

**O ANIVERSARE LA 100 DE ANI.  
CONTRIBUȚIA LUI ANGHEL SALIGNY  
LA SISTEMATIZAREA ORAȘULUI CONSTANȚA**

În zilele de 2-3 octombrie 2005, s-au împlinit 100 de ani de la data punerii în funcțiune a liniei ferate de la Constanța la stațiunea Mamaia Băi.

Amplasamentul stațiunii estivale de la Mamaia fusese stabilit de primarul Constanței, Ion Bănescu, care, într-o zi însorită a anului primului său mandat, mergând cu trăsura în împrejurimile orașului, la Mamaia, a intuit și a găsit locul ideal al dezvoltării turismului balnear, în interesul veniturilor în bugetul Primăriei. Și-a dat seama că, singur și cu mijloacele modeste ale unui oraș slab populat, fără o suprastructură tehnică a Primăriei, capabile de schimbări radicale în politica de investiții, nu poate realiza inițiativele sale de care orașul avea neapărat nevoie. Atunci a apelat la Anghel Saligny, director general în Ministerul Lucrărilor Publice și directorul Șantierului de construcții pentru portul Constanța.

Vizionar, Ion Bănescu, a intervenit la Direcția Portului, singura instituție care opera în oraș, capabilă să aducă schimbările radicale de care urbea trebuia să profite. Și atunci, ca și în zilele noastre, Direcția Portului era o instituție coordonată la nivel guvernamental, care contribuia la veniturile Primăriei orașului, cu cotă parte, la care interesele locale se suprapuneau cu interesele portului.

Bine sfătuit de colaborarea cu Mihai Șutzu, la acea vreme locuitor al orașului, locuind în castelul abia construit, Ion Bănescu a înțeles politica creditelor cu dobândă redusă, favorizată de guvernul conservator al României și a acceptat să îndatoreze Primăria cu împrumuturile necesare pentru dezvoltarea orașului.

Ion Bănescu, membru în Partidul Conservator, a întâlnit în persoana lui Anghel Saligny un simpatizant al Partidului Conservator, care a înțeles că are misiunea de a contribui la dezvoltarea orașului.

Se cunoaște foarte puțin, în istoriografia orașului Constanța, despre contribuția esențială a lui Anghel Saligny în legătură cu sistematizarea și cu consolidarea falezelor orașului.

Ca urmare, toate proiectele lucrărilor publice investite de Primăria Constanța, înainte și după primariatul lui Ion Bănescu, au fost întocmite sub coordonarea lui Anghel Saligny. De reținut, în acest caz,

este că Ion Bănescu a fost acela care a asigurat, prin credite publice ale Primăriei, finanțările respective, dar, toate construcțiile pe care le vom enunța mai departe au fost executate, înainte și după perioada Bănescu, de către Antrepriza Portului Constanța, aflată, între 1899–1911, sub conducerea Direcției Generale a P.C.A. din M.L.P., al cărui director General a fost Anghel Saligny.

Mai mult, următoarele construcții publice pentru orașul Constanța au fost executate, până în pragul celui de al Doilea Război Mondial, pe baza viziunilor sale de urmași ai lui Anghel Saligny de la Constanța.

În acea perioadă, Primăria orașului nu a avut nici o capacitate de proiectare sau de execuție.

Din colaborarea cu Anghel Saligny au rezultat următoarele construcții :

- Consolidarea falezii de la est a orașului, după marea prăbușire a str. Cărămidari, din 29–31 ianuarie 1897; executant: ing. Max Wegener;
- Construirea liniei ferate de centură a orașului, începând cu halta Ovidiu, de la Poarta 1 până la Plaja de la Vii, dincolo de Stația de Petrol a portului, inclusiv cu amenajarea haltelor Thetis, Tomis și Cantonul de la actuala Gară nouă, între 1899–1906; executant: ing. Petre Mocanu;
- Consolidarea falezii de vest a orașului de sub actualul Muzeu al Marinei, între 1904–1911; executant: ing. Laurent Erbiceanu;
- Construirea liniei ferate Constanța–Mamaia Băi, pe prima variantă de traseu de pe bd. Regina Maria, construită în anul 1905; executant: ing. Ioan Pâslă;
- Sistematizarea orașului în zona de la Cazinou, cu Bd. Elisabeta, str. Farului, str. Mircea în zona de la Biserica Greacă, între 1899–1905; executant: ing. Al. Cazimir;
- Extinderea cu dig avansat în mare, cu 50 m, a platformei piciorului falezii orașului, de la Poarta 1 a portului la Hotelul Carol, cu supralărgirea platformei pentru construirea Cazinoului Municipal, între 1904–1909; executant: ing. Gheorghe A. Balș, viitorul șef al Direcției Monumentelor Istorice, constructorul Digului de larg al portului, vizibil la Poarta 1;
- Construirea zidului de sprijin, la înălțimea de 5 m peste nivelul mării, a Promenadei de la Cazinou, între Poarta 1 și Hotel Carol, între 1906–1909; executant: ing. Ion Pâslă;
- Stabilirea punctului de inflexiune de la rădăcina digului Y de la Plaja Modern, care a fost construit de urmașii lui Saligny, începând cu anul 1930; executant, în antrepriză particulară, arh. Francisc Lescovar;

- Extinderea Plajei de la Modern și a Digului longitudinal de la plaja Trei Papuci; proiectant: ing. P. A. Zahariade; executant: ing. Henry Theodoru;
- Linia ferată de la Constanța la Mamaia, pe bd. Al. Lăpușneanu, în a doua variantă de traseu, pornind de la bd. 1 Decembrie 1918 spre gâtuitura dintre cele două lacuri, Siutghiol și Tăbăcărie, spre noua gară de călători din Mamaia; executant: ing. Paul Protopopescu;
- Hangarele Noi pentru hidroaviație de la Palazu Mare, care au o deschidere a grinzii metalice de 45 m, proiectate, în anul 1933, de ing. Anton Chiricuță și executate, în 1938, de ing. Virgil Cotovu.

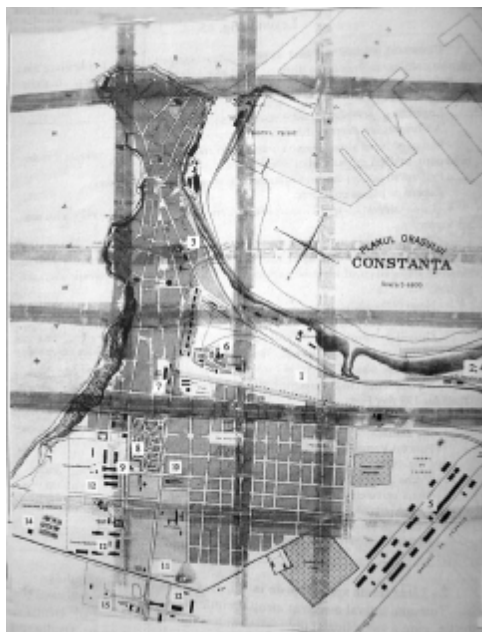
Toate aceste construcții sunt reprezentative pentru imaginea orașului Constanța, până la al Doilea Război Mondial și poartă amprenta lăsată de marele ing. Anghel Saligny și după decesul său, din 1925.

Credem, cu prisosință, că statuia lui Saligny, de la Poarta 1, este plasată în cel mai important punct din oraș, deoarece, peste ani, ar trebui să reconsiderăm că orașul Constanța poartă, de acolo, amprenta marelui inginer, pentru a cărui dezvoltare acesta și-a adus cel mai important aport. Poate mai mult și mai substanțial decât precursorul său Ion Bănescu.

La începutul secolului al XX-lea, Primarul Constanței, Ion Bănescu, abia ales în funcție, a constatat degradarea *Plajei de la Ville Vechi*, ca urmare a construcției Stației de Petrol a portului, la baza falezei de la Poarta 4 și a mirosurilor neplăcute, degajate prin aerisirea nocturnă a rezervoarelor de petrol.

Ion Bănescu, interesat de dezvoltarea turismului balnear la Constanța și în dorința de a elibera centrul orașului de linia ferată de pe str. Ovidiu (Terminus), cu toate avatarurile sale (bariere C.F.R., halte, locomotive, vagoane etc.), a intuit că, la Mamaia, se poate amenaja o plajă în interes turistic și balnear.

A început tratativele cu Direcția Întreținere linii din CFR- Serviciul Linii Constanța și, primind sprijinul lui Anghel Saligny- la acea vreme, Director General în M.L.P. și directorul Șantierului de Construcții din Port-, a inițiat construirea liniei ferate spre viitoarea *Stațiune Mamaia Băi*, ca o investiție publică a Primăriei orașului. Se preconiza cea mai importantă construcție publică, executată din bugetul Primăriei.



**Fig. 1** - Planul orașului Constanța din anul 1905. Linia de cale ferată spre stațiunea Mamaia



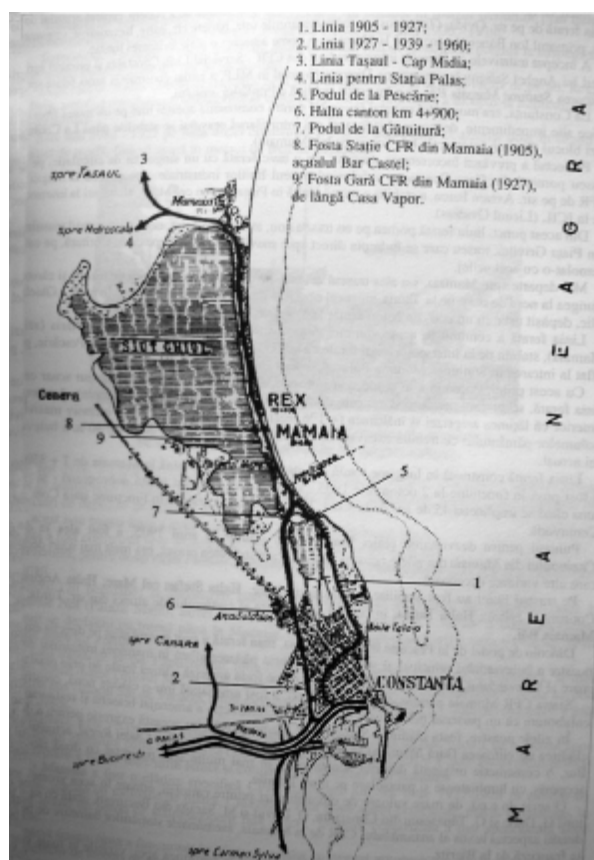
**Fig. 2** - Ștampila poștală filatelică omagială cu durata de o zi, ocazionată de evenimentul aniversat.

La Constanța, era momentul cel mai favorabil pentru construcția acestei linii, pe un traseu liber de orice alte impedimente, care delimita intravilanul de extravilanul ce se întindea spre satul Anadolchioi.

Serviciul Tehnic al Primăriei, în fruntea căruia se afla, de peste zece ani, ing. Vasile Simu, împreună cu Secretarul Primăriei, N. Mastero, întocmise noul plan de sistematizare a orașului, care mutaseră limita intravilanului până în str. Mercur la vest și *movila Avretuk Tepe* la nord, aflată în punctul de *La Cotitură*, la intersecția cu șoseaua Tulcei (viitoarea str. Carol).

Proiectul, a fost întocmit la Serviciul de Studii și Proiecte din Minister, șef de proiect fiind ing. Anghel Saligny.

### I. Traseul noii linii ferate.



**Fig. 3** - Traseele succesive, între 1905 – 1960, ale liniei ferate de la Constanța-Mamaia

Construcția a prevăzut încorsetarea orașului la limita intravilanului, cu o linie ferată cu un singur fir de circulație, pe un traseu pornind din Gara Constanța. Racordarea în triajul Stației CFR Constanța a pornit din antestația gării orașului, aflată la capătul viitorului bulevard I.G. Duca (Mercur).

Din acest motiv, toate plecările de trenuri de vacanță spre Mamaia Băi, s-au făcut, în următorii 55 de ani de funcționare a liniei, de la linia IV a Stației Constanța, cea din spre nord, ocupată în aceste zile de Parcul Arheologic.

De la intersecția cu str. Mercur, linia ferată pornea pe noul traseu, ocolind cimitirul musulman din Piața Grivitei și cimitirul creștin

alăturat, traseu care se îndrepta direct spre movila *Avretük Tepe* de la Cotitură, care urma să fie demolată, cu acel prilej.

#### **Halta Callatis.**

La intersecția str. Mercur cu str. Mangaliei (viitoarea str. Ștefan cel Mare), proiectul a prevăzut instalarea primei opriri în Halta Callatis. Aceasta a fost construită, după cum ne arată o imagine din epocă, pe trotuarul din colțul actualului magazin alimentar de la Antoniadis.



**Fig.4** - Halta Callatis de pe linia ferată Constanța – Mamaia Băi.

#### *Legenda vederii:*

C.p.i. circulantă de la Constanța, în anul 1908.

Arcul de triumf din imagine este un trucaj al editorului vederii, fără nici o semnificație cu festivitățile petrecute în perioadă, din următoarele motive:

- Între anii 1896 și 1909, nu s-a petrecut la Constanța nici o vizită Regală, care să justifice arcul de triumf, pe al cărui frontispiciu să se scrie „Trăiască Regele”;
- Printre nenumăratele drapele care împodobesc arcul, cercetate pe imaginea color mărită a fotografiei, nu se află nici un steag românesc;
- După caracterul și stilul construcției, se poate observa, lejer, că modelul arcului de triumf poate să fie de proveniență germană;

*Ce este adevărat în ilustrație:*

- În stânga vederii se află ghereta din lemn, fără zid, a Haltei Callatis;

- Clădirea albă, cu un etaj, din spatele arcului, face parte din ansamblul actual al str. Ștefan cel Mare, din spatele unui cunoscut magazin de fierărie și alte piese metalice;
- Clădirea albă se găsește, și în zilele noastre, pe această stradă, care, la parter, a avut și are mai multe destinații, în ultima locație- un magazin de încălțăminte;
- Clădirea albă păstrează aceleași detalii la etaj, cu cele două ferestre din mijloc mai apropiate și cu coșul de fum la aceleași dimensiuni;
- Clădirea mai închisă la culoare din față a fost demolată.

### **Halta Aegyssus.**

În punctul de La Cotitură a fost prevăzută a doua oprire a trenului, unde s-a construit Halta Aegyssus (denumirea antică a orașului Tulcea), la limita intravilanului, pentru călătorii și turiștii care locuiau în partea de nord a orașului.



**Fig. 5 - Trenul de vacanță spre Mamaia Băi în Halta Aegyssus.**

### *Localizarea vederii*

Trenul traversează, la limita nordică a orașului, o mare intersecție fără barieră. În plan secund, se observă traseul curbat al liniei, pe direcția pe care va avea, peste ani, viitorul Bulevard Regina Maria. În stânga vederii și în plan secund, se văd primele clădiri din Cartierul Românesc, preconizat de Ion Bănescu, acolo unde Primăria începuse să vândă parcele de loturi, la un preț modic, 1-2 lei/ mp, pentru noii



coloniști ai orașului. Halta Aegyssus apare prin cele două acoperișuri apropiate și denivelate, care au fost construite din lemn fără zidărie, acoperișul fiind din plăci prefabricate din ardezie (andezid). Localizarea vederii o facem și prin ultima clădire ce apare în dreapta, care a fost și este, în zilele noastre, Vila Ruxandra. Imaginea este luată de pe vârful mobilei Avretuk Tepe, care nu fusese demolată în anul 1905.

Mai departe, spre Mamaia, s-a ales traseul cel mai favorabil de pe fostul drum de trăsuri și căruțe, ce mergea, pe la nord de oraș, spre *Tataia*, singurul obstacol pe traseu fiind deversarea în mare a Ghiolului Mic, depășit ușor cu un pod din beton armat, la *Pescărie*.

Linia ferată a conturat, în acele vremuri, viitorul traseu al bulevardului Regina Maria (fost Lenin, azi bd. Mamaia), stabilit de la intersecția liniei ferate cu bd. I.G. Duca și până la podul de la Pescărie, punct aflat la intrarea în Stațiunea Mamaia Băi.

Ulterior, Primăria a avut ideea și inițiativa de a delimita, cu borduri, într-un scuar central, linia ferată, scuar care desparte și azi cele două sensuri ale bd. Mamaia.

Prilejul a fost oferit de înălțimea +196 feet (+60 m) și lățimea amprizei mobilei Avretuk Tepe, de peste 100 m de la nivelul platformei drumurilor din zonă, inclusiv de masivitatea volumelor pământului ce trebuiau excavate din movilă și transportate pe banii Primăriei. În prezent, o cotă medie a platformelor din apropiere se află la cota + 56 m peste nivelul mării.

În continuare, terenul fiind liber de alte obstacole, s-a putut impune planului stradal, o lățime de peste 40 m a bulevardului actual.

#### *Linia ferată pe noul traseu*

Linia ferată construită de la Constanța până la Mamaia a avut o lungime de 7+850 km.

Linia ferată a fost cuprinsă în mersul de tren C.F.R. al anului 1906, cu următoarele opriri: Halta Callatis , km 1+000; Halta Aegyssus , km 2+000; Halta Tataia , km 3+000; Gara Mamaia, km 7+850.

Linia a fost pusă în funcțiune la 2-3 octombrie 1905, o zi aniversară pentru Calea Ferată dobrogeană, deoarece, la 4 octombrie 1905, se împlineau 45 de ani de când se pusese în funcțiune linia ferată Constanța-Cernavodă.

#### **Gara Mamaia.**

Punctul pentru dezvoltarea plajei Mamaia Băi, stabilit în anul 1905, a fost ales în dreptul *Cazinoului din Mamaia*, din zilele noastre. Traseul care străbătea orașul Constanța era mult mai scurt decât oricare alte variante ocolitoare.



Dincolo de podul din beton armat de la Pescărie, de la intrarea în Mamaia, linia ferată a avut traseul din zilele noastre, aflat pe direcția bulevardului principal al stațiunii, trecând printr-o zonă aridă, fără nici un fel de protecție naturală sau arboricolă.

Plantațiile de arbori de diferite esențe, destinate protejării noii stațiuni balneare, care împodobesc în zilele noastre centrul stațiunii, au început să fie aclimatizați și plantați după anul 1905. Printr-o contribuție esențială a Serviciului Silvic al Județului, s-a amenajat o pădurice cu arbori monumentali, care, din păcate, în zilele noastre, au început să fie tăiați, fără ca, în locul lor și în compensație, în interesul protecției mediului, să se mai aclimatizeze alții.

Gara CFR Mamaia, amplasată la km 7 + 850, a fost amenajată într-o clădire nouă, construită în colaborare cu un partener privat, care, în frumoasa construcție cu fațada la mare, a amenajat braserii și restaurante. A fost, vreme de mai mulți ani, o colaborare importantă în interesul ambelor părți. Gara a avut un sediu adecvat, bine dimensionat, iar patronul de restaurant (din București) a avut facilități oferite de contractul cu Regionala C.F.R.

O clădire monumentală la fațadă, cum a fost aceea a braseriei construite, a oferit, vreme de peste 20 de ani, o bună colaborare dintre C.F.R. și partenerul privat.



**Fig. 6 -** Sosirea trenului de vacanță la Mamaia



**Fig. 7 - Vederea de la plaje a braseriei și a Stației C.F.R. Mamaia**



**Fig. 8 - Sosirea pasagerilor la Stația C.F.R. Mamaia**

În zilele noastre, fosta clădire a Stației CFR Mamaia (folosim această expresie pentru a deosebi clădirea de viitoarea Gară Mamaia) se regăsește între zidurile fostului Castel Regal, actualul *Castel Bar*, o construcție originală datorită acoperișului în mai multe ape, proiectat cu două rânduri de acoperiș, cu luminatoare și parasolare pe toate laturile.

Se pare că, între cele două războaie, clădirea a fost cumpărată de Casa Regală a României, care, prin reconstrucție, a coborât nivelul etajelor, păstrând aseteriala acoperișului în mai multe ape. Clădirea, refăcută peste ani, adăpostește una dintre cele mai originale construcții din Mamaia.

O serie de c.p.i. de mare valoare de circulație azi printre cartofili, editate, în acea vreme, de G. Dabo și G. Tănăsescu din Constanța, O. David și M. Saraga din București, arată, cu suficiente detalii, aspectul luxos al ansamblului CFR de la Mamaia, asemănător stațiunilor balneare de pe coasta franceză de la Biaritz.

Promenada acoperită și chioșcul cu cupolă, construit la marginea apei, vizibile în toate vederile epocii, au fost, ulterior, demolate.

În zilele noastre, clădirea inițială a fost refăcută, dar aspectul exterior a rămas același.

Trenurile de vacanță pentru Stațiunea Mamaia Băi au circulat, în mersul trenurilor, prin haltele enumerate mai sus, programate în timpul sezonului estival între anii 1906-1914.

Evenimentele politice premergătoare ale anilor Primului Război Mondial au condus la suspendarea circulației estivale, după opt ani de exploatare.

## **II. Linia ferată spre clădirea gării C.F.R. Mamaia Băi a fost mutată pe alt traseu.**

După Primul Război Mondial, orașul Constanța începuse să se extindă dincolo de linia ferată de pe bd. Regina Maria, astfel că circulația cu locomotive și vagoane și cu bariere prin oraș a început să împiedice noua sistematizare.

Între anii 1914–1927, pe linia astfel construită, trenurile au circulat ocazional, doar în regim de trenuri de marfă, fără să apară în mersul de tren de persoane.

În anul 1928, Primăria a luat măsura de desființare a liniei de pe bd. Regina Maria și de mutare a acesteia pe un alt traseu spre Mamaia, pe bd. Al. Lăpușneanu, atunci nedenumit, odată cu apariția unor noi beneficiari de depozite de mărfuri din zona Oborului și de la Depozitul de Armăsari.

Pe acest nou traseu, linia a avut o lungime mai mare cu aproape 3 km.

Linia a fost construită spre Mamaia, de data aceasta, cu mai multe scopuri: permanent, pentru deservirea *Flotilei de Hidroavioane* de la *Palazu Mare* și, în sezonul estival, pentru turiști.

Pe marginea lacului Siutghiol, în punctul de la Palazu Mare, s-au construit *Hangarele Noi*, locul în care se afla concentrată flotila de hidroavioane românești. Personalul flotei nu avea un alt mijloc de transport din oraș spre sediul flotei în afara unor trăsuri sau birje cu cai, care puteau ajunge foarte greu și cu multe întârzieri la obiectiv, pe uscat.

Ofițerii, majoritatea piloți de avioane (70 persoane) și subofițerii flotei (100) nu aveau alt mijloc de transport până la Hangarele Noi. S-a perfectat un protocol dintre C.F.R.-M.A.N., cu acest procedeu. Militarii, se deplasau iarna-vara cu trenul până la Mamaia, de unde, cu șalupele flotei, erau traversați peste Ghiolul Mare tur-retur.

Pe noul traseu al liniei ferate de pe bd. Lăpușneanu, linia a fost construită în anul 1928, prin punctul de la Gâtuitură, spațiul cel mai îngust dintre *Ghiolul Mic* (Lacul Tăbăcărie) și *Ghiolul Mare* (Lacul Siutghiol), peste un pod din beton din viitorul Sat de Vacanță.

Față de fostul traseu al liniei ferate prin oraș care a fost abandonat, noul traseu a fost construit pe bd. Al. Lăpușneanu (atunci, încă nedenumit) și racordat la km 5+900 de pe fosta linie, dincolo de podul de la Pescărie, devenit, prin mărirea lungimilor km 7+850, la Gâtuitură.

În Mamaia, linia veche a fost ripată de pe fostul traseu, care a devenit bulevardul principal, pe altă cale, ce a urmărit conturul Lacului Siutghiol până la viitoarea construcție a Gării Mamaia, de la km 9+200.

Bulevardul principal al stațiunii a rămas între linia ferată de la vest și plaja stațiunii, la est mărginită, îndeaproape, de hotelurile și de alte construcții balneare.

#### **Clădirea Gării C.F.R. Mamaia.**

Linia ferată spre Mamaia Băi, a rămas pe toată durata ei de exploatare, prin interiorul orașului Constanța, între anii 1905–1960, o linie simplă, cu un singur fir de circulație, pe traseu, având, din loc în loc, bretele cu ramificații, unde cele 12 perechi de trenuri pentru persoane, care circulau numai pe timpul zilei în sezonul estival, puteau să se încrucișeze.

Plecarea și sosirea acestor garnituri s-a făcut, tot timpul, de pe linia IV a gării orașului, care s-a aflat în perimetrul de astăzi al Parcului Arheologic și al Clădirii Consiliului Județean (Casa Albă).

Începând cu anul 1960, o nouă sistematizare a liniilor ferate în interiorul orașului Constanța a condus la mutarea Stației C.F.R.

Constanța pe amplasamentul ei din zilele noastre, de la Gara Nouă, astfel încât linia ferată spre Mamaia, de pe bd. Al. Lăpușneanu, nu a mai putut să rămână în exploatare.

La capătul ei de la Mamaia, aflat în centrul stațiunii în zona Cazinoului, în imediata apropiere a Casei Vapor, fusese construită, între anii 1934–1936, Gara Mamaia. În lungul liniei, la clădirea Gării C.F.R. au existat două linii, care au cuprins, între ele, peronul stației. Ulterior, linia a fost prelungită spre Hotel Rex și, mai departe, spre ramificațiile din zona portului Midia, de unde liniile ferate au intrat în trasee cu linii ferate duble, spre stația C.F.R. Palas.

Clădirea Gării Mamaia a fost o clădire specifică C.F.R., construită din zidărie de cărămidă placată cu moloane de piatră. Aceasta a avut două spații principale, oficiu și mișcare, la exterior spre Constanța, un peron pe stâlpi acoperit cu țiglă, fără pereți. În zilele noastre, construcția a fost abandonată altor folosințe.

Cu aceste noi lungimi, linia ferată pentru Mamaia Băi apare, în mersul de tren din 4 mai 1939, cu următoarele distanțe cumulate: Constanța, km 0+000; Constanța, Piața Ștefan cel Mare, km 2+000; Constanța, str. Carol, km 4+900; Mamaia, km 10+100, cu prelungirea din 1939, până la Hotel Rex, unde avea doar oprire.

Oprirea din str. Carol, km 4+900, a trenurilor din mersul de tren se referă la halta canton, dotată cu barieră manuală, aflată la intersecția str. Carol cu linia ferată de pe bd. Al. Lăpușneanu, în centrul cartierului Anadolchioi, acolo unde, în zilele noastre, se află cinematograful Dacia.

În anul 1934, s-a construit, la Mamaia, clădirea *Cazinoului Balnear*, cu toate dotările sale- braserii, restaurante, baruri, cabine de plaje, terase, esplanade-. Atunci, și Direcție C.F.R. a început construcția Gării Mamaia.

Tot în acea perioadă, s-a construit în mare *Estacada și Topoganul cu ciuperca sa*, pentru cei care făceau băi de mare.

Toate construcțiile au purtat inscripția : „*Acest Cazinou a fost clădit în anul de grație 1934, Prefect al Județului fiind dl. Vasile Bellu, primar al orașului dl. Horia Grigorescu, ministru al industriei dl. Vasile Sassu, director al portului Vigil Cotovu*”.

Toate construcțiile de la *Cazinoul Balnear și Hotelul Rex* au fost executate de antrepriza ing. Aurel Ioanovici din București. Gara Mamaia și Hotelul Rex fiind o investiție a C.F.R..

Mai târziu, în anul 1939, linia ferată a fost prelungită la Poligonul de tragere al Marinei, pentru ca, în final, să ajungă până la viitoarea *Bază Navală de la Tașaul*, programată a se construi la Capul Midia.

În anul 1949, cu ocazia începerii construcțiilor la Canalul Dunăre-Marea Neagră în prima variantă, linia ferată a fost racordată dincolo

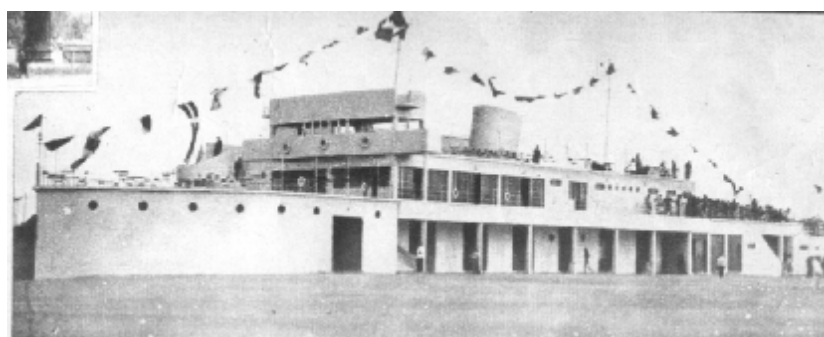
de lacul Siutghiol la Năvodari, de data aceasta, trenurile putând ajunge la Mamaia Băi și pe altă cale, ocolitor, prin Gara Palas spre Capul Midia.

Traseul turistic cu pasageri al liniei ferate din Mamaia a fost desființat în anul 1960.

Traseul liniei ferate din Mamaia, cu sensul de mers pe la Năvodari, a rămas pe amplasament până în anul 1964, ca linie industrială pentru aprovizionarea cu materiale de construcții necesare în zona Hotel Parc.



**Fig. 9** - Cazinoul din Mamaia și fostul Topogan din lemn



**Fig. 10** - Casa Vapor de la Mamaia

Au existat momente importante în scurta istorie a oraşului Constanţa după unirea Dobrogei cu România, din anul 1878, un oraş oriental multietnic, cu obiceiuri şi interese concurente, în care elementul românesc abia se afirma printre alte obiceiuri păstrate din vremea stăpânirii turceşti.

Afirmarea elementului românesc la Constanţa s-a făcut cu mare întârziere, fiind legiferat abia după anul 1908, după promulgarea Legii Dobrogei din anul 1882, făcută, cu sinceritate, de Remus Opreanu şi generată de o lipsă de încredere a Parlamentului României asupra loialităţii etniilor preponderent eterogene aflate în Dobrogea.

Din aceste motive, nici în zilele noastre nu se poate preciza ziua în care Dobrogea a devenit românească în anul 1878, atunci când, în mod normal, ar trebui ca la Radio România, să se cânte cel puţin Hora Unirii.

#### **A 100 YEARS ANNIVERSARY. ANGHEL SALIGNY'S CONTRIBUTION TO CONSTANŢA CITY SYSTEMATIZATION**

Abstract

The present paper proposes to show engineer Anghel Saligny's contribution, at that time general director in Public Works Ministry and director of Constanţa harbour building site, to Constanţa city systematization, a contribution requested by Ion Bănescu, at that time mayor of Constanţa.

The paper emphasizes the main cooperation projects of Constanţa Municipality with Anghel Saligny, among which we mention: consolidation of the town East side cliff, building of the town surrounding railroad, building the railroad Constanţa - Mamaia Spa, town systematization in the Casino area, the Modern Beach and Trei Papuci Beach longitudinal dam extension and others. These structures are representative for Constanţa town image until the Second World War.