

DRUMUL DE FIER- UN SIMBOL AL MODERNITĂȚII

BIBLIOTECA
NAȚIONALĂ
A ROMÂNIEI

BIBLIOTECA NAȚIONALĂ A ROMÂNIEI
SPATIU DEALĂUȘ SPIRII ÎNCEANIN
15 decembrie 2021 - 31 martie 2022

151.001

REPERE DIN ISTORIA CĂILOR FERATE ROMÂNE
(1869-1939)
REFLECTATE ÎN COLECȚIILE SPECIALE
ALE BIBLIOTECII NAȚIONALE A ROMÂNIEI.

BIBLIOTECA
NAȚIONALĂ
A ROMÂNIEI

1881



1910



1930



REPERE ISTORICE ÎN DEZVOLTAREA CĂILOR FERATE ROMÂNE (1869-1939)

La începutul sec. XIX rețeaua rutieră existentă în Țările Române era foarte puțin dezvoltată, construcția unei rețele de șosele începând după 1842, ajunând în 1866 la cca 1000 de km. Transporturile de mărfuri și călători se făceau cu căruța sau trăsura, în funcție de condițiile meteorologice și starea drumurilor existente, iar traversarea râurilor se făcea prin vaduri, datorită lipsei podurilor.

Necesitatea înființării unei rețele de căi ferate a fost subliniată și susținută de reprezentanții elitei politice și economice din cele două țări române care vedeau în „drumul de fier” un mijloc de dezvoltare economică și de racordare la circuitul economic european, de scădere a prețurilor de transport a mărfurilor și de deschidere către dezvoltarea economică a unor regiuni defavorizate și de atragere de capitaluri.

Astfel domnitorii Barbu Știrbey în Țara Românească și Grigore D. Ghica în Moldova, apoi Alexandru Ioan Cuza, principele Nicolae Suțu, Ion Ghica, Petre Mavrogheni, poetul Vasile Alecsandri s-au implicat direct în propunerile de concesiuni de căi ferate sau intermediind asocieri cu importanți constructori, ingineri și bancheri europeni.

Numeroase propuneri de acordare a unor concesiuni pentru realizarea unor linii ferate au venit din partea unor investitori străini dar și români interesați de a pune în valoare exploatare economice existente și pentru a racorda căile ferate din Austro-Ungaria cu marile porturi dunărene Brăila și Galați și cu Marea Neagră. Motivele pentru care aceste propuneri nu au putut fi realizate au fost diverse: insuficienta fundamentare tehnică și financiară a proiectelor, incapacitatea investitorilor de a aduna capitalului necesar, neconcordanța între interesele autorităților române și cele ale concesionarilor și dintre interesele regionale sau locale și cele la nivel național.

PROPUNERI NEREALIZATE DE ÎNFIINȚARE A UNEI REȚELE FERROVIARE ÎN MOLDOVA ÎNAINTE DE 1859

- 1. 1842 - Propunerea inginerului Marin din Cernăuți** – solicitare pentru acordarea unei concesiuni de înființare a unei societăți anonime pe acțiuni care să construiască o linie ferată cu tracțiune animală între Mihăileni până la Dunăre;
- 2. 1845 – Propunerea inginerului francez Bernard** pentru construirea unei căi ferate între Iași și Galați;
- 3. 1846 – Prima inițiativă autohtonă** - solicitarea mai multor boieri (C. Surdza, N. Suțu, Iorgu Suțu, A. Rosetti-Roznovanu, Gr. Ghika, Costin Catargiu și V. Alecsandri) pentru acordarea privilegiului de construcție a unei căi ferate cu tracțiune animală sau cu aburi între Mihăileni și Galați;
- 4. 1851 – Propunerea lui N. Suțu** pentru o cale ferată cu tracțiune animală (cai) între Tg. Ocna și Galați;
- 5. 1852 – Proiectul boierului A. Bașotă** pentru o linie ferată cu tracțiune animală între Tg. Ocna și Galați;
- 6. 1854 – Prima propunere pentru o rețea de căi ferate în Moldova**, pe văile râurilor Siret, Jijia și Bârlad, pe o distanță de circa 535 km;
- 7. 1855 – Domnitorul Grigore Ghika** se adresează Societății de Credit Mobiliar din Paris pentru obținerea unei finanțări în vederea construirii unei linii care să lege portul Galați de granița austriacă, pentru realizarea racordului cu liniile din Bucovina;
- 8. 1856 – Solicitarea principelui Leo de Sapieha** pentru acordarea unei concesiuni pentru construirea unei linii pe același traseu de la Galați la granița austriacă.

PROPUNERI NEREALIZATE DE ÎNFIINȚARE A UNEI REȚELE FERROVIARE ÎN ȚARA ROMÂNEASCĂ ÎNAINTE DE 1859

1. **1855, noiembrie** - primele inițiative ale domnitorul Barbu Știrbei care vizează construirea unei rețele de căi ferate.

În contextul ocupației austriece a Țărilor Române în timpul Războiului Crimeei, domnitorul adresează o scrisoare contelui Coronini-Cronberg, comandantul armatei austriece, în care prezintă necesitatea obținerii capitalului necesar pentru construirea unui traseu de cale ferată, care să facă joncțiunea cu rețeaua feroviară austriacă, pe linia Orșova-Craiova-București-Giurgiu. Întrucât țara nu dispunea de specialiștii proprii, se solicită contelui Coronini-Cronberg angajarea unui inginer austriac pentru întocmirea proiectului acestei linii. În 22 decembrie 1855, în Ofisul către Sfatul administrativ extraordinar se arată necesitatea construirii unor drumuri de fier, iar Domnitorul solicită întocmirea studiului liniei ce trebuia să lege Orșova de Dunăre prin intermediul inginerului străin solicitat.

1. **1856, februarie** - Semnarea unei convenții la Dresda cu Maximilian von Haber, reprezentantul unei companii care dorea să construiască o linie de cale ferată în Țara Românească. Divanul aprobă convenția care avea ca scop construcția unei linii de cale ferată pe traseul Orșova-Craiova-București-Brăila.

2. **1856** - inițiativele domnitorului Barbu Știrbei au mobilizat interesul investitorilor de peste Carpați, care doreau realizarea unei legături pe calea ferată între Transilvania și porturile dunărene, Galați, Brăila și Giurgiu prin Brașov.

În ianuarie 1856, vine la București o delegație de la Brașov, pentru negocierea construirea unor linii de căi ferate pe traseele Brașov-Buzău, Ploiești-Brăila și București-Giurgiu. În 3 aprilie 1856 se acordă dreptul de concesiune pe 90 de ani pentru traseul Brăila-Buzău-Ploiești-București-Giurgiu, legătura cu Brașovul urmând să fie realizată prin Ploiești sau Buzău. Domnitorul aprobă concesiune, solicitând ca legătura să se realizeze prin Ploiești, spre Telega, pentru a impulsiona exploatarea salinelor din zonă.

1. **1856, martie** - sosește la București inginerul însărcinat cu proiectarea unei linii pe direcția Orșova-Craiova-București-Dunăre. Conform deciziei de a construi o linie către Brașov, inginerul-șef Franz Dimmer urma să alcătuiască un proiect pentru linia Brașov-Buzău-Ploiești-București-Giurgiu.

PROPUNERI NEREALIZATE DE ÎNFIINȚARE A UNEI REȚELE FERROVIARE ÎN MOLDOVA DUPĂ 1859

În această perioadă a rămâne constantă preocuparea autorităților celor două Principate de a realiza o rețea de căi ferate pe distanțe mari, care să facă legătura rețelei din Austro-Ungaria cu porturile dunărene Brăila și Galați.

1. **1861-1863 - Concesiunea P. Mavrogheni, Leo de Sapieha, Th. Brassey.** Petre Mavrogheni primește în 1861 concesiunea construirii unei linii ferată de legătură a frontierei de nord-vest a Moldovei până la Dunăre, la Galați urmând Valea Siretului, cu desprindere a două ramuri secundare, una spre Iași și alta spre Tg. Ocna. În urma cooptării ulterioare a principelui Leo de Sapieha, a unor capitaliști englezi și a celebrului constructor de căi ferate britanic Thomas Brassey, au fost acordate alte două concesiuni. Concesiunea din iunie 1863 prevedea o linie principală din portul Galați până la frontiera cu Austro-Ungaria, spre orașul Siret, și trei linii secundare, către Iași, Tg. Ocna și Focșani. Concesiunea fost suspusă dezbaterilor Adunării Generale în decembrie 1863 împreună cu proiectul concurent susținut de C. N. Suțu.
2. **1863 - Prima concesiune C. N. Suțu, Don José de Salamanca, G. Delahante.** C. N. Suțu a realizat o asociere cu Don José de Salamanca (om politic și de afaceri spaniol, unul din cei mai mari antreprenori feroviari la acel moment) și cu bancherul G. Delahante, care au propus un proiect destul de similar cu cel al concesiunii Mavrogheni. În lipsa unei decizii ferme la nivelul autorităților, cele două companii au fuzionat și au propus mai târziu un proiect comun.
3. **1863 - Propunerea Iancu Pruncu.** Această nouă propunere, neacceptată de Adunarea Deputaților, viza un traseu diferit față de celelalte proiecte, pe teritoriul din sudul Basarabiei alipit Moldovei în urma tratatului de la Paris din 1856, pe valea Ialpugului în nordul districtului Cahul.
4. **1863 - Propunerea Dimitrie A. Cantacuzino, D. M. Popoviciu.** Traseul propus de aceștia urma să facă legătura între liniile austriece de la frontiera Bucovinei cu Moldova și Rusia prin Chișinău și Odessa străbătând doar o mică parte din teritoriul moldovean prin Fălticeni-Ruginoasa-Iași-Prut. Această propunere care servea prea puțin intereselor Moldovei nu a primit nici un răspuns oficial.
5. **1864 - Concesiunea P. Mavrogheni, Leo de Sapieha, Th. Brassey, C. N. Suțu, Don José de Salamanca, G. Delahante.** Consiliul de Miniștri anulează concesiunea în noiembrie 1864 în urma solicitării lui P. Mavrogheni de mărire a prețului / km al liniilor.
6. **1864, noiembrie - A doua concesiune C. N. Suțu, Don José de Salamanca, G. Delahante.** C. N. Suțu solicită o nouă concesiune, după anularea proiectului comun cu Petre Mavrogheni. Proiectul nu fost finalizat, deși lucrările începuseră, datorită disputelor tehnice și a solicitărilor ulterioare ale guvernului care nu au fost acceptate de concesionar. În martie 1866, după abdicarea lui Al. I. Cuza, Adunarea Deputaților anulează concesiunea.

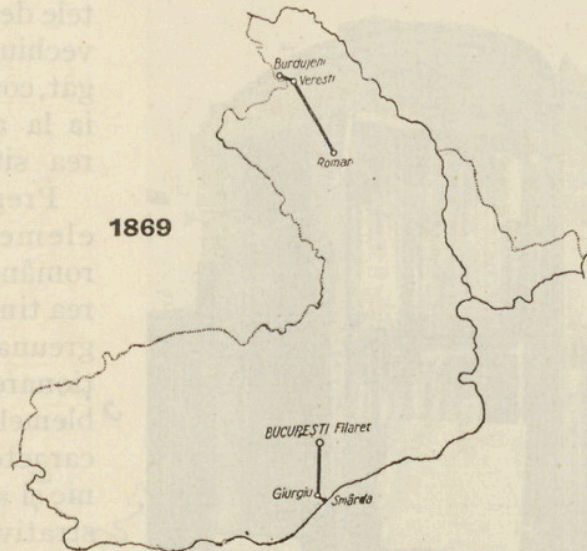
PROPUNERI NEREALIZATE DE ÎNFIINȚARE A UNEI REȚELE FERROVIARE ÎN ȚARA ROMÂNEASCĂ DUPĂ 1859

1. **1860 - Concesiunea Liddle și Gordon/Proiectul Ion Ghica.** Inginerii Liddle și Gordon, mandatar ai companiei John Trevor Barkley (care construia linia Cernavodă-Constanța în Dobrogea), propun un proiect de realizare a trei linii care urmau să străbată Muntenia și să o lege de Dobrogea: Cernavodă-Slobozia-București, Slobozia-Brăila-râul Siret, București-Craiova-Turnu Severin. Primul ministru Ion Ghica supune dezbaterii Adunării legislative un proiect care însuma 950 km, diferit față de propunerea inițială, care era mai potrivit intereselor țării definite și în proiecte anterioare: liniile Orșova-Craiova-București-Cernavodă, Slobozia-Brăila-Siret, Crasna-Buzău-Ploiești-Giurgiu, Buzău-Rm.-Sărat-Focșani. În urma dezbaterilor din Adunare, proiectul a fost votat într-o formă modificată, cu o linie de la Turnu Severin până la Focșani și Brăila, cu o ramură de la Ploiești la București și Giurgiu, dar proiectul nu a fost promulgat.
2. **1860 - Propunerea Philip Pouteau și William Henry Ward.** Firma londoneză Imperial Mercantile Credit Company a solicitat prin cei doi reprezentanți acordarea unei concesiuni pentru linia București-Giurgiu, care a fost refuzată în 1861 motivându-se că nu se poate concesiona doar o singură linie.
3. **1861 - Propunerea I. Al. Keun și C. Fostiropulu (Societatea Națională de Drumuri de Fier).** Societatea cu capital autohton a solicitat concesiunea pentru o cale ferată cu cai (șine pe șoselele deja existente) pe traseul Giurgiu-București-Ploiești-Telega-Slănic. Concesiunea nu este acordată pentru că existau deja tratative pentru acest traseu pentru o cale ferată mecanizată.
4. **1862 - Propunerea Brandeis Weikersheim și J. Trevor Barkley.** Britanicul Trevor Barkley care construise în 1860 în Dobrogea, linia Cernavodă-Constanța, dorea legarea acesteia de o rețea europeană prin implicarea în proiectele de căi ferate care urmau să se construiască pe teritoriul Țării Românești. Prin asocierea cu austriacul Brandeis Weikersheim, sprijiniți de un consorțiu de oameni politici și bancheri britanici, au propus realizarea unei rețele de linii ferate care să lege Bucureștiul de Giurgiu și Cernavodă și una către Transilvania, pe valea Oltului sau pe valea Jiului, dar concesiunea nu a fost acordată.
5. **1862 - Concesiunea Gr. Bibescu Basarab Brâncoveanu.** În iunie 1862 îi este acordată o concesiune principelui Gr. Bibescu Basarab Brâncoveanu pentru construirea unei rețele compusă din trei linii care urmau să lege Bucureștiul de porturile Brăila și Galați prin Ploiești și Buzău și să asigure legătura cu Transilvania prin Valea Jiului prin Pitești, Slatina și Craiova. Concesiunea este anulată în noiembrie 1862 pentru neconstituirea cauțiunii.
6. **1862 - Propunerea Vasile Alecsandri.** În mai 1862 propune Domnitorului o cerere de concesionare din partea unei companii franco-engleze pentru construirea liniei București-Giurgiu cu o ramificație la Oltenița. Propunerea nu a fost acceptată, fiind în discuție cele două concesiuni anterioare pentru construirea unor rețele de căi ferate.

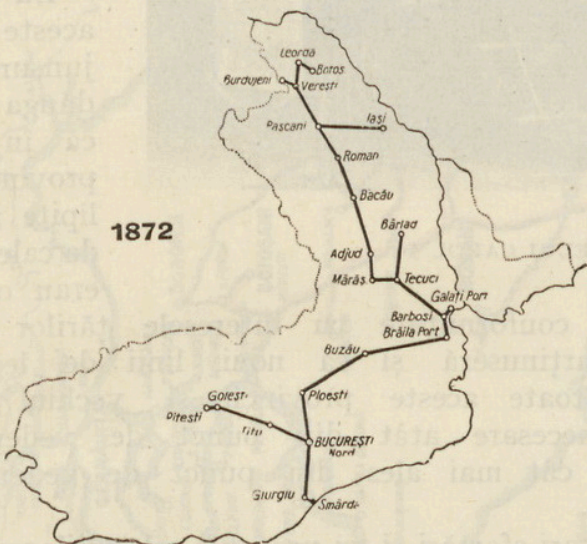
7. **1863 - Propunerea Aristide Dumont.** În 1863 au fost depuse către autoritățile române cinci cereri de concesiune pentru construirea de rețele de căi ferate. În februarie 1863 inginerul francez Aristide Dumont înaintează o cerere pentru concesionarea liniei București-Giurgiu cu o dezvoltare ulterioară către Galați, cu ramificație către Cernavodă și o linie către Turnu Severin prin Craiova și alta către Slănic prin Ploiești, dar solicitarea a rămas fără răspuns.
8. **1863 - Propunerea L. C. Manassis, Alphonse de Simencourt.** În martie 1863 contele Alphonse de Simencourt, prin reprezentantul său L. C. Manassis, a propus spre concesionare un proiect similar cu cel al Principelui Bibescu Basarab Brâncoveanu. Deși proiectul a fost aprobat de Ministerul Lucrărilor Publice nu a mai ajuns să fie dezbătut în Adunarea Legislativă, iar antreprenorul a renunțat la propunere.
9. **1863 - Propunerea Charles I. Lefèvre.** În iunie 1863 bancherul francez Charles I. Lefèvre (asociat cu doi investitori și administratori de căi ferate britanici) solicită concesionarea pentru o rețea formată dintr-o linie principală (Orșova-Craiova-Slatina- București-Ploiești-Buzău-Brăila-Valea Siretului) cu trei ramificații spre Pitești, Giurgiu și Focșani (în cazul unei joncțiuni cu liniile moldovene). În ciuda avizului favorabil al Ministerului Lucrărilor Publice și a disponibilității de satisfacere a cererile românești, concesiunea nu a fost acordată. A fost constituită o Comisie specială de analiză a propunerilor venite condusă de Ion Ghica, care a avut un rol important în definirea traseului unei rețele naționale și a punctelor de joncțiune optime cu rețelele austriece, cu stabilirea traseului spre anumite orașe și porturi pe acest traseu. Recomandările Comisiei se refereau la adaptarea propunerilor intereselor românești.
10. **1863 - Propunerea Xavier Portier, Alphonse de Simencourt.** În noiembrie 1863, Conte A. De Simencourt îl împuternicește pe antreprenorul francez Xavier Portier să solicite o concesiune pentru un traseu similar cu cel propus de Charles Lefèvre.
11. **1863 - Propunerea Joseph Meyers, Thomas Russel Crampton.** Antreprenorul britanic Th. R. Crampton l-a împuternicit pe J. Meyers să solicite o concesionare pentru traseul Giurgiu-București-Ploiești-Buzău-Brăila-Barboși (pe Valea Siretului). La recomandarea Comisiei Ghica, concesionarul se angaja să realizeze o linie de legătură prin Craiova între București și Orșova.
12. **1864 - Concesiunea William Henry Ward, Thomas Bartlett.** În martie 1864 căpitanul W. H. Wald și inginerul feroviar britanic Th. Bartlett solicită acordarea unei concesiuni pentru o rețea formată din două linii: Giurgiu-București-Ploiești-Buzău-Brăila-Barboși cu o ramură de la Buzău către Focșani și București-Slatina-Craiova-Vârciorova. În aprilie 1864 concesiunea Ward este aprobată, pentru a fi anulată din motive financiare în mai 1865.
13. **1864 - Propunerea Alfred Férot.** În decembrie 1864 antreprenorul francez A. Férot propune domnitorului Al. I. Cuza construirea unei linii între București și Giurgiu alături de elaborarea unor studii pentru o rețea de 800 de km în Țara Românească, cerere respinsă datorită clauzelor financiare dezavantajoase pentru guvern.

EVOLUȚIA REȚELEI CĂILOR FERATE ROMÂNE

1869



1872



PERIOADA

1869-1883

LINII EXECUTATE ÎN REGIM DE CONCESIUNE (1869-1880)

După 1866, administrația românească și-a schimbat strategia prin renunțarea la intențiile de construire a unei rețele feroviare prin intermediul unei singure concesiuni ce presupunea angajarea unor capitaluri importante și a unor resurse tehnologice și umane greu de asigurat, astfel că a ales să se concentreze pe construirea unor linii mai scurte, ce presupuneau riscuri mai mici de a fi puse în practică. Astfel au fost realizate:

1. **1868** – construirea de către **Societatea engleză-austriacă Lemberg-Cernăuți** a liniei Vicșani-Suceava care făcea legătura între Suceava și Viena;
2. **1869 - concesiunea John Trevor Barkley-John Staniforth – Linia București-Giurgiu**

✓ **1865, 1 septembrie** Domnitorul Al. I. Cuza acordă concesiunea pentru construirea liniei București-Giurgiu asocierii dintre John Trevor Barkley și John Staniforth. După abdicarea lui Cuza, concesiunea a fost temporar anulată și apoi reînnoită, cu mici modificări, în 7 aprilie 1867 sub Domnitorul Carol I care a fost un înflăcărat susținător al construcției căilor ferate. Acest traseu era cel mai scurt traseu care lega Capitala de un port românesc, de unde se asigura accesul către Europa pe Dunăre și care punea puține probleme tehnice în realizarea lui (o singură trecere peste un râu mare, Argeșul). Construcția căii ferate a demarat de la Giurgiu spre București utilajele de construcție, inclusive materialul rulant care urma să fie folosit pentru exploatare fiind aduse pe Dunăre.

✓ **1869, 19/31 octombrie** - a fost inaugurată oficial linia București-Filaret-Giurgiu. În prima călătorie oficială, locomotiva trenului, denumită „*Mihai Bravu*” a fost condusă chiar de J. T. Barkley, iar un al doilea tren a plecat la 15 minute, având în frunte a doua locomotivă denumită „*Dunărea*” condusă de primul mecanic român Nicolae Tănase.

Un grup numeros de comercianți și cărauși din Giurgiu, temându-se de concurența pe care o aducea calea ferată intereselor lor comerciale, au protestat printr-o petiție adresată guvernului condus de D. Ghica cerând ca linia ferată și se oprească la bariera orașului și să nu ajungă până în port, astfel încât într-o primă etapă, linia nu a ajuns până în portul Giurgiu. Autoritățile au revenit în scurt timp asupra proiectului prin legea adoptată în iunie 1869, *Legea pentru prelungirea liniei București-Giurgiu până la Smârda*, lucrările pentru linia de 2,6 km fiind finalizate la 1 iulie 1870.

3. Concesiunea Viktor von Ofenheim – Compania Lemberg – Czernowitz – Iași

Prin Decretul nr. 1516 din 21 septembrie 1868 pentru promulgarea „*Legii pentru concedarea rețelei căilor ferate din România*” se acorda concesiunea pentru construirea liniei dintre Suceava și Roman cu ramificații către Iași și Botoșani asocierii dintre omul de afaceri Viktor von Ofenheim și companiei anglo-austriacă Lemberg-Czernowitz-Iași, care avea între asociați pe principele Leo de Sapiaha, conducătorul companiei austriece de căi ferate (Carl Ludwig Bahn), etc. Se urmărea realizarea unei joncțiuni între liniile austriece și un port la Dunăre.

✓ **1869, 3/15 decembrie** – inaugurarea liniei Suceava-Roman

✓ **1870, iunie** – inaugurarea liniei Pașcani-Iași

✓ **1871, noiembrie** – inaugurarea liniei Verești-Botoșani

Exploatarea acestora s-a făcut însă în condiții proaste, ceea ce a determinat ca la 18 octombrie 1888 statul român să sechestreze liniile și în ianuarie 1889 să le răscumpere.

4. Concesiunea H. B. Strussberg – Societatea Acționarilor Căilor Ferate Române

Același Decret din 21 septembrie 1868 acorda lui Strussberg concesiunea pentru o perioadă de 90 de ani pentru construirea unei rețele de căi ferate de 915 km lungime, rețea compusă din patru tronsoane: Roman-Mărășești-Tecuci-Galați, Tecuci-Bârlad, Galați-Brăila-Buzău-Ploiești-București, București-Pitești-Slatina-Craiova-Vârciorova. Desfășurarea lucrărilor construcției precum și plata acestora au declanșat un puternic scandal politic, care l-a adus pe domnitorul Carol I în pragul renunțării la tron.

Urmărind anularea concesiunii, Domnitorul promulgă prin Decretul nr. 1365 din 17 iulie 1871 „*Legea pentru soluționarea chestiunii drumului de fer Strussberg*” prin care Societatea Acționarilor Căilor Ferate Române preia lucrările începute și le finalizează. Legătura pe calea ferată cu Imperiul Austro-Ungar dinspre vest, de la Vârciorova, s-a realizat în iunie 1879, după realizarea legăturii dinspre nord, de la Predeal.

✓ **1868, 10 septembrie** – punerea pietrei de temelie a Gării Târgoviștei, viitoarea Gară de Nord din București.

Până în 1879 s-au construit 1378 km de cale ferată, prin concesiunile acordate lui H. B. Strussberg, V. von Offenheim și L. Guilloux, cu un cost mediu pe kilometru de 306.000 lei aur. Lucrările realizate de concesionari s-au dovedit de multe ori de o calitate slabă, cu soluții tehnice care nu avantajau statul român. Cu toate acestea, societățile concesionare dispuneau în 1879 de un parc de 114 locomotive, 231 vagoane de călători, 2271 vagoane de marfă și 84 de vagoane special, care au rămas în patrimoniul statului român după răscumpărarea lor.

5. Concesiunea Gr. Heliad-Cârciumărescu: linia Iași-Ungheni

- ✓ **1870, 27 decembrie** se deschide provizoriu linia București-Buzău-Brăila-Galați-Tecuci-Roman, dar din cauza ploilor din primăvara anului următor se produc pagube semnificative liniei, determinând întreruperea circulației;
- ✓ **1872, 13 septembrie** - se deschide linia Pitești-București-Buzău-Galați-Tecuci-Roman;
- ✓ **1872, 13 decembrie** - este inaugurată linia de legătură între cele două gări ale Bucureștiului, Filaret și Târgoviștei;
- ✓ **1878, 9 mai** - se deschide linia Pitești-Vârciorova.

Decembrie 1879 - ianuarie 1880

Parlamentul dezbate și votează la 29 ianuarie, la presiunea Germaniei care condiționa recunoașterea Independenței de acest vot, răscumpărarea liniilor construite și administrate de consorțiul Stroussberg și apoi de Noua Societate a acționarilor CFR.

6. Concesiunea Marshall și fii (nerealizată)

- ✓ **1874** - De construire a portului Carol I la Marea Neagră, cu crearea unui canal de navigație până în Dunăre pe brațul Chilia și de realizare a unei rețele de căi ferate la nivel regional, cu liniile Galați-Cahul-Bolgrad-Jibrieni, Iași-Vaslui-Cahul, Bârlad-Docolina, Ismail-Tașbunar, plan care nu se realizează datorită tensiunilor politice regionale.

7. Antrepriza Polyakov: liniile Frățești-Zimnicea și Galați-Reni-Bolgrad

- ✓ **1877** - realizarea liniilor provizorii Galați-Reni-Bolgrad (cale ferată cu ecartament lat, specific rețelei rusești, și Frățești-Zimnicea (cale ferată cu ecartament normal), folosite pentru trecerea trupelor rusești către Dunăre în sudul țării din timpul războiului împotriva Imperiului otoman.

8. Concesiunile G. B. Crawley și L. Guilloux:

- ✓ **1876: 2 septembrie** - tronsonul Ploiești-Buda parte a liniei Ploiești-Predeal;
- ✓ **1879, iunie** - realizarea joncțiunii cu căile ferate ale Imperiului Austro-Ungar, la Brașov;
- ✓ **1879, decembrie** - tronsonul Câmpina-Sinaia, cel mai dificil tronson de pe linia Ploiești-Predeal.

ADMINISTRAȚIA DE STAT A CĂILOR FERATE ÎN ROMÂNIA

✓ În 11 aprilie 1880 - 10 mai 1881: prin Decretului nr.1248/1880 al Ministerului Agriculturii, comerțului și lucrărilor publice, (Monitorul Oficial nr. 94 din 25 aprilie/7 mai 1880), prin care se decide înființarea primei administrații feroviare de stat din România, ***Direcțiunea Princiară a Căilor ferate române.***

Conform art. I, “*I. Calinderu, doctor în drept, fost consilier la Înalta Curte de casațiune și justiție, Eugeniu Stătescu, doctor în drept, fost ministru, St. I. Fălcoianu, fost director, secretar general al Ministerului lucrărilor publice, sunt numiți membri ai direcțiunii princiare a căilor ferate române*”.

✓ 10 mai 1881-1883: *Direcțiunea Princiară a Căilor ferate române* s-a transformat în ***Direcția Regală CFR.***

✓ martie 1883 – noiembrie 1926: Prin adoptarea Legii nr. 810 din 6 martie 1883 pentru exploatarea căilor ferate ale statului (Monitorul oficial nr. 285 din 19 martie 1883) a funcționat ca ***Direcțiunea Generală a Căilor Ferate Române*** (D.G.C.F.R.).

✓ decembrie 1926 - august 1927: a funcționat ca ***Subsecretariat de Stat pentru CFR,***

✓ septembrie 1927 până în 1948: prin Legea de organizare și exploatare, funcționând din nou ca ***Direcțiunea Generală a Căilor Ferate Române*** (D.G.C.F.R.) .

HARTA CĂILOR FERATE ROMÂNE



Cea mai bună cremă
de ghețe!

O întrebunează cinci
milioane de oameni!

Cereti-o
pretutindeni!



ADLER
CELE MAI SOLIDE
MAȘINI DE SCRIS
REPREZENTANȚA GENERALĂ
PENTRU ROMANIA
INGINER H. PERLICI
• BUCUREȘTI •
STR. CÂMPINEANU, 22. Telefon 365/79



EDITURA
„ACCELERATUL”

Birou de volaj

București
Calea Griviței 130

Telefon
17/58

Căile Ferate Române, Harta Căilor Ferate
Române. [București], 41x51 cm
Cabinetul de Cartografie. Serviciul
Colecții Speciale. Biblioteca Națională a
României

Acasă, la drum, în vilegiatură,
oriunde..
Dv., aveți neapărat nevoie de
„Pygmy” Lampa de
buzunar fără baterie

Nici o cheltuială
de întreținere
INCAPE
IN BUZUNARUL
VEȘTEI



Pretul Lei 597

Expediam franco contra man-
dat sau ramburs
PROSPECTE GRATIS LA CERERE

Soc. „PYGMY” Buc. (6) str. M. Kogălniceanu, 4

DIRECTORI GENERALI AI CĂILOR FERATE ROMÂNE

1. Gen. Ing. Ștefan Fălcoianu (1835-1905) – 11.04.1880 - 14.04. 1883
2. Ing. Constantin Olănescu – 15.04.1883 – 16.10.1883
3. Ing. George Cantacuzino (1845-1898) – 16.10.1883 – 10.04.1888
4. Ing. Gheorghe Duca (1847-1899) – 10.04.1888 – 7.10.1895
5. Ing. Anghel Saligny (1854-1925) – 7.10. 1895-1.09.1899
6. Ing. Emil Miculescu (1851-1940) – 1.09.1899 – 1.12.1908
7. Ing. Alexandru Cottescu (1885-1936) – 2.12.1908 – 1.02.1917
8. Ing. Alexandru Periețeanu – 1.12.1917-1.08.1918; 9.11.1918-23.XII.1919; 06.04.1927-12.08.1927 – Subsecretar de stat)
9. Ing. Alexandru Mareș 01.08.1918-09.11.1918
10. Gen. Ion Macri – 23.12.1919-15.12.1920
11. Gen. Mihai Ionescu – 15.12.1920-28.01.1922; 03.02.1927-06.04.1927 (Subsecretar de Stat); 28.01.1931-01.01.1933
12. Ing. Tancred Constantinescu (1878-1951) – 28.01.1922 – 01.11.1923
12. Ing. Ștefan Pretorian - 01.11.1923 – 03.02.1927
13. Ing. Nicolae Teodorescu 13.08.1927 – 11.04.1929
14. Ing. Stan Vidrighin – 11.04.1929 – 28.01.1931
15. Ing. Cezar Mereuță (1876-1952) – 01.01.1933 – 01.10.1936
16. Ing. Ion Macovei (1885-1950) – 01.11.1936 – 27.09.1940

General Inginer ȘTEFAN FĂLCOIANU

(1835-1905)

Directorul Direcției Princiare a Căilor Ferate în perioada
11 aprilie 1880 - 10 mai 1881

Directorul Direcției Regale CFR în perioada
10 mai 1881 - 6 martie 1883

Directorul Direcției Generale CFR în perioada
6 martie - 15 aprilie 1883

S-a născut la București. A urmat Școala Militară de Ofițeri din București (1854-1856), apoi își continuă studiile în străinătate, la Școala de Ofițeri de stat major din Paris între 1860-1862, pentru ca apoi să urmeze cursurile Școlii Politehnice din Paris între 1862-1864, obținând specializarea de inginer și gradul de căpitan al Armatei Române.

Spirit organizator remarcabil, a fost numit de Guvernul României în importante funcții administrative: director în Ministerul Agriculturii și al Lucrărilor Publice (1873) unde a intrat pentru prima oară în contact cu problemele căii ferate, Director al Poștelor și Telegrafului din România (numit la 5 mai 1876), șeful Comisiei Guvernamentale de trasare a frontierei româno - bulgare, calitate în care la 4 august 1878 a prezentat un amplu studiu geopolitic al Dobrogei.



Cabinetul de Fotografii. Serviciul Colecții Speciale. Biblioteca Națională a României

Pe lângă cariera militară, Ștefan Fălcoianu a deținut diferite funcții în administrație:

- secretar general al Ministerului Lucrărilor Publice;
- director general al Telegrafului și Poștei (1876-1877);
- director general al Direcțiunii Princiare CFR (1880, primul director al CFR);
- directorul Direcției Regale CFR (10 octombrie 1881 – 6 martie 1883);
- directorul Direcției Generale CFR (6 martie-15 aprilie 1883);
- președinte al Consiliului de Administrație CFR (21 octombrie 1895 – 11 decembrie 1899).

Dintre realizările remarcabile din domeniul feroviar sunt de menționat participarea la:

- elaborarea, împreună cu Gh. Duca și C. Olănescu a legii pentru exploatarea căilor ferate ale statului (Legea 810/31 martie 1883), care a fost dezbătută în cele două Camere și votată în 31 ianuarie 1883;
- înființarea Școlii Superioare de Mișcare din București;
- studierea construirii liniilor Iași - Vaslui și București - Fetești - Cernavodă;
- construcția căii ferate Buzău-Mărășești, prima linie din România realizată cu forțe proprii de ingineri și tehnicieni români, inaugurată la 31 octombrie 1881;
- contribuții la elaborarea legii pentru unificarea tuturor căilor ferate ale statului (Legea 1887/28 iunie 1882), prin aplicarea căreia fostele direcții București-Giurgiu, Iași-Ungheni, Ploiești-Predeal devin secții ale Direcțiunii Princiare a CFR.

A fost numit membru al Academiei Române la 13 septembrie 1876, fiind de asemenea membru fondator, din 1881, al Societății Politehnice din România.

A fost fondator al revistei "*România Militară*", revista Statului Major General, în prezent publicată sub titlul: "*Gândirea Militară Românească*". Generalul Fălcoianu publicată în 1895 lucrarea: "*Istoria războiului din 1877-1878, ruso-româno-turc*", una dintre lucrările cele mai importante referitoare la aceste evenimente pentru destinele țării noastre.

Ca senator, a luat poziție, de mai multe ori, în problemele întăririi capacității de apărare a României, susținând ideile legate de întăririle ce se executau pentru apărarea țării.

Inginer **CONSTANTIN P. OLĂNESCU**

(1812-1884)

Director al Direcției Generale CFR
între 5 aprilie - 16 octombrie 1883

Inginer și om politic, și-a făcut studiile la Școala Generală de Artă și Manufactură de la Paris. În 1869 a fost numit inginer-șef al Circumscripției Lucrărilor Publice Craiova. În perioada 1868-1872 a fost inginer la Compania Strussberg, participând la construcția căii ferate Galați - București - Vârciorova.



Pe timpul concesiunii Crawley, a ocupat funcția de șef de serviciu al Controlului statului din partea Ministerului agriculturii, comerțului și lucrărilor publice la construcția căii ferate Ploiești - Predeal (1876-1879). În 1877 a fost desemnat Comisar General al statului pentru căile ferate, conducând practic din 1880 toate căile ferate din România prin numirea sa în funcție de șef Divizie Căi Ferate (secretar de stat) din partea Ministerului agriculturii, comerțului și lucrărilor publice.

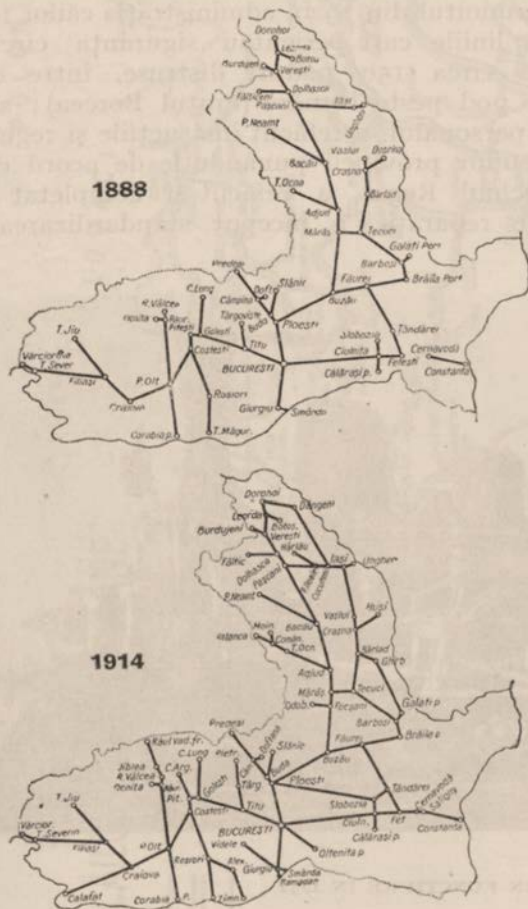
Membru, din 1881 și apoi președinte de onoare al Societății Politehnice în anul 1885, profesor la Școala de Poduri și Șosele București, președinte al Adunării Deputaților între iunie 1899-septembrie 1900, apoi în perioada martie 1911-octombrie 1912, pentru ca în anul 1892 să fie numit atât ministrul lucrărilor publice cât și ministru de interne.

Inițiază elaborarea Legii Corpului Tehnic Român, contribuie la apariția primei publicații tehnice din România: *Buletinul Societății Politehnice din România*

Realizări în timpul mandatului de director

- ✓ Inaugurarea în 1883 a liniilor: Câmpina-Doftana (12 noiembrie) și Buda-Slănic (10 decembrie).
- ✓ Punerea în circulație la 5 iunie 1883 a primul tren Orient Expres pe ruta Paris-Viena – București – Giurgiu.

EVOLUȚIA REȚELEI CĂILOR FERATE ROMÂNE



PERIOADA
1880-1917

PRIMELE LINII CONSTRUITE DE D.G.C.F.R. (1881-1884)

- ✓ 1881 - Buzău-Mărășești, Câmpina-Doftana, Buda-Slănic, Adjud-Târgu Ocna

Linia Buzău-Mărășești a fost prima linie de cale ferată proiectată și construită de ingineri români. Proiectul și construcția – 1 mai 1879 – 1 iunie 1881. Linia a fost proiectată și construită în întregime de inginerul Cantacuzino. A fost dată în circulație la 1/13 iunie 1881 și inaugurată la 18/30 octombrie 1881 în prezența Suveranilor României, Regele Carol I și Regina Elisabeta, a ministrului Lucrărilor Publice N. Dabija și numeroși invitați.

„Ora 9 plecarea din Cotroceni, cu trenul special. Miniștrii Dabija, Stătescu, Pherekyde, cu soțiile, Urechia, Radu Mihai cu soția, apoi un mare număr de invitați, deputați, senatori, etc., din partea presei. Ploaie. Ora 10 ½ în Ploiești mare întâmpinare, 10 minute. Ora 12 ½ sosirea în Buzău, vremea se înseninează. Acolo, mare întâmpinare, episcopul face slujba de sfințire sub un baldachin. Apoi discursuri și prezentarea întregului personal care a construit linia Buzău-Mărășești, mers jumătate de oră mai departe pe noua linie, podul peste Buzău. Ne oprim la fiecare stație și episcopul sfințește clădirile. Ora 2 ½ în Râmnicu Sărat, mare întâmpinare, discurs, prezentarea autorităților, 10 min. [...] Toate stațiile împodobite cu flori și steaguri. Ora 4 ¼ sosirea în Focșani. Enorm de mulți oameni, primire strălucitoare. Slujbă de sfințire și punerea ultimei cărămizi la gară, discursuri, prezentare a autorităților.”

(Carol I al României, Jurnal, vol. 1 (1881-1887), Iași, Polirom, 2007, p. 101)

Director al construcției liniei a fost inginerul inspector general Dimitrie Frunză, decorat cu această ocazie de Regele Carol I cu Crucea de comandor a Ordinului Coroana României.

Pe o distanță de 88,588 km linia trecea peste 8 poduri construite peste râurile Buzău, Râmnic, Slâmnic, Râmna, Oreava, Milcov, Putna și Sușina.

- ✓ **1882 - Legea nr. 1887 din 28 iunie 1882 pentru unificarea tuturor căilor ferate ale statului, fostele direcții București-Giurgiu, Iași-Ungheni și Ploiești-Predeal devin secții ale Direcției Princiare ale CFR.**
- ✓ **1883 - Legea nr. 810 pentru exploatarea căilor ferate ale Statului din 31 martie 1883**

Primul program guvernamental de construire a căilor ferate (1884-1892)

- ✓ Construirea liniilor: Titu-Târgoviște, Bacău-Piatra Neamț, Bârlad-Vaslui, Râmnicu Vâlcea-Piatra Olt-Corabia, Râureni-Ocnele Mari, Costești-Roșiori de Vede-Turnu Măgurele, Golești-Câmpulung, Dolhasca-Fălticeni, Filiași-Târgu Jiu, Crasna-Huși, Leorda-Dorohoi, Vaslui-Iași;
- Căile Ferate din Bărăgan (1886-1895): construcția liniilor: București-Ciulnița-Călărași-Călărași Port, Făurei-Țândărei, Ciulnița-Fetești-Țândărei, Ciulnița-Slobozia, Fetești-Saligny;
- ✓ **1895, 14 septembrie** - București-Fetești-Cernavodă și inaugurarea podurilor feroviare de peste Dunăre, operă a inginerilor români conduși de ing. Anghel Saligny.

Al doilea program guvernamental de construire a căilor ferate (1890-1895)

- ✓ Construirea liniilor: Târgoviște-Pucioasa, Focșani-Odobești, Craiova-Calafat, Iași-Dorohoi, Pitești-Curtea de Argeș, Târgu Ocna-Moinești

Noi racorduri transfrontaliere (1898 – 1901)

- ✓ Construirea liniilor: Râmnicu Vâlcea-Râul Vadului, Comănești-Palanca

Al treilea program guvernamental de construire a căilor ferate (1915-1916)

- ✓ Construirea liniilor: Medgidia-Târgșor, Buhăiești-Băcești; „Programul de la 1913”

Căile ferate private (1904-1909)

- ✓ Construirea liniilor: Mărășești-Panciu, Buzău-Nehoiășu

Alte linii de interes major (1895-1916)

- ✓ Construirea liniilor: Roșiori de Vede-Zimnicea, Galați-Bârlad, Slobozia-Țândărei, Medgidia-Bazarcic, Târgu-Jiu-Bumbești

Alte linii de interes minor/local (1887-1916)

- ✓ Construirea liniilor: Turnu Măgurele-port, Zimnicea-port, Giurgiu-bazin, Constanța-Mamaia, Giurgiu-Ramadan, Chilia-Mogoșoaia, Mogoșoaia-Obor, Palas-Constanța, Slobozia Veche-Slobozia Nouă.



Căile Ferate Române, Mersul trenurilor valabil de la 18 aprilie/1 mai 1900. hartă.
 Cabinetul de Bibliofilie. Referințe. Serviciul Colecții Speciale. Biblioteca Națională a României

CĂILE FERATE ROMÂNE ÎN TIMPUL PRIMULUI RĂZBOI MONDIAL

În anii premergători Primului Război Mondial Căile Ferate Române însumau 3852 km de linie care erau administrate de 36.770 de angajați.

După intrarea României în război alături de țările Antantei prin tratatul de alianță din 4/17 august 1916 Căile Ferate Române devin „un serviciu auxiliar al Marelui Stat Major conlucrând cu Biroul Transporturilor”, activitatea sa a fost supusă legilor militare, iar personalul a fost mobilizat.

Ca urmare a pierderii campaniei din vara și toamna anului 1916 rețeaua de cale ferată a suferit pagube importante: 2700 km din cei 3852 km de rețea rămasă în teritoriul aflat sub ocupația inamică. În încercarea de a încetini înaintarea trupelor Triplei Alianțe, autoritățile române au luat decizia de a distruge o parte din linii, noduri de cale ferată, poduri, și de a scoate din funcțiune podul principal de la Cernavodă. Retragerea administrației române la Iași în noiembrie-decembrie 1916 și a refugiaților din zonele ocupate a suprasolicitat restul de rețea prilej cu care au avut loc și accidente feroviare, cum a fost cel de la Ciurea din ianuarie 1917.

În zonele sub ocupație germană s-au desfășurat doar activități de întreținere a liniilor care serveau interesele ocupanților, restul liniilor, cele secundare, fiind abandonate. Un grup operativ condus de ing. Cezar Mereuță a rămas în București cu misiunea de a reprezenta Direcția Generală C.F.R. pe lângă noile autorități. În Moldova rețeaua de cale ferată a fost sufocată de vagoanele și locomotivele refugiate din sudul țării. În zona frontului au fost afectate de bombardamente, atât gările cât și liniile ferate și trenurile. Cu mari eforturi „armata ceferistă” a construit noi linii de garare în diferite stații și a asigurat circulația trenurilor.

Între anii 1914-1916 în Transilvania au operat liniile militare austro-ungare k.u.k. Heeresbahn Südost. Trupele austro-ungare de căi ferate au construit mai multe linii de cale ferată cu ecartament normal și cu ecartament îngust de 760 mm. În România trupele germane și austro-ungare au folosit pentru transport și aprovizionare linii de ecartament normal.

Inginer GEORGE C. CANTACUZINO

(1845-1898)

Director al Direcției Generale CFR
în perioada 16 octombrie 1883 – 10 aprilie 1888



Om politic roman, fost ministru de finanțe și director al ziarului liberal *Voința Națională* (1888-1895). S-a născut la București, a urmat studii la Paris fiind licențiat în științe matematice. Și-a început cariera ca șef de secție la *Compania Crawley*, la construcția căii ferate Ploiești - Predeal (1875-1879). Din anul 1879 a fost director provizoriu al *Societății Concesionare a Tutunului*, fiind cel care a organizat înființarea *Regiei Monopolului de Stat*, unde a fost director între 1879-1881. A urmat în paralel cariera didactică, fiind conferențiar la catedra de *Analiză Matematică* la *Universitatea din București* și profesor la *Școala Națională de Poduri și Șosele din București*.

Împreună cu Ștefan Fălcoianu și Constantin Olănescu, a contribuit la elaborarea *Legii nr. 810 din 1883*, pentru exploatarea căilor ferate ale statului.

Între 1883-1888 a fost numit la conducerea Direcției Generale CFR, perioadă în care și-a dovedit calitățile de excelent organizator al administrației.

Odată cu constituirea Direcției Regale CFR, începând cu 17 martie 1883, a făcut parte din Consiliul de Administrație al Căilor Ferate împreună cu Ion Kalinderu, președinte, ec. Eugen Carada, col. Gh. Zamfir și ing. Gh. I. Duca.

După 10 aprilie 1888 s-a retras din administrația de stat, pentru a se dedica activității antreprenoriale, construind la Brăila prima fabrică de ciment Portland din România (1888).

A fost președinte al Societății Politehnice în 1886 și între 1888-1889, apoi ministru de finanțe (1895-1898) în cabinetul Sturdza.

În anul 1904, în memoria marelui om politic a fost ridicată în București o statuie, aflată la intrarea în Parcul Grădina Icoanei dinspre Piața G. Cantacuzino. Aceasta a fost ridicată, așa cum reiese din textul de pe spatele statuii, prin „*subscripțiune de amicii săi politici, Creditul Funciar Rural, funcționarii Căilor Ferate Române*”. Monumentul a fost realizat de către sculptorul de origine franceză Ernest Henri Dubois, o figură marcantă a neoclasicismului francez.

Realizări în timpul mandatului de director

- ✓ Construirea a 12 linii de cale ferată, astfel rețeaua feroviară s-a mărit cu peste 900 km.
- ✓ Instalarea în Gara de Nord a Uzinei de Gaz care a asigurat în acea perioadă iluminarea unui întreg cartier.
- ✓ Construirea liniilor Iași-Vaslui și București-Fetești

Inginer GHEORGHE DUCA

(1847-1899)

Director al Direcției Generale CFR în perioada 10 aprilie 1888 – 7 octombrie 1895

A fost un inginer, reformator al învățământului politehnic (1881), membru fondator al Societății Politehnice. Absolvent al Școlii centrale de arte și manufactură din Paris în 1864, apoi a obținut diploma de inginer în 1869. A debutat ca profesor de matematică la Liceul Militar din Iași.

S-a dedicat construcției de căi ferate, lucrând în cadrul primelor concesiuni străine: Compania Ofenheim la construcția căii ferate Ițcani-Iași (1870). A condus Direcția autonomă a liniei Iași-Ungheni (linie cu ecartament larg), construită de concesiunea Grigore Heliad la 1 august 1874.

Ca director de construcții la Direcția Centrală a Antreprizei Guilloux, împreună cu Anghel Saligny și Elie Radu, a participat la construcția căii ferate Ploiești-Predeal între 1878 - 1879.

După 12 ani de practică inginerească, după propunerea făcută prin raportul ministrului secretat de stat la departamentul agriculturii, comerțului și lucrărilor publice, inginerul Gheorghe Duca a fost numit, prin decretul nr. 1035 din 8 aprilie 1881, în post de director al „Școalei de Poduri și Șosele” din București.



Cabinetul de Fotografii. Serviciul Colecții Speciale.
Biblioteca Națională a României

Spirit organizator de excepție, energic și perseverent, Gh. Duca a fost cel care a reorganizat din temelii învățământul tehnic național.

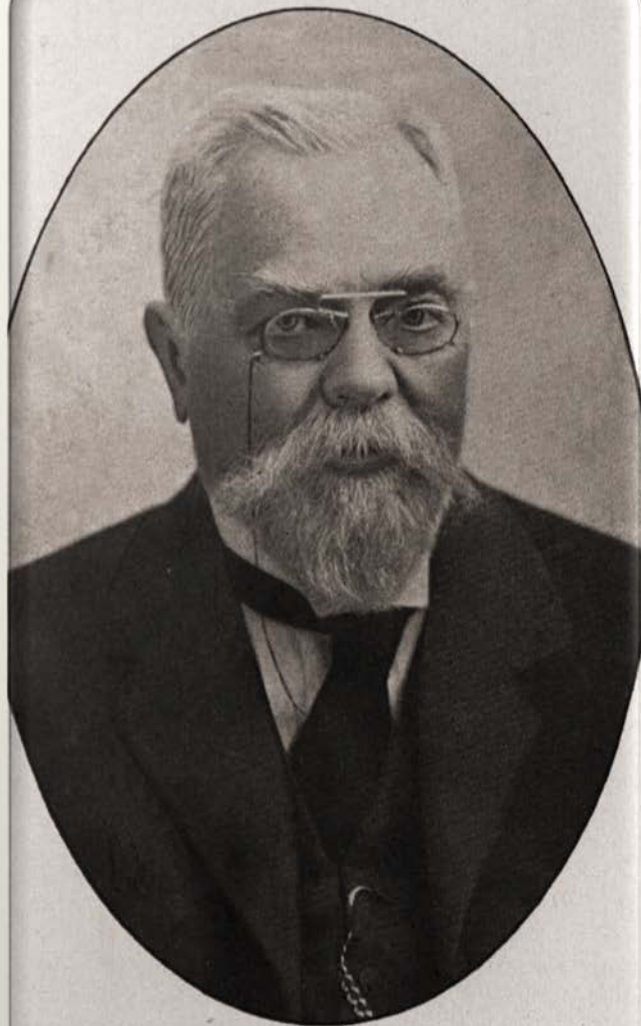
Din anul 1881 a lucrat în cadrul Consiliului tehnic al Ministerului agriculturii, comerțului și lucrărilor publice, unde, împreună cu Ștefan Fălcoianu și alți colaboratori, a participat la elaborarea Legii nr. 810, lege care reglementa exploatarea căilor ferate ale statului.

În 1888 a fost numit Director General al Direcției Generale a Căilor Ferate din România, unde timp de aproape 8 ani, s-a implicat activ în dezvoltarea administrației CFR. A publicat în anul 1892 *“Raportul General asupra stării Căilor Ferate”* document ce reprezintă un model de analiză și luciditate tehnică pentru viitorul căilor ferate. În perioada 1897-1899 a fost director al lucrărilor de construcție și amenajare a portului Constanța.

Membru fondator al Societății Politehnice din România și președinte al acestui for în anii 1883 și 1890, cu preocupări pentru publicarea Buletinului Societății Politehnice. Drept recunoștință, personalul ceferist i-a ridicat o statuie, care a fost amplasată în piața Gării de Nord. Monumentul a fost realizat de sculptorul Filip Marin și a fost dezvelit la 21 mai/3 iunie 1904.

Realizări în timpul mandatului de director

- ✓ Construirea în 1886 a noului local al Politehnicii din strada Polizu, a unei biblioteci și laboratoare de fizică și chimie;
- ✓ Finalizarea construcției tronsonului căii ferate București - Fetești și darea în exploatare a podurilor de peste Dunăre în 1895;
- ✓ Finalizarea a noi linii de cale ferată: Dărmănești-Câmpulung; Leorda-Dorohoi; Crasna-Huși; Cărbunești-Târgu Jiu;
- ✓ Deschiderea primei școli de mecanici de tracțiune (1890), a unei școli de întreținere a liniei pentru picheri și șefi de echipă (1892) și a unei școli pentru manipulanți (1893);
- ✓ Întocmirea Statutului personalului feroviar - prin care se stabileau drepturile la pensie pentru personalul feroviar;
- ✓ Crearea Casei de Ajutor Reciproc, a unui magazin de consum, a unei școli elementare pentru copii angajaților CFR, construirea unor locuințe de serviciu, etc.



ANGHEL SALIGNY

Inginer ANGHEL SALIGNY

(1854-1925)

Director al Direcției Generale CFR
în perioada 7 octombrie 1895 – 1 septembrie 1899

Anghel Saligny este unul dintre cei mai importanți ingineri români, iar meritele sale sunt recunoscute pe plan mondial datorită inovațiilor pe care le-a adus în lumea construcțiilor civile.

Opera sa inginerească cuprinde linii ferate, poduri combinate (sosea și cale ferată), poduri metalice și silozuri de beton armat (bazat pe propriile invenții):

- ✓ Între 1884 și 1889 a participat la proiectarea și construcția docurilor și antrepozitelor din Brăila și Galați, unde, pentru construcția silozurilor s-a folosit în premieră betonul armat; pereții silozurilor au fost asamblați din prefabricate sub forma de plăci și puteau fi umpluți cu până la 25000 de tone de cereale.

Buletinul Societății Politecnice din România, Anul XLIV, nr.7, 1930, p. 677

Cabinetul de Periodice românești vechi. Serviciul Colecții Speciale. Biblioteca Națională a României

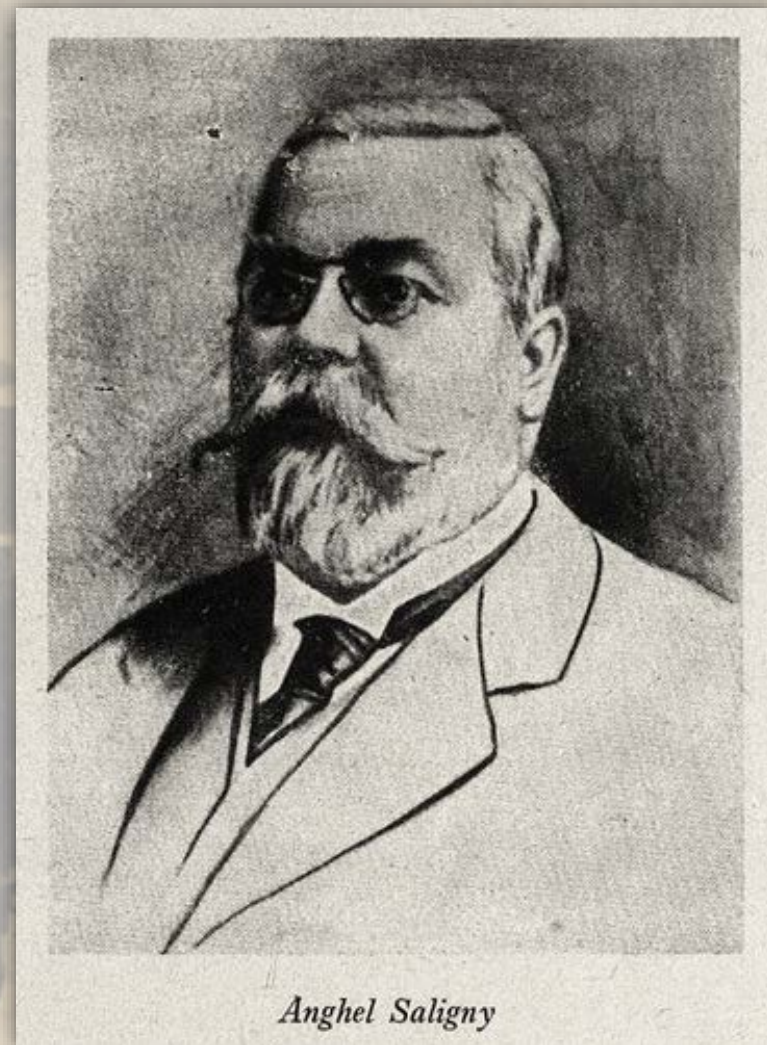


Cabinetul de Fotografii. Serviciul Colecții Speciale.
Biblioteca Națională a României

- ✓ Între 1890 și 1895 a proiectat și a participat la construirea celui mai lung pod din Europa la acea vreme: Podul Carol I. Podul situat peste Dunăre, are o deschidere centrală de 190 m și alte patru deschideri de 140 m, cu o lungime de 4408 m; a fost realizat cu grinzi și console din oțel moale, fiind considerat la acea vreme cel mai mare pod metalic din Europa și al treilea din lume. Inaugurarea oficială a avut loc în 14 septembrie 1895, iar la eveniment au asistat nu doar familia regală, ci și un numeros public.

Cel mai important moment al zilei a fost testarea rezistenței podului cu un convoi de 15 locomotive care au trecut în viteză peste pod. Convins de calitatea construcției sale, Saligny s-a urcat împreună cu alți muncitori într-o șalupă pe care a ancorat-o chiar sub pod. Practic, Saligny a garantat cu propria sa viață calitatea podului, iar convoiul de locomotive a trecut cu bine pe celălalt mal al Dunării. “Știam că va ține!”, ar fi fost cuvintele spuse de Saligny.

- ✓ Între 1889 și 1909 a condus lucrările de amenajare a portului Constanța, proiectând silozurile de cereale și stația de petrol, ocazie cu care a introdus pentru prima dată în construcțiile portuare piloții și radierele de beton armat.
- ✓ A proiectat și creat primul funicular din România denumit „Americanul” (Teledinamicul), executat de Casa Adolf Bleichert, care a funcționat în perioada 1885-1896, pe o distanță de 2,1 km și putea transporta câte zece vagoane de sare între Târgu Ocna și salină.
- ✓ S-a construit în 1886, podul peste râul Buzău, în localitatea Vadu Pașii, după planurile realizate de Saligny, având o lungime de 344 m, pentru a face legătura feroviară între regiunile istorice Muntenia și Moldova, alături de podul de la Mărăcineni. După cel de-al Doilea Război Mondial, podul a devenit unul rutier, care a funcționat aproape o jumătate de secol, iar în prezent podul este permis numai accesului pietonal.

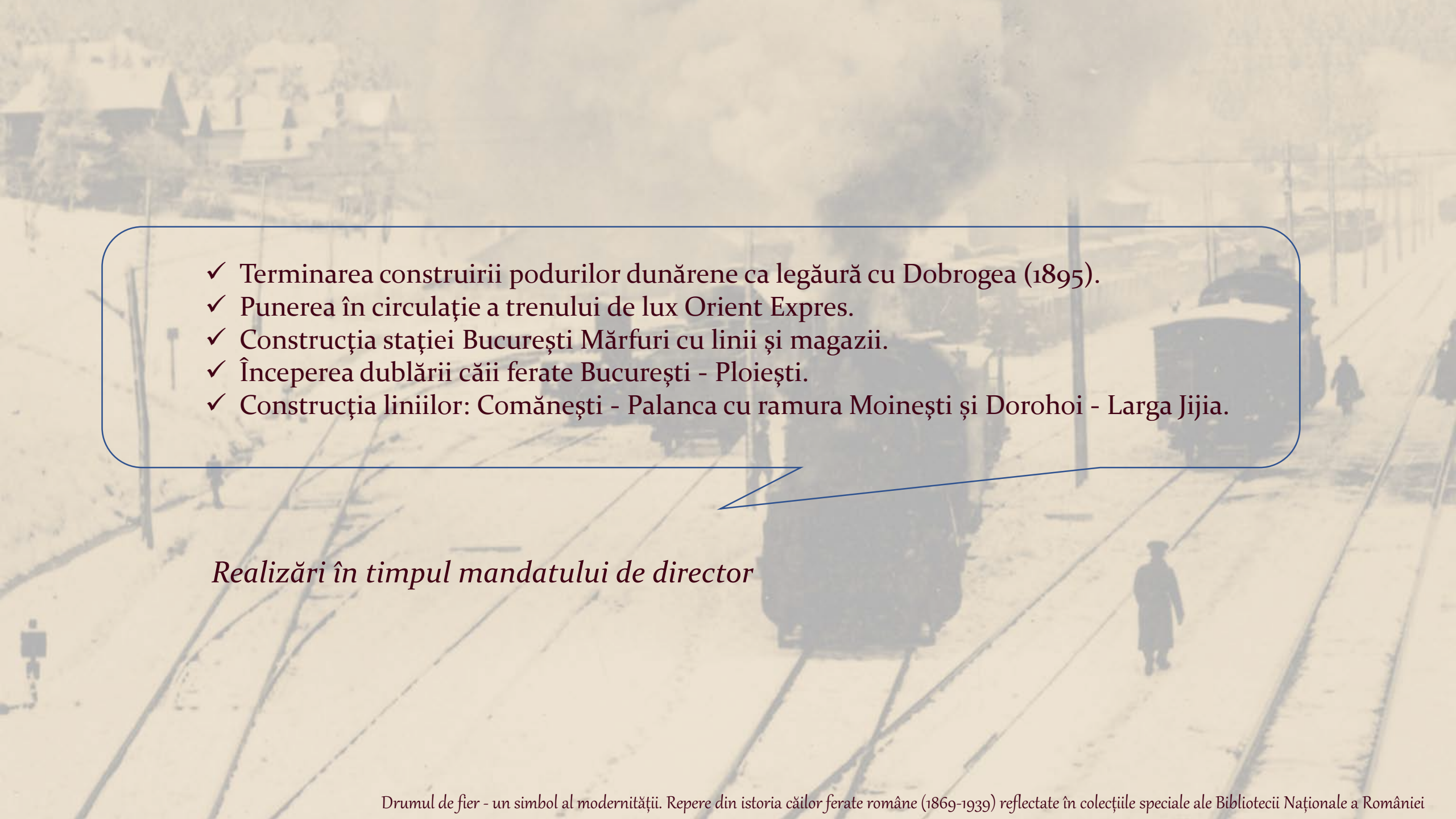


Buletinul Societății Politecnice din România, Anul LIX,
nr.9-12, septembrie-decembrie 1945 , p. 260
Cabinetul de Periodice românești vechi. Serviciul
Colecții Speciale. Biblioteca Națională a României

- ✓ A participat la construirea între 1885-1888 a podului dublu de șosea și cale ferată de la Cosmești, peste Siret. Podul, realizat din fier, era un pod dublu, etajat, cu calea ferată sus și un planșeu pentru mijloace rutiere jos, cu o lungime de 430 m, fiind mai înalt decât podul de lemn. Pilonii de piatră fuseseră bine înfiți în pământ, până la adâncimea de 18 metri, la construcția fundațiilor fiind folosită pentru prima dată în România metoda aerului comprimat sub clopot. Materialul folosit pentru construirea podului, inclusiv elementele metalice ornamentale, a fost realizat la Viena, fiind aduse pe Dunăre până la Galați și Brăila. Podul a fost folosit timp de 29 de ani, până în 2 august 1917, când a fost dinamitat de către armata română, în timpul Primului Război Mondial, pentru a împiedica trecerea peste Siret a trupelor germane.
- ✓ S-a implicat în construirea liniei ferate Filiași – Târgu Jiu, realizată între 1886-1888; astfel, la 16 ianuarie 1888 fiind inaugurat tronsonul de cale ferată Filiași-Târgu Cărbunești, ce asigură legătura cu Craiova și București, iar la 1 iulie 1888 realizată și legătura pe calea ferată între Târgu Cărbunești - Târgu Jiu.
- ✓ În 1887 în calitate de Șef serviciu Lucrări noi, s-a ocupat înlocuirea viaductelor de pe liniile Crasna – Huși și Leorda – Dorohoi, precum și de executarea tunelului de fontă de la Moștiștea.
- ✓ În perioada 1895 – 1909 a realizat primele înghiuri în Lunca Dunării. Deși lucrările au avut un caracter experimental, au fost realizate diguri în mai multe localități, dintre care amintim: Giurgeni, Manastirea, Chirnogi, Simoiu, etc.

De-a lungul vieții sale a ocupat un număr important de funcții, din care se pot menționa:

- ✓ Membru fondator al Societății Politecnice din Romania (Focșani, 1881)
- ✓ Președintele Societății Politecnice din Romania (1895 – 1897 și 1910 – 1911)
- ✓ Membru în Comisiunea Tehnică a Primăriei Bucureștiului (1890)
- ✓ Profesor de Poduri la Școala Națională de Poduri și Șosele (1894)
- ✓ Director al căilor ferate române (1895-1899)
- ✓ Vicepreședinte al Consiliului Tehnic Superior al lucrărilor publice (1901-1917).
- ✓ Membru al Societății Gazeta matematică (din anul 1914).
- ✓ Administrator delegat al Societății Comunale de Tramvaie din București (1909-1925)
- ✓ Președinte al Comitetului de Construcții de cale ferată (1922).
- ✓ Cenzor la Banca Națională (1913-1925).
- ✓ Membru corespondent al Academiei Române (13 aprilie 1892 - 07 aprilie 1897) și membru titular (1897-1910).
- ✓ Președinte al Academiei Române (1907-1910)
- ✓ Președinte al Comitetului de organizare a Serbărilor pentru încoronarea Suveranilor (1922)

- 
- ✓ Terminarea construirii podurilor dunărene ca legătură cu Dobrogea (1895).
 - ✓ Punerea în circulație a trenului de lux Orient Express.
 - ✓ Construcția stației București Mărfuri cu linii și magazii.
 - ✓ Începerea dublării căii ferate București - Ploiești.
 - ✓ Construcția liniilor: Comănești - Palanca cu ramura Moinești și Dorohoi - Larga Jijia.

Realizări în timpul mandatului de director

Inginer EMIL MICLESCU

(1851-1940)

Director al Direcției Generale CFR în perioada
1 septembrie 1899 – 1 decembrie 1908

Născut la Iași, a definitivat studiile liceale și politehnice realizate la Paris, unde a obținut în 1873 diploma de inginer. A fost angajat de Societatea Acționarilor CFR între anii 1873-1875 pentru a se ocupa de controlul calității lucrărilor de construcție pentru linia ferată Slatina – Pitești.

În timpul Războiului de Independență (1877-1878) a participat la organizarea lucrărilor de întreținere a căii ferate Iași-Cernăuți folosită pentru transportul trupelor ruso-române spre zonele de operațiuni militare.

La 1 ianuarie 1880 a fost numit șeful Serviciului Comercial în cadrul primei structuri de organizare a Direcției Principale CFR, alături de Ștefan Fălcoianu, Gh. Duca și alți specialiști contribuind la elaborarea Legii de exploatare a căilor ferate ale statului din 1881.



Prin demisia neprevăzută a lui C. Olănescu la 24 octombrie 1883 a fost numit, pentru competența și meritele sale, subdirector general al CFR, iar de la 1 septembrie 1899, Director General al CFR, timp în care, împreună cu directorii G. Cantacuzino, Gh. Duca și A. Saligny a contribuit la organizarea modernă a administrației CFR.

Pentru contribuția esențială la realizarea podurilor de peste cele 2 brațe dunărene i s-a conferit decorația Steaua României în grad de Comandor.

Realizări în timpul mandatului de director

- ✓ Realizarea în 1901 a legăturii feroviare cu Austro-Ungaria prin frontierele Turnu Roșu și Ghimeș Palanca.
- ✓ Construirea căile ferate pe centura capitalei: Mogoșoaia - Obor, București Nord - Băneasa, București Nord - Obor.
- ✓ Inaugurarea Uzinei de impregnat traverse Ploiești (1904), a Atelierelor de reparat locomotive de la Nicolina - Iași, și a celor de la Grivița - București (1906).
- ✓ Construirea a numeroase locuințe de serviciu pentru personalul de exploatare, înființarea de școli de ucenici pe lângă atelierele de reparat locomotive și vagoane.



Inginer ALEXANDRU COTTESCU

(1885-1936)

Director al Direcției Generale CFR în perioada
2 decembrie 1908 – 1 februarie 1917

Născut la București, iar după terminarea studiilor universitare, a obținut diploma de inginer la Școala de geniu din Gand, Belgia din 1879, odată cu numirea ca inspector de mișcare în 1883, își consacră întreaga activitate căilor ferate române. Se distinge în acțiunea de preluare a liniilor de cale ferată de sub administrația concesiunilor Strussberg și Offenheim.

În calitate de șef al Serviciului Central de Mișcare, în anul 1899 împreună cu Mihail Râmniceanu face o vizită în Germania, unde studiază comportarea în exploatare a instalațiilor de centralizare, a macazelor și semnalelor. După revenirea în țară, împreună cu I. Pușcariu și Gh. Duca, a adus contribuții importante la introducerea centralizării mecanice a macazelor și semnalelor la CFR.

Între 1896-1898 a deținut și funcția de director al serviciului de navigație maritimă.

După numeroase înaintări în funcție, în 1908 a fost numit director general al căilor ferate române. Timp de 8 ani cât a deținut această funcție, căile ferate au trecut prin cele mai grele perioade (desfășurarea primului război mondial), fiind necesar să se ocupe și de retragerea întregii administrații românești la Iași.

A fost decorat cu: Ordinul Frantz Iosef, în grad de comandor; mare ofițer al Țărilor de jos, coroanele Nasau; meritul civil Bulgar, Coroana României în gradul de comandor; cavaler al ordinului Alexandru al Bulgariei; ofițer al "Steii României" și comandor al ordinului "Tacova".

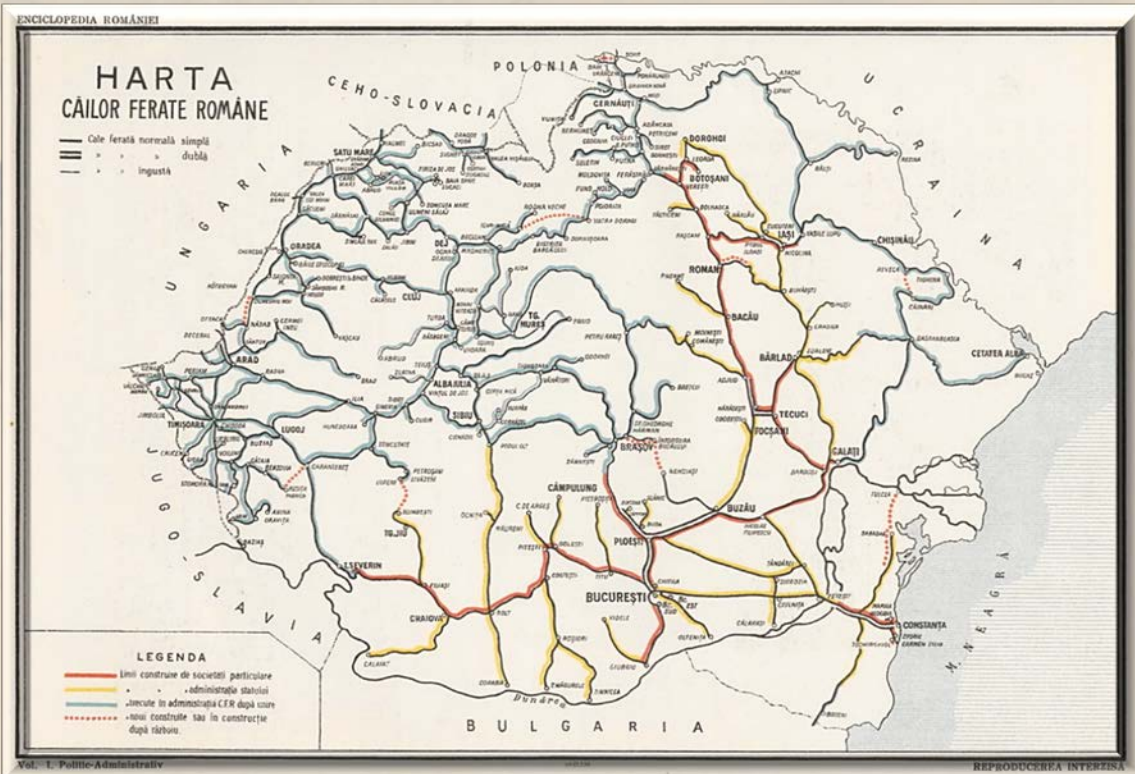
A fost director al Societății Politehnice din România în perioada 1905-1907.



Anuarul presei române și al lumii politice pe anul 1912, An VI, p. 212.
Cabinetul de Periodice românești vechi,
Serviciul Colecții Speciale. Biblioteca Națională a României

- ✓ Punerea în funcțiune la 1 februarie 1890, sub supravegherea sa, a primei instalații de centralizare tip Hening G. în stația Buftea, instalație care a funcționat până în anul 1946. Datorită acțiunilor sale, în anul 1916 existau pe rețea 113 stații centralizate;
- ✓ Inaugurarea unor noi linii de cale ferată: Bârlad-Talașmani, București-Budești, linia dubla Crivina-Ploiești (1909), Ploiești-Slobozia, Podul Iloaiei-Hârlău (1910);
- ✓ Darea în folosință a Podului Grand din București și a centralei telefonice de la Iași.
- ✓ Introducerea în trafic a primelor vagoane de 20 de tone;
- ✓ Inaugurarea căii ferate duble Ploiești-Câmpina, Slobozia-Tândărei și a Tunelului Berești (1912).
- ✓ Introducerea în circulație a locomotivelor de mare viteză Pacific (1912).
- ✓ Punerea în funcțiune a stației București - Grivița și a Depoul București Călători (1914).

Realizări în timpul mandatului de director



PERIOADA 1918-1939

CĂILE FERATE ROMÂNE ÎN PERIOADA INTERBELICĂ

La încheierea războiului distrugerile provocate rețelei de transport pe cale ferată și al lucrărilor de artă au fost însemnate mai ales în Muntenia și Oltenia.

Pentru refacerea ei au fost luate măsuri de consolidare a liniilor, terasamentelor și înlocuirea șinelor și traverselor, reconstrucția podurilor și viaductelor distruse. Între cele mai importante poduri care au fost refăcute sunt podul Borcea de peste Dunăre, podul peste Buzău și cel peste Siret.

Particularitățile de construcție ale căilor ferate din provinciile alipite realizate de statele de unde făcuseră parte anterior (Austro-Ungaria și Imperiul Rus), au determinat îndeplinirea a numeroase lucrări de ajustare a tipurilor de șine și adaptare la căile ferate române, conectarea la alte mari noduri și fluxuri de circulație, etc. Pentru refacere au fost luate măsuri de consolidare a liniilor, terasamentelor și înlocuirea șinelor și traverselor, reconstrucția podurilor și viaductelor distruse. Au fost consolidate linii principale și secundare în lungime de aproape 1000 de km. S-au reconstruit 40 de poduri mici și mari, între cele mai importante poduri care au fost refăcute s-au numărat podul Borcea de peste Dunăre, podul peste Buzău și cel peste Siret.

Construcții de căi ferate în România Mare

- ✓ **1921** – linia Băcești-Roman cu prelungire la Buhăiești
- ✓ **1922** – s-a dat parțial în folosință o nouă linie ferată în Crișana, între Salonta Mare și Chișineu-Criș (38 km)
- ✓ **1923** - Prin Constituția din 1923 căile ferate sunt declarate bunuri de interes public
- ✓ **1927, 5 iunie** – inaugurarea liniei Constanța-Eforie Sud
- ✓ **1928, 25 august** – inaugurarea liniei Eforie Nord - Techirghiol
- ✓ **1931** – linia Brașov-Întorsura Buzăului, 37 km lungime, pe care se află cel mai lung tunel din țară, tunelul Teliu, de 4370 m construit între 1924-1930
- ✓ **1938, 17 iulie** – inaugurarea liniei Eforie Sud-Mangalia
- ✓ **1938, 15 octombrie** – linia Caransebeș-Reșița (41 km)
- ✓ **1938, 15 decembrie** – linia Ilva Mică-Vatra Dornei de 62 km lungime cu numeroase tunele și viaducte
- ✓ **1939, 25 martie** – linia Tulcea-Babadag

Inginer ALEXANDRU PERIETEANU

Director al Direcției Generale CFR
în perioada 1 decembrie 1917-1 august 1918;
9 decembrie 1918-23 decembrie 1919;
06 aprilie-12 august 1927 – Subsecretar de stat

Eminent inginer român, conducător al administrației CFR în trei perioade de timp. Și-a început activitatea ca inginer la Inspecția de mișcare București, apoi a fost subdirector al Direcției Linii între anii 1913-1917, perioadă în care, datorită pagubelor cauzate de război, din toată rețeaua mai rămăseseră numai 1000 km de cale ferată, cu un parc distrus sau capturat de germani.

În 1917, ministrul lucrărilor publice, Dimitrie Greceanu îi încredințează conducerea Căilor Ferate Române, trasându-i misiunea ca împreună cu colonelul francez Chaupin și generalul englez De Candolle, trecând peste greutăți enorme, să organizeze transportul pe calea ferată al trupelor românești și de armament, contribuind la succesul ofensivei din vara anului 1917 de la Mărăști și Mărășești.



Cabinetul de Fotografii. Serviciul Colecției Speciale.
Biblioteca Națională a României

A realizat numeroase studii referitoare la construcția unei Gării Centrale în București. După ce se realizase exproprierea terenurile necesare în anul 1892, lucrările pentru construcția acestei gări centrale au început în anul 1912, sub conducerea sa ca inginer șef al Inspecției Mișcare București, funcție în care s-a aflat în perioada 1907-1913.

A fost autorul primului studiu pentru construcția unei centuri feroviare a capitalei.

În anul 1922, în urma unei inițiative românești la conferința interguvernamentală economică de la Genova, s-a constituit Uniunea Internațională a Căilor Ferate UIC, cu sediul la Paris, unde a fost în calitate de reprezentant al României și ales ca membru fondator al organizației. UIC este o organizație profesională feroviară mondială care are ca scop standardizarea și îmbunătățirea condițiilor pentru construcțiile și operațiunile feroviare. A fost cel care a reîntregit sub o singură conducere a căilor ferate din cele 6 provincii (Basarabia, Bucovina, Ardeal, Țișana, Crișana și Maramureș) cu cele din vechiul regat.

Realizări în timpul mandatului de director

- ✓ Înființarea primului Regulator de circulație din România, la Barnova pentru secția Iași-Brăteni și ulterior și pentru liniile Vaslui-Reni și Iași-Adjud (15 februarie 1917)
- ✓ Inaugurarea liniei Constanța-Eforie cu ramura la Techirghiol (1927)
- ✓ Realizarea lucrărilor de construcție ale Triajului de la Chitila prima stație de triaj a capitalei (1912 - 1914),
- ✓ Realizarea lucrărilor de amplasare a Depoului București Călători și a Stației tehnice București Grivița împreună cu Atelierele de reparat vagoane și locomotive.

Inginer ALEXANDRU MAREȘ

Director al Direcției Generale CFR în
perioada 1 august - 9 decembrie 1918

Absolvent al Școlii naționale de poduri și șosele din București și-a dedicat întreaga carieră, activității în ramura de mișcare din cadrul Administrației CFR. A deținut funcțiile de: inginer stagiar (1896-1904); Șef Serviciu Secretariat, Contabilitate (1904); Șef Serviciu Mișcare București (1907); Director al Școlii Speciale de Mișcare (1908); Directorul Mișcării (1914 -1918);

În perioada 1 august - 9 noiembrie 1918, Alexandru Mareș a deținut funcția de director al căilor ferate, înlocuindu-l pe Alexandru Periețeanu pentru o perioadă de trei luni.

Realizări în timpul mandatului de director

- ✓ Construirea de către inginerul Victor Stoika în anul 1918 a feribotului provizoriu de la Borcea - Fetești, care a suplinit în perioada 1918-1921 activitatea podurilor dunărene avariate, până la refacerea acestora.



General ION MACRI

(1868-1937)

Director al Direcției Generale CFR
în perioada 23 decembrie 1919 – 15 decembrie 1920



Ofițer de carieră, în perioada 1892-1911 a fost unul dintre cei mai solicitați tineri ofițeri geniști ai armatei române. A fost comandant al mai multor subunități (construcții, pontonieri, telegrafie, căi ferate) ajungând să cunoască foarte bine domeniile de activitate specifice armeei.

A participat la lucrările realizate pentru podul de pe râul Colentina-București, a condus lucrările pentru construcția unor cazărmi din Bacău, Buzău și Ploiești, a comandat grupul de militari români care, în 1906, a restaurat monumentele din Bulgaria dedicate soldaților care au luptat în Războiul de independență (1877-1878).

La 1 aprilie 1912, a fost înființată Școala Militară de Zbor, maiorul Ion Macri a devenit directorul acesteia, putând fi considerat unul dintre întemeietorii aviației militare române.

A participat la Campania din 1913 (Bulgaria), ca și comandant al Batalionului de Căi Ferate, iar după încheierea campaniei, a fost trimis în Dobrogea, unde a condus lucrările pentru construirea căii ferate Medgidia-Cobadin (septembrie 1913-iulie 1914).

A luat parte la Primul război mondial, unde a luptat pe frontul de la Flămânda, Mărășești și Oituz în fruntea brigăzilor 42, 11, 14 și 7 Infanterie. A fost primul comandant al Regimentului 2 Căi Ferate și al Trupelor de Comunicații, înființate în 1919.

După terminarea războiului a revinit în cadrul trupelor de căi ferate și după avansarea la gradul de general de brigadă, în perioada 23 decembrie 1919 și 15 decembrie 1920, a fost numit în fruntea administrației CFR aflată în refacere, unde a luptat cu lipsa de combustibil, cu refacerea materialului rulant și cu punerea în funcțiune a liniilor distruse în timpul războiului.

La inițiativa sa în anul 1920 se înființează Casa Muncii C.F.R.

A predat cursuri la Școala de Artilerie și Geniu și la Școala de Infanterie și Cavalerie; de asemenea, a publicat două lucrări de specialitate („Atribuțiunile și serviciile trupelor de geniu la cetăți” și „Călăuza ofițerului la construcția podurilor în marile linii de comunicații de cale ferată”).



General de divizie MIHAIL IONESCU

Directorul Direcției Generale CFR
15 decembrie 1920 - 28 ianuarie 1922,
28 ianuarie 1931 - 01 ianuarie 1933

Subsecretar de Stat la Subsecretariatul de Stat al Căilor Ferate
03 februarie - 06 aprilie 1927

Ofițer de carieră, a lucrat în cadrul Marelui Major de la gradul de locotenent până la cel de general, unde s-a ocupat de problemele transporturilor militare pe calea ferată.

Împreună cu alți specialiști, a elaborat și condus programul de transporturi militare în campania armatei române din anul 1913 și în primul război mondial (1916 -1918), când în calitate de șef al Direcției Transporturi și Comunicații Militare (01.08.1915 - 28.06.1917), a intrat în contact direct cu cele mai importante probleme ale Administrației CFR.

După generalul Ștefan Fălcoianu și generalul Ion Macri, a fost cel de-al treilea general al armatei române chemat la conducerea căii ferate.

La 31 ianuarie 1922, după încetarea delegării sale la conducerea CFR, a fost numit subșef al Marelui Stat Major cu probleme de transporturi militare.

La 3 februarie 1927, odată cu schimbarea legii autonomiei administrației CFR, conducerea a fost asigurată de “subsecretariatul de stat al Căilor Ferate”, fiind numit Subsecretar de Stat, dar obligat să demisioneze după 2 luni, odată cu căderea guvernului Averescu.

În condițiile unei crize puternice, la 28 ianuarie 1931, a fost numit pentru a treia oară director general al CFR, prezentând un program solid pentru reorganizarea administrației CFR.

Realizări în timpul mandatului de director

- ✓ Introducerea de vagoane de clasa a IV-a pentru transportul călătorilor în vagoane de marfă amenajate cu bănci de lemn, vagoane introduse în trenuri de călători.
- ✓ Refacerea podurilor peste Dunăre afectate de distrugerile războiului
- ✓ Deschiderea liniei Roman - Băcești (1921).
- ✓ Punerea în circulație a trenurilor rapide: Traian (București - Timișoara) și Ștefan cel Mare (București - Cernăuți).

Inginer TANCRED CONSTANTINESCU

(1878-1951)

Director al Direcției Generale CFR
în perioada 28 ianuarie 1922 – 01 noiembrie 1923

Matematician, inginer, om politic, ministru al Industriei și Comerțului. A fost membru în conducerea PNL, deputat și senator în câteva legislaturi, director general al CFR, secretar general la Ministerul Comerțului și Industriei, apoi ministru.

Absolvent al Școlii de Poduri și Șosele, a continuat cu studii de specialitate în Franța și Germania. Reîntors în țară a depus o muncă sistematică în domeniile economic, politic și al industriei de războiului. În anii 1916-1918 a fost director general la Munițiile de Război.

La începutul anului 1922, odată cu venirea la guvernare a Partidului Liberal, ing. Tancred Constantinescu a fost numit la conducerea Direcției Generale CFR pentru mai puțin de 2 ani, mai precis până la căderea Guvernului Liberal.



Cabinetul de Fotografii. Serviciul Colecții Speciale.
Biblioteca Națională a României

Politicianul a îndeplinit funcția de ministru al Industriei și Comerțului în Guvernul Ion I.C. Brătianu, între anii 1923 și 1926, vreme în care a deținut funcția senator de Hunedoara. Tancred Constantinescu a dat numele Legii minelor din 1924, ce prevedea mai buna valorificare a zăcămintelor miniere.

Pe plan politic a fost un liberal de marcă, a făcut parte din delegația permanentă a partidului și a prezidat cercul de studii al secției industriale a Partidului Național Liberal. A fost ales deputat și senator în opt legislaturi. A deținut inițial funcția de secretar general la Ministerul Industriei și Comerțului, iar în guvernul Ion I.C. Brătianu din 19 ianuarie 1922 – 30 martie 1926 a îndeplinit funcția de ministru. A fost președinte al Consiliului de administrație al Uzinelor metalurgice de la Copșa Mică și Cugir.

Ca matematician, a fost unul dintre cei zece întemeietori ai revistei ”*Gazeta Matematică*”, pe care a susținut-o nu doar din punct de vedere financiar prin subvenții, că și prin autorizarea, conform Înaltului decret regal Nr. 3714 din 20 iulie 1923, ca direcțiunea generală C.F.R., Casa Muncii, să cedeze în mod gratuit Societății Gazeta Matematică o parcelă din Calea Griviței nr. 158-60 în suprafață de 250 mp., pentru a-și construi local, care să servească drept sediu al Societății. Clădirea a fost construită între 1933-1934 și inaugurată în 1935.

A fost autorul mai multor lucrări în domeniul economic (*"Înființarea uzinelor de la Copșa Mică și Cugir"*, 1925; *"Naționalizarea societății „Steaua Română"*, 1925; *"Organizarea și exploatarea căilor ferate"*, 1927, etc.) și legislației (Legea minelor, 1924; Efectele legii electorale, 1927; Legea clasării cerealelor, 1928; Lege pentru valorificarea produselor agricole, 1931 etc.).

Realizări în timpul mandatului de director

- ✓ La 1 decembrie 1922 România devine membru fondator al Uniunii Internaționale a Căilor Ferate - UIC cu sediul la Paris.
- ✓ în anul 1921 se înființează Școala de ucenici a Atelierelor CFR Nicolina-Iași și se dau în funcțiune cele 10 pavilioane de locuințe pentru personalul CFR.
- ✓ Se deschid noi linii de cale ferată: Roman-Băcești, Salonta-Chișinău Criș și Dornișoara-Prundu Bârgăului.

Inginer ȘTEFAN PRETORIAN

Director al Direcției Generale CFR în perioada
01 noiembrie 1923 – 03 februarie 1927

Absolvent al Școlii Naționale de Poduri și Șosele, s-a încadrat la Căile Ferate Române imediat, trecând prin toate treptele ierarhice, de la inginer ordinar clasa III (1.VII.1896) până la cea de subdirector general al Căilor Ferate (20.II.1922 - 1.XI.1923).

Ajuns la conducere în cele mai grele momente, a depus toate eforturile pentru refacerea parcului de locomotive și vagoane precum și a rețelei, deteriorată în mare parte în timpul primului război mondial.

A fost Președinte al Consiliului de Administrație al Regiei Autonome CFR între 1931 - 1932.

Realizări în timpul mandatului de director

- ✓ Construirea primelor locomotive de cale ferată normală din România la Uzinele Reșița în colaborare cu Administrația CFR (1923).
- ✓ Inaugurarea căii ferate Salonta-Chișinău Criș.
- ✓ Înființarea policlinicilor CFR de la Iași, Cluj și București.

Inginer **NICOLAE TEODORaESCU**

Director al Direcției Generale CFR în
perioada 13 aiulie 1927 – 11 aprilie
1929



Inginer, absolvent al Școlii Naționale de Poduri și Șosele din București, și-a desfășurat întreaga sa carieră în cadrul administrației CFR, urcând toate treptele ierarhice, de la inginer ordinar clasa III (1897), inginer șef (1915) până la director special clasa I în cadrul Direcției întreținerii (1925).

Preia conducerea căilor ferate într-o perioadă de criză economică, resimțită din plin și de instituția căilor ferate. A fost nevoit să cedeze locul inginerului Stan Vidrighin, care a încercat să rezolve gravele probleme financiare ale Administrației CFR.

Realizări în timpul mandatului de director

- ✓ Legiferarea tabelii unice de funcțiuni.
- ✓ Intră în vigoare Legea de asigurare a personalului CFR în caz de accidente petrecute în timpul serviciului.
- ✓ Se montează la Direcția Generală CFR,, centrala automată cu 50 de linii telefonice tip Thomson - Houston (1927).
- ✓ Uzinele Malaxa livrează căilor ferate la începutul anului 1928 primele locomotive seria 50.000 pentru serviciul la trenurile grele de marfă.

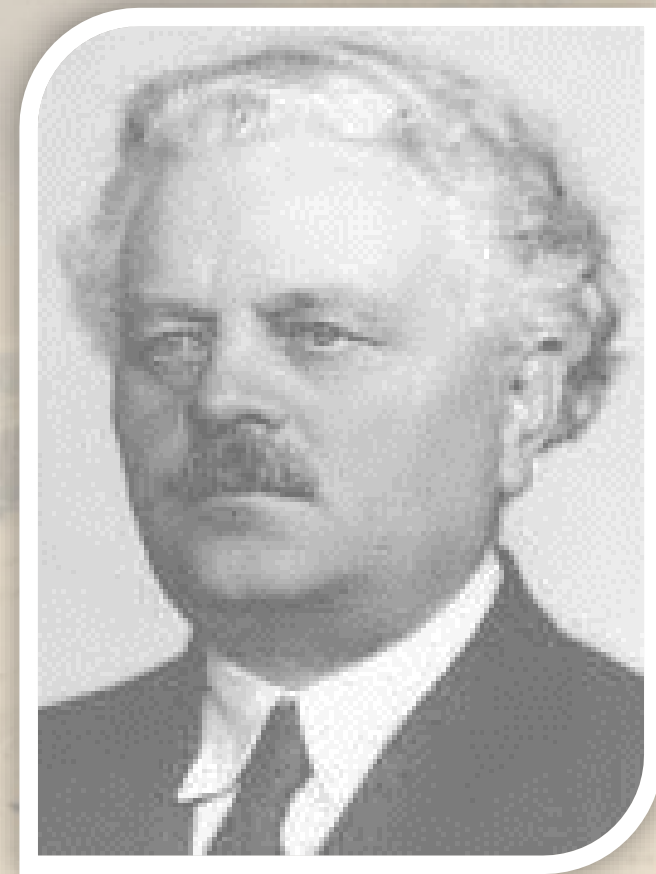
Inginer **STAN VIDRIGHIN**

Director al Direcției Generale CFR
în perioada 11 aprilie 1929 – 28 ianuarie 1931

Om politic, profesor universitar, primar al orașului Timișoara (1919-1921). A fost șeful Serviciului edilitar al Primăriei Timișoara și autorul proiectului de consolidare și extindere a lucrărilor de canalizare din orașul Timișoara. A fost unul din cei 25 de membrii aleși în Consiliul Economic Central al Transilvaniei înființat la 21 septembrie 1919 pentru integrarea economică rapidă a Transilvaniei cu România.

În 1920, împreună cu Onisifor Ghibu și Traian Lalescu se pun bazele "Școalei Politehnice" din Timișoara, unde, a fost atât ca rector, cât și ca profesor la catedra de instalații.

Datorită jocurilor politice ale vremii, a condus căile ferate între anii 1929 și 1931, într-o perioadă de criză economică acută cu probleme sociale grave pentru administrație. Dar în 8 ianuarie 1931, inginerul Stan Vidrighin renunță la funcția de director general, retrăgându-se la Timișoara, pentru a se dedica carierei didactice și administrației locale.



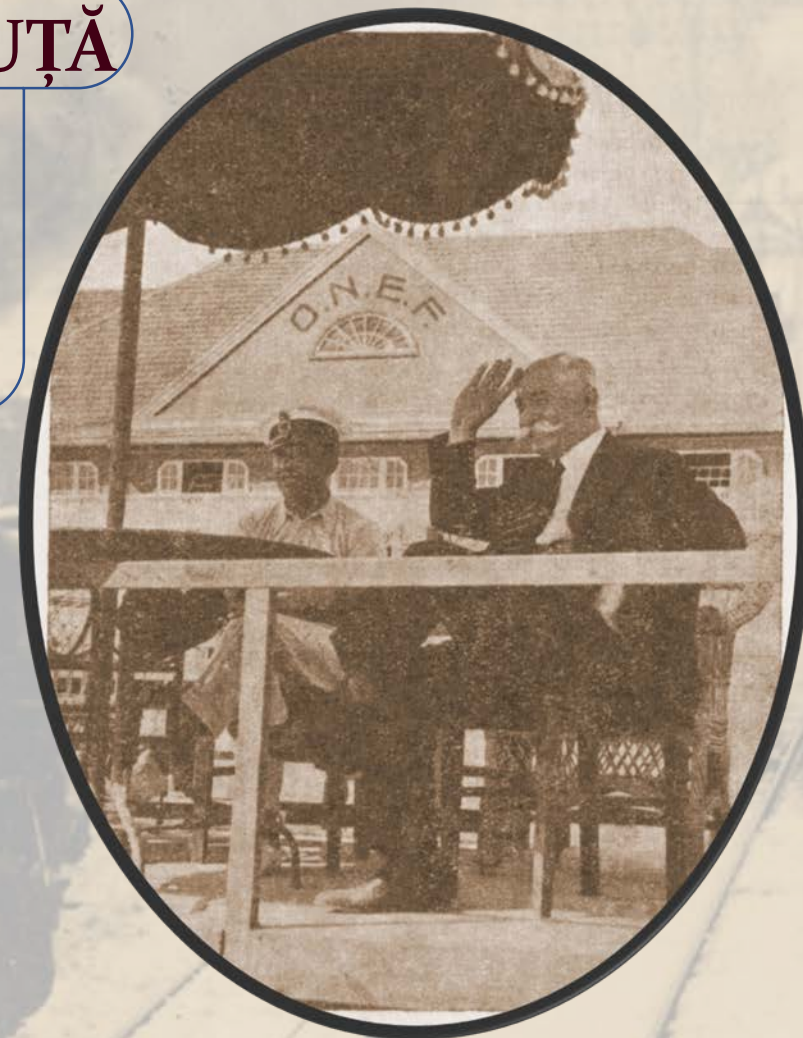
Inginer inspector general CEZAR MEREUȚĂ

(1876-1952)

Director al Direcției Generale CFR
în perioada 1 ianuarie 1933 – 1 octombrie 1936

După absolvirea Scolii Naționale de Poduri și Șosele din București (1901), se angajează la Inspekția I. Exploatare Craiova, unde parcurge treptele ierarhice: telegrafist, impiegat de mișcare, casier de mărfuri și bilete, șef de gară, controlor de mișcare și șef de divizie.

Specializându-se în tarife comerciale interne și internaționale, în 1905 a fost numit subșeful Serviciului Comercial Craiova, fiind trimis la specializare în Germania și Franța. În 1908 a fost promovat în Administrația Centrală, pornind de la funcția de șef Birou Tarife Locale și Internaționale, apoi ca subdirector al Direcției Comerciale, iar în 1923, ajunge subdirector general al Căilor Ferate Române.



Revista tehnică CFR, Anul XXIII, Nr.11-12, 1935, p. 54
Cabinetul Periodice românești vechi,
Serviciul Colecții Speciale.
Biblioteca Națională a României

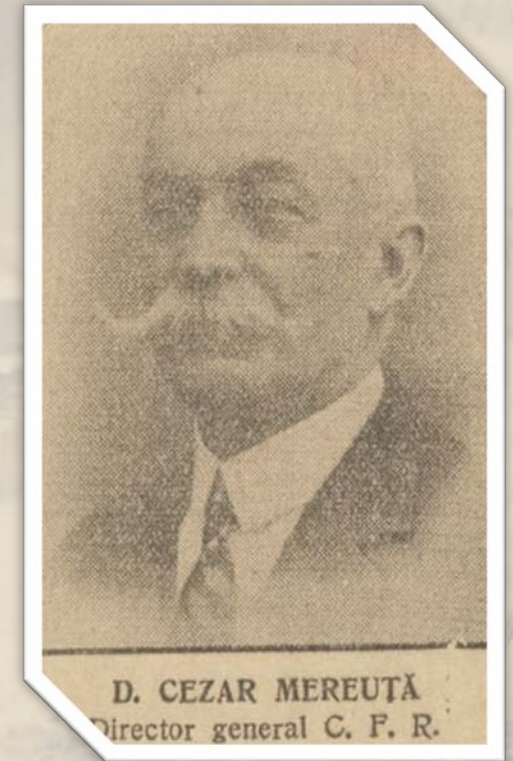
În toamna anului 1916, când administrația CFR împreună cu guvernul țării se mută la Iași, ing. Cezar Mereuță a rămas în București cu misiunea să păstreze localurile, arhivele și să aibă grijă de personalul rămas în teritoriul ocupat. Datorită diplomației și competenței sale profesionale reușește să păstreze legătura cu autoritățile de ocupație germană și să evite foarte multe pagube pentru administrația și rețeaua CFR. După 11 noiembrie 1918 s-a început restabilirea circulației trenurilor și refacerea administrației CFR.

Ca subdirector general (1923 -1933) s-a menținut ferm pe poziția de apărător al intereselor administrației CFR.

A fost profesor la Școala Specială de Mișcare din București.

Realizări în timpul mandatului de director

- ✓ Elaborarea legii pentru înființarea Casei Muncii CFR, din veniturile căreia se finanțează numeroase școli, spitale, locuințe și cămine pentru personalul CFR.
- ✓ Construirea teatrului și a stadionului CFR Giulești din București.
- ✓ Dublarea căii ferate Adjud - Mărășești - Tecuci (1933).
- ✓ Inaugurarea la Iași celui mai modern depou de locomotive din țară (1934).
- ✓ Hotărârea construirii feribotului Giurgiu - Ruse (1934).
- ✓ Înființarea Serviciului Auto CFR pentru transportul de călători



Dimineața, An 29, nr. 9655, 13 noiembrie 1933, p. 32
Cabinetul de Periodice românești vechi, Serviciul Colecții Speciale. Biblioteca Națională a României

Inginer inspector general ION MACOVEI

(1885-1950)

Director al Direcției Generale CFR
în perioada 1 septembrie 1936 – 27 septembrie 1940

Absolvent al Politehnicii din București, în 1910, a fost angajat la calea ferată ca inginer ordinar clasa a III-a, străbătând cu succes funcțiile din exploatare, întreaga sa carieră fiind legată de munca la drumul de fier, ajungând în 1923 inginer șef exploatare.

A fost, alături de Alexandru Periețeanu și Alexandru Mareș, un factor important în deciziile care s-au luat în momentele grele prin care a trecut administrația CFR în timpul primului război mondial (1916-1919).

Între anii 1923-1931 a fost director al exploatării, iar ca recunoaștere a meritelor sale a fost ridicat la rangul de subdirector general cu probleme de exploatare (1931-1936).



Cabinetul de Fotografii. Serviciul Colecții Speciale.
Biblioteca Națională a României

După pensionarea prematură a directorului general, a fost numit la șefia Direcției Generale CFR la 1 septembrie 1936. Datorită situației grele a României precum și declanșarea în Europa a celui de al Doilea război mondial, a forțat înlocuirea sa la 27 septembrie 1940 cu colonelul T.C. Orezeanu.

Pe plan politic, a fost ministrul lucrărilor publice și comunicațiilor în guvernul lui Ion Gigurtu (4 iulie-4 septembrie 1940) și în guvernul lui Ion Antonescu I (4-14 septembrie 1940).

Realizări în timpul mandatului de director

- ✓ Inaugurarea Casei Culturale CFR (astăzi Teatrul Giulești) și Stadionului CFR Giulești. (10 iunie 1939)
- ✓ Deschiderea segmentului de linie Checea-Cărpiniș (1937) și normalizarea liniei Crasna-Huși.
- ✓ Construirea liniilor: Constanța-Mamaia, Eforie-Mangalia, Caransebeș-Reșița, Ilva Mică-Vatra Dornei (1938), Babadag-Tulcea, Salva-Telciu și Ucea-Victoria (1939).
- ✓ Darea în funcțiune a primei instalații de bloc de linie semiautomat pe distanța Fetești

BIBLIOGRAFIE SELECTIVĂ

- ✓ Bellu, Radu, Enciclopedia ilustrată a căilor ferate din România, Onești, Magic Print, 2014
- ✓ Botez, Constantin, Urma Dem., Saizu Ion. Epopeea feroviară românească, București, Editura Sport-Turism, 1977
- ✓ Covacef, Petre. 150 de ani în evoluția Căilor Ferate din Dobrogea 1860-2010, Ex Ponto, Constanța, 2010
- ✓ Petculescu, Nicolae I., Problema C.F.R. Istoric, completări, îmbunătățiri, București, Cultura Națională, 1923.
- ✓ Popescu, Toader, Proiectul feroviar românesc (1842-1916), București, Edit. Simetria, 2014
- ✓ Popescu, Ilie, Căile ferate române. O istorie în date și imagini. Aniversări feroviare 2001, București, Editura ASAB, 2001
- ✓ Popescu, Ilie, Căile ferate în timpul Primului Război Mondial, [București], Club Feroviar, 2012
- ✓ Toma Maer, Mihail. Povestea drumurilor de fer. Date istorice și biografice. Studiu introductive în serviciul de cale ferată. Tip. Isvorul Al. Alexandrescu, București, 1926
- ✓ Carol I al României, Jurnal, vol. 1 (1881-1887), stabilirea textului, traducerea din limba germană, studiu introductiv și note de Vasile Docea, Iași, Polirom, 2007
- ✓ Căile Ferate Române, Mersul trenurilor valabil de la 18 aprilie/1 mai 1900. București: Tipografia Căilor Ferate Române: În Editura Direcțiunei, 1900.
- ✓ Centrul Național de Instruire și Calificare Feroviară – CENAFER, Muzeul Căilor Ferate Române, Istoria Căilor Ferate Române, București, 2014
- ✓ Liviu Buhociu, Cătălin-Adrian Buhociu, In Memoriam: Anghel Saligny (2/14 mai 1854 – 17 iunie 1925), disponibil on line la <https://old.anif.ro/cnrid/20100622-Memoriu%20Anghel%20Saligny.pdf> , accesat 11 septembrie 2021
- ✓ http://enciclopediaromaniei.ro/wiki/%C5%9Etefan_F%C4%83lcoianu , accesat 11 septembrie 2021
- ✓ <https://www.travellerinromania.com/itinerary/monumentul-lui-g-c-cantacuzino-parcul-gradina-icoanei/>, accesat 11 septembrie 2021
- ✓ [https://ro.wikipedia.org/wiki/Gheorghe_Duca_\(inginer\)](https://ro.wikipedia.org/wiki/Gheorghe_Duca_(inginer)), accesat 11 septembrie 2021
- ✓ https://amnr.defense.ro/app/webroot/fileslib/upload/files/Revista_Document/Revista_051_2011.pdf , accesat 11 septembrie 2021
- ✓ <https://fliphtml5.com/y1fj/warx/basic/201-250> Trenurile albastre ale regiilor Romaniei , accesat 11 septembrie 2021
- ✓ <https://www.historia.ro/sectiune/portret/articol/generalul-ion-macri-un-militar-dificil-pe-timp-de-pace-dar-valoros-la-razboi>, accesat 11 septembrie 2021

<http://www.cultuleroilor.ro/wp-content/uploads/2017/11/Romania-eroica-52-1-2016-1.pdf> Eroii Aripilor românești, anii 1911-1920 p. 22-29, accesat 11 septembrie 2021

http://enciclopediaromaniei.ro/wiki/Tancred_Constantinescu , accesat 11 septembrie 2021

https://ro.wikipedia.org/wiki/Tancred_Constantinescu , accesat 11 septembrie 2021

https://adevarul.ro/locale/hunedoara/povestea-alegerilor-anii-interbelici-scaldate-intr-o-baie-sange-fost-politicianul-s-a-retras-tragedie-1_57509a505ab6550cb893009e/index.html , accesat 11 septembrie 2021

<https://www.bunicutavirtuala.com/2021/05/18/18-mai-in-istoria-romanilor/> , accesat 11 septembrie 2021

<http://www.gazetamatematica.net/?q=node/26> , accesat 11 septembrie 2021

http://www.procesulcomunismului.com/marturii/fonduri/ioanitoiu/dictionar_m/m/dictionarm_1.pdf , accesat 11 septembrie 2021

<https://tineriidezbat.ro/cine-a-fost-anghel-saligny/> , accesat 11 septembrie 2021


https://adevarul.ro/locale/buzau/pentru-oara-ultimii-16-ani-raul-buzau-fost-traversat-vadu-pasii-masina-noul-pod-video-1_60c20c2d5163ec4271f3e3e3/index.html , accesat 11 septembrie 2021

<https://www.viata-libera.ro/bani-europeni/163343-un-pod-nou-pestesiret-promis-de-zece-ani-se-construieste-din-bani-europeni> , accesat 11 septembrie 2021

<https://www.historia.ro/sectiune/general/articol/realizarea-linii-bumbesti-livezeni-confiscata-de-comunisti> , accesat 11 septembrie 2021

<https://www.verticalonline.ro/constructia-linii-de-cale-ferata-bumbesti-jiu-livezeni> , accesat 11 septembrie 2021

<https://urbanism.oravita.ro/calea-ferata-oravita-Bazias> , accesat 11 septembrie 2021



Prezentarea a fost realizată pe baza documentelor aflate în cabinetele Serviciului Colecții Speciale, precum și a bibliografiei selective menționate la sfârșitul lucrării.

Mulțumesc colegilor pentru sprijinul acordat în cercetarea și documentarea pentru expoziție.

Realizare prezentare:
Mihaela Manolache, bibliotecar
Adriana Dumitran, bibliotecar
Serviciul Colecții Speciale
Biblioteca Națională a României