

SEMICENTENARUL PODULUI PESTE DUNĂRE

de Ing. D. A. STAN

După 50 de ani dela inaugurarea podului dela Cernavoda, o constatare se impune înaintea tuturor celorlalte, și anume, că el a rămas și astăzi cea mai importantă lucrare inginerescă concepută și realizată de tehnica românească.

Imense au fost progresele înfăptuite pe teren tehnic, în țară, în toate domeniile, în această jumătate de veac. Și totuși, nimic n'a depășit faima podului peste Dunăre, nici un alt inginer n'a atins gloria lui *Anghel Saligny* și în nici un fel n'a fost sporit prestigiul revărsat asupra Corpului ingineresc român de realizarea ansamblului de lucrări de pe linia Fetești Cernavoda, — inaugurate la 14/26 Septembrie 1895.

Intr'adevăr, în cei 50 de ani din urmă, România a parcurs un drum ascendent cu totul remarcabil, pe terenul înfăptuirilor tehnice. În 1930, cu ocazia sărbătoririi centenarului Căilor Ferate, apoi în 1931 când Societatea Politehnică împlinise 50 de ani, ca și în 1941 când s'au comemorat tot aci 6 decenii dela terminarea primei linii ferate construită de ingineri români, în țară, (linia Buzău — Mărășești), și tot odată 60 ani de existență demnă și de activitate neînteruptă și utilă a societății noastre, s'au arătat pe larg, în conferințe și în articole publicate în Buletin, progresele rapide dela noi din țară, în direcția comunicațiilor feroviare, în materie de porturi, drumuri, construcții de tot felul, poduri, silozuri, uzine, industrii, electrificări, telefonie, radio, îmbunătățiri funciare, exploatare silvice și chiar agricole și așa mai departe. S'au văzut bine, cu aceste prilejuri, eforturile prodigioase și succesele adesea surprinzătoare obținute pe teren tehnic de această țară, pe care secole de subjugări și vitregie au ținut-o în urmă, dar care știe să folosească orice moment de răgaz ca să se apropie de nivelul la care se găsesc gințile ce stau în fruntea civilizației.

Cum tot acest progres tehnic are la bază munca, priceperea și hărnicia inginerilor români, al căror număr a sporit în acești 50 de ani din urmă dela câteva sute la aproape 15.000, — este natural să ne întrebăm cum se face că prestigiul lor și situația lor relativă între celelalte profesii productive ale țării, n'au urmat și ele mersul ascendent al tehnicității și realizărilor românești.

Nu e însă momentul să căutăm cauzele și să formulăm răspunsuri la această complexă problemă, care va fi stând desigur la inimă tuturor inginerilor.

Mult mai reconfortant, să ne întoarcem ochii spre acel «*far strălucitor al României, în marea tehnică modernă*», cum a denumit marele nostru profesor, D-l *Ion Ionescu*, construcția podului dela Cernavoda.

La originea lucrărilor, gigantice pentru aceea vreme, pentru traversarea Dunării, a stat necesitatea imperioasă de a se face legătura țării cu Marea Neagră, simțită de mult, dar mai ales dela începutul construcțiilor de drumuri de fier. La 1855 *Domnitorul Știrbey*, anunțând intenția de a negocia cu Companii străine construirea primelor linii ferate la noi, fixase ca prim traseu de interes național linia Vârciorova — Craiova — București — un punct al Dunării «ce se va găsi priincios», cu *prelungire până la un punct al Mării Negre*. Iar convenția încheiată în 1856 cu Maximilian von Haber, din Karlsruhe, pentru construcții de linii ferate, nu se considera valabilă decât dacă se putea obține dela Poarta Otomană prelungirea liniei până la Mare.

Imprejurările istorice cunoscute au făcut însă ca prima linie de cale ferată, în România liberă, să se realizeze după venirea în țară a Domnitorului Carol I, și să fie cea dintre București — Giurgiu, inaugurată abia în Octomvrie 1869.

Legătura țării cu Marea a fost cu toate acestea urmărită neîncetat între timp, după cum o dovedesc diversele proiecte nerealizate. Se propusese astfel construirea unei linii ferate București — Cernavoda, mergând pe malul drept al Dunării, prin Slobozia, spre a se lega apoi cu linia Cernavoda — Constanța, construită la 1860 de o Companie Engleză pe când Dobrogea făcea încă parte din imperiul Otoman. În 1862, o altă propunere, susținută de *Mihail Kogălniceanu*, viza construirea unei linii Galați — Bolgrad — Marea Neagră.

După războiul Independenței și încorporarea Dobrogei la țara mamă, nevoia legării cu Marea și deci a trecerii peste Dunăre cu un pod, devine și mai presantă și intră în curând în faza preparativelor de realizare.

În adevăr, în 1880 se hotărăște construcția liniilor București — Cernavoda și Făurei — Cernavoda, spre a fi legate cu linia Cernavoda — Constanța de îndată ce aceasta va fi fost răscumpărată dela Compania Engleză. Se organizează atunci o Direcție, sub conducerea inginerului *Spiridon Yorceanu* pentru studiul acestor linii până la *Fetești*. Iar în 1882 se publică *concurs internațional* pentru porțiunea de linie *Fetești — Cernavoda*, porțiune care comporta podurile peste Borcea și peste Dunăre. Ingerul englez *Hartley*, cunoscut prin lucrările dela Gurile Dunării, la Sulina, este însărcinat cu facerea unui plan hidrografic al Dunării la Cernavoda, în timp ce *Spiridon Yorceanu* stabilește un traseu al liniei proiectate, pe care îl revele în urmă inginerul *D. Frunză*.

În memoriul înaintat Ministerului Lucrărilor Publice de *Anghel Saligny* și publicat apoi în Buletinul Societății noastre din 1888, ca și în diversele documentate articole ale D-lui Profesor *Ion Ionescu*, sunt arătate toate condițiile Concursului. Ele lăsau o foarte mare latitudine

concurrentilor, atât asupra amplasamentelor, adâncimii fundațiilor, lungimii podurilor, numărului de deschideri, sistemului de grinzi (cu excluderea doar a grinzilor suspendate) și materialului (oțel sau fier). Relevăm că acest program de concurs se referea la linie de cale ferată *dublă*.

La 1 Septembrie 1883, 8 Case constructoare din Franța, Germania, Austria, Elveția și Belgia, au prezentat proiecte, foarte diferite, în special în ce privește sistemul de grinzi.

Juriul examinator, care cuprindea pe profesorii *Collignon* dela Paris și Dr. *E. Winkler* dela Berlin, precum și 3 ingineri români: inspectorii generali *D. Frunză*, *Spiridon Yorceanu* și *C. Olănescu*, a găsit insuficiente toate proiectele și a stabilit o nouă serie de condiții în vederea întocmirii proiectelor definitive. Se stipulau între altele, că podurile să se construiască cu travee fixe, *așezate la 30 m. deasupra apelor mari*, fundațiile să coboare 31 m sub apele mici, și materialul pentru suprastructură să fie *fierul*.

Înălțimea liberă de 30 m deasupra apelor mari era impusă prin convenții internaționale și este cazul să ne oprim asupra consecințelor unei asemenea condiții. Pentru a da posibilitate tuturor caicurilor turcești să treacă pe sub pod cu catargele lor, eram obligați de Puterile străine să ridicăm podul la o înălțime exagerată, deși de exemplu la Budapesta și Viena se făcuseră poduri mult mai jos. Or, situarea podului la această înălțime atrăgea obligația de a se executa și o rampă *cu o declivitate foarte mare* între nivelul liniei din Baltă și acest nivel al podului. Iar această declivitate mare pentru urcarea trenurilor pe pod, este mai determinantă în limitarea traficului pe această porțiune de linie, — greu resimțită astăzi, — decât însăși faptul că linia este simplă și nu este dublă.

Ținând seama de recomandările și condițiile pomenite, Comisiunea instituită ulterior de Ministerul Lucrărilor Publice și compusă din *Sp. Yorceanu*, *G. Duca*, *C. Popescu*, *C. Mironescu* și *Anghel Saligny* a întocmit un nou program de concurs, schimbând totuși unele condiții și anume: *podurile să aibă o singură cale* (în loc de cale dublă), înălțimea liberă sub podul Borcea să fie numai de 11 m. (în loc de 30 m), adâncimea fundațiilor să poată varia cu 3 m. în plus sau minus față de cei 31 m fixați de juriul din 1883, iar în ce privește acțiunea vântului asupra podurilor, să se respecte, la calcule, prescripțiile englezești.

În 1886, cu acest program, s'au obținut 5 proiecte și oferte de executare a podurilor. Nici unul din aceste proiecte neîndeplinind însă, nici de data aceasta, condițiile caetului de sarcini, Comisiunea le-a respins pe toate și astfel și acest al II-lea Concurs Internațional a rămas fără rezultat. El a dat în schimb ocazia să se constate că prescripțiile englezești privitoare la calculul acțiunii vântului conduceau la rezultate exagerate și pe de altă parte, a provocat ample discuții cu privire la admisibilitatea *oțelului* ca material pentru suprastructură.

În Noemvrie 1887, însfârșit, Ministerul Lucrărilor Publice înființează un Serviciu special, sub conducerea lui *Anghel Saligny*, căruia îi încredințează elaborarea proiectelor definitive, pe baza aceluiași program dela ultimul Concurs Internațional.

Să ne oprim o clipă, asupra acestei decizii epocale pentru Corpul nostru ingineresc. Dovada aceasta eclatantă de încredere în destoinicia inginerilor români și în capacitatea lui *Anghel Saligny*, nu numai că cinstește pe conducătorii treburilor publice din acea vreme, dar poate fi socotită ca adevăratul act de naștere al Independenței tehnicei românești, aservită până atunci străinilor, la care trebuia să ne adresăm pentru cele mai neînsemnate lucrări. Intr'adevăr, numai cu 8 ani mai înainte, la construcția liniei Adjud — Tg. Ocna, autoritățile românești nu îndrăsniseră să-și ia nici o răspundere pentru siguranța și stabilitatea unor mici poduri metalice, pentru ca de data aceasta să se încredințeze numai inginerilor români *toată răspunderea proiectării și executării unei construcții mărețe și excepțional de grele.*

Este locul să subliniez, că desigur cea mai importantă dintre semnificațiile aniversării sărbătorești de astăzi, *aceasta este.*

Or, încrederea s'a dovedit pe deplin îndreptățită, rezultatul întrecând chiar toate așteptările.

După o vizită a marilor lucrări de poduri în curs de execuție, prin Europa, *Anghel Saligny* și-a organizat serviciul liniei Fetești — Cernavoda, cu tineri ingineri români care au făcut după aceea cariere strălucite, ilustrând cu toții corpul nostru tehnic. Cităm în primul rând pe *Ion Băiulescu*, fost strălucit elev al lui *Winkler* și care a contat ca un colaborator deosebit de prețios a lui *Saligny* la aceste lucrări; în organizația serviciului *I. Băiulescu* avea gradul de sub șef de serviciu, împreună cu *N. N. Herjeu*. Șefii de secție au fost *Alexandru Davidescu*, *St. Gheorghiu* și *N. Davidescu*; în biroul tehnic au lucrat: dela început *D-l Petre Zahariade*, apoi *A. Dumitrescu* și în ultimul an înainte de terminarea liniei, *D-l Profesor Ion Ionescu*, ieșit inginer în 1894; ingineri pe șantier au fost: *Camil Brânză* care s'a înecat în Dunăre nu mult după începerea lucrărilor, *I. Pâslă*, *Ion I. C. Brătianu*, *Vasile Cristescu* și *I. Schia*. Recepționari în fabricile străine: *Gr. Casimir*, *A. Bădescu* și *R. Baiulescu*.

Vintilă I. C. Brătianu a luat parte și el la aceste lucrări, fiind în serviciul Societății *Five Lille*.

Cei mai mulți dintre aceștia erau formați în vechea noastră Școală de Poduri și Șosele, ceea ce se cade deasemenea să relevăm: ingineri români, *formați în școală românească*, au adus operii ce se înfăptuia o contribuție deosebit de prețioasă.

Proiectele întocmite sub conducerea lui *Anghel Saligny*, care au și fost executate, diferă în mod esențial de toate proiectele ce se prezentaseră la cele două Concursuri internaționale.

Memoriul lui *Saligny*, de care am mai vorbit, scoate în relief deosebirile față de proiectele anterioare și arată că dealtfel, aceste deosebiri au rezultat în mod natural din studiile întreprinse.

În primul rând, sistemul de *grinzi cu console*, adoptat de *Saligny*, nu fusese folosit de nici unul din proiectanții străini, deși cu mult mai avantajos pentru deschideri mari decât toate sistemele propuse. Este adevărat că grinzile cu console, erau aproape necunoscute la epoca primului concurs din 1883, dar sistemul fusese pus în valoare

de construcția giganticului pod *Firth of Forth* și se aplica de preferință la mai toate podurile mari concepute după aceea.

Ca material pentru suprastructură, *Saligny* a adoptat oțelul, deși la aceea epocă, — oricât s'ar părea acum de curios — nu era încă unanim admis pentru construcții mari și nici într'un caz nu era recunoscut ca mai avantajos decât fierul. Ca să reușească această revoluție tehnică, *Anghel Saligny* a trebuit să susțină o luptă foarte grea și este unul din marile lui merite că a învins. D-l Profesor *Ion Ionescu* crede chiar că realizarea podului peste Dunăre a contribuit în mod decisiv să consacre superioritatea oțelului pentru podurile metalice.

Nu insistăm acum asupra tuturor inovațiilor din proiectul *Saligny* și nici asupra numeroaselor dispoziții fericite adoptate, dar trebuie să amintim că după elaborare, proiectele fiind trimise profesorului *E. Winkler* și inginerului *A. Krohn*, aceștia le-au aprobat fără nici o rezervă, după cum le-a aprobat și o Comisiune specială numită de Ministerul Lucrărilor Publice.

❶ chestiune trebuie elucidată: de ce podurile s'au proiectat cu cale simplă și nu cu cale dublă.

Mai întâi, este evident că chiar dacă s'ar putea susține că s'a făcut o greșală, ea nu poate fi imputată nici lui *A. Saligny*, nici inginerilor care au colaborat cu el, deoarece proiectele s'au făcut pe baza unui program precis, impus de guvern, prin Direcția Generală C. F. R. și Comisiunile speciale care au hotărât toate condițiile ce trebuiau respectate.

Iar dacă e vorba să se discute hotărârea Guvernului și Direcției Generale C. F. R. de atunci, — nu se poate judeca simplisit numai prin prisma situației atât de schimbată de astăzi și pe considerentele nevoilor traficului de astăzi, ci trebuie să se cântărească și motivele care au dus la luarea hotărârii. Să nu se uite că situația financiară a țării la vremea aceea era așa de grea și nevoile de investiții în lucrări, în toată țara, așa de mari, încât o sporire a cheltuielii cerute de porțiunea de linie Fetești — Cernavoda cu podurile ei, viaductele și celelalte lucrări, ar fi putut chiar să impună amânarea realizării trecerii peste Dunăre pentru legătura cu Marea, pentru cine știe câtă vreme încă.

Intr'adevăr să amintim câteva din aspectele situației de atunci:

1. Obținerea independenței României fusese condiționată de plata sumei de 421.880.327 lei aur către concesionarii străini ce executaseră și exploatau 1377 km de căi ferate în țară. Anuitatea titlurilor de rentă ce acoperea suma de mai sus se trecuse în bugetul țării.

2. În vederea complectării rețelei, Corpurile Legiuitoare votaseră în 1884 executarea următoarelor linii de căi ferate: Leorda — Dorohoi; Dolhasca — Fălticeni; Bacău — Piatra Neamț; Crasna — Huși; Focșani — Odobești; Buda — Slănic; Câmpina — Doftana; Titu — Târgoviște; Golești — Câmpulung; Slobozia — Ciulnița — Călărași; Costești — Turnu Măgurele; Corabia — Piatra Olt — Râmnicu Vâlcea; Râmnic — Ocnele Mari; Filiași — Târgu Jiu; Vaslui — Iași, etc.

3. Se pusese în execuție un întreg program de construcții de șosele și de poduri peste numeroase râuri care erau trecute până atunci prin vad. Astfel, lungimea șoselelor naționale, județene și comu-

nale însuma în 1881 numai cca 7800 km, și a ajuns în 1897 la peste 24.000 km.

4. Intreaga rețea de linii telegrafice din toată țara era în construcție, atât pentru uzul intern cât și pentru tranzitul internațional, corespunzător convențiilor internaționale ce se încheiaseră după 1880.

5. Realipirea Dobrogei impusese aruncarea a încă 2 cabluri peste Dunăre, unul la Brăila, altul la Fetești.

6. Intrarea României în Tripla Alianță, la 3 Octovrie 1883, ne impusese mari sacrificii de ordin militar: sporirea corpurilor de armată dela 2 la 4, întărirea liniei Focșani — Nămolosa — Galați și crearea cetății București, ale cărei lucrări de fortificații deosebit de costisitoare, au început în 1888.

Și acestea erau atunci numai o mică parte din nevoile urgente ale țării în plin efort de dezvoltare, așa că numai o judecată superficială sau pătimasă ar putea învinui pe *Ion Brătianu* și ceilalți patrioți care vegheau la destinele tinerii țări independente, că au greșit când au cerut lui *Saligny* să proiecteze podurile dintre Fetești și Cernavoda cu o singură cale, oricât am fi fost de bucuroși astăzi dacă țara ar fi avut atunci posibilități să le facă cu cale dublă.

Pe baza proiectelor lui *Saligny* terminate în 1889, s'a procedat în Ianuarie 1890 la licitație pentru darea în întreprindere a tuturor lucrărilor, specificându-se că *Serviciul își ia întreaga răspundere a calculelor și dispozițiilor adoptate*.

Iată — după noi — singurul mod normal de a concepe poziția relativă a proiectantului față de executant, compatibil cu etica profesiei noastre. Din nefericire câtă schimbare trebuie să constatăm astăzi în practica Serviciilor noastre tehnice. După 50 de ani de tehnică românească, prea puțini din inginerii noștri mai înțeleg să le revină vre-o răspundere pentru calculele făcute, — mai presus de toate dominând în birouri tendința «acoperirii» cu cât mai multe semnături, de jos în sus ca și de sus în jos, pe scara ierarhiilor, pentru ca la urmă să se prescrie în contracte că *executantul răspunde singur* nu numai de calitatea execuției, dar și de calcule și proiectare.

Putem fi siguri că nu s'ar fi făcut de *români* podul peste Dunăre și n'am avea ce să glorificăm astăzi, dacă *Saligny* și toată pleiada de ingineri ce au făcut fala profesiei, ar fi gândit și ei cum se gândește administrativ astăzi.

Să revenim însă la marea operă inginerească înfăptuită între 1890 și 1895.

Podul peste *Dunăre*, cel mai mare pod din Europa Continentală în momentul construirii lui, comportă după cum se știe o deschidere centrală de 190 m și câte două deschideri laterale de câte 140 m. El are lungimea totală de 750 m, pe lângă un viaduct cu 15 deschideri de câte 60 metri.

Lucrările acestui pod, încredințate Companiei *Fives — Lille* din Franța, au început în 1890. În toamna aceluia an s'a pus piatra fundamentală, în prezența *Regelui Carol I*: în zidăria primului picior al podului, de pe țărmul stâng al Dunării, s'a îngropat un document come-

morativ în care se spune că «*grandioasa lucrare*» concepută și condusă de inginerii români, va constitui un monument ce va transmite gene-

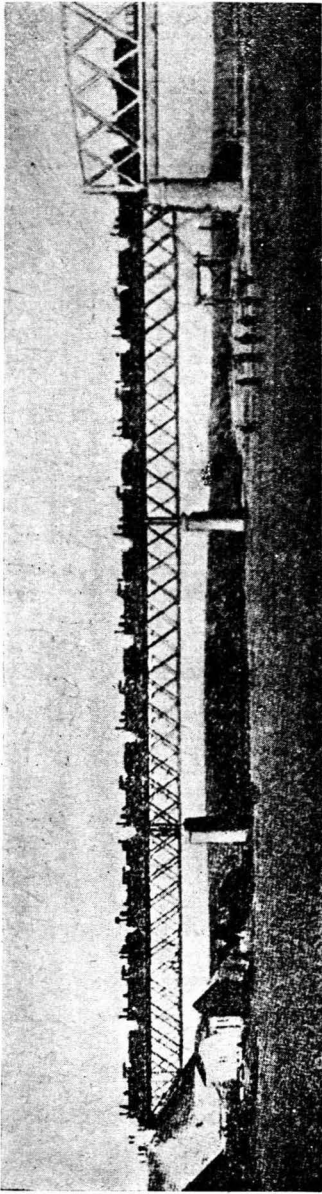


Fig. 3. — Podul peste Borcea la Fetești. Trenul de încercare cu 15 locomotive.

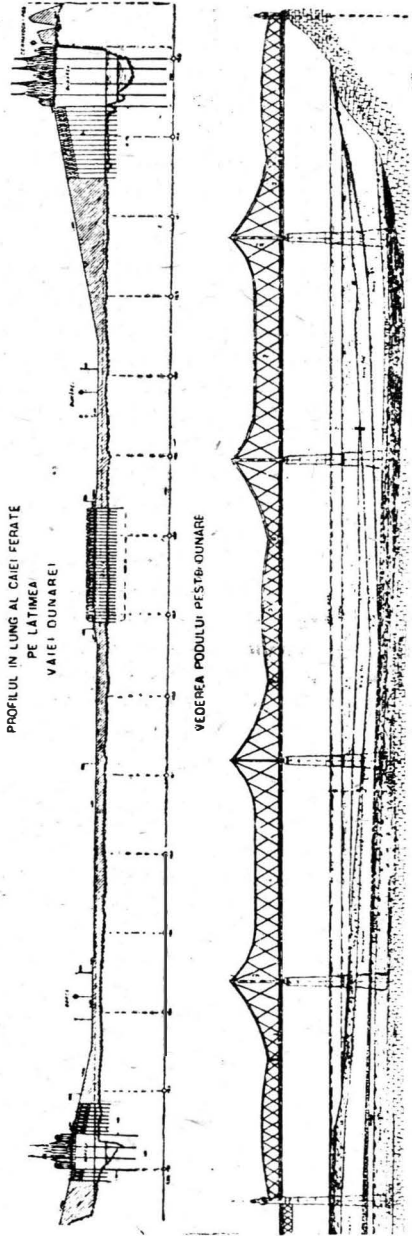


Fig. 4. — Valea Dunării între Fetești și Cernavoda și podul peste Dunăre.

rațiilor viitoare, « *dovadă de puterea de viață, patriotismul și hărnicia României actuale* ».

Cu această ocazie, *Al. Marghiloman*, ca Ministru al Lucrărilor Publice, în discursul său spunea: « *Ne putem fâli cu această grandioasă întreprindere, căci inginerii români au conceput-o, inginerii români o conduc astăzi, pe când, sunt abia 30 ani, străinii ne făceau neînsemnatele lucrări de fier ce aveam. În această amintire pare că este scrisă toată istoria noastră contimporană.* »

Poțul peste *Borcea* are 3 deschideri de câte 140 m, un viaduct cu 3 deschideri a 50 m spre *Fetești* și un alt viaduct cu 8 deschideri a 50 m spre *Cernavoda*. Intre podurile *Borcea* și cel peste *Dunăre*, pentru scurgerea apelor de inundație se găsește încă un viaduct de 34 deschideri a 42 m. peste *Baltă*.

Prin licitație, lucrările podului peste *Borcea* au fost adjudecate Uzinei franceze *Schneider & Co.*, iar viaductele, uzinelor belgiene *Cokerill*.

Ambele poduri, împreună cu toate viaductele din această regiune inundabilă de 15 km lățime, însumează un total de 4408 m lungime iar lucrările au comportat: 62.000 m³ săpături în aer comprimat, 1750 tone oțel la chesoane, 100.000 m³ zidărie de piatră, 100 km lungime totală de piloți, 14.620 tone oțel moale și 458 tone oțel dur. S'au executat în acelaș timp la linia *Fetești — Cernavoda*, 3 milioane m³ terasamente și 200.000 m³ pereuri zidite.

Toată execuția a decurs în condițiuni impecabile, atât din punct de vedere tehnic cât și administrativ. Nu-i mai puțin adevărat că nu existau pe aceea vreme, în serviciile publice, atât de multe servicii de contabilitate, nici consilieri controlori și oficii de licitații și nici toate formalismele și legislațiile haotice care îngreuiază și pot să încurce astăzi atât de desăvârșit orice lucrare !

La 14/26 Septembrie 1895 a avut loc inaugurarea solemnă a liniei *Fetești — Cernavoda* și în special a podului peste *Dunăre*.

Solemnitatea și manifestațiile prilejuite de această inaugurare care a comportat între altele și trecerea pe pod a unui tren de 15 locomotive lansate cu viteza maximă, toate fluierând, în timp ce muzicile cântau și sirenele vaselor de *Dunăre* cutremurau văzduhul, toate au fost descrise de repetate ori; au fost momente de intensă emoție; cuvântările entuziaste pronunțate atunci de *Regele Carol I*, de *Const. Olănescu* — ca Ministru al Lucrărilor Publice — și de *Gheorghe Duca*, Directorul General al Căilor Ferate, care au mai fost reproduse de câteva ori în Buletinul nostru se găsesc și în cuprinsul acestui număr festiv.

Nota dominantă a tuturor manifestărilor acestei sărbătorești inaugurări a fost mândria profund îndreptățită, încrederea nemărginită în posibilitățile Țării și a inginerilor ei, și speranțe nelimitate pentru viitorul neamului acestuia, a cărui soartă este atât de indisolubil legată de bătrânul *Danubiu*.

Documentul comemorativ zidit la inaugurare, între altele, spune: « *Am ridicat un monument care face fală neamului românesc și care va fi pururi îndemn puternic pentru urmașii noștri spre a purcede tot mai departe pe calea muncii, a civilizației și a măririi* ».

Regele Carol I, mai entuziast decât în ori ce altă împrejurare din lunga și glorioasă lui Domnie, în discursul său spunea: « *săvârșirea podului peste Dunăre, dorit de un sfert de veac de Mine* » . . . și « *așteptat cu nerăbdare de țara întreagă* » . . . « *este astăzi fapt împlinit și uriașă se ridică înaintea noastră această falnică operă ca o mărturie vădită a tăriei Regatului* ». Și mai departe: « *această lucrare trainică și nepieritoare, trebuie să arate lumii că vrednic este poporul român de frumoasa sa chemare la gurile Dunării și la porțile Orientului* ». « *Mândru pot fi dar, că sub Domnia Mea, s'a conceput și isprăvit, de inginerii noștri, acest măreț pod* » . . . « *pe care îl privesc ca cheia de aur a unui viitor strălucit* ».

Marele Rege a folosit apoi prilejul ca să mulțumească corpului tehnic « *pentru râvna și hărnicia ce a desfășurat în numeroase lucrări publice, săvârșite în cursul celor din urmă ani și care găsesc cea mai frumoasă a lor încoronare în podul de peste Dunăre* ».

Cum n'ar fi vibrat țara întreagă de mândrie și de încredere în viitor ! Eram în plină epocă de pace, iar Țara Românească, — cea mică, — în primele ei decenii de independență reală, condusă cu destoinicie și sobrietate de un Rege Mare, se aranjase bărbătește pe calea largă a progresului, împlinind într'un an cât alții într'o sută. Realizarea unui vis ca acel al trecerii Dunării pentru legarea permanentă a Țării cu Marea, — și încă în condiții atât de excepționale, cu o lucrare de artă ce depășea în acel moment tot ce se făcuse în Europa, — dădea dreptul să se creadă că orice altă năzuință, cât de îndrăzneată, va putea fi înfăptuită prin forțele și mințile românești. Ochii tuturor se îndreptau cu mândrie și încredere spre ingineri, care se situau pe primul plan al făuritorilor progreselor evidente și rapide din întreaga țară. În fruntea lor, necontestat, se găsea *Anghel Saligny* pe care însăși Regele Carol I îl socotea ca « *una din podoabele* » strălucitei Lui Domnii și « *o glorie a României* ».

Astăzi când sărbătorim jumătatea de veac ce s'a scurs dela data când a fost oficial consacrată marea isbândă dela Cernavoda, este pentru Soc. Politehnică și pentru toată inginerimea română o sacră datorie să ne îndreptăm gândul către gloriosul înaintaș care a fost *Anghel Saligny* și cuprinși de aceeași legitimă mândrie care stăpâna pe contemporanii săi, să mărturisim recunoștința noastră pentru culmea la care a ridicat el prestigiul profesiei ingineresti.

Cele dintâi două decenii care au urmat măreții înfăptuiri dela Dunăre, au fost marcate de mari lucrări publice, în toate direcțiile, — porturile maritime și dunărene, căi ferate, poduri, drumuri, mari industrii, — iar inginerii au continuat să păstreze situația de înalt prestigiu câștigat sub conducerea strălucitei personalități a lui *Anghel Saligny* și a pleiadei din rândurile cărora se detașează numele lui *Gh. Duca, Elie Radu, C. Olănescu, Ion Băiulescu, Teodor Dragu, E. Miclescu, N. Herjeu, M. Romniceanu, G. Casimir, N. P. Ștefănescu, I. G. Cantacuzino*, și alții.

A venit apoi primul război mondial. În anii aceia întunecați și plini de primejdii, când din sacrificiile întregii suflări românești se plămădea România Mare, inginerii, sub conducerea aceluiași *Anghel Saligny* și-au dat tributul de muncă și pricepere, rămânând și în timp de război, în

fruntea profesioniștilor țării. În cursul acelei cumplite furtuni, podurile dela Dunăre, — prototip al realizărilor tehnicei românești, — au primit și ele lovituri crunte, dar au rezistat peste toate așteptările.

Podul peste Borcea a fost refăcut, iar cel de peste Dunăre reparat, — după cum s'a arătat în Buletinul Societății noastre și cum precizează D-l Inginer Inspector G-ral *N. Bujoreanu* în documentatul său articol, — așa că au putut fi repuse în serviciu, reluându-și marea lor utilitate pentru economia țării întregite.

În următoarele două decenii, — cele ce s'au scurs între primul și cel de-al 2-lea război mondial, — corpul ingineresc pare să fi cedat într-o câțva pasul altor profesii care-i dispută și astăzi întâietatea în importanță și prestigiu, spre deosebire de vremea când *Anghel Saligny* — care a avut o parte covârșitoare în însăși formarea corpului tehnic, — îl conducea la continui victorii tehnice de importanță epocală, și-i pune în valoare sănătoasele lui însușiri de muncă, devotament și spirit echilibrat, pe care trebuie să poată să se reazime progresul țării noastre.

Însfârșit, înainte ca întreg ciclul celor 50 ani de viață inginerescă, dominată de geniul și realizările lui *Anghel Saligny* ca și de faima operii sale capitale — podul peste Dunăre — să se fi împlinit, avurăm parte, în acești ultimi ani, de nenorocirile pricinuite de nebunescul măcel la care a luat parte întreaga omenire și la al cărui sfârșit asistăm acum. Nici de data aceasta podul dela Cernavoda n'a fost cruțat de cruzimile războiului.

Avariile pricinuite de bombardamente au putut fi însă reparate rapid și podul continuă să domine cu dantela lui de fier apele bătrânului Danubiu, păstrându-și mai departe locul dintâi între lucrările tehnice din țară : « *Operă mare, operă admirabilă, operă de mândrie națională* » cum îl aprecia odată ilustrul matematician *G. Tițeica*.

Cât despre autorul podului, nu numai că a rămas cel mai mare inginer pe care l-am avut, dar « *dacă se măsoară însemnătatea omului după roadele pe care le-a lăsat* », cum spunea *Ion I. C. Brătianu*, atunci « *în generația pe care a cinstit-o, n'a fost Român mai de seamă decât Anghel Saligny* ».

Ce putem dori mai mult, astăzi, țării și corpului ingineresc român, decât ca peste alți 50 ani, când cu aceiași mândrie se va aniversa *centenarul* podului peste Dunăre, și când cu aceiași pietate și recunoștință se va pomeni desigur numele lui *Anghel Saligny*, — opera și omul avându-și definitiv asigurat locul de mare cinste în cartea neamului, — să se poată vorbi de opere tehnice românești de mai mare grandoare și să se înregistreze atunci la activul corpului ingineresc un *spor de prestigiu* care să-l situeze *peste* apogeul atins cu ocazia inaugurării dela 14/26 Septembrie 1895.

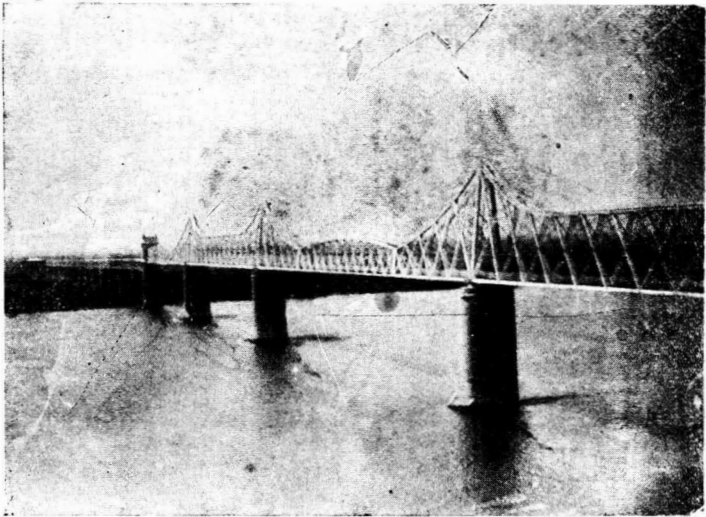


Fig. 5. — Podul Regele Carol I la Cerna-Vodă.
(Foto Ing. E. Prager)

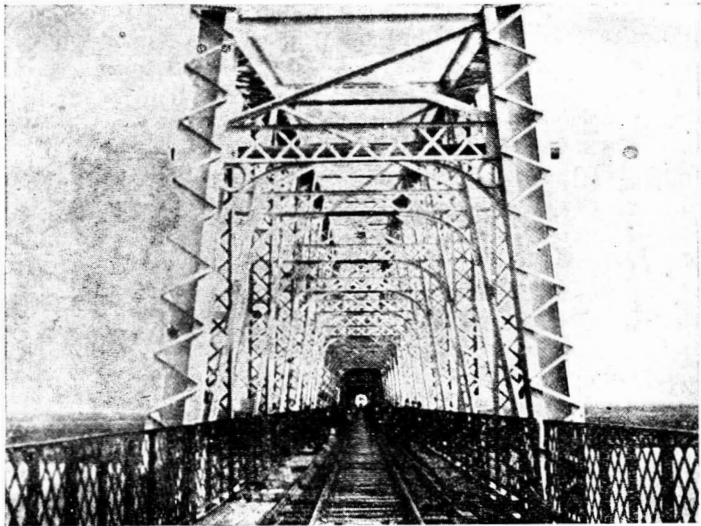


Fig. 6. — Vederea podului peste Borcea, depe viaduct.