

**MEDALII OFERITE TOVARĂȘULUI NICOLAE CEAUȘESCU,
SECRETAR GENERAL AL PARTIDULUI COMUNIST ROMÂN,
PREȘEDINTELE REPUBLICII SOCIALISTE ROMÂNIA ȘI
TOVARĂȘEI ACAD. DR. ING. ELENA CEAUȘESCU CU PRILEJUL
INAUGURĂRII UNOR IMPORTANTE OBIECTIVE HIDROENER-
GETICE ȘI DE TRANSPORT**

de CORNELIA KÖNIG

Printre numeroasele și variatele exponate aflate în cadrul expoziției omagiale intitulată "Dovezi ale dragostei, înaltei stime și profundeii prețurii de care se bucură președintele Nicolae Ceaușescu și tovarășa Elena Ceaușescu, ale amplelor relații de prietenie și colaborare dintre poporul român și popoarele altor țări" un loc aparte îl ocupă medaliile și plachetele care au fost oferite cu ocazia inaugurării unor obiective economice sau al unor realizări tehnice deosebite. Ele simbolizează fierbintele atașament al oamenilor muncii față de Partidul Comunist Român, față de cel mai iubit fiu al poporului, tovarășul Nicolae Ceaușescu.

Astfel în sala 5 (din expoziția omagială) se află expusă medalia de aur (nr. inv. S. 5210) oferită tovarășului Nicolae Ceaușescu la 16 mai 1972, cu prilejul inaugurării unui important obiectiv și anume a sistemului hidroenergetic și de navigație Porțile de Fier, realizat în colaborare cu poporul iugoslav prieten.

Acest obiectiv energetic urma, conform Directivelor Congresului al IX-lea al P. C. R., să aibă o putere instalată pe partea românească de peste 1 milion de Kw și o producție anuală mai mare de 5 miliarde Kw/h¹. Lucrările de construcție ale barajului au început în septembrie 1964. În august 1969, Dunărea a fost zăgăzuită în comun de constructorii români și iugoslavi, iar în mai 1970 au fost date în funcțiune primele agregate, până în mai 1972 ambele centrale, română și iugoslavă, producând peste 8,5 miliarde Kwh².

Realizarea acestui important obiectiv a fost rodul colaborării fructușe dintre constructorii români și iugoslavi.

La executarea și finalizarea amplelor lucrări de construcție s-au aplicat o serie de premiere mondiale în acest domeniu, ca : tehnologia de execuție a batardoului celular, care a asigurat atacarea concomitentă a lucrărilor de excavație de la centrală, ecluză, avanportul aval ; tehnologia de execuție a podului fix din albia râului, excavațiile în stîncă, sub apă, prin explozii ; executarea lucrărilor din etapa de deviere a cursului fluviului, cînd viteza apei atingea în locul unde urma să se înalțe barajul deversor 16-17 m/s³. În același timp au fost folosite o serie de unicate în domeniu la acea vreme : recordurile mondiale reprezentate de dimensiunile ecluzelor ; portul din aval cu o suprafață de 60.000 m² - cea mai mare construcție de acest fel ; prezența celor mai mari turbine de tip Kaplan ; utilizarea celor mai mari

generatoare tip umbrelă ; prima platformă plutitoare autoridicătoare concepută și realizată de către specialiștii noștri.

Pornind de la aceste considerente , tovarășul Nicolae Ceaușescu, în cuvântarea rostită cu ocazia inaugurării, sublinia : "Realizarea acestei lucrări a necesitat eforturi uriașe, a impus rezolvarea unor probleme de o complexitate ca totul deosebită. Semnificativ pentru amploarea construcției este faptul că lacul de acumulare are un volum de 2 miliarde m.c. și ocupă o suprafață de 170 km pătrați, iar barajul deversor are o lungime de 441 metri și o capacitate de 15.500 m.c. pe secunda"⁴. Secretarul general al partidului aprecia că : "Prin dimensiunile, forța productivă și gredul ei înalt de complexitate, hidrocentrala de la Porțile de Fier poate fi considerată una dintre cele mai mari construcții de acest gen ridicate până acum în Europa"⁵.

Medalia⁶ bătută cu prilejul inaugurării sistemului hidroenergetic și de navigație Porțile de Fier simbolizează efortul deosebit și mărețele realizări obținute de constructorii români și iugoslavi care au reușit să finalizeze lucrările înainte de termenul prevăzut.

Medalia este realizată din aur de 14 karate (plânșă I/1), are o greutate de 223 grame, un diametru de 70 mm și o grosime de 4 mm. Are muchia lisă și bordură ridicată. Pe avers legendă circulară între un cerc liniar exterior și un cerc perlat interior : " , INAUGURAREA SISTEMULUI HIDROENERGETIC ȘI DE NAVIGAȚIE « PORTILE DE FIER »", terminată prin două ramuri de stejar. În centrul medaliei imaginea barajului văzută de pe malul românesc, a celor două centrale și a ecluzelor. În spate se remarcă lacul de acumulare pe care plutesc două nave, pe fundal munții și cerul. În câmp, sus, la mijloc data "1972". La baza medaliei două mâini care se strâng simbolizând prietenia și solidaritatea dintre poporul român și iugoslav.

Pe revers, legendă circulară în limba srbă între un cerc liniar exterior și unul perlat interior : " ZAVRŠETAK IZGRADNJE HIDROENERGETSKOG I PLOVIDBENOG SISTEMA «DERDAP»", terminată prin două ramuri de stejar. În câmp, imaginea barajului văzută de pe malul iugoslav, a celor două centrale și a ecluzelor. În spate se remarcă lacul de acumulare pe care se văd două nave, în fundal munții și cerul. În câmp, sus, data "1972", la bază două mâini care se strâng simbolizând colaborarea dintre poporul iugoslav și român.

Medalia a fost realizată de Ștefan Grundinschi la Monetăria Statului din București.

Colectivul de oameni ai muncii de la Institutul de cercetări și proiectări tehnologice în transporturi au oferit tovarășei academician doctor inginer Elena Ceaușescu (în ianuarie 1979), ca semn de recunoștință și prețuire față de activitatea științifică și de cercetare deosebită a casetă cuprinzând trei medalii în dublu exemplar, legate de realizările acestui prodigios institut cu o vechime de peste 50 de ani⁷. Casetă poartă o emoționantă dedicație : "Ca un modest omagiu și cu adâncă recunoștință pentru strălucitul exemplu al unei vieți



Av.

1



Rv.



Av.

5



Rv.

Plansa I



Av

2



Rv.



Av

3



Rv.



Av.

4



Rv.

Plansa II

închinată științei și cauzei nobile a fericirii poporului român".

Una din medaliile oferite tovarășei Elena Ceaușescu a marcat o invenție românească a colectivului de cercetători ai Secției "Automatizări feroviare și electrificare" condus de inginer Veronica Vătășescu⁸. Realizarea este cunoscută sub numele de "Circuitul de cale electronic C.N. - 75-6" (extins în anii următori și la stații)⁹.

Acest colectiv și-a orientat cercetarea spre modificarea și îmbunătățirea constructivă a instalațiilor existente în exploatarea feroviară, ajungându-se treptat la realizarea de noi echipamente și instalații care să atingă parametrii performanțelor mondiale în condițiile proprii țării noastre. Este un echipament de siguranță a traficului feroviar, realizând controlul stării de liber sau ocupat a liniei ferate comandând corespunzător aspectul semnalelor (roșu, galben sau verde). Superioritatea acestui echipament constă și în aceea că prezintă o serie de avantaje printre care : funcționare corectă, protecție ridicată față de perturbații, fiabilitate ridicată, consum redus de energie, construcție modulară. Instalația a fost testată într-o zonă cu un ridicat grad de poluare (Ișalnița-Craiova). Răspunzând cerințelor și exigențelor traficului feroviar, echipamentul fabricat la Brașov a fost dat în exploatare pe rutele principale.

Participând la Festivalul Național "Cinstarea României", ediția I-a, 1977, invenția a fost distinsă cu premiul I pe țară¹⁰. Expusă în cadrul "Expoziției naționale a creației științifice și tehnice" din 1978, invenția a fost unanim apreciată și datorită faptului că reduce consumul de energie electrică și elimină un import de materiale de circa 13 milioane lei pe an¹¹. Echipamentul s-a distins și în cadrul "Salonului național de invenții" pe anul 1979 obținând premiul I.

Medalia care a marcat momentul acestei realizări a fost bătută în anul 1976. Este din bronz (inventar S.7297/3 - sala 3, Omagială I), are un diametru de 59 mm și o grosime de 2 mm. Are muchia lisă și bordură ridicată (vezi Planșa II/2). Pe avers legendă circulară: "REALIZAREA CIRCUITULUI DE CALE ELECTRONIC DE CONȘPIE ROMÂNEASCĂ - 1976 -". În centru, într-un medalion circular, imaginea unui segment de cale ferată electrificată, pe fundal, în dreapta, un semafor alături de o instalație simbolizând imaginea unui circuit de cale electronic ; în stînga, cinci stlpi de susținere ai instalației electrice, jos imaginea schematică a unui circuit electric. Pe revers, în centru legendă pe cinci rînduri, într-un cerc liniar exterior: "M.T.Tc./INSTITUTUL DE CERCETARI/ ȘI PROIECTARI TEHNOLOGICE/ ÎN TRANSPORTURI/ icptt" și emblema institutului.

Medalia a fost realizată la Monetăria de Stat de Constantin Dumitrescu (modelator). Au fost bătute 200 de bucăți.

A doua medalie oferită tovarășei Elena Ceaușescu de acest institut este legată de realizarea trenului automotor în anul 1976.

Pornind de la Directivele Congresului al XI-lea al P.C.R., care prevedeau în cincinalul 1976-1980 o dezvoltare și modernizare a

transporturilor, transportul pe calea ferată urmînd să crească în 1980 cu 30-32 la sută față de 1975, iar cel de călători cu 19-22 la sută¹², cercetătorii Secției cercetări pentru mijloace de propulsie, echipamente, gospodărirea rațională a energiei și combustibililor în transporturi feroviare, și anume colectivul care se ocupă cu studiul materialului rulant, a realizat primul tren electric automotor românesc¹³. Acesta este un tren electric fără locomotivă, ale cărui vagoane (în cea mai mare parte) au osiile cu motoare pe ele. Caracteristică acestui tren este marea capacitate de transport (2425 de călători la șase secții), demararea rapidă (atinge viteza maximă în circa 95 de secunde de la pornire), durată de parcurs redusă, consum energetic minim, confort sporit. Consumul de energie electrică este redus cu 30% față de trenul electric obișnuit, iar costul reparațiilor este redus cu 10%.

Acest tren electric automotor sau rama electrică este destinat în principal traficului suburban de călători. Din anul 1977 a circulat pe rutele : București-Predeal-Brașov, București-Fetești-Constanța, București-Pășcani. În cursul anului 1982 se produc primele cinci rame electrice seria "O".

La prima ediție a Festivalului Național "Cîntarea României"-1977, trenul electric automotor a fost distins cu premiul II pe țară¹⁴.

Cu prilejul construirii primei rame electrice în anul 1976 a fost bătută o medalie din bronz (planșa II/3). Medalia are un diametru de 59 mm, o grosime de 5 mm. Are muchia lisă și bordura ridicată.

Pe avers un medalion elipsoidal avînd în partea superioară inscripția : " ◊ REALIZAREA TRENULUI ELECTRIC AUTOMOTOR ◊ ", iar în partea inferioară "RAMA ELECTRICĂ". În centru imaginea primei rame electrice cu patru vagoane. În cîmp, dreapta, jos, data cînd a fost realizată "1976".

Pe avers și revers medalioanele sînt înconjurate de linii polisate care sugerează șinele de cale ferată, dispuse radial, întrerupte de suprafețe matisate.

Pe revers, în centru un medalion elipsoidal avînd în cîmp inscripția pe patru rînduri, cuprinzînd inițialele Ministerului Transporturilor și Telecomunicațiilor, denumirea și emblema institutului "M. T. Tc. / INSTITUTUL DE CERCETARI SI PROIECTARI / TEHNOLOGI CE IN TRANSPORTURI / icptt /".

Au fost bătute 200 de bucăți la Monetăria de Stat.

Cea de-a treia medalie oferită tovarășei Elena Ceaușescu a fost bătută cu prilejul inaugurării "Bazei de încercări Făurei" la 15 septembrie 1978¹⁵ (planșa II/4).

Această bază a fost creată în vederea îmbunătățirii cercetării, verificării și încercării materialului rulant feroviar, a elementelor constructive ale căii și a instalațiilor aferente¹⁶. Importanța bazei de încercări de la Făurei se datorează și faptului că asigură performanțe cel puțin egale cu cele similare din R. S. Cehoslovacia, U. R. S. S.

R.P.Chineză, Japonia și S.U.A.

Principalul element al bazei îl constituie inelul feroviar propriuzis, de formă ovală, cu o lungime de aproape 14 Km. Forma inelului dă posibilitatea de a se executa încercări de durată continuă și de a se atinge viteza de pînă la 200 Km/h. Avînd în dotare toate instalațiile și echipamentele aferente căii ferate, inelul feroviar permite reproducerea fidelă a oricărei porțiuni de linie ferată.

Disponînd de o astfel de bază proprie, institutul scurtează foarte mult durata de aplicare a cercetărilor în practică, în același timp folosind inelul feroviar pentru școlarizarea și perfecționarea cadrelor C.F.R. Se realizează astfel concret legătura dintre cercetarea științifică și producție și integrarea învățămîntului cu producția.

Înaltul nivel tehnic la care a fost realizată această bază a determinat numeroase administrații feroviare din țări europene (Franța R.P.Polonă, R.D.Germană, R.P.Ungară etc.) să efectueze încercări și verificări plătibile în valută.

Medalia bătută cu prilejul inaugurării acestui obiectiv este realizată din bronz, are un diametru de 59 mm și o grosime de 5 mm. Are muchia lisă, bordură ridicată.

Pe avers, în partea superioară, într-un medalion care reprezintă schema inelului feroviar, se vede imaginea unui tren electric. În exergă inscripția pe trei rînduri: " INAUGURAREA BAZEI DE / ÎNCERCARI FERUVIARE / FĂUREI .. 1978"/.

Pe revers, medalia are un cerc linear exterior. Într-un medalion elipsoidal, inscripția pe cinci rînduri : "M.T.Tc./ INSTITUTUL DE CERCETĂRI / ȘI PROIECTARI TEHNOLOGICE / ÎN TRANSPORTURI / BUCUREȘTI - ROMÂNIA"/. Medalionul este înconjurat de linii polisate sugerînd șina de cale ferată, dispuse radial, întrerupte de suprafețe matisate. Medalia a fost bătută la Monetăria de Stat.

Afirmarea revoluției tehnico-științifice în țara noastră a determinat în domeniul cercetării științifice noi forme de activitate și creșterea problematicii abordate de specialiștii noștri. Un astfel de exemplu îl constituie realizarea primelor tronsoane ale metroului bucureștean - premieră de prestigiu a științei și tehnicii românești, important obiectiv de investiții al cincinalului 1976-1980.

Primul tronson al primei magistrale a metroului bucureștean a fost dat în folosință în noiembrie (experimental)¹⁷, decembrie 1979 (oficial)¹⁸, în cinstea Congresului al XII-lea al P.C.R. La 28 decembrie 1981, constructorii metroului bucureștean au dat în folosință al doilea tronson al primei magistrale de metrou. Cu această ocazie tovarășul Nicolae Ceaușescu, inițiatorul proiectului de construcție al metroului, a participat la ceremonia inaugurării.

Cu acest prilej din partea constructorilor metroului s-a oferit tovarășului Nicolae Ceaușescu o plachetă (planșa I/5) în semn de mulțumire pentru sprijinul, grija și atenția permanentă pe care secretarul general al partidului le-a acordat-o stimulării puternice a gîn-

dirii științifice createare românești, pentru aplicarea celor mai avansate cuceriri ale revoluției tehnico-științifice contemporane¹⁹.

Placheta înmănată tovarășului Nicolae Ceaușescu este realizată din tombac aurit, are un diametru de 60 mm, muchia lisă și bordură ridicată.

Pe avers, legendă circulară, între două cercuri liniare : " - MA-GISTRALA 1 METROU - REALIZAREA TRONSONULUI II". În câmp, imaginea tunelului metroului și a trenului metrou. În exergă inscripția pe două rânduri : "BUCUREȘTI/ . M. /". Cerc perlat exterior.

Pe revers, placheta are bordura ridicată și un cerc perlat exterior. În partea superioară inscripția semicirculară : "METROUL BUCUREȘTI". În câmp, schema traseului celui de-al doilea tronson cu stațiile : "REPUBLICA/ MUNCII/ CENTRU TITAN/ DRISTOR / LEONTIN SALAJAN/ MIHAI BRAVU" între două ramuri de lauri unite la partea inferioară prin intermediul unui rulu pe care este deta "1981".

Medalia a fost bătută la Monetăria de Stat de Constantin Dumitrescu după proiectul prezentat de întreprinderea "Metroul" București. Au fost comandate 1200 de bucăți, dar inițial au fost executate numai 200 de plachete.

NOTE

- 1 Directivele Congresului al IX-lea al P.C.R. cu privire la valorificarea surselor energetice și electrificarea țării în perioada 1966-1975, Edit. Politică, București, 1965, p.56.
- 2 "Scnteia", 17 mai 1972, p.2.
- 3 Ibidem, p.3.
- 4 Ibidem, p.4.
- 5 Ibidem.
- 6 Cu acest prilej au fost bătute și medalii din bronz, vezi George Buzdugan, Medalia inaugurării sistemului hidroenergetic și de navigație "Porțile de Fier", în Revista Arhivelor", an.1, vol. XXXV, nr.1/1973, p.141-142.
- 7 E.Spirea, S.Gavala, C.Lupu, V.Scorțeanu, Monografia Institutului de cercetări și proiectări tehnologice în transporturi, București, 1979, p.43.
- 8 Informațiile au fost furnizate de inginer Veronica Vătășescu.
- 9 O.S.I.M., brevet nr.57.505/1975.
- 10 E.Spirea și colectiv, op.cit., p.92-103.
- 11 "Lupta C.F.R.", 15 aprilie 1978, p.2.
- 12 Directivele Congresului al XI-lea al P.C.R. cu privire la planul cincinal 1976-1980 și liniile directoare ale dezvoltării economico-sociale a României pentru perioada 1981-1990, Edit. Politică, București, 1974, p.41.

- 13 Colectivul care a avut ca temă de cercetare trenul electric auto-motor este condus de dr. ing. Mihai Pielmuș. Acesta ne-a furnizat și informațiile tehnice necesare realizării comunicării.
- 14 E. Spirea, S. Gavală, C. Lupu, V. Scorțeanu, op.cit., p.92.
- 15 "Lupta C.F.R.", 23 septembrie 1978, p.1.
- 16 Informațiile ne-au fost furnizate de ing. Cornel Lupu.
- 17 "Scnteia", 17 noiembrie 1979, p.1.
- 18 Ibidem, 20 decembrie 1979, p.1.
- 19 Ibidem, 29 decembrie 1981, p. 3.

LES MÉDAILLES OFFERTES AU CAMARADE NICOLAE
CEAUȘESCU, SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DU P. C. R. ET
PRÉSIDENT DE LA R. S. DE ROUMANIE ET À LA CAMA-
RADE ELENA CEAUȘESCU À L'OCCASION DE L'INAU-
GURATION DE QUELQUES OBJECTIFS HYDROÉNERGE-
TIQUES ET DE TRANSPORT

Résumé

L'exposé présente cinq médailles offertes au camarade Nicolae Ceaușescu, secrétaire général du Parti Communiste Roumain, président de la République Socialiste de Roumanie et à la camarade Elena Ceaușescu à l'occasion de l'inauguration de certains objectifs économiques hydroénergétiques et de navigation de grande importance de la localité de Portile de Fier - 16 mai 1972 - les médailles de bronze frappées à l'occasion de la réalisation du "Circuit de voie électronique de conception roumaine - 1976" du premier "Train électrique automotorama électrique 1976 et de la "Base d'essais de Faurei - 1978". La dernière des médailles qui font l'objet de la communication est confectionnée en tombac doré et a été frappée à l'occasion de l'inauguration du second tracée de la première grande ligne du métro de Bucarest le 28 décembre.