

## Poșta locală feroviară KUSTENDJE - CZERNAWODA

Gilda ROȘCA

### 1. Linia ferată Constanța (KUSTENDJE) - Cernavodă (CZERNAWODA)

În anul 1856 teritoriul românesc dintre Dunăre și Marea Neagră se afla sub dominație otomană. Pacea de la Paris, încheiată în martie 1856, consfințise terminarea Războiului Crimeii din care Imperiul Otoman ieșise victorios cu contribuția puterilor occidentale. Din acest motiv el a trebuit să accepte o sporire a influenței acestora în teritoriile sale. Astfel că navele comerciale engleze pe Dunăre și pe Marea Neagră se înmulțesc, Constanța fiind însă la acea vreme doar un târg de pescari săraci, cu un bazin portuar pentru ambarcațiuni mici. Mărirea volumului de mărfuri ce trebuiau colectate și transportate impunea deci o mărire a portului Constanța și o diversificare a căilor de acces. O linie de cale ferată de la Constanța la Cernavodă apărea ca fiind soluția ideală pentru scurtarea distanțelor și pentru înlăturarea neajunsurilor din timpul înghețului pe Dunăre (Fig. 1). La 1 septembrie 1857 Sir John Trevor Barclay, ca reprezentant al unui grup londonez, încheie cu guvernul turc convenția pentru concesiunea construirii și exploatarea liniei ferate de la Constanța la Cernavodă, a porturilor din aceste localități și administrarea comerțului interior și exterior. Concesiunea se făcea pe durata a 99 de ani de la data intrării în funcțiune a liniei ferate și se punea în practică urmare unui firman al sultanului otoman Abdul Medjid. Documentul era redactat în franceză și în turcă și cuprindea condițiile privind executarea lucrărilor. Concernul englez care apare în Convenție sub denumirea *Compagnie du Chemin de Fer Imperial Ottoman du Danube et de la Mer Noire* se numea de fapt *Danube and Black Sea Railway Kustendje Harbour Company Limited*, pe scurt DBSR. Inaugurarea liniei ferate s-a făcut la 4 octombrie 1860, fiind prima linie



ferată care s-a construit în Imperiul Otoman, aceasta rămânând în uz până în 1937, când a fost desființată. Linia nu era pe același traseu pe care este acum sectorul Cernavodă - Constanța. Statul român a cumpărat-o de la compania engleză la 10 decembrie 1882. La acea dată inventarul ei mobil cuprindea doar opt locomotive, vreo treizeci de vagoane de călători și mai puțin de o sută de vagoane de marfă [8]. Una dintre aceste locomotive, DBSR 1 - Ovidiu, a fost reproducă pe valoarea de 50 Bani (Mi #6112) din emisiunea *150 de ani de la inaugurarea primei linii de cale ferată din România (Oravița - Baziaș, 1856 - 2006)*.

De menționat că domnitorul Alexandru Ioan Cuza a folosit această cale ferată în anii 1860 și 1864, când a călătorit până la Constantinopol.

Această legătură de la Constanța la Cernavodă a fost mai târziu completată prin *Podul Regele Carol I* - marea realizare din anul 1895 a inginerului Anghel Saligny.

### 2. O marcă rară de poșta locală

Dezvoltarea economică a acestei zone a făcut necesară înființarea unui organism poștal care să asigure legătura terestră între poșta maritimă și cea fluvială. În anul 1864 s-a înființat Compania DBSR, de fapt o poșta locală par-

ticulară, care stabilea legătura între cele două localități și apoi mai departe cu serviciul poștal al companiei maritime austriece Lloyd. Această poșta locală a intrat în funcțiune oficial în anul 1867, urmare unei convenții încheiate între DBSR și Kustendje Harbor Company (întreprindere care funcționa în portul Constanța) pentru transportul poștei pe calea ferată DBSR, când societatea a pus în circulație marca de 20 parale. Corespondența venea cu vaporul de la Constantinopol la Constanța, apoi pe calea ferată până la Cernavodă, de unde pleca cu vaporul societății fluviale DDSG în țările Europei.

În 1867 această poșta locală, care a funcționat aproximativ patru ani, până în 1871, folosea o marcă poștală litografiată, dantelată, de dimensiuni foarte mici (18,5-22,5 mm până la 18% -22% mm) pe hârtie colorată în verde-albastru închis, cu o valoare de 20 paras (20 parale), dantelat: 12 (stânga), 11 (dreapta), 8 (sus/jos) [2], [3], [7], [8]. Desenul mărcii reprezintă Marea Neagră, o corabie, câteva ambarcațiuni mici, un tren cu o locomotivă care scoate fum pe coș, malurile din spatele portului, care apar ca niște munți, dintre care cel mai înalt era denumit atunci Avretuk-Tepe și servea drept punct de orientare și observație. Deasupra ►►►

peisajului este o stea în concavitatea unei semiluni, ca simbol al suveranității otomane.

Această raritate filatelică are pe marginea din dreapta inscripția DBSR, sus LOCAL-POST, în stânga KUSTENDJE&CZERNAWODA, iar jos 20 PARAS. Marca poștală se află în Catalogul Michel, Ediția 2008/2009, la pagina 1037, la POSTA LOCALA LOKAL AUSGABEN TURKEY/1867/DBSR 20 PAR., L 8½ bis 9½ schwartz auf grün, iar cota sa este 75 € - 300 €.

Respectiva marcă poștală prezintă un interes deosebit pentru iconografia istorică feroviară, fiind singura reprezentare din secolul XIX a fericii linii feroviare dobrogene.

Această marcă a fost obliterată [5], [6]:

- în mod obișnuit, la scrisorile care au circulat numai pe traseul linii ferate DBSR, cu două linii încrucișate, trase cu cerneală cu pana, care de obicei nu depășeau cadrul mărcii (Fig. 2);
- cu ștampila MEDJIDIE liniară,

cu înălțimea de 4 mm, fără data emisă de DBSR;

- cu ștampila oficiului consular austriac din Constanța, formată dintr-un singur cerc cu diametrul de 25 mm, KUSTENDJE TURQUIE, cu ziua luna și anul în centru pe trei rânduri;

- cu ștampila oficiului consular austriac din Cernavodă, formată dintr-un cerc cu diametrul de 23 mm, CZERNAWODA, cu ziua și luna în centru sub formă de fracție;

- cerc cu diametrul de 23,5 mm, LLOYD AGENZIE KUSTENDJE cu ziua și luna în centru sub formă de fracție (Fig. 3).

Mărcile obliterare ale Companiei DBSR sunt extrem de rare, prin urmare sunt foarte valoroase. Ele sunt pe scrisori trimise fie din Kustendje, fie din Cernavodă și reprezintă tariful mărunț al unei scrisori pe ruta feroviară.

### 3. Reprinturi - falsuri [2]

Au existat reprinturi pentru aceste mărci, realizate în 1890 de

M. Kaiser la Viena, folosind clișeele originale, despre care nu există date certe. Diferența este în ceea ce privește culoarea, precum și în ceea ce privește litera R din DBSR, razele stelei, liniile pătratului din colț și linia muntelui din stânga (Fig. 4). Tirajul acestor reprinturi a fost de 5.000 exemplare.

Sunt cunoscute cinci tipuri de falsuri ale acestor mărci, acestea fiind mărci neperforate sau perforate diferite 11 x 8, 11 ½, 13 x 8 sau 9, 10 x 11, cu literele scrise la distanțe diferite față de original, fără punct după Cernavodă, fără două din ambarcațiunile mici, etc. Un model al acestor falsuri este indicat în Fig. 5.

În afară de acestea există și obliterări inventate, cum ar fi:

- cerc dublu cu dată și text în turcă;
- cerc dublu cu text BEZROUTH-SYRIE;
- dreptunghi triplu cu text în limba turcă.

### 4. Concluzii

Pentru începutul istoriei feroviare de pe teritoriul românesc, această extrem de rară marcă poștală (cotă de piață între 7.000 € și 30.000 €) este singura reprezentare din secolul XIX a liniei ferate dobrogene, alături de firmanul sultanului Abdul Medjid care se găsește la Muzeul CFR din Calea Griviței, București. Cu ajutorul său putem constitui o pagină din istoria căilor ferate române.

În perioada 1892-1895, când calea ferată Cernavodă-Constanța a fost în exploatarea *Dirrecției independente române*, cu sediul la Constanța, s-au folosit mai multe ștampile DBSR [4].

Acest subiect se constituie ca o pledoarie pentru realizarea unui exponat filatelic de un panou, care poate accede la o medalie de AUR la o expoziție sub patronaj FIP. Această emisiune nu trebuie să lipsească dintr-un exponat tematic feroviar, care dorește să accedă la cea mai înaltă distincție. ▶▶▶



**Fig. 2:** Scrisoare expediată de la Constantinopole la București în 1868, având taxa de plată în manuscris de 20 soldi, francată cu marca de poștă locală DBSR 20 paras aplicată la Constanța și anulată de mână, obliterări: CONSTANTINOPOLE 22/11 (pe față), BUCURESCI 28/11 (verso).

Licitație David Feldman, 2-3 octombrie 2008.

**Fig. 2:** Letter sent from Constantinople to Bucharest in 1868, having the paid tax written by hand, of 20 soldi, stamped with the postage stamp of 20 paras of DBSR local post, affixed in Constanța and cancelled by hand; cancellations CONSTANTINOPOLE 22/11 (on the obverse), BUCURESCI 28/11 (on verso). Auction David Feldman, October 2<sup>nd</sup>-3<sup>rd</sup>, 2008.



**Fig. 3 -** Scrisoare expedită în 1868 de la Constanța la Genova, Italia, fiind francată cu marca de poștă locală DBSR 20 paras și cu mărci Austria Levant 1864 (10s și o pereche de 15s), obliterări: LLOYD AGENZIE KUSTENDJE 13/3, PD în roșu, transit - Vienna, Mila, Verona, sosire - Genova.

Certificat: Olivia (1965)&Sorani (1985).

Licitație David Feldman, 2-3 octombrie 2008.

**Fig. 3 -** Letter sent in 1868 from Constantza to Genova, Italy, mixed franking with the stamp of 20 paras of the DBRS local post and Austria Levant stamps 1864 (10 s and a pair of 15 s), cancellations: LLOYD AGENZIE KUSTENDJE 13/3, PD in red, transit - Vienna, Mila, Verona, arrival - Genova.

Certified: Olivia (1965)&Sorani (1985).

Auction David Feldman, October 2<sup>nd</sup> - 3<sup>rd</sup>, 2008.

**Gilda ROȘCA**, născută la Călan, România în 25 aprilie 1955, licențiată a Academiei de Studii Economice - Facultatea de Relații Economice Internaționale (1978). Preocupări filatelice: documentare în vederea editării mărcilor poștale. Contact: [gildarosca@gmail.com](mailto:gildarosca@gmail.com)

## Escale polare

**Filatelie polară** - Expoziția internațională de filatelie polară - *Escale polare*, Macon (Franța) a fost organizată în perioada 27-29 martie 2009 sub patronajul AEP, având ca organizatori pe Domnii Pierre Couesnon și Serge Kahn. S-au prezentat mai multe colecții specializate, din care prezentăm alăturat o piesă excepțională. Scrisoarea, având imprimat în stânga-sus numele *Pourquoi - Pas?* al navei expediției antarctice franceze 1908-1910 conduse de exploratorul Jean-Baptiste Charcot, a fost scrisă de fizicianul Al-

bert Senouque - cercetător al expediției - fiind adresată Institutului Agronomic din Moscova, în urma escalei la Cherbourg a expediției în drum spre Antarctica. Obliterări: plecare Cherbourg 19 - 8 08, sosire: Moscova 10 august 1908 - calendar Iulian (Trait d'Union, Académie Européenne de Philatélie - AEP, 2009 - 1, p.4).



Din România a expus Dl. More Zoltán - *Dirijabla în zboruri arctice* (3 panouri) și *Fauna Antarcicii* (maximafilie, cinci panouri).

### Bibliografie/Bibliography:

- [1] *BINDER, Otto* - Poșta particulară engleză Kustendje - Czernawoda, Curierul Filatelic, 44, 1993, p.3; Curierul Filatelic, 47, 1994, p. 2-3
- [2] *BLUCKERT, Mats* - Romanian local post - DBSR, web site address: <http://www.romaniastamps.com/local/localpost.htm>
- [3] *DRAGOMIR, Kiriac; SURPĂTEANU, Aurel* - Catalogul mărcilor poștale românești '74, p. 516
- [4] *MARINESCU, Călin* - Ștampilă DBSR, Filatelia, XLVII (492), aprilie 1997, p. 13
- [5] *MUNTEANU, Emanoil, Dr.* - Poșta engleză DBSR Constanța - Cernavodă, Almanah Filatelic 1981, p. 109-111
- [6] *RACOVICIANU, Grigore* - Ștampile poștale folosite în Țările Române până în anul 1881, Ed. Transporturi și Telecomunicații 1963, p. 104
- [7] *SPINEANU, Cornel* - Studii de filatelie, Ed. Transporturi și Telecomunicații 1965, p. 33
- [8] *URMĂ, Dem.* - Un firman imperial și o marcă poștală primat feroviar european, Almanah Filatelic 1978, p. 49-53

### Nota editorului

Unde o fi oare colecția aparținând lui Ulm SPINEANU despre **Circulația poștală pe Dunăre 1866-1872**, aflată în exponatul **România 1858-1872**, prezentată ultima dată la expoziția filatelică națională cu participare internațională EFIRO 2004?

## The railway local post KUSTENDJE - CZERNAWODA

Gilda ROȘCA

### 1. The railway

#### Constanța (KUSTENDJE) - Cernavodă (CZERNAWODA)

In 1856 the Romanian territory between the Danube and the Black Sea was under Ottoman domination. The Paris Peace, concluded in March 1856, legalized the end of the Crimea War from which the Ottoman Empire got out victoriously with the contribution of the occidental powers. That is why it was obliged to accept the increase of their influence in its territories. So that the English commercial ships on Danube and Black Sea rose up, Constanța being that times a poor fishermen's burg with a dock for small ships. The increasing in the merchandise volume which had to be collected and transported required therefore the growing of Constanța harbor and the diversification of the access ways. A railway from Constanța to Cernavodă seemed to be the ideal solution for shortening the distances and avoiding the dangers of frost while navigating the Danube on the Sulina canal (Fig. 1). On September 1<sup>st</sup>, 1857 Sir John Trevor Barclay, as representative for a Londoner's group, made a deal with the Turkish government for the concession of the railway

Constanța-Cernavodă construction and exploit, for

the harbors of these localities and for the administration of interior and foreign trade. The duration of the concession was 99 years starting with the date the railway became exploitable and was workable due to an imperial edict of the Ottoman sultan Abdul Medjid (1839-1861). The document had two versions, in French and in Turkish, and included the conditions regarding the carry out of the works. The English concern which appears in this convention under the name of *Compagnie du Chemin de Fer Imperial Ottoman du Danube et de la Mer Noire* was in fact *The Danube and Black Sea Railway Küstendje Harbor Company Limited*, DBSR in short. The inauguration of the railway was on October 4<sup>th</sup>, 1860, being the first railway ever built inside the Ottoman Empire, which was left in use until 1937, when it was taken out of service. The railway was not on the same route of today's Cernavodă - Constanța section. The Romanian state ransomed the line from the English Company on December 10<sup>th</sup>, 1882. At that time its mobile inventory was of eight engines, about 30 traveler wagons and almost 100 merchandise wagons (7). One of these engines, DBSR 1 - Ovidiu, was reproduced on the stamp of 50 Bani (Mi #6112) of the issue *150 years since the inauguration of the first railway of Romania*

(Oravița - Baziaș, 1856 - 2006).

We have to mention that the ruler Alexandru Ioan Cuza traveled twice on this railway, in 1860 and 1864, going to Constantinople.

This link from Constanța to Cernavodă was later brought to an end by the great achievement of the engineer Anghel Saligny, in 1895, *The King Carol I Bridge*.

### 2. A rare local postage stamp

The economical development of this area made necessary the foundation of a post office in order to ensure the ground link between the maritime and fluvial post. In 1864 the DBSR Company was founded, in fact a private local post, making the connection between those two localities and further on with the post service of the Austrian maritime company Lloyd. This local post officially begun its activity in 1867 following a Convention concluded between DBSR and Küstendje Harbor Company (enterprise working in Constanța harbor) regarding the transport of mail on DBSR railway, when the company put in use the stamp of 20 paras. The mail came by ship from Constantinople to Constanța, it was taken by railway to Cernavodă and then by a ship belonging to the DDSG fluvial company to the countries of Europe.

This local post, which worked around four years, until 1871, used the postage stamp made by lithography, perforated, of very small size (18.5 - 22.5 mm to 18% - 22½ mm), printed on dark grayish-blue colored paper, with a face value of 20 paras (20 parale), with punched perforation: 12 teeth (left), 11 (right), (8 top/bottom) [2], [3], [6], [7]. The stamp depicts the Black Sea, a big ship, some smaller vessels, a train with a locomotive puffing smoke, the heights behind the harbor, as some mountains; the highest one was named at that time Avretuk-Tepe and served as orientation and observation point. ▶▶▶

Fig. 4



Fig. 5



Above the landscape there is a star in the concavity of the Moon, sign of the Ottoman sovereignty.

This philatelic rarity is inscribed on the right margin DBSR, up LOCAL-POST, left KUSTENDJE & CZERNAWODA, and down 20 PARAS. It can be found in the Michel catalogue, 2008/2009 Edition, at page 1037, POSTA LOCALA LOKALAUSSGABEN TURKEY / 1867/ DBSR 20 PAR., L 8½ bis 9½ schwarz auf grün with the quote of € 75 - € 300.

For the railway historical iconography this stamp presents a special interest being the unique representation from the 19<sup>th</sup> century of the old railway of Dobruja.

This stamp was cancelled [4], [5]:

- usually, for the letters circulating only by the route of the DBSR railway, with two crossed lines, made with ink by feather, which normally did not exceed the edges of the stamp (Fig.2);

- with the linear post mark MEDJIDIE, of 4 mm high, without date, issued by DBSR;

- with the post mark of the Austrian Consular Office from Constanța, one circle, 25 mm in diameter KUSTENDJE TURQUIE, with the day, month and year in centre, on three rows;

- with the postmark of the Austrian Consular Office from

Cernavodă, one circle, 23 mm in diameter, CZERNAWODA, with the day, month and year in centre, as a fraction;

- circle with the diameter of 23.5 mm, LLOYD AGENZIE KUSTENDJE, with the day and the month in centre, as a fraction (Fig.3)

The stamps of DBSR Company are extremely rare, therefore very valuable. There are letters sent from Kustendjie or from Cernavoda representing the small postal rate for a letter sent on railroad.

### 3. Reprints - forgeries [2]

Regarding this stamp there are three known reprints, around 1890, after the original clichés, having differences regarding the color and also the letter R from DBSR, the rays from the star, the lines of the corners and the outline of the left mountain (Fig.4). The reprints draught was of 5,000 pieces.

There are five known types of forgeries to these stamps, imperforated or with different perforations 11x8, 11½, 13x8 or 9, 10x11, having the letterings at other distances that the originals, no dot after Cernavoda, two small boats are missing, etc. An example of these forgeries is shown in Fig. 5.

Besides this there are also

bogus cancellations:

- Double circle with Turkish text and date;
- Double circle with text BEY-ROUTH-SYRIE;
- Triple bordered rectangle with Turkish text.

### 4. Conclusions

For the beginning of the railways history on the Romanian territory, this extremely rare postage stamp (quoted on the market with € 7,000 to € 30,000) is the unique depiction from 19<sup>th</sup> century of the railway of Dobruja, together with the imperial edict of the sultan Abdul Medjid, document which is displayed at the Romanian Railways Museum from Calea Griviței, Bucharest. With its help we can reconstitute an important moment of the early ages of the Romanian railways.

This theme is a pleading for the realization of *one frame* exhibit, which could be awarded the GOLD to a FIP exhibition. This issue is compulsory to be included into an exhibit on *Railways* topic, which aims to receive the highest distinction.

### Editor's note

Where could it be the collection of Ulm SPINEANU about the *Postal Circulation on Danube 1866-1872* from the exhibit *Romania 1858-1872* displayed last time at EFIRO 2004, National Philatelic Exhibition with international participation?

**Gilda ROSCA**, born at Calan, Romania, on April 25<sup>th</sup>, 1955, graduate from the Academy of Economic Studies - International Economic Relationships (1978). Philatelic preoccupations: philatelic research for postage stamps issuing. Contact : [gildarosca@gmail.com](mailto:gildarosca@gmail.com)

## „Nu mă rog pentru succes, cer doar credință”

Maica Tereza, născută Agnes Gonxha Bojaxhiu, (n. 27 august 1910, Skopje, Macedonia - d. 5 septembrie 1997, Calcutta, India), călugăriță catolică de origine albaneză (mama sa). Tatăl său, de origine aromână, a murit când fiica avea zece ani. Din acel moment, Agneza Gongea Boiașiu nu a mai avut contact cu ramura aromână a familiei sale.

A întemeiat ordinul *Misionarele Carității*. A primit Premiul Nobel pentru Pace în anul 1979. A fost beatificată de Biserica Catolică în 19 octombrie 2003. Autorul cărții *Codul lui da Vinci*, Dan Brown, susține că Agnes Gongea Boiașiu avea un mic bici pe care îl ținea tot timpul, oriunde mergea, iar cu ajutorul său se *purifica* prin autoflagelare.

