

UNIVERSITATEA „OVIDIUS” CONSTANȚA
ȘCOALA DOCTORALĂ DE ȘTIINȚE UMANISTE
DOMENIUL ISTORIE

EVOLUȚIA TRANSPORTURILOR FERROVIARE
ÎN SUD-ESTUL ROMÂNIEI
LA SFÂRȘITUL SECOLULUI AL XIX-LEA ȘI
ÎNCEPUTUL SECOLULUI XX
STUDIU DE CAZ: DOBROGEA
REZUMATUL TEZEI

Conducător științific:

Prof. univ. dr. Valentin Ciorbea

Doctorand:

Gelu Dae

Constanța

2014

CUPRINS

Introducere	5
I. Transporturile feroviare din România în a doua jumătate a secolului XIX-lea și începutul secolului XX	12
I.1. Politici de dezvoltare ale rețelei feroviare din România	29
I.2. Legislația feroviară din România	45
I.3. Căile ferate române în timpul Războiului de Independență, al celui de-Al Doilea Război Balcanic și Primului Război Mondial.....	57
I.3.1. Căile ferate în timpul Războiului de Independență.....	58
I.3.2. Implicarea trupelor de căi ferate militare la cel de-Al Doilea Război Balcanic.....	67
I.3.3. Trupele de căi ferate în Primul Război Mondial	82
II. Dezvoltarea infrastructurii feroviare în Dobrogea înainte de 1878 și după unirea cu România	95
II.1. Evoluția construcțiilor și instalațiilor de cale ferată	95
II.1.1. Considerații cu privire la începuturile Căilor Ferate Române în Dobrogea. Primul proiect de cale ferată: linia Constanța – Cernavodă.....	95
II.1.2. Premizele dezvoltării căilor ferate din Dobrogea după 1878.....	128
II.1.3. Construirea rețelei de căi ferate în Dobrogea	141
II.1.3.1. Calea ferată Saligny – Constanța Oraș	147
II.1.3.2. Calea ferată Medgidia – Tulcea.....	150
II.1.3.3. Calea ferată Medgidia – Negru Vodă – Bazargic.....	165
II.1.3.4. Calea ferată Constanța – Mangalia cu ramura Eforie Nord Techirghiol.....	168
II.1.3.5. Calea ferată Constanța – Mamaia.....	173
II.1.3.6. Calea ferată Constanța Port – Canara Ovidiu.....	176
II.1.3.7. Calea ferată a magaziiilor de cereale cu ramificațiile ei.....	179
II.1.3.8. Calea ferată Oborul de vite de la Anadolchioi	180
II.1.3.9. Calea ferată îngustă ecartament 0,60m Baia – Altân Tepe	181
II.1.4. Importanța strategică a căilor ferate dobrogene.....	182
II.2. Locomotivele și vagoanele utilizate pe căile ferate dobrogene în perioada 1878-1938	184
II.3. Dezvoltarea rețelei feroviare în Portul Constanța	198
III. Traficul feroviar dobrogean în perioada 1878-1938	208
III.1. Traficul de mărfuri.....	209
III.2. Traficul de călători.....	228
III.3. Traficul poștal.....	236
III.4. Accidente pe căile ferate din Dobrogea.....	242
Concluzii	259
Bibliografie selectivă	262
Anexe	277

CUVINTE CHEIE

- 1. Cale ferată***
- 2. Feroviar***
- 3. Linie***
- 4. Locomotivă***
- 5. Vagon***
- 6. Gară***
- 7. Accident***

REZUMATUL TEZEI

EVOLUȚIA TRANSPORTURILOR FERROVIARE ÎN SUD-ESTUL ROMÂNIEI LA SFÂRȘITUL SECOLULUI AL XIX-LEA ȘI ÎNCEPUTUL SECOLULUI XX STUDIU DE CAZ: DOBROGEA

Ținutul danubiano-pontic, tărâmul dintre Dunăre și Mare, a stârnit și stârnește și în prezent interesul oamenilor de știință din varii domenii de activitate, a fost și este ținta cercetărilor care și-au exprimat, de-a lungul timpului, puncte de vedere cuprinse în lucrări de specialitate sau de prezentare a realităților trecute și prezente.

Având ca punct de plecare această primă constatare, în baza căreia au fost fixate principalele repere și obiective în abordarea temei de doctorat, lucrarea își propune să trateze un segment mai puțin cercetat în istoriografie și anume evoluția căilor ferate în Dobrogea începând cu jumătatea secolului al XIX-lea și până în preajma celui de-Al Doilea Război Mondial. Concret, obiectivul tezei de doctorat îl constituie prezentarea evoluției căilor ferate dobrogene între 1860, anul inaugurării celei dintâi linii din Dobrogea și 1938, anul finalizării căii ferate Medgidia – Tulcea, ultima cale ferată importantă dintre Dunăre și Marea Neagră.

Tema a impus utilizarea unor metode de lucru care au presupus depistarea și analizarea unor surse variate, edite și inedite, la care a fost posibil accesul de-a lungul anilor de cercetare.

Istorici și specialiști feroviari, din țară și de peste hotare, au scris numeroase volume de specialitate și monografii, articole și studii dedicate începuturilor și evoluției căilor ferate din România. De asemenea, de-a lungul timpului, din interes față de istoria locală, în diverse regiuni și localități ale țării, mulți autori, în lucrările dedicate zonelor respective, au abordat anumite aspecte care au vizat și trecutul feroviar. Dovada celor prezentate o constituie reperele din *Bibliografia istorică a României* și nu numai, care permit cercetătorului identificarea unor repere privind stadiul cunoașterii trecutului și, totodată, oferă istoricilor perspectiva unei viziuni de ansamblu asupra problematicii respective.

De la început, trebuie să menționăm că au existat trei regimuri aplicate întreprinderilor feroviare: concesiunea construcției către societăți particulare, exploatarea fiind făcută de Stat; concesiunea construcției și a exploatării întreprinderilor feroviare private și construcția și exploatarea căilor ferate de către Stat.

În ceea ce privește prima situație „regimul concesiunilor acordate diferitelor companii particulare era singura soluție ce se putea adopta, deoarece pe de o parte Statul nu numai că nu dispunea de capitalurile necesare, dar nici nu avea posibilitatea de a se împrumuta, creditul public fiind

puțin afirmat; iar pe de altă parte duceam și lipsă de personal tehnic și administrativ”. Dată fiind lipsa de capital au fost concesionate linii scurte, considerate a fi „esențiale” pentru economia națională.

Ultima etapă din perioada supusă studiului se referă la construcția și exploatarea de către statul român a rețelei de căi ferate. Situația a fost consecința întăririi politice după cucerirea Independenței de Stat (1878) și proclamarea Regatului (1881), consolidarea din punct de vedere financiar și economic, precum și prin formarea unui corp de specialiști. În noul context s-au creat premisele ca statul „să ia asupra sa realizarea întreprinderilor feroviare (construirea și exploatarea lor)”. Întrucât calea ferată construită de concesionari era deficitară din punctul de vedere al operelor de artă, al instalațiilor și al materialului „a trebuit să se procedeze la o adevărată reconstrucție a întregii rețele”, exploatarea fiind scumpă și „rentabilitatea capitalului investit fiind garantată de stat”.

Alegerea temei de doctorat și a perioadei a fost generată de mai multe motivații.

Prima și cea mai relevantă este inexistența unei cercetări științifice ample, distincte și unitare asupra căilor ferate dobrogene, cum am subliniat mai sus.

Cea dintâi analiză a căilor ferate dintre Dunăre și Mare o face Marin Ionescu-Dobrogianu în ampla sa lucrare *Dobrogea în pragul veacului al XX-lea. Geografia matematică, fizică, politică, economică și militară*. Considerat de către specialiști ca fiind întemeietorul cercetării multidisciplinare moderne a Dobrogei, Marin Ionescu-Dobrogianu, realizează, ca urmare a unei cercetări riguroase, sistematizând un volum mare de informații, o prezentare de detaliu a căii ferate construite de către societatea engleză „D.B.S.R.” în baza Firmanului emis la 2 septembrie 1857 de către sultanul Abdul Medgid.

Marin Ionescu-Dobrogianu, în paginile dedicate căii ferate Constanța – Cernavodă, arată că lucrările celor 65,273 km au început în primăvara anului 1858, cu forță de muncă locală și au durat doi ani și jumătate. Traseul pornea din portul Constanța, urca dealurile Murfatlarului până la Medgidia și urma Valea Carasu până la Dunăre, în portul Cernavodă.

Un alt studiu dedicat căilor ferate dobrogene, datând din anul 1928, aparține inginerului George C. Mănescu, inginerul șef și șeful Diviziei de Construcții de Căi Ferate din Dobrogea la acea dată. Publicat în volumul omagial *Dobrogea, cincizeci de ani de viață românească* apărut cu prilejul sărbătoririi semicentenarului reunirii Dobrogei cu România, studiul prezintă rețeaua feroviară dintre Dunăre și Mare existentă în anul 1928. Cu meticulozitatea specialistului în căi ferate, ing. George Mănescu descrie cele 10 linii de cale ferată, în lungime de 396,343 km, care se aflau în exploatare la aniversarea semicentenarului reunirii Dobrogei și dezvoltă în materialul său atât principalele caracteristici de ordin tehnic, cât și costurile la care s-au ridicat construcțiile feroviare în regiune.

Este necesar să amintim studiile ample dedicate acestui subiect realizate de Constantin Ardeleanu, Ion Bitoleanu, Valentin Ciorbea și Georgeta Lungu. Recent, studii mai nuanțate și care fac obiectul unor capitole în lucrări conjuncturale, omagiale sunt cele ale inginerilor Petru Covacef și Radu Bellu. Primul, inginer constănțean prin naștere și trăire, a realizat, cu dăruire, de pe poziția

constructorului de-o viață, un demers documentar menit să marcheze, în 2010, aniversarea a 150 de ani de evoluție a căilor ferate dobrogene, folosind, în paginile cărții lansate în toamna anului invocat, înscrisuri și imagini din arhiva personală, dar și documente și ilustrații inedite, preluate din surse nevalorificate până la domnia sa.

Radu Bellu, inginer feroviar de această dată, împătimit de istoria căilor ferate, a tipărit în anul 1999, utilizând ca surse documente și publicații din colecții particulare, sub titlul *Mica monografie a căilor ferate din România*, un volum dedicat Regionalelor CFR Galați și Constanța, al patrulea din cele șase dedicate istoricului celor opt regionale de căi ferate din România, valorificând puținele documente și imagini care s-au mai păstrat în arhiva Căilor Ferate Române.

A doua motivație în alegerea acestei teme de cercetare științifică a fost dată de sursele istorice depistate în timp, de documentele și elementele de arhivă inedită, care, prin prisma profesiei cercetătorului, au fost accesibile acestuia și pentru care s-a dorit punerea la dispoziție în scopul cunoașterii, atât de către lumea științifică a istoricilor, cât și de către salariații Căilor Ferate.

Cea de-a treia motivație, dar nu cea din urmă, este aceea că până la această lucrare nu a fost elaborată o analiză concretă a locului și rolului Căii Ferate în peisajul dobrogian, după reunirea Dobrogei în cadrul statal românesc. Problematika pusă în discuție constituie o preocupare mai veche, fiind concretizată în articole și comunicări prezentate în cadrul unor sesiuni științifice. Cu aspectele politice, economice și demografice, problematika Căilor Ferate Române a fost analizată într-un număr important și diversificat de lucrări științifice, dintre care putem enumera, *Istoria românilor*, *Istoria militară a poporului român* *Discursuri și dezbateri parlamentare (1864-2004)*, *O istorie sinceră a poporului român* ș.a.

O cantitate impresionantă de documente inedite referitoare la construcții feroviare, trafic de călători, de marfă și coletărie sau cu privire la politicile de dezvoltare și finanțare, a fost identificată în fondurile de arhivă deținute de Arhivele Naționale Istorice Centrale, dar și de cele departamentale, respectiv de Ministerul Transporturilor, Autoritatea Feroviară Română sau Ministerul Apărării Naționale. Informații importante, nuanțate prin talent, cultură, profesionalism și nu în ultimul rând prin interesul politic și economic al jurnaliștilor, se regăsesc în presa locală, aici putând cita „Aurora” (1894), „Constanța” (1893-1895), „Conservatorul Constanței” (1910), „Conservatorul Tulcei” (1891), „Cuvântul” (1906), „Dacia” (1927-1931), „Dobrogea Jună” (1918-1938), „Ecolul Tulcei” (1908), „Farul Caliacrei” (1927), „Farul Constanței” (1922-1938), „Liberalul Constanței” sau „Limanul” (1928). Dar și presa din capitală acordă spații largi problematiki căilor ferate dobrogene, în special în „Universul”, „Timpul” sau „Foaia Oficială CFR” și „Revista CFR”.

O parte consistentă de informații cu privire la căile ferate dobrogene am regăsit-o în biblioteca și colecțiile personale de documente, regulamente și instrucțiuni feroviare, de hărți sau cărți poștale cu tematică culese pe parcursul mai multor ani.

Deși este un sector de cercetare care nu a fost abordat într-o manieră unitară, complexă, transporturile feroviare dobrogene și-au pus amprenta în mod pregnant asupra dezvoltării social-economice a sud-estului României.

Prima cale ferată construită între Dunăre și Mare, inaugurată la 4 octombrie 1860, constituie un subiect și o temă care au fost invocate în nenumărate studii și articole ca fiind „kilometrul O” al istoriei dobrogene moderne. Trebuie, de asemenea, specificat faptul că se impune o serie de clarificări menită să lămurească într-o manieră relevantă ceea ce-și propune să realizeze această lucrare. Astfel, devine necesară prezentarea Dobrogei în ultimii ani ai stăpânirii otomane, a intereselor imperiale turce pentru infrastructura militară și comercială, care îi aduceau profit și mărire în zonă.

Existența sa, de-a stânga Dunării și a Mării Negre de-a dreapta, a făcut din Dobrogea, încă din cele mai vechi timpuri, un teritoriu dorit și mult disputat de către comercianți, începând cu argonauții, continuând cu grecii, întemeietorii Tomisului și ai celorlalte cetăți pontice, cu romanii, care vor prelua teritoriile și cetățile și care le vor pierde, la rândul lor, în fața năvălitorilor otomani și terminând cu noi, românii, urmașii lui Decebal de pe Columna lui Traian și de pe metopele de la Adamclisi, imagini elocvente ale perenității noastre pe aceste locuri, ale luptei noastre continue pentru a ne apăra teritoriile.

Pornind de la drumurile militare și comerciale existente, unele moștenite încă de pe vremea grecilor și a romanilor, se poate observa cu ușurință preocuparea autorităților otomane pentru realizarea, la jumătatea secolului al XIX-lea, a unor căi sigure de transport în Dobrogea.

Ținutul românesc dintre Dunăre și Marea Neagră, din perspectiva existenței vechilor drumuri, a fost dependent de cele două drumuri istorice: drumul dobrogean Tighina – Ismail – Isaccea – Babadag, cu ramurile Babadag – Hârșova – Ostrov – Silistra (pe malul Dunării) și Babadag – Constanța – Mangalia – Balcic, pe malul Mării Negre și drumul Misiunii Franceze, realizat în anul 1855 de-a lungul Valului lui Traian, de la Rasova la Constanța.

În concluzie, rezultat al nevoilor tot mai crescânde ale comerțului spre și dinspre portul Constanța, pe fondul investițiilor Guvernului Român, rețeaua feroviară dobrogeană a impulsionat dezvoltarea nu numai a industriei și agriculturii românești, ci și a așezărilor dobrogene punând în valoare întregul potențial natural și strategic în contextul perioadei istorice cercetate. De altfel și teza de doctorat își propune să răspundă, în cele trei capitole, acestor motivații majore. Capitolele acoperă principalele momente ale evoluției căilor ferate în general și cele ale celor dobrogene în special, cu toate funcțiile exercitate, de la cea militară și până la funcțiile social-economice, de dezvoltare a ținutului carpato-danubiano-pontic în perioada supusă cercetării.

Astfel, Capitolul 1 – *Transporturile feroviare din România în a doua jumătate a secolului XIX-lea și începutul secolului XX* – este dedicat legislației feroviare promovate în sistem, de la începuturi și până în preajma celui de-Al Doilea Război Mondial și reglementărilor de cale ferată care au fost emise în scopul aplicării corespunzătoare a cadrului legislativ feroviar. Preocuparea pentru elaborarea unui

cadru legislativ național riguros care să asigure întreținerea în exploatarea în condiții de siguranță feroviară și eficiență s-a manifestat încă de la începutul activității de transport pe calea ferată.

În acest context, întreaga activitate feroviară, corelarea ramurilor sale de activitate de mișcare, material rulant, infrastructură, de exploatare și comercială, cu administrația, cu beneficiarii săi, a fost organizată prin *Regulamentul pentru exploatarea căilor ferate*.

Cea mai mare parte a Regulamentului este atribuită relațiilor căii ferate cu beneficiarii săi, atât călători cât și din rândul transportatorilor de marfă.

Un loc distinct, în textul Regulamentului, revine regularității circulației trenului, urmării timpilor de mers și dotărilor pe care le necesitau anumite activități.

Odată cu răscumpărarea liniilor de cale ferată construite de către societățile străine, în preluarea administrării și exploatării acestora de Guvernul român, prin *Decretul nr. 1248 din 23 aprilie 1880* s-a constituit Direcția Principală (Princiară) a Căilor Ferate Române.

Această structură a funcționat până la 31 martie 1883, când Parlamentul a votat *Legea nr. 810 pentru exploatarea căilor ferate ale statului*, care constituie primul act normativ prin care este reglementată organizarea și funcționarea căilor ferate, o adevărată constituție a CFR.

Legea adoptată promovează principiul unei autonomii complete din perspectiva administrării și exploatării căilor ferate, CFR dispunând de un buget separat de bugetul statului supus aprobării Parlamentului, dar sub controlul Ministerului Lucrărilor Publice.

Autonomia a avut efecte benefice pentru sistemul feroviar în ansamblul său, Administrația Căilor Ferate reușind să promoveze un management eficient, cu investiții serioase în infrastructură și materialul rulant utilizat, calea ferată nefiind afectată de imixtiunile politicului.

Modificându-se, în anul 1901, *Legea pentru exploatarea căilor ferate ale statului* dispare autonomia financiară a căilor ferate și întreaga lor administrație va funcționa ca o Direcție a Ministerului Lucrărilor Publice, cu un buget parte componentă a bugetului statului.

Legea din 1901 își va produce efectul până în 17 iunie 1925, când noile realități ale României Mari grefate pe întregirea teritorială a țării și necesarul de transport mult sporit, vor impune *Legea de organizare și exploatare a Căilor Ferate Române*.

Promovată de liberali, *Legea din 17 iunie 1925* a fost criticată vehement de către celelalte partide politice pe considerente de lezare a intereselor statului prin subordonarea Administrației CFR de către clientela de partid în încredințarea unor contracte preferențiale către societăți apropiate politicului aflat la putere.

Legea a fost apreciată ca fiind „concepută ca o verigă în desăvârșirea procesului de unificare și de dezvoltare a căilor ferate, le-a acordat acestora un început de autonomie administrativă și financiară, sporindu-le, după convingerea liberalilor, posibilitățile de propășire prin propriile forțe; ea a căutat, totodată, să realizeze un regim unitar în domeniul transporturilor feroviare în locul regimului mixt

existent (rețele de stat alături de rețele particulare)”. De altfel, nemulțumind celelalte partide politice ale vremii, legea va suferi modificări succesive la fiecare schimbare de guvern.

Guvernul Averescu, în 2 februarie 1927, va promova *Legea pentru crearea Subsecretariatului de Stat CFR* reducând cele 14 direcții regionale la 5, restrângându-le și competențele, centralizând și trecând principalele atribuții ale directorului general unui subsecretar de stat numit politic – funcție nou înființată.

La revenirea la guvernare a Partidului Național Liberal, în 13 august 1927, este repusă în vigoare, cu mici modificări, *Legea de organizare și exploatare a Căilor Ferate Române* din 1925, care va produce efecte până la 1 iulie 1929, când majoritatea parlamentară din jurul Partidului Național Țărănesc va abroga legea în vigoare și va promova un nou act normativ. Este vorba de *Legea pentru crearea Regiei Autonome a CFR*, promulgată prin Înaltul Decret Regal nr. 2042 din 27 iunie 1929.

În acest context, noua conducere a Regiei Autonome a CFR, ca o necesitate firească a modificărilor legislative a adoptat noul *Regulament de transport*. Acest Regulament avea ca obiect de activitate modul de efectuare a transporturilor publice de călători, de mărfuri și bagaje în rețeaua feroviară. Principiile de bază cu care opera acest nou Regulament de transport erau următoarele: CFR răspunde de greșelile sau abuzurile comise de agenții aflați în serviciul său; CFR își rezervă dreptul de a fixa prin reglementări proprii forma și condițiile contractului de transport privitoare la termene (durata de transport), la încărcarea, predarea și primirea încărcăturilor; Aplicarea tarifelor se face pentru toată lumea într-un mod uniform. Pentru anumite transporturi tarifele cuprind condiții speciale aplicabile; Costul transportului se calculează conform tarifelor în vigoare, publicate în mod obligatoriu. Aceste tarife trebuie să cuprindă toate indicațiile necesare costului de transport și taxele accesorii; Orice spor tarifar sau orice altă schimbare a condițiilor de transport trebuie publicată, iar publicarea va preceda cu 30 de zile data fixată pentru punerea în aplicare; Orice modificare de tarif intră în vigoare numai după publicarea în „Monitorul Oficial”.

O prevedere distinctă era cea care privea „responsabilitatea CFR în caz de accident, moartea sau rănirea călătorului, în cursul executării contractului de transport”, aceasta existând numai „în cazul când călătorul s-a conformat dispozițiilor regulamentului”.

În ceea ce privea coletele și bagajele de mână, întreaga responsabilitate revenea călătorilor, CFR-ul neasumându-și nicio răspundere. De asemenea, Regulamentul, care avea un caracter special conform legislației, cuprindea și o serie de prevederi despre reclamațiile administrative, despre acțiunile și litigiile generate de relația contractuală.

Un subcapitol prezintă politicile statului român în domeniul dezvoltării rețelei feroviare, astfel încât aceasta, în ansamblul său, să poată satisface nevoile de transport atât pentru călători, cât și pentru mărfurile necesare economiei naționale și nu numai.

Întreaga dezvoltare a căilor ferate românești a cunoscut politici diferențiate, în funcție de perioada istorică, de anumite realități geografice, de nivelul de dezvoltare al societății românești, de politicile economico-financiare ale statului, dar și de nevoile momentului.

Se pot etapiza, în acest sens, mai multe perioade, fiecare cu politici de dezvoltare distincte și anume:

- perioada începuturilor feroviare, a concesiunilor străine, până la 1880, cu politici firave, dependente în cea mai mare parte de capitalurile străine;
- perioada politicilor naționale efective, demarată odată cu înființarea la 23 aprilie 1880 a Direcțiunii Princiare a Căilor Ferate Române;
- perioada rețelei feroviare reîntregite, începând cu apariția României Mari, după Primul Război Mondial, când li se alătură căilor ferate române rețelele feroviare din Transilvania, Banat, Basarabia și Bucovina, provinciile revenite României.

Perioada de început a căii ferate la noi, plecând de la realitatea dezvoltării precare a societății românești, a fost marcată de necesitatea introducerii transporturilor feroviare și la apariția primelor proiecte și studii elaborate pentru îndeplinirea acestui obiectiv.

Trecerea la cea de-a doua etapă de promovare a unei strategii feroviare naționale s-a făcut în perioada 1880-1888, când odată cu introducerea unei administrații feroviare unice, s-au răscumpărat de la societățile concesionare liniile de cale ferată care aparținuseră acestora, cum a fost și cazul căii ferate Cernavodă – Constanța, răscumpărată la 1882.

Politica de dezvoltare a rețelei feroviare în această perioadă a vizat, în principal, următoarele aspecte: asigurarea traficului feroviar în noile condiții de administrație unică; elaborarea și promovarea unui program de construcții feroviare noi atât pentru linii de cale ferată, cât și pentru clădiri și instalațiile necesare; pregătirea și demararea realizării lucrărilor respective; achiziționarea de locomotive și vagoane, care să permită constituirea unui parc de material rulant mai puțin diversificat, cum s-a întâmplat pe perioada concesiunilor străine; pregătirea personalului de exploatare și a cadrelor tehnice românești; promovarea unui cadru legislativ și de reglementare a exploatării unitare a căilor ferate.

Realizarea acestor obiective a pus în fața Direcțiunii Princiare a Căilor Ferate o serie de probleme ce țineau de asigurarea necesarului de materii prime și materiale, de personal calificat care să asigure fronturi de lucru și lucrări de calitate. Aceste nevoi au făcut să apară o adevărată industrie a materialelor de construcții (piatră, balast, cărămidă, var, ciment), să se dezvolte atelierele de întreținere și reparare a materialului rulant feroviar, să se înființeze turnătorii și societăți care aveau ca principal obiect de activitate furnizarea de componente feroviare (traverse, șuruburi, piese de schimb). De asemenea, pentru asigurarea necesarului de forță de muncă calificată au început să se înființeze școli de meserii. Practic, această a doua etapă a stimulat întreaga dezvoltare economică și socială a țării, a creat premisele industriei feroviare românești de după Primul Război Mondial.

Perioada rețelei feroviare reîntregite de după 1918 aduce în coordonarea celei mai mari regii de stat care este Administrația CFR, peste 11.000 km de cale ferată, cu 7.000 km mai mult decât erau înainte de război, parcul de locomotive crescând de la 964 la 1312, iar parcul de vagoane de călători și marfă de la 26.347 în 1916 la 47.673 vagoane în anul 1920.

Acestor noi realități feroviare statul român trebuia să-i suprapună o nouă politică de dezvoltare care să țină cont de configurația rețelei de cale ferată, de starea precară în care se găsea nu numai infrastructura feroviară, ci și materialul rulant, grav afectate de război. După reabilitarea acesteia, s-a impus o nouă configurare a orientării liniilor, cele din Basarabia fiind orientate către Odessa și Kiev, cele din Bucovina către Cracovia și Viena, iar liniile de cale ferată din Banat și Transilvania fiind direcționate către Budapesta, multe dintre aceste linii având și ecartamente diferite. Acestor inconveniente majore de ordin strategic li s-au adăugat și cele de ordin funcțional, întrucât fiecare rețea feroviară din provinciile redobândite fusese organizată și administrată după legile și regulamentele țărilor cărora aparținuseră. Personalul de exploatare și tehnico-administrativ era rus, austriac sau maghiar, necunoscător al limbii române și al legilor și regulamentelor naționale feroviare.

Politici noi de dezvoltare a rețelei feroviare s-au impus și prin prisma noilor realități economice românești, această perioadă fiind una nu numai de redresare, ci și de dezvoltare, iar interdependența dintre producția crescândă de bunuri materiale și transporturi din ce în ce mai evidentă. În acest context, au apărut pe fondul unor politici de investiții în industria constructoare de mașini, primele locomotive cu abur cu ecartament normal fabricate în România, respectiv la Uzinele de Fier și Domeniile din Reșița în 1926 și la Uzinele „Malaxa” din București în anul 1928. După mai multe încercări, în 1927, în plin proces de reorganizare a căii ferate, Administrația Căilor Ferate promovează un Program general de îmbunătățiri de adus rețelei feroviare. Programul întocmit de către directorul general al CFR, ing. Al. Cottescu, viza două direcții majore: una care privea lucrările și cheltuielile pentru sporirea materialului rulant și dezvoltarea depourilor și a atelierelor de reparat vagoane și o altă direcție care făcea trimiteri la investiții în ceea ce viza creșterea rețelei feroviare.

Acest program va face parte integrantă din „Programul general al Guvernului Român pentru stabilizarea monetară și dezvoltarea economică a țării” pe anul 1929.

O altă temă abordată se referă la începuturile feroviare în România celei de-a doua jumătăți a veacului al XIX-lea și subliniază aportul căilor ferate în cele trei momente importante ale perioadei supuse cercetării și anume Războiul de Independență, cel de-al Doilea Război Balcanic și Primul Război Mondial.

Dintotdeauna, transporturile în general și cele feroviare în special au fost privite în orice societate ca o necesitate obiectivă care implică buna desfășurare a vieții social-economice, a circulației călătorilor și bunurilor materiale, dar și a manevrelor și conflictelor militare.

În țara noastră, căile ferate au fost utilizate din plin în Războiul de Independență, în cel de-Al Doilea Război Balcanic, dar și în Primul Război Mondial cu o intensitate din ce în ce mai mare. Cât de

necesare au fost căile ferate pentru nevoile de apărare rezultă și din faptul că în toate cele trei războaie, chiar și pe timpul desfășurării acestora, în anumite zone s-au construit căi ferate utilizate pentru nevoile de război, care ulterior, fie că au fost desființate, fie s-au păstrat și s-au dezvoltat.

În perioada premergătoare, dar mai ales în timpul Războiului de Independență, căile ferate, în lungime de 1.229,8 km, au fost intens solicitate atât pentru mobilizarea și concentrarea Armatei Române în sudul țării, cât și pentru tranzitul pe teritoriul țării noastre a Armatei ruse și pentru executarea unor transporturi internaționale de armament către Peninsula Balcanică. Pe teritoriul dobrogean se utilizau șapte locomotive mixte tip C-n2 iar în rest pe 1.460 km se utilizau 104 locomotive dintre care 84 erau locomotive cu tender separat și 20 locomotive tender.

„Liniile Constanța – Cernavodă, Rusciuk – Varna, Salonic – Mitrovica și Banja Luca – Prijedor – Bosanski Novi erau linii izolate și nu permiteau o aprovizionare rapidă și ritmică, în trupe și provizii, a armatelor turcești, însă primele două linii erau în legătură, prin porturile respective, cu Dunărea și Marea Neagră iar cea de-a treia cu Marea Egee”.

Trecerea trupelor rusești către Peninsula Balcanică, asigurată complet cu mijloacele feroviare și parcul de material rulant disponibil în acea perioadă, nu a împiedicat și desfășurarea traficului feroviar necesar satisfacerii nevoilor interne. În schimb, aprovizionarea armatei cu cele necesare, precum și acțiunile de reîmprospătare periodică a trupelor, elemente care variaau în funcție de situația de pe front, a condus la imobilizarea și chiar încetarea transportului feroviar intern de mărfuri, prin blocarea platformelor de încărcare/descărcare, a liniilor din stații și chiar a unor secții întregi de circulație.

Situația creată în acest mod a reprezentat o preocupare majoră pentru specialiștii căii ferate, nevoiți să caute soluții pentru revigorarea traficului feroviar intern de mărfuri și în mod deosebit pentru comandanții militari, dintre care se remarcă viitorul general Constantin N. Hârjeu, care a lăsat, prin scrierile sale, informații din cele mai prețioase în acest sens.

Teoreticianul militar prezintă problema rețelei căilor ferate române la începutul anului 1877, precizând că, la acea vreme, România posedă „o rețea feroviară în lungime de 1.236 km, din care numai 98,8 km aparțineau statului și restul erau în administrarea concesiionarilor”.

În timpul Războiului de Independență, în sarcina specialiștilor de căi ferate s-a aflat primul tren militar de intervenție, care a avut un rol important pe timpul desfășurării operațiunilor militare privind asigurarea trupelor luptătoare cu muniție și materiale necesare. De asemenea, specialiștii militari feroviari au intervenit în diferite zone, precum și pentru paza și apărarea unor obiective de pe rețeaua feroviară. După terminarea războiului, armata a revenit la preocupările anterioare.

În fața veleităților Bulgariei de a-și impune hegemonia în Balcani cu sprijinul tot mai activ al Austro-Ungariei, Serbia și Grecia s-au aliat, încheind, la 1 iunie 1913, un tratat defensiv prin care și-au reglementat interesele în Macedonia. În cazul unei agresiuni bulgare, cele două părți urmau să își acorde ajutor militar reciproc.

Al Doilea Război Balcanic a început în noaptea de 16 spre 17 iunie 1913 prin agresiunea forțelor armate ale Bulgariei împotriva Serbiei și Greciei.

Ținând cont de faptul că trupele din subordinea oficialităților bulgare „au atacat Serbia fără nici o provocare sau notificare, Armata Română a trebuit să intre în acțiune pentru restabilirea păcii. O notă diplomatică adresată legațiilor române din străinătate a înștiințat că România nu urmărea o politică de cuceriri, nici zdrobirea armatei bulgare; se avea în vedere doar contracararea tentativei guvernului de la Sofia de a institui, prin mijloace militare, hegemonia Bulgariei țariste în Balcani și grabnica restabilire a păcii în regiune. Toate marile puteri au dat curând asigurări că nu vor interveni direct în război.

Înaintarea trupelor române se preconiza să se desfășoare pe două direcții strategice: una principală, spre Sofia, pentru a se pune cât mai repede capăt războiului, cea de-a doua, secundară, în așa-numitul «Cadrilater mic». Pentru stabilirea unor legături feroviare cu această regiune a fost construită linia strategică Medgidia Sud – Mircea Vodă – Bazargic (116,44 km) care a fost dată în exploatare la 2 ianuarie 1915.

Bilanțul Batalionului de Căi Ferate este sintetizat într-un document elaborat în epocă: „numărul trenurilor care au circulat pe timpul exploatării căii ferate de către batalion, precum și tonajul transportat au fost: nr. trenurilor sosite 66; vagoane 934; vagoane descărcate 289 cu un tonaj de 11.233. Numărul trenurilor plecate 81; numărul vagoanelor 1.100; vagoane încărcate 941, cu un tonaj de 19.062”.

După încetarea ostilităților din Balcani, marcată prin Pacea de la București, Batalionul de Căi Ferate, sub comanda maiorului Ion Macri, a continuat construcția sectorului Medgidia – Negru Vodă și a construit linia care lega halta Teiș cu Arsenalul Armatei de la Târgoviște și linia de legătură între Pirotehnia veche și cea nouă.

Se cunosc condițiile și împrejurările destul de grele, în care țara noastră a luat parte la Primul Război Mondial (1914-1918) și pierderile deosebite suferite, până la victoria finală, încununată cu unitatea națională. Căile de comunicație au constituit un element de prim ordin în organizarea Apărării Naționale și mai ales în derularea unui război eficient, atât pentru transportul trupelor, munițiilor, alimentelor, cât și a răniților și bolnavilor.

Contribuția Căilor Ferate Române în timpul Războiului pentru Întregirea Neamului (1916-1918) a fost dintre cele mai importante. Armata ceferistă și-a făcut datoria cu devotament, abnegație și eroism, rivalizând, din aceste puncte de vedere, cu armata operațională. Condițiile deosebit de grele în care s-a purtat războiul național și dorința de a atinge ținta urmărită fac explicabilă jertfa făcută în ceea ce privește căile noastre ferate.

Istorici ai perioadei analizate apreciau: „circulația se desfășura numai pentru necesități militare și numai pe liniile care interesau armata inamică. Celelalte linii, și mai cu seamă cele secundare, fuseseră cu totul părăsite și, încetul cu încetul, intrau în ruină, cu tot ce se afla pe lângă ele. În Dobrogea se

circula numai pe vechea linie din 1860 și pe linia Medgidia – Bazargic, care făcea legătura cu Bulgaria. Acolo unde lipsea personalul românesc lucrau soldați germani”. În *Memoriul* întocmit de Administrația germană este reflectată cu realism starea liniilor de cale ferată așa cum se găsea ea în timpul ostilităților „O cale ferată simplă de la Medgidia până la Dobrici, face legătura cu Varna și Sofia. Calea ferată Cernavodă – Medgidia – Constanța poate fi utilizată doar între aceste localități până la refacerea podului peste Dunăre la Cernavodă și Fetești”. În continuare, documentul arată că „prelungirea căii ferate Dobrici – Medgidia spre nord, planificată de români încă din timpul păcii și care a fost executată până la Ester”, a fost continuată de trupele germane în direcția Babadag. Analistii militari concluzionau că: „după terminarea acestor lucrări și repunerea în funcțiune a podului peste Dunăre la Fetești și Cernavodă, teritoriul are la dispoziție o legătură nord-sud cu legătură la Varna – Sofia, cât și una est-vest ce o intersectează între principalele porturi de transbordare Constanța și Cernavodă cu legătură la București și mai departe”.

În Dobrogea, legăturile pe căile de comunicații erau „Brăila – Măcin, unde un bac asigură legătura pentru trenul spre București, cât și la linia spre nordul României; Giurgeni – Hârșova: de asemenea un bac; Fetești – Cernavodă: legătura principală; până la refacerea podului la Fetești, circulația peste Dunăre se menține cu bacul. Românii au reușit să mineze podul de la Cernavodă doar parțial. În sudul teritoriului administrat se ajunge pe drumul de la Silistra, cu bacul ca legătură la stația de capăt a căii ferate, Călărași”.

George C. Mănescu nota „se știe că, în anul 1916, tablierele metalice ale podului peste Borcea au fost distruse, iar parte din tablierele viaductului peste Baltă și a podului «Regele Carol I» avariate de către trupele româno-ruse în retragere, lăsându-se căile ferate din Dobrogea complet izolate de cele din vechiul regat”. Autoritățile militare germane au decis ridicarea materialului metalic al grinzilor podului peste Borcea, transportarea lor în Germania, executarea altor grinzi noi și repararea celor avariate la viaductul peste Baltă și la podul „Regele Carol I”.

„În iarna 1916/1917 mare parte din rețea și din parcul de material rulant se pierde, rămânând în stăpânirea noastră numai cca. 1.000 km cale, cu un parc de material rulant destul de redus. Întreținerea căii și a instalațiilor nu s-a mai putut face din lipsă de material metalic. Totuși, cu toate marile greutatea întâmpinate, s-a putut face față circulației, evitându-se opriri sau blocări”. Pentru înțelegerea corectă a situației dezastruoase în care se găseau căile noastre ferate în timpul și din cauza războiului, este prezentată, mai jos, situația parcului de vagoane, la 6 decembrie 1916, la 3 martie 1917 și la 28 august 1918.

Compararea cifrelor prezentate este edificatoare în aprecierea impactului pe care l-a avut războiul asupra căilor noastre ferate.

Iată cifrele:

Felul vagoanelor	1916	1917		1918			
		Vag. CFR	Vag. străine	Vag. CFR		Vag. străine	
				bune	devast.	bune	devast.
Vagoane pentru călători	1.454	886	84	563	833	-	-
Vagoane pentru poștă și bagaje	293						
Vagoane pentru mărfuri acoperite	9.632	5.152	4.496	4.075	1.539	406	395
Vagoane pentru mărfuri descoperite	9.904	4.184	1.718	3.124	1.334	303	350
Vagoane cisterne CFR	266	-	-	-	-	-	-
Vagoane cisterne particulare	4.456	2.071	202	628	155	-	-
Vagoane diverse	342	-	-	-	-	-	-
Total	26.347	12.293	6.500	8.400	3.861	709	745
Total general	26.347	18.973		12.261		1.454	

Situația parcului de locomotive se înscrie în aceeași notă dezastruoasă.

Astfel, în 1916, căile noastre ferate dispuneau de un total de 964 locomotive, din care 717 reprezentând 74,4 % erau în circulație, iar 247 reprezentând 25,6 % erau inutilizabile, având defecte mai mari sau mai mici.

„La încheierea păcii, căile ferate se găseau într-o situație cu totul deosebită de aceea dinainte de război. Războiul distrusese sau deteriorase aproape toată rețeaua CFR din vechiul regat; podurile, lucrările de artă, clădirile, materialul rulant de asemenea se uzase până la maximum și nu mai rămăsesem decât cu 170 locomotive utilizabile, 500 vagoane de călători și 4.000 vagoane de marfă, față de 23.500 cât erau în 1916”.

La începutul anului 1919 mai erau în serviciu, pentru Vechiul Regat, numai 265 locomotive, iar cele defecte erau în număr de 1.304, plusul de locomotive existente față de anul 1916 explicându-se prin efectivul lăsat de germani în cursul retragerii de pe teritoriul nostru, în toamna anului 1918.

Situația dramatică a transporturilor în Dobrogea este sintetizată de istoricul Valentin Ciorbea „La fel ca celelalte sectoare economice, și căile și mijloacele de comunicații dobrogene au fost puternic afectate de război. Liniile ferate, parcul rulant, gările, podurile, precum și porțiuni însemnate din șoselele și drumurile județene au suferit mari distrugerii [...] la începutul lunii februarie 1919 mai erau în funcțiune 5 locomotive cu 110 vagoane închise. În comparație cu alte regiuni ale țării, situația Dobrogei era mult mai rea, întrucât ea era izolată de restul țării datorită distrugerii tablierelor metalice ale podului peste Borcea și avariilor parțiale ale tablierelor viaductului peste Baltă și ale podului «Regele Carol I»”.

În contextul celor prezentate, aportul căilor ferate române în Războiul de Independență, Războiul Balcanic și Primul Război Mondial constituie un capitol deosebit de important în procesul complex de

făurire a statului național român modern și onorează cartea de vizită a celor peste 150 de ani de activitate feroviară în România și implicit, în Dobrogea.

Cel de-al doilea capitol – *Dezvoltarea infrastructurii feroviare în Dobrogea înainte de 1878 și după unirea cu România* – realizează o trecere în revistă a evoluției construcțiilor de cale ferată în Dobrogea, a instalațiilor și materialului rulant utilizat în transporturile feroviare de călători și marfă. Subcapitole distincte sunt alocate cercetării și prezentării dezvoltării rețelei feroviare în portul Constanța.

Primul cercetător român care s-a ocupat de Dobrogea a fost, la jumătatea secolului al XIX-lea, Ion Ionescu de la Brad. În lucrarea sa *L'excursion agricole dans la plaine de la Dobroudja*, după patru luni de documentare, realizate în 1850, acesta face o inegalabilă radiografie a ținutului dintre Dunăre și Mare, descriind locurile, oamenii și preocupările acestora.

Interesant de reamintit este faptul că, la începutul secolului al XIX-lea, Constanța era o localitate cu 400 de case. Dezvoltarea ei spectaculoasă va începe odată cu terminarea Războiului Crimeii, când Marile Puteri europene interesate în exploatarea resurselor economice ale țărilor din bazinul de jos al Dunării vor obliga Poarta să facă concesii acestora. Spre Constanța va emigra o populație activă formată din comercianți, meseriași, funcționari și muncitori angajați pentru executarea și întreținerea lucrărilor efectuate în port.

În principal, interesele Europei au fost promovate sub generoasa măsură de liberalizare a navigației pe Dunăre, substratul real fiind însă slăbirea influenței Imperiului Țarist în zonă. Măsura s-a soldat cu înființarea Comisiei Europene a Dunării, inițial cu reședința la Galați și ulterior la Sulina. După caz, comisia se constituia într-o adevărată supapă, astfel încât, în funcție de interesele marilor puteri europene, să permită infuzia de investiții europene sau să închidă accesul capitalului rusesc în zonă.

De altfel, Anglia, care făcea parte dintre marile puteri europene, este și cea care va promova prin D.B.S.R. primele și cele mai importante investiții în Dobrogea prin concesionarea lucrărilor de construire a căii ferate dintre Cernavodă și Constanța și de amenajarea porturilor Constanța și Cernavodă la cele două puncte terminus ale liniei ferate.

Prin aceste inițiative, englezii, cunoscând potențialul agricol dintre Dunăre și Mare și chiar de pe malul stâng al Dunării, care depășea cu mult necesarul local, asigurau premisele unui export masiv de cereale și materii prime.

După 1866, societatea românească și clasa politică au simțit tot mai clar nevoia conectării și deschiderii spre sistemul economic european, aceasta fiind singura soluție realistă de finalizare a proiectului major al politicii naționale: Independența de Stat.

De altfel, repoziționarea intereselor românești avea să se concentreze în plan internațional prin Tratatul de la Berlin, semnat la 13 iulie 1878, care consfințea Independența României și, de asemenea, reîntregea teritoriul României prin unirea celei mai mari părți a Dobrogei cu Țara.

În acest context, clasa politică va acționa prin începerea unui important pas al planului de modernizare a României – construcția de căi ferate.

Ca parte a acestui proces complex de construire a căilor ferate românești moderne se regăsește și prima cale ferată construită în Dobrogea și a doua în ordine cronologică din actualul spațiu românesc, după linia Baziaș – Oravița.

Astfel, la 1 septembrie 1857, un întreprinzător englez, sir John Trevor Barkley, ca reprezentant al grupului londonez format din Thomas Wilson, Cunard, Price, Paquet, Tewis și Newall, a încheiat cu guvernul turc o convenție pentru concesiunea construirii și exploatării liniei ferate de la Constanța la Cernavodă, a porturilor din localitățile terminus și a administrării activităților de import-export. Convenția avea doua versiuni, în limbile franceză și turcă și devenea executorie datorită unui firman al sultanului otoman Abdul Medjid.

Documentul cuprindea condițiile privitoare la executarea lucrărilor și la folosirea liniei ferate Küstendje – Boghas Keui. Durata concesiunii era de 99 de ani de la data intrării în funcțiune a liniei ferate și s-a făcut în condiții avantajoase pentru investitori: terenul necesar amplasării liniei și construcțiilor aferente (stații, depouri, ateliere de reparații) aparținând statului a fost acordat cu titlu gratuit, numai terenurile particulare fiind cumpărate de societate; locuințele de serviciu pentru personalul căii ferate au fost acordate gratuit; piatra, nisipul și lemnul necesare construcțiilor au fost oferite, de asemenea, gratuit.

Contractul de concesiune propriu zis conținea douăzeci de articole și stipula termenii concreți ai construcției și exploatării liniei Cernavodă – Constanța. De altfel, la art. 5 se arată următoarele: „Compania este autorizată să ridice la punctele terminus ale liniei ferate, adică la Constanța și Cernavoda, precum și în diferite stații de pe traseu, construcții care sunt indispensabile pentru serviciul Căii Ferate, atât pentru transporturi de mărfuri cât și pentru a facilita transportul de pasageri.

Compania era de asemenea autorizată să construiască în stațiile Constanța, la Marea Neagră și Cernavoda, la Dunăre, stații, peroane speciale și magazii cu dependințele lor în care să se depoziteze mărfurile.

Legătura dintre Dunăre și Marea Neagră, asigurată de linia Cernavodă – Constanța, a fost cea mai scurtă realizată vreodată între cele două localități.

Întru bun început, linia ferată dobrogeană engleză dispunea doar de patru stații: Constanța Port, Murfatlar, Medgidia și Cernavodă Port.

O particularitate a traseului era dată de faptul că „între Cernavodă și Medgidia calea ferată era mai jos situată decât nivelul bălții, astfel încât în unele cazuri era acoperită de apă până la 30 centimetri înălțime, iar când Dunărea se revărsa mai cu putere, până la 50 de centimetri, drept pentru care se solicita deschiderea unui credit extraordinar de 8 milioane de lei pentru reconstrucția acestei linii ferate”.

Primul traseu al liniei Constanța Oraș – Cernavodă Port (62,70 km) pleca din gara Constanța Oraș (km. 0+000, altitudine 31,52 m.) și urca până la km. 5, unde era și cea mai înaltă cotă a traseului (altitudine 56,65 m.). De la km 5, linia începea să coboare, trecea prin stația Murfatlar (km. 20+280, altitudine 19,18 m.) și urmărea, cu mici abateri, aceeași curbă de nivel de pe malul sud al văii Carasu. Linia ajungea apoi în stația Medgidia (km. 38+350, altitudine 12,50 m), coborând în continuare până la km 54, unde era cea mai joasă cotă a traseului (altitudine 7,70 m.). De aici, urca apoi spre stația Cernavodă Port (km 62+700, altitudine 10,33 m.), ajungând până la malul Dunării.

Legătura între gară și portul Constanța unde se aflau amplasate și Atelierele CFR se făcea printr-o linie în zig-zag în lungime de 12,640 km. dispusă pe trei terase.

Traseul liniei Constanța Port – Constanța Oraș – Cernavodă Port însuma 65,34 km.

Linia de cale ferată construită de către englezi va fi exploatată în parametri inițiali până la cumpărarea sa de către statul român, când Guvernul Român va promova o nouă strategie în domeniul feroviar, strategie în care se va găsi și legătura cu Dobrogea.

În urma Războiului de Independență, Dobrogea și Delta Dunării intrând oficial în componența României, Guvernul Român a început negocierile cu Compania engleză D.B.S.R. în vederea cumpărării liniei Cernavodă Port - Constanța Port pentru realizarea legăturii directe între București și Marea Neagră.

Materialul rulant utilizat de către compania engleză se compunea din: 9 locomotive; 2 pluguri de zăpadă; 1 vagon salon oficial; 2 vagoane de călători clasa I-a; 3 vagoane de călători clasa a II-a; 5 vagoane de călători clasa a III-a; 1 vagon de călători mixt clasa a II-a/III-a; 10 vagoane de bagaje și coletărie; 1 vagon pentru transportul cailor; 312 vagoane diverse de marfă.

Din cele 312 vagoane diverse de marfă oferite la vânzare, statul român va achiziționa numai 301, din care: 13 vagoane de serviciu; 1 vagon de ajutor; 2 vagoane macara; 5 vagoane macara de ajutor mobile; 5 vagoane cisternă pentru transportul apei.

În urma dezbaterilor din Parlament, legea prin care Guvernul român a fost abilitat să cumpere linia de cale ferată și materialul rulant al căii ferate Cernavoda – Constanța, a fost votată în Senat în 15 martie 1882 și în Adunarea Deputaților la 1 iulie 1882. Valoarea tranzacției s-a ridicat la suma de 16,8 milioane lei.

La 9 noiembrie 1882, se redactează în limbile engleză și franceză contractul de vânzare-cumpărare a căii ferate Cernavoda – Constanța și la 10 decembrie, același an, se semnează, de către directorii Societății D.B.S.R. William Tipping și Charles Liddell și ministrul Lucrărilor Publice, colonelul Nicolae Dabija, „Actul de vânzare a căii ferate Tchernavodă – Küstendje către Guvernul Regatului României”.

România, după Războiul de Independență, presată de tot felul de cerințe și greutăți financiare și în special politice, nu a avut posibilitatea să dea o dezvoltare imediată construcției căilor ferate în

Dobrogea, având alte priorități atât de ordin juridic, cât și în ceea ce privește reintegrarea efectivă a Dobrogei.

După Congresul de Pace de la Berlin, Guvernul hotărăște începerea construcției liniei București - Ciulnița - Fetești, în perspectiva unirii acesteia cu linia Cernavodă - Constanța.

În aceste condiții, Statul român a lansat un concurs internațional pentru construirea a două poduri peste Dunăre și respectiv, brațul Borcea în zona Cernavodă - Fetești, care să lege liniile de cale ferată București - Fetești și Cernavodă - Constanța.

Varianta finală a complexului de poduri care avea să-i aducă lui Anghel Saligny recunoașterea definitivă, națională și internațională, avea o lungime de 4087,95 metri și era constituită din podul peste Dunăre (750,00 metri), viaductul peste Dunăre (912,75 metri), viaductul peste Balta Dunării (1455,20 metri), viaductul peste Borcea (550,00 metri) și podul peste Borcea (420,00 metri).

S-au cheltuit pentru construcția totală a liniei Fetești – Cernavodă Pod 31.200.000 lei, după cum urmează: 9.928.838 lei pentru realizarea podului peste Dunăre; 5.605.752 lei pentru viaductele de acces; 5.876.410 lei pentru terasamente; 9.754.783 lei pentru linii și pentru clădirile stațiilor Borcea, Dunărea și Cernavodă Pod și 34.217 lei pentru instalația de semnalizare.

Toate lucrările, de la prima mistrie și până la ultimul nit (un nit din argint, bătut la 14 septembrie 1895) au durat cinci ani și au fost executate de către firmele franceze „Fives-Lille” (podul peste Dunăre), „Schneider & Co” și „Creusot” (podul peste brațul Borcea) și de către firma belgiană „Cockerill” (viaductele).

Joncțiunea liniei Fetești - Cernavodă cu mai vechea linie engleză Cernavodă –Constanța se face pe un rambleu foarte înalt între Cernavodă Pod și Saligny, la km 172+216. Linia ferată din stația Saligny, racordată în anul 1895 la linia podului de peste Dunăre, urma să facă față noilor necesități de transport.

Anii următori au dovedit, încă odată, cât de prost construită a fost calea ferată Cernavodă - Constanța. Ne referim la traseul nefericit ales și la starea înaintată de uzură a materialului rulant, fiind impracticabilă în perioada de revărsări. Toate acestea au determinat, în perioada următoare, abandonarea căii ferate, casarea materialului rulant și reconstrucția unei alte căi ferate”.

După finalizarea lucrărilor la podurile de peste Borcea și Dunăre și a liniei Cernavodă - Saligny, în Dobrogea s-au mai construit, până în anul 1938, următoarele căi ferate: Saligny - Constanța Oraș; Medgidia - Tulcea; Medgidia - Negru Vodă - Bazargic; Constanța - Mangalia, cu ramura Eforie Nord - Techirghiol Sat; Constanța - Mamaia; Constanța Port - Canara - Ovidiu; linia magaziiilor de cereale cu ramificațiile ei și linia Oborul de vite de la Anadolchioi și linia îngustă Baia – Altân Tepe.

În procesul complex de constituire a rețelei feroviare românești și de exploatare cu maximum de eficiență a acestuia, un rol distinct revine parcului de locomotive și vagoane utilizat, numărului și performanțelor tehnice ale acestora.

Primele locomotive utilizate pe linia Constanța - Cernavodă, locomotive englezești, cum am mai arătat, erau destinate traficului mixt de călători și mărfuri și aveau cilindri interiori, construcție „Stephenson” cu bare deschise, marchiza mecanicului (cabina locomotivei) descoperită și tender pe trei osii.

Datorită specificului dobrogean, unde puteau fi întâlnite frecvent turme de animale, locomotivele utilizate au fost printre primele echipate cu dispozitivul tipic american, cunoscut sub denumirea de „plug de animale”. Ulterior, acest dispozitiv a fost extins și la celelalte locomotive din rețea.

De-a lungul timpului, în Dobrogea au fost utilizate mai multe tipuri de locomotive, de dimensiuni și puteri diferite, funcție de tipul de prestație feroviară, respectiv călători, marfă, mixte sau manevră.

Având în vedere faptul că începând cu anul 1934 Uzinele „Malaxa”, precum și „Astra” Arad și „Unio” Satu Mare trec la construirea de automotoare diesel, din 1935 acestea se utilizează și în Dobrogea pentru transportul public de călători, fiind folosite atât pe distanța București – Constanța, cât și pe celelalte secții de remorcare.

Acest tablou prezentat, al locomotivelor și automotoarelor folosite în transportul feroviar dobrogean, este deosebit de relevant în contextul dezvoltării mijloacelor de tracțiune direct proporțional cu extinderea rețelei feroviare și cu dezvoltarea economică a țării, ajungându-se, în anii '38 să fie utilizate în calea ferată locomotive și automotoare fabricate în România, lucru de neimaginat la începutul căii ferate.

Cu privire la primele vagoane utilizate, acestea au fost aduse ca, de altfel și primele locomotive, din Anglia, fiind fabricate la Manchester de către Fabrica de vagoane „Ashbury”.

Configurația vagoanelor a suferit și ea modificări semnificative, vagoanele de călători având în marea lor majoritate până la șapte-opt compartimente și coridoare longitudinale, precum și acces prin capetele vagoanelor, unde erau prevăzute cu grupuri sanitare și spații de afluire-defluire a călătorilor.

În ceea ce privește vagoanele de marfă, acestea au cunoscut o mare diversitate de tipuri având în vedere diversitatea mărfurilor transportate, de la vagoane cisternă și până la vagoane acoperite și vagoane platformă.

După inaugurarea oficială a Portului Constanța, întregul ansamblu feroviar amplasat în zonă începe să deservească și să asigure cele cinci categorii de încărcături, respectiv cereale, petrol, cărbune, mărfuri generale (inclusiv cherestea) și piatră.

La nivelul întregului port existau 37 km de cale ferată și 159 de macazuri. Liniile dispuneau de multe curbe și contracurbe, cu raze mici, fapt care a creat multe impedimente circulației feroviare în zonă, generând de-a lungul timpului numeroase deraieri de vehicule feroviare, atât de locomotive, cât și de vagoane.

Materialul rulant utilizat consta în 7 locomotive cu abur și 1 locomotivă electrică (fără foc deschis, folosită la manevra vagoanelor încărcate cu cereale la și de la proaspăt inauguratul siloz).

De asemenea, pentru uz curent, în port erau utilizate 98 de vagoane, din care 41 de vagoane de 6 tone cu pereți metalici, 26 de vagoane-platformă de 10 tone, 25 de vagoane-basculă de 4 tone, alte 3 vagoane-basculă de 2 tone precum și 3 vagoane cisternă.

Data fiind declivitatea mare și tonajele trenurilor încărcate, majoritatea garniturilor de tren dispuneau, pe lângă locomotiva din capul trenului și de o locomotivă împingătoare.

În Capitolul 3 – *Traficul feroviar dobrogean în perioada 1878-1938* – sunt abordate aspecte ale traficului feroviar, distinct pentru marfă, călători și pentru traficul poștal. Sunt prezentate date și grafice ale acestor tipuri de transporturi feroviare pentru principalele mărfuri tranzitate, care au făcut obiectul activității de import-export prin portul Constanța, de la cereale și produse petroliere și până la mărfuri generale. De asemenea, sunt prezentate principalele accidente care s-au produs pe căile ferate dobrogene.

Traficul activității de transport feroviar pe cele trei paliere distincte, respectiv traficul de mărfuri, cel de călători și traficul poștal se află, pentru perioada supusă cercetării, în strânsă dependență de cei doi factori deosebit de importanți în epocă, respectiv cel de ordin tehnic, reprezentând capacitatea de transport dată de lungimea și configurația liniilor de cale ferată și de tipul și performanțele materialului rulant utilizat și cel de-al doilea factor de ordin economic, generat de nevoile de transport.

Pentru traficul feroviar dobrogean un moment crucial l-a reprezentat construcția podului de la Cernavodă a cărui inaugurare a făcut ca traficul feroviar, în ansamblul său, să se dubleze și să ducă, în anii următori, la necesitatea extinderii și modernizării Portului Constanța.

Pe fondul sporirii investițiilor alocate construcțiilor feroviare, în contextul dinamicii economice, al dezvoltării societății în ansamblul său și al Dobrogei în mod special, traficul feroviar a crescut de la an la an, fiind un adevărat barometru al economiei românești.

În primii ani de exploatare a liniei Constanța – Cernavodă, compania engleză „D.B.S.R.”, promovând o politică tarifară adecvată, reușește să pună în valoare avantajele transportului de mărfuri și în special al cerealelor, pe calea ferată, în competiție cu celelalte sisteme de transport terestru, cu ajutorul carelor și al căruțelor și navale, cu nave acționate cu pânze sau cu abur, pe relația Cernavodă – Brăila – Sulina – Constanța.

Alături de cereale s-au transportat, de către compania „D.B.S.R.” și alte mărfuri la prețuri variind între 20 lei/tonă și 40 lei/tonă, în funcție de categoria de încărcătură solicitată.

Pe fondul unei creșteri economice evidente și al dezvoltării capacităților de transport feroviar printr-o infrastructură și un parc de material rulant adecvate, traficul de mărfuri transportate spre și dinspre Portul Constanța cunoaște și el o creștere constantă.

Astfel, dacă în anul 1914, din totalul de 449.000 tone transportate pe căile ferate dobrogene, 30% reprezentau cerealele, 33,9% mărfurile generale și 18% petrolul și derivatele sale, în anul 1938, din totalul de 1.645.920 tone transportate, numai 11% reprezentau cerealele, în timp ce petrolul cu derivatele sale (păcură, benzină, motorină, țiței, ulei), cu cele 460.600 tone transportate pe calea ferată, reprezentau 28%, mărfurile generale păstrându-și un procent de aproximativ 20%.

În aceste condiții, numărul trenurilor de marfă îndrumate zilnic a crescut în mod considerabil pe relația București – Constanța și retur, în anul 1938 fiind circa 40-50 de trenuri de marfă/zi față de 15-20 de trenuri de marfă/zi înaintea primului război mondial, ceea ce reprezintă o creștere de peste 200%.

Segment de transport deosebit de important în cadrul transporturilor feroviare, transportul de călători s-a aflat în permanență printre prioritățile, atât ale guvernanților, cât și ale conducătorilor care s-au perindat la vârful societăților feroviare.

Pornind de la premiza asigurării unor servicii de calitate pentru călători, în condiții de siguranță maximă, pe fondul sporirii vitezelor de circulație, al reducerii timpilor de mers și al unui confort sporit, întregul management feroviar în acest sector de transport a fost îndreptat, de-a lungul timpului, în direcția asigurării: unei infrastructuri evolute și bine întreținute; unor clădiri în spații special amenajate pentru publicul călător; achiziționării unor locomotive și automotoare performante; îmbunătățirii parcului de vagoane de călători, modernizării și întreținerii acestuia; promovării unor trasee, a unor pachete de servicii și facilități de călătorie în strânsă concordanță cu perioadele derulate, cu exigențele vremurilor și măsurile de protecție socială pentru diversele categorii sociale defavorizate; dimensionării unor taxe și tarife flexibile pentru transportul călătorilor atât în trafic intern cât și în trafic internațional.

În aceste condiții, traficul de călători a înregistrat, în perioada supusă cercetării, o evoluție constantă, cu valori și creșteri diferite.

În Dobrogea, traficul de călători poate fi analizat atât din perspectiva secției principale de circulație București – Constanța, cu stațiile din parcurs, cât și din perspectiva secțiilor de circulație secundare Medgidia – Negru Vodă (începând cu 1915), Medgidia – Tulcea (începând cu 1918 până la Baia, cu anul 1925 până la Babadag și începând cu anul 1938 până la Tulcea), precum și pe secția de circulație Constanța – Mangalia (începând cu anul 1927 până la Eforie Sud, cu anul 1928 până la Techirghiol și începând cu anul 1938 până la stația terminus Mangalia).

Practic, odată cu apariția și dezvoltarea sistemului de transport rutier, începe să scadă gradual și supremația transporturilor feroviare, calea ferată începând să se confrunte din ce în ce mai mult cu dezavantajele sale în raport cu vehiculele auto și anume așa zisul „transport din poartă-n poartă”, întărit de taxe și formularistică mai reduse decât cele specifice transportului CFR, precum și de costurile de personal și combustibil pe tona/km auto transportată, mult mai scăzute decât cele feroviare.

Traficul poștal, componentă importantă a traficului feroviar, este cunoscut în literatura de specialitate a secolului al XIX-lea și sub denumirea de poșta ambulantă feroviară.

Începuturile poștei feroviare în Dobrogea datează din anul 1860 și au avut loc sub autoritatea Companiei engleze „D.B.S.R.”, în colaborare cu Compania Portului Constanța până în 1867.

Ca o particularitate a transporturilor poștale în Dobrogea și a activității feroviare dintre porturile Constanța și Cernavodă este constituirea, în anul 1864, a unui serviciu local, denumit „Local-Post”, structură care stabilea pe de-o parte legătura dintre cele două puncte terminus ale liniei, iar pe de altă parte legătura cu serviciul poștal al Companiei maritime „Lloyd”.

În anul 1867, pentru francarea transporturilor poștale pe această linie, compania engleză D.B.S.R. a emis o marcă poștală proprie, de douăzeci de parale, într-un tiraj de 5.000 de exemplare. Timbrul respectiv, cu dimensiunile 18,5x22,5 mm, reprezintă prima marcă poștală europeană cu tematică feroviară și totodată, prima imagine care s-a păstrat a unui tren care coboară în Portul Constanța.

Transporturile poștale dintre București și Constanța au purtat numărul de cod „XIII”, iar cele de pe ruta inversă au purtat, corespunzător cu numărul biroului poștal, numărul de cod „XIV”.

Evidențierea traficului poștal de pe această rută feroviară nu s-a rezumat numai la aplicarea ștampilelor serviciilor poștale, ci și la ștampilele aplicate în gările de pe traseu.

Față de celelalte mijloace de transport, și special față de transportul rutier, care înregistrează zilnic numeroase victime, transportul feroviar deține autoritar, supremația în ceea ce privește siguranța circulației călătorilor. În funcție de numărul anual de accidente se stabilește reputația exploatării respective, iar pe de altă parte numărul și amploarea accidentelor se reflectă direct asupra administrațiilor feroviare în pagubele provocate.

Accidentele de cale ferată erau evidențiate la CFR de Serviciul de Mișcare și figurează în dările de seamă statistice anuale ale Serviciului de Mișcare.

Între primele accidente petrecute pe teritoriul dobrogean se află cel relatat, cu dramatism, de inginerul englez Henry C. Barkley, în lucrarea sa din 1876: „Într-un loc, linia noastră făcea o curbă mare, printr-o excavare adâncă pe un mal ce traversa o mlaștină și oferea o scurtătură spre orașul Medgidia. Am întâlnit adesea oameni care călăreau aici și, pentru a evita să fie călcați, trebuiau să sară în mlaștină, unde caii lor rămâneau adesea ore întregi până să poată fi scoși. Într-o zi eram pe locomotivă când, făcând curba, am dat peste o turmă mare de oi mânate încet. Soarta lor era inevitabilă, iar ciobanul a scăpat doar sărind în mlaștină. 70 de oi au făcute bucăți, iar altele mai mult sau mai puțin rănite. Nu voi uita niciodată felul groaznic cum arăta locomotiva după acest accident. De pe șine și până deasupra coșului de fum erau o masă de carne și deși, m-am plasat în spatele camerei de ardere, nu eram mai bine, căci mi s-a făcut rău simțind sângele fierbinte pe față și pe mâini”.

În Dobrogea de după 1878, din evidențele păstrate în arhive, precum și din presa vremii, principalele accidente feroviare au fost cele produse pe secțiile de circulație Cernavodă – Constanța

Port, Constanța – Mamaia Băi, Constanța Port – Canara Ovidiu, Medgidia – Tulcea, Constanța – Mangalia și Portul Constanța.

Cronologic, aceste accidente feroviare s-au produs după cum urmează:

- 9 februarie 1896, la coborârea în Portul Constanța;
- 5 mai 1901, la ieșirea din Cariera de piatră Canara – Ovidiu;
- 7 iulie 1925, în Portul Constanța;
- 9 aprilie 1926, în Halta Medeea;
- 20 aprilie 1926, în Stația Ciocârlia;
- 18 iunie 1926, în Stația Palas;
- 25 ianuarie 1928, în Stația Palas;
- 4 mai 1928, în Stația Constanța;
- 1 iunie 1928, la intrarea în Halta de mișcare Codru, de lângă Babadag;
- 26 iunie 1928, în Stația Agigea;
- 29 iulie 1930, în Stația Dorobanțul;
- 20 iulie 1934, la Halta de mișcare Tataia;
- 13 aprilie 1937, în Stația Saligny;
- 12 octombrie 1937, la intrarea în Portul Constanța;
- 9 iulie 1938, în Stația Constanța;
- 17 august 1938, la intrarea în Stația Tuzla.

În legătură cu aceste accidente de cale ferată, principalele date reieșite fie din dosarele de cercetare ale organelor abilitate, fie din relatările din presă sunt consemnate ca atare.

Cercetarea evoluției transporturilor feroviare românești la sfârșitul secolului al XIX-lea și prima jumătate a secolului XX, cu referire specială la Dobrogea, a căpătat un caracter monografic, fiind deopotrivă o analiză, dar și o prezentare detaliată a dezvoltării căilor ferate dobrogene în contextual dezvoltării generale a societății românești.

Acest demers vine într-un moment în care, deși am aniversat de curând o sută cincizeci de ani de la inaugurarea primei căi ferate în Dobrogea, cercetarea istoriei feroviare românești este aproape inexistentă, fiind marcată doar de apariția unor lucrări izolate, cele mai multe fiind prilejuite de momente aniversare ale unor gări sau secții de circulație și rute feroviare.

Concluziile cercetării scot în evidență locul și rolul deosebit care revin căilor ferate încă de la începuturile sale. În societatea românească, încă de la jumătatea secolului al XIX-lea, calea ferată a constituit un subiect de actualitate, intens dezbătut de întreaga noastră clasă politică. Începând cu Barbu Dimitrie Stirbey, Alexandru Ioan Cuza și Carol I, continuând cu Mihail Kogălniceanu, I.C. Brătianu, Ion Ghica, Anghel Saligny și încheind cu Mihai Eminescu, Al. Vlahuță, Grigore Cobălcescu și Dionisie Pop Marțian, întreaga noastră elită politică și culturală a fost implicată în geneza căilor

ferate, manifestând interes în alegerea traseelor, în calitatea lucrărilor și în eficiența și binefacerile „drumului de fier”.

În acest context, de un loc aparte s-au bucurat și construcțiile feroviare în Dobrogea. Importanța căilor ferate dobrogene este relevantă și de prezența acestui subiect și pe masa tratativelor în timpul Congresului de Pace de la Berlin, dar, în mod constant și pe ordinea de zi atât a Legislativului cât și a Executivului de la București, investițiile feroviare, începând cu Podul de la Cernavodă și încheind cu Portul Constanța fiind printre cele mai mari din țară. Așa cum bine spunea Anghel Saligny în discursul său la inaugurarea Portului Constanța, din 27 septembrie 1909, prin facerea liniilor București – Fetești, Făurei – Fetești și a podului de peste Dunăre, s-a dat puțința ca produsele de tot felul ale patriei noastre să se scurgă la mare (Anexa nr. 14) .

Analizând procesul construirii căilor ferate între Dunăre și Mare, principalul argument în decizia de amplasare a căii ferate în zonă a fost poziționarea geografică. Acestui argument i s-au adăugat cele de ordin politic și militar precum și argumentele de ordin social-economic. Construcția căilor ferate dobrogene pe cele două axe de la vest la est și de la sud la nord, a produs schimbări profunde în dezvoltarea socio-economică dobrogeană, a creat noi fluxuri economice cu noi centre de interes local în jurul nodurilor feroviare și a gărilor, făcând să se dezvolte activități noi, care au generat mutații majore în structura socio-profesională și economică a localităților respective.

Calea ferată Cernavodă – Constanța Port, ca parte integrantă a magistralei feroviare București – Constanța, va deveni pe fondul dezvoltării întregii economii românești, al intensificării activităților de import – export, una din căile ferate cu cel mai intens trafic din această parte a Europei. Este drept, la această performanță s-a ajuns și datorită abundenței resurselor naturale, începând cu cerealele, cu lemnul și sarea și terminând cu petrolul și derivatele sale.

Ori, Portul Constanța a fost principala poartă de export a țării, calea ferată alături de conductele de transport a țițeiului, asigurând principalul flux de export.

În timpul războiului de independență, al celui de-al Doilea Război Balcanic, dar mai ales în Primul Război Mondial, pe fondul importanței sale din punct de vedere strategic, calea ferată dobrogeană, în întregul său, va fi intens utilizată pentru operațiuni militare și va avea de suferit în consecință, înregistrând pagube importante atât la linii și terasamente, cât și la locomotive și vagoane.

O componentă importantă a traficului feroviar în zonă a fost transportul public de călători cu scop turistic, având în vedere funcția turistică dobândită odată cu înființarea primelor stațiuni litorale. Mai mult decât atât, prin construirea Podului de la Cernavodă și modernizarea Portului Constanța, s-au asigurat premise optime integrării căii noastre ferate în circuitul feroviar internațional, trenul de lux „Orient-Express” făcând legătura între Paris și Constantinopol.

Practic, prin toate aceste valențe, calea ferată dobrogeană și-a pus amprenta în mod pregnant asupra modului de viață al populației dintre Dunăre și Mare în special, dar și asupra societății în

general, a reprezentat nu numai desprinderea societății românești de feudalism, dar a constituit și intrarea noastră în contemporaneitate.

De aceea, considerăm că fiecare capitol poate constitui o nouă temă de cercetare, fiecare construcție feroviară, fie ea podul lui Anghel Saligny, gară sau linie de cale ferată, pot genera tot atâtea studii pe marginea începuturilor feroviare în ținutul dintre Dunăre și Mare.

Sursele bibliografice, altele decât cele care ne-au stat la îndemână, odată identificate, pot fi tot atâtea provocări pentru a pune în valoare noi și noi dovezi ale evoluției căilor ferate dobrogene, ale afirmării locului și rolului Dobrogei în evoluția civilizației românești.

Identitatea geopolitică în istoria națională, valorile materiale și spirituale ale acestui ținut care mustește de istorie, au fost și sunt motive de o noblețe aparte pentru fiecare dintre noi toți, cei care încercăm să continuăm opera colonelului Marin Ionescu-Dobrogianu, fondatorul dobrogenisticii românești.

În finalul lucrării sunt prezentate o serie de anexe care pun în valoare anumite aspecte ale evoluției Dobrogei după reunirea de la 1878 și care evidențiază rolul cercetării evoluției transporturilor feroviare în zonă.

BIBLIOGRAFIE SELECTIVĂ

INSTRUMENTE DE LUCRU

1. *** Anuarul Statistic al României 1900-1938;
2. *** *Enciclopedia României*, vol. 1-4, București, Imprimeria Națională, 1938- 1943;
3. *** *Dicționar Enciclopedic*, vol. I-VII, București, Editura Enciclopedică, 1993-2009;
4. Bellu, Radu, *Mică Enciclopedie a Căilor ferate din România*, vol. IV: Regionalele de Căi Ferate Galați și Constanța, Editura Filaret, 1999;
5. Popescu, Ilie, *Mici enciclopedii și dicționare ilustrate. Căi ferate. Transporturi clasice și moderne*, București, Editura Științifică și Enciclopedică, 1987;

DOCUMENTE EDITE

1. *** *Istoria românilor între anii 1918-1940. Documente și materiale*. Coordonator Scurtu, Ion, București, Editura Universității din București, 2001;
2. *** *Istoria Statului Major General. Documente. 1859-1947*, București, Editura Militară, 1994;
3. Lascu, Stoica, *Mărturii de epocă privind istoria Dobrogei (1878-1947)*, vol. I (1878-1916), Constanța, Muzeul de Istorie Națională și Arheologie, 1999;

LUCRĂRI GENERALE

1. *** *Dobrogea 1878-2008. Orizonturi deschise de mandatul european*, coordonator prof. univ. dr. Valentin Ciorbea, Constanța, Editura EX PONTO, 2008;
2. *** *File din istoria militară a poporului român. Studii*, vol. 6, București, Editura Militară, 1980;
3. *** *Portul Constanța între tradiție, actualitate și perspective*, coordonator prof. univ. dr. Valentin Ciorbea, Constanța, Editura Companiei Naționale Administrația Porturilor Maritime, 2007;
4. Ardeleanu Constantin, *Henry C. Barkley (1837-1903)*, în *Călători străini despre Țările Române în secolul al XIX-lea*, Serie nouă, volumul VII (1857-1861), coordonator Daniela Bușă, București, Editura Academiei Române, 2012, pp. 136-186;

5. Ciorbea, Valentin, *Evoluția Dobrogei între 1918-1944. Contribuții la cunoașterea problemelor geopolitice, economice, demografice, sociale și ale vieții politice și militare*, Constanța, Editura EX PONTO, 2005;
6. Idem, *Dobrogea în geopolitica României și a Europei la sfârșitul sec. al XIX-lea și începutul sec. XX*, în *Dobrogea 1878-2008. Orizonturi deschise de mandatul european*, coordonator prof. univ. dr. Valentin Ciorbea, Editura EX PONTO, Constanța, 2008,
7. Cojoc, Mariana, *Constanța - port internațional. Comerțul exterior al României prin Portul Constanța (1878-1939)*, București, Editura Cartea Universitară, 2006;
8. Damean, Sorin Liviu, *Diplomați englezi în România. 1866-1880*, Craiova, Editura Universitaria Craiova, 2008;
9. Idem, *România și Congresul de Pace de la Berlin (1878)*, București, Editura Mica Valahie, 2005;
10. Giurescu, Constantin C., Giurescu, Dinu C., *Istoria românilor din cele mai vechi timpuri până astăzi*, Editura Albatros, f.a.;
11. Rădulescu, Adrian, Bitoleanu Ion, *Istoria românilor dintre Dunăre și Mare. Dobrogea*, București, Editura Științifică și Enciclopedică, 1979;
12. Scurtu Ioan, *Istoria României în anii 1918-1940. Evoluția regimului politic de la democrație la dictatură*, București, Editura Didactică și Pedagogică, 1996;
13. Idem, Buzatu, Gheorghe, *Istoria românilor în secolul XX (1918-1948)*, București, Editura Paidea, 1999;

LUCRĂRI SPECIALE

1. *** *CEFERIADA, 1869 - 1939*. Volum festiv publicat de CFR la aniversarea a 70 de ani de activitate, București, 1939;
2. *** *Dobrogea. 1878-2008. Orizonturi deschise de mandatul european*, coordonator prof. univ. dr. Valentin Ciorbea, Constanța, Editura EX PONTO, 2008;
3. *** *Memoriu al Administrației Germane de Etapă din Dobrogea. Întocmit la mijlocul lui aprilie 1917*, Editura EX PONTO, Constanța, 2012;
4. Ardeleanu, Constantin, *Efectele construirii căii ferate Cernavodă – Constanța asupra navigației dunărene (1859-1860)*, în *Analele Universității Ovidius – Seria istorie*, vol. III, 2006;
5. Bellu, Radu, *Mica monografie a căilor ferate din România*, vol. IV – Regionalele de cale ferată Galați și Constanța, București, Editura PUBLIFEROM, 1999;

6. Idem, *Catastrofe, atentate și sabotaje la Căile Ferate din România (1860-1980)*, București, Editura Filaret, 2009;
7. Botez, Constantin, Urma, Dem., Saizu, Ion, *Epopoea Feroviară Românească*, București, Editura Sport-Turism, 1977;
8. Caramidoglu, Constantin, *Influența căii ferate Cernavodă – Constanța asupra traficului de cereale derulat prin gurile Dunării (opinii la 1859)*, în *Analele Dobrogei*, serie nouă, anul V, nr. 2, Constanța, 1999
9. Ciorbea, Valentin, Stanca, Nicoleta, *Portul Constanța – tradiție, actualitate și perspective*, în *Portul Constanța între tradiție, actualitate și perspective*, coordonator prof. univ. dr. Valentin Ciorbea, Editura Companiei Naționale Administrația Porturilor Maritime, Constanța, 2007,
10. Covacef, Petre, *150 de ani în evoluția căilor ferate din Dobrogea*, Constanța, Editura EX PONTO, 2010;
11. Dae, Gelu, *Aportul Căilor Ferate Române în Războiul de Independență, Războiul Balcanic și Primul Război Mondial*, în Revista „Document. Buletinul Arhivelor Militare”, anul XIV, nr. 1(51)/ 2011, pp. 46-58;
12. Idem, *Căile Ferate Române în sprijinul Ministerului Apărării Naționale, în perioada interbelică*, în revista „Document. Buletinul Arhivelor Militare Române”, anul XV, nr. 4(58)/2012, pp. 32-34;
13. Idem, *Transportul feroviar – element cheie în formarea și implementarea strategiei de transport intermodal, în România* (coautor) în „Buletinul Autorității Feroviare Române”, nr. 6 (noiembrie-decembrie 2012), pp. 27-36;
14. Idem, *Colonelul Ștefan Fălcoianu și reintegrarea Dobrogei în cadrul statal românesc în „Calendarul Tradițiilor Militare – 2012”*, București, Editura Centrului tehnic-editorial al armatei, 2012, pp.168-170;
15. Idem, *Construcții feroviare noi în timpul războiului pentru cucerirea independenței de stat a României*, în *Armata Română și societatea civilă*, Pitești, Editura Istros, 2012, pp. 9-10;
16. Idem, *Participarea căilor ferate Române la cel de-al Doilea Război Balcanic*, revista „Document. Buletinul Arhivelor Militare Române”, anul XVI, nr. 2(60)/2013, pp. 15-20
17. Dumitrașcu, Gheorghe, *Implicațiile economice și politice ale construirii podului peste Dunăre, Fetești - Cernavodă (1878-1895)* în *Comunicări de istorie a Dobrogei*, Constanța, Editura Muzeul de Istorie Națională și Arheologie Constanța, 1980;
18. Dumitrașcu, Gheorghe, Gheorghe, Lavinia-Dacia, *Trei documente privind situația Dobrogei la 1878*, în *Dobrogea 1878-2008. Orizonturi deschise de mandatul european*, coordonator prof. univ. dr. Valentin Ciorbea, Constanța, Editura EX PONTO, 2008;
19. Ionescu, Marin Dobrogianul, *Dobrogea în pragul veacului al XX-lea. Geografia matematică, fizică, economică și militară*, București, Atelierele Grafice I.V. Socec, 1904;

20. Lacriteanu, Șerban, Popescu, Ilie, *Istoricul tracțiunii feroviare din România*, vol. 1, 1854-1918, Editura ASAB, 2003;
21. Maer, M.T., *Povestea drumurilor de fer. Date istorice și bibliografice*, București, Tipografia „Isvorul”, 1926;
22. Măinescu, George C., *Evoluția căilor ferate în Dobrogea de la 1877 până în zilele noastre, din punct de vedere constructiv, în Dobrogea. Cincizeci de ani de viață românească. 1878 - 1928*, București, Cultura Națională, 1928;
23. Popescu, Ilie, *Căi ferate. Transporturi clasice și moderne*, București, Editura Științifică și Enciclopedică, 1987;
24. Idem, *150 de ani de căi ferate dobrogene*, București, Club feroviar, 2010.