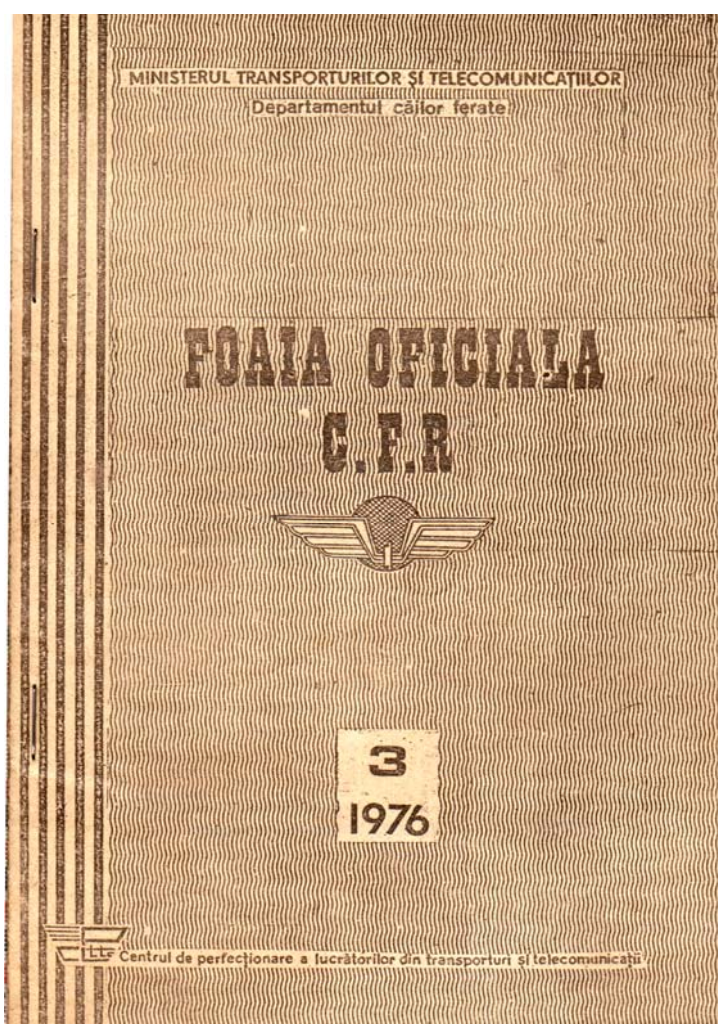


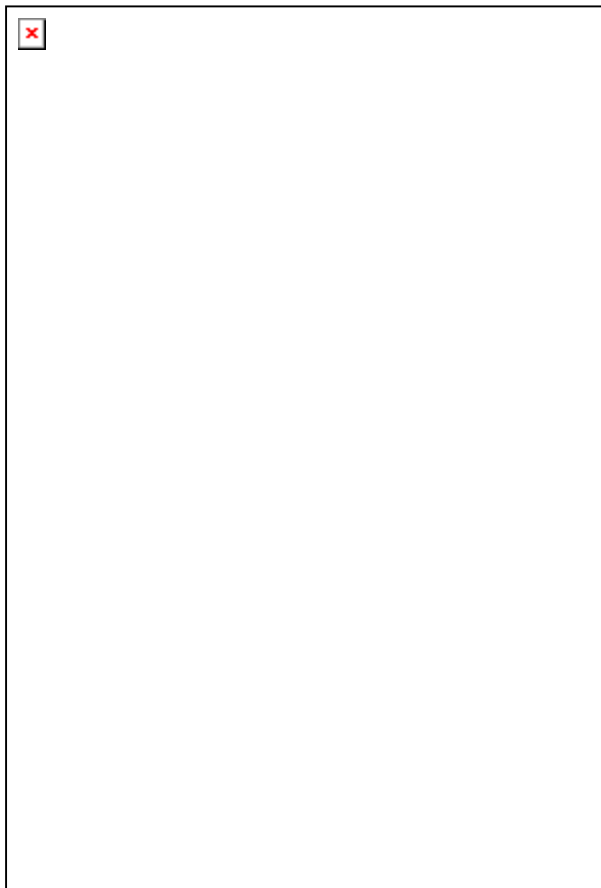
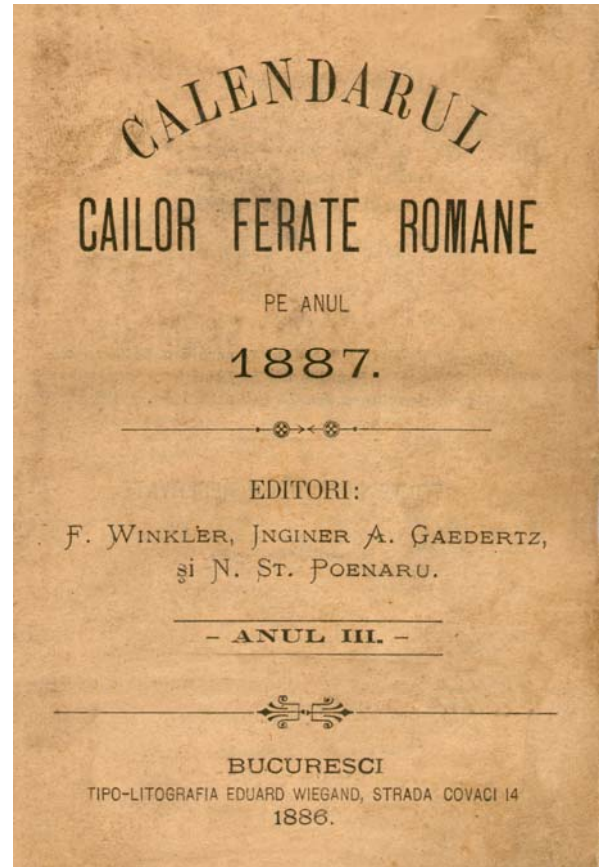
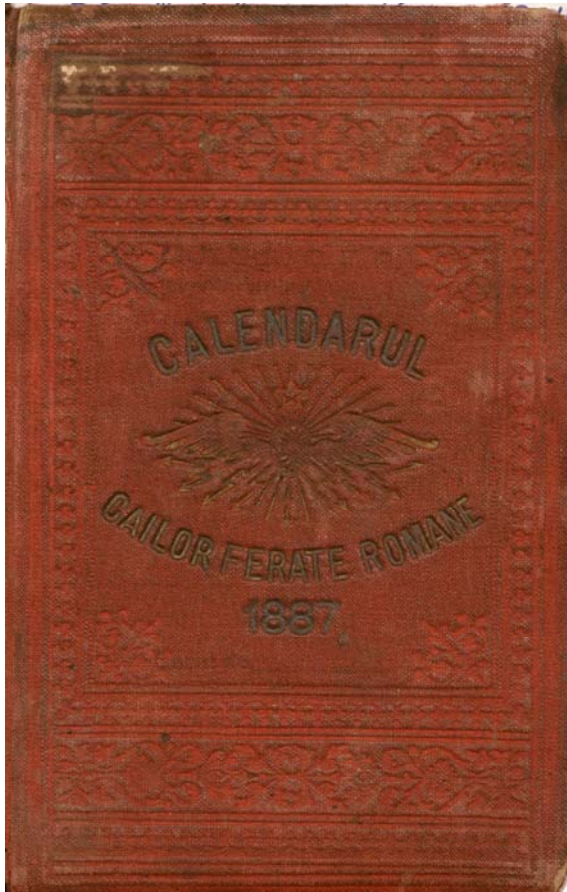
REVISTELE TEHNICE C.F.R. PESTE UN SECOL DE EXISTENȚĂ



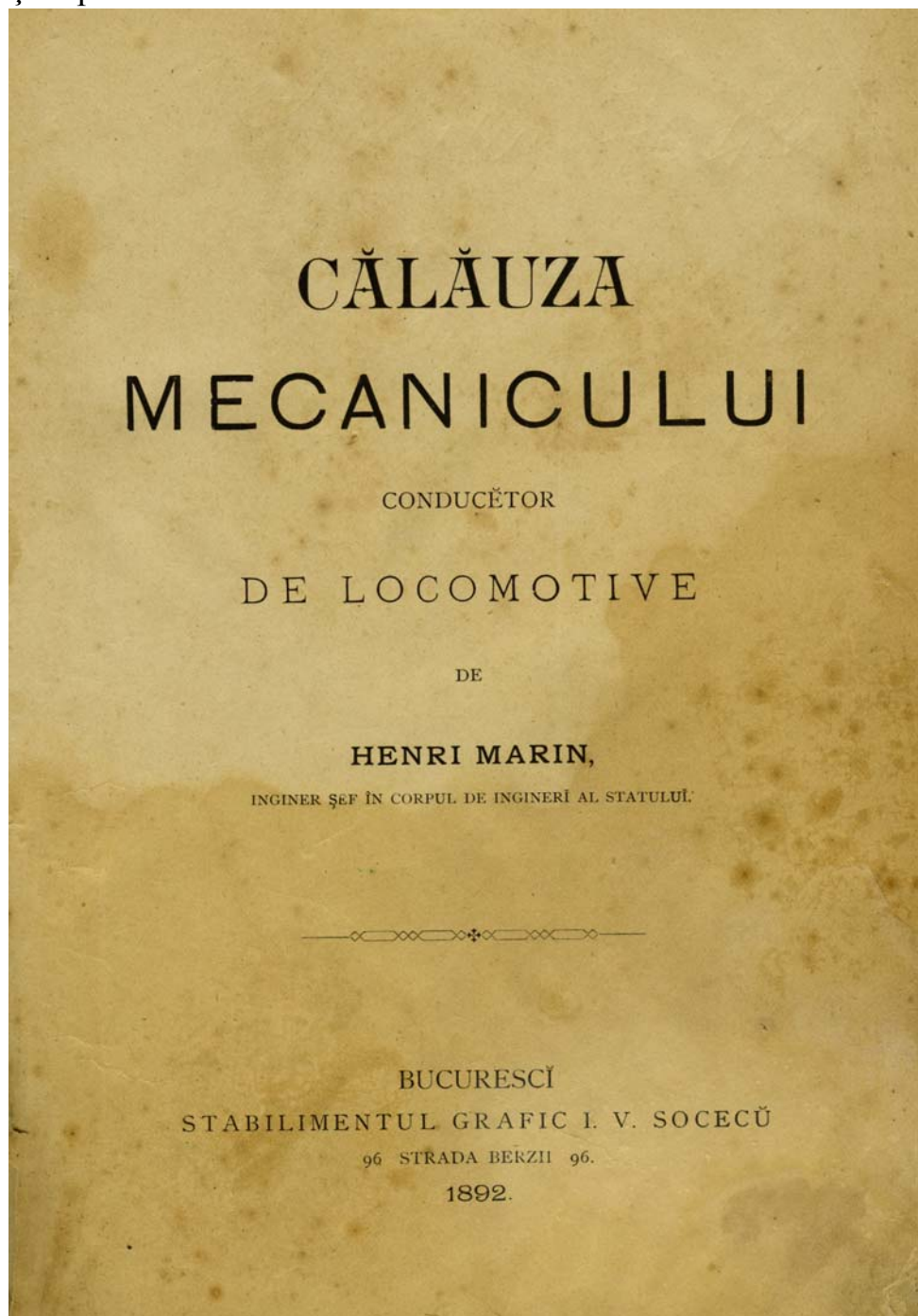
REVISTELE TEHNICE C.F.R. PESTE UN SECOL DE EXISTENȚĂ

Una din primele publicații cu specific feroviar din România a fost *Calendarul Căilor Ferate Române*.

Acesta cuprindea, ca tematică feroviară, în special informații despre “Mersul Trenurilor” și reclame ale diverselor fabrici constructoare de material rulant. În paginile “Calendarului”, figurau însă și articole pe diverse teme, cum ar fi istorie, turism, geografie, literatură, etc.



În anul 1892 este publicată prima lucrare cunoscută, cu specific strict feroviar - **“Călăuza Mecanicului Conducător de locomotive”**, având ca autor pe Henri Marin, “inginer șef în corpul de ingineri ai statului”. Inginerul Marin a condus serviciul economatului între anii 1883 – 1908 și a fost secondat de dr. Alfons Saligny (fratele lui Anghel Saligny), profesor de chimie la Școala de Poduri și Șosele. Tipărită la editura SOCEC din București în anul 1892, lucrarea – prima de acest fel în limba română, avea 220 de pagini și numeroase schițe și desene care explicau modul de construcție, funcționare și exploatare a locomotivelor cu abur.



Aceasta a fost urmată în anul 1896 de o altă lucrare destinată personalului feroviar român și anume “Descrierea uneltelor de cale”, autor inginerul șef Ion. I. Pușcariu, tipărită de această dată în *Editura Direcțiunii Generale C.F.R.*

Dar prima “revistă” în adevăratul sens al cuvântului (publicație periodică ce cuprinde articole, studii, dări de seamă, note din domenii variate sau dintr-o anumită specialitate) destinată ceferiștilor a apărut în anul 1892 și se intitula **TRENUL ROMÂN** (*Anul I, Nr.1, București, 1 Ianuar 1892*).

Era o litografie cu un antet desenat ce înfățișa un tren compus dintr-o locomotivă cu abur și două vagoane de călători, sub care era scris “Revistă pentru interesele funcționarilor și călătorilor de pe căile ferate, etc.” !

Sub acest antet urmau informațiile pentru cititori, scrise de mână (pentru fiecare număr al revistei !) de către redactorul acesteia, un anume Ion Popescu.

Următoarea publicație, cu un scop și conținut asemănător cu cel al “Trenului Român”, a apărut în anul 1907 la Ploiești , având ca redactor pe Tudor Ionescu, fost impiecat de mișcare. Intitulată **Tribuna Drumului de Fier**, revista a avut o existență scurtă datorită lipsei mijloacelor pentru tipărire. Locul “Tribunei” a fost rapid luat de **Lupta**, publicație editată de un coleg mai tânăr al lui Tudor Ionescu. Un rezultat notabil al acestei publicații, prin campania dusă în paginile sale, a fost adoptarea legii din 29 martie 1914 prin care ceferiștii au primit sporuri de salariu.



La 15 decembrie 1910 apărea prima publicație periodică cu apariție regulată bilunară, intitulată **Buletinul Căilor Ferate Romane**, care conținea date despre mișcarea personalului în cadrul administrației CFR, ordine de serviciu, avize, accidente de cale ferată, etc. Buletinul a apărut, cu o întrerupere de trei ani datorată războiului, până în anul 1928.

Alte publicații au apărut la Iași, imediat după terminarea primului război mondial: **Tribuna C.F.R.** – “foaie literară și culturală pentru personalul inferior”, precum și **Ceferistul** – “revistă pentru apărarea drepturilor încălcate”. Acestea aveau un caracter specific profesional, fără un conținut tehnico - științific și cultural, iar durata de apariție era în general scurtă, datorită mijloacelor financiare reduse.

În anul 1921, la 19 decembrie, ieșea de la tipar primul număr din **Foaia Oficială C.F.R.**, cu apariție săptămânală. Inițial a apărut ca “Supliment săptămânal la Buletinul C.F.R.” și cuprindea “*toate circulările, avizele, ordinele de serviciu și publicații, publicate după manuscrisele Direcțiunei Generale, a Direcțiunilor regionale și toate serviciile respective care, fiind oficiale, personalul C.F.R. se va conforma lor imediat ce le va fi adus la cunoștință*” !

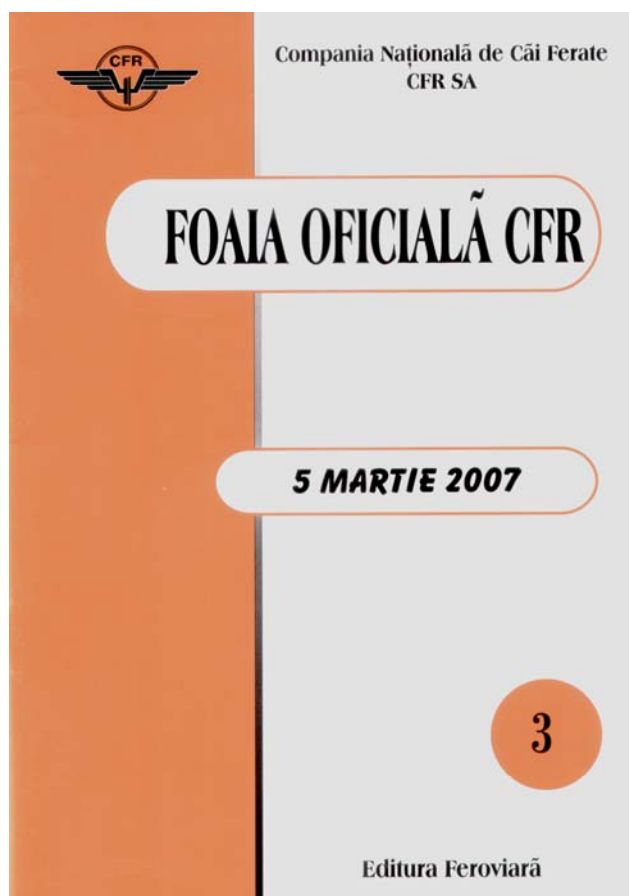
În paginile Foi Oficiale erau publicate circulări despre carnete de identitate, colectă pentru funcționarea căilor ferate austriece, gratificații, recrutarea controlorilor de mișcare, texte ale direcțiilor regionale privind probleme locale, încălzirea trenurilor cu aburi, pedepsirea celor vinovați de accidente, suspendări din serviciu, numiri în posturile de conducere, autorizări pentru mecanicii de locomotive, etc.

Materialele publicate erau extrem de bogate, astfel încât în anul 1928 s-a tipărit un volum “Index”, cu 88 pagini format 24 x 33 cm, al cărui sumar avea singur 4 pagini ! În anul 1927 foile oficiale au însumat 924 de pagini. În acest mod, Foaia Oficială devenise o oglindă fidelă a activității C.F.R., inclusiv serviciul și oamenii cu problemele lor personale.

Ulterior a fost adoptat formatul standard A4 și a continuat astfel (circa 800 pagini anual) până la 31 martie 1951 (ultimul număr al Foi Oficiale C.F.R. a fost 2174). La 1 aprilie, Direcția Generală C.F.R. a devenit departament în nou creatul Minister al Transporturilor, iar Foaia Oficială C.F.R. a devenit Foaia Oficială a Ministerului Transporturilor, primul număr sub această denumire fiind tipărit la 19 aprilie 1951. În funcție de modificările denumirii ministerului, a fost adaptată și denumirea Foi Oficiale: F.Of. Ministerul Căilor Ferate (1953 – 1955), F.Of. C.F.R. (1955 – 1959), F.Of. Ministerul Transporturilor și Telecomunicațiilor (1960 – 1965) și F. Of. C.F.R. (nr. 1 din 19 februarie 1966) în cadrul noului Minister al Căilor Ferate, denumire care se păstrează și astăzi.

Referitor la Foaia Oficială C.F.R., trebuie menționat că de la 1 septembrie 1955 aceasta s-a împărțit în **Foaia Oficială C.F.R.**, conținând ordine, comunicări, circulări de uz intern și **Buletinul Comercial**, care conținea tarife, convențe și texte oficiale cu caracter comercial.

Anul XVI		Joi 4 FEBRUARIE 1937		Nr. 927	
Foaia Oficială C.F.R.					
Cuprinde ordinele de serviciu ale Dir. Generale C.F.R. și ale Direcțiilor Centrale					
SUMARUL					
CABINETUL D. G.					
20127. Retragerea la pensie a d-ului Ștefănescu	786.10. Introduceri și corecturi în noua listă a				
șef de Serviciu în Direcțiunea Con-	stabilimentelor industriale vol. I și II.	110			
troului.	160488. Introducerea stațiilor Chigînau și Vister-				
	nieni la aliniatul 17 al punctului 17-b dela				
	§ 47 din tariful local de mărfuri partea I-a.	116			
DIRECȚIA PERS. ȘI SECRETARIATULUI	786.8. Introduceri și corecturi în noua listă a sta-				
10209. Înființarea Serviciului de Arhitectură pe	bilimentelor industriale Volumul I și II.	117			
Bucă Direcțiunea Generală C.F.R.	150864. Călătoria pe C.F.R. la târgul interna-				
10903. Delegația d-ului Consilier Gheorghiu Ath.	țional din Lyon (Franța).	117			
Gh. în Comisiunea tarifară.	12276. Anularea dispozițiilor referitoare la acor-				
12281. Autorizări în funcțiuni la Direcțiunea	darea reducerii pentru târgul de vinuri				
Controlului.	din Panceu.	118			
	134938. Călătoria pe C.F.R. la târgurile de mostre				
Inspectoratul Superior al Învățământului	din Praga (Cehoslovacia).	118			
70. Completare la publicația făcută în Foaia	153223. Călătoria pe C. F. R. la târgul de mostre				
Oficială Nr. 922 referitoare la „Condiți-	din Lipca (Germania).	118			
unile de admitere în Școala Inferioară de	13446. Plata suplimentelor la trenurile accelerate				
Întreținere din București, Cluj, Iași și	de către decorați.	119			
Arad”.	12591. Tarif direct de mărfuri român-polon,				
	partea II-a, valabilă dela 1.3.1934.	119			
DIRECȚIA COMERCIALĂ	DIRECȚIA MIȘCĂRII				
2012. Dispozițiuni în legătură cu buna funcțio-	18899. Pedepirea personalului vinovat de provo-				
nare a mașinilor de perforat Holerith.	care de accidente.	119			
173873. Personalul R.A. C.F.R. detașat are	18900. Pedepirea personalului vinovat de provo-				
dreptul la transportul gratuit al efectelor	care de accidente.	120			
de strămutare în greutate de maximum	17133. Avizarea telegrafică sau telefonică a d-ilor				
500 kg. și la însoțirea din detașare.	medici.	121			
9374. Confirmarea telegramelor Nr. 6450 din 26 Ia-	882.17. Stațiuni vacante.	121			
nuar 1937.	15731. Rezilierea convenției afișajului pe C.F.R.				
17541. Tarif direct de mărfuri român-polon,	cu Societatea „Orient-Radio-Rador”.	121			
partea II-a, valabilă dela 1.3.1934.	464.1. Oprirea din circulație a vagonului Gv. Nr.	121			
186069. Erată.	111599.				
12287. Anularea unor cartele de identitate, cărți	DIRECȚIA FINANCIARĂ				
de liberă circulație și abonamente de lo-	13515. Afișarea instrucțiilor pentru recunoașterea				
cuință pierdute.	monetelor false de 100 și 250 lei.	122			
	13492. Anulare.	122			
BUCUREȘTI					
ÎN EDITURA DIRECȚIEI GENERALE C.F.R.					

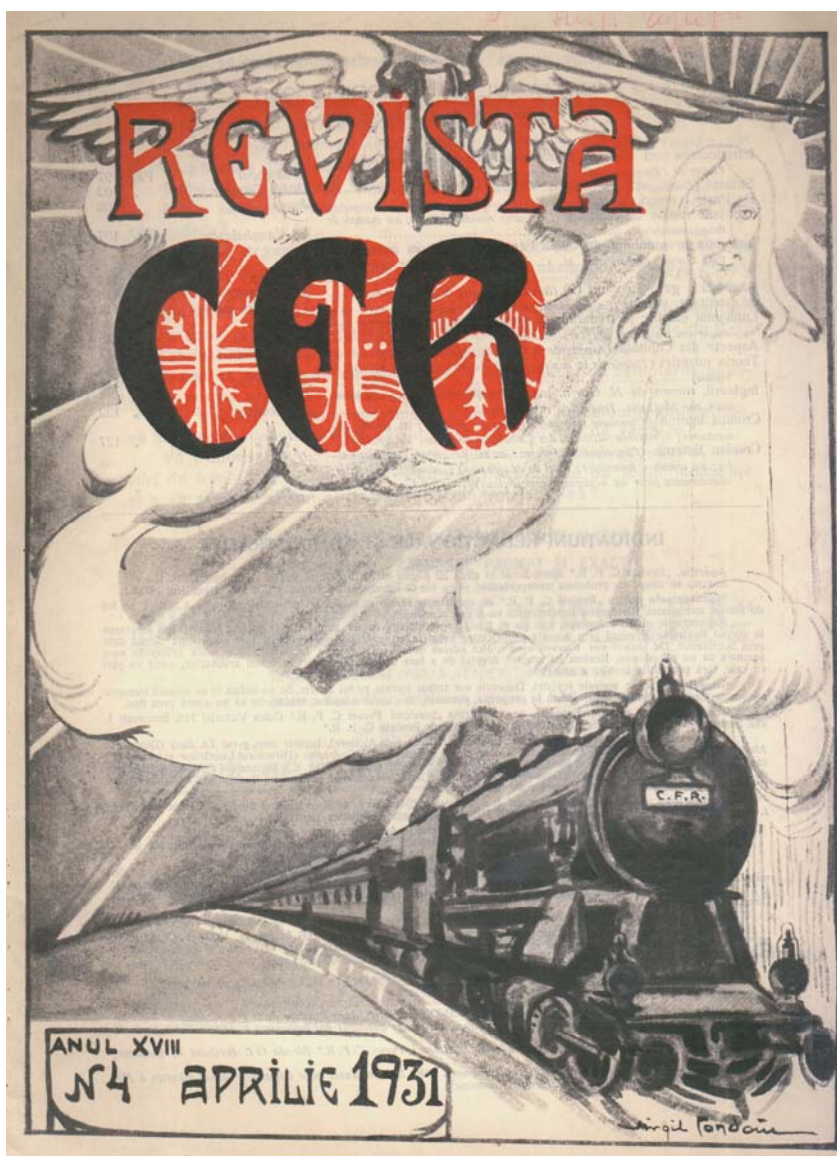


Alte publicații oficiale au fost **Buletinul Bibliografic C.F.R.** (coordonat de Direcția de Studii, apariție 1937 – 1942), care prezenta lunar rezumate după articolele apărute în diferite reviste cu tematică feroviară din lumea întreagă, **Foaia Licitățiilor C.F.R.**, care apărea săptămânal și aducea la cunoștința celor interesați anunțurile pentru diversele licitații organizate de C.F.R. precum și rezultatele adjudecărilor, **Buletinul Statistic C.F.R.** care apărea trimestrial în limbile franceză și germană și care conținea principalele date statistice în conformitate cu normele date de U.I.C. și **Revista noastră**, coordonată de Direcția Asistenței, cu apariție în anii 1941 și 1942.

Doar un an mai târziu, un grup de ceferiști entuziaști, cu o bună pregătire profesională, coordonați de ing. Ioan Apostolescu, au editat cu multe eforturi și sacrificii personale, revista **Arhiva C.F.R.**

Aceasta a apărut doar trei ani, între 1922 – 1924 și a fost prima revistă cu un conținut tehnic adevărat feroviar. Partea științifică era redactată de ing. N. Profiri, dar existau și pagini cu literatură, redactate de scriitorul C. Ignătescu.

La 1 ianuarie 1929 este tipărit primul număr din **Revista C.F.R.** (a cărei evoluție am prezentat-o separat), care va apare cu o întrerupere de un an, până în 1945.



Anul II. Nr. 1

Exemplarul 10 Lei

Duminică 7 Iunie 1942

Săptămâna C.F.R.

Apare în fiecare Duminică, sub conducerea unui Comitet

Prim Redactor: ION MAXIM

Instanța și Administrația: București,
Str. Iulian Ganeșu 4, etaj II

Înscris la Tribunalul Ilfov sub
No. 249/1942

Editor: Regia Antonescu C. F. R.

M. S. REGELE MIHAI I

REAPĂREM

Reapărem sub domnia Majestății Sale Regelui Mihai I, a cărui tinerețe curată ne este cheziește de viitor strălucit.

Reapărem în regiunile nou înălțate de nurele ostas și salvator de țară, Domnul Mareșal I. Antonescu, Conducătorul Statului.

Ne înscrim cu toată însuflețirea în noua rândăluire de ridicare și propășire a neamului, căutând cu prin torul nostru să ne dăm virtuțile și eforturile pilduțoare ale unui popor ce-și câștigă și de zi și de noapte viața domnă în fruntea fireții ale României întregite. Reapărem în voința rădăluirii contra bolșevismului, când ostrea românească este alături de cea mai mare și mai vitează armată, care prin victoria ei faurește o Europă nouă, mai organizată și mai fericită.

Reapărem cu credința că umplem un gol.

Reapărem ca să informăm pe ceteferiți și marea opinie publică, asupra realizărilor lăturor comunismențelor de activitate feroviară.

Vom semna prin rubricile noastre efortul de lăudă a masei ceteferite și deschide larg coloanele noastre pentru a înregistra toate contribuțiile de perfecțare.

Reapărem ca să putem arăta că există o tehnică feroviară românească, care se străduiește și de zi și de noapte să se adapteze progresului, în credința că drumul de fine este un important factor de ridicare a țării pe culmile gândite de Domnul Mareșal Antonescu.

Perem în drum nou înălțat de flăcări naționalismului cu îndemnul de muncă și sobrietate și cu credința că noi, ceteferiți, suntem, ca și ostășii din rândul întâiu, țări la orice sacrificii pentru binele și ridicarea Patriei.

CONDUCĂTORUL STATULUI

„SĂPTĂMÂNA C.F.R.”

DIN NOU LA LUCRU

Muncitorii cu mână

În clipa în care ferestrele reducției noastre s-au redeschis, pentru a lăsa să pătrundă aerul primitor de răcoare și purtătorul

alături de împrejurările și disciplina regulilor rădăluirii ne va îndrăgini. Sub cetă susținute încă, acela al întreprinderii noastre și țării noastre

cultură și înțelegere de către cititorii cărora ne adresăm.

Soluționa noastră ar fi completă numai atunci, când în aia-

Se întăpănește că stăm la Paris. Sunt de atunci vreo 35 de ani.

celor mai gustative adevărate, căpșile, nu fuseseră în stare să le dea lucrătorii

[illegible]

9

Au fost și publicații cu specific feroviar editate de persoane din afara C.F.R., prin mijloace proprii, care primeau subvenții de la Direcțiunea Generală C.F.R. sub formă de abonamente. Așa a fost cazul *Buletinului Căilor Ferate*, coordonat de Direcția Comercială, apărut în anii 1937 – 1938 și care conținea ordine, avize, circulări, texte oficiale și chiar mersul trenurilor și autobuzelor.



Tot în anii '30 au mai apărut și alte asemenea reviste tehnico - literare, cu caracter feroviar, care oglindeau însă punctul de vedere al celor care le editau. Așa au fost **Unirea** – Organul Asociației generale a personalului CFR “UNIREA”, **Ziarul Ceferist** – Organul Asociației Generale Sportive și Culturale a personalului C.F.R., **Progresul** – Organul Asociației funcționarilor C.F.R. cu studii medii și superioare, **Tribuna Ceferistă** – Organul apărării intereselor pensionarilor, artizanilor și muncitorilor, **Glasul Ceferistului** – Organ independent pentru apărarea intereselor angajaților C.F.R., **Nădejdea** – Organul Asociației “Tracțiunea” și Asociației “Depoul” a muncitorilor C.F.R.



Organe de l'Association générale du Personnel des Chemins de fer roumains.

Première année

Conduit par un Comité de Rédaction. (Bucarest).

Ziarul Ceferist

Organe de l'Association générale Sportive et Culturelle du Personnel C. F. R.

Deuxième année

Rédacteur: J. Constantinesco. (Bucarest).

PROGRESUL

Organe de l'Association des fonctionnaires des C. F. R., à études secondaire et Universitaire.

Première année

Directeur-Rédacteur en Chef: Dr. Aurèle Gociman. (Temișoara).

Tribuna Ceferistă

Organe de la «Défense des intérêts des employés retraités, artisans et ouvriers».

Septième année

Directeur-Fondateur: Gr. P. Stefanescu. (Jassy).



Organe indépendant, pour la défense des intérêts des employés des C. F. R.

Deuxième année

Directeurs: Al. Avram, C. Angelesco. (Cluj).

NĂDEJDEA

Organe de l'Association «Tracțiunea» et de la Société «Depoul» des ouvriers C. F. R.

Septième année

Directeur: C. Stefanescu - Fulga (Bucarest).

Unele reviste au avut mai mult un caracter literar artistic decât feroviar. Astfel, în revista *Viața Socială C.F.R.*, de exemplu, au semnat autori consacrați ai prozei și poeziei, cum ar fi Ion Caraion, Mihnea Gheorghiu, George M. Zamfirescu, Eusebiu Camilar, Camil Petrescu, Mihai Beniuc, George Lesnea, D.I. Suchianu, Demostene Botez și mulți alții.



VIATA SOCIALA C.F.R.

Cititor al României mici, înfăptuiri care nu reprezintă decât una din multiplele fațete ale unei prime ce uimește prin strălucirea ei, ar crede cineva că, puțin timp după demisia sa din 19.3.1888, Ion C. Brătianu era să fie dat în judecată, din răzbanare politică, pentru abuzuri imaginare? Și cu acuzațiile nu fost împinse până acolo, încât Regele Carol I a declarat că, în cazul unei arestări sau condamnări, va merge să-l facă vizită la Văcărești, în trăsură de gală și cu escortă regală? Totuși, aceasta este istoria! Istoria, judecător aspru și neinduplecat, care dă fiedruia după faptele sale și îl așază acolo unde trebuie să fie așezat. Iar pe Ion Brătianu, Istoria, care nu cunoaște patima, l-a așezat în rândul Marilor Citori, ca pe Bismarck al Prusiei și pe Crispi al Italiei, contemporanii săi, cu care poate fi asemuit, prin mărire, suferință și actualitate. Pentru că suferințele celor Mari, sunt paginile încă nescrise ale faptelor ce se vor întâmpla.

Drumul pe care îl face astăzi țara noastră este acela al lui Ion C. Brătianu, lozincă lui „prin mintea, inima și brațele noastre” să fie a noastră. Prin ceea ce a suferit el, să izbândim noi.

Astăzi, mai mult decât oricând, am avut puțința să verificăm capacitatea spirituală și națională a slujbaşilor drumului de fier. Iar o tagmă de slujbași care s'au integrat atât de organic și fără rezerve în ritmul vremii, participând deopotrivă — ba poate în măsură mai mare — cu ceilalți cetățeni, la greutățile iminente ale acestor zile de veghe și sbucium, merită nu numai încrederea noastră, a celor care facem parte din această tagmă, ci mai ales neprecupețita încredere a colectivității românești.

Iată de ce am hotărât să dăm o și mai mare atenție tuturor momentelor strine legate de viața ceferistilor. Să le urmărim cu condeiu viu munca constructivă, strădania zilnică pentru asigurarea bunului mers al comunicațiilor, integrarea lor fără rezerve în dăptozul vremii. Dar, vom da o largă publicitate activității extraprofesionale a ceferistilor, căutând să desprindem toate înfăptuirile, de a oferi acestor muncitori și slujbitori greu puși la încercare, o hrană sufletească în stare să-l ofelească și pregătescă pentru orice evenimente.

Noul subdirector C. F. R.



D-I INGINER ȘEF
VIRGIL IONESCU
Directorul Atelazelor

DRUM NOU

de VASILE I. VIOR

Am trecut și noi prin multe schimbări și primeneli, înlocuiri pe care le trăim.

Fiecare încercare de drum nou, era scurată din dorința de mai bine, din năzuința de a da cititorilor noștri ceea ce mai aproape de sufletul și gândurile lor, ceea ce le poate prileji în popasul lunar peste paginile revistei nu numai o destindere, dar și o regăsire a propriilor preocupări, un răspuns la întrebările ce-l frământă pe fiecare lector în parte și pe toți laolaltă. În cei nouă ani de când apărăm, ne-am convins că avem în spatele nostru o adevărată armată de cititori o-nești, care ne urmăresc cu viu interes activitatea, așteptând dela noi să desprindem din evenimente și înfăptuiri tot ceea ce este strâns legat de viața ceferistilor, de platurile lor, de grijile și bucuriile lor zilnice.

Astăzi, mai mult decât oricând, am avut puțința să verificăm capacitatea spirituală și națională a slujbaşilor drumului de fier. Iar o tagmă de slujbași care s'au integrat atât de organic și fără rezerve în ritmul vremii, participând deopotrivă — ba poate în măsură mai mare — cu ceilalți cetățeni, la greutățile iminente ale acestor zile de veghe și sbucium, merită nu numai încrederea noastră, a celor care facem parte din această tagmă, ci mai ales neprecupețita încredere a colectivității românești.

Iată de ce am hotărât să dăm o și mai mare atenție tuturor momentelor strine legate de viața ceferistilor. Să le urmărim cu condeiu viu munca constructivă, strădania zilnică pentru asigurarea bunului mers al comunicațiilor, integrarea lor fără rezerve în dăptozul vremii. Dar, vom da o largă publicitate activității extraprofesionale a ceferistilor, căutând să desprindem toate înfăptuirile, de a oferi acestor muncitori și slujbitori greu puși la încercare, o hrană sufletească în stare să-l ofelească și pregătescă pentru orice evenimente.

Căile ferate române, cuprind astăzi un mare număr de angajați de toate categoriile care pe lângă serviciul prestat, pot aduce un real folos colectivității românești din altitudinea lor demnă, de români conștienți de toate îndatoririle cesului de față.

În adevăr, pe întreg cuprinsul țării, în diferite orașe, există înghetări culturale și sociale ale ceferistilor, menite toate de a prileji membrilor o cooperare pe același larg plan românesc. Din diferite unghere ale României ne vin știri, despre viața extraprofesională a slujbaşilor noștri, despre corurile, bibliotecile, șezloirile, cluburile literare, ale lor. Iată lucruri înfăptuite din viața colectivă, atât începuturi robuste ce nu vor întârzia să-și aducă roadele mai bogate decât le-am putea noi bănuși astăzi.

Căile ferate alcătuiesc cea mai mare și una din principalele instituții ale țării. Fiecare este deci să se caute prin toate mijloacele de a oferi membrilor instituției, dincolo de instrucția profesională, o educație cetățenească și morală, care să le dea un cuprins sufletec. Sigur, să-l facă receptivi față de lumina spirituală, să le îngăduie să-și alcătuiască o viață din ce în ce mai bună, mai aproape de idealul civilizației și culturii.

Aceste năzuințe ne-am propus să le sprijinim de astăzi înainte. Vom acorda cum am mai spus-o, publicitatea cea mai amplă la tot ceea ce merită să fie înscris în răbojul nostru, la tot ceea ce este armonizat cu acest spirit de idealism, de avânt spre mai bine. Odată ce slujbașii noștri au atenția binevoitoare a celor clienși la conducere, în chestiunile profesionale, vom încerca să atragem luarea aminte a celor în drept și asupra timpului liber al ceferistilor.

În acest sens, ne urmărim noul drum și „Viața Socială C. F. R.” va ști să nu precupească nici un sacrificiu.

Începând cu anul 1946, încep să apară o serie de publicații periodice, reviste tehnice cu specific strict feroviar, care veneau în sprijinul personalului C.F.R. prin prezentarea de informații și studii de specialitate, a unor probleme tehnice de actualitate și a noutăților în domeniu pe plan extern.

Prima publicație de acest gen, *Buletinul Informativ C.F.R.* a apărut din luna august 1946 până în decembrie 1948 (nr. 28-29). Era o revistă lunară, care publica note și articole de actualitate privind activitatea feroviară.

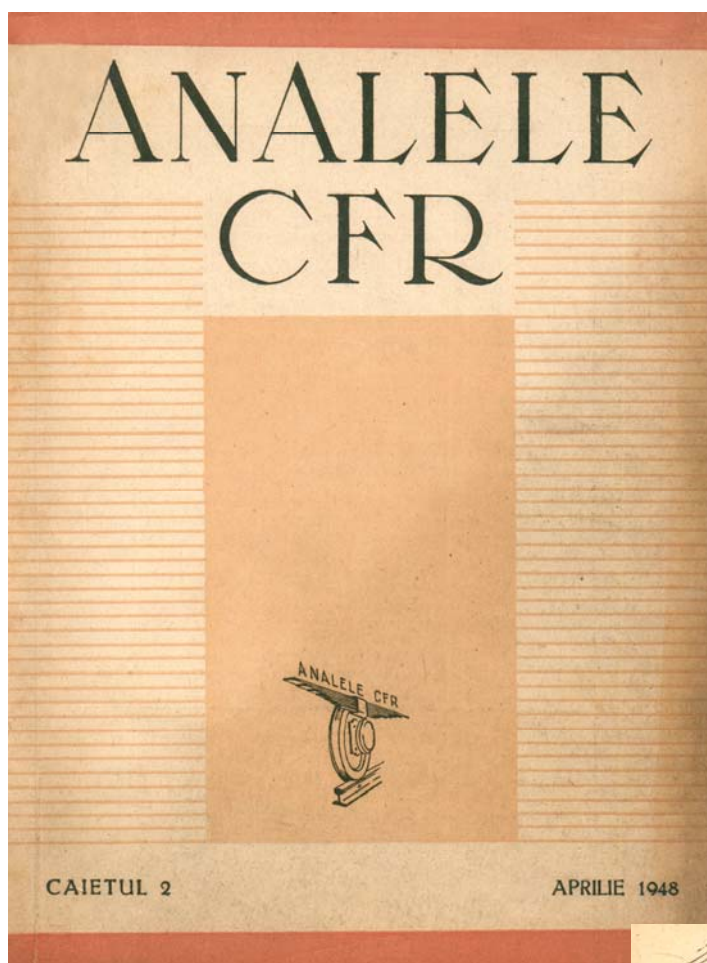
În paralel cu Buletinul Informativ C.F.R. a apărut timp de doi ani (ianuarie 1946 – decembrie 1947) și revista *Munca C.F.R.*, sub egida Uniunii Sindicatelor Unite a Salariaților C.F.R. Această revistă avea un caracter mai larg, cu un conținut variat și care aborda și alte subiecte decât cele tehnice, legate de activitatea C.F.R.



BULETINUL
CFR
INFORMATIV

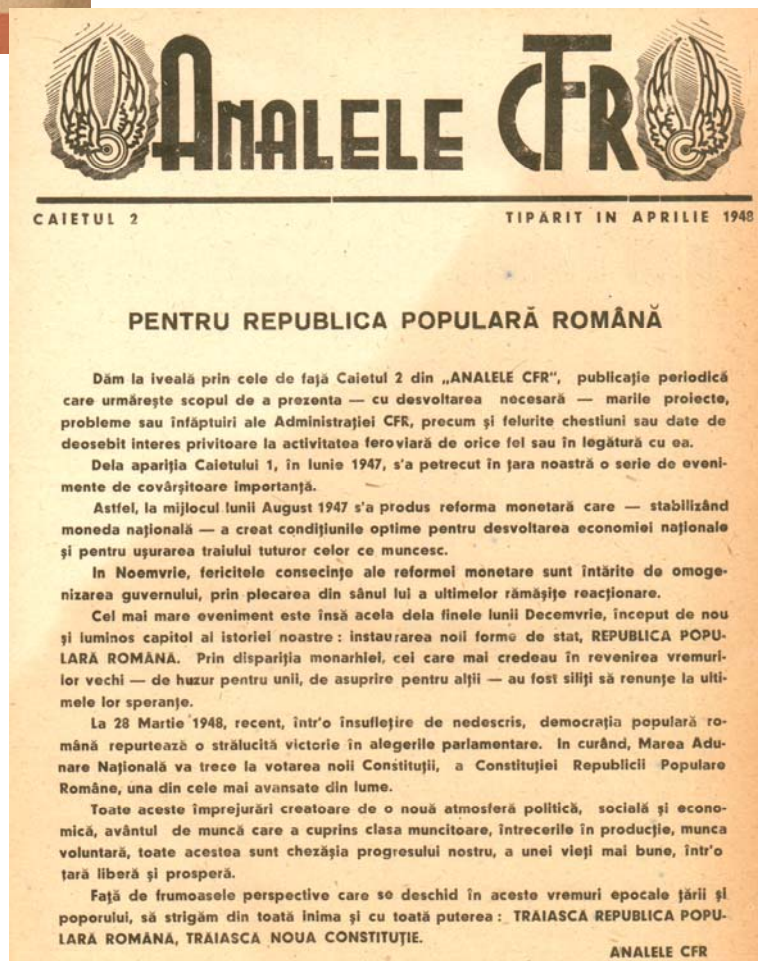
27

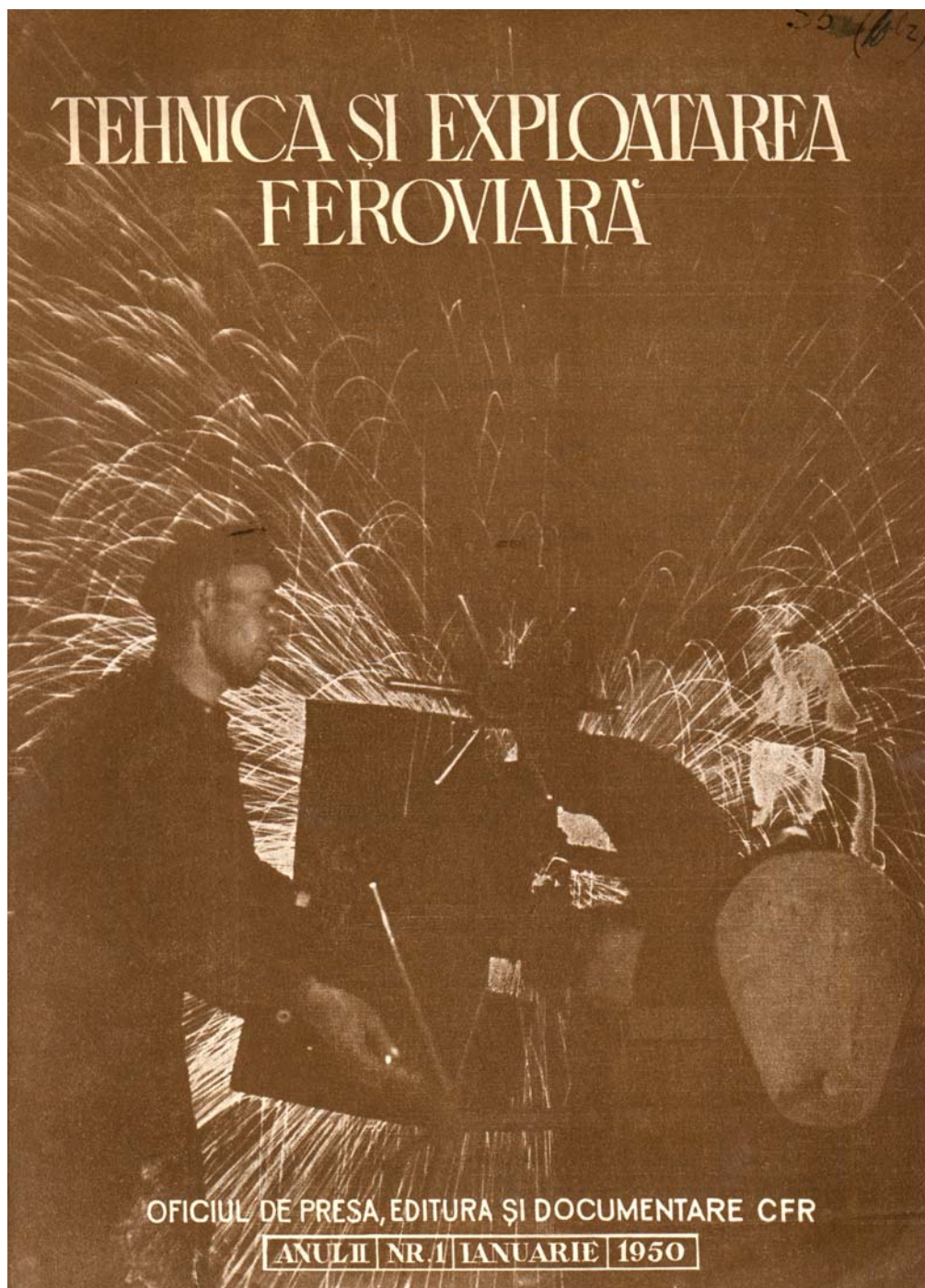
OCTOMBRIE 1948



În anul 1947, Direcțiunea Generală C.F.R. a aprobat editarea revistei **Analele C.F.R.**, publicație cu apariție trimestrială, care urma să prezinte articole și studii de înalt nivel, care nu ar fi avut loc în Buletinul Informativ.

Revista Analele C.F.R. a apărut în nouă caiete, până la 31 martie 1951.



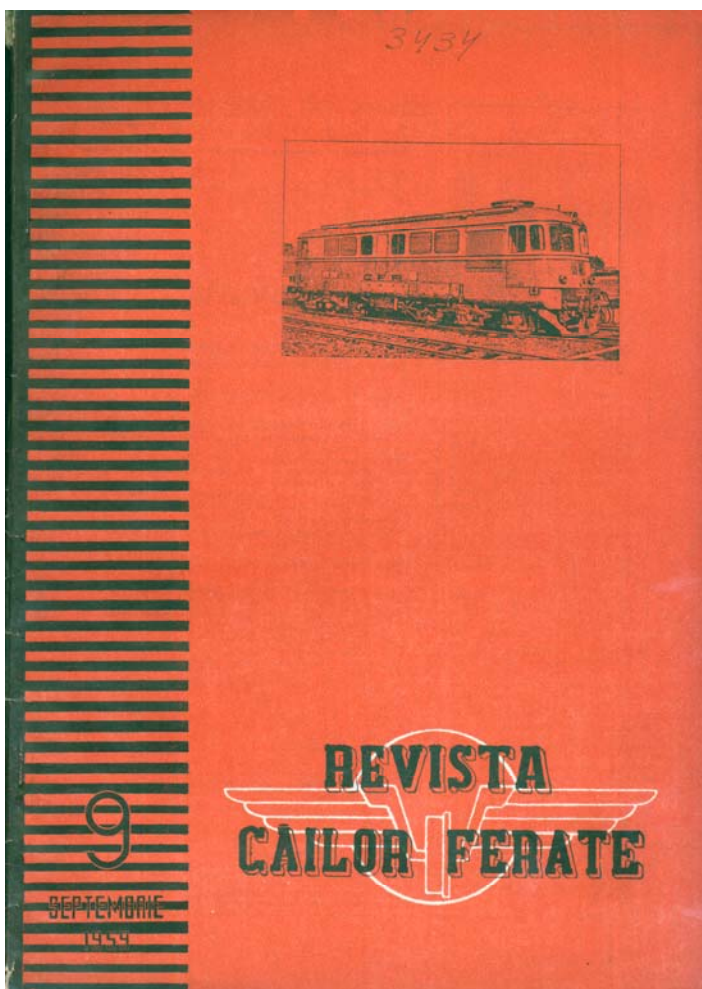


Din anul 1949, în locul Buletinului Informativ C.F.R. va apare o nouă revistă, de asemenea lunară, intitulată ***Tehnica și Exploatarea Feroviară***, iar din aprilie 1950 continuând sub numele simplificat de ***Tehnica Feroviară***, până în martie 1951 când își încetează apariția.

Odată cu înființarea Ministerului Transporturilor, la 1 aprilie 1951, s-a hotărât ca toate probleme din transporturi să fie prezentate și dezbătute în două publicații: ***Tehnica Transporturilor***, de nivel mediu (apariție lunară, între aprilie 1951 și decembrie 1952) și ***Analele Transporturilor***, de nivel înalt (apariție bimestrială, între aprilie – decembrie 1951). În pofida titlurilor, articolele publicate în aceste reviste aveau o tematică preponderent feroviară.

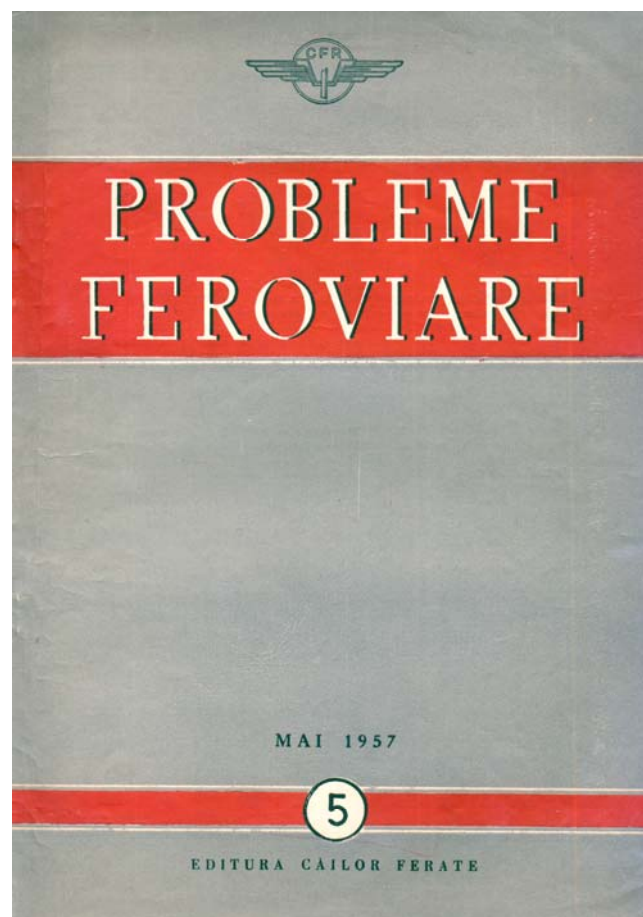
Menționăm și revista Transporturi și Comunicații, care deși era “organ al Ministerului Comunicațiilor”, trata și probleme feroviare.





După consfătuirea pe țară a ceferiștilor din februarie 1953 se reia apariția **Revistei Căilor Ferate Române**, care a devenit una dintre cele mai stabile publicații feroviare.

Din iulie 1955, o nouă revistă feroviară vedea lumina tiparului - **Probleme Feroviare**. Revista a publicat studii originale întocmite de profesori și conferențieri de la Institutul de căi ferate, unele rezultate mai importante obținute la Institutul de cercetări al Ministerului Căilor Ferate și alte subiecte legate de activitatea C.F.R.





Anul 1972 a fost anul de debut al revistei M.I.D – Materiale de Informare și Documentare Tehnică, editată de M.T.Tc. în cadrul Centrului de Documentare și Publicații Tehnice. Publicația, structurată pe domenii de activitate, conținea informări, sinteze, prelucrări, traduceri, știri, note, bibliografii, preluate din literatura de specialitate apărută în țară și străinătate.

Revista M.I.D. era editată lunar, individual pentru fiecare din următoarele șapte ramuri din cadrul M.T.Tc.:

- Transporturi. Probleme comune.
- Transporturi feroviare. Exploatare feroviară.
- Transporturi feroviare. Material rulant.
- Transporturi feroviare. Linii și instalații.
- Drumuri, Poduri, Porturi, Aeroporturi.
- Transporturi auto.
- Poșta și telecomunicații.



Din anul 1974, toate revistele de specialitate ale Ministerului Transporturilor și Telecomunicațiilor au fost concentrate într-o singură publicație, denumită Revista Transporturilor și Telecomunicațiilor. Noua revistă avea drept scop de a publica și răspândi în țară și străinătate articole și informații originale privind unele realizări deosebite științifice, tehnice și economice din domeniile transporturilor și telecomunicațiilor.



REVISTA TRANSPORTURILOR

ORGAN AL MINISTERULUI
TRANSPORTURILOR

1
1990
CĂI FERATE

EDITAT DE
INSTITUTUL DE CERCETĂRI ȘI PROIECTĂRI TEHNOLOGICE ÎN TRANSPORTURI

REVISTA TRANSPORTURILOR

S U M A R

Abonamentele se pot face direct la redacție sau

prin mandat poștal pe adresa: București, cod.

78141 Calea Griviței nr. 193 B, Sector 1, Cont

de virament: 64.51.00.813 B.N.R. Filiala Sector 1.

Prețul unui exemplar: 12 lei.

Telefon redacție 17.64.66 CFR 4127

Cititorii din străinătate se pot abona adresin-

du-se la ROMPRESFILATELIA—sectorul Export-

Import Presă, P.O. Box 12—201, telex: 10376

presfir, București, Calea Griviței nr. 64—66

TIPARUL:
UNIVERSUL
București, str. Brezoianu nr. 23—25 c. 1810

VICTORIA NICULESCU

Influența variației indicatorilor de exploatare asupra
nivelului costului mediu de transport pe calea ferată
(I) 5

THEODOR GHEORGHE IONESCU

Aspecte ale evaluării asistate de calculator a dinamicii
vehiculelor de cale ferată (III) 8

NICOLAE DONESCU, MIHAELA SĂRĂCIN

Tablouri metalice cu înălțime de construcție redusă,
cu căle pe balast 13

VISKY FRANCISK

Dispozitiv electronic antiblocator pentru instalarea de
frînă a vagoanelor 16

MUGUREL DINU

Tendințe actuale în containerizarea transporturilor 21

DUMITRU IORDĂNESCU

Gheorghe Duca la Căile Ferate Române 28

În atenția abonaților noștri

Din cauza unor schimbări survenite în structura administrativă, **REVISTA TRANSPORTURILOR ȘI TELECOMUNICAȚIILOR**, apărută pînă în anul 1989 inclusiv, sub acest titlu general, își va continua apariția pe anul 1990 după cum urmează:

REVISTA TRANSPORTURILOR	— CĂI FERATE numerele 1, 4, 7 și 10
REVISTA TRANSPORTURILOR	— AUTO, DRUMURI, NAVIGAȚIE numerele 2, 5, 8 și 11
TELECOMUNICAȚII	— RADIOCOMUNICAȚII, TELEFONIE, TRANSMISIUNI DE DATE, TELEGRAFIE, TELE- VIZIUNE, ELECTRO- ACUSTICĂ, POȘTĂ numerele 3, 6, 9 și 12

Facem precizarea, pentru abonații noștri din țară și străinătate, că toate aceste apariții continuă colecția Revistei Transporturilor și Telecomunicațiilor pînă la sfîrșitul anului 1990, abonamentele rămînînd valabile.

REDACȚIA

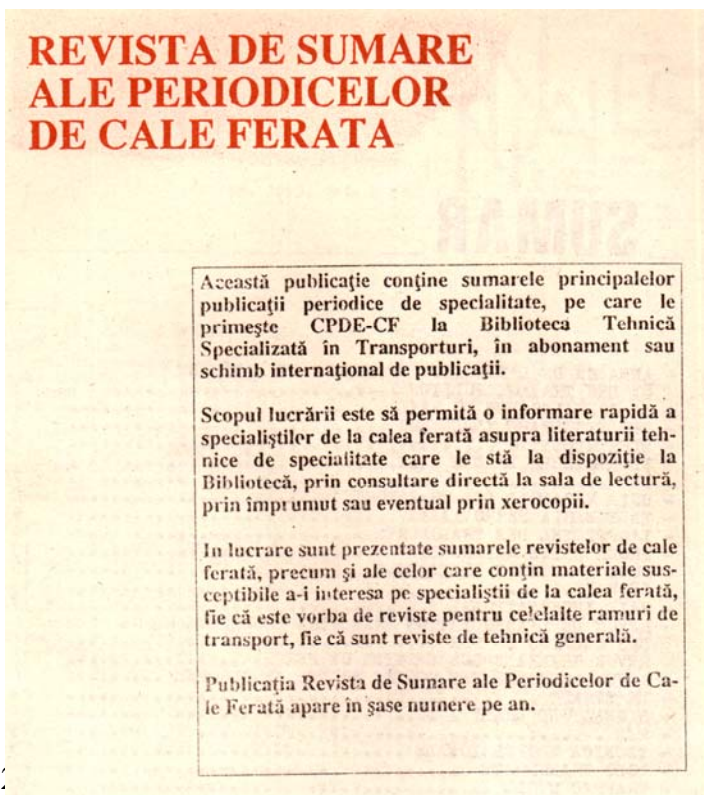
După evenimentele din decembrie 1989, situația publicațiilor cu specific tehnic feroviar se diversifică. Astfel, în anul 1990 apare Revista Transporturilor – Organ al Ministerului Transporturilor – Căi Ferate, editată însă de Institutul de Cercetări și Proiectări Tehnologice în Transporturi și tipărită la tipografia Universul din strada Brezoianu nr. 23 - 25. Conținutul revistei prezenta aproape exclusiv studii în domeniul transporturilor feroviare elaborate de către institut.

În paralel cu aceasta, în anul 1990 continuă să apară și Revista Transporturilor și Telecomunicațiilor (12 numere pe an), în următoarea alcătuire:

- nr. 1, 4, 7 și 10 Căi Ferate
- nr. 2, 5, 8 și 11 Auto, Drumuri, Navigație
- nr. 3, 6, 9 și 12 Radiocomunicații, Transmisiuni de date, Telegrafie, Televiziune, Electro - acustică, Poștă.



În anul 1993 apare Revista de Sumare, editată anual în șase numere, de către Centrul de Documentare și Perfecționare. Această publicație conținea sumarele principalelor publicații periodice de specialitate care se primeau la Biblioteca Tehnică din cadrul CPDE-CF.



REVISTA CĂILOR FERATE ROMÂNE



ANUL 82 * Nr. 1 / 1995 * BUCUREȘTI * ROMÂNIA

Prin Dispoziția nr. 4 din 22.01.1998, Președintele S.N.C.F.R. de atunci, ing. Virgil Ioan LEANCU, stabilea ca publicații periodice oficiale următoarele: Foaia Oficială C.F.R., Buletinul Comercial C.F.R., Revista Căilor Ferate Române și Material de Informare Documentară (M.I.D.) Începând cu această dată, Revista de Sumare își înceta apariția, conținutul acestuia fiind preluat de M.I.D.



Printre ultimile publicații apărute după anul 1990 s-a numărat și **Jurnal Feroviar**. Era o publicație lunară, editată de CNCFR cu sprijinul Publiferom, iar primul număr a apărut în anul 1999, la scurt timp după reorganizarea S.N.C.F.R. și apariția companiilor feroviare naționale de astăzi: C.N. - C.F.R. S.A., CFR CĂLĂTORI, CFR MARFĂ.



Revista, de o calitate grafică foarte bună și cu un conținut variat și bogat, avea următorul colectiv de redacție: Director Executiv – Dan Pantea, Redactor Șef – Aurelia Nicolae, Redactor coordonator – Dan Andrei Aldea, Redactori – Oana Miscoș, Silvia Mitulescu, Liana Oprea, Fotoreporter – Radu Drăgan, Tehnoredactare – Dany Brânzan. Jurnal Feroviar și-a încetat apariția în anul 2003.

La scurt timp după dispariția Jurnalului Feroviar, apare o nouă publicație sub denumirea de **Club Feroviar**, care de această dată nu mai avea nici o legătură cu Ministerul Transporturilor. Club Feroviar reprezintă o platformă integrată de comunicare adresată companiilor din domeniul feroviar și avea ca obiectiv realizarea în Spațiul Extins al Mării Negre (SEMN) a unui transport integrat, competitiv și orientat către clienți.

Din anul 2010, publicația Club Feroviar a fost înlocuită cu revista **Railway Pro**.



Lupta C.F.R. va continua să apară până la mijlocul anului 1990, când și-a schimbat numele în *Transporturile Române*. Sub această denumire gazeta a apărut până în anul 1998 când și-a încetat definitiv apariția.



SERIE NOUA

TRANSPORTURILE

române

„Lupta C.F.R.”
FONDAT ÎN 1932

Stimați invitați!

Societatea Națională a Căilor Ferate Române vă mulțumește pentru participarea dumneavoastră la aniversarea a 125 de ani de la inaugurarea liniei de cale ferată București Filareț—Giurgiu și de administrare feroviară românească.

Vă dorim să vă simțiți bine printre noi, să statornicim noi prietenii și colaborări, în folosul căilor ferate din Europa.

„BINE AȚI VENIT !”

EDIȚIE SPECIALĂ, pentru

Societatea Națională a Căilor Ferate din România

LOR, ÎNAINȚAȘILOR, RECUNOȘȚINȚA NOASTRĂ

Ing. AUREL NOVAC,
ministriul transporturilor

Participăm, aici, la Giurgiu, și apoi la București, nu la o simplă aniversare, ci la un eveniment cu semnificație istorică, ce ne readuce în memorie faptele de muncă, dovezile de inteligență tehnică, de dragoste față de țară, încorporate în darea în exploatare a liniei de cale ferată București Filareț—Giurgiu. Lor, înaintașilor noștri, veșnică recunoștință! Pentru țiutania lor luptă, într-un stat independent, pentru trecerea la construirea unui drum de fier atât de important prin legăturile sale cu Europa, cu țările prietene și vecine.

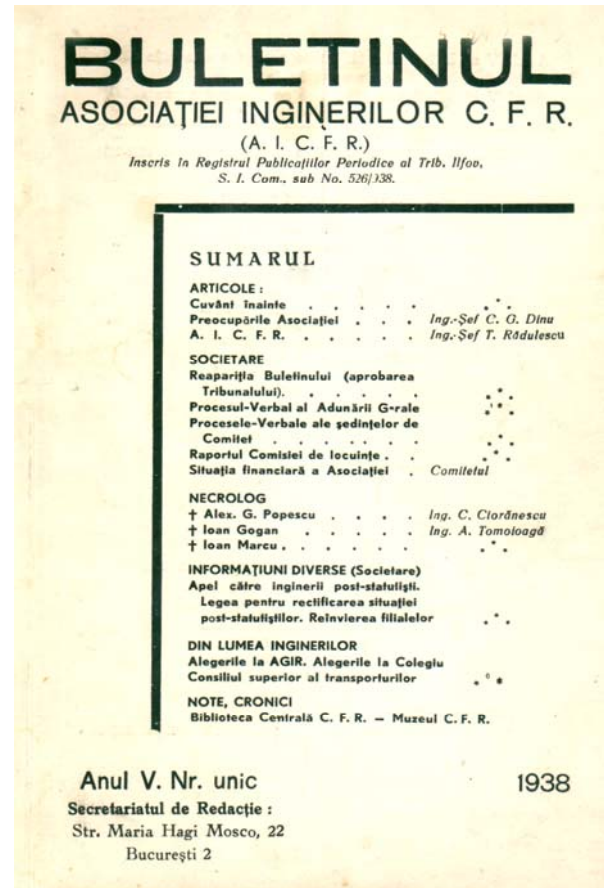
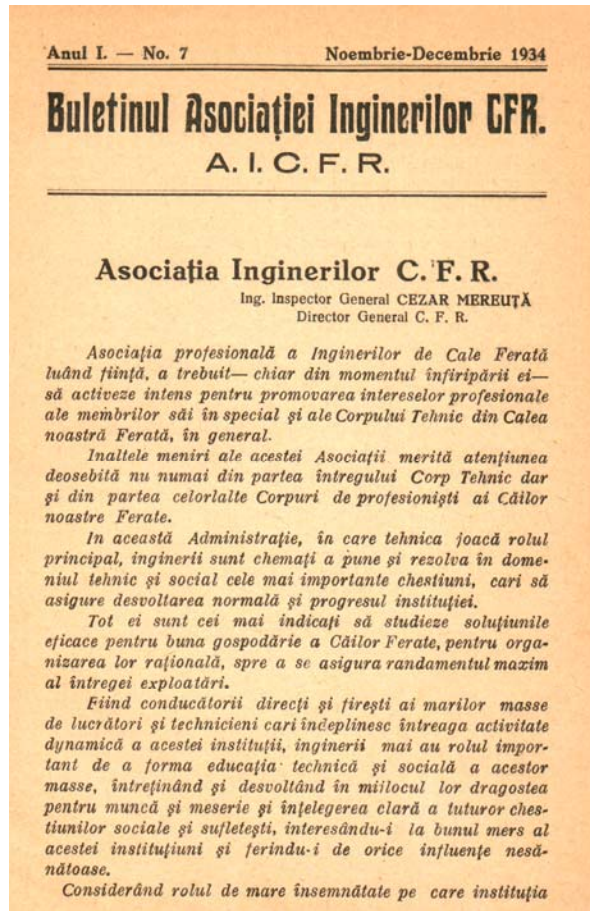
Am avut demnii oameni, personalități de crimă rase

„Cheia” dezvoltării județului

În viața economică și socială a județului, sărbătorirea celor 125 de ani de existență a căii ferate București Filareț—Giurgiu se înscrie ca o mare sărbătoare de suflet, cu semnificații multiple. În primul rând, ca a readus în memoria tuturor locuitorilor din această parte de țară ideea că, încă din cea de a doua jumătate a secolului trecut, urbea noastră dobândind statutul de plutească pentru civili și naval, destinat să devină port al Capitalei și, totodată, unul din principalele puncte de expediție la export a produselor agricole.

Se poate spune că dezvoltarea economică-socială a orașului și a județului Giurgiu este legată organic de existența și dezvoltarea

Buletinul Asociației Inginerilor C.F.R. – a apărut în perioada 1934 – 1938 (ultimul număr cunoscut).



Buletinul C.C.C.F. (Centrala Construcții Căi Ferate) care apărea în anii '80 și **Buletinul Tehnic Informativ "Info" I.S.P.C.F.** (Institutul de Studii și Proiectări Căi Ferate), care apărea în anii 2000.





Linia întâi peron



Periodic de informații și divertisment al Direcției Regionale C.F.R. Timișoara

■ ANUL I ■ Nr. 1 ■ IANUARIE 1995 ■ 4 PAGINI 300 LEI ■

Fondator: Ing. CONSTANTIN STROIE

FOAIE DE DRUM

Iată o nouă gazetă cu profil aparte!
Gândită și scrisă pentru călătorii care sosesc și pleacă din gările Regionalei C.F.R. Timișoara. Un mijloc de informare și de petrecere a timpului afectat drumului până la destinație. Un mod de a-i pune la curent cu regulile S.N.C.F.R., cu noutățile din transportul feroviar. O încercare de a-i familiariza cu problemele căii ferate și de a-i deconecta pe parcursul orelor de drum.

Sperăm să le fie de folos și s-o parcurgă cu interes și plăcere.

Teiul realizatorilor este acela de a le face călătoria mai agreabilă și, de aceea, eventualele sugestii ale cititorilor vor fi, fără îndoială, binevenite.

Drum bun și noroc!

**Director general,
ing. Constantin Stroie**

"Dacă poți pleacă în călătorie să vezi pământul pe care dintotdeauna ești mândru că-l stăpânești. Drumurile nu s-au șters și trenurile Inter-City trec unul după altul."

TIMIȘOARA NORD – PRIMUL NOD DE CALE FERATĂ DIN ROMÂNIA

Când, la 15 septembrie 1830, în Anglia, s-a inaugurat pe distanța Liverpool – Manchester, prima cale ferată, puțin bănuiau că evenimentul a dat semnalul revoluției în transporturile feroviare.

În Europa continentală prima linie de cale ferată a fost inaugurată pe distanța Bruxelles – Malines, la 5 mai 1835, pentru că după numai 7 luni să fie inaugurată și prima linie din Germania, la 7 decembrie 1835, pe distanța Nürnberg – Fürth (6 km).

În Austria prima linie de cale ferată a fost inaugurată la 17 noiembrie 1837 între localitățile Floridsdorf și Deutsch Wagram (13,1 km), nu departe de Viena.

Prima linie de cale ferată din România a fost

Cea de a treia linie de cale ferată ramificată din stația Timișoara a fost linia Timișoara – Arad, inaugurată la 6 aprilie 1871, iar cea de a patra a fost linia Timișoara – Lugoj – Caransebeș, inaugurată la 23 octombrie 1876.

Prin inaugurarea liniei Caransebeș – Orșova, la 20 mai 1878 și a joncțiunii acesteia cu linia București – Pitești – Vârciorova, la 10 iunie 1879, a fost creată posibilitatea legării orașului București cu Viena și Paris, prin Timișoara.

Astfel, la 5 iunie 1883 circula pentru prima dată trenul „Orient Express”, având următorul traseu: Paris Est – Nancy – Strasbourg – München – Viena – Budapesta – Szeged – Jimbolia – Timișoara – Caransebeș – Craiova – Pitești – București – Giurgiu – Ruse – Varna, iar din Varna cu vaporul

Linia întâi peron - periodic al Regionalei C.F. Timișoara. Primul număr a apărut în anul 1995.

1907 - GLORIE VEȘNICĂ CEFERIȘTILOR CĂZUȚI LA DATORIE - 1933



VOCEA CEFERIȘTILOR



Fondat 2001

PUBLICAȚIE NAȚIONALĂ A CEFERIȘTILOR

Apare împreună cu ziarul ȘTEFAN CEL MARE

Director general: Dr. ec. Florin Mihai NAHORNIAȘ

ANUL I Nr.1 15- 30 noiembrie 2001 - GRATUIT (preț inițial: 2000 lei)

CUVÂNT DE ÎNCEPUT



Iată-ne așadar la primul ziar al ceferistului de după 22 decembrie 1989. Dacă nu am reușit să facem un ziar total al ceferistului, mai bun decât a fost publicația „LUPȚA CFR”, reușim să punem pe picioare un „socio”, al publicației feroviare cu un nume de rezonanță: „VOCEA CEFERISTULUI”.

Visul meu, încă din anii dictaturii comuniste, a fost acela de a face ca ceferistul român să fie deslăcușat de presiuni politice de orice fel, iar pentru acest lucru a fost necesar, să aibă și un ziar propriu, ceea ce am și făcut, înființând la 1 Decembrie 1978, în ilegalitate, publicația „ȘTEFAN CEL MARE”, crezând prin aceasta voi reuși să fac ceferistul să fie oprimat ceferistului luptător pentru dreptatea socială din 15-16 februarie 1933.

De aproape 12 ani scot ziarul „ȘTEFAN CEL MARE”, în mod legal și-l trimit, și-l voi trimite în continuare tuturor colectorilor de oameni ai muncii

încearcă să acopăr acest gol prin publicația „ȘTEFAN CEL MARE”, nu am reușit se pare acest lucru. Impactul a fost slab perceput. Este îmbucurător faptul că feroviarul din Ardeal, membri ai PSD „Nahorniaș” au avut curajul să o spună deschis „TREBUIE UN ZIAR DE LUPȚĂ IDEOLOGICĂ ȘI DE SPECIALITATE AL CEFERISTULUI”. Această publicație va fi ferită de prea multă politică. Acest ziar va trebui, și promit acest lucru, să refacă imaginea pozitivă a ceferistului, a CFR-ului în general. Ceferistul și CFR-ul trebuie să redevină ceea ce a fost în urmă cu 30-40-50 de ani: instituție care a fost a doua armată a țării, când ceferistul era respectat, avea un salariu demn și decent, disciplina era la ea acasă, drepturi câștigate în urma MARI GREVE a ceferistilor din 15-16 februarie 1933 condusă de MARELE CONDUCTĂTOR GHEORGHE GHEORGHIU-DEJ, care ceferist la origine, s-a pus cu trup și suflet în slujba feroviarilor români, a CFR-ului, dar și a întregii națiuni române.

Asta vreau să fac și eu cu această publicație „VOCEA CEFERISTULUI”. Să fie mesajul a tot ceea ce înseamnă CEFERIST și CFR. Nu doresc să

Mesaje adresate de unele personalități politice

DI. Ion ILIESCU Președintele României

„Este îmbucurător faptul că cineva se gândește în zilele noastre și la ceferiști, acei oameni deosebiți care nu cunosc sărbători, care își pun priceperea în slujba binelui, a oamenilor și a interesului național. Apariția ziarului „VOCEA CEFERISTULUI” reflectă dragostea curajului om politic dr. ec. Florin Mihai NAHORNIAȘ, față de ceferiști. Este un act de mare curaj al



acestui jurnalist de a înființa o publicație care să dezbată problemele de zi cu zi a ceferiștilor precum și ale instituțiilor din C.F.R.

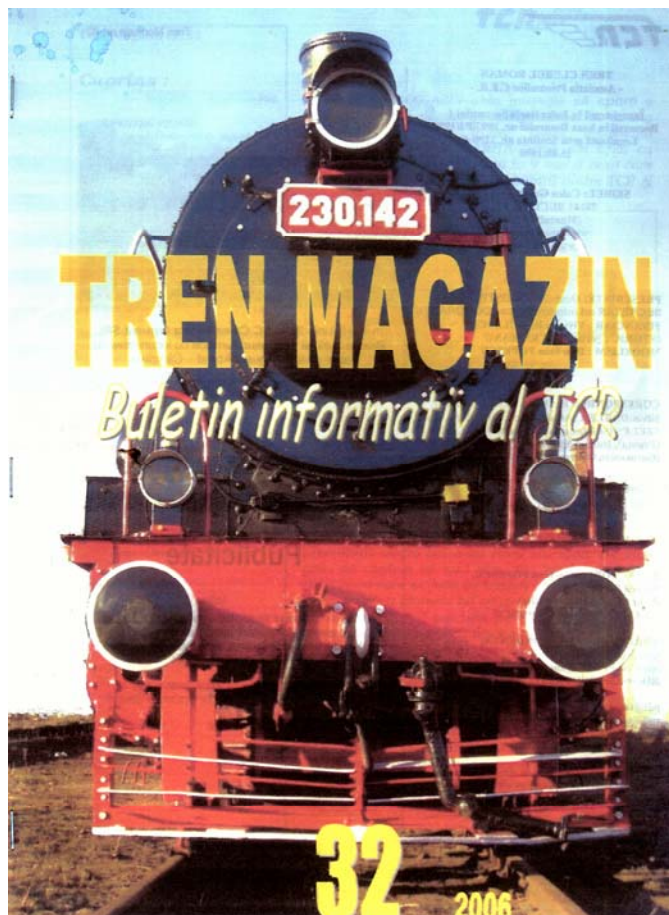
Adresez calde felicitări colectivului redacțional al acestei publicații precum și conducerei acesteia la apariția primului număr a ziarului „VOCEA CEFERISTULUI”.

LA MULȚI ANI și la mai multe apariții!”

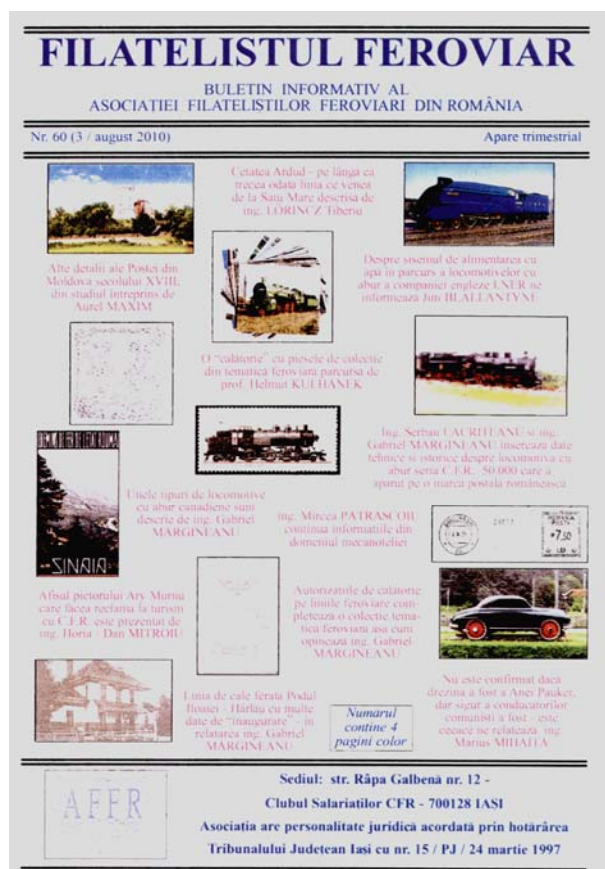
Miron MITREA, Ministrul Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuințelor

„Cu ocazia apariției primului număr al

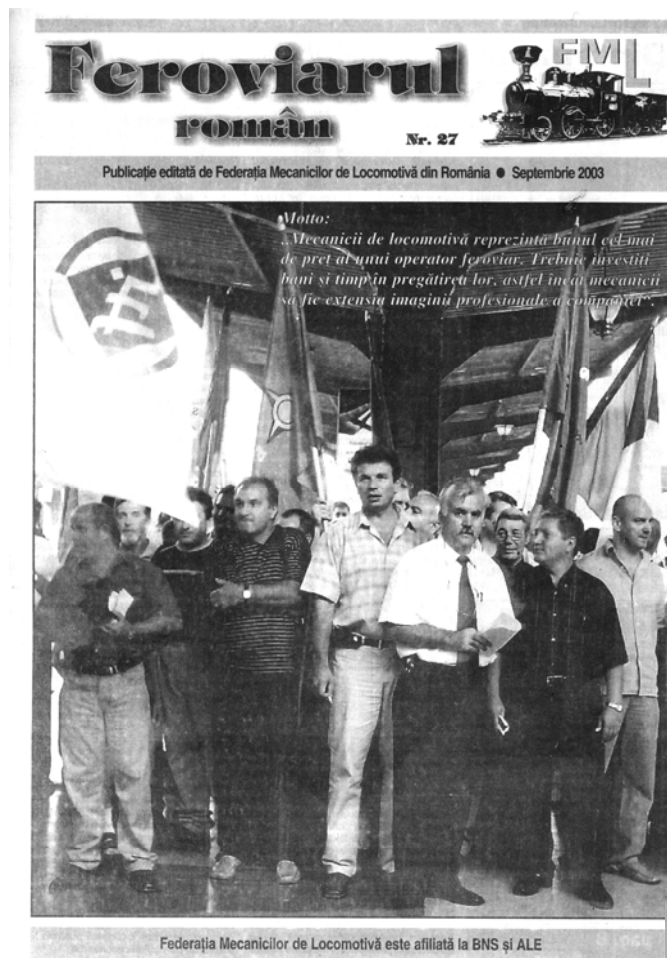
Vocea Ceferistului – publicație națională a ceferiștilor - ziar fondat în anul 2001



TREN MAGAZIN – publicație a Tren Clubului Român, fondată în anul 1990.



Filatelitul Feroviar - Buletin Informativ al Asociației Filateliștilor Feroviari din România, fondat în anul 1997



Feroviarul Român – publicație a Federației Mecanicilor de Locomotivă din România

Ilustrațiunea C.F.R. – publicată cu ocazia a 50 de ani de la trecerea Căilor Ferate Române sub administrația statului.

