

Românii și primele trenuri, acum peste 150 de ani - Complicatul drum al căilor ferate către teritoriile noastre

10 iulie 2020

Articol susținut de grupul Grampet



Primul tren a plecat din București la 32 de ani după primul tren din Viena și la 25 de ani după Varșovia. Trenul București - Giurgiu a devenit realitate la 27 de ani de la prima propunere pentru construirea unei căi ferate în Principatele Române, iar anii au fost grei. Au existat certuri despre cine să plătească și despre rutele alese, s-au purtat

negocieri grele cu imperiile din jur, iar românii nu au fost pe poziții de forță. Mai jos puteți citi și despre primele căi ferate din Transilvania și Banat și despre cum erau primele trenuri și cu ce viteze rula.

Drumurile erau lungi și periculoase când trenurile nu existau

Este foarte greu să ne închipuim o lume fără trenuri, dar și mai greu este să ne închipuim lumea dinaintea apariției trenurilor. Distanțele mari pe uscat puteau fi parcurse doar cu caii, pe drumuri care deveneau impracticabile pe vreme rea și extrem de nesigure pe aproape orice vreme, tâlhăriile fiind dese.

Este tare greu să ne imaginăm cum pe la 1850 un drum București - Iași dura chiar și zece zile (cinci zile pentru cei foarte înstăriți care-și puteau permite să plătească pentru cai buni și schimburi dese ale acestor animale) iar un drum între Brașov și Viena, chiar și peste două săptămâni. Viteza medie era extrem de redusă, caii trebuiau schimbați des, trebuia găsit un han pentru înnoptare și costul unei astfel de călătorii era imposibil de achitat pentru oamenii de rând, astfel că transportul pe distanțe lungi era mult prea scump pentru oamenii de rând.

În zonele izolate pândeau tâlharii, când veneau ploi puternice înaintarea era imposibilă prin mocirlă, iar dacă diverse părți mecanice se rupeau, reparațiile erau

tare greu de făcut. Să nu mai spunem că și pentru cei care-și permiteau costul unei călătorii de sute de kilometri, confortul era minim și hurducăturile năucitoare.



Tocmai de aceea, când avansul tehnic adus de Revoluția Industrială a permis construcția unor șine pe care să fie puse primele locomotive cu aburi, cea mai bogată națiune de atunci, Anglia, a intuit ce potențial economic fantastic vor avea căile ferate, mai întâi pentru transportul de cărbuni și alte mărfuri, dar și pentru călători.

Cum s-au apropiat căile ferate de țările române

Prima cale ferată adevărată s-a deschis în Anglia în 1830, iar apoi prima de pe Continent a fost în Belgia și căi ferate în premieră s-au deschis mai la est, în 1835 în Germania, iar în 1837 pe teritoriul Austro - Ungariei, în Austria de azi și tot în acel an s-a deschis și o mică linie în Rusia țaristă, lângă Petrograd. În 1844 trenul a ajuns și în Polonia, iar în 1847 în Ungaria, dar și în Elveția. Ușor, ușor "drumul de fier" se apropia și de teritoriile ocupate de români, iar prima cale ferată a fost construită în Banatul aflat în acea perioadă sub stăpânire austriacă.

Înainte de a începe povestea trebuie spus că în toate regiunile istorice ale țării primele căi ferate au fost construite de companii străine, lucru normal fiindcă ne aflam atunci sub stăpânire străină și nici nu existau antreprize românești cu experiență în proiecte-mamut.



La Muzeul CFR din Gara de Nord (foto HotNews)

Lucrările au fost concesionate către mari consorții (care au construit și în țări vecine) și în mai multe cazuri au fost scandaluri răsunătoare în care statul a pierdut sume uriașe ca despăgubiri și a trebuit să semneze contracte noi, la prețuri mari. Literatura comunistă a catalogat industriașii străini ca fiind capitaliști nemiloși care au jefuit România, tratând-o ca pe o colonie. Ilegalități au

fost cu duiumul, dar "dracul nu a fost atât de negru" și măcar s-au construit căile ferate.

Cert este însă că fără industriașii englezi, austrieci, francezi, germani sau maghiari am fi avut căi ferate mult mai târziu și am fi rămas în a doua parte a secolului 19 și mai mult în urma Europei civilizate.

Banat - Linia cărbunariilor - prima cale ferată de pe teritoriul României

Între 1840 și 1850 căile ferate s-au răspândit în Europa Centrală și importanța pe care transportul rapid al materiilor prime o are pentru industrie a făcut necesară extinderea către est datorită investițiilor Imperiului Austro-Ungar.

Prima cale ferată de pe teritoriul țării noastre a primit în 1846 aprobarea din partea stăpânirii de la Viena, și a fost construită între 1847 și 1854 pe o distanță de 62 km între Oravița și Baziaș (două localități aflate în Banatul deținut de austrieci pe atunci).



Linia a fost construită din motive economice, fiindcă era foarte greu de transportat la Dunăre cărbunele din munții Aninei și ai Semenicului. Trenurile au început în 1854 să circule pe această linie, transportând cărbuni, iar din 1856 ruta a fost deschisă pentru pasageri, viteza medie fiind de 20 km/h. Existau șase stații pe fosta linie și trebuie spus că ea făcea un ocol, oprind și în localități care acum sunt în Serbia: Biserica Albă (acum Bela Crkva) și Iasenova (Jasenovac). În 1858 această primă linie a fost conectată la linia Timișoara - Vrsac - Jasenovac. La început trenul făcea trei ore.

La Timișoara trenul a ajuns pentru prima oară în 1857 când s-a inaugurat tronsonul Timișoara - Szeged, iar în 1858 trenul a intrat în premieră și la Arad. prin linia Szolnok - Curtici - Arad. Timișoara și Aradul au fost unite printr-o linie directă abia în 1871, trenul mergea atunci cu o "iuțeală" medie de 17-18 km/h între cele două orașe (trei ore și jumătate pe 57 km).

Transilvania - Bogățiile de la marginea imperiului

Pentru oamenii care locuiau pe meleagurile noastre acum 150 de ani vederea primelor locomotive a fost cu siguranță un eveniment. Zgomotoasa "trăsură" metalică era impozantă și neobișnuită și cu siguranță a stârnit uimirea multora. În Anglia, când au apărut primele trenuri, pe la 1830, unii le-au asemuit cu Diavolul,

temându-se că locomotivele pot exploda și că hurducăturile simțite de pasageri le pot crea leziuni pe creier.



Cale ferată la Oravița (Google Street View)

Și pe meleagurile noastre trebuie să fi fost multi oameni îngroziți de apariția zgomotosului convoi metalic pufăitor, însă trenul era o minune a tehnicii pe atunci și făcea posibile în ore drumuri care altfel durau zile. Pe la 1850 Transilvania stătea mai bine la capitolul drumuri decât Principatele Dunărene, grație autorităților austro-ungare care s-au ocupat de drumuri după 1850 când activitatea economică s-a intensificat.

Un negustor bogat sau o autoritate cu influență putea parcurge în șase zile distanța Brașov-Viena, drum care însă, în condiții grele putea dura și trei săptămâni.

La fel cum acum sunt controverse în legătură cu traseele diverselor autostrăzi, în urmă cu 150 de ani au apărut controverse și s-au creat tabere adverse pe tema rutelor primelor căi ferate ce urmau a fi create. Cei mai influenți oameni ai vremii știau că alegerea unui anumit traseu urma să privilegieze acele orașe fiindcă prin ele vor trece mărfurile și pasagerii și vor deveni puncte principale ale unor coridoare de transport europene. Cele care ar rămâne fără cale ferată erau în mod clar dezavantajate.

Ei bine, deși proiecte pentru o cale ferată Oradea - Cluj existau de pe la 1848, revoluțiile din acel an - și apoi o criză economică - ce a afectat imperiul au amânat proiectul și au determinat și vinderea unor tronsoane din zona Ungaria - Slovacia, către consorții private.

Pe la 1856 a izbucnit controversa între două proiecte de cale ferată: unul pe ruta Arad - Alba Iulia - Sibiu, susținut de influența burgheziei din Sibiu și de ministrul

finanțelor de la Viena și altul pe ruta Oradea - Cluj - Brașov susținut de latifundiarii maghiari și de mai-marii comunității românești și săsești din Brașov, oraș foarte bine dezvoltat economic.

"Drumul de fier" dintre Arad și Alba Iulia a avut câștig de cauză, dar proiectul a avut multe obstacole de depășit, fiind început pe bani publici în timpul unei perioade de foamete în Ardeal când autoritățile au adoptat măsura socială de a angaja mii de locuitori la lucrările de terasament.

Apoi proiectul a fost încredințat unor companii private susținute de banca Rothschild care la un moment dat s-a retras și apoi a revenit, fiind partener financiar al unui holding de minerit din Brașov.

Primul tronson important din Ardeal a fost dat în folosință la final de 1868 când întâiul tren intra în Alba Iulia, în ziua de Crăciun. Orașul era acum legat de Arad (211 km distanță) și implicit de Viena și de Pesta (capitala maghiară ce avea să se unească cu Buda în 1876, devenind Budapesta). La 1868, cei 145 km dintre Arad și Deva erau parcurși în patru ore. În prezent nu suntem departe, drumul fiind de 3 ore și 20 de minute, însă pentru că se lucrează pentru modernizare pe porțiuni lungi.



La o expoziție feroviară în Gara de Nord (2014)

În 1872 și Sibiu a fost legat la rețeaua de cale ferată, iar proiectul Oradea - Cluj demarase și el, calea ferată fiind gata în toamna lui 1870. Linia a ajuns în 1872 la Sighișoara și în 1873 la Brașov, în noiembrie intrând în gară primul tren din direcția Oradea. La calea ferată Oradea - Brașov au lucrat 20.000 de oameni, iar lucrările au fost întârziate de faptul că un casier a fugit cu o uriașă sumă de bani destinată

proiectului. Întregul tronson a fost învăluit într-un scandal fiindcă presa a scris că societatea englezului Warring care a început proiectul și apoi s-a retras, ar fi obținut contractul la costuri pe kilometru de zece ori peste cele ale concurenților de la licitație.

În Transilvania, pe la 1870 vagoanele de clasa I aveau trei compartimente de șase locuri fiecare, iar la clasa a doua erau opt locuri în compartiment. Clasa a III-a consta în vagoane deschise, de 38 de locuri, dar au existat și așa-numite vagoane de clasa a IV, vagoane de marfă în care s-au montat bănci de lemn, iar în centru era o sobă pentru încălzirea pe timp de iarnă. Lămpile erau alimentate de ulei de rapiță, astfel că mirosul devenea greu de suportat la călătoriile lungi.

În ce an au ajuns trenurile în diversele orașe ale țării

Timișoara	1857
Arad	1858
Constanța	1860
Alba Iulia	1868
București	1869
Cluj	1870
Iași	1870
Sibiu	1872
Galați	1872
Brașov	1873
Craiova	1875

Dobrogea - Prima cale ferată din partea europeană a Imperiului Otoman

Din cauza că în 1856 navigația la gurile Dunării se făcea extrem de greu, mai ales din cauza piedicilor puse de Rusia țaristă, dar și din cauze naturale, în Dobrogea aflată atunci sub dominație otomană, s-a pus problema construirii unei căi ferate între Cernavoia și Constanța (64 km).

A fost o uriașă controversă fiindcă negustorii din Brăila și Galați se temeau că afacerile de transport maritim le vor fi ruinate pentru că apare o nouă metodă de transport. Proiectul a fost contestat puternic, au existat rapoarte care l-au discreditat, dar au venit în replică și rapoarte care au lăudat ideea. A venit și alternativa construirii unui canal navigabil, însă până la urmă susținătorii căii ferate au câștigat, iar grânele puteau fi transportate mult mai repede către Constanța, de unde plecau cu vapoarele.

Compania engleza Barkley careia i s-a încredințat proiectul a construit calea ferată între 1858 și 1860, iar cele două orașe se numeau în turcă Kustendje (Köstence), respectiv Boğazköy. Statul român a răscumpărat în 1882 calea ferată. Aceeași companie engleză a construit și linia București - Giurgiu despre care puteți citi mai jos.

Moldova și Muntenia

Primele propuneri pentru căi ferate în Moldova și Țara Românească

Trenul a ajuns abia la 1869 la București, deși propuneri au fost și la noi încă de la 1842. De ce așa decalaj? Construcția de căi ferate costa mult, iar principatele dunărene nu prea aveau banii și nici inginerii necesari. Mai mult, otomanii nu au fost, mai ales la începuturi, interesați de căile ferate.

În principate au trecut peste 20 de ani de la primele propuneri la prima cale ferată realizată.

Toader Popescu scrie în "Proiectul feroviar românesc" că au existat câteva propuneri "primitive" de construire a unor căi ferate înaintea unirii principatelor, iar cea mai veche este din 14 februarie 1842 când un anume inginer Marin din Cernăuți îi adresează domnitorului Mihail Sturdza o scrisoare prin care solicită acordarea unei concesiuni pentru "executarea unui drum de fier tras de cai, de la Mihăileni, de-a lungul Siretului, pe o întindere de 50 de mile până la Dunăre", iar speranța era că această linie va fi racordată cu cea principală, din Galiția, iar atunci tracțiunea animală urma a fi înlocuită de cea mecanică.

Domnitorul nu dă vreun răspuns și nici nu înaintează oamenilor săi spre dezbateri ideea, dar această idee simplă a inginerului Marin este cea mai veche intenție coerentă pentru construirea unei căi ferate în spațiul nostru.



Trei ani mai târziu un inginer francez înainta Academiei Mihăilene din Iași o propunere pentru o cale ferată Iași - Galați, iar în 1846 mai mulți boieri moldoveni adresează o scrisoare conducerii principatului, propunând construcția "unui drum de fier cu vapor sau cu cai", pe malul drept al Siretului "prin mijlocul întinderii acestei țări", de la Mihăileni la Galați. Este, notează Toader Popescu, prima tentativă documentată venită din interiorul țării, privind realizarea unei rețele de căi ferate. Nu au fost singurele propuneri.

În gara Sinaia (foto - HotNews)

În Țara Românească, domnitorul Barbu Știrbei îi scrie în 1855 comandantului armatei austriece de ocupație, contele Coronini - Cronberg, cerând să i se trimită un inginer pentru realizarea unui studiu legat de o eventuală cale ferată Orșova - București - Giurgiu. Austriecii vor trimite un inginer șef numit Franz Dimmer care finalizează în 1856 proiectul liniei Brașov - Buzău - Ploiești - București - Giurgiu.

În februarie 1856 se semnează la Dresda o convenție cu Maximilian de Haber, reprezentantul unei companii interesate de construirea unei căi ferate în Muntenia.

Convenția a fost aprobată de Divan și prevedea construirea unei linii pe ruta Orșova - Craiova - București - Brăila.

Pe foarte populara rută Brașov - București primul tren a circulat în 1879, dar ideea unei căi ferate prin zona văii Prahovei a venit cu un sfert de secol mai repede. În 1855 un reprezentant al Camerei de Comerț și Industrie din Brașov, Carol Maager, își manifesta interesul pentru formarea unei societăți private în scopul realizării unei căi ferate care să lege Brașovul de porturile dunărene Galați, Brăila și Giurgiu.

Un an mai târziu o delegația din Transilvania vine la București pentru negocierea construirii unei căi ferate pe traseele Brașov - Ploiești - Buzău- Brăila și București - Giurgiu. Din această perioadă datează disensiunile dintre București și Viena privind punctele pe unde căile ferate vor trece granița și în ce ordine se vor construi liniile. Până la urmă avea să capete formă mai întâi magistrala pe care acum o știm sub numele 900 București - Timișoara și apoi M300 București - Oradea.

De la București la Dunăre. Drumul către Giurgiu - prima linie din Principate

Prima linie de cale ferată de pe teritoriul Principatelor Române a fost cea dintre București și Giurgiu care a fost concesionată englezilor de la J. T. Barkley în 1865, lucrările desfășurându-se între 1866 și 1869. Inaugurarea oficială a fost pe 31 octombrie 1869. Trebuie spus că România nu avea port la Marea Neagră atunci, iar materialele de construcții, cele de realizare a căii de rulare și locomotivele și vagoanele trebuiau importate, deci costurile erau uriașe.

Înainte de începerea lucrărilor foarte mulți s-au opus construirii căii ferate, inclusiv proprietarii de terenuri din zonă care se temeau că trebuie să taie viile, dar s-au opus vehement și sute de oameni din Giurgiu. De exemplu, primarul din orașul dunărean a trimis petiții pentru ca gara să fie amplasată în afara orașului, iar birjarii și hangarii se temeau că își vor pierde clienții care vor folosi trenul pentru a ajunge de la gară, la port.



Trenul Călugăreni (foto HotNews)

Amănunt interesant: existau trei variante pentru prima cale ferată din Principate: de la București către Brăila, Galați sau Giurgiu, cele trei mari porturi. A fost aleasă varianta Giurgiu pentru că era cea mai scurtă, cea mai rapid de construit și cu o singură trecere a unui curs de apă (cea peste Argeș care acum constituie un punct nevralgic al rețelei fiindcă podul de la Grădiștea, peste Argeș, a fost dărâmat de ape în 2005 și nu a fost refăcut nici până acum, iar trenurile ocolesc pe la Videle).

Pe această cale ferată de 64 km viteza medie era de 30 km/h, iar jumătate de secol trenul a fost tractat și de legendara locomotivă Călugăreni, a cărei machetă poate fi văzută la muzeul CFR de la peronul 14 al Gării de Nord.

Drumul de fier către Dunăre pleca din fosta Gara Filaret, cea mai veche gară a Capitalei, și se îndrepta către Dunăre, de unde pe calea apei se călătorea către Occident. Calea ferată a fost esențială pentru transportul trupelor în Războiul de Independență (1877-78), iar din 1872 a fost legată și cu restul țării, după inaugurarea căii ferate ce lega Bucureștiul de Moldova. Gara Filaret a funcționat până în 1960 când clădirea a devenit autogară.

Într-o carte editată în 2019 de Muzeul Național de Istorie a României - Scurtă Istorie a Drumurilor de Fier din România - se spicuiește din regulamentul de exploatare în regie a acestei prime căi ferate din Principate

Iată câteva exemple:

"Art 34 Orice convoi regulat de călători va trebui să cuprindă numărul îndestulător de trăsură de toate clasele pentru persoanele ce se vor prezenta la stațiile drumului ferat. Un compartiment de fiecare clasă se va putea rezerva pentru damele ce vor

călători singure. Asemenea și un compartiment pentru nefumători"
Art 53 Este oprit a se introduce în vagoanele de călători mai multe persoane decât locurile disponibile

Art 54: Intrarea în vagoane este oprită:

- 1. La orice călător aflat în stare de beție*
- 2. La orice persoană care va purta cu sine arme încărcate sau pachete care, prin natura lor, ar incomoda pe ceilalți călători.*

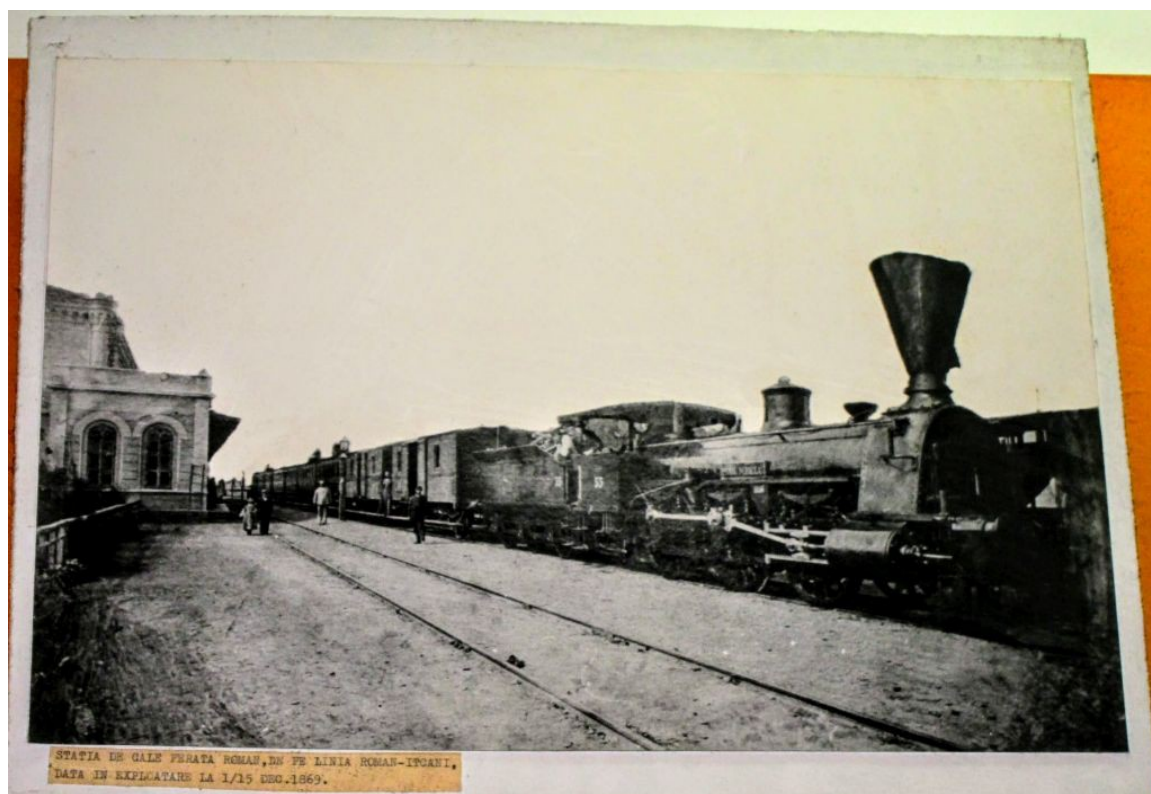
Cartea reproduce și un fragment din ziarul brașovean Gazeta Transilvaniei care începe așa un articol despre inaugurarea căii ferate: "Să fie de bun augur! Drumul de fer de la București la Giurgiu s-a inaugurat conform programei ce am publicat-o". Ziarul citează și o parte a discursului lui Dimitrie Ghica, unul dintre cei mai importanți oameni din principate și viitor premier:

"Domnilor, înființarea drumurilor ferate în România devine astăzi o realitate. Substituirea aburului în locul mijloacelor întrebuintate până ieri va opera și la noi acea revoluțiune binefăcătoare ale cărei efecte le admirăm la cel dintâi pas ce facem peste frontieră, mai cu seamă în direcțiunea Occidentului".

Moldova - Ajutorul, dar și blestemul influenței austriece

La fel ca în alte regiuni, austriecii discutau despre posibile căi ferate încă înainte de 1850, dar nu s-au putut realiza. Totuși, "drumul de fier" s-a apropiat de Moldova dinspre nord, fiindcă în 1863 a fost finalizată calea ferată dintre Cernăuți și Liov (acum în Ucraina, atunci în Austria). Compania care a construit această linie - purtând numele celor două orașe Lemberg-Czernowitz Eisenbahn - a realizat tronsonul Cernăuți - Suceava și apoi Suceava - Roman, ambele date în folosință în 1869, la câteva săptămâni după București - Giurgiu.

Mai exact, calea ferată Suceava - Vicșani - Cernăuți a fost dată în folosință la 27 octombrie, iar Suceava - Roman, la 15 decembrie 1869. În cartea "Proiectul Feroviar Românesc" se explică faptul că au fost negocieri dure între români și austrieci pentru a se stabili unde să fie conexiunile transfrontaliere dintre cele două țări și ce traseu să aibă calea ferată sute de kilometri prin țările române.



La Roman în 1869

Astfel, austriecii voiau acces cât mai direct către un port la Marea Neagră, iar concesionarii au discutat mai întâi cu rușii pentru o legătură prin Chișinău către Odesa, dar nu s-a ajuns la un rezultat. S-a trecut apoi la discuții cu românii, ideea fiind ca drumul de fier să urmeze valea Siretului către portul Galați. România s-a situat pe o poziție slabă de negociere, iar concesionarii au avut multă libertate în a alege traseul și câteva orașe au fost defavorizate și au decăzut fiindcă nu au fost incluse pe magistrala principală, exemplu fiind Botoșaniul. Pe de altă parte, Pașcani a crescut mult pentru că a fost legat printr-o linie directă de Iașiul (Jassy, cum era scris în vremea aceea de către francezi și englezi).

La 1870 și capitala Moldovei a văzut primul tren, o dată cu inaugurarea acestei linii Iași - Pașcani. Rețeaua cunoaște o extindere spre est în 1874 cu linia spre Ungheni și mai departe, spre Chișinău, un an mai târziu. Căile ferate s-au extins uimitor între 1870-1880, dar nu au lipsit scandalurile de corupție.

Între Roman și Iași distanța de 115 km era parcursă de accelerat în trei ore și 40 de minute, media fiind de puțin peste 30 km/h. Pe alte linii din regiune viteza medie era de 20-25 km/h.

Interesantă este ortografierea numelor orașelor românești în ghidurile europene de călătorie și chiar și în documente. Astfel, avem "Buzeu", "Mărăsesci", "Jassy", "Tergul-Frumos", Ploesci, București sau "Tergu-Vestei (Târgoviște)". Ițcani, satul de lângă Suceava care între 1775 și 1918 a fost punct de frontieră în Bucovina austriacă, era scris Iitzkany. Ițcani este acum cartier al Sucevei, iar gara se numește Suceava Nord. Gara de graniță construită de austrieci era pe la 1870

printre cele mai mari din regiune, dar nici românii nu s-au lăsat mai prejos construind între 1892 și 1902 gara Suceava - Burdujeni aflată la 3 km de Țicani.

Timpii de mers, la începuturi

Cât dura o călătorie? În 1873 se făceau 15 ore între Brașov și Cluj și cinci ore și jumătate între Cluj și Oradea, cu o viteză medie de 30 km/h. Lucrurile s-au îmbunătățit mult după 1890 când liniile au fost modernizate, șinele de fier au fost înlocuite cu cele de otel, iar locomotivele au devenit mai puternice. La 1918 drumul Brasov-Cluj dura 9 ore și jumătate, la 1939, cam șapte ore, iar distanța Cluj - Oradea era parcursă în 2 ore și 45 minute în 1940, cam ca în prezent. Mai trist este că linia tot neelectrificată este, deși proiecte sunt.

La 1868, cei 211 km dintre Arad și Alba Iulia erau parcurși în 8 ore și 45 de minute, șapte decenii mai târziu timpul s-a redus la 3 ore și 50 minute. Un alt exemplu: la 1870 cei 80 km dintre Simeria și Petroșani erau parcurși în 4 ore și jumătate, iar drumul durează în prezent 104-120 de minute.

La 1864 drumul dintre Viena și Budapesta (pe atunci Pest) era parcurs în 11 ore (acum se fac sub trei ore), iar între Pest și Oradea trenul făcea zece ore (acum se fac aproape cinci ore). Între Arad și Budapesta drumul dura peste 10 ore acum un veac și jumătate, în prezent distanța poate fi parcursă în patru ore.

CRONOLOGIE

Primul sfert de veac de căi ferate în regiunile locuite de români. Ce linii au fost deschise

1856 Oravița - Baziaș, 62 km, pe atunci în Banatul deținut de austrieci

1857 Timișoara - Jimbolia (Austria)

1858 Arad - Curtici (Ungaria) cu continuare până la Szolnok Oradea - Borș, cu continuare până la Puspokladany Timișoara - Stămora Moravița - Baziaș (94 km)

1860 Constanța - Cernavodă (63 km), a doua cale ferată din Imperiul Otoman

1863 Oravița - Anina 33 km (Banatul deținut de Austria)

1868 Arad - Alba Iulia, 211 km, prima cale ferată din Transilvania care atunci era parte a Imperiului Austro - Ungar

1869 București - Giurgiu Suceava (Burdujeni) - Roman 102 km (de la frontiera austriacă) Suceava (Burdujeni) - Vicșani - Cernăuți, 114 km (în Bucovina deținută de austrieci.

1870 Giurgiu - Smârda (3 km) Pașcani - Iași (76 km) Oradea - Cluj 152 km (Transilvania) Simeria - Petroșani (79 km) Periam - Vâlcani (40 km) în Banat

1871 Botoșani - Verești (44 km) Alba Iulia - Tg Mureș (112 km) Timișoara - Arad (57 km) Satu Mare Valea lui Mihai (68 km) Oradea - Salonta (39 km)

1872 Roman - Galați - Brăila - București + ramificația Tecuci - Bârlad (536 km) București Nord - București Filaret (7 km) Pitești - Chitila (98 km) Teiuș - Sighișoara (101 km) Sibiu - Copșa Mică (45 km) Satu Mare - Sighetu Marmăției (92 km) via Halmeu

1873 Sighișoara - Brașov (129 km) Cluj - Războieni (68 km)

1874 Iași - Ungheni (21 km) Voitec - Călnic (60 km)

1874 Pitești - Vârciorova (274 km) la granița cu Austria
1876 Timișoara - Caransebeș (98 km)
1877 Arad - Ineu (63 km)
1878 Orșova - Caransebeș (91 km)
1879 Brașov - Predeal (26 km) Predeal - Ploiești (81 km) Vârciorova - Orșova (4 km, legătura transfrontalieră)
1881 Buzău - Mărățești (90 km) Apahida – Dej
1883 Buda - Slănic (33 km)

Grupul Grampet nu a avut influență asupra conținutului acestui material sau în alegerea subiectului.

Sursa: <https://m.hotnews.ro/>