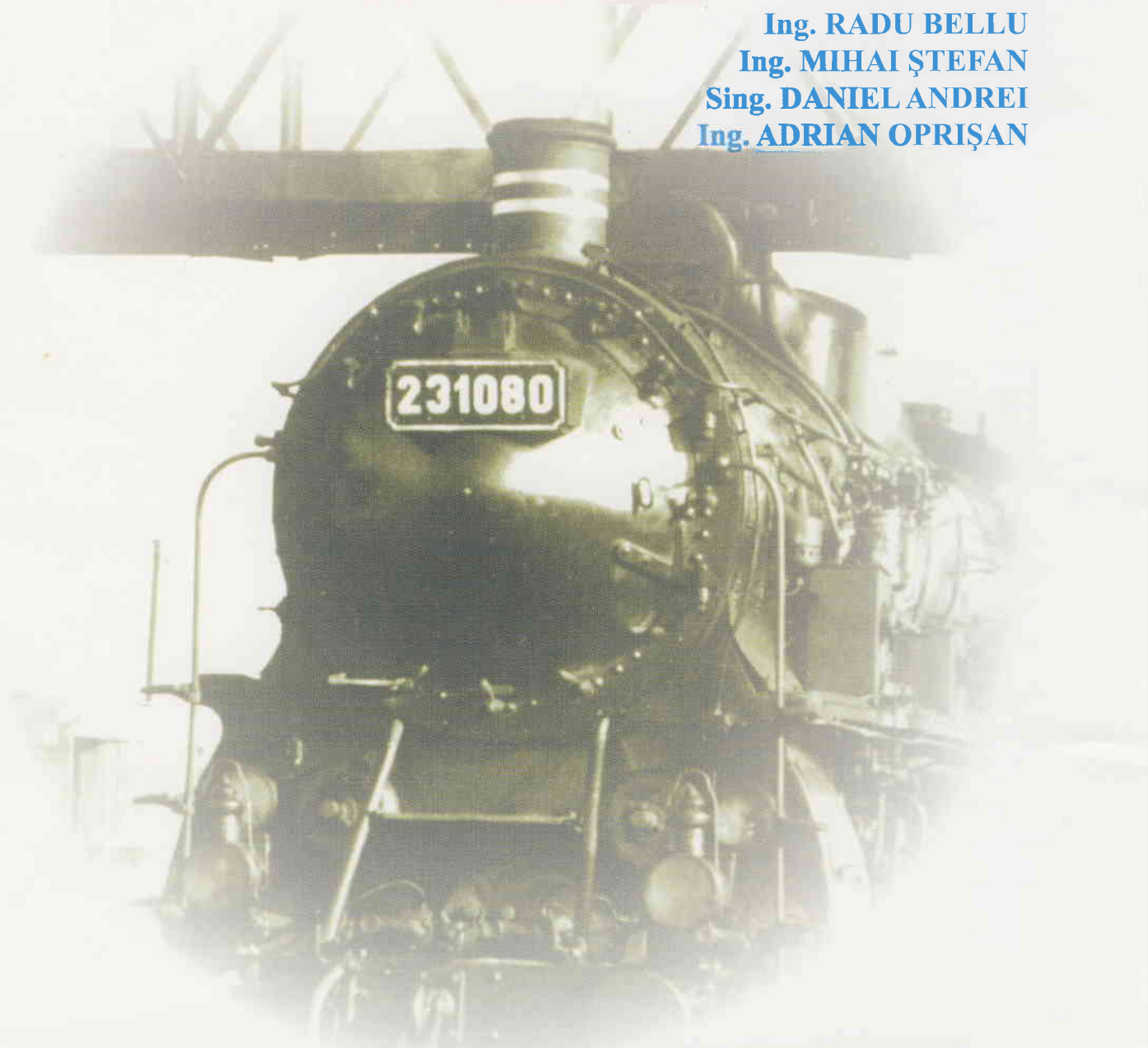
Depoul de locomotive din Buzău a ocupat un loc aparte în istoria tracțiunii feroviare din România. Aceasta s-a datorat, pe de o parte poziției geografice a orașului, aflat la intersecția unor drumuri comerciale, iar pe de altă parte, calității oamenilor pe care i-a avut acest depou în toți cei 125 de ani de existență. Importanța acestui depou se poate aprecia, în primul rând, din semnificațiile pe care activitățile derulate de oamenii săi le-au degajat în timp. Este suficient să amintim în acest sens, făcând un recurs la istorie, contribuția pe care mecanicii de locomotivă ce au aparținut acestui depou au adus-o la efortul de război al României în timpul celor două conflagrații mondiale. În același timp însă, putem aminti contribuția actualului corp de mecanici de locomotivă, alături de colegii lor din depourile din Adjud și Galați, la redirectionarea în timp record a întregii circulații a trenurilor de marfă de pe magistrala 5 pe magistrala 6 în timpul inundațiilor catastrofale din 2005. Despre Depoul de Locomotive Buzău s-au scris multe articole în presă dar nu s-a scris încă o lucrare care să abordeze evoluția în timp a acestuia. De aceea, acum când depoul a împlinit 125 de ani, lucrarea aceasta a reputatului istoric feroviar Radu Bellu vine să umple un gol. Reconstituirea este bazată pe documentele autentice – depoul având arhiva intactă până astăzi – și în același timp pe o bogată bibliografie teoretică și istorică. Firește, o asemenea lucrare nu se poate elabora decât după ani de trudă documentară, de cunoaștere din interior a fenomenului feroviar la nivelul României și al Europei. Inginerul Radu Bellu a probat până acum o astfel de cunoaștere prin numeroasele lucrări publicate și dedicate căii ferate. La nivelul municipiului Buzău, această lucrare vine să pună în lumină existența și evoluția celui mai vechi agent economic aparținând industriei feroviare, industrie puternic reprezentată în această urbe care a fost, în perioada antebelică și interbelică, reședință de Inspecții. Avem convingerea că mulți istorici locali vor utiliza informațiile din această lucrare, iar în lumea tracțiunii feroviare, va fi un model de început și un imbold pentru personalul celorlalte depouri.

Ing. Ștefan N. Mihai



*Ne exprimăm respectul nostru în memoria generațiilor
care timp de 125 de ani au trudit cu cinste și demnitate
în Depoul de Locomotive Buzău — unitate de elită a
Căilor Ferate din România*

Ing. RADU BELLU
Ing. MIHAI ȘTEFAN
Sing. DANIEL ANDREI
Ing. ADRIAN OPRIȘAN



**Mulțumim celor care au contribuit la modesta noastră lucrare cu fotografii,
acte sau idei despre cei care și-au dedicat viața tracțiunii românești:**

Arhivele Statului Buzău
Muzeul de Istorie Buzău
Florin Lupescu – Târgoviște
Ing. Tony Bianco – București
Ing. Șerban Lacrițeanu – București

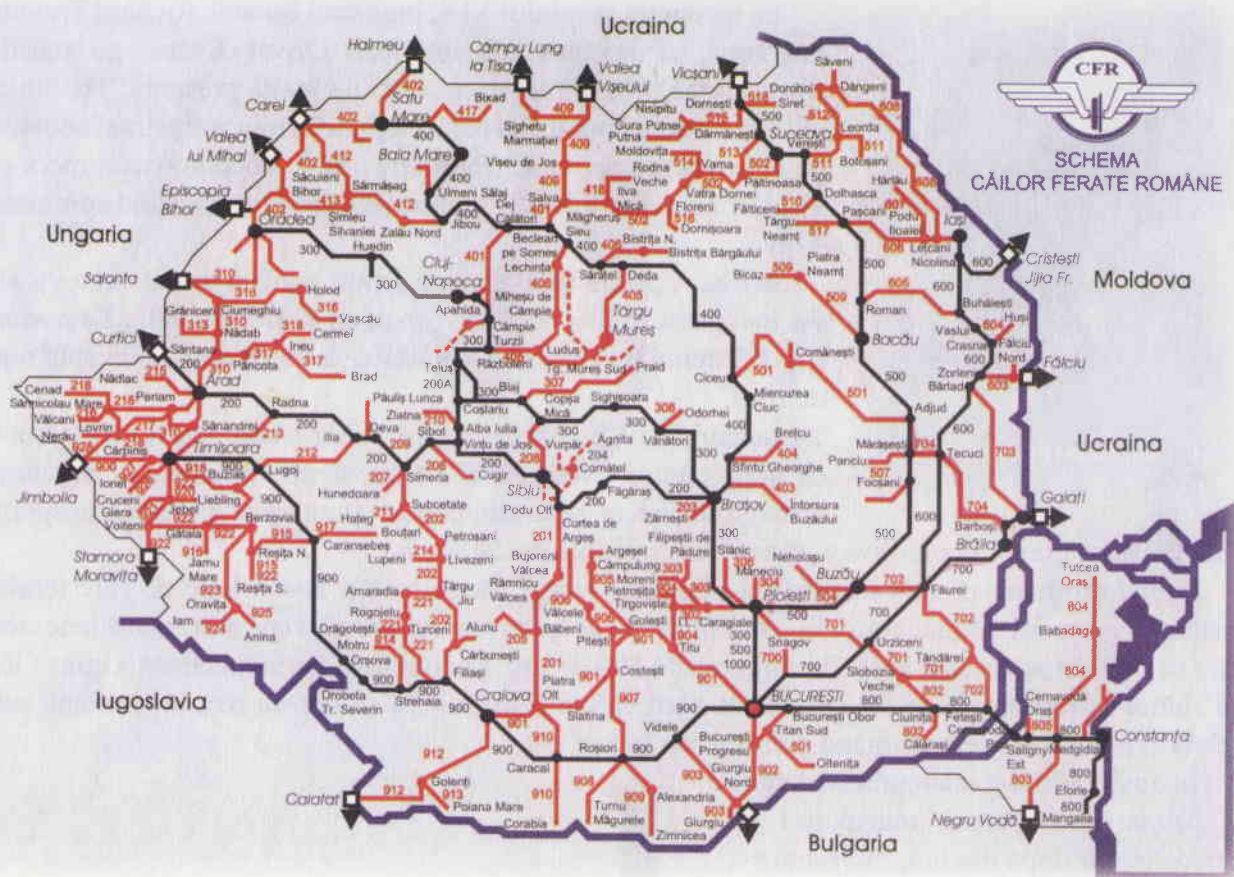
Ing. Marius Rusu – Galați
Ing. Duțu Nicolae - Buzău
Ing. Cătălin Pavel – București
George Bratosin – Buzău
Valeriu Nicolescu - Buzău

SCURTĂ PREZENTARE A LOCURILOR

ROMÂNIA

România este un stat european situat în Nordul peninsulei Balcanice, în bazinul inferior al Dunării. Datorită poziției sale geografice, România beneficiază de importante facilități de transport terestru și naval datorită Dunării și importanței deschiderii la Marea Neagră.

Lungimea căilor ferate aflate în exploatare pe teritoriul României este de 11.430 km, din care 2.986 km reprezintă cale dublă și 3.870 km linii electrificate.



BUZĂU

Oraș aflat în sud – estul României, în cotul Carpaților de curbură, pe malul drept al râului Buzău, de la care și-a luat și numele, la confluența drumurilor străvechi ce legau provinciile istorice ale țării. Localitatea este situată la 26° 50' longitudine estică și 45° 9' latitudine nordică, la o altitudine medie de 98 m față de nivelul mării, la 128 km de Capitala României.

APARIȚIA CĂILOR FERATE ÎN LUME

La sfârșitul secolului XVII, Thomas Saverey a conceput primul motor cu aburi, motor ce punea în funcțiune o pompă pentru scos apa din galeriile exploatărilor miniere. Varianta comercială a acestei pompe cu aburi a fost realizată de Thomas Newcomen, care a reușit să vândă 100 de astfel de sisteme.

În anul 1769, inginerul scoțian James Watt a îmbunătățit construcția lui Thomas Newcomen construind un motor cu un spațiu separat pentru condensarea aburului, punând în mișcare o roată volantă printr-un sistem de roți cu bolțuri și apoi arbori cotați. Watt a echipat motoarele cu valve reglatoare pentru stabilizarea vitezei, a patentat motorul, drept pentru care este considerat părintele motorului cu abur modern.



George Stephenson

La începutul secolului XIX, inginerul britanic Richard Trevithick împreună cu inventatorul american Oliver Evans, au reușit să construiască primul motor cu aburi de înaltă presiune. Trevithick a utilizat modelul motorului pentru a pune în mișcare prima locomotivă cu aburi din lume, la 13 februarie 1804. Locomotiva a mers cu o viteză maximă de 8 Km/h, motorul cu aburi funcționând aproximativ 4 ore.

În 1825, prima linie de cale ferată publică a unui tren cu aburi s-a inaugurat în Anglia, între Stockton și Darlington. „*Locomotion No. 1*”, trenul lui George Stephenson, a transportat la început numai mărfuri.

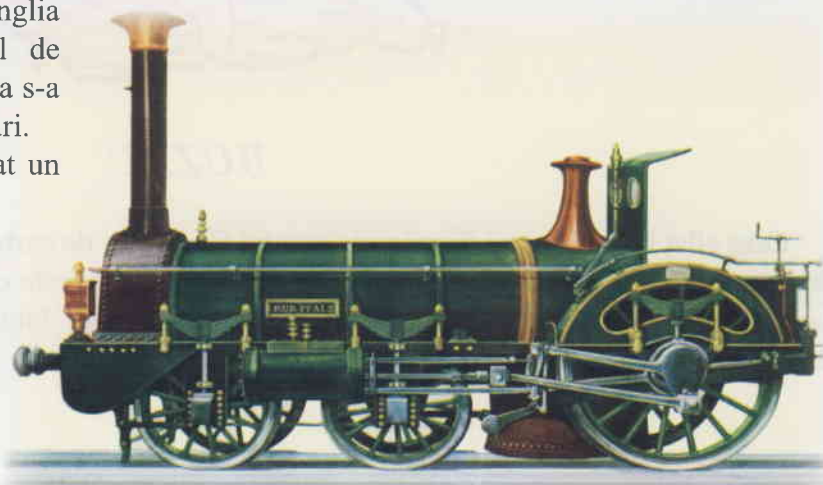
În anul 1829, Stephenson a intrat într-o competiție cu locomotivă cu abur numită „*ROCKET*”. Concurenții trebuiau să parcurgă o distanță de 56 Km, să se alimenteze și apoi să se întoarcă transportând o încărcătură grea. Locomotiva a atins viteza maximă de 24 Km/h.

Următorul mare proiect în care s-a implicat George Stephenson a fost o linie de cale ferată pe distanța Liverpool – Manchester. S-a organizat un concurs pentru a se găsi cea mai rapidă locomotivă care să circule pe această linie. Premiul era de 500 de lire. Locomotiva lui Stephenson a atins viteza, pe atunci extraordinară de 46,7 Km/h, la acea vreme constituindu-se într-un record mondial, astfel, celebrul inginer englez câștigând premiul pus în joc.

În anul 1830 s-a inaugurat în Anglia și prima linie pentru transportul de persoane, iar după doi ani, în Franța s-a inaugurat prima linie de tren cu aburi.

În 1835 Germania s-a inaugurat un proiect similar.

Începuse epoca trenului!



APARIȚIA CĂILOR FERATE ÎN ROMÂNIA

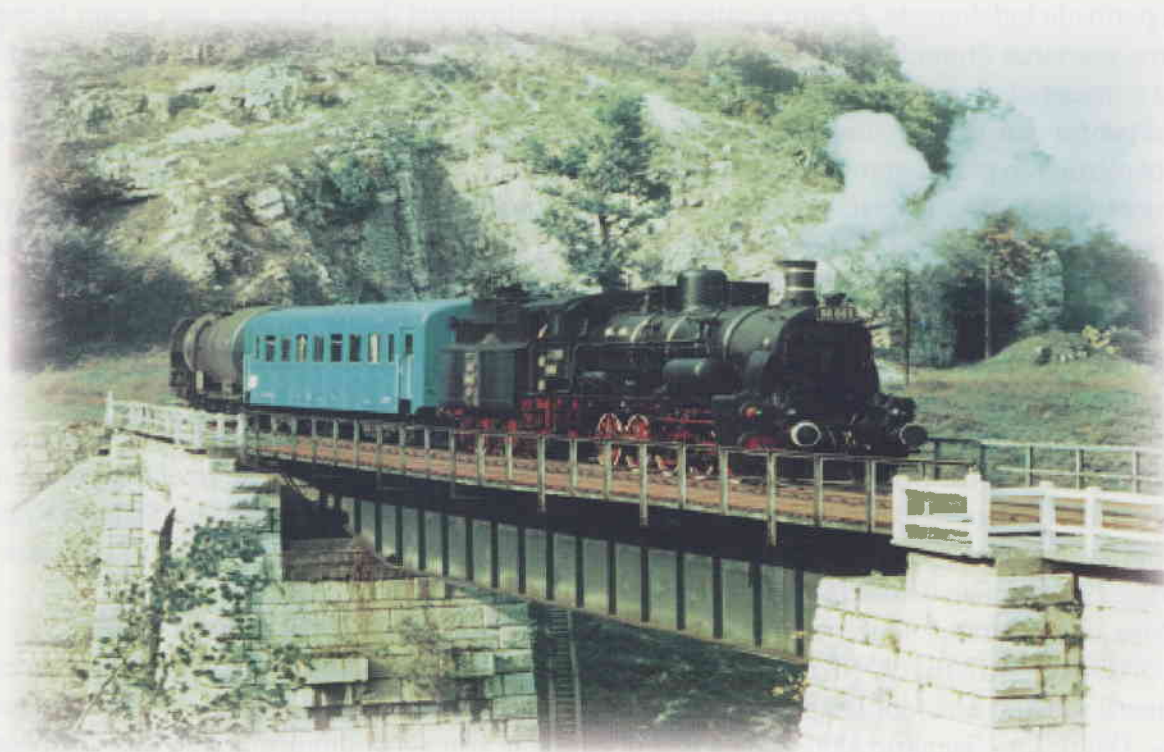
Oravița – Baziaș (62,5 km)

Cea mai veche cale ferată din România

Cererea de cărbune pentru navigația pe Dunăre, privilegiu al companiilor fluviale austriece, a determinat construcția liniei Oravița – Baziaș, prima cale ferată din România.

Cu aprobarea directă a împăratului Ferdinand I (1835-1848) și la ideea ducelui Lobkowitz și a inginerului geolog Anton von Maderspach din Oravița, în anul 1837 s-a constituit o echipă de studiere a zonei montane care să stabilească, în linii generale, posibilitățile de traversare a reliefului de către o cale ferată, pe un traseu având punctul inițial în Anina și punctul terminus în portul Baziaș.

Proiectul căruia i se datorează, practic, declanșarea operațiunilor construirii căii ferate a avut ca punct de plecare anul 1845 și la 31 octombrie 1846 s-a luat hotărârea de a se construi linia de cale ferată.



Statul austriac a executat construcția acestei linii între anii 1847 – 1854, inaugurând linia la 20 august 1854 pentru transportul cărbunilor extrași din minele Aninei. Linia a fost preluată de Societatea Austriacă de Cale Ferată (St.E.G.) la data de 12 ianuarie 1855, care, după ce a efectuat lucrări importante de consolidare, deschide linia și pentru transportul de călători la 1 noiembrie 1856.

După primul război mondial (1919) și retrasarea frontierei de stat, 35 de km din linie (Oravița – Iam) au rămas pe teritoriul României de astăzi, restul de 28 de km rămânând pe teritoriul Iugoslaviei.

Constanța Port – Cernavodă Port (63,6 km)

Cea mai veche cale ferată din Dobrogea

Cunoscută din cele mai vechi timpuri, cetatea pontică a Tomisului, făcea un comerț intens cu porturile din Asia Mică și în special cu cele din Grecia Antică. Oraș înfloritor în perioada romană și bizantină, după căderea Constantinopolului și ocuparea Dobrogei de către turci, cetatea și portul au căzut în ruină, tot comerțul pe mare fiind acaparat de Imperiul Otoman. Odată cu războiul Crimeei (1854 - 1856), Anglia s-a alăturat Franței, ca aliați ai Turciei și în aceste condiții, companiile de navigație engleze primesc dreptul să își sporească flota comercială pe Marea Neagră.

Pe la mijlocul secolului al XIX lea a apărut interesul companiei engleze „Societatea Anonimă a Căilor Ferate Dunăre – Marea Neagră și a Portului Constanța”, pe scurt D.B.S.R., pentru colectarea și exportul grânelor aflate din belșug în Câmpia Română. Pentru transportul lor, societatea a hotărât să ceară concesiunea unei căi ferate de la Cernavodă la Constanța și să execute amenajările necesare în portul Constanța. Elementul care a hotărât construcția acestei linii a fost nesiguranța la gurile Dunării, datorată fie înghețului, fie conflictelor militare care, în cele mai multe cazuri, închideau navigația pentru perioade îndelungate. Pentru a satisface sporul substanțial de produse ce apar acum la export și pentru scurtarea drumului navelor, la 1 septembrie 1857, D.B.S.R. reprezentată de J.T. Barkley, în baza convenției de concesiune încheiată cu guvernul Turciei, a obținut firmanul Sultanului Abdul Medgid pentru construcția căii ferate Constanța Port – Cernavodă Port, linie care va fi și prima cale ferată construită în partea europeană a Turciei.

Concesiunea a fost încheiată pe o perioadă de 90 de ani, la 1 septembrie 1959, când aceasta expira, calea ferată Constanța Port – Cernavodă Port urmând să intre gratuit în proprietatea statului turc. Termenul pentru deschiderea liniei a fost stabilit la 1 septembrie 1860. Inaugurarea C.F. Constanța Port – Cernavodă Port a avut loc la 4 octombrie 1860 într-un cadru festiv, cu participarea demnitarilor Statului Turc, a reprezentanților D.B.S.R. și a lui Ion A. Filipescu, ministrul de externe al României. La 20 octombrie 1878, după terminarea Războiului de Independență, teritoriul Dobrogei și al deltei Dunării au revenit în componența Statului Român și din acel moment, Guvernul României a început negocierea cu D.B.S.R. pentru răscumpărarea liniei împreună cu toate instalațiile ei aferente. La 10 decembrie 1882 calea ferată Constanța – Cernavodă a trecut efectiv în proprietatea Statului Român, împreună cu parcul de material rulant: 9 locomotive cu abur și 325 de vagoane (27 vagoane de călători și 298 vagoane de marfă).

Pentru administrarea liniei și a portului Constanța, în anul 1882 s-a înființat DIRECȚIA DE EXPLOATARE A LINIEI CONSTANȚA – CERNAVODĂ, cu sediul la Constanța și condusă succesiv de inginerii români: Theodor Dragu (1882 – 1884); Alexandru S. Gafencu (1884 – 1889); L. Lupașcu (1889 – 1896). La 1 ianuarie 1896 linia a fost integrată în structura administrației CFR – Inspekția I București.

De la 1 aprilie 1892, Serviciul de poduri, condus de ing. Anghel Saligny a început lucrările de refacere a traseului cu mutarea pe amplasamentul actual, evitând astfel zonele inundabile din Valea Carasu.

București Filaret – Giurgiu (69,8 km)

Prima linie de legătură a Capitalei cu Dunărea

Antreprenorul englez, Sir J.T. Barkley, după ce a executat linia Constanța – Cernavodă pentru Imperiul Otoman, a obținut concesiunea la 31 octombrie 1864 pentru construirea unui număr de 19 poduri metalice pentru Statul Român. Pentru a nu pierde acest serios concesionar și pentru a evita discuțiile interminabile din Parlamentul Român, Guvernul, cu acordul domnitorului Cuza, a emis în vacanța corpurilor legiuitoare, Decretul Lege de Concesiune pentru linia București – Giurgiu. Istoricul Decret din 1 septembrie 1865, semnat de domnitorul Al. I. Cuza îl desemnează pe generalul Florescu să încheie cu John Staniforth și John Barkley concesiunea construcției acestei linii ferate.

Decretul, neconstituțional, a fost adus la cunoștința camerei de către Alexandru Ioan Cuza la data de 5/17 decembrie 1865. Dezbaterile din Camerele legiuitoare ale Parlamentului României au fost furtunoase sfârșind abia la 11 ianuarie 1866 printr-o rezoluție prin care Guvernul și Domnitorul erau felicitati pentru „energica inițiativă ce ați luat în această împrejurare (...)” și „că ați concesionat această lucrare (...)”.

După numai o lună, Cuza a fost obligat să abdice și discuțiile din Cameră s-au reluat și mai aprig. Prin Decretul Locotenenței domnești din 29 martie 1866, Guvernul fostului domnitor Cuza a fost trimis în judecata Curții de Casație. La 7 martie 1866 a avut loc „anularea concesiunii „Barkley – Staniforth”. Lucrările au început în anul 1867, de la ambele capete. Primul tren a circulat de la Filaret până la Giurgiu în ziua de 26 august 1869, când regele Carol I pleacă în străinătate pentru a-și vedea familia. Această călătorie nu reprezenta primul drum al regelui Carol I, acesta însoțit de Panait Donici, ministrul Lucrărilor Publice parcurgând distanța Frățești – Giurgiu cu un tren de probă la 15 octombrie 1868. La 31 mai 1869 s-a depus un proiect de lege spre dezbateră și aprobarea camerelor cu privire la modul de exploatare a liniilor.

În data de 17 iunie 1879 a fost promulgată legea pentru exploatare în regie a liniei Filaret – Giurgiu și de asemenea, pentru a avea o legătură directă cu calea navigabilă fluvială s-a aprobat legea pentru prelungirea liniei până la Smârda (2,651 km).

Inaugurarea oficială a liniei a avut loc la 19/31 octombrie 1869, când locomotiva și trenul cu numele Michaiu Bravu parcurg distanța de 67 km într-o oră și jumătate, la conducerea locomotivei fiind însuși Sir John Trevor Barkley.

Prima călătorie a Principelui Carol I și a Principesei Elisabeta a avut loc la 24 noiembrie 1869, cu ocazia reîntoarcerii în România. Trenul princiar a parcurs distanța Giurgiu – București într-o oră și jumătate, perechea princiară fiind întâmpinată în gara Filaret de Mihail Kogălniceanu și primarul orașului G. Cantacuzino.

Pe această linie urmau să circule 3 perechi de trenuri deservite de 9 locomotive. Pentru buna desfășurare a activității, începând cu anul 1869 a funcționat Direcția Liniei Ferate Filaret – Giurgiu.

Vârciorova - București - Roman (914,99 km)

Prima cale ferată la Buzău

Pentru legarea liniilor din nordul Moldovei aparținând concesiunii Victor von Offenheim de restul țării și dezvoltarea unei rețele feroviare naționale, s-a hotărât, construirea în regim de concesiune, a unei căi ferate între localitățile Roman și Vârciorova. Concesiunea urma să acopere 3 secțiuni de cale ferată după cum urmează: Roman – Tecuci – Barboși, Galați – Buzău – București și București – Pitești – Vârciorova.

În discuțiile legate de această concesiune au apărut ofertele atât ale concesionarilor Victor von Offenheim cât și a concesionarului Bethel Henry Stroussberg. Analizând cele două oferte, Adunarea Deputaților, aprobă acordarea concesiunii lui B.H. Stroussberg. Prin Decretul nr. 1516 (Monitorul Oficial nr. 214 / 1868), Domnitorul a promulgat legea de acordare a concesiunii pentru realizarea întregii linii Roman - Vârciorova. S-a acordat concesiunea liniei Roman – Galați lui Stroussberg și nu lui Offenheim, deși această porțiune de linie a fost cuprinsă în convenția provizorie a acestuia din urmă, depusă anterior. Concesiunea Stroussberg, susținută de finanțele prusace nu era privită cu ochi buni de către opinia publică, spre deosebire de Offenheim care reprezenta mai mult băncile engleze.

Prima linie ce urma să lege Buzăul de capitală, și anume Galați – Brăila – București, avea termen de finalizare în 2 ani și jumătate. Durata concesiunii era de 90 de ani, termen după care liniile intrau necondiționat în patrimoniul statului. Lucrările încep chiar în anul 1868, în ritm alert, atât dinspre Galați cât și dinspre București (Gara Târgoviștei). Chiar dacă, începând cu anul 1869, plângerile legate de calitatea lucrărilor și a modului de utilizare a fondurilor încep să se întetească, primul tren care a circulat pe distanța București – Ploiești este cel al domnitorului Carol I, ce a efectuat la 9/21 iulie 1870, inspecția lucrărilor. După 2 luni, la 14/26 octombrie 1870, Carol I, însoțit de ministrul Lucrărilor Publice, George Cantacuzino, a plecat pentru a efectua examinarea stării liniilor până la Bacău. Întrucât, podul peste Teleajen nu era terminat, acesta a fost trecut pe jos, drumul continuându-se cu o altă garnitură. Aceasta a fost prima trecere a suitei regale prin orașul Buzău pe calea ferată. La întoarcere, 16/28 octombrie 1870, podul peste Teleajen era terminat, și astfel putem spune că linia Buzău – Ploiești – București era circulabilă pe întreg traseul. La data de 15/27 decembrie 1870, fără aprobarea Statului Român a fost dată provizoriu în circulație pentru primele trenuri de călători, linia București – Brăila (228 km) și retur.

Între timp, relațiile dintre guvernul român și Stroussberg s-au deteriorat continuu, astfel încât, la data de 5 iulie 1871 a fost votată legea de anulare a concesiunii.

Societatea Acționarilor Căilor Ferate Române a preluat concesiunea încheind convenție cu Societatea Căilor Ferate de Stat Austriece (St.E.G.) care se obliga să termine toate lucrările de construcție și să exploateze liniile concesionate timp de 10 ani. Datorită profesionalismului și seriozității lui Leon Guilloux și St.E.G., se deschideau în mod oficial, liniile București – Roman și București – Pitești, la data de 1/13 septembrie 1872.

Mersul trenurilor — Ediția anului 1870

CĂILE FERATE ROMANE.

Mersul Trenurilor cu începere de Marți 15 (27) Decembrie 1870.

București-Brăila și Galați-Roman.

Linia Bucuresti-Braila						Linia Galati-Roman						
Numirea stațiilor.	Distanțe kilom.		Trenul No. 1.		Trenul No. 3.	Numirea stațiilor.	Distanțe kilom.		Trenul No. 1.			
	de la Buc.	întră stații	Persoane.				de la Galati	întră stații	Persoane.			
			sosește	pleacă					sosește	pleacă		
	kilometre.		ore m.	ore m.		kilometre.		ore m.	ore m.			
Bucuresti	00	00	diminșta			Galati	00	00	diminșta			
Buța	18	18	6 35	6 38	2 5	1 30	Barboși	19	19	7 27	7 37	
Crivina	40	22	7 23	7 33	2 55	3 5	Serbești	32	13	8 8	8 13	
Plocești	60	20	8 16	8 31	3 48	după amădă	Preval	49	17	8 53	8 58	
Albești	77	17	9 41	9 51			Ivești	73	24	9 54	10 4	
Mizil	93	16	10 56	11 6			Tecuci	91	18	10 49	11 9	
Ulmeni	113	20	12 6	12 15			Mărășești	110	19	11 54	12 4	
			după amădă						după amădă			
Buzou	129	16	1 5	1 45			Tufoști	125	15	12 38	12 43	
Silibi	148	19	2 30	2 40			Adjud	135	10	1 10	1 20	
Făurei	169	21	3 28	3 31			Săcut	149	14	1 25	2 2	
Ianca	189	20	4 17	4 27			Răcăciuni	166	17	2 42	2 52	
Mușina	207	18	5 8	5 15			Făroni	183	17	3 33	3 38	
Braila	228	21	6 —	sora			Bacău	194	11	4 3	4 13	
							Galbini	215	21	5 3	5 8	
							Roman	235	23	6 6	sora	
Linia Braila-Bucuresti						Linia Roman-Galati						
			Trenul 2		Trenul 4			Trenul 2				
			diminșta					diminșta				
Braila	00	00	6 30			Roman	00	00	8 2			
Lufti	21	21	7 15	7 25		Galbini	23	23	7 —	7 6		
Ianca	39	18	8 6	8 15		Bacău	44	21	7 55	8 15		
Făurei	59	20	9 1	9 6		Făroni	55	11	8 30	8 35		
Silibi	80	21	9 51	10 2		Răcăciuni	72	17	9 16	8 26		
Buzou	99	19	10 47	11 20		Săcut	89	17	10 6	10 16		
			după amădă			Adjud	203	14	10 48	10 58		
Ulmeni	115	16	12 10	12 20		Tufoști	113	10	11 25	11 30		
Mizil	135	20	1 20	1 35				după amădă				
Albești	151	16	2 40	2 50	diminșta	Mărășești	128	15	12 4	12 14		
Plocești	168	17	4 —	4 20	9 —	Tecuci	147	18	12 59	1 19		
Crivina	188	20	5 3	5 10	9 45	10 —	Ivești	165	17	2 4	2 14	
Buța	210	22	5 55	6 5	10 50	11 5	Preval	189	24	3 10	3 15	
Bucuresti	228	18	6 40	sora	11 45	dimi- nșta	Serbești	206	17	3 55	4 —	
							Barboși	213	13	4 31	4 41	
							Galati	233	19	5 38	sora	

DIRECȚIUNEA DE EXPLOATARE

AFACEREA STROUSSBERG

Concesiunea

Oamenii de afaceri din Europa și, în special, cei din Germania, Anglia, Franța și Rusia, cunoșteau prea bine adevăratele cauze ale întârzierii apariției Căilor Ferate în Principatele Române.

Acestea erau legate de:

- dependența politică și economică față de Poarta Otomană și interesele ei la nord de Dunăre,
- lipsa industriei metalurgice pentru producția de material rulant pentru calea ferată,
 - lipsa specialiștilor cu experiență în construcția căilor ferate,
 - lipsa de capital și credite pe piața europeană.



Henry Bettel Stroussberg

Interesele strategice manifestate de Anglia în anul 1860 s-au materializat în Dobrogea prin construcția căii ferate Constanța – Cernavodă.

După aducerea pe tronul României a Principelui Carol de Hohenzolern, capitalul prusac a început să contracareze interesele Rusiei, Angliei și Austro – Ungariei, în zona de sud – est a Europei.

Pentru a înțelege mai bine mecanismul financiar prin care s-a construit „coloana vertebrală” a căilor ferate din România: Roman – Galați – București – Vârciorova, vom descrie cel mai mare scandal politico – financiar din istoria căilor ferate din România, cunoscut și sub numele de Afacerea Stroussberg. Dimensiunile acestui scandal, devenit subiectul preferat al presei europene, se pot evalua numai prin consecințele ce au urmat acestei oneroase afaceri în care a fost târât Statul Român. În mijlocul scandalului, domnitorul Carol I a ajuns în pragul abdicării, iar Germania, prin discursurile cancelarului Otto von Bismarck, a amenințat România cu ruperea relațiilor diplomatice și cu ocuparea ei de armatele Turciei și Rusiei.

Totul a pornit de la dorința grupului financiar din Silezia – reprezentat de doctorul Henry Bettel Stroussberg – pentru obținerea concesiunii căilor ferate din România.

La 18 februarie 1868, Stroussberg, în numele ducelui D’Uyest, principelui Hugo de Hohenlohe, ducelui Victor de Ratibor și a contelui Lehndorff, au adresat din Berlin, domnitorului Carol I, o scrisoare de intenție prin care au solicitat acordarea concesiunii „prin calea constituțională, printr-un act deosebit și cu condiții cât se poate de moderate”.

S-a format Comitetul delegaților însărcinați cu cercetarea chestiunii căilor ferate, sub președinția lui Constantin Hurmuzachi, care a analizat oferta prezentată de Stroussberg, prin care se solicita să se construiască și să se exploateze 914, 99 km de cale ferată și anume:

- Roman – Tecuci – Barboși;
- Galați – Buzău – București;
- București – Pitești – Vârciorova.

În ședința din 16 – 17 mai 1868 o mare parte din cameră a primit cu aplauze citirea raportului în care s-au arătat avantajele și dezavantajele cesiunii, subiectul cel mai discutat fiind obligativitatea cesionarilor de a folosi mână de lucru autohtonă.

La 17 mai 1868, cu o majoritate de 39 de voturi pentru, 4 contra și o abținere, Adunarea Deputaților votează concesiunea și Legea prin care se declară de utilitate publică, construcția căilor ferate:

— Roman – Galați cu ramura Tecuci – Bârlad.

— Galați – Buzău – București.

— București – Pitești – Craiova – Vârciorova frontieră.

Concesiunea a fost acordată pe timp de 90 de ani de la data deschiderii căii ferate Roman – Galați, urmând ca, după expirarea timpului, toate liniile, instalațiile și materialul rulant să treacă în proprietatea Statului Român.

ROMANIA.

Una compania germana reprezentata prin Dr. Stroussberg prezintă în 18 Febr. în cauzele drumului de feră următorii a explica către Marii Sa Domnitorului :

„Amu urmărindu o un interesu sinceru și nobilitate dezvoltarea condițiilor politice ale României dela voinea înaltimii Tale pe tron, ai născut conștientă că o onoare deosebită deca ni s'aru acordă de a pute contribui la propagarea eficientă a culturii, a comerțului și apoi la ridicarea prosperității întregii populațiune române.

„Din speranțele făcute în proprii noastră patriă, amu dobânditu convicțiunea, ca nu se p'ote asigura o bază solidă acestora aspirațiuni decât numai prin creșterea de mijloace de comunicațiune, spre unu deșigur mai leune alu întinselor produse ale țării, decât numai prin înființarea unui vastu rețea de cale ferate. Pentru o asemenea înființare ne amu îngăgatu, — deca ar' place înaltului guvern alu Marii Tale, de a ne acordă concesiunea prin legea constituțională, printr'unu act deosebitu și cu condițiuni catu se p'ote mai moderate.

Fia ne permis, pre înaltă Dămine, de a supune Marii Tale, preă plecatu, propozițiunea noastră în această privință, împreună cu actulu concesiunii semnatu de noi, și de a adăugi rugățiunea, se binevoiescă înaltimea Ta, a dispună oă propozițiunea noastră se p'vine înaltului ministeriu spre examinare și luarea ei în consideratione.

„Santoma cu celu mai adencu respectu, ai Marii Tale preă plecati.

„Berlin 18 Febr. 1868.

„(Semnat): Principele Hugo de Hohenlohe, Ducele Victor de Ratibor, comitele Carol de Lehndorff, Dr. Stroussberg.”

Scrisoarea de intenție a lui Stroussberg - 18.02.1868

Costul total al lucrărilor pentru 914,89 km căi ferate a fost stabilit la 288.893.320 lei aur. Statul Român a garantat un venit net de 20.250 lei aur/km, care reprezenta 7,5% din suma de 315.737 lei aur/km cale ferată.

Pentru procurarea capitalului, concesiunea Stroussberg a fost autorizată să emită acțiuni a căror dobândă urma să fie plătită de consorțiu, pe timpul lucrărilor și de Statul Român, după deschiderea liniilor.

Banii obținuți din vânzarea acțiunilor trebuiau folosiți numai la construcția liniilor concesionate, fondurile constituite urmând să fie depozitate la Berlin sub controlul unui comisar numit de Guvernul României.

La începutul lunii iunie 1868, Stroussberg a sosit la București însoțit de o impresionantă suită, pentru susținerea concesiunii. La 20 iulie 1868 Stroussberg s-a deplasat la Galați unde a început organizarea de șantier și instalarea Direcției Tehnice a concesiunii condusă de inginerul Gurski și cei 24 de specialiști în construcția de căi ferate.

Încep să sosească instrumente și materiale pentru șantierele de construcție ale concesiunii.

La 10 octombrie 1868, directorul Gurski s-a adresat Primăriei din Galați pentru eliberarea a două lăzi de instrumente pentru construcții căi ferate, sosite cu vaporul austriac „Reni”, în portul Galați. Tratatul pentru concesiunea Stroussberg s-au

desfășurat în paralel cu concesiunea Offenheim, care urma să construiască în Moldova, calea ferată Suceava – Roman, cu ramurile de la Verești – Botoșani și Pașcani – Iași. Pentru a nu rămâne izolate aceste linii, Adunarea Deputaților și Senatul au hotărât să dezbată împreună cele două concesiuni, având ca rezultat promulgarea legii 1516 din 21 septembrie 1868, publicată în Monitorul Oficial nr. 214/1868.

La 3 decembrie 1868, Guvernul României, sub rezerva aprobării ulterioare a camerelor legislative, a semnat, împreună cu concesionarii, actul de concesiune pe timp de 90 de ani pentru construcția și exploatarea a 4 tronsoane de cale ferată:

MAPA CĂMINARIIA SUCI-ECARIE. Comitetul de legatilor in sarcina cu cercetarea concesiunii calilor ferate in Romania s'a datu reportul sau camerei si inea in favorea societatii „Strassberg si Offenheim”, asa dupa cum concesiunile loro s'au modificatu si s'au adoptatu de catre comisiune. Reportul subscrisu de d. pres. reportore Const. Hurmuzachi a pusu in paralela toate avantajiele si desavantagiile concesiuniloru de pana acum, incatu o mare parte din camera a primitu reportulu cu multe multumire si aplausu.

In sedinta din 16, in care s'a cititu acestu reportu, s'a tencu asupra lui dezbateru generala infocata si in sedinta din 17 Maiu s'a totu continuatu dezbateru generala, in care frica, ca prin concesiunile acestea se pote inundu tierra romana de straini germani nu a lipitu din temeiurile de a se opune la concesiunea „Strassberg si Offenheim”. Acesta frica inse n'ar ave lozu, deca ar' preveni camera si senatul romanu astfelu de inundari prin conditiuni stipulate in contracte, ca afara de personalulu absolutu necesariu de conducere, inestratu cu toate cunoastintele oladirei drumulu de feru, se nu se aduca alti lucratori palmasi, ci prin instructiune de vr'o 2—3 septemani se fia indetorati a forma lucratori din locuitorii tierei, ceea ce ar' fi unu mare avantaju pentru tierra, ca s'ar familiarisa si acesta intreprindere intre romani. Se nu **inundeze tierra**, dion, pana si caratorii cu robele si caratorii de pamentu swabi, pentrucu chiaru si candu in Romania puterile lucratoare ar' fi respective mai pucine, apoi se scia tratii nostri, ca in Transilvania ele se affa in prisoau. Palmasi chiaru dintre romani se affa destuli aici si prin o provocare s'ar pute affa destule palmi si dileri. Ma din fostele regimente de romani, unde familiile impartindusi mosiile intre prunci, au remasu astadi mai fara pamentu avisati la servitia, s'ar pute capata subiectele cele mai active, mai letetie si mai cu incredere pentru lucrurile loro increditiate. Asia ceva ar' aduce unu castigu mare nationei, nu desavanzagiul nici periculu de a ni se germanisa vatra in restimpulu concesiunsi. CREDU CA SE VA FACE.

a). Roman – Tecuci – Barboși cu ramura Tecuci – Bârlad.

b). Galați – Buzău – București.

c). București – Pitești – Vârciorova frontieră.

d). Buzău – Mărășești – construcție facultativă pentru statul român.

Guvernul României s-a obligat să înștiințeze pe concesionari, în termen de 28 de zile de la primirea proiectelor, dacă este de acord sau respinge soluțiile prezentate.

În ceea ce privește termenele de punere în funcție, tronsonul Roman – Tecuci – Galați și București – Vârciorova trebuiau terminate în 3 ani (1871), iar tronsonul Galați – București avea termen de punere în funcțiune de 2,5 ani (1870).

Concesionarii au fost obligați să doteze aceste linii cu 102 locomotive, 460 de vagoane de călători și 1380 de vagoane de marfă.

Calea ferată Roman – Galați, prinsă inițial în concesiunea Offenheim, ce reprezenta interesele băncilor din Anglia, a fost concesionată lui Stroussberg, fapt ce dovedește presiunile capitalului prusac asupra guvernului României.

După semnarea convenției, Stroussberg pleacă la Berlin unde, la 18 decembrie 1868, a emis prima serie de acțiuni în valoare de 16 milioane taleri.

Apariția pe piață a acțiunilor a declanșat o adevărată furtună în lumea bursei, ghișeele fiind asaltate și, în câteva zile, se obține un răsunător succes de casă, Stroussberg fiind numit de presă „Regele drumului de fier”. În România ajung numai câteva acțiuni pentru domnitorul Carol I, operațiunea fiind mai mult simbolică.

Reprezentant recunoscut al concesionarului Stroussberg pentru expropriere a fost numit C. Vairah.

ROMANIA



MINISTERIUL JUSTITIEI

Diviziunea.

București

No. 18.210.

București 15 Decembrie 1868.

La Timișoara prin Căminul de la D-nii președinți ai curților și tribunalelor din țară.

Domnule președinte,

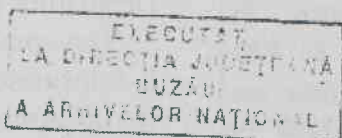
Domnul ministru al agriculturii, comerțului și lucrărilor publice, prin adresa No. 11.447, care a se pune în vedere a autorităților judecătorești, de a recunoaște pe D-nul C. Văraș, de reprezentant al D-ului Stroussberg, în cauză de exproprieri ce s'ar fi în cursul lucrărilor pentru construcția căii ferate de la București la Galați, până în Roman, conform precărilor publicate prin Monitorul 278, de la 11 Decembrie.

În consecință, sub-semnatul are onoare a comunica D-voastră această spre știință și normă D-voastră.

Prin urmare asigurarea oșebitelor mele considerată.

P. ministru TRIANDAFIL.

Capul diviziunii
I. Teodor.



„Scrie P. Teodor Triandafil”

Comisar al guvernului României pentru controlul acțiunilor concesiunii Stroussberg de la Berlin a fost numit funcționarul prusac Ambron, prieten al lui Stroussberg.

Această numire, agreată și de domnitorul Carol I, a deschis calea unor fraude rușinoase din partea concesionarilor, dar și a unui lung șir de conflicte care au creat serioase pagube morale și materiale Statului Român.

Cunoscut ca om cinstit, Ambron, a fost ani îndelungați administratorul averilor familiei de Hohenzolern, dar faptele sale au dovedit implicarea în cele mai necinstite acțiuni îndreptate împotriva intereselor României.

O comisie formată din inspectorii generali Petre Donici și Dimitrie Frunză s-a deplasat în Prusia și a studiat lucrările de artă, materialul rulant și construcția liniilor, pentru ca România să pretindă concesiunii, construcția tuturor liniilor după modelul din Prusia.

La 21 septembrie 1868, a fost pusă piatra fundamentală a gării Târgoviștei (astăzi Gara de Nord).

Falimentul concesiunii Stroussberg

Cronica esterna.

ROMANIA. Cestiunea Stroussberg e cea mai ardente cestiune in Romania, pentruca rusificarea relegei prin proiectulu d. Tell inca nu se potu midiului. Cestiunea Stroussberg sta cá pe sponcie, pentruca dupa relatiunile d. Carpu, agentului Romaniei pentru Vien'a, Berlinu si Petersburg, Stroussberg face mari pretensiuni, carí incarca tíera, si guvernulu totu inchia o conventiune cu elu, adica vre se oblige Romania a perde vr'o 70 milioane si a mai si imprumutá pe Stroussberg — cu perderea dobandii — cu vr'o 15 mil. lei pe 4 ani, numai se scape de amenintiarea acésta. Adica Stroussberg a primitu si a si luatu bani pana acum din emiterea obligatiuniloru 245,160.000, pe catu e datoriu celoru ce i au luatu obligatiunile. Acum vre si se facu unu angagementu cu conventiune, Stroussberg pretende, cá lini'a Romanu-Bucuresci, ramurile Tecuciu-Berladu intre garele de Bucuresci la porturile Galati si Brail'a se se primésca cu unu pretiu mare. Guvernulu din 907 kilometri de cale ferata, ce e datoriu Stroussberg a face, concede se i se faca numai 650, si cu diferinti'a de vr'o 70 mil. lei lu lasa de frica bucurosului numai se scape de elu; dér' apoi platirea cuponelor la oblig. emise dela Ian. si 1 Iuliu se o id asupra-si Romania, si Stroussberg preste 4 ani se platésca guvernului romanu inderreptu patru milioane taleri, adica 15 milioane lei, si cine mai sci cum si déca. Cestiunea dér' amaresce pe patrioti, ca-ce incarca Romania cu una dauna de 85 milioane ce remanu in pung'a lui Stroussberg, pentruca si a batutu jocu de angagementele luate cu concesiunea. Si Romania va remané cu incus'a datoria de 245 milioane si 160.000 cá datoria de stat, déca camera va primi conventiunea?! — Se va vedé. —

„Informatiunile“ dela Galati primira o scire trista dela Parisu, ca 5 teneri romani au fostu ucisi de guvernulu dela Versailles, pentruca nu potura justifica gasirea armelor la ei si li se imputá, ca ar' fi fostu amestecati intre insurgenti; alti 10 juni ar' fi inca arestati. —

În tot cursul anului 1869 s-a lucrat intens, chiar dacă încep să apară reclamații privind calitatea lucrărilor.

O serie de conflicte apărute în orașul Galați, privind circulația carelor, scurgerea apelor, încălcări de terenuri, au fost rezolvate de directorul Gurski și inginerul șef Brand cu primăria municipiului Galați.

Chiar dacă, într-un raport prezentat Principelui Carol I în aprilie 1870 de Petre Donici, se arăta că lucrările sunt bine făcute, apar primele suspiciuni privind utilizarea fondurilor de către concesionari și, la sfârșitul aceleiași luni, Stroussberg a sosit la București, în audiență la Principele Carol I, pentru a evita înrăutățirea relațiilor cu Statul Român.

În urma efectuării lucrărilor de remăsurare a întregului traseu de cale ferată, Ministerul Lucrărilor Publice a constatat că lungimea reală este cu 19 km mai mică decât lungimea luată în calcul la plată de concesionari.

Măsurătoarea nu este recunoscută de Stroussberg și, la 5 mai 1870, guvernul României a deschis litigiu în fața arbitrilor și ordonă comisarului Ambron să nu achite suma de 5,13 milioane lei aur, ce reprezenta costul celor 19 km cale neconstruiți.

Motivând că telegrama a sosit târziu, Ambron a achitat suma lui Stroussberg și a declanșat un val de proteste în Adunarea Deputaților și în Senatul României.

Guvernul României a fost somat să îl înlocuiască pe reprezentantul său de la Berlin, Ambron, cu alt funcționar. În aceste condiții, Carol I l-a trimis pe D. Sturza la Berlin pentru a-l convinge pe Ambron să demisioneze, dar acesta a refuzat. Sub presiunea evenimentelor, fără o verificare prealabilă și fără acordul Statului Român, concesiunea Stroussberg a deschis provizoriu la 15 iulie 1870, calea ferată Galați – Tecuci,

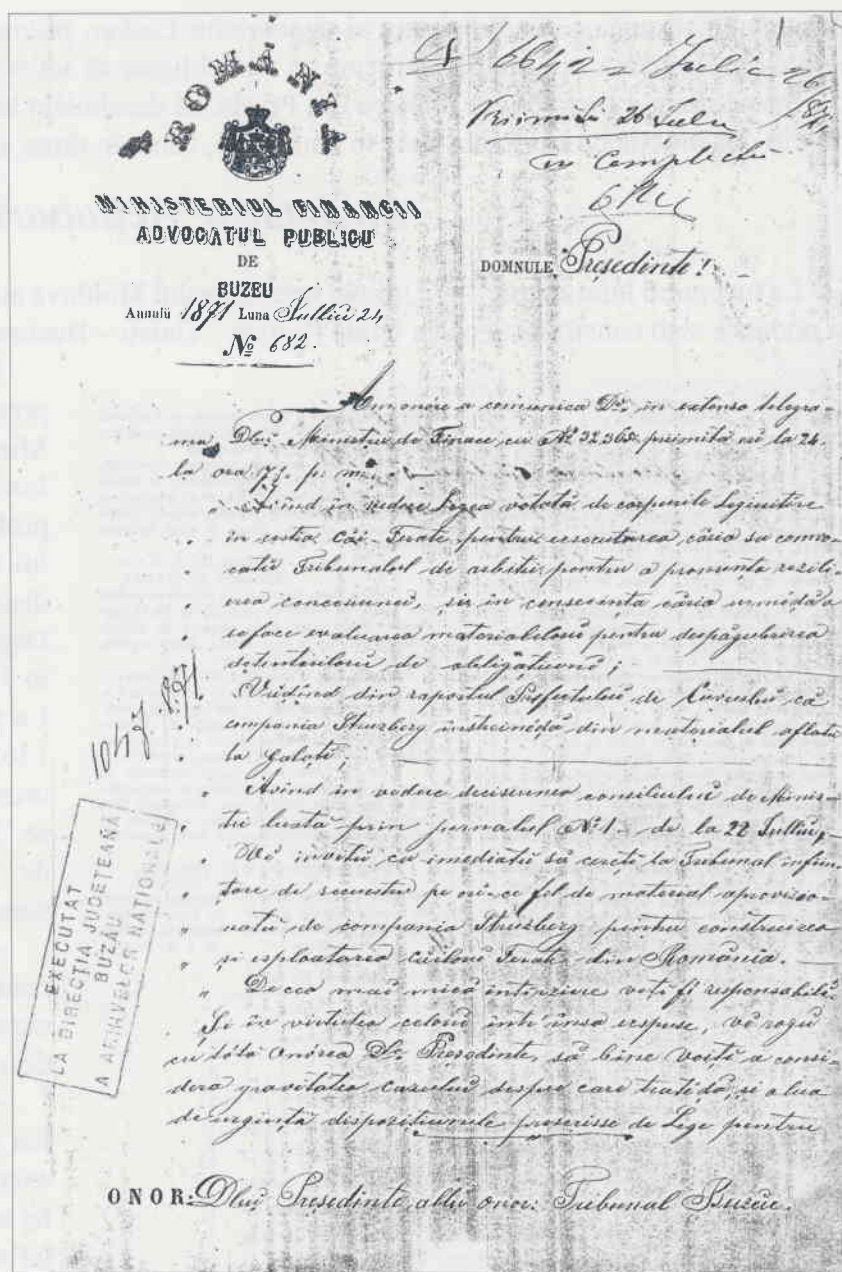
și Siret la 13 octombrie 1870 și linia Roman – Mărășești – Tecuci – Galați – **Buzău** – București la 13 septembrie 1872, pentru care a solicitat Guvernului României ca, începând din 1 ianuarie 1871, să-și plătească obligațiile. Între timp, la 27 iunie 1870, Ambron a fost înlocuit cu Steg, Agentul Diplomatic al României la Berlin.

Înainte de destituire, Ambron a emis obligații, fără știrea Statului Român, pentru tot capitalul fixat pentru construcția liniilor, obligații pe care le-a vândut la Bursa din Berlin și apoi depusă în ipotecă nerealizabile la Banca J. JAKUES din Berlin.

Lucrările pe șantier au început să se împotmolească datorită plecării lucrătorilor străini în Războiul franco-prusac.

O echipă condusă de Petre Donici a făcut din nou o verificare generală a lucrărilor efectuate de Stroussberg și a cerut Guvernului să nu achite plata cupoanelor scadente la 1 ianuarie 1871, având în vedere că lucrările nu corespund și nu sunt terminate pentru a pune linia sub circulație normală. Comisia a propus rezilierea convenției cu Stroussberg și evaluarea lucrărilor existente, recunoașterea datoriilor statului către deținătorii de acțiuni și stabilirea unui termen pentru constituirea în societate a acționarilor care să preia toate drepturile și obligațiile concesiunii Stroussberg.

La 2 februarie 1871, Stroussberg, pe un ton agresiv, a trimis o telegramă Ministerului Lucrărilor Publice prin care face răspunzător Statul Român și a amenințat că va cere sprijinul Guvernului Prusiei pentru obținerea daunelor de interese. În acest timp, la Berlin, în urma zvonului privind falimentul concesiunii, acțiunile au început să scadă vertiginos și presa străină acuză România că dorește ruina concesiunilor. Guvernul României a ordonat Comisarului său din Berlin, Steg, să deschidă acțiune penală împotriva lui Stroussberg și Ambron. Numai după doi ani, în ianuarie 1873, în urma



Solicitarea oficială de impunere a sechestrului - 24 iulie 1871

discursului răsunător din Reichstag al deputatului Lasker, privind fraudele din concesiunea căilor ferate din România, autoritățile germane au fost obligate să acționeze.

Stroussberg a fost obligat să plece din Prusia, să deschidă o bancă la Moscova și s-a angajat din nou în construcția de căi ferate până în anul 1876, când, în urma altor fraude, a fost arestat.

Societatea Acționarilor

La începutul lunii martie 1871, ploile torențiale din Moldova au măturat din calea lor terasamentul și podurile slab construite și calea ferată Roman – Galați – București, a fost din nou închisă.

În urma raportului nr. 5808, prezentat de Nicolae Crețulescu, Ministrul Agriculturii, Comerțului și Lucrărilor Publice, privind rezolvarea problemelor căilor ferate concesionate lui Stroussberg și asociații săi, după discursurile și dezbaterile din Adunarea Deputaților la 6 iulie 1871 și în Senat în 7 iulie 1871, la 17 iulie 1871 Carol I a promulgat la București, Legea nr. 1365 pentru soluționarea chestiunilor drumului de fier Stroussberg prin care se hotărăște să ceară Tribunalului de Arbitri de la Berlin, anularea concesiunii și apoi:

- Guvernul va urmări rezilierea concesiunii acordate fără a întrerupe cursul acțiunilor civile și penale deschise la Berlin;

- După reziliere, Guvernul va lua măsuri de conservare a lucrărilor executate, fiind asigurate 5 milioane lei aur din contul curent și 9 milioane lei aur de la CEC;

- Posesorii de obligațiuni sunt invitați a se constitui în societate, suma de 245 milioane lei aur, valoarea obligațiunilor emise de Statul Român vor fi recunoscute dacă vor corespunde valorii lucrărilor, a instalațiilor și materialului adus și dacă posesorii obligațiunilor consimt la reducerea dobânzilor de la 7,5% la 4,0% și amortismentul. P.P. Carp este trimis agent diplomatic al României la Viena

CAROLU I.,
prin grația lui Dumnezeu și voința națională
Domn al Romanilor.

La toți de față și viitorii generații:

Vădindu reportajul ministrului nostru secretar de stat la departamentul agriculturii, comerțului și lucrărilor publice, septa Nr. 9049, pe lângă care ne expune spre sancționare legea pentru construirea și exploatarea unei rețele de căi ferate, votată de corpurile legislative;

Pe puterea art. 93 din constituție;

Amu sancționăm și sancționăm, amu promulgăm și promulgăm ce urmează:

L E G E.

Art. I. Se declara de utilitate publică construirea unei rețele de căi ferate cuprindându armăturile sectionale.

Sectionea I. De la Sucev'a la Roman cu una ramă la Botoșani și alta la Iași.

Sectionea II. De la Roman la Galați cu una ramă de la Teocia la Barlad.

Sectionea III. De la Galați prin Brail'a, Buzen și Ploiești la București.

Sectionea IV. Din București prin Pitești, Slătina, Orșova și Turnu-Severin la Verșinova.

Art. II. Construirea și exploatarea sectionei I se concede d-lui cavaleriu d'Offenheim, reprezentantului legăției al d-lui principele Leon Sapieha, Wladimir comite Bercewsky, doctorul Carolu Giesse, Thomas Brassy, W. R. Drache, L. M. Rade din Londra, conformu anexatului aci sesa de concesiune.

Construirea și exploatarea sectionilor a II, III și IV se concede d-lui, principele Hugo de Hohenlohe duc de Ujest, principele Victor Hugo

dne de Ratibor, Carolu comite de Lehdorff și doctorul Bethel Henry Stroussberg, conformu anexatului aci sesa de concesiune.

Acosta lege, impreună cu ambele concesiuni, s'a votat de adunarea deputatilor, în sesiunea din 27 Mai anul 1869, și s'a adoptat cu majoritate de șapteszeci și nouă voturi, contra a douăzeci și trei, fiind și cinci abțineri dela vot.

(L. S. A.) Președinte Dr. A. Feta.
Secretar A. I. G. a n t.

Acosta lege, impreună cu ambele concesiuni s'a votat de senatu în sesiunea sa din 18 Septembrie anul 1869, și s'a adoptat cu majoritate de treizeci și nouă voturi, contra a patru, fiind și o abținere dela vot.

(L. S. A.) Președinte Ștef. Goleșcu
Secretar C. V. a d u l a n u.

Făcemu conosecuto că cele de față, învestite cu sigilele statului și trezute în „Monitorial Oficial”, se fă conosec în genere putându-se în lucrare, dela data conștinței decretului.

Art. III. Ministrul nostru secretar de stat la departamentul agriculturii, comerțului și lucrărilor publice, este însărcinat spre executarea ordonanței de față, a încheierii cu concesiunarii s'a împuternicitul lor, convenitele note de convenționa.

Data în București, la 21 Sept. 1869.

CAROLU

Ministrul secretar de stat la departamentul agriculturii, comerțului și lucrărilor publice,
P. Donici.
(L. S. St.) Nr. 1516.

Ministrul secretar de stat la departamentul justiției,
A. I. Arionu.

Cronica esterna.

ROMANIA. București 27 Oct. v. Cetiinu în „Monitoriu”:

„Este conosecuto, ca prin dispozițiunile concesiunii Stroussberg se prescrie, ca construcțiunea liniilor ferate concesionate acestei companii se se făca după modelul calilor ferate din Prusia.

Epoch'a primirei și dării în circulațiune a mai multor din aceste linii apropiându-se, și ministrul voindu a posedă date pe catu se pôte mai positive asupra modului construcțiunei calilor ferate din Prusia, a transmis în acosta țieră o comisiune compusa de d-nii inspectori P. Donici și D. Frundia.

Acosta comisiune este însărcinată a studiă în detaliu regulile ce se observă în Prusia pentru construcțiunea calilor ferate impreună cu toate dependințele lor, și călegându orice date și documente în acosta privire, se le supuna ministeriului spre a servi că comparațiune între acele linii și acelea construite în Romania de catra susmenționat'a companie. —

Viena și Berlin, cu misiunea eliminării concesiunii Stroussberg și formarea unei noi asociații.

La data de 22 iulie 1871, Statul Român a emis prin intermediul Ministerului de Finanțe, telegrama nr. 32365, prin care s-a dispus avocaților publici și tribunalelor teritoriale, începerea punerii sechestrului pe bunurile materiale aparținând Companiei Stroussberg, în toate locațiile unde aceasta avea în construcție sau exploatare cale ferată concesionată.

La 16 octombrie 1871, Tribunalul de la Berlin a confirmat hotărârea de anulare a concesiunii Stroussberg iar la 25 octombrie 1871 s-a constituit provizoriu la Berlin, Societatea Acționarilor CFR, care l-a trimis la București ca reprezentant pe Fromm, ca să pregătească documentele necesare noii concesiuni și legea ce urma să fie supusă dezbaterii Parlamentului.

Toate aceste întâmplări au declanșat o adevărată furtună în presa vremii care acuză România de rea-credință.

Bismark a cerut imperativ anularea Legii nr. 1365 din 17 iulie 1871 și a început o campanie denigratoare împotriva României.

Carol I a fost la un pas de abdicare și România a fost amenințată cu ocuparea teritoriului de armata ruso - turcă.

Turcia a reacționat cerând aplanarea imediată a conflictului, amenințând cu convocarea Puterilor Garante, unde să se discute problema României.

Între timp, la Berlin, posesorii de acțiuni, în perspectiva irosirii economiilor depuse, au început tratativele cu guvernul României pentru constituirea lor în societate.

Bismark a cerut bancherilor Bleichroder și Hansemann să pună la dispoziția noii societăți, fondurile necesare pentru terminarea căilor ferate din România.

La 24 decembrie 1871 a fost promulgată la București, Legea pentru reglementarea Legii din 17 iulie 1871, care a stat la baza înființării Societății Acționarilor CFR, cu reședința Consiliului de

La toti de facia si viitori sanetate!

Asupra raportului ministrului nostru secretariu de statu la departamentul agriculturii, comerțului si lucrarilor publice, Nr. 5805, pe langa care ne supune spre sanctionare legea votata de corpurile legiuitoare pentru rezolvarea chestiunii drumurilor de feru, concordate companiei doctorului Stroussberg. In virtutea art. 93 din constitutiune, Amu sanctionat si sanctionam, Amu promulgat si promulgam ce urmeza:

L E G E.

pentru solutiunea chestiunii drumului de feru Stroussberg.

Art. I. Guvernul va urmari resilierea concesiunii din 21 Novembre (3 Decembre) 1868, acordata ducilor de Ujest si de Ratibor, comitelui Lehdorff si doctorului Stroussberg, inaintea tribunalului arbitral, prevediutu prin aceeasi concesiune, fara a intrerupe cursul actiunilor civili si penali deja deschise la Berlinu.

Art. II. Dupa resilierea concesiunii, guvernul, ca mesura conservatorie, va ingriji de calea ferata neexploatabila si va exploata calea ferata in partile exploatabile, punend'o sub directiunea unui consiliu de administratiune, si fara ca acest'a se angajeze altfelu responsabilitatea statului.

Art. III. Aceste mesuri este autorisat guvernul a le lua si in casulu, candu in timpul duratei procesului de realizare, doctorulu Stroussberg si consortium voru abandona exploatarea calei ferate.

Art. IV. Posesorii de obligatiuni voru fi in-cunoscutiati, prin tote mijloacele de publicitate, ca suntu imediatu pusi in intardiare (mis en demeure) de a se constitui in societate de actionari indata dupa resilierea concesiunii, conformu art. 14 din acesta concesiune.

Acesta societate, din momentul constituirii sale si luoroi drumului feratu in exploatare, -si ia asupra-i printr'acest'a chiaru tote drepturile ca si tote indatoririle concesionarilor primitivi.

Art. V. Dupa resilierea acestei concesiuni si in casu candu posesorii de obligatiuni nu se voru constitui in societate de actionari in intervalu de 30 zile dupa sentinta de resiliere a concesiunii primitive, carei sentinta se va da cea mai intinsa publicitate, atunci guvernul va procede in modulu prevediutu de articulu urmatoriu.

Art. VI. Guvernulu, indata dupa resilierea concesiunii, facundu o justa si larga estimatiune a lucrarilor si a materialului ecizientu in tiea, va despagubi pe detentorii de obligatiuni cu sum'a cu va esi din acesta estimatiune.

Art. VII. Guvernulu, dupa resilierea concesiunii, seu in timpul abandonarii liniei ferate de catre doctorulu Stroussberg si compani'a, este autorisat sa faca tote cheltuielile necesarie pentru conservarea si intretinerea liniei pana la cifra de 5 milioane lei, pe cari i va lua prin compta curentu de cifra 9 milioane dela casa' de depuneri si consemnatiuni.

Acesta lege s'a votatu de adunarea deputatilor, in sedinta din 6 Iuliu, anul 1871, si s'a adoptatu cu majoritate de 67 voturi contra 22 fiindu si 5 abtineri dela votu.

Vice-presedinte D. Cornea.

(L. S. A.) Secretariu P. Angelescu.

Acesta lege s'a votatu de senatu, in sedinta sa dela 7 Iuliu, anul 1871, si s'a adoptatu cu majoritate de 20 voturi contra 7 si 1 abtineru.

Vice-presedinte Al. Orescu.

(L. S. S. D.) Secretariu D. Florescu.

Facemu cunoscutu si ordonam ca cele de facia, investite cu sigilulu statului si trecute in „Monitoriulu" oficial, se fia adrasate tuturor autoritatilor administrative si judiciare, spre a le inscrie in registrele lor si a le observa intocmai.

Ministru nostru secretariu de statu la departamentul agriculturii, comerțului si lucrarilor publice impreuna cu d. ministru alu justitiei voru aduce la indeplinire ordonanti'a de facia.

Data in Bucuresti la 17 Iuliu 1871.

CAROLU.

Ministru secretariu de statu la depart. agriculturii, comerțului si lucrarilor publice Nic. Cretiulescu.

Ministru secretariu de statu la departamentul justitiei G. Costaforu. — Nr. 1365. —

Administrație și Direcției de Exploatare la București, care a preluat toate drepturile și îndatoririle concesiunii Stroussberg și s-a obligat ca până la 1 septembrie 1872 să termine lucrările începute și să deschidă linia ferată Roman – Galați cu ramura Bârlad – București.

Guvernul României urma să dea Societății Acționarilor CFR, la 1 ianuarie 1872, suma de 4.760.000 lei aur din fondul drumului de fier și să garanteze o dobândă anuală de 20.250 lei aur/km cale ferată exploatată. Guvernul României a recunoscut o datorie de 140 milioane lei aur către posesorii de obligațiuni ce au aparținut concesiunii Stroussberg ce urmează să se înapoieze cu hârtii de valoare emise cu dobândă de 7,5%.

În aceste condiții, la 14 februarie 1872, a luat ființă la Berlin, „Societatea Acționarilor CFR”, condusă de bancherul Bleichroder care, în fapt, preia terminarea liniilor concesionate și care a trimis la București o delegație condusă de doctorul Reinhard, specialist în căi ferate, căruia Statul Român i-a predat rețeaua concesiunii pe timp de un an. La 25 februarie 1872, Societatea Acționarilor CFR a încheiat o convenție cu Societatea Căilor Ferate De Stat Austriece” (St.E.G.), care s-a obligat să termine toate lucrările de construcție și să exploateze liniile concesionate timp de 10 ani.

La 28 martie 1872, Societatea Acționarilor CFR, l-a numit Director General al căilor ferate concesionate pe inginerul Leon Guilloux, un cunoscut specialist, care, timp de 5 ani a condus lucrările de terminare și apoi exploatarea liniilor societății.

La Berlin, Stroussberg și asociații săi au fost obligați să despăgubească Societatea Acționarilor CFR cu suma de 6 milioane taleri, din care achită imediat 4 milioane de taleri și restul se obligă să îi achite până în anul 1875, cu o dobândă de 5% pe an.

În primăvara anului 1872, Societatea Acționarilor CFR, a demarat lucrările de terminare și datorită profesionalismului și seriozității lui Guilloux și Steg, la 13 septembrie 1872 s-au deschis pentru exploatare următoarele linii:

- București – Ploiești – Buzău – Galați	266,4 km
- Barboși – Tecuci – Roman	220,0 km
- Tecuci – Bârlad	50,7 km
- Chitila – Pitești	98,7 km
TOTAL	635,1 km

Între anii 1872 – 1878, toate aceste linii proprietate a Societății Acționarilor CFR, au fost exploatate de St.E.G. Începând din anul 1878, toate aceste linii au fost exploatate de Societatea Acționarilor CFR. În fața hotărârii Societății Acționarilor CFR de a nu muta reședința de la Berlin la București, dar mai ales față de proasta administrare a întregii rețele, cu rezultate financiare dubioase și incontroabile, Guvernul I.C. Brătianu l-a însărcinat pe Ioan Kalinderu să negocieze la Berlin, cu Societatea Acționarilor CFR, răscumpărarea de către Statul Român, a liniilor concesionate.

Având sediul la Berlin, supravegherea financiară a Societății era foarte redusă și orice litigiu se putea trata numai la Berlin după legile Codului Comercial German. După îndelungate tratative, la sfârșitul lunii septembrie 1879, se semnează la Berlin convenția pentru răscumpărarea căilor ferate ce aparțin Societății Acționarilor CFR, de către Statul Român. La 29 ianuarie 1880, Legea nr. 322 pentru răscumpărarea căilor ferate a fost promulgată și publicată în Monitorul Oficial nr. 23/1880.

Practic, cu 1 ianuarie 1880, Statul Român a intrat în posesia prin răscumpărare a căilor ferate Roman – Tecuci – Barboși cu ramura Tecuci – Bârlad și Galați – Buzău – București.

Răscumpărarea liniilor a costat Statul Român încă 200 de milioane lei aur, dar practic litigiul a fost stins iar la 8 februarie 1880, Germania, Anglia și Franța au recunoscut independența Statului Român.

Prin Decretul Regal din 17 februarie 1880, publicat în Monitorul Oficial nr. 39, o delegație compusă din N. Dabija, Ioan Kalinderu și Dimitrie Sturdza a plecat la Berlin pentru tratative cu Societatea Acționarilor CFR pentru răscumpărarea liniilor.

Prin Decretul Regal din 1 martie 1880, publicat în Monitorul Oficial nr. 50, la București s-a constituit o altă comisie compusă din Eugen Stătescu, Eugen Carada și colonelul Eracle care va reprezenta Ministerul Lucrărilor Publice pe lângă viitorul organism feroviar.

La 1 aprilie 1880 Statul Român a luat asupra sa, în calitate de proprietar Administrarea și exploatarea căilor ferate concesionate Societății Acționarilor CFR.

La data de 23 aprilie 1880 s-a înființat Direcția Princiară a Cailor Ferate Române condusă de I. Kalinderu, E. Stătescu și colonelul Ștefan Fălcoianu a căror atribuții au fost fixate prin Decretul Regal nr. 248, publicat în Monitorul Oficial nr. 94 din 25 martie 1880.

După această dată, toate aceste linii au trecut printr-un lung proces de modernizare asupra structurii căii, a lucrărilor de artă, a materialului rulant și a instalațiilor de siguranța circulației.

1870 – Punct de alimentare locomotive

Începuturile Depoului Buzău sunt strâns legate de Concesiunea Stroussberg și construirea căii ferate Galați – Brăila – **Buzău** – Ploiești – București.

La semnarea concesiunii cu Stroussberg se prevedea posibilitatea de construire a unei căi ferate „De la Buzău prin Focșani la Adjud” numai la solicitarea Guvernului Român și după terminarea celorlalte linii. În aceste condiții, Buzăul ar fi devenit nod de cale ferată încă din acea perioadă.

Faptul că locomotivele utilizate la trenurile de lucru aveau autonomie redusă, fără posibilitatea de circulație cu tenderul înainte, iar lucrările de executare a liniei Galați – **Buzău** – București s-au desfășurat pe toată lungimea acestui tronson, impunea din partea concesionarului rezolvarea problemelor legate de alimentarea cu cărbune și apă a materialului rulant.

Amplasat strategic, la jumătatea distanței dintre București și Galați, Buzăul reprezenta soluția pentru toate problemele de alimentare din zonă.

Astfel că, la 24 iulie 1871, cu ocazia instituirii sechestrului pe bunurile aparținând concesiunii Stroussberg, se regăseau la Buzău elementele ce confirmau existența aici a unui punct de alimentare dotat cu placă de întoarcere: „patru bucăți lemne de gorînă lucrate pentru pusă la mașina de întvîrtit locomotiva”.

4: patru bucăți Lemne de gorînă lucrate, pentru pusă la mașina de întvîrtit locomotiva —

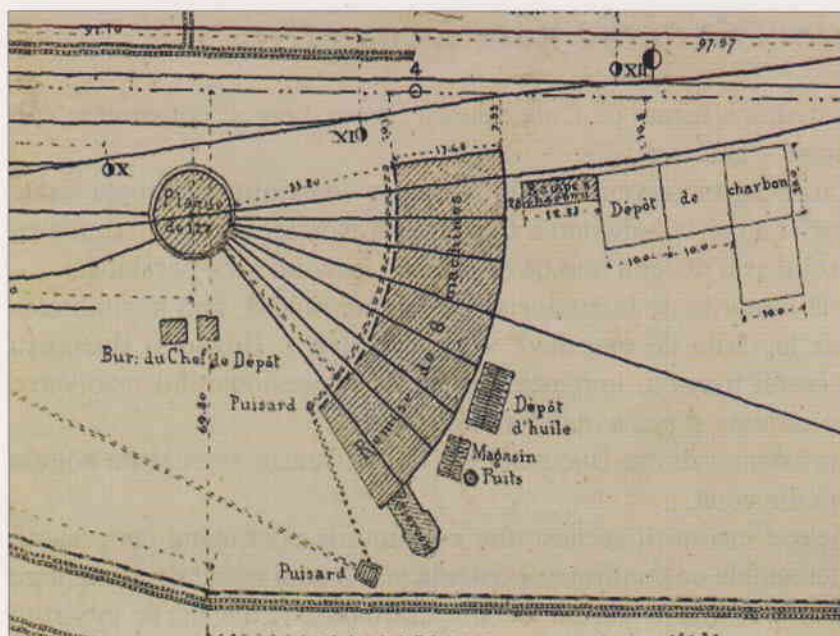
Procese verbale de sechestru întocmite de comisia buzoiană în perioada 26 – 28 iulie 1871 menționau existența, în stația Buzău, a locomotivelor 409 – Jiul, 413 – Urziceni iar în stația Cilibia locomotivele Vaslui și 377 – Râmnic.

Mențiuni legate de existența unei structuri deținătoare a unui atelier de metalurgie cu specific feroviar au apărut și în lucrarea întocmită de N.I. Paianu, șeful Serviciului Industriei și al Brevetelor de Invențiuni, „Industria Mare 1866 – 1906”, publicată cu ocazia aniversării a 40 de ani de industrie sub domnia Regelui Carol I., N.I. Paianu precizează, la grupa 34 Metalurgie anul de înființare a acestui atelier „de pe lângă Depoul CFR Buzău, anul 1870” (pag. 97).

GRUPA XXXIV
Metalurgie

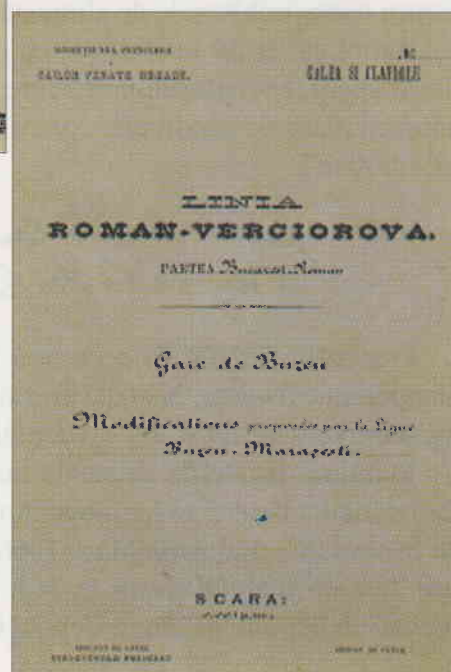
426	1	Dolj	Craiova	Scoala de mesarii	1870
427	2	Iasi	Iasi	" " "	1840
428	3	Ilfov	Bucuresti	" " "	1870
429	4	Mehedinti	T.-Severin	Atelierul C. F. R.	1875
430	5	Buzău	Buzău	Depoul C. F. R.	1870
431	6	Suceava	Pașcani	Atelierul C. F. R.	1870
432	7	Covurlui	Galați	" " "	1872
433	9	Ilfov	Bucuresti	" central al C. F. R.	1872
434	9	Constanța	Constanța	" C. F. R.	1860

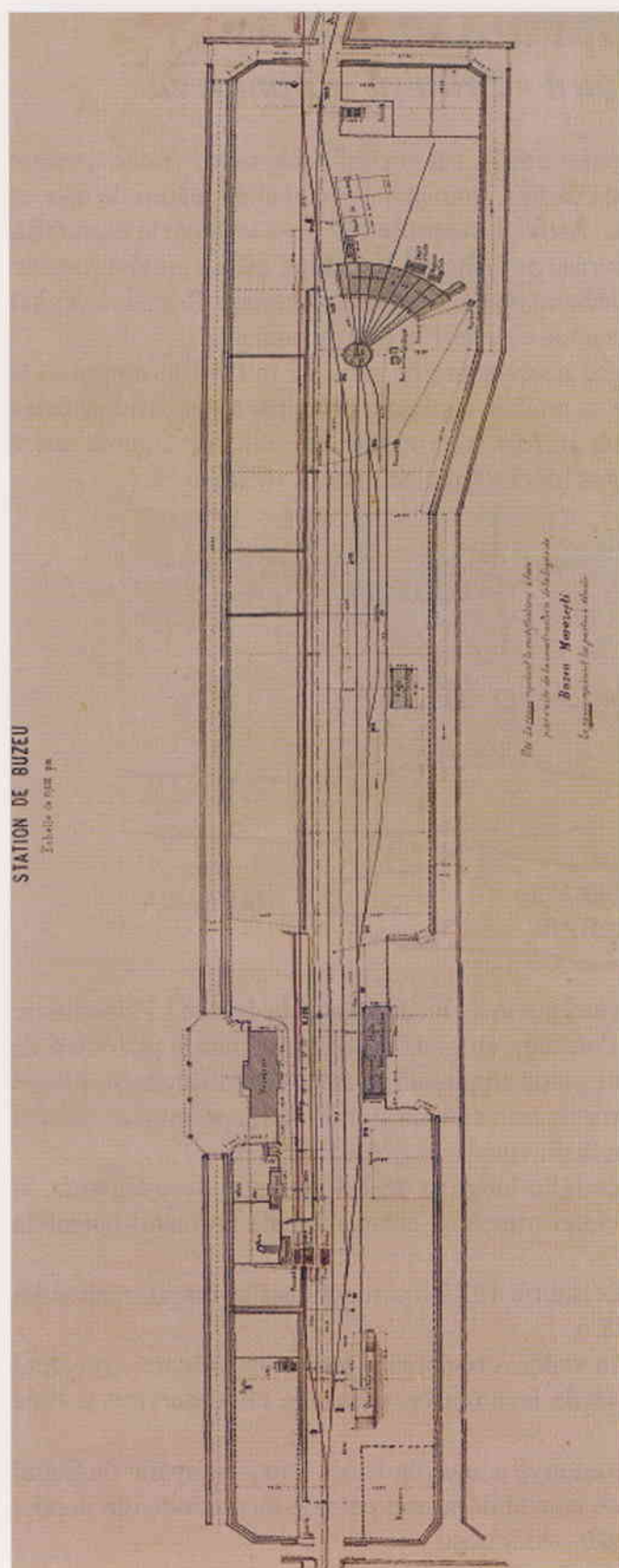
Industria Mare 1866 – 1906, N.I. Paianu



Detaliu Remiză
Circulară

Copertă studiu





Cea mai importantă dovadă de existență a unui punct de alimentare la Buzău, anterior anului 1881 este schița stației Buzău întocmită în mai 1880 de Ed Romano, schiță ce prevedea modifi-cările ce aveau să se execute în vederea construirii liniei de cale ferată Buzău-Mărășești

Planul Romano, mai 1880
„... le modification a faire par suite de la
construction de la ligne Buzeu – Marazești”

ÎNFIINȚAREA DEPOULUI BUZĂU

Prima cale ferată militară - Frătești – Zimnicea

Războaiele din Bosnia – Herțegovina și Bulgaria (1875), cât și conflictele ruso – turce repetate au creat instabilitate Imperiului Otoman. În aceste condiții, România a căutat aliați alături de care să ducă la îndeplinire visul de Independență națională. Astfel, la 4 aprilie 1877, s-a încheiat la București, Convenția româno – rusă privind trecerea armatei ruse pe teritoriul României înspre granița româno – turcă de la Dunăre. La 12 aprilie 1877, Rusia a declarat război Imperiului Otoman. România venind în sprijinul armatei ruse a decretat mobilizarea generală a peste 100.000 de oameni.

Întrucât transporturile feroviare nu puteau trece neobservate de strategii militari ai timpului, la data deschiderii conflictului, armata rusă stabilise ca mod de deplasare principal transportul pe calea ferată a trupelor și echipamentelor. Pentru aceasta au fost luate măsuri de realizare urgentă atât a legăturilor dintre căile ferate ale ambelor țări cât și a liniei strategice Frătești – Zimnicea.



Construcția liniei Frătești – Zimnicea (57 km) a început în regim de urgență la data de 15 septembrie 1877, lucrările fiind executate de Antrepriza rusă Poleacov, Brigada rusă de căi ferate și prizonieri de război otomani. Linia se ramifica din stația Frătești, stație amplasată pe calea ferată București Filaret – Giurgiu, cu cap terminus Zimnicea. Traseul pornește prin câmpia Burnasului, aproximativ paralel cu Dunărea, la o distanță ce variază între 3 și 6,7 km de fluviu.

Din stația Zimnicea a fost racordată o cale ferată în lungime de 3,3 km care făcea legătura cu portul Zimnicea, de unde 2 ferry-boat-uri transportau trupele și echipamentele pe malul bulgar în dreptul localității Sviștov.

Linia a fost dată în exploatare în data de 5 decembrie 1877 și a funcționat în timpul războiului până la sfârșitul anului 1879 când a fost desființată.

Pentru rezolvarea necesarului de locomotive în vederea remorcării trenurilor militare, Guvernul Rus a adus în Principatele Unite un număr de 48 de locomotive, parte din ele deservind și linia Frătești – Zimnicea.

După terminarea războiului întregul lot de locomotive aduse din Rusia a fost cumpărat de Statul Român. Din aceste locomotive, un număr de 13 au constituit primul parc de locomotive din depoul Buzău și aveau să remorcheze trenuri pe linia Buzău – Mărășești.

Buzău – Mărășești *Prima cale ferată din România studiată,* *proiectată și construită de ingineri români*

În prezența familiei regale și a membrilor Guvernului, duminică 30 octombrie 1881 a avut loc inaugurarea căii ferate Buzău – Mărășești (90 km), prima linie din România studiată, proiectată și construită de ingineri români.

S-a realizat astfel o legătură directă între cele două provincii surori: Muntenia și Moldova, evitându-se astfel ocolul prin Galați și Brăila.

Data de 30 octombrie 1881, când a fost inaugurată calea ferată Buzău – Mărășești va rămâne înscrisă în istorie cu litere de aur.

A fost ziua desăvârșirii Unirii Principatelor Române și pe planul comunicațiilor feroviare.



Construirea Căii Ferate Buzău – Mărășești

Decizia politică

La începutul anului 1879, Primul Ministru al României, Ion Brătianu, l-a însărcinat pe inginerul Inspector General Dimitrie Frunză – absolvent al Școlii de Poduri și Șosele din Paris, promoția 1856 – cu studiul și construcția căii ferate Buzău – Mărășești. Această hotărâre a pus capăt concesiunilor străine în construcția de căi ferate din România.

Decizia juridică

La 26 martie 1879, regele Carol I a promulgat Legea nr. 591, publicată în Monitorul Oficial nr. 63 din 30 martie 1879, prin care Guvernul României a fost autorizat să construiască calea ferată Buzău – Mărășești, declarată de utilitate publică.

În programul concesiunii Stroussberg, construcția căii ferate Buzău – Mărășești a figurat ca obligatorie pentru concesionar și facultativă pentru Statul Român.

Guvernul României a preferat o cale ferată directă cu porturile dunărene Galați și Brăila în locul căii ferate Buzău – Mărășești, având în vedere că până în anul 1895 Dobrogea și Portul Constanța nu au avut legătură feroviară cu restul țării.

Decizia tehnică

La 3 septembrie 1879, prin Decretul Regal nr. 1890 s-a înființat „**DIRECȚIUNEA CĂII FERATE BUZĂU – MĂRĂȘEȘTI**”, sub conducerea Inginerului Inspector General Dimitrie Frunză, prima unitate de construcții căi ferate a statului Român.

Legea Nr. 591/1879

Guvernul României a fost autorizat să construiască calea ferată Buzău – Mărășești, declarată de utilitate publică:

- A fost elaborată de Ministerul Agriculturii, Comerțului și Lucrărilor Publice;
- A fost promulgată la 26 martie 1879 de Regele Carol I al României;
- A fost publicată la 30 martie 1879 în Monitorul Oficial nr. 63.

Prevederi ale Legii:

- Proiectele liniei să fie elaborate de Ministerul Lucrărilor Publice printr-un serviciu separat;
- Lucrările liniei trebuiau date prin licitație publică și fracționat.
Se puteau însă scurta termenele de licitație de către Minister;
- Materialele necesare construcției liniei Buzău – Mărășești se vor lua din țară.
Cele ce nu se găsesc se vor lua în urma unei concurențe de cel puțin 5 oferte.
- Lemnăria necesară se va lua gratis din pădurile Statului, numai în cazul în care nu se găsesc se va cumpăra.

- Exproprierile terenurilor necesare liniei se vor face de Județele Putna, Râmnic și Buzău și în contul lor.
- Terenurile Statului se vor da gratuit.
- Podurile și podețele se vor face din lemn.
- Clădirile stațiilor sau de pe linie vor fi economice.
- Pentru cheltuielile liniei se acordă un credit de 9.000.000 lei, ce se va prevedea în bugetele anilor 1879 și 1880.
- Linia se va termina la 1 noiembrie 1880 iar la 1 iulie 1881, socotelile lucrării se vor trimite Curții de Conturi pentru verificare.

Realizarea Căii Ferate Buzău - Mărășești

25 Ianuarie (6 Februarie) 1883

În virtutea art. 93 din Constituție,
Am sancționat și sancționăm,
Am promulgat și promulgăm ce
urmărește:

LEGE

Art. I. Termenul pentru sârărirea și lichidarea lucrărilor căii ferate Mărășești-Buzău, a cărei construcție a fost autorizată prin legea din 14 Martie 1879, se prelungește până la 1 Iulie 1883.

Art. II. Termenul pentru prezentarea socotelilor acestor lucrări la curtea de compturi se prelungește până la 1 Noiembrie 1883.

Acastă lege s'a votat de Adunarea deputaților, în ședința de la 11 Decembrie 1882, și s'a adoptat cu majoritate de 47 voturi, contra a 11, fiind și 17 abțineri.

Președinte, general D. Lecca.

Secretar, N. I. Constantinescu.

(L. S. A. D.)

Acastă lege s'a votat de Senat, în ședința sa de la 15 Ianuarie 1883, și s'a adoptat cu majoritate de 27 voturi, contra a 3.

Președinte, Dimitrie Ghika.

(L. S. S.) Secretar, general A. Angelescu.

Facem cunoscut și ordonăm ca cele de față să fie investite cu sigiliul Statului și publicate prin *Monitorul oficial*, conform art. 115 din Constituție; iar miniștrii Noștri secretari de Stat la departamentul agriculturii, comerțului și lucrărilor publice și de justiție sunt însărcinați cu aducerea la îndeplinire a acestui decret.

Dat în București, la 20 Ianuarie 1883. (L. S. S.) CAROL

Ministru secretar de Stat la departamentul agriculturii, comerțului și lucrărilor publice, Colonel Dabija.

Ministru secretar de Stat la departamentul justiției, Eug. Stătescu.

No. 103.

CAROL I,
Prin grația lui Dumnezeu și voința națională, Rege al României,
La toți de față și viitori, sănătate.

Linia Buzău – Mărășești a fost construită între 1 mai 1879 și 1 iunie 1881, cu fondurile Statului Român, de către nou înființata Direcție a Căii Ferate Buzău – Mărășești, cu sprijinul a 15 antreprize particulare. Lungimea liniei era de 90 km cu specific de șes. Cotele liniei față de nivelul Mării Negre:

- 98 metri – Buzău
- 64 metri – Focșani
- 72 metri – Mărășești.

Poduri mari: 8 + poduri și podețe = 77.

Raze minime de curbură: 600 metri.

Declivități medii 8 mm/m.

Aliniament continuu maxim 18.098 metri.

Recunoașterea traseului: 30 aprilie 1879:

• inginerii Pancu și Mironescu și ajutorii Drăgoescu

și Orzescu – pe distanța Mărășești – Focșani;

• inginerii Stoenescu și Sutzo și ajutorii Warenberg

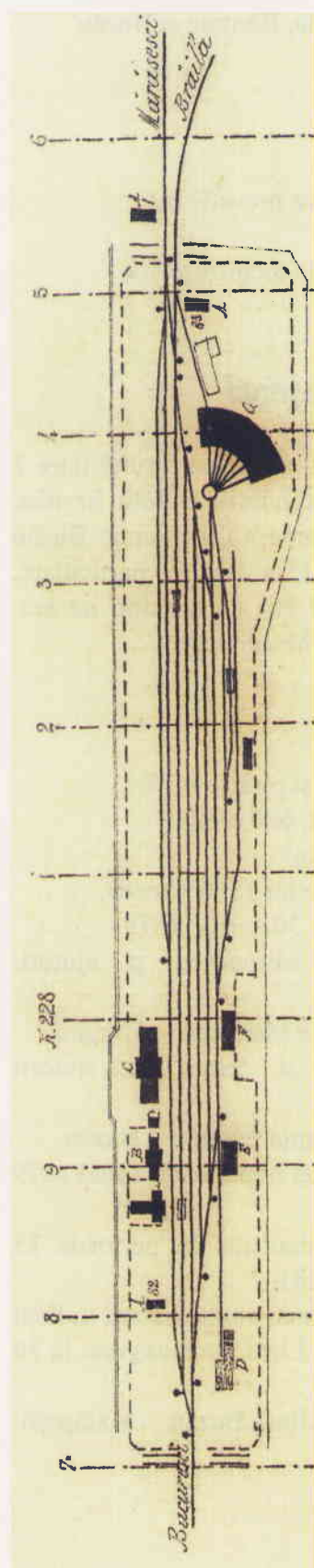
și Caracaleki – pe distanța Focșani – Buzău.

Studiul liniei: s-a executat în perioada 1 mai 1879 – 15 noiembrie 1879.

Construcția liniei: s-a executat în perioada 15 noiembrie 1879 – 1 iunie 1881.

S-a deschis provizoriu linia, numai pentru traficul de călători, la 1 iunie 1881. Linia s-a inaugurat la 30 octombrie 1881.

Terminarea lucrărilor la linia Buzău – Mărășești: 30 decembrie 1881.



Configurația stației
și Depoului Buzău în 1881 – Raportul Duca anul 1893

Legenda.
A. Cantinele № 82. 83. și 1
B. Economat.
C. Clădire de călători
D. Chea
E. Magazia de sare
F. " " " marfă
G. Remise de locomotive

În anul 1884, sub conducerea inginerului Anghel Saligny, cele 8 poduri de lemn au fost înlocuite cu poduri metalice. La 1 aprilie 1892, serviciul Poduri – condus de același inginer Anghel Saligny – a început consolidarea celor 8 poduri mari și înlocuirea podurilor și podețelor de lemn cu poduri și podețe din zidărie și fier.

În anul 1897 – 1898 s-a construit noua gară din Râmnicu Sărat și s-a mutat traseul.

În perioada 1 septembrie 1940 – 31 iulie 1942 s-a luat hotărârea dublării căii ferate Buzău – Măreșești. În 1943 se face sporirea lungimii liniilor din stațiile de pe calea ferată Buzău – Măreșești. Între anii 1944 și 1947, calea ferată Buzău – Măreșești – firul 1 stânga – a funcționat la ecartament sovietic larg (1524 mm).

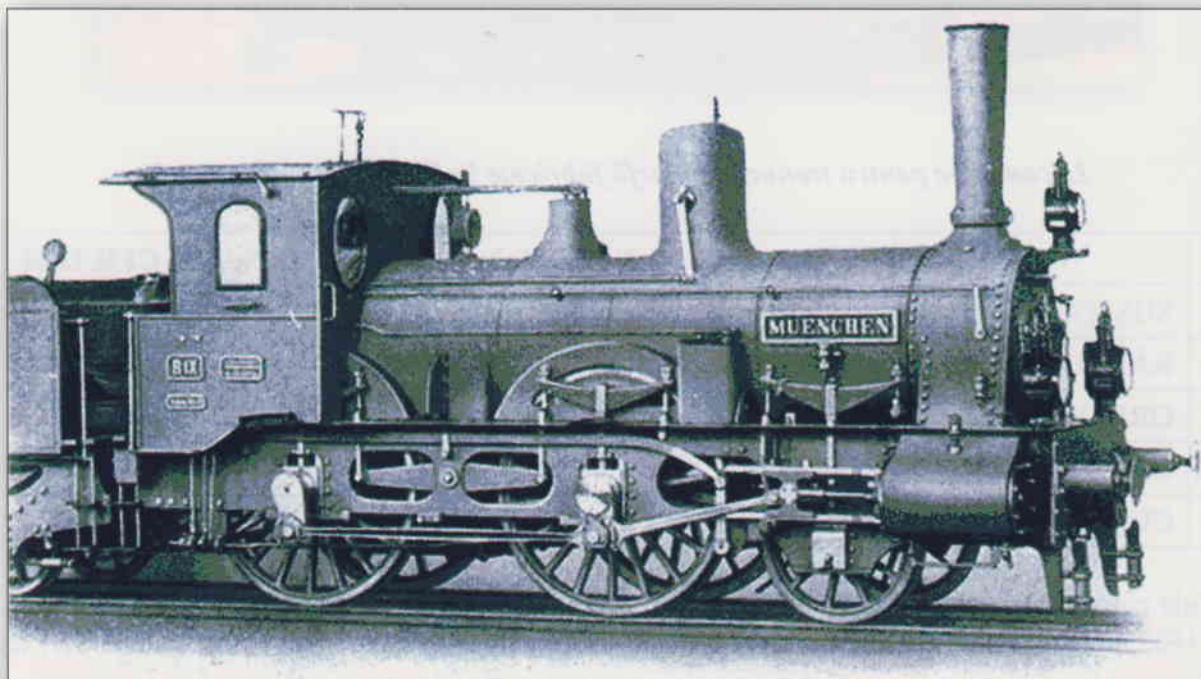
Primul parc de locomotive și constructorii

Construirea căii ferate Buzău – Mărășești impunea din partea din partea Administrației rezolvarea problemelor legate de transformarea Stației Buzău în nod de cale ferată și distribuirea unui parc de locomotive în zona care să deservească trenurile pe această secție. Soluția era construirea unui depou și dotarea acestuia cu parc de locomotive și instalații pentru repararea și întreținerea acestora. A fost ales amplasamentul Punctului de alimentare din timpul concesiunii Stroussberg, la aproximativ 350 m de gară, pe partea opusă acesteia, spre Focșani.

Primele 13 locomotive care au intrat în parcul Depoului de Locomotive Buzău în anul 1881, au fost cele cumpărate de la Guvernul Rus, după ce au fost utilizate în timpul Războiului de Independență (1877 - 1878) de către armata rusă. Locomotivele erau într-o stare de uzură avansată, datorată, în special, utilizării lor intensive de către armata rusă pe liniile Galați – Brăila – Buzău – București – Giurgiu; Fetești – Zimnicea; Chitila – Pitești în timpul Războiului de Independență (1877 – 1878) și nu în ultimă instanță datorită staționării lor neutilizate pe liniile stației Buzău în perioada 1878 – 1881.

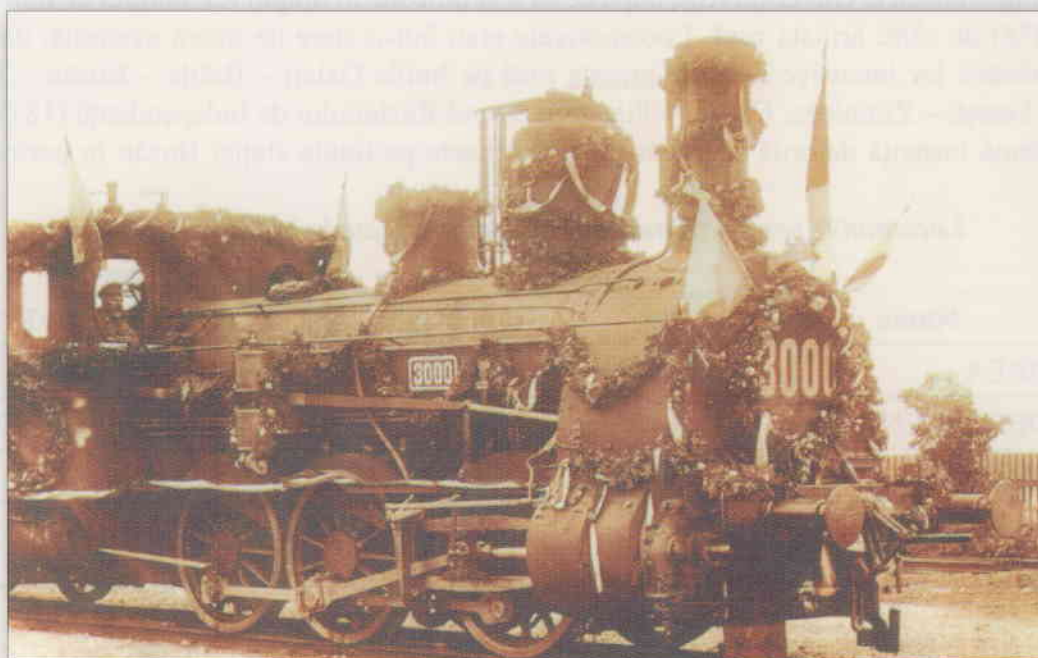
Locomotive pentru trenuri de călători fabricate la Maffei – Germania

Nr.	Nume	Tip	Număr fabricație	Număr CFR 1884
1	UNIREA	1B-n2	1142/1877	45 UNIREA
2	INDEPENDENȚA	1B-n2	1143/1877	46 INDEPENDENȚA
3	ȘOIMUL	1B-n2	1144/1877	47 ȘOIMUL
4	SĂGEATA	1B-n2	1146/1877	48 SĂGEATA



Locomotive pentru trenuri de marfă fabricate la Krauss – Maffei – Germania

Nr.	Nume	Tip	Număr fabricație	Număr CFR 1884
31	DOROBANȚU	C-n2	603/1877	514 DOROBANȚU
32	ZIMBRU	C-n2	604/1877	515 ZIMBRU
33	PUTNA	C-n2	605/1877	512 PUTNA
34	VRANCEA	C-n2	606/1877	513 VRANCEA



Locomotive pentru trenuri de marfă fabricate la Siegel Wiena Neustadt

Nr.	Nume	Tip	Număr fabricație	Număr CFR 1884
35	SUȘIȚA	C-n2	2011/1875	519 SUȘIȚA
36	RÂMNA	C-n2	2012/1875	520 RÂMNA
37	OREAVA	C-n2	2045/1876	516 OREAVA
38	CÂLNĂU	C-n2	2246/1876	517 CÂLNĂU
39	CUCU	C-n2	2247/1877	518 CUCU

Cele patru locomotive seria 45 – 48 au făcut serviciu în Depoul Buzău numai un an pentru că în anul 1882 au fost mutate la Depoul Iași și Pașcani. Aceste locomotive au fost casate la data de 1 iulie 1922.

Locomotivele din seria 512 – 515 au făcut serviciu în depoul Buzău până în anul 1912 când au fost mutate la Depoul Medgidia și Constanța de unde au fost casate (1922 – 1925). Cele cinci locomotive de serie 516 – 520 au fost exploatate de către Depoul Buzău până în anii 1890 – 1900, după care au fost mutate la Depoul Galați, Iași și Bacău. Au fost casate în anul 1922.

Clădirile și dispozitivul de linii au fost studiate și proiectate după data de 1 mai 1879 de inginerii Stoenescu și Sutzo ajutați de tehnicienii Carcaleki și Warenberg.

Pentru construirea Depoului Buzău au fost angajate concesiuni particulare:

- * Societatea Italiană „AMADIO și BRUSA” – construiește clădirile Depoului și Remiza de locomotive semicirculară;

- * Societatea austriacă I.R.P. – construiește placa turnantă, rezervoarele, coloanele hidraulice și conductele;

- * Societatea GEBRÜDER DECKER – care construiește pompele cu abur și căldările.

- * Terasamentele din interiorul Depoului Buzău au fost executate de firma Mavrodin & Co. împreună cu firma Hartular și Vlaicu.

- * Împrejmuirile de lemn ale Depoului au fost executate de firma Dumitriu și Filderman.

- * „Putinile de apă” de la coloanele hidraulice au fost executate de firma Trufanda.

- * Șinele și materialele de cale au fost aduse de firma engleză Cockerill.

Depoul de Locomotive a fost inaugurat oficial la 30 octombrie 1881, dar traficul de călători a fost deschis la 13 iunie 1881 și cel de marfă la 13 septembrie 1881.

DEPOUL BUZĂU ÎN TIMPUL VECHIULUI REGAT (1881 – 1914)

Reamplasarea Depoului (1890 – 1891)

Datorită creșterii continue a traficului de călători și marfă prin stația Buzău s-a impus mărirea lungimii liniilor. Acest lucru era posibil prin extinderea stației, atât ca număr de linii de refugiu și triere cât și ca lungime de garare. Depoul existent la 1881, situat la aproximativ 350 m față de axa stației, ocupa o întinsă zonă de acoperire necesară extinderii. În aceste condiții s-a decis reamplasarea Depoului pe locația actuală (aproximativ 1.150 m în capătul Y al stației). În zona în care a existat depoul, au fost lichidate vechile construcții și extinsă stația Buzău. Depoul a fost reconstruit pe un amplasament aflat în unghiul dintre cele două ieșiri: către Mărășești și către Brăila. Pe noul amplasament s-au construit: remiza circulară, din cărămidă roșie de Ciurea, cu 13 linii de depozit cu canale, o clădire administrativă, piața de cărbuni, depozitul de lubrifianți, puț de apă, castel de apă, atelier de fierărie, spălătorie și sala de mese cu vestiar. Din acele timpuri ni s-a păstrat, ca mărturie, o fotografie cu constructorii Depoului Buzău, fotografie păstrată timp de 3 generații în colecția familiei Molinari.



*Constructorii
ai depoului Buzău - 1891*



*Remiza circulară din cărămidă roșie de Ciurea
(1890)*

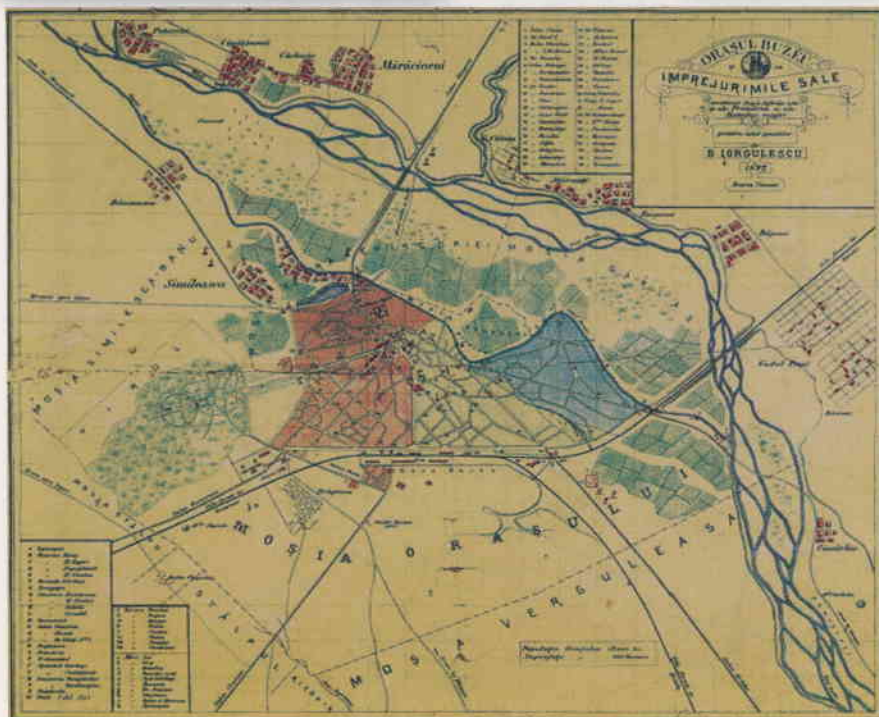
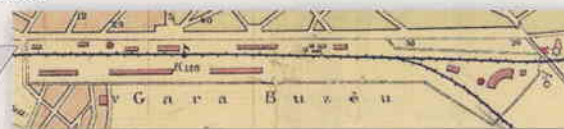
Noua poziție a Depoului Buzău a fost regăsită în studiile de urbanism ale vremii. A fost suficient să comparăm o hartă a orașului Buzău de la 1890 cu o hartă a aceluiași oraș editată în 1892 de B. Iorgulescu, pentru a pune clar în evidență această schimbare de poziție.



Buzău 1890

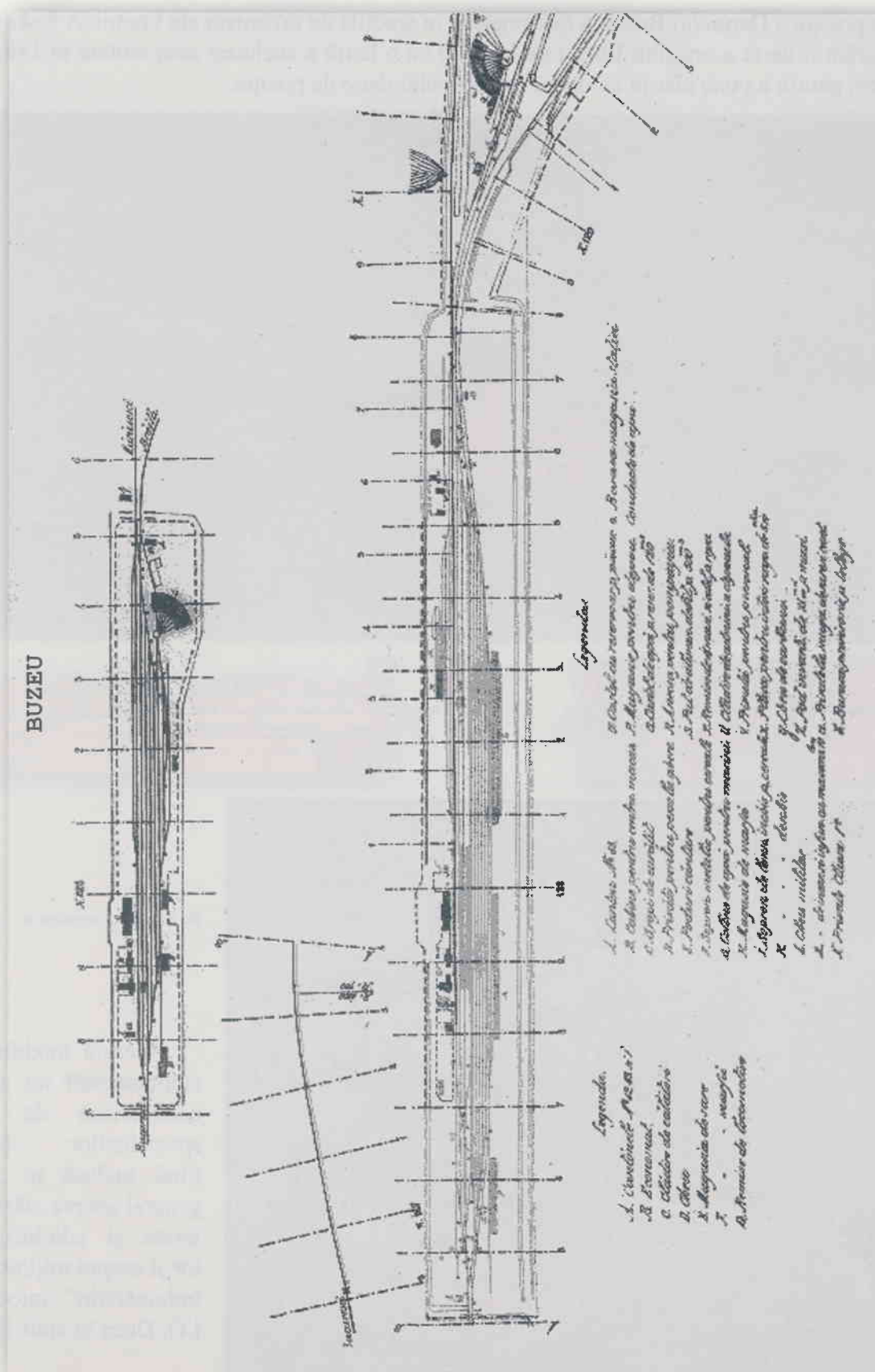


Detalii



Buzău B. Iorgulescu - 1892

Această modificare de amplasament nu a rămas neobservată de studiul specialiștilor feroviari fiind inclusă în „Raport general asupra stării căilor ferate și administrațiunii lor și asupra mijloacelor de îmbunătățiri” întocmit de I.G. Duca în anul 1893.



În anul 1911 s-a construit altă clădire administrativă, care ulterior a fost folosită o perioadă ca dormitor și din nou s-a revenit și a fost folosită tot pentru birouri. Clădirea se remarcă și astăzi prin calitatea cu totul deosebită a structurii de rezistență și a lucrărilor de dulgherie.

*Clădire Administrativă
(1911)*



Odată cu mutarea Depoului Buzău pe actualul amplasament a fost construit un castel de apă după modelul timpului, care a funcționat până în 1914, an la care a fost construit castelul de apă actual, clădire emblematică a Depoului Buzău, construit din cărămidă roșie de Ciurea.



*Castelul
de apă
(1914)*

În același an, în Depoul Buzău a fost construită și o sală de festivități, tot din cărămidă roșie de Ciurea.

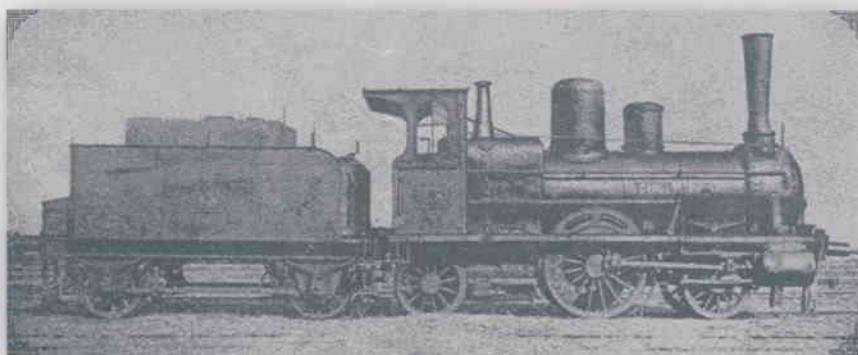
*Sala de festivități
(1914)*



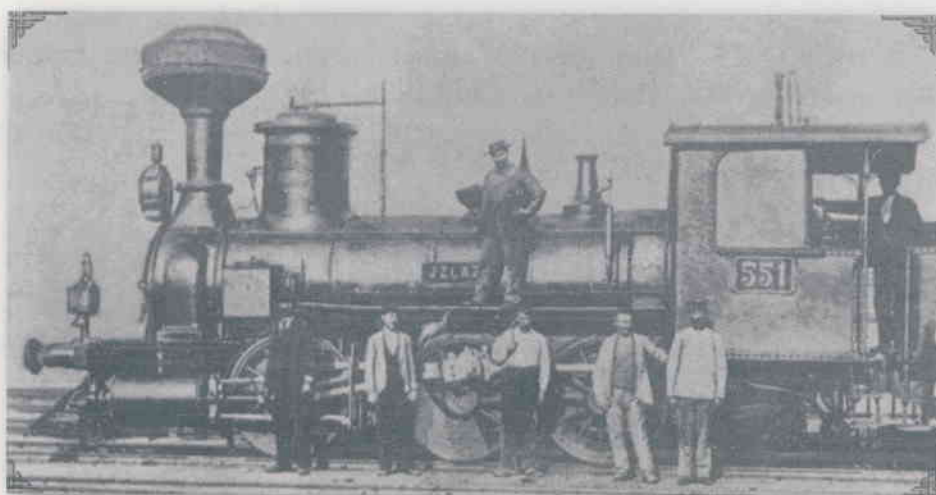
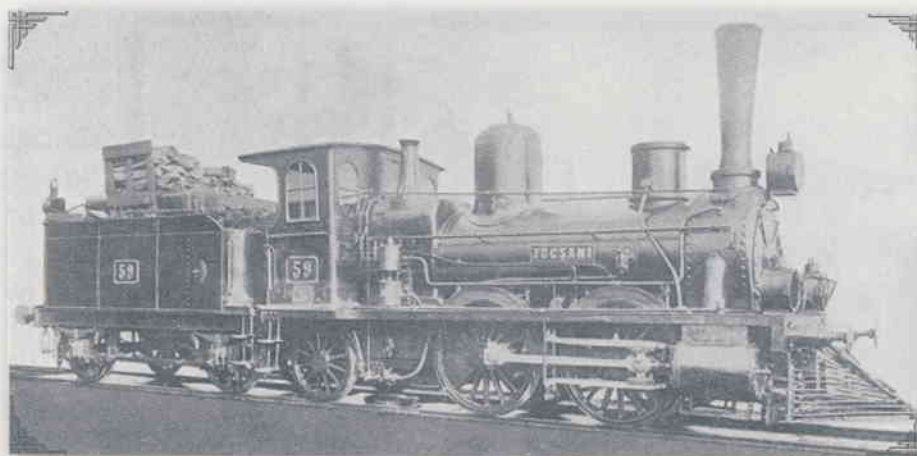
Parcul de locomotive al Depoului Buzău în anul 1904

În septembrie 1904, depoul Buzău avea repartizate un număr de 35 de locomotive, și anume:

- o locomotivă categoria I, de fabricație Egestorff Linden, tip 1A1-n2 numărul CFR 19 – „Chilia”, fabricată în 1870. Locomotiva făcea parte dintr-un număr de 20 de exemplare de același tip, din seria 1 – 19, fabricate între anii 1869 – 1870.



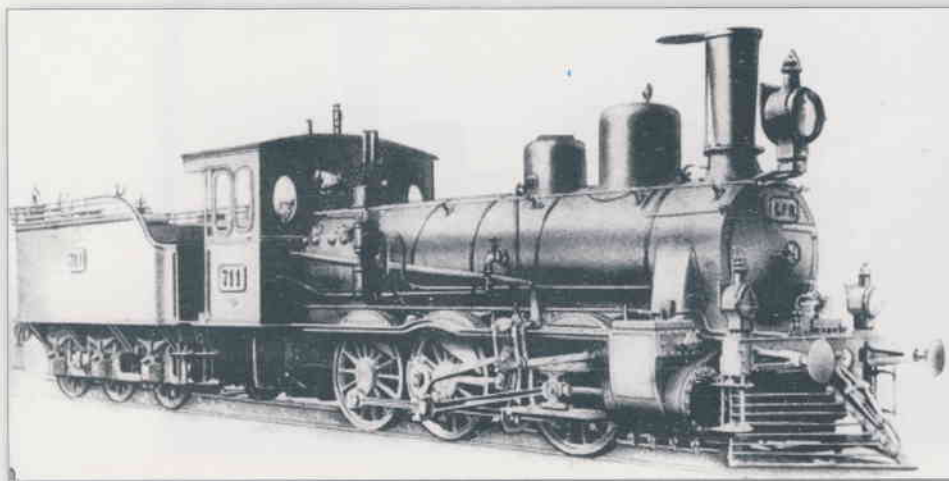
- 10 locomotive categoria a II a, de fabricație Egestorff Linden, tip B1-n2 cu următoarele numere: CFR 55 – „Galați”, CFR 56 – „Lazăr”, CFR 59 – „Focșani”, CFR 71 – „Râmnic”, CFR 72 – „Buzău”, CFR 78 – „Calafat”, CFR 90 – „Aluta”, CFR 91 – „Turnu Severin”, CFR 92 – „Teleorman”, CFR 96 – „Ploiești” – fabricate în anul 1869. Locomotivele făceau parte dintr-un număr de 56 de exemplare din seria 51 – 106, fabricate între anii 1869 – 1870.



- 3 locomotive categoria a III a, de fabricație St. EG, tip C-n2 cu următoarele numere: CFR 560 – „Vâlcea”, CFR 561 – „Zimnicea”, CFR 576 – „Filipești” – fabricate între anii 1874 - 1875. Locomotivele făceau parte dintr-un număr de 35 de exemplare din seria 544 – 578, fabricate între anii 1873 – 1875.

- 8 locomotive categoria a III a, de fabricație Graffenstaden, tip C-n2 cu următoarele numere: CFR 649, CFR 650, CFR 658, CFR 660, CFR 662 și CFR 664 – fabricate între anii 1892 – 1893. Locomotivele făceau parte dintr-un număr de 84 de exemplare din seria 597 – 680, fabricate între anii 1890 – 1893.





-13 locomotive categoria a III a: 9 locomotive de fabricație Breda, tip C-n2 cu numerele CFR 688, CFR 689, CFR 690, CFR 691, CFR 697, CFR 698, CFR 699, CFR 712 și CFR 713 – fabricate între anii 1899 – 1902. Și 4 locomotive de fabricație Ansaldo tip C-n2 cu numerele:

CFR 722, CFR 724, CFR 728 și CFR 729 – fabricație 1901. Locomotivele făceau parte dintr-un număr de 44 de exemplare din seria 688 – 731, fabricate între anii 1898 – 1902.

Locomotivele Depoului Buzău erau utilizate în remorcarea trenurilor de marfă și călători pe secțiile Buzău – Mărășești și Ploiești – Buzău – Brăila Port.

Inspekția IV Tracțiune Buzău

În 1891 Directorul General CFR, Gh. Duca, a înființat Inspekțiile de Tracțiune, Mișcare și Întreținere, ocazie cu care a luat ființă și Inspekția IV Tracțiune Buzău.



Darea de Seamă a Serviciului de Mișcare din anul 1896 preciza că Inspekția IV Tracțiune Buzău avea în subordine depourile Buzău, Brăila și remiza Făurei. Acestea aveau repartizate un număr de 52 de locomotive. Parcul Depoului Buzău era format dintr-un număr de 38 de locomotive iar cel al Depoului Brăila – 14 locomotive.

Cele trei unități aflate în subordinea Inspekției IV Tracțiune Buzău erau dotate cu placă turnantă și castel de apă, Remiza Făurei având o capacitate de remizare de 8 locomotive, Depoul Brăila, cu două remize, având o capacitate de 13 locomotive iar Depoul Buzău putea remiza 14 locomotive.

Secțiunile de remorcare aflate în jurisdicția Inspecției IV Tracțiune Buzău erau: Buzău – Ploiești (69 km), Buzău – Brăila – Barboși (121 km), cu ramificația Brăila – Brăila Port (4,2 km), Buzău – Făurei – Fetești (129 km), Buzău – Mărășești (90 km), cu ramificația Focșani – Odobești (10,8).

Depozitul Constanța

Negoescu N., șef dep. cl. III	Tănăsescu Mih., mec. cl. IV
Lăzărescu D., imp. def. „ II	Stefănescu N., „ „ IV
Bobulescu A., „ prov. „ II	Tiss Victor, „ „ IV
Drăghiceanu P., copist „ II	Ion Dumitru, „ „ IV
Böcher Iohann, mec. cl. I	Popescu C., elev mec. cl. I
Petcu Ștefan, „ „ II	Teodorescu G. II, „ „ II
Paloșanu V., „ „ III	Popovici Petre „ „ „ II
Carjovăț D., „ „ IV	

Depozitul Călărași

Rădescu A., sub-șef dep. cl. III	Oprea Ion, mec. cl. III
Negrea Nicolai, mec. cl. II	Ștefănescu P., elev mec. cl. I
Tomescu Ghiță, „ „ II	

Depozitul Câmpina

Blujdescu D., sub-șef dep. cl. III	Măntescu St., elev mec. cl. I
Răduț L. D., imp. def. cl. III	Petrescu Mih., „ „ „ II
Cursaru Sava, mecanic cl. IV	Ionescu Manea, „ „ „ II
Bengeșcu D., elev mec. cl. I	

Depozitul Fetești

Cristescu N., s.-șef dep. cl. III	Ștefan Gh., elev mec. cl. I
Avadanu Petre, mec. cl. IV	

Depozitul Predeal

Zamfirescu V., șef dep. cl. III	Petrescu L. Gh., mec. cl. III
Cioranu Petre, mec. cl. II	

INSpecția IV DE TRACȚIUNE, BUZEŢ

Scutaru Gheorghe, ing. șef cl. II, inspector	Orghidan Gh., controlor cl. II
Perșinaru Aureliu, ing. de tracțiune, sub-inspector	Apostolescu D., imp. def. „ II
	Cioacăeanu Gh., „ „ IV
	Georgescu St., imp. prov. „ I

Depozitul Buzău

Drăgănescu I., s.-șef dep. cl. II	Vasilescu Gh., mec. cl. III
Robescu M., „ „ III	Antonescu C., „ „ III
Hierl I., montator ajutor, „ II	Ignat Ion, „ „ III
Sorcea C., imp. def. cl. III	Luca Ion, „ „ III
Ionescu C., „ „ IV	Petrescu Lazăr, „ „ III
Popescu I., „ „ V	Ivanciuc Stoian, „ „ III
Dumitriu V., „ „ V	Ridoianu Oprea, „ „ III
Florescu A., „ „ V	Bucur Enachi, mec. cl. IV
Clapinschi V., „ mec. cl. I	Mănculescu Nae, „ „ IV
Anastasiu G., „ „ II	Mihăilescu M. C., „ „ IV
Mareș Nicolai, „ „ II	Constantinescu V., „ „ IV
Gerasimato N., „ „ III	Soica Gheorghe, „ „ IV
Lăscar Dumitru „ „ III	Bulbucan Vasile, „ „ IV

Ionescu Filip, mec. cl. IV	Mihail Ion, elev mec. cl. I
Marinescu Ion, „ „ IV	Ionescu D., „ „ „ I
Bois Lazăr Ion, „ „ IV	Cosma Alex., „ „ „ II
Rădulescu C. II, „ „ IV	Ionescu Petru, „ „ „ II
Niculescu Lazăr, „ „ IV	Nicolaescu I., „ „ „ II
Georgescu N., elev mec. cl. I	Teodorescu G. N., „ „ „ II
Nitescu C., „ „ „ I	Marovei D., „ „ „ II

Depozitul Brăila

Ioanovici N., sub-șef dep. cl. II	Penciu Petre, mec. cl. IV
Varbiu Ion, imp. def. cl. I	Petrescu H. V., „ „ IV
Minu El. V., „ „ „ IV	Georgescu Sandu „ „ IV
Buliga C., „ prov. „ II	Munteanu G. N., „ „ IV
Gheorghiu Gh., „ „ „ II	Mocanu V., elev mec. cl. I
Deubel Josef, mec. cl. I	Anghelută A., „ „ „ I
Popovici Alex., „ „ „ II	Munteanu L., „ „ „ I
Ionescu Teodor, „ „ „ II	Donciu Voicu, „ „ „ II
Mihalachi M., „ „ „ III	Istrati N., „ „ „ II
Bucur Voicu, „ „ „ IV	Moroianu Gh., „ „ „ II

INSpecția V DE TRACȚIUNE, CALAȚI

Wragnotty Atan., ing. ord. cl. I, inspector de tracțiune	Ghigortz N., control. cl. II
Gutzu Victor, sub-inspector de tracțiune	Ionescu D., imp. def. cl. II
	Neagu C., „ „ „ II

Depozitul Galați

Pretorianu Gr., s.-șef dep. cl. II	Cociorvă Sterian, mec. cl. IV
Petrescu C-tin, „ „ „ III	Mironovici Ștefan, „ „ „ IV
Frenkel F., imp. def. cl. I	Udrescu Ion, „ „ „ IV
Eisenman M., „ „ „ II	Petrescu Vasile, „ „ „ IV
Haralambie M. I., „ „ „ IV	Vănciță Costachi, „ „ „ IV
Teodoriu P., „ „ „ V	Chiriță Costachi, „ „ „ IV
Vasiliu V., imp. prov. „ II	Săvescu M. N., „ „ „ IV
Stefan Costachi, mec. cl. I	Davideanu S., „ „ „ IV
Popovici Grigore, „ „ „ I	Gheorghiu V., „ „ „ IV
Merki Gustav, „ „ „ I	Stroia Constantin, „ „ „ IV
Vasiliu Ion, „ „ „ II	Neculai Dumitru, „ „ „ IV
Fritz Carol, „ „ „ II	Danilă Gheorghe, „ „ „ IV
Apostol Costachi, „ „ „ II	Lepădatu Stan, „ „ „ IV
Gretter Iacomi, „ „ „ II	Ionescu Ion I., „ „ „ IV
Kunchel Ignatz, „ „ „ II	Milea Dumitru, „ „ „ IV
Tintă Gheorghe, „ „ „ III	Posteinicu I., elev mec. cl. I
Kuhn Carol, „ „ „ III	Damian M., „ „ „ I
Neculai Alex., „ „ „ III	Neculai Ion, „ „ „ I
Kozachevici St., „ „ „ III	Rădulescu D., „ „ „ I
Stratulat Sandu, „ „ „ III	Lascar C., „ „ „ I
Bostocă Gheorghe, „ „ „ III	Lovin Alex., „ „ „ I
Apostol Fotachi, „ „ „ IV	Niculescu I., „ „ „ II

71094

15

Personalul Inspecției IV Tracțiune Buzău.
Depozitul Buzău și Depozitul Brăila în anul 1904

Școala personalului de locomotivă (1870 – 1916)

Încă de la numirea sa în funcție, Ștefan Fălcoianu a preluat o organizare care avea cadrele și reglementările sale, dar care risca în orice moment să se destrame căci atât personalul superior cât și cel mediu, în totalitate de origine străină, amenințau cu plecarea. Pentru a împiedica acest lucru, acesta îi tratează ca funcționari de stat, fapt ce a determinat pe majoritatea să continue activitatea și o parte să rămână definitiv în țară. În aceste condiții exploatarea nu a suferit deloc și personalul a putut fi înlocuit treptat.

Printre angajații străini rămași definitiv la Buzău se numără și: Julius Ledwina - Șef de gară; Hugo Ronov și Ladislav Calierski – inspector respectiv subinspector la Inspecției III Mișcare Buzău.

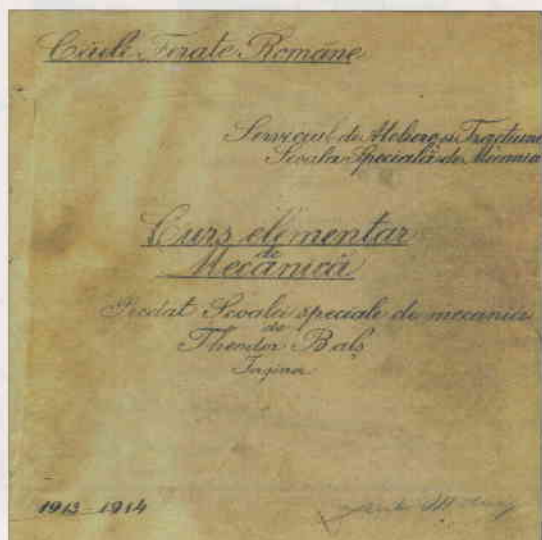
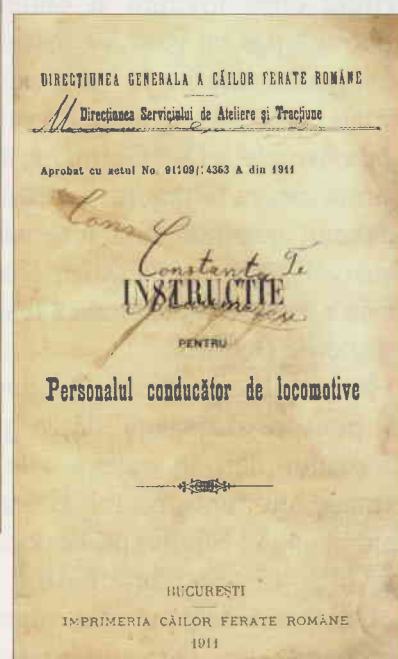
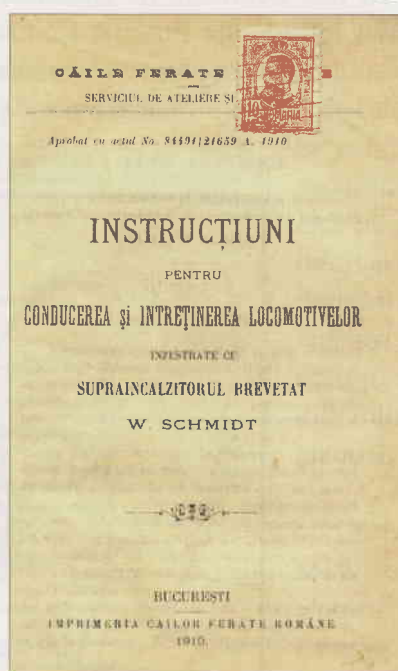
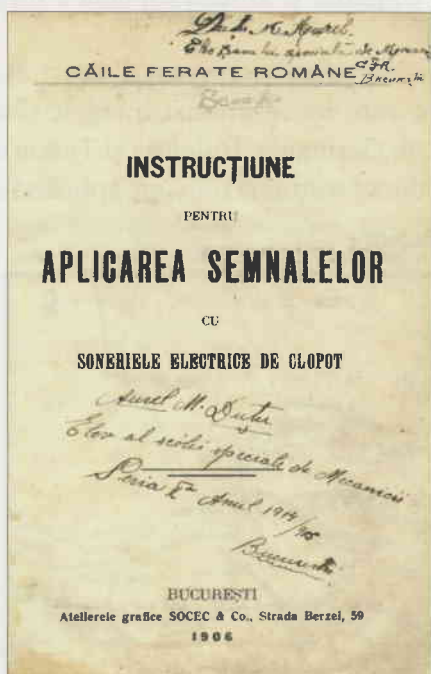
În perioada concesiunilor străine, după anul 1870, mecanicii de locomotivă au fost pregătiți la „Școala de Artă și Meserie” de la Bariera Mogoșoaia – București. Prima școală de mecanici de locomotivă care a funcționat între anii 1870 – 1880, în cadrul concesiunii Stroussberg, a pregătit un număr de 71 de elevi – mecanici. După absolvire, elevii mecanici făceau un stagiul de un an ca fochist și după un examen intermediar ajungeau „mecanici conductori”, fiind obligați să mai facă un stagiul de doi ani pe locomotivă. După terminarea stagiului, „mecanicii conductori” erau supuși examenului final fiind numiți în funcția de „mecanic”.

Personalul de locomotivă din acea perioadă era obligat să presteze un serviciu maxim de 16 ore pe locomotivă sau un parcurs de 140 km pe zi la trenurile de călători sau 110 km pe zi la trenuri de marfă.



În anul 1890, Direcția Generală CFR înființează prima școală de tracțiune CFR la București. Prima serie de elevi mecanici a ieșit în 1891. La această școală se predau: fizica, matematica, rezistența materialelor, studiul locomotivelor, semnalizare și mișcare. Dintre profesorii Serviciului Ateliere și Tracțiune – Școala Specială de Mecanici putem menționa pe ing. Theodor Balș – Curs elementar de Mecanică, ing. Al. Wagner – Curs de desen, ing. Gr. G. Strătilescu – Curs practic de locomotivă, etc. Durata de școlarizare era de 9 luni, timp în care elevul mecanic primea un salariu onorabil la vremea aceea de 125 lei pe lună. Tot în anul 1890, așa cum rezultă și din raportul Duca, au luat ființă primele școli de personal (locomotivă) din depourile CFR. În cadrul acestor școli, înființate pentru mecanici și fochiști, s-au conceput așa numitele „Prelegeri pentru instruirea personalului de drum”. Acestea erau susținute de Șeful de Depou sau de ajutoarele sale (ingineri).

Instrucții (1906 – 1911)



Curs elementar de mecanică (Theodor Balș)
1913 – 1914 utilizat la Școala Specială de
Mecanici

DEPOUL DE LOCOMOTIVE ÎN TIMPUL PRIMULUI RĂZBOI MONDIAL

Campania din 1916 și efectele acesteia asupra Depoului Buzău

La 15 august 1916, România a fost atrasă în Primul Război Mondial de partea intereselor Antantei deoarece aceasta a promis satisfacerea idealurilor de unitate națională a românilor prin alipirea Ardealului la Vechiul Regat. România a declarat război Austro – Ungariei și armata română a forțat trecătorile Carpaților pătrunzând în Ardeal.

Primele săptămâni de război au fost dominate de entuziasm, încredere și speranță. Acest atac surprinzător al României nu a lăsat indiferente Puterile Centrale care au reacționat imediat și au mobilizat forțe relativ mari pentru contracararea ofensivei românești. Germania, Bulgaria și Turcia au declarat război României și armatele acestor țări au atacat din sud și din vest armata română, aplicându-i lovitură după lovitură și obligând-o să se retragă pas cu pas. Au fost dureroase înfrângerile suferite la Turtucaia, în fața Armatei a III a Bulgare și pe valea Jiului în fața Armatei a IX a Germane, înfrângeri în urma cărora retragerea armatei române a devenit generală. S-a încercat oprirea ofensivei germane pe valea Neajlovului dar nu s-a reușit iar capitala a fost ocupată de Puterile Centrale.

În cursul acestei retrageri generalizate s-a ținut o rezistență dâră pe Valea Cricovului dar, în câteva zile, trupele germane au rupt frontul și au avansat rapid ocupând Mizilul pe 12 decembrie și Buzăul pe 13 decembrie 1916.

Odată cu decretul din august 1916, personalul din Depoul Buzău a fost mobilizat, iar exploatarea a devenit militară, fiind pusă în subordinea Comandamentului Militar. În această perioadă, mecanicii și cele cca. 36 locomotive ale Depoului Buzău au efectuat prestație remorcând trenuri înspre și dinspre front.

În timpul luptelor de pe râul Cricov, Depoul Buzău devine depou de capăt, înaintea liniei frontului iar condițiile de

**BATALIA DE LA CRICOV ȘI IALOMITA.
25 NOIEMBRIE/3 DECEMBRIE—30 NOIEMBRIE/13 DECEMBRIE 1916**



exploatare extrem de dure. Deoarece, la data de 8 decembrie 1916 Marele Cartier al Armatei Române își mută sediul din Palatul Comunal din Buzău la Bârlad, pentru Administrația CFR devine iminentă retragerea personalului și locomotivelor Depoului Buzău în Moldova. În acest sens s-au luat măsuri de repartizare a corpului mecanicilor de locomotivă și meseriașilor din Depoul Buzău către depourile Bârlad, Iași și Pașcani. Cea mai mare parte a personalului și a mijloacelor de tracțiune a fost repartizată Depoului Bârlad deoarece aici se instalase și Marele Cartier al Armatei Române.



După plecarea familiei regale care a fost găzduită până în data de 4 decembrie 1916 la Vila Albatros (Conacul Marghiloman) din vecinătatea depoului și mai ales după retragerea Marelui Cartier al Armatei Române de la Buzău, pentru populație a început „Drumul Calvarului”. Istoricul buzoian Dimitrie G. Ionescu descria sugestiv, în cartea sa „Istoria orașului Buzău”, atmosfera tensionată din timpul retragerii din calea armatelor străine: „... pe ulițele Buzăului, nicidecum nu se mai văzuse băjenind laolaltă țărani și târgoveți, soldați răniți sau sănătoși, vehicule de toate calibrele scurgându-se înnoroiate, fără încetare, prin centrul orașului spre podul de peste râu”.

În ziua de 12 decembrie 1916 plecau din gara Buzău, ultimele trenuri deservite de personalul Depoului Buzău, în retragere către Moldova. A doua zi, odată cu ocuparea orașului, pică pradă și Depoul Buzău, depou care va funcționa sub ocupația străină vreme de aproape 2 ani.

Depoul a fost preluat de administrația militară germană și folosit pentru deservirea frontului care se va stabili pe râul Putna, iar stațiile de cale ferată au fost deservite de angajați austrieci.

La Vila Albatros, în care regele Ferdinand locuise patru zile, a fost încartiruit generalul von Morgen, comandantul Armatei a IX-a și apoi, o bucată de timp, mareșalul Falkeinheim.

În Palatul Comunal se instalează administrația militară germană, reprezentată aici prin Comandantul Militar al Etapelor, căpitanul Georgius.

Circulația feroviară a fost complet paralizată, Depoul Buzău este pustiu – fără locomotive și fără personal, retras în mare parte în Moldova. Germanii jefuiau tot ce le pica în mână pe străzile Buzăului. Depoul de locomotive Buzău a fost ocupat de armata germană în perioada 13.12.1916 – 19.11.1918.

În perioada ocupării depoului, germanii au adus locomotivele și mecanicii lor, care au deservit Armata a IX-a Germană. În fața clădirii de călători a gării s-a înființat un depozit de muniții, imediat după ocupație iar mai târziu în vecinătatea depoului al doilea depozit de muniție, pe amplasamentul viitorului triumf de întoarcere a locomotivelor.

În ultimele zile de ocupație germană, orașul a fost părăsit în mare grabă de trupele germane, lăsând în urmă depozite cu muniții de infanterie și artilerie lângă Depoul CFR Buzău și clădirea de călători a stației. La data de 12 noiembrie 1918, Prefectul județului Buzău a solicitat trupe în stare să păzească depozitele părăsite.

A urmat aducerea parcului de locomotive din Moldova, reconstrucția și punerea în funcțiune a instalațiilor și începerea vieții normale într-o Românie Mare.

Mărășești – marea înclăștare

După ruperea frontului pe râul Cricov a fost organizată rezistența pe râul Râmnic pentru a acoperi retragerea celor peste 1,5 milioane de români aflați în bejenie. Bătălia s-a derulat între 22 – 24 decembrie 1916 și aici, trupele române, au avut ocazia să se confrunte cu întreaga Armată a IX a Germana. După ce germanii au reușit străpungerea frontului pe Râmnic, rămășițele Armatei I Române s-au retras în zona Bârladului iar frontul s-a stabilizat pe râul Putna, unde Armata a IV a Rusă a închis drumul germanilor. A început un proces de refacere a Armatei Române. Franța și Anglia au trimis masiv tehnică de luptă și echipament militar prin nordul continentului european, prin Rusia, astfel încât, în august 1917, Armata I Română avea să fie echipată aproape la fel ca armata franceză de pe frontul de vest. O misiune militară franceză a fost trimisă sub conducerea generalului Henry Berthelot pentru a instrui Armata Română în cele mai mici detalii în privința folosirii tehnicii de luptă.

O problemă deosebit de gravă a fost cea legată de dezorganizarea transporturilor feroviare. Istoricul Constantin Kirițescu, în cartea sa „Istoria Războiului pentru Întregirea României” a prezentat această problemă astfel: „...din cauza lipsei combustibilului, a uzării locomotivelor, dar mai ales din cauza aglomerării materialului rulant, transportul cu vagoanele se făcea foarte greu. Unele stații erau cu desăvârșire blocate prin îngrămădirea trenurilor cu materialele evacuate din Muntenia. Drumul de fier aproape nu mai funcționa (...) Soluția a fost dată de colonelul Parfait, din Misiunea Franceză. Toate trenurile cu materiale care staționau prin gări și material rulant neutilizat au fost deraiate, adică scoase de pe șine și date jos, alături, pe traverse. Cu chipul acesta s-au deblocat gările, s-au descongestionat liniile și s-a asigurat regularitatea transporturilor.”

Eliberarea de material rulant neutilizabil de pe liniile aflate în teritoriul controlat de Armata Română și descongestionarea traficului nu a rezolvat în totalitate problema circulației. În aceste condiții Alexandru Periețeanu a organizat „circulația în sens unic”.

Astfel, forțați de împrejurări, circulația trenurilor militare încărcate se desfășura pe ruta Iași – Tecuci – Adjud pentru aprovizionarea teatrului de operațiuni din zonele Oituz și Mărășești iar trenurile goale circulau de la Adjud la Iași pe ruta Adjud – Roman – Pașcani – Iași. În circuit intrau numai vagoanele încărcate. Sistemul acesta de circulație a funcționat începând cu 15 februarie 1917, iar pentru supravegherea și îndrumarea trenurilor a luat ființă „Regulatorul de Circulație”. Primul Regulator de Circulație a fost cel de la Bârnova ce deservea secția Iași – Bălteni (10 stații). Poziția trenurilor cât și comenzile către impiegați se transmiteau mesaje telegrafice directe, urmărirea acestora făcându-se pe mese de scândură geluite pe care erau desenate schemele gărilor, trenurile aflate în trafic fiind reprezentate de bucățele de lemn (de mărimea cutiilor de chibrituri) pe care se lipea o bandă cu numărul de vagoane iar o mica piramidă din lemn reprezenta locomotiva. Primul Regulator de Circulație înființat după primul război mondial, cu aparate moderne de supraveghere a apărut la Buzău și deservea secția Buzău – Mărășești.

22932 T 924 Conf. de zișine nr 41893 a Div. I Minister al P. P. cercetare
situațiune militară și activitate pe timpul ocupării
inamice și dovădind că o parte purtare bună și situațiune
militară și regulă, urmează a beneficia de avantajele
art. 39 din legea de exploatare B.F.R. P. s. aderat aderinte nr 620

În toată perioada refacerii precum și a marii înclăștări de la Mărășești, personalul depoului Buzău, refugiat în Moldova, a deservit cu abnegație și devotament cauza națională. Nu avem informații că în această perioadă vreunul dintre mecanicii depoului Buzău ar fi săvârșit fapte deosebite, dar putem afirma că acești oameni au fost acolo unde trebuiau să fie și au făcut ceea ce trebuia făcut. Au fost găsite, cu ocazia culegerii informațiilor din acea perioadă, doar medalii rămase în colecțiile familiilor lor și următorul gen de înscrisuri în „Tabloul de Serviciu”. (vezi facsimil pag. 43)

În martie 1917, Parlamentul României, aflat la Iași a votat Decretul pentru Pământ. După ce textul acestuia a fost promulgat de rege, sute de mii de exemplare au fost trimise pe front și împărțite fiecărui soldat. Timp de 4 luni, cei care știau carte au citit în fiecare zi textul acestui decret celorlalți, astfel încât, atunci când a venit ceasul marii confruntări, fiecare soldat știa pentru ce luptă.

Strategia Puterilor Centrale pentru frontul de răsărit a fost axată pe executarea a 2 lovituri simultane: una în zona Cernăuți iar cealaltă în zona Mărășești, străpungerea frontului în ambele puncte și, ulterior, efectuarea joncțiunii în zona Iași. O astfel de strategie, dacă reușea, ar fi însemnat scoaterea României din război și ștergerea ei de pe hartă. Pentru punctul Mărășești urma să execute lovitură Armata a IX a Germană, aflată sub conducerea generalului Otto von Eben. În fața acestei armate s-a aflat, în toată perioada de refacere, Armata a IV a Rusă. În momentul când germanii au terminat pregătirile pentru ofensivă, unitățile Armatei a IV a Ruse au fost scoase din zonă și înlocuite integral cu unități ale Armatei I Române.



Feldmareșalul Makensen a fost atât de sigur de victorie încât, plecând din București și-a luat rămas bun cu expresia „Ne revedem peste două săptămâni la Iași”. A ajuns pe front în seara zilei de 6 august, a preluat comanda întregului front și, din acel moment, 8 zile în șir a dezlănțuit iadul peste tranșeele române. Au reușit să forțeze linia frontului de pe râul Putna până pe linia garilor Mărășești și Panciu, după care, armata română a trecut la contraofensivă. După două săptămâni, feldmareșalul german nu numai că nu a ajuns la Iași, dar, primind vizita Kaisser-ului german Wilhelm al II lea, a fost obligat să îi

raporteze acestuia să Armata a IX a Germană se află în imposibilitatea de a mai relua atacul datorită pierderilor mari în oameni și tehnică de luptă.

În zona gării Mărășești s-a aflat, în timpul marii confruntări, Regimentul 32 Mircea din care făceau parte și mai mulți angajați ai Depoului Buzău, printre care amintim pe sublocotenentul Gheorghe Ionescu, care va lucra mai târziu ca maestru și șef de atelier în Depoul Buzău.

Campania din 1919

După izbucnirea revoluției bolșevice în Rusia, România s-a aflat singură în fața unui inamic care o depășea mult ca forță militară. În aceste condiții au început tratativele de pace cu Puterile Centrale, tratative în urma cărora guvernul Marghiloman a încheiat Pacea de la Buftea. Această pace a avut rolul de a permite țării noastre să câștige timp și să scoată din Moldova elementele turbulente bolșevice. La

sfârșitul războiului, România a denunțat Pacea de la Buftea. A reintrat în război alături de Antantă și a realizat unitatea națională a Statului Român.

Între timp, în Ungaria a izbucnit revoluția și conducătorul acesteia, Bella Kun, a adoptat modelul bolșevic. Ulterior nu a recunoscut unirea Transilvaniei cu România și a declarat război țării noastre în anul 1919.

Deoarece majoritatea satelor europene erau ocupate cu intervenția împotriva Rusiei sovietice, acestea au dat mandat României să intervină și să lichideze revoluția bolșevică din Ungaria.

Regele Ferdinand a mobilizat armata, a pătruns pe teritoriul Ungariei, a ocupat Budapesta și a înlăturat regimul Kun, instaurând un regim de dreapta. Așa cum era obiceiul timpului, incursiunea în teritoriul inamic avea loc cu preluarea căilor ferate în exploatare, cu propriul personal. Depoul Buzău a contribuit la această campanie cu un lot de mecanici dislocat la Depoul Debrețin.

Printre acești mecanici s-a aflat și mecanicul Dușu Aurel, la ai cărui urmași au fost găsite o serie de documente care atestă participarea lui la această campanie.

Declarație.

Subsemnatul nu am primit nici un fel de
deplasare de la Depoul Buzău la pleacă
mea. Pozi a mi se acorda deplasare cuprinsă
de la data de 19/2/90 și până în prezent.
Ținând socotala că de la data de 86/2 și până 3/
am făcut serviciu în stația Debrețin.
Autorizez pe D-nul Șef Tranovici Petre pentru
am ridica deplasările ce mi se acordă, ieșind
personal în lista de plată de primire.
Cu respect.
Mecanic. Dușu M. Aurel.

Oradea Mare.
12/3/90.

NB. Ca în fișele ce cuprind 28/2-29/2
am făcut cunoscută Bechim, sala și
Khu. salas.

DEPOUL BUZĂU ÎN TIMPUL REGATULUI ROMÂNIEI MARI (1919 – 1939)

Situația parcului după război

Criza economică născută în urma războiului a făcut ca în anul 1920 să asistăm la o nouă inovație administrativă ce a dus la încercarea de concesiune a atelierelor CFR unor societăți străine. Numai acțiunile concertate ale Asociației Generale a Inginerilor din România (AGIR) au făcut ca depunerea unui memoriu autorităților guvernamentale și Regelui și campania de presă să împiedice Parlamentul să voteze legea. Criza din CFR s-a adâncit odată cu încercarea de militarizare prin numirea de către Guvernul Averescu a generalilor I Macri și M. Ionescu în fruntea Direcției Generale CFR. Nemulțumirile în rândul CFR – iștilor s-au menținut și în încercarea aceluiasi guvern de a numi în ultimă instanță oameni politici la conducerea administrației CFR.

Abia în 1924, după ce Guvernul a recurs la serviciile unor vechi cunoscători ai căilor ferate și ai necesităților țării, ingineri, pe care personalul feroviar îi asculta și în care aveau încredere, situația generală în căile ferate a început treptat să se îmbunătățească.

Consiliul de Administrație din care făceau parte Emil Miculescu, Anghel Saligny, Alexandru Cottescu, începe reorganizarea CFR și recâștigarea unei autonomii obținute tacit, înainte de Primul Război Mondial. Obținerea autonomiei, rezultatul a multor acțiuni și contra - acțiuni, a devenit faptică la 3 august 1927 prin promulgarea unei noi legi de organizare a CFR, dând astfel posibilitatea administrației să-și concentreze atenția asupra problemelor vitale, de prea mult timp neglijate. Autonomia deplină este obținută la data de 27 iunie 1929 printr-o lege impusă de Guvernul Francez pentru acordarea unui împrumut masiv de 9,6 miliarde lei pentru punerea în aplicare a „programului Cottescu”, elaborat în 1927.

La terminarea primului război mondial, Direcția Generală CFR deținea un parc vechi și eterogen de locomotive și vagoane, care fusese exploatat intens și, în mare parte, distrus în timpul războiului. Acest parc trebuia mai întâi reparat și pus în funcțiune, pentru a se trece ulterior la uniformizarea și modernizarea lui. Prima etapă a acestui lung proces se lovea de mari dificultăți, datorită în special lipsei de piese de schimb pentru reparația locomotivelor care, în condițiile unei mari diversități de tipuri aflate în exploatare, devenea un obstacol aproape de neînving, în anul 1919 se aflau în serviciu, pe rețeaua CFR, 210 tipuri de locomotive.

Datorită acestui fapt, nu se putea organiza o producție de serie a pieselor de schimb, iar imobilizările în reparație erau extrem de îndelungate, astfel încât atelierele CFR deveniseră adevărate muzee de locomotive, cu exponate în aer liber, cu liniile de remizare pline până la refuz cu „parc rece”. Conducerea tehnică a Direcției Generale a CFR nu a dezarmat în fața acestor dificultăți.

Primele acțiuni au vizat specializarea atelierelor de reparații, organizarea producției interne de piese, lichidarea tipurilor vechi de locomotive, precum și a celor cu un număr redus de exemplare în parc și înlocuirea lor cu alte tipuri, moderne, aduse mai întâi din import și apoi asimilate în producție la Reșița.

Astfel că rapoartele întocmite în perioada 1919 – 1924 prezentau situația parcului de locomotive astfel: în anul 1918 exista un număr de 263 de locomotive în funcționare iar la finele anului 1919

mai erau în funcționare doar 170 de locomotive. Lipsa materialului rulant în funcțiune a obligat Administrația CFR să introducă în circulație vagoane de clasa de călători clasa IV. Chiar și cu această intervenție nu s-a reușit rezolvarea problemei, trenurile de călători circulând în continuare supraaglomerate.

*Tren de persoane în Gara Buzău
Octombrie 1920*



*Vagon clasa a III a supraaglomerat
Gara Buzău
octombrie 1920*

Principala problemă ce trebuia rezolvată era repararea materialului rulant, dar în principal achiziția de locomotive noi care să satisfacă necesitățile de exploatare. Astfel că, analizele întocmite arătau că abia în 1928 situația locomotivă per kilometru o egalase pe cea dinaintea războiului (4.155 km, cu un parc de 964 de locomotive – 1 locomotivă la 4,3 km iar în 1928, la o rețea de 11.126,855 km erau în serviciu 2.189 locomotive – 1 locomotivă la 5 km), prin achiziția a 643 de locomotive (1922 – 1928).

ORGANIZAREA CĂII FERATE – RAMURA TRACȚIUNE (1919 – 1945)

Organizarea a funcționat până la 1 februarie 1919 când, în parlamentul României a fost votată „Legea pentru Exploatarea CFR”, prin Decretul lege nr. 41 din 1919 când iau ființă în cadrul Direcției Generale CFR: 4 direcții regionale CFR:

- Direcția Regională 1 București
- Direcția Regională 2 Iași
- Direcția Regională 3 Cluj
- Direcția Regională 4 Arad.

O nouă organizare a Direcției Generale CFR are loc la sfârșitul anului 1920.

Prin legea nr. 4320 publicată în M. Of. din 31.10.1920 – începând cu data de 15 octombrie, Direcția Generală CFR se reorganizează pe 9 regionale de cale ferată. Cu această dată, din cele 4 regionale existente se desființează regionala Arad și se mențin regionalele București, Iași, Cluj și se înființează alte 6 regionale: Brașov, Timișoara, Craiova, Satu Mare, Cernăuți și Chișinău.

În cadrul Direcției Regionale au funcționat 9 servicii de tracțiune care aveau în subordine 207 depouri și remize de locomotive, 84 de ateliere în depouri, 14 uzine electrice, 115 dormitoare de personal – 593 camere – 1443 paturi și 84 de băi.

Pe toată perioada 1919 – 1928, Depoul CFR Buzău s-a subordonat Serviciului de Tracțiune din cadrul Direcției Regionale I București.

Între anii 1928 și 1941, Direcțiile Regionale au fost desființate și în locul lor au apărut 14 grupuri de inspecții – conduse de un inspector conducător și inspectori de Mișcare, Tracțiune, Linii.

Inspectorul de Tracțiune avea în subordine depourile și remizele de locomotive din teritoriul arondat.

Astfel a apărut Inspecția 13 Tracțiune Buzău subordonată direct Direcției Generale CFR.

Unitățile arondate Inspecției 13 Buzău au fost Depoul Brăila – 28 de locomotive, Depoul Focșani – 3 locomotive, Remiza Făurei – fără locomotive și Depoul Buzău cu 60 de locomotive.

Cu ocazia reorganizării din anul 1941, Inspecția 13 Tracțiune Buzău a devenit Inspecția 2 Tracțiune Brăila, care avea în subordine depourile: Depoul Buzău, Depoul Tecuci, Depoul Galați, Depoul Brăila și Remiza Făurei.

MONITORUL OFICIAL

Am decretat și decretăm:

Art. I. Se înființează, pe ziua de 15 Octombrie 1920, două noi direcțiuni regionale pe lângă direcțiunea generală a C. F. R., și se stabilește reședința tuturor direcțiunilor regionale cu linile de căi ferate ce revine fiecăreia din ele, așa după cum urmează:

Direcțiunea I regională cu reședința în București

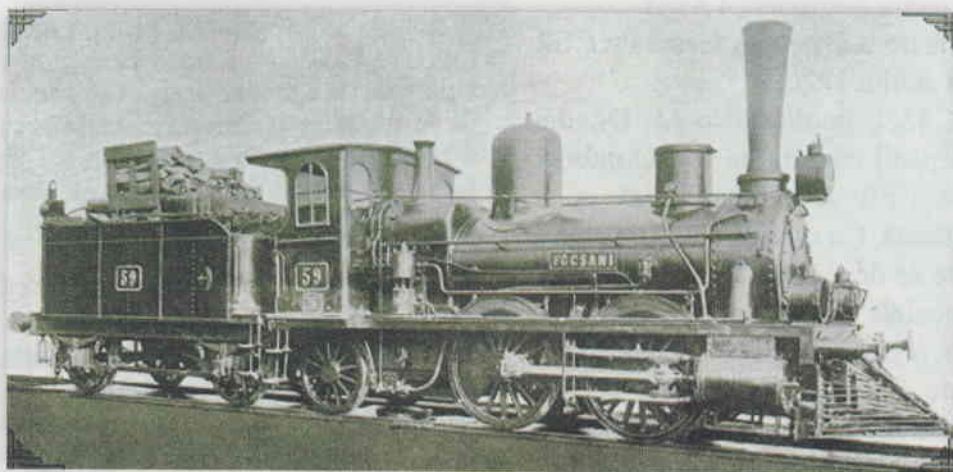
Cuprinde următoarele linii: București-Pitești, Pitești-Curtea-de-Argeș, Golești-Câmpulung, Titu-Pet-osița, București-Ploiești, București-Constanța, Obor-Oltenița, Slobozia-V. Călărăși, Medgidia, Bazargic, Jarul-București, Ploiești-Țandărei, Ploiești-Buzău-Brăila, București-Giurgiu, Giurgiu-Videle, Făurei-Fetești, Medgidia-Hamangia, Medeea-Mamaia, Brăila-Barboși.

PARCUL DE LOCOMOTIVE AL DEPOULUI BUZĂU (1919 – 1939)

În perioada 1919 – 1939 au efectuat serviciul de remorcate următoarele serii de locomotive ce au aparținut Depoului Buzău:

Seria 51 – 106

Fabricate la uzinele EGESTORFF LINDEN – Hanovra, Germania. Răscumpărate de Statul Român de la Societatea Acționarilor CFR.



Locomotivele 57 / Nr. 357 / 1869 și 59 / Nr. 359 / 1869 au remorcat trenuri de călători pe C.F. Buzău – Galați.

Au fost casate la 1 iulie 1922.

Seria 1000

Fabricate la Uzinele St. E.G. Viena – Austria, cumpărate de direcțiunea Generala CFR pentru remorcarea trenurilor de călători. Au făcut serviciul de remorcare în Depoul Buzău (1907 – 1937).

Locomotivele 1057 / 1907, 1058 / 1907 și 1059 / 1907 pe secțiile Buzău – Mărășești, Buzău – Ploiești și Buzău – Galați.

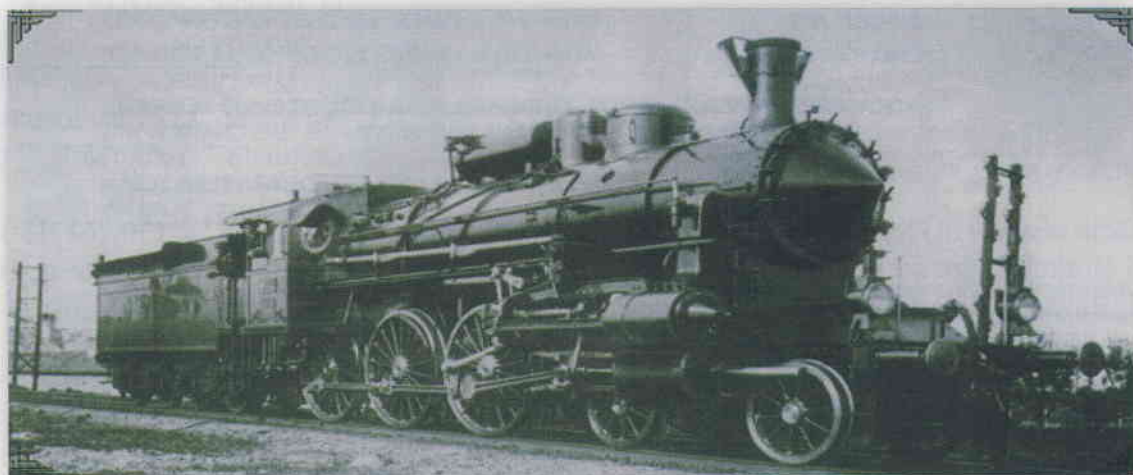
În anii 1936 – 1937 au fost casate.



Seria 327

Fabricate în anii 1912 – 1914 la MAV Budapesta. În anul 1918, 61 de locomotive seria 327 au intrat în parcul CFR în contul despăgubirilor de război.

Locomotivele de serie 327 au efectuat serviciu în Depoul Buzău între anii 1922 – 1944 pentru remorcarea trenurilor de călători rapide și accelerate. Au fost casate în anul 1967.



Seria 2000

Fabricate la Uzinele St. E.G. Viena și Kolomna – Rusia. Au fost cumpărate de Direcțiunea Generală CFR între anii 1906 – 1909 pentru remorcarea trenurilor de călători.

Au făcut serviciu în Depoul Buzău locomotivele 2025 – 2031, care au remorcat trenuri de persoane pe secția Buzău – Galați.

În anii 1936 – 1939, locomotivele au fost mutate la manevră în complexul București.

Au fost casate în anii 1950 – 1952. Nu s-a mai păstrat nici un exemplar. Nu deținem nici o imagine cu această serie de locomotive.

Seria 140.100

Fabricate în anii 1918 – 1920 la uzinele BALDWIN WORKES – SUA.

Direcțiunea Generală CFR a achiziționat 65 de locomotive pentru remorcarea de trenuri grele de marfă.

Au făcut serviciu în Depoul Buzău locomotivele 140.124, 140.158 și 140.169, care au remorcat trenuri grele de marfă pe secția Buzău – Fetești (1923 - 1960).





Seria

140.200 – 140.351

Fabricate în anii 1920 – 1922 la uzinele SKODA – PLZEN Cehoslovacia.

Direcțiunea Generală a cumpărat 131 de locomotive destinate remorcării mixte (marfă + călători).

Au făcut serviciu în Depoul Buzău între anii 1924 – 1972 locomotivele 130.258, 130.261, 130.275, 130.325 și altele, care au remorcat trenuri de marfă și călători pe secțiile Buzău – Fetești, Buzău – Adjud, Buzău – Ploiești până în anul 1972 când au fost retrase și casate.

Seria 130.500

Fabricate în anul 1921 la uzinele SKODA – PLZEN Cehoslovacia. Direcțiunea Generală a cumpărat 80 de locomotive destinate remorcării trenurilor de călători pe secții ușoare. Între anii 1926 – 1972 au făcut serviciu în Depoul Buzău locomotivele: 130.501, 130.534 și altele. Au fost retrase la manevră din anul 1972 și până în anul 1980 când au fost casate.



Seria 324.000

Fabricate în anii 1909 – 1923 la uzinele MAV Budapesta ca „locomotive universale” utilizate cu succes la toate serviciile.

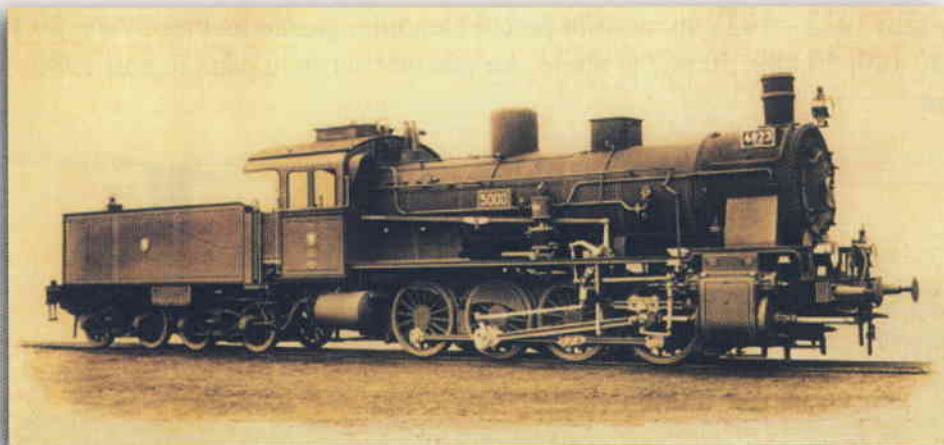
499 de locomotive au intrat în parcul CFR după anul 1918, ca despăgubiri de război.

În anul 1927 au intrat în parcul Depoului Buzău peste

15 locomotive: 324.036, 324.050, 324.090, 324.043, 324.098, 324.265, 324.111, 324.203, 324.532, 324.536, și altele. Acestea au asigurat serviciul de manevră și remorcare a trenurilor pe secțiile Buzău – Nehoiașu, Buzău – Fetești până în anul 1980 după care au fost casate.

Seria 40.000

Fabricate între anii 1913 – 1921 la 13 uzine din Germania pentru manevre grele în triaje și remorcarea trenurilor de călători și marfă pe liniile secundare.



Între anii 1914 – 1921 a cumpărat 112 locomotive.

În anul 1928 au intrat în parcul Depoului Buzău locomotivele: 40.056, 40.017, 40.096 și 40.107.

Au făcut serviciu de manevră până în anul 1980 când au fost retrase și casate.

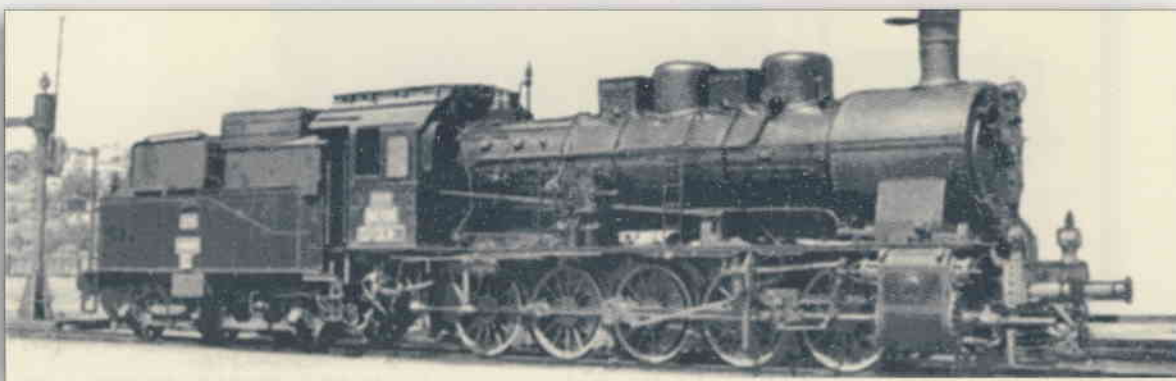
Seria 231.000 Pacific

Fabricată în anul 1922 la MAFFEI – München Germania pentru trenuri grele de călători. În anul 1931 a intrat în parcul Depoului Buzău locomotiva 231.058 care a remorcat trenuri de viteză pe secția Buzău – Iași. A fost casată în anul 1973. Ulterior a făcut parte din parc și locomotiva 231.065 (1970).



Seria 50.000

Cea mai comună serie de locomotive din România, destinate remorcării trenurilor de marfă. Au fost construite 805 locomotive între anii 1919 – 1943 la 12 uzine de locomotive din Germania, Austria și România. Între anii 1932 – 1935 au intrat în parcul Depoului Buzău locomotivele: 50.100, 50.212, 50.269, 50.168, 50.189, 50.489, 50.667 și altele. Au efectuat serviciu până în anii 1980 – 1982 după care au fost casate.



Odată cu mărirea parcului de locomotive, s-a impus și necesitatea extinderii și modernizării Depoului Buzău.



Astfel că, în 1921 se extinde hala circulară cu încă 9 canale, capacitatea de remizare ajungând la 22 de locomotive.

Tot în 1921 s-a construit depozitul de lubrifianți (îngropat), în structura de rezistență a acestuia regăsindu-se elemente ale căii ferate (șină) de tip Avon 1872 și Besseges 1878.



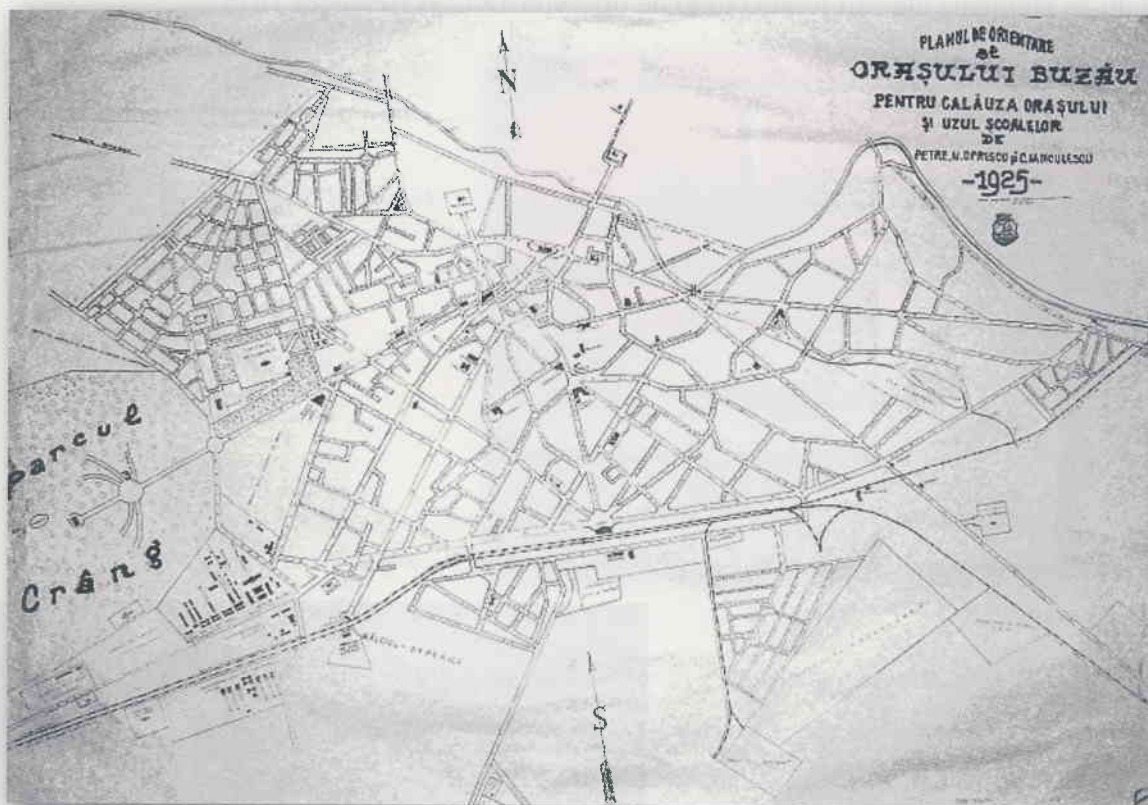
Avon 1872

Besseges 1878



Depozitul de lubrifianți

Pentru întoarcerea locomotivelor s-a construit, în anul 1923, un triunghi de întoarcere.



Harta orașului Buzău – Petre N. Oprescu și C. Ianculescu – 1925

Între anii 1921 și 1923 s-au construit trei rezervoare cilindrice pentru depozitarea păcurii cu capacități cuprinse între 605 – 1.070 tone.



*Rezervoare de păcură
(1921 – 1923)*

Castel de păcură (1923)



Pentru alimentarea locomotivelor, în 1923, în imediata apropiere a celor trei rezervoare s-a construit și castelul de păcură.

În 1931 s-a pus în funcțiune noua placă turnantă ce deservea remiza circulară, în același an terminându-se și construcția unui cabinet medical care, în decursul timpului va avea și alte destinații.



*Placa turnantă
(1931)*



*Cabinet medical
(1931)*



*Coloană hidraulică din Depoul Buzău
(1935)*

În 1935, o dată cu punerea în funcțiune a instalației de alimentare cu apă și a coloanelor hidraulice, depoul putea deservi fără probleme, din punct de vedere al alimentării și întreținerii, întreg parcul de locomotive alocat.

ȘCOALA PERSONALULUI DE ATELIER ȘI LOCOMOTIVĂ (1919 - 1939)

De la apariția primelor căi ferate din România, pentru a menține în funcționare a parcului de locomotive și vagoane cât și a liniilor ferate, a fost necesar personal specializat, atât de nivel superior cât și mediu.

Pentru a pregăti profesional aceste categorii de personal specializat, au luat ființă începând cu 1890, numeroase școli profesionale. În anul 1914 a luat ființă, la Buzău, Școala de elevi – meseriași Buzău, de pe lângă Depoul din același oraș. De la înființare până în 1950, școala a funcționat pe lângă Depoul CFR Buzău.

În perioada 1919 – 1949, Școala Profesională avea sediul în Depoul CF Buzău. Pe această perioadă, directorii Școlii Inferioare de Meserii erau Șefii de Depou conducători. Din colectivul profesoral au făcut parte, atât pentru obiectele teoretice cât și cele de specialitate, inginerii și maiștrii angajați ai Depoului CFR Buzău și ulterior și din Complexul CFR Buzău.

Între anii 1914 – 1923, cursurile au fost susținute în sălile de instruire a mecanicilor de locomotivă și în localul Școlii generale Nr. 1. În perioada 1923 – 1942, cursurile s-au desfășurat în actualul local al Spitalului CFR și localul „*Sportiva*”, tot din Depoul CFR Buzău. Începând cu anul 1922, absolvenții Școlii de elevi – meseriași Buzău, trecând examenul de Practică și Studii teoretice, primeau un certificat de calificare recunoscut prin decizia Ministerului de Instrucție nr. 39480 din 1922, absolventul având dreptul la serviciu militar cu termen redus conform Art. 53 din „*Legea Recrutăriei*”. În baza certificatului de absolvire, absolventul putea obține „*Certificatul de Capacitate*”, act obligatoriu pentru înscrierea la instituții de învățământ superior și școlile de mecanici.

În 1931, cursurile școlii de elevi meseriași aveau o durată de 4 ani, printre obiectele studiate putem enumera: „Compoziție”, „Aritmetică și Devize”, „Geometrie Constructivă pe Baza Desenului”, „Compatibilitatea Industrială și Bugetul”, „Electrotehnică Practică”, „Regulamente și Organizarea Atelierelor CFR”, Religia, Desen, Fizică, Chimie, „Drept și Economie Politică” și „Lucru”.

*Absolvenți
ai Școlii
de Elevi
– Meseriași
de pe lângă
Depoul Buzău
– (1926)*



Odată cu mărirea rețelei de cale ferată și a parcului de locomotive necesar pentru asigurarea remorcării trenurilor se impune crearea de noi școli pentru personalul CFR.

În aceste condiții, la 1 iulie 1919 s-au deschis la Iași cele 4 școli de căi ferate pentru formarea personalului CFR din ramurile: Mișcare, Linii, Telegraf și Tracțiune (mecanici și fochiști de locomotivă).



Absolvenții Școlii Speciale Mecanici - 1926

După terminarea perioadei obligatorii de stagiul, atât personalul de locomotivă, (mecanic conductor), cât și personalul cu funcții de răspundere și siguranța circulației, erau obligați, ca angajați ai căilor ferate, să depună „Jurământ” de credință față de țară și de Rege.

Personalul de locomotivă nu avea dreptul să profeseze fără depunerea acestui jurământ în fața șefului de depou, acest „Jurământ” reprezentând actul ce consfințea fidelitatea față de țară, Rege, constituția țării și calea ferată.

Autonomia dobândită, alături de „Jurământul” de credință a creat încă din acea vreme, în ochii opiniei publice, imaginea unei instituții cu o organizare internă și disciplină de tip militar, obținându-și astfel faima de „a II a armată a țării”. Pe bună dreptate, de-a lungul timpului, și după dispariția Jurământului de credință, această faimă a fost păstrată intactă.

CĂILE FERATE ROMÂNE

JURAMÂNT

Jur în numele lui Dumnezeu și declar pe onoare și pe conștiința mea:
Credință Regelui și Constituțiunei țării mele;
De a împlini cu sârmene datorile ce mi impune funcțiunea mea.
Așa să-mi ajute Dumnezeu.

Radușor Gur *Buzău 24/4 1926*

Acest jurământ s'a săvârșit în prezența mea:

E. Schumacher

XX. 322 1

CĂILE FERATE ROMÂNE

JURAMÂNT

„Jur credință Regelui Carol II”.
„Jur să respect Constituțiunea și legile țării”.
„Jur să-mi îndeplinesc cu onoare și conștiință funcțiunea ce-mi este încredințată și să păstrez secretele serviciului”.
„Așa să-mi ajute Dumnezeu”.

Petrache Nic. Banea *Buzău 24/5 1923*

Acest jurământ s'a săvârșit în prezența mea:

SEPIU CĂMILUȚI BUCURĂ
Bucur

XX. 197.

45

JURAMANT

Jur de a fi credincios Majestății Sale Regelui și intereselor Țării mele, de a observa în totul Constituția (Regele Carol II-lea) și legile Țării mele, de a executa cu onoare și conștiință funcțiunile ce-mi sunt încredințate și de a nu face nimic de natură a periclita ordinea în Stat.

Așa să-mi ajute Dumnezeu.

Pasa Hon
Buzău 4-3 1938

Acest jurământ s'a săvârșit în prezența mea.

Pasa Hon

Tip. L. Opreșcu.

Jurământ

Jur credință Națiunii și Regelui Mihai I
Așa să-mi ajute Dumnezeu

Pasa N. Hon

Proces Verbal

Acest jurământ s'a depus în fața noastră astăzi
10/9-96 de *Pasa N. Hon*
gradul *4-13-6* Funcția *Șef Loc*
Drept care am dressat prezentul proces verbal.

Pasa N. Hon

SEPIU CĂMILUȚI BUCURĂ

DEPOUL BUZĂU ÎN PERIOADA CELUI DE AL DOILEA RĂZBOI MONDIAL (1939 – 1945)

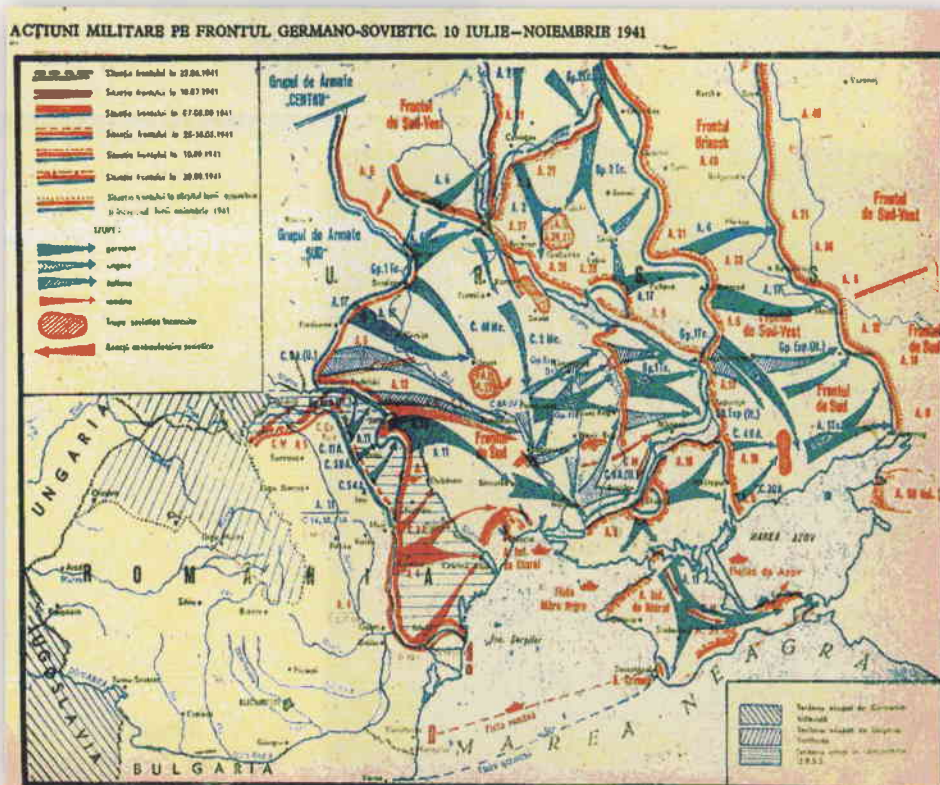
Campania din Răsărit

În dimineața zilei de 1 septembrie 1939 trupele germane au invadat Polonia declanșând cel de-al doilea război mondial. Urmare acestui fapt, Franța și Anglia au declarat război Germaniei, dar fără a deschide ostilitățile. În trei săptămâni, Polonia a fost ocupată simultan de la vest de armata germană și, de la est armata rusă, cele două mari puteri devenind astfel vecine.

În primăvara anului 1940, trupele germane au invadat Franța pe care au cucerit-o în două săptămâni. Războiul cu Anglia a continuat numai în domeniul naval și al aviației. În aceste condiții, România a rămas singură, fără garanțiile franco – britanice privind frontiera de stat stabilită după primul război mondial și a fost supusă rapturilor teritoriale din toate părțile, pierzând în 28 iunie 1940 Basarabia în urma ultimatumului sovietic, în 30 august 1940 partea de nord a Ardealului în urma Diktatului de la Viena prin care acest teritoriu a trecut la Ungaria iar în 7 septembrie, Cadrilaterul în favoarea Bulgariei. Cu teritoriul astfel amputat, România a fost împinsă încet, încet în sfera de influență germană. În țară s-a instaurat un regim militar care a încercat să fructifice conjunctura istorică pentru a recupera măcar o parte din teritoriile pierdute.

În vara anului 1941 a apărut ocazia recuperării Basarabiei, în momentul în care trupele germane au invadat Rusia Sovietică la 22 iunie. Desfășurarea de forțe germane a fost una uriașă și era formată din trei grupuri de armate: Grupul de Armate Nord, în zona Mării Baltice, Grupul de Armate Centru în zona Bielo – Rusiei și Grupul de Armate Sud în Galitia.

Flancul drept al Grupului de Armate Sud a fost acoperit de un grup de trei armate astfel: Armata a III a Română, pe granița bucovineană în nord, Armata a IX a Germană, pe cursul superior al Prutului și Armata a IV a Română pe cursul inferior al acestuia.



Acest dispozitiv format din cele trei armate nu s-a mișcat până la 2 iulie când Armata a XI a Germană a forțat Prutul angajându-se în luptă cu unitățile militare sovietice pe care, până la 7 iulie le-a aruncat peste Nistru. Armata a III a Română a ocupat dispozitiv pe Nistru, iar Armata a IV a Română a forțat Prutul la 15 iulie obligând unitățile armatei sovietice să se retragă dincolo de Nistru.

După recuperarea Basarabiei, Armata a IV a Română a participat la cucerirea Odesei iar Armata a III a Română a ocupat dispozitiv, mai întâi pe Bug și apoi între Bug și Nistru. În urma înțelegerilor între conducerile Germaniei și României, teritoriul dintre Bug și Nistru a intrat sub administrație românească, iar cel dintre Bug și Nipru doar sub ocupație.

În momentul dislocării Armatei a IX a Germane pe teritoriul României, acestea aveau ordin să evite aparența de ocupație militară și să creeze impresia de trupe în misiunea Wehrmacht-ului venite în România pentru sprijinirea trupelor românești. Astfel, unitățile cantonate în Buzău și împrejurimi, au fost percepute de către populație ca și garante ale păcii.

*Trupe germane defilând
prin fața Palatului Comunal Buzău
(1943)*



*Manifestație
de Ziua Regelui (1943)*

În această perioadă exploatarea feroviară a liniilor de cale ferată din teritoriile ocupate s-a făcut, după regulile războiului, cu personal adus din țară.

Din Depoul Buzău au fost îndrumați pentru asigurarea exploatării, în zona de sub administrație românească, mai mulți angajați.

În luna iulie 1942, în „Raport de Utilizare a Personalului” din Depoul Buzău era menționat, la rubrica „detasați la alte inspectii”, următoarele:

	Dep. Odesa	Dep Tiraspol	Dep. Razdelnaia
Şef Depou	-	1	-
Mecanic conductor	8		1
Fochist	2		2
Man. imp.		2	1
Montator	1		
Lăcătuş	1		
Cazangiu	2		
Şef echipă	1		

PERSONAL DETASAT LA ALTE INSPECTII

413	1	Vicol Ion	sef dep.	3.10.1	def.	dela 1/12.941	la Tiraspol
414	2	Tudorancea I. Ion	mem.	3.11.3	"	25/1.942	" Odessa
415	3	Stefan Chirita	"	3.10.3	"	"	"
416	4	Marsinoe Nic	"	3.11.2	"	25/2.	"
417	5	Vasile St. Ion	"	"	"	"	"
418	6	Baranu Mihai	"	3.10.3	"	8/2	" Rascodincea
419	7	Vlad Const.	mem.	4.13.3	"	8/2	" Tiraspol
420	8	Dumitrascu F	foch	4.13.3	"	8/2	" Rascodincea
421	9	Badescu Gh	mem.	4.13.13	"	15/3	"
422	10	Stan Stefan	mac.	3.9.3	"	16/3	" Odessa
423	11	Suditu Ion	"	3.11.3	"	"	"
424	12	Stefan G. Gh.	foch	4.13.5	"	"	"
425	13	Stefanescu C.	mac.	3.11.3	"	31/3.1	"
426	14	Boboce Nic.	foch	4.13.5	"	"	"
427	15	Zaharia Nic.	sef. ec	I.B.15	"	21/3	"
428	16	Stolica Ion	mem.	4.13.13	"	2/4	" Tiraspol
429	17	Pruteanu Dtru. montat.	I.B.15	"	"	1/4	" Odessa
430	18	Nicolae G. Dt. Mest.	I.B.13	"	"	"	"
431	19	Ionita Ctin	cas.	I.B.16	"	"	"
432	20	Mitrea Victor G	I.B.15	"	"	"	"

DETASATI IN COPRINSUL INSPECTII

433	1	Favel Dumitru	foch.	4.13.5	dela 2/4.942	la poarta C. Lunga
	1	Filip Ion	sidar	I.B.9	19/6	la Dep. Buzau de la Dep. Braila
		Antonescu	Mac. nec.	2-4-1	1/4	Ca pe trim. Bulgaria

SOCIAL MEDIC DE TRACTIUNE BRAILA

534	1	Tohneanu Gh.	I.B.18	prov.		
-----	---	--------------	--------	-------	--	--

MILITARI

Fochisti.....	13	(12)
Inspectori.....	12	(23)

Buzau, 28 Iunie 1942

Intocmit
de Vasile

SEFUL DEPOZITULUI BUZAU
INC.

Nicolae Ctir
Vina Argheal
Stefan R. Gh.
Codreanu Gp.

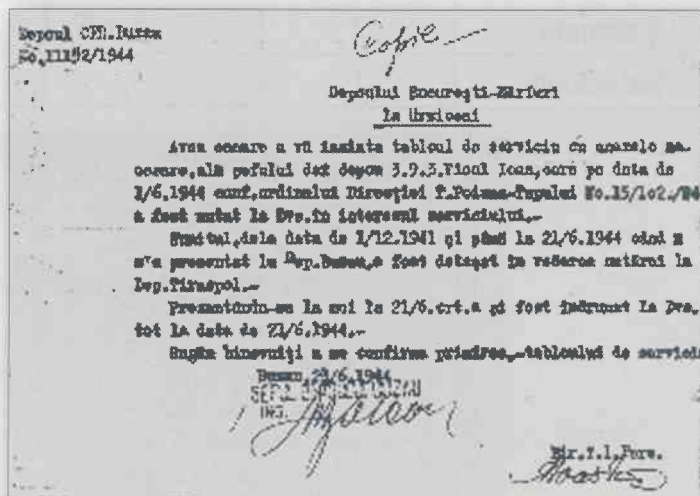
*Copie după
Raportul de Utilizare
a Personalului
din Depoul Buzău
(iulie 1942)*

Încă de la intrarea în România, Germania a urmărit aservirea economică a acesteia prin diferite modalități de control. Astfel că, la 4 decembrie 1940, s-a semnat un acord economic între cele două țări, acord prin care s-au creat premisele infiltrării monopolurilor din Reich. Uzinele Malaxa și Reșița (UDR) pierd contractele cu Administrația CFR. În fapt, noua firmă ROGIFER, care a preluat contractele, era cea care controla întreaga activitate metalurgică a României, societatea româno – germană făcând parte din concernul german „Hermann Göring Werke”.

Transporturile feroviare au fost subordonate intereselor de război germane, inclusiv prin restrângerea consumului intern de păcură la locomotivele proprii în schimbul cărbunilor aduși din Silezia.

Odată cu împingerea frontului înapoi către frontierele țării noastre, Administrația CFR a luat hotărârea de a retrage personalul din teritoriul amenințat și locomotivele din Basarabia și Moldova de Nord – Est. În aceste condiții, parcul de locomotive al Depoului Buzău se majorează, în perioada 11 – 16 aprilie 1944, cu următoarele locomotive retrase din: Depourile Cernăuți – 230.119; 209; 244, Bârzula – 50.215 și Pașcani – 230.099, 134, 152, 012, 024, 061, 063, 068, 079, 084, 093, 019, 213, 294, 297, 331 și 524.

Începând cu data de 21 iunie 1944 tot personalul detașat la Depourile Tiraspol, Razdelnaia și Odesa a fost retras.



Începând cu 23 august 1944, Depoul Buzău a fost mobilizat, asigurând necesarul de locomotive pentru remorcarea trenurilor militare, în tranzit spre fronturile de vest.

Campania din Vest

La 23 august 1944 regimul militar a fost înlăturat de la conducerea României, aceasta revenind la regimul de monarhie constituțională. Noul guvern format a încheiat armistițiul cu Uniunea Sovietică și a întors armele împotriva Germaniei în speranța de a recupera Ardealul de Nord și a reface, măcar parțial, unitatea teritorială a țării.

Armata română s-a angajat cu tot potențialul său în luptă pentru eliberarea părții de nord-vest aflate sub dominație maghiară și la 25 octombrie 1944 a reușit să elibereze tot teritoriul țării de unguri. După eliberarea țării, armata noastră a continuat lupta alături de armata sovietică pentru alungarea trupelor germane din Ungaria și Slovacia, plătind un tribut greu de sânge.

La 9 mai 1945, războiul s-a încheiat cu înfrângerea Germaniei dar pentru țările în care au pătruns trupele sovietice a început o lungă perioadă de ocupație.

*Defilarea trupelor Române
Buzău 1945*



În perioada campaniei din vest, calea ferată română a fost solicitată suplimentar deoarece comandamentul sovietic a dispus adaptarea unor linii pentru ecartament larg (1524 mm), pentru a se face circulație cu locomotive și vagoane de cale largă până la linia frontului.

Pe distanța Ploiești – Buzău – Adjud, în perioada 1 – 20 septembrie 1944, Regimentul I Căi Ferate Focșani a lărgit ecartamentul liniei între Râmnicu Sărat și Ploiești, firul din stânga al căii duble.

În perioada 1 septembrie 1944 – 29 aprilie 1945, liniile de ecartament larg au fost exploatate de Serviciul Transporturi Militare Sovietice cu personal sovietic.

La 10 mai 1946, liniile au fost normalizate.

Personalul de exploatare al Depoului Buzău, în această perioadă, a făcut serviciu pe secțiile arundate depoului, la trenuri civile și militare înspre și dinspre front.

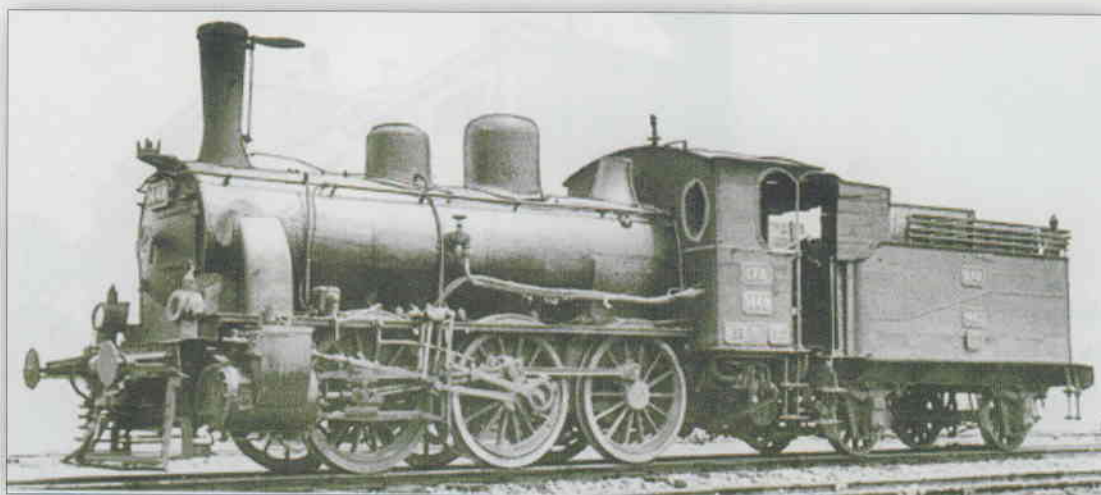
Parcul de locomotive (1939 – 1945)

Față de parcul existent la începutul războiului, după anul 1944 au intrat în parcul Depoului Buzău noi serii de locomotive:

Seria 1.400

Fabricate între anii 1894 – 1907 de 4 uzine constructoare, locomotivele din această serie, (1441 – 1499), fiind proiectate de către ing. Alexandru Cosmovici din cadrul Direcției Ateliereilor și Materialului Rulant CFR, special pentru remorcarea trenurilor de călători și marfă pe liniile secundare.

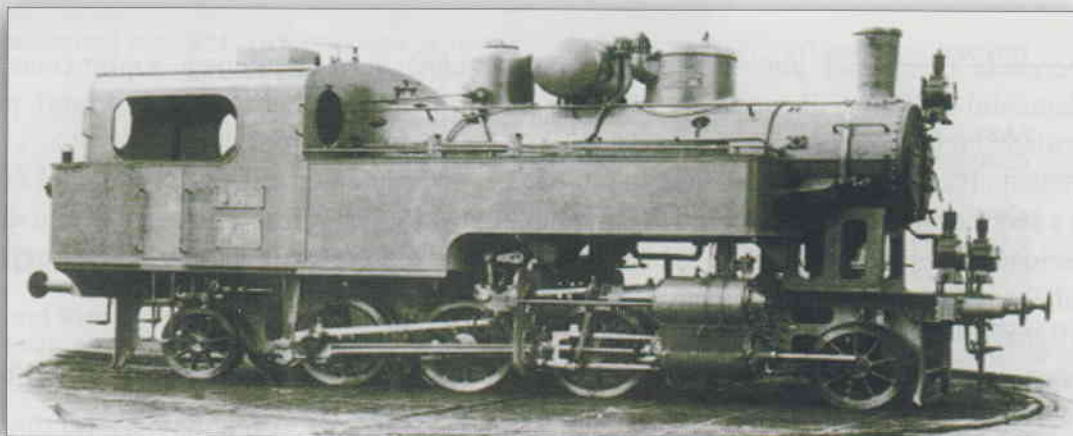
În anul 1955 locomotiva 1453 efectua serviciu de manevră în Cap A al stației Buzău. Au fost casate după anul 1965.



Seria 376

Fabricate între anii 1910 – 1916 de către MAV Budapesta a fost una din cele mai numeroase tipuri de locomotive tender ungare folosite pentru remorcarea trenurilor de călători și marfă pe liniile secundare înfundate.

Locomotivele repartizate la Depoul Buzău au efectuat serviciu de remorcare pe secția Buzău – Nehoiașu. Au fost casate după anul 1973.



Seria 150.1000

Fabricate între anii 1943 – 1945 de 5 uzine constructoare. În anul 1943 au intrat în parcul de locomotive CFR un număr de 100 de locomotive din seria germană DR 52. Aceste locomotive erau utilizate în special remorcării trenurilor grele de marfă ale armatei germane și ale Administrației CFR, înlocuind treptat locomotivele din seria 140.400. Au fost considerate printre cele mai puternice și moderne locomotive cu abur din Europa aceluși timp. Începând cu anul 1988 ele au fost retrase din circulație și au fost casate.



Seria 230.000

Fabricate între anii 1921 – 1940, fac parte din seria de locomotive germane P8. Locomotive clasice utilizate pentru remorcarea trenurilor de călători și coletărie rapidă, au fost fabricate până în 1930 de către firme germane. Începând cu 1932, locomotivele din această serie au fost produse și în România, la Uzinele Domeniilor Reșița (UDR) și uzinele Malaxa București.



Seria 142.000

Fabricate între anii 1937 – 1940, în România, la Uzinele Domeniilor Reșița (UDR) și Uzinele Malaxa București. Locomotivele au remorcat inițial trenuri rapide și accelerate de lung parcurs și ulterior trenuri grele de călători și coletărie pe linie cu declivități mari. Au fost cele mai mari și mai puternice locomotive din parcul CFR, fiind casate începând cu anul 1979.



Între 21 iunie 1941 și 9 mai 1945, războiul a lăsat urme în Depoul de Locomotive Buzău. În afară de solicitările la care au fost supuși personalul de locomotivă (mecanici și fochiști), materialul rulant (locomotive) și meseriașii din depou, războiul a provocat și distrugerile materiale importante în bunurile Căilor Ferate.

Pe rețeaua națională au fost distruse:

- 1200 km linii de cale ferată;
- 4000 buc. macaze;
- 1257 poduri și podețe;
- 23 tuneluri;
- 264 elevatoare de cărbune;
- 71 castele de apă;
- 219 pompe de apă;
- 65 rezervoare de păcură.

Material rulant:

- 452 locomotive distruse sau avariate de bombardamente;
- 23 automotoare
- 37.000 vagoane de marfă și călători distruse sau pierdute peste frontiere.

O parte din aceste pagube se regăsesc și în cele 12 locomotive ale Depoului Buzău, avariate de bombardamente pe secțiunile de circulație, în special în zona Mărășești și Fetești. Tot în aceeași perioadă, parte din distrugerile suferite de calea ferată s-au datorat și acțiunilor de sabotaj îndreptate împotriva ocupației germane.

Printre acestea putem aminti:

Incendierea a 200 de vagoane de muniții și a depozitului de cărbune de la depozitul distileriei petroliere Saturn Buzău (iulie 1942).

*Zona Gării Buzău –
explozie văzută din curtea
Școlii Normale de Băieți
1942*



În luna septembrie 1942, în gara Buzău s-au ciocnit două trenuri compuse din vagoane cisternă încărcate cu petrol destinat Germaniei.

Implicarea directă a personalului CFR a fost evidentă în incidentul care s-a petrecut în data de 27 august 1944, pe relația Cilibia – Buzău. Pentru că nu au putut să imobilizeze trenul militar german 75012, care transporta trupe și muniții, în stația Cilibia, motivând defecțiuni la mașină, personalul de locomotivă a tergiversat plecarea. În acest fel o echipă de angajați CFR, sub îndrumarea și cu complicitatea șefului de gară, au demontat la km 141+500, un cupon de șină. După terminarea operațiunii, șeful de gară permite personalului de locomotivă aflat sub amenințarea armelor, să pună trenul în mișcare, nu înainte de a-i aviza discret de ceea ce urma să se întâmple. Menținând viteza redusă, mecanicul și fochistul său au sărit de pe locomotivă, la vederea cuponului de șină lipsă și astfel locomotiva deraiază și trenul a fost împiedicat să ajungă la Buzău.

DEPOUL BUZĂU ÎN PERIOADA 1945 - 2006

Perioada Postbelică

Stabilită încă de la Yalta, zona de influență a Uniunii Sovietice s-a instaurat în fapt începând cu 9 mai 1945 când Germania a semnat capitularea necondiționată. În acest fel, Tratatul de Pace de la Paris (10 februarie 1947), a negat României statutul de țară cobeligerantă a obligat-o să plătească o imensă despăgubire de război și a consfințit ocupația cirilică. Tratatul a recunoscut retrocedarea de către Ungaria a teritoriilor din nord-estul Transilvaniei la România, în timp ce Basarabia și nordul Bucovinei au rămas anexate la URSS.

Printre unitățile care au fost afectate de despăgubirile de război solicitate de URSS s-a aflat și Calea Ferată Română. Aceasta, în conformitate cu Art. 11 din Convenția de Armistițiu, a predat un număr de:

- 25 de locomotive de serie 50.000,



- 124 de locomotive seria 140.400,



- o locomotivă de serie 151.000 (151.001),



- și 25 de locomotive de serie 764 de cale îngustă.

Predarea locomotivelor s-a terminat la data de 26 octombrie 1945 când Direcția Tracțiune a publicat în Foaia Oficială CFR ștergerea din parcul CFR a acestora.

Prin legea numărul 278/1945, Calea Ferată s-a organizat ca administrație publică autonomă sub denumirea de Direcția Generală a Căilor Ferate Române – Ministerul Comunicațiilor. În cadrul D.G. CFR, la data de 1 noiembrie 1945, grupurile de Inspecții 1 – 14 au fost desființate și în locul lor au fost înființate 7 Direcții Regionale: București, Cluj, Craiova, Brașov, Timișoara, Brăila și Iași.

Ramura de Tracțiune a avut 14.509 salariați, la această dată reorganizându-se în 2 nivele ierarhice. Acestea au fost: Direcția Tracțiune din cadrul D.G. CFR și 7 Servicii de Tracțiune în teritoriu astfel: București 12 depouri, Brăila 7, Craiova 9, Brașov 12, Timișoara 7, Cluj 9 și Iași 11 care au avut în exploatare 67 de depouri de locomotive cu un parc total de 1.481 de locomotive. Depoul Buzău se subordona Direcției Regionale București din cadrul Serviciului Tracțiune.

Începând cu data de 20 septembrie 1945, prin Legea nr. 648, Societatea Anonimă Buzău – Nehoiășu s-a dizolvat și a trecut în patrimoniul Statului Român. Direcția Generală CFR a preluat întregul patrimoniu al societății dizolvate și de la acea dată deservirea cu locomotive a liniei Buzău – Nehoiășu a intrat în sarcinile Depoului Buzău.

20430 T3 din 2.3.1946

INSCRIEREA IN PARCUL CFR, A 6 LOCOMOTIVE
ȘI 2 AUTOMOTOARE, FOȘI PROPRIETATEA SO-
CIEȚĂȚII ANONIME BUZĂU-NEHOIAȘI.

În conformitate cu dispozițiunile art. 2 din Legea
648/1945, publicată în Monitorul Oficial 183 din 14
Aug. 1945, pentru dizolvarea Societății Anonime Buzău-
Nehoiășu și trecerea la Statul Român prin CFR, a între-
gului patrimoniu al Societății Buzău-Nehoiășu și con-
form dispozițiunii Direcțiunii Generale ad. 149 071
D.G./1945, pe data de 20 Septembrie 1945 s'a luat

în primire 6 locomotive tender de categoria III și 2
automotoare, și anume:

Locomotiva nr. I/2765.

Locomotiva nr. IV/2768.

Locomotiva nr. V/2769.

Locomotiva nr. II/2766.

Locomotiva nr. VIII/5651.

Locomotiva nr. 1479 cat. III cu tenderul, foșta CFR,
și vândută CF. Buzău-Nehoiășu conform aprobării Direc-
țiunii Generale nr. 228 279 RA/1943.

Automotorul nr. 202/3 P. cu 3 remorci.

Automotorul nr. 200/1 P.

Subdirectorul Tracțiunii, I. Petrolanu

Fostul depou „Drăgaica” al Societății Anonime Buzău – Nehoiășu fusese preluat anterior de către Administrația CFR la data de 15 ianuarie 1944 fiind regăsit sub denumirea de „Secția Mecanică LS” Buzău la care se preciza că „secția dispunea de peste 250 de salariați”.

Depoul Buzău în perioada anilor 1947 – 1965

Trupele de ocupație sovietice au staționat pe teritoriul României până în 1958 și țara a fost abandonată de puterile occidentale, intrând în sfera de influență sovietică.

Perioada ce a urmat a condus la evoluția țării noastre către un regim socialist, asemenea tuturor țărilor din centrul și estul Europei ocupate de restul de trupe sovietice. Țării i s-a impus un guvern procomunist la 6 martie 1946 care a trecut la desființarea partidelor politice și care a obligat pe rege să abdice la 30 decembrie 1947, proclamând Republica Populară Română.

După proclamarea Republicii, guvernării au hotărât ca măsură imediată naționalizarea. Legea nr. 119 din 11 iunie 1948 „Pentru naționalizarea întreprinderilor industriale, bancare, de asigurări, miniere și de transporturi” a avut efect și asupra marilor fabricanți români de locomotive. Uzinele de Fier și Domeniile Reșița au devenit unitate sovieto – română cu numele „Uzinele de Fier și Domeniile Reșița - Întreprindere Naționalizată”. Uzinele Malaxa, au trecut încă din 1941 în proprietatea Statului schimbându-și denumirea mai târziu în Faur 23 August București.

S-a urmărit încă de la început preluarea controlului administrativ al CFR., calea ferată fiind un obiectiv strategic, atât pentru dezvoltarea economică cât și politică, (cea mai numeroasă grupare muncitorească organizată într-o singură instituție). Astfel că, începând cu 1 decembrie 1946, la conducerea Direcției Generale CFR a fost numit ca Director General Chivu Stoica, care a întrerupt autonomia CFR și a deschis șirul conducătorilor politici.

Cum și în celelalte vremuri, personalul angajat al CFR a trebuit să îndeplinească anumite condiții de moralitate, și după anul 1947 aceștia au trecut printr-un „filtru” sever al aparatului de securitate al statului.

Acest „filtru” a constat în verificarea convingerilor și simpatiile politice. Verificarea, din acest punct de vedere, s-a desfășurat și în Depoul Buzău până în anii 1960 – 1963, perioadă în care au fost „excluși din partid datorită convingerilor și simpatiilor”, un număr de angajați ai depoului. Dintre cei verificați, 18 erau sub observație pentru „politică legionară”, unul pentru că s-a „căsătorit cu fiică de legionar”, unul pentru că avea „părinți chiaburi”, unul pentru că avea „socrii chiaburi”, unul pentru „neclaritate în dosar”, 2 cu „neclaritate în timpul verificărilor” 2 pentru „sustragere de documente din dosarul de verificare”, unul pentru... „neplata cotizației pe un an”, etc.

Parcul de locomotive al Depoului Buzău între anii 1947 - 1965

La 6 decembrie 1947, Direcția Generală CFR a raportat restabilirea circulației pe întreaga cale ferată română, administrația centrală începând să se implice în dezvoltarea infrastructurii feroviare și a materialului rulant. Uzura excesivă a materialului rulant în timpul celui de al doilea război mondial cât și lipsa capacităților de reparație care au fost distruse cu această ocazie a făcut ca depourile să rămână singurele unități în măsură să repare și să întrețină parcul de locomotive.

Depoul Buzău a executat toate tipurile de revizii și reparații, inclusiv Reparație cu Ridicare (RR) indiferent de seriile locomotivelor.

Prin stoparea achiziției de locomotive străine, a făcut ca singura sursă de asigurare a necesarului de locomotive să rămână producția internă, fapt ce se va reflecta și în evoluția ulterioară a parcului Depoului Buzău.

De la un parc de 44 locomotive cu abur și 4 automotoare în 1946, parcul de locomotive a crescut și astfel, în anul 1955 Depoul Buzău a avut în inventar 86 de locomotive din 5 serii: 34 de locomotive din seria 50.000, 20 de locomotive din seria 230.000, 20 de locomotive din seria 324.000, 8 locomotive din seria 40.000 și 4 locomotive din seria 1.400.

Cu toate că în anul 1959 s-au introdus sisteme de remorcare cu tracțiune Diesel – Electrică, (primele 6 locomotive seria 060 DA – 2100 CP au intrat în exploatare la Depoul de locomotive Brașov), tracțiunea în depoul Buzău a rămas în totalitate cu locomotive cu abur, parcul depoului mărindu-se în continuare. Astfel, în 1963, în parcul inventar al Depoului Buzău s-au regăsit un număr de 12 automotoare din 2 serii – seria 900 și seria 87.000; 107 locomotive cu abur din 5 serii: 28 locomotive din seria 50.000, 40 de locomotive 150.000, 15 locomotive din seria 230.000, 23 de locomotive 324.000, o locomotivă 324.1000 (324.1017), 6 automotoare din seria 900 și 6 din seria 87.000. De asemenea, în registrul parc din 1964, nu s-au mai regăsit locomotivele din seria 1.400, dar apar menționate: un vagon macara cu abur și plugul de zăpadă german WPZG 011 Henschel.



WPZG 011 Henschel – în Depoul CFR Marfă Buzău, noiembrie 2006

Din evidențele de parc, plugul de zăpadă WPZG 011 a servit ca mijloc de intervenție până în anul 1991 când sarcina acestuia a fost preluată de modernul plug hidraulic PZH 006 de fabricație Faur București. Tenderul 231.095 care este cuplat la plugul de zăpadă WPZG 011 a făcut parte dintr-un lot de 5 super-tendere sudate, care au fost comandate de Administrația CFR la UDR Reșița în vederea utilizării la locomotivele ce remorcau trenurile accelerate București – Constanța. Aceste tendere cu capacitate mărită au avut rolul de a asigura autonomia locomotivei pe întreg parcursul, scurtând timpii de mers ai trenului prin eliminarea opririlor pentru realimentarea cu apă și combustibil. După ce au fost retrase din exploatare, aceste tendere au fost repartizate plugurilor de zăpadă care aveau nevoie de o autonomie ridicată. Tenderul 231.095 a fost implicat într-un eveniment feroviar, motiv pentru care, s-a folosit la repararea acestuia, procedeul de nituire.

Locomotiva cu abur 50.504 a făcut parte din parcul de inventar al depoului Buzău anterior anului 1955. Locomotiva a efectuat serviciu de remorcare la trenurile de marfă, fiind fabricată în 1930 la

Uzinele Malaxa București (număr de fabricație 30). Din 1955 până în 1995, locomotiva s-a aflat numai în parcul Depoului Buzău. Din anul 1995 a fost retrasă din serviciu și a fost utilizată până în iarna anului 2001 – 2002, ca generator de abur pentru încălzirea halei circulare și a depoului fiind astfel salvată de la casare.



50.504 - În Depoul CFR Marfă Buzău, noiembrie 2006

Cazanul locomotivei a fost fabricat la Domeniile Reșița cu seria 349 – 1936 și a funcționat pe rând la următoarele locomotive: 230.510 – 1936, 230.516 – 1958, 230.137 – 1969 și din 1976 la 50.504. Tenderul cuplat la locomotivă are numărul 50.572, fiind un tender clasic pentru seria 50.000.

Creșterea continuă a numărului de locomotive în parcul Depoului Buzău a impus necesitatea de dotare cu noi capacități de alimentare și întreținere a locomotivelor.

Astfel în anii de după război, în Depoul Buzău, au fost construite elevatoarele electrice de alimentare cu cărbuni, laboratorul de determinări fizico – chimice și un nou grup social.



***1949** – S-a dat în funcțiune elevatorul electric de alimentare cu cărbuni a locomotivelor.*



***1953** – s-a construit grupul social care a fost pe rând școala personalului de locomotivă și atelier iar în prezent magazie piese schimb.*



***1955** – A fost construită clădirea Laboratorului de Determinări fizico – chimice.*

O dată cu fabricarea, în anul 1959, a ultimei locomotive cu abur (seria 150.282) la Uzinele Reșița a început declinul „Regelui Abur”.

Depoul Buzău în anii 1965 – 1989

Prin Ordinul Ministerului Căilor Ferate nr. 82/14 martie 1967, s-au înființat Regionala de Căi Ferate Galați și Regionala de Căi Ferate Constanța. Serviciul de Tracțiune Galați avea în subordonare 4 depouri: Buzău, Adjud, Galați, Tecuci și 12 remize de locomotive.

Activitatea de exploatare a fost condusă de 3 Regulate de Circulație și Tracțiune: Buzău, Adjud și Galați.

În anul 1969, prin reorganizarea Ministerului Căilor Ferate și transformarea acestuia în Departament, s-a înființat prin comasare, Direcția Tracțiune – Vagoane. În teritoriu, la nivelul Regionalelor de Cale Ferată, Serviciile de Tracțiune se transformă în Divizii T – V, cu aceleași unități în subordine.

Odată cu sporirea rețelei de cale ferată s-a pus problema sporirea traficului feroviar și a vitezelor de circulație. Una din condițiile de bază pentru realizarea acestor obiective a fost modernizarea mijloacelor de tracțiune prin înlocuirea tracțiunii cu abur – „perimată și costisitoare” – cu tracțiunea diesel și diesel – electrică și nu în ultimul rând creșterea parcului de material rulant.

În Depoul Buzău în anul 1973 s-a trecut la tracțiunea diesel aducându-se în depou primele locomotive LDH : o locomotivă de tip 040 D45H (locomotivă diesel-hidraulică tip DHA – 450CP), 3 locomotive 040 DHB (locomotive diesel-hidraulice tip B – 750CP) și 15 locomotive 040 DHC (locomotive diesel-hidraulice tip C – 1250 CP), de fabricație Faur București.



Din 1974, în Depoul Buzău au intrat în parc primele 50 de locomotive diesel-electrice de tipul 060 – DA – 2100CP, de fabricație Electroputere Craiova.

Introducerea masivă a noilor sisteme de remorcare au avut ca rezultat retragerea din exploatare a locomotivelor cu abur și casarea acestora.

Locomotivele de serie 324.000 – „Capra Ungurească” – cum o denumeau mecanicii Depoului Buzău, care au deservit linia Buzău Nehoiașu



timp de 30 de ani au fost înlocuite de noile locomotive 040 – DHB și 040 – DHC începând cu anul 1974 când vechile locomotive cu abur au fost retrase pe liniile de remizare și triumghiul de întoarcere în vederea casării.



Buzău 1974



Depou 1974

Locomotivele de serie 50.000, 230.000, 231.000 și binecunoscuta 2201 au fost înlocuite cu locomotivele diesel-electrice și diesel-hidraulice.



*„Regele Abur”
a apus...*

În anul 1965 s-a dat în exploatare tracțiunea electrică pe tronsonul Brașov – Predeal. Cu această ocazie au sosit și primele locomotive electrice seria EA 060 tip Co-Co, de 5100 KW, fabricate la ASEA Suedia.

Electrificarea primelor tronsoane din Regionala Galați (25 mai 1978) au impus crearea unui parc propriu de locomotive electrice. Astfel că în anul 1977 în evidențele depoului Buzău au apărut primele 19 locomotive de tip 060 – EA.



Apariția noilor tipuri de locomotive a condus la necesitatea amenajării de noi capacități destinate întreținerii și reparației locomotivelor. În 1983 a fost construită hala pentru revizia la acoperiș (RAC), iar mai târziu, în 1988 s-a început construcția halei RR – cântar.



Hala RAC- (1983)

Ultimele 6 canale (17 – 22) ale halei circulare au fost amenajate între anii 1980 – 1981 de către echipa maistrului Șoarece Stoica pentru preluarea reviziilor periodice la locomotive electrice, (RT, R1, R2).



*Canalele 17 – 22
pentru LE*

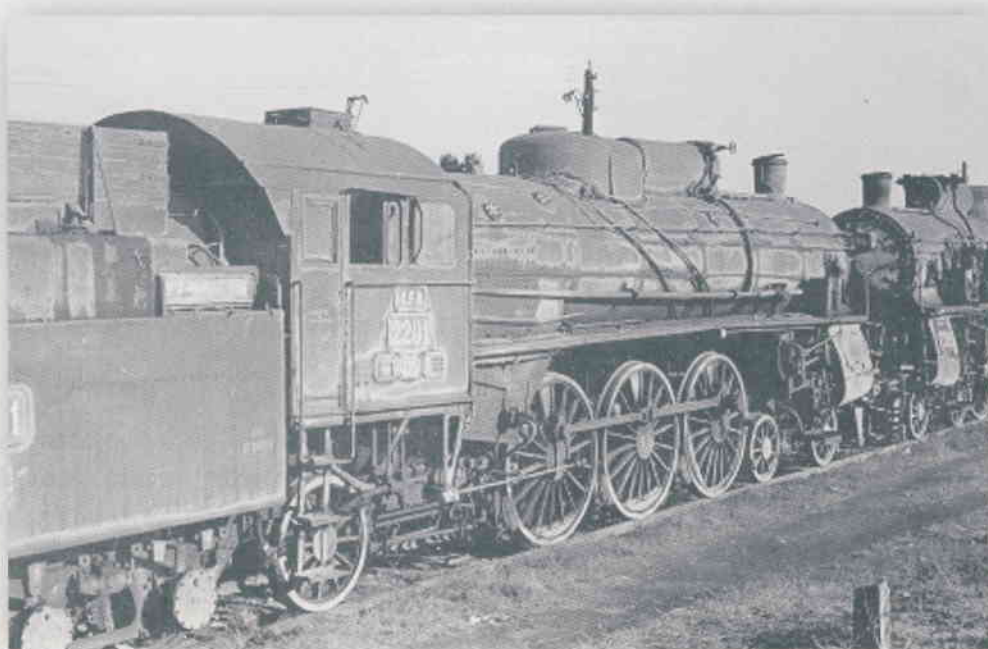
Progresiv, parcul de locomotive cu abur a fost retras, ultimele locomotive au fost trecute în Registrul parc din 1995.

Printre locomotivele casate la Depoul Buzău a fost și capul de serie al locomotivelor cu abur „Pacific” 2201. Locomotiva de tip 2C1-h4 Pacific a fost fabricată de J.A. Maffei în anul 1913, cu numărul 3365/1919, a făcut parte dintr-un lot de 20 de locomotive comandate de CFR fabricii din München și a costat 130.000 lei / bucată.

*Locomotiva 2201
în anul 1913*



Între anii 1913 și 1972 a făcut serviciu în depourile București Călători, Iași și Palas Constanța de unde la 2 noiembrie 1972 a fost adusă în Depoul Buzău. Primul mecanic al Depoului Buzău care a făcut serviciu pe această locomotivă a fost Alexe Orindovici, la preluarea acesteia de la Palas Constanța. Din 1972 și până în anul 1979, locomotiva a efectuat serviciu la Depoul Buzău, ultimul mecanic care a condus această locomotivă a fost Ion Tănase. În cei 66 de ani de serviciu locomotiva a parcurs 2.282.559 km. A fost casată conform Ordinului DGMR nr. 17R.L.g/1249 din 29 aprilie 1979.



2201 așteptându-și rândul la casare în Depoul Buzău

Școala Personalului de Locomotivă și Atelier

O dată cu înființarea Regionalei Căi Ferate Galați a început să funcționeze Școala Medie Tehnică de Tracțiune Galați.

Încă de la înființare școala a pregătit de-a lungul timpului generații întregi de mecanici și mecanici ajutori care au deservit locomotivele Depoului Buzău.



Prima promoție a Școlii Medii Tehnice de Tracțiune Galați

Apariția noilor instalații și modernizarea infrastructurii, a parcului de locomotive și vagoane a impus apariția unei noi generații de specialiști apti să facă față provocării noului. Au apărut meserii noi, sectoare noi de activitate iar Școala Profesională CF Buzău s-a adaptat prin înființarea primelor clase de liceu, transformându-se în Liceul Mecanic nr. 3.

În 1977 și 1990 liceul și-a schimbat titulatura în Liceul Industrial Nr. 6, respectiv Grupul Școlar Industrial Transporturi Căi Ferate Buzău.

În timpul celor 92 de ani de existență, atât ca școală profesională cât și ca liceu, instituția de învățământ a pregătit generații întregi de personal specializat atât în domeniile adiacente căilor ferate cât și a altor ramuri industriale.

Depoul Buzău între anii 1989 - 2006

În decembrie 1989, pe fondul prăbușirii succesive a regimurilor socialiste din sud-estul Europei, în România o revoltă populară care a dus la căderea regimului comunist. În felul acesta luau sfârșit, în fapt, toate efectele ocupației cirllice. Decembrie 1989 nu a adus schimbări imediate în organizare și modul de desfășurare a activității la Calea Ferată. Schimbările aveau să survină în anul 1991, când se impunea o nouă structură organizatorică, în concordanță cu noua structură de organizare a statului.

Astfel, prin H.G. nr. 235 din 21 martie 1991 s-a înființat Regia Autonomă de interes național SNCFR. La 21 august 1991, prin H.G. 370 s-a definitivat și organizarea unităților CFR din subordinea R.A. SNCFR.

Exploatarea locomotivelor a fost coordonată la nivel central de Direcția Generală de Material Rulant din cadrul SNCFR, iar la nivel local a fost coordonată de Diviziile de Tracțiune și Vagoane a celor 8 regionale. Unitățile de bază arondate Diviziilor T – V au fost: Depourile și remizele de locomotive precum și Reviziile și Atelierele de vagoane.

Depoul Buzău a rămas în continuare arondat Regionalei CFR Galați.

În anul 1991 activitatea de reparații din Depoul Buzău s-a diversificat și ca urmare s-a terminat de construit hala RR – cântar.



Hala RR – Cântar 1991

Ultimele locomotive cu abur au fost rând pe rând retrase și introduse la casare, astfel că în 1996, Depoul Buzău nu mai deținea în parc nici o locomotivă cu abur. În anul 1994, ultima locomotivă cu abur care a ieșit din Depoul Buzău în vederea reparării și repunerii sub presiune a fost locomotiva Pacific 231.065.

Locomotivă de tipul 2C1-h4, a fost construită în 1922 de către Henschel & Sohn, Kassel, cu numărul de fabricație 189999 și a costat 4.340.000 mărci per bucată, dintr-o comandă de 30 de locomotive. În 1933 locomotiva a avut cutia de ardere normală, cu sistem de ardere mixt (păcură și cărbuni), sistem de supraîncălzire Schmidt, sistem de frânare Westinghouse, sistem de distribuție

Wolsch, pompă de uns Friedman, încălzire cu abur și vitezometru. Lungimea între tampoane 21,04 m, greutate în serviciu 92.630 kg și putea atinge o „iuțeală maximă” de 126 km/h.



„...La bună revedere,
Depoul Buzău!...”

După plecarea din depoul Buzău, locomotiva 231.065 a efectuat reparații la REMARUL „16 Februarie” Cluj-Napoca și a fost repusă în funcțiune pentru remorcarea trenurilor turistice.



231.065...
la drum din nou...

Mândria flotei de locomotive cu abur a actualei Societăți de Turism Feroviar nu ar mai fi circulat astăzi dacă vechii „meseriași” ai Depoului Buzău, pasionați ai „Regelui Abur”, nu ar fi pus întreaga lor pricepere în repararea, restaurarea și conservarea acestei locomotive.

Timp de 14 ani, această locomotivă a reprezentat prin prezența ei la poarta Depoului Buzău, emblema acestei unități.

Cu excepția locomotivelor cu abur casate, parcul Depoului Buzău a rămas neschimbat, atât ca număr cât și ca tipuri de locomotive. Tot din registrul de evidență reiese că, la sfârșitul lunii octombrie 1998, Depoul Buzău avea în parc: 9 locomotive 040-EC (LE 3400kW), 49 de locomotive 060-EA (LE 5100kW), 17 locomotive 060-DA (LDE 2100cp), o locomotivă de tip 040 D45H (DHA – 450CP), 3 locomotive 040 DHB (DHB – 750CP) și 25 locomotive 040 DHC (DHC – 1250 CP), 3 automotoare de serie 900 (numerele 906, 924 și 949), 2 locomotive de manevră de tip LDM (numerele 002 și 023) și 3 vagoane de încălzit WIT.

Pentru integrarea în economia de piață și desfășurarea unei activități concurențiale, prevăzută de Directiva nr. 97/440 a Consiliului Comunității Europene, Guvernul României a hotărât reorganizarea SNCFR.

Astfel, prin Ordonanța de Urgență nr. 18/1998, la data de 31 octombrie 1998, Societatea Națională CFR a fost divizată în SNTFC – CFR Călători, SNTFM – CFR Marfă și Societățile Comerciale SAAF și SMF.

Odată cu aceste modificări, Depoul Buzău a trecut la SNTFC – „CFR Călători”, Agenția Zonală Călători Galați. Parcul de locomotive s-a schimbat, structura acestuia s-a bazat pe locomotive apte să remorcheze trenuri de călători. În 2000, parcul de locomotive era format din: 14 locomotive 040-EC (LE 3400kW), 40 de locomotive 060-EA (LE 5100kW), 3 locomotive 060-DA (LDE 2100cp), 9 locomotive 040 DHC (DHC – 1250 CP), 3 automotoare de serie 900 (numerele 943, 990 și 995), 2 locomotive de manevră de tip LDM (numerele 002 și 023) și 3 vagoane de încălzit WIT.

În februarie 2000, Depoul Buzău a trecut în subordinea SNTFM – „CFR Marfă” – Sucursala Marfă Galați iar parcul de locomotive s-a constituit prin redistribuire, fiind format din: 29 de locomotive 060-EA (LE 5100kW), 2 locomotive 060-DA (LDE 2100cp), 12 locomotive 040 DHC (DHC – 1250 CP), 2 locomotive de manevră de tip LDM 120CP, numerele 020 și 196 și 1 locomotivă de manevră tip LDH 180CP numărul 010.

În anul 2001 în cadrul SNTFM „CFR Marfă” s-a separat activitatea de exploatare de cea de întreținere și reparații și a fost înființată noii SC IRLU SA. Filiala din Depoul CFR Marfă Buzău a acestei societăți este Secția IRLU Buzău, reparația și întreținerea locomotivelor aparținând CFR Marfă se efectuează prin contract.



330 după RR
Secția IRLU Buzău 2006

OAMENI ȘI FAPTE

Ing. THEODOR DRAGU (1848 – 1925)



Meritele deosebite aduse în dezvoltarea căii ferate din țara noastră fac din inginerul Theodor Dragu una din figurile cele mai reprezentative ale tehnicii românești din perioada anilor 1880 – 1919. S-a impus ca un ingenios proiectant, constructor, inventator și inovator, ca întemeietor al ingineriei mecanice, ca distins și admirat profesor în construcția mașinilor cu abur și nu în ultimul rând, ca remarcabil organizator.

Și-a luat diploma de inginer în 1876 și a rămas la Paris încă 2 ani până în 1878, făcând practică întreprinderi industriale ca meseriaș. Membru fondator al Societății Politehnice, a fost ales președinte al acesteia în 1915.

Ca inginer, a participat în colectivele de proiectare a Serviciului Atelierelor CFR la proiectarea locomotivelor de serie 010 – 039, 1000, 1601 – 1620 și 2001.

Tot ing. Theodor Dragu i se datorează și introducerea frânei automate cu aer comprimat tip Westinghouse la CFR și a încălzirii vagoanelor de călători cu abur de la locomotivă, a studiat și a

propus soluții pentru evitarea încălzirilor de osii prin introducerea uleiurilor minerale degudronate, de calitate constantă.

Pentru stimularea personalului, ing. Theodor Dragu a introdus sistemul de premiere pentru buna întreținere a materialului rulant și pentru regularitatea circulației trenurilor.

Cea mai mare realizare a distinsului inginer a fost proiectarea și realizarea injectorului de păcură care îi poartă numele. Constatând că pulverizatoarele Urquhart și Holden aveau inconveniente în funcționare, Theodor Dragu, cu ajutorul noului pulverizator a optimizat funcționarea locomotivelor prin arderea reziduurilor de petrol, existente din belșug în rafinării, în focarul locomotivei. Creșterea puterii calorice și a randamentului locomotivei a făcut ca înainte de primul război mondial, 81,3% din parcul de locomotive (793 locomotive), să ardă păcură.

Același tip de injector a fost montat și pe toate navele de marfă și pasageri ale Serviciului Maritim Român.

Remarcabile și aprofundate au fost și studiile cu privire la necesitatea construcției atelierelor de reparat material rulant de la București Grivița și de la Iași.

Ing. Theodor Dragu a lăsat în urma sa o operă bogată, operă pe care am căutat să o expunem succint, în speranța că cititorul își va da seama de importanța pe care au avut-o inginerii români la dezvoltarea și optimizarea transportului feroviar.

GHEORGHE N. IONESCU **(1894 – 1976)**



Figură reprezentativă a șefilor de Atelier de Atelier Reparații Locomotive Buzău, cu activitate profesională neîntreruptă desfășurată numai la depoul de Locomotive Buzău.

A urmat și a absolvit Școala Profesională de pe lângă Depoul Buzău apoi a continuat studiile la Școala de Arte și Meserii Buzău.

A participat efectiv la operațiunile din Primul Război Mondial (1916 – 1918) de la Mărășești și Silistra alături de Regimentul 32 Mircea. După lăsarea la vatră, cu gradul de sublocotenent, domnul Gheorghe Ionescu și-a început activitatea în Depoul de Locomotive Buzău. S-a remarcat prin abilitățile profesionale de care dă dovadă și în scurt timp și-a început ascensiunea pe scară ierarhică, îndeplinind, pe rând funcțiile

de: șef de echipă cazangii locomotive cu abur, maistru, șef de Atelier Reparații Locomotive cu Abur și responsabil cu reparația, întreținerea și recepția tuturor plugurilor de zăpadă din Rețeaua Căilor Ferate.

Activitatea sa de șef de Atelier Reparații Locomotive cu Abur debutează în anul 1942, în plin război mondial. Pe toată perioada războiului mondial a îndeplinit cu succes sarcinile de serviciu, motiv pentru care reușește să rămână în funcție și după apariția regimului comunist și perioada tulbure ce a urmat, încheindu-și „mandatul” în anul 1954.

După circa 40 de ani de activitate în Depoul de Locomotive Buzău, a ieșit la pensie la vârsta de 65 de ani, în anul 1959.

Mare împătimit al locomotivelor și al căilor ferate, și-a continuat activitatea și după pensionare în calitate de consultant la reparația locomotivelor cu abur din seria 324.000 și 230.000 și, temporar, ca fochist la centrala termică ce a funcționat la Uzina Materiale de Cale Ferată Buzău.

La vârsta de 82 de ani, la data de 16 februarie 1976, Gheorghe N. Ionescu încetează din viață.

Păstrând tradiția de familie, fiul fostului Șef de Atelier Reparații Locomotive Buzău, Dr. Ing. Nicolae Ionescu, a îmbrățișat cariera de ceferist, îndeplinind la rândul său numeroase funcții de conducere printre care și funcția de Președinte al SNCFR în perioada 01.09.1993 – 27.12.1996.

CHIVU STOICA **(1908 – 1975)**

Om politic român, născut în 1908 în comuna Smeeni, județul Buzău. A urmat și a absolvit Școala Profesională de pe lângă Depoul de Locomotive Buzău.

Muncitor la Atelierele CFR Grivița București, membru al Partidului Comunist din 1931, a organizat și a condus, împreună cu un comitet, grevele muncitorilor feroviari din 16 – 17 februarie 1933 de la Atelierele Grivița București. Implicându-se activ în politică, în anul 1944 a participat la evenimentele de la 23 august.



A fost primul conducător al Căilor Ferate Române, fără studii superioare în domeniu, activist de partid, numit la 1 decembrie 1946 în fruntea Direcției Generale CFR, pentru a realiza controlul politic asupra Administrației CFR.

El a deschis seria conducătorilor politici numiți la cârma Căilor Ferate: Alexa Augustin, Ion Cosma, Florian Dănălace și alții.

Director General numai pentru 20 de luni, Chivu Stoica a îndeplinit ulterior înalte funcții de stat: vicepreședinte și președinte al Consiliului de Miniștri, președinte al Consiliului de Stat (1965 – 1967), ministrul industriilor, etc.

În perioada în care Chivu Stoica a îndeplinit funcția de Director General la Căile Ferate Române s-au inaugurat:

- * la 7 martie 1948 – Depoul de Locomotive Craiova,

- * la 24 august 1948 – Calea ferată București – Roșiori – Craiova.

A murit la București în anul 1975 în condiții destul de controversate.

VALERIU PĂTĂRLĂGEANU

Prefect al orașului Buzău, s-a născut la 26 martie 1908 în orașul Buzău. În anul 1934 se înscrie la Școala Medie de Economat pe care a absolvit-o în 1935, an de la care și-a început activitatea ca angajat al Căii Ferate. A fost numit în funcția de impiegat de birou în Direcția Economat Central București în anul 1936. Odată cu înscrierea la școala de economat se înscrie și la Facultatea de Științe din București, secția Matematici unde și-a obținut licența în 1939. dorind să continue cariera de ceferist, își completează studiile la Școala Politehnică din București pe care a absolvit-o în 1942.

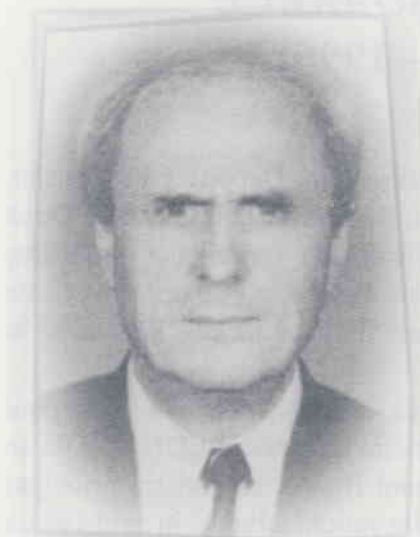
Din 1 septembrie 1942 Valeriu Pătărlăgeanu a fost trecut în funcția de inginer în cadrul „Direcțiunii Tracțiunii București”. În februarie 1943 a absolvit cu calificativul „foarte bine” cursurile Centrului de Instrucție Tehnică a ministerului lucrărilor publice și comunicațiilor. În luna ianuarie 1944, a fost confirmat în funcția de inginer ajutor al conducătorului de depou după terminarea perioadei de stagiu la Depoul Ploiești.

Începând cu 1 aprilie 1944 își începe activitatea în Depoul Buzău ca „Conducător Depou”, fiind admis la 31 martie în Corpul Tehnic.

La 1 septembrie 1945 a fost numit în funcția de Prefect al orașului Buzău până în anul 1947.



Dr. ing. CORNELIU BURADA
(n. 1929)



S-a născut în comuna Gura Sărații, județul Buzău. Urmează cursurile Școlii Medii Tehnică CFR din București, fiind apoi absolvent al Institutului de Căi Ferate din București, Facultatea de Mecanică (promoția 1955). În 1976 își dă doctoratul în inginerie mecanică la Institutul Politehnic din Iași. Stagiile le face la Uzina 23 August București.

În perioada 1956 – 1964 este angajat al atelierelor Grivița Roșie București având diferite funcții.

Transferat în Ministerul Transporturilor – la Direcția Tehnică, este Șef de Serviciu, Director Adjunct, ca, mai târziu, să fie numit adjunct al Ministrului Transporturilor (1964 – 1982).

Între anii 1982 – 1989, după excluderea din PCR, este transferat obligatoriu la Revizia de Vagoane Simeria, apoi la IMMR Simeria și la IMMR Pașcani.

A fost ministru al transporturilor în perioada ianuarie 1990 – iunie 1990.

După iunie 1990 și până la pensionare a fost consilier al Ministrului Transporturilor.

Pensionat în anul 1994, a fost cadru didactic, profesor la Catedra de Material Rulant a Facultății de Transporturi din Institutul Politehnic București.

FRANCISC IOSIF HELȘTERN
(1924 – 2005)

S-a născut în anul 1924 în Zimbru județul Arad.

S-a înscris și a terminat Școala Inferioară de elevi Meseriași din Simeria în anul 1942 după care s-a angajat, în același an, ca meseriaș ajutor în Depoul Bacău. A îndeplinit pe rând funcția de fochist locomotivă, cazangiu, între 1945 – 1948 la Depoul Făurei.

După ce a absolvit Școala Inferioară A + T în Timișoara a fost transferat la Depoul CFR Buzău. Șef de echipă între anii 1950 – 1952 s-a înscris la Școala de Maiștri din Iași. După absolvire, dl. Iosif Helștern a lucrat în Depoul Buzău ca șef de echipă și fochist până în anul 1957 când a fost numit în funcția de Maistru Reparații Locomotive. În anul 1959, datorită bunelor rezultate a fost numit Șef de Atelier, funcție pe care a deținut-o până la pensionare în anul 1984.

În cei 34 de ani de activitate în Depoul CFR Buzău, dl. Iosif Helștern a îndeplinit funcția de Șef de Atelier 25 de ani, fiind cel mai longeviv Șef de Atelier din istoria Depoului.

Oameni din subordine l-au apreciat și îl percep și astăzi ca cel mai bun specialist în locomotive cu abur și nu numai.



STOICA ȘOARECE **(1933 – 1998)**



Figură reprezentativă a maiștrilor din Depoul CFR Buzău, s-a născut în 1933 în localitatea Robeasca, jud. Buzău. După ce a absolvit, în 1959, Școala Profesională s-a angajat ca lăcătuș la Depoul CFR Ploiești. În 1965, s-a înscris la cursurile Școlii de Maiștri din Brașov, lucrând în acest timp ca lăcătuș specialist în depoul din același oraș.

După absolvire, a lucrat tot ca lăcătuș specialist la depoul Ploiești și în 1970 este numit în funcția de maestru LDH – LDE. În anul 1975, a fost transferat la Depoul Buzău, ca maestru principal reparații locomotive. Dovedind înalte calități tehnice, în anul 1981 a fost numit maestru principal specialist și în perioada 1986 – 1987 a îndeplinit funcția de Șef Atelier.

Nu a refuzat niciodată sarcinile de serviciu, oricât de complexe au fost, ducând la bun sfârșit toate proiectele propuse. A dovedit calități deosebite în multe domenii de activitate, de la reparații locomotive până la organizare producție.

A proiectat și finalizat, cu resurse și colectiv din Depoul Buzău, inclusiv construcții metalice și din zidărie, hala RAC și hala RR.

Prin spiritul său întreprinzător și cunoștințele tehnice, maestrul Șoarece și-a creat un meritat respect, atât în rândurile colegilor cât și a corpului ingineresc din Depoul Buzău.

Și-a încheiat cariera de maestru reparații locomotive în 1990 când s-a pensionat.

STAN CONSTANTINESCU

S-a născut în anul 1925 în Costești, județul Argeș.

După ce a terminat Gimnaziul - Industrial Miroși Teleorman și a Școlii de Elevi – Meseriași A + T de pe lângă atelierele Grivița București s-a angajat, în anul 1943, ca lăcătuș în Depoul Buzău. În anul 1947, după o scurtă perioadă petrecută în depourile Tecuci și Brașov, s-a înscris la Școala Medie de Tracțiune Brăila, școală pe care a absolvit-o ca mecanic de locomotivă în 1948. După obținerea autorizării ca mecanic locomotivă, lucrează în depoul Brașov până în anul 1949 când este transferat la Depoul Buzău.

Între anii 1949 și 1966 obține autorizări la toate tipurile de locomotive și este numit șef de tură. În anul 1968 activează ca operator T și dovedind incontestabile calități profesionale este numit în anul 1970 în funcția de Revizor Regional SC Tracțiune.

A activat în această funcție până în anul 1985 când s-a pensionat.

În cei 15 ani ca Revizor Regional și-a câștigat respectul colegilor și colaboratorilor fiind un exemplu pentru generațiile ce au urmat, rememorat și astăzi ca fiind un bun specialist.



DOCUMENTE INEDITE

„TABLOU DE SERVICIU“

Robescu Mihai – Primul Șef de Depou cunoscut

[illegible]

DECISIUNEA Direcției G-rate		OBIECTUL DECISIUNEI	Funcția	CLASA	Localitatea	Aponta- mente lunare		Indemni- tate anuală pentru locuință		Cheltuieli extra- ordinare		Pagina matricii de pensă
Numărul	Data					Let.	R.	Let.	R.	Let.	R.	
—	25/1881	Angajat ca	Teohist Dep. Buzău			3	30	pe	7			
176	1/1883	Libertate asupra de capacitate 10251 pentru a putea funcționa cu toate de locuință										
8963	1/1883	Se juca de 16. Martie confirmat mecanice Buzău				150						
10034	1/1883	Se juca de 1/4. Transformat de către Comisia Buzău				150						
60945	1/1886	Se juca de 1/1886 înaintat Mecanice II				175						
9	1/1889	Gratificat cu 50 lei în 1888										
66352	1/1889	Se juca de 1. Iulie înaintat				200						
3748	1/1891	Gratificat 1890 cu lei 70										
15013	1/1891	Se juca de 1/2. Transformat în mecanice mecanice II Buzău				200						
60001	29	Se juca de 1. Maie. acordat 1/2 de Dep. Buzău				225						
10061	1/33	Se juca de 1. Octombrie v.c. în alocă indemniz. de locuință				562	50					
65046	1/1/93	Conduta de 15/11 depădat mecanice II										
		de tot pe acci. și fi. mulat. pe										
		cale disciplinare				225						
		pentru că a scutit ordinarul expuse a la sefului său de regulamentul										
		în vizare înțeleasă în administr. în serviciul său										
		particular.										
10159	1/1/94	Se juca de 12. Martie transformat mecanice II Buzău				225						
21065	1/1/95	Se juca de 1. Martie transformat										
		în indemniz. de locuință				225						
7402	1/1/95	Bun înaltul decret Regel										
		pe juca de 1/2 95. înaintat Depoul III Buzău				275						
21920	1/1/96	Se uduce indemniz. de chirie conform Ministeriale Nr. 2494										
		la lei 550 pe an în începere de la 1/4 1900										
41244	1/1/96	Se 1/4. Fiebat aputamentele la lei				241						
41770	1/1/96	Se 1/4. Înaintat				268						
41921	1/1/96	Se 1/4. Transformat				268						
21926	1/1/96	Se 1/4. Înaintat				300						
36555	1/1/96	Se 1/5. Transformat după care				300						
40605	1/1/96	Se 1/4. Înaintat cu 1/2 de dep. II				300						
		stagiul de înaintare de la 1/4 908										
36199	1/1/96	Se 1. Aprilie 912 Înaintat 1/2 de dep. I Buzău				350						

horizontale orile și minutele, iar pe dia-

tanțe verticale
kilometre, ale:

gândur-se o

amunită lum.

gine care să

reprezintă 1 km.

lanțur, și o

amunită lum.

gine care să

reprezintă de ex.

5 minute, se va

putea prinde o diaphteră arată cum variază

poziția trenului pe linie în diferite mo-

mente.

De ex., pe figura 1, să presupunem că

pe diaphteră horizontală însumăm timpu-

nile înepând de la ora 12 zine.

Ținem anem un tren care pleacă din

stația I la ora 12 și 10 minute și ajunge la sta-

ția II la distanța de 8 km. de stația I la ora 12,22 h

gând linia ală vom avea o imagine de mo-

dul cum arătașă, arată tren,

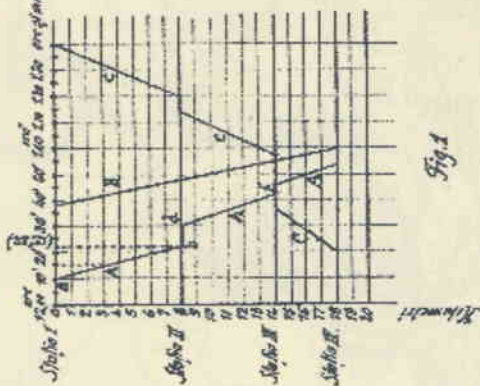


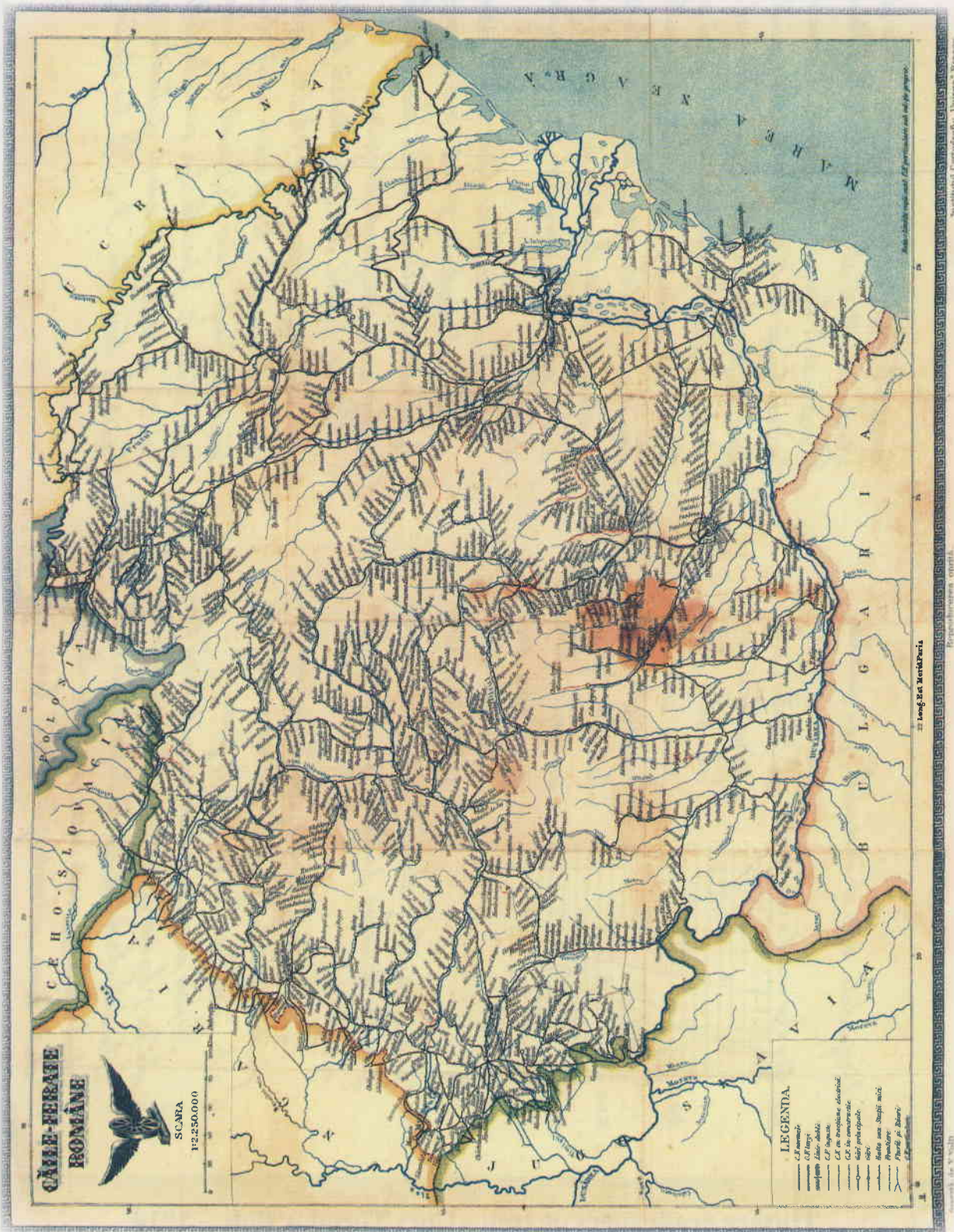
Fig. 1

cu acest tren, căci vom putea spune că ea
că la ora 12,15 el se găsește pe la Kilom. 3.
Dacă acest tren stă în stația I 8 minute,
adică până la 12,30, linia sa reprezintă:
treci va fi o porțiune în acest interval
de timp, căci timpul treci fără să se
trăie să arătașă în lungul kilometri =
la se are de parcurs. Dacă pleacă la 12,30
și ajunge de ex. la 12,45 în stația II, vom
trage asemenea linia d f, și așa mai
departe.

Un tren care trece fără oprire prin
stațiile intermediare II și III, va avea ca
linie reprezentativă o linie dreaptă, fără
scări, care sordind la oprire.

De ex. trenul B, care pleacă la 12,38
din stația I și ajunge la ora 1.00 în sta-
ția IV. Se vede din cum arată tren
cătigă timp față de trenul A, căci
în stația I plecările lor erau la distanța
de 28 minute, pe când distanța între
posibilele trenurile A și B în stația IV

Rețeaua feroviară a României în anul 1921



Mersul trenurilor de Marfă - 1929

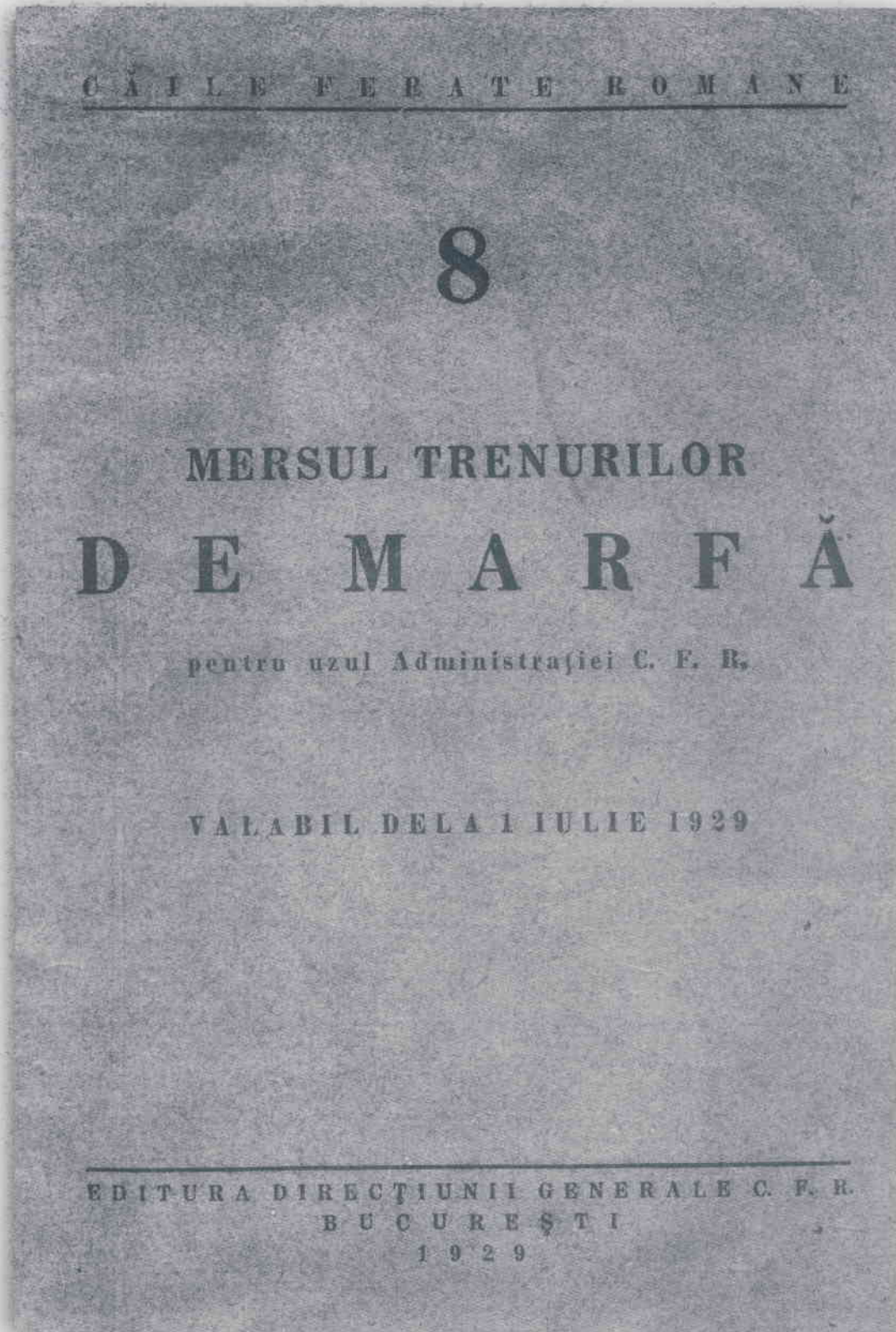


Tabla de materii a livretului 8 marfă

Trenuri accelerate de marfă

No. 8301, 8302.

Trenuri directe de marfă

No. 8311 – 8314.

Trenuri ordinare de marfă

No. 8401 – 8430.

Trenuri de cărbuni

No. 8902/8903/8902/8903, 8904/8901 8904/8901

*) Nr. 8301. Tren accelerat de marfă (rang 7)

BUZĂU - GALAȚI : 6 ore 17 m.

Viteza comunală km/oră	Dist. în km		Stațiuni	Ore și minute				Se întâlnește cu tr. nr.	M. min. minuțe	Proc. de frânare
	simp.	cum.		Mers	Sosire	Opr.	Plec.			
40	9,7	9,7	Buzău	16	10 24	4	10 08	100.5.5408	15	22
	10,2	19,9	Tăbărăști	15	10 43	7	10 28	804	15	
	10,4	30,3	Cilibia	16	11 06	2	11 08	8406	16	
	10,1	40,4	Roseti	15	11 23	32	11 55		15	
	10,3	50,7	Făurei	15	12 10	4	12 14		15	
	6,9	57,6	Dedulești	12	12 26	1	12 27		11	
	3,3	60,9	Ianca Sat h.	8	12 35	10	12 45	8404.83	8	
	8,4	69,3	Ianca	14	12 59	2	13 01		13	
	8,9	78,2	Urleasca	15	13 16	3	13 19		14	
	11,9	90,1	Traian sat	18	13 37	3	13 40	8302	17	
	9,9	100,0	Lacul Sărat	16	13 56	34	14 30	812	16	
	6,8	106,8	Brăila	12	14 42	2	14 44		12	
	5,5	112,3	Baldovinești	10	14 54	2	14 56		10	
	7,3	119,6	Vădeni	16	15 12	12	15 54	8314.4313	15	
	6,2	125,8	Barboși	11	16 05	7	16 12	9302	10	38
	6,1	131,9	Filești	13	16 25			624	12	
			Galați							
Sumarul				222		155			214	

*) Transportă și călători.

*) Nr. 8302. Tren accelerat de marfă (rang 8)

GALAȚI-CHITILA TRIAJ : 11 ore 23 m.

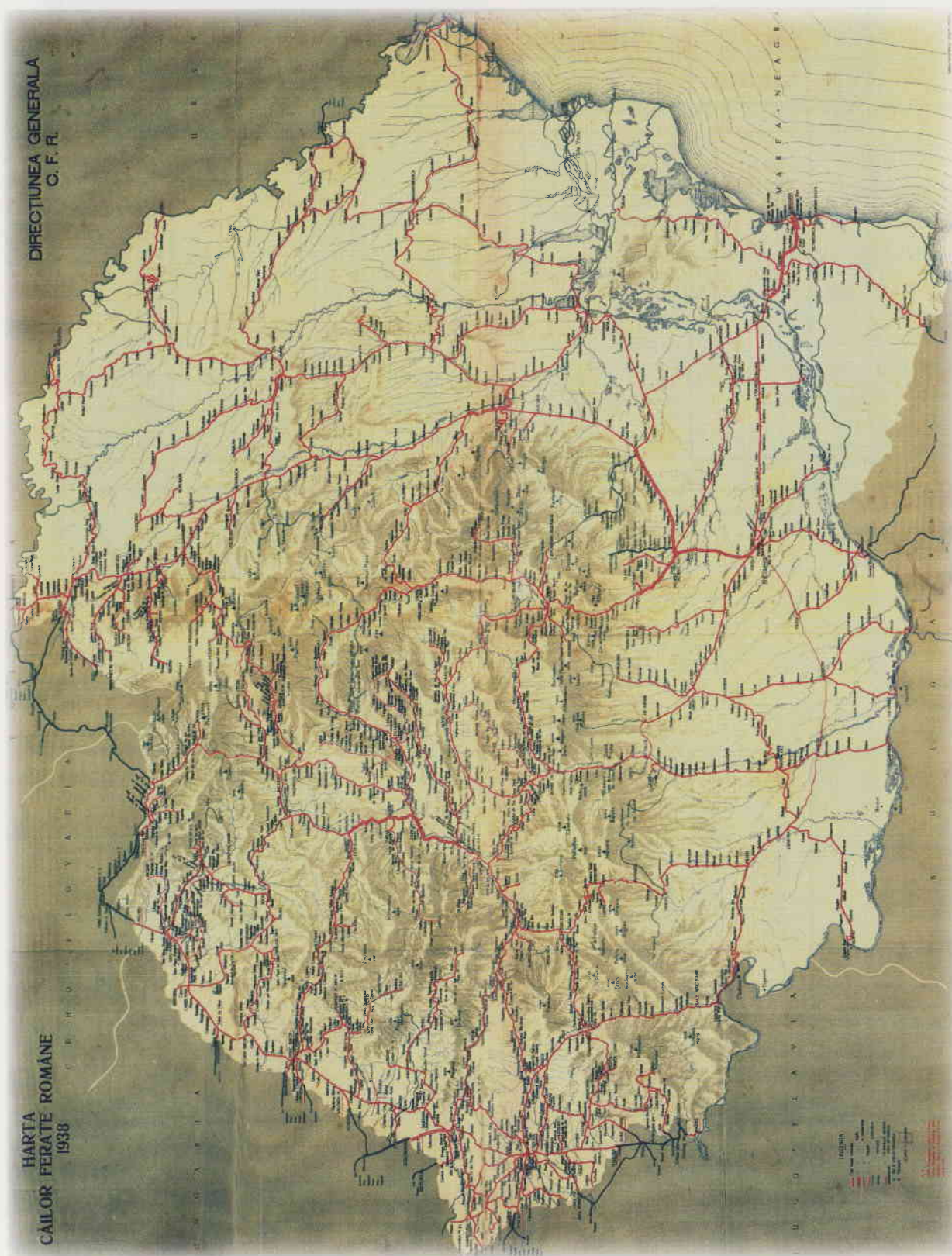
Nr. 8303. Tren accelerat de marfă (rang 7)

CHITILA TRIAJ - FILARET : 45 m.

40	6,1	6,1	Galați	13	17 50	2	11 37	83.88	12	38
	6,2	12,3	Filești	14	12 03	15	12 18	8901.6403	10	
	7,3	19,6	Barboși	15	12 33	2	12 35	8313	14	
	5,5	25,1	Vădeni	10	12 45	2	12 47		10	
	6,8	31,9	Baldovinești	13	13 00	20	13 20	8403	12	22
	9,9	41,8	Brăila	16	13 36	2	13 38	8301	16	
	11,9	53,7	Lacul Sărat	19	13 57	2	13 59		18	
	8,9	62,6	Traian sat	15	14 14	2	14 16		14	
	8,4	71,0	Urleasca	15	14 31	5	14 36		14	22
	3,3	74,3	Ianca	8	14 44	1	14 45		8	
	6,9	81,2	Ianca sat h.	12	14 57	2	14 59		11	
	10,3	91,5	Dedulești	16	15 15	15	15 30	8404.8405	15	
	10,1	101,6	Făurei	16	15 46	2	15 48		15	23
	10,4	112,0	Roseti	16	16 04	6	16 10	807	16	
	10,2	122,2	Cilibia	16	16 28	2	16 29		16	
	9,7	131,9	Tăbărăști	17	16 45	50	17 35	5412.5313.99.8311 602.8401	16	
	10,5	142,4	Buzău	16	17 52	2	17 54		15	23
	4,9	147,3	Monteoru	10	18 04	2	18 06	5402	9	
	12,0	159,3	Ulmeni	19	18 25	2	18 27		17	
	7,5	166,8	Vintileanca	13	18 40	7	18 47	803 55.5407	11	
	7,4	174,2	Mizil	13	19 00	2	19 02		12	23
	9,3	183,5	Inotești	15	19 17	2	19 19		14	
			Albești							

*) Transportă și călători pe distanța Galați—Buzău.

Rețeaua feroviară a României în anul 1938



Şefii de Depou

Necunoscuți	1881 - 1895
Robescu Mihail	1895 – 1919
Macovei Dumitru	1919 – 1929
Ing. Radez	1930 – 1931
Ing. Maleta Gheorghe	1932 – 1932
Ing. Bolfosu Nicolae	1933 – 1934
Ing. Lanni Antonio	1935 – 1944
Ing. Stan Petre	1944 – 1945
Ing. Pătărlăgeanu Valeriu	1945 – 1947
Ing. Budui Ion	1947 – 1949
Sava Tadeu	1949 – 1950
Înjunghiatu Nicolae	1950 – 1952
Ianole Aurel	1952 – 1953
Ştefan Nicolae	1953 – 1957
Ing. Greceanu Ştefan	1957 – 1958
Ing. Ştefan Dumitru	1958 – 1960
Ing. Stoica Petre	1960 – 1963
Ing. Pojoga Dragoş	1963 – 1967
Grigore A. Ioan	1967 – 1973
Ing. Popa Ion	1973 – 1987
Ing. Marin Ioan	1987 – 1997
Ing. Isac Ion	1988 – 2000
Ing. Preda Viorel Victor	2000 – 2004
Ing. Ghiţă Adrian Paul	2004 - prezent

BIBLIOGRAFIE SELECTIVĂ

1. Marghiloman, Al. – Note politice Vol. 1 1897 – 1924, București 1927.
2. CEFERIADA 1869 – 1939.
3. Centru de documentare și publicații tehnice CFR – Culegerea Principalelor Date în Legătură cu Evoluția Generală a CFR – Vol. 2 Organizarea și Exploatarea, Personalul și Contribuția Acestuia, București 1967.
4. Ionescu, Ghe. Dimitrie – Istoria Orașului Buzău – ed. Litera 1976.
5. Iordănescu, D. și Georgescu, G. – Construcții pentru Transporturi în România, Vol. I + II, București 1986.
6. Kiritescu, Constantin – Istoria Războiului pentru Întregirea României, Vol. I + II, ed. Științifică și Enciclopedică, București 1989.
7. Pascu, Șt. și colectivul – Istoria Militară a Poporului Român, Vol. V și VI, Ed. Militară, București 1989.
8. Zaharia, N., Furtună, D. și Strezoiu D. – Monografia Grupului Școlar Industrial Transporturi Căi Ferate Buzău, Ed. Rafet, Rm. Sărat 2005.
9. Nicolescu, Valeriu – Buzău 575 – File de Monografie, Ed. Mad Linotype & Offset 2006, Buzău 2006.
10. Documente privind înființarea și Depoului Buzău până în 1945, Arhivele Statului, Buzău.
11. Documente privind funcționarea Depoului Buzău, personal, construcții – mijloace fixe, Arhiva Depoului CFR Buzău.

S-au folosit fotografii și documente din colecțiile personale ale: Alexandru Miriță, Andrei Berinde, ing. Gheorghe Helștern, ing. Ion Marin, Emil Ursu, Vasile Mărgărit, Petre Spiță, Gheorghe Spiță, Virgil Drăghici, Gheorghe Niță și alții.

Tuturor, mulțumiri și recunoștință pentru sprijinul acordat la elaborarea modestei noastre lucrări.

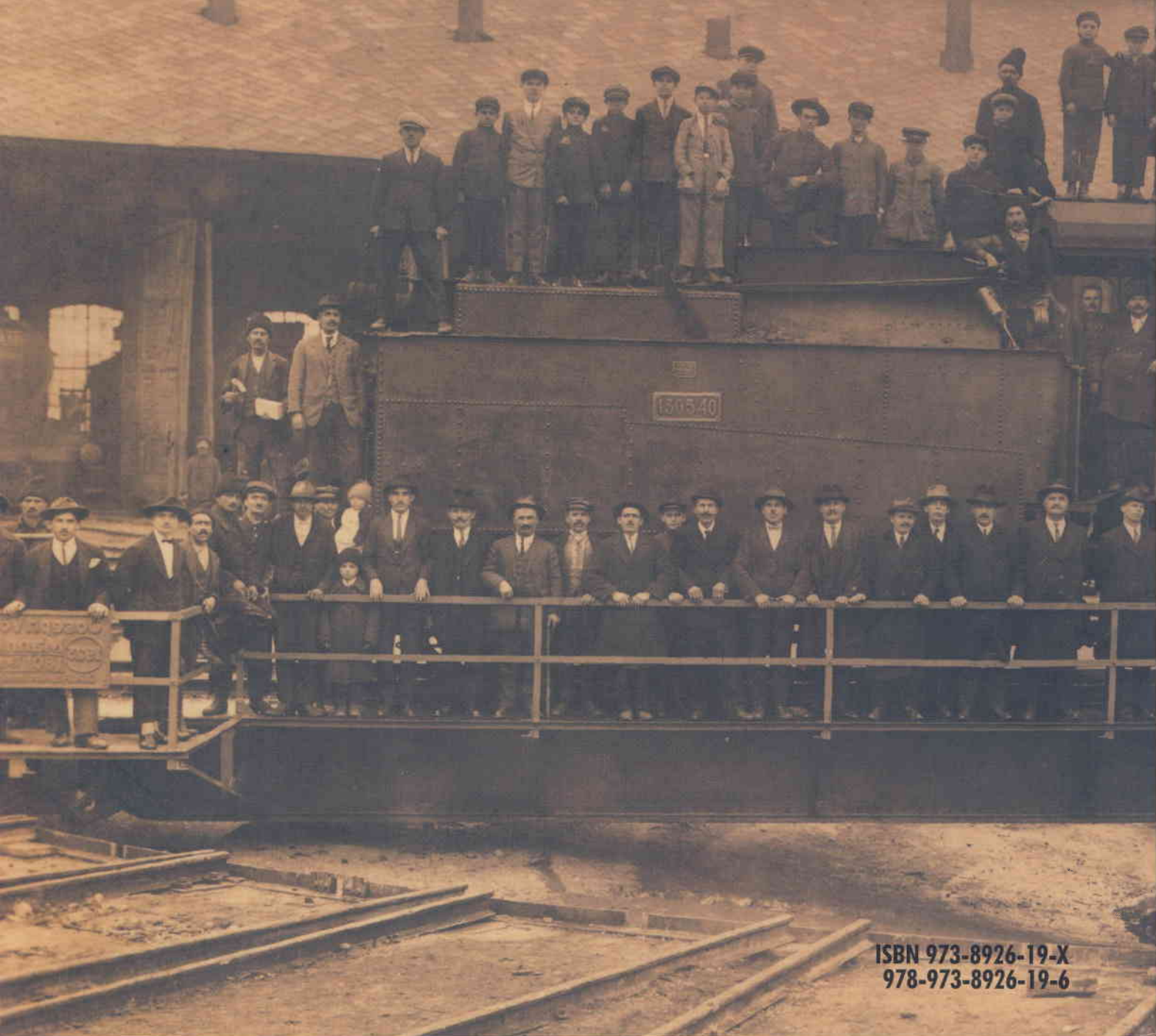
CUPRINS

Cuvânt înainte	3
Scurtă prezentare a locurilor	5
Apariția Căilor Ferate	6
Afacerea Stroussberg	12
Înființarea Depoului Buzău	24
Depoul Buzău în timpul Vechiului Regat.....	32
Depoul de locomotive în timpul Primului Război Mondial	42
Depoul Buzău în timpul Regatului României Mari	47
Depoul Buzău în perioada celui de al II-lea Război Mondial	61
Depoul Buzău în perioada 1945 – 2006	70
Oameni și Fapte.....	84
Documente inedite.....	89
Bibliografie selectivă	98



125

1881-2006



ISBN 973-8926-19-X
978-973-8926-19-6