



150 DE ANI DE LA INAUGURAREA CĂII FERATE DUNĂRE - MAREA NEAGRĂ

150TH ANNIVERSARY OF THE OPENING OF THE DANUBE - BLACK SEA RAILWAY

Constanța engleză
British Kustendje

Catalogul Expoziției Documentare

deschise cu ocazia aniversării a

150 de ani de la inaugurarea căii ferate Cernavoda–Constanța,

4 octombrie 2010

Sub egida Filialei Dobrogea a Ordinului Arhitecților din România și
a Muzeului de Istorie Națională și Arheologie din Constanța
(www.minac.ro)

Sponsor: S.C. RP Estates Development S.A., București

Autori: arh. Gheorghe Radu Stănculescu, împreună cu
arh. Radu Ștefan Cornescu și arh. Dorin Paul Bucur

Au colaborat: Lavinia Gheorghe, istoric și muzeograf, și Alexandru Popescu (IT)

Prospect of the Documentary Exhibition

displayed with the occasion of the

150th anniversary of the Danube & Black Sea Railway Opening,

October 4, 2010

Under the auspices of the Doborudjan Branch of the Romanian Order
of Architects and of the National Museum of History and Archeology, Constanța
(www.minac.ro)

Sponsor: S.C. RP Estates Development S.A., Bucharest

Autors: Gheorghe Radu Stănculescu, M.Sc., arch., together with
Radu Ștefan Cornescu, M.Sc., arch. and Dorin Paul Bucur, M.Sc., arch.

Collaborators: Lavinia Gheorghe, historian and curator, and Alexandru Popescu (IT)

MOTTO:

*“Dragă D-le Stănculescu,
La întrebarea dumitale despre motivele capitaliștilor și inginerilor englezi care au finanțat și construit calea ferată, mă tem că răspunsul este pur și simplu: “buna și bătrâna lăcomie”, care i-a inspirat. Ei și-au imaginat că ar fi putut “scurt - circuita” comerțul cu grâne de la Dunărea de jos și, astfel, să câștige mari averi. N-a fost să fie așa, și cred că trebuie mereu să încercăm să începem analiza cu cea mai simplă și directă explicație posibilă. Frații Barkley erau, acolo și atunci, în mod sigur, ca să facă bani !”*

Profesor John H. Jensen (Noua Zeelandă), martie 2010

Cel mai avizat istoric al căii ferate engleze Dunăre – Marea Neagră, co-autorul studiului “Constructorii de căi ferate britanici la Dunărea de Jos, 1856-1869”, în colaborare cu Gerhard Rosegger, apărut în The Slavonic and East European Review, Vol. 46, No. 106 (Ian., 1968), pg. 105-128, Ed. Modern Humanities Research Association and University College London, School of Slavonic and East European Studies.

“Bismarck mi-a declarat că englezii, luați izolat, sunt persoane foarte demne, dar aveau în politică suflet de precupeți.”

Memoriile Marelui Amiral von Tirpitz,

Ed. Payot & Cie, Paris, 1922, pag.118

**Și totuși, cu toată imaginea lor istorică nefavorabilă, englezii “Perfidului Albion”
au contribuit esențial la renașterea Constanței moderne, după războiul Crimeii ...**

MOTTO :

*“Dear Mr Stănculescu,
Your question about the motives of the English capitalists and engineers who financed and built the railways, I suspect it was simply good old greed that inspired them. They imagined that they could corner the lower Danube grain trade and gain great wealth as a result. (see our article. It didn't work out that way, but I think we should employ Ockham's razor and start with the simplest explanation.*

The Barkley's were certainly there to make money!”

Professor John H. Jensen (New Zealand), March 2010

The best documented historian of the Danube-Black Sea english railway, the co-author of the study “British Railway Builders along the Lower Danube, 1856-1869”, în cooperation with Gerhard Rosegger, see The Slavonic and East European Review, Vol. 46, No. 106 (Jan., 1968), pp. 105-128, Ed. Modern Humanities Research Association and University College London, School of Slavonic and East European Studies.

“Bismarck declared that the English taken alone were very worthy, but they have in politics a merchant soul.”

Memoirs of Lord High Admiral von Tirpitz,

Ed. Payot & Cie, Paris, 1922, p. 118

**Nevertheless, despite their bad historical image, the “perfidious Albion's” English people contributed
essentially to the revival of modern Constanța, after the Crimeea War ...**



1



2



3



4

A

Anglia, până la șocul Marii Foamete din Irlanda (1845-1849), nu era interesată de gurile Dunării și de Dobrogea

Rusia a ocupat întreaga Deltă a Dunării până la brațul Sf. Gheorghe inclusiv, după pacea de la Adrianopol (1829), controlând navigația comercială de la gurile Dunării. Austria și Turcia, în consecință, studiau o altă ieșire la Marea Neagră, prin intermediul unui canal pe valea Carasu, apelând, pentru identificarea realităților de la fața locului, și la topometrii prusaci.

1. Facsimilul hărții regiunii dintre Dunărea la Cernavoda (Bogazkeöi) și Marea Neagră la Constanța (Küstendjie), desenată de căpitanul prusac Karl Friedrich Ludwig von Vincke între 1837-1839, litografiată în 1840 (scara : 1:150.000, sursa : Arhivele Naționale Britanice, FO 925/3400)
2. Facsimilul planului Constanței, desenat de von Vincke între 1837-1839, litgr. 1840 (scara : 1:43.666, sursa : Arhivele Naționale Britanice, FO 925/3392)
3. Facsimilul planului litografiat al litoralului dobrogean, cu un detaliu al zonei Constanța, de E. Taitbout de Marigny, publicat în „Atlas de la Mer Noire et de la Mer d’Azov”, 1850 (scara : 1:422.612, sursa : Arhivele Naționale Britanice, FO 925/3437/9)
4. Copie mărită a gravurii „Bridgett O’Donnell și copiii ei”, din „The Illustrated London News”, 22 decembrie 1849, imaginea simbol a catastrofei umanitare cunoscută ca „Marea Foamete a cartofului din Irlanda”, care a făcut circa 1.000.000 de victime și a împins la emigrare alt milion de irlandezi

Britain, up to the Great Irish Famine crisis (1845-1849), had no big interests in the Lower Danube and Dobroudja regions

Russia has occupied the whole Danube Delta up to the St. George southern branch, after the Peace Treaty of Adrianople (1829), thus was controlling the navigation at the mouths of the Danube. Austria and Turkey, as a consequence, started to seek another outlet to the Black Sea, by considering a canal on the Karassu Valley, asking, in this respect, the help of Prussian military surveyors to study the realities on the spot.

1. Facsimile of the map of the region between the Danube at Cernavoda (Bogazkeöi) and the Black Sea at Constanța (Küstendjie), surveyed by the Prussian Captain Friedrich Ludwig von Vincke in 1837-1839, lithographed in 1840 (Scale: 1:150,000, Source: The National Archive, Kew, U.K., FO 925/3400)
2. Facsimile of the plan of Constanța, surveyed by von Vincke in 1837-1839, lith. 1840 (Scale: 1:43,666, Source: The National Archive, Kew, U.K., FO 925/3392)
3. Facsimile of the lithographed plan of the Dobroudjan sea shore, including a detail of Constanța area, elaborated by E. Taitbout de Marigny, and published within the „Atlas de la Mer Noire et de la Mer d’Azov”, 1850 (Scale: 1:422,612, Source: The National Archive, Kew, U.K., FO 925/3437/9)
4. Enlarged copy of a drawing entitled „Bridgett O’Donnell and her children”, from „The Illustrated London News”, December 22, 1849, the symbolic image of the humanitarian catastrophe known as the “Great Potato Famine from Ireland”, following to which approximately one million people died and a million more emigrated from Ireland

Sub presiunea ultimei mari crize alimentare a Occidentului, Anglia și Europa de vest fac din grânele Dunării de jos un obiectiv prioritar

“(...) Și astfel locuitorii noștri auură puțința să facă cunoștință cu acești soli ai capitalismului îndepărtat, care le trimiteau mărfuri atât de ieftine și în schimb se ofereau să cumpere produsele pământului cu prețuri nemaiauzite. (...) Și această eră nouă nu era rezultatul vreunei politici inteligente, ci urmarea necesară a dezvoltării economiei mondiale.”

Stefan Zeletin, “Burghezia română”, reedit. Nemira, 1997, pag. 94-95

5. Prima pagină din unul din primele numere ale revistei engleze „The Economist” (vol. III, nr. 116 din 15 noiembrie 1845), care analizează potențialul de export de grâne al bazinului danubiano-pontic și al Principatelor Române Dunărene
6. Suplimentul ziarului britanic “The Illustrated London News” din data de 31 ianuarie 1846, care prezenta abrogarea de către Parlamentul Britanic a legilor protecționiste importurilor de grâne, cunoscute sub numele de “Corn Laws”, și consfințirea principiului liberului schimb (“Free Trade”) în politica comercială a Marii Britanii
7. Lungi coloane de care cu boi încărcate cu grâne românești pentru export către porturile dunărene Galați și Brăila (gravură de Denis Auguste Marie Raffet apărută în Demidoff, “Voyage dans la Russie meridionale et la Crimée : par la Hongrie, la Valachie et la Moldavie”, Paris, 1837)

Under the pressure of the last big Western alimentary crisis, Britain and Western Europe made from Lower Danube Valley grain imports a top priority objective

“(...) And, in this way, our Romanian inhabitants had the chance to meet these messengers of the far away capitalism, which send them such cheap goods, and in exchange offered to buy the land products at unheard prices (...) And this new era was not the result of any wise policy, but the necessary following of the global economic development.”

Stefan Zeletin, “The Romanian Bourgeoisie”, republ. at “Nemira”, Buch., 1997, pp. 94-95

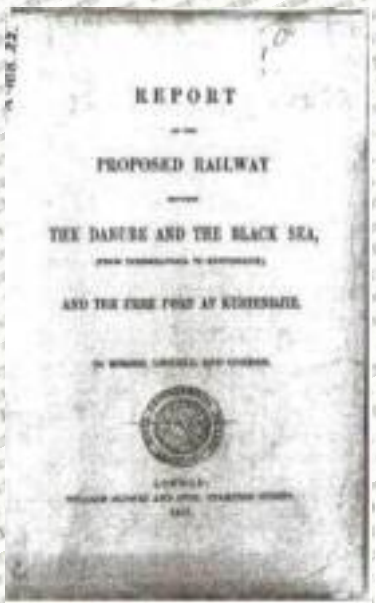
5. First page of one of the initial issues of “The Economist” (vol. III, No. 116, November 15, 1845), containing a mention of the big grain export potential of the Black Sea area and of the Danube (Romanian) Principalities
6. Supplement to “The Illustrated London News”, dated January 31, 1846, presenting the British Parliamentary debate and decision on the “Repeal of the Corn Laws and relaxation of commercial restrictions”, the starting point of the British global policy of the “Free Trade”
7. Long trains of carts pulled by oxen loaded with Romanian grain for export, driven to the Danubian Ports of Galatz and Braila (drawing by Denis Auguste Marie Raffet, from Demidoff, “Voyage dans la Russie meridionale et la Crimée : par la Hongrie, la Valachie et la Moldavie”, Paris, 1837)



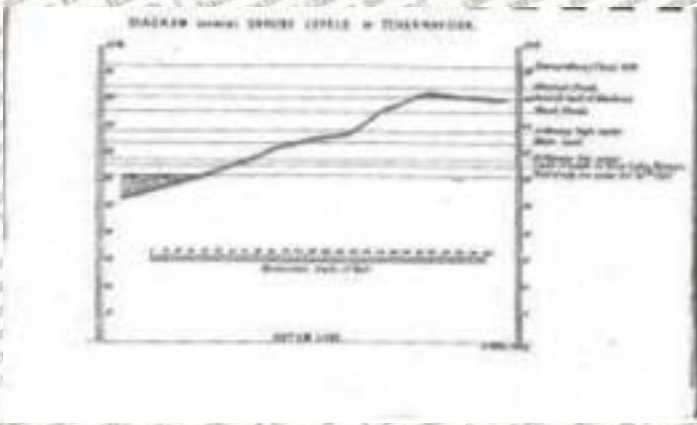
25



26



27



28



29

Întâi canalul, pe urmă calea ferată

Capitaliștii vest-europeni, anticipând înfrângerea Rusiei, căutau oportunități de afaceri în dezvoltarea infrastructurii Imperiului Otoman, mai ales unde recuperarea investiției se baza pe cererea de importuri de grâne ale Occidentului. Unul dintre aceștia, obține chiar un firman pentru realizarea canalului Dunăre - Marea Neagră, dar, cuprins de îndoială, cere părerea unor ingineri, care argumentează contra canalului. Sultanul emite încă un firman pentru concesiunea căii ferate și a unui port refăcut la Constanța (Kustendjie)

25. Copie mărită a copertii pamfletului lui Thomas Wilson, propunând o ieșire la Marea Neagră a Dunării printr-un canal de la Rasova la Constanța (sursa : "Teritoriile Dunării de jos, dezvoltarea acestora printr-un canal de la Rasova la Constanța (Kustendjie), care să formeze o nouă gură a fluviului la Marea Neagră", de Thomas Wilson, Londra, Eff. Wilson, 11, Royal Exchange, 1855, obținut de la University of Minnesota Library, <http://www.lib.umn.edu/>, TC Wilson Library Annex Sub-Basement (386.497 W698))
26. Copie mărită a planului canalului Rasova - Constanța (Kustendjie) propus de Wilson; canalul urma să se numească "Abdul-Medjid" (după Sultan), Constanța, "Alberta" (după Prințului Albert, soțul Reginei Victoria a Angliei) și Rasova (sau Cernavoda) pe Dunăre, "Port Louis" (după Louis Bonaparte, Napoleon al III-lea al Franței) (sursa : idem, ca mai sus, pag XII)
27. Copie mărită a copertii a studiului de fezabilitate, întocmit de către inginerii englezi Liddell și Gordon, la cererea investitorilor englezi (sursa : "Raport asupra unei căi ferate ce se propune între Dunăre și Marea Neagră, și amenajarea unui port liber Geographical Society, Library, la Constanța (Kustendjie)", Londra, William Clowes & Sons, Stamford Street, 1857, obținut de la Royal Ctrl. No.: 322612, cl. no.: mgX.168.22), London, <http://www.rgs.org/OurWork/Collections/Collections.htm>)
28. Copie mărită a secțiunii transversale a văii Dunării la Cernavoda, cu nivelele istorice ale inundațiilor anuale ale fluviului; inginerii englezi constatând ca Valea Carasu se alimenta mai ales din apele din inundații, au propus îndiguirea Dunării la Cernavoda, și realizarea căii ferate economic, fără săpături majore, pe fundul văii astfel desecate (sursa, idem, ca mai sus, pag. 24-25)
29. Facsimil al Firmanului (Decretului) Sultanului pentru concesiunea căii ferate Cernavoda – Constanța și a portului liber Constanța (Kustendjie) către o Companie engleză (sursa : Muzeul CFR, București, România)

First the channel, next, the railway

West-European capitalists, anticipating Russia's defeat, sought business opportunities in the development of the Ottoman Empire's infrastructures, especially where returns on investment were based on the grain demand of the Occident. One of them got even a Decree (Firman) for digging a channel between the Danube and the Black Sea, but, having some doubts, he asked the opinion of engineers, who argued against the channel. The Sultan issues a new Firman for a railway concession and for the Constanța port

25. Enlarged copy of the cover of Wilson's pamphlet, proposing an outlet of the Danube to the Black Sea, by a channel between Rasova and Constanța (Kustendjie) (Source : "The Low-Lands of the Danube, their reclamation by a canal from Rassoava to Kustendjie, forming a new mouth on the Black Sea", by Thomas Wilson, London, Eff. Wilson, 11, Royal Exchange, 1855, obtained from the University of Minnesota Library, <http://www.lib.umn.edu/>, TC Wilson Library Annex Sub-Basement (386.497 W698))
26. Enlarged copy of the Rassoava - Constanța (Kustendjie) Channel plan, proposed de Wilson; the channel should have been named "Abdul-Medjid" (after Sultan), Constanța, "Alberta" (after Prince Albert, consort of Queen Victory of Britain) and Rassoava (or Cernavoda), on the Danube, "Port Louis" (after Louis Bonaparte, France's Napoleon IIIrd) (Source : ditto, as above, pag XII)
27. Enlarged copy of the Feasibility Report cover, by Liddell & Gordon engineers, at the request of British investors (Source : „Report on the proposed railway between the Danube and the Black Sea (From Tchernavoda to Kustendjie), and the free port at Kustendjie", London, 1857, by Liddell & Gordon. London, William Clowes & Sons, Stamford Street, 1857, obtained from the Royal Geographical Society, Library, Ctrl. No.: 322612, cl. no.: mgX.168.22, London, <http://www.rgs.org/OurWork/Collections/Collections.htm>)
28. Enlarged copy of the Danube Valley cross-section at Cernavoda, with the historical levels of yearly floods; the British engineers saw that the Karassu Valley water originated from those floods, and proposed a dam closing the Danube at Cernavoda, and saving by building the railway, without big cuttings, on the dried up valley's bottom (Source : ditto, as above, pp. 24-25)
29. Facsimile of the Sultan's Firman (Decree) for the Danube – Black Sea concession and for a free port of Constanța (Kustendjie) to a British Company (Source : Romanian Railways' Museum, Bucharest, Romania)



30



31



32



33



34

Pentru fonduri, în plină criză financiară (1857-1859), proiectului i se face reclamă

Începută în Statele Unite, criza financiară din 1857 a devenit, în următorii ani, globală, astfel încât banii au devenit rari și scumpi; totuși, afacerea căii ferate Cernavoda – Constanța, promițând profituri de peste 20% la capitalul investit, a găsit resursele financiare pentru a se realiza, mai ales printre investitori avizați (din domeniul căilor ferate, navigației la mare distanță, industriași din metalurgie, patroni de ziare, etc.)

30. Facsimil al unor pagini din Contractul de concesiunea căii ferate Cernavoda – Constanța și a portului liber Constanța (Kustendjie) către o Companie engleză privată (sursa: Muzeul CFR, București, România)
31. Copie mărită a copertii pamfletului lui Thomas Forester, prin care se arată potențialilor investitori cât de profitabilă va fi calea ferată și portul Constanța (Kustendjie) (sursa: Thomas Forester "Dunărea și Marea Neagră. Memoriu asupra legării lor printr-o cale ferată între Cernavoda și un port liber la Kustendjie (Constanța)...", Londra, Ed. Stanford, 1857, <http://books.google.com/>)
32. Copie mărită a perspectivei viitoare a Constanței, apărută în pamfletul lui Thomas Forester, și schițată, în 1857, de către Căp. M.A.S. Biddulph (sursa: idem, ca mai sus, pe contra-copertă)
33. Copie mărită a hărții Dunării de jos, cu indicarea scurtării accesului la Marea Neagră prin traseul noii căi ferate Cernavoda – Constanța, prin comparație cu traseul mai lung de navigație pe la gurile Dunării (sursa : idem, ca mai sus, ultima filă)
34. Facsimil al planșei din primul proiect al firmei de inginerie Liddell & Gordon, pentru rezolvarea portului Constanța (1857), cu indicarea etapelor de realizare (scara: 1:4.235, sursa: Arhivele Naționale Britanice, FO 925/3309/5)

For need of funding, during the 1857-1859 financial crises, the project was advertized

Started in the U.S.A, the financial crisis from 1857, became, in the following years, global, thus the investment money became rare and expensive; nevertheless the railway Cernavoda – Constanța (Kustendjie) project, promising yields of more than 20%, found the financing resources needed to come to life, especially among savvy investors (railways capitalists, long distance shipping entrepreneurs, heavy industry industrialists, newspapers' moguls, etc.)

30. Facsimile copy of some pages of the concession contract for the Danube-Black Sea railway and the free port of Constanța (Kustendjie), granted to a British private Company (Source: Romanian Railways' Museum, Bucharest, Romania)
31. Enlarged copy of the Thomas Forester's pamphlet cover, showing to the potential investors how profitable could be the railway and the Constanța (Kustendjie) port (Source: Thomas Forester, "The Danube and the Black Sea : Memoir on their junction by a railway between Tchernawoda and a free port at Kustendjie", London, Ed. Stanford, 1857, <http://books.google.com/>)
32. Enlarged copy of future Constanța (Kustendjie) artistic view, which appeared in Forester's pamphlet, based on a sketch of Capt. M. A. S. Biddulph (Source: ditto, as above, back page of the cover)
33. Enlarged copy of the Lower Danube Valley map, showing the short-cutting by a railway, compared with the long navigation route at the Danube mouths (Source: ditto, as above, last page)
34. Facsimile of the first design of Liddell & Gordon Consultancy for the port of Constanța (Kustendjie) (1857), indicating the proposed construction stages (Scale : 1:4.235, Source: National Archive, Kew, U.K., FO 925/3309/5)

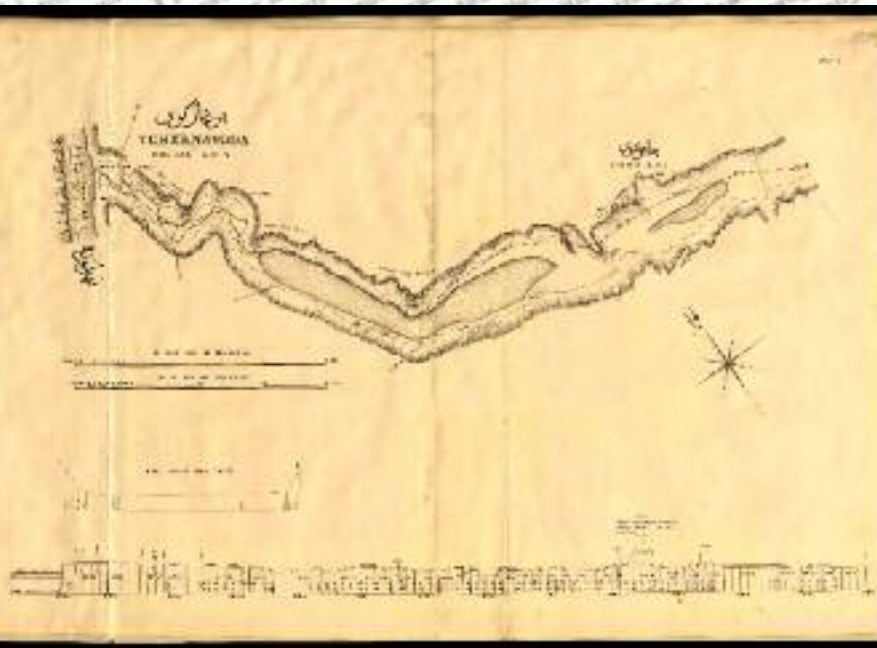
عبدالمجيد تيمورنولى

DANUBE AND BLACK SEA RAILWAY
AND
FREE PORT OF KUSTENDJIE.



OF THE
LINK OF RAILWAY AND CHARTS, SHEWING
THE
PROPOSED PLANS FOR THE HARBOUR.

35



36

J

Proiectului căii ferate Cernavoda - Constanța (continuare)

37. Facsimil al planșei cu proiectul Liddell și Gordon al celui de-al doilea tronson (Medgidia) al căii ferate Dunăre – Marea Neagră (noiembrie 1857); se observa pe planșă că localitatea Medgidia (purtând numele Sultanului) este marcată cu denumirea "oraș nou" (scara orizontală: 1:31.680, scara verticală 1:400, sursa : Arhivele Naționale Britanice, FO 925/3309/3)
38. Facsimil al planșei cu proiectul Liddell și Gordon al ultimului tronson (Constanța) al căii ferate Dunăre – Marea Neagră (noiembrie 1857); se remarcă pantele accentuate (gradientele) ale căii ferate, datorate reliefului, pe măsură ce linia se apropie de Marea Neagră (scara orizontală: 1:31.680, scara verticală 1:400, sursa : Arhivele Naționale Britanice, FO 925/3309/4)

The design of the Tchernavoda - Kustendjie railway (continuation)

37. Facsimile of the Liddell & Gordon Consultancy Danube – Black Sea railway design, referring to the Medgidia section (November 1857); Medgidia, bearing the Sultan's name, is marked with the mention "new town" (Horizontal Scale: 1:31.680, Vertical Scale: 1:400, Source: National Archive, Kew, U.K., FO 925/3309/3)
38. Facsimile of the Liddell & Gordon Consultancy Danube – Black Sea railway design, referring to the last (Kustendjie) section (November 1857); it is to be noticed the sharp gradients of the line approaching the sea shore (Horizontal Scale: 1:31.680, Vertical Scale: 1:400, Source: National Archive, Kew, U.K., FO 925/3309/4)



41

John A. Smith
 Limited Company
 REGISTERED
 1860

Memorandum of Association
 of the
**Danube and Black Sea Railway and
 Kustendjie Harbour Company Limited**

1st The name of the Company is The Danube and Black Sea Railway and Kustendjie Harbour Company Limited.
 2nd The principal office of the Company is to be established in England.
 3rd The objects for which the Company is established are:
 The constructing and maintaining of a Railway from Bucharest to Schumadia on the Danube, together with the works connected therewith as the same hereinafter shall be authorized by

42

John A. Smith
 Limited Company
 REGISTERED
 1860

Articles of Association
 of the
**Danube and Black Sea Railway and
 Kustendjie Harbour Company Limited**

1. The name of the Company is The Danube and Black Sea Railway and Kustendjie Harbour Company Limited.
 2. The principal office of the Company is to be established in England.
 3. The objects for which the Company is established are:
 The constructing and maintaining of a Railway from Bucharest to Schumadia on the Danube, together with the works connected therewith as the same hereinafter shall be authorized by

43

John A. Smith
 LIMITED COMPANY.
 REGISTERED
 1860

Articles of Association
 of the **Danube and Black Sea Railway and
 Kustendjie Harbour Company Limited**

It is agreed as follows

1. None of the regulations contained in the Statute in force in the Kingdom of Rumania shall apply to the Danube and Black Sea Railway and Kustendjie Harbour Company Limited except so far as they are expressly included in their Articles of Association.

2. The following words and expressions in their Articles of Association shall have the several

44



45

Societatea D.B.S.R. s-a constituit legal în Anglia, iar construcția a început deja în 1857

Aționarii D.B.S.R. erau legați, prin participări directe la capital, la Consiliile de Administrație, sau prin alte interese (furnizori de echipamente și servicii, angajați, etc.) de marele concern feroviar englez Midland Co. Se poate spune ca linia Cernavoda – Constanța era, în bună măsură, un "pui", de peste mări și țări, al marelui concern englez de căi ferate, care, în 1869, avea un capital social de peste 28.000.000 lire sterline (echivalentul, azi, a cca. 1,4 miliarde Euro)

41. John Trevor Barkley, managerul de proiect al construirii liniei ferate Cernavoda – Constanța, de către Compania engleză "Danube & Black Sea Railway and Kustendjie Harbour Limited" (sursa: Arhiva familiei Parker)
42. Facsimil al primei pagini din Contractul de societate al Companiei căii ferate Cernavoda – Constanța și a portului liber Constanța (Kustendjie), societate cu răspundere limitată, înregistrată conform legilor britanice, la Londra, la 23 iunie 1857 (sursa : Arhivele Naționale Britanice, BT 41 182 1037)
43. Facsimil cu semnăturile primilor cinci acționari fondatori ai Companiei D.B.S.R.; printre primii acționari se remarcă inginerul Liddell, unul din proiectanții investiției (sursa: Arhivele Naționale Britanice, BT 41 182 1037)
44. Facsimil al primei pagini din Statutul societății comerciale "Compania căii ferate Cernavoda – Constanța și a portului liber Constanța (Kustendjie) Ltd." (D.B.S.R.); Sediul social a fost stabilit la sediul firmei care a proiectat linia ferată și portul (sursa: Arhivele Naționale Britanice, BT 41 182 1037)
45. Copie mărită a gravurii "Muncitori lucrând la construirea unei căi ferate, 1854" (sursa: Charles Walker (1969). Thomas Brassey, Railway Builder. Londra: Frederick Muller, http://en.wikipedia.org/wiki/File:Crimean_Railway_4.jpg)

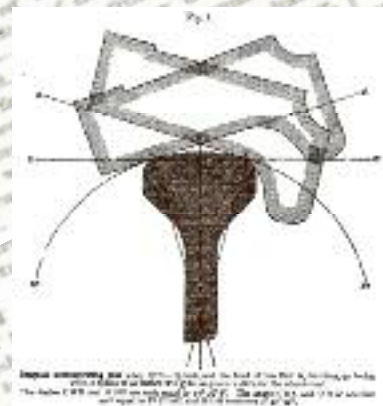
D.B.S.R. Co. Ltd. was legally registered in England, and the works started already in 1857

The Company shareholders were a selection from the inner circles of interest around the big English railways concern, Midland Co., being either shareholders or member of the board of directors or suppliers of equipment or employees, etc. of this major English Company. It could be said that the line Tchernavoda – Constanța (Kustendjie) was a small distant overseas "relative" of Midland Co. the great British railway concern, which, in 1869, had an invested capital value of over £ 28,000,000 (equiv. to-day of € 1.4 billion)

41. John Trevor Barkley, the Project Manager of the construction of the railway line by the British "Danube and Black Sea Railway and Kustendjie Harbour Limited" (Source: Parker Family Archive)
42. Facsimile copy of the first page of the D.B.S.R. Company's Memorandum of Association of the "Danube-Black Sea railway and the free port of Constanța (Kustendjie) Company Ltd.", registered according to the British Law, in London, on June 23, 1857 (Source: The National Archive, Kew, U.K., BT 41 182 1037)
43. Facsimile copy of the page with the first Company's 5 shareholders' signatures; among them is the signature of Liddell, one of the line's designers (Source: The National Archive, Kew, U.K., BT 41 182 1037)
44. Facsimile copy of the first page of the D.B.S.R. by-laws; the Company HQ was registered at the Engineering Consultancy office address (Source: The National Archive, Kew, U.K., BT 41 182 1037)
45. Enlarged copy of the drawing "Navvies working on railways, 1854" (Source : Walker, Charles (1969). Thomas Brassey, Railway Builder. London: Frederick Muller, http://en.wikipedia.org/wiki/File:Crimean_Railway_4.jpg)

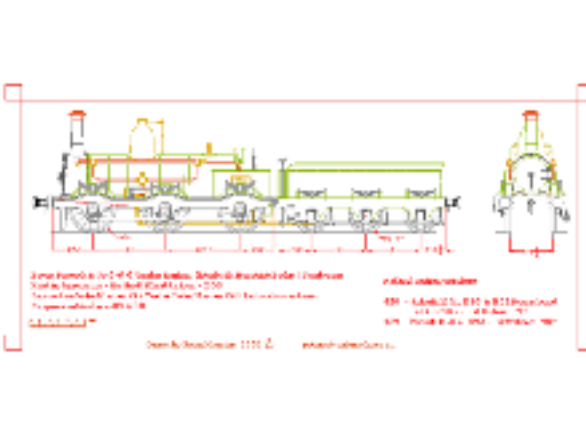
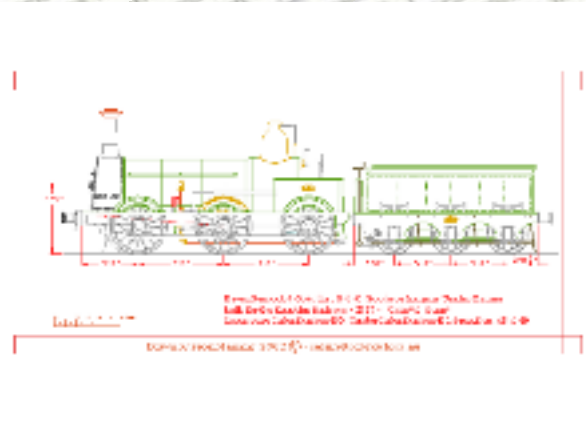
Handwritten text in two columns, likely a letter or report, written in cursive script.

46

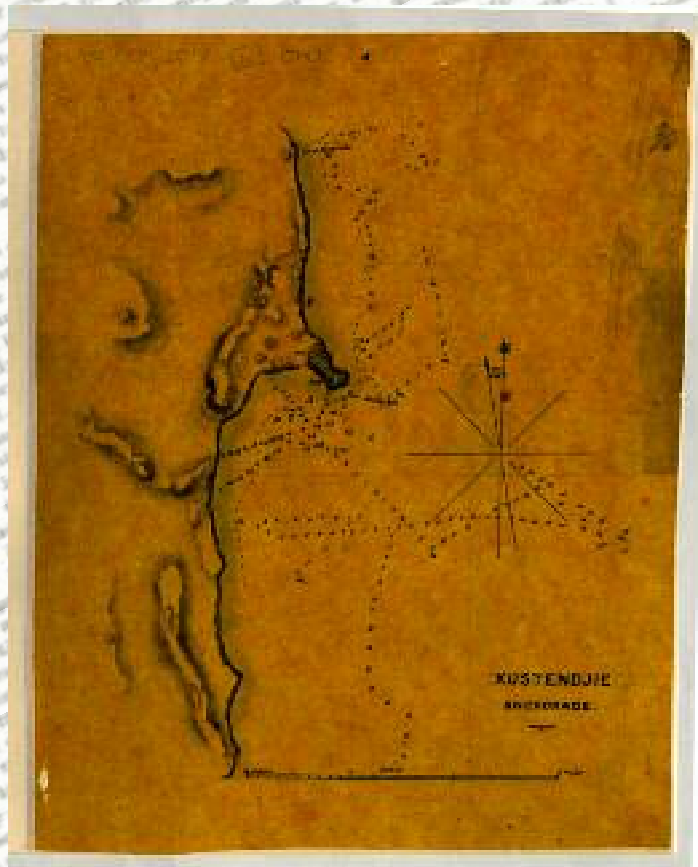


The width of the land raised is given as 25 inches to 31 inches. The center was 24 inches from the edge, but the raised width was 24 inches from the center of the land, and in diameter, which was 24 inches from the center of the land, was 24 inches from the center of the land. The width of the land raised is given as 25 inches to 31 inches. The center was 24 inches from the edge, but the raised width was 24 inches from the center of the land, and in diameter, which was 24 inches from the center of the land. The width of the land raised is given as 25 inches to 31 inches. The center was 24 inches from the edge, but the raised width was 24 inches from the center of the land, and in diameter, which was 24 inches from the center of the land.

47



48



49

N

Cu excepția pietrei de construcții și traverselor, aproape tot ce s-a folosit la lucrările de construcție și de echipare a liniei, s-a importat, pe mare, din Anglia

Termenul de 3 ani impus prin contract a obligat Compania să realizeze lucrările în „regie proprie”. Șantierul a fost condus de inginerul englez John Trevor Barkley, asistat de frații lui, George, Robert și Henry Barkley. S-au refolosit parte din șinele de cale ferată utilizate în timpul războiului Crimeii, dar cea mai mare parte s-a importat din Anglia, ca și materialul rulant și locomotivele. De teama concurenței, Comisia Europeană a Dunării urmărea îndeaproape progresul șantierului căii ferate și a portului Constanța

46. Facsimilul unei scrisori olografe a lui John Trevor Barkley, pe hârtie cu „en-tete” D.B.S.R., din timpul realizării căii ferate (27 aprilie 1860) (sursa : Arhivele Comitatului Norfolk - Norfolk Record Office, Marea Britanie, Fondul „Letters to HLB BUL 1/183/5)
47. Șinele utilizate la linia Constanța erau date ce exemplu ca linii adaptate traficului ușor și mediu într-un studiu comparativ publicat de Institutul Inginerilor Civili din Londra (sursa : „Discuții despre producerea și utilizarea șinelor”, Institution of Civil Engineers, Minutes of Proceedings, Vol. 27, issue 1868, ianuarie 1868, pag. 340-406, <http://www.icevirtuallibrary.com/content/article/10.1680/imotp.1868.23127>)
48. Locomotivele D.B.S.R. au fost produse la reputata firmă din Gorton-Manchester (Anglia), Beyer & Peacock; cea cu nr. 683 (nr. fabricație 192), „Tighina”, construită în 1861, a rezistat până la 17 aprilie 1944, fiind distrusă în bombardamentele americane; comanda pentru D.B.S.R. din 1859 a fost printre primele 10 exporturi ale firmei. (sursa: <http://www.beyerpeacock.co.uk> și Radu Bellu, „Locomotive cu aburi”, București, 1994)
49. Facsimil al planului Constanței întocmit de Sir Charles Hartley, inginerul șef al Comisiei Europene a Dunării, anexă la Raportul său comparativ între calea ferată Cernavoda – Constanța și gura Sulina unde se realizau, în același timp, lucrări de regularizare pentru ușurarea navigației (scara : 1:4.235, sursa : Arhivele Naționale Britanice, MFQ 1/527/2/17, FO 78/3215)

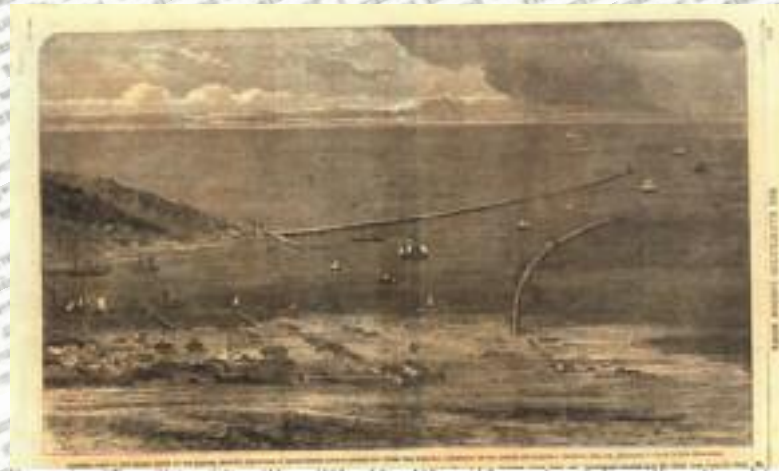
Except stone, gravel and wooden sleepers, almost everything used for the works and as equipment was shipped, by sea, from England

The 3 years agreed upon deadline obliged the Company to carry on the works without hiring a contractor. The Site and Project Manager was John Trevor Barkley, assisted by his three brothers, George, Robert and Henry Barkley. Some rails, used in the Crimean War were re-used, but the bulk of them, as well as the rolling stock and the locomotives, were imported. For fear of competition the Danube European Commission followed closely the progress of works on the railway and in the port

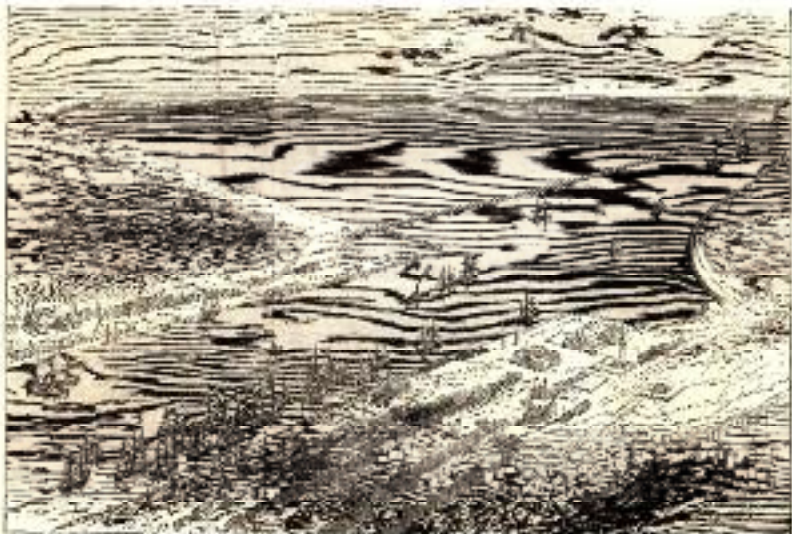
46. Facsimile copy of a letter from John Trevor Barkley, on a D.B.S.R. head-letter, written during the construction of the line, on April 27, 1860 (Source: Norfolk Record Office, Marea Britanie, „Letters to HLB BUL 1/183/5”)
47. The rails used at Kustendjie (Constanța) were cited as being fitted for light and medium traffic in a comparative studz published by ICEI (Source : “ Discussion. The manufacture and wear of rails.”, Institution of Civil Engineers, Minutes of Proceedings, Vol. 27, issue 1868, January 1868, pp. 340-406, <http://www.icevirtuallibrary.com/content/article/10.1680/imotp.1868.23127>)
48. The D.B.S.R. locomotives were produced at Beyer & Peacock works form Gorton – Manchester; the one with the no. 683 (manufacturing no. 192), called “Thighina” (by the Romanians), built in 1861, resisted in function up to April 17, 1944, when was destroyed by the American bombing in Bucharest; the D.B.S.R. order from 1859 was one of the first ten exports of the manufacturer (Source : <http://www.beyerpeacock.co.uk> and Radu Bellu, “Steam locomotives”, Bucharest, 1994)
49. Facsimile of the plan of Constanța, drawn by Sir Charles Hartley, European Danube Commission’s Chief Engineer, as annex to his Report on the influence of the railway on the works carried on at the Sulina mouth of the Danube to ease the navigation (Scale: 1:42,240, Source: The National Archive, Kew, U.K., MFQ 1/527/2/17, FO 78/3215)



50



51



52



53

Abia se inaugurasă, la 4 octombrie 1860, calea ferată, când Comisia Europeană a Dunării a reușit să facă gura Sulina navigabilă pentru vasele maritime de mare capacitate (3 septembrie 1861)

O lovitură de teatru pentru acționarii liniei CF!

În pofida tuturor previziunilor și calculelor, Charles Hartley, inginerul șef al C.E.D., printr-o ingenioasă soluție inginerească, a eliminat obstacolul constituit de bară, și “a scos dopul” de la Sulina: comerțul cu grâne nu mai avea atâta nevoie de calea ferată Cernavoda-Constanța, și la ceremonia oficială de la Dunăre din 3 septembrie 1861 (11 luni după inaugurarea D.B.S.R. !!), comercianții din Galați și Brăila îl omagiază pe Hartley, ca “Părinte al Dunării” și al comerțului lor.

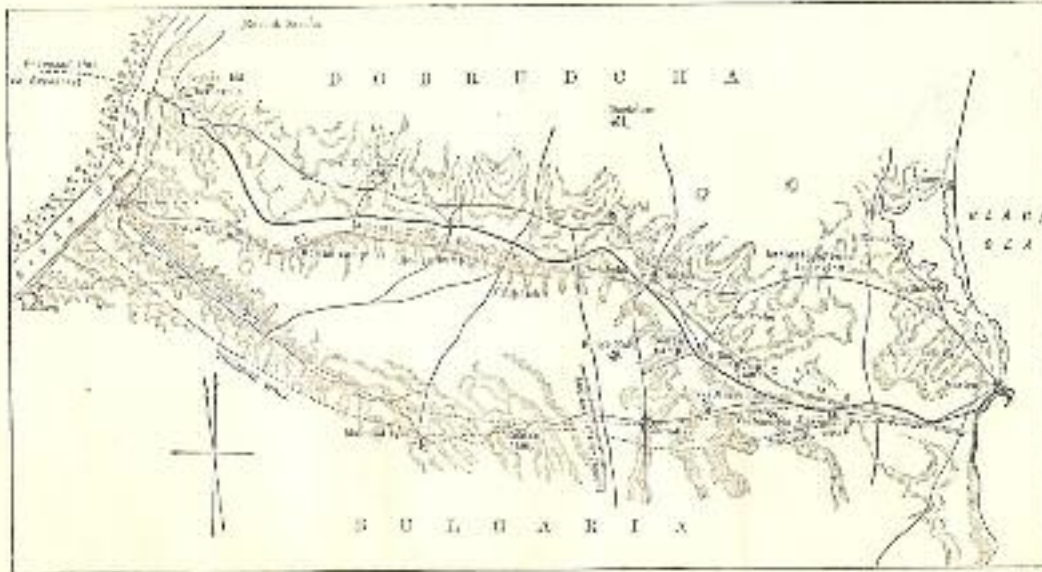
50. Copie mărită a desenului lui W.H.Bartlett a gurii Sulina înainte de executarea marilor lucrărilor Comisiei europene a Dunării din 1857-1861
51. Copie mărită a gravurii „Vedere aeriană a gurii Sulina de la Dunăre, arătând lucrările de regularizare duse, recent, la bun sfârșit, de către Charles A. Hartley, inginer șef al Comisiei Europene a Dunării”, din ziarul englez „The Illustrated London News”, 19 octombrie 1861
52. Copie mărită a gravurii „Intervenții la gura Sulina a Dunării”, din ziarul englez „The Illustrated London News”, 28 aprilie 1871
53. Copie mărită a gravurii „Vedere a Sulinei cu clădirile Comisiei Europene a Dunării”, din ziarul englez „The Graphic”, 14 iulie 1877

The railway line was just opened, on October 4, 1860, when, the European Danube Commission managed to make the Sulina mouth navigable for maritime ships with big capacity (September 3, 1861)

A big blow for the railway's shareholders!

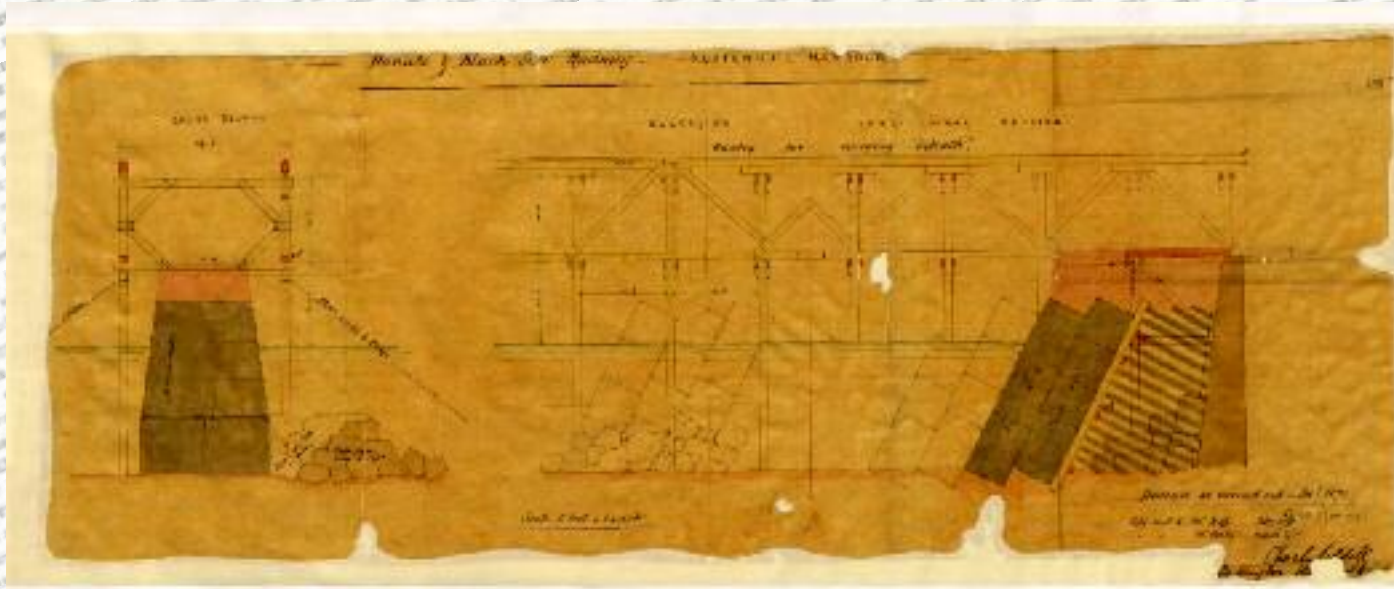
Against all expectations and calculations, Charles Hartley, the Chief Engineer of the E.D.C., by an ingenious engineering solution, has eliminated the obstacle of the Sulina bar, and “removed the cork” from this mouth of the Danube : grain exports needn't so much the Tchernawoda - Constanța (Kustendjie) railway, and at the official ceremony on the Danube on September 3, 1861 (11 months after the inauguration of the D.B.S.R. line !!), the traders from Galatz and Braila paid homage to Hartley as being the “Father of the Danube” and of their commerce.

50. Enlarged copy of a drawing of Bartlett, showing the Sulina mouth before the big works done by the European Commission of the Danube, between 1857 and 1861
51. Enlarged copy of a drawing entitled „Birds eye view of the Sulina mouth of the Danube, showing the works of improvement carried out under the European Commission of the Danube by Charles A. Hartley, Engineer in Chief to the Commission”, published in the English newspaper „The Illustrated London News”, October 19, 1861
52. Enlarged copy of a drawing entitled „Interventions at the Sulina mouth of the Danube”, published in the English newspaper „The Illustrated London News”, April 28, 1871
53. Enlarged copy of a drawing entitled „View of Sulina with the houses of the Danube Commission”, published in the English newspaper „The Graphic”, July 14, 1877



INLETWAY FROM THE DANUBE TO THE BLACK SEA, SHOWING THE LINE OF THIAN'S WALL.

54



55

P

Lucrările la linia CF s-au încheiat, la termen, în 1860, cele din port au continuat ani la rând, după proiectele inginerilor englezi

Investitorii privați britanici au mizat pe faptul că gurile Dunării vor rămâne multă vreme greu navigabile, mai ales că regularizarea acestora încăpuse pe mâna unui organism multi-național public, în esență birocratic și greoi, Comisia Europeană a Dunării; ei contau pe devierea unei importante părți a comerțului cu grâne de la Dunărea de jos pe traseul noii lor căi ferate. Socoteala de acasă nu s-a potrivit cu cea din târg ! Capitaliștii englezi au fost obligați să valorifice cât mai bine calea ferată prin modernizarea substanțială a portului, în fața concurenței, greu de prevăzut inițial, a canalului și guri Sulina, după succesul lucrărilor lui Charles A. Hartley.

54. Copie mărită a hărții „Calea ferată de la Dunăre la Marea Neagră, fiind indicat și linia Zidului lui Traian”, apărută în cartea lui Henry C. Barkley, „Între Dunăre și Marea Neagră sau cinci ani în Bulgaria”, Londra, Ed. John Murray, 1876
55. Facsimil al unei planșe desenate de mână din proiectul ing. Ch. Liddell cuprinzând elevația și secțiunea extinderii digului de sud al portului Constanța, datată februarie 1870 (scara : 1:72, sursa : Arhivele Naționale Britanice, MFQ 1/405/2)

The works at the railway were finished in time, in 1860, but those at the harbour continued years long, based on the drawings of the British engineers

The British private investors have relied on the little probability of the Danube mouths' navigation improvements, in a foreseeable future, mainly due to the general mistrust in the capability of a multi-national public body, in its essence bureaucratic and sluggish, the European Danube Commission, to be able to carry on the reclamation works; they counted on short-cutting the grain trade on their new railway line. Their assumptions didn't match the reality! The British capitalists were obliged to better capitalize on their investment in the railway by modernizing rapidly the port, being confronted with the unexpected competition of the Sulina mouth and canal, after the successful completion of the works by Charles A. Hartley.

54. Enlarged copy of a map entitled „Railway from the Danube to the Black Sea showing the line of the Trajan Wall”, published in Henry C. Barkley's book „Between the Danube and Black Sea or Five Years in Bulgaria”, London, John Murray Publ., 1876
55. Facsimile copy of a hand drawing from the design of Charles Liddell, engineer, showing the elevation and sections of a jetty extension, carried out in February 1870 (Scale: 1:72, Source : The National Archive, Kew, U.K., MFQ 1/405/2)



68



69



70



71

V1

	1842	1844	1846	
January	1842	1844	1846	Price of Linnæus Cake per 1000 in the market
December	1842	1844	1846	Price of Linnæus Cake per 1000 in the market
January	1842	1844	1846	Price of Linnæus Cake per 1000 in the market
January	1842	1844	1846	Price of Linnæus Cake per 1000 in the market

68. **Abdul-Medjid (1831-1869)**. Sultan reformator, considerat un "Atatürk" al secolului XIX: a continuat politica modernizatoare a Imperiului Otoman, numită Tanzimat, în ițiată de tatăl său, Mahomed al II-lea. Ca aliat al Marii Britanii și Franței împotriva Imperiului Țarist în războiul Crimeii, Imperiul Otoman, condus de el, a fost inclus în familia națiunilor europene după Pacea de la Paris (1856). Abdul Medjid a fost educat în sens european, vorbea fluent limba franceză, și s-a în conjurat de consilieri progresiști. A murit tânăr (38 de ani) de tuberculoză. I se păstrează numele în Dobrogea prin Medgidia, refondat de el.
68. **Abdul-Medjid (1831-1869)**. Considered an XIXth century's "Atatürk", this reforming Sultan continued the modernizing policy of his father, Mahomed II, known as Tanzimat. As an ally of Britain and France against Russia in the Crimean War, The Ottoman Empire, lead by him, was included in the European nations family, after the Paris Treaty (1856). Abdul Medjid enjoyed an European education, he was fluent in French and was supported by progressive councilors. He died young (38) of tuberculosis. His name is perpetuated in today Dobroudja in the name of the town of Medgidia, rebuilt under his rule in 1850s.
69. **Sir Samuel Cunard (1787 – 1865)**. Președintele Consiliului de Administrație al Companiei de cale ferată Dunăre – Marea Neagră. El a fost un magnat britanic în domeniul navigației transatlantice, de origine canadiană (Halifax). A făcut o avere mare cu firma sa "Vapoarele cu aburi Cunard" Ltd., după ce a câștigat licitația organizată de guvernul britanic la începutul anilor 1840 pentru drepturile de a se asigura transportul poștei între Anglia și America peste Oceanul Atlantic. Firma sa prosperă a absorbit alte companii, inclusiv principalul ei competitor, "White Star", proprietara ghinionistului Titanic.
69. **Sir Samuel Cunard (1787 – 1865)**. President of the Board of directors of the Danube & Black Sea Railway Co. He was a Canadian (Halifax) - born British shipping magnate. He made fortune by running the reputed Cunard Steamships Limited, after successfully winning the bid for the rights to run a transatlantic mail service between the UK and North America, tender organized by the British government in early 1840s. His prosperous shipping company eventually absorbed many others, such as its principal competition, the White Star Line, owners of the ill-fated Titanic.
70. **Charles Liddell (1813 - 1894)**. Inginer constructor englez, elev și ucenic al celebrului George Stephenson, "Părintele căilor ferate". A avut o lungă și fructuoasă carieră profesională, lucrând la dezvoltarea rețelei CF a marelui concern CF Midland Co. din Marea Britanie, la pozarea cablurilor telegrafice electrice submarine din Atlantic, Mările Mediterană, Neagră, Baltică și Roșie, la alimentarea cu apă a Londrei, la Metrou-ul londonez, cât și la alte mari lucrări ingineresti britanice din sec. XIX, fiind, împreună cu asociatul său L. D. Gordon, proiectantul liniei CF Cernavoda-Constanța, și ale primelor lucrări de modernizare a portului Constanța. Nepoata lui de frate, Alice, a fost modelul care a inspirat celebra carte Alice în țara minunilor. A fost și acționar al DBSR.
70. **Charles Liddell (1813 - 1894)**. British civil engineer, trainee of the great George Stephenson "Father of the Railways". He had a long and prestigious professional career, surveying and designing the big Midland Railway Co. lines, the engineering works for the telegraph sub-marine cable-laying contracts in the Atlantic, Black, Mediterranean, Red and Baltic Seas, the London water supply, the London Metropolitan, and other big XIXth century's British infrastructural projects, being together with his partner, L. D. B. Gordon, the designer of the Tchernawoda – Kustendjie (Constanța) Railway and of the first modernization works in the Kustendjie (Constanța) Harbour. His niece, Alice, inspired the well-known story Alice in Wonderland. He owned D.B.S.R. shares as well.
71. **Lewis Dunbar Brodie Gordon (1815 - 1876)**. Inginer constructor englez și primul profesor universitar de inginerie din Marea Britanie (Universitatea din Glasgow, Scoția). A studiat la Edinburgh, Freiberg (Germania), Paris (Franța). A colaborat cu mari ingineri englezi ca Stephenson și Brunel. A profesat atât în Anglia cât și în strainatate în mari proiecte de cai ferate, hidrotehnice, pozare de cabluri submarine. Ca reprezentant al asocierii sale cu Liddell a făcut prima recunoaștere directă a terenului pe viitorul traseu al căii ferate Cernavoda – Constanța în 1856. Este co-autorul proiectului acestei căii ferate. A contractat o gravă boală în timpul lucrărilor pentru pozarea unui cablu telegrafic în Marea Roșie, în urma căreia a pa-ralizat. A detinut, și el, acțiuni ale D.B.S.R.
71. **Lewis Dunbar Brodie Gordon (1815 - 1876)** British civil engineer and the first professor of engineering ever at any British university (University of Glasgow, Scotland). He studied at Edinburgh, Freiberg (Germany), Paris (France). He worked with renowned British engineers as Stephenson and Brunel. He practiced in Britain as well as overseas in big infrastructural projects like railways networks, water supply systems, sub-marine cable-laying. Representing the partnership he had with Liddell, he has done the first direct site visit in Dobroudja to check the future Tchernavoda – Kustendjie (Constanța) railway route in 1856. He was co-author of this railway design. He contracted a severe illness during the works of cable-laying in the Red Sea, after which he lost the use of both legs. He owned D.B.S.R. shares as well.



76



77



78



79

W1

76. **Thomas Abel Brimage Spratt (1811 - 1888).** Vice-amiral, cartograf, hidrograf, paleontolog și geolog englez. La comanda navei militare HMS "Spitfire,, s-a remarcat în operațiile din Marea Neagră în timpul Războiului Crimeii. A întocmit studii serioase privind geologia Dobrogei și hidrologie gurilor Dunării. Un semn pe una din hărțile sale l-au ajutat pe arheologul Heinrich Schliemann să descopere situl vechii Troia. Recomandările sale i-au ajutat pe inginerii proiectanți ai liniei CF Cernavoda-Constanța să găsească soluția optimă și cea mai economică pentru traseul acesteia.
76. **Thomas Abel Brimage Spratt (1811 - 1888).** English vice-admiral, cartographer, hydrographer, paleontologist and geologist. As commander of the HMS "Spitfire" he rendered distinguished service in the Black Sea during the Crimean War. He has carried on serious studies on the Dobroudjan geology and on the Danube mouths' hydrology. A mark on one of his maps helped the German archaeologist Heinrich Schliemann to discover the site of ancient Troy. His advices helped the designing engineers of the line Tchernawoda – Kustendjie (Constanța) to find the optimal and most economic route.
77. **William Philip Price (1817 – 1891).** Vicepreședintele Consiliului de Administrație al D.B.S.R. Comerciant, magistrat și politician britanic. A condus cu succes o firma de comerț cu lemn, fiind implicat și în afacerile de căi ferate, ajungând membru în Consiliul de Administrație al concernului Midland Railway Company. A fost numit Șerif (Prefect) al comitatului Gloucestershire, și a fost ales deputat în Camera Comunelor, dar a părăsit Parlamentul în mai 1873 pentru a deveni comisar pentru căile ferate. A reprezentat Compania D.B.S.R. la Constanța când a fost inaugurată linia ferată la 4 octombrie 1860.
77. **William Philip Price (1817 – 1891).** Vice-president of the D.B.S.R. Board of Directors. British merchant, magistrate and politician. He ran a successful timber company, and was also involved in the Railway industry, being a Director of the Midland Railway Company. He was made High Sheriff of Gloucestershire, and was elected to the House of Commons, but left parliament in May 1873 to become a railway commissioner. He represented the D.B.S.R. Company at Kustendjie (Constanța) when the line was inaugurated on October 4, 1860.
78. **Charles Frederick Beyer (1813-1876).** Inginer mecanic și industriaș englez, de origine germană. După absolvirea Politehnicii din Dresda, a lucrat în Anglia la diferite companii de căi ferate, iar în 1854 a fondat la Manchester (Gorton), împreună cu partenerii săi, una din cele mai importante uzine de fabricat locomotive din Anglia secolului XIX, "Beyer Peacock & Company". În schimbul celor 6 locomotive livrate la Constanța, de către firma la care era asociat, a primit acțiuni ale D.B.S.R.
78. **Charles Frederick Beyer (1813-1876).** British mechanical engineer and industrialist, of German origin. After studying at the Dresden Polytechnic, he worked in England with different railway companies, and, in 1854, founded, together with his partners at Manchester (Gorton), one of the most important locomotives manufacturing company in the XIXth century England, "Beyer Peacock & Company". In compensation with the 6 locomotives delivered at Kustendjie (Constanța), by the company at which he was partner, he received D.B.S.R. shares.
79. **Richard Peacock (1820-1889).** Inginer mecanic și industriaș englez. După ce a devenit, la vârsta de 18 ani, superintendentul unui depou de locomotive din Anglia s-a asociat cu Beyer și cu alți parteneri, fondând "Beyer Peacock & Company". Membru fondator al Institutului Inginerilor Mecanici din Anglia. Și el a primit acțiuni ale D.B.S.R. în schimbul locomotivelor livrate în Dobrogea de Compania la care era partener.
79. **Richard Peacock (1820-1889).** British mechanical engineer and industrialist. After reaching, at 18, the position of locomotive superintendent for a railway company, he joined Beyer and other partners in founding "Beyer Peacock & Company". Founding member of the Institution of Mechanical Engineers. He got shares in D.B.S.R. as well, in compensation with the locomotives delivered by his company in Dobroudja.



84



85

LONDON to CONSTANTINOPLE in six days,
 via Vienna, the Danube, and Kustendjia.—Sea passage
 about twenty hours.—Departures from London-bridge Station
 every Wednesday and Saturday, at 7.25 a.m., reaching Constantinople
 the following Tuesday and Friday.

FARES TO CONSTANTINOPLE—FIRST CLASS.
 Via Paris and Strasbourg..... £22 6 6
 Via Cologne and Mayence..... 21 10 2

Including food on board the Danube and Black Sea steamers.
 Tickets, available for 30 days, with liberty to stop at inter-
 mediate stations, obtainable at South Eastern Railway Station,
 London-bridge.

For further particulars apply at office of the Danube and
 Black Sea Railway Company, 24, Abingdon-street, Westminster,
 C. W. EDDY, Secretary.

86



87

84. Ingineri și maiștri englezi, incluzând probabil și unii dintre frații Barkley, și lucrători locali la realizarea unei căi ferate în partea europeană a Imperiului Otoman la mijlocul secolului XIX. (Fotografie de la Muzeul Transporturilor Bulgare din Ruse)
84. English engineers, probably including some of the Barkley brothers, and local workers, during the execution of a railway line in the European part of the Ottoman Empire, at the middle of the XIXth century. (Photography from the Bulgarian Transportation Museum, Ruse, Bulgaria)
85. Reproducere fotografică după borna de hotar din piatră ce delimita teritoriul concesionat Companiei engleze D.B.S.R. în Dobrogea. Originalul se află la Muzeul CFR din București.
85. Photographic reproduction of the milestone with border signs, marking the limits of the D.B.S.R. Company's territory in Dobroudja. The original stone may be seen in the Romanian Railways Museum in Bucharest.
86. Anunțul publicitar al Companiei engleze "Calea ferată Dunăre – Marea Neagră", apărut în ziarul londonez "Daily News" nr. 5003, din 23 mai 1862, indicând calea cea mai rapidă de transport de pasageri trans-continentală (6 zile) între Londra și Constantinople. Sa ne reamintim că erau vremurile în care ar fi trăit londonezul Phileas Fogg, bine-cunoscutul personaj al lui Jules Verne din romanul său "Ocolul Pamântului în 80 de zile".
86. "Danube & Black Sea Railway Company" advertising notice, published in the newspaper "Daily News", no. 5003, May 23, 1862, indicating the quickest (6 days) Trans-European link, at that time, between London and Constantinople. We have to remember that this was the time when was supposed to live in London Phileas Fogg, the wellknown fictional character of Jules Verne, from his novel "Around the World in Eighty Days".
87. Circulația pe calea ferată între porturile de încărcare/descărcare Constanța și Cernavoda, au făcut necesară stabilirea unui oficiu poștal care să asigure legătura terestră dintre poșta maritimă și cea fluvială. În 1864 s-a înființat poșta Companiei engleze D.B.S.R., o poștă privată denumită "Poștă Locală". Reprezenta legătura poștală între cele două orașe și Compania de navigație maritimă austriacă "Lloyd Austriac" și Compania de navigație fluvială "D.D.S.G.". În 1867 această poștă locală – care a funcționat 4 ani – a emis un timbru poștal propriu, francat cu cerneală și avea margini dantelate, cu dimensiunea 18,5 x 22,5 mm, tipărirea fiind făcută litografiat color. Avea valoarea de "20 parale".
87. The railway circulation between the collector/distributor ports Kustendjie (Constanța) and Cernavoda made necessary the establishment of a post office that insured the land connection between the marine post and the fluvial one. In 1864, the DBSR Company Post was founded, a private post called "Local Post." It was the postal link between the two cities and the Austrian maritime company "Oesterreichische Lloyd" and the Danube's Austrian shipping company "Donaudampfschiffahrtsgesellschaft". In 1867 this Local Post – that functioned for four years – minted a stamp marked with ink, had jagged edges, measured 18.5 x 22.25 mm, and was made by lithography on colored paper. Value : "20 paras."

Content

- A. Britain, up to the Great Irish Famine crisis (1845-1849), had no big interests in the Lower Danube and Dobroudja regions
- B. Under the pressure of the last big Western alimentary crisis, Britain and Western Europe made from Lower Danube Valley grain imports a top priority objective
- C. Sulina and the Danube mouths (then, in '840-'850s, a Russian territory) became "a crowded European trade highway" for grain exports
- D. The navigation at the Danube mouths, already difficult due to natural conditions, was worsened because of the Czar, who used "to play the tab of West-European food supplies"!
- E. The Ships' losses at the Danube mouths became unbearable, due to the lack of serious measures, from the part of the Russian authorities, to regularize the fairway
- F. The Crimean war started symbolically, for Britain, with an attack on the Russian defensive at Sulina, and by surveying and sounding the black Sea shores, for the Royal Navy
- G. The war, as always, brought in important technical and technological breakthroughs, to be soon used in Black Sea and Dobroudjan areas
- H. First the channel, next, the railway
- I. For need of funding, during the 1857-1859 financial crises, the project was advertised
- J. The Ottoman Government imposed that the design of the railway should be ready for approval within the next three months from the concession granting day, deadline fulfilled by the Liddell & Gordon Engineers Consultancy
- K. The design of the Tchernavoda - Kustendjie railway (continuation)
- L. The British Company, by signing the concession contract, got, from the Sultan, the 99 years right of free use of the land needed to build the railway, the marshalling yards, the stations, the port, the workshops, the staff housing, the hotels, the silos, the storages etc
- M. D.B.S.R. Co. Ltd. was legally registered in England, and the works started already in 1857
- N. Except stone, gravel and wooden sleepers, almost everything used for the works and as equipment was shipped, by sea, from England
- O. The railway line was just opened, on October 4, 1860, when, the European Danube Commission managed to make the Sulina mouth navigable for maritime ships with big capacity (September 3, 1861)
- P. The works at the railway were finished in time, in 1860, but those at the harbour continued years long, based on the drawings of the British engineers
- Q. The Constanța (Kustendjie) port, protected by the British Company "D.B.S.R.", avoided destructions during the last Russian-Turkish War of the XIXth century
- R. A never ending story: a new Russian – Turkish war, 1877 – 1878
- S. British Kustendjie
- T. European Transport Infrastructures, 1860 – 2010
- U. Where was the British Kustendjie ?
- V1, V2, W1, W2. Contributors for building the Tchernavoda-Kustendjie (Constanța) railway and the port modernization
- X1, X2, Y1, Y2. The DBSR line functioning and the British works in the harbour, up to the Company selling to the Romanian State.

Cover IV

- 100. Facsimile of "Plan of Kustendjeh", showing jetties, finished and in progress. And piers above water and hose not commenced. Drawn by Major John Stokes, Royal Engineers British Commissioner on the Danube, on August 17, 1863.

(Scale: 1:7,200, Source : National Archive, Kew, U.K., FO 925/3309/4)

