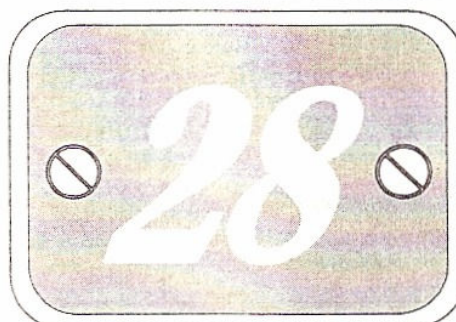


TCR

# TREN MAGAZIN

Buletin informativ al TCR



București 1999



**TREN CLUBUL ROMÂN**  
- Asociația Prietenilor C.F.R. -

Înregistrată la Judecătoria Sectorului 1  
București în baza Dosarului nr. 1997/PJ/1990  
Legalizată prin Sentința nr. 1190 din  
15.08.1990

**SEDIUL : 78141 BUCUREȘTI, Calea  
Griviței nr. 193B (Muzeul CFR)**

**PREȘEDINTE: Octavian UDRIȘTE**  
**SECRETAR : Antonio BIANCO**  
**FINANCIAR : Viviana RĂDULESCU**  
**ISTORIC : Șerban LACRIȚEANU**  
**MODELISM : Dan Ioan POPESCU**

**FILIALA BRAȘOV : Virgil LEANCU,**  
**Mircea ȘUTEU, Radu BELLU**

**FILIALA GERMANIA : Hubert KÖNIGER**  
**(Altenstadt)**

**CORRESPONDENȚI REGIONALI : Florin**  
**LUPESCU (Târgoviște), Silviu DÂRLEA**  
**(Arad), Florin NAN (Dej), SZELES Jozsef**  
**(Sf. Gheorghe), Mircea DOROBANȚU.**

**- TREN MAGAZIN -**  
**Buletin informativ al T.C.R.**  
**- publicație trimestrială -**

**REDACTORI : Șerban LACRIȚEANU,**  
**Albert Antonio BIANCO, Daniel**  
**SECĂRESCU**

**GRAFICA : Mircea DRAGOMIR**

**ADRESA DE CORRESPONDENȚĂ :**  
**str. Gala Galaction nr. 43**  
**RO-78188 BUCUREȘTI**

**CONT C.E.C. : 25 11 0103 0982 Filiala**  
**Sector 1 București (ATENȚIE NR. NOU !)**

Așteptăm colaborări, sugestii și informații  
actuale din domeniul nostru de activitate pe  
adresa de corespondență.

**PUBLICITATE**

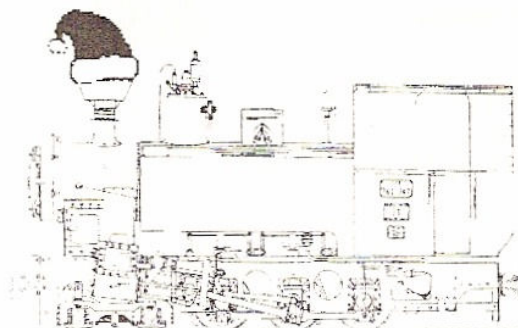
Închiriez amatorilor feroviari interesați casete  
video cu tematică feroviară produse de firme re-  
numite din Anglia și Germania. Prețuri convenabile  
Cornel MIȘINGER, str. Siretului nr. 4, sc. C, ap. 49,  
2400 SIBIU, tel. 069 442256, după ora 20

**UNDE SE GĂSESC MODELE FERUVIARE ÎN  
BUCUREȘTI ?**

- Magazinul *Hobby Toys - Roco* din  
Bd. Kogălniceanu 95A, vis-a-vis de  
Facultatea de Drept - reprezentant *Roco* și  
accesorii
- Peak impex srl în incinta magazinului UNIREA,  
aripa Călărași, et.3 - trenulețe second hand
- Magazinul din incinta Muzeului Militar Național,  
str. Mircea Vulcănescu (fostă Stefan Furtună),  
subsol - trenulețe second hand (N, TT, HO)



*vă urează sărbători fericite!*





## Cuprins:

	pag.
Calea ferată Vama - Moldovița 110 ani de exploatare	4
Un secol de arhitectură feroviară românească - linia de cale ferată Pitești - Curtea de Argeș	6
40 de ani de exploatare a locomotivelor Diesel CFR seria 060-DA (partea I)	8
Modelismul feroviar - încotro?	13
ROMANIA - 50 Hz anul "zero"	14
Reportaje, aniversări, jubilee, trenuri speciale:	16

### Foto copertă:

Aproape fără să ne dăm  
seama, "Diesel-ul" nostru  
cotidian a împlinit 40 de ani!  
60-0734-8 remorcând trenul  
A1924 pe Valea Oltului,  
Cornet, 23 mai 1997  
Foto: Mircea DOROBANȚU

\*  
\* \*

TREN MAGAZIN  
Buletin informativ al TCR

Nr. 28 - decembrie 1999

## Editorial

Fără îndoială, suntem printre cei privilegiați care - putem spune - am trăit în două milenii! Acum, în plină evoluție a societății postindustriale, când telefonul mobil, PC-ul și Internet-ul au devenit atribute ale existenței cotidiene, unii dintre noi încercăm să derulăm, ca pe un film, evenimentele care au marcat existența omenirii. Din punctul nostru de vedere și nu numai, ne gândim la roată și la una dintre cele mai mari invenții a erei mecanice - mașina cu abur aplicată în locomotia pe calea ferată a lui George Stephenson - care, într-o foarte mare măsură, a marcat evoluția societății industriale.

Urmărind fagașul evenimentelor, ne amintim cu deosebită emoție de pioneratul căii ferate, dar și de epoca de glorie a locomotivelor cu abur. Pentru a marca momentul de sfârșit al unui mileniu și al unui secol dominat de revoluția industrială, încercăm, cu modestele noastre mijloace, să edităm istorii și materiale grafice care să aducă aminte generațiilor următoare de realizările remarcabile ale predecesorilor.

Dar, ocupați fiind cu aduceri aminte și studiul evenimentelor, nu trebuie să uităm de prezentul căii ferate, confruntată tot mai puternic cu concurența transportului auto și aerian. Să ne limităm oare numai la analize și studii? S-ar putea ca datoria prezentului să fie transmiterea tradițiilor feroviare prin păstrarea, întreținerea și dezvoltarea chiar a sistemelor clasice, considerate de unii "demodate". Transportul rutier câștigă tot mai mult credit din partea călătorilor în fața "bătrânei" căi ferate. Pe șosele se pare că există o dinamică mult mai rentabilă, în timp ce, cu trenul, călătoria devine tot mai scumpă și mai... lungă. Ar trebui totuși puse în balanță, în favoarea transportului feroviar, siguranța și aspectul ecologic, de neîndoiebnică importanță în perspectiva mileniului următor.

În aceste circumstanțe, este oare inutil să ne mai gândim la călătoriile de plăcere cu trenurile de epocă, din ce în ce mai puține, sau la inițiative particulare pentru salvarea unei linii, a unei locomotive, sau a unui vagon? În nici un caz! Avem chiar datoria de a exploata tocmai esența momentului de trecere de la un mileniu la altul: reînvierea tradițiilor, a amintirilor, pentru a face din calea ferată un partener competitiv și atractiv în perspectiva anilor 2000...

Daniel SECĂRESCU



## Aniversări feroviare: Calea ferată Vama – Moldovița, 110 ani

La sfârșitul secolului al XIX-lea, mica provincie așezată la limita răsăriteană a Monarhiei Habsburgice, Bucovina, dispunea de o rețea de căi ferate de 575 km. Aceasta lega, pe de o parte, provincia de restul monarhiei, iar pe de cealaltă parte, asigura legătura cu Rusia, pentru schimburile comerciale foarte active ale celor două puteri europene.

Prima cale ferată din Bucovina a fost Cernăuți – Suceava – Burdujeni, o linie magistrală de o importanță deosebită, inaugurată la 27 octombrie 1869, asigurând astfel legătura spre Lemberg, Cracovia și Viena. În același timp, s-a construit și linia Cernăuți – Noua Suliță, spre frontiera cu Rusia, paralelă cu frontiera română de nord a Prutului. Aceste linii constituiau scheletul principal al sistemului feroviar al Bucovinei.

În afara acestor linii principale, în provincie mai exista o rețea secundară de căi ferate, în lungime totală de 458 km, linii concesionate pentru execuție și exploatare unor societăți particulare de căi ferate: "Bukowinaer Lokalbahnen" și "Neue Bukowinaer Lokalbahnen", linii care, în anul 1895, au fost preluate de statul austriac în schimbul unui venit garantat de 4 % din capitalul investit.

Acest sistem de linii secundare pătrundea în interiorul Bucovinei, atingând centrele economice Câmpulung, Vama, Gura Humor, Moldovița, Vatra Dornei. Aceste căi ferate au fost construite în principal pentru punerea în valoare a importantului potențial lemnos pe care masivele împădurite ale Bucovinei îl aveau.

În afara liniilor de ecartament normal, s-a mai construit un sistem de 23 km de linii înguste forestiere (760 mm), aflate în proprietatea a patru societăți particulare de căi ferate industriale, pentru a înlesni transportul buștenilor.

Între anii 1888 – 1908 societatea "Bukowinaer Lokalbahnen" a construit o rețea de cinci linii de ecartament normal, însumând 247 km, printre care și calea ferată Vama – Moldovița Ferăstrău. În perioada 1898 – 1913 cea de a doua societate "Neue Bukowinaer Lokalbahnen" a construit o rețea de opt linii de cale normală, în lungime totală de 211 km. Șase din cele 13 linii construite, rămase pe teritoriul național, au fost răscumpărate de către statul român în perioada interbelică și au trecut în administrarea Direcției Generale CFR.

În ceea ce privește construcția liniei Vama – Moldovița, în anul 1886 firma "Louis Ortlieb &

Co." din München, interesată de exploatarea întinselor păduri din Valea Moldoviței, pune la dispoziție fondurile necesare pentru construcția unei căi ferate normale de la Hatna (astăzi Dărmănești), până la Capu Satului (Câmpulung Est), având două ramuri: Vama – Moldovița și Pojorâta – Fundu Moldovei. Fondul Religionar Ortodox din Bucovina acceptă propunerea și astfel se concesionează "Societății Vechi de Construcții și Exploatare a Liniilor Ferate din Bucovina" (Bukowinaer Lokalbahnen Gesellschaft), construcția și exploatarea căii ferate Dărmănești – Câmpulung, cu ramurile sale Vama – Moldovița și Pojorâta – Fundu Moldovei.

În primăvara anului 1887, societatea începe lucrările de construcție a căii ferate Vama – Moldovița, o linie care urcă 20 km pe Valea Moldoviței, având alături șoseaua și pâraul cu același nume. La 15 august 1889, un aviz în limbile germană și rusească anunța că, începând cu acea dată, două perechi de trenuri de marfă vor circula pe Valea Moldoviței, de la Vama la Moldovița Ferăstrău, trecând prin localități locuite de români, în marea lor majoritate.

Linia pornește de la Vama (533 m alt.), localitate așezată pe râul Moldova și urcă pe direcția Nord-Vest, pe Valea Moldoviței, până în localitatea Moldovița Ferăstrău (645 m alt.), parcurgând distanța de 20 km. Între anii 1889 – 1904 linia a fost utilizată ca linie industrială numai pentru transportul lemnului exploatat din Pădurile Fondului Religionar Ortodox Oriental din Bucovina.

În perioada 1891 – 15 ianuarie 1893, data la care s-a primit autorizația de transport persoane din partea autorităților de la Viena, calea ferată Vama – Moldovița a fost închisă. Pentru facilitarea transportului de călători, la 1 noiembrie 1904 se înființează trei stații de călători: Dragoș, Vatra Moldovița și Moldovița Ferăstrău, pentru ca, între anii 1904 – 1908, să se înființeze alte două noi halte: Frumoasa și Valea Stânii.

Caracteristicile tehnice ale liniei:

- Lungimea 20,04 km.
- Declivitate maximă 25 mm/m.
- Raza de curbă min. 150 m.
- Tipul de șină utilizat 23, 35, 69 kg/m.

În ceea ce privește mijloacele de remorcare, la 1 mai 1888 se înființează depoul de locomotive Câmpulung Est, care urma să asigure staționarea, alimentarea, întreținerea și repararea



locomotivelor pentru remorcarea trenurilor pe calea ferată Dărmănești - Câmpulung Est, cu ramurile sale Vama - Moldovița și Pojorâta - Fundu Moldovei. A fost utilizată tracțiunea cu abur folosindu-se inițial locomotive cu abur austriece din seriile 56, 73, 59, 97, apoi maghiare 375 și 140.200 CFR până în anul 1973, după acest an utilizându-se locomotivele diesel. În stația Vama a mai funcționat o remiză de locomotive, desființată între anii 1930 - 1932 odată cu dezvoltarea depoului Câmpulung Est și o remiză în stația Moldovița Ferăstrău.

\* \*

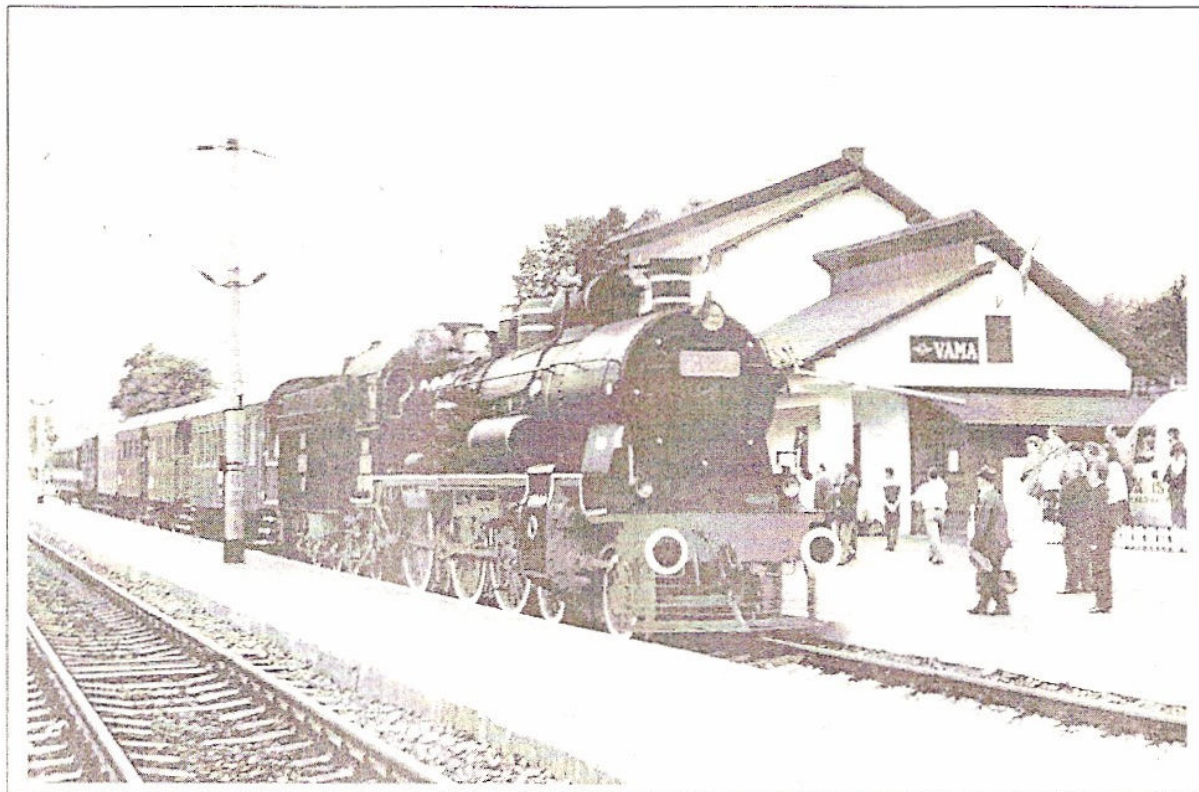
După 110 de la inaugurarea căii ferate de pe Valea Moldoviței, în ajunul mării sărbători a Sfintei Maria, personalități din cadrul Ministerului Transporturilor, Companiei Naționale CFR S.A. și oameni politici s-au întâlnit în stația Câmpulung Est pentru a aniversa una din cele mai frumoase linii secundare rurale.

Începutul festivităților s-a făcut prin rememorarea unor momente din istoria acestei linii, invitații fiind apoi conduși către trenul de epocă ce avea să parcurgă distanța dintre

Câmpulung Est și Vama. Trenul, alcătuit din locomotiva 230.224 (depoul Sibiu), vagoanele de epocă ale trenului Moldovița suplimentate cu un vagon restaurant și un vagon de clasă, a parcurs apoi distanța până la Moldovița, oprind în halta Dragoș pentru un moment festiv prilejuit de dezvelirea unei plăci comemorative.

După terminarea festivităților din gara Moldovița, oaspeții au fost invitați să călătorească cu două trenuri forestiere pe linia îngustă, remorcate de două mocănițe autentice 763-193 (Krauss Linz) și 764-449 (Reșița) până în poiana de la Argel (12,5 km). După experiența, inedită pentru unii, de a pătrunde în inima pădurilor seculare cu "mocănița", organizatorii au încheiat ziua de nostalgie feroviară cu o masă câmpenească în mijlocul pădurilor, care au motivat însăși existența liniei Vama - Moldovița.

Radu BELLU /TCR/  
Daniel SECĂRESCU /TM/



Trenul omagial remorcat de locomotiva 230.224 în stația Vama, 14 august 1999  
Foto: Răducanu DRĂGAN.



## Un secol de arhitectură feroviară românească – linia de cale ferată Pitești – Curtea de Argeș

Alături de infrastructură și de materialul rulant, la calea ferată un element deosebit de important îl reprezintă clădirile de călători și anexe - construcțiile feroviare. În funcție de gradul de preocupare al administrațiilor de cale ferată față de acestea, clădirile construite special, după norme și funcțiuni specifice, sunt mai mult sau mai puțin integrate în așa numitul program de "arhitectură feroviară".

În România, odată cu pătrunderea primelor căi ferate, au fost ridicate și primele construcții necesare bunei desfășurări a traficului de persoane sau de marfă. Pe liniile din Banat, Transilvania și Bucovina au apărut primele clădiri de călători construite după modelul celor austro - ungare, pentru ca, în Muntenia, să se simtă influențele constructive englezești. În Moldova, compozițiile gărilor au fost influențate de caracteristicile sistemelor din răsărit, de multe ori rezultând clădiri austere, pur funcționale.

Pe măsură ce și în România începeau să se consolideze diferitele curente artistice promovate și reprezentate de arhitecți și ingineri de o deosebită valoare, a început să apară o preocupare pentru ce avea să fie arhitectura feroviară românească. Pe lângă disponibilitatea față de latura estetică apărută destul de târziu, după anul 1891 se construiește la Ciurea - Iași prima fabrică de cărămidă și țiglă a C.F.R., aceasta reprezentând o facilitate importantă pentru producția "în regie" a materialelor de construcție, până la acea dată importate în mare măsură.

Între anii 1893 - 1895 avea să se construiască linia Craiova - Calafat, iar între anii 1896 - 1898 linia Pitești - Curtea de Argeș. A urmat apoi calea ferată Târgu Ocna - Palanca (1897 - 1899), clădirile de călători de pe aceste linii fiind concepute și construite de către inginerul **Elie Radu**.

Născut la Botoșani în anul 1853, a fost o personalitate a ingineriei de construcții românești, pe lângă studiile și realizările din domeniul căii ferate, preocupându-se de rețelele tehnico-edilitare orășenești, precum și de construcțiile de drumuri, poduri și șosele. Meritul incontestabil îl deține însă pentru realizările remarcabile făcute la calea ferată, cum ar fi: studiile pentru construcția de noi căi ferate, normalizări, introducerea șinei de tip 49, construcția a numeroase poduri din metal și beton armat.

Dar locul cel mai important în opera lui Elie Radu îl ocupă studiile pentru clădiri de cale ferată - prima preocupare în domeniul programului de arhitectură feroviară - dintre care amintim clădirile de călători ale stațiilor Comănești, Curtea de Argeș, Calafat, Băilești, Bascov, Merișani și multe altele. Acestea sunt un model inedit de arhitectură feroviară românească, program de construcții care, de obicei, nu se distinge prin realizări deosebite față de construcțiile tehnice.

Terminate după inaugurarea liniei Pitești - Curtea de Argeș, aceste clădiri au devenit funcționale la sfârșitul toamnei anului 1899, când s-au integrat perfect în decorul plaiurilor argeșene.

Aspectul deosebit este conferit de cărămida de Ciurea - Iași folosită în compoziția fațadelor. Finețea cu care ancadramentele sunt dimensionate și posate pe fațade, ca și specificul deosebit al turnurilor acoperișului, marchează un moment în istoria arhitecturii ingineresti în Muntenia. În acest timp, alte administrații de cale ferată foloseau programe-tip de construcție a clădirilor de călători, fără să se țină cont prea mult de specificul regional. Plecând tot de la ideea unor elemente-tip de compunere a spațiilor tehnice și publice, Elie Radu crează, prin câteva modele, (gărilor Merișani, Băiculești de pe linia Pitești - Curtea de Argeș, ca și Saline, Cireșoia de pe linia Adjud - Comănești) un stil arhitectural feroviar original.

Pentru gărilor de o mai mare importanță a fost concepută o structură mai mare, având în vedere traficul de călători sporit care să constituie totodată și un punct de atracție pentru urbea respectivă. Acestui fapt se datorează diferența structurală între gara din Curtea de Argeș și restul clădirilor de pe linia Pitești - Curtea de Argeș.

Din punct de vedere arhitectural - compozițional, gara din Curtea de Argeș are și o soră geamănă, clădirea de călători a stației Comănești. Spre deosebire însă de aceasta, în cazul clădirii din Curtea de Argeș, pentru o imagine plastică deosebită, Elie Radu a folosit brăuri din elemente de ceramică smălțuită fabricate de renumiți meșteri italieni și folosite pe fronturile fațadelor, pentru a delimita registrul parterului de cel al etajului superior. Pe lângă elementele liniare de fațadă, ancadramentele ferestrelor și ușilor sunt realizate din cărămizi decorative din ceramică, atât la parter cât și la nivelul etajului.



Pentru acoperirea turnurilor ce marchează fațada spre stradă, adăpostind scările de acces, s-au folosit solzi din piatră naturală - ardezie, prinși în astereala acoperișului prin cuie. Dimensiunea mică a acestor solzi a permis o mobilitate deosebită în urmărirea formelor, pe nervurile bolților.

În holul central de trecere al gării se găsesc casele de bilete și diferite accese spre dependințele gării, dar călătorul, chiar și grăbit, nu poate trece cu vederea rezolvarea tavanului, în care s-au folosit grinzi și elemente curbe din lemn. Prin acest hol, în anul 1914, avea să treacă și ultimul drum al Regelui Carol I, adus la necropola domnească de la Argeș pentru a fi înmormântat.

\*  
\*   \*  
\*

Pe 27 noiembrie 1999, după un secol de existență a căii ferate Pitești - Curtea de Argeș, Compania Națională de Căi Ferate CFR S.A. a omagiat personalitatea inginerului constructor Elie Radu, organizând festivități și circulația unui tren nostalgic pe această linie.

Restaurate și înfrumusețate cu deosebit efort timp de câteva luni, clădirile de călători de pe această linie au fost gata pentru a își primi oaspeții, curioși să asiste la o astfel de ceremonie. Caracterul deosebit a fost dat tocmai de faptul că, pentru prima dată la calea ferată română, s-a comemorat numele unei personalități a ingineriei și a arhitecturii, rămasă în istoria feroviară tocmai pentru construcțiile concepute pentru călători.

Deși o linie secundară, aceasta a fost construită pentru a lega de Capitală una dintre cele mai frumoase și bogate regiuni ale țării, zona Argeșului. De-a lungul timpului, pe această

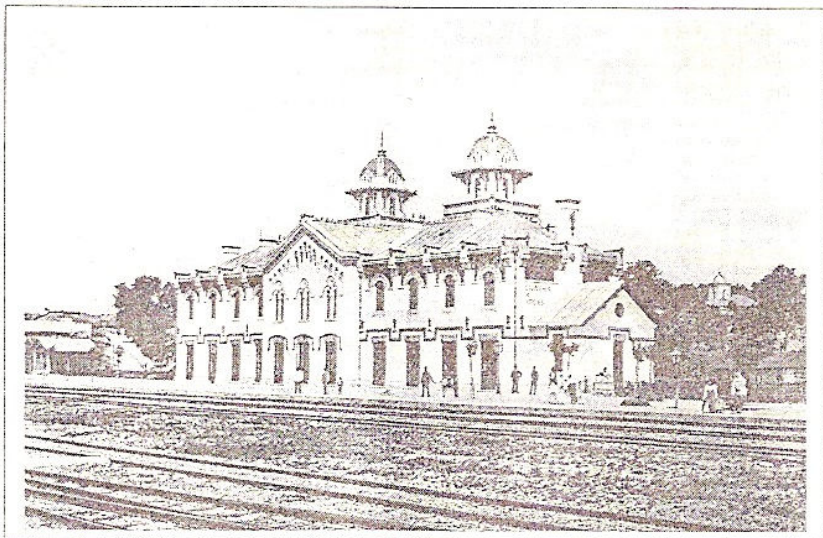
secție au fost transportate materiale dintre cele mai diverse: de la cheresteaua adusă cu carele sau cu mocănița din Munții Iezer, până la fructele culese de pe dealurile Merișanilor, Băiculeștiului, și multe altele.

Dimineața zilei aniversare a început în gara Pitești cu aranjarea ultimilor detalii în așteptarea trenului oficial de la București. În jurul orei 9.40 în gara orașului reședință de județ au coborât oficialitățile întâmpinate de gazda Regionalei Craiova, dl. ing. Ion MIHAILĂ. După rostirea discursurilor și a evocărilor istorice și sfințirea plăcii comemorative, la peronul liniei I a sosit trenul de epocă, compus din locomotiva 150.025 (dep. Ploiești) și garnitura "Moldovița", care a condus invitații către următoarea oprire, gara Băiculești. După festivitățile conduse de primarului comunei, trenul a plecat spre ultima și cea mai frumoasă stație de pe această linie, monumentul de arhitectură feroviară Elie Radu, Curtea de Argeș.

Aniversarea din Curtea de Argeș nu se putea încheia însă fără vizitarea Mănăstirii Episcopale, moment pentru care invitații au fost poștiți în autocare și conduși la Mănăstirea Meșterului Manole, de aici întoarcerea la Pitești făcându-se tot cu autocarele.

Ziua aniversară avea să se termine odată cu plecarea trenului oficial, compus din vagoane recent modernizate, spre București. Gara Pitești, care în dimineața zilei primise oficialitățile pentru rememorarea a 100 de ani de arhitectură feroviară românească, conducea acum oaspeții spre finalul unei aniversări de excepție. Aceasta și datorită eforturilor deosebite pe care organizatorii le-au făcut pentru a marca o personalitate și o latură mai puțin cunoscută a căii ferate - arhitectura feroviară.

Daniel SECĂRESCU/TM/



Gara Curtea de Argeș,  
în anul 1900.

Fotografie din albumul  
Ministerului Lucrărilor  
Publice - 1903.



## 40 DE ANI DE EXPLOATARE A LOCOMOTIVELOR DIESEL CU TRANSMISIE ELECTRICĂ PENTRU CFR SERIA 060-DA

### 1. Introducere

Poate părea surprinzător pentru "nespecialiști", dar tracțiunea Diesel - așa cum o cunoaștem în prezent - a apărut în lumea feroviară ulterior tracțiunii electrice! Dacă primele încercări de realizare a unor vehicule feroviare cu propulsie prin motoare cu ardere internă datează de aproape 90 de ani, iar Rudolf Diesel breveta motorul cu aprindere prin compresie ce-i poartă numele în anul 1897, primele vehicule feroviare - locomotive și automotoare - utilizând motoare Diesel ce au fost exploatate eficient au apărut cu puțin timp înaintea celui de-al doilea război mondial.

O activitate de pionierat în acest domeniu a avut-o firma elvețiană a fraților *SULZER* din Winterthur. Începând din anul 1936, aici au fost proiectate și construite câteva locomotive Diesel cu caracteristici comune și performanțe deosebite pentru acea perioadă, constituind bazele locomotivelor Diesel moderne. Este vorba de cele două locomotive duble pentru rețeaua franceză PLM (Paris-Lyon-Méditerranée) și de locomotiva dublă comandată de CFR pentru linia (București)-Ploiești-Brașov.

Trăsăturile comune ale acestor locomotive erau: construcție dublă, cu două unități simetrice permanent cuplate, aderență parțială (având osii motoare și purtătoare), două motoare Diesel supraalimentate de tipul 12 LDA 31 de 2200 CP fiecare și transmisie electrică în curent continuu. O descriere amănunțită a acestei locomotive-unicat pentru CFR se poate citi în "TREN MAGAZIN" nr. 8/1992.

### 2. Începuturile...

Dezvoltarea economică postbelică a țării a condus la apariția unor sarcini de transport sporite pentru calea ferată. La mijlocul anilor '50, capacitatea de transport a căilor ferate era limitată de absența unor mijloace de tracțiune moderne, apte de a remorca tonaje sporite pe liniile transcarpatice, în special. Electrificarea principalelor magistrale era deja proiectată, dar lucrările erau prognozate a se întinde peste ani. Având în vedere și bunele rezultate obținute în exploatare cu locomotiva Diesel-electrică unicat de proveniență elvețiană, Administrația CFR se orientează către aceleași firme cu care a colaborat

înainte de război și, sfidând acordurile de integrare economică ale țărilor socialiste din CAER, comandă în anul 1956 industriei elvețiene proiectarea și construirea unei locomotive Diesel-electrice moderne, cu aderență integrală, formula osiilor Co'Co', în clasa de putere 2100 CP (1550 kW). În acest scop se crează un consorțiu alcătuit din firmele *Sulzer Winterthur* (constructorul motorului Diesel), *BBC Baden* (constructorul echipamentului electric) și *SLM Winterthur* (constructorul părții mecanice), această din urmă firmă efectuând totodată și montajul general pentru cele șase locomotive construite integral în Elveția. În baza acordului încheiat, firmele elvețiene se obligau de a efectua transferul de tehnologie către industria românească, pe atunci în dezvoltare.

Cele 6 locomotive pentru CFR au văzut lumina zilei în anul 1959, în halele firmei *SLM (Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik)* din Winterthur, flancate de celebrele locomotive electrice elvețiene ale seriei Ae 6/6, cu care, de altfel, au și trăsături comune în ceea ce privește construcția boghiului cu 3 osii și modul de sprijinire al carcasei locomotivei pe acesta. Numerele de fabricație ale celor 6 locomotive pentru CFR (4246-4251) se situează chiar în mijlocul seriei elvețiene Ae 6/6, de unde provine și denumirea neoficială a acestora de Am 6/6! Următoarele 10 locomotive, botezate la CFR într-o bună tradiție... franceză 060-DA, urmau să fie construite în România, la Electroputere Craiova, cu echipamentul diesel-electric furnizat de firmele elvețiene. Contractul de licență prevedea apoi construirea și asimilarea echipamentelor în țară pentru încă 40 de locomotive 060-DA, număr ce a fost depășit de aproape... 60 de ori!

Înainte de livrarea lor în România, mașinile 060-DA-001...006 au efectuat, între lunile mai-octombrie 1959, un program intens de testări pe rețeaua căilor ferate elvețiene SBB/CFF, întocmai ca predecesoarea din anul 1938. Liniile parcurse au inclus și celebra rampă Gotthard, unde 060-DA-001 a remorcat un tren de marfă cu 66 osii și 550 t de la Erstfeld la Göschenen, cu porniri în rampa maximă, curbe și chiar în tunel. Locomotivele 001 și 002 cuplate în multiplă tracțiune au remorcat 1200 t între Winterthur și Romanshorn, alte probe au atins St. Gallen și Büllach în Elveția de Răsărit. Din fericire pentru amatori de istorie feroviară de pretutindeni, atât presa vremii cât și fotografi pasionați au