

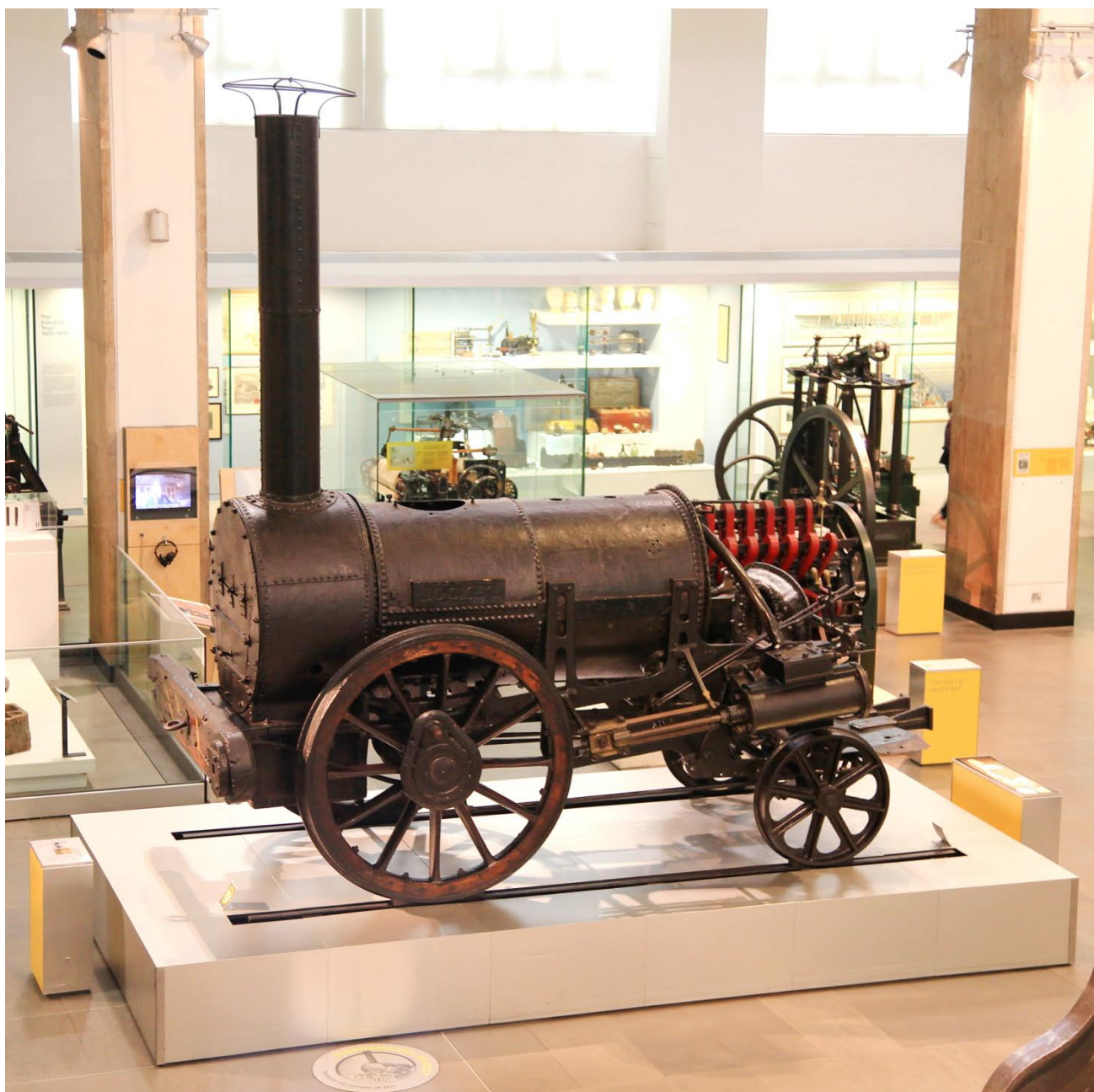
ISTORIA CĂILOR FERATE ROMÂNE



BUCUREȘTI
2014

Capitolul I. ORIGINEA ȘI DEZVOLTAREA CĂILOR FERATE ROMÂNE

Este bine cunoscut faptul că darea în exploatare regulată pentru traficul public de mărfuri și călători a liniei ferate engleze Liverpool – Manchester, la 15 septembrie 1825, a însemnat o mare revoluție în istoria transporturilor terestre. Succesul obținut atunci de George Stephenson, constructorul liniei de 25 km și al celebrei locomotive “The Rocket”, a determinat răspândirea rapidă a noului mijloc de transport în țările care aveau la epoca respectivă o dezvoltare economico - industrială suficient de mare. Astfel, după Anglia, primele state europene care au construit căi ferate cu tracțiune mecanică au fost Franța (1827), Belgia (1835), Germania (1835), Rusia (1835), Austro – Ungaria (1838) etc.



Locomotiva „The Rocket” construită de Robert Stephenson, Science Museum, London

Invenția transportului mecanizat pe șina metalică nu a rămas fără ecou în Moldova și Muntenia, țări din a căror unire avea să ia naștere în 1859 Principatele - Unite, devenite în 1881, România. Chiar în anul 1851 elevul inginer Petrache Poenaru, bursier al Munteniei la Londra, descrie detaliat într-un raport oficial din 27 octombrie călătoria sa pe linia citată, spunând printre

alte: „Este un an de când o companie a stabilit între Manchester și Liverpool un drum de fier, pe care se transportă între aceste două orașe călători și mărfuri în trăsură cu aburi. Douăzeci de trăsură, legate unele de altele și încărcate cu 240 de persoane sunt trase toate deodată și cu o așa iuțeală încât cel mai bun cal de curse le-ar putea să le urmeze în mare galop, și cu toate acestea mișcarea este așa de dulce, încât nu s-ar vedea 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”.

Ceva mai târziu boierul progresist Nicolae Golescu arată în descrierea unei călătorii în care vizitase mai multe țări că „în apus sunt căruțe care umblă singure pe șine, fiind trase de aburii ce fierb într-un cazan”.

Primul economist român multilateralul Ion Ghica, om politic și scriitor, susținător teoretic al căilor ferate, scrie în anul 1848, în stilul cam romantic al entuziaștilor epocii, vorbind despre importanța și viitorul căilor ferate: „Națiile vor uita în curând ura, când se vor obișnui a se vedea pe toată ziua, căci vor trăi o viață comună, vor face toate un singur și același neam, o familie pe care nimic nu o va putea despărți, căci deosebitele neamuri sunt trebuincioase unele altora”.

Lunga perioadă a încercărilor (1841 – 1869)

Pe asemenea căi și pe diverse altele țările românești au putut cunoaște încă de la început esența noului mijloc de transport, precum și marile avantaje pe care le aducea în intensificarea schimburilor economice și culturale. Impresia produsă era cu atât mai puternică cu cât aceste țări, ca și celelalte aflate într-o stare semifeudală, sub stăpânirea Imperiului Otoman, se găseau în mare inferioritate socială și economică față de țările din apusul Europei. Industria în țările românești nu exista decât sub formă de mici manufacturi, satisfăcând doar reduse necesități casnice; căile de comunicații erau constituite din drumuri naturale, în stare cu totul neîngrijită; nu exista transportul pe canale, ci doar pe puține râuri.

În această situație a intervenit o schimbare mai importantă în urma păcii de la Adrianopol (1829) prin care au fost create condiții pentru dezvoltarea comerțului intern și extern. Se construiesc primele șosele, care leagă între ele centrele mai populate, iar pe unele dintre ele cu porturile de la Dunăre, a căror posesiune fusese trecută de turci țărilor românești. Produsele românești și în special cerealele erau mult cerute la export. În aceste condiții încep să apară propuneri și proiecte de construcții feroviare în Moldova și Muntenia. De la primul proiect al inginerului Marin (1842), care preconiza o cale ferată din nordul Moldovei până la Galați, pe valea Siretului, și până la construcția primei căi ferate au trebuit însă să treacă nu mai puțin de 28 de ani. Toate cele peste 20 de propuneri și proiecte alcătuite în acest interval de către diferite societăți străine în combinație cu oameni influenți români (proiecte din care unele fuseseră chiar transformate în convenții cu guvernele țărilor românești) au trebuit să cadă pe rând din cauza imposibilității de a realiza marile capitaluri necesare, cât și din cauză că unele dintre aceste proiecte nu inspirau seriozitate, autorii lor neoferind suficiente garanții, nici materiale și nici morale. Pe de altă parte, tânărul stat român de atunci (Principatele – Unite) nu avea nici credit și nici autoritate suficientă; multă vreme i-au lipsit și tehnicienii proprii necesari, care să poată pune în mod just problema construcției căilor ferate.

Toate împrejurările expuse explică întârzierea cu care au fost construite primele căi ferate în Principatele – Unite, precum și faptul că executarea lor s-a făcut prin concesionarii străini.

Un fapt caracteristic epocii este acela că în perioada până la 1869 și chiar după ea au apărut în țară și chiar și la Paris numeroase cărți, în care autorii lor, români și străini, se ocupau pe toate laturile de căile ferate din țările românești, cerând în concluzie trecerea rapidă la construcția noului mijloc de transport.

Simultan cu încercările tot mai insistente prin care diferite personalități economice sau politice române (printre chiar și marile poet Vasile Alecsandri) căutau să realizeze întreprinderi constructoare de căi ferate cu tehnicieni și capitaliști străini au loc unele insistențe din partea Austro-Ungariei și Rusiei pentru începerea anumitor construcții de căi ferate. Într-adevăr, după anul 1865 căile ferate austro-ungare din Transilvania începuseră să se apropie de Munții Carpați; se cerea prelungirea lor de la Vârciorova, Sibiu, Brașov, Cernăuți până la porturile dunărene. Pe de altă parte, Rusia cerea executarea liniei Iași – Ungheni. Pentru a scurta căile comerciale între centrul Europei și portul Odessa, pe linia Ungheni – Chișinău – Tighina, construită între 1869 și 1876.

Vremurile deveneau tot mai potrivite pentru construcția căilor ferate în țările românești. Acest lucru trebuia să se întâmple și s-a întâmplat în anul 1869.

Perioada marilor lucrări (1869 – 1919)

Privire generală

Dacă pe harta României de azi am delimita partea cuprinsă în frontierele ei înainte de încheierea păcii de la Versailles (1919), parte care cuprindea provinciile Moldova, Muntenia, Oltenia și Dobrogea, am găsi că 80% din rețeaua de cale ferată actuală a fost construită până în anul 1929. Aceasta arată că perioada de o jumătate de secol dintre 1869 și 1919 a fost cea mai fecundă în domeniul construcțiilor feroviare, realizându-se 79 km de cale ferată pe an. Acest lucru nu este întâmplător. El este urmarea faptului că, în intervalul de mai sus, lipsit de războaie distrugătoare, tânărul stat român devenit independent față de Imperiul Otoman în 1877, s-a bucurat de o prosperitate economică pe care nu o cunoscuseră niciodată principatele românești separate. În această epocă au început să ia naștere și numeroase forme de mică industrie, în special de prelucrare și de bunuri de larg consum. Industria grea lipsea însă aproape cu totul.

Perioada 1869 – 1879

Prima linie ferată din frontierele Principatelor Unite – inaugurată la 19 octombrie 1869 - a fost linia București (Filaret) – Giurgiu, de 70 km, construită în urma concesiunii acordate în 1867 englezilor Barclay și Stanifforth, care executaseră lucrări asemănătoare în Imperiul Otoman în partea dreaptă a Dunării (liniile Rusciuk – Varna și Cernavodă – Constanța). În același an, la 15 decembrie, a fost dată în exploatare linia Ițcani (frontiera Moldovei cu Austro-Ungaria) – Roman, în lungime de 54 km construită de Societatea Lemberg – Cernăuți, linia constituind prelungirea cerută de statul austro-ungar a liniei principale Viena – Cracovia – Lemberg – Cernăuți – Ițcani.

Pe aceeași cale a concesiunilor (acordate germanilor Strussberg și Offenhein și francezului Gouilleoux) s-a construit până în anul 1869 în Principatele Unite o rețea de circa 1.378 km de linie ferată, care costase în medie 306.000 lei aur pe kilometru, un leu aur fiind în acea epocă aproape egal cu un franc francez aur.

În istoria căilor ferate române bilanțul general al construcțiilor prin concesionari este considerat ca foarte generos din punct de vedere financiar și necorespunzător tehnic. În primul rând, costul pe kilometrul de cale s-a dovedit a fi extrem de ridicat, în al doilea rând, traseele au fost rău alese, iar lucrările de artă executate sub orice critică. Podurile aveau fundații slabe, uneori chiar deasupra apelor joase, iar tablierele metalice erau din acelea care fuseseră refuzate de către alte administrații de căi ferate străine. Deoarece prețul plătit de stat pentru kilometrul de cale era forfetar, concesionarii au evitat orice lucrări costisitoare, care ar fi putut scurta distanțele, lungind, în schimb, traseele prin curbe și contracurbe, așa cum se poate constata și astăzi pe linia Pitești – Craiova.

Printre liniile date în exploatare în intervalul 1869 - 1879 pot fi amintite liniile Pașcani – Iași (1870), Verești – Botoșani (1871), București – Buzău – Brăila – Galați – Bârlad (1872), Iași – Ungheni (1874), Pitești – Vârciorova (1875), Ploiești – Predeal (1879). Neuitând aspectele negative ale construcției celor 1.378 kilometri de cale ferată dați în exploatare între anii 1869 – 1879, trebuie să subliniem și aspectele pozitive ale lucrărilor executate (circa 138 km pe an). Tânărul stat român avea acum mai multe căi ferate care mergeau până în porturile dunărene: o linie până la Marea Neagră, trei linii care treceau Carpații, o linie care trecea prin Bucovina în Imperiul Austro - Ungar și o linie care lega țara cu Rusia. În același timp, în deceniul respectiv au început să se formeze primele cadre tehnice feroviare autohtone, a început să se acumuleze experiența necesară în domeniul construcției și al exploatării căilor ferate.

Pentru exploatarea rețelei de cale ferată, societățile concesionare dispuneau la sfârșitul anului 1879 de 114 locomotive, 231 vagoane de călători, 2.271 vagoane de marfă, plus 84 de vagoane speciale. Una din primele locomotive care a circulat în România pe linia București – Giurgiu (1869), se află în patrimoniul Muzeului Căilor Ferate din București.



Locomotiva Nr 43 „Călugăreni” în stația București Nord - 05.10.2006

Vagoanele de marfă erau corespunzătoare după tehnica epocii, existau vagoane acoperite, vagoane pentru cereale, cu gură de vrac pentru descărcarea prin cădere liberă printr-o pâlnie din podeaua vagonului. Vagoanele de călători erau toate pe două osii, însă neconfortabile; la început mai ales, ele erau foarte scurte, nu aveau culoar central și nici punți frontale de comunicație în lungul trenului. În general materialul rulant era insuficient, iar stațiile prea rare.

Din cele precizate mai sus rezultă că prima linie ferată din România a fost linia București – Giurgiu, inaugurată, după cum s-a mai spus la 19 octombrie 1869. (Amintim că la acea epocă statul român era construit din provinciile Moldova, Muntenia și Oltenia, fără Dobrogea). Considerând însă statul cuprins în granițele actuale, prima linie ferată este Oravița - Baziaș, construită începând din anul 1844 și dată în exploatare la 1 noiembrie 1856. Linia făcea parte din rețeaua construită de căile ferate austro – ungare. În acea epocă, rețeaua care cuprindea liniile Timișoara – Stamora Moravița – Baziaș (1858) cu legătură spre Arad – Budapesta, linia Timișoara – Jimbolia (1857), linia Oravița – Baziaș (din care porțiunea de la Jam la râul Nera se află pe actualul teritoriu iugoslav) a fost construită cu scopul de a ușura transportul cărbunelui necesar navigației pe Dunăre de la Anina la portul Baziaș.

Ulterior a fost dată în circulație, în anul 1860, linia Cernavodă – Constanța, construită de asociația Barklay & Staniforth în contul Imperiului Otoman. Acesta îngloba pe atunci Dobrogea, unită cu Principatele Unite în 1878, în urma războiului victorios purtat de trupele ruso – române contra turcilor, în anul precedent. În acest mod, linia București – Giurgiu face parte din cel de-al treilea grup de linii construit pe teritoriul de astăzi al României.

Perioada 1879 – 1919

Anul 1879 este o dată importantă în istoria căilor ferate române. El este anul în care recunoscându-se unanim modul oneros și defectuos în care concesionarii străini construiau și exploatau căile ferate – a început să se dea inginerilor români însărcinarea de a studia, proiecta și construi căi ferate. De atunci înainte, guvernele statului român nu au mai acordat nici o concesiune de construcții de linii persoanelor sau societăților străine.

Începutul construcțiilor de linii ferate în regia statului român a fost făcut la 1 mai 1879, când inginerul D. Frunză a fost numit director al lucrărilor de proiectare și construcție a liniei ferate

late Coarctatae
of the
Fossilifer



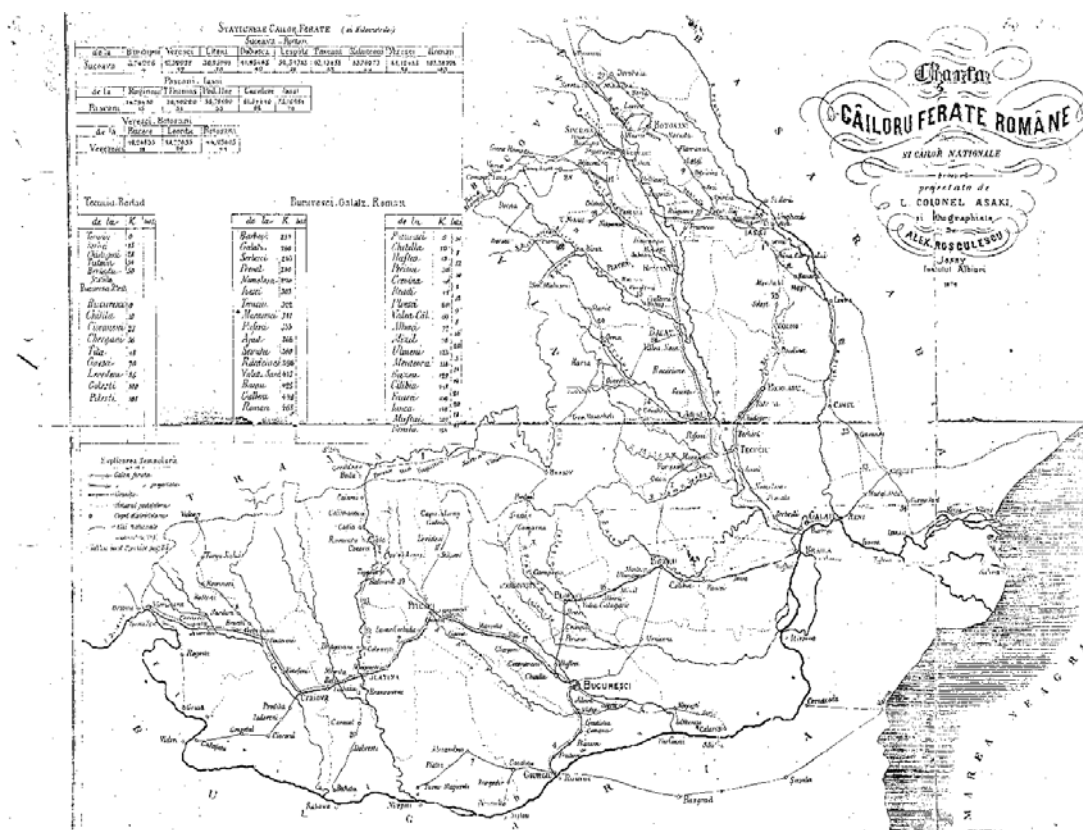
Construcția liniei Buzău – Mărășești, inaugurată la 18 octombrie 1881, a însemnat un succes deplin al tinerii tehnici feroviare românești. Traseul a fost bine ales, cu multe aliniamente, dintre care cel mai lung avea 18 km; declivitatea maximă a fost de 8 mm/m, pe o scurtă distanță. De mare importanță a fost faptul că, costul mediu al liniei a fost de 93.214 lei aur pe kilometru, pe când liniile construite de străini costaseră 306.000 lei aur pe kilometru. Acest cost era mult mai mic decât în oricare altă țară din Europa de atunci.

În cei doi ani cât a durat construcția liniei Buzău – Mărășești au avut loc unele evenimente importante pentru căile ferate din România. Astfel, în anul 1880 statul român răscumpără de la Societatea Acționarilor C.F.R. înființată în locul consorțiului Strussberg cei 921 km de cale simplă (inclusiv material rulant și toate instalațiile) pe care aceasta îl exploata. La 11 aprilie 1880 ia naștere „Direcțiunea generală princiară a căilor ferate” (pe scurt Direcțiunea generală C.F.R.), însărcinată cu construcția și exploatarea căilor ferate în principatele unite de atunci. La 1 iulie 1882 au fost

răscumpărate și celelalte linii ferate care nu făceau parte din concesiunea Strussberg, inclusiv linia Cernavodă – Constanța. La 1 iulie 1882 este data când are loc unificarea totală a rețelei feroviare a României (țara devenise regat cu un an mai înainte).

Amintim că la acea epocă majoritatea covârșitoare a liniilor ferate din lume erau construite și exploatate de societăți particulare. În această situație trebuie socotit ca un act de deosebit curaj preluarea de către tânărul stat român a construcției și exploatării căilor ferate și administrarea acestora printr-o direcție generală anume creată. În același timp această preluare însemna manifestarea încrederii pe care țara o avea în pregătirea, capacitatea și energia tehnicienilor și în special a inginerilor.

Imediat după crearea Direcțiunii Generale C.F.R., dezvoltarea rețelei și a exploatării începe să ia un mare avânt. Până la sfârșitul primului război mondial rețeaua căilor ferate române aproape s-a triplat față de cea existentă în anul 1879, ajungând la 3.838 km de cale ferată, în exploatare, cu peste 400 de stații și halte. Creșterea rețelei între 1879 și 1919 a fost în medie de circa 60 km pe an. Bugetul Direcțiunii Generale C.F.R. crește an cu an, dar creșterea traficului a fost proporțional și mai mare, adunând în mod permanent un excedent la venituri, întrerupt doar în intervalul 1916 - 1919 când România a luat parte la primul război mondial. Dezvoltarea rețelei feroviare și exploatarea ei au crescut condițiile necesare pentru dezvoltarea generală a economiei țării.



Lista numeroaselor linii feroviare construite în intervalul 1879 – 1919 este prea mare pentru a putea fi redată aici măcar parțial, printre cei 2.460 km nou construiți care au costat în medie pe întregul interval de 50 de ani 150.000 lei pe kilometru, am putea cita doar unele linii importante, ca de exemplu București - Fetești - Cernavodă, Făurei – Țândărei - Fetești, Iași –Dorohoi – Botoșani, Bârlad - Iași, Adjud a-palanca etc. Din anul 1919 și până astăzi, în afara de acești 2.460 de km, pe teritoriul vechiului regat român, s-au mai construit în plus circa 900 de km de cale ferată. Totuși, am fi departe de adevăr dacă am crede că rețeaua feroviară construită până la sfârșitul primului război mondial era suficientă pentru a satisface nevoile reale de căi de transport mecanizate pe care le aveau masele populare românești. Astfel, o arteră de mare importanță, cum este aceea care străbate astăzi pe la sud Câmpia Dunării linia București – Roșiori – Caracal – Craiova a fost terminată abia în anul 1947, iar porturi de pe Dunărea de Jos, Hârșova, Isaccea, Tulcea și Sulina au rămas fără legătură feroviară cu restul țării. Nu a fost terminată nici până azi o linie scurtă, de 34 km, dar

importantă, cum este aceea de la Curtea de Argeș – Râmnicu Vâlcea, iar porțiunea magistrală București – Urziceni – Făurei, care să asigure o altă legătură mai scurtă între sudul și nordul țării a fost terminată abia în anul 1943.

Pentru a se putea aprecia just opera de construcție a căilor ferate în perioada 1879 - 1919 trebuie să se adauge că, pe lângă noile linii date în exploatare în acest interval, Direcțiunea Generală C.F.R. a mai avut de consumat energie și bani pentru refacerea unor linii și lucrări de artă executate anterior de concesionarii străini. Astfel, numeroase trasee au fost ameliorate, executându-se variante, iar torenții au fost corecți. Toate podurile de lemn au fost reconstruite cu tabliere metalice, fundațiile și podurile metalice slabe au fost refăcute, iar unele consolidate când a fost cazul. În stații, numărul liniilor a fost sporit și s-au completat instalațiile și construcțiile necesare exploatării, s-a procurat din străinătate material rulant modern printre care locomotive de mare viteză de tip Orleans și vagoane de călători pe 4 osii care asigurau un confort sporit.

În ceea ce privește traficul căilor ferate, în intervalul 1879 - 1919 acesta a crescut foarte mult, paralel cu sporirea liniilor (de la 1.378 km în 1879 la 3.838 km în 1919). Din trafic, la început 50% este format din cereale. Puțin câte puțin, crește și traficul altor produse, ca de exemplu lemnul și petrolul, astfel că în exercițiul financiar 1913/1914 dintr-un trafic total de circa 8.931.000 tone, cerealele reprezintă numai 25%, iar petrolul și lemnăria 17%. Traficul maxim de cereale a fost înregistrat în anul financiar 1911-1912, când s-au transportat circa 3.500.000 tone, adică 37% dintr-un total de 9.280.000 tone. Paralel cu traficul de mărfuri crește și cel de călători.

Sporirea veniturilor nete din ambele traficuri a menținut căile ferate române într-o situație prosperă permițând în același timp sume mari. În noile construcții despre care am vorbit și la care se pot adăuga primele lucrări de beton în țara noastră, inclusiv cele mai importante poduri și tunele. Se construiesc marile triaje de la Chitila (București Triaș) și Ploiești care au făcut față nevoilor anilor trecuți.

Odată cu sporirea rețelei crește și numărul personalului feroviar. De unde în 1885, la o rețea de 1.551 km, existau 7.134 muncitori și funcționari (adică 4,6 oameni pe km), în exercițiul financiar 1914 -1915 acest număr se ridică la 35.000, rețeaua fiind acum de 3.702 km, deci 9,4 oameni pe km de linie. Școli profesionale de mișcare, tracțiune și întreținere, înființate încă în deceniul 1880 - 1890, instruiesc personalul și îi dau o bună pregătire profesională.

În afară de lucrările amintite, în acest interval s-au executat și alte lucrări ce fac onoarea inginerilor de la Căile Ferate Române. În primul rând trebuie să vorbim despre podurile metalice dintre stațiile Fetești și Cernavodă, care trec peste Dunăre și peste ramificațiile ei. Este vorba de 6 poduri și viaducte, în lungime totală de 4.088 metri, dintre care cel de peste Dunăre (format din 5 deschideri, cea centrală de 190 metri) are lungime totală de 750 metri. Proiectat și construit de marele inginer român Anghel Saligny, acest ansamblu de poduri, inaugurate în anul 1895, constituie și azi cea mai remarcabilă lucrare de pe rețeaua C.F.R. din punct de vedere tehnic și estetic. Multă vreme acest ansamblu de poduri a fost cel mai lung din Europa.

În lucrări de tunele, și mai ales în terenuri argiloase, inginerii români au dat dovadă de multă abilitate, inventând chiar o metodă de lucru, cunoscută sub numele de „metoda românească”. Cel mai mare dintre tunelele executate în România până în 1919 a fost tunelul Berești, de 3.330 metri lungime, construit în anul 1912 pe linia Galați – Bârlad. Pe lângă Anghel Saligny cei mai renumiți ingineri feroviari de pe atunci, constructori a numeroase linii din epoca 1879 - 1919, au fost Elie Radu și Mihai Râmniceanu. Acesta din urmă a realizat între Râmnicu Vâlcei – Râul Vadului cea mai reușită linie de munte din România, prin traseul ales, prin lucrările de artă executate etc.



Calea ferată în zona Tunelului Lotru



Calea ferată în defileul Oltului

Paralel cu interesul manifestat pentru construcții și cu realizările respective, inginerii români s-au ocupat cu succes și de alte domenii ale căilor ferate. Astfel, inginerul G. Cosmovici a inventat un pulverizator de păcură pentru focarele locomotivelor cu abur, cel mai folosit până la apusul epocii acestor locomotive, precum și o cutie de unsoare pentru fusuri de osii de vagoane, cu ungere automată, asigurată pe o durată de 1-3 ani fără adaus de ulei. Ingerul Th. Dragu și-a legat numele de introducerea arderii păcurii de locomotivă, inventând în 1886 un pulverizator superior celor străine la vremea sa. Până la primul război mondial peste 4 din 5 locomotive românești ardeau păcură.

Pentru a încheia această parte, vom reține că intervalul 1879 - 1919 (și mai ales până în anul 1916 când România a intrat în război alături de Franța, Anglia, Rusia etc., împotriva puterilor centrale) a însemnat pentru căile ferate române o epocă de creație și de continuu progres. Căile Ferate Române se situau la acea vreme printre cele mai bune și mai rentabile din Europa. Transporturile se făceau repede, circulația era sigură, iar trenurile de călători erau numeroase și confortabile.

Această activitate încetează brusc odată cu intrarea țării în angrenajul distrugător al primului război mondial. De acum înainte calea ferată este folosită aproape numai pentru scopuri militare. Nu mai putea fi vorba de o exploatare normală. Transporturile au început să se dezorganizeze. În iarna 1916 - 1917 când trupele germane și cele aliate lor au ocupat sudul țării - singura, Moldova, rămânând liberă - cea mai mare parte a rețelei a fost pierdută, împreună cu materialul rulant corespunzător. Direcțiunea generală C.F.R. mai dispunea abia de circa 1.000 de km de cale ferată, din cei 3.838 km existenți în total în România de atunci. În anii 1917 - 1918, și cu deosebire după retragerea trupelor germano - austriece, căile ferate rămân în ruină, iar toate progresele obținute până atunci deveniseră doar amintiri.

Perioada dintre cele două războaie mondiale (1919 - 1944)

Toate acestea fac să se înțeleagă ușor că, la încheierea păcii de la Versailles, în anul 1919, situația Căilor Ferate Române era foarte gravă. Operațiile de război și lipsa de întreținere aduseseră prejudicii întregii rețele, iar o mare parte din ea era distrusă. Din 940 de locomotive mai rămăseseră doar 170 utilizabile; din 1.500 de vagoane de călători doar 500, iar din 23.600 de vagoane de marfă numai 4.000. Podurile, lucrările de artă, calea și clădirile suferiseră foarte mult, mai ales în Muntenia și în Oltenia.

Rețeaua a marcat însă o creștere bruscă, datorită aportului căilor ferate din provinciile revenite la trupul țării în urma încheierii păcii. Astfel, la cei 3.640 km construcții până în 1915, plus 198 km construiți în intervalul 1916 - 1919, s-au adăugat 8.005 km de linie existenți în noile provincii, astfel că, rețeaua de linii curente administrată de Direcțiunea Generală C.F.R. avea acum o lungime de 10.905 km, adică de trei ori mai mare ca în anul 1915.

Nici liniile (de 7.005 km) adăugate rețelei nu erau scutite de urmările nefaste ale războiului. Dacă distrugerile erau proporțional mai puține ca în vechiul regat totuși liniile și lucrările de artă suferiseră mult din cauza lipsei de întreținere, iar materialul rulant era insuficient. Majoritatea noilor linii aveau caracterul de linie secundară, necorespunzând cu necesitățile de transport ale unor magistrale feroviare pentru nevoile noului teritoriu. Pe de altă parte, liniile ferate erau orientate în sensul curenților de trafic care interesau țările de unde proveneau rețelele respective, astfel că noile linii C.F.R. nu corespundeau nici din acest punct de vedere cu nevoile de atunci ale exploatării. La toate acestea s-a mai adăugat și marea diversitate de tipuri de șine (65 de tipuri, de la 17 la 45kg/m), schimbătoare de cale, instalații, material rulant, precum și diversitatea de organizare a circulației existente în cuprinsul rețelei de aproape 11.000 km. În anul 1919 parcul de tracțiune cuprindea foarte multe tipuri de locomotive, iar vagoanele erau de o varietate extraordinară, datorită și faptului că, la tipurile existente, se adăugaseră vagoanele primite de la puterile centrale în contul reparațiilor de război. Nu trebuie apoi uitat faptul că personalul tehnic de specialitate era cu totul insuficient, iar pregătirea lui și modul de lucru erau foarte variate, după specificul rețelei de unde proveneau, cu regulamentele și instrucțiunile de serviciu respective. De asemenea, nu poate fi neglijat faptul că războiului îi urmasse o criză economică ale căror efecte au fost simțite în România mai puternic decât în oricare altă parte. Condițiile de trai ale personalului feroviar deveniseră foarte grele, ca și de altfel ale tuturor celor ce munceau.

Toate acestea arată că, la terminarea primului război mondial, calea ferată română s-a găsit în fața unor probleme pe cât de numeroase, pe atât de grele. Erau probleme de organizare, probleme tehnice și economice, probleme de cadre – tot ce se poate imagina.

Remedierea situației a început cu lucrările de refacere și consolidare a rețelei, cu repararea materialului rulant și, în general, cu adaptarea rețelei la noile cerințe ale traficului. S-au restrâns tipurile de șine și de locomotive folosite, s-au unificat într-o anumită măsură vagoanele și s-a sporit rezistența cârligelor de tracțiune pentru a permite remorcarea trenurilor mai grele.



Ripare pod peste Putna Seacă



Tren de marfă pe secția Predeal - Brașov

Cu toate ameliorările obținute în exploatare – prin sporirea numărului de trenuri și a vitezei lor, cât și prin regularitatea circulației – starea financiară a căilor ferate a fost deficitară până în 1932. La acestea au contribuit o serie de împrejurări datorate unor factori din afara căilor ferate. Perioada de refacere poate fi considerată ca terminată abia în anul financiar 1932 - 1933, odată cu sfârșitul crizei economice mondiale din intervalul 1929 - 1933, care a avut puternice efecte și în România de atunci, strâns legată de capitalismul internațional.

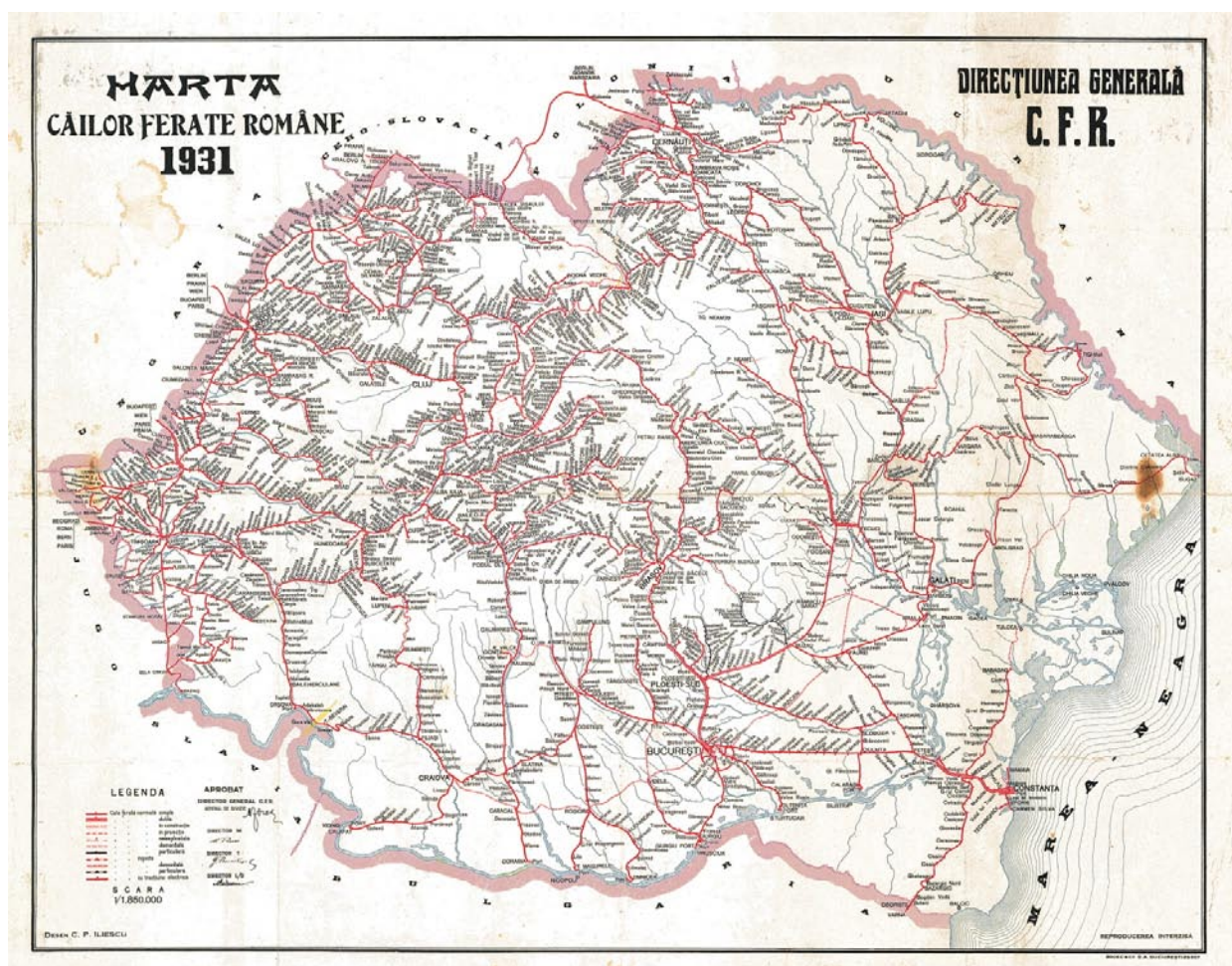
Pentru adaptarea rețelei feroviare la cerințele de atunci, în intervalul 1919 - 1944 au fost construite o serie de linii noi, în lungime totală de circa 500 km, cu mult mai puțin decât ar fi trebuit. De unde în perioada 1869 - 1879 ritmul de construcție a fost de circa 138 km/an, dar în perioada 1879 - 1919 de 60 km/an, în perioada 1919 - 1944 acest ritm a fost abia de 20 km/an. În acest interval au fost însă executate importante dublări de linii, amplificări de stații și normalizări de linii înguste. Pe scurte porțiuni a fost introdus blocul automat de linie, iar în unele stații centralizarea macazurilor.



*Tren de călători intrând în stația București Nord și
un semnal al blocului de linie automat pentru secția București Nord - Chitila*

Dintre liniile nou construite cea mai importantă – și în același timp cea mai grea – a fost linia ferată Ilva Mică – Vatra Dornei, de 62 km lungime, dată în exploatare în 1938. Străbătând o regiune sălbatică, de un rar pitoresc, dar lipsită chiar de orice șosea, această linie cuprinde numeroase tunele și viaducte, dintre care viaductul Larion are o înălțime de 45 metri de la fundul văii.

În același timp a fost începută construcția unor linii de mare importanță economică, dar care au fost terminate abia după sfârșitul celui de-al doilea război mondial.



Harta rețelei CFR în anul 1931

O lucrare tehnic remarcabilă, dar de utilitate redusă, terminată în anul 1931, a fost linia Brașov – Întorsura Buzăului (de circa 37 km lungime), pe care se află tunelul Teliu, cel mai lung din țară (4.370 metri). Această linie, scump construită, trebuia să fie prelungită peste Carpați, până la Buzău, pentru a descongesciona linia Brașov – Ploiești, foarte încărcată. Din diferite motive, trecerea peste munții Carpați nu a mai fost executată.

Un progres cu mult mai mare decât acela din sectorul construcțiilor noi de linii se înregistraseră în perioada despre care ne ocupăm în sectorul materialului rulant și al instalațiilor fixe. Calea ferată a fost înzestrată cu numeroase locomotive moderne, în parte fabricate în țară, începând din anul 1927. Numărul vagoanelor de călători a fost sporit prin unități moderne metalice pe patru osii, prezentând un bun confort și garanții de siguranță.



Vagon de restaurant românesc aparținând companiei CIWL

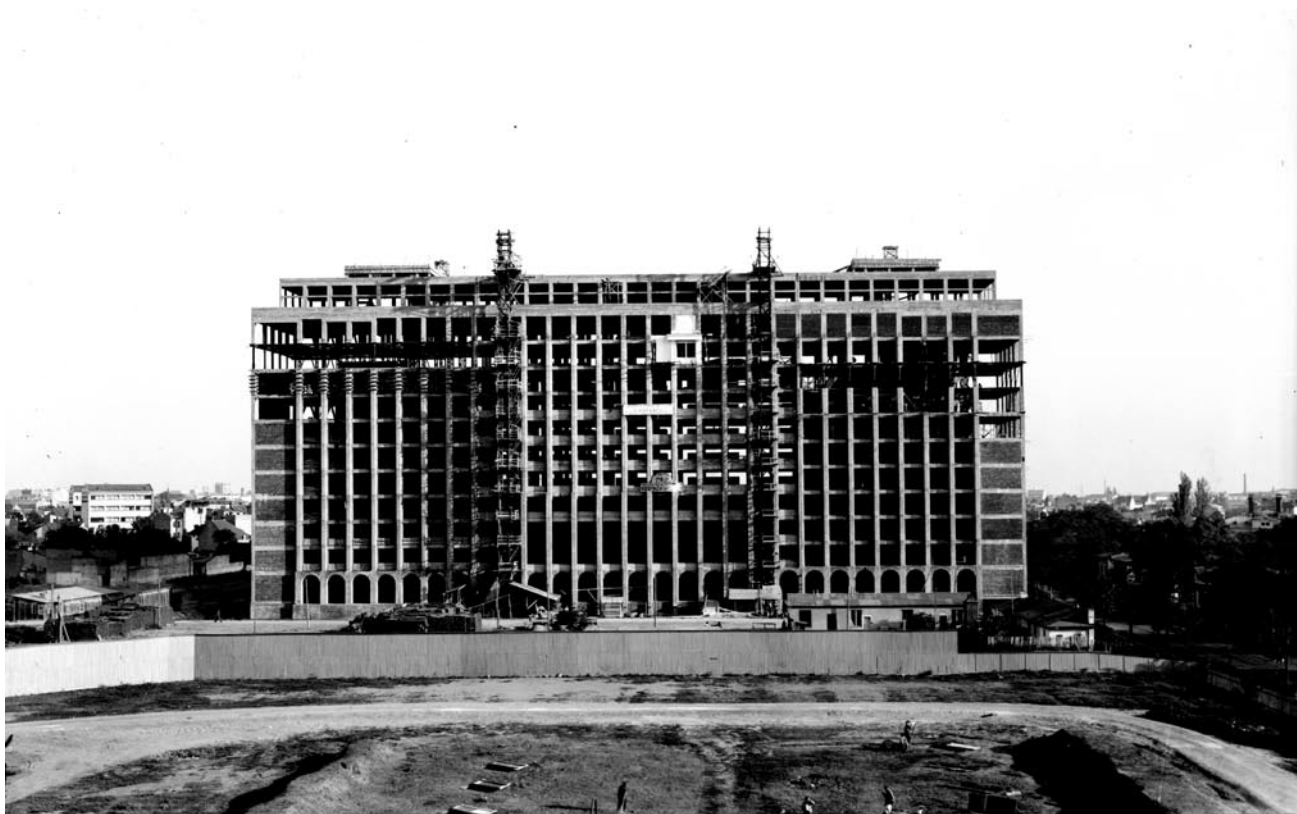
S-au introdus vagoane de marfă specializate după natura mărfurilor. În anul 1929 a fost înființat Institutul tehnologic C.F.R. (devenit ulterior, în cursul primului plan cincinal, Institutul de Cercetări Științifice C.F.R.). În 1938, aproape de începutul celui de-al doilea război mondial, căile ferate posedau 3.528 de locomotive, 3.612 vagoane călători, 832 vagoane de poștă și bagaje și 64.130 vagoane marfă. Această înzestrare făcea față cerințelor ca număr total, obținându-se chiar rezerve, prin îmbunătățirea în ultimii ani a organizării reparațiilor în atelierele de material rulant, ceea ce a dus la scurtarea timpului de imobilizare, față de perioada anterioară anului 1933. O creștere a veniturilor din traficul de călători a fost realizată prin punerea în circulație a automotoarelor, ceea ce a sporit cu 40% numărul de călători pe liniile deservite de ele. În 1938 existau pe rețeaua C.F.R. 236 de automotoare, care deserveau 6.500 km de linie. În spirit de modernizare au fost introduse pe liniile importante un număr de automotoare pe patru osii, aerodinamice, deosebit de confortabile, care atingeau viteza de până la 120 km/h.



Automotor seria AM 1000 intrând în stația București Nord

Se poate spune că, după perioada refacerii (1930 - 1940), în deceniul 1930 - 1940 a existat un progres tehnic mai marcant și o îndrumare spre exploatare mai rațională. Astfel, în acest deceniu au fost perfecționate numeroase linii cu șine de 40 și 45kg/m, s-au construit linii de joncțiune și linii de garaj în afara celor din stații; au fost înființate 36 de stații noi, prin îndeșirea celor din stații; au fost înființate 36 de stații noi, prin îndeșirea celor existente; au fost consolidate linii principale și secundare în lungime de aproape o mie de kilometri; s-au executat lucrări de apărare și de rectificare a cursurilor de ape; s-au reconstruit 40 de poduri mici și mari.

Din 1938 a început să se construiască Palatul C.F.R., cea mai mare clădire din țară, prin volumul său (330.000 mp) și prin suprafața clădită (11.600 mp), cu un număr maxim de 11 etaje și cu o suprafață de planșee de 80.000mp. Această monumentală clădire a fost terminată după 1944.



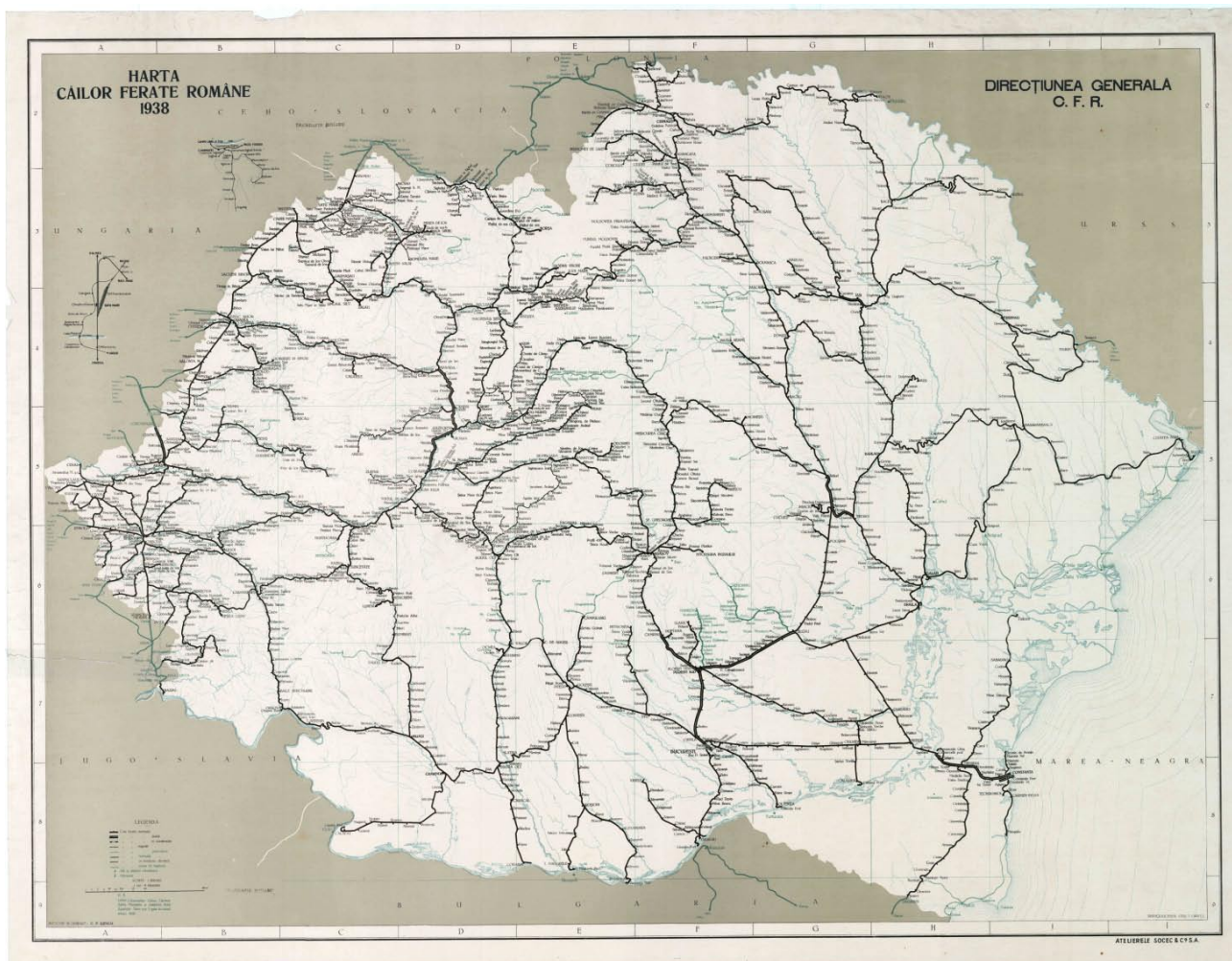
Palatul CFR, imagine din timpul construcției

Au fost apoi reconstruite numeroase clădiri de stații, căutând să se realizeze un stil modern, specific feroviar.

Rețeaua telegrafo - telefonică a fost simplificată și modernizată; s-au dat în exploatare instalații de centralizare și asigurare a circulației de tipurile electrodinamic și electromecanic și mecanic, instalații de semnalizare precum și de bloc automat, pe porțiunea București Nord – Chitila și Fetești – Cernavodă; mai multe ateliere de reparat material rulant au fost mărite, iar unele reconstruite; au fost construite depouri de locomotive și de automotoare. S-au achiziționat în intervalul 1930 - 1940, 773 de locomotive cu aburi, 225 automotoare, 690 de vagoane de călători și 2.376 vagoane de marfă; s-a început înzestrarea vagoanelor de marfă cu frână automată și s-a sporit secțiunea acuplărilor de aburi, inclusiv robineții.

În anul 1938 rețeaua C.F.R. cuprindea 11.434 km de cale simplă și dublă (din care 679 km cale îngustă) și, în plus 3.942 km linii de garaj în afara stațiilor, deci în total 15.356 km.

Trenurile C.F.R. parcurgeau pe zi 162.000 trenuri x km în anul 1940. În acest an traficul de călători a fost de aproape 16.000.000 de tone brute kilometri, în total cu 33% mai mare decât în anul 1930. S-a început să se introducă trenuri directe de marfă, trenuri rapide de coletărie, lăzi izoterme și primele containere. Numărul personalului s-a ridicat la 86.000 în anul 1940 (adică circa 7,7 oameni/km de linie).



Rețeaua CFR în anul 1938

Căile ferate în Ardeal

S-a pus în discuție mai sus situația căilor ferate construite pe teritoriile care au aparținut de la început (1869) statului român, căi ferate construite fie prin consorții străine, fie prin Direcțiunea Generală C.F.R. Rețeaua feroviară de azi a României cuprinde însă și multe linii construite în timpul cât teritoriile respective aparțineau Imperiului Austro - Ungar. Este de aceea cazul de a arunca o scurtă privire și asupra originii și dezvoltării căilor ferate moștenite de la Austro - Ungaria, stat dezmembrat, după cum se știe, în urma păcii de la Versailles (1929).

Prin aceasta, suprafața României a crescut de la 137.903 km pătrați la 250.627 km pătrați (prin alipirea provinciilor Transilvania, Banat și Bucovina), astfel că rețeaua C.F.R. a fost mărită nu cu mai puțin de 5.392 km de linie din Transilvania și Banat și cu 630 km de linie în Bucovina, deci în total 6.026 km. Dintre aceste linii, cea mai veche este linia Baziaș – Oravița, despre care s-a discutat la începutul acestei lucrări. Într-un timp scurt, după anul 1856, au fost construite în Banat alte linii, fie pentru a asigura legătura cu Dunărea pe care vapoarele austriece făceau un intens trafic, fie pentru a asigura exploatarea bogățiilor subsolului Banatului. Au fost date în circulație liniile Jimbolia – Timișoara (1857), Curtici – Arad (1857), Timișoara – Stamora Moravița – Vrsac – Baziaș (1858), din care o bună parte se află azi în Iugoslavia, și altele. Pe noile linii, la 1 aprilie 1861 a fost pusă în circulație primul tren accelerat, pe ruta Budapesta – Arad – Timișoara – Stamora Moravița – Baziaș.

A trecut însă, o bună bucată de vreme (circa 2 ani) până ce și orașele din Transilvania să fie legate între ele cu cale ferată. Astfel, în 1868 a fost dată în circulație linia Arad – Alba-Iulia, în 1870 linia Simeria – Petroșani, destinată transportului din această ultimă localitate. Abia după aceasta ia avânt construcția liniilor ferate din Transilvania și din Bucovina. Linia ferată Oradea –

Cluj se pune în circulație în 1870, iar în 1863 calea ferată ajunge până la Brașov, foarte aproape de granița dintre România și Austro - Ungaria. În anul 1876 linia ferată de la Timișoara ajunsese la Orșova, la numai 4 km depărtare de stația de frontieră Vârciorova, din România. Construcția, mici porțiuni de linie de 4 km, a fost însă întârziată până în anul 1879, deoarece Austro-Ungaria ceruse statului român ca acesta să execute mai întâi legătura Brașovului cu Ploieștiul, peste culmea Predealului, linia respectivă fiind socotită mult mai importantă pentru Imperiul Habsburgic decât prelungirea celei din Banat.

În Bucovina există încă din anul 1867 linia care mergea de la Cernăuți la Lemberg și de aici la Viena și care a fost apoi prelungită în anul următor până la Ițcani (azi stația Suceava Nord), stația austro - ungară de frontieră cu Moldova, corespunzându-i aici stația Burdujeni (Suceava), aceasta din urmă fiind și astăzi una din cele mai monumentale din țară. Existența liniei ferate până la Ițcani a permis construirea primei linii de cale ferată din Moldova care, după cum s-a spus la început, a fost linia Ițcani – Burdujeni – Pașcani – Roman (1869), legată apoi prin Pașcani cu Iași, capitala Moldovei (1870).

După cum este ușor de înțeles, liniile ferate din Banat, Transilvania și Bucovina erau orientate mai ales pe direcția vest - est, așa cum cereau interesele de atunci ale Austro - Ungariei. S-a văzut că această orientare a constituit o stânjenire în satisfacerea curentilor de trafic, atunci când liniile austro - ungare din Transilvania au trecut, din 1919, la România.

În Transilvania există singura rețea de cale ferată electrică din România, construită după începutul secolului XX. Ea cuprinde liniile Arad – Pâncota și ramificația Ghioroc – Radna, având împreună o lungime de cca. 58 km. Ecartamentul acestor linii este de un metru, iar tracțiunea se face cu automotoare electrice, sub curent la 1600 volți la linia de contact. Fiecare din aceste automotoare poate remorca până la cinci vagoane de călători.

A existat o linie de 34 km, Tiha Bârgăului-Dornișoara, peste culmea Măgura, pe care tracțiunea se făcea cu așa zisele vagoane generatoare benzino - electrice, cum se pare că mai există și astăzi în Tirol. Pe vagon era instalat un grup motor cu benzină - dinam, care furniza energie electrică, transmisă prin cablu, la fiecare osie a trenului, prevăzută cu câte un motor electric. Linia - care avea 230 de curbe, raza minimă de 30 metri și rampa maximă de 87mm/m, urmând traseul șoselei, a fost demontată în anul 1940, după darea în circulație a noii linii Ilva Mică - Vatra Dornei.

În sfârșit, se mai poate menționa aici și existența în rețeaua feroviară din Transilvania și a unei porțiuni de linie pe care remorcarea se făcea cu locomotive cu roți dințate pentru cremalieră. Locomotiva avea montate un ansamblu de roți dințate care angrenau cu cremaliera montată între firele căii. Această porțiune, într-o rampă având rezistența de 53kgf/tonă, se afla pe linia Caransebeș – Subcetate, între Bucova și Zeicani. Existența arhaicului sistem de remorcăre cu cremalieră reduce cu 90% capacitatea de transport a întregii linii. Construirea unei variante cu o rezistență caracteristică convenabilă în locul porțiunii cu o rampă atât de grea a fost o problemă care a necesitat reproiectarea liniei mai târziu.

Situația căilor ferate române în preajma celui de-al Doilea Război Mondial

Cuprinzând într-o singură privire activitatea căilor ferate române din perioada 1919 - 1944, se constată că ea prezintă în ansamblu un aspect inferior față de perioada anterioară, când au fost executate cele mai numeroase și importante lucrări, punându-se prin aceasta bazele rețelei de căi ferate a României. Față de situația generală a altor căi ferate europene comparabile cu Căile Ferate Române, acestea nu s-au aflat însă într-o stare inferioară, marcând chiar unele îmbunătățiri tehnice, sub influența progresului mondial al căilor ferate, îmbunătățiri arătate anterior.

Este interesant de arătat care au fost rezultatele financiare ale exploatării căilor ferate în cei 70 de ani dintre 1869 și 1939. În acest scop se va folosi noțiunea de „coeficient de exploatare” care, după cum se știe, este raportul dintre cheltuieli și venituri. Un coeficient de exploatare mai mic decât unitatea înseamnă deci exploatare excedentară. Pentru anii mai caracteristici din intervalul de mai sus acest coeficient a avut următoarele valori:

<u>Anul</u>	<u>Coeficientul de exploatare</u>
1880	0,73}
1882	0,58}
1895	0,74} exploatare excedentară
1906	0,52}
1915	0,82}
1916	-
1926	1,00}
1927	1,18} exploatare deficitară
1931	1,10}
1932	0,96}
1937	0,83} exploatare excedentară
1939	0,80}

În perioada celor 60 de ani dintre 1880 și 1939 căile ferate au fost deficitare numai în decursul a 15 ani, de la primul război mondial și până în anul 1931 inclusiv. Cel mai mic coeficient de exploatare a fost cel din anul 1906 (0,52, adică cel mai mare excedent relativ), iar cel mai mare din anul 1927 (1,18, adică cel mai mare deficit relativ). În timpul celui de-al doilea război mondial și un număr de ani după terminarea lui căile ferate au fost iarăși deficitare, devenind excedentare în cursul primilor ani de la înființarea Republicii Populare Române.

În ultimii ani dinaintea lui 1944 portul dunărean Tulcea a fost legat la rețea, prin linia Tulcea – Medgidia, de la porțiunea Cernavodă – Constanța. De asemenea a fost construită în 1943 linia București – Urziceni – Făurei, care a fost prelungită până la Tecuci, în Moldova, în anul 1949, după război. În cadrul lucrărilor strategice, numeroase stații au fost sporite, prin mărirea numărului liniilor de garare și a lungimii acestora. Au fost înființate 111 stații noi, s-a terminat noul triaj București și s-au introdus cabluri telefonice și telegrafice subterane pe liniile expuse distrugerii în timpul iernii. S-au procurat 135 de locomotive noi și 960 de vagoane, iar capacitatea atelierelor de reparat locomotive a fost sporită. În același timp s-a înființat un mare atelier de reparat automotoare la Brașov.

Pentru a înțelege mai bine cele ce urmează, trebuie spus că la 1 ianuarie 1944 rețeaua căilor ferate române, considerând hotarele actuale ale țării, avea în exploatare 14.925 km de linie, din care 9.713 km linie curentă simplă de ecartament normal, restul fiind format din linia a doua pe căile duble (635km), 3.908 km linii de garaj în afara stațiilor și linii înguste (670 km).



Parcul de tracțiune cuprindea 3.457 locomotive de parcurs cu aburi și o locomotivă diesel-electrică de 4.400 CP, formată din două unități cuplate. Existau 67.850 vagoane de marfă de cale normală, 500 de vagoane de cale îngustă și 3.600 vagoane de călători și bagaje.

Perioada după cea de-a doua conflagrație mondială

Începând din toamna anului 1940 și până la sfârșitul războiului, Căile Ferate Române au fost obligate să contribuie cu toate forțele la funcționarea mașinii de război. Germania rezervase României rolul de cap de pod în sudul frontului care mergea de la Marea Baltică la Marea Neagră și pe care a fost dezlănțuit la 21 iunie 1941 războiul împotriva Uniunii Sovietice. În intervalul celor patru ani Căile Ferate Române au fost supuse la o sollicitare intensă, în legătură cu pregătirile de război și datorită transporturilor militare. Întreținerea căii a fost însă insuficientă, unitățile feroviare respective fiind în mare parte ocupate cu sporirile de stații și de triaje, cerute de operațiile militare. Numărul defectărilor materialului rulant crescuse, din cauza circulației intense, peste capacitatea de reparație a atelierelor, deși aceasta fusese simțitor sporită, după cum s-a arătat.

Începând din primăvara anului 1944, rețeaua căilor ferate române a avut de suportat masivele bombardamente ale aviației americane și engleze, iar după întoarcerea frontului, distrugerile savant executate de către trupele hitleriste în retragere. Efectul acestor acțiuni militare asupra căilor ferate a fost dezastruos – și aceasta mai ales în jumătatea de nord a țării, pe care circulația feroviară ajunsese în toamna anului 1944 aproape total paralizată. Sunt necesare doar puține cifre caracteristice pentru a avea o imagine pentru amploarea distrugerilor suferite de rețeaua C.F.R. în inventarul său fix și mobil. Astfel, 38% din secțiunile de circulație fuseseră scoase din funcțiune: 12% din lungimea liniei era distrusă, odată cu 1.257 poduri și podețe, precum și 23 de tunele. O lovitură gravă fusese dată și instalațiilor de telecomunicații și de asigurare a circulației, prin distrugerea a 12.500 km linii de telegraf și telefonice, a peste 21.000 de stâlpi și 6.000 aparate de telegraf și telefonice, precum și prin distrugerea a 590 de instalații de centralizare și semnalizare. Mari pierderi a suferit și parcul de material rulant, prin avarierea gravă, distrugerea și rămânerea peste graniță, în apus, a 450 locomotive, 1.300 vagoane de călători și 35.300 vagoane de marfă. Clădiri de serviciu în suprafață de 750.000 metri pătrați și 85% din atelierelor de reparat material rulant erau în ruină. Distrugerii de amploare similară au suferit depourile, centralele de energie electrică C.F.R. și diferitele instalații fixe.

Este ușor de înțeles influența pe care a avut-o aceste distrugerii asupra activității de transport pe căile ferate. Pe rețeaua rămasă în funcțiune (86 de linii din 156) circulau trenuri foarte puține cu tonaj redus și cu viteză comercială mică, existând aproape 880 de restricții de viteză. În aceste condiții grele, războiul nu se terminase și trebuia intens susținut cu transporturile necesare, iar populația țării aprovizionată. În același timp trebuiau susținute eforturile de refacere a economiei naționale.

Munca de refacere a căilor ferate a început în scurt timp după terminarea războiului. La mobilizarea partidului comunist din acea perioadă, întreg personalul din calea ferată a fost chemat la muncă pentru a restabili mai repede circulația pe căile ferate și înlăturarea efectelor războiului. Astfel, în câțiva ani toate liniile căilor ferate române se aflau din nou în funcțiune, în unele puncte lucrările de restabilire aveau însă un caracter provizoriu fiind definitivitate în anii următori. În cadrul lucrărilor de refacere a fost executat în 1946, din beton armat, viaductul Caracău, de pe linia Comănești - Ciceu, cel mai mare din țară, în locul unui viaduct metalic distrus de frontul în retragere. Bolta centrală a noului viaduct, are deschidere de 100 metri, iar la cheie înălțimea de 62 metri de la fundul văii. Este cea mai mare lucrare de artă executată la C.F.R după construcția podului de la Cernavodă.



Viaductul Caracău în timpul lucrărilor de reconstrucție

Paralel cu munca de refacere a inventarului căilor ferate și de restabilire a circulației s-au executat numeroase lucrări de investiții constând fie din sporiri ale construcțiilor existente, fie prin construcții noi. Astfel s-au construit hale noi, dotate cu utilaj modern, la telecomunicații s-au montat instalații moderne, de mare randament printre care multe echipamente telefonice cu curenți purtători. În anul 1947 a fost construit pe amplasamentul de azi depoul de la Craiova, cu 50 de locuri pentru gararea locomotivelor.

Cu deosebită importanță au fost în această perioadă lucrările de terminare și dare în circulație a unor linii noi dintre care unele fuseseră începute dar încă nu erau finalizate. Astfel în 1946 a fost dată în exploatare linia Ploiești - Tîrgoviște, de 46 km. În anul următor a fost dată în exploatare linia București - Roșiorii de Vede - Caracal - Craiova, de 209 km, care a scurtat cu 48 km distanța dintre București și Craiova. Primele studii ale acestei linii fuseseră întocmite încă din anul 1890, dar primele lucrări au fost începute abia în 1915, lucrându-se apoi până în 1945.

În anul 1948 a fost terminată și ultima porțiune de linie Bumbesci - Livezeni de pe linia care străbate Carpații de la Filiași la Petroșani. Această porțiune, de numai 31 km a fost cea mai grea linie de munte construită în România și una din cele mai grele din Europa. Linia cuprinde nu mai puțin de 38 tunele și 109 poduri și podețe pe lângă alte lucrări de artă. Prin noua construcție s-a obținut o legătură directă peste munți între bazinul carbonifer din Valea Jiului și sudul țării.



Locomotiva 142.054 remorcând un tren accelerat la ieșire din Defileul Jiului

În anul 1949 s-a terminat ultima porțiune a liniei Făurei - Tecuci, de 90 km prin care s-a creat o nouă magistrală a țării: Jimbolia - Timișoara – Craiova - București – Urziceni – Făurei – Tecuci – Iasi - Ungheni, legând pe calea cea mai scurtă frontieră iugoslavă de cea de la răsărit. La sfârșitul aceluiași an 1949 a fost terminată porțiunea de linie Telciu – Vișeu, de 46 km, a cărei legare la Salva asigură dezvoltarea economică și culturală a vechiului ținut al Maramureșului prin racordarea lui la rețeaua feroviară a României.

Căile ferate după al Doilea Război Mondial

Anii ce au urmat după război au însemnat o schimbare atât pentru populație cât și pentru sistemul feroviar. Dacă oamenii nu mai beneficiau de libertatea de odinioară, regimul de opresiune și constrângere simțindu-se tot mai acut, elitele intelectuale fiind considerate ca dușmani ai regimului și torturați în închisorile comuniste, totuși calea ferată avea să meargă pe un traseu ascendent. Sesizând că economia nu poate să se refacă decât dacă există un sistem de transport funcțional și modern, autoritățile comuniste au investit uriașe fonduri bănești și umane pentru dezvoltarea sistemului de transport. Șoselele erau într-o stare necorespunzătoare și nu puteau asigura traficul necesar de mărfuri și călători pentru nevoile economiei. În plus, în acea perioadă,

nici camioanele și autobuzele nu erau dezvoltate ca în zilele noastre. Erau puține vehicule, de mic tonaj și foarte variate ca tipuri. Astfel nu se putea asigura un transport eficient, mai ales pe distanțe mari. Singura șansă rămânea deci investiția în sistemul feroviar. Odată refăcut, sistemul făcea față cu succes volumului de mărfuri și călători ce era în continuă creștere. Aceasta a determinat o creștere corespunzătoare a transportului pe căile ferate, care efectua circa 85% din întregul volum de transport al țării. Astfel, luând ca bază un indice egal cu unitatea pentru anul 1938, în anul 1950 s-a ajuns la circa 2,01 tone km exploatare expediate, la 2,34 la tone km exploatare și la 2,21 călători km transportați.

Asemenea parametrii realizați, obținuți cu un parc de vehicule care nu a fost cu mult mai mare ca în 1938, se datorează mobilizării masive generate de regimul politic din acea vreme. Trebuie spus că până atunci în România nu a mai existat nici un regim comunist și, din această cauză, el trebuia să se legitimeze cu ceva pentru a atrage cât mai mulți adepți. Astfel au fost intens popularizate toate lucrările efectuate deși unele dintre acestea au fost numai finalizate, marea lor parte fiind executate, în cea mai mare parte, înainte de instaurarea acestui regim.

Totuși, au fost dezvoltate unele complexe feroviare și s-au efectuat dublări de linii. În anul 1951 a fost construită linia Piatra Neamț - Bicăz (26 km) și s-a creat legătura feroviară necesară deservirii șantierului construcției centralei hidroelectrice de 210.000 kw construită la Bicăz, pe valea râului Bistrița. Numărul schimbătoarelor de cale a crescut cu 18%, iar numărul tipurilor de șine a fost redus. A început să se extindă montarea șinei de 49 km/m, care începuse a fi folosită încă din anul 1942. O lucrare de mare importanță a fost construcția podului dintre Giurgiu și Russe, peste Dunăre, în lungime de 2.166 m, în colaborare cu calea ferată din Bulgaria.



Podul peste Dunăre Giurgiu - Russe

La realizarea acestui pod au fost aduse echipe și din alte țări socialiste pentru a arăta „prietenia dintre popoarele socialiste”. Pentru a scoate în evidență acest lucru, podul a primit și un nume „Podul păcii și prieteniei”. A fost construită prima fabrică de piese de schimb pentru calea ferată, la Galați, a fost sporită capacitatea depourilor Dej-triaj și Caransebeș. La atelierele Grivița Roșie din București s-a construit o turnătorie de oțel, prima pe care o posedă CFR.

Dezvoltarea economică a impus și dezvoltarea în continuare a căilor ferate. În anul 1955 a fost terminată mecanizarea totală a stației de triaj Ploiești, cea mai mare stație de triaj din țară. S-au construit locomotive cu aburi de mare putere din seria 150, pentru trenuri de marfă, tipul de bază pentru remorcarea acestor trenuri. S-au construit vagoane de marfă de 50 tone cu autodescărcare, precum și vagoane cisterne de 50 tone autoportante (fără șasiu). În unele depouri din țară s-au construit centrale moderne de spălare a cazanelor locomotivelor, care permit recuperarea apei calde și a aburului existent în cazan și asigură punerea în presiune fără foc a locomotivelor.

Căile Ferate Române posedă din perioada interbelică un institut de proiectări, un institut de cercetări și după război are un institut de documentare feroviară, care dispune printre altele de o

biblioteca feroviară de peste 50.000 de volume. Editura căilor ferate, înființată după război, a tipărit o serie însemnată de cărți originale și traduse și a editat două reviste lunare, una de nivel mediu, iar alta de nivel superior.

Căile ferate în intervalul 1960-1990

Dacă în primii ani de după război nevoile căii ferate erau în primul rând de a reface rețeaua afectată de război, în anii 60 putem să afirmăm că orientarea era către sporirea capacității și eficienței sistemului feroviar. Lucrările de construcție a liniilor nu au mai continuat într-un ritm foarte alert și au fost orientate în primul rând pentru satisfacerea unor nevoi economice. Astfel au fost construite liniile noi Băbeni - Alunu, Cărbunești - Seciuri, Filiași - Turceni - Rovinari - Târgu Jiu, Amaradia - Bârsești, Turceni - Drăgotești, Dângenii - Săveni, Pașcani - Târgu Neamț. A fost începută și linia Vâlcele - Râmnicu Vâlcea dar această lucrare nu a fost finalizată nici până azi deși, dacă ar fi fost terminată, ar fi scurtat și ușurat foarte mult traficul către Sibiu și mai departe în Transilvania. Au fost dublate mai multe linii CFR pentru a putea face față noilor trenuri tot mai dese și de tonaje sporite.

Această perioadă a fost marcată și de evoluția materialului rulant. Până după război CFR deținea în marea lor majoritate locomotive cu abur. Nu deținea nici o cale ferată electrificată de ecartament normal, iar parcul de locomotive diesel era format dintr-o locomotivă diesel electrică prototip de 4400 CP care fusese construită în Elveția și un număr mai mare de locomotive diesel mecanice de manevră pe două osii de 120 CP. Nu se punea problema deci a unui sistem de remorcare modern. Din necesitatea de a mări performanțele locomotivelor dar și de a avea costuri de exploatare cât mai mici, era nevoie de locomotive noi. Astfel, în 13 august 1959 intră în serviciu regulat prima locomotivă diesel electrică de tip 060 DA de 2100 CP. Rezultatele bune în exploatare au condus la achiziționarea licenței de fabricație a acestor locomotive care erau foarte moderne în acea perioadă. Astfel la uzina „Electroputere” din Craiova începea construcția acestor locomotive. CFR a cumpărat 1404 astfel de locomotive și un număr foarte mare de locomotive au fost fabricate pentru export. Acest produs a fost un mare „boom” al industriei socialiste la export ceea ce a adus beneficii economice importante. În paralel cu producția de locomotive diesel electrice, la Uzina „23 August” din București (fosta Malaxa) a început producția de locomotive diesel hidraulice de 450.700 și 1.250 CP pentru CFR. Folosite în special la activitatea de manevră, CFR a cumpărat 743 de astfel de locomotive. În această perioadă producția de automotoare, atât de necesară pentru liniile secundare a fost întreruptă. Vechile automotoare construite la Uzinele Malaxa circulau încă, deși erau depășite și fizic și moral. Au fost câteva încercări de a construi și alte vehicule noi, însă rezultatele din exploatare nu au convins CFR să cumpere noi automotoare.

Nu putem trece peste etapa esențială în dezvoltarea CFR care a constituit-o electrificarea. Deși prima locomotivă electrică fusese construită în 1899, CFR nu a găsit soluția și sprijinul politic de a electrifica propria rețea. Deși toate țările din jur electricaseră deja o parte a rețelei lor feroviare, la CFR se vorbea de peste de 30 de ani de acest lucru însă fără rezultat. Totuși, acest lucru pare să fi fost de bun augur întrucât sistemul de electrificare ales a fost cel mai modern. În privința locomotivelor electrice, specialiștii de la CFR au ales soluția cea mai dificilă dar totuși cea mai bună. Deși era în epoca de plin avânt a socialismului, nu s-a apelat la specialiștii sovietici ci s-a organizat un concurs pe primă linie electrificată (Brașov - Predeal) unde au participat mai multe locomotive. În final a fost aleasă soluția fabricării locomotivelor electrice pe 6 osii de la firma ASEA din Suedia ceea ce s-a dovedit un succes deplin atât pentru exploatarea acestor locomotive pe rețeaua CFR cât și ca produs pentru export. Căile Ferate Române au cumpărat în perioada 1965 - 1991, 931 de locomotive electrice de acest tip.

În privința vagoanelor, industria autohtonă a asigurat necesarul intern și pentru export de vagoane de marfă și de călători. Au fost construite zeci de mii de vagoane pentru CFR la Uzinele de Vagoane Arad, la Fabrica de Vagoane din Caracal, la Fabrica de Vagoane de la Turnu Severin etc. Tot CFR avea în subordine numeroase unități reparatoare de material rulant în care atât locomotivele cât și vagoanele treceau periodic pentru reparații planificate.

Căile ferate în intervalul 1990 - până în prezent

Anii de după schimbarea regimului politic în România din iarna lui 1989, nu par să fi adus progrese importante sistemului feroviar din România în ansamblu.

Traficul de marfă reprezenta principala sursă de venituri a căii ferate. Odată cu prăbușirea industriei din România, nevoia de transport a scăzut dramatic față de 1990. Sute de fabrici și uzine care transportau pe șine au dispărut, industria extractivă a fost redusă vertiginos, producătorii de ciment au găsit alte soluții de transport. În acest timp transportul auto a evoluat exploziv deși starea drumurilor, lipsa autostrăzilor și numărul accidentelor nu este de neglijat. În prezent traficul de mărfuri pe calea ferată din România este axat în special pe transportul unor produse în cantități foarte mari care ar fi imposibil de realizat cu mijloace auto pe distanțe foarte lungi: produse petroliere, cărbune energetic, containere, lemn, autoturisme etc.

Traficul de călători a scăzut și el în ultimii 20 de ani. Populația din zona rurală nu mai circula în regim de navetă în zonele urbane pentru că o mare parte a locurilor de muncă din aceste zone s-au desființat. În paralel, s-a dezvoltat foarte mult transportul cu microbuze care preiau sau aduc din poartă în poartă locuitorii din mediul rural care astfel nu mai sunt nevoiți să meargă pe jos distanțe (uneori de peste un kilometru) până la o haltă CFR. Mulți cetățeni și-au cumpărat autoturisme și preferă să le folosească pe acestea în ciuda aglomerațiilor și a creșterii continue a prețului la combustibili. Pe distanțe lungi mulți potențiali călători CFR sau foști călători, preferă să aleagă transportul auto pentru că acesta, deși nu este atât de sigur, parcurge distanța într-un timp mult mai scurt și la un preț mai convenabil.

Infrastructura feroviară a avut cel mai mult de suferit. Din păcate, în anii ce au urmat după 1990 investițiile în infrastructura feroviară, însemnând lucrări de refacție a căii, înlocuiri de tronsoane uzate sau de instalații, reparații la lucrările de artă au fost mult sub nevoile reale ale transportului feroviar din această epocă. Trebuie precizat că în această perioadă, țările occidentale au investit masiv în achiziționarea de material rulant nou, au construit sute de kilometri de linii de mare viteză, au construit numeroase terminale pentru trenurile de transport auto și intermodale, au asigurat cu linii și trenuri moderne principalele aeroporturi.

În anul 1998 pe data de 31 octombrie când, ca o ironie a sorții se împlineau 129 de ani de la inaugurarea liniei București Filaret - Giurgiu, Societatea Națională a Căilor Ferate Române din acea perioadă este dezmembrată și împărțită în mai multe societăți comerciale care proveneau din acest sistem. Nici această schimbare nu a adus însă beneficii reale transportului feroviar din România. Este adevărat însă că a facilitat apariția operatorilor de transport feroviar privați și în România aidoma țărilor dezvoltate.

Deci, dacă luăm în calcul că în 11 aprilie 1880 se înființa *Direcțiunea Princiară a Căilor Ferate Române* și că în 31 octombrie 1998 se dezmembra Societatea Națională a Căilor Ferate Române putem spune că 117 ani și 6 luni a dăinuit această mare **ÎNTREPRINDERE A ROMÂNIEI**.

Sperăm ca în anii ce vor urma, sistemul feroviar prin urmașii căilor ferate române, atât prin societățile comerciale de stat cât și prin cele din mediul privat vor recupera distanța față de celelalte țări dezvoltate orientându-se în special către eficiență și către nevoile reale de transport atât ale producătorilor cât și ale populației.

La final putem spune că niciodată istoria țării nu se va putea scrie fără istoria căilor ferate române.

Capitolul 2. SCURTĂ CRONOLOGIE FERROVIARĂ ROMÂNEASCĂ

La 31 octombrie 1969 din gara București Filaret - prima stație de cale ferată din București - a pornit trenul care a inaugurat linia de cale ferată București Filaret - Giurgiu, prima linie ferată din Principatele Unite. În perioada următoare a început exploatarea curentă, în administrare românească, a acestei linii și astfel s-a dat “cale liberă” transporturilor feroviare române.

La acest ceas aniversar, o cronologie a principalelor evenimente, care au marcat evoluția, face posibilă o retrospectivă asupra istoriei transporturilor feroviare române.

Epoca încercărilor, a primelor proiecte, a primelor construcții (1855-1865)

- **1855, 22 decembrie** - Încercările domnitorului Babu Stirbey de a construi drumuri de fier în Moldova se materializează într-un proiect ambițios, supus aprecierilor Sfatului Țării.
- **1859, 6 decembrie** - Încercările domnitorului Alexandru Ioan Cuza care în Mesajul domnesc, adresat Adunărilor electivă din Principatele Unite, subliniază necesitatea construcției “*comunicațiilor de tot felul precum drumuri, șosele, punți, canale, drumuri de fier*”.
- **1860, 26 martie** – Primul proiect pentru executarea unei rețele de căi ferate în Țara Românească a fost depus și prezentat de Ion Ghica și cuprindea patru secțiuni, linii principale ce trebuiau să contribuie la “*propășirea țării*”, realizând legarea Occidentului de Orient. Cele 115 articole ale proiectului prevedeau norme precise de construcție și funcționare a drumului de fier. Proiectul susținut de primul Ministru Mihail Kogălniceanu, care se adresează țării pentru obținerea de fonduri necesare construcției.

În Banat:

- **1856, 1 noiembrie** – Cererea de cărbune pentru navigația pe Dunăre a grăbit începerea construcției liniei Baziaș - Oravița încă dinainte de 1848. Datorită revoluției lucrările se reîncep în 1855, de către Societatea Austriacă de cale ferată STEG, cu capital francez și austriac care dă în exploatare linia Oravița – Iam – Baziaș (62 km), în 1856. Între cele șase stații circulau locomotive tip Engerth cu două osii cuplate care tractau trenuri mixte.
- **1857, 15 noiembrie** – Societatea STEG dă în exploatare linia Szeged – Jimbolia - Timișoara (114 km), importanta linie Timișoara – Stamora Moravița (56 km) – Iasenovo (94 km) va face legătura la 20 iulie 1858 cu linia Oravița – Baziaș, asigurând ruta feroviară la Viena.

În Transilvania:

- **1858 , 25 octombrie** – Darea în exploatare a liniei Curtici – Arad (17 km).

În Dobrogea:

- **1860, 4 octombrie** – Linia Cernavodă – Constanța (65,3 km) realizată de Societatea engleză “Danube Railway” condusă de John Barkley. Pentru întreținerea materialului rulant se construiește Atelierul Constanța Port. Datorită circulației feroviare, între Cernavodă–Constanța se înființează un serviciu poștal *Local Post* care s-a legat de serviciul poștal

Lloyd. Timbrul poștal emis de acest serviciu este prima marcă poștală europeană cu tematică feroviară, ce reprezintă o locomotivă intrând în portul Constanța.

În Banat:

- **1863, 15 decembrie** – Inaugurarea liniei Oravița – Anina, situată într-o regiune muntoasă (33,4 km). Linia are 14 tuneluri, 9 viaducte, 100 poduri și podețe. Pentru remorcarea trenurilor se foloseau locomotive tender cu 5 osii cuplate, construite de societatea STEG. Locomotiva STEYERDORF a fost expusă la Londra și Paris pentru ingeniozitatea construcției.
- **1862** - Primele cărți feroviare: C. Barițiu *“Memorialu pentru cel dintâiu drumulu de fieru în România unită” Brașov*

Epoca concesiunilor (1866-1880)

În Transilvania:

- **1867, 24 aprilie** – Linia Arad - Alba Iulia (65,3 km) cu ramificația ei Simeria – Petroșani (78,7 km) – prima linie din Ardeal, construită de austrieci, dar prin strădaniile financiare și materiale ale comitatelor românești.
- **1868, 21 august** - Tronsonul Arad - Deva (65,3 km). Parcul de material rulant al liniilor cuprindea: 21 locomotive cu tender, 64 vagoane de călători, 510 vagoane de marfă. Locomotivele tip “Radna” și “Săvârșin” sunt construite de firmele germane Maffei și Wiener Neustadt.

În Principate:

- **1868, 10 septembrie** – Acordarea concesiunii de căi ferate companiei reprezentate de H. Strussberg prin Legea din 10 septembrie 1868 pentru a construi cele trei secțiuni din planul general al rețelei feroviare românești propus în 1860 Adunării Legislative. Tot în același an se votează în Parlament concesiunea Ophenheim pentru liniile Roman – Pașcani - Suceava cu ramificațiile Pașcani - Iași și Verești - Botoșani.

În Moldova:

- **1868** - Se construiește linia Vicșani - Suceava de către Societatea engleză - austriacă “Lemberg - Cernăuți”, realizând legătura feroviară între Viena și Suceava (1075 km). Poetul Mihai Eminescu, în toamna acestui an, călătorește spre universitatea vieneză, pe această linie inaugurată la mijlocul anului 1868.

În Muntenia:

- **1869, 13/31 octombrie** – Deschiderea liniei București Filaret - Giurgiu, prima linie din Principate construită de statul român prin Societatea engleză Barkley (67,171 km). Conform concesiunii, statul a dat gratuit terenul necesar construcției. Costul total, de 13.775.000 lei, cu 9% dobândă și 3% amortisment, a fost acoperit de stat. Dintre cele 7 stații, stația Comana era deosebită, așezată între linii, după sistemul britanic, fiecare fațadă servea câte un sens de

circulație. Înainte de introducerea telegrafului Morse, trenurile se încrucișau în această stație. Este promulgată și legea pentru prelungirea liniei de la Giurgiu la Smârda (Giurgiu Port).

În Bucovina și Moldova:

- **1869, 18 decembrie** - Deschiderea liniei Suceava - Roman (103 km) construită de Societatea Lemberg – Cernauți - Iassi, precum și a altor două linii: Pașcani – Iași (77 km) și Verești – Botoșani (4,53 km). Compania Ophenheim dotează aceste linii cu material rulant format din 24 locomotive, 4 pluguri, 43 vagoane de călători, 21 vagoane de poștă și bagaje, 574 vagoane de marfă și construiește atelierul de la Pașcani și remizele Roman, Pașcani, Botoșani și Iași. Pe această linie au funcționat de la început aparatele de telegraf Morse, care au fost introduse și pe linia Pașcani – Iași în 1870.

În Ardeal:

- **1870, 7 septembrie** - Cea mai importantă linie de 153 de km Oradea – Cluj solicitată de camerele de comerț și industrie din regiune, se deschide la 7 septembrie 1870. Trenul inaugural avea două vagoane de călători și două vagoane de marfă. Această linie este doar o parte din magistrala care trebuia să ajungă la Brașov, inaugurată la 1 iunie 1873.

În Banat:

- **1871, 6 aprilie** - Inaugurarea liniei Timișoara – Arad (57,2 km). Primele trenuri erau trenuri mixte, iar viteza comercială nu depășea 16-25 km/h. Locomotivele ce remorcau trenurile erau cu 3 osii cuplate, construite de fabrica austriacă Lokomotiv – Fabrik.

În Principate:

- **1870** - Concesiunea Strussberg începe lucrările de construcție a Gării Târgoviștei (actuala Gară de Nord București) la data de 13 septembrie 1868.
- **1871** - Se anulează concesiunea Strussberg
- **1872, 13 septembrie** - Deschiderea oficială a liniei Roman - Galați (231,95 km), având ramificația Tecuci – Bârlad (51,48 km). Deschiderea oficială a liniei Barboși - Ploiești - București (Gara Târgoviștei) și ramificația Chitila - Pitești (98,6 km).
- **1872** – Ia ființă noua Asociație a acționarilor căilor ferate române, care va continua lucrările concesiunii Strussberg.
- **1872, 13 decembrie** – Legarea stației București Filaret cu București Gara Târgoviștei (6,9 km), unind o linie singulară cu magistralele care asigurau legăturile internaționale între Occident și Orient. Compania Strussberg pentru linia Roman – Galați construiește atelierul de la Galați, atelierul de la București Nord, care este cel mai mare și cel mai înzestrat atelier până în 1906. Construit în continuarea Gării Târgoviștei (în actualul parc al palatului Ministerului Transporturilor), atelierul este demolat în 1931. Pe liniile Companiei Strussberg sunt folosite ca „aparate de comunicații aparatele de vorbit” (aparatele Morse) și „signale optice și acustice” pentru intrare și oprire în stații (Monitorul oficial nr. 214-1868).

- **1875, 5 ianuarie** – Prin inaugurarea liniei Pitești – Costești – Piatra Olt – Craiova – Filiași – Vârciorova (frontieră) (274km), rețeaua Societății anonime a acționarilor căii ferate române totaliza 915,87 km (fosta Companie Strussberg). Parcul de material rulant al societății era constituit din 110 locomotive, 383 vagoane de călători, 1506 vagoane de marfă, 5 pluguri de zăpadă, 6 drezine, 40 vagonete de întreținerea liniei. Exploatarea liniilor este asigurată de Societatea STEG.

În Ardeal:

- **1873** - Odată cu inaugurarea liniei Sighișoara - Brașov, cu tronsoanele Sighișoara – Copșa Mică – Sibiu (1872), Teiuș – Războieni și Războieni – Cluj (1873) magistrala Oradea – Brașov se încheie asigurând legăturile cu țara, pentru care militase cu atâta ardoare George Barițiu încă din 1862.

În Moldova:

- **1874, 1 august** – Prima linie construită de un român, antreprenorul George Eliad. Era o linie de ecartament larg (1.524 mm) între Iași – Ungheni (frontieră) (21,4 km). Ea asigura legătura Iași - Odessa, acolo unde poetul M. Eminescu va cunoaște Marea Neagră. Linia va fi exploatată de Direcția Autonomă din Ministerul Lucrărilor Publice. Parcul de material rulant al liniei era compus din 4 locomotive, 21 vagoane de călători, 95 vagoane de marfă, 4 de bagaje și 1 vagon de poștă.
- **1875** – Primele vagoane de dormit europene, ale Companiei C.I.W.L. (4 buc) sunt utilizate pe traseul București - Suceava, din 1879 intrând în compunerea trenului internațional București – Ploiești – Tecuci – Suceava - Viena, introdus în 1873.
- **1877** - În timpul Războiului de Independență se realizează liniile directe pentru transportul și aprovizionarea armatei ruse: Tighina – Reni – Galați (304,5) și Frătești - Zimnicea (60,9). După război liniile sunt închise, iar statul român preia materialul rulant.
- **1879, 3 septembrie** - Prin decret domnesc s-a înființat Direcțiunea căii ferate Buzău - Mărășești - prima lucrare de cale ferată proiectată și executată de o unitate a Administrației române de stat, condusă de inginerul Dimitrie Fruză.
- **1879, 1 decembrie** – Linia Ploiești – Predeal (84,62 km) este începută de compania engleză Crawley și terminată de compania franceză Guilloux în 1879, după terminarea tronsonului Câmpina – Sinaia. Prima stație de călători Predeal pe linia Sinaia - Predeal a fost dată în exploatare când a început să circule primul tren de plăcere (10 iunie). Impunătoare și spațioasă, ea a fost mult timp stație de frontieră, iar pe platforma ei, au trebuit captate și canalizate izvoarele naturale ale Prahovei. Exploatarea liniei a fost asigurată de Direcția Autonomă a Ministerului Lucrărilor Publice.

Costul total al liniilor de cale ferată concesionate este de 421.880.327 lei, pentru o lungime totală de 1377,833 km, ceea ce revine la cca. 306.000 lei aur pe km linie.

Epoca Regiei de stat în construcții și exploatare (1880 - 1919)

- **1880, 29 ianuarie** – Legea de răscumpărare de către statul român a căilor ferate ale Societății acționarilor căilor ferate române (fosta Strussberg).

- **1880, 23 aprilie** - Înființarea Direcțiunii Princiare a Căilor Ferate Române, care va răscumpăra, sechestra și unifica rețeaua de căi ferate de pe teritoriul României, fie de stat, fie concesionate. De atunci datează inițialele CFR, devenite astăzi însemne cu valoare de simbol.
- **1880, 1 decembrie** – Serviciul Ateliere și Tracțiune este preluat de la concesionarii străini și trecut în patrimoniul Direcției Feroviare CFR sub denumirea de Secția T, având în subordine atelierele București și Galați și Turnu Severin.
- **1881, 2 februarie** – Sunt editate primele instrucțiuni de cale ferată: *“Atribuțiunile inspectorilor de mișcare”*.
- **1881, 18 noiembrie** – Inaugurarea primei linii de cale ferată proiectată și construită de inginerii români *“prima linie care leagă direct Moldova cu Muntenia”* (ziarul Timpul 1881) linia Buzău – Mărășești (90,067 km). Traseul liniei a necesitat construirea a opt poduri de lemn. Materialul rulant motor cuprindea locomotive rusești “Unirea”, “Independența”, “Șoimul”, “Putna”, etc. provenite de la materialul rulant al liniilor rusești construite în timpul Războiului de Independență.
- **1882, 28 iunie** – Legea de unificare a tuturor căilor ferate române. După ce statul român răscumpărase liniile Societății acționarilor în 1880, liniile companiei Ofenheim, Lemberg – Cernăuți – Iași, au fost sechestrate la 30 octombrie 1888 și apoi cumpărate. Tot cumpărată a fost și linia Cernavodă – Constanța în 1882 cu 16.500.000 lei. După răscumpărare, Direcția de exploatare a liniei este condusă de ing. Theodor Dragu. Căile ferate forfetare București – Giurgiu, Ploiești – Predeal, Iași – Ungheni se unifică cu rețeaua CFR la 1 iulie 1882.
- **1883, 6 martie** - Prima lege de organizare a CFR, avea la bază principiul unei autonomii complete, cu un caracter comercial, cu un buget aparte dat de Stat, aprobat de Parlament și aplicat sub controlul Ministerului de Lucrări Publice și Comunicații. Legea stabilea modul de organizare a Administrației, atribuțiile serviciilor, funcțiile și atribuțiile salariaților, modul de percepere a veniturilor și efectuarea cheltuielilor, controlul lor etc.
- **1883, 4 octombrie** - Inaugurarea oficială a Orient Expresului, primul tren european de lux ce lega Occidentul de Orient, pe ruta Paris - Constantinopol. La noi în țară trenul „Fulger P” străbătea distanța Vârciorova – Pitești – București (312 km) în 8 ore și 22 minute și București – Giurgiu într-o oră și 27 de minute. De la Giurgiu se mergea cu vaporul până la Russe, apoi cu un tren local până la Varna, unde cu un pachetbot Lloyd se ajungea la Constantinopol. Cu prilejul inaugurării au fost introduse în compunerea trenului vagoane de dormit cu boghiuri, primele din Europa. Voiajul însuma 83 de ore și 30 minute.
- **1884, 22 ianuarie** - După construirea liniilor Câmpina – Doftana (1883), Buda - Slănic (1883), Titu-Târgoviște (1884), este inaugurată cea de-a cincea linie construită integral cu personal și buget românesc sub directă conducere a inginerului Anghel Saligny, linia Adjud – Târgu Ocna. Ea este renumită pentru podurile metalice combinate (șosea și cale ferată) realizate peste Troțuș la Onești și Urechești, înlocuind pe cele de lemn.
- **1884,** - Liniile Piatra Olt – Râmnicu Vâlcea (92 km) constructor renumitul ing. Mihail Romniceanu, cu lucrările de artă de pe Valea Oltului care demonstrează talentul și priceperea inginerilor români; Bârlad - Vaslui (52km), Bacău - Piatra Neamț (57,6 km) dovedesc capacitatea serviciului de Lucrări Noi din cadrul căilor ferate de a face față acestei *“uluitoare febrilități constructive”* ce caracterizează aceasta perioadă.
- **1886** - Se dau în exploatare liniile București Nord – Ciulnița (109 km) și Piatra Olt – Drăgășani (34 km).

- **1887** – Se dau în exploatare liniile Piatra Olt – Corabia Port (76,2 km), Drăgășani – Râmnicu Vâlcea, (52,8 km), Ciulnița – Fetești (37,4 km), Roșiori de Vede – Turnu Măgurele (46,9 km), Dolhasca – Fălticeni (24,8 km).
- **1887** – S-au adus în țară, pentru remorcarea trenurilor de călători șase locomotive tip 1-2-1 , numite „*Orleans*”, locomotive cu boghiu alergător, viteza maximă 95 km/h. Se introduce frâna continuă, încălzirea cu aer cald produs de sobele tip May Pappé așezate sub fiecare vagon.
- **1887** - Inginerii Theodor Dragu și G. Cosmovici rezolvă problema arderii mixte, cărbuni și păcură la locomotivele cu abur, primul inventând un injector cu păcură pentru focarele cazanelor, iar al doilea un pulverizator de păcură. În incinta Atelierului București Nord se deschide uzina de gaz de iluminat, care iluminează întreg complexul de cale ferată și clădirile din jurul gării.
- **1888** – Direcția Generală a CFR este condusă de ing. George I. Duca, cel care a determinat și realizat răscumpărarea căilor ferate concesionate. Competent organizator al serviciului de cale ferată, apreciat și în străinătate.
- **1888** – Se dau în exploatare liniile Filiași – Cărbunești (46 km), Cărbunești – Târgu Jiu (23,4 km), Leorda Dorohoi (21,4 km).
- **1889** - În parcul de material rulant CFR apar primele vagoane cu plăci de intercomunicații, dotate cu instalații sanitare și coridoare laterale, cl I și cl II-a , dar iluminate încă cu ulei de rapiță.
- **1889** – Prima instalație telefonică a CFR a fost pusă în funcțiune între serviciul de mișcare și conducătorul serviciului, ing. Alexandru Cottescu.
- **1890** – Prima centrală telefonică BL este instalată în Gara de Nord, cu 25 de linii pentru București.
- **1890** – Stația Buftea a fost înzestrată cu prima instalație de centralizare electromecanică în sistem Henning tip G care a funcționat 56 de ani, fiind înlocuită cu o instalație electrodinamică.
- **1891** - În instrucția de semnalizare din 1891 se consemna “*semnalele de plecare sosire, liber sau ocupat din stație să fie realizate cu clopotul de peron*”. Semnalele care prin codul lor erau de neînțeles și derutau călătorii erau completate de ordinul de plecare dat prin goarnă de către șeful de tren.
- **1891** - Deschisă în 1890, Școala de tracțiune este absolvită de prima promoție de mecanici în 1891. În 1880 - prima Școală specială de mișcare pregătea telegrafiști și impiegati de mișcare. În 1893 a fost deschisă Școala de întreținere pentru picheri.
- **1891** - Prima fabrică, de material rulant din țară a fost Fabrica de mașini, vagoane, turnătorie de fier a Societății pe acțiuni Johann Weitzer, devenită apoi Societatea Anonimă Astra, preluată de întreprinderea de vagoane Arad. Între 1896 - 1902 a livrat 125 locomotive cu ecartament normal și îngust pentru CFR.
- **1892** - Apare prima broșură feroviară de tip ghid profesional H. Marin „*Călăuza mecanicului de locomotivă*”.
- **1892** – Prima comunicație telefonică între impiegat și acari s-a realizat la Titu. După patru ani existau deja 239 de posturi telefonice CFR.
- **1892, 1 mai** - Deschiderea liniei Vaslui - Iași (67,7 km).
- **1893** - S-a înființat Tipografia CFR cu 40 de lucrători, având sediul în subsolul clădirii copului administrativ CFR.

- **1893** - În parcul de material rulant CFR intrau primele 100 de vagoane înzestrate cu frână automată Westinghouse și instalație de încălzire cu abur luat din cazanul locomotivei, importate din Italia. De asemenea, vagonul acoperit pentru transportat ovine, porcine, tonaj 10 tf.
- **1893, 22 septembrie** - Deschiderea liniei vinului Focșani – Odobești (10,7 km).
- **1895** – Deschiderea liniilor Fetești – Saligny (25,6 km), Craiova – Calafat (106,2 km), Roșiori de Vede – Alexandria (31,2 km).
- **1895 - Linia Fetești – Cernavodă** este deschisă de către un colectiv de ingineri condus de Anghel Saligny podurile dunărene de la Cernavodă, care erau la inaugurare cea mai mare lucrare de acest fel în Europa și a treia din lume. Lungimea lor era de 4 km, înălțimea de 30 m, deschiderea maximă a grindei 190 m.
 - **Podul peste Borcea** – lungimea 420 m cu 3 deschideri de 140 m, înălțimea liberă 12 m. Pilele podului fundate la 28 m adâncime. Suprastructura grindă - consolă cu deschidere centrală de 140 m, 2 grinzi semiparabolice de câte 90 m. El se continuă cu un viaduct de 150 m lungime până la malul stâng al Borcei.
 - **Viaductul Izer** - construit cu 34 deschideri de 42 m și respectiv 80 m lungime totală 1.455 m.
 - **Podul Carol I** – deschidere centrală de 190 m și alte 4 deschideri de câte de 140 m. Intrarea pe pod se face printr-un viaduct în rampă 10%, cu 15 deschideri, pentru a se putea ajunge la 30 m înălțime deasupra Dunării. Lungimea totală a podurilor dunărene de la Cernavodă 4087,95. Costul lor 34.000.000 lei.
- **1895** - După construirea podurilor dunărene de la Cernavodă, traseul ramurii Orient - Expresului prin București a fost prelungit până la Constanța, prima cursă fiind la 14 noiembrie 1895. Trenul Fulger P (de la Paris) circula duminica și miercurea și străbătea ruta Vârciorova – București - Constanța. Acolo așteptau vagoanele Serviciului Maritim Român, care aparțineau administrației CFR “Medeea”, „Meteor” și „Principesa Maria”.
- **1895, 7 octombrie** - Numirea în funcția de director general al Direcției Generale CFR a ing. Anghel Saligny. A condus direcția până la 1 septembrie 1899.
- **1896** - Deschiderea liniei Iași - Dorohoi. Apar alte cărți feroviare ca: Pușcariu I „Descrierea uneltelor de cale”.
- **1896** - Reconstruirea și darea în folosință a gării Suceava – Burdujeni, replică a gării Suceava - Itani, construită de austro - ungari. Gară monumentală de frontieră, gara Burdujeni, remarcabilă prin construcție, a fost refăcută, folosindu-se aproximativ 2 milioane de cărămizi de Ciurea.
- **1896** - În rețeaua CFR erau în funcție 551 de aparate Morse. La început erau cu ac care imprima semnalele în relief pe bandă, după 1900 încep să apară aparate Morse, cu peniță, generalizate în rețeaua de cale ferată la 1919.
- **1897** - Inaugurarea liniei Adjud - Ciceu, construită de ing. Elie Radu, linie renumită prin eleganța și frumusețea construcțiilor sale, reprezentativă fiind halta Brusturoasa.
- **1897** - Deschiderea liniei Ciceu - Ghimeș linie importantă datorită faptului că unește Moldova cu Transilvania, dar și datorită renumitului viaduct Caracău (264,80 m lungime, 64,4 m înălțime). Viaductul construit provizoriu din zidărie, după ce a trecut prin cele două războaie mondiale, fiind reparat provizoriu, este realizat și redat în exploatare la 14 septembrie 1946. Calea ferată a viaductului este susținută de un tablier din beton armat cu

patru grinzi de 1,40 x 0,35 m la distanță de 1,83 m între ele. Este cea mai mare deschidere și cea mai mare înălțime de construcție a unui viaduct din țară.

- **1898, 27 noiembrie** - Deschiderea liniilor Pitești - Curtea de Argeș (38,4 km), Târgu Ocna - Comănești (23,4 km).
- **1898** - Primele vagoane iluminate electric și primele vagoane de marfă de 15 tf intră în parcul CFR.
- **1899** - Numirea în funcție a directorului general al Direcției Generale CFR, ing. Emil S. Miculescu, remarcabil organizator, care a condus 9 ani calea ferată, până în 2 decembrie 1908 când a demisionat.
- **1900** - Deschiderea liniei Râmnicu Vâlcea – Sibiu. Linie montană cu deosebite lucrări de artă, tunelurile: Cârligu Mare (613,00m) și Mănăstirea Turnu (592,00 m).
- **1900** - Liniile București - Pitești, București - Focșani, Buzău – Galați – Tecuci sunt înzestrate cu aparate centrale sistem Hening tip G, iar pe linia Tecuci – Iași 15 stații au primit aparate centrale sistem Judel. Stații principale ca Buzău, Mărășești, Brăila, Iași, Burdujeni au fost dotate cu aparate Siemens – Halske.
- **1901** - Deschiderea liniei Suceava - Vatra Dornei. Lucrare de artă reprezentativă: tunelul Mestecăniș (1.646 m)
- **1901** - Abrogând legea din 1883, administrația CFR devine în noua lege CFR, Direcția Generală a Ministerului de Lucrări Publice și comunicații contopindu-și bugetul cu bugetul general al statului.
- **1902** - Realizarea primul automotor la Uzinele Johann Weitzer din Arad și livrat Societății de cale ferată Arad - Cenad. Capacitatea de 38 locuri, viteză maximă 32 km/h.
- **1903** - S-a dat în exploatare linia București Nord - Băneasa și București Nord – Obor.
- **1904** - Construirea și darea în funcțiune a Uzinei de impregnat traverse.
- **1905** - La Iași își începe activitatea Atelierul Nicolina, conceput, utilat și modernizat. Capacitate: 27 de locomotive în reparație simultană, în hale închise.
- **1905** - S-a început construcția Atelierele București Grivița.
- **1906** - Introducerea cutiei de unsoare, brevetată de ing. C. Cosmovici. Cutia asigură ungerea continuă a osiei vagonului cu ajutorul unui disc care se rotește odată cu roata. Uleiul se schimbă sau completează la trei ani.
- **1908** - În București își încep activitatea Atelierele Centrale Grivița concepute și utilizate pentru reparații simultane la 130 de vagoane. Transformat în atelier mixt sub ocupația germană din 1917 - 1918.
- **1908, 2 decembrie** – Numirea în funcție de director general al Direcției Generale CFR a ing. Alexandru Cottescu, care a condus și format generații de specialiști, a introdus primele instalații de centralizare electromecanică. A condus această direcție până la 1 februarie 1917.
- **1908** - Inaugurarea liniei cu cremalieră Caransebeș – Subcetate (76,9 km). Între Boușari și Zăicani traseul liniei are declivitatea 50 mm/m. S-a adoptat tracțiunea cu locomotive tender cu roți dințate de tip 1D1t1, construite la fabrica Lokomotiv Fabrik – AG Floridsdorf. Seria CFR D 40001-40007.
- **1908** - Deschiderea liniei Brașov – Făgăraș.
- **1909** - Intrarea în parcul de material rulant CFR a vagoanelor poștale cu instalații de iluminat electric prin acumulate și sistem Stone.
- **1910** – Modernizarea parcului de material rulant CFR primele vagoane de marfă cu boghiuri, capacitate 40 tf intră în exploatare.

- **1910** - Apariția primei publicații oficiale CFR Buletinul Căilor Ferate Române anul I, nr 1.
- **1912** - După "*Casa de Ajutor pentru impiegații inferiori, lucrătorii și servitorii CFR, precum și vădulele și orfanii acestora*", care avea ca scop acordarea ajutoarelor și pensiilor (înființată în 1890) apare o altă societate, Societatea Expresul, de ajutor reciproc al funcționarilor inferiori CFR. Ea oferea la înființare în 1812, în afară de ajutoare în caz de boală și deces, ajutor moral și material în cazul unor procese sau al rămânerii fără serviciu.
- **1912** - Dublarea liniilor Ploiești - Câmpina, Ploiești – Buzău (1914).
- **1913** – S-a înființat sub formă de remiză Depoul București Triaj.
- **1913** – Linia îngustă de 1000 mm, care stabilea legătura între Arad și comunele Pâncota (22,2 km), Ghioroc (22,3 km), Radna (13,9 km), a fost electrificată în curent continuu de 1,6 kV. Exploatarea a fost efectuată cu automotoare electrice construite de fabrica Ganz din Budapesta. La două vagoane cuplate se atașau 10 vagoane remorcă sau vagoane marfă. Aceste linii erau particulare, considerate suburbane și fuseseră construite în 1906 pentru tracțiunea cu abur.
- **1913** – Primul studiu de electrificare feroviară pentru ruta Pietroșița – Moroieni – Sinaia.
- **1914-1916** – Se instalează circuite telefonice interurbane pe liniile Ploiești - Buzău, Buzău – Galați, București – Titu și București - Fetești.
- **1914** - Se înființează Societatea Sfântul Ilie, care acorda ceferiștilor în caz de boală și deces, ajutoare și pensii.
- **1917**- Regulatorul de circulație a fost introdus pentru prima oară în Moldova în 1917. Era un sistem dispecer pe linia Iași - Bălteni, cu aparate Morse, sediul operatorului fiind în stația Bârnova. Urmează Vaslui – Tecuci, Iași – Pașcani – Adjud.

În preajma primului război mondial – în 1914 – rețeaua de cale ferată română era de 3.548,746 km, din care 2.990,207 km cale normală principală, 504,584 km cale normală secundară, 32,526 km cale îngustă și 21,419 km cale largă. România avea una dintre cele mai bine organizate administrații feroviare europene, cu o exploatare puțin costisitoare.

Perioada dintre cele două războaie mondiale (1919 – 1944)

La sfârșitul primului război mondial, în urma alipirii provinciilor românești, rețeaua căilor ferate române sporește de la 3.550 km la aproximativ 10.000 km, cu un regim de exploatare mixt. Societățile particulare dețineau în Bucovina 575 km, în Basarabia 290 km, în Ardeal și Banat 3281 km. Total 4.156 km.

- **1920** – Pe rețeaua noastră de cale ferată, aparatele Huges de telecomunicații apar după unificarea rețelei, prin întregirea teritoriului țării. Primele comunicații telegrafice Huges au avut loc între București și Cluj, Timișoara, Arad, iar din 1921 cu Brașov, Iași, Galați, Craiova. Circuitele Huges ajung astfel la 2.593 km.
- **1921** – Pentru remorcarea trenurilor accelerate de călători pe liniile principale CFR au fost introduse locomotivele tip 2C cu seria 230.000 - 230.131, care au fost construite în Germania de firmele Henschel - Kassel și Schwartzkopf - Berlin, precum și Hanover Linden.
- **1922** - S-a înființat fabrica românească de mașini, ateliere de reparat locomotive și vagoane "N Malaxa et comp".

- **1922** - După un incendiu în 1922, în Gara de Nord, se construiește aripa din Calea Griviței, unde Direcția Generală a Poștei ridică o clădire cu cinci etaje, recuperată în 1936 de Administrația CFR.
- **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. Într-un climat de colaborare tehnică, cele 29 de țări europene și asiatice printre care și România, își propun participarea la programe de modernizare privind traficul internațional, cupla automată. Reprezentantul României și membru fondator Alexandru Periețeanu. Relațiile internaționale, întrerupte în timpul celui de-al doilea război mondial, sunt reluate în 1945.
- **1922** - Instrucția de semnalizare din 1922 consemna: verificarea și regularea ceasurilor CFR sunt făcute prin transmiterea orei exacte, ora 12, pe toate liniile telegrafice și telefonice, oră exactă primită de la Observatorul astronomic din București.
- **1924** - În Gara de Nord se instalează o centrală BC cu 200 linii și baterie centrală. Din 1927 se instalează prima centrală telefonică automată cu o capacitate de 50 numere Thomson - Houston, sistem pas cu pas.
- **1925** - Exploatarea căilor ferate române este încredințată unei administrații numite Administrația Căilor Ferate Române, ce capătă personalitate juridică, pusă sub controlul și autoritatea Ministrului de Comunicații și fiind scutită de orice taxe sau dări către stat, județ sau comună, având sediu în București.
- **1926, 10 iunie** - Proiectată și construită între anii 1920 - 1923, fabrica de locomotive a Societății Uzinele de Fer și Domeniile din Reșița livrează pentru CFR prima locomotivă cu abur pentru ecartament normal, seria 50.100, locomotiva Ferdinand nr. 50.243. Ea a fost proiectată pentru remorcarea trenurilor de marfă. S-a introdus arderea mixtă cu păcură și cărbuni prin utilizarea pulverizatorului Cosmovici. În perioada 1926 - 1943 uzinele Reșița și Malaxa au livrat 520 locomotive din seria 50.100.
- **1926** - Organizarea rețelei pentru comunicații la mare distanță cu linii de cupru de 3 mm, punându-se în funcțiune circuitul telefonic Predeal – Brașov.
- **1927, 2 februarie** - Pentru o perioadă de șapte luni, legea CFR din 1925 este abrogată și este adoptată o nouă lege CFR emisă în 2 februarie 1927. Această lege trecea administrația CFR sub autoritatea și supravegherea Ministerului Comunicațiilor din Subsecretariatul de Stat al Căilor Ferate și nu a Consiliului de Administrație al Direcției CFR. Aceasta însemna trecerea conducerii din mâna unor specialiști în mâna unor politicieni. Ea va fi abrogată la 3 august 1927, când e repusă în vigoare legea de organizare a CFR din 1925.
- **1928** - Aparatele teleimprimatoare conectate la CTA și integrate în rețeaua telegrafică s-au extins. Se realizează echipamentele de telefonie cu sisteme de modulații de mare frecvență.
- **1929** - Se desființează vagoanele de călători de clasa a IV-a.
- **1928** - În stațiile Buftea, Periș, Crivina și Prahova s-au montat instalații de tip Henning, iar în stația Chitila de tip Tugsram.
- **1929** - Prima comunicație prin teleimprimator la CFR s-a realizat, experimental între București și Brașov. După 40 de ani, s-a ajuns la 224 cu o rețea de 12.500 km circuite. Viteza limită era de 4.285 cuvinte etalon pe oră. În serviciu manual 1.600 - 2.000 cuvinte pe oră.
- **1929** - Deschiderea liniei Brașov - Întorsura Buzăului. O lucrare de artă importantă a liniei este Tunelul Teliu (4.269,60 m) a cărui construcție a costat 68.000.000 lei.
- **1929** - Se realizează la Uzinele Reșița, locomotive speciale pentru linia Oravița – Anina, locomotive tender CFR seria 40.001 - 40.005.

- **1929** - Legea din 27 iunie 1929. Legea de organizare a Regiei Autonome CFR, care devine persoană juridică, are autonomie administrativă tehnică, financiară și de personal, spre a putea exploata și administra întregul patrimoniu trecut în gestiunea sa. Legea creează un organ nou - Comisarul Guvernului, care face legătura între Ministerul Comunicațiilor și Regia CFR, supravegând actele de administrație și având vot consultativ în Consiliul de Administrație CFR. Bugetul Regiei Autonome CFR este prezentat Adunării Deputaților spre aprobare, ca o anexă a bugetului general al statului.
- **1931** - Mersul de tren CFR pe anul 1931 prevede trenuri rapide și exprese “*Stefan cel Mare*”, București - Suceava “*Ardeal*” București - Oradea și “*Tomis*” București – Constanța. Cel mai celebru tren al României dintre cele două războaie mondiale este trenul Fulger Pullman Expres rapidul 91/92 “*Regele Carol I*”, care circula pe distanța București - Constanța, compus din vagoane Pullman. Traseul de 231 km era parcurs în 3 ore și 15 minute. A circulat până în 1939.
- **1930-1932** - Lucrări de lărgire și modernizare a Gării de Nord. În total erau 16 linii de primire și expediere, linia din mijloc ajungând până la salonul oficial. Cu această ocazie s-a construit aripa din Piața Gării de Nord. S-a executat centralizarea electrodinamică a stației cu firma franceză Thomson - Houston, prima instalație CED, ce comanda parcursurile simple sau duble. Apar case de bagaje și bilete, holuri săli de așteptare.
- **1931** - Se dau în exploatare primii 30 km ai liniei Brașov - Întorsura Buzăului. Lucrări de artă numeroase între care reprezentativ este viaductul Teliu, lung de 138,19 m, având 7 bolți de 16,00 m lumină, înalt de peste 20 m, situat în curbă, construit pentru cale dublă.
- **1932** - În Gara de Nord este montată prima instalație de sonorizare compusă dintr-un amplificator de 200W de tip Philips și șase difuzoare electrodinamice de câte 25 W, care transmiteau informații despre circulația trenurilor.
- **1932** - Introducerea comunicațiilor prin radio la CFR, realizate de către Direcția Generală CFR din București între București și inspecțiile CFR din Timișoara, Cluj, Oradea, Iași, Chișinău, Cernăuți etc. cu ajutorul a șapte posturi de radio emisie - recepție SIF.
- **1932** - Instalarea unor centrale telefonice automate Siemens la Direcția centrală CFR, Direcția Mișcare Comercial, Direcția Control Venituri și în Gara de Nord.
- **1932 - 1940** - Uzinele Reșița și Malaxa au construit 230 de locomotive tip 2-C pe care le-au livrat CFR, seria 230.132-230.331 și seria 230.501-230.530.
- **1933** - Dublarea liniilor Adjud - Mărășești - Tecuci (45 km) datorită traficului supraîncărcat pe magistralele Moldovei.
- **1933** - În Gara de Nord s-a pus în funcțiune „centrala de ceasoficare” Siemens - Halske. Centrala avea două pendule principale și 180 de ceasuri secundare din care 32 exterioare, instalate pe peroanele stațiilor București Nord, Chitila, București - Triaj, Băneasa, Obor și Filaret.
- **1934 - 1940** - Intrarea în parcul de material rulant al CFR a vagoanelor metalice de 15 tf, a vagoanelor frigorifice cu capacitate 12,5 tf (1935), a vagoanelor de 15 tf cu gheretă, frânare manuală și pereți demontabili (1936).
- **1934** - Construcția automotoarelor diesel pentru CFR a început în 1934 la Uzinele Malaxa, Astra Arad și Unio Satu Mare. Parcul de automotoare CFR ajunge în 1937 la 200 unități. La uzinele Malaxa se realizează primele automotoare aerodinamice duble, pe patru boghiuri, capacitatea de 136 locuri și viteza maximă 110 km/h. Utilizate pe distanțele București - Brașov, București - Constanța, București - Galați.

- **1937** - Sporirea tonajelor trenurilor de călători și introducerea trenurilor rapide de coletărie au impus introducerea unui tip de locomotive, pentru trenuri rapide tip 1-D-2, austriac. Noua serie CFR 142.000 a fost realizată de uzinele Reșița și Malaxa (seriile 142.001 - 142.079). Impresiona prin mărime, eleganță, precum și prin biela motoare de 4,25 m.
- **1938, 31 august** - Prin Decretul Lege nr. 3047, care promulgă Legea pentru încurajarea turismului, Direcția Generală CFR a fost obligată să execute și să exploateze hoteluri în stațiuni. Se construiesc hotelurile "Rex" în Mamaia, "Delta" în Vâlcea și "Danubius" în Turnu Severin.
- **1938** – Instalație de bloc de linie automat montată pe linia Fetești - Saligny. Blocul avea alimentare proprie, iar semnalele se aprindeau automat.
- **1938** – Deschiderea liniei Ilva Mică - Vatra Dornei (62,05 km), realizându-se o legătură directă între Bucovina, Nordul Moldovei și Nordul Basarabiei și evitându-se circulația "*prin România în România*" de la Cernăuți prin Polonia și la Cluj prin Cehoslovacia.
- **1938** - S-a dat în exploatare prima cale de telefonie prin curenți purtători între București și Teiuș.
- **1938** - Pentru sporirea capacității de transport a liniei Ploiești - Brașov, CFR a comandat firmei Sulzer, cea mai puternică locomotivă diesel electrică la aceea vreme, utilizată la livrare ca prototip de încercare pe traseul București – Brașov.
- **1939** - Pentru remorcarea trenurilor de călători și marfă pe linii secundare în România a fost proiectat și realizat integral prototipul locomotivei CFR 131.001 - locomotivă tender (1C-1T). Uzinele Reșița au construit 67 de locomotive de acest tip seria 131.001 - 131.067. Veterana seriei locomotivei 131.040 a efectuat de 2,7 ori distanța de la Pământ la Lună.
- **1939** - Parcul total de material rulant cuprindea 3.800 de locomotive cu abur și automotoare, 4.427 de vagoane de călători și bagaje și 6.483 vagoane de marfă.
- **1939, 10 iunie** - Sărbătorirea a 70 de ani de construcție feroviară românească la arenele stadionului CFR Giulești. Într-un complex sportiv - cultural (teatrul și stadionul) se deschide primul muzeu de cale ferată care are o expoziție permanentă interioară, în arenele stadionului, precum și exterioară cu cele mai reprezentative realizări de cale ferată la acea vreme. Muzeul fiind bombardat în 1944, se va redeschide după război în clădirea din Calea Griviței - sediul actual. În 1969-1982 el a fost reorganizat și restructurat istoric și tehnic.
- **1939, 12 iunie** - Festivitatea așezării pietrei de temelie de către Carol al II-lea, a noului palat administrativ CFR. Lucrările pentru construirea acestui palat au fost începute în 1937, pe terenul situat în fața Gării de Nord pe locul unde odinioară erau atelierele CFR.
- **1939** - Deschiderea liniei Babadag - Tulcea (40 km) care asigură legătura dintre Dobrogea și magistrala feroviară București - Constanța.
- **1939** - Deschiderea liniei Deva - Brad (36 km).
- **1939** - Dublarea liniei Câmpina - Brașov (75 km) cerută de sporirea capacității de transport (terminată în 1941).
- **1939 - 1948** - Terminarea liniei Bumbesti - Livezeni. Lucrări de artă numeroase și reprezentative. Podul Pleșea (138 m), Podul Leurzeaua, Podul Similoi (120m), Podul Noroaie, Podul Fabian, Podul Jiu I și Jiu II, tunelurile și viaductele. Pe 31 km sunt 40 de tuneluri, 109 poduri, viaducte, podețe, alte lucrări de consolidare.
- **1940** - Se introduc aparate RC în toată țara. În 1940 erau 2.300 km de circuite RC, pe 25 de secții cu 600 posturi, iar în 1970 erau 10.060 km, ce reprezentau 90% din rețeaua CFR.
- **1941** - Pentru remorcarea trenurilor de marfă pe liniile cu profil greu, uzinele Malaxa au construit în 1939 și în 1941 un prototip 1E1- locomotivă din seria CFR 151.000 - cea mai

puternică locomotivă cu abur, pentru a remorca trenuri în palier cu tonaje de peste 3.100 tf. Locomotiva 151.001 a fost expusă la expoziția de la Milano. Tot în 1941, începe instalarea frânelor automate la vagoane de marfă, dublându-se viteza în mers.

- **1942, 31 iulie** – Dublarea liniei Buzău - Mărășești.
- **1943** - Pe secția Brașov – Predeal a fost introdusă remorcarea trenurilor în multiplă tracțiune, cu locomotive cu patru osii cuplate seria CFR 140.400 și locomotive cu cinci osii cuplate seria CFR 150.1000. S-au construit seriile CFR 150.1001 - 150.1100.
- **1943** - S-a dat în exploatare linia București - Urziceni - Făurei.
- **1944** - În urma războiului mondial rețeaua de cale ferată română a suferit distrugerii imense: 1.195 km de linie, triajele București, Ploiești, Brașov scoase din funcțiune, 1.257 de poduri și podețe minate, 23 de tuneluri mari distruse, 12.000 km linii telefonice și telegrafice, scoase din uz 6.230 aparate de telecomunicații, avariate 590 instalații de centralizare, 10.863 vagoane de călători, 654 locomotive, avariate depourile București Călători, București Triaj, Brașov, Simeria; Galați, Pașcani.

Refacerea și modernizarea căilor ferate române (1945 - octombrie 1998).

- **1944 - 1947** - Într-o perioadă scurtă, de 1.225 de zile, a avut loc refacerea și restabilirea circulației feroviare.
- **1948 - 1959** - Consolidarea rețelei feroviare, realizată prin dotare și modernizare, fie prin mărirea capacității de transport și mărirea capacității de circulație a liniilor.
- **1945** - Legea nr. 278 reorganizează calea ferată română ca administrație publică autonomă sub denumirea de Calea Ferată Română direcție generală în cadrul Ministerului Comunicațiilor.
- **1948** - Ultimele căi ferate particulare, prin Legea naționalizării au trecut în patrimoniul CFR: Ploiești - Târgoviște, Ploiești - Măneciu.
- **1948** - Inaugurarea construcției administrative, Palat Administrativ CFR (actual clădirea Palat MT), cea mai însemnată și mai mare clădire de acest gen din sud-estul Europei la vremea aceea. Este o clădire executată pe un schelet metalic complet sudat. Suprafața utilă e de 40.000 m², iar pentru scheletul metalic s-au folosit 4.800 t laminate.
- **1948, iulie 20** - Se înființează Oficiul de Presă, Documentare și Editură al Căilor Ferate Române, prima formă de documentare tehnică organizată. Din 1952 funcționează la Casa Tehnică de pe calea Griviței 193 B, actualul sediu al Muzeului CFR.
- **1948** - Dintre lucrările reprezentative ale refacerii de după 1944 este terminată linia București - Videle - Roșiori - Craiova în septembrie 1948 (133 poduri și podețe, 33 de stații, 36 de cantoane).
- **1949** - Deschiderea liniei Salva - Vișeu (61 km)
- **1950** - Se montează în Palatul CFR o centrală telefonică automată de 1.500 de numere Siemens Tesla. Prima Comunicație interurbană automată se deschide între București - Ploiești. Urmează Giurgiu, Titu, Videle, Urziceni, Sinaia, Câmpina, Târgoviște.
- **1951** - Dublarea liniei Craiova - Filiași.
- **1951** - Construcția vagonului descoperit cu autodescărcare, seria K, cu 4 osii, sarcina de încărcare 50 tf la U. V. Arad.
- **1953** - Triajul mecanizat Ploiești a primit o dată cu darea în exploatare aparate de radio-emisie JR3 ce realizau legături radio între șeful de echipă, mecanicii de locomotivă de manevră și șeful de manevră.

- **1954, 20 iunie** - Inaugurarea Podului Prieteniei peste Dunăre (2.224m) cale dublă, realizat între orașele Giurgiu și Russe. Construirea stației de călători Giurgiu - Nord.
- **1956** - Pe secția Oravița - Anina au fost introduse locomotive din seria CFR 50.000, sporind tonajul la 235tf.
- **1956** - Centralizarea electrodinamică a stațiilor CF Medgidia, Roman, Pașcani, Arad, Sibiu, Buzău, Făurei, Tecuci, Bacău, Suceava.
- **1957** - Modernizarea triajelor Ploiești și Brașov. Instalarea primilor piloni de 20 m cu baterii de proiectoare pentru iluminatul exterior.
- **1957** - Modernizarea lucrărilor de cale. Introducerea șinei sudate, achiziționarea primei mașini de spart și ciuruit balast, a primelor ciocane electrice de burat, a mașinilor de burat și rectificat nivelul.
- **1958** - Modernizarea tracțiunii. Trenul automotor diesel, electric rapid „Săgeata albastră” de 600 CP, realizat la Uzinele 23 August, circulă pe distanța București - Constanța. Capacitate 334 de locuri, 136 m lungime, viteză medie de mers 90,4 km/h.
- **1959** - Modernizarea stațiilor. Se dă în exploatare noua stație București Basarab construirea de stații noi Arad, Ploiești etc.
- **1959, 13 august** - Introducerea sistemului de tracțiune diesel - electrică. Intră în exploatare locomotiva diesel - electrică 060-DA de 2.100 CP, viteza maximă 100 km/h. La 13 august 1959 - se pune în serviciu pentru prima dată 060 DA 001 la Depoul Brașov (o locomotivă diesel înlocuiește 2,5 locomotive cu abur, parcurs mediu 500 km/h). După obținerea licenței de la Sulzer, la Uzinele Electroputere din Craiova s-au construit 2.404 locomotive între anii 1960 - 1993.
- **1959** - Automatizarea centralelor telefonice CFR Craiova, Brașov, Timișoara, Cluj, Arad, Constanța. Echipamentele sistem “pas cu pas” BASA TESLA. În 1969 81% este automatizată.
- **1960** - Introducerea experimentală în parcul de vagoane CFR a vagonului cu iluminat fluorescent, importat din Franța.
- **1960** - Primul bloc de linie automat construit la Electromagnetica a fost dat în funcțiune pe secția Bod – Mureni (99 km).
- **1960** - Dublarea liniei Războieni - Apahida - Cluj (68 km).
- **1960, 15 mai** - Modernizări de stații: darea în exploatare a stației de călători Constanța, 145 km linii cu 29 schimbătoare de cale, 12.000 m peroane acoperite, pasaj subteran. Ansamblu modern și funcțional, premiat cu Premiul de Stat.
- **1962** - Darea în exploatare a noii stații de călători Brașov, ansamblu de lucrări modern și funcțional: stație de călători, grupuri de exploatare, stație tehnică.
- **1962** - Achiziționarea și introducerea în parcul CFR a vagoanelor de călători cu articulație etajate din Republica Democrată Germană.
- **1963** - Intrarea în parcul CFR a vagoanelor de călători tip 7100, ultramoderne, încălzite cu aer modulat, instalații sanitare duble, frână automată, complet metalice, conform normelor UIC.
- **1965 - 1966** - A intrat în exploatare tracțiunea electrică pe tronsonul Brașov - Predeal. La 20 aprilie 1966 a fost dat în exploatare tronsonul Predeal - Câmpina, iar la 16 februarie 1969 este inaugurată oficial întreaga magistrală electrificată Brașov - București (170 km). Pentru tracțiunea electrică au fost livrate de firma suedeză ASEA, 10 locomotive tip Co-Co de 5100 kW. În Decembrie 1965 prima locomotivă electrică EA 001 remorchează primul tren inaugural pe Predeal – Brașov.

- **1965-1975** - Au fost înzestrate cu instalații de barieră automată cu semicumpene 55 de treceri de nivel.
- **1966** - Înființarea Liceului Industrial de Căi Ferate nr. 12 din București.
- **1967 - 1973** - Înființarea Regionalei CFR Galați, care cuprindea unități teritoriale pe raza R.C. de la Buzău la Galați. Înființarea Regionalei CF Constanța și a Direcției CF Port Constanța. Reînființate în 1979.
- **1967, 30 martie** - Introducerea pe cale, pentru siguranța circulației, a dispozitivului de vigență tip VACMA de fabricație TRT-Franța.
- **1967 - 1971** - Electrificarea magistralei Craiova - Timișoara. Tronsonul Craiova - Filiași (25 de km, linie dublă); Filiași - Turnu Severin - Orșova (67 km, 1970), Orșova - Caransebeș (88 km), Caransebeș - Călnic (43 km, 1971).
- **1967** - Prima locomotivă românească 060 EA realizată la Electroputere Craiova. Prototipul 060 EA 2-122 a atins în timpul probelor o viteză de 204 km/h, recordul de viteză național în tracțiunea electrică. În perioada 1967 - 1991 s-au executat 1.076 locomotive.
- **1968** - Modernizarea stațiilor de cale ferată. La Craiova, înlocuind vechea gară, după 80 de ani, noua gară a comasat ingenios și modern, pe structura vechilor instalații, toate serviciile de exploatare, inclusiv sediul Regionalei CF Craiova. Gara Predeal concepută într-un stil modern, realizată din beton și sticlă, se integrează perfect mediului ambiant. Este stația de cale ferată CFR la cea mai mare altitudine (1.057m). La Baia Mare traficul, profilul minier și industrial au determinat construirea unei noi stații de cale ferată devenită un element urbanistic dominant.
- **1968** - Prima linie telefonică realizată cu cablu românesc, Făurei - Țândărei. În 1970 - 1.600 km. În 1980 circa 50.000 km.
- **1969** - Darea în folosință a Centrului de Calcul electronic MTTc, avariat la cutremurul din 1977, refăcut între anii 1978 - 1979.
- **1969** - Modernizarea materialului rulant: vagon pe 4 osii pentru trafic intern, tip suburban, cu culoar central, realizat de U.V. Arad; vagoane restaurant și dormit pe 4 osii, vagon descoperit platformă pe 4 osii, seria N, metalic, 54 t, frână Knorr, construit de U.V. Arad.
- **1969** - Primele containere mari apar în 1969, în 1970 se deschide primul terminal din țară (stația București - Basarab) cu două macarale de 16 tf. În 1973 se dă în folosință terminalul "16 Februarie" dotat cu macarale portal pentru transcontainere de 33 tf.
- **1970** - S-au introdus în premieră instalații autostop pe cale și pe locomotivă în stația Chitila și pe distanța București - Chitila.
- **1971** - Dublarea liniei Făurei - Barboși - Galați (91 km).
- **1971** - Instalarea primei centrale telegrafice automate CFR.
- **1973** - Modernizarea căii ferate. Linia electrificată Filiași - Târgu Jiu - Simeria. În 1973 erau 705 km electrificați, din care 229 km cale simplă.
- **1974** - Modernizarea tracțiunii: introducerea pe liniile CFR, pentru trenuri de călători și marfă, a locomotivei electrice seria CFR 040 EC și 040 EC1 (B_o-B_o) furnizor: Uzinele Rade Končar din Zagreb - Croația (fosta RSF Iugoslavia)
- **1974** - Modernizarea și semiautomatizarea triajelor Palas și Brașov.
- **1975** - Este dat în exploatare Centrul de Testări Feroviare de la Făurei având lungimea totală a liniilor: 20,2 km, centralizate electrodinamic, din care, inelul mare: 13,7 km cu 6 podețe și 4 treceri la nivel, viteza maximă 200 km și inelul mic: 2,2 km cu 5 podețe, neelectrificate.

- **1975** - Dublări de linii: Adjud - Roman - Pașcani - Suceava (203 km), Filiași - Strehaia (24 km) Buzău – Făurei (40 km).
- **1975** - Electrificarea liniei Caransebeș - Timișoara - Curtici (170 km), Brașov - Ciceu (108 km).
- **1978** - 1979 – Electrificarea liniilor: București - Constanța (209 km), Ploiești - Buzău - Adjud (192 km, cale dublă), București - Roșiori - Craiova (209 km, cale dublă).
- **1977, 19 august** - Intră în exploatare trenul electric automotor RES 001-002 (ramă electrică) compus din cinci vagoane din care patru motoare. Capacitate: 925 de locuri, viteza maximă 120 km/h.
- **1978** - Înlocuirea dispozitivului de vigilență VACMA cu instalația de control punctual al vitezei INDUSI, asimilată de ICRET București.
- **1980** - Se testează în stația București Basarab o instalație de teleafișaj cu module electromecanice, realizată de ISAF.
- **1981** - Strămutarea liniei Călimănești - Lotru, prin urcarea în stâncă cu 15 m a vechiului terasament. Lucrări de artă: tuneluri: Cozia (730 m), Turnu (505 m), Cârligu Mare (1.210 m), Cârligu Mic (618 m),
- **1982** - Se introduc pe secția de circulație Ploiești - Urziceni circuite de cale electronice.
- **1982** - Se dă în exploatare lansatorul de grinzii, folosit la construirea viaductului Topolog, linia Râmnicu Vâlcea - Vâlcele.
- **1982, 21 mai** - Se inaugurează podul de la Canalul Dunăre - Marea Neagră - Ecluza de la Agigea - pod cu 8 deschideri de 30 m, două deschideri peste Canal de 54 m, lungime totală de 350 m (cale ferată dublă și șosea).
- **1982** - În procesul de instruire a mecanicilor LDE începe folosirea simulatorului conceput și construit de ICPTTC.
- **1983** - La 100 de ani de la inaugurarea oficială a trenului Orient Expres un nou tren a trecut prin România, numit “Nostalgic Istanbul - Orient Expres” (octombrie 1983, cu trecere prin gara București Băneasa)
- **1983** - S-a proiectat, realizat și pus în funcțiune, inițial experimental automatizat la Videle “insula cibernetică Videle”.
- **1984** - Inaugurarea liniei Cărbunești - Albeni (11,4 km).
- **1986** - Normalizarea liniei Satu Mare - Bixad pentru deservirea primelor unități industriale din zona Negrești - fabrica de cherestea Bixad.
- **1986** - Electrificarea liniei Mintia - Ilia - Arad (142 km).
- **1986** - Se dau în exploatare liniile Siret - Dornești (18 km), Pașcani - Târgu Neamț (31 km), Băbeni - Berbești (37 km).
- **1988** - Se introduc blocul de linie automat pe linia Ciurmeșiu - Oradea (36,6 km) și 50 de macazuri CED.
- **1988** - Electrificarea liniilor Pașcani - Târgu Neamț (31 km), Pașcani – Socola (82 km).
- **1989, 17 decembrie** - Inaugurarea liniei Albeni - Călnic - Seciuri, fiind construite 52 de poduri și podețe.
- **1990, septembrie** - Transformarea ziarului “Lupta CFR” în “Transporturile Române”.
- **1991, ianuarie** - Înlocuirea „ceasului mamă”, al centralei de ceasoficare Siemens –Halske, cu două centrale electronice realizate de SPIACT Brașov, în Gara de Nord. Secția CT3 a Regionalei CF București supraveghează cele două centrale electronice și cele 200 de ceasuri-pui.

- **1991** - Prin Hotărârea Guvernului 235 din 21 martie 1991, se înființează Regia Autonomă de interes național – Societatea Națională a Căilor Ferate Române, având personalitate juridică, gestiune economică și autonomie financiară. Prin Hotărârea Guvernului 370 din 21 august 1991 se definește și organizarea unităților CFR aflate în subordinea Regiei Autonome SNCFR.
- **1992** - Punerea în funcțiune a noii centrale telefonice automate CFR București, care înlocuiește vechea centrală din 1952. Echipamentele noii centrale sunt achiziționate de la ISKRA – Slovenia.
- **1992** - Darea în exploatare a liniei electrificate Năsăud - Ilva Mică (19,9 km). La 2 iulie 1992 a fost pusă în funcțiune instalația CED din stația Salva.
- **1992** - Introducerea în planul mersului de tren a expresurilor: 84/27 “Oltenia” pe relația București Nord - Târgu Jiu. Expresul “Traian” pe distanța București - Constanța.
- **1992** - Modernizarea stației Satu Mare, introducerea macazurilor CED - 47 de bucăți. Automatizarea triajului Ronaț - 55 de macazuri CED. Sistematizarea complexului CF Brașov (22 de km).
- **1993** - Inaugurarea tronsonului electrificat Lunca Ilvei - Ilva Mică, care face parte din linia electrificată Suceava - Beclean – Cluj, ce leagă Moldova de Ardeal.
- **1993, august** - Serviciul de eliberare a legitimațiilor de călătorie și rezervare a locurilor începe să funcționeze în regim electronic, în stația București Nord.
- **1993** - Ultima locomotivă cu abur seria 50.000 iese din serviciu din Depoul Petroșani.
- **1993** - Introducerea în planul mersului de tren a noi trenuri expres: “Timișoara” pe relația Timișoara – București - Timișoara, “Transilvania” pe relația Cluj Napoca - București - Cluj Napoca, “Ștefan cel Mare” Suceava – București - Suceava și “Moldova” pe relația București - Iași - București.
- **1994, 14 ianuarie** - Se introduce în circulație trenul expres 111/112 București - Istanbul - București (818 km).

Perioada octombrie 1998 până în prezent

- **1998, 1 octombrie** - Prin ordonanța de Urgență Nr. 12 din 7 iulie 1998, SNCFR a fost reorganizată, prin divizare, într-o companie națională, în două societăți naționale și două societăți comerciale: Compania Națională de Căi Ferate CN CF “CFR” SA, Societatea Națională de Transport Feroviar de Marfă “CFR MARFA S.A”, Societatea Națională de Transport Feroviar de Călători “CFR Călători SA”, Societatea de Administrare Active Feroviare „SAAF S.A.”, Societatea de Servicii de Management Feroviar “SMF”, toate înființate prin hotărâri de guvern. Reforma structurală profundă care reorganizează sistemul de transport feroviar din România, facilitând apariția primilor operatori de transport feroviar de marfă și călători.
- **1998, 1 octombrie** - Conform Ordonanței Guvernului României Nr 95/1998 se înființează Autoritatea Feroviară Română - AFER, instituție publică în subordinea Ministerului Transporturilor desemnată să asigure inspecția de stat și controlul de siguranță al circulației în transportul feroviar și cu metroul, activitatea specifică de registru feroviar, licențierea operatorilor de transport feroviar, autorizarea și supravegherea tehnică a furnizorilor de produse feroviare critice, organizarea examenelor și emiterea atestatelor și autorizațiilor personalului, cercetarea accidentelor și incidentelor feroviare.

- **2001** - Începerea lucrărilor de reabilitare a căii ferate pentru viteza de 160 km/h a liniei București – Câmpina componentă a Coridorului IV Paneuropean de către grupul de firme german H.F.Wiebe.
- **2003** - Sunt achiziționate primele automotoare DESIRO (săgeata albastră) pentru trenurile locale care circulă pe distanțe medii.
- **2004, 7 octombrie** - Prin Hotărârea Guvernului României Nr. 1663 este înființat Centrul Național de Calificare și Instruire Feroviară - CENAFER, se organizează și funcționează ca instituție publică cu personalitate juridică în subordinea Ministerului Transporturilor, prin reorganizarea Centrului de Perfecționare și Calificare a Personalului C.F.R. București și a centrelor de calificare din structurile regionale ale Companiei Naționale de Căi Ferate "C.F.R." - S.A., care se desființează.
- **2006, decembrie** - Introducerea în trenurile intercity a vagoanelor „clasa bussiness”.
- **2008, octombrie** - În cadrul simpozionului “Zilele Feroviare” este prezentată noua locomotivă electrică „Phoenix” construită la Softronic Craiova.
- **2012** – Prima locomotivă românească cu motoare asincrone fabricată la Softronic Craiova - „TransMontana”

Bibliografie selectivă

1. Botez C, Urmă, Dem, Saizu I. – *Epopeea feroviară românească*, Editura Sport-Turism, București 1977
2. *Istoricul Căilor Ferate*, vol. I-IV. Ministerul Transporturilor, Centrul de documentare 1970
3. Iordănescu, D, Georgescu - *Construcții pentru transporturi în România (Monografie) vol. I și II*, editat de Centrala de construcții căi ferate București, 1986
4. Mănescu, C.C. *Istoricul căilor ferate române*, vol. I și II. Ediția Direcției Generale CFR, 1906
5. *Mărturii și împliniri 1914-1918*. Editată de Regionala CF București
6. Popescu Ilie *Căi ferate. Transporturi clasice și moderne*. Editura științifică și enciclopedică, București, 1987
7. Stoika V, *Material de bază privind Istoria CFR*, vol. I-VI, Institutul de documentare feroviară 1956
8. *Transporturile române*. Colecția ziarului, perioada 1990- 1994