

TRANSPORTUL FEROVIAȚ ÎN BASARABIA ÎNTRE EST ȘI VEST (1917-1927)

Dr. Costin SCURTU*

În 1917, existau pe teritoriul Basarabiei 1.040 km de cale ferată (în totalitate linie largă de 1524 mm). Condițiile orografice și preocuparea guvernului țarist de a lega această provincie îndepărtată cu Rusia explică orientarea spre est a căilor ferate. Linia Bălți-Mălăuți a fost construită înaintea liniei Bălți-Orhei-Chișinău și legătura Chișinăului cu portul Reni la Dunăre se face printr-un ocol pe la Tighina.

Infrastructura acestei rețele feroviare era precară. La construcția liniilor a primat interesul militar înaintea celui economic, astfel că multe linii au fost realizate cu rampemari, curbe strânse și pe trasee prost alese, supuse inundațiilor. Traversele erau din lemn din esență moale, de multe ori fiind așezate direct pe nisip fără un terasament solid. Podurile erau poduri provizorii din lemn și antreprenorii ruși au evitat să execute tunele, preferând să facă șerpuiuri de trasee¹. Materialul rulant era slab calitativ și insuficient. În 1917 circulau pe căile ferate basarabene 29 de locomotive, abia suficiente, pentru asigurarea unui tren de fiecare linie².

Subunitățile Regimentului de căi ferate român în 1917 au executat lucrări pregătitoare pentru distrugeri în stațiile Mărășești, Panciu, Adjud, construirea unor linii de garare și rampe de îmbarcare-debarcare și a unor linii noi de interes militar: linia ferată Băcești-Roman cu lungimea de 45 km; linia ferată Dângeni-Rădăuți Prut cu lungimea de 58 km; linia ferată îngustă Huși-Bucovăț cu lungimea de 112 km. Această linie traversa râul Prut și făcea legătura cu linia Ungheni-Chișinău³.

*Muzeograf, Muzeul Militar Național „Regele Ferdinand I”, filiala Constanța.

¹La sud de satul Albița, era vechiul pod de cale ferată îngustă peste râul Prut. În Basarabia, această linie ferată îngustă mergea paralel cu șoseaua spre Chișinău, trecând prin localitățile basarabene Leușeni, Cățeleni, Nisporeni, Vărzărești, Doina, Lucova, Vorniceni și se oprea la stația Bucovăț, de pe linia Ungheni-Bucovăț-Chișinău. Lungimea liniei ferate înguste Podgoriile Hușului HM- Bucovăț era de 112,6 km. În 1921 această linie ferată îngustă apare pe harta C.F.R. <https://www.railnet.ro/viewtopic.php?f=219&t=4079#p41693>

²Lorin Cantemir, Doru Demian, Ion Gavrilă, Augustin Volconovici, Radu Belu, Bogdan Tcacu, *Conexiunea feroviară transfrontalieră Chișinău-Iași-Europa*, în „Cucuteni – 5000 REDIVIVUS: științe exacte și mai puțin exacte”, Simpozionul „Cucuteni 5000 Redivivus: științe exacte și mai puțin exacte”, (ed. a 5-a), Chișinău, Editura Tehnica-Info, 2010, p. 161.

³Prima linie de cale ferată de pe teritoriul actual al Rep. Moldovei a fost construită în anul 1867. În anii 1914-1917, în Basarabia s-au mai construit circa 400 km de cale ferată, inclusiv liniile Basarabeasca – Akkerman (Belgorod-Dnestrovsk), Basarabeasca – râul Prut și Bălți – Ungheni.

Unul dintre ideologii bolșevici a fost Semen/Semion Rochal⁴, care a fost ales de noul guvern de la Petrograd, și desemnat drept comisar al trupelor ruse de pe frontul românesc. La 23 ianuarie 1918, generalul Henri Mathias Berthelot l-a informat pe generalul Tabouis, reprezentantul Franței la Kiev, că trimisul român, Constantin Diamandy, în capitala rusă fusese arestat, calea ferată Ungheni-Chișinău tăiată în mai multe locuri, comunicațiile întrerupte⁵. Misiunea Diviziei 13 infanterie, care trebuia să se deplaseze începând cu 18 ianuarie 1918 în zona: Bolgrad-Kazajaclia, Colonia Pandaclia, era: a) să asigure ordinea pe calea ferată și regulata funcționare a trenurilor; b) să asigure regulata funcționare a organelor și unităților noastre de exploatare care operează în zona Diviziei; c) să se pună populația, avutul ei și al ținutului la adăpost de jafuri și distrugerii⁶.

Bulgarul bolșevizat Cristian Rakovski, numit la conducerea Kievului, spera să instaureze o republică sovietică și în România. Îndemna membrii Komsomol-ului ucrainean să le acorde acestora sprijin în acțiunile lor îndreptate împotriva românilor, „cum ar fi jandarmii, portăreii, agenții secreți”, pentru că astfel puteau fi „de mare ajutor”⁷.

După trecerea armatei române „pe picior de pace” Regimentul 1 Căi Ferate (denumire primită la 1 ianuarie 1918), a contribuit la refacerea și exploatarea rețelei feroviare din Basarabia, unde, printre alte misiuni, a menținut în funcțiune podul de la Tighina/Bender⁸—Tiraspol și nodul de cale

<https://newsmaker.md/ro/cum-era-calea-ferata-din-moldova-in-secolul-xx-11-fotografii-de-arhiva/>

⁴ Semen/Semion Rochal crease, în 1917, Republica Kronstadtului, cetatea insulară din Marea Baltică, ce apăra intrarea în estuarul fluviului Neva, deci calea maritimă spre Petrograd. Mihaela Denisia Liușnea, *Armata Română angajată într-un război cu o nouă configurație și dinamică-Bătălia pentru Galați, în ianuarie 1918*, în „Analele Buzăului”, Buletinul Științific al Muzeului Județean Buzău, X, Buzău, Muzeul Județean Buzău, 2018, p. 191.

⁵ Gheorghe Cipăianu, *Generalul Henri Mathias Berthelot și Basarabia (Ianuarie-Februarie 1918)*, în „Modernizare economică, socială și spirituală în Europa Est-Centrală, In onorem prof univ. dr. Csucsja Istvan”, Cluj-Napoca, Editura Argonaut, 2017, p. 171.

⁶ Arhivele Militare Române., dosar 254, f. 1. Ordinul de operațiuni nr. 72531 din 17.01.1918, emis de către Marele Cartier General.

⁷ Larry Watts, *Ferește-mă Doamne de prieteni...*, trad. Camelia Diaconescu, București, Editura RAO, 2011, p. 80.

⁸ Tighina pentru români, Bender pentru ruși, cu un pod peste Nistru, era important prin poziția sa; existau acolo depozite de armament și muniții, un parc de locomotive și vagoane etc. După ce au respins trupele ruse bolșevizate, românii au ocupat orașul, la 20 ianuarie/2 februarie 1918. Din documentele militare românești reiese că au fost capturate depozitele cu materiale de război, inclusiv unul de artilerie, cu 800 de tunuri, dar și material rulant însumând 60 de locomotive și 3.000 de vagoane.

<https://moldova.europalibera.org/a/blog-centenarul-unirii-dorin-dobrincu/28989457.html>

ferată Razdelnaia⁹, unde transporturile pe căile ferate au fost oprite datorită zăpezii și lipsei de locomotive până la 20 ianuarie 1919, și trebuiau să facă față împotriva grupurilor anarhice rusești¹⁰. Aprovizionarea forțelor române s-a făcut pe calea ferată Razdelnaia – Tiraspol – Bender/Tighina–Chișinău, șef al stației Razdelnaia fiind numit un ofițer francez¹¹.

Activitatea bolșevică s-a intensificat în perioada ce a urmat la hotarul Nistrului, impulsionată fiind de înființarea Internaționalei a III-a Comuniste, în martie 1919. La 17 aprilie 1919, este distrus podul C.F. peste Nistru de la Bender, după eșecul intervenției franceze în sudul Rusiei, datorită avansării trupelor bolșevice, care ocupaseră Tiraspolul¹². Distrugerea sa a vizat traveea de acces de 15 m și traveea de 86 m dispre malul românesc, precum și traveea de acces din spre malul transnistrean. Generalul Nicolae-Traian Panaitescu, cu gradul de locotenent, din iulie 1917 și până în octombrie 1918, va fi șef al Diviziei de Mișcare pe sectorul Iași, Bălți. La 1 ianuarie 1920, este mutat în Regimentul 2 Căi Ferate proaspăt înființat, de care se va lega sufletește întreaga sa viață. La 17 mai 1941, este numit comandant al detașamentelor de lucru căi ferate (18), care aveau 210 ofițeri, peste 200 subofițeri și peste 25.000 trupă¹³.

General de brigadă (C.F.) Nicolae-Traian I. Panaitescu, având gradul de locotenent în 1917-1918, era comandant de pluton în Compania 1 din

⁹Segmentul de cale ferată dintre Tiraspol și nodul de cale ferată Razdelnaia este segmentul situat în Gubernia Herson pe axa de transport Tiraspol-Odessa, esențială pentru apărarea Odesei.

¹⁰Prin raportul Brigăzii speciale a Siguranței statului român din Galați informa, la 30 decembrie 1918, că la Odessa fusese creat un Comitet de Salvare a Basarabiei, iar la Tiraspol era un detașament care avea misiunea de a interveni prin acțiuni subversive pentru „eliberarea” Basarabiei. Generalul francez Philippe Henri Joseph d' Anselme după ce reușise să ocupe în februarie 1919 Odessa, pentru a-și consolida apărarea de flanc a apelat la trupele române să treacă Nistrul, astfel că la 21 martie 1919 (st. v.) un regiment român (39) cu artilerie și cavalerie, sprijinit de câteva plutoane franceze cu tancuri, a ocupat Tiraspolul și Razdelnaia, important nod de cale ferată la Kerson. Valeria Bălescu, *Consolidarea unității naționale românești prin Campania din 1919. de la Nistru și dincolo de Tisa împotriva „Nebuniei roșii a bolșevismului”*, în „Analele Buzăului”, Buletinul Științific al Muzeului Judean Buzău, X, Buzău, Muzeul Județan Buzău, 2018, pp. 200-201, 216.

¹¹Dumitru Seserman, *Acțiunile Armatei Române în spațiul dintre Carpații Orientali și Nistru (1917-1920)*, București, Editura Universității Naționale de Apărare, 2004, pp. 186-195.

¹²Constantin Kirîțescu, *Istoria războiului pentru întregirea României* - Ediția a III-a, vol. II; București, Editura Științifică și Enciclopedică, 1989, p. 441.

¹³Cu aceste detașamente va realiza în 1941 peste 2,3 milioane m.c. terasamente la liniile necesare armatei. Eugen Ichim, *O personalitate militară de excepție a plaiurilor argeșene: Generalul Nicolae - Traian Panaitescu*, în „Argesis”, Studii și comunicări, Seria Istorie, Tom VIII, Muzeul Județean Argeș, 1999, pp. 379-382.

Regimentul de Căi Ferate, participă la dublarea liniei ferate Tg. Frumos-Cuza Vodă, pregătește pentru distrugere lucrările de artă de la Liteni, de pe sectorul Dolhasca - Fălticeni, depourile Ițcani și Frasin. În perioada iulie 1917-octombrie 1918 este șeful diviziei mișcare pentru stațiile Iași și Bălți¹⁴.

În anul 1919, este detașat la Tighina, la Brigada 20 Infanterie, unde pregătește și distruge podurile peste Nistru. Între 1920-1929 este mutat la Regimentul 2 Căi Ferate (recent înființat), absolvă Școala Specială de Geniu și este numit comandantul Companiei 3 Exploatare Căi Ferate. Urmează și absolvă Școala Politehnică (1929) și este un timp profesor la Școala de Ofițeri de Geniu la cursul de căi ferate.

Etapa istorică 1918-1940 parcursă de România a fost o perioadă în care prin valorificarea resurselor materiale și umane, de care dispunea țara, marca un semnificativ progres economic¹⁵. Interesele locale ale Basarabiei cât și cele generale ale României întregite impuneau o nouă orientare, care și-a găsit un început de execuție în linia Chișinău-Zloți, construită cu toate dificultățile financiare ale Statului Român și costului mare impus de configurația solului. Linia Chișinău-Orhei-Bălți prevăzută în programul de executare a liniilor principale va completa spre nord linia de mare comunicație. O linie de mare comunicație Larga-Bălținu era considerată fiind dată configurația solului, așa că în această parte a Basarabiei linia Ocnita-Bălți continuată pe valea Răutului până la Orhei și în urmă legată cu Chișinăul, rămâne ca linia ferată de mare comunicație a Basarabiei nordice. Linia Zloți-Basarabeasca-Reni cu ramificarea din Traian-Val spre Ismail, va completa linia principală spre sud a Basarabiei și va satisface traficul spre Dunăre.

Anual, Brigada de Căi Ferate încheia cu Direcția Generală a Căilor Ferate Române o Convenție în care se precizau obiectivele și nevoile de instruire, perioadele de instrucție practică, pe specialități.

„Din anul 1919 fiecare Director General și-a pierdut timpul cu înființări, desființări și reînființări de direcțiuni regionale, direcții speciale,

¹⁴La izbucnirea Primului Război Mondial (1914), Ion Pelivan este mobilizat în armată și trimis în calitate de intendent la Kiev, iar apoi (1916) – pe frontul român la Brăila, Galați, Bolgrad și Cahul. Ceva mai târziu, la 30 aprilie 1917, Ion Pelivan convoacă din nou la Bălți o adunare generală a locuitorilor din județ în vederea obținerii autonomiei Basarabiei. În 1917, orașul Bălți devine arena unor violente ciocniri dintre partizanii sovietelor și luptătorii pentru autonomia și independența Basarabiei. La 6 ianuarie 1918, când bolșevicii pun stăpânire, pentru câteva zile, pe orașul Chișinău, Ion Pelivan este condamnat la moarte pentru agitație de chemare a armatei române. Gheorghe Baciuc, *Orașul Bălți și oamenii lui*, Chișinău, 2010, pp. 96-97.

¹⁵*Istoria tehnicii și a industriei românești*, vol. 2, Electrotehnica, Energetica, Transporturile și Învățământul tehnic, coordonator Dorel Banabic, București, Editura Academiei Române, 2020, p. 17.

servicii, inspecțiuni, etc. ceea ce a constituit un joc frivol cu soarta căilor ferate”. „Așa fiind, reorganizarea în fond a administrației și refacerea liniilor au fost uitate; pe lângă lipsa de mașini și vagoane a apărut în fine și primejdia pentru circulație din cauza liniilor slabe”. „O altă cauză a dezorganizării este întârziere a unificării legilor, regulamentelor și instrucțiunilor căilor ferate. Cât timp opera aceasta nu va fi terminată este necesar a se menține împărțirea rețelei pe direcțiuni regionale cum le avem actualmente”¹⁶.

La 16 octombrie 1919, este semnat Înaltul Decret Regal nr. 4.352 care constituie actul oficial de înființare a Brigăzii de Căi Ferate și Pontonieri în subordinea Comandamentului Trupelor de Comunicații. Primul comandant al brigăzii a fost colonelul Negoescu Gheorghe, comandantul Regimentului 1 rămâne colonelul Vlădeanu Matei, al Regimentului 2 este colonelul Constantinescu Teodor, iar al Regimentului de Pontonieri este colonelul Florescu Danu. Fiecare regiment de căi ferate este organizat pe trei batalioane, fiecare batalion are în subordine patru companii căi ferate.

La 20 decembrie 1921, brigada de căi ferate își modifică organizarea. Regimentul 1 Căi Ferate, cu 11 companii (compania 12 era la dispoziția Ministerului de Război), a participat la exploatarea complexului feroviar, la refacerea căilor ferate, a executat lucrări de întreținere și construcții de căi ferate în zonele Reni, Bălți și Chișinău, lucrări de dezapezire, paza unor obiective importante și lucrări de artă din Basarabia.

Regimentul 2 Căi Ferate funcționează începând cu 1 decembrie. La 31 mai 1922, prin Decretul nr. 2323 / aprobă „Regulamentul asupra modului de plată al transporturilor militare pe calea ferată, executate atât în interes de serviciu, cât și în interes personal”. La câteva luni, la 4 iunie 1922, prin Decretul nr. 2450 se aprobă „Regulamentul transporturilor militare pe calea ferată”. Comisiile Militare de Studii de la Inspecțiile de Mișcare se transformă în „Delegațiile M.St.M. de pe lângă direcțiile regionale C.F.R.”.

Marelui Stat Major a elaborat mai multe programe din care rezulta că trebuie executate cu diferitele linii de căi ferate.

După 1918, la revenirea Basarabiei la România, primul tren oficial pe linie normală pe distanța Iași – Chișinău reia circulația trenurilor, căile ferate din Basarabia trec în administrarea „Direcției Generale a Căilor Ferate Române” – Regionala C.F.R. Iași. Ca nou proprietar statul român a cheltuit sume importante pentru întărirea și consolidarea acestor linii ferate. Astfel,

¹⁶ *Memoriul din Martie 1922 al Cercului regional Cernăuți*, în „Buletinul Asociațiunei Generale a Inginerilor”, A.G.I.R., Anul V, No.5-7, Mai-Iunie, 1923, pp. 273-274.

între 15 august 1921 și 19 august 1923, căile ferate din Basarabia sunt construite cu ecartament normal (1435 mm) de Regimentul 2 Căi Ferate¹⁷.

O altă măsură era construirea unor noi linii ferate între România și Basarabia, căile ferate din Basarabia (construite anterior anului 1918) fiind realizate în concordanță cu interesele Rusiei. Sub administrația românească s-au construit în Basarabia trei linii de cale ferată: - Basarabeasca – Prut – Fălciu; Arciz – Ismail; Revaca – Cainari¹⁸.

Vizita suveranului României, Ferdinand I și a reginei Maria, a fost întreprinsă la Chișinău, între 20 și 23 mai 1920. Sunt imagini alb-negru, executate după clișee fotografice la atelierului I. Zemșman din orașul Chișinău, amplasat pe strada Mihailovskaia, nr. 58 (azi, M. Eminescu), fapt confirmat de ștampila imprimată pe fața verso a trei imagini. Vizita regală în Basarabia a avut loc înainte de semnarea Tratatului de la 20 octombrie 1920, unde principalele puteri aliaste recunoșteau unirea cu România. În seara zilei de 22 mai 1920 familia regală a luat trenul spre Cetatea Albă, unde ajunge la 23 mai, iar la 24 mai 1920 suita regală ajunge în Basarabeasca, ulterior în Bolgrad¹⁹.

Exista o preocupare pentru personalul feroviar care deservea în Basarabia. Acesta, în majoritatea lui, necunoscând limba română, și pregătit pe baza altor reglementări decât cele a C.F.R., contribuia la agravarea situației. Însă, în scurt timp, statul român a luat măsurile corespunzătoare, și ceferiștii din Basarabia și-au adus o contribuție la progresul economic a regiunii.

La începutul anului 1920, au fost adoptate măsuri pentru reorganizarea Regiei Autonome CFR. Inginerii din întreaga Românie, întruniți în Congresul A.G.I.R. la Chișinău, în luna septembrie 1925, au discutat problema transporturilor pe șosele și pe calea ferată. Se desprindea necesitatea realizării de linii și de rectificare a rețelei de căi ferate, care să facă obiectul unei legi speciale, care să trateze totalitatea liniilor stabilite ca absolut necesare, pe baza considerațiilor tehnice, economice și strategice.

Linia Iași-Chișinău va fi linia principală transversală de mare comunicație cu Ardealul prin Pașcani-Tg. Neamț-Varvizspre Cluj. Legătura Noua Suliță-Dorohoi era prima legătură peste Prut, care ar înlesni atât transporturile Basarabiei de nord spre Galați prin linia Dorohoi-Iași, cât și

¹⁷În anul 1932, Comandant provizoriu al Regimentului 2 Căi Ferate, generalul Barbu Alinescu, a luat parte la Manevrele Regale.

¹⁸Lorin Cantemir, Doru Demian, Ion Gavrilă, Augustin Volconovici, Radu Belu, Bogdan Tcaciuc, *Conexiunea feroviară transfrontalieră Chișinău-Iași-Europa*, în „Cucuteni – 5000 REDIVIVUS: științe exacte și mai puțin exacte”, Simpozionul „Cucuteni 5000 Redivivus: științe exacte și mai puțin exacte”, (ed. a 5-a), Chișinău, Editura Tehnica-Info, 2010, p. 162.

¹⁹Ana Grițco, *Vizita regală La Chișinău (1920) – imagine și istorie*, în „Tyragetia”, s.n., vol. VIII [XXIII], nr. 2, 2014, pp. 349-353.

tranzitul din Cernăuți ce nu s-ar putea face pe linia Burdujeni-Mărășești-Galați. Liniile secundare de lărgime normală 1.435 a se construi erau: a) Hotin-Noua Suliță - 35 km; b) Soroca-Florești-Sărățeni - 128 km; c) Cahul-Foleși - 28 km; d) Bolgrad-Ismail - 44 km. Total - 235 km²⁰.

Ing. Șef Ioan I. Demetrescu, sub-director general de Poduri și Șosele, arăta în 1925, că Basarabia în timpul ocupației rusești, de peste o sută de ani, nu a fost înzestrată cu nimic din utilajul statelor europene moderne, pentru dezvoltarea economică alături de progresul științelor pozitive și mai ales pentru circulația bunurilor spre asigurarea bunei conviețuirii sociale, caracter principal al civilizației; încât în limitele regatului reîntregit al poporului român, Basarabia se află într-o stare de vădită inferioritate, ceea ce obliga acum la eforturi considerabile, pentru a o aduce la nivelul restului țării. Prima condiție pentru civilizarea unei regiuni este să aibă căi de comunicații; prin aceasta se crează, se dezvoltă și circulă celelalte bunuri. Considera că între căile de comunicație, prima categorie care trebuia construită este a șoselelor.

Principiile care au călăuzit alcătuirea primei rețele de drumuri în Basarabia au fost următoarele: 1. Apărarea națională; pentru aceasta s-au creat drumuri transversale legând Basarabia cu centrele de C.F.R. importante și rețeaua de drumuri din Moldova. 2. Legarea capitalelor de județe între ele și cu centrele importante din Basarabia și spre rețeaua din Moldova.

Programul șoselelor în Basarabia prevede o rețea de mare circulație de circa 2000 km. urmând a se executa în minimum cinci ani și costa circa un miliard; șoselele de mică circulație, cele secundare și cele mai multe (16.000 km.) se vor construi prin autoritățile locale, comune și județe în măsura nevoilor și posibilităților²¹.

Ing. inspector general, Grigore Stratilescu, președintele Asociației Generale a Inginerilor din România (A.G.I.R.) anunța, la Chișinău, în deschiderea ședinței Congresului A.G.I.R., la 13 septembrie 1925, că: „Avem într-o înșirare rapidă: Problema transporturilor, - problemă dintre cele mai de capetenie, transporturile bunurilor fiind pentru o țară tot atât de necesare pentru buna ei stare economică cât e și circulațiunea sângelui pentru nutrițiunea, sănătatea și vigoarea unui organism viu, - problemă complexă, îmbrățișând toate felurile de transporturi: pe căi ferate, pe

²⁰Constantin Răileanu, *Contribuțiune. Programul integral pentru construirea de căi ferate în Basarabia. Comunicare pentru Congresul A.G.I.R. Linii de mare comunicație și linii locale*, în „Buletinul Asociației Generale a Inginerilor din România A.G.I.A.”, Anul VII, No.1-No.3, Ianuarie, Februarie, Martie, 1925, p. 224.

²¹Ing.-Șef I. Demetrescu, *Programul construcției șoselelor principale din Basarabia*, în „Buletinul Asociației Generale a Inginerilor din România A.G.I.R.”, pp. 187-189.

drumuri și șosele, pe ape și pe căile aeriene, toate trebuind să fie organizate și armonizate între ele, așa ca să se ajute între dânsule, să se compleze unele pe altele, spre atingerea scopului care e: circulațiunea cât mai ușoară, mai rapidă și mai sigură a bunurilor și a persoanelor”²².

Se propunea organizarea căilor ferate de către statul român și de societățile particulare. În anul 1920, s-a acordat Oficiului economic al României o concesiune de linie ferată de 543 km, care să fie realizate în interval de 7 ani, adică până la 1927²³. Aceste linii împreună cu liniile transversale existente Ungheni-Bălți-Mătăuți; Leușeni-Basarabeasca-Cetatea Albă, vor completa rețeaua ce leagă capitalele de județe și centrele cu perspectivă industriale.

Ioan Hossu (Cluj), ing. șef director de exploatare C.F.R. la Cluj, în a doua zi a Congresului A.G.I.R. de la Chișinău, spunea că liniile basarabene, care au avut în Rusia un rol secundar și condițiile tehnice limitate, constituiau pentru România interbelică un interes general și unele linii puteau deveni chiar internaționale. Așa de exemplu, linia Chișinău – Zloți – Basarabeasca – Reni, care pentru Rusia a fost secundară, pentru statul român cu completarea Chișinău-Orhei-Bălți, devenea principală. Pe această linie se găsesc însă 2 zone, dar pantele prea mari făceau improprie pentru linii principale. Considera că este timpul să fie stabilit un program în care să lucreze un organ tehnic, care va hotărî condițiile tehnice ce vor trebui să fie aplicate.

După aceasta venea partea economică și chestiunea apărării țării. Considera că linia ferată Bolgrad-Ismail nu este productivă, avea mai mult rolul de a asigura transportul călătorilor.

Într-un plan de construcție conceput pentru Basarabia, în 1921, se prevedea ca idee predominantă că toate liniile ferate să aparțină statului. Când a fost vorba de construcția liniei Hotin-Larga. Armata a spus că, pentru siguranța Statului în Basarabia, nu se poate face o furcă în dreptată spre țară, furca trebuie îndreptată spre frontieră, precum important este chestiunea personalului și conducător să nu fie străin, se aveau în vedere construirea liniei Ocnița-Ungheni, care formează o furcă în dreptată spre țară, terminarea liniei Lipcani, numită Dângenii, apoi linia Arcis-Jiproeni, însă aceasta trebuia să fie construită mai târziu când se va hotărî un loc

²²Buletinul Asociației Generale a Inginerilor din România A.G.I.R., Al 5-lea Congres al inginerilor din România, Chișinău, (13-20 septembrie 1925) Dare de seamă, Anul VIII, Nr. 5, mai, 1926, p. 116.

²³O linie ferată cu ecartamenul normal 1.435 în Basarabia consta, în 1925, construită cu instalațiile cele mai modeste circa 4 milioane lei kilometru, linia îngustă revine la un milion km. Capacitatea unei linii înguste este suficientă pentru liniile locale și vicinale, cum se dovedește cu liniile de acest fel existente în Transilvania. Constantin Răileanu, *op. cit.*, p. 225.

pentru crearea unui nou port pe malul Mării Negre, o a doua linie este Arcis-Chilia, după linia Arcis-Ismail²⁴. Răspunsul lui Ioan St. Tomescu, ing. șef de secție C.F.R., la congresul amintit sub linia necesitatea asigurării securității naționale. „În afară de aceasta să nu se uite că cu toate asigurările Ligei Națiunilor, ceea ce va apăra trimoniul național va fi brațul nostru și pregătirea noastră și această pregătire se face în primul rând cu armata și în al doilea rând se face cu calea ferată, așa cum a fost pregătită Germania în timpul războiului, care avea posibilitatea rapidă a mișcării trupelor înapoia frontului. Din partea Nistrului ne amenință oricând, sub orice forme de guvernământ, aceleași poște. Prin urmare să nu ne facem iluzii asupra viitorului; Oricât ar costa o cale ferată, oricât ar renta, trebuie să ținem seama de interesele naționale”²⁵.

Materialul rulant era format din locomotive cu abur (produse de uzinele de la Reșița, Budapesta și Viena), vagoane de călători (produse la Arad și Budapesta) și vagoane de marfă. Exista un depou de locomotive la Cernăuți. Unelegărierauadevăratemonumente de arhitectură. Lucrările de modernizare a căilorferate din partea de nord a Bucovinei au cuprins: consolidarea terasamentelor și a lucrărilor de artă (poduri, pasaje, viaducte) și construirea altora noi; la sistemele de prindere a șinei de traversă continua să predomine învechita prindere cu cramioane a șinei de traversele din lemn, care permitea o viteză mică de circulație a trenurilor.

Mărfurile ce veneau, în 1925, pe calea ferată din nordul Basarabiei spre Chișinău și sudul Basarabiei trebuia să ocolească prin Ungheni circa 46 km. (Bălți-Ungheni-Chișinău 193 km, minus Bălți-Orhei-Chișinău 147 km.). Mărfurile destinate exportului prin Galați puteau folosi linia estică a Moldovei prin Iași-Bârlad-Galați, fără un înconjur prea mare: Bălți-Ungheni-Iași-Galați 335 km, față de Bălți-Orhei-Chișinău-Basarabeasca-Reni 321 km²⁶.

Linia longitudinală existentă Iași-Vaslui-Bârlad-Galați cu un trafic de zece perechi de trenuri și poate lua din traficul Basarabiei dacă ar fi realizate linii locale și de legături transversale suficiente pentru cele două părți ale Moldovei de Nord.

În partea de sud a Basarabiei legăturile peste Prut sunt mai numeroase: Ungheni, Leușeni, și Reni. La 1925, linia îngustă Huși-Bucovăț, se va pune în exploatarea meliorându-i traseul, îndată ce au putut să fie accesate creditele alocate, va completa peste Prut liniile vicinale în regiunea vestică a Basarabiei. Creșterea comerțului și a schimburilor de mărfuri,

²⁴Buletinul A.G.I.R., *op. cit.*, pp. 144-145.

²⁵Căile ferate din Basarabia și nordul Bucovinei, în „Railnet.ro”.05.ian.2017, <http://www.railnet.ro/viewtopic.php?t=4125&f=119>

²⁶Constantin Răileanu, *op. cit.*, pp. 202-203.

Hușul fiind una dintre porțile de acces a produselor basarabene în Regat. Traficul de mărfuri și călători pe liniile ferate erau îngreunate de dificultățile în transbordarea în stația Crasna (acartament 1000 mm). În 1929, pe linia îngustă Crasna-Huși circulau cinci perechi de trenuri mixte/zi, care parcurgeau traseul Crasna-Huși în 2 h și 15 minute²⁷. Păcura era un combustibil foarte important pentru locomotivele C.F.R., având în vedere că se conservă cel mai bine și contribuia la realizarea unui stoc de rezervă nealterabil. Prețul păcurei pentru nevoile C.F.R. era stabilit la 1.650 lei tona. Distanța cea mai mare pentru transportarea păcurei pe căile ferate este de 565 klm. (Cetatea Albă)²⁸.

Începe să fie introdusă prinderea indirectă tip K pe traverse din beton, precum și tipurile de șine grele de 54, 60 și 65 kg/ml²⁹. Între anii 1920-1925 se va ajunge la un număr de 47 de tipuri de șină utilizate pe rețeaua C.F.R.. În România se ia decizia folosirii doar a patru tipuri de șină: de 30; 34,5; 40 și 45 Kg/ml. Măsura a fost pusă în aplicare când s-au făcut lucrările de refacții la linii. Pe liniile secundare, se generalizează utilizarea șinei de tipul 30 kg/ml, provenită, în multe cazuri, din lucrări de refacție. Secțiunile și atelierele de cale primesc primele utilaje mecanizate, pentru întreținerea căii. La Vadul Siret este realizată o stație de translație, care elimină transbordarea. Stația de translație (transpunere) de la Vadul Siret are două linii, fiecare cu o capacitate de 8 vagoane. Problema transbordării este rezolvată din punct de vedere tehnic prin instalații mecanice în punctele de joncțiune și prin trucuri transbordare. Are loc și modernizarea clădirilor de exploatare.

Cel mai bun tronson la începutul secolului XX în Basarabia era linia Ungheni-Chișinău-Iași, pe care se putea circula cu maxim 30 km/h, și numai unele trenuri speciale se apropiau de 40 km/h. În 1917 circulau pe căile ferate basarabene 29 de locomotive, abia suficiente pentru asigurarea unui tren de fiecare linie. Locuințele personalului de serviciu erau puține și insalubre, liniile de garare erau puține. Gările erau situate departe de localități, iar cantoanele erau foarte puține. Între anii 1921-1923 căile

²⁷ Conform „Mersului trenurilor din anul 1929”, pe linia îngustă Crasna-Huși (atunci purtând numărul 134), existau stațiile Oltenesti, Cretesti, Dobrina și Husi, și haltele Tarzii h și Curteni h.

²⁸ Trebuie amintit că, în anul 1925, regionalele Timișoara și Cluj nu erau alimentate cu păcură. În anul 1923, întreagă cantitatea 23.138 tone a lignitului umed Pralea Căiuți s-a trimis până la Cetatea Albă, adică pe distanța de 470 klm. Ioan Ganițchi, *Combustibilul C.F.R. (Consumație, prevederi și baza pentru stabilirea prețurilor)*, în „Buletinul Asociațiunii Generale a Inginerilor din România A.G.I.A.”, Anul VII, No.1-No.3, Ianuarie, Februarie, Martie, 1925, pp. 202-203.

²⁹ Căile ferate din Basarabia și nordul Bucovinei, în „Railnet.ro”, 05.ian.2017, <http://www.railnet.ro/viewtopic.php?t=4125&f=119>

ferate din Basarabia sunt reconstruite cu ecartamentul normal (1435 mm). În Basarabia, între anii 1923-1938, Direcția Generală a CFR ³⁰ a făcut înlocuirea tuturor podurilor și podețelor din lemn cu poduri - podețe metalice³¹. În afară de construcția de linii, lucrări masive se fac pentru consolidarea lor: consolidarea terasamentelor, înlocuirea traverselor din lemn de brad cu cele din lemn de stejar, înlocuirea podurilor provizorii din lemn cu cele definitive din metal sau beton-armat, majorarea tipului de șină la 30 și apoi 40 kg/ml, introducerea sistemelor mecanice de semnalizare (semnale „Banovici” și asigurarea cu încuietori simple cu chei a macazurilor), etc. Aceste lucrări s-au executat pe toate liniile basarabene, în special pe liniile: Ungheni – Hiliuti - Bălți Slobozia, Ungheni - Chișinău - Tighina, Reni – Basarabeasca – Artiz – Cetatea Albă, Basarabeasca – Prut - Falcu. Călea ferată, în zona Varnița – Tighina este reamplasată. De amintit că între 1924-1931 s-a executat tunelul Țipala în Basarabia, lung de 689 m pe linia Revoca - Căimer, prin îngrijire se realiza o legătură directă între Galați și Chișinău³².

Sub administrația românească s-au construit în Basarabia trei linii de cale ferată³³, în lungime de 163 km în perioada 1919-1938: Abaclia-Prut 2-Falcu=114 km; Mateuți-Rezina=4 km (construită între anii 1926-1929); Revoca-Căinari=45 km. La 10 septembrie 1931, a fost pus în circulație rapidul „Unirea”. După ce pasagerii au luat ceaiul de dimineață la București, rapidul „Unirea” pleacă din București la ora 6.10, a ajuns la Chișinău la ora 14.30, pentru a se lua masa de prânz.

Linia a fost construită în anii 1924-1931, avea o lungime de 44,5 km, raze minime în curba de 400 m, declivitatea maximă de 12 la mie, 4 stații (Emental, Botna, Bălțați, Broasca) și 12 cantoane. Pentru această linie s-au săpat 1.000.000 mc terasamente, s-au construit 28 de poduri și podețe (în lungime de 178 m) și un tunel de 689 m, întrestățiile Bălțați-Broasca.

³⁰Administrația de Stat a Căilor Ferate în România, între septembrie 1927 până în 1948, prin Legea de organizare și exploatare a căilor ferate române, a funcționat ca Direcțiunea Generală a Căilor Ferate Române (D.G.C.F.R.)

³¹În anii 1940-1941 calea ferată Tighina-Chișinău a fost pe teritoriul Basarabiei intrată în componența teritoriilor URSS și apoi între anii 1941-1944, în timpul celui de Al Doilea Război Mondial, să fie din nou administrată de direcția Generală CFR. Vezi, Radu Bellu, *Mica monografie a căilor ferate din Basarabia și Bucovina de Nord*, vol.VII, Editura Magic Print, 2011.

³²Teodor Iftime, *Scurtu istoric al tunelurilor feroviare din România*, la Conferința științifică „140 de ani de Învățământ Tehnic Ingineresc în Domeniul Infrastructurii Transporturilor”, Universitatea de Căi Ferate, Drumuri și Poduri, București, 14 decembrie 2021.https://www.researchgate.net/publication/359266033_SCURT_ISTORIC_AL_TUNELOR_FEROVIARE_DIN_ROMANIA

³³În perioada 1941-1944 s-a construit în Basarabia o linie de cale ferată pe ruta Arciz-Ismail (Port) = 110 km..

Fiecare kilometru a costat 9.000.000 lei (la cursul din 1940), și linia a scurtat drumul dintre Chișinău și sudul Basarabiei cu 65 km. Această cale ferată făcea parte dintr-un proiect mai amplu, așa numita „magistrală de est” Chișinău - Orhei - Bălți – Soroca - Otaci, dar care nu s-a mai realizat³⁴.

În 1937, cu ocazia trecerii pe ecartament normal a căii ferate Crasna-Podgoriile Hușului HM-Huși, se decide și desființarea vechii căi ferate de ecartament îngust de 1000 mm (construită între anii 1916-1918, din necesitățile strategice a Primului Război Mondial) dintre HM Podgoriile Hușului-Albița-Bucovăț. S-a dorit trecerea la ecartament normal a căii ferate Podgoriile Hușului HM- Bucovăț (eventual cu un alt traseu, mai direct spre Chișinău; aceasta linie ar fi scurtat considerabil drumul pe calea ferată de la București la Chișinău, evitând ocolul prin Iași), dar greutatea financiară și izbucnirea celui de-al Doilea Război Mondial și ocuparea de către URSS a Basarabiei, au făcut ca acest proiect să nu mai fie realizat, linia Crasna-Huși rămânând o linie secundară izolată, iar Hușul cap de linie, cu consecințe nefaste pentru dezvoltarea economică și socială a sa.

În 1940, rețeaua feroviară din Basarabia avea 1218 km, linie normală, cu 97 de gări în funcțiune. Legătura dintre acestea era asigurată de 3060 km fire telegrafice și 3050 km de fire telefonice.

În urma acestor ample lucrări, s-au scurtat timpurile de mers a trenurilor. Astfel, dacă în 1919 distanța Chișinău – Galați se parcurgea în 19 ore și 13 minute, în 1925 aceeași distanță se parcurgea în 11 ore și 23 minute, iar, în 1939, în numai 8 ore și 25 minute.

La 3 septembrie 1922, ca urmare a refacerii suprastructurii liniei Ungheni-Chișinău, de regatul României, viteza de circulație a trenurilor a crescut de la 30 km/h în anul 1890 la 80 km/h în 1932. Mai mult, la 10 septembrie 1931, a fost pus în circulație rapidul „Unirea”. După ce pasagerii au luat ceaiul de dimineață la București rapidul „Unirea”, plecând din București la ora 6 și 10 minute, a ajuns la Chișinău la ora 14,30..., pentru a se lua masa de prânz³⁵.

În perioada interbelică, statul român a executat lucrări la linii ferate, poduri, clădiri de exploatare, la instalații de asigurare și semnalizare a circulației feroviare, la construcții de locuințe pentru funcționarii CFR, la material rulant și la întreținerea liniei în valoare de aproape două miliarde lei (la cursul din 1940).

³⁴Lorin Cantemir, Doru Demian, Ion Gavrilă, Augustin Volconovici, Radu Bellu, Bogdan Tcaciuc, *Conexiunea feroviară transfrontalieră Chișinău-Iași-Europa*, în „Revista Tehnopolis”, Revistă științifico-metodică semestrială, 2(3), Chișinău, 2010, pp. 38-39.

³⁵*Ibidem*, p. 161.

***RAIL TRANSPORT IN BASSARABIA
BETWEEN EAST AND WEST (1917-1927)***

-abstract-

Key Words: C.F.R., railways, interwar period, organization, Bessarabia.

This article presents the situation of the railways between the years 1917-1927, with the more than obvious problems, but also highlights the steps taken to restore, maintain, strengthen and consolidate them, as well as the changes in their organization.

The problems of the railways in Bessarabia, identified after the union of this territory with Romania, are also presented, as well as the stages towards the realization of the road network here, including the connection of Bessarabia to important CFR centers. In this territory, emphasis was placed on the consolidation of embankments and works of art (bridges, passages, viaducts) but also the construction of new ones.