



Drumul de fier un simbol al modernității. Repere din istoria căilor ferate române (1869-1939) reflectate în colecțiile speciale ale Bibliotecii Naționale a României

Evoluția Căilor Ferate Române - de la primele proiecte până în 1939

Repere cronologice

1804, februarie 21 – Inginerul englez Richard Trevithick (1771-1883) a făcut o demonstrație cu noua sa invenție, un motor cu aburi montat pe roți – o locomotivă, care a tractat pe o distanță de 15.69 km o garnitură formată din cinci vagoane care transporta 10 tone de fier și călători.

1825 – în Franța, Anglia, Germania și Austria funcționau căi ferate cu tracțiune animală în industria extractivă pentru transportul cărbunelui și a minereului de fier.

1830, 15 septembrie – inaugurarea primei linii de cale ferată din lume pentru transportul călătorilor și mărfurilor de la Manchester la Liverpool, în Marea Britanie, care utiliza ca mijloc de propulsie locomotiva cu aburi. Inginerul englez George Stephenson (1781-1848), unul din pionierii căilor ferate, condusese lucrările de construcție ale liniei ferate fiind și creatorul locomotivei denumită *The Rocket*.

1831 – Petruche Poenaru (1799-1875) a fost primul român care a circulat cu trenul, pe linia Manchester-Liverpool, pe când era bursier al Statului la Londra. În raportul din 27 octombrie 1831 către Minister acesta relatează impresiile sale: *„Din Manchester am plecat la Liverpool și am făcut această călătorie cu un nou mijloc de transport, care este una din minunile industriei secolului. E aproape un an de când o companie a stabilit între Manchester și Liverpool, un drum de fier pe care se transportă între aceste două orașe, călătorii și mărfurile în trăsurile cu aburi: douăzeci de trăsurile legate unele de altele și încărcate cu 240 de persoane sunt trase toate deodată cu o singură mașină cu aburi și cu o așa viteză încât cel mai bun cal de curse n-ar putea să le urmeze în mare galop și cu toate acestea mișcarea este așa de dulce încât nu s-ar observa că trăsurile merg dacă roțile n-ar face zgomot, obiectele dispărând îndată ce au apărut și crezi că totul fuge dar că trăsurile stau nemișcate.”*¹

Acest nou mijloc de transport a fost adoptat rapid de țările europene: Franța (1833), Belgia (1835), Bavaria (1835), Rusia (1837), Prusia și Austria (1838), Italia (1839), Olanda (1839), Ungaria (1846), urmate de Spania (1848), Portugalia (1856), Bulgaria (1864), Grecia (1869).

Căile ferate în provinciile istorice ale României

Banat (1846 – 1914)

Dezvoltarea liniilor ferate în Banat are loc în contextul dezvoltării industriei miniere și a construcțiilor metalice precum și a necesității de a transporta minereurile din zonele extractive către Dunăre, pentru combustibil în navigație.

1846-1856 - prima linie construită în România, în Banat, pe traseul Oravița-Răcăjdia-Biserica Albă-Baziaș. Lucrările de construcție a liniei au început în 1846 și a fost inaugurată în 20 august 1854.

¹ ing. A. D. Bunescu, *Rolul căilor ferate în formarea spiritului omenesc*, în: *Buletinul Societății Politehnice*, an XLIV, nr. 8, august 1930, vol. II. Număr comemorativ închinat centenarului căilor ferate, p. 957

Având o lungime de 62,5 km, linia fost destinată inițial numai pentru transportul cărbunilor iar din 1 noiembrie 1856 a fost deschisă și traficului de călători. În zonele fără denivelări se folosea tracțiunea animală și în zonele înclinate un sistem de vagonete legate cu un cablu lung. Din 1855 până la 1867 căile ferate din Banat au fost construite și exploatate de societatea STEG (Stats Eisenbahn Gesellschaft) care concesionase de la guvernul austriac finalizarea liniilor începute și construirea altora noi.

1863, 15 decembrie - s-a inaugurat linia Oravița-Anina pe o distanță de 33,4 km care traversa 14 tuneluri, 9 viaducte, 100 de poduri și podețe. Garniturile de tren erau tractate de locomotivele cu abur construite de societatea STEG. Din 4 decembrie 1869 linia a fost deschisă și pentru transportul de călători.

1857, 15 noiembrie – s-a inaugurat linia Szeghed-Jimbolia-Timișoara.

1858, 30 august - s-a inaugurat linia Timișoara-Stamora Moravița-Jasenovo.

Prima stație de călători din Timișoara (1857), care făcea legătura cu Ungaria, a fost prima din Europa iluminată electric. În 1897 a fost ridicată noua gară din Timișoara.

1870 - s-a inaugurat linia Vălcani-Periam.

1871, 6 aprilie - s-a inaugurat linia Arad-Timișoara (57,4 km).

1874 - s-a inaugurat linia Voitec-Bocșa Vasiovei.

1876, 23 octombrie - s-a inaugurat linia Timișoara-Caransebeș (98,254 km).

1878, 20 mai - s-a inaugurat linia Caransebeș-Orșova (89 km).

1879, 1 mai - s-a inaugurat linia Orșova-Vârciorova (4 km).

1879, 10/22 iunie - s-a realizat joncțiunea cu căile ferate române după finalizarea joncțiunii liniilor române cu Austro-Ungaria de la Predeal-Brașov de la 1 mai 1879. Austro-Ungaria condiționase joncțiunea de la Dunăre de finalizarea liniei către Brașov.

Până la 1900 se mai construiesc 26 de linii de interes local prin mici societăți particulare.

1908, 18 decembrie - inaugurarea liniei Caransebeș-Bouțari-Poarta de Fier-Zăicani-Hațeg-Subcetate care lega zona metalurgiei de la Reșița cu bazinul carbonifer al Petroșanilor, singura cale ferată cu cremalieră din România.

Transilvania (1858-1914)

În Transilvania introducerea și dezvoltarea căilor ferate a avut un ușor decalaj față de Banat. Disputele dintre reprezentanții decizionali economici și a grupurilor de interese ale principalelor centre de dezvoltare economică (Cluj, Sibiu și Brașov) au produs aceleași întârzieri în alegerea traseelor liniilor de cale ferată ca în cele două țări române de peste Carpați. Un rol activ l-a jucat Camera de Comerț și Industrie din Brașov care avea în vedere realizarea legăturilor cu viitoarele căi ferate din Țara Românească (în a căror punere în practică s-a și implicat) pentru a asigura accesul mărfurilor transilvănene la porturile dunărene și către Marea Neagră. Unul dintre cei mai importanți susținători ai căilor ferate a fost George Barițiu care a publicat în „Gazeta Transilvaniei” numeroase articole. George Barițiu a pledat la București în 1862 pentru construirea unei linii ferate Giurgiu-București-Ploiești-Buzău considerând că prin pasul Buzăului se poate face legătura cu Brașovul.

1858, 24 aprilie - s-a inaugurat linia Borș fr. - Oradea.

1862 - George Barițiu - “Memorialul pentru cel dintâiu drumului de fieru în România unită” Brașov.

1867-1873 - se construiesc 14 linii ferate însumând 1150 km.

1867, 24 aprilie - s-a inaugurat prima linie din Transilvania: Arad - Alba Iulia cu ramificația Simeria-Petroșani.

1868, 21 august - s-a inaugurat linia Arad - Deva.

1868, 22 decembrie - s-a inaugurat linia Arad - Alba Iulia (211 km).

1870 - s-a inaugurat linia Oradea - Brașov construită pe mai multe tronsoane.

1870, 7 septembrie - s-a inaugurat linia Oradea-Cluj (153 km).

1870 – s-a dat în folosință linia Simeria - Petroșani.

1871, 6 aprilie - s-a inaugurat linia Arad-Timișoara.

1871, 20 noiembrie - s-a inaugurat linia Alba Iulia-Teiuș-Războieni (52 km).

1871, 20 noiembrie - s-a inaugurat linia Războieni-Luduș-Târgu Mureș (59,3 km).

1871, 25 septembrie - s-a inaugurat linia Carei-Satu Mare.
1872, 6 mai - s-a inaugurat linia Teiuș-Mediaș.
1872, 18 iulie - s-a inaugurat linia Mediaș-Sighișoara.
1872 - s-a dat în folosință linia Sighișoara-Copșa Mică-Sibiu.
1873, 1 iunie - s-a inaugurat linia Sighișoara-Brașov.
1873, 14 august - s-a inaugurat linia Cluj-Războieni.
1873 - s-a dat în folosință linia Războieni-Cluj.
1873 - s-a dat în folosință linia Sighișoara-Brașov.
1873 - s-a dat în folosință linia Oradea-Brașov.
1874-1880 - se construiesc 5 linii ferate însumând 316 km.
1879, 10 martie - s-a realizat joncțiunea cu căile ferate române la frontiera cu România prin linia Brașov - Timiș.
1881-1900 - se construiesc 52 de linii însumând 2200 km.
1887, 24 decembrie - s-a inaugurat linia liniei Carei-Zalău.
1892 - s-a dat în folosință linia Sibiu - Turnu Roșu.
1900-1914 - se construiesc 24 de linii însumând 830 km.
1904 - s-a dat în folosință linia Sătmar - Botiz (6 km).
1912 - s-a dat în folosință linia Turda - Abrud (94 km).

Dobrogea (1860 - 1914)

1860, 4 octombrie - este inaugurată linia Constanța (Küstendjé) - Cernavodă Port (Boghas Keui) pe o lungime de 63,3 km, concesionată la 1 septembrie 1857 de către sultanul Abdulmedjid I companiei engleze „Danube and Black Sea Railway Küstendjé Harbour Company Limited”. Linia de cale ferată și portul Constanța au fost proiectate de Charles George Gordon (1833-1885) ajuns ulterior general maior de geniu în armata britanică și de inginerul de căi ferate britanic Charles G. Liddell (1813-1894) iar concesionar, în numele unor oameni de afaceri din Londra, a fost John Trevor Barkley (1826-1882). J. T. Barkley a administrat și exploatat linia până în 1864. După aceasta Barkley va construi în Principatele Române 19 poduri și linia București-Giurgiu.

Dionisie Pop Marțian a participat la inaugurarea liniei și a lăsat o savuroasă descriere a acestui eveniment. *Călătoria până la Cernavodă a durat 18 ore și a avut două etape: de la București la Giurgiu și de aici pe Dunăre cu vaporul până la Cernavodă. Singurul semn că era un port erau trei vapoare staționate. Satul care dăduse numele portului se afla la o jumătate de oră distanță și, în miez de noapte, pasagerii vaporului din mai multe națiuni europene s-au îndreptat împreună cu hamalii, asemeni unei caravane, către sat. Ajuns la unicul hotel european proaspăt ridicat, din scânduri, D. P. Marțian a prins câteva ore de somn pe un scaun cu capul sprijinit în palme. „Cuvântul „Cafea” ne deșteptă și puțin după aceea întâiul șiuierat al mașinei locomotive ne întrerupe gustarea. Alergăm la vagon. Am fost cel dintâiu a mă presenta directorului companiei drumului de fer, carele din lipsa tarifei mi acordase voia pentru 10 franci a mă putea urca pe „bălaurul de foc” cum numesce poporul carăle de vapor. Puțin după aceea sosiră și cei-l-alți companioni de călătoria cu mașinistul încercă calea până la extremitatea șinei de fier unde se află vr'o 10 magasii în construcțiune. Cele 2 golette de resboi ce anume veniră în port pentru solemnitatea dîlei îmbrăcate de bandiere cu multe colóre salutară sosirea locomotivei la capul drumului cu 21 de salve de tunuri. Puțin după acesta și D. Ministru de externe al României acompaniat de duoi ofițeri. Uniforma acestora a atras o mulțime de lume însuși companiile de călătoria laudau frumusețea ei. În fine plecarăm către cea-l-alt capet al drumului de fer în lungul unei văi mărginite de ambele părți cu ripe ce sémână a fi fost malurile unei ape odinióră. După o cursă de 31/4 ore cu o celeritate de 19 kilometri pe oră, ajunserăm la portul mării negre la Chiustenge. Aici tótă lumea era pe picior de așteptare. De abea scoborîți din vagon, se sui D. Ministru de Comerțiu a Turciei cu un cârd de amploați turci. Și aici corăbiile de răsboiu ce veniră pentru solemnitatea dîlei, cu aceeași înfătoșare ca la Cerna-Vodă descărcară salvele lor, și trăsurile de vapor plecară înderept e unde veniră, spre a se reîntorce pe la 6 ore sera la Chistenge. Un banchet splendid aranjat de 6 bucătari anume aduși de la Paris s'a dat invitaților în colonia*

companiei drumului de fer; petrecerea a fost iluminată de focul de artificii a marinei turcești, a căruia efect era îndoit de magie prin reflexul undelor mării.”².

1882 - După alipirea Dobrogei la România în urma tratatelor de pace încheiate cu Imperiul Otoman după războiul ruso-româno-turc de la 1877-1878 Statul român a răscumpărat linia Constanța-Cernavodă.

1895, 14/26 septembrie - inaugurarea liniei Fetești-Cernavodă și a podului Carol I.

1905, 2 octombrie - inaugurarea liniei Constanța-Mamaia Băi (desființată în 1960).

Moldova și Țara Românească (1842-1869)

Perioada „pipăirilor”³

La începutul sec. XIX în Țările Române nu existau șosele, transporturile de mărfuri și călători se făceau cu căruța sau trăsura, în dependență de condițiile meteorologice și starea drumurilor naturale existente. În lipsa podurilor traversarea râurilor se făcea prin vaduri. Construcția unei rețele de șosele a început după 1842 și a ajuns în 1866 la aproximativ 1000 de kilometri.

Necesitatea înființării unei rețele de căi ferate a fost subliniată și susținută de reprezentanți ai 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, de deschidere către dezvoltarea economică a unor regiuni defavorizate și de atragere de capitaluri. Domnitorii Barbu Știrbey în Țara Românească și Grigore D. Ghica în Moldova, Alexandru Ioan Cuza, principele Nicolae Suțu, Ion Ghica, Petre Mavrogheni, Vasile Alecsandri s-au implicat direct în propunerile de concesiuni de căi ferate agregând 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 a unor români interesați de a pune în valoare exploatarea economică existente și pentru a racorda căile ferate din Austria și 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 feroviare în Moldova înainte de 1859

1. **1842 - Propunerea inginerului Marin din Cernăuți** – solicitare pentru acordarea unei concesiuni pentru înființarea unei societăți anonime pe acțiuni care să construiască o linie ferată trasă de cai de la 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 cale ferată în Moldova**, pe văile râurilor Siret, Jijia și Bârlad pe o distanță de circa 535 km.

² Dionisie Pop Marțian. Kiustenge, în: *Ilustrațiunea. Zurnal Universal*, anul I, nr. 4, București, 9 octombrie 1860, p. 26-27

³ Nicolae I. Petculescu. *Problema C.F.R. Istoric, completări, îmbunătățiri*. București: Cultura Națională, 1923, p. 15

7. **1855 - Domnitorul Moldovei Grigore Ghika** se adresa Societății de Credit Mobiliar din Paris pentru obținerea unei finanțări pentru construirea unei linii între Galați și granița austriacă unde urma să se realizeze racordul 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 feroviare în Țara Românească înainte de 1859

1. **1855, noiembrie** - domnitorul Barbu Știrbei a avut primele inițiative care vizau construirea unei rețele de căi ferate. În contextul ocupației austriece a Țărilor Române în timpul Războiului Crimeii domnitorul s-a adresat într-o scrisoare contelui Coronini-Cronberg comandantul armatei austriece în care îi prezenta necesitatea unor demersuri pentru constituirea unui capital necesar pentru construirea unui traseu de cale ferată, care să se lege de rețeaua austriacă, pe linia Orșova-Craiova-București-Giurgiu. Întrucât țara nu dispunea de specialiștii proprii este solicitat contelui Coronini-Cronberg un inginer austriac care să întocmească proiectul acestei linii. În 22 decembrie 1855, în Ofisul către Sfatul administrativ extraordinar unde se arăta necesitatea înființării drumurilor de fier, Domnitorul solicită guvernului să întocmească studiul liniei care trebuia să lege Orșova de Dunăre prin intermediul inginerului străin solicitat.
2. **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.
3. **1856** - inițiativele domnitorului Barbu Știrbei au mobilizat interesul investitorilor de peste Carpați, de la Brașov care doreau realizarea unei legături pe calea ferată între Transilvania și porturile dunărene Galați, Brăila și Giurgiu prin Brașov. În ianuarie 1856 o delegație de la Brașov vine la București pentru a negocia construirea unor linii de căi ferate pe traseele Brașov-Buzău, Ploiești-Brăila și București-Giurgiu. Pe 3 aprilie 1856 în jurnalul său Sfatul Administrativ acorda dreptul de concesiune pe 90 de ani pe traseul Brăila-Buzău-Ploiești-București-Giurgiu. Legătura cu Brașovul urmând să fie realizată de la Ploiești sau de la Buzău. Domnitorul aprobă acest jurnal pe 4 aprilie 1856 solicitând ca legătura cu Brașovul să se facă prin Ploiești, prin Telega, pentru a impulsiona exploatarea salinelor de aici.
4. **1856, martie** - inginerul solicitat de Barbu Știrbei contelui Coronini-Cronberg sosește la București însărcinat cu proiectarea unei linii Orșova-Craiova-București-Dunăre. În conformitate cu decizia de a construi o linie către Brașov inginerul-șef Franz Dimmer va alcătui un proiect pentru linia Brașov-Buzău-Ploiești-București-Giurgiu.

Propuneri nerealizate de înființare a unei rețele feroviare în Moldova după 1859

În această perioadă rămâne o constantă preocuparea autorităților celor două Principate de a realiza rețele de cale ferată pe distanțe mari care să facă legătura cu căile ferate din Austria și cu porturile dunărene Brăila și Galați.

1. **1861-1863 - Concesiunea P. Mavrogheni, Leo de Sapieha, Th. Brassey.** Petre Mavrogheni primește în iunie 1861 concesiunea pentru a construi o cale ferată care urma să lege frontiera de nord-vest a Moldovei până la Dunăre, la Galați urmând Valea Siretului. Din linia principală se desprindeau 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 supusă 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 și 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 un proiect comun.

3. **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 pe kilometru al liniilor.
4. **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 divergențelor 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.
5. **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 Ialpușului în nordul districtului Cahul.
6. **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-Ruginoașă-Iași-Prut. Această propunere care servea prea puțin intereselor Moldovei nu a primit nici un răspuns oficial.

Propuneri nerealizate de înființare a unei rețele feroviare în Țara Românească după 1859

1. **1860 - Concesiunea Liddle și Gordon/Proiectul Ion Ghica.** Inginerii Liddle și Gordon, mandatarii ai companiei John Trevor Barkley care construia linia Cernavodă-Constanța în Dobrogea propun un proiect pentru realizarea 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 se plia mai bine pe interesele țării, conturate 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 este votat într-o formă modificată care urma să străbată țara de la Turnu Severin până la Focșani și Brăila cu o ramură de la Ploiești la București și Giurgiu. Proiectul a rămas nepromulgat de Domnitor.
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. Fostropulu (Societatea Națională de Drumuri de Fier).** Societatea cu capital autohton a solicitat concesiunea pentru o cale ferată cu cai (șine pe șosele 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 linia Cernavodă-Constanța, de pe teritoriul Dobrogei, aflată în componența Imperiului otoman, dorea legarea acesteia de o rețea europeană prin implicarea în proiectele de cale ferată de pe teritoriul Țării Românești care urmau să se construiască. Asociindu-se cu austriacul Brandeis Weikersheim, sprijiniți de o asocieră de oameni politici și bancheri britanici, au propus o rețea care lega Bucureștiul de Giurgiu și Cernavodă și o linie care lega Capitala de Transilvania fie pe valea Oltului fie pe valea Jiului. Concesiunea nu va fi acordată în condițiile în care propunerea principelui Gr. Bibescu Basarab Brâncoveanu era mai adaptată intereselor românești.
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 Vasile Alecsandri propune Domnitorului o cerere de concesionare din partea unei companii franco-engleze pentru construirea liniei București-Giurgiu cu o ramificație la Oltenița. Propunerea este declinată întrucât se discutau cele două concesiuni pentru construirea unor rețele de cale ferată.
 7. **1863 - Propunerea Aristide Dumont.** În 1863 au fost înaintate autorităților române cinci cereri de concesiune pentru construirea de rețele de căi ferate. În februarie 1863 inginerul francez Aristide Dumont înaintează Domnitorului cererea 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. Solicitarea 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 propune spre concesionare un proiect similar cu cel al Principelui Bibescu Basarab Brâncoveanu. Deși proiectul a fost aprobat de Ministerul Lucrărilor Publice nu a mai fost depus spre dezbateri în Adunarea Legislativă și 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 în ciuda disponibilității de a satisface cererile românești concesiunea nu este acordată. A fost constituită o Comisie specială de analiză a propunerilor venite condusă de Ion Ghica. Comisia a jucat un rol important în definirea traseului unei rețele naționale și a punctelor de joncțiune optime cu rețelele austriece și plasarea anumitor orașe și porturi pe acest traseu. Recomandările Comisiei vizau adaptarea propunerilor la interesele românești.
 10. **1863 - Propunerea Xavier Portier, Alphonse de Simencourt.** Contele A. De Simencourt l-a împuternicit în noiembrie 1863 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 Siret). La recomandarea Comisiei Ghica concesionarul se angajează și la o linie de legătură între București și Orșova prin Craiova.
 12. **1864 - Concesiunea William Henry Ward, Thomas Bartlett.** În martie 1864 căpitanul W. H. Wald și inginerul feroviar britanic Th. Bartlett au solicitat acordarea unei concesiuni pentru o rețea formată din două linii: 1) Giurgiu-București-Ploiești-Buzău-Brăila-Barboși cu o ramură de la Buzău către Focșani și 2) București-Slatina-Craiova-Vârciorova. În urma dezbaterilor intense din aprilie 1864 din Adunare concesiunea a fost acordată proiectului Ward iar un an mai târziu, în mai 1865, concesiunea a fost anulată din motive financiare.
 13. **1864 - Propunerea Alfred Férot.** În decembrie 1864 antreprenorul francez A. Férot propune domnitorului Al. I. Cuza construirea unei linii între București și Giurgiu precum și elaborarea unor studii pentru o rețea de 800 de km în Țara Românească. Clauzele financiare erau însă dezavantajoase pentru guvern și cererii nu i se dă curs.

Linii executate în regim de concesiune (1869-1880)

După 1866 administrația românească și-a schimbat strategia și a renunțat la planurile de construire a unei rețele feroviare prin intermediul unei singure concesiuni care presupunea angajarea unor capitaluri importante și a unor resurse tehnologice și umane greu de asigurat și alege să se concentreze pe construirea unor linii mai scurte care presupuneau riscuri mai mici de nerealizare.

1869 - concesiunea John Trevor Barkley-John Staniforth – Linia București-Giurgiu

1865, 1 septembrie - Domnitorul Al. I. Cuza acordă prin decret domnesc, în timpul vacanței parlamentare, 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 de Domnitorul Carol I care a fost la rândul său un susținător al construirii căilor ferate. Acest traseu era cel mai scurt drum care lega Capitala de un port românesc de unde se asigura accesul către Europa pe Dunăre și care punea mai puține probleme tehnice în realizarea lui (o singură trecere peste un râu, Argeșul). Construcția căii ferate de 70 km a demarat de la Giurgiu spre București utilajele de construcție, locomotiva, care cântărea 20 de tone, și vagoanele fiind aduse pe Dunăre.

1869, 26 august/7 septembrie - Domnitorul Carol I a plecat în călătoria sa în Europa de la București până la Giurgiu, cu trenul pe linia ferată nou construită. „[...] Primul tren al liniei București-Giurgiu așteaptă gata, la ora patru precis, ca să ducă pe prinț la Dunăre. Mii de oameni s-au adunat în gara Filaret, dornici să asiste la un eveniment atât de însemnat. Prințul și-a ținut cuvântul că nu va pleca din țară înainte de a o putea face cu un tren românesc. [...] Călătoria până la Giurgiu durează două ore și jumătate, fiindcă cea mai mare parte din vreme au trebuit să călătorească încet [...]”.⁴

1869, 19/31 octombrie – a fost inaugurată oficial linia București-Filaret – Giurgiu. În prima călătorie locomotiva trenului denumită „Mihai Bravu” a fost condusă chiar de antreprenorul J. T. Barkley. Cu acest tren au călătorit reprezentanții guvernului, ai căilor ferate și ai presei. O doua garnitură de vagoane a plecat la 15 minute după prima remorcată de a doua locomotivă denumită „Dunărea” condusă de primul mecanic român, Nicolae Tănase. Vagoanele fuseseră construite în Anglia, la Manchester, de fabrica Ashbury. Un grup numeros de comercianți și cărăuși 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 ajungea până în portul Giurgiu. În scurt timp autoritățile au revenit asupra proiectului prin legea adoptată în iunie 1869, *Legea pentru prelungirea liniei București-Giurgiu până la Smârda*, iar lucrările pentru linia de 2,6 km au fost finalizate la 1 iulie 1870. 70 de ani mai târziu, cu ocazia Ceferiadei organizate la București, în iunie 1939, Nicolae Tănase, în vârstă de 95 de ani, a condus același tren din 1869.

Concesiunea V. von Ofenheim – Compania Lemberg – Czernowitz – Iași

Decretul 1516 din 21 septembrie 1868 pentru promulgarea „Legii pentru concedarea rețelei căilor ferate din România” acorda concesiunea pentru construirea liniei dintre Suceava și Roman cu ramificații către Iași și Botoșani, în lungime de 224 km, asocierii dintre omul de faceri Viktor von Ofenheim și compania anglo-austriacă Lemberg-Czernowitz-Iași care avea între asociați pe principele Leo de Sapiaha conducătorul companiei austriece de căi ferate (Carl Ludwig Bahn) care construiseră linia Lemberg-Cernăuți și care urmărea realizarea unei joncțiuni între liniile austriece și un port la Dunăre din România. În 1868 compania Lemberg-Czernowitz Eisenbahn-Gesellschaft construiseră legătura între Cernăuți și Suceava realizându-se o cale feroviară directă cu Viena prin conectarea cu celelalte linii construite între Viena-Lemberg și Lemberg-Cernăuți.

1869, 3/15 decembrie – s-a inaugura linia Suceava (Ițcani)-Roman de 104 Km care realiza legătura de la frontiera Moldovei cu Austro-Ungaria cu linia principală Viena-Cracovia-Lemberg-Cernăuți-Suceava.

„Inaugurarea drumului de fier Suceava-Roman; legătura Bucovinei cu Moldova e deci un fapt împlinit. Principele e fericit că vede realizate planurile sale tinzând la ridicarea țării.”⁵

⁴ *Memoriile Regelui Carol I al României. De un martor ocular. Vol. I 1866-1869. Ediție și prefață de Stelian Neagoe. Edit. Scripta, București, 1992, p. 333*

⁵ *Memoriile Regelui Carol I al României. De un martor ocular. Vol. II 1869-1875. Ediție și prefață de Stelian Neagoe. Edit. Scripta, București, 1993, p. 64*

1870, 1 iunie - s-a inaugurat linia Pașcani-Iași (76 km).

1871, 1 noiembrie - s-a inaugurat linia Verești-Botoșani (44 km).

Orașul Pașcani devenea nod feroviar între Suceava, Botoșani, Roman și Iași. Aici s-a construit un important atelier de reparat locomotive și vagoane.

Exploatarea se făcea însă în condiții proaste și la 18 octombrie 1888 statul român este nevoit să sechestreze liniile și în ianuarie 1889 le răscumpără.

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

Concesiunea în favoarea companiei Strussberg a fost acordată prin legea din 10 septembrie 1868 pe o perioadă de 90 de ani pentru construirea unei rețele ce măsoară 915 km. Rețeaua era compusă din patru tronsoane: Roman-Mărășești-Tecuci-Galați, Tecuci-Bârlad, Galați-Brăila-Buzău-Ploiești-București, București-Pitești-Slatina-Craiova-Vârciorova. Modul în care s-a derulat construcția și plata lucrărilor au declanșat un scandal politic care l-a adus pe domnitorul Carol I în pragul renunțării la tron. Urmărind anularea concesiunii Domnitorul a promulgat prin decretul 1365/17 iulie 1871 „Legea pentru soluționarea chestiunii drumului de fer Strusberg”.

La 2/14 februarie 1872 va lua ființă în mod legal Societatea Acționarilor Căilor Ferate Române care urma să finalizeze lucrările prevăzute în concesiunea acordată lui Strussberg. Pentru finalizarea lucrărilor Societatea a contractat diferite antreprize care au trebuit să modifice unele dintre lucrări și să remedieze lucrările defectuoase de pe alte linii. În 25 februarie 1872 Societatea Acționarilor C.F.R. va încheia o convenție cu societatea austriacă particulară de căi ferate StEG pentru exploatarea rețelei. Conducerea a fost încredințată specialistului francez Léon Guilloux care a administrat continuarea și finalizarea lucrărilor timp de aproape 5 ani.

1868, 10 septembrie - se pune piatra de temelie a Gării Târgoviștei, viitoarea Gara de Nord din București.

1870, 27 decembrie - s-a deschis provizoriu linia Roman-Galați-București (Gara Târgoviștei).

1871 - ploile din primăvara acestui an au adus pagube semnificative liniei ducând la întreruperea circulației.

1872, 1/13 septembrie - a fost inaugurată Gara Târgoviștei denumită din 1884 Gara de Nord.

1872, 1/13 septembrie - s-a inaugurat linia Pitești-București-Buzău-Galați-Tecuci-Roman.

1872, 13 decembrie - s-a inaugurat linia Gara Târgoviștei-Filaret.

1875, 5 ianuarie - s-a inaugurat linia Pitești-Vârciorova. Conexiunea cu liniile din Austro-Ungaria de la Orșova se făcea prin transbordare.

1878, 20 mai - se realizează legătura feroviară între Vârciorova și Orșova.

1879, decembrie-1880, ianuarie - Parlamentul dezbată 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. Au fost răscumpărate 921 km cale ferată și întreg materialul rulant.

Concesiunea Gr. Heliad-Cârciumărescu: linia Iași-Ungheni (21,4 km)

Concesiunea a avut ca obiect doar construcția liniei (1872-1874) fără material rulant și exploatare. Linia construită cu ecartament larg rusesc avea scopul de a realiza joncțiunea cu liniile ferate ruse, de a lega Iașul de portul Odesa.

1874, 1 august - s-a inaugurat linia Iași-Ungheni.

1876, 7 martie - s-a inaugurat joncțiunea cu căile ferate ruse pe un pod de lemn ce va fi înlocuit cu unul metalic realizat după planurile inginerului francez Gustave Eiffel în aprilie 1877, înainte de izbucnirea războiului ruso-turc.

Concesiunea G. B. Crawley și L. Guilloux: linia Ploiești-Predeal

Austro-Ungaria solicita realizarea unei conexiuni cu Transilvania peste munți aceasta fiind o condiție pentru realizarea legăturii între Vârciorova și Orșova. Prima solicitare a fost pentru racordarea între Sibiu-Turnu Roșu și apoi prin Brașov-Predeal. Autoritățile române, nu fără dezbateri contradictorii, au decis construirea liniei spre Brașov prin Ploiești-Predeal. Concesiunea a fost acordată societății engleze Crawley Company în iunie 1875. Lucrările au început în martie 1876 și s-au oprit în 1877 datorită războiului. Compania engleză nu a reluat lucrările și concesiunea a fost anulată. La 1 iulie 1878 lucrările au fost încredințate francezului Léon Guilloux care

condusesse finalizarea lucrărilor fostei concesiuni Strussberg sub Societatea Acționarilor CFR. În vara anului 1879 linia a devenit circulabilă și din 10 iunie 1879 s-a realizat joncțiunea cu linia spre Brașov.

1879, 10 iunie - s-au inaugurat secțiunile Ploiești-Câmpina și Sinaia-Predeal.

1879, 1 decembrie - s-a inaugurat secțiunea Sinaia-Câmpina.

La lucrările acestei linii au participat și ingineri români, între care George Duca, iar Anghel Saligny și Elie Radu controlau și supravegheau execuția din partea statului român.

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

1877 - pentru necesitățile de transport ale armatelor Imperiului Rus în timpul războiului cu Imperiul otoman au fost construite două linii ferate: linia de 305 Km de la Bender (Tighina)-Basarabeasca-Bolgrad-Reni-Galați (cu ecartament lat), dată în funcțiune la 1 noiembrie 1877 care a fost abandonată după terminarea războiului și ramificația din linia București-Giurgiu - linia Frățești-Zimnicea (cu ecartament normal) de 57 km, dată în funcțiune la 5 decembrie 1877 și desființată în 1879.

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 speciale care, după răscumpărarea lor, au rămas în patrimoniul statului român.

Linii executate de autoritățile române (1880-1916)

1880, 11/23 aprilie - se înființează prin Decretul 1248/1880 **Direcțiunea Princiară a Căilor Ferate Române** condusă de Ion Kalinderu, Eugeniu Stătescu și Ștefan Fălcoianu

Primele linii construite de D.G.C.F.R. (1881-1884)

După câștigarea independenței în 1877 o serie de factori au concurat la decizia luată de Statul Român de a nu mai angaja construcția căilor ferate prin intermediul concesiunilor străine. Dacă în perioada începuturilor (1846-1859) cele două Principate Române, Moldova și Țara Românească, și după 1859, tânărul stat România nu putea susține financiar și fără o forță de muncă proprie specializată proiectul construcției de căi ferate după experiențele cu concesionarii străini, în special situația complicată din punct de vedere financiar dar și politico-diplomatic a concesiunii Strussberg, au devenit evidente limitele acestei modalități de a crea o rețea de căi ferate și necesitatea de a avea controlul statului asupra dezvoltării viitoare a infrastructurii feroviare naționale. Lunga guvernare liberală din perioada 1876-1888 animată de doctrina „Prin noi înșine!” a asigurat premisele și mijloacele de a pune în practică schimbarea de politică a statului român care, prin răscumpărarea liniilor executate în regim de concesiune și unificarea lor sub o singură structură, a putut să pună în practică o dezvoltare viitoare organică adaptată noilor realități politice și economice după Independență și transformarea României în Regat în 1881. La aceasta s-a adăugat o situație economico-financiară favorabilă în jurul anilor 1880 și dezvoltarea unui corp național de specialiști care au putut să preia construcția de căi ferate.

1881 - linia Buzău-Mărășești

Linia Buzău-Mărășești a fost prima linie de cale ferată proiectată și construită de ingineri români. Proiectul și construcția au durat între 1 mai 1879 – 1 iunie 1881. 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.”⁶

Director al construcției liniei a fost inginerul inspector general Dimitrie Frunză, absolvent în 1857 al Școlii de Poduri și Șosele de la Paris, care a fost decorat de Regele Carol I cu Crucea de comandor a Ordinului Coroana României pentru această realizare tehnică. Inginerul D. Frunză activase anterior în serviciul întreprinderii Guilloux la construcția liniei Ploiești-Predeal. Din colectivul de ingineri care au realizat această linie au făcut parte inginerii: Gr. Dumitrescu Tassian – inginer șef, Pandelescu Țărușeanu, Leonida Pancu, A. N. Șuțu, Gr. Stoenuș, C. N. Mironescu, Scarlat Ottulescu, D. Militineanu, I. Băulescu, S. Carcaleki, I. Catargiu, C. Drăgoescu, N. Râmnicănu. Construcția s-a realizat cu antreprenori români printre care și inginerul I. G. Cantacuzino.

Pe o distanță de 88,588 km linia trecea peste 8 poduri construite peste râurile Buzău, Râmnic, Slâmnice, 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.

1882, 1 iulie - au fost răscumpărate linia ferată Constanța-Cernavodă și celelalte linii care nu făcuseră parte din concesiunea Strussberg.

După preluarea rețelei de cale ferată statul român a investit în refacerea unor linii și lucrări de artă executate defectuos de concesionarii străini: îmbunătățirea unor trasee, reconstrucția și consolidarea podurilor de lemn.

1883 - Legea nr. 810 pentru exploatarea căilor ferate ale Statului din 31 martie 1883

Legea stabilea organizarea administrativă, compunerea serviciilor, atribuțiile fiecărui organ, nomenclatura funcțiilor cu retribuțiile, modul de percepere a veniturilor, efectuarea și justificarea cheltuielilor. Se schimbă titulatura administrației feroviare în Direcția Generală a Căilor Ferate Române. Funcționarii căilor ferate erau considerați funcționari de stat. Director general al C.F.R. este numit Gh. Cantacuzino (16 octombrie 1883-10 aprilie 1888).

1884, 22 iunie - s-a inaugurat linia Adjud-Tg. Ocna.

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

După crearea Direcțiunii Generale C.F.R. construcția de căi ferate a cunoscut o dezvoltare fără precedent între 1879-1919, construindu-se cel mai mare număr de kilometri de cale ferată din istoria României, 2460 km, performanță neegalată ulterior sub nici un alt regim politic. După 1919 până în prezent s-au construit doar 900 km de cale ferată.

Între 1884-1888 au fost construite 962 km de linii ferate.

1882, 15 mai - Decretul 1387 promulgă Legea de dezvoltare a căilor ferate din România [liniile Râmnicu-Vâlcea-Piatra Olt-Corabia, Titu-Târgoviște, Piatra-Neamț-Bacău, Bârlad-Vaslui, Fălticeni-Dolhasca, Docolina-Huși-Prut, Filași-Tg. Jiu, Golești-Câmpulung, Vaslui-Iași, Leorda-Dorohoi, Turnu Măgurele-Roșiorii de Vede-Costești]

Trei linii au urmărit facilitarea exporturilor de sare ale României:

1883, 21 noiembrie - se inaugurează linia Câmpina-Doftana (5 km).

1883, 10 decembrie - se inaugurează linia Buda-Slănic (34 km).

1884, 22 iunie - se inaugurează linia Adjud-Tg. Ocna (50 km).

1884, 2 ianuarie - se inaugurează linia Titu-Târgoviște construită de Serviciul de Geniu militar între 1881-1883.

⁶ 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, p. 101

1885, 22 iunie - s-a inaugurat linia Bacău-Piatra Neamț (57 km) cu ecartament îngust. La 17 septembrie 1892 a fost inaugurată linia după aducerea la ecartament normal.

1886, 13 noiembrie - s-a inaugurat linia Bârlad-Vaslui (52 km).

1886, 13 decembrie - s-a inaugurat linia Piatra Olt-Drăgășani (34 km).

1887, 1 ianuarie-12 septembrie – s-a inaugurat linia Costești – Roșiorii de Vede – Turnu Măgurele (112 km).

1887, 1 aprilie - s-a inaugurat linia Piatra Olt-Corabia Port (76 km).

1887, 20 iunie - s-a inaugurat linia Drăgășani-Rm.-Vâlcea (53 km).

1887, 1 iulie - s-a inaugurat linia Golești-Câmpulung (54 km).

1887, 10 octombrie - s-a inaugurat linia Dolhasca-Fălticeni (25 km).

1888, 16 ianuarie-1 iulie - s-a inaugurat linia Filiași-Tg. Cărbunești-Tg. Jiu (70 km).

1888, 15 iulie - s-a inaugurat linia Râureni-Ocele Mari (7 km).

1888, 25 iulie - s-a inaugurat linia Crasna-Dobrina (27 km).

1888, 15 decembrie - s-a inaugurat linia Leorda-Dorohoi (22 km).

1890, 15 octombrie - s-a inaugurat linia Dobrina-Huși (6 km).

1892, 1 mai - s-a inaugurat linia Vaslui-Iași (68 km).

Căile Ferate din Bărăgan (1886-1895)

După 1878, când Dobrogea a fost alipită României, a apărut necesitatea conectării rețelei de căi ferate din România cu linia Constanța-Cernavodă construită în perioada otomană de compania engleză Danube-Black Sea Railway, prin antreprenorul J. T. Barkley, pentru a asigura accesul la Marea Neagră, la portul Constanța. Joncțiunea a fost realizată la Cernavodă și a constat într-un sistem de poduri peste brațul Borcea, Balta Ialomiței și Dunăre. Prin această cale ferată s-au pus bazele valorificării economice a Bărăganului, o zonă importantă de producție agricolă, prin accesibilizarea transportului produselor cerealiere către porturile Brăila și Galați.

1886, 17 noiembrie - s-a inaugurat linia București-Ciulnița-Călărași-Călărași Port (139 km).

1886, 21 noiembrie - s-a inaugurat linia Făurei-Țândărei (58 km).

1887, 1 iulie - s-a inaugurat linia Ciulnița-Fetești-Țândărei (84 km).

1887, 20 septembrie - s-a inaugurat linia Ciulnița-Slobozia.

1895, 14/27 septembrie - s-a inaugurat podul feroviar Regele Carol I de la Cernavodă operă a inginerilor români conduși de ing. Alfred Saligny.

1895, 14/27 septembrie - s-a inaugurat linia Fetești-Saligny (26 km).

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

Al doilea program de construcție a căilor ferate viza prelungirea unor linii secundare deja existente care urmăreau accesul la transportul pe calea ferată ale unor exploatare de resurse naturale din zona subcarpatică și mărirea traficului pe liniile principale prin preluarea traficului de pe noile linii.

1890, 1 ianuarie - s-a inaugurat linia Târgoviște-Lăculețe (14 km).

1892, 1 mai - s-a inaugurat linia Bârlad-Iași.

1893, 22 septembrie - s-a inaugurat linia Focșani-Odobești (11 km) „linia vinului”.

1894, 27 mai - s-a inaugurat linia Lăculețe-Pucioasa (8 km).

1895, 1 decembrie - s-a inaugurat linia Craiova-Calafat (107 km).

1895, 2 decembrie - s-a inaugurat linia Roșiori-Alexandria (31 km) și a stației Alexandria.

1896, 1 iunie - s-a inaugurat linia Iași – Dorohoi (140 km).

1898, 27 noiembrie - s-a inaugurat linia Pitești-Curtea de Argeș (38 km).

1898, 27 noiembrie - s-a inaugurat linia Galați-Ghibărteni (azi Bălinești) (70 km). Acesta a fost un prim segment din linia Bârlad-Galați care a ridicat numeroase probleme tehnice de realizare. A fost continuat cu tronsoanele Ghibărteni-Berești (13 ianuarie 1900), Bârlad-Tălășmani (1 aprilie 1909) și Tălășmani-Berești (12 mai 1912) care cuprindea și tunelul de la Berești (3330 m), cel mai lung tunel realizat în România până la Primul Război Mondial.

1898, 27 noiembrie - s-a inaugurat linia Tg. Ocna-Comănești (23 km).

1899, 15 mai - s-a inaugurat linia Comănești-Moinești (8 km).

1899, 6 septembrie - s-a inaugurat linia Comănești – Ghimeș (32 km).

Noi racorduri transfrontaliere (1898 – 1901)

Pentru lărgirea legăturilor comerciale cu Austro-Ungaria care era interesată în mărirea exporturilor către România au fost construite încă două linii care să facă trecerea peste carpații Orientali și Carpații Meridionali către Transilvania. Pentru asigurarea joncțiunilor s-au construit liniile Sibiu-Turnu-Roșu (1892) și Miercurea Ciuc - Ghimeș (1897).

1899, 6 septembrie - s-a inaugurat linia Ghimeș-Palanca.

1901, 1 august - s-a inaugurat linia Râmnicu Vâlcea-Călimănești (Jiblea) - râul Vadului/Podu Olt (61,942 km). Tronsonul Râmnicu Vâlcea - Călimănești (Jiblea) (16,225 km) fusese dat în funcțiune la 27 noiembrie 1898. Proiectarea și executarea liniei este strâns legată de numele inginerilor Mihail M. Romniceanu (1852-1915) și Ion G. Cantacuzino (1847-1911). În 1935 inginerul Nicolae Petculescu relatează despre condițiile geologice deosebite unde s-a construit linia: „*Traseul liniei trece când pe un mal, când pe celălalt al Oltului, prin locuri rele și strâmte, unde calea a fost câștigată prin săpături în stâncă și a fost pusă la adăpost de efectele torentelor prin lucrări apropiate. Numeroase pereuri și anrocamente apără linia contra furiei Oltului, care acolo are un regim torențial atât de pronunțat, încât nivelul apelor a avut o variație chiar de 7 metri în 24 de ore; și totuși până azi aceste lucrări de apărare stau întregi.*”⁷

Căile ferate de interes local la inițiativă județeană (1908-1912)

1908, 1 august - s-a inaugurat linia Ploiești-Vălenii de Munte (33 km).

1909, 6 decembrie - s-a inaugurat linia București-Obor-Budești (37,7 km).

1910, 14 aprilie - s-a inaugurat linia Ploiești-Urziceni-Slobozia (117 km).

1910, 1 iulie - s-a inaugurat linia Hârlău – Podu Iloaiei (41 km).

1910, 15 octombrie - s-a inaugurat linia Budești-Oltenița (26 km).

1912, 1 februarie - s-a inaugurat linia Pucioasa – Pietroșița (14 km).

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

1915 – s-a dat în folosință linia Medgidia-Târgșor. Stația finală trebuia să fie Tulcea, punct care va fi atins în 1938.

1916 – s-a dat în folosință linia Buhăiești-Băcești, pusă în funcțiune parțial și finalizată în 1921.

Căile ferate private (1904-1909)

1904, 1 martie - s-a inaugurat linia Mărășești-Panciu (18 km), realizată de antreprenorul și arhitectul Nicolae Gabrielescu pentru punerea în valoare a potențialului viticol al regiunii și a exploatărilor forestiere.

1909, 30 ianuarie - s-a inaugurat linia Buzău-Nehoiășu (74 km), construită de banca Marmorosch Blank pentru a valorifica exploatarea forestieră din Munții Buzăului și transportul lemnului.

Alte linii de interes major (1895-1916)

1892 - s-a dat în folosință linia Tecuci-Bârlad-Vaslui-Iași.

1895 - s-a dat în folosință linia Roșiori-Alexandria.

1898 - s-a dat în folosință linia Alexandria – Smârdioasa.

1901 - s-a dat în folosință linia Smârdioasa – Zimnicea.

1912, 1 august - s-a inaugurat linia Slobozia-Țândărei (28 km).

1915, 2 ianuarie - s-a inaugurat linia Târgșor- Medgidia-Bazarcic (151 km).

1916, 1 aprilie - s-a inaugurat linia Târgu-Jiu-Bumbești (16 km).

⁷ Popescu Ilie, *Căile ferate române. O istorie în date și imagini. Aniversări feroviare 2001*, București, Editura ASAB, 2001, p. 40

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

- 1887, 1 iulie** - s-a inaugurat linia Chilia-Mogoșoaia (9 km).
1893, 1 decembrie - s-a inaugurat linia Tg. Măgurele-Tg. Măgurele port (5 km).
1898, 1 ianuarie - s-a inaugurat linia Giurgiu-bazin port (4 km).
1902, 1 aprilie - s-a inaugurat linia Mogoșoaia-Obor (7 km).
1905, 2 octombrie - s-a inaugurat linia Constanța-Mamaia (8 km).
1905, 21 noiembrie - deschiderea portului Giurgiu-Ramadan (2 km).
1907, 1 august - s-a inaugurat linia Palas-Constanța (6 km).
1914, 15 aprilie - s-a inaugurat linia Slobozia Veche-Slobozia Nouă (6 km).
1914, 20 aprilie - s-a inaugurat linia Oltenița-Oltenița port (3 km).
1916 - s-a dat în folosință linia Zimnicea-Zimnicea Port (7 km).

Dezvoltarea căilor ferate române până în 1916:

1868-1879	1378 km
1880-1889	1092 km
1890-1899	622 km
1900-1909	88 km
1910-1916	672 km
Total: 3852 km ⁸	

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 salariați.

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” și activitatea sa a fost supusă legilor militare și personalul a fost mobilizat.

Ca urmare a pierderii campaniei din vara și toamna anului 1916 rețeaua de cale ferată a suferit pierderi importante: 2700 km din cei 3852 km de rețea rămân în teritoriul rămas sub ocupația inamică. În încercarea de a încetini înaintarea trupelor Triplei Alianțe autoritățile române au luat decizia de a distruge o parte din rețeaua feroviară, linii, noduri de cale ferată, poduri, podul principal de la Cernavodă care a fost scos din funcțiune și podul secundar de peste brațul Borcea care a fost aruncat în aer. Retragerea administrației române în Moldova din noiembrie-decembrie 1916 și a refugiaților din zonele ocupate a suprasolicitat restul de rețea. Au avut loc și accidente feroviare cum a fost cel de la Ciurea din ianuarie 1917.

În zonele sub ocupație germană au fost întreținute liniile care serveau interesele ocupanților restul liniilor, cele secundare fiind abandonate. Un grup operativ condus de ing. Cezar Mereuță a rămas în București cu sarcina 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 gările și liniile ferate și trenurile în urma bombardamentelor. 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.

⁸ *Enciclopedia României*, vol. IV, București, Monitorul Oficial Imprimeria Națională, 1939-1943, p. 51

Căile Ferate Române în perioada interbelică

La încheierea războiului întreaga țară se găsea într-o situație dificilă. Distrugerile provocate rețelei de transport pe cale ferată și lucrărilor de artă au fost însemnate, mai ales în Muntenia și Oltenia.

Distrugerile asupra materialului rulant au fost importante: din 940 locomotive existente înainte de război rămăseseră utilizabile 170, din 1500 vagoane de călători mai erau funcționale 500, din 23.600 vagoane de marfă mai puteau fi folosite 4000.

Particularitățile de dezvoltare ale căilor ferate din provinciile alipite legate de sistemele de cale ferate din statele de unde făcuseră parte anterior (Austro-Ungaria, Imperiul Rus) au determinat lucrări de ajustare și adaptare la căile ferate române: caracterul de linie secundară pe care îl aveau raportat la principalele rețele din care făcuseră parte anterior, conectate la alte mari noduri și fluxuri de circulație, diversitatea de tipuri de șine, material rulant și instalații.

Pentru refacere au fost luate măsuri pentru consolidarea 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 restrâns tipurile de șine și de material rulant folosit. Au fost executate normalizări de linii înguste, dublări de linii și amplificări de stații. S-au reconstruit 40 de poduri mici și mari, între cele mai importante poduri care au fost refăcute sunt podul Borcea de peste Dunăre, podul peste Buzău și cel peste Siret.

În 1924 rețeaua de căi ferate totaliza 11791,43 km, predominant linii normale simple iar liniile duble însumau 231,137 km. În 1926 au fost răscumpărate de stat 1485 km de linii deținute de 17 societăți din Transilvania. În perioada 1919-1944 s-au construit 500 km de noi linii de cale ferată.

Primele construcții de căi ferate în România Mare

1921, 31 iulie - s-a inaugurat 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).

1922 - Nicolae Malaxa a înființat în București "Fabrica românească de mașini, ateliere de reparat locomotive și vagoane ing. N. Malaxa et comp." echipată cu tehnologie germană și a început construcția de locomotive cu aburi (1928) și automotoare cu echipate cu motoare Diesel (1931). În 1938 au fost construite primele locomotive Diesel de concepție românească.

1923 - Prin Constituția din 1923 căile ferate vor fi declarate bunuri de interes public

1923 - Un alt furnizor important al Căilor Ferate de locomotive roți și material rulant a fost Uzinele de fier și Domeniile Reșița, cea mai mare societate românească din perioada interbelică din domeniul siderurgiei și metalurgiei, constituit în pe structura fostei societăți austro-ungare StEG (Staats Eisenbahn Gesellschaft) care construise primele căi ferate din Banat și în România.

1926, 10 iunie - la Reșița, în prezența Regelui Ferdinand și a oficialităților, a avut loc primul parcurs de probă al locomotivei C.F.R. 50243 (seria C.F.R. 50100) „Regele Ferdinand” produsă de Uzinele U.D.R. A fost prima locomotivă cu abur produsă la Reșița pentru C.F.R. construită după proiectele locomotivei germane G-10 adaptată și modernizată pentru condițiile din România. La 14 septembrie 1926 locomotiva a fost predată în mod solemn Direcțiunii Generale a C.F.R. Între 1926-1943 la uzinele Reșița și Malaxa s-au construit 520 de locomotive din seria C.F.R. 50100 care a fost tipul de bază și cel mai numeros din parcul C.F.R..

1927, 5 iunie - s-a inaugurat linia Constanța-Eforie Sud.

1928, 25 august - s-a inaugurat linia Eforie Nord-Techirghiol.

1929, 27 iunie - Legea pentru crearea Regiei autonome a C.F.R.

1931 - s-a dat în folosință 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.

1934 - în prezența Regelui Carol II era dezvelit lângă Gara de Nord *Monumentul Eroilor CFR 1916-1918*, operă a sculptorilor Ion Jalea și Cornel Medrea.

1938, 17 iulie - s-a inaugurat linia liniei Eforie Sud-Mangalia.

1938, 15 octombrie - s-a inaugurat linia Caransebeș-Reșița (41 km).

1938, 15 decembrie - s-a inaugurat linia Ilva Mică-Vatra Dornei de 62 km lungime cu numeroase tunele și viaducte.

1938 - Căile Ferate Române posedau 3528 locomotive, 3612 vagoane călători, 832 vagoane de poștă și bagaje, 64130 vagoane de marfă, 236 automotoare pentru traficul de călători.

1939, 25 martie - inaugurarea liniei Tulcea-Babadag.

1939, 11-13 iunie - Jubileul de 70 de ani al Căilor Ferate Române - Serbările Ceferiadei care au avut loc pe stadionul C.F.R. din București. Inaugurarea Muzeului Căilor Ferate.

Bibliografie:

BELLU, Radu. *Enciclopedia ilustrată a căilor ferate din România*. Onești: Magic Print, 2014.

BOTEZ, Constantin; URMA Dem.; SAIZU Ion. *Epopoea feroviară românească*. București: Editura Sport-Turism, 1977.

COVACEF, Petre. *150 de ani în evoluția Căilor Ferate din Dobrogea 1860-2010*. Constanța: Editura Ex Ponto, 2010.

PETCULESCU, Nicolae I. *Problema C.F.R. Istoric, completări, îmbunătățiri*. București: Cultura Națională, 1923.

POPESCU, Ilie. *Căile ferate în timpul Primului Război Mondial*. [București]: Club Feroviar, 2012.

POPESCU, Ilie. *Căile ferate române. O istorie în date și imagini. Aniversări feroviare 2001*. București: Editura ASAB, 2001.

POPESCU, Toader. *Proiectul feroviar românesc (1842-1916)*. București: Edit. Simetria, 2014.

Centrul Național de Instruire și Calificare Feroviară – CENAFER, Muzeul Căilor Ferate Române. *Istoria Căilor Ferate Române*. București: 2014.

Sărbătorirea a 60 de ani de la deschiderea primei linii ferate realizate de către inginerii români și de la crearea Societății Politehnice din România. În: *Buletinul Societății Politehnice din România*, Anul XLIV, nr. 12, decembrie 1941.

Buletinul Societății Politehnice din România, Anul XLIV, nr. 7, iulie 1930: Număr comemorativ închinat Centenarului Căilor Ferate, partea I.

Calea ferată Oravița-Bazias. Disponibil pe internet la adresa: <https://urbanism.oravita.ro/calea-ferata-oravita-bazias>, [accesat 4.06.2021].

Adriana Dumitran