

# Semicentenarul Reanexării Dobrogii

ION IONESCU

Inginer Inspector General  
Profesor la Școala Politehnică

În ziua de 28 Octombrie anul acesta s'a serbat la Constanța, cu o deosebită splendoare, și cu mult entusiasm, împlinirea a unei jumătăți de veac de când România a reluat în stăpânire porțiunea din dreapta Dunării, cuprinsă între acest fluviu, între Marea Neagră spre Sud de gura brațului Chilia, și între o linie dusă la Sud pornind dela Răsărit de Silistra la Miazăzi de Mangalia, porțiune denumită *Dobrogea*. Cu această ocaziune s'a tipărit un volum comemorativ de 800 pagini, în care s'au arătat drepturile României asupra acestei provincii și marele progrese care s'au realizat într'însa în ultimii 50 ani. În acel volum sunt publicate și trei articole cu caracter pur ingineresc, și anume:

*Ion G. Vidrașcu*. Lucrări tehnice pentru valorificarea pescăriilor dobrogene.

*George C. Măinescu*. Evoluția căilor ferate în Dobrogea dela 1877 până în zilele noastre.

*Direcțiunea Serviciului Porturilor maritime Constanța*. Evoluția portului Constanța.

Reanexarea Dobrogii a avut o influență considerabilă asupra dezvoltării tehnicei române, și de aceea nu putem lăsa să treacă această ocaziune fără ca în acest Buletin să nu se semnaleze rolul pe care l'a avut Dobrogea în dezvoltarea și înălțarea ingineriei la noi în țară.

În volumul comemorativ se găsesc date interesante prin care se dovedește că românii au fost și marinari și că vasele sub pavilion național mergeau până la Egipt. În sprijinul acestui fapt voi aduce numai mărturia astronomului *Boscovici*, despre a cărui călătorie, prin țara noastră, am vorbit în acest Buletin în anul acesta la pagina 80. Acest savant, care cutreerese toată Europa, afirmă că vase maritime atât de mari,

ca acelea care se construiau la Galați, nu a văzut nicăeri. Prin ocupațiile turcești și prin răpirea Basarabiei la 1812, Moldova pierduse accesul direct la Mare, recăpătă însă o parte din Mare prin Tratatul dela Paris, în urma războiului din Crimeea și în urma retrocedării celor trei județe din sudul Basarabiei, când s'a și pus în mod serios chestiunea legării cu Marea printr'un drum de fer prin acele județe. Astfel *Mihail Kogălniceanu* a spus următoarele, în ședința Camerii dela 22 Iunie 1862:

*«Cheia mântuirii noastre este drumul acela dela Galați la Mare. Basarabia, care ni s'a dat, nu o putem pe deplin încorpora, Domnilor, până ce nu o vom lega cu interesele noastre; astfel o filă de hârtie ne-a dat-o, o alta poate să ne-o ia îndărăt. Să ducem drumul de fer acela și să nu ne temem de portul dela Odesa, căci avem acolo porturi care vor bate portul Odesa. Propun ca, după votarea acestui drum de fer, să facă guvernul toate studiile pentru acela. Acolo este mântuirea noastră; să lăsăm toate fricile, toate temerile; să îmbunătățim țara noastră, să asigurăm viitorul Români».*

Mai târziu guvernul a însărcinat pe inginerul *Hartley*, dela Comisiunea Europeană a Dunării, cu studiul și facerea unui proiect pentru un port maritim la Gibrieni, în Sudul Basarabiei, iar în 1869 acesta a prezentat proiectul Domnitorului *Carol I.*

După strălucitele lupte date de Armata română pe câmpiile Bulgariei în 1877, care au dat țării independența politică, prin tratatul dela Berlin din 1878, s'au dat din nou Rusii județele din Sudul Basarabiei, astfel că proiectele de drumuri, de fer și port la mare, de care am vorbit, au căzut cu totul.

României i s'a dat, ca o compensare pentru acele județe Dobrogea, între limitele arătate la început, și cu modul acesta posibilitatea de a avea acces la Mare trecând peste Dunăre.

Este însă un fapt bine stabilit că, ori de câteori în stânga Dunării, și în partea ei de jos, s'a găsit un stat bine organizat și puternic, el a avut și Dobrogea pentru accesul la Mare. Pe timpul lui *Cesar*, regatul Dacic avea ca limită răsăriteană Marea Neagră, iar Regele lor *Burebista* avea reședința de vară la malul Mării, pe lângă Balcic. Românii au

luat în stăpânire Dobrogea cu mult înainte de a trece cu armatele lor la stânga Dunării prin jos de Porțile de fer; astfel poetul *Ovidiu* a fost exilat la cetatea Tomi (Constanța) în anul 9 d. Cr. Domnitorul muntean *Mircea cel Bătrân* se intitula și stăpânitor al ținuturilor din dreapta Dunării până la «*Marea cea Mare*». Deasemenea, pe dată ce Principatul Muntenii a început să se organizeze sub Domnitori români, ochii oamenilor noștri de Stat erau îndreptați peste Dunăre, la Marea Neagră, căci eșirea la mare prin Brăila era oprită iarna, — uneori chiar trei luni, prin înghețarea fluviului, — și țara rămânea în acel timp izolată de restul lumii comerciale; iar vara, pe timpul apelor mici mai ales, navigația era stânjenită, de depunerile pe care Dunărea le face la vărsarea în mare, cum se întâmplă de altfel și azi, cu toate lucrările făcute și cu toate sumele enorme cheltuite. De aceea este natural că găsim din când în când manifestată cu multă tărie, dorința de o legătură între Muntenia și Marea Neagră, dorința unei legături peste Dunăre cu Dobrogea. Chiar în doinele populare se vede această dorință, exprimată de mocanii cari și duceau vitele în fiecare an iarna la baltă:

Spune-mi pușor de corb  
 La Dunăre o fi pod?  
 Spune-mi pui de rândunea,  
 Verzită o fi balta  
 Să pasc eu cu turma mea?

La 1850 *Niculae Bălcescu* vorbește de un drum de fer, într'o scrisoare către *Ion Ghica*, între Cernavoda și Kiustendge.

Streinii care s'au ocupat de țara noastră și care au fost doritori de a o vedea înflorind și dezvoltându-se, s'au convins, de necesitatea accesului la Mare, prin Dobrogea. Am vorbit în «*Istoricul Societății Politecnice*» de misiunea pe care a avut-o la noi în țară *Léon Lalanne*. După întoarcerea acestuia în Franța, el a semnalat guvernului francez importanța unei comunicațiuni între Dunăre și Marea Neagră, pentru a da o mână de ajutor României. Pe timpul războiului din Crimeea, aprovizionările armatelor franceze prin Brăila și Galați, cu proviziuni luate dela noi, erau expuse bombardărilor ruse din întăriturile dela Reni și Ismail. În aceste condițiuni, miniștrii

francezi de Război și de Lucrări Publice trimit pe *Lalanne* în Dobrogea să pună în aplicare ideile lui; iar acesta în mai puțin de 8 luni deschide drumul Rașova-Kiustendge (Constanța) de 63 km., care a servit până la evacuarea Crimei și pe care circula pe fiecare zi care trase de 300 cai. *Lalanne* a curățit și micul port Kiustendge de ruinele care împiedecau navigația, făcându-l apt pentru acostarea vaselor ce aprovizionau armatele cu cereale și furaje.

Punându-se chestiunea de construcțiuni de căi ferate în Muntenia, ideia legăturii lor cu Marea se prezintă în mod imperios. Astfel, în Ofisul Domnitorului *Știrbei* din 22 Decembrie 1855 către Obșteasca Adunare, se poate citi următoarele:

*«Insușlețit de o nemărginită dorință de a profita de orice ocazie spre a deschide noi izvoare de fericire acestei țări și a-i înlesni desvoltarea morală și materială, nu ne-am stăvilit de înprejurările critice ce ne împresoară, și cu acea osândie și durere părintească ce o ducem în toate actele administrațiunii noastre, am pășit spre a deschide drumul la negociațiuni cu Companii streine, atât pentru înființarea de drumuri de fer, cât și pentru iluminatul Capitalei cu gaz. Spre a ajunge însă la un rezultat real și definitiv și pentru a putea prețui propozițiile Companiilor, precum și concesiunile, ce după drept cuvânt se cuvine a acorda, ni se pare de neapărată trebuință ca pentru drumul de fer să întreprindă guvernul îndată, prin inginer special, deprins și cercat în aceste lucrări, studiul pregătitor al liniei drumului dela Vârciorova, prin Craiova și București, la Dunăre, la punctul ce se va găsi mai priincios, de unde drumul de fer să se prelungească până la un punct al Mării Negre».*

Domnitorul *Știrbei* a intervenit și la Înalta Poartă în acest scop, iar în convențiunea încheiată la 24 Februarie 1856 cu *Maximilian von Haber* pentru construirea de căi ferate în Muntenia, s'a pus chiar clauza că convențiunea va fi nulă dacă concesionarul nu reușește să obțină dela Înalta Poartă, — sub care era atunci Dobrogea, — prelungirea drumului de fer până la Marea Neagră. Se vede dar că încă depe atunci

nu se concepeau linii ferate în România fără o legătură a lor cu Marea Neagră.

După câțiva ani, Turcia dă în concesiune englezilor *Barkley* și *Staniforth* construirea și exploatarea linii Cernavoda-Kiustendge de 65,2 km., care se termină în 1860. Concesionarii amenajează portul dela Cernavoda și construiesc acolo câteva magazii de piatră pentru depozitarea cerealelor ce ce aduceau cu șleपुरi pe Dunăre, până la încărcarea lor în vagoane și transportarea la Kiustendge; aci au făcut un port cu un dig de 200 m., un cheu de acostare, din lemn, de 170 m. și un bazin de 4 ha. Linia era slab construită, inundabilă pe unele porțiuni, și cu mai multe curbe de câți kilometri. Toate lucrările făcute de acești concesionari au fost răscumpărate de noi în 1882 pentru suma de 16.459.873 lei noi aur. În afară de aceste lucrări tehnice, după o stăpânire de 500 de ani a Dobrogii de către Turci, aceștia nu au mai înzestrat-o decât cu unele crâmpie de șosele, a căror lungime totală nu atingea 100 km. și, după cum spune D-l G. *Măinescu* în articolul citat la început, cu două poduri: unul la lacul Babadag și altul între satul și gara Medgidia.

După războiul din 1877 ideia legăturii cu Marea, prin trecerea peste Dunăre, a reinviat cu mai multă tărie. *Comisiunea de delimitare* a frontierei dintre România și Bulgaria, instituită în urma tratatului dela Berlin, s'a ocupat serios de această chestiune. Toți delegații Marilor Puteri, afară de al Rusii, găsiseră necesar ca frontiera să înceapă dela Dunăre, dela o parte a fluviului, în care toate apele lui să fie adunate într'una și aceiași albie, pentru ca să se poată face mai ușor, și cu puterile financiare de care dispunea țara, un pod de șosea care să lege drumurile din Dobrogea cu cele din restul țării. Oamenii noștri de Stat cereau cu insistență acest lucru, iar *Domnitorul Carol I*, scria tatălui Său, între altele, la 23 Iulie 1878: «*La fixarea frontierei vom căuta să ne apropiem cât mai mult de Silistra. de oarece Dunărea nu este prea lată acolo și se poate construi mai lesne un pod*».

Opoziția delegatului Rusii în *Comisiunea de delimitare* a dus la alcătuirea unei *Comisiuni tehnice europene*, care a studiat chestiunea la fața locului. *Comisiunea* a fost presidată

de *Léon Lalanne*, despre care am mai vorbit, și care era pe atunci Inginer Inspector general în Corpul tehnic francez, Director al Școlii Naționale de Poduri și Șosele din Paris și Membru al Academiei de științe din Franța. Comisiunea a încheiat la 15 Noembrie 1879 un proces-verbal prin care admite punctul de vedere al majorității membrilor din Comisiunea de delimitare, de a se fixa începutul frontierei imediat la Răsărit de Silistra.

Țara avea însă ochii îndreptați spre Constanța, unde era deja înșghebat un port maritim și la care se putea ajunge dela Dunăre prin linia ferată construită de englezi. Iată de exemplu ce scria marele patriot *Grigore Cobălcescu* în «*Steaua Dunării*» la 4 August 1878.

*«Drumul de fer Kiustenge-Cernavoda va fi o mare arteră a comerțului și a civilizațiunii române peste Dunăre, însă pentru aceasta este necesitate absolută de a se lega cu el căile noastre ferate și prin urmare construirea unui pod peste Dunăre. Aceasta este o chestiune grea, însă dacă voim a asigura viitorul, dacă voim a trăi, o asemenea clădire va trebui a fi făcută».*

Iar mai departe spune:

*«Singura localitate ce ni se pare a prezenta un viitor pentru comerțul nostru maritim este sânul dela Kiustenge. Construirea unui port în acel loc ar deveni pentru comerțul nostru, o adevărată deschidere a trașeii sale respiratoare».*

\* \* \*

După cum se vede din cele expuse până aci, reanexarea Dobrogii punea inginerilor români probleme tehnice din cele mai mari și mai frumoase: *pod de șosea și pod de cale ferată peste Dunăre; porturi multe la Dunăre și porturi mai mari la Mare; construcții de șosele, clădiri, lucrări de îmbunătățiri agricole și sanitare, etc.* Dintre toate acestea însă problema trecerii Dunării pe un pod fix era cea mai grea, cea mai îngrijitoare, însă cea mai prielnică pentru ridicarea reputațiunii tânărului Corp tehnic român în atmosfera strălucitoare a tehnicii Secolului XIX. Ca să se vadă ce dificultăți prezenta această problemă pe atunci, este destul să spunem că pod fix pe Dunăre nu mai era nici unul până la Budapesta,

și că în tot decursul veacurilor nu se mai făcuse altul decât Podul lui *Traian* dela Turnu Severin, cu 1771 ani mai înainte, de către cea mai mare Impărăție care a existat vreodată în lume. Ingineri din cei mai reputați din toată lumea se îndoiu chiar de posibilitatea facerii unui asemenea pod peste Dunăre în jos de Silistra. Astfel *Léon Lalanne*, care am spus că era în Franța Inginer Inspector general, Director al Școlii Naționale de Poduri și Șosele și Membru al Academiei de științe, a scris următoarele în raportul său către Ministerul de Externe din Franța, în urma misiunii sale dela Silistra:

*«Ce qui ressort de nos explorations dans ces parages plus encore que de l'examen de cartes et de plans, de l'exactitude desquelles on ne peut répondre, c'est que le problème implicitement posé par le Congrès de Berlin est un des plus difficiles que l'art de l'ingénieur ait à résoudre, malgré les ressources de la science moderne. L'immensité de la nappe, même en étiage; les limites lointaines jusqu'auxquelles on sait qu'elle peut s'étendre, la rapidité du courant; la nature sauvage ou majestueuse des sites; les nombreux bâtiments qui naviguent avec la vapeur ou le vent; l'aspect, en un mot, de ce magnifique cours d'eau, le plus puissant et le plus important des fleuves européens, sinon celui qui présente le plus long développement; les souvenirs historiques qui s'y rattachent; tout cet ensemble, à l'influence duquel nul visiteur ne saurait se dérober, est bien en harmonie avec l'étendue des difficultés à vaincre, avec la grandeur des ouvrages qu'il faudrait établir pour assurer un passage permanent à la traversée du Danube»*

Iar mai departe *Lalanne* spunea:

*«En présence de ces difficultés, il est naturel de poser une question préjudicielle en demandant si elles sont de nature à être vaincues. Le doute est permis, lorsque l'on considère des profondeurs de 10 à 12 mètres au dessous de l'étiage, des hautes eaux de très longue durée qui peuvent surmonter de 7 à 8 m. le niveau le plus bas, l'épaisseur considérable des couches sans consistance qui, au-dessous du lit, descendent jusqu'au fond plus solide dont la position est inconnue. On peut donc prévoir qu'en certains points les supports fixes du pont projeté devront être assis de 30 à 36 m. au-dessous de*

*la surface du fleuve. Des profondeurs aussi grandes ont été atteintes, dans des cas très rares, mais elles n'ont encore été dépassées qu'une fois, à notre connaissance. Si elles devaient l'être, il faudrait certainement avoir recours à des procédés différents de celui qui consiste à travailler à sec dans l'intérieur d'un tube ou d'un caisson métallique sans fond, ou la compression de l'air déterminée par des machines puissantes refoule à l'extérieur l'eau qui tend à envahir la chambre de travail».*

Intă dar ce probleme mari tehnice puneau Români realipirea Dobrogii! Era natural ca pentru aceste probleme mari să se ceară concursul specialiștilor streini. Pentru podul peste Dunăre s'au ținut două concursuri internaționale, în anii 1883 și 1886, fără nici un rezultat, așa că grija acestei lucrări a fost lăsată de guvern, la finele anului 1887, în seama inginerilor români. Pentru Portul Constanța s'au consultat *Sir Charles Hartley*, Inginerul-Șef al Comisiunii europene dunărene, *Voisin-Bey*. Directorul lucrărilor canalului de Suez, *Franxius* Directorul Portului Brema și *Guérard*, Directorul Portului Marsilia, însă elaborarea proiectelor și conducerea lucrărilor a fost dată în seama inginerilor români la 1888.

Aceste mari lucrări au cerut inginerilor noștri multă gândire, o frământare intelectuală continuă, o muncă enormă și o mare grijă de zi și de noapte, până ce ele au ajuns să strălucească pe Dunăre și la Marea Neagră; până ce ele au ajuns să fie citate cu admirațiune în literatura tehnică din lumea întreagă! Azi inginerii români sunt mândri când văd că ele figurează pe medalia comemorativă a semicentenarului Dobrogei ca puncte de strălucire și de glorie ale primilor trei Regi ai României! După cum monedele și inscripțiunile păstrate de sute și mii de ani în pământul Dobrogii, bătătorit de toate neamurile care au trecut Dunărea în părțile ei de jos, au dovedit că această provincie a fost a Dacilor, a Romanilor și a Valachilor, tot așa noile medalii vor arăta, în decursul veacurilor viitoare, opera de civilizație pe care au adus-o Români în această provincie numai în 50 de ani de stăpânire, și gradul la care era geniul ei tehnic.

Nu este locul aci de a vorbi despre aceste lucrări mari înfăptuite de Corpul tehnic român; acest Buletin s'a ocupat



deseori de dănsese. Avem de adăogat însă că și în alte direcțiuni activitatea tehnică s'a manifestat cu destulă intensitate: s'au făcut numeroase șosele, construite și întreținute în condițiuni foarte bune; după impulsuinea dată de D-l Dr. Gr. Antipa, s'au construit canale de alimentare cu apă dulce a marilor lacuri din Nordul Dobrogii, în lungime totală de peste 20 km. primele canale navigabile construite de Români în vechiul Regat; s'au mărit porturile existente la Dunăre și s'au creiat altele noi; s'a refăcut cu cale dublă linia Cernavodă-Constanța; s'a început linia Medgidia-Tulcea și s'a terminat până la Babadag; s'a făcut linia dela Medgidia până la Bazargic și alte linii de lungimi mai mici sau cu cale îngustă; s'au făcut fabrici și industrii, etc. Se poate spune, fără exagerare, că Statul a făcut în Dobrogea lucrări publice, proporțional cu întinderea și populația, mai multe decât în toate celelalte părți ale țării, din punct de vedere al sacrificiilor bănești, de care lucrări însă, — bine înțeles, — profită țara întreagă.

\* \* \*

Nu putem lăsa să treacă epoca acestei frumoase aniversări a semicentenarului Dobrogii, fără a ne face o pioasă datorie, de a pomeni aci, și cu această ocaziune, pe inginerii dispăruți, care au luptat și au lucrat mai mult pentru ridicarea Dobrogii, și care și-au dat viața muncind la ridicarea ei.

În prima linie trebuie să pomenim pe acel mare «*Făuritor de isbânde*», pe «*Una din podoabele strălucitei Domnii a Regelui Carol I*», pe inginerul *Anghel Saligny*. Numele lui va rămâne pe veci legat de numele Dobrogii, căci, ca Director al studiilor și construcției Podului peste Dunăre la Cernavoda, ca Director al Serviciului pentru construcțiunea Portului Constanța, ca Director al Serviciului hidraulic, ca Director General al Porturilor și căilor de comunicațiune pe apă și ca sfătuitor tehnic în toate chestiunile mari care priveau dezvoltarea economică a acestei provincii, el a dat toată atențiunea și și-a pus toată autoritatea și puterea de muncă pentru propășirea ei. La punerea pietrei fundamentale a Podului peste Dunăre, *Regele Carol I* a spus:

«*Măreată este lucrarea concepută și condusă de inginerii noștri și mândri suntem de o lucrare așa de însemnată*».

Iar la inaugurare Dânsul a spus:

*«Mândru pot fi dar, că sub Domnia mea, s'a conceput și isprăvit de inginerii noștri, acest măreț Pod».*

La inaugurarea Portului Constanța în 1909, *Regele Carol I* și-a început cuvântarea cu următoarele cuvinte:

*«Cu mare bucurie am venit în Dobrogea spre a inaugura marile lucrări ale Portului Constanța datorite, ca și falnicul Pod peste Dunăre, științei și hărniciei inginerilor români, sub priceputa conducere a șefului lor».*

La serbările care au avut loc la Constanța la 28 Octombrie trecut, *Inaltul Regent Busdugan*, a spus următoarele:

*«Dar ceea ce a avut o importanță covârșitoare pentru dezvoltarea acestei provincii sunt lucrările monumentale: Podul peste Dunăre și Portul Constanța, care sunt o mândrie a țării și onoarea:ă Corpul nostru tehnic care le-a conceput și executat. Prin legătura cu țara întreagă, pe care o realizează podul gigantic peste mărețul fluviu și prin portul nostru din Constanța, construit cu toate amenajările moderne, s'a dat o mare dezvoltare comerțului nostru, înlesnind în condițiunile cele mai avantajoase exportul bogățiilor noastre de tot felul, al importului celor necesare nouă și tranzitul, ceea ce contribuie evident la propășirea economică a noului ținut și la aceia a întregii țări».*

Cu drept cuvânt dar, *D-l Al. Cottescu* a spus, în calitate de Președinte al Societății Politecnice, la 24 Iunie 1906, la o masă dată pe Vaporul «*Regele Carol I*» la Constanța, că *Saligny* reprezenta «*Simbolul inginerii române*» și că el era «*Soarele ce strălucește, precum este farul la care se îndreaptă privirile noastre în împrejurările grele*». Numele lui rămâne împreună de al Dobrogii, după cum a spus atunci Prefectul *Scarlat Vârnav*, nume pe care *Regele Carol I* l'a și dat stațiunii de cale ferată la care s'a terminat, în Dobrogea, lucrările de legătură ale linilor ferate din stânga și din dreapta Dunării, în anul 1895.

Se impunea dar ca în aceste momente să ne întoarcem gândul către dânsul și să-i preaslăvim memoria!

În al doilea rând trebuie să pomenim pe *Gheorghe Duca*, făuritorul de ingineri români, muncitori și capabili, care ca

Director general al Căilor ferate române și ca Director a Lucrărilor Portului Constanța în anii 1897-1899, a dat toată atențiunea propășirii Dobrogii; el a legat Constanța cu Occidentul prin trenuri exprese directe; el își luase și o mică proprietate în Dobrogea pe care voia să facă un exemplu de cultură modernă și științifică. Dobrogenii recunoscători lui, au dat gimnaziului din Medgidia numele «*Inginer Gheorghe Duca*».

Mai pomenim pe inginerul *Scarlat Vârnav*, care ca prefect al județului Constanța a avut o îngrijire părintească pentru această parte a țării, unde a lăsat urme adânci și amintiri neșterse.

După rescumpărarea linii ferate Cernavoda-Constanța, și până la legarea ei cu restul liniilor ferate din țară, acea linie se administra aparte. Primii directori ai acelei linii au fost Inginerii inspectori generali *Teodor Dragu* și *Alexandru Gafencu*, care și-au dat toate silințele pentru ridicarea economică a Dobrogii și pentru înfrumusețarea Constanței, ori de câte ori li s'a cerut concursul lor desinteresat.

Mai avem de pomenit pe inginerul *Camil Brânxă*, înecat în Dunăre în timpul construcțiunii podului dela Cernavoda și pe Inginerul inspector general *Ion Pâslă* care a murit la capătul podului, despre Cernavoda, în exercițiul funcțiunii ce i se dăduse de a primi și da explicațiuni unei misiuni streine

Primii cinci din cei pomeniți aci au fost *Președinți ai Societății Politecnice*, așa că putem spune că Corpul tehnic român a pus în Serviciul Dobrogii tot ce a avut dânsul mai select. *Scarlat Vârnav* a simțit această legătură sufletească între Societatea Politehnică și Dobrogea, căci în toastul său din 24 Iunie 1906 a spus :

«*Așa dar mulțumind lui Saligny pentru marile lucrări înfăptuite aici (la Constanța) și în numele Românilor Dobrogeni, îi suntem recunoscători. Inpreunând numele lui Saligny cu al Dobrogii și pe acestea cu al Societății Politecnice, care conține cele mai frumoase exemple de ordine, închin acest pahar în sănătatea Dobrogii, a Corpului tehnic și a lui Saligny*».

Fie ca asemenea legături să aibă loc și în semisecolele ce urmează, pentru binele și propășirea Patriei noastre!