

PODUL „REGELE CAROL I”

Cătălin Fudulu

Ideea construirii unui pod la Cernavodă a început să prindă contur din a doua jumătate a sec. al XIX-lea, determinată de faptul că Dunărea devenea improprie navigației timp de patru luni pe an și nu exista o altă legătură directă cu M. Neagră, prin intermediul căreia să se desfășoare schimburile comerciale¹.

Proiectele unui pod peste Dunăre în perioada 1855-1880.

La 2 ianuarie 1855, prin ofisul no.1, domnitorul Barbu Știrbei (1849-1856)² își anunța intenția „[...] de a se pune și țara noastră în stare de a urma impulsii ce se dă în alte țări pentru înființarea de drumuri mari de comunicație [...]” menționând că „[...] am dat însărcinare de a se lua înțelegere cu osăbitele companii care ar voi a întreprinde drumuri de fier în țara Românească[...]”³. Din mesajul de răspuns al Obștescului Divan reiese că se urmărea realizarea unei legături directe a Țării Românești cu Marea Neagră: „Înlesnirea mijloacelor de transport prin deschiderea de mari drumuri de comunicație, sunt cele dăntăii resorturi ale comerțului și a bogăției unei țări, căci prin aceste se developează toate producțiile ei și să dea cea mai mare impulsie culturii pământului și Divanul cu cea mai mare bucurie a văzut că Înălțimea Voastră și chiar în mijlocul grelelor împrejurări în care ne aflăm, N-ați scăpat din vedere o așa importanță pentru care îmbunătățire și după înțelegerile ce a-ți avut cu companii streine din Europa, a-ți izbutit a vă învoi pentru cele dăntăii temeuri, după care s-ar putea înființa și în țara noastră un drum de fier și ni s-au trimis în cercetarea noastră proiectul pentru drumul de fier ce se proiectează a face de la Vârciorova p-ân Craiova, București la Dunăre, spre a se uni cu cel care se face în Turcia până la mare⁴”. În contextul prezentat mai sus, Divanul a votat o Convenție cu Maximilian von Haber din Karlsruhe (24 februarie 1856), în care a introdus și o clauză, conform căreia acordul nu era valabil dacă Compania nu asigură prelungirea liniei până la M. Neagră, prin înțelegere cu Poarta⁵. S-a luat apoi decizia de a se acorda despăgubiri celor pe ale căror moșii urma să treacă linia ferată, stabilindu-se totodată drepturile și obligațiile companiei : „[...] de a avea birtu pe aceste pogoane în trebuința pasagerilor și a oamenilor satabilmentului, se va plăti de către companie

¹ Iliescu P. Saligny, Anghel Saligny. *Viața și activitatea unui inginer român*. Ed. Centrul de perfecționare, documentare și editură al căilor ferate, București, 1993, p. 20.

² Pentru mai multe detalii în legătură cu Barbu Știrbei, vezi Nicolae Iorga, *Viața și domnia lui Barbu Dimitrie, domn al Țării Românești(1849-1856)*, Ed. Cartea Românească, Vălenii de Munte, 1910.

³ M. O., no. 2, 6 ianuarie 1856, p. 5.

⁴ M. O., no. 17. 27 februarie 1856, p. 66.

⁵ Ion Ionescu, *Podul Regele Carol I*, în „*Buletinul Societății Politehnice*”, an XXXIX, no 5-6, mai-iunie, 1925, p. 523.

*pe fiecare an câte zece galbeni pe stațiile cele mari și câte cinci galbeni pe stațiile cele mici*⁶”

La 8 martie 1856, Barbu Știrbei adresa Ministrului de externe turc o scrisoare, prin care îi aducea la cunoștință despre intenția sa: „*Excelența Voastră va lua în băgare de seamă că una din principalele condițiuni alipite de această întreprindere este prelungirea liniei pentru a ajunge împreună la un port al Mării Negre. Privesc această clauză esențială ca o garanție a izbânzii întreprinderii și trebuind în consecință să ușureze cu mult jertfele isvorâte în cei d-ântâi ani, din garantarea unui minimum de dobânzi, în același timp o nouă legătură din cele mai strânse care va alipi Valahia de Imperiul Otoman. De aceea nu mă îndoiesc că la timpul priincios, când mă voi găsi în stare de a supune cunoștinței Sublimei Porți convenția care ar putea fi încheiată pe acest temei, Ea va binevoi, în solitudinea sa luminată, să hărăzească înaltul Său sprijin Companii care va stărui pe lângă Dânsa pentru concesiia liniei dela Dunăre la un port al Mării Negre*”⁷”

Barbu Știrbei nu a reușit să-și pună în practică ideea, terminându-și mandatului său de domnitor, dar asta nu a însemnat și abandonarea definitivă a acesteia. Astfel, după finalizarea în 1860 a liniei ferate Cernavodă - Constanța de către Danube and Black Sea Railway Company Limited, realizatoarea proiectului a propus construirea unui drum de fier, de la București la Cernavodă, pe malul drept al Dunării, prin Slobozia⁸. De aceea, mai mulți deputați au cerut la 22 iunie 1862 realizarea unei legături directe între Vechiul Regat și Marea Neagră, prin intermediul Basarabiei: „*Guvernul va căuta să contacteze cu o Companie care să prelungească calea ferată de la Galați la Bolgrad până la Marea Neagră, unde se va putea construi un port marin, ca astfel produsele României să poată fi transportate și pe timpul ernei când Dunărea este înghețată*”⁹”

M. Kogălniceanu a susținut în cadrul aceleași ședințe propunerea colegilor săi: „*Cheia mântuirii noastre este drumul de la Galați la Mare. Basarabia care ni s-a dat nu o putem pe deplin încorpora, Domnilor până ce nu o vom putea lega cu interesele noastre; astfel o hilă de hârtie ne-a dat-o, o alta poate să ne-o ia îndărăt. Să ducem drumul de fier acela și să nu ne temem de portul de la Odess. Propun ca după votarea acestui drum de fier să facă guvernul toate studiile pentru acela. Acolo e mântuirea noastră, să lăsăm toate fricile, toate temerile, să îmbunătățim țara noastră, să asigurăm viitorul României!*”¹⁰”

Carol I (1866-1914) devenea în 1866 Domnitor al României¹¹ dar „*nu s-a decis să primească Tromul Principatului Român decât în ziua când punând rigla pe hartă, între Londra și Bombay, a văzut că România este în linie dreaptă*”¹²” adică între

⁶ M.O., no. 20, 9 Martie 1856, p. 76.

⁷ Nicolae Iorga, *Corespondența lui Știrbei Vodă*, Ed. Minerva, București, 1904, p. 603-604.

⁸ *Protocoalele Adunărilor Domnești*, ședința din 22 iunie 1862, în M.O., no. 142, 23 iunie 1862, p. 3.

⁹ *Ibidem*, ședința din 21 iunie 1862, în M.O., no. 141, 22 iunie 1862, p. 3-4.

¹⁰ *Ibidem*, ședința din 22 iunie 1862, în M. O., no. 142, 23 iunie 1862, p. 2-3.

¹¹ Pentru cum a devenit Carol I domnitor al României, vezi Keith Hitchins, *România 1866-1947*, Ed. Humanitas, București, 1998, Ediția a II-a, p. 25-29.

¹² *Românul*, anul 39, no 219, 17-29 septembrie 1895, p. 1.

țara care a dat lumii startul Revoluției industriale¹³ și una dintre coloniile acesteia, importantă pentru materiile sale prime.

Cum, însă, la sosirea Principesei Elisabeta în București, „pe masa de lucru a Prințului Carol era întins planul podului peste Dunăre¹⁴”, nu mai miră pe nimeni că la 15/27 noiembrie 1870 în mesajul de deschidere adresat Parlamentului, Carol I susținea că: „Guvernul meu vă va supune un proiect de lucrare de mare utilitate publică, primită cu satisfacție de Sublima Poartă, anume: un pod fix pe Dunăre de la Giurgiu la Ruscium¹⁵”. Linia ferată Filaret - Giurgiu, inaugurată la 14 octombrie 1869, trebuia conforma proiectului să se oprească la Dunăre în fața Rusciucului și să treacă peste Veriga, un braț al bătrânului fluviu. Giurgiuvenii s-au opus, cerând ca linia să se oprească în oraș, din cauză că doreau ca birjarii să-i ducă pe pasageri la Dunăre, iar căruțașii să transporte mărfurile acestora și în consecință, linia a fost scurtată cu trei km.

După mesajul adresat Parlamentului de către Carol I, s-a tipărit (1871) și o broșură¹⁶, care, oferea detalii tehnice despre viitorul pod dintre Giurgiu și Ruscium. Acesta ar fi trebuit să aibă o lungime de 2.877 m și ar fi costat 30 de milioane de franci, din care 10 milioane trebuiau să fie plătite de către statul român¹⁷. Proiectul podului peste Dunăre la Giurgiu nu s-a putut realiza, în condițiile în care Europa deceniului opt a trecut prin două războaie: franco-prusac (1870-1871) și ruso-turc (1877-1878)¹⁸.

Recunoașterea Independenței României și acordarea Dobrogei, în condițiile tratatului de la Berlin (1878)¹⁹, din cauza participării României la războiul mai sus amintit, a readus în discuție construcția unui pod peste Dunăre. Art. XLVI, paragraful 2, al tratatului amintit preciza că o Comisie europeană urma să realizeze linia de demarcație dintre Dobrogea românească și Bulgaria, luând ca punct de plecare locul unde se putea face un pod peste Dunăre; construcția acestuia era considerată obligatorie pentru România²⁰.

Rusia a propus construirea unui pod peste Dunăre la est de Silistra, în afara fortificațiilor exterioare ale orașului²¹. Soluția podului la Silistra a fost contestată de partea română cu argumente de ordin tehnic: „Așezarea unui pod peste Dunăre la Silistra este nerațională, deoarece la cea mai mică creștere a apelor Dunării, tot locul

¹³ Pentru mai multe detalii în legătură cu Revoluția industrială, vezi Serge Bernstein & Pierre Milza, *Istoria Europei*, vol. III, Ed. Institutului European, Iași, 1998, p. 284-289.

¹⁴ *Românul...*

¹⁵ *M.O.*, marți, 17/ 29 noiembrie 1870, p. 2101.

¹⁶ Alecsandri Lt. col. [Jean], *Aperçu sur le projet de pont de fer entre Giurgevo et Ruscium*, [f.e.], București, 1871.

¹⁷ *Ibidem*, p. 1-15.

¹⁸ Pentru desfășurarea Războiului de Independență, vezi C.C. Giurescu [ș.a.], *România în Războiul de Independență*, [f.e.], București, 1977 și Adăniloae N [ș.a.], *Războiul pentru independența națională a României 1877-1878*, Ed. Politică, București, 1967.

¹⁹ Pentru mai multe detalii vezi Bogdan Murgescu [ș.a.], *Istoria României în texte*, Ed. Corint, București, 2001, p. 269.

²⁰ Ion Ionescu, *op. cit.*, p. 595-596.

²¹ „*Binele Publicu*”, An 1, No. 117, Marți, 24 iuliu 1879, p. 1.

cuprins între punctul de margine al frontierei și punctul din fața Insulelor Hopa este așa de înecat, încât frontiera s-ar găsi dată înapoi cu câțiva kilometri²²"; în urma acestei fenomen, un capăt al podului s-ar fi aflat pe teritoriul bulgar²³

Relațiile comerciale și administrative cu noua provincie impuneau realizarea unui pod peste Dunăre, prin intermediul căruia să se comunice direct și ușor cu portul Constanța. În lipsa acestuia, legătura București-Constanța se realiza cu trenul până la Giurgiu, de unde se lua vaporul până la Cernavodă și de aici încă un ten până la Constanța. Primăvara și toamna, ceața determina întârzierea vapoarelor cu câteva zile, în timp ce iarna comunicația se întrerupea. Această stare de fapt crea o serie de probleme de ordin administrativ, economic și militar. Iarna nu se puteau realiza transportul de cereale pe Dunăre, bugetul central fiind văduvit prin lipsa legăturii cu porturile sale. De aceea, realizarea unei legături directe cu Constanța ar fi eliminat blocajul amintit anterior²⁴.

Articolul 51 al tratatului de la Berlin stipula că România devenea succesoarea Turciei în domeniul lucrărilor publice din Dobrogea²⁵. Pe teritoriul provinciei dintre Dunăre și Mare nu se putea însă construi fără a avea acordul britanicilor de la Danube and black Sea Railway Company Limited, căreia guvernul otoman îi concesionase (1857 și 1870) modernizarea infrastructurii dobrogene (calea ferată Constanța Cernavodă, instalațiile și construcțiile portuare). Linia ferată Cernavodă - Constanța era exploatată de compania care o construise, iar în actul de concesiune se stipula că linii paralele cu aceasta nu se mai puteau construi decât la distanțe mari de linia existentă²⁶.

În acest context, s-a impus de la sine răscumpărarea liniei ferate și a instalațiilor existente, pentru a se putea moderniza portul Constanța și a se realiza un pod la Cernavodă. Demersurile pentru răscumpărarea valorilor pe care societatea britanică le deținea în teritoriul dintre Dunăre și M. Neagră, au început încă de la Berlin. De aceea, guvernul român a însărcinat pe inginerii C. Olănescu și S. Yorceanu (1881) să evalueze lucrările executate de compania britanică. Suma totală propusă de cei doi ingineri români pentru răscumpărare era de 13.355.881 lei aur, în comparație cu oferta britanicilor, care se ridica la 18.752.706 lei aur²⁷.

Ion C. Brătianu a susținut în cadrul dezbaterilor din Parlament, necesitatea răscumpărării lucrărilor, având în vedere modernizarea transporturilor. „*Vom cheltui încă 16,20 sau 25 de milioane - afirmă Ion C. Brătianu în ședința Senatului din 3 martie 1882-, cât va trebui să facem port și podul peste Dunăre pe care trebuie să le*

²² Flaviu D. Baldovin, *Relatări contemporane despre construcția și inaugurarea Podului peste Dunăre*, în „*Buletinul Societății politehnice*”, anul LIX, nr. 9-12, septembrie - decembrie, 1945, p. 303.

²³ *Ibidem*.

²⁴ Cătălin Fudulu, *Podul de la Cernavodă*, în „*Magazin Internațional*”, Nr. 439, 20-26 februarie 2002, p. 7; Ion Ionescu, *op. cit.*, p. 592.

²⁵ V. Chereșteșiu [ș. a.], *Documente privind Istoria României. Războiul pentru Independență*, vol. IX, Ed. Academiei Române, București, 1955, p. 367.

²⁶ Valentin Ciorbea, *Portul Constanța de la Antichitate la Mileniul al III-lea*, Ed. Europolis, Constanța, 1993, p. 87.

²⁷ *Ibidem*.

facem și cu aceasta vom da dovada cea mai puternică Europei că suntem o națiune puternică și că la noi vine Orientul întreg”

Ca o consecință a dezbaterilor parlamentare și a unei opinii publice favorabile, Adunarea Deputaților vota la 21 mai 1882 „*Legea privind răscumpărarea de către statul român a căii ferate Cernavodă - Constanța și a lucrărilor în portul Constanța, concesionate în 1857 Companiei Danube and Black Sea Railway Company Limited*”²⁸.

Articolul 1 prevedea că România „*cumpără liberă de orice sarcini, calea ferată Cernavodă-Constanța, cu toate dependențele sale și atenanțele*”²⁹ *sale de orice natură cu tot materialul mișcător; lucrările din portul Constanța cu toate căile și atenanțele sale, toate drepturile și privilegiile acordate companiei de către guvernul otoman, atât pentru calea ferată cât și pentru port*”³⁰.

Articolul 2 menționa că statul român intra în proprietatea deplină și absolută a obiectivelor prevăzute mai sus, după achitarea sumei de 16.800.000 lei aur³¹, sumă care nu concidea cu expertiza realizată de cei doi ingineri români și care era mult mai apropiată de pretențiile britanicilor. De aceea, în Parlament a fost propus³² un proiect de lege (19 decembrie 1888), prin care se cerea realizarea unei anchete în legătură cu răscumpărarea liniei ferate Cernavodă-Constanța, deoarece „*cu ocazia răscumpărării liniei ferate Cernavodă-Constanța, opinia publică a fost mult preocupată și că au circulat și circulă multe versiuni defavorabile acelei răscumpărări*”³³.

Colonelul Nicolae Dabija, reprezentantul statului român și delegatul Companiei engleze, au semnat totuși la 9 noiembrie 1882 contractul de răscumpărare, britanicul predând cu această ocazie și convențiile din 1857 și 1870, împreună cu firmele prin care guvernul otoman confirmase cele două convenții încheiate cu Danube and Black Sea Railway Company Limited³⁴.

Proiectele din 1883 și 1886.

În 1880 Parlamentul a declarat de utilitate publică, construirea liniilor București - Cernavodă și Făurei - Cernavodă, pentru a fi legate cu linia Constanța - Cernavodă. Inițial s-a propus ideea unui pod de vase provizoriu care să primească trenurile de la Fetești și să le transporte la Cernavodă dar s-a renunțat la ea, din cauză ca iarna podul nu ar fi putut funcționa din cauza gheței³⁵. Spiridon Yorceanu a fost însărcinat de Ministerul Lucrărilor Publice cu studiul liniei până la Fetești, acesta anunțând în scris Ministerul că și-a îndeplinit obiectivul (31 mai 1880)³⁶. Studiul topografic și hidraulic de la Cernavodă a fost executat la cererea guvernului român de

²⁸ D.A.D., ședința din 21 mai 1882, în *M.O.*, no. 122, sâmbătă 22 mai /3 iunie 1882, p. 2200.

²⁹ Corp secundar al unei case sau parte secundară a unei locuințe.

³⁰ D.S., ședința din 1 martie 1882, în *M.O.*, no. 67, 3/15 Martie 1882, p. 1012.

³¹ *Ibidem*.

³² N. Filipescu, M. Kogălniceanu, G.G. Tocilescu ș. a.

³³ A.N.I.C., fond *Parlament*, dosar 899/1888, f. 33.

³⁴ Valentin Ciorbea, *op. cit.*, 89-90.

³⁵ „*Curierul financiar*”, an XIII, nr. 32, 3 (15) august 1886, p. 297.

³⁶ A.N.I.C., fond *M.L.P.*, dosar nr. 20/1888, f. 2-15.

inginerul Charles Hartley, recunoscut ca o autoritate în materie³⁷ Pentru realizarea podului dintre Fetești și Cernavodă s-a decis organizarea unui concurs intențional, condițiile acestuia publicându-se în limba franceză (1882)³⁸ Se lăsa libertatea concurenților de a-și alege traseul liniei, de a stabili locul unde aceasta va trece peste Dunăre și Borcea, de realizare a unor sondaje din care să rezulte adâncimea de fundație și să-și aleagă materialul de construcție dintre fier sau oțel în funcție de rezistența și economia acestora³⁹

Se cerea ca picioarele podului să fie zidite iar înălțimea acestuia să fie de cel puțin 30 m deasupra apelor mari, admitându-se și o înălțime de 11 m, cu condiția realizării unei deschideri mobile, care să permită trecerea vaselor. Se puteau folosi toate sistemele de grinzi, cu excepția suspendării construcției de cabluri sau lanțuri⁴⁰

La data fixată pentru concurs (1 septembrie 1883), opt societăți occidentale⁴¹ au prezentat proiecte de realizare a podului de la Cernavodă⁴². Pentru examinarea acestora, guvernul român a numit o comisie, formată din: S. Yorceanu – președinte, A. Saligny – secretar, E. Winkler⁴³, E. Collignon⁴⁴ și D. Frunză- membri.

Proiectele au fost examinate și ulterior discutate (20 august - 8 septembrie 1883), iar procesul-verbal s-a încheiat la Cernavodă, la bordul yahtului regal Ștefan cel Mare⁴⁵. Nici una dintre societățile participante nu a reușit să obțină premiul I de 40.000 lei, în condițiile în care nu s-a respectat înălțimea minimă a podului⁴⁶. În aceste condiții persoane rău intenționate au lansat ideea că nu s-ar dori construcția podului, din cauză că nu se dorea să se aducă daune porturilor Brăila și Constanța⁴⁷. În urma dezbaterilor comisia a hotărât în legătură cu stabilirea traseului și elaborarea proiectelor definitive, următoarele principii:

- să nu se realizeze deschideri mobile, din cauză că ar fi stânjenit circulația trenurilor și a vaselor pe Dunăre; înălțimea podului trebuia să fie de 30 m;
- grinzile podului să fie independente, iar deschiderile să nu aibă mai puțin de 165 m;
- pilele să se realizeze din zidărie, să fie prevăzute cu dispozitive de spargere a ghețurilor și cu o fundație la 31 m sub etilaj;

³⁷ „Curierul financiar”, an XII, nr. 13, 24 martie (5 aprilie) 1885, p. 115.

³⁸ A. Saligny, *Memoriu asupra proiectului podul peste Dunăre la Cernavodă prezentat Direcțiunei Generale a Căilor Ferate Române*, Ed Stabilimentul grafic Socetu & Teclu, București, 1888, p. 4.

³⁹ Anghel Saligny, *Podul peste Dunăre la Cernavodă*, în „Buletinul Societății Politehnice”, anul XXXIX, no 5-6, mai – iunie, 1925, p. 512.

⁴⁰ *Ibidem*

⁴¹ Batignolles (Paris), Klein, Schmill și Gartner (Viena), Holzman și Comp (Frankfurt), Fives-Lille (Paris), Rothlisberger et Simons (Berna), Cail (Paris) și Societatea anonimă Braine-le Comte (Belgia).

⁴² „Curierul financiar”, an XII, nr. 13, 24 martie (5 aprilie) 1885, p. 116.

⁴³ Profesor la Școala Politehnică din Scharlottenburg.

⁴⁴ Profesor la Școala de Poduri și Șosele din Paris.

⁴⁵ „Curierul financiar”, an X, nr. 146, 2/14 octombrie 1883, p. 1170-1171.

⁴⁶ *Ibidem*.

⁴⁷ „Lloydul Român”, an I, nr. 21, 18 (30) noiembrie 1884, p. 338-339.

podul să se realizeze pentru circulație în ambele sensuri;

- materialul de construcție să fie fierul și nu oțelul⁴⁸.

Întrucât rezultatele concursului nu au fost satisfăcătoare, s-a format o nouă comisie⁴⁹, care în baza observațiilor amintite mai sus, trebuia să organizeze un alt concurs. Aceasta a propus următoarele modificări: realizarea podului doar pentru o singură cale, adâncimea de fundație să se poată mări s-au micșora cu cel mult 3 m, să se respecte standardele englezești, referitoare la presiunea vântului, iar podul peste brațul Borcea să se realizeze la o înălțime de 11 m⁵⁰

În 1886, la următorul concurs, cinci societăți⁵¹ au prezentat proiecte și oferte de executare a podurilor peste Dunăre și Borcea. Deoarece au fost introduse modificări esențiale la condițiile stabilite anterior și pentru că unele dintre oferte erau incomplete în ceea ce priveau prețurile și estimările, comisia a recomandat Ministerului Lucrărilor Publice să nu accepte nici una dintre oferte⁵².

Ministerul Lucrărilor Publice a analizat în 1887 cheltuielile făcute cu studiile și proiectele podurilor peste Dunăre și Borcea, constatând că din creditul de 30 de milioane a plătit 30.000 lei inginerului Hartley pentru elaborarea unui proiect, 10.220,25 lei pentru transportul profesorului Vinkler la examinarea proiectelor, 10.300,25 lei indemnizația profesorului Colignon din Paris și, printre altele, 16.349,77 lei profesorului Frunză pentru studii și sondaje. Totalul cheltuielilor a fost de 90.674,94 lei⁵³.

Proiectul lui Anghel Saligny.

Prin decretul regal din 9 noiembrie 1887, Ministerul Lucrărilor Publice a înființat un serviciu special de construcție a liniei Fetești – Cernavodă⁵⁴. A. Saligny a fost numit în decembrie 1887 șeful Serviciului liniei Fetești – Cernavodă, fiind însărcinat cu realizarea proiectului⁵⁵. Decizia ca un inginer român să realizeze proiectul podului de la Cernavodă s-a datorat faptului că „*concursurile din 1883 și anul 1886 rămăseseră fără rezultat practic*⁵⁶” cu „*scopul de a împedea pe viitor repetiția cauzelor care provocase aceste întârzieri*⁵⁷”.

⁴⁸ Anghel Saligny, *op. cit.*, p. 515.

⁴⁹ S. Yorceanu, G. Duca, C.C. Popescu, C. Mironescu și A. Saligny.

⁵⁰ Ion Ionescu, *op. cit.*, p. 600.

⁵¹ Braine-le-Comte, Fives-Lille, Cail, Gouin și Joret.

⁵² Cătălin Fudulu, *Brațul de oțel de la Cernavodă*, în Ziarul de Duminică, No. 46 (277), Vineri, 18 noiembrie 2005, p. 5, supliment la Ziarul Financiar, Anul VII, No. 1.763, Vineri, 18 noiembrie 2005.

⁵³ A.N.I.C., fond M.L.P., dosar nr.4/1887, f. 8

⁵⁴ M.O., No 176, miercuri 11 noiembrie 1887, p. 4103.

⁵⁵ Ion Ionescu, *Podul Regele Carol I*, în „*Revista Industrială*”, anul XXIV (1922), no. 9-10, p. 132.

⁵⁶ A. Saligny, *op. cit.*, p. 516-518.

⁵⁷ *Ibidem*, p. 293.

Pentru a se documenta, A. Saligny a vizitat podurile care se realizau la acea vreme în Europa⁵⁸, atenția fiindu-i atrasă de podul de la Firth of Fort⁵⁹, conceput pentru dublu sens și cu deschideri de 512 m⁶⁰

Proiectul lui A. Saligny a fost diferit față de cele care s-au prezentat la concursurile din 1883 și 1886 „nici de cum din tendința de a schimba cu ori-ce preț precum s-ar putea poate interpreta de constructorii anteriori, ci este rezultatul cercetărilor ce am făcut și la care am ajuns aproape involuntar⁶¹” Nu a uitat, însă, să menționeze că „ofertele din anul 1896 au fost în mod indirect de un mare folos pentru lucrarea proiectată⁶²”.

Ca inovații, A. Saligny a folosit oțelul în locul fierului și un sistem de grinzi cu console pentru suprastructură⁶³. Oțelul a fost preferat de A. Saligny pentru că „reducerea cantității de material se poate obține prin înlocuirea fierului cu oțelul, care are o rezistență mai mare” cu mențiunea că „juriul din 1883 a avut mare dreptate în anul 1883- să recomande fierul în locul oțelului deoarece [...] la această epocă juriul și majoritatea inginerilor constructori, interesați în lucrări metalice se aflau sub impresia rezultatelor nefavorabile care se obținuse la încercările făcute cu piese din oțel din ordinul Guvernului Olandez în anii 1878 și 1879 la uzinele Herckort din Duisburg în Germania” dar „nu a trecut mult timp și împrejurările au demonstrat cu prisos că rezultatele de la Duisburg au fost de natură accidentală și era firesc ca să se sfârșească să mai formeze stavilă în contra curenților favorabili oțelului⁶⁴”. Nu a uitat să menționeze că în “luptă mai aprigă între fer și oțel [...] oțelul va ieși victorios⁶⁵” și că „un adevărat secol de oțel va fi secolul nostru-a început construcțiile cele mai gigantice cu fontă, - le va sfârși în oțel⁶⁶”.

Utilizarea grinzilor cu console la suprastructură s-a datorat faptului că „la epoca primului concurs grinzile console erau aproape necunoscute [...] și că mai toate podurile mari, care s-au construit și s-au proiectat cu începere de la 1883, sunt întocmite cu grinzi cu console⁶⁷”. Avantajele acestui sistem de grinzi au fost economia de material la deschiderile mai mari de 60 m și concentrarea greutatei în apropierea pililor.

Lungimea podului s-a fixat la 774 m și nu la 704 m cum cerea caietul de sarcini, din cauză că A. Saligny a constatat că așa se poate realiza un pod cu cinci deschideri, în condițiile în care pilele de la ambele capete ale podului se vor fixa pe

⁵⁸ Termond (Olanda), Neckar (Germania), Firth of Fort (Scoția).

⁵⁹ Proiectat de inginerul Backer, pe care A. Saligny l-a cunoscut personal.

⁶⁰ Ion Ionescu, *Activitatea D-lui A. Saligny în construcția podurilor*, în „Buletinul Societății Politehnice”, anul XXXI, nr. 12, decembrie 1915, p. 1030.

⁶¹ A. Saligny, *op. cit.*, p. 518.

⁶² *Ibidem*, p. 517.

⁶³ D. Moroianu, [ș.a.], *Pagini din istoria invențiilor și descoperirilor românești*, Ed. Științifică, București, 1963, p. 125.

⁶⁴ A. Saligny, *op. cit.*, p. 543.

⁶⁵ *Ibidem*, p. 555.

⁶⁶ *Ibidem*, p. 560.

⁶⁷ *Ibidem*, p. 519-520.

uscat iar pentru realizarea lor nu mai erau necesare eșafoduri, ceea ce aducea cu sine o reducere a prețului de cost cu 14.720 lei⁶⁸.

Montarea suprastructurii împărțită în nouă părți era prevăzută prin intermediul unor eșafoduri construite din grinzi metalice „la o înălțime de 1-2 m deasupra apelor mari...” și care cu ajutorul pontoanelor „se vor așeza cu un cap pe pilele de zidărie și cu celălalt pe pile provizorii compuse din piloți bătuți la mijlocul deschiderilor”. Pentru ultimul procedeu grinzile urmau a fi îmbinate pe un șantier construit în aval de pod, transportate apoi cu pontoanele până în dreptul deschiderilor și ridicate până la înălțimea prevăzută de proiect cu ajutorul unor prese hidraulice⁶⁹. Navigația pe Dunăre urma să fie liberă în timp ce se construia podul, deoarece prin procedeul de montare a grinzilor trei deschideri urmau să fie libere⁷⁰.

Adâncimea fundației a fost stabilită la 27 m și nu la 30 m, constatându-se că la o adâncime de 30 m se găsește calcar și „Juând ca bază aceste rezultate, juriul a hotărât să așeze o parte din zidării pe nisip, care în cazul de față și pentru adâncimi mari este un teren excelent de fundație și oferă siguranță absolută de soliditate în toate privințele⁷¹”. Fundațiile au fost executate cu ajutorul aerului comprimat⁷².

Înălțimea liberă⁷³ a fost fixată la 30 m „pentru motivul, că la stabilirea acestei înălțimi intervin și considerațiuni dictate de caracterul internațional, ce-l are navigațiunea pe Dunăre,-considerațiuni, care nu intră în sfera atribuțiunilor noastre⁷⁴”, deși din punct de vedere tehnic „înălțimea de 30 m sa-r putea reduce la 26 m, pentru temeiul că, numărul vapoarelor și vaselor cu pânze, care trec peste această înălțime, este mic, apoi fiindcă vasele cu pânze, care precum am văzut au înălțimile cele mai mari, dispar din ce în ce mai mult, făcând loc vapoarelor, și în fine fiindcă proprietarii acestor vase se vor acomoda, vrând nevrând, stărei de lucruri, ce se va crea prin adoptarea unei înălțimi mai mici⁷⁵”.

Pilele alese au fost cele de zidărie, de formă dreptunghiulară, racordate la capete prin curbe, preferate celor combinate⁷⁶, care ar fi fost erodate în timp, în urma contactului cu apa⁷⁷.

După terminarea proiectului, A. Saligny l-a trimis cu titlu informativ profesorilor E. Winkler și A. Krhon care le-au aprobat fără rețineri⁷⁸, concluzionat „că

⁶⁸ Ibidem, p. 529.

⁶⁹ Ibidem, p. 538-539.

⁷⁰ Ibidem, p. 541.

⁷¹ Ibidem, p. 562.

⁷² Th. Atanasescu, Anghel Saligny (2/14 mai-17 iunie 1925), în „Buletinul Societății Politehnice”, anul LIX, nr.9-12, septembrie - decembrie 1945, p. 266.

⁷³ Diferența de înălțime dintre nivelul apei și fața inferioară a suprastructurii.

⁷⁴ A. Saligny, op. cit., p. 563.

⁷⁵ Ibidem.

⁷⁶ Zidărie la bază și metal în partea superioară.

⁷⁷ A. Saligny, op. cit., p. 564.

⁷⁸ D.A. Stan, Semicentenarul podului peste Dunăre, în „Buletinul Societății Politehnice”, anul LIX, nr.9-12, septembrie - decembrie 1945, p. 284.

*găsesc în acest proiect adevărată soluțiune pentru grandiosul pod, care va uni Căile Ferate Române cu Marea Neagră*⁷⁹”.

Singurul minus al proiectului a fost acela că a prevăzut podul pentru cale simplă: „*privite lucrurile cu ochii noștri de astăzi, s-ar putea reproșa cum s-a făcut adesea, oamenilor politici ce acum o jumătate de veac, că n-au văzut lucrurile așa cum le vedem azi și n-au făcut podul pentru cale dublă și au neglijat complet legătura rutieră dintre Dobrogea și restul țării, ceea ce din punct de vedere politic și mai apoi economic și turistic a fost o mare greșeală*”⁸⁰ aspect scuizabil prin faptul că „[...] *nu se putea prevedea importanța traficului rutier într-un viitor apropiat*”⁸¹ și condiționat de caietul de sarcini și de dificila situație financiară prin care trecea România în perioadă respectivă⁸². A. Saligny a încercat după Primul Război Mondial (1914-1918) să remedieze acest neajuns, „*dar împrejurări independente de voința lui, a făcut ca aceasta să rămână nerealizată*”⁸³.

Licitația de construcție a podului de la Cernavodă a fost adjudecată de societatea Fives-Lille (Franța), care urma să execute lucrările sub controlul serviciului liniei Fetești-Cernavodă; în paralel uzina Schneider & Co. (Franța) trebuia să realizeze podul peste Borcea (braț al Dunării) iar societatea Cokerill (Belgia) viaductele. La 21 decembrie 1894 A. Saligny lua la cunoștință de faptul că societatea Fives Lille a plătit 1.500 lei pentru baraca folosită pe post de cantină și încă una folosită de atelier, închiriind 50% din baraca lucrătorilor și toate sculele din atelier⁸⁴. Aceiași companie a fost determinată de frigul iernii să cumpere cu 642 lei diferite materiale ca lemn de foc-scânduri și capete de prelați⁸⁵.

Regele Carol I (1866-1914) a punea piatra de temelie a podului la 9 octombrie 1890, menționând în documentul îngropat la începerea lucrărilor: „*Războiul purtat în anii de la 1877 până la 1878 de vitejii români pe câmpiile Bulgariei, întins-a hotarele țării noastre peste țărnul drept al Dunării și făcut-a Regatul României stăpân la Marea Neagră, întrupându-i Dobrogea. De atunci neconținut pironită Ne-a fost gândirea la această provincie, însă marea Danubiu Ne-a oprit și Ne oprește să dăm litoralului Mării Negre și porturilor lui, viața și desvoltarea trebuincioasă pentru prosperitatea economică a țării.*”

Numai construcția unui pod peste Dunăre înlăturează aceste piedici [...]. Azi inginerii români clădesc podul

Nu vor trece decât câțiva ani și săvârșită va fi o grandioasă lucrare, un monument care va transmite urmașilor Noștri și generațiilor viitoare, dovada de puterea de viață, patriotismul și hărnicia României actuale”⁸⁶ Podul a fost în momentul construirii lui cel mai mare din Europa și al treilea din lume cu o deschidere

⁷⁹ A. Saligny, *op. cit.*, p. 568.

⁸⁰ N. Ciorănescu, *Cuvântare rostită la Ședința comemorativă de la 26 septembrie 1945*, în „*Buletinul Societății Politehnice*”, anul LIX, nr. 9-12, noiembrie - decembrie 1945, p. 260.

⁸¹ *Ibidem*.

⁸² D.A. Stan, *op. cit.*, p. 284-285.

⁸³ N. Ciorănescu, *op. cit.*, p. 260.

⁸⁴ A.N.I.C., fond M.L.P., dosar nr. 4/1894, f. 8.

⁸⁵ *Ibidem*.

⁸⁶ Ion Ionescu, *op. cit.*, p. 610.

centrală de 190 m și câte două deschideri laterale de câte 140 m. Doi viitori prim-miniștri ai României Mari și-au adus contribuția la realizarea brațului de oțel de peste Dunăre: I.I.C.Brătianu ca inginer pe șantier și Vintilă I.C. Brătianu ca reprezentant al societății Fives-Lille⁸⁷. Că nu au fost ușoare condițiile de lucru, o dovedește moartea prin înecare a inginerului Camil Brânză, survenită după începerea lucrărilor⁸⁸. Totuși, este posibil ca decesul lui C. Brânză să se fi datorat și spiritului mai petrecăreț al acestuia, fapt dovedit de confirmarea de participare a acestuia la un bal în Constanța, împreună cu alți colegi de lucru⁸⁹. Pentru prevenirea altor accidente de muncă, la propunerea lui A. Saligny, doctorul D. C. Ținc a fost detașat la Cernavodă pentru a-i injecta cu policarpină pe cei care erau afectați de presiunea atmosferică⁹⁰. Doctorul C. Ținc a constatat că pentru perioada 1890-1891 nu s-au păstrat dosarele oamenilor care au trecut în lumea celor drepi în timp ce lucrau la „brațul de oțel”. În perioada 1892-1895 au murit 45 de oameni căzând de pe schele iar alte 4 persoane au decedat din cauza celor peste 3 atmosfere existente în chesonul unde lucrau⁹¹. Doctorul C. Ținc nu a vrut însă, să ofere detalii despre oamenii care s-au îmbolnăvit în timp ce lucrau la pod și au decedat ulterior. A precizat totuși că 749 de muncitori au fost internați în spital în patru ani de zile cu simptome cardiace, pulmonare, cerebrale și ruperi de timpan. Înăutățirea stării fizice a oamenilor care lucrau sub aer comprimat a avut cauze complexe. Oamenii intrau în chesoane obosiți din punct de vedere nervos, mulți dintre ei aveau patima beției iar contactul cu dioxidul de carbon rezultat din lumânările folosite la iluminat producea asfixierea. Remedierea acestei deficiențe s-a realizat în septembrie 1892 când s-a folosit în chesoane numai iluminatul electric⁹².

Inaugurarea podului de la Cernavodă

S-a realizat la 14/26 septembrie 1895, anul în care pe plan european, Franța aniversa 25 de ani de la proclamarea Republicii, „pe care dușmanii au încercat să o omoare de la început și căreia nu i se da nici un an de existență”⁹³. În România se aniversa din punct de vedere religios ziua Înălțării Sfintei Cruci, iar pentru asigurarea unei asistențe numeroase s-a apelat la chemarea oamenilor prin intermediul presei: „Coloni ai Dobrogei! Români din țerile subjugate, Ardeleni, Bănățeni, Basarabeni și Bucovineni din vechile principate și Banate: mocani, țuțuieni, breșcani și moroiani din lungul coastelor nord-vestice ale Carpaților. Bârsani li olteni din patria lui Radu

⁸⁷ Sabina Cantacuzino, *Din viața familiei I.C. Brătianu 1821-1891*, vol. I, Ed. Universul, București, 1933, p. 362-368.

⁸⁸ D. A. Stan, *op. cit.*, p. 283.

⁸⁹ „Constanța”, an III, no. 5 (101), Duminică, 30 ianuarie 1894.

⁹⁰ D. C. Ținc, *Podul Regele Carol I*, Ed. Tipografia Fabricii Progresul, Ploiesti, 1900, p. 5.

⁹¹ Cătălin Fudulu, *Umbrele Regelui Carol I*, în „Ziarul de Duminică”, nr. 33 (264), Vineri, 19 august 2005, p. 4, supliment la „Ziarul Financiar”, Anul VII, No. 1698, Vineri, 19 august 2005.

⁹² *Ibidem*.

⁹³ I. Theodorescu, *Vive la Republique*, în „Adevărul”, anul VIII, no. 2294, joi, 24 august 1895, p. 1.

Negru; bănășeni ai Timișanei, moșilor din munții lui Iancu și voi toți prizoniști ai soartei și ai vitregiei timpurilor, cari v-ați ales de patrie pământul Dobrogei, îmbrăcați-vă în hainele ce aveți de biserică și grupe-grupe rânduți-vă după diferitele voastre costume, ca pe unde va trece Regele României să se pară Majestății Sale că-l salută toți strănepoții legionari ai Marelui Traian”⁹⁴. 14.000 de bucurești au cumpărat bilete de tren, mai ales de clasa a III-a, pentru a asista la ceremoniile de la Cernavodă⁹⁵. Cetățenii s-au deplasat la Gara de Nord însoțiți de nelipsitul coș cu alimente, unii fiind acompaniați și de lăutari⁹⁶. Direcția Căilor Ferate a pus la dispoziția oamenilor 4 trenuri de plăcere, ocupate de călători încă de la 2 noaptea, în condițiile în care prima garnitură trebuia să plece abia la 6,25 dimineața. Îmbulzeala a fost așa de mare, încât „[...]au rezultat spargeri de geamuri, ruperi de haine, perderi de pălării și nenumărate bătăi, fără să mai adăugăm că pungași și-au putut practica fără grijă meșteșugul”⁹⁷. Pentru că nu erau locuri suficiente mulți dintre călători au circulat până la destinație pe acoperișurile vagoanelor⁹⁸. La 9,45 a plecat un tren special cu invitați, care s-a unit la Băneasa cu trenul regal, unde s-a format o singură garnitură. Din suita regelui a făcut parte și prințul Leopold de Hohenzollern, care purta o uniformă de colonel a armatei române⁹⁹.

Regele Carol I a fost întâmpinat la Cernavodă de de A. Saligny, C. Olănescu, ministru al Lucrărilor Publice și de I. Kalinderu, administratorul Domeniilor Coroanei. Însoțit de către suita sa și în salvele artileriei, Carol I a mers pe jos până la jumătatea podului, unde cu ajutorul unei prese hidraulice a bătut ultimul nit (din argint), avînd imprimate stema regatului României, inițialele suveranului român și anul 1895¹⁰⁰.

A urmat Tedeum-ul, ținut de un mitropolit adus de la București și acompaniat de episcopul Dunării de jos (Partenie). Deși serviciul religios intra în atribuțiile ultimului, acesta nu a dorit să efectueze slujba decât în anumite condiții financiare¹⁰¹. După sfințirea construcției, Regele Carol I a depus la portalul dinspre Cernavodă un pergament comemorativ, potrivit căruia „După cinci ani de muncă statornică, Dumnezeu hărăzind țării liniște și îndestulare, astăzi, în a 14-a zi a lunii Septembrie din anul mântuirii 1895 și al 30-lea al Domniei Mele, mulțumită râvnii și măestriei inginerilor români, am trecut pe deasupra valurilor celor două brațe ale Dunării și am bătut cel din urmă cui, care a încheiat și sfârșit aceste falcice lucrări [...]. Mândri împreună cu Țara întreagă, că am ridicat un monument, care face față neamului românesc și car va fi pururi îndemn puternic pentru urmașii noștri, spre a purcede tot mai departe pe calea muncii. A civilizației și măririi, am semnat acest document de vecinică amintire”¹⁰². Mistriile și ciocanul folosite de Carol I la zidăria podului, au fost expuse la Palatul Societății Politehnice (26 septembrie 1945), cu ocazia unei

⁹⁴ „Constanța”, anul III, no. 135, duminică, 10 septembrie 1895, p.1.

⁹⁵ Flaviu Dem. Baldovin, *op. cit.*, p. 306.

⁹⁶ *Ibidem*.

⁹⁷ „Naționalul”, anul VI, no. 511, sâmbătă, 16 septembrie 1895.

⁹⁸ „Adevărul”, anul VIII, no. 2314, sâmbătă, 16 septembrie 1895, p.1

⁹⁹ *Ibidem*.

¹⁰⁰ „Dreptatea”, anul II, nr. 206, luni, 18/30 septembrie 1895, p. 3.

¹⁰¹ Ion Crișan, A. Saligny, Ed. Tineretului, București, 1959, p. 121.

¹⁰² Ion Ionescu, *op. cit.*, p. 613.

expoziții organizate pentru comemorarea a 50 de ani de la inaugurarea podului. Expoziția a fost vizitată și de inginerul P. Zahariade, ultimul supraviețuitor dintre colaboratorii lui A. Saligny, de la lucrările Podului Regele Carol I¹⁰³

După ce participanții s-au așezat în tribunele situate pe dealul de la Cernavodă, pe pod a trecut cu 80 km/h și sirenele șuierând un tren de 15 locomotive¹⁰⁴, împodobite cu verdeață și steaguri tricolore și acompaniate de sirenele vaselor de pe Dunăre, de salvele artileriei și de uralele mulțimii¹⁰⁵. În același timp, în mulțime se răspândea zvonul că A. Saligny ținea în buzunar un revolver, pentru situația în care podul nu va rezista. Că nu a fost așa, au dovedit-o anterior încercările făcute timp de o lună cu același număr de locomotive și faptul că în momentul trecerii trenului, A. Saligny se găsea pe o șalupă, poziționată sub pod¹⁰⁶, dorind să arate celor care îl contestau că edificiul nu va rezista, că este sigur de ceea ce a construit¹⁰⁷. În semn de prețuire, prima stație de tren din Dobrogea s-a numit Saligny, nume care s-a dat și satului Azizia, din județul Constanța¹⁰⁸. Realizarea celui mai lung pod din Europa nu a afectat modestia lui A. Saligny care a declarat ulterior „*că dătoresc norocului, împrejurărilor și eminenților mei colaboratori, prestigiul de care mă bucur acum*”¹⁰⁹[...]. *Eu nu am un așa de mare merit în ceea ce s-a făcut; căci am avut în jurul meu elemente cu totul superioare care mi-au ajutat, și am avut noroc să găsesc asemenea colaboratori; sunt sigur că fiecare dintre d-voastră dacă ar fi avut același noroc făcea cât mine, dacă nu chiar mai mult și mai bine ca mine*”¹¹⁰.

Banchetul care s-a ținut cu ocazia inaugurării, a fost organizat în mai multe puncte. Regele și invitații acestuia sub un umbrar, inginerii sub un umbrar separat împreună cu mitropolitul, iar ceilalți cetățeni au participat la masa populară, ultima fiind organizată fără reguli și mâncare suficientă¹¹¹. În comparație cu meniul de la masa regelui participanții la banchetul popular, așezați sub niște umbrare de papură, „*sub care se adăposteau butoaie cu vin [...] au primit fiecare o bucată de carne friptă, o bucată de pâine și o bardacă de vin, pe care se duceau să le consume așezându-se pe niște bănci de scânduri în mijlocul unui nor gros de praf*”¹¹². Regele Carol I a invitat la banchetul de la Cernavodă doar o parte a presei, și anume aceea care nu zgrăvea cu trăsături acide de condei puterea executivă. Spera în acest mod că

¹⁰³ „Buletinul societății Politehnice”, anul LIX, nr. 9-12, septembrie - decembrie 1945, p. 257-258.

¹⁰⁴ [***], *Inginerul Anghel Saligny (1854-1925)*, Ed. Societatea pentru răspândirea științei și culturii, [f. l., f. d.], p.7.

¹⁰⁵ „Opiniunea publică”, anul I, no. 55, joiu, 21 septembrie 1895.

¹⁰⁶ Cătălin Fudulu, *Inaugurarea podului de la Cernavodă s-a făcut cu lăutari aduși de la București, în Historia, Anul I, Nr. 3, Ianuarie 2002, p.17.*

¹⁰⁷ Ion Crișan, *Op. cit.*, p 125.

¹⁰⁸ Th. Atanasescu, *Anghel Saligny (2/14 mai 1854-17 iunie 1925)*, în „Buletinul Societății Politehnice”, anul LIX, nr. 9-12, septembrie - decembrie, 1945, p. 268.

¹⁰⁹ [***], *În onoarea D-lui Anghel Saligny cu ocazia împlinirii a 35 de ani de activitate tehnică*, [f.e.], București, 1911, p. 29.

¹¹⁰ *Ibidem*, p. 31.

¹¹¹ „Opiniunea publică”,.....

¹¹² „Adevărul”, anul VIII, no. 2314, sâmbătă 16 septembrie 1895, p. 2.

relatarea despre proiectul pe care și-l dorise încă din 1869 se va face doar la modul superlativ. Prevederea s-a dovedit inutilă. Constantin Mille, de la cotidianul „Adevărul”, „neinvitatul” la masa regală, considera că regele nu merită să fie prezent la inaugurare, întrucât „*nu a pus un singur cuiu la această lucrare*”. Afirmatia jurnalistului de la Adevărul nu a avut, însă, acoperire, Regele Carol I bătând ultimul nit¹¹³. Despre modul în care s-a desfășurat banchetul regelui, C. Mille a lansat anticipat ideea că în momentul toasturilor, „*din fundul apei, vor ieși și geamătele miilor de oameni, care și-au găsit moartea sub apele Dunărei. Vor ieși din umbrele bătrânului fluviu, umbrele acelor care au murit și-au lăsat în mizerie pe ai lor*”¹¹⁴. Ideea a prins, caricaturistii realizând în scurt timp o imagine în baza afirmației lui C. Mille. Printre cei 420 de invitați ai regelui¹¹⁵ s-a numărat și A. Saligny, acesta având un loc rezervat la masă în fața principesei Maria¹¹⁶.

Persoanele care s-au întors pe malurile Dâmboviței, nu au mai respectat clasele la care erau repartizate, un președinte de la Curtea de Apel din București fiind chiar mulțumit că a găsit „*un loc în cușca frânarului de deasupra vagonului*”¹¹⁷.

Brațul de oțel de la Cernavodă i-a impresionat pe contemporani. Nu puțini au fost cei care au dorit să primească detalii la fața locului chiar de la constructorul acestuia. Astfel, în 1896 A. Saligny îi comunica lui G. C. Cantacuzino: „*Cu cea mai mare plăcere vă voi însoți până la Constanța. Trenul cel mai comod este acela de la 3 ore și 40 p.m.. Deși acel tren nu se oprește regulat la pod, voi da, însă, ordin ca să oprească 7 minute*”¹¹⁸. Au existat și împrejurări când A. Saligny nu a putut să ofere detalii celor care i le-au solicitat, scuzându-se prin intermediul unei cunoștințe comune: „*Neputând veni în persoană spre a da explicațiuni oaspeților noștri asupra podului de peste Dunăre, am însărcinat cu aceasta pe D-l inginer șef Ștefan Gheorghiu care se va afla la post*”¹¹⁹.

Construcția podului peste Dunăre la fixat în mod definitiv pe A. Saligny în anele tehnici românești ca un mare constructor de poduri¹²⁰. Privilegiile pe care le-a obținut inginerul român au fost numeroase, multe obținându-le încă din timpul construirii podului. Astfel, în 1890 Saligny a fost numit ofițer al ordinului „Steaua României”¹²¹, urmând ridicarea în grad de cavaler (15 mai 1893) al aceluiași ordin¹²², iar la 28 septembrie 1895, la numai 13 zile de la inaugurarea podului a fost numit membru al ordinului „Steaua României” în gradul de Mare Ofițer, în baza raportului

¹¹³ Cătălin Fudulu, C. Mille i-a amintit regelui Carol I de „umbrele acelor care au murit”, în „Dosarele Historia”, Anul I, Nr. 7, septembrie 2002, p. 47.

¹¹⁴ Constantin Mille, *Neinvitatul*, în „Adevărul”, Anul VIII, No. 2313, joi 14 Septembrie 1895, p. 1.

¹¹⁵ „Opiniunea publică”,

¹¹⁶ „Dreptatea”, anul II, nr. 207, marți, 19 septembrie/1 octombrie 1895, p. 1.

¹¹⁷ „Adevărul”,

¹¹⁸ B.A.R., C. Msse, Fond G. C. Cantacuzino, *Anghel Saligny către G. C. Cantacuzino*, 21 mai 1896, S 21 (2)/ MLXXI

¹¹⁹ Ibidem, fond Ion Bianu, *Anghel Saligny pentru Ștefan Sihleanu*, S 6/DIX

¹²⁰

¹²¹ A.N.I.C., fond P.C.M., dosar nr. 22/1893, f. 49

¹²² Ibidem

nr 17.492 al lui Al. Lahovari, Ministrului Afacerilor Straine și Comandor al Ordinilor¹²³, în guvernul condus de generalul Ioan Em. Florescu¹²⁴ Nici Ministerul Lucrărilor Publice nu a ignorat activitatea depusă de A. Saligny, înaintând-ul în gradul de inginer-inspector clasa a I-a în cadrul corpului tehnic (7 octombrie 1895)¹²⁵ și numind-ul director general al Căilor Ferate în locul demisionatului George Duca, funcție pe care a deținut-o în paralel cu aceea de director al Serviciului Docurilor și Podurilor¹²⁶.

În secolele XIX-XX Podul de la Cernavodă a trecut prin mai multe momente de cumpănă. În 1896 apele Dunării au crescut rupând o parte din terasamentul liniei ferate de la Cernavodă¹²⁷. A. Saligny s-a deplasat la fața locului unde a constatat că „terasamentul este rupt de la partea superioară a pereului...lungimea totală era pe 2 kilometri până la capetele traverselor¹²⁸”. Deși se dorea o remediere imediată a pagubelor, nu a fost posibil din cauză că „furtuna continuă și plouă mereu astfel că lucrarea este împiedicată de ploaie și lipsă de oameni¹²⁹”. În pofida acestor dificultăți inginerul român l-a asigurat pe primul-ministru D.A. Sturdza: „vom face ca în vecie lucrările să le poată rezista [valurilor], sperând că peste câteva zile circulația va fi restabilită¹³⁰”.

În perioada neutralității României (1914-1916), planul de operații al Armatei bulgare pentru intervalul de timp 1 ianuarie 1914 - 15 ianuarie 1915 a prevăzut și minarea podului de la Cernavodă, pentru a împiedica desfășurarea rapidă a trupelor române în cazul în care țara noastră ar fi intrat în război¹³¹. Astfel, conform ordinului no 517, din 15 ianuarie 1914, al generalul Clement Bojadgieff, ministrului de război bulgar, Armata a 2-a bulgară, formată din 3 divizii¹³², trebuia să se desfășoare la flancul stâng spre Turtucaia și Silistra cu scopul de a ajunge „la podul de la Cernavodă-care în acest timp va fi deja dărâmat de piroxelina pusă- și va domina întregul șarm dunărean pentru ca să poată paraliza întreaga armată română din Dobrogea¹³³”. Respectivul plan a fost vândut de Ștefan P. Zingilieff, „scriitor” al Diviziei a IV-a din Preslav, căpitanului Tenescu, atașatul militar al României la Sofia¹³⁴, contra sumei de 640 lei¹³⁵. Minarea Podului de la Cernavodă a fost acceptată de generalul Ficeff (20 decembrie 1914): „aprob cablul lucrat și liniile de piroxelină așezate la podul de fer de la Cernavodă, care unește prin cale ferată Constanța cu

¹²³ *Ibidem*, dosar nr. 25/1895 [f.f].

¹²⁴ Ion Bulei [ș.a.], *Enciclopedia de istorie a României*, Ed. Meronia, București, 2001, p. 127

¹²⁵ A.N.I.C., fond P.C.M., dosar nr. 11/ 1895, f. 93

¹²⁶ *Ibidem*

¹²⁷ B.A.R., fond D. A. Sturdza, *Anghel Saligny către D. A. Sturdza*, S 5 (2)/ CM1

¹²⁸ *Ibidem*.

¹²⁹ *Ibidem*.

¹³⁰ *Ibidem*, S (3)/CM.

¹³¹ A.N.I.C., fond D.P.S.G., dosar nr 243/1915, f 1.

¹³² Divizia a 3-a Balkanica, Divizia a 2-a Trakiiska și Divizia a 6-a Vdinska

¹³³ Cătălin Fudulu, *Au minat Bulgarii Podul de la Cernavodă?*, în „Magazin Istoric” Anul XXXIX, nr. 9 (462), septembrie 2005, p. 74.

¹³⁴ A.N.I.C., fond D.P.S.G.,..., f. 1.

¹³⁵ *Ibidem*, f. 2.

*vechea Românie, de către Bootsmanul Gheorghe Micioff din Flota M. S. Țarului*¹³⁶. De asemenea, generalul Ficeff a dispus și recompensarea lui Micioff: „*pentru bravura arătată de el și pentru jertfa și curajul lui îl avansează în primul rang ofițeresc "Miceman" și-l cooptez pe tabloul flotei M.S. Țarului*”¹³⁷. Cablul care a fost folosit la minarea podului a fost compus dintr-o sârmă pentru ambele mine, urmând ca după explozia primei mine să se despartă pentru a doua¹³⁸. Una dintre mine „este la al 4-lea suport al podului; a 2-a la al 6 -lea. Cablul iese la țărmul Dunărei la satul Roșova. Mașina este îngropată sub salcia care are 3 crăci; una dintre ele este tăiată. Când te întorci spre Dunăre la dreapta sălciei, mașina este ascunsă chiar lângă ea, la un metru adâncime”¹³⁹. Micioff a fost nemulțumit de recompensa primită și a divulgat lui Zinghileff „secretul ce avea asupra sa”¹⁴⁰.

Minarea de către bulgari a podului de la Cernavodă rămâne sub semnul întrebării. În primul rând, după cumpărarea de către atașatul militar român al planului de operațiuni al armatei bulgare și promisiunea făcută de Zinghileff că va veni la Turnu-Severin pentru a se pune la dispoziția Siguranței române și a oferi detalii suplimentare, dosarul de urmărire se termină brusc. Însă, este puțin probabil ca Siguranța, prin modul riguros de lucru să lase nefinalizat un asemenea dosar. Dacă s-a întâmplat așa, singura explicație plauzibilă este aceea a unei intoxicații din partea bulgarilor, mai ales că în aceeași perioadă agenții Siguranței încercau să afle care este planul de operațiuni al armatei bulgare. Astfe, Caragheorghe Ion, agent special de Siguranță al Brigăzii Bazargic a fost reținut de către grănicerii bulgari la Ceatalcișme (17 septembrie 1914)¹⁴¹ și arestat ca fiind periculos în momentul în care a întrebat unde sunt cantonate trupele bulgare¹⁴². Deferit instanței civile, agentul Caragheorghe a fost achitat și eliberat (24 decembrie 1914)¹⁴³. În al doilea rând, tot ceea ce se întâmpla la Cernavodă în perioada neutralității a fost atent urmărit de Siguranță. Ioana Schröter a fost una dintre persoanele suspectate de spionaj de către brigada Siguranței din Cernavodă¹⁴⁴. Deși avea un soț care lupta pentru armata germană¹⁴⁵ și a fost prinsă plimbându-se pe linia tranșeelelor de la Cernavodă, agenții Siguranței nu au putut dovedi nimic dubios în legătură cu D-na Schöter, deși i-au urmărit corespondența particulară pe care aceasta o primea¹⁴⁶.

Nici șeful gării Fetești nu a fost omis de agenții Siguranței, în condițiile în care se căsătorise cu nemțoaica Elisabeta Kraume care „susținea din toate puterile cauza germană”¹⁴⁷. Acesta stare de fapt a generat reacția lui G. Dobrescu, subcomisar

¹³⁶ *Ibidem*, f. 9.

¹³⁷ *Ibidem*.

¹³⁸ *Ibidem*, f. 10.

¹³⁹ *Ibidem*.

¹⁴⁰ *Ibidem*, f. 1.

¹⁴¹ A.N.I.C., fond D.P.S.G, dosar nr. 98/1914, f. 1

¹⁴² *Ibidem*, f. 8

¹⁴³ *Ibidem*, f 37

¹⁴⁴ *Ibidem* dosar nr. 1650/1915, f. 9

¹⁴⁵ *Ibidem*, f. 45

¹⁴⁶ *Ibidem* f. 51

¹⁴⁷ *Ibidem*, dosar nr. 32/1916, f. 1

cl I-a, acesta argumentând pentru directorul Siguranței: „Față de actualele timpuri când trebuie să am o încordată atenție pentru supravegherea tuturor călătorilor care tranzitează pe aici- gara Fetești prin felul cum e situată prezentând o deosebită importanță din punct de vedere militar- în interesul siguranței statului, respectuos îmi permit domnule director a vă ruga să binevoiți a dispune să se ia cuvenitele măsuri ca șeful gării Fetești împreună cu soția sa Elisabeta Kraume să fie transferați la o altă gară mai depărtată de poduri, pentru ca soția sa să nu mai aibă posibilitatea să observe și să știe diferitele măsuri și transporturi militare ce se fac numai pe această linie, mai cu deosebire pentru frontiera dinspre Bulgaria, cu atât mai mult cu cât de asemenea sunt informat că Austro-Germanii [sic!] caută cu orice chip să cunoască forțele noastre militare din Dobrogea, spre a prepara pe bulgari pentru o invazie la noi”¹⁴⁸. Cu avizul Marelui Stat Major al Armatei, Directorul Siguranței a cerut conducerii CFR (9 aprilie 1915), să dispună „ca șeful acelei gări să fie mutat, dacă este posibil între-un birou, iar nu ca șef de gară”¹⁴⁹.

După intrarea României în Primul Război Mondial la 28 august 1916, pentru a se stopa ofensiva armatei bulgare din Dobrogea în Muntenia, s-a luat decizia dinamitării brațului de oțel de la Cernavodă¹⁵⁰. Ca un paradox al sorții, A. Saligny a trebuit să indice Armatei Române punctele slabe ale construcției. În urma detonării, podul de la Cernavodă a rămas, însă, în picioare¹⁵¹, având distruse o parte din tablierele metalice¹⁵². De asemenea au fost distruse tablierele metalice ale podului peste Borcea și o parte din tablierele viaductului peste baltă¹⁵³. Generalul Scarlat Panaitescu i-a adus la cunoștință lui A. Saligny „*acest trist mesaj și dureroasa știre*”¹⁵⁴. Administrația militară germană a însărcinat fabrica de mașini Augsburg Nurnberg A.G. și uzinele Gustavsberg (Germania), cu repararea podului¹⁵⁵. Grinzile distruse au fost trimise în Germania, iar cele avariate au fost reparate la fața locului¹⁵⁶. În acest context este total inexactă afirmația lui N. Bujoreanu, conform căreia Uzinele Reșița au terminat de reparat podul în februarie 1918¹⁵⁷.

La 10 August 1941, două bombe lansate din avion au lovit podul în plin. Nici de această dată nu s-a prăbușit, iar reparațiile care au durat opt săptămâni, au fost realizate de Direcția Podurilor C.F.R., în colaborare cu Uzinele Reșița și Uzinele

¹⁴⁸ *Ibidem*, f 1(v).

¹⁴⁹ *Ibidem*, f. 3.

¹⁵⁰ Ion Crișan, *op. cit.*, p. 129-130.

¹⁵¹ *Ibidem*.

¹⁵² [***], *Dobrogea (1878-1928). Cincizeci de ani de viață românească*, Ed. Cultura Națională, București, 1928, p. 436

¹⁵³ *Ibidem*

¹⁵⁴ Scarlat Panaitescu, *Omăgiu lui Anghel Saligny*, în „*Buletinul Societății Politehnice*”, anul XXXIX, no 5-6, mai-iunie 1925, p. 460.

¹⁵⁵ [***], *Dobrogea...*, p. 437

¹⁵⁶ *Ibidem*

¹⁵⁷ N. Bujoreanu, *Podurile dintre Fetești și Cernavodă în primii 50 de ani de exploatare*, în „*Buletinul Societății Politehnice*”, anul LIX, nr. 9 - 12, septembrie-decembrie, 1945, p. 295.

germane M.A.N.¹⁵⁸. În prezent podul de la Cernavodă nu mai este exploatat dar cu siguranță că încă mai reușește să atragă privirile oamenilor prin gigantismul său.

THE BRIDGE OF CAROL THE FIRST

SUMMARY

The article presents the important aspects from the history of the construction of the most representative bridge over the Danube, the bridge from Cernavodă.

Structured on four constitutive sequences ("the projects of a bridge over the Danube in the period 1855-1880", The projects from 1883 and 1886, "The projects of Anghel Sligny" and the "The opening of the bride from Cernavodă"), the article brings in attention the preliminaries of the construction of the bridge and of the construction of the railway Cernavodă - Constanța and Filaret Giurgiu with all their anatomies: the projects from 1885, 1862, 1970, the proposal of Rusia over a bridge at east of Silistra. The projects from 1883 and 1886 and, finally, the project from 1887.

In the third sequence it insists on the demarches of the engineer Anghel Saligny, the documentation, the materials, the structure and other important elements from the technology of a span bridge.

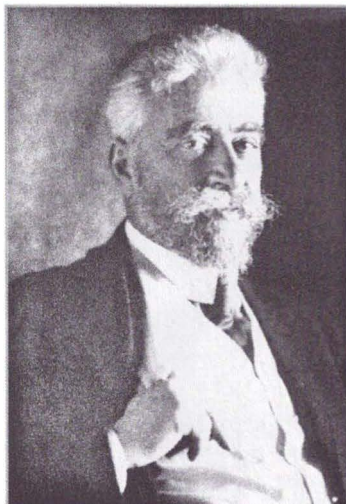
King Carol the first is putting the foundation stone of the bridge in 1890, bridge that will be inaugurated on September 1895 and will be known as King Carol the First bridge.

¹⁵⁸ *Ibidem*, p. 296-297.

Anexe



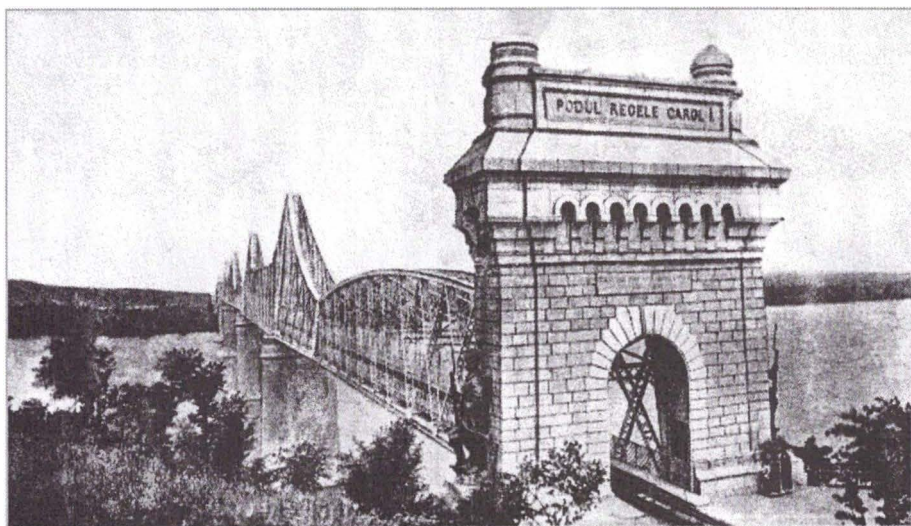
**Regele Carol a bătut ultimul
nit al podului**



**Ion I.C. Brătianu a lucrat ca
inginer pe santierul de la
Cernavodă**



**Anghel Saligny
creierul proiectului
inițiat de regele
Carol I**



Podul de la Cernavodă așa cum a rămas în memoria contemporanilor



Dorobanțul Podului peste
Dunare cu vânătorii din
Batalionul IV



Principesa Maria



Șantierul podului și fragmentede paliere pe picioare

