

# Se împlinesc 140 de ani de la înființarea Direcțiunii Princiare a Căilor Ferate Române

11 aprilie 2020

**Azi se împlinesc 140 de ani de la înființarea Direcțiunii Princiare a Căilor Ferate Române, prin preluarea căilor ferate existente la acea vreme de la concesionarii străini.**



La data de 11/23 aprilie 1880, s-a înființat, prin promulgarea Decretului 1248/1880, administrația de stat a căilor ferate, sub denumirea Direcțiunea princiară a Căilor Ferate, transformată în anul 1883 în Direcția Generală a Căilor Ferate Române, instituție care a consacrat inițialele CFR.

## **Inginerul Ștefan Fălcoianu, primul șef al Direcțiunii**

Primul conducător al Direcțiunii Princiare a fost general ing Ștefan Fălcoianu, care a activat în această funcție până la data de 15 aprilie 1883, notează [\*\*Asociația Inginerilor Feroviari din România\*\*](#).

Ștefan Fălcoianu (născut 6/18 iunie 1835, București, Țara Românească – decedat 22 ianuarie/4 februarie 1905, București, România) a fost general, matematician, istoric și politician român. Era membru titular și vicepreședinte al Academiei Române.

Cu puțin timp înainte, în luna ianuarie a aceluiași an, Parlamentul României votase pentru transferul liniei Vârciorova – Roman din administrarea privată a consorțiului Strousberg la administrarea națională, Guvernul formând instituția Căilor Ferate Române.

## **Înființarea Direcției Princiare a Căilor Ferate Române a impulsionat cercetarea feroviară**

Exploatarea și extinderea rețelei feroviare a necesitat un efort propriu intens pentru rezolvarea problemelor tehnice în toate ramurile, se precizează pe [site-ul Autorității Feroviare Române \(AFER\)](#). Această a condus la înființarea unor compartimente sub denumirea de “Birouri de studii”. Primul birou de studii a apărut în același an (1880) în cadrul Serviciului de Ateliere și Tracțiune. În 1885 existau deja patru asemenea birouri (tracțiune, ateliere, economat și întreținere).

Activitatea acestor birouri era orientată pe următoarele direcții: studii de dezvoltare (a rețelei, a instalațiilor, a materialului rulant, reparații); proiectarea liniilor și instalațiilor; elaborarea de caiete de sarcini pentru materiale și verificarea calității materialelor; elaborarea de tehnologii pentru exploatare, întreținere și reparații; modernizarea materialului rulant.

## **Rețeaua CFR se extinde, odată cu Marea Unire din 1918**

Apoi, în 1918 Regatul României s-a unit cu Transilvania, Banat, Basarabia și Bucovina pentru a forma România Mare.

Drept urmare, toate căile ferate din aceste regiuni, care au aparținut înainte Austro-Ungariei și Rusiei au intrat în proprietatea CFR. Acest eveniment a fost unul important în istoria CFR, deoarece uzina de vagoane de la Arad (acum Astra Vagoane Călători), aflată înainte sub control austro-ungar, a intrat în proprietatea CFR, astfel a început fabricarea a numeroase tipuri de vagoane și locomotive pentru CFR.

## **CFR devine SNCFR, care apoi se divizează**

Denumirea de Căile Ferate Române a persistat până în 1990, când a fost înființată Societatea Națională a Căilor Ferate Române (SNCFR). Apoi, Pe 1 octombrie 1998 SNCFR s-a desființat prin divizare și au fost înființate :

- Compania Națională de Căi Ferate CFR SA, care administrează infrastructura feroviară;
- Societatea Națională de Transport Feroviar de Călători CFR Călători – SA, operatorul național de călători;
- Societatea Națională de Transport Feroviar de Marfă CFR Marfă, operatorul național de marfă;
- Societatea Națională de Administrare a Activelor Feroviare „SAAF” – SA, care trebuia să administreze excedentul de active feroviare rezultat în urma reorganizării;

- Societatea Feroviară de Turism „SFT – CFR” SA a preluat o parte din activele „SAAF” și trebuia să efectuează servicii turistice, administrând trenurile de epocă.
- Societatea de Management Feroviar „SMF” (desființată)
- Autoritatea Feroviară Română (AFER), organismul de reglementare feroviară al României.

În urma reorganizării SNCFR de pe 1 octombrie 1998 a fost permis accesul nediscriminatoriu la infrastructura feroviară publică al tuturor operatorilor feroviari licențiați, fapt ce a dus la înființarea de operatori feroviari cu capital privat.

**Sursa: Club Feroviar**