

# Cuprins

<i>Povestea Trenului Regal continuă</i> <i>(Prefață de Alțea Sa Regală Principele Radu) . . . . .</i>	7
<i>Introducerea autorilor . . . . .</i>	11
<i>Note editoriale . . . . .</i>	13
<b>Când trenurile au înlocuit trăsurile.</b> Regele Carol I și dezvoltarea rețelei feroviare . . . . .	17
<b>De la primele călătorii regale cu trenul</b> până la actualul Tren Regal . . . . .	27
România fără căi ferate... . . . . .	27
Călătorii princiare, 1868–1881 . . . . .	30
Călătorii regale, 1881–1914 . . . . .	40
Călătorii regale, 1914–1927 . . . . .	50
<b>Trenul Regal și călătoriile sale în anii 1928–1947 . . . . .</b>	61
Trenurile regale din România . . . . .	61
Vizite în țară . . . . .	64
Călătorii în străinătate . . . . .	78
Plecări în exil și întoarceri . . . . .	86

<b>Cum călătorea un tren regal</b> .....	97
Pregătirile de călătorie .....	97
Porniri, opriri și sosiri ale trenurilor regale .....	98
Mersul trenurilor regale .....	102
Condițiile pasagerilor regali .....	108
Percepții asupra trenurilor regale .....	112
<b>Trenul Regal – Tren Prezidențial</b> .....	115
<b>Trenul Regal – redescoperit ca simbol al istoriei</b> .....	123
Trenul Regal ca atracție turistică .....	124
Trenul Regal, din nou în folosința Familiei Regale. Călătorii simbolice .....	129
<i>Trenul Regal. O călătorie prin istoria modernă a României (Postfață de Cornel Jurju)</i> .....	135
<b>Addenda. Personalul CFR în serviciul Familiei Regale</b> ...	141
Portrete .....	144
<b>Bibliografie</b> .....	149



# Povestea Trenului Regal continuă

**Prefață de Alteța Sa Regală Principele Radu**

De câțiva ani buni mă gândesc la o carte numită *Povestea Trenului Regal*, care să completeze șirul de povești ale Castelului Peleş, Castelului Săvârșin și Palatului Elisabeta. Aceasta pentru că, în accepțiunea Reginei Margareta și a mea, Trenul Regal este o reședință pe roți, unul dintre palatele regale în funcțiune din țara noastră, alături de Palatul Regal, Palatul Elisabeta și castelele Peleş, Pelișor, Foișor și Săvârșin.

Pentru noi, aspectul funcționalității este important. Fiindcă, dacă Regele Mihai și Regina Ana au avut ca destin așteptarea, Majestatea Sa și cu mine am reprezentat generația care pune la loc, care repară; destinul nostru este reconstrucția.

Regele Mihai a mai avut una, două ocazii să meargă cu Trenul Regal prin anii 2010, dar a fost reticent. S-ar putea

ca episoadele trăite în tren, în anii 1940, să fi fost prea dureroase pentru a fi retrăite. Un lucru interesant este acela că Regele Mihai nu a avut nicio reticență să revină la Palatul Elisabeta, acolo unde a fost forțat să abdice. Nu a ezitat să intre în încăperea în care a avut întâlnirea cu Dej și Groza, tot așa cum nu a ezitat să vorbească despre acel episod, fără ranchiună sau supărare, spunând doar că a fost dezgustat să vadă „cât de jos se pot coborî unii oameni“. Dar urcarea în Trenul Regal a fost o altă poveste, pe care Regele Mihai nu a dorit să o discute. După 12 ani de călătorii cu Trenul Regal, cred că știu de ce. Trenul Regal este un miracol, o poveste, o sursă de acută și concretă emoție, un simbol și un instrument care stârnesc visare, romantism, patriotism, afecțiune, trăiri. El este o reședință regală aparte, una cu o vibrație intensă, uneori melancolică, alteori înălțătoare, dar mereu copleșitoare.

Atunci când intră în tren și mai ales atunci când sunt poftiți la masă în Vagonul Sufragerie, oamenii devin sfioși și sensibili, încurcați și zăpăciți, copleșiți de emoție, fie că sunt copii, adolescenți, maturi sau vârstnici, politicieni, militari, profesori sau artiști. Ei intră dintr-odată în miezul unui simbol, al unui ideal, al unei părți din fibra națiunii și din identitatea românească din toate timpurile.

Așadar, în țara noastră, Trenul Regal are un loc special în societate, în legătura Coroanei cu Națiunea, dar mai ales în simțirea și în gândurile oamenilor. Departe de a fi doar un mijloc de locomoție sau un instrument de exercitare a unor acțiuni publice de înalt protocol, Trenul Regal este o parte a „amprentei naționale“, un instrument

al Coroanei care le dă oamenilor mândrie, le întruchiează idealurile, le oferă confort identitar, speranță și încredere.

Când într-un oraș precum Turnu Severin aproape 5 000 de oameni vin, nesiliți de nimeni, să întâmpine Familia Regală la gară și să vadă Trenul Regal, ei o fac nu doar din curiozitate, ci și dintr-un anume fior patriotic, din afecțiune și încredere în Coroană, din speranță și din mândrie. Mândrie pentru identitatea lor ca persoane, ca familie, ca urbe.

Trenul Regal face legătura între locuri din țară, dar și o altfel de legătură, inefabilă, între Coroană și comunități, între trecut și viitor, între realitatea concretă, adesea demoralizantă, de zi cu zi și idealul de societate spre care tindem, uneori în ciuda tuturor dezamăgirilor zilei. Trenul Regal este locul care respiră un altfel de leadership, o cărmuire (nepolitică) plină de demnitate, măsură, bun-simț, profunzime, discreție, modestie și, mai ales, continuitate.

Ca niciun alt tren de pe continentul european, Trenul Regal român păstrează toate vagoanele originale intacte și funcționale, în forma lor din anii 1920. Totul, de la cristalele de Murano și pielea fotoliilor, până la mobilier, lambriuri și soba cu lemne de la capătul Vagonului Dormitor, este original și funcțional. Este actualmente cel mai vechi tren regal din Europa și singurul dintre cele fabricate înainte de 1945. Trenurile regale belgian, suedez și spaniol, de pildă, sunt astăzi obiecte de muzeu, iar cel britanic, aflat în funcțiune, este construit în anii 1970.

Ca și Garden Party ținut de 10 Mai, Trenul Regal de 1 Decembrie este o sărbătoare populară, relevantă pentru

cetățean și pentru familie, dar și pentru comunități locale și națiune, în integralitatea ei. Deopotrivă simbolic și concret, Trenul Regal face legătura între locuri, oameni și comunități; între Coroană și Patrie; între trecut, prezent și viitor.



# Introducerea autorilor

Trenul Regal, a cărui poveste o evocăm în acest volum, este, de fapt, ultimul dintr-o serie de trenuri care au purtat acest supranume. „Trenurile albastre ale Regilor României“ (cum inspirat le-a denumit domnul inginer Ilie Popescu, istoric al Căilor Ferate Române, în titlul unei excelente lucrări dedicate acestui subiect<sup>1</sup>) au fost alcătuite din vagoane create special pentru a le asigura reprezentanților regalității românești condiții optime de călătorie. Ca atare, nu orice tren în care călătoresc membrii Familiei Regale devine, automat, „regal“: de exemplu, Orient Express nu este un „tren regal“, deși a avut în mai multe rânduri, printre pasagerii săi, figuri emblematice ale dinastiilor europene și ale celei românești.

---

1 Ilie Popescu, *Trenurile albastre ale regilor României*, Club Feroviar, București, 2011.

Actualul Tren Regal a fost comandat în Italia și livrat în anul 1928. Astfel, în anul 2023, s-au împlinit 95 de ani de la momentul punerii sale în circulație. Acest tren a călătorit, în țară și în străinătate, în timpul Regenței (1927–1930), al domniei Regelui Carol al II-lea (1930–1940) și al Regelui Mihai I (1940–1947). În 1948, odată cu proclamarea Republicii Populare Române, Trenul Regal a fost păstrat în circulație, fiind folosit de liderii comuniști pentru ocazii protocolare. Deși stema regală i-a fost acoperită și s-a încercat ștergerea urmelor sale istorice, trenul albastru nu și-a pierdut iremediabil identitatea. Refăcut parțial după 1989, Trenul Regal și-a recuperat menirea originală începând din anul 2012, când a fost redat în folosința Familiei Regale, în cadrul unor deplasări simbolice prin țară.

Lucrarea noastră se înscrie în seria Cărților Regale publicate de Curtea Veche Publishing, cuprinzând volume despre regii și reginele României, reședințele regale, protocol, evenimente și pasiuni regale. Cărțile amintite au și calitatea de albume, fiind bogat ilustrate cu secvențe din trecut și prezent. Amintim aici și *Calendarul regal*, serie începută în 2015, a cărui ediție pentru anul 2024 ne invită la o călătorie vizuală cu Trenul Regal. Onorați de încrederea de a semna acest titlu, dedicat unui simbol al regalității românești, ne exprimăm deplina recunoștință față de Familia Regală a României pentru păstrarea vie a tradițiilor Coroanei Române, inexorabil legate de modernizarea țării.

**Tudor Vișan-Miu**  
**Andrei Berinde**

# Note editoriale

Volumul de față face parte din seria Cărților Regale publicate de Curtea Veche Publishing și a fost scris cu dorința de a corespunde stilului conturat prin lucrările care o alcătuiesc. Astfel, au fost urmărite regulile limbajului utilizat în eticheta Familiei Regale, toate titlurile regale și ale șefilor de stat fiind redactate cu majusculă.

Fiindcă au existat mai multe trenuri regale, am scris sintagma „trenul regal“ cu litere mici atunci când ne-am referit la ideea de tren regal în general sau la unul dintre trenurile folosite în timpul primilor doi regi ai României, rezervând forma cu litere mari pentru a desemna actualul Tren Regal, dat în folosință în anul 1928 și utilizat în prezent.

Atunci când am evocat diferite momente și personalități istorice, am încercat să îi oferim cititorului reperiile necesare. Am ales ca pentru membrii Familiei

Regale a României să nu mai redactăm note explicative, întrucât fiecare dintre reprezentanții dinastiei a avut parte de un portret în volumul scris de Majestatea Sa Margareta, Custodele Coroanei Române, și Alteța Sa Regală Principele Radu al României, *Susține cu a ta mână Coroana Română*, publicat la Editura Litera în anul 2017. În plus, aceste texte sunt disponibile în rubrica de istorie a site-ului Casei Majestății Sale, [casamajestatiisale.ro/familia-regala/istorie/](http://casamajestatiisale.ro/familia-regala/istorie/).

Orice lucrare care privește istoria României înainte de Primul Război Mondial se va lovi, inevitabil, de problema stilurilor calendaristice diferite utilizate în apusul și răsăritul Europei, prezentă până la momentul când statul român a adoptat, la 1 aprilie 1919, calendarul gregorian. Pentru datele dinainte de renunțarea la „stilul vechi“, am folosit calendarul iulian, menționând de fiecare dată când am procedat altfel, cu indicația „s. n.“ (stil nou).

Am evitat tentația de a abunda în date despre istoria regalității sau despre istoria feroviară și, totodată, am încercat să nu încărcăm lucrarea cu detalii tehnice, referindu-ne, pentru informații suplimentare, la literatura de specialitate existentă. Chiar despre trenurile regale s-a publicat deja o lucrare excepțională, căreia îi suntem îndatorați ca autori și pe care am citat-o deseori: Ilie Popescu, *Trenurile albastre ale regilor României*.

Lucrarea noastră reprezintă atât un studiu al trecutului, cât și o cronică a unui fenomen actual, al revalorizării tradițiilor regale. Ilustrațiile reunesc fotografiile de epocă, din colecțiile Arhivelor Naționale ale României și ale Muzeului de Istorie a Universității Babeș-Bolyai,

precum și fotografii contemporane, din colecția Casei Majestății Sale, realizate de fotograful Daniel Angelescu.

Dorind să redăm povestea Trenului Regal, împletită cu cea a dinastiei naționale și a Căilor Ferate Române, sperăm că cititorul va aprecia că am reușit să găsim un echilibru între cele trei planuri narative. Nu în ultimul rând, autorii mulțumesc Curtea Veche Publishing pentru editarea celei mai bogate și longevive colecții dedicate trecutului și prezentului Familiei Regale a României, precum și pentru excelenta colaborare în publicarea acestui volum.

# Când trenurile au înlocuit trăsurile. Regele Carol I și dezvoltarea rețelei feroviare

Într-o scrisoare către Vasile Alecsandri<sup>1</sup> din anul 1881, intitulată „O călătorie de la București la Iași înainte de 1848“, Ion Ghica<sup>2</sup> arăta cum dezvoltarea rețelei feroviare

---

1 **Vasile Alecsandri** (1821–1890), om politic, scriitor și boier moldovean. Pașoptist, autorul primelor texte programatice ale Revoluției de la 1848 din Moldova și fruntaș al uniuniștilor moldoveni. Membru al Junimii și al Academiei Române. Ca scriitor a cultivat o diversitate de genuri și specii literare. A fost autorul versurilor Imnului Regal (1881) și al unor cântece naționale precum „Hora Unirii“ (1856) sau „Drum bun, toba bate“ („Marșul Ostașilor Români care se duc în Basarabia“, 1857).

2 **Ion Ghica** (1816–1897), om politic liberal, diplomat și boier muntean. Pașoptist, trimis în 1848 de guvernul revoluționar de la București ca agent diplomatic la Constantinopol. Ulterior, a fost exilat politic în Imperiul Otoman, unde s-a remarcat ca guvernator al insulei Samos (1854–1859) prin măsurile luate împotriva pirateriei. A condus guvernul de la 11 februarie 1866 care, după abdicarea Principelui Alexandru Ioan I, a organizat aducerea Principelui Carol I pe Tronul României, la 10 mai 1866. A mai fost numit prim-ministru de două ori (în 1866 și 1870), a doua oară conducând ultimul guvern din „anii de instabilitate politică“ dinaintea „marii guvernări conservatoare“ (1871–1876). A fost reprezentantul diplomatic al României la Londra (1881–1891) și președinte al Academiei Române în patru rânduri (1876–1882, 1884–1887, 1890–1893, 1894–1895).

a redus timpul și costurile de călătorie, facilitând comunicarea între Valahia și Moldova:

„Azi te pui în tren la 9 seara (...) și 17 ceasuri [ore – *n.*], minut cu minut, după ce ai plecat din București, te găsești transportat pe malul îmbălsămat al Bahluiului, în fosta capitală a fostului principat al Moldovei [Iași – *n.*], unde ajungi dormit, mâncat și odihnit. Călătoria, mâncare cu bacșiș cu tot, te-a costat 80 de franci. Ei, vezi, acum 40 de ani nu era așa. (...)”<sup>3</sup>

În 1848, anul revoluțiilor europene, când (scria Ion Ghica) o călătorie cu trăsura de la București la Iași „mă costase 800 de lei vechi, aproape 300 de franci” și „cele cinci zile de osteneală, de suferințe și de necazuri” pe drum, prima cale ferată pe teritoriul Principatelor era încă un deziderat. Ideea a fost preluată în spațiul românesc curând după inaugurarea celei dintâi linii feroviare interurbane în Marea Britanie, în 1830, Liverpool–Manchester<sup>4</sup>, proiectată și construită de George Stephenson<sup>5</sup>. Vocile care au susținut astfel de proiecte (rămase câteva decenii pe hârtie) au atras atenția asupra costurilor ridicate ale transportului grânelor, care era mai scump de la Vaslui până la portul Galați decât de la Galați până la... Londra! În plus, la momentul unirii Moldovei și Valahiei, în 1859, s-a înțeles că o rețea

---

3 Ion Ghica, *Scrisori către V. Alecsandri*, scrisoarea XII, Ghergani, 20 iunie 1881, ediție îngrijită de Radu Gârmacea, Humanitas, București, 2004 (ediția digitală, 2014), pp. 169–178.

4 Prima linie feroviară, inaugurată în 1825 în Marea Britanie, a fost dedicată transportului de cărbune între minele Stockton și Darlington.

5 **George Stephenson** (1781–1848), inginer britanic, creatorul locomotivei cu aburi și al primelor linii feroviare, considerat „părintele căilor ferate”.

feroviară care să unească regiunile Vechiului Regat avea nu doar o utilitate economică<sup>6</sup>, ci și una politică imediată, de a întări sentimentele de solidaritate între locuitorii noului stat român<sup>7</sup>. Pentru o Românie care privea spre Occident, construirea unor căi de comunicații mai rapide era, în mod categoric, un imperativ al modernizării.

De la sosirea în România în 1866, Principele Carol I a acordat prioritate dezvoltării rețelei feroviare, impulsiv onând demersurile începute în anii anteriori. Prima linie ferată de pe teritoriul Vechiului Regat, de la București Filaret, conecta capitala cu portul dunărean Giurgiu, fiind dată în exploatare în 1869. „Drumul de la Giurgiu la București, care mai înainte se făcea într-o jumătate de zi, acum se parcurge într-o oră și jumătate”, se nota<sup>8</sup>, cu satisfacție, în memoriile Regelui Carol I.<sup>9</sup>

---

6 Vezi Toader Popescu, *Proiectul feroviar românesc: (1842–1916)*, Simetria, București, 2014; Constantin C. Mănescu, *Istoricul căilor ferate din România*, vol. I, Atelierele Socec, București, 1906; Bucur Țincu, „Contribuții la istoria căilor ferate din România. Idei și probleme în perioada 1859–1869”, *Studii: revista de istorie*, tom 24, nr. 5/1971, pp. 951–962.

7 În contrapartidă cu „unioniștii”, „separatiștii” considerau că Moldova, cu o populație și o economie mai mică decât a Valahiei, va deveni, în urma unirii, o „provincie de mâna a doua”, iar elita locală își va pierde statutul privilegiat. Alegerea unui moldovean pe tronul Valahiei la 24 ianuarie 1859, Alexandru Ioan Cuza, a atenuat în parte aceste temeri, iar scurta recrudescență a separatismului ivită după abdicarea sa la 11 februarie 1866 a fost înțelept gestionată de Principele Carol I, care, în cadrul unei ample vizite peste Milcov, a afirmat că Iașiul sunt ca „a doua capitală a României” (17/29 august 1866). Vezi *Cuvântările regelui Carol I. 1866–1914*, ediție îngrijită de Constantin C. Giurescu, Fundația pentru Literatură și Artă „Regele Carol II”, București, 1939, vol. I: 1866–1886, pp. 18–20.

8 Carol I, rege al României, *Memoriile regelui Carol I al României*, ediție îngrijită de Stelian Neagoe, vol. II, Scripta, București, 1993, p. 58.

9 Privind autorul „memoriilor Regelui Carol I”, publicate în germană și traduse în română în 1909–1912 la Tipografia ziarului „Universul”, au fost făcute diverse supoziții. Bine documentat, istoricul Vasile Docea consideră că memoriile sunt opera comună a Regelui Carol I, a profesorului Georg Schaefer și a scriitoarei Mite

Linia ferată cea mai mare, menită să unească capetele țării, pornea din nordul Moldovei (Ițcani) și traversa marile orașe de-a lungul a 1 200 de kilometri, oprindu-se la granița cu Banatul (Vârciorova). Acest mare proiect de infrastructură a fost realizat pe tronsoane: Ițcani–Suceava–Roman, în 1869; Roman–Buzău–Ploiești–București–Pitești, în 1872; Pitești–Craiova–Turnu Severin–Vârciorova, în 1875. Merită remarcat că porțiunea care conecta Bucureștii de Iași era deja funcțională în al șaselea an de domnie al Principelui Carol I, care a încurajat energic grăbirea lucrărilor și i-a temperat pe cei care și-ar fi dorit amânarea lor, găsind tot felul de pretexte.

În contextul efortului dezvoltării infrastructurii feroviare din România, statul român nu a fost scutit de greutăți, întrucât, neavând suficiente fonduri pentru a acoperi costurile necesare, a fost nevoit să recurgă la împrumuturi externe.<sup>10</sup> Concesiunile feroviare au fost încredințate unor constructori diferiți, recomandați de lucrările anterioare în acest domeniu, astfel:

1. Linia București Filaret–Giurgiu (1869), de 67 de kilometri, consorțiului britanic Barkley &

---

Kremnitz. Vezi Vasile Docea, *Carol I și monarhia constituțională. Interpretări istorice*, Presa Universitară Română, Timișoara, 2001, pp. 151–160.

<sup>10</sup> Care au fost costurile „proiectului feroviar românesc”? De-a lungul timpului, în folosul construirii de căi ferate au fost contractați aproape 600 de milioane de lei (echivalentul a aproape 200 de tone de aur!) astfel: în 1865, pentru linia București–Giurgiu, o sumă de aproape 14 milioane de lei; în 1868, pentru linia Suceava–Vârciorova, sume totalizând 300 de milioane de lei; în 1880, pentru răscumpărarea căilor ferate, o sumă de 280 de milioane de lei. Vezi Angela Banu, *Datoria publică a României (1864–1949)*, Oscar Print, București, 2012; Gheorghe M. Dobrovici, *Istoricul dezvoltării economice și financiare a României și împrumuturile contractate: 1823–1933*, Tipografia ziarului „Universul”, București, 1934.

- Staniforth<sup>11</sup>, constructorul liniilor feroviare Cernavodă–Constanța din Dobrogea (1860) și Ruse–Varna din Bulgaria (1868), în teritoriul stăpânit de otomani;
2. Tronsonul Suceava–Roman (1869), de 223 de kilometri, consorțiului austriac Ofenheim<sup>12</sup>, autorul liniei feroviare Liov–Cernăuți (1866), în teritoriul stăpânit de austrieci;
  3. În fine, tronsonul Roman–Vârciorova (1875), de 853 de kilometri, consorțiului german Strousberg<sup>13</sup>, la acel moment „lider de piață“ pe continentul european, afirmându-se prin lucrările de mare anvergură executate în Prusia Orientală, inclusiv pentru conectarea cu Rusia.

Liniile ferate de pe teritoriul Vechiului Regat au fost conectate la rețeaua europeană, ecartamentul, deci

---

11 **John Trevor Barkley** (1826–1882), fiul unui reverend, a fost directorul minei otomane de cărbune de la Ereğli înainte de a activa în domeniul feroviar, lucrând în Imperiul Otoman, împreună cu frații săi ingineri, sub auspiciile Companiei Căii Ferate Dunăre – Marea Neagră (D.B.S.R., The Danube and Black Sea Railway and Free Port of Küstendjie Company). El și asociatul său, John Staniforth, se bucurau, la momentul comenzii din România, de încrederea mediului financiar otoman.

12 **Viktor Ofenheim** (1820–1886), înnobilit cu titlul de „cavaler de Pontouxin“, era fiul industriașului Alexander Ofenheim. Și-a început cariera în domeniul construcțiilor feroviare ca inginer și funcționar public, iar ulterior s-a implicat în administrarea companiilor care, cu sprijinul statului austro-ungar și al investitorilor britanici, au construit liniile feroviare de la Cracovia la Liov (Lemberg) la Cernăuți. Acuzat de deturnare de fonduri și arestat, a fost achitat în 1876 și reabilitat. Unul dintre fiii săi, Wilhelm, a activat în domeniul industriei petroliere.

13 **Bethel Henry Strousberg** (1823–1884), industriaș german de origine evreiască, crescut în Marea Britanie. Ruinat în timpul afacerii din România, a fugit, se pare, în Rusia, unde a fost acuzat de operațiuni financiare frauduloase, fiind deportat în 1875. Întors în Germania, a murit în sărăcie, într-un mic apartament dintr-un hotel din Berlin.

distanța dintre șine, urmând norma europeană (ecartamentul „Stephenson“). Conexiunile erau făcute prin Austro-Ungaria, la Ițcani (spre Bucovina) și Vârciorova (spre Banat). De asemenea, o linie privată, care pornea de la Iași și, traversând un pod metalic peste Prut, ajungea la Ungheni, în Basarabia, făcea legătura cu infrastructura feroviară rusă. Faptul că ecartamentul rusesc era mai lat față de cel european cu nouă centimetri<sup>14</sup> complica, dar nu împiedica călătoriile cu trenul între România și Rusia, căpătând o semnificație deosebită în timpul războiului ruso-româno-otoman din 1877–1878. Căile ferate din România, dovedindu-și rolul esențial în logistica militară, au fost puse la dispoziția Armatei Imperiale Ruse pentru transportul și aprovizionarea trupelor țariste pe frontul balcanic, cărora li s-au alăturat, în bătălia Plevnei, și trupele române.

Anul 1878 a adus recunoașterea internațională a Independenței de Stat a României, în cadrul Congresului de Pace de la Berlin, care i-a cerut guvernului de la București și o serie de reforme politice. Neoficial, Germania (care, de la unificarea sa în 1870, devenise principala putere de pe continentul european) a condiționat gestul stabilirii oficiale de relații diplomatice cu România, ca stat independent, de o măsură care o interesa direct, care privea căile ferate de pe teritoriul românesc. Despre ce era vorba?

Exploatarea căilor ferate de pe teritoriul românesc a constituit subiectul unor dezbateri aprinse. Dacă linia București–Giurgiu a fost de la început în administrația

---

<sup>14</sup> Diferența exactă între modelul standard (1 435 de milimetri) și modelul rusesc (1 524 de milimetri) este de 89 de milimetri.

publică, iar pentru tronsonul din nordul Moldovei Ofenheim a cerut ca statul român să asigure capitalul necesar construcțiilor, pentru acoperirea costurilor lucrărilor pentru execuția cărora concura, Strousberg i-a înaintat guvernului român o ofertă care s-a dovedit deosebit de tentantă: investiția urma să fie făcută prin plasarea, de către ofertant, a unor obligațiuni pe piața europeană (îndeosebi cea germană), iar statul român avea să se angajeze la cheltuieli după recepționarea lucrărilor, plătind dividendele.

În pofida debutului, care părea atât de avantajos, „Afacerea Strousberg“ s-a constituit într-o problemă politică majoră pentru România când, în urma războiului franco-prusac din 1870, constructorul a început să se lovească de greutăți financiare și nu a mai respectat termenele pentru lucrări, iar în anul următor a declarat insolvența... Lucrările au fost continuate de compania austriacă St.E.G., pe fundalul vocilor îngrijorate din lumea politică românească, adesea pripite să-l acuze pe Suveran și să insinueze că ar fi avut interese personale. Dezbaterile politice privind „drumurile de fier“ ale României s-au stins doar după ce, în anul 1880, la insistența Germaniei, statul român a cumpărat obligațiunile de la societatea acționarilor care susținuse investiția inițială a consorțiului Strousberg.<sup>15</sup>

Calea ferată a depășit controversesele epocii, dovedindu-și cu prisosință rentabilitatea. Ca atare, România a continuat să-și dezvolte infrastructura feroviară: la sfârșitul domniei Regelui Carol I, Vechiul Regat avea aproape 4 000 (3 996) de kilometri de cale ferată. Totodată, rețeaua

---

15 Sorin Liviu Damean, *Carol I al României. Un monarh devotat*, Cetatea de Scaun, Târgoviște, 2016, pp. 307–320.

feroviară românească s-a lărgit pe măsura extinderii teritoriului național, prin preluarea celei existente, făcută sub alte administrații:

- I. În 1878, odată cu alipirea Dobrogei, statul român a preluat linia feroviară construită de otomani, de la Constanța la Cernavodă, pe care a legat-o de rețeaua românească prin Podul „Regele Carol I“, inaugurat în 1895.
- II. În 1918, după Marea Unire, statul român a preluat rețeaua feroviară austro-ungară din Banat, Transilvania și Bucovina, iar în Basarabia a înlocuit, în decurs de doi ani, liniile rusești (neutilizabile ca atare din cauza diferenței de ecartament).<sup>16</sup> Rezultatul a fost că, prin „achizițiile“ de după război, dimensiunea rețelei feroviare românești aproape s-a triplat.<sup>17</sup>

În perioada interbelică, autoritățile românești au investit semnificativ în recondiționarea căilor ferate, înlocuind liniile „înguste“, mai ieftine, dar mai puțin eficiente, cu linii „normale“.<sup>18</sup> Proiectele ambițioase pentru noile

---

16 Legătura feroviară între România și URSS, sistată din cauza agresiunilor sovietice de la granița de est a României, a fost restabilită la 19 octombrie 1935, prin punctul Tighina–Tiraspol. *Vezi* Dumitru Iordănescu, Constantin Georgescu, *Construcții pentru transporturi în România*, vol. 1, Editura Centralei de Construcții Căi Ferate, București, 1986, p. 160.

17 În anul 1919, în Transilvania și Banat funcționau 5396 de kilometri de cale ferată, în Bucovina, 630 de kilometri, iar în Basarabia, 979 de kilometri, totalul, cu cei 3996 de kilometri din Vechiul Regat, ajungând la 11001 kilometri. *Vezi* Societatea Națională a Căilor Ferate Române, *Ceferiada: 1869–1939*, Imprimeria C.F.R., București, 1939, p. 25.

18 Societatea Națională a Căilor Ferate Române, *1930–1940: un deceniu de realizări* C.F.R., Editura R.A. C.F.R., București, 1940, p. 87.

linii au trenat din cauza dificultăților economice, prioritățile fiind stabilite în baza unor interese strategice.<sup>19</sup> De asemenea, liniile cele mai aglomerate (precum Câmpina–Brașov, Cernavodă–Constanța sau Adjud–Mărășești–Tecuci) au fost dublate.<sup>20</sup>

Putem, deci, afirma următoarele: căile ferate românești au reprezentat unul dintre proiectele de succes realizate în vremea României Regilor, când țara noastră a ocupat pe continentul european poziția la care era îndreptățită prin prisma geografiei, demografiei și a resurselor.

---

19 Menționăm, cu titlu de exemplu (în paranteză, anul dării în folosință), proiectele care au avut următoarele scopuri: de a conecta Bucovina, nordul Moldovei, nordul Basarabiei și nord-vestul țării (Ilva Mică – Vatra Dornei, 1938), în Basarabia, de a asigura un traseu direct spre Chișinău de la Galați, în locul rutei ocolitoare prin Tighina (Revaca–Căinari, 1931); în Dobrogea, de a lega nordul de sudul provinciei (Hamangia–Babadag, 1925; Babadag–Tulcea, 1935); în Banat, de a prelungi linia feroviară de la Reșița spre Caransebeș (Caransebeș–Călnic, 1938). Vezi Societatea Națională a Căilor Ferate Române, 1930–1940: *un deceniu de realizări C.F.R.*, *op. cit.*, pp. 22–71. Pentru o analiză sintetică, vezi Dumitru Iordăchescu, Constantin Georgescu, *Construcții pentru transporturi...*, vol. I, *op. cit.*, pp. 159–163.

20 Societatea Națională a Căilor Ferate Române, 1930–1940: *un deceniu de realizări C.F.R.*, *op. cit.*, pp. 75–84.