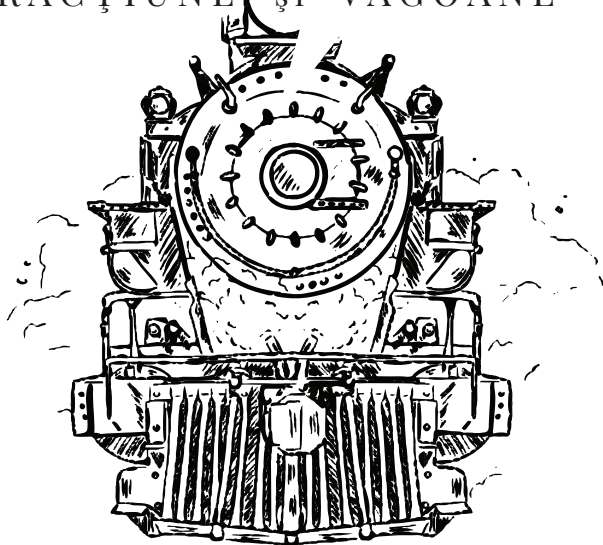


DAN NAHAICIUC

CĂILE FERATE *Române*

TRACȚIUNE și VAGOANE



Cuprins

<i>Cuvânt înainte</i>	5
-----------------------------	---

Partea I. Căile Ferate Române

<i>Capitolul 1. Calea ferată pătrunde în România</i>	14
1.1 Condițiile istorice ale perioadei 1850-1919	14
1.2 Căile ferate europene ajung la granițele României, la vest, nord și sud.....	19
1.3 Rețeaua de căi ferate a Regatului României între anii 1869-1919.....	21
1.4 Organizarea CFR în teritoriu până în anul 1919	26
1.5 Rețeaua de căi ferate din Banat, Transilvania și Bucovina	28
1.6 Organizarea căilor ferate în teritoriu de către MAV.....	32
1.7 Joncțiunea căilor ferate dintre România și Austro-Ungaria	33
1.8 Înființarea Direcției Generale CFR Prima lege a căilor ferate de stat române.....	37
1.9 Evenimente importante în activitatea CFR	43
1.10 Evoluția parcului de locomotive CFR până în anul 1919	47
1.11 Evoluția parcului de vagoane CFR până în anul 1919	49
1.12 Vagoane de marfă	56
<i>Capitolul 2. Perioada interbelică (1919-1949)</i>	60
2.1 Considerații istorice	60
2.2 Industria autohtonă cu specific de material rulant în perioada interbelică	65
2.3 Legi de organizare, legi conexe și reglementări	68
2.4 Statutul Personalului CFR.....	71
2.5 Siguranța Circulației	75
2.6 Școlarizarea personalului	79
2.7 Organizarea CFR la nivel central, regional și local	80
2.8 Evoluția locomotivelor în perioada interbelică.....	88
2.9. Evoluția parcului de vagoane de călători.....	115
<i>Capitolul 3. Atelierele de Automotoare, IMMR, MARUB, Brașov</i>	125
3.1 Istoric.....	125
3.2 Structura organizatorică.....	136
3.3 Secția montaj.....	137

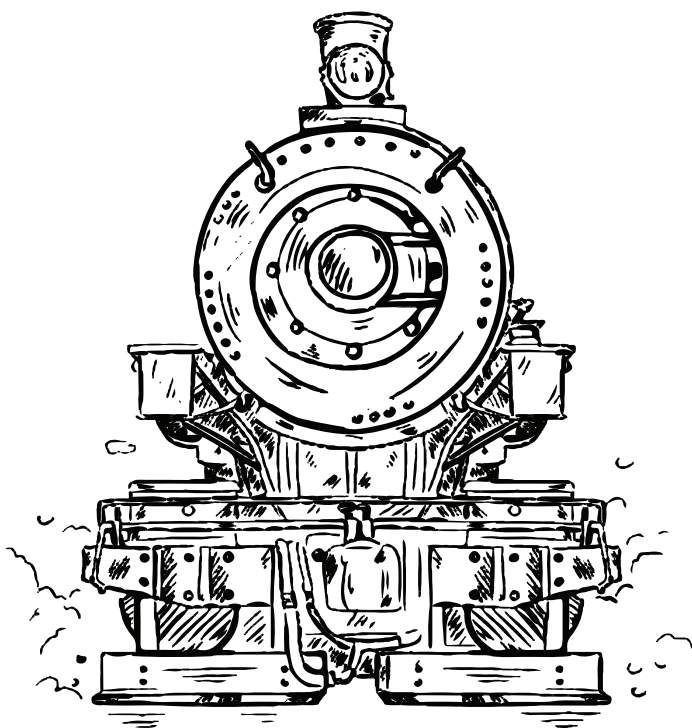
3.4 Contribuția Tehmin Brașov la modernizarea locomotivelor, automotoarelor și vagoanelor	142
3.5 Secția strungărie	144
3.6 Secția turnătorie	147
3.7 Prima privatizare – primul eșec – insolvența	150
3.8 Schimbarea acționariatului	152
Capitolul 4. Calea Ferată Română în perioada regimului comunist	161
4.1 Considerații istorice asupra perioadei 1949-1989	161
4.2 Organizarea CFR	170
4.3 Școlarizarea personalului	175
4.4 Evoluția parcului de locomotive	180
4.5 Evoluția parcului de vagoane. Părți comune	182
4.7 Vagoane compartimentate Astra (1947-2047, 1957-2057)	185
4.8 Vagoanele suburbane seriile 21 47-11 47. Construcții Polonia și România	190
4.9 Trenurile cuplu etajat din patru vagoane. Fabricație Gorlitz-Germania de Est seria 2617/1617	191
4.10 Vagonul etajat individual Gorlitz (RDG), seria 26 16	192
4.11 Vagoane compartimentate RDG, seria 1950-2050	193
Capitolul 5. Perioada post-comunistă	203
5.1 Prăbușirea activității 1990-1998	203
5.2 Măsuri de reorganizare antieconomice	208
5.3 Societatea de administrare a activelor feroviare (SAAF)	210
5.4 Societatea Națională a Căilor Ferate Române (S.N. CFR)	211
5.5 Compania Națională de Căi Ferate (CFR SA)	212
5.6 Societatea Națională de Transport Feroviar de Călători (SNTFC)	214
5.7 Societatea națională de transport feroviar de marfă (SNTFM)	217
Capitolul 6. Calea Ferată Română poate fi redresată	219
6.1 Modernizări aduse locomotivelor diesel electrice, electrice și hidraulice	223
6.2 Modernizarea vagoanelor de călători	227
6.3. Modernizarea vagoanelor de călători CFR/Vagoane compartimentate.	228
6.4 Modernizarea vagoanelor de marfă	245
Capitolul 7. Transportul feroviar, perspective.	248
7.1 O călătorie virtuală cu trenul prin Europa și Asia	248
7.2 Căile ferate din țările vecine cu România	264
7.3 Amintiri din călătorie	266

7.4 Constructori europeni de material rulant.....	269
7.5 O imagine în oglindă a căilor ferate române așa cum arată azi	271
7.6 Trenurile cu levitație magnetică.....	276
Capitolul 8. Tehnologii de viitor pentru obținerea energiei.....	280

Partea a II-a. Monografii

Capitolul 9. Conducerea activităților de tracțiune și de vagoane la nivel regional....	290
9.1 Serviciul/divizia de tracțiune	293
9.2 Serviciul/divizia de vagoane	297
Capitolul 10. Complexul feroviar Brașov	307
10.1 Depoul Brașov	314
10.2 Revizia de vagoane Brașov.....	357
10.3 Revizia de vagoane Brașov Triaj	375
10.4 Atelierul de zonă Brașov.....	401
Capitolul 11. Complexul feroviar Predeal.....	410
11.1 Remiza de locomotive Predeal.....	413
11.2 Revizia de vagoane Predeal.....	415
Capitolul 12. Complexul Feroviar Sibiu.....	420
12.1 Depoul Sibiu.....	424
12.2 Revizia de vagoane Sibiu	430
12.3 Revizia de vagoane Sibiu Triaj	439
12.4 Atelierul de zonă Sibiu.....	443
Capitolul 13. Complexul feroviar Sighișoara.....	451
13.1 Remiza de locomotive/depoul Sighișoara	454
13.2 Revizia de vagoane	457
Capitolul 14. Complexul feroviar Simeria.....	460
Capitolul 15. Complexul Feroviar Teiuș-Coșlariu-Alba Iulia	468
15.1 Remiza-depoul-remiza de locomotive Teiuș	471
15.2 Revizia de vagoane Teiuș.....	476
15.3 Revizia de vagoane Coșlariu-Triaj.....	479
15.4 Atelierul de zonă Alba Iulia	482
Capitolul 16. Complexul feroviar Târgu Mureș.....	486
16.1 Depoul Târgu Mureș.....	490
16.2 Revizia de vagoane Târgu Mureș.....	496

16.3 Postul de revizie Târgu Mureș Sud.....	499
16.4 Atelierul de zonă Târgu Mureș	503
Capitolul 17. Complexul feroviar Deda.....	508
17.1 Remiza de locomotive	511
17.2 Revizia de vagoane Deda	515
Capitolul 18. Complexul feroviar Ciceu (Siculeni).....	518
18.1 Depoul Ciceu.....	520
18.2 Revizia de vagoane Ciceu.....	524
Capitolul 19. Complexul feroviar Ghimeș.....	533
Capitolul 20. Planul înclinat Comandău Covasna.....	542
Abrevieri	554
Bibliografie.....	557



PARTEA I

Căile Ferate Române.

Scurt istoric din perspectiva activităților
de tracțiune și vagoane



CAPITOLUL 1

Calea ferată pătrunde în România

1.1 Condițiile istorice ale perioadei 1850-1919

Interesul pentru construcția de căi ferate pe teritoriul Principatelor Moldovei și Țării Românești este evidentă prin inițiativele concrete pentru construcția de căi ferate. Această tendință poate fi considerată și ca o presiune din exterior, în special din partea Imperiului Habsburgic, acceptată de către domnitorii Principatelor Române ca o dorință de modernizare a țărilor lor.

Ținta statelor vest-europene era accesul la Porturile Dunărene și de acolo la Marea Neagră. Sunt consemnate în istorie două inițiative în Moldova, în anii 1841-1842, pentru construcția unei căi ferate din nordul Moldovei până la Galați. Una din aceste propuneri avea elaborat chiar și proiectul tehnic și aranjamentul financiar. Inițiatorul proiectului, era inginerul român Marin din Cernăuți, sprijinit de cercurile financiare austriece. Proiectul prevedea și amenajarea pe râul Siret a unor mori cu abur, care să prelucraze produsele agricole din zonă pentru a li se ridica valoarea. Traseul propus pentru aceasta cale ferată era în mare paralel cu râul Siret.

Și în Muntenia, în timpul domniei lui Barbu Știrbei (1849-1856), se discuta concret despre construcția de căi ferate. Aceste discuții s-au materializat prin convenția de la Dresda (1856) pentru construirea unei căi ferate de la Orșova la București prin Craiova.

De asemenea la intervenția Angliei, în anul 1857 începe construcția căii ferate Cernavodă-Constanța. În același proiect era prevăzută modernizarea ambelor porturi de la capetele de secție.

La data construirii primei căi ferate în Principatele Unite, în Banat erau construite și date în exploatare linii de cale ferată pe o lungime de 300 km, iar în Dobrogea, 59 de km.

Stațiile Arad, Oradea, Suceava și Cernavodă erau stații terminus ale unor căi ferate care porneau din interiorul Imperiului Habsburgic, respectiv Otoman și se terminau la granițele Principatelor. Este de menționat că vagoanele de marfă, destinate transportului de grâne, care circulau pe linia Cernavodă-Constanța erau specializate pentru transportul de grâne, cu încărcarea mărfii prin partea superioară și descărcarea prin guri de vrac situate în partea inferioară.

Pentru a înțelege mai bine condițiile în care au fost construite primele căi ferate pe teritoriul național, dar și dezvoltarea lor ulterioară, este necesar să ne raportăm la împrejurările istorice ale epocii. Țara Românească și Moldova erau până la jumătatea secolului al XIX-lea provincii separate politic, administrativ economic și suzerane față de Imperiul Otoman. Plătitoare de tribut, acestea se bucurau de o autonomie relativă. În acea perioadă, Transilvania și Banatul erau parte componentă a Imperiului Habsburgic, cu un statut juridic care oscila între provincie autonomă a Imperiului și cea de componentă a Ungariei.

Principatele Române se găseau într-o stare de relativă înapoiere. Economia lor se baza aproape exclusiv pe agricultură, realizată cu mijloace rudimentare, dar care producea recolte bogate, datorită solului deosebit de fertil și factorilor climatici favorabili. Industria, în cea mai mare parte manufacturieră la începuturile ei, își avea ca principale obiecte de activitate prelucrarea produselor agricole, forestiere, exploatarea sării și a zăcămintelor de petrol nou descoperite, dar și activități meșteșugărești, în special în sate.

Toate produsele rezultate din activitatea industrială care depășeau nevoile locale, trebuiau transportate către beneficiari. Infrastructura rutieră era într-o stare precară, drumurile fiind în cel mai bun caz pietruite, iar infrastructura feroviară nu exista la începutul celei de-a doua jumătăți a secolului al XIX-lea. Pentru transportul mărfurilor pe distanțele lungi exista varianta de transport naval, în principal prin Porturile Dunărene, suficient de dezvoltate în acea perioadă. Chiar și în această variantă, transportul terestru de la locul de producție până la porturile cele mai apropiate era indispensabil.

Ideea necesității modernizării societății românești a început să se cristalizeze odată cu răscoala lui Tudor Vladimirescu din 1821 și a prins contur odată cu revoluția de la 1848. Rolul determinant jucat de generația pașoptistă în modernizarea României este cunoscut și recunoscut de istorie. Educați la Paris, tineri și entuziaști, aceștia au alcătuit un program de modernizare a Principatelor, care avea ca bază unirea celor două țări românești. Numai după Unirea Principatelor acest program a putut fi aplicat. În ciuda rezervelor sau chiar a împotrivirii marilor imperii pe care istoria ni le-a hărăzit ca vecini, Unirea Principatelor s-a produs. Rolul primului domn al Principatelor Unite Alexandru Ioan Cuza a fost esențial în începerea procesului de modernizare. Reformele administrative, instituționale, economice, cele din domeniul educației, sănătății și culturii, au așezat România pe un drum ireversibil. Șansa istorică a României a fost că după înlăturarea lui Cuza elitele societății românești să aleagă un domn străin, care să înlătore fricțiunile dintre diferitele grupări dornice să ajungă la putere în interes personal și care să-și dăruiască întreaga pricepere și putere de muncă acestui scop de modernizare a României.

Carol de Hohenzolern Sigmaringen a fost varianta aleasă ca domn, apoi ca rege. Acesta nu a dezamăgit așteptările românilor fiind devotat neabătut timp de 48 de ani cât a durat domnia lui, scopurilor de transformare a României într-o țară Europeană respectată. Sub

conducerea domnitorului Carol I, soldații români, țărani eroi, au obținut Independența României. Viziunea regelui Carol I a reprezentat o continuare a procesului de modernizare a țării început de domnitorul Alexandru Ion Cuza. Procesul de construcție a primelor căi ferate nu a fost întrerupt nici în acele vremuri de restriște, dominate de pregătirile de război și apoi de efortul națiunii pentru eliminare a distrugerilor provocate de acesta.

Una din primele concesiuni pentru construcția de căi ferate în România, încheiată cu consorțiul prusac Strousberg, a provocat un imens scandal, datorită gestionării frauduloase a fondurilor și calității slabe a lucrărilor. Ion Brătianu fruntaș, liberal și artizan al aducerii pe tron a prințului Carol, s-a transformat într-un inamic declarat al monarhului și un antimonarhist convins. Au fost momente tensionate, de grea încercare și în care, conform lui Mite Kremnitz, biografa a cuplului regal, „Carol și-a pus de mai multe ori problema abdicării. Numai tăria de caracter și încrederea în viitorul României l-au împiedicat să o facă”.

În anul 1881, atunci când România s-a proclamat Regat, exista deja o rețea de cale ferată exploatată de concesionari. În anul 1882 ca urmare a alipirii Dobrogei de România, Statul Român a răscumparat calea ferată Constanța-Cernavodă. În anul următor 1883 sunt sechestrate toate căile ferate construite prin concesiune. Pentru supravegherea acestor căi ferate, au funcționat succesiv, „Direcția Princiară”, apoi „Direcția Regală a Căilor Ferate”. În același an, 1883 a fost promulgată „Legea pentru exploatare a căilor ferate de stat din România” despre a cărei importanță vom vorbi într-un capitol următor. În anul 1888 toate căile ferate „sechestrate” au fost răscumparate de către Statul Român. La data de 27 octombrie 1914, regele Carol moare. Având în vedere că nu avea descendenți, prin actul de familie semnat în anul 1880 la Sigmaringen, moștenitorul prezumtiv(la acea dată) la tronul României, era desemnat prințul Ferdinand, nepot de frate a lui Carol. A doua zi, pe data de 28 octombrie 1914, prințul Ferdinand a fost încoronat

ca rege al României. La nici doi ani de la încoronare, acesta a fost obligat de împrejurări să aleagă între alianța de sânge și loialitatea față de poporul pe care îl conducea. Miza alegerii era uriașă. În caz de victorie, pământul Transilvaniei revenea României, iar în cazul pierderii războiului, România dispărea ca stat. Ambele variante erau consfințite prin tratate de către Puterile Aliate (Franța Anglia, Rusia), respectiv de către Antantă (Imperiul Austro-Ungar, Italia, Germania). Nu vom insista asupra mersului războiului, cunoscut în istorie. Momentele de cumpănă sunt totuși relevante, jumătate din teritoriul țării ocupat, Casa Regală, Guvernul și principalele instituții fiind în exil la Iași. Numai eroismul armatei române în luptele de la Mărășești, Mărăști, Oituz au întors soarta războiului în favoarea puterilor aliate.

După semnarea armistițiului pentru încetarea ostilităților în anul 1918, ca urmare a amplelor mișcări populare, atât din România cât și din Transilvania și din celelalte provincii locuite de români precum și a declarației Marii Adunări Naționale de la Alba Iulia din 1 decembrie 1918, regele Ferdinand a emis Decretul de Unire, care va fi consfințit prin Conferința de Pace de la Paris. Cu această ocazie au fost stabilite și frontierele de stat dintre România pe deoparte și Ungaria și Iugoslavia pe cealaltă parte.

Ne putem imagina ce pierderi uriașe au lăsat în urma lor, încleștarea de forțe acolo unde s-au dat lupte, iar calea ferată era o țintă predilectă a distrugerii. Toate aceste evenimente ne îndreptățesc să aducem un prinos de recunoștință pentru efortul depus de întreaga societate românească la înlăturarea urmărilor războiului. Reconstrucția căilor ferate, a stațiilor și a construcțiilor anexe (depouri, ateliere, etc.) a fost o prioritate printre priorități, așa cum vom arăta în capitolele următoare

1.2 Căile ferate europene ajung la granițele României, la vest, nord și sud.

În prima parte a secolului al XIX-lea în Europa erau date în exploatare primele trenuri de călători și de marfă în scopuri comerciale. La 16 noiembrie 1830, a fost inaugurat primul tren de persoane cu 130 de călători, pe linia Liverpool-Manchester. Trenul era tractat de o locomotivă cu abur construită de firma Robert Stephanson and Co. A urmat Italia-1839, Elveția 1847, Franța 1852, unde au fost puse în circulație astfel de trenuri. În a doua jumătate a secolului, căile ferate s-au apropiat de granițele teritoriilor locuite de români, sârbi, maghiari (Banat, Transilvania, Bucovina) care, la acea vreme, erau în componența Austro-Ungariei. În anul 1855 guvernul austriac a semnat cu firma STEG un contract, prin care a cedat exploatarea liniei Szeghedin-Timișoara, aflată în construcție și proiectată pentru a fi continuată până la Buziaș și Dunăre. În același contract era prevăzută și linia de cale ferată Lipova-Oravița-Buziaș. Din acest proiect a fost realizată, în primă fază, doar linia Timișoara-Jimbolia, pusă în funcțiune în anul 1857.

În același an, autoritățile otomane au concesionat unei companii engleze construirea unei căi ferate între Cernavodă-Constanța, care scurta drumul mărfurilor între Dunăre și Marea Neagră. La acea dată, Dobrogea era în componența Imperiului Otoman.

Proiectul de construire a sectorului de cale ferată de la Timișoara la Dunăre, început în anul 1855, a fost reluat 15 ani mai târziu, astfel că în anul 1870 a fost pusă în funcțiune linia de cale ferată. Timișoara-Lugoj-Caransebeș-Orșova-Vârciorova, care la acea dată era stație de frontieră între Imperiul Austro-Ungar și Regatul României. Pe granița de vest a Transilvaniei, au fost date în exploatare liniile de cale ferată până la Curtici (1868) și Oradea (1869). În nordul țării, a fost construită și pusă în funcție în anul 1868 linia de cale ferată Lemberg (LVOV)-Cernăuți-Suceava

Ițcani, cu posibilitatea extinderii până la Iași. Precizăm că stația Ițcani a Sucevei era la acea dată granița dintre Austria și Regatul României.

Unul din elementele importante ale modernizării și dezvoltării țării îl constituie și în timpurile noastre **infrastructura de transport feroviară și rutieră**. Interesul pentru crearea și extinderea de rețele de căi ferate era comun și pentru Principatele Române, dar și pentru vecinii care doreau crearea unei rețele feroviare interconectate care să asigure circulația mărfurilor și călătorilor spre Dunăre și Marea Neagră, iar de aici spre vestul Europei. Deschiderea acestor rute comerciale era privită ca un impuls dat schimburilor de mărfuri între Europa și Orient. Descoperirea și exploatarea zăcămintelor de minereuri de fier, sare, aur, lemn, din Transilvania dar și potențialul agricol a Țărilor Române, au constituit și ele o puternică atracție pentru extinderea căilor ferate și de racordare a acestora la rețeaua feroviară europeană.

În acea perioadă, transportul rutier nu constituia un concurent pentru cel feroviar, nici din punctul de vedere a mijloacelor de transport auto, nici al infrastructurii. Drumurile amenajate, în cel mai bun caz pietruite, erau de slabă calitate, iar viteza de deplasare realizată numai cu tracțiune animală, făceau transportul nesigur și neeconomic. Este consemnat în presa vremii faptul că un transport de grâne din nordul Moldovei până la Galați dura mai mult decât din Galați la Londra. Este deci explicabil că toată atenția să fie îndreptată către transportul feroviar. Acesta asigura transportul unui volum mare de mărfuri, o viteză de deplasare și o siguranță, incomparabil mai mari și cu costuri mai mici decât de transportul rutier.

Condițiile politice, economice, sociale nu erau dintre cele mai favorabile nici în Principate, nici în Transilvania. Cu toate acestea, au fost realizate până la sfârșitul secolului al XIX-lea, atât rețelele de cale ferată din cele două teritorii, cât și interconexiunile dintre ele, după cum vom arăta într-un capitol următor.

1.3 Rețeaua de căi ferate a Regatului României între anii 1869-1919

Încă din anii 1840-1850 au fost făcute mai multe încercări pentru construirea de căi ferate atât în Moldova cât și în Țara Românească. Ideea introducerii acestui mijloc modern de transport, care se apropia de granițele provinciilor românești, a stârnit numeroase controverse în societate.

Prima temă de dezbatere a fost chiar oportunitatea introducerii sistemului. Susținătorii ideii erau reprezentanții burgheziei, a întreprinzătorilor, clasă în curs de formare și **viitorii liberali**, iar adversarii erau reprezentanții moșierimii organizați în Partidul Conservator.

A doua temă care a provocat dezbateri aprinse atât în societate, mai ales în forurile legiuitoare, a fost aceea de alegere a constructorului, concesionar cu capital autohton sau străin. Datorită precarității mijloacelor de finanțare, dar și a neîncrederii în potențialii investitori străini, încercările de începere a construcției căilor ferate în Principatele Române au suferit mai multe eșecuri. Neîncrederea claselor conducătoare în capacitatea românilor de a exploata căile ferate după punerea lor în funcție a contribuit și ea la tergiversarea luării unei decizii.

Prima cale ferată construită pe teritoriul Principatelor Române între București Filaret și Giurgiu a fost inaugurată în anul 1869, după patru ani de la semnarea contractului de concesiune cu o companie engleză. Scopul alegerii acestei rute este evident. Industria autohtonă (în faza ei incipientă, manufacturieră) și agricultura aveau nevoie de un mijloc de transport sigur, rapid, eficient, dar și ieftin pentru transportul mărfurilor, spre Porturile Dunărene, și de aici pe cale navigabilă spre beneficiari.



Locomotiva tender nr 01 tip Handsyde, furnizată în anul 1876 de către firma Fox Walker et.co. Engineers Bristol. Utilizată în timpul Războiului de Independență pe linia București Filaret-Giurgiu (st.)
Locomotiva CFR nr.103 (tip B1-n2) „Dr.Strousberg G.Egestorff Linden for Hanover” seria CFR 51-105, în Stația Curtea de Argeș la 1900 (dr.)

Fotografiile de mai sus sunt fotocopii după ilustratele realizate cu ocazia sărbătoririi a 125 de ani de la inaugurarea liniei de cale ferată București Filaret-Giurgiu (respectiv 1994). Grafica Ing. Horia Șerbănescu. Ilustrele din colecția autorului.

Primele trenuri care au circulat pe linia București-Giurgiu, construită conform concesiunii sus-menționate, au fost remorcate de locomotivele concesionarului, „Calugăreni” și „Dunărea”.

În total, linia a fost deservită de către nouă locomotive (1.Sabaru, 2.Giurgiu, 3.Bucuresci, 4.Argeșiu, 5.Progresu, 6.Dunărea, 7. Dâmbovița, 8.Călugăreni, 9.Mihaiu Bravu). Trei dintre locomotivele de mai sus erau construite ca locomotive tender, iar celelalte șase cu tender separat. (Precizăm pentru nespecialiști că tenderul este partea locomotivei folosită pentru depozitarea apei, cărbunelui și eventual a păcurei). Din aceste nouă locomotive, șase erau cu două osii cuplare și trei cu trei osii cuplare. Din cele nouă locomotive, opt au fost construite de firma „Canada Works Birkenhead”.

În anul 1874, a fost construită tot prin concesiune, de către o firmă anglo-austriacă și a fost pusă în funcție, calea ferată Suceava Burdujeni-Pășcani-Roman cu ramificații la Botoșani și la Iași. Această linie făcea legătura cu linia de cale ferată Lemberg-Lvov-Cernăuți-Suceava-Ițcani, menționată anterior, și constituia prima interconexiune a unei căi ferate din afara țării cu o cale ferată construită pe teritoriul național, legând Austria de Moldova. Această legătură feroviară a dat posibilitatea industriașilor și comercianților austrieci să pătrundă pe piața de desfacere din nordul Moldovei.

La finele 1869, cele două provincii românești, Moldova și Țara Românească, dispuneau de o rețea de 176 km de cale ferată. În anul 1868, a fost semnat contractul cu consorțiul prusac Stousberg pentru construirea unui ambițios proiect de linii de cale ferată între Roman-Tecuci-Barboși-Brăila-Buzău-Ploiești-București, cu ramurile Tecuci-Bârlad, Barboși-Galați. Proiectul prevedea în continuare construirea căii ferate de la București spre Pitești-Slatina-Craiova-Turnu Severin-Vârciorova (granița de vest cu Imperiul Habsburgic prin Banat).

Anul 1868 poate fi considerat anul în care a fost trasată harta rețelei de cale ferată din Moldova, Muntenia și Oltenia, care, cu mici rectificări de trasee, este parte a rețelei feroviare române actuale.

Aceste două concesiuni erau de o importanță strategică pentru România, deoarece au creat o rețea de cale ferată continuă din Bucovina prin nordul Moldovei, Muntenia și Oltenia până la granița cu Banatul, legând astfel toate provinciile românești de la acea dată între ele și cu țările vecine.

Aceste linii de cale ferată au fost puse în funcție etapizat: în anul 1874 până la Pitești și în 1875 până la Vârciorova (340 km în doi ani). La finalizarea lor, rețeaua de cale ferată română măsura 800 km în anul 1872 și 900 km în anul 1875. Ambele capete ale acestei linii erau sau urmau să fie interconectate la liniile de cale ferată ale Imperiului Habsburgic. Despre părțile negative privind respectarea condițiilor