

# A P E L

CATRE

## INTREGUL PERSONAL AL C. F. R.

---

Moartea lui *Gheorghe Duca* a cauzat în întregul personal al Căilor Ferate un profund sentiment de întristare și de regrete.

Viu comentată în toate cercurile personalului nostru, pretutindeni s'au manifestat același sentiment de sublimă recunoștință pentru acela care în timpul cât ne-a condus, n'a fost însuflețit, față de personal, de cât de un singur gând, de o singură preocupare, ridicarea nivelului său educativ și a stărei lui materiale.

Venit în Martie 1888 ca Director General al Căilor Ferate, *Gheorghe Duca* elaboră și făcu să se decreteze deja în 1/7—1888 statutele Cassei de pensuni; și în 1/4—1889 statutele Cassei de ajutor.—Fondă la 1/5—1889 Școala froebeliană și în 16/4—1889 instituțiunea Magazinului de consum.

Creă Școala de tracțiune în 20/2—1890, Școala de întreținere în 12/12—1892 și Școala de manipulație în 18/3—1893.

În fine, chiar din anul 1892, formulă printr'un memorabil raport marele nevoi de îmbunătățiri de care administrația noastră avea nevoie, printre care și cea mai de căpetenie, se coprindea modificarea legii din 1883, pentru îmbunătățirea stărei materiale a întregului personal; și dacă împrejurările nu au permis realizarea acestei reforme sub direcția sa, totuși a avut satisfacția să vadă că opera sa nu a fost dată uitărei și că îmbrățișată cu căldură de actualul Director General, ea a devenit o realitate.

Fapte atât de umanitare ca ale lui *Gh. Duca* sunt rare și de aceia ele rămân, se întăresc și cresc.

Cu cât timpul trece, cu atât efectele lor folositoare se înmulțesc; sentimentele generoase și recunoscătoare prind rădăcini chiar în inimile cele mai puțin calde și fără voie gândul se poartă către neuitatul bine-făcător.

Câte foloase nu a tras întregul personal de la aceste înțelepte și umanitare acțiuni. — Câți funcționari și lucrători în neputință de a munci, fie din cauză de bătrânețe, fie din cause nenorocite, nu și ved astăzi existența materială asigurată. — Câte familii scăpate din adevărată miserie, grație funcționării Casselor de pensii și ajutor, nu vor fi bine-cuvântând memoria lui *Gh. Duca*.

Dar calitățile lui *Duca* ca administrator al drumurilor de fer nu se mărginesc aici. Om de mare caracter, drept, energic, hotărîtor în circumstanțele cele mai grele, neobosit la lucru, de o inteligență vie cu totul superioară, domina mai pre sus de toți cu o autoritate ce insufla un adevărat respect și admirațiune.

Neuitată va rămânea figura sa printre cei ce au lucrat lângă dînsul, în momentele grele, în timpul dislocărilor de trupe și mai ales în epocile de mare aglomerațiune de cereale; întîiul la lucru, ultimul la repaos, vesel, bine-voitor, încurajând pe toți, sigur de reușită, încrezător în sentimentul de datorie și în inteligența personalului său.

Neuitate vor rămâne de sigur și îmbunătățirile aduse în diferitele ramuri ale administrației, căci numai lor se datoresc imensele progrese realizate în ultimi ani. — E de ajuns să cităm:

Inființarea a șapte-spre-zece stațiuni noi pe liniile vechi, în scop de a înlesni atât comerțul cât și serviciul, printre care numai Burdujeni și R.-Sărat au costat mai bine de 3 milioane lei; peste 24 de gări sporite; unele din ele precum: P.-Olt, Titu, Buzău, Brăila, Barboși, Tecuci și Mărășești, costând mai multe milioane, au fost complect prefăcute.

Introducerea gărilor de triagiu din Brăila și Barboși.

Inceperea construcțiunii de cale dublă între București și Ploești.

Introducerea aparatelor de manevră centrală, a acelor și semnalelor prin gări pentru împuținarea accidentelor de trenuri.

Intărirea liniei prin prefacerea a unui însemnat număr de poduri și podețe și prin o mai abondentă întrebuințare de balast și traverse.

Obținerea creditului de 29 milioane pentru construirea unei gări centrale de călători în București, pentru construirea unui local necesar administrațiunii centrale, a unei gări sistematice de mărfuri în București și pentru construirea unor ateliere mari de mașini și vagoane în București și Iași.

Dublarea aproape a parcului de mașini și vagoane găsit la venirea sa.

Crearea fondului de rezervă, din care să se poată face unele îmbunătățiri și instalațiuni noi, fără a se mai recurge la cereri de credite și în special pentru a se construi încetul cu încetul locuințe pentru personal în gările lipsite de centruri populate și altele. E de ajuns a se spune că *Duca* în acest timp a putut executa lucrări de îmbunătățiri de peste 50 milioane credite extra-ordinare peste sumele prevădute de bugetele anuale.

Apoi în altă ordine de idei, o serie de alte măsuri înțelepte pentru a protege agricultura, comerțul și industria în genere și pentru a înlesni călătoriile; precum construirea a unor imense suprafețe de șoproane pentru protegierea de intemperia cerealelor depuse prin gări, reducerea tarifelor prin înmulțirea tarifelor speciale și excepționale și reducerea radicală a tarifului de călători și bagage, combinată de înmulțirea trenurilor de călători.

În fine tot lui *Duca*, între alte măsuri administrative, luate (între care vom cita în treacăt înființarea Tipografiei C. F. R. în 1893) se datorește și organizarea actuală a serviciilor exterioare prin crearea diviziunilor de întreținere în Decembre 1889 și a inspecțiunilor de tracțiune în cursul anului 1890.

Precum se vede o viață de 8 ani de gândire, de muncă de preocupare neîntreruptă și de roade bine-făcătoare.

Dar *Duca* același a fost înainte de a veni la drumurile de fier, același și după ce ne a lăsat, adică, mare, înțelept și aprig muncitor pentru propășirea patriei pe calea progresului.

Organisator al Școlii naționale de Poduri și Șosele, conducătorul uneia din cele mai mărețe lucrări de artă din țară, portul Constanța, de care a fost preocupat până în ultimul moment în care și-a dat sfârșitul, *Duca* trecea de asemenea drept sfătuitoarea cel mai luminat prin cercurile înalte administrative ale țării, el era cunoscut și apreciat la justa lui valoare în lumea tehnică Europeană și trecea drept unul din cei mai valoroși membri ai congresului internațional de căi ferate.

Prin moartea lui, țara pierde o forță vie de progres, o ilustrațiune printre cei mai de căpetenie fii ai sei; și așa se și explică puternicul curent de regrete ce a coprins pe toți ai drumurilor de fier la auzul morței sale.

În impunătorul cortegiu care a însoțit scumpele lui rămășițe la locașul de vecinică odihnă, în inima fie-căruia se simția aceeași întristare, în sufletul fie-căruia ardea aceeași dorință comunicativă de a se manifesta printr'o dovadă de recunoștință către acela a cărei memorie în veci va fi venerată.

Interpret al acestui sentiment unanim ce nu se putea stăpâni, un numeros grup de funcționari mici și mari s'au adunat chiar în seara înmormântării și au hotărât ca să se aleagă imediat un comitet, care în numele întregului personal să aducă la bun sfârșit opera destinată de a perpetua printr'un semn durabil, memoria fostului nostru Director General *Gh. Duca*.

Îată rezoluția acestei generoase și spontanee manifestări :

## PROCES-VERBAL

«Sub-semnații funcționari ai Căilor Ferate Române, întrunindu-ne astăzi Joi 29 Iulie și 10 August 1899 în localul Societății politehnice din Capitală, după ce am petrecut la vecinicul locaș rămășițele pământești ale neuitatului Director *G. I. Duca* și chibzuind că este de a noastră sfântă datorie «a eterniza memoria acestui lăptos și aprig muncitor pentru propășirea scumpei noastre patrii, am luat în desbatere următoarele :

1) Funcționarii Căilor Ferate Române să se coticiseze între ei și să ridice pe mormântul neuitatului «lor Director General *G. I. Duca* un monument.

«Pentru acest scop se alege un comitet compus dintr'un Președinte, un Casier, un Secretar și doi membri, care va aduna cotisațiunile și va face toate demersurile cuvenite ca monumentul să fie «gata la 26 Iulie st. v. 1900.

2) Când comitetul va aduna fondurile și toate elementele necesare, va supune lucrarea sa unui «comitet superior, compus din toți șefii de serviciu, sub preșidenția Direcțiunii Generale.—Ambele comitete vor decide în ultimul resort.

«Propunerea a fost primită prin aclamațiuni și s'a ales următorul comitet :

«D-nii Alexandru Cottescu ; N. S. Poenaru ; Mihail Constantinescu ; Petre Pop Pascanu și George «Popovici.

«De cele ce preced am dresat prezentul proces-verbal, dându-se în păstrarea comitetului».

(Urmează numeroasele semnături.)

Primind această pioasă însărcinare, comitetul face un călduros apel la tot personalul mic și mare, cu convingerea asigurată, că fie-care va da obolul său, în raport cu mijloacele sale, pentru a aduce la bun sfârșit frumoasa operă ce întreprindem.

Comitetul recunoaște că pentru unii a contribui, revine a sacrifica ; dar cu atât mai mult opera întreprinsă va fi mai meritoasă și va onora pe subscriitorii.

Prin săvârșirea acestei opere se va afirma odată mai mult că printre funcționarii Căilor Ferate, domnește un puternic spirit de solidaritate, că personalul Căilor Ferate formează un corp de elită în țara noastră. animat de nobilul sentiment al recunoștinței și al venerațiunii și că e destul de puternic ca prin el însuși să fie în stare să ridice un monument demn de acela care timp de 8 ani, 'i-a administrat cu inimă, cu înțelepciune și cu virtute.

Monumentul cată să fie cu atât mai impunător, cu cât *Duca* după 30 de ani de muncă rodnică pentru țară și de ocupațiuni de înalte funcțiuni în administrațiunile statului, rămăsese cu totul sărac.

Comitetul nădăjduște că nu va fi greu de a se aduna cele 50 la 60 mii lei necesari unei asemenea întreprinderi și va lansa imediat prin serviciile de care fie-care depinde, listele de subscrițiune.

Pentru ușurarea achitărei, cu autorisațiunea Direcțiunii Generale, sumele subscrise se vor reține prin listele de plată în una, două sau chiar cinci rate lunare, după cum fie-care subscriitor va bine-voi a scrie în coloana observațiuni, modul de achitare.

*Președintele Comitetului* : Al. Cottescu

*Casier* : N. S. Poenaru

*Secretar* : Petre P. Pașcanu

*Membrii* { M. Constantinescu  
G. Popovici