# Trenul de pe șinele Progresului: de la diligența cu cai, la *caii de fier*

**Ana Ecaterina HAȘEGAN**

Doctor în istorie
E-mail: anahasegan12@gmail.com

O abordare din perspectiva *istoriei culturale* a veacurilor precedente, inclusiv istoria trenului, întemeiată pe descoperirea unor reprezentări, simboluri, mărturii, practici specifice, privind voiajul pe *drumul de fier* în plan local, regional, național, continental sau mondial, reprezintă una dintre interesantele tendințe istoriografice de astăzi. Sursele documentare pentru restituiri diverse sunt bogate: rapoarte feroviare, documente inginerești, lucrări tehnice, acte parlamentare și guvernamentale, referate ale poliției, documente de sănătate publică, studii medicale, memorii, jurnale, narațiuni de călătorie, însemnări etnografice, articole de ziar, romane, poezii, pamflete, broșuri, gravuri, picturi, caricaturi, fotografii etc., toate aruncând o lumină inedită asupra istoriei culturale a căilor ferate.[1]

Apărute în prima jumătate a secolului al XIX-lea, odată cu revoluția industrială, căile ferate, cu toată infrastructura lor costisitoare, au cunoscut o creștere spectaculoasă, mai ales, în Europa și America. Utilizarea căilor ferate s-a răspândit ulterior în întreaga lume, atât pentru transportul de pasageri, cât și pentru cel comercial și turistic. Trenul a întruchipat imaginea industrializării, a vârtejului schimbărilor în sensul prosperității, fericirii, confortului și securității, promise de Progres. De la nașterea căii ferate, adică de la tramvaie trase de cai și locomotive cu aburi, până la marile trenuri expres, precum Maglev și Hyperloop, istoria de două secole a căii ferate este marcată de evoluții tehnice majore, în ceea ce privește forța motrice (de la abur, la electricitate), de nașterea unor noi profesii feroviare și a unor modalități rapide de parcurgere a spațiului și timpului. Transportul feroviar s-a remodelat

1 Vezi, *A Words History of Railway Cultures, 1830-1930*, vol. I, Edited by Matthew Esposito, The United Kingdom, 2020, 540 p.

*Caiete de antropologie istorică*, anul XXIV, nr. 2(47), Iulie–Decembrie 2025, pp. 14–35

pentru a satisface cerințele de confort și viteză. Până în 1850, peste 20.000 km de căi ferate erau în funcțiune în Europa, dintre care aproximativ jumătate se aflau doar în Marea Britanie. În următoarele două decenii, rețeaua europeană avea să se cvadrupleze ca dimensiune, apoi să se dubleze din nou înainte de sfârșitul secolului invențiilor spectaculoase. Din 1825, până în 1914, pornind din Insula Îngerilor, devenită „atelierul lumii" și, apoi, peste continentul european și cel transatlantic, calea ferată a schimbat fața omenirii.

Metafora „trenul de pe șinele Progresului" sugerează o direcție de înaintare din ce în ce mai rapidă a civilizației către o destinație nouă, considerată înfloritoare. Trenul a schimbat ritmul călătoriilor, care au presupus dintotdeauna străbaterea a două coordonate fundamentale: spațiul și timpul. În secolul al XIX-lea a fost – tot mai evidentă – nevoia de a unifica timpul pe întreg teritoriul statal, de a regla orarul trenurilor în funcție de orele locale, care variau de la un punct geografic la altul. Există numeroase relatări despre *revoluția timpului* de călătorie provocată de utilizarea trenurilor. De exemplu, Alexandre Dumas a remarcat că, în 1828, era nevoie de 14 ore pentru a călători de la Paris la Rouen cu diligența, în timp ce, 20 de ani mai târziu, calea ferată a redus aceeași călătorie la doar trei ore și jumătate.

## Adio diligență cu cai, vine trenul

Istoria căilor ferate nu este numai despre invenții de excepție, ci și despre impactul lor asupra întregii civilizații moderne. În primul rând, se stinge lent lunga *civilizație a calului*, ca mijloc de transport, dar se stinge și o dimensiune antropologică, cea a proximității (duioase sau brutale) față de lumea animală.

La începutul secolului al XIX-lea, comisioanele erau livrate călare, iar călătoriile persoanelor se făceau pe drumuri denivelate, în disconfortul diligențelor trase de cai, care străbăteau regiunile în zile sau zeci de zile, în funcție de distanță. Lentoarea, disconfortul și costul ridicat al transportului public, poștal și de mărfuri erau principalele dezavantaje ale transportului tras de cai.

Diligențele pentru călători și poștă (poștalioane) au fost lansate la finele veacului al XVI-lea, fiind îmbunătățite treptat, ca grad de confort, în secolul următor. Diligențele vagon – de la începutul secolului al XIX-lea – străbăteau teritoriile cu circa 15 km/h. Dezvoltarea industrială din secolul al XIX-lea a marcat apogeul, apoi declinul lent al „mașinăriilor trase cu cai", a hipomobilelor și a omnibuzelor. Venea trenul, tras de *cai putere*, adică de locomotive.[2] Expansiunea trenului, dar mai ales a automobilului la începutul secolului al XX-lea a slăbit treptat *afacerea* diligențelor. Termenii pe care europenii și americanii îi asociau cu „calul putere", pentru a descrie locomotiva, spuneau ceva despre receptivitatea

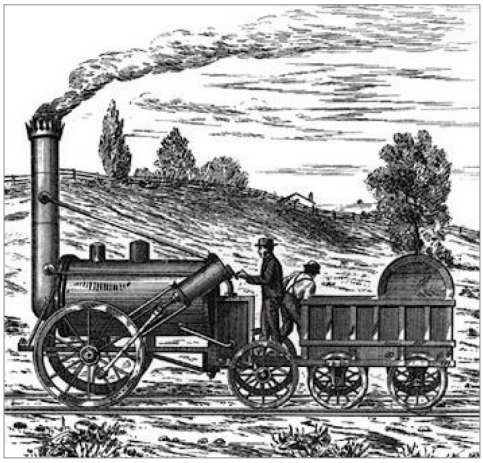
2 Paul Charbon, *Au temps des malles-poste et des diligences. Histoire des transports publics et de poste du XVII^e au XIX^e siècle*, Schirmeck: Jean-Pierre Gyss, 1979, p. 8.

populară a tehnologiei. De exemplu, referințele la „armăsarul de fier" părea, pur și simplu, o descriere a forței nemaivăzute a noii mașinării lungi, greoaie și zgomotoase de pe șine.[3]



Omnibus, litografie din 1828.[4]

Adoptarea pe scară largă a sistemului feroviar a fost posibilă datorită dezvoltării motorului cu aburi. Apariția trenului, tras de locomotivă datează din anii '30 ai secolului al XIX-lea, după ce, pe 21 februarie 1804, o locomotivă cu aburi, construită de Richard Trevithick, a circulat pe șine – pentru prima dată – lângă Merthyr Tydfil, în Wales/Țara Galilor. Această locomotivă a parcurs 15 kilometri cu 8 km/oră, ceea ce era un record important pe acea vreme.



Richard Trevithick și inventarea primului tren.[5]

3 *Ibidem*; *A Words History of Railway Cultures*, *1830-1930*, pp. 23–25.

4 Élise Fau, „Le cheval dans le transport public au XIXe siècle, à travers les collections du musée national de la Voiture et du Tourisme, Compiègne", *In Situ*, 27, 2015. https://journals.openedition.org/insitu/12124?lang=en accesat ăn 2 septembrie 2025.

5 E. L. Ahrons, *The British Steam Railway Locomotive 1825-1925*, London: The Locomotive Publishing Company, 1927.

În 1813, englezul George Stephenson l-a convins pe directorul minei de cărbune Killingworth să-l lase să construiască o locomotivă cu abur. Deși nu a fost prima locomotivă cu aburi fabricată vreodată, a fost prima complet eficientă și i-a consacrat lui Stephenson reputația de proiectant de motoare de pionierat. Locomotiva Blücher, prima locomotivă cu roți de tracțiune, putea transporta 30 de tone de cărbune cu o viteză de 6 km/h, pe o pantă de 0,45 km/h, cu o viteză care l-a încurajat pe Stephenson să dezvolte locomotive și mai performante tehnic.[6] Între 1803 și 1824, inginerul-inventator George Stephenson a construit circa cincizeci și cinci de motoare cu aburi și șaisprezece locomotive cu aburi. În momentul în care G. Stephenson și fiul său, Robert, au introdus Rocket-ul la Rainhill Trials în 1829, motoarele lor de locomotivă cu aburi funcționau deja la Stockton & Darlington Railway (S&D, 1825) din Marea Britanie. Designul Rachetei a încorporat mai multe inovații (cum ar fi un cazan multitubular) care au fost cruciale pentru succesul primei căi ferate interurbane de pasageri din lume, între Liverpool și Manchester. În perioada în care *Rocket* era proiectată și construită la uzinele Forth Banks, Stephenson locuia în Liverpool și supraveghea construcția căii ferate Liverpool și Manchester. De fapt, Rocket-ul lui Stephenson le-a depășit pe toate celelalte la o competiție (cursa Rainhill Trials, 1829) din Lancashire, iar Liverpool and Manchester Railway (L&M, 1830) l-a angajat pe Stephenson pentru a proiecta și construi linia sa, pentru a-și furniza o flotă proprie de motoare cu abur. L&M a vrut să pună capăt practicii utilizării formelor mixte de tracțiune, inclusiv cele cu cai, cabluri și motoare staționare, în favoarea unei linii mecanice, dedicate complet celei mai noi surse de energie industrială.

În Marea Britanie *boom*-ul feroviar va absorbi între 1830 și 1850 aproape 20% din producția de fontă și 40% din producția de fier. Cererea de produse metalurgice a fost stimulată de construcția de linii ferate și de locomotive. Oferind locuri de muncă pentru miile de muncitori, precum și pentru topografi, ingineri și funcționari, căile ferate au schimbat peisajul Insulei Îngerilor și au adus averi mari pentru contractori și investitori. Crearea de locuri de muncă a fost considerabilă, circa 300.000 de persoane fiind angajate în construcția de infrastructură feroviară în Marea Britanie.

Vehiculele trase de cai și transportul feroviar au coexistat un timp. Însă din anii '40, odată cu „febra feroviară" engleză, se năștea noua „civilizație feroviară", care a permis accelerarea circulației persoanelor și mărfurilor, a încurajat remodelarea orașelor în jurul gărilor și crearea unor noi industrii legate de trenuri și de liniile de metal. Trenul, ca analog al calului, i-a preocupat pe englezi timp de un secol.

Calul a fost un mijloc tradițional de transport, dar mai presus de toate, a fost un companion în adevăratul sens al cuvântului, dar și un simbol al libertății și al evadării. Într-un fel, trenul a moștenit o parte din mistica sa. Fiecare cal care trăgea o trăsură și fiecare diligență reputată aveau un nume, precum Tantivy, Bang up, Hark Forward, Taglioni, Defiance,

6 Davis Hunter, *George Stephenson*, Weidenfeld & Nicolson, 1975, p. 44.

Eclipse, Lightning, Rattler sau Soho, reprezentau flote întregi ale liniilor de diligențe. Cu expaniunea trenului, multe dintre vechile linii de diligență au dat treptat faliment. Atât caii de rasă pură, cât și motoarele Stephenson au purtat și ele nume, dar nume romane ale zeilor și planetelor: Mercur, Marte, Jupiter și Saturn. Alte locomotive, precum Vezuviul și Etna, au zguduit pământul, au erupt și au plutit peste peisaje asemănător cu vulcanii lor omonimi. Compania R. Stephenson și Compania Galloway din Manchester au inspirat încredere în tehnologia feroviară, folosind pentru locomotiva lor nume precum Northumbrian și Caledonian. Locomotivele Stephenson i-au depășit pe cei mai rapizi și mai puternici cai și au câștigat premiul de 500 de lire sterline la Rainhill Trials, captivând imaginația publicului. Cursele de cai au rămas un sport englezesc adorabil, mai ales pentru un public rafinat, dar în 1837 un anume William Jerdan a inventat noul termen „Hippothanasia", pentru a sugera că locomotivele cu abur au dus la o scădere a interesului public pentru creșterea cailor.[7]

Un discurs profund divizat a înconjurat calea ferată britanică în timpul secolului al XIX-lea. Nu toată lumea era încântată de schimbările aduse de locomotivă și calea ferată. Urletul prelung și mișcarea zgomotoasă a locomotivelor, farurile automobilelor speriau bietele animale, accidentele devenind tot mai stânjenitoare.[8]



Omnibus, fotografie din 1916.[9]

Proprietarii de poștalioane, negustorii de cai și proprietarii de hanuri și-au folosit influența lor politică pe lângă autorități, pentru a împiedica construirea unor noi linii de cale

7 *A Words History of Railway Cultures, 1830-1930,* pp. 23–25.

8 Bernadette Liset, *Le cheval dans la vie quotidienne. Techniques et représentations du cheval de travail dans l'Europe industrielle,* Paris: Éd. Jean-Michel Place, 1996, pp. 5–7.

9 E. L. Ahrons, *The British Steam Railway Locomotive 1825-1925*, London: The Locomotive Publishing Company, 1927.

ferată, care amenințau să-i ruineze. Cei care erau împotriva construirii liniei ferate invocat o serie de motive, dintre care amintim: trenul tulbura liniștea vacilor care pășteau pe izlazuri și, în consecință, ele dădeau mai puțin lapte sau chiar rămâneau sterpe; zgomotul locomotivei speria găinile din regiune, încât acestea nu mai ouau în pace, ceea ce pricinuia gospodarilor pagube însemnate; locomotiva azvârlea în văzduh un fum negru și otrăvitor care îmbolnăvea orice ființă. Cerul se înnegrea din pricina funinginii de la cazanul locomotivei, încât soarele nu se mai vedea ca înainte; scânteile de la locomotive amenințau grânele de pe câmp, care puteau să se aprindă, iar la trecerea prin sate și târguri, scânteile puteau aprinde casele oamenilor; caii erau amenințați cu dispariția, nu numai din pricina concurenței locomotivei, dar și din lipsa de hrană, deoarece iarba și fânul erau pârjolite de focul din cazanele locomotivei; călătorii erau amenințați de cel mai mare pericol, deoarece o explozie a cazanului locomotivei îi puteau face pe toți *praf și pulbere*. Toate aceste probleme erau de-o mare gravitate, de vreme ce au fost dezbătute inclusiv în Parlamentul englez!

Efortul pentru extinderea căilor ferate a fost însă gigantic. Timp de 40 de ani în Marea Britanie au fost angajați zeci de mii de muncitori special în acest scop. Un proiect de o asemenea amploare nu se mai văzuse de la construirea catedralelor din Evul Mediu. Ideea căii ferate a stârnit entuziasm, în special, în rândul calfelor, metalurgiștilor și pietrarilor, care deveneau utili în construcția liniilor feroviare, a terasamentelor și podurilor.

Profesiile feroviare din secolul al XIX-lea au fost tot mai numeroase și diverse, variind de la construcții și manipulări ale materialelor rulante, până la roluri în stații și întreținere. Printre ocupațiile cheie se numărau topografii, cartografii, inginerii, specializați în construirea liniilor și conductorii de tren, cazanierii, pompierii, semnalizatorii și paznici, toți pentru conducerea și întreținerea trenurilor. În gări erau folosiți instalatori, acari, ceasornicari, hamali, casieri, operatori de telegraf, gardieni feroviari, medici feroviari și personal de bucătărie. Femeile lucrau în birouri administrative, în bufeturile gărilor și la curățenie. Unele hoteluri au fost conectate cu zona căilor ferate, cu gările și stațiile de oprire. Ceasornicarul și lamparierul căilor ferate erau personaje noi pe firmamentul noilor transporturi. Înainte de adoptarea pe scară largă a iluminatului electric (în primele decenii ale secolului al XX-lea) omul cu lampa feroviară era angajatul responsabil cu întreținerea iluminatului cu ulei, kerosen și apoi acetilenă, cu instalarea acestora în trenuri sau în fața locomotivei, cu punerea luminilor roșii din spatele vagoanelor, de pe peroane, din stații și din birouri. Întreținerea și repararea lămpilor se efectuau în atelierul de lămpi situat în stații. Lamparierul era un muncitor calificat, capabil să fabrice singur o lampă, ajutat de mai mulți funcționari din stațiile principale. În secolul al XIX-lea, înainte ca trenurile să fie încălzite cu aburul de la locomotivă, lamparierul din stațiile principale era responsabil și de pregătirea amplasării și scoaterii sticlelor de încălzire de sub scaune în compartimentele de clasa întâi și a doua. Compartimentele de clasa a treia nu erau încălzite.[10]

---

10 Henri Vincenot, *La Vie cotidienne dans le chemin de fer au XIXe siècle*, Paris: Éd. Omnibuz, 2003, pp. 557–592.

Electrificarea, introdusă la începutul secolului al XX-lea, a crescut viteza și puterea locomotivelor. Introducerea telegrafului a îmbunătățit, pe de altă parte, comunicarea pentru sistemul feroviar. Adoptarea telegrafului Claude Chappe de către guvernul francez a provocat o mare agitație în Europa; toate națiunile străine s-au grăbit să-l încerce și în mediul feroviar. Această adăugire tehnologică a permis o acțiune eficientă, transformând rolul mecanicului de locomotivă în cel al unui operator care răspunde la semnale, mai degrabă decât al unui căpitan independent, care i-a decizii personale. Mecanicul locomotivei trăia ritmul obositor al „turelor" impuse de cerințele, din ce în ce mai imperative ale termenelor limită. Figura mecanicului de locomotivă a fost uneori celebrată ca un nou tip de erou în mentalitatea populară.[11]

## Pegasul... modern!

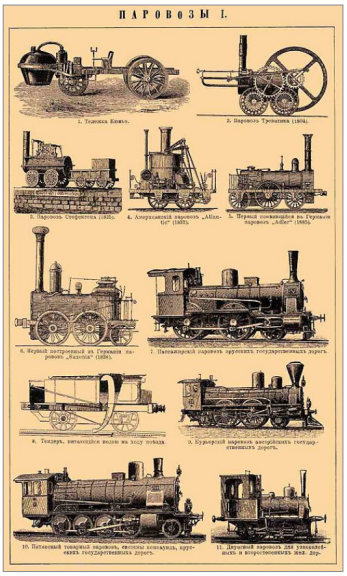
Companiile feroviare au fost în veacul al XIX-lea întreprinderi de pionierat, de aceea s-au confruntat cu o serie de provocări specifice, precum dificultățile tehnice, finanțare mare și profitabilitate doar pe termen lung, dar și cu organizarea personalului feroviar, a ierarhiei și a carierei feroviare. Unele companii feroviare au permis încă un timp, accesul vechilor tipuri de tracțiune, pe liniile lor. L&M a întrerupt această practică și a dezvoltat un orar pentru trenurile de marfă, de călători și mixte, tractate exclusiv de locomotive cu aburi. Istoricii consideră L&M prima calea ferată modernă, data inaugurării sale – 15 septembrie 1830 – fiind zorii erei căilor ferate. Ceremonia de deschidere a trenului L&MR din 15 septembrie 1830 a fost un eveniment considerabil, atrăgând personalități din guvern și industrie, inclusiv pe prim-ministrul de atunci, Ducele de Wellington. Ziua a început cu o procesiune de opt trenuri, care au plecat din Liverpool spre Manchester. Parada feroviară a fost condusă de patru locomotive: Northumbrian, strunită de însuși George Stephenson, de Phoenix, condusă de fiul său Robert Stephenson, de North Star, condusă de Robert, fratele lui George Stephenson și Rocket, condusă de inginerul-asistent Joseph Locke. Trenul festiv, compus din 34 de vagoane care transportau 450 de călători și 90 de tone de mărfuri a fost remorcat de locomotiva Northumbrian și a circulat cu „amețitoarea viteză de 19 km/oră". Estimările spun că la festivitatea amintită au participat, între 50.000 și 400.000 de spectatori, care au stat cu entuziasm de-a lungul șinelor. Acea zi sărbătorească a fost umbrită de un accident tragic: unul dintre trenuri se oprise pentru a se alimenta cu apă. Fostul președinte al Camerei Comunelor din Parlamentul englez, William Huskinsson, stătea în apropierea liniilor și discuta intens cu Ducele de Wellington, se spune, despre extraordinarul viitor al căii ferate. Din cauza agitației ce plutea în aer în acea zi, Huskinsson n-a observat apropierea unei locomotive inaugurale, chiar pe linia din spatele său. În fața unei mulțimi de spectatori, acesta a fost lovit mortal. În mentalitatea populară locomotiva fost

11 *Ibidem*.

asociată cu un înger al morții, care se apropie fără zgomot și taie brutal firul vieții nefericitelor ființe.[12]

Metamorfoza de la vechea linie de cărbune S&D la „epocala" L&M a fost analogă cu cea de la o larvă, la fluture. Compania L&M a instruit personal propriu plătit, a început să dețină și să întrețină poduri, viaducte, tuneluri și linii ferate fără supraveghere guvernamentală.

Pentru a facilita transbordarea mărfurilor și transferul pasagerilor, L&M a achiziționat canale, docuri, depozite, care să servească drept puncte de tranziție. Tot L&M a construit și administrat stații, halte, ateliere, birouri, hale, restaurante și hoteluri. În decurs de câțiva ani, noi companii de cale ferată, ca Dundee & Newtyle (1831), London–Birmingham (1833), Grand Junction (1833), London–Southampton (1834), Dublin–Kingstown (1834) și Great Western (London–Bristol, 1835) au oferit servicii similare. În decurs de un deceniu, peste 3.200 km de linii principale au radiat din Londra spre ținuturile Marii Britanii, iar un secol mai târziu (în 1914), 32.000 km de cale ferată s-au răspândit pe Insulele Britanice. Companiile feroviare reprezentau singure 60% din capitalizarea de piață la bursa din Londra între 1834 și 1836. Crizele din 1837 și 1847 din Marea Britanie și cele din Franța din 1847 și 1857 au fost direct asociate cu speculațiile pe căile ferate. În Franța, criza din 1857 a impus intervenția statului, pentru a garanta obligațiile companiilor feroviare, permițând ulterior o acalmie durabilă pe piețe. La acea vreme, sectorul prezenta caracteristicile unei economii noi, și anume o tendință puternică a pieței de a supraestima rentabilitatea investițiilor feroviare, ceea ce s-a dovedit a fi propice formării unor bule speculative.[13]




Locomotive cu abur celebre, într-o ilustrație din Brockhaus and Efron Encyclopedic Dictionary (1890-1907)

12 La 27 octombrie 1831, linia englezească amintită, a fost vizitată de tânărul bursier român Petrache Poenaru, care, în raportul său oficial, spunea, printre altele: „Am făcut această călătorie cu un nou mijloc de transport, care este una din minunile industriei secolului... trenuri legate unele cu altele, încărcate cu 240 de persoane, sunt trase deodată de o singură mașină cu aburi...". Petrache Poenaru a fost primul român care a călătorit cu trenul. Vezi, *Enciclopedia gărilor din România*, C.D.C.A.S., 2003, pp. 8–9. https://feisbuchestii.wordpress.com/wp-content/uploads/2012/02/enciclopedia-garilor-din-romania-full-text.pdf, accesat în 23 august 2025; Vezi, Richard Gibbon, *Stephenson's Rocket Manual: 1829 Onwards (Owners' Workshop Manual)*, United Kingdom: Haynes Publishing, 2016.

13 G. Ribeill, „Vers une Europe ferroviaire sans frontières techniques. Histoire de l'interopérabilité des chemins de fer européens ou les heurs et malheurs d'un enjeu majeur. 9e partie suite. Des

Extinderea rețele feroviare a permis expansiunea foarte puternică a pieței bursiere în Marea Britanie anilor ’40. De altfel, în această țară s-au construit jumătate din cei 9.500 de kilometri de cale ferată europeană, existentă în 1845, cu puțin timp înainte de criza din 1847, supranumită „accidentul feroviar (*the railway accident*)”, de la podul Dee (24 mai 1847), când un tren a deraiat și s-a prăbușit în râul Dee lângă Chester, omorând cinci persoane. Cea mai gravă coliziune de tren a fost una frontală, considerată, cea mai dramatică din istoria căilor ferate engleze. Aceasta a avut loc în noaptea de 10 septembrie 1874, între stațiile Norwich Thorpe și Brundall, din cauza unei erori umane. Inspectorul de la Board of Trade criticase cu scurt timp înaintea nenorocirii laxismul sistemului feroviar, care permitea mici greșeli, care se transformau în unele fatale. O serie de neînțelegeri între șeful de gară, inspectorul de noapte și funcționarul telegrafic, precum și expedierea unui mesaj – fără semnătura necesară și legală, au dus la ciocnirea a două trenuri, din fericire cu puțin pasageri. Șeful de gară, inspectorul de noapte, funcționarul telegrafic și agentul de bilete au privit speriați și neajutorați nenorocirea coliziunii de pe peronul de la Norwich Thorpe. Atât mecanicii și un pompier, cât și șaptesprezece pasageri au murit pe loc. Alți patru au murit ulterior din cauza rănilor suferite. Șaptezeci și trei de pasageri și doi agenți de cale ferată au fost grav răniți. Acest eveniment șocant a provocat un val de indignare în rândul britanicilor și a ridicat îngrijorări serioase cu privire la siguranța călătoriilor. În urma accidentului, inginerul Edward Tyer a dezvoltat sistemul „jetonului”, prin care mecanicul de locomotivă putea bloca linia pentru ca nici un tren din sens opus să nu poată să-i taie calea. Diversele accidente, uneori catastrofale, cu care s-au confruntat căile ferate au dus la implementarea unor sisteme și protocoale de siguranță, care au făcut din calea ferată un mijloc de transport sigur.[14]

După Marea Britanie, primele state europene, care au construit căi ferate cu tracțiune mecanică au fost Franța (1832), Belgia (1835), Germania (1835), Rusia (1835), Austro–Ungaria (1838) etc. Albert Augustus Perdonnet (1801–1867) a fost unul dintre membrii echipei de ingineri care au construit prima cale ferată de pasageri din Franța: linia dintre Saint-Germain și Paris, în 1837. Amintindu-și de scepticismul aproape copleșitor, pe care au trebuit să-l depășească, Perdonnet a scris așa: „am fost tratat ca un nebun, pentru că am ținut la L’École Centrale un curs de prelegeri despre căile ferate și am anunțat că inventarea acestora va aduce o revoluție similară celei realizate de inventarea tiparului”.[15] Orgoliul său profesional a fost admirat de o parte din opinia publică. Dar, rămâneau destule voci, mai

---

années 1950 aux années 1960 : « l’Européanisation ferroviaire » en route”, *Chemins de fer*, 510, 2008, pp. 34–40.

14 *Ibidem.*

15 Clément Chéroux, „Vues du train. Vision et mobilité au XIXe siècle”, *Journals, Nouvelles pratiques, nouveaux sujets*, 1 Novembre, 1996. https://journals.openedition.org/etudesphotographiques/101?lang=en, accesat în 18 august 2025.

ales victime ale căilor ferate, care denunțau graba exagerată a plecării trenurilor sau orele de așteptare de pe urma întârzierilor.

În timp ce numeroase linii private se dezvoltau în întreaga Europă o primă linie publică a fost inaugurată pe 5 mai 1835, între Bruxelles și Mechelen. Aceasta oferea trei clase, corespunzătoare a trei tipuri de vagoane. Clasa cea mai economică a permis circulația zilnică a muncitorilor, favorizând continuarea accelerată a industrializării și urbanizării. Această primă linie, urmată curând de extensii, în special spre Germania, a fost numită mai târziu „Rinul de Fier". Linia a permis dezvoltarea comerțului cu Germania, pentru a înlocui căile navigabile care treceau prin Olanda și care deveniseră inaccesibile sau scumpe de la revoluția belgiană din 1830, cea care pusese capăt dominației economice a Olandei. Ca și în alte părți ale Europei stațiile feroviare fixe aveau case de bilete, instalate la fiecare capăt al traseului. La început, trecerile feroviare la nivel cu drumurile erau păzite de soldați, din motive de securitate.[16]

Deschiderea, la 11 noiembrie 1837, a primei linii de cale ferată rusească a fost de la Sankt Petersburg și în „satul țarilor" (Țarskoe Selo). Cel mai impresionant proiect de construcție a fost linia care lega Sankt Petersburg-ul de Moscova; întinsă pe parcursul a zece ani, din 1842, până în 1852, aceasta se încadra în lungul lanț al lucrărilor publice majore din Rusia, de la fondarea orașului Sankt Petersburg (la începutul secolului al XVIII-lea), până la construcția canalului care lega Marea Albă de Marea Baltică (1931–1933) în epoca sovietică. Trenul a fost rapid asociat în Rusia cu o serie de atribute negative, dar a avut și susținători în mediul burghez. Pe măsură ce realitatea distructivă a trenului devenea din ce în ce mai evidentă în lumea fizică, imaginația feroviară a căpătat cele mai întunecate nuanțe. Proprietarii de diligențe, simțind că acest nou mod de transport îi va ruina, au răspândit zvonuri, unele mai fanteziste decât altele, despre tren: că viteza provoca boli ale creierului, că fumul din coșuri ucidea păsările și că locomotivele erau în permanență în pericol de a exploda.[17] O asemenea mentalitate era comună în Europa în legătură cu extinderea folosirii trenurilor, care însemna desființarea unor ocupații sau generarea unor patologii încă necunoscute de medici.

Entuziasmul feroviar al Germaniei a însemnat că, până în 1870, aceasta avea aproape 20.000 de kilometri de cale ferată. Franța și-a redus o parte din întârzierea față de rivalul său de peste Canalul Mânecii, ajungând la 15.600 km de căi ferate în 1870, comparativ cu 24.900 pentru Marea Britanie. În două decenii – între 1890–1910 – în marile state ale Europei, dar și în Statele Unite s-au construit peste 600.000 de mile de linii de cale ferată. În 1881 s-a lansat și primul tramvai electric de succes comercial, tramvaiul Groß-Lichterfelde

16 William Wenger, *Les Chemins de fer dans le monde*, Lausanne: Éd. Mondo, 1969, pp. 12–14.

17 Catherine Géry, „L'imaginaire ferroviaire dans la littérature russe du XIX e siècle – de l'objet au récit*", Le Voyage en train. Paysages et histoires au rythme du chemin de fer*, Snoeck: Musée d'arts de Nantes, 2022. https://inalco.hal.science/hal-03851085v1/document, accesat în 3 septembrie 2025.

din Lichterfelde, lângă Berlin, construit de Werner von Siemens. Prima locomotivă diesel din lume (o locomotivă diesel-mecanică) a fost inaugurată în vara anului 1912 pe calea ferată Winterthur–Romanshorn din Elveția.

Gazetele raportau peste tot ultimele recorduri de viteză ale locomotivelor, calea ferată fiind un mare efort colectiv. Rețeaua feroviară a devenit, nu numai un factor esențial în planificarea regională și națională, dar și universală. De asemenea, aceasta a democratizat călătoriile pentru pasagerii din toate categoriile sociale și a facilitat accesul la activități de agrement. Au popularizat stațiunile de coastă și alte stațiuni de vacanță și au îmbunătățit comunicațiile prin utilizarea telegrafului. Statele europene aveau nevoie de trenuri, șine și gări, nu numai în scop social, civil, ci și din rațiuni militare. Mai presus de toate, căile ferate au preluat afaceri de pe drumurile de acces și de pe canale, până când caii și barja au devenit aproape demodate. Viteza a devenit un bonus incomensurabil al locomoției cu abur, a scurtat timpul necesar pentru a se ajunge la anumite distanțe terestre. Extinderea căilor ferate a adus o schimbare profundă în societate. Metaforic spus, în decurs de o singură generație de la debutul său, viteza trenului a accelerat de la cea a calului de căruță, la cea a calului de curse. Până în 1850, căile ferate au atins rate de 80 de km/h. Pe vremuri, pe drumurile romane, se puteau parcurge 100 de kilometri pe zi. La începutul secolului al XIX-lea, cu „poșta rapidă", se puteau parcurge 250 de kilometri pe zi. Până în 1900, în Europa, se puteau parcurge 1.200 de kilometri pe zi. Viteza schimbărilor sociale, economice, culturale și spirituale aduse de căile ferate, a trenurilor în sine, a fost tulburătoare. Reticența psihologică și opoziția unor multitudini de interese au încetinit, din când în când, dezvoltarea căilor ferate: convingerea că viteza putea orbi sau înnebuni călătorii era amplificată de ostilitatea căruțașilor, hangiilor și fermierilor, care se temeau pentru animalele lor, de lipsa de capital și de neîncrederea finanțatorilor.

Odată cu dezvoltarea rețelei feroviare au apărut noi structuri și facilități, dar și locuri referențiale care nu existaseră înainte. Gările, integrate în structura urbană, au devenit unul dintre simbolurile civilizației moderne în a doua jumătate a secolului al XIX-lea, alături de Expozițiile Universale și magazinele universale. Noutatea lor s-a amestecat însă cu anumite referințe vechi: vagoanele de cale ferată de clasa întâi – cu toate tâmplăriile, căptușelile și broderiile lor – semănau cu sufrageriile victoriene, iar arhitectura gărilor se baza pe cea din catedrale, abații și palate.[18] La Paris, amplasarea gărilor a fost decisă sub Ludovic-Filip: Montparnasse, Gara de Nord, Gara de Est, Gara Saint-Lazare și Gara d'Orléans-Orsay au fost construite la periferia orașului, spre deosebire de cele din Londra, care au fost construite cât mai aproape de centru. Arhitectura gărilor a fost foarte elaborată: Hittorff, proiectantul fațadei Gării de Nord din Paris, a împodobit-o cu arcade de sticlă, coloane, statui, pilaștri, pavilioane, frontoane. La fel a fost ornamentat și exteriorul Gării d'Orsay.[19] Către

18 *A Words History of Railway Cultures, 1830-1930,* pp. 23–25.

19 Ivan Jablonka, „La gare dans le paysage urbain", *Histoire par l'image*, Mars 2016. https://histoire-image.org/etudes/gare-paysage-urbain, accesat în 15 septembrie 2025.

sfârșitul secolului al XIX-lea, această tendință de „monumentalizare" a gărilor se desfășoară, însă, în detrimentul originalității. Dispariția progresivă a halei vitrate, exprimate în fațadă, lasă loc unei arhitecturi eclectice bogate în decoruri emblematice, care confirmă statutul urban al gării. Gările de clasa I erau rezervate marilor orașe și făceau obiectul unor proiecte specifice. Multe gări devin *monumentul* major al orașului, desprins cumva de originea sa tehnică. Apar elemente de vocabular noi, menite să susțină monumentalitatea și urbanitatea gărilor.[20]

Creșterea rapidă și continuă a numărului de călători a antrenat o reconstrucție frecventă a gărilor. În general, nu au existat proiecte-tip, dar, la nivel european, fiecare companie feroviară, chiar fiecare linie (în Franța, Marea Britanie) dispunea de o gamă proprie de tipuri de gări adaptate necesităților locale, unificate prin elemente de limbaj arhitectural comun. Multiplicarea serviciilor oferite călătorilor a impus treptat apariția de noi clădiri, integrate corpului principal al gării: holuri de intrare (vestibule), săli de așteptare, magazine, restaurante, hoteluri etc. La nivel european, se disting 3 clase de gări (I, II, III), în funcție de trafic, confort și număr de călători prevăzut. Chiar de la origine, trenurile erau împărțite în trei clase ierarhice care corespundeau unor norme de confort diferite în vagoane și de amenajarea sălilor de așteptare. Sălile de așteptare de clasa I erau ample, luxos amenajate și confortabile (spațiu individual, mobilier, dotări), pe când cele de clasa a III-a erau aglomerate și amenajate cu minimum de mijloace. După 1880, sălile de așteptare au fost extinse către peroane, fiind dotate cu marchize generoase, dar numai în zona centrală, în dreptul vagoanelor de clasa I. Elementele de program al plecărilor și sosirilor au fost cam aceleași și la celelalte clase, rezervate orașelor mici și mijlocii, dar ponderarea spațiilor a fost diferită: holuri de intrare (vestibule), ghișee de bilete, biroul șefului de gară, birouri și locuințe pentru șeful de gară (la etaj) și adjuncții săi, săli de așteptare, bibliotecă, mesagerie și serviciu de bagaje pentru toate clasele.

În mod ideal, pasagerii din „cabinele" vagoanelor puteau sta „în confort perfect" lângă prieteni și familie, puteau citi și se puteau retrage chiar într-un „pătuc". „Compania Internațională de Vagoane de Dormit (CIWL)" a fost o companie franceză fondată în Belgia, cunoscută pentru furnizarea și operarea trenurilor de lux cu vagoane de dormit și vagoane restaurant la sfârșitul secolului al XIX-lea și al XX-lea, în special pentru Orient Express. Fondată de Georges Nagelmackers în 1872, CIWL a dezvoltat o rețea internațională de trenuri începând din Europa și extinzându-se ulterior în Asia și Africa. Trenurile ofereau lux și confort într-o perioadă în care călătoriile erau încă dificile și periculoase.[21]

Calea ferată a permis noi forme de călătorie de agrement, dar și în interes de serviciu, le-a facilitat oamenilor să locuiască mai departe de locurile lor de viață (creșterea navetei spre locurile de muncă) și a conectat comunități anterior izolate. Călătoria cu trenul a devenit

20 *Enciclopedia gărilor din România*..., pp. 19–22, 28.

21 *A Words History of Railway Cultures, 1830-1930*, pp. 26–35.

un motiv central pentru explorarea condiției moderne, cu contrastul său puternic între plecare și sosire și cu experiența adesea anonimă și impersonală a călătoriei cu persoane de pe alte meleaguri. Căile ferate au accelerat poșta și răspândirea știrilor prin distribuirea rapidă a ziarelor cotidiene. Facilitarea transportului de mărfuri a făcut posibilă satisfacerea nevoilor industriei, a cărei cerere de materii prime (în special cărbune), materiale de construcție (cheresteaua, țiglele) și produse agricole (grâu, secară, gunoi de grajd) era în creștere.

În jurul anului 1840 s-au lansat în scop ludic locomotivele cu aburi miniaturizate apoi, în jurul anilor 1890–1900 au apărut trenulețele de jucărie. Trenurile, ca jucării de lux, au fost realizate din tablă de oțel cositorită și ștanțată, iar mărcile JEP, Hornby și Märklin au devenit emblematice în acest sens. Trenurile erau reproduse la scări între 1:15 și 1:45, fără a avea loc nicio standardizare între diferitele mărci. Prima cale ferată pentru copii s-a deschis la Moscova în 1932 și, la destrămarea U.R.S.S., existau 52 de căi ferate pentru copii în acea țară. Prima cale ferată de patrimoniu, salvată și administrată în întregime de voluntari, a fost Calea Ferată Talyllyn din Țara Galilor. Această linie cu ecartament îngust, preluată de un grup de entuziaști în 1950, a fost începutul mișcării de conservare feroviară la nivel mondial.[22]

## *Drumul de fier* la români, o istorie lungă

Ion Ghica, om politic și scriitor, susținător ferm al căilor ferate, scria în anul 1848 despre importanța legăturilor de tot felul prin căile ferate. Câteva proiecte pentru dezvoltarea căilor ferate în Principatele Române au fost elaborate în timpul domniei lui Al. I. Cuza. De la primul proiect al inginerului Marin din Cernăuți (1842) – care preconiza executarea unui *drum de fier* tras de cai, pe valea Siretului, din nordul Moldovei până la Galați – și până la construcția primei căi ferate au trebuit să treacă nu mai puțin de 28 de ani. Multe propuneri și proiecte alcătuite în acest interval de către diferite societăți străine, în combinație cu oameni influenți români, au fost anulate pe rând. Motivul principal a fost imposibilitatea de a se convoca marile capitaluri necesare acestui scop, cât și lipsa de consistență a unor soluții feroviare. Pe de altă parte, Principatele Unite în 1859 nu aveau nici tehnicienii proprii, care să poată realiza construcția de căi ferate.

Domnitorul Al. I. Cuza, apoi Carol I, au recurs la soluția concesiunilor, angajând prin contracte de concesiune a căilor ferate firme străine specializate. Pe aceeași cale a concesiunilor (acordate germanilor Stroussberg 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. Deoarece prețul plătit de stat pentru kilometrul de cale ferată era

22 Alain Galoin, „Le jeu du chemin de fer français", *L Histoire par l' image*, Septembre 2006. https://histoire-image.org/etudes/jeu-chemin-fer-francais, accesat în 3 octombrie 2025.

forfetar, concesionarii au evitat orice lucrări costisitoare. Dar, era nevoie de proiecte care să scurteze distanțele și traseele prin curbe și contracurbe. În septembrie 1866, Parlamentul României a votat legea pentru concesionarea construcției liniei Vârciorova–București–Buzău–Brăila–Galați–Tecuci–Roman și Tecuci–Bârlad, în lungime totală de 915 km, unui consorțiu german în frunte cu doctorul Stroussberg. Acesta a reușit să obțină în 21 noiembrie/3 decembrie 1868 concesiunea liniei Vârciorova frontieră–Roman, care avea să reprezinte începutul *afacerii* Stroussberg. Conform actului de concesiune, consorțiul Stroussberg se obliga să construiască în trei ani linii și ramificații de cale ferată pe ruta amintită. Costul rețelei trebuia să fie de 270.000 lei/km, adică 247.000.000 lei pentru lungimea ei de 914,8 km. Capitalul pentru construirea acestor linii a fost fixat la suma de 270.000 franci/km (care includea taxele pentru exproprierea terenurilor, costul construcțiilor și al materialelor, toate cheltuielile generale, precum și plata dobânzilor pe tot timpul construcției). Pentru formarea capitalului necesar, asociația concesionarilor avea dreptul de a emite obligațiuni asigurate prin fondul căilor ferate, cu dobânzi garantate de stat. Obligațiunile aduceau dobânzi de 7,5% pe an. Autoritățile române au observat, cu ocazia măsurării liniilor construite de concesionari, o diferență nerealizată, de cca 19 km, ceea ce reprezenta suma de 5 milioane de lei. În scopul cunoașterii detaliate a ilegalităților comise, la 22 iulie/3 august 1870, a fost trimis la Berlin Theodor Văcărescu, care, după o amplă și dificilă analiză, a constatat reaua credință a inginerilor companiei Stroussberg. Văcărescu a descoperit erori grave în evaluări, precum și alte încălcări ale convenției de concesiune.

În 5/17 iulie 1871 s-a votat o lege ce stabilea anularea concesiunii Stroussberg, iar în 18 octombrie 1871 guvernul român a pus sechestru pe căile ferate terminate și pe materialul existent.[23] Prima linie de cale ferată din Principatele Unite a fost cea care făcea legătura între București și Giurgiu, iar prima gară din București a fost la Filaret, inaugurată în octombrie 1869. În anul 1877, rețeaua feroviară din România ajungea la 1.300 km, fapt ce a permis, ulterior, integrarea țării în spațiul economic european în cea de a doua jumătate a secolului al XIX-lea. La sfârșitul secolului al XIX-lea România avea o rețea de căi ferate mai dezvoltată și mai densă decât Serbia și Bulgaria, dar inferioară Ungariei.[24]

Prin legarea rețelei de cale ferată românești cu țările vecine, integrarea Căilor Ferate Române în sistemul transportului internațional de mărfuri și de persoane, oferea noi posibilități pentru valorificarea mai bună a producției naționale pe piața externă, dar și pentru importul mărfurilor necesare unei economii moderne. La fel ca în Europa occidentală căile ferate românești au revoluționat lent viteza, confortul și costurile de transport.[25] În general, însă, materialul rulant era insuficient, iar stațiile prea rare. Vagoanele de călători erau pe

23 *Enciclopedia gărilor din România*..., pp. 48–52, 61.

24 Niculae I. Petculescu, „Căile ferate ardelene", *Transilvania, Banatul, Crișana, Maramureșul, 1918-1928*, vol. 1, București: Editura Cultura Națională, 1929, pp. 543–544.

25 *Ibidem.*

două osii, aveau compartimente neconfortabile, fără vreun culoar central și nici nu aveau punți frontale de comunicație în lungul trenului. Dificultățile întâmpinate de transportul feroviar în timpul războiului de independență (1877) au scos în evidență, atât necesitatea dezvoltării rețelei naționale de căi ferate, cât și îmbunătățirea calității celei existente în ce privește traseul și materialul rulant. Cu toate inconvenientele amintite circa 1.378 kilometri de cale ferată au fost dați în exploatare între anii 1869–1879. Conștientă de costisitoarea experiență a construcțiilor feroviare, de către companiile particulare străine, în anul 1879 conducerea țării a decis pentru prima dată, să încredințeze construcția unei linii de cale ferată inginerilor români. Este vorba despre linia Buzău–Mărășești, de 91 km, inaugurată la 18 octombrie 1881.[26]

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). 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.[27]

Au fost înființate, încă în deceniul 1880–1890, câteva școli profesionale de mișcare, tracțiune și întreținere feroviară, care instruiau personalul căilor ferate. De unde în 1885, la o rețea de 1.551 km, existau 7.134 muncitori și funcționari (adică 4,6 lucrători pe km), în 1914–1915 acest număr se ridica la 35.000, rețeaua fiind în pragul Marelui Război de 3.702 km, deci 9,4 lucrători pe km de linie. Numeroase trasee au fost ameliorate, executându-se variante, iar torenții au fost corectați. Toate podurile de lemn au fost reconstruite cu tabliere metalice, fundațiile și podurile metalice slabe au fost refăcute sau consolidate. Într-un singur deceniu s-au construit 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) avea lungimea totală de 750 metri. Proiectat și construit de inginerul Anghel Saligny, acest ansamblu de poduri, inaugurate în anul 1895, constituie cea mai remarcabilă lucrare feroviară românească, din punct de vedere tehnic și estetic. 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.[28]

---

26 *Enciclopedia gărilor din România*..., , pp. 8–11, 14–17, 23–25, 71–76.

27 *Ibidem.*

28 Stelian Petrescu, *Călăuza căilor ferate române*, București, 1913, pp. 291–311. https://biblioteca-digitala.ro/reviste/calauza/petrescu_calauza-cailor-ferate-romane_1913.pdf, accesat în 12 august 2025; *Istoria căilor ferate române*, București, 2014, pp. 7–8. https://pdfcoffee.com/istoria-cailor-ferate-romanepdf-pdf-free.html, accesat în 12 septembrie 2025.

În perioada 1879–1911, în timpul construcției liniilor Târgu-Ocna–Palanca, Pitești–Curtea de Argeș și Craiova–Calafat, inginerul Elie Radu (1853–1931), funcționar în cadrul Serviciului de căi ferate din Ministerul Lucrărilor Publice, și arhitectul Petre Antonescu au fost primii specialiști români preocupați de definirea unui stil de arhitectură feroviară. Din rețeaua națională de căi ferate, de peste 11.000 km, Elie Radu a studiat și proiectat 650 km de cale ferată, din care 475 km au fost executați sub conducerea sa directă în perioada 1879–1911. Până la sfârșitul Primului Război Mondial rețeaua căilor ferate române s-a triplat față cea existentă în 1879, ajungând la 3.838 km de cale ferată, în exploatare, cu peste 400 de stații și halte. Mai multe căi ferate mergeau până în porturile dunărene: o linie până la Marea Neagră, trei linii treceau Carpații, o linie trecea spre Bucovina în Imperiul Austro-Ungar și una lega țara cu Rusia.[29]

Așadar, creșterea rețelei până în 1919 a fost în medie de circa 60 km pe an. Regele Carol I a apreciat extinderea căilor ferate române ca vitală, în condițiile conflictelor balcanice și l-a făcut să declare în Adunarea Corpurilor Legiuitoare din 14 noiembrie 1913 că C.F.R.-ul putea fi considerat *a doua armată a țării*. Construirea de căi ferate militare a fost și la noi în vogă, urmând trasee strategice, ca cea care lega Piatra Neamț de Grințieș. Dat în folosință la 17 octombrie 1916, traseul avea o lungime de 65–70 km.[30]

Odată cu dezvoltarea construcțiilor de căi ferate, acestea au căpătat o importanță strategică datorită marilor avantaje ce le ofereau Armatei: capacitate relativ mare de transport, reducerea timpului de deplasare, menținerea trupelor în stare de odihnă, regularitate și precizie în desfășurarea activității de transport în orice perioadă a anului, pe timp de lumină sau întuneric și în orice condiții meteorologice etc.[31]

În ceea ce privește traficul de mărfuri, la început, circa 50% era format din cel cu cereale, apoi, cel cu lemn și petrol. În 1913–1914 dintr-un trafic total de circa 8.931.000 tone, cerealele reprezintau 25%, iar petrolul și lemnăria 17%. Traficul maxim de cereale a fost înregistrat în anul 1911–1912, când s-au transportat circa 3.500.000 de tone, adică 37% dintr-un total de 9.280.000 de tone de mărfuri.

Paralel cu traficul de mărfuri crește și cel de călători. Rețeaua de cale ferată a României avea, în 1916, o lungime de 3.850 km, majoritatea liniilor fiind cu cale simplă și o capacitate zilnică de 14–16 trenuri. 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 naționale 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

---

29 *Ibidem.*

30 Ilie Popescu, *Căile Ferate Române în Primul Război Mondial, Club Feroviar, s.a,* p. 6. https://fliphtml5.com/ylfj/amox/Caile_Ferate_in_Timpul_Primului_Razboi_Mondial/, accesat în 12 septembrie 2025.

31 Vezi, General Radu Rosetti, *Partea luată de armata română în războiul din 1877-1878*, București: Ed. Cultura națională, 1926.

în România de atunci. În timpul desfășurării operațiilor militare au funcționat intens și transporturile de evacuare răniți și bolnavi, în principal, cu ajutorul trenurilor sanitare permanente și a celor improvizate. În anii 1917–1918, și cu deosebire după retragerea trupelor germano-austriece, căile ferate au rămas în ruină.[32] Situația căilor ferate, distrugerile la linii și poduri, uzura căii feroviare și a materialului rulant, risipirea personalului specializat se resimțeau în volumul traficului, în viteza de circulație și în asigurarea condițiilor minime de exploatare. Clădirile din stații suferiseră și ele mari stricăciuni, la fel instalațiile de alimentare cu apă și combustibil, remizele locomotivelor, triajele, liniile de garare, macazurile, atelierele de reparații etc. fuseseră distruse de inamic în retragere. Ca urmare a scăderii puterii de rezistență a terasamentelor și liniilor, a lipsei instalațiilor de semnalizare, circulația trenurilor se făcea cu mari greutăți și cu viteze ce de-abia atingeau 30 km/oră.[33]

Un tragic accident feroviar din România a fost cel de la Ciurea, din 13 ianuarie 1917 și s-a soldat cu peste 1.000 de victime, unele decedate, altele rănite. De-a lungul traseului Bârlad–Iași, trenul în cauză a fost nevoit să oprească de câteva ori, pentru a se reaproviziona de la stațiile de lemne, din cauza lipsei cărbunilor. Dar, nimeni nu bănuia că trenul avea probleme tehnice la sistemul de frânare. Vagoanele trenului militar, devenit al morții, erau neîncăpătoare pentru numărul mare de soldați români și ruși, dar și de civili refugiați din teritoriile ocupate de germani. Un mare număr de persoane călătoreau pe acoperișurile vagoanelor, pe scări sau între tampoanele de legătură. După staționarea de la Bârnova, trenul a ajuns la panta de la Ciurea. În acel moment mecanicii au încercat să reducă viteza, însă frânele nu mai funcționau. A urmat inevitabil deraierea și ciocnirea cu o altă locomotivă staționată acolo. Conform presei de atunci, a ziarului „Mișcarea", de exemplu, acul vitezometrului a fost găsit blocat la viteza de 95 km/h. Deznodământul a fost unul catastrofal: sute de morți, sute de răniți. Lămpile cu gaz și cărbunii din sobele improvizate ale vagoanelor au dus la incendierea rapidă a acestora. Două vagoane pline cu muniții au luat foc, generând alți răniți și morți. Victimele au fost înhumate într-o groapă comună uriașă situată la aproape 500 de metri de gară.[34]

După 1918 România a dispus de 11.149 km de cale ferată, la vechile linii ale țării – în lungime de 3.805 km – adăugându-se 7.544 km ale provinciilor istorice, care se uniseră cu țara. Provenind de la patru administrații diferite de cale ferată, liniile aveau caracteristici diverse (dotare, întreținere etc.) din punct de vedere tehnic. Ecartamentele erau de trei tipuri, îngust, normal și larg, iar numărul tipurilor de șină crescuseră de la 7 la 47. Statul român a

---

32 Ilie Popescu, *op. cit.,* pp. 142–160; I. Miclescu, „Căile noastre ferate de după război", *Buletinul CFR*, nr. 83–84, 1926.

33 *Enciclopedia gărilor din România...,* pp. 5–14; *Istoria căilor ferate române...,* pp. 4–6; N. I. Petculescu, *op. cit.,* pp. 545–560.

34 I. Popescu, *op. cit.*, pp. 161–168; Vezi, Dr. Fl. Codrescu, *Comunicațiile feroviare în România*, București: Tipografia finanțe și industrie, 1934; Constantin Botez, Ioan Saizu, Urma Demetru, *Epopeea feroviară românească,* București: Editura Sport-Turism, 1977.

răscumpărat de la partea maghiară câteva mii de km de cale ferată, ca efect al Tratatului de la Trianon din iunie 1920. Practic, a preluat drept despăgubiri de la MAV, 1.760 km de cale ferată, reprezentând 32 % din totalul rețelei feroviare transilvane.[35]

Între anii 1918–1950, abandonând stilul arhitecturii feroviare definit de Elie Radu și Petre Antonescu, considerat prea somptuos și prea scump pentru o clădire publică de acest gen, Direcția generală C.F.R. a optat pentru construcții feroviare mai ieftine. În anii 1937–1938, Direcția Generală a C.F.R. a decis construirea a două gări, rezervate exclusiv familiei regale, localizate la București (actuala Gară Băneasa) și Gara Sinaia. Concepute în stil modern, de către arhitectul Duiliu Marcu, aceste două gări au introdus în arhitectura feroviară românească un nou stil de gară, cu sală de așteptare, salon de recepție, sală pentru corpul de gardă și peron pentru garda regală de onoare.[36]

În anul 1940 rețeaua căilor ferate a avut mult de suferit de pe urma amputărilor teritoriale impuse României. Transporturile militare din 1940 au fost marcate îndeosebi de retragerea din Ardealul de Nord, organizate și executate de către o Comisie Regulatoare de Transport. Odată cu aderarea României la Axă, în luna octombrie 1940, încep să se execute transporturi masive pentru Armata germană, în special, pentru ocuparea pozițiilor strategice necesare declanșării războiului cu Sovietele, dar și pentru instrucție și transportul carburanților. Volumul transporturilor militare executate pentru nevoile Armatei române în perioada 24 august–25 octombrie 1944, adică după întoarcerea armelor contra Puterilor Centrale, a fost de circa 300 de trenuri pentru front și 90 de trenuri pentru interior. După 25 octombrie 1944 și până la 12 mai 1945 se înregistrau 365 de trenuri pentru front și cca. 110 pentru interior. La încheierea celui de-al doilea război, transportul feroviar din România funcționa la 30% din capacitate, ca urmare a pagubelor mari provocate de conflagrație. Au fost mari distrugeri ale rețelei de linii, ale instalațiilor aferente și ale materialului rulant, iar unele construcții feroviare fuseseră refăcute doar provizoriu. Situația grea a rețelei feroviare și nevoile de readucere la normal a economiei naționale impuneau refacerea cât mai urgentă a liniilor și instalațiilor de căi ferate. [37]

## De la ascensiunea, la declinul trenului

Tehnologiile transporturilor feroviare au cunoscut și la noi și în Occident, o constantă tendință de înnoire, de stabilire a unor noi standarde, vizându-se eficiența, viteza, siguranța, iar pentru călători confortul, deschiderea spre peisaje, ceea ce a remodelat *designer*-ul.

35 I. Popescu, *op. cit.,* pp. 152–160.

36 *Ibidem.*

37 *Ibidem*; *Enciclopedia gărilor din România*, pp. 5–15, 33–35, 94; *Un deceniu de realizări C.F.R. 1930-1940*, București: Impremeria C.F.R., 1940; C. Botez, „Căile ferate române înainte și după desăvârșirea unității naționale (1900-1918 și 1919-1928)", *Revista Căilor Ferate Române,* anul XVII, nr. 7, iulie 1969.

Dar, tot trenul a schimbat fața civilizației urbane, făcând-o cu chip metalic, aglomerată, zgomotoasă și poluată cu fum. Trenul și căile sale ferate au direcționat rolul prioritar al urbelor mari și mici, a căror față industrială a devenit – încă din secolul al XIX-lea – un reper pentru noile paradigme arhitecturale și pentru modul cotidian de viață. Progresele tehnologice au transformat peisajele, căile ferate tăind obstacole geografice și remodelând percepția umană asupra distanței și călătoriei. Expansiunea trenurilor și a căilor ferate a însemnat un asalt major asupra naturii, find necesare lucrări de terasament extinse, pentru a crea șine plane și pentru a gestiona diferite altitudini prin defrișări și terasamente, cât mai rezistente sau prin săparea unor tuneluri care străpungeau la propriu munții. O serie de figuri ale erei romantice, se temeau că liniile feroviare vor distruge frumusețea naturală a peisajului, mai ales al celui rural.[38]

Supremația căilor ferate pentru transportul de pasageri și de mărfuri avea să dureze până la începutul secolului al XX-lea, când automobilul și aparatele de zbor au câștigat tot mai mult teren în opinia publică și în prioritățile economice. Începutul secolului al XX-lea a marcat apariția automobilului, care a schimbat profund călătoriile zilnice. În 1908, Henry Ford a lansat producția de masă a modelului T, făcând mașina accesibilă unui public mult mai larg. Drumurile s-au multiplicat și s-au îmbunătățit în calitate, susținând această modernizare. Pentru rentabilitatea căilor ferate era necesară intervenția statului, care să asigure sprijin financiar în realizarea și exploatarea investițiilor și să îmbine interesele generale cu cele particulare.

Istoria trenului are capitole gri sau chiar întunecate, devenind o sursă de distrugere prin accidente frecvente și catastrofale. Trenul a fost un mijloc de transport rapid al armamentelor grele pe câmpurile de luptă în marile conflagrații mondiale. Calea ferată a căpătat o importanță economică și militară majoră, reducând semnificativ durata mobilizărilor și timpii de transport al trupelor pe front. Cel mai mare dezastru feroviar din Europa a fost în Franța, la data de 12 decembrie 1917: deraierea unui tren (cu peste 1.000 de soldați francezi ce veneau de pe frontul italian) în stația Saint-Michel-de-Maurienne. După ce a trecut prin Tunelul Mont Cenis, trenul militar a ajuns în gara Modane, unde au fost cuplat cu încă două vagoane suplimentare, înainte de călătoria spre Chambéry. De acolo, soldații urmau să se disperseze, pentru a se alătura familiilor lor din Franța, pentru 15 zile de concediu, care acopereau vacanțele de sfârșit de an. Trenul s-a oprit la Modane timp de o oră pentru a permite trecerea altor trenuri. Majoritatea ofițerilor au coborât din tren în timpul acestei opriri, pentru a lua expresul Modane–Paris. Nimeni nu bănuia că trenul avea mari probleme cu frânele. Dintre vagoane, doar primele trei aveau frâne cu aer comprimat, celelalte având doar frâne de mână sau nu aveau deloc frâne. Trenul nefericit a plecat din gara Modane la ora 23:15 și a coborât în vale. Mecanicul a început coborârea cât mai încet

38 Alexandre Escudier, „Le sentiment d'accélération de l'histoire moderne : éléments pour une histoire", *Ésprit*, 6 Juin 2008, pp. 165–191.

posibil, cu 10 km/h pe prima pantă, dar de la Freney încolo, la mică distanță de Modane, trenul a început să accelereze până la o viteză incontrolabilă de 135 km/h, măsurată de indicatorul de viteză al locomotivei. Mecanicul a frânat fără niciun efect, din cauza încărcăturii mari, și a pierdut rapid controlul trenului. Șeful de gară din La Praz, văzând trenul trecând cu o viteză scăpată de sub control, l-a anunțat pe șeful de gară de la Saint-Jean-de-Maurienne, care a oprit la timp plecarea unui tren plin de soldați britanici, prevenind astfel o coliziune frontală catastrofală. Neavând suficientă putere de frânare pentru coborârea abruptă de 3,3%, trenul cu soldați francezi a deraiat. Primul vagon a deraiat cu 102 km/h, când viteza autorizată era de doar 40 km/h. Vagoanele s-au prăbușit și s-au dezmembrat la doar 1.300 de metri de gara Saint-Michel-de-Maurienne, la scurt timp după ce a traversat podul metalic de la Saussaz, peste râul Arc. Vagoanele de lemn s-au izbit unele de altele și au luat imediat foc, din cauza frânelor supraîncălzite și a lumânărilor aprinse, care fuseseră aduse la bord din cauza iluminării electrice defecte. Incendiul a fost alimentat și de grenade și alți explozibili transportați fără autorizație de soldații care se întorceau acasă. Incendiul nu s-a stins decât în seara zilei următoare. Echipele de salvare au scos din epavă peste 400 de cadavre, care au putut fi identificate oficial. Alte 37 de cadavre au fost găsite împrăștiate de-a lungul balastului căii ferate sau pe calea de acces (între La Praz și podul metalic), aparținând soldaților care săriseră din trenul scăpat de sub control sau fuseseră aruncați în timp ce acesta se zvârcolea nebunește. Mulți decedați au fost înmormântați într-o groapă comună lângă cimitirul stației. Peste 100 de alți oameni au murit, fie în spitalele din regiune, fie în timp ce erau transportați la acestea, în următoarele 15 zile. Numărul declarat de decese variază după surse: cel puțin 675, cel mult 800.[39]

După Marele Război s-a renunțat treptat la folosirea locomotivei cu aburi din toate rețelele moderne și s-a trecut la implementarea comercială a tracțiunii electrice, ceea ce a făcut posibilă atingerea unor viteze mari. După 1920, calea ferată a continuat să se extindă, dar liniile secundare au început să se închidă, confruntându-se cu o concurență acerbă din partea transportului auto. O mare criză feroviară a fost între 1920–1960, mai ales în S.U.A. În anii ’20 ai secolului XX, în Statele Unite, numărul de bilete de tren vândute a scăzut cu 43%, iar în anii ’60, numărul de pasageri care călătoreau în teritoriul nord-american a scăzut la 500 pe zi, față de 15.000 în anii ’30. În Franța, criza a fost mai puțin severă, dar numărul de pasageri a scăzut cu 50% din anii ’30, până în anii ’50, în principal din cauza concurenței din partea noilor mijloace de transport. Acest declin european al trenului a fost exacerbat de factori precum: materialul rulant îmbătrânit, serviciu feroviar adesea prost adaptat

39 Bruno Carrière, „La tragédie du train fou de Saint-Michel-de-Maurienne”, *Rail Passion,* no. 12, novembre 1996, pp. 70–77; „Commanded Catastrophe: The 1917 Saint-Michel-de-Maurienne (France) Derailment”, *Medium*, May 15, 2022. https://mx-schroeder.medium.com/commanded-catastrophe-the-1917-saint-michel-de-maurienne-france-derailment-4f1f2d218d2d, accesat în 3 iunie 2025.

nevoilor reale (care favoriza trenurile de mare viteză, în detrimentul liniilor regionale și locale) și lipsa de profitabilitate a anumitor linii. Viteza foarte mare, pusă în practică pentru prima dată în Japonia în octombrie 1964 cu Shinkansen, s-a dovedit profitabilă pentru companii japoneze, apoi și cele europene. Trenul, precum TGV-ul, a devenit la fel de rapid ca avionul, parcurgând distanțe de sute sau mii de kilometri.

Trenul a devenit, odată cu noul mileniu, nu numai un mijloc de transport, ci și un instrument comercial și de divertisment. În trenul ecologic călătorii sunt consumatori de mâncăruri... ușoare și mari doritori de *loisir*. Mâncarea și băuturile sunt complet sincronizate cu ruta și se schimbă în funcție de bucătăriile regionale prin care trece trenul. Nu lipsesc vagoanele de teatru, sport, jocuri, spectacole de divertisment, cele de cursuri pentru bucătari, ca totul să fie cât mai *bussines*.[40] Futurismul tehnologic vine în întâmpinarea acestei viziuni și propune *Hyperloop*-ul, un mijloc de transport, care constă din capsule lungi, ce înaintează cu viteză foarte mare, de circa 700 de km/h, propulsate fiind de ventilatoare sau de sisteme de propulsie electromagnetică. În interiorul capsulei călătorii nu vor ști, dacă călătoresc printr-un peisaj frumos sau printr-o groapă de gunoi. Noile limbaje științifice ale accelerării, puternic mediatizate, au imprimat, ca *picătura chinezească,* viziunea unei fugi permanente și mondiale: la serviciu, în afaceri, la cumpărături, spre ținte turistice etc. Fuga... *economisește* timpul!

40 Ésprit, Rédaction, „Perte de la représentation du futur et sentiment d'accélération de l'histoire. Le monde à l'ère de la vitesse", *Ésprit*, 6 Juin 2008, pp. 110–113. https://shs.cairn.info/revue-esprit-2008-6-page-110?lang=fr, accesat în 12 septembrie 2025.

**Trenul de pe șinele Progresului: de la diligența cu cai, la *caii de fier***

**Rezumat:** Secolul al XIX-lea a înregistrat progrese remarcabile în domeniul comunicațiilor terestre. Un semn al progresului tehnologic a fost apariția trenului și a căilor ferate, mai întâi în țările Europei apusene și, ulterior, pe întregul continent. Vehiculele trase de cai și transportul feroviar au coexistat un timp. Însă, din anii '40, odată cu „febra feroviară" engleză, s-a impus noua „civilizație feroviară", care a permis accelerarea circulației persoanelor și a mărfurilor. Căile ferate au încurajat remodelarea orașelor în jurul gărilor și a dus la crearea unor noi industrii legate de tren.

Tehnologiile transporturilor feroviare au cunoscut o constantă tendință de înnoire, de stabilire a unor noi standarde, vizându-se eficiența, viteza, siguranța, iar pentru călători confortul și deschiderea spre peisaje. Trenul a schimbat fața civilizației urbane, făcând-o aglomerată, zgomotoasă și poluată cu fum.

Supremația căilor ferate pentru transportul de pasageri și de mărfuri avea să dureze până la începutul secolului al XX-lea, când automobilul și aparatele de zbor au început să câștige prioritate în opinia publică. După Marele Război s-a renunțat treptat, în toate rețelele moderne, la folosirea locomotivei cu aburi. O mare criză feroviară a fost între 1920–1960, mai ales pe fondul costurilor foarte mari de întreținere și extindere a rețelelor feroviare. La sfârșitul secolului XX declinul căilor ferate a fost vizibil în întreaga lume, deși s-au lansat modele de mare viteză.

**Cuvinte cheie:** istoria trenului, cale ferată, locomotivă, gară, industrie feroviară.

**The Train on the Tracks of Progress: From Horse-Drawn Stagecoach to Iron Horses**

**Abstract:** The nineteenth century saw remarkable progress in the field of land communications. A sign of technological advancement was the appearance of the train and the railway system, first in the countries of Western Europe and later across the entire continent. Horse-drawn vehicles and railway transport coexisted for a time. However, starting in the 1840s, with the English "railway fever," the new "railway civilization" took hold, allowing for faster movement of people and goods. Railways encouraged the reshaping of cities around train stations and led to the creation of new industries connected to the train.

Rail transport technologies experienced a constant trend toward innovation and the establishment of new standards focused on efficiency, speed, safety, and, for passengers, comfort and openness toward the surrounding landscapes. The train changed the face of urban civilization, making it crowded, noisy, and clouded with smoke.

The supremacy of railways in passenger and freight transport was to last until the beginning of the twentieth century, when the automobile and aircraft began to gain priority in public opinion. After the Great War, all modern networks gradually abandoned the use of steam locomotives. A major railway crisis occurred between 1920 and 1960, mainly due to the very high costs of maintaining and expanding railway networks. At the end of the twentieth century, the decline of the railways became visible worldwide, even though high-speed models were introduced.

**Keywords:** train history, railway, locomotive, station, railway industry.