CONSTRUIREA ȘI RĂSCUMPĂRAREA LINIEI FERATE CONSTANȚA — CERNAVODĂ

ANNA MARIA DIANA
GEORGETA LUNGU

Ideea unei linii ferate între Constanța — Cernavodă o găsim în ofisul domnului Barbu Știrbei către obștească adunare a Țării Românești, din 22 decembrie 1855. Știrbei a intervenit la Poartă în acest scop, iar în Convenția încheiată la 24 februarie 1856 cu Maximilian von Haben pentru construirea de căi ferate în Valahia, a pus clauza că actul va fi nul dacă concesionarul nu reușește să obțină prelungirea liniei pînă la Marea Neagră. O comisie engleză compusă din inginerii Sriddell, Gordon, John Trevor Barkley și colonelul Briddulph s-a deplasat și a vizitat toate țările dunărene și a elaborat proiectata cale ferată Kustendje — Bogazchioi ca extrem de necesară pentru stimularea comerțului britanic în Marea Neagră, fiindcă reprezenta cea mai scurtă legătură dintre Europa Centrală și Asia. Cabinetul britanic își avea planurile sale și de aceea a început o agitație puternică la Constantinopol, cîștigînd demnitari otomani în frunte cu marele vizir Mustafa Reșid pașa.

Lewis și inginerul Gordon au fost desemnați să trateze cu Poarta pentru acordarea concesiunii și a însărcinat pe inginerul Trevor Barkley cu întocmirea planurilor și secțiunilor[1]. Pe baza autorizației date de companie la 6 martie 1857[2], John Trevor Barkley a purtat tratative cu guvernul otoman, reușind în iunie 1857 să obțină de la sultanul Abdul Medgid (1839—1861), firmanul de concesiune care declara : „Barkley, Co onorabilul supus al foarte respectatului stat englez, găsindu-se în capitala mea și cerînd favoarea decretului înaltei mele permisiuni, o acord în vederea construirii unei căi ferate de la Bogazkioi la Kustendge[3], prin convenția încheiată la 1 septembrie 1857[4].

---

[1] Th. Forester, *The Danube and the Black Sea on their junction by a railway betwenen Tcernavoda and a free at Kustendje*, London Edward Stanford, 1857, V; 266, V; 226; 1 pl.; 1 h.

[2] *Compagnie du Chemin de Fer du Danube et de la Mer Noire et du Port de Kustendjé (Limitée). Concession du Chemin de Fer. Concession du Port 4 sept. 1857. Convention 10 octobre 1870*, London, 1878, p. 3.

[3] „Revista căi ferate", București, nr. 4, 1960, p. 211.

[4] *Compagnie du Chemin de Fer...* p. 1.

Intenția de modernizare a Dobrogei, manifestată de sultanul Abdul Medgid, limitată în principal la concesionarea terenurilor necesare amenajării portului Constanța și construirii liniei ferate Constanța — Cernavodă de către o companie engleză „Danube and Brack Sea Railway Comp. Ltd" conducător J. T. Barkley, venea să răspundă expansiunii economice anglo-franceze, dar și dezideratelor Principatelor Române la Dunăre și Marea Neagră (vezi V. Slăvescu, *Corespondența dintre I. Ionescu de la Brad și Ion Ghica 1846—1874*, București, Editura Academiei Române, 1943, passim.). Prin convenția încheiată la 1 septembrie 1857[4], guvernul otoman se angaja să nu concesioneze niciunei alte societăți construirea unui canal sau a unei linii ferate între Dunăre și Constanța mai aproape de 30 mile. Durata concesiunii era de 99 de ani, începînd cu data cînd linia va fi dată în circulație, în întregime. La rîndul său, compania se obliga să respecte legile otomane și, în termen de 3 luni de la semnarea Convenției, să prezinte guvernului turc traseul liniei. Terasamentul va fi pentru o cale dublă, dar se va construi numai o singură linie cu lucrările necesare. Totodată se obliga să ridice în diferite stații, construcțiile necesare unei exploatări avantajoase a liniei, să execute cheiuri speciale cu dependențele lor la Constanța și Cernavodă. Guvernul turc va numi în porturile menționate vameși pentru verificarea mărfurilor transportate de Companie, ce vor fi supuse taxelor otomane pe toată durata concesiunii. Mărfurile din Valahia, Moldova, Bulgaria și Serbia vor fi tratate conform legilor otomane, iar tranzitul european va fi scutit de taxele vamale.

Compania se obligă să execute toate lucrările feroviare în așa fel încît linia să fie practicabilă 3 ani. De asemenea, era autorizată să construiască portul Constanța a cărui existență era o necesitate pentru rentabilitatea liniei ferate, după planurile aprobate de guvernul otoman și în condițiile ce se vor fixa ulterior. Construcția portului va începe odată cu aceea a liniei ferate, dar se va sfîrși 5 ani mai tîrziu. Portul Constanța era arendat gratuit societății, cu dreptul de a face construcțiile necesare dar cu restricția ca toate vapoarele ce vor acosta aici să fie supuse la aceeași taxă, indiferent de naționalitatea lor (vezi G. Lungu „Comunicări de istorie a Dobrogei", 2, 1983, p. 209). Pentru procurarea capitalului necesar exploatării lucrărilor, compania era autorizată să emită acțiuni din care 1/6 vor fi rezervate statului la prețul și în condițiile celorlalți subscriitori. Lucrările au început în primăvara anului 1858 și au durat 2 1/2 ani, timp în care populația satelor, de la Hîrșova pînă la Rasova, a fost silită să lucreze la terasament cu mîinile sau cu carele. Calea ferată s-a terminat repede datorită exploatării nemiloase a populației dobrogene de către Sayd pașa[5], guvernatorul vilaetului. Calea ferată pleca din portul Constanța, administrat tot de compania engleză, trecea pe la marginea de apus a localității, urca dealul de la Murfatlar, iar de la Medgidia urma o linie de nivel a văii Carasu, ajungînd la Dunăre, în portul Cernavodă. Ea avea o lungime de 65,273 km și 4 stații : Constanța, Murfatlar, Medgidia și Cernavodă.

---

[5] Vilaiet — provincie turcească.

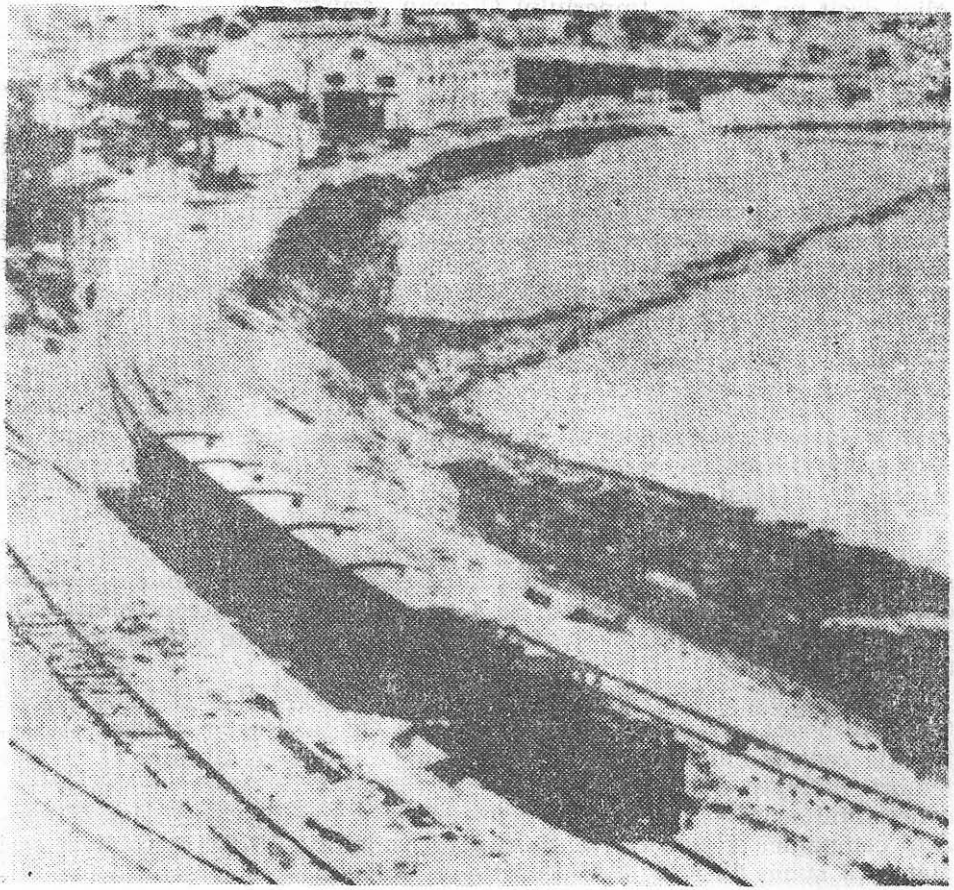

Fig. 1 — Portul Constanța la începutul perioadei Saligny

Lipsită de cantoane, slab construită, inundabilă pe unele porțiuni și cu mai multe curbe de cîțiva km, linia Constanța — Cernavodă a fost dată în circulație la 4 octombrie 1860[6], fiind prima cale ferată din Imperiul Otoman. La deschiderea ei, au participat și oficiali români, ca ministrul de externe Ioan I. Filipescu, deputatul Scarlat Grigore Ghica (1812—1875)[7] și economistul Dionisie Pop Marțian (1829—1865)[7]. Înzestrată cu material rulant modern, linia a servit mai mult interesele An-

[6] *Dare de seamă statistică asupra exploatării căilor ferate, docurilor și Serviciului Maritim Român*, anul 1898, București, Tipografia Căilor Ferate Române, 1899, p. 25.

[7] *Victor Slăvescu și opera economistului Dionisie Pop Marțian. 1829—1865*, București, Imprimeria Națională, 1943—1944, 2, p. 101.

[8] C. I. Băicoianu, *Studii economice, politice și sociale. 1898—1940*. București, Tiparul Românesc, 1941, p. 351.

gliei decît pe cele ale Imperiului Otoman, scurtînd legătura dintre mănoasa vale a Dunării și Marea Neagră. Creșterea exportului și importului în perioada 1860—1875 se datorește nu numai liniei Constanța — Cernavodă, ci și lucrărilor de dragaj la gurile Dunării, efectuate din aprilie 1858 pînă la 21 iulie 1861[8], grație cărora brațul Sulina o dobîndit o adîncime de 5,18 m și vapoare cu un tonaj de 2000 t puteau naviga pînă la Brăila, centrul comerțului românesc cu cereale. Deși compania engleză a efectuat o serie de lucrări pentru atragerea transportului de grîne pe calea ferată prin construirea a numeroase magazii pentru cereale, calea ferată dobrogeană nu a atras comerțul românesc, deoarece dubla transbordare la Dunăre și Marea Neagră mărea cu mult prețul, iar instalațiile erau insuficiente pentru dezvoltarea normală a comerțului. Cauzele deficitelor anuale pe care le înregistra societatea engleză erau multe : politica comercială a românilor care au considerat această operă un pericol pentru cele două porturi dunărene, Brăila și Galați; atitudinea dușmănoasă a Societății austriece de navigație care monopolizase întregul trafic pe marea arteră europeană, precum și faptul că îngheța iarna și circulația era oprită. Capitaliștii englezi au trecut la amenajarea portului Cernavodă, dar realizarea acestui plan impunea mari cheltuieli și de aceea a fost părăsit. Cele mai mari obstacole au apărut însă la construirea portului Constanța. Compania engleză a început un dig de 200 m, un chei de acostare, din lemn, de 170 m, și un bazin de 4 ha, urmînd ca prin concesiunea din 1 septembrie 1857 să perceapă taxe speciale de la toate vapoarele ce intrau în Constanța[9].

Văzînd dezvoltarea portului Constanța, cu 200 mile[10] mai aproape de Constantinopol, un mare concurent pentru Odesa, Rusia a zădărnicit intențiile consorțiului englez. Pe baza tratatelor de la Adrianopol (2 septembrie 1829) și de la Paris (18 martie 1856), ea a protestat împotriva concesiunii acordate companiei engleze. Poarta a reziliat concesiunea acordată companiei și prin convenția din 10 octombrie 1870[11] s-a obligat să-i plătească suma de 112761 lire sterline[12], obligație pe care nu a îndeplinit-o și pe care a achitat-o România în 1882, cînd a răscumpărat calea ferată Constanța — Cernavodă.

În timpul Congresului de la Berlin (iunie—iulie 1878), John Trevor Barkley a oferit primului ministru I. C. Brătianu, spre vînzare, calea ferată Constanța — Cernavodă, în schimbul sumei de 25.000.000 franci. I. C. Brătianu a răspuns că guvernul de la București va cumpăra linia dacă Anglia va sprijini unirea Dobrogei cu România[13]. Primul om care a sesizat rolul acestei linii pentru dezvoltarea economică a României a fost savantul Grigore Cobălcescu, care în articolul „Considerațiuni asupra Dobro-

[9] *Compagnie du Chemin de Fer...*, p. 15

[10] O milă marină = 1.852 m.

[11] *Compagnie du Chemin de Fer...* p. 19

[12] *Ibidem*, p. 20 ; Stoica Lascu, *Imagini dobrogene de acum 125 ani*, în „Magazin istoric", XX, nr. 6 (231) iunie, 1986, p. 20—21.

[13] *Compagnie du Chemin de Fer...* p. 19; Petre Turlea, *Souvenire de voiaju*, p. 21—22.

gei", publicat în ziarul „Steaua României", a pus și problema construirii unui pod peste Dunăre[14].

La 14 noiembrie 1878, autoritățile române și-au făcut intrarea pe pămîntul dobrogean și mesajul domnesc adresat sesiunii ordinare a Corpurilor legiuitoare „Grabnica unire a sistemului căilor noastre ferate cu calea ferată Cernavodă — Kustendje este imperios reclamată de interesele noastre politice și comerciale. Ministerul va supune maturei dvs. chibzuiri cuvenitul proiect de lege întru aceasta"[15].

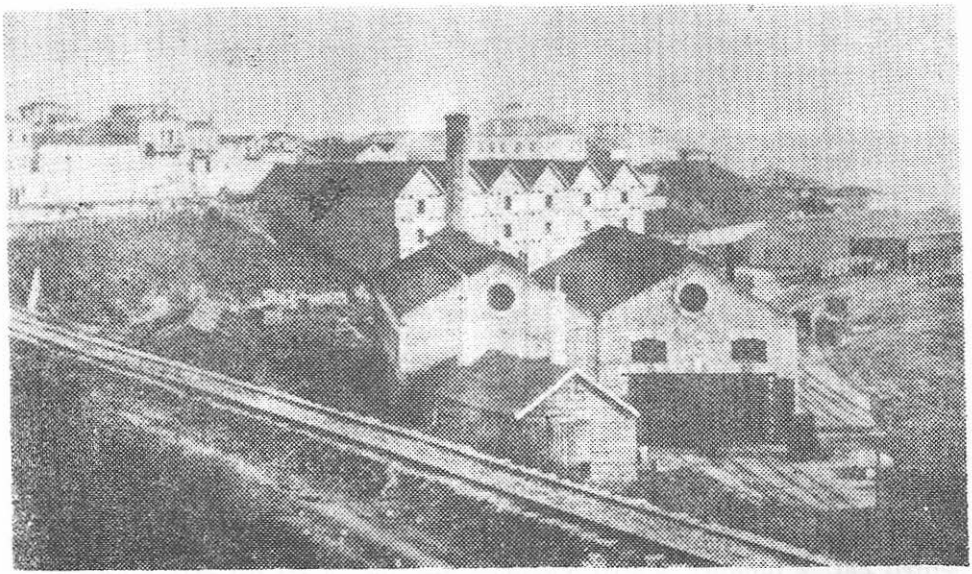

Fig. 2 — Activitate portuară la începutul secolului al XX-lea

În ședința Adunării Deputaților din 4 decembrie 1878[16], guvernul a prezentat un proiect de lege privind unirea căilor ferate. Adunarea l-a admis și după o oarecare rezistență și Senatul l-a adoptat[17].

Primul obiectiv de îndeplinit era alegerea locului unde să se construiască podul peste Dunăre. Barkley, precum și vestitul inginer Hartley socoteau că cel mai indicat loc ar fi punctul Cernavodă. Această idee a fost însușită și de ing. A. Călinescu, care la cele două linii proiectate (București — Urziceni — Slobozia — Cernavodă și Urziceni — Buzău), a mai propus pentru dezvoltarea economică a Dobrogei și calea ferată Constanța — Galați, printr-un tunel pe sub Dunăre[18].

---

[14] „Steaua României", Iassii, nr. 167, 4 aug. 1878, p. 2.
[15] „Monitorul Oficial", nr. 254, 15 nov. 1878, p. 7146.
[16] *Ibidem*, nr. 270, 5 dec. 1878, p. 7556.
[17] *Ibidem*, nr. 274, 10 dec. 1878, p. 7.687.
[18] Al. Călinescu, *Calea ferată de legătură între România și Dobrogea*, Galați, Tipografia „Română", 1879, p. 8.

Al doilea obiectiv era cumpărarea liniei ferate Constanța — Cernavodă, proprietatea companiei engleze John Trevor Barkley—John Stanisforth, care stăpînea 3/4 din litoralul portului Constanța[19].

În octombrie 1879, domnitorul Carol a vizitat Dobrogea și a avut convorbiri cu Edward Harris, directorul general al căii ferate Constanța — Cernavodă[20]. Domnitorul a observat că linia fusese construită și întreținută rău, astfel că la deschiderea sesiunii ordinare a Corpurilor legiuitoare, 15 noiembrie 1879, a propus „un proiect de lege pentru o nouă cale ferată, care va pune în comunicațiune centrul țării cu portul Kustendje, a cărui importanță pentru prosperitatea națională este simțită de toți"[21].

Presa, îndeosebi ziarele „Românul", „Curierul financiar" și „România Liberă" au militat pentru răscumpărarea căii ferate Constanța — Cernavodă. La 1 aprilie 1881[22], proiectul de lege privind răscumpărarea căii ferate Constanța — Cernavodă a fost trimis „la secțiuni". Au urmat furtunoase dezbateri atît în Adunarea Deputaților, cît și în Senat, dar acestea nu formează subiectul intervenției noastre.

Convins de necesitatea și foloasele liniei Constanța — Cernavodă, comitetul de delegați a propus adoptarea proiectului elaborat de guvern, adică răscumpărarea liniei la prețul de 16.800.000 lei, pe care Adunarea Deputaților, după lungi discuții, l-a modificat și a redus suma la 12.000.000 franci.

În ședința din 21 mai 1882, Adunarea Deputaților a adoptat legea pentru răscumpărarea liniei Constanța — Cernavodă, cu 47 de voturi și 23 voturi contra[23].

La 10 decembrie 1882[24], România a răscumpărat linia Constanța — Cernavodă, 65,273 km, tot materialul rulant : 9 locomotive, 1 vagon salon, 2 vagoane clasa I, 3 vagoane clasa a II-a, 5 vagoane clasa a III-a, 1 vagon mixt (clasa a II-a și a III-a), 312 vagoane marfă, 10 furgoane, 1 vagon pentru cai, 2 pluguri pentru zăpadă[25], precum și portul Constanța, conform caietului din 9 noiembrie 1882, pentru suma de 16.800.000 franci, adică 258.461 franci/km. În acest scop, guvernul liberal a trimis pe Eugen Carada să contracteze un împrumut pe piața Berlinului cu $5^3/_4$ rentă amortizabilă. Pentru exploatarea ei „Direcțiunea regală a C.F.R." a fixat la Constanța o direcție condusă de inginerul T. Dragu. La 26 septembrie 1895[25], calea ferată Constanța — Cernavodă s-a unificat cu C.F.R. din punct de vedere tehnico-administrativ, iar la cele patru stații (Constanța, Murfatlar, Medgidia, Cernavodă), s-au adăugat încă trei : Mircea Vodă (în 1890), Saligny (în 1895), Constanța-port (în 1896). Avînd un traseu nefericit ales și o stare înaintată de uzură, calea ferată cumpărată

[19] „Monitorul...", nr. 55, 9 martie, 1879, p. 1611.
[20] *Ibidem*, nr. 244, 27 oct. 1879, p. 6854.
[21] *Ibidem*, nr. 258, 15 nov., 1879, p. 7151.
[22] *Ibidem*, nr. 2, 2 apr. 1881, p. 73.
[23] „Românul", 22, 23 mai, 1882, p. 350.
[24] *Dare de seamă statistică...* p. 32 ; vezi C. Botez, D. Urmă, I. Saizu, *Epopeea feroviară românească*, București, Editura Sport-Turiism, 1977, p. 128—130.
[25] „Monitorul...", nr. 60, 16 iunie 1881, p. 1961.
[26] *Dare de seamă statistică...* p. 32.

a fost înlocuită în anii următori, iar materialul rulant a fost casat. Cu toate acestea ea a dobîndit o mare importanță după 1895, cînd s-a aonstruit cel mai lung pod din Europa[27], devenind drumul cel mai scurt dintre Occident și Orient, România ajungînd un factor important în traficul mondial.

La construction et le rachat de la voie ferrée Constantza — Cernavodă

Résumé

A.—M. Diana
G. Lungu

Les auteurs se proposent de présenter, à base de documents existents, les discussions qui ont eu lieu à propos de la construction de la voie ferée Constantza — Cernavodă et, ensuite, son rachat par le gouvernement roumain. Sont relatés les démarches qui ont été faites par les deux capitaux qui se concurrençaient — anglais et français — auprès du sultan Abdul Medgid. La compagnie anglaise Barklay obtient le firman de concession (le 3 jouillet 1839 — le 27 mai 1861). Les travaux ont commencé au printemps de 1858 et ont duré deux ans et demie, durant lesquels la population des villages depuis Hirșova jusqu'à Rasova a été forcée à travailler au terrassement. La voie ferrée partait du port de Constantza, administré toujours par la compagnie anglaise, passait à côté du quartier de l'ouest de la localité, montait la colline de Murfatlar et, depuis Medgidia, suivait la ligne de niveau de la vallée Carasu, arrivant au Danube dans le port de Cernavodă. La ligne Constantza — Cernavodă a été inaugurée le 4 octobre 1860, étant la première voie ferrée de l'Empire Ottoman. Les pourparlers pour son rachat ont commencé à l'occasion du Congrès de paix de Berlin, où John Barklay offre au premier-ministru I. C. Brătianu à vendre la voie ferrée Constantza — Cernavodă en échange de la somme de 25 millions de francs. Il s'ensuit une période très agitée de nombreuses discussions entre la chambre des Députés et le Sénat concernant ce projet. Le 10 décembre 1882, la Roumanie a décidé de racheter le chemin de fer mentionné, long de 65,273 km, tout le matériel roulant ainsi que le port de Constantza, conformément au cahier du 9 novembre 1882, pour la somme de 16.800.000 francs, soit 258.461 francs/kilomètre. Le chemin de fer racheté a gagné une importance exceptionelle lorsqu'on y a construit le plus long pont d'Europe (1895), devenant la route la plus courte entre l'Occident et l'Orient, la Roumanie devenant un facteur important dans le trafic mondial.

[27] Operă a inginerului A. Saligny (1854—1925), podul de la Cernavodă traversează Dunărea pe o lungime de 1660 m și a costat 35.000.000 lei ; vezi Gh. Dumitrașcu, M. Bălăbănescu, *Implicațiile economice și politice ale construirii podului peste Dunăre, Feteşti — Cernavodă (1878—1895)*, in *Comunicări de istorie a Dobrogei*, 1, Constanța, 1980, p. 112—134.