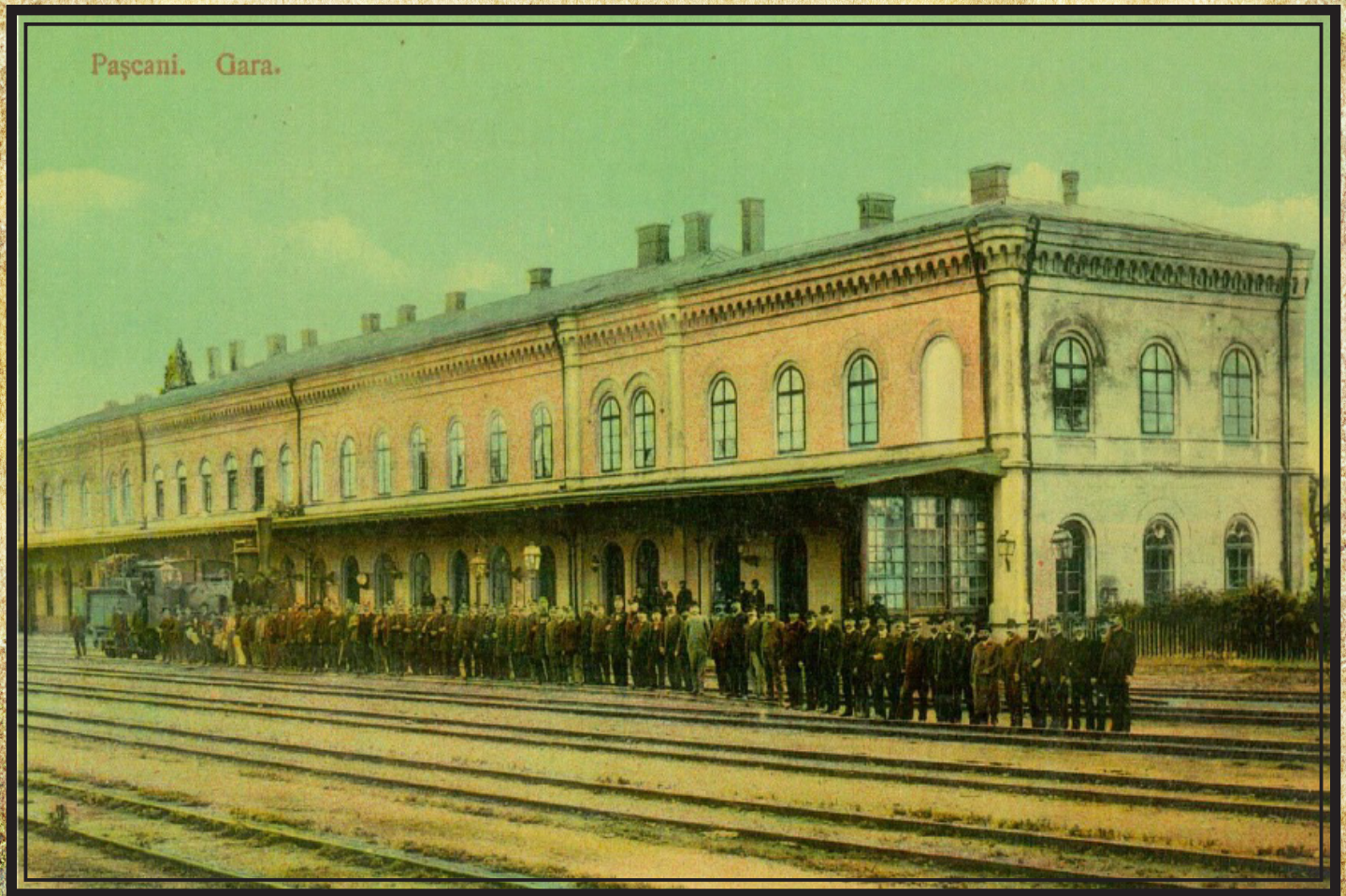




NODUL DE CALE FERATĂ C.F.R. PAȘCANI



PAȘCANI C.F.R. STATION

Radu Bellu

Județul Iași



MGP

Editat și tipărit la S.C. MAGIC PRINT S.R.L.
B-dul Republicii, nr. 45 B, Onești, jud. Bacău,
Telefon/Fax: 0234 319 810
E-mail: office@mgp.ro; www.mgp.ro

Grafică și tehnoredactare:
Cătălin Diaconescu și Delia Vâlcu
Traducător: Andrei Berinde - Geoagiu - Băi

*Ilustrate și fotografii din colecțiile:
Postcards and photos from the collections:*

ing. RADU MOVILEANU - Șef stație Pașcani
BÎRSAN ROMICĂ - Instructor M. Pașcani
LUPESCU FLORIN - Târgoviște
RADU BELLU - Brașov

UN SECOL ȘI JUMĂTATE

Ne aflăm în pragul aniversării a 150 de ani de când cel de al doilea drum de fier din Principatele Unite, Ițcani-Roman, inaugurat la 3 decembrie 1869, prilejuia Pașcanilor dobândirea statutului de urbe feroviară. Construirea acestei căi ferate, lucrare de mare anvergură pentru acele timpuri, a durat mai puțin de 15 luni.

Peste doar o jumătate de an, **Urbea de pe Siret** devenea nod de cale ferată, odată cu darea în folosință a tronsonului feroviar Pașcani-Iași, la 1 iunie 1870.

Construirea Atelierelor CFR și a Gării Feroviare a săltat Pașcaniul pe o altă treaptă a dezvoltării, dând șansa localnicilor să abordeze și alte îndeletniciri pe lângă agricultură și negustorie. Anul 1869 este pentru urbea noastră un an de mare cotitură istorică, devenind cel mai mare centru feroviar din România. Gara din Pașcani asigură legături spre Cernăuți, Lemberg și Viena atât pentru călători, cât și pentru mărfuri.

Prezența căii ferate a constituit un important stimulent pentru dezvoltarea industriei orașului, devenit municipiu la sfârșitul secolului trecut. Gara, fostele Ateliere CFR, fosta Revizie de vagoane și Depoul au fost dintotdeauna emblema orașului. Totodată, Complexul CFR a devenit o adevărată **Școală feroviară** pentru cei ce deservește Căile Ferate Române.

Salut apariția acestei lucrări monografice, îi felicit pe realizatori, manifestându-mi speranța că amprenta feroviară va dăinui pe blazonul municipiului Pașcani.

Primarul municipiului Pașcani,
Ing. dr. Dumitru Pantazi



Municipiul Pașcani

Așezat în nord-vestul județului Iași, în zona Podișului Sucevei, Municipiul Pașcani este un important nod de comunicații feroviare și rutiere.

Atestat documentar încă din anul 1419, când drumurile de Pașcani apar într-un act de donație a Domnului Alexandru cel Bun.

Astăzi municipiul are o populație activă de peste 33.000 locuitori și are în componența sa așezările: Gâștești, Boșteni, Blăgești, Sadoveni și Lunca.

În anul 1930 avea 13.968 locuitori, în anul 1956 avea 5.008 locuitori pentru ca, ulterior, populația să crească spectaculos de la 24.459 locuitori în anul 1977, la 44.900 locuitori în anul 1992, pentru ca apoi să scadă la 33.745 în anul 2011.



Imagine din municipiul Pașcani

În anul 1931 Pașcani este declarat Comună urbană pentru ca, în anul 1950, să primească statutul de oraș și în anul 1995 să fie declarat Municipiu.

În anul 1876 se înființează Atelierul de Căi Ferate, monument clasificat în Patrimoniul cultural național, care și-a început activitatea la 31 octombrie 1869 și este astăzi o unitate reprezentativă a industriei naționale.

Alături se afla un comerț activ cu echipamente industriale, piese de vagoane de cale ferată și componente, panificație, perdele și materiale de construcție.

În municipiu funcționează: Colegiul tehnic „Unirea” de căi ferate, Colegiul Național „Mihai Sadoveanu”, 3 licee și 3 școli generale.

Se poate vizita un important monument de artă, „Palatul Cantacuzino”.

CRONOLOGIE

14.II.1842 Inginerul Marin din Cernăuți solicita Domnului Mihai Sturza, printr-o scrisoare, aprobarea să construiască pe Valea Siretului o cale ferată cu tracțiune animală de la Mihăileni, prin Pașcani, la Dunăre.

1846 Prima inițiativă autohtonă a unui grup de boieri care au cerut „Sfatului Țării” încuviințarea pentru construcția unui „drum de fier” în Moldova.

21.IX.1868 A fost promulgat Decretul-LEGE privind „Actul de Concesiune Offenheim” pentru construcția și exploatarea unei căi ferate Suceava - Pașcani - Roman, cu ramurile sale la Iași și Botoșani.

27.X.1869 A fost inaugurată calea ferată Cernăuți - Vicșani - Ițcani - frontieră.

15.XII.1869 A fost inaugurată calea ferată Burdujeni - frontieră - Pașcani - Roman.

1869 În țară funcționau 3 Depouri de Locomotive – numite „Depozite”: Pașcani, Roman și Giurgiu. **SE DESCHID ATELIERELE DE LOCOMOTIVE ȘI VAGOANE PAȘCANI.**

19.V.1870 Sosesc în gara Iași, venind de la Pașcani, primele locomotive cu abur și câteva vagoane.

1.VI.1870 S-a deschis calea ferată Pașcani - Iași (A fost introdus Sistemul de Telegraf tip MORSE).

25.VI.1870 Primul accident de cale ferată, produs pe linia Pașcani - Iași. La Stația Cosmești deraiază un tren de călători din cauza unei denivelări a căii. Și-au pierdut viața: mașiniști, un casier și inginerul trenului.

1870 Se înființează la Pașcani „Atelierul de reparat material de cale”.

5.X.1870 În clădirea gării Pașcani se înființează primul CABINET MEDICAL C.F.R.

1871 Se înființează Atelierul de Reparații din Depoul de Locomotive Pașcani.

23 aprilie 1880 **SE ÎNFIINȚEAZĂ DIRECȚIA PRINCIARĂ A CĂILOR FERATE ROMÂNE**, condusă de Colonel Ștefan Falcoiana, CARE SE TRANSFORMĂ ÎN DIRECȚIA REGALĂ CFR (10 mai 1881) ȘI CARE SE TRANSFORMĂ ÎN DIRECȚIA GENERALĂ C.F.R (6 martie 1883).

1885 Se înființează „Asociația muncitorilor ceferiști din Pașcani”.

30.X.1888 Armata Română sechestrează căile ferate: Burdujeni - frontiera română, Pașcani - Iași și Verești - Botoșani, din cauza gravelor nereguli financiare săvârșite de von Offenheim - Compania Lemberg - Cernăuți - Iași (L.C.I.).

- 22.I.1889 Căile ferate ale Companiei L.C.I. – Offenheim: Burdujeni - frontiera română, Pașcani - Iași și Verești - Botoșani sunt răscumpărate de statul român (224,4 km).
- 1896 Se înființează la Pașcani „Clubul C.F.R. de CULTURĂ «Unirea»”
- Martie 1917 Se înființează Regulatorul de Circulație Iași - Pașcani - Adjud.
- 17 ianuarie 1919 SE ÎNFIINȚEAZĂ DIRECȚIUNEA REGIONALĂ C.F.R IAȘI.
- 25.IV.1921 Se introduc în trenurile de călători vagoane de marfă cu bănci de lemn – CLASA IV
- 1933 Inaugurarea Stadionului Societății „Unirea” Pașcani care, în anul 1950, a fost desființat, făcând loc construcției unei școli și unui cartier de locuințe.
- 1944 În primăvară, Atelierele C.F.R PAȘCANI au fost evacuate la Vârciorova, unde au funcționat în vagoane de cale ferată-atelier.
- 1955 A FOST RECONSTRUITĂ CLĂDIRA DE CĂLĂTORI A STAȚIEI PAȘCANI, DISTRUSĂ DE RĂZBOI ÎN VARA-TOAMNA ANULUI 1944.
- 1961 Ateliere de reparat locomotive și vagoane Pașcani au fost transferate la M.I.C.M. – Ministerul Industriei Construcției de Mașini, după care, în anul 1968, au revenit la C.F.R.
- 1.XI.1962 Pașcani – prima stație de cale ferată din țară, unde a intrat în funcție „Instalația de telecomandă de nod”.
- 1968 A fost dată în exploatare, în stația Pașcani, Centrala telefonică cu 130 de linii.
- 1975 S-a finalizat dublarea căii ferate Pașcani - Lețcani (56 km).
- 24.VI.1981 Electrificarea căii ferate Roman - Pașcani.
- 15.VI.II1981 Deschiderea lucrărilor la construcția căii ferate Pașcani - Tg.-Neamț.
- 30.X.1982 ELECTRIFICAREA Căii Ferate Pașcani - Suceava Nord.
- 4.V.1986 Deschiderea Căii ferate Pașcani - Tg.-Neamț (trafic marfă) și la 28.XII.1986 (TRAFIC CĂLĂTORI).



2017 - gara Pașcani

CONCESIUNEA OFFENHEIM

Victor von Offenheim, cavaler de Ponteuxin, om de afaceri austriac născut în anul 1820 la Viena, studii și licență în Drept.

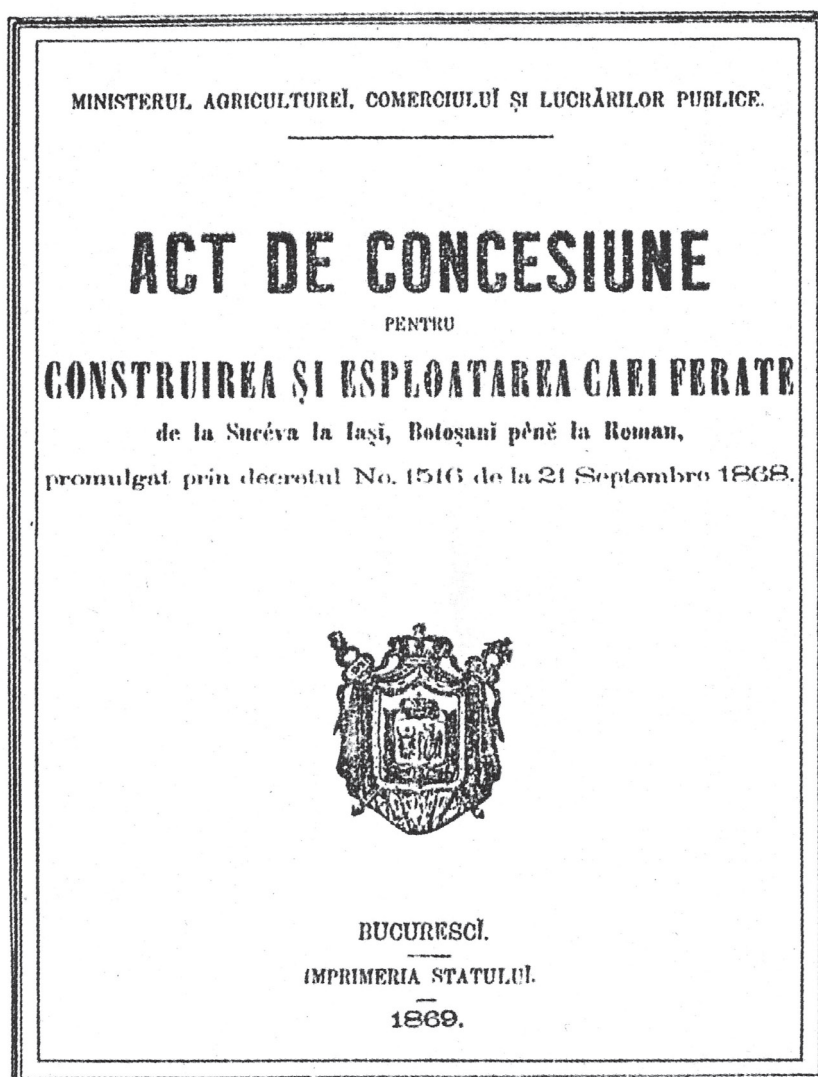
Funcționar al Administrației Curții Imperiale de la Viena (1843 – 1856).

Funcționar al Societății de Căi Ferate Karl Ludwig Bahn, care exploata Căile Ferate din Galiția (1857 – 1863).

Din anul 1864 este Director General al Concesiunii Căilor Ferate Lemberg-Cernăuți, industriaș și om de finanțe.

În urma unor accidente de cale ferată și a unor probleme financiare controversate este judecat și achitat (1876).

A murit la Viena, în anul 1886.



O parte din persoanele care solicitaseră anterior concesionarea construcției și exploatării căilor ferate din Moldova, împreună și cu alte personalități influente, la începutul anului 1867 s-au constituit într-un nou consorțiu cu capital austriac-englez, format din Principele Leo de Sapiaha, Conte Vladimir Borkowsky, Doctor Carol Giskra – toți din Viena și Thomas Brasey, W.R. Drake.

În perioada anilor 1868 – 1871 au fost construite primele linii de cale ferată din Moldova care au legat orașele Iași, Pașcani, Botoșani și Suceava cu lumea din apus și principalele capitale europene.

Construite de concesiunea „Offenheim – Lemberg – Cernăuți – Iași”, pe scurt L.C.I., au fost deschise succesiv:

- Calea ferată Suceava – Roman, la 15 decembrie 1869;
- Calea ferată Pașcani – Iași, la 1 iunie 1870;

• Calea ferată Verești – Botoșani, la 1 noiembrie 1871. Datorită comportamentului concesionarilor, la 30 octombrie 1888 aceste linii, în lungime de 222,1 km, au fost sechestrate și apoi, la 22 ianuarie 1889, răscumpărate de statul român și trecute în administrarea Direcției Generale CFR.

• Concesiunea va avea obligatoriu, în țară, un Comitet de Direcție care să țină legătura cu Guvernul României pentru ca rețeaua de căi ferate să fie administrată de o conducere independentă.

• Pe traseele stabilite, liniile construite vor fi solide și de „prim ordin”, înzestrate cu material rulant (locomotive + vagoane) necesare unei exploatare normale.

- Lungimea liniilor va fi de 223 km din care:
 - Burdujeni - frontieră – Roman → 103 km;
 - Pașcani – Iași → 76 km;
 - Verești – Botoșani → 44 km.

Prețul stabilit a fost de 270.000 lei aur/km. Din totalul de 60.480.000 lei aur cât era valoarea lucrării, statul trebuia să dea un avans de 8.960.000 lei aur.

- Linia putea fi răscumpărată de stat după 30 de ani de la inaugurarea ei.

• Compania Offenheim se obliga să construiască rețeaua de 223 km cale ferată în termen de un an și jumătate.

Liniile concesiunii au fost deschise în termenele stabilite la următoarele date:

- Suceava – Roman la 15 decembrie 1869;
- Pașcani – Iași la 1 iunie 1870.

La început, aceste linii au fost izolate, având legătură numai cu liniile austriece din nord: Cernăuți, Lwow etc.

La 13 septembrie 1872 liniile din Moldova s-au legat la Roman cu liniile Societății Acționarilor CFR: Roman – Galați – Ploiești – București.

Compania Căilor Ferate Lemberg – Cernăuți – Iași (L.C.I.) sau Compania Offenheim, în timpul celor 18 ani cât a exploatat liniile din România a aplicat instrucțiunile de serviciu de la căile ferate din Austria, bineînțeles instrucții editate în limba austriacă.

Personalul companiei era austriac, polonez, ungar și foarte puțini români.

Pe cât de liniștită și rapidă a fost construcția liniilor din Nordul Moldovei, pe atât de agitată și plină de obstrucții a fost exploatarea lor îndată după deschiderea circulației.

Toate conflictele între Companie și Stat au fost generate de nerespectarea actului de concesiune de către concesionari și este interesant faptul că, deși Statul Român avea întotdeauna dreptate, conflictele au fost rezolvate în favoarea concesionarilor.

Neavând material rulant suficient, compania închiria locomotive și vagoane din străinătate, reducând posibilitatea realizării unor beneficii.

La toate invitațiile făcute de Stat să-și procure material rulant, compania a răspuns cu un „nu” categoric. Din acest motiv s-a creat un nou litigiu legat de refuzul Statului de a plăti pentru materialul rulant închiriat de companie.

În timpul Războiului de Independență (1877 – 1878), pentru traficul sporit de transporturile militare, compania cumpără vagoane și locomotive noi pe care le trece într-un cont artificial „Chirii vagoane și locomotive”, ce trebuia plătit tot de Stat.

Pentru a respecta formal actul de concesiune, Compania a înființat în anul 1872, la Iași, o Direcție și la București un Comitet de Direcție, ambele organe cu atribuțiuni limitate, pentru că toate hotărârile importante se luau în străinătate, la sediul Companiei L.C.I.

Controalele statului au scos în relief evidențe contabile contrafăcute, o mare dezordine financiară și prezentarea unor cheltuieli ce le putem numi înșelăciune pe față.

Compania nu a respectat nici clauza prin care era obligată ca, după 5 ani de exploatare, cel puțin jumătate din impiegații liniilor să fie pământeni.

TABLOU COMPARATIV AL COSTURILOR DUPĂ N. PETCULESCU

Operațiunea	Costul	
	Administrația CFR	Compania L.C.I.
Repartiție locomotivă	3571 lei	6884 lei
Cheltuieli Administrație	489,75 lei	1785 lei
Venit/km cale ferată	6569,47 lei	3318,7 lei

Neexistând nicio cale de înțelegere între Stat și Companie privind administrarea cu recredință a liniilor ferate, pagube economice și nerespectarea Actului de Concesiune, Guvernul român hotărăște să pună capăt acestei situații intolerabile.

La 5 octombrie 1888, Guvernul României hotărăște să sechestreze cei 223 km de cale ferată ai Companiei L.C.I. și numește ca executori ai sechestrului pe marele nostru ing. Gh. Duca, ajutat de inginerul Emil Miclescu.

Datorită unei indiscreții, Compania află și începe să evacueze peste frontiera de la Suceava locomotive și vagoane din parcul propriu.

În ziua de 18 octombrie 1888, Armata Română ocupă cu forța stațiile și depourile Companiei Lemberg – Cernăuți – Iași.

După acțiunea perfect justificată a Guvernului Român, compania acceptă participarea la tratative, în vederea răscumpărării liniilor de Statul Român.

Tratativele conduse de ministrul Lucrărilor Publice, Alex. Marghiloman se opresc la 22 ianuarie 1889, când se încheie Convenția prin care Statul Român se substituie în toate drepturile și obligațiile Companiei Offenheim, luând asupra sa administrarea și exploatarea următoarelor căi ferate:

- Suceava – Roman;
- Iași – Pașcani;
- Verești – Botoșani.

În schimb, Statul se obligă să plătească la capitalul investit de Companie o sumă de 3.865.173 lei aur (în două rate semestriale).

În februarie 1889, Parlamentul aprobă Convenția încheiată, moment în care Concesiunea este încheiată pe teritoriul României.

La 29 noiembrie 1918, Bucovina se alipește la teritoriul național, moment în care Statul Român a luat în stăpânire și exploatare calea ferată.



*Tineri în perioada interbelică,
plecând în călătorie*

SECHESTRAREA LINIILOR ROMÂNE ALE CONCESIUNII OFFENHEIM – LEMBERG – CERNĂUȚI – IAȘI

La 19 octombrie 1888, Regele Carol I a promulgat Decretul Regal nr. 2919 publicat în Monitorul Oficial nr. 15 din 23 octombrie 1888, prin care ministrul Lucrărilor Publice era însărcinat să aducă la îndeplinire sechestrarea și trecerea sub administrarea Statului a liniilor de cale ferată ale Concesiunii Offenheim: Suceava – Roman cu ramurile Verești – Botoșani și Pașcani – Iași, în lungime de 223 km.

A fost o acțiune unică în istoria căilor ferate, o acțiune în forță a Guvernului României, ca răspuns la nenumăratele nereguli financiare și lipsei de cooperare a Companiei cu Statul Român.

La 17 octombrie 1888, ministrul Lucrărilor Publice, Alex. B. Știrbei, ca urmare a unui control de fond privind modul de exploatare a căilor ferate din România, de Concesiunea L.C.I. – Offenheim, prezintă Consiliului de Miniștri raportul nr. 10.115 prin care se arată că toate încercările făcute de Guvernul Român pentru o relație normală între Statul Român și concesionari au eșuat și propune ca singură soluție sechestrarea liniilor de cale ferată.

Cea mai importantă nemulțumire era lipsa unei administrații proprii a liniilor pe teritoriul României (art. nr. 15 din concesiune prevedea această obligație).



1938 - Muncitori în atelierele CFR Pașcani

CONSTRUCȚIA CĂII FERATE SUCEAVA – PAȘCANI – ROMAN

Calea ferată simplă normală Suceava – Roman, în lungime de 103 km, a fost construită între anii 1868 – 1869 de Concesiunea Lemberg – Cernăuți – Iași și inaugurată la 15 decembrie 1869. În perioada 1869 -1888 a fost administrată și exploatată de Compania L.C.I.

După exproprierea liniei de pe teritoriul românesc la 22 ianuarie 1889, calea ferată Suceava – Roman a trecut în administrarea și exploatarea Direcției Generale CFR.

Lucrările au început la 25 august 1868 prin punerea pietrei fundamentale pentru clădirea de călători în stația Iași.

La 14 noiembrie 1868 este promulgată, de către Carol I, Legea nr. 1713, prin care se declară de urgență luarea în stăpânire a terenurilor fără clădiri, necesare construcției căii ferate Suceava – Pașcani – Roman, cu ramurile sale Pașcani – Iași și Verești – Botoșani.

Studiul de traseu în teren a fost organizat de o echipă de 20 de ingineri, împărțită în 2 secțiuni:

- Secțiunea I: Suceava – Stolniceni, cu racord la Botoșani, condusă de inginer-șef Marinovici;

- Secțiunea II: Iași – Pașcani – Stolniceni, cu racord la Roman, condusă de inginer-șef Zaharievici.

Aflată în nord-estul Carpaților Orientali, calea ferată Suceava – Roman coboară de la Suceava (275 m) pe Valea Sucevei până la confluența râului Suceava cu râul Siret la Verești, de unde urcă și coboară prin Podișul Sucevei pe Valea Siretului pe direcția nord-vest – sud-est până la Roman (196 m).

Compania a utilizat la construcția liniilor peste 8000 de lucrători și 3500 de care pentru transportul materialelor. Șina de tipul 31,17 kg/t a fost adusă din Anglia și Germania, cu vagoane, până la Galați și apoi pe Prut, până la punctul de descărcare Brânza (Drângenii). De aici, carele cu boi o transportă în punctele de distribuție ale liniei.

LĂRGIREA ȘI NORMALIZAREA CĂILOR FERATE SUCEAVA – ROMAN ȘI PAȘCANI – IAȘI

Ca urmare a dispozițiilor date de comandantul militar sovietic în perioada septembrie-octombrie 1944 au fost lărgite la ecartamentul sovietic (1524 mm/m), o parte din liniile din zona frontului din Moldova:

- Vicșani – frontieră – Roman – Ploiești;
- Dolhasca – Fălticeni;
- Dărmănești – Gura Humorului;
- Dornești – Gura Putnei;
- Pașcani – Iași – Ungheni;
- Galați – Reni – Prut.

Între 1 septembrie 1944 – 29 aprilie 1945 aceste linii au fost exploatate în regim militar de către Comandantul Frontului 2 ucrainean sovietic.

Conform Ordinului Direcției Comerciale CFR nr. 94.400 din 7 iunie 1945 publicat în Foia Oficială CFR nr. 1610/1945, în conformitate cu acordul încheiat între comandantul URSS și Direcția Generală CFR, toate aceste linii au fost trecute în exploatarea CFR pentru transportarea armatei sovietice.

CONSTRUCȚIA CĂII FERATE PAȘCANI – IAȘI

Calea ferată simplă normală Pașcani – Iași, în lungime de 75,7 km, a fost construită între anii 1868 – 1870 de Concesiunea Offenheim – Compania Lemberg – Cernăuți – Iași și inaugurată la 1 iunie 1870. Sechestrată pentru nereguli la 30 octombrie 1888 de statul român, a fost răscumpărată la 22 ianuarie 1889 și trecută în administrarea Direcției Generale a Căilor Ferate Române.

Intenția companiei a fost ca linia să fie inaugurată la 13 mai 1870 și a solicitat înființarea unei comisii tehnice de verificare.

Comisia compusă din inginerii Petre Donici, Dimitrie Frunză și Golldry, după deplasarea în teren în zilele de 23 – 30 aprilie 1870, constată că sunt multe lipsuri (2 poduri provizorii neterminate, lipsă de balast) care nu permit deschiderea liniei. Clădirile de călători din Cucuteni, Podul Iloaiei și Iași, unde subsolurile erau pline de apă, nu erau terminate. Lipseau instalațiile de semnalizare.

La 13 mai 1870, ministrul Lucrărilor Publice, C. G. Cantacuzino se adresează prin scrisoarea nr. 3308 D-lui Hertz, președintele Comitetului român al Companiei L.C.I. prin care îi aduce la cunoștință constatările Comisiei și condiționează luarea în primire a căii ferate Iași – Pașcani – Suceava de o serie importantă de condiții, după care a urmat un schimb de scrisori.

Cert este că, prin acest sistem, Concesiunea a urmărit luarea în primire a căii ferate Iași – Pașcani – Suceava oricum, urmărind numai începerea încasării sumelor de bani.

Linia a fost deschisă unilateral la 1 iunie 1870 și pe răspunderea Companiei, printr-o festivitate ce a avut loc la Iași cu participarea lui Offenheim și a altor numeroși invitați.



Stație pe calea ferată Pașcani - Iași

Cronica esterna.

Iasi 20 Maiu (1 Iun.). (Inaugurarea calei ferate Pascani-Iasi.) Astadi pe la 5 ore trenulu cu o locomotiva ornata cu flori si ghirlande sosi aici cu directorulu companiei si alti invitati intre aplausele si volvairile numeroseloru stéguri nationali. Sal'a trenului erá decorata cu portretulu Domnitoriului Carolu I. si cu marcele districteloru Romaniei si cu drapeluri de colorile nationali. Locomotiv'a fú primita cu musica de dóue bande intre strigate de „ura“ si salutari cu pelerie si din partea dameloru cu marame (naframe, basmale, carpe). Sér'a se intruní unu banchetu cu toaste: dir. Offenheim pentru Domnu, tíer'a si prosperarea acesteia, N. Aslanu pentru Iasi si împreunarea drumului cu Prutul, adica dela Cernauti la Odes'a; Offenheim mai redicá si altulu umoristicu in germana pentru consiliulu administrativu si amploiati si altele notabilitati din Galiti'a, din Bucovin'a, ma chiaru si din Vien'a. Si diurnalisti se aflau de facia. Bucuria e mare la comercianti, ca trenulu va ambla regulatu deocamdata odata pe di. —

de la Pașcani până la Iași

Stațiuni	Dist.	Tp. m.		Soare		Opriri		Plecare		Se în- tâlnește cu trenul No.	T. m. m.
	Kil.	M.	O.	M.	M.	O.	M.	O.	M.		
Pașcani . .				a. m.				9 15		17.150.170	
Ruginósa .	14.8	24	9 39			2	9 41				22
T.-Frumos .	16.0	29	10 10			2	10 12				37
Sirca . . .	10.8	15	10 27			2	10 29		34.711		14
P.-Ilóei . .	11.2	17	10 46			2	10 48				16
Cucuteni .	8.7	12	11 00			2	11 02				11
Iași	14.2	18	11 20					a. m.	726 303.301.385		17
Sumariul . .	75.7	115	—	—	—	10	—	—	—	2 ore 05 m.	107

LEGĂTURI :

In Pașcani cu trenul 17 de la București Galați și cu trenul 170 de la Cernovitz, Botoșani, Dorohoi, Fălticeni.
In Iași cu trenul 303 spre Ungheni, Odesa, Kiew.

No. 118. Tren de persoane (Rang. 6) de la Iași până la Pașcani

Stațiuni	Dist.	Tp. m.		Soare		Opriri		Plecare		Se în- tâlnește cu trenul No.	T. m. m.
	Kil.	M.	O.	M.	M.	O.	M.	O.	M.		
Iași				p. m.				5 55		301.386.710 < 35	
Cucuteni .	14.2	18	6 13			2	6 15				17
P.-Ilóei . .	8.7	12	6 27			2	6 29				11
Sirca . . .	11.2	18	6 47			1	6 48				18
T.-Frumos .	10.8	15	7 03			3	7 06		757		14
Ruginósa .	16.0	40	7 46			2	7 48				37
Pașcani .	14.8	22	8 10					p. m.	18.149.169 753		21
Sumariul . .	75.7	125	—	—	—	10	—	—	—	2 ore 15 m.	118

LEGĂTURI :

In Iași cu trenul 304 de la Ungheni, Odesa, Kiew.
In Pașcani cu trenul 18 spre București Galați și cu trenul 169 spre Fălticeni, Botoșani, Ițcani.

HALTA PAȘCANI TRIAJ

În anul 1940 se înființează o grupă de linii pentru pregătirea trenurilor de marfă pentru cele 3 direcții de mers: Iași, Vicșani și București.

Grupa denumită Pașcani Triaș era legată direct cu Direcția Iași prin racordarea căii ferate Pașcani – Iași, construită în anul 1877 de către trupele de căi ferate din Armata Rusă.

În anii 1961 – 1963, Triașul Pașcani a fost dezvoltat și centralizat electro-dinamic cu instalații de tip Dispecer de mod – proiectate de IPCF București, concepția ing. Marin Alexandru.

Stația a mai purtat denumirea de Vatra Pașcani.

PRIMA ȘCOALĂ A CĂILOR FERATE – LA PAȘCANI

Odată cu construcția căilor ferate Suceava – Roman (1869), Pașcani – Iași (1870) și Verești – Botoșani (1871), Societatea Feroviară Austriacă, condusă de către Offenheim a adus personal de specialitate din Austria, Germania și Polonia. Pentru a se stabili la Pașcani, acesta a propus câteva condiții cu caracter social și anume: școală primară pentru copii, biserică catolică, locuințe și centru de cultură și distracții.

În 1872, numai la 3 ani după darea în funcție a Stației Pașcani, s-a construit, de către Societatea „Offenheim” și cu contribuția noilor feroviar, biserica catolică (în zona de azi a depoului), care a funcționat până în 1944, când a fost distrusă.

În cadrul acestei biserici, tot din 1872, lua ființă o clasă pentru copii, la care limbile de predare au fost germana și polona. Funcționa într-o baracă de lângă biserică și avea ca învățător pe I. Iascolschi.

Mai târziu (1880), școala e mutată în zona de nord a atelierului, cu locuințele feroviarilor, denumite și „barăci”, iar în anul 1890, după ce calea ferată a trecut în administrația Căilor Ferate Române, primea o construcție specială, din zid, situată în incinta atelierelor. Conducerea școlii o prelua învățătorul Gh. T. Melinte, iar lecțiile se predau numai în limba română.

Anul 1928 îi aducea un sediu corespunzător, în apropierea clădirii de călători, pe locul unde azi este sediul unei școli ajutoare pentru copii.

Alt director al acestei școli a fost Dumitru Turculeț (1933), un învățător cu o intensă activitate didactică și patriotică, ce se purta îmbrăcat numai în costumul național românesc.

Absolvenții cursurilor primare urmau, de obicei, celelalte școli ale căilor ferate existente în Pașcani și anume: Gimnaziul teoretic de băieți C.F.R., înființat în 1932; Gimnaziul industrial de fete C.F.R., ce a funcționat începând din 1936 până după 1948 și, respectiv, Școala profesională C.F.R.

Rudolf KALINKA

**COMPANIA CALEI FERATE LEMBERG-CERNĂUȚI-IAȘI
LINIELE ROMANE**

SCHIMBAREA MERSULUI TRENURILOR

Cu începere de la 20 Maiu (1 Iunie) 1885, intră în vigôre pe liniile nôstre un noû mers al trenurilor de persône. Trenurile de mărfuri, ce până acum transportau pe linia Târgul-Frumos—Iași numai călătorii în vagoné de clasa III, de la 20 Maiu (1 Iunie) 1885, începând, vor transporta călătorii în vagoné de clasa II și III.
În haltele Sirca și Cucuteni trenurile accelerate No. 1 și 2 nu se vor opri; iar trenurile mixte No. 7 și 8 precum și trenurile de mărfuri cu transport de călătorii No. 51 și 58 se vor opri în Cucuteni regulat; în Sirca însă numai dupe trebuință.

MERSUL TRENURILOR

VALABIL DE LA 20 MAIU (1 IUNIE) 1885

ORELE INDICATE SE RAPOARTA LA TIMPUL DE BUCURESCI

ROMANIA-IAȘI				IAȘI-ROMAN			
STAȚIUNILE	Tr. accel.	Tr. mixt	Tr. de mărfă	STAȚIUNILE	Tr. accel.	Tr. mixt	Tr. de mărfă
	No. 1	No. 7	No. 51		No. 2	No. 8	No. 58
	Ore min.	Ore min.	Ore min.		Ore min.	Ore min.	Ore min.
Roman (restaur.) Plecare . . .	dim. 9.15	p. m. 4.56		Iași (restaur.) Plecare	p. m. 4.38	dim. 6.47	p. m. 1.40
Mircesci	9.37	5.4		Cucuteni	—	7.12	2.19
Hălăucesci	9.45	5.18		Podul-Ilôei	5.7	7.31	2.52
Pășcani (restaur.)	Sosire	10.15	6	Sirca	—	7.53	3.27
	Pl. la Iași	10.51	6.53	Târgul-Frumos	5.43	8.27	sosire 3.52
	" " Suceva	10.41	7.15	Ruginosa	6.30	9.22	3.52
Ruginosa Plecare	11.18	7.50	dim. 6	Pășcani (restaur.)	Sosire	6.52	9.50
Sirca	—	8.33	6.33		Pl. la Roman	7.4	10.16
Podul-Ilôei	12.31	9.2	7.27	Pl. la Suceva	7.16	10.41	
Cucuteni	—	9.17	7.49	Hălăucesci. Plecare	7.37	11.8	
	p. m. 1.2	séra 9.41	dim. 8.07	Mircesci	7.45	11.15	
Iași (restaur.) Sosire				Roman (restaur.) Sosire	séra 8.5	dim. 11.45	

CALEA FERATĂ PAȘCANI – TG. NEAMȚ

Date tehnice: Lungimea = 30,4 km, Poduri, podețe = 28, Tunelul Cristești = 840 ml, 3 pasaje denivelate, Viaductul Timișești, 2 clădiri de călători, Costul investiției = 592 milioane lei.

Constructorul liniei: I.C.C.F. IAȘI și Antrepriza Construcții-montaj a R.C.F. Iași

Proiectant General: I.P.C.F. București, Director General ing. Ion Antonescu, Șef Proiect ing. Radu Vasile, Arhitectura Arh. Camelia Neagu.

Începerea lucrărilor: 15 Iulie 1981

Inaugurarea liniei: 28 Decembrie 1987



Prima gară a municipiului Pașcani

PRIMA CLĂDIRE DE CĂLĂTORI A MUNICIPIULUI PAȘCANI

Prima clădire de călători a stației Pașcani a fost construită între anii 1868-1869 de Concesiunea austriaco-engleză L.C.I. – Lemberg - Cernăuți - Iași, reprezentată în România de Viktor-Ritter von Offenheim.

Clădirea în regim de P+1, specific garilor austriece, auster, avea la parter birourile de exploatare și spații pentru publicul călător (case de bilete, săli de așteptare, restaurant etc.), iar spațiile de la etaj erau rezervate locuințelor de serviciu pentru șeful de gară și împiegații de mișcare. La linia I peron se afla o copertină amplasată pe toată lungimea clădirii.

La data de 15 decembrie 1869, când a fost deschisă calea ferată Suceava (Burdujeni frontieră) – PAȘCANI – Roman, gara și peroanele erau iluminate cu lămpi cu seu de oaie.

Începând din anul 1870, comunicarea stației Pașcani cu stațiile vecine se făcea cu Instalația de Telegraf – tip Morse, care a funcționat până în anii 1960-1961.

Din cauza unor grave și repetate nereguli financiare săvârșite de concesionari în defavoarea Statului Român, la data de 5 octombrie 1888, Guvernul României a hotărât sechestrarea căilor ferate ale lui Offenheim.

La 30 octombrie 1888, Armata Română a ocupat căile ferate ale companiei și s-a procedat la sechestrarea lor. Executorul sechestrului a fost eminentul inginer Gheorghe Duca.

După această dată, calea ferată Suceava - Burdujeni - Pașcani - Roman, cu ramurile sale Pașcani - Iași și Verești - Botoșani, a trecut în administrarea Direcției Generale C.F.R.

La 22 ianuarie 1889, Statul Român a răscumpărat liniile Concesiunii Offenheim.

În anul 1944, Clădirea de Călători a Stației CFR Pașcani și instalațiile aferente au fost distruse aproape în întregime de război.



Gara Pașcani

A DOUA GARĂ A MUNICIPIULUI PAȘCANI

În toamna anului 1944 au fost duse lupte grele în zona Pașcani. După repetate bombardamente asupra nodului de cale ferată Pașcani, gara orașului a fost distrusă aproape în totalitate. În retragerea diviziilor germane în derută au fost distruse instalațiile feroviare, uzina electrică și multe altele.

Venirea trupelor sovietice la Pașcani și, în general, în zona Moldovei a adus un substanțial spor de trafic privind material de război, combustibili și trupe.

La început, în perioada 1945-1950 au fost refăcute liniile și instalațiile feroviare distruse. Au fost construite barăci pentru personalul de exploatare: IDM, Șef Stație și altele.

În anul 1953 a fost dată în exploatare clădirea de călători a stației Pașcani – Corpul Central.

Între anii 1965-1966 au fost construite și cele 2 corpuri laterale de clădire, peroanele principale și copertina pe toată lungimea clădirii.

În același timp a fost amenajată și Piața gării, cu peroane și rampe de acces.



A doua gară a municipiului Pașcani

ATELIERUL DE REPARAT LOCOMOTIVE ȘI VAGOANE PAȘCANI

La data de 31 octombrie 1869 și-au început activitatea Atelierele de reparat locomotive și vagoane Pașcani, odată cu deschiderea căii ferate Suceava - Pașcani - Roman.

La acea vreme atelierul efectua reparații de locomotive cu abur și vagoane de marfă și călători pe 2 osii, fiind cel mai mare centru de reparații material rulant feroviar din România.

În anul 1870 atelierul avea 250 de angajați care efectuau într-un ciclu tehnic reparația a 6 locomotive cu abur și 16 vagoane diverse.

Între anii 1936-1938 au fost construite noi construcții importante: uzina electrică proprie, noi hale de reparat vagoane, fabrica de piese de schimb, două ciocane cu abur-forje, având în funcțiune 47 de mașini de prelucrat lemnul și metalele.



Atelierul de reparat locomotive și vagoane Pașcani

În anul 1944 Atelierele C.F.R. PAȘCANI au fost distruse în cea mai mare parte de bombardamente. La sfârșitul anului 1944 au fost declanșate lucrările de refacere a atelierelor într-un ritm foarte intens. Economia Națională și Călea Ferată Română aveau nevoie de vagoane și locomotive cu abur pentru refacerea țării.

În anul 1969 a început fabricarea boghiurilor pentru vagoanele construite la Uzina de Vagoane Arad, iar din același an, la Pașcani s-au efectuat reparații numai la vagoanele de marfă și călători.

După anul 1976 au intrat în fabricație noi tipuri de vagoane moderne. În paralel cu această activitate au fost fabricate și exportate importante cantități de elemente pentru construcții metalice.

În anul 1991, în locul vechilor ateliere a luat naștere S.C. REMAR S.A. – cea mai importantă unitate economică a Municipiului Pașcani, care a început procesul îndelungat de reparații și modernizare a vagoanelor pe 4 osii, activitate complexă și diversificată, precum și multe alte tehnologii de construcții și reparații.

Persoane cu funcția de **Președinte al Consiliului de Administrație**, de la privatizare până în prezent:

<i>Nume</i>	<i>Perioada</i>
Tomoni Vizante DUMITRU	30.05.2018 - prezent
Alexandru CHIRCIU	20.11.2015 – 30.05.2018
Gabriel CIUCĂ	16.03.2015 – 20.11.2015
Costel BĂNCILĂ	12.10.2006 – 16.03.2015
George ALBU	30.09.2005 – 12.10.2006
Victor MIHU	16.11.2004 – 05.08.2005

Persoane cu funcția de **Director General**, de la privatizare până în prezent:

<i>Nume</i>	<i>Perioada</i>
Ion-Toni TEAU	01.07.2017 – prezent
Claudiu HÎRBU	01.04.2015 – 01.07.2017
Cătălin CORNEA	01.11.2004 – 01.04.2015

Persoane cu funcția de **Director General Adjunct**, de la privatizare până în prezent:

<i>Nume</i>	<i>Perioada</i>
Adrian DUMITRU	01.07.2017 – prezent
Claudiu HÎRBU	18.03.2015 – prezent
Constantin DRACEA	01.12.2013 – 01.09.2015

Persoane cu funcția de **Director Economic**, de la privatizare până în prezent:

<i>Nume</i>	<i>Perioada</i>
Gabriela BITICĂ	01.09.2015 – prezent
Raveica MOLDOVANU	13.01.2014 – 01.01.2015
Vasile ILIE	01.08.2005 – 13.01.2014



Material rulant modernizat în
Electroputere VFU Pașcani SA

DEPOUL DE LOCOMOTIVE PAȘCANI

A fost inaugurat la 15 decembrie 1869, cu ocazia deschiderii căii ferate Suceava – Roman de către Compania L.C.I. – Offenheim.

Pentru exploatarea căilor ferate Suceava – Pașcani – Roman, Verești – Botoșani și Pașcani – Iași, Compania L.C.I. a adus, în anul 1869, 6 tipuri de locomotive cu abur.



Remiza de locomotive, construită din paianță pe partea opusă clădirii de călători, avea 3 linii în interior pentru remizarea a 3 locomotive cu abur.

Între anii 1924 – 1935 au fost construite: depoul, pe actualul amplasament, cu o remiză semicirculară cu 18 canale și placă turnantă (24 m); castelul de apă 300 mc și 2 rezervoare x 1000 mc pentru depozitarea păcurei.

Între anii 1967 – 1970 s-au făcut amenajările necesare întreținerii și exploatării locomotivelor Diesel.

La 31 august 1982 s-a dat în funcțiune hala pentru reparația (RRD) locomotivelor Diesel 2100 CP.



MIC ALBUM FOTOGRAFIC

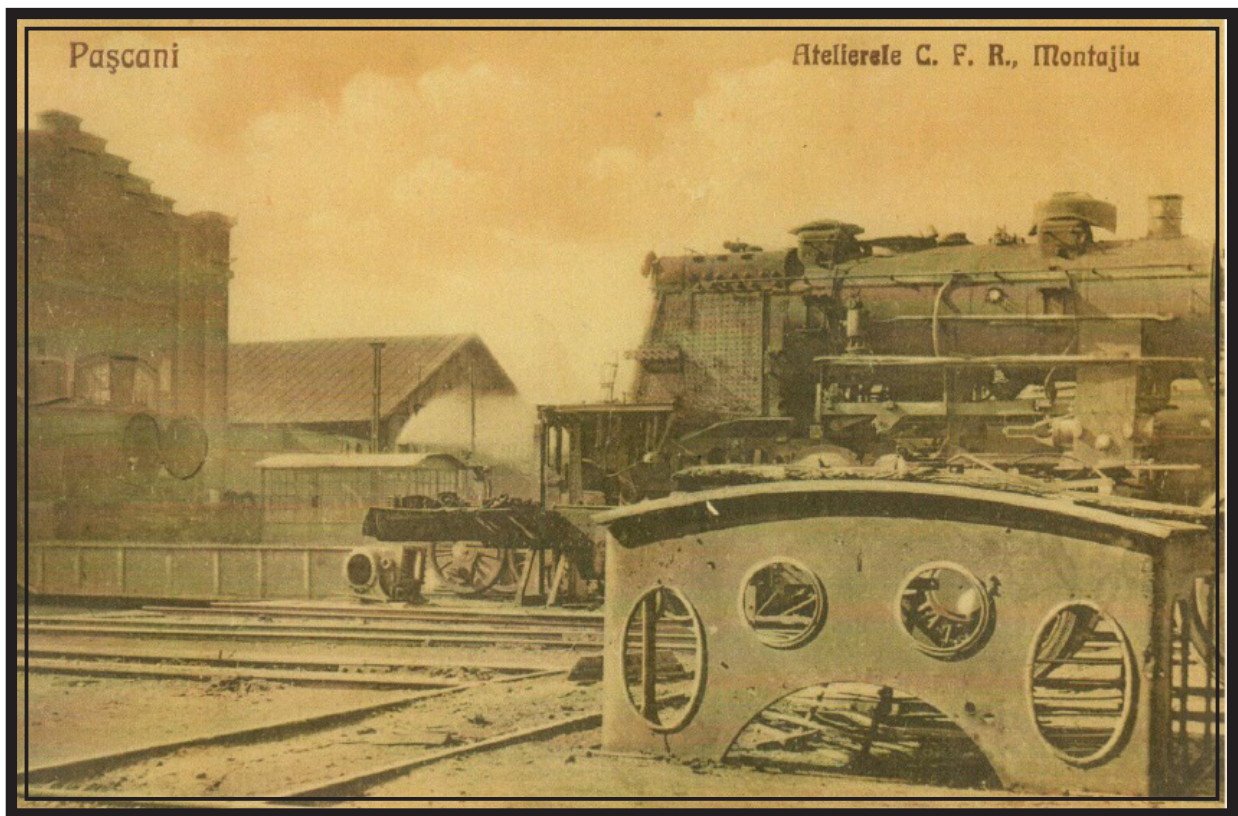


Organele de control C.F.R. si cadrele didactice ale s.c.









Atelierele CFR Pașcani în perioada interbelică



Locomotivă din Depoul Pașcani



VETERANII ȘINELOR



DIRECȚIA REGIONALĂ C.F.R. IAȘI

DIRECTORII REGIONALEI DE CĂI FERATE IAȘI

<i>1. Scutaru Gheorghe</i>	<i>1919-1922</i>	<i>13. Nazarie Alexandru</i>	<i>1991-1996</i>
<i>2. Nițescu Emil</i>	<i>1922-1925</i>	<i>14. Opaiț Radu</i>	<i>1996</i>
<i>1. Țăranu Ioan</i>	<i>1945-1946</i>	<i>15. Mihalcea Vasile</i>	<i>1996-1997</i>
<i>2. Antoci Dumitru</i>	<i>1947</i>	<i>16. Nazarie Alexandru</i>	<i>1997-1998</i>
<i>3. Tomescu Constantin</i>	<i>1948-1949</i>	<i>17. Necolaiciuc Mihai</i>	<i>1998-2000</i>
<i>4. Dudas Aron</i>	<i>1950</i>	<i>18. Apostol Eugen</i>	<i>2000-2001</i>
<i>5. Fodor Dumitru</i>	<i>1950-1953</i>	<i>19. Lache Silviu</i>	<i>2001</i>
<i>6. Cazil Vasile</i>	<i>1953</i>	<i>20. Apostol Eugen</i>	<i>2001-2002</i>
<i>7. Vlădescu Valentin</i>	<i>1954-1957</i>	<i>21. Gafitoi Sorin</i>	<i>2002-2003</i>
<i>8. Budura Ioan</i>	<i>1957-1968</i>	<i>22. Buhnaci Mihai</i>	<i>2003</i>
<i>9. Nicolescu Ioan</i>	<i>1968-1971</i>	<i>23. Vintilă Iordan</i>	<i>2003-2005</i>
<i>10. Filioreanu</i>	<i>1971-1987</i>	<i>24. Flutur Sorin</i>	<i>2005-2007</i>
<i>Alexandru</i>		<i>25. Traciuc Constantin</i>	<i>2007-2008</i>
<i>11. Cîncea Teodor</i>	<i>1987-1990</i>	<i>26. Ghibu Cristian</i>	<i>2008-2009</i>
<i>12. Mihailovici Paul</i>	<i>1990-1991</i>	<i>27. Flutur Sorin</i>	<i>2009-2012</i>
		<i>28. Pipa George Radu</i>	<i>2012-</i>



2018