

RELATĂRI CONTEMPORANE DESPRE CONSTRUCȚIA ȘI INAUGURAREA PODULUI PESTE DUNĂRE

de Ing. FLAVIU DEM. BALDOVIN

Preocuparea conducătorilor Statului Român pentru construcția unui pod peste Dunăre începe să se precizeze în acte publice încă din anul 1870. Poziția internațională a micului principat dunărean, aflat încă sub suzeranitatea nominală a Turciei, nu-i îngăduia însă a avea inițiative proprii și dacă în mesajul de deschidere a Corpurilor Legiuitoare din sesiunea aceluiași an (15/27 Noembrie 1870) Domnitorul Carol anunța că: « Guvernul meu vă va supune un proiect de lege pentru o lucrare de mare utilitate publică, primită cu satisfacție de Sublima Poartă, anume: un pod fix pe Dunăre dela Giurgiu la Rusciuc », acest proiect trebuie considerat ca sugerat și impus de anumite Mari Puteri în vederea intereselor lor directe.

Podul anunțat în mesajul domnesc din Noembrie 1870 trebuia să fie un element din vastul proiect al Angliei care tindea la realizarea legăturii feroviare între Europa și Indii, prin Constantinopol, trecând prin București—Giurgiu—Rusciuc—Șumla și Adrianopol. În același timp cu construcția podului peste Dunăre la Giurgiu era proiectat și executarea unui pod peste Bosfor făcându-se legătura cu Extremul Orient.

Pentru lămurirea cercurilor competente românești, s'a și tipărit în București la 1871 o broșură de 15 pagini cu o hartă a Căilor Ferate, intitulată: *Aperçu sur le projet de pont de fer entre Giurgevo et Rutschuck, par le Lt.-Col. Alecsandri*, broșură interesantă numai ca un document al epocii, pe lângă faptul că ar fi, după cunoștința noastră, prima tipăritură în România care tratează despre construcția unui pod peste Dunăre ¹⁾.

¹⁾ Autorul, fratele poetului V. Alecsandri, a scris această broșură în calitate de exponent în România al Societății Constructoare *in spe* a podului dela Giurgiu, firma Waring Frères, E. Erlanger et Comp. din Londra. Amplasamentul podului se stabilise pe baza studiilor și indicațiilor renumitului inginer hidrlog Philips. Intregul pod trebuia să aibă o lungime de 9.435 picioare engleze (2.877 m.).

Cu toate pregătirile destul de înaintate, proiectul podului peste Dunăre la Giurgiu nu s'a realizat datorită împrejurărilor turbure din Europa anilor 1870—71 cât și din ivirea primelor simptome ale viitorului războiu dintre Turci și Ruși (1877—78) la care avea să participe și principatul dunărean pentru a deveni România independentă de mai târziu, întregită cu Dobrogea.

Din acel moment însă, construcția unui pod peste Dunăre este privită și îmbrățișată în România numai sub unghiul intereselor proprii românești. Podul peste Dunăre nu mai putea fi conceput ca o simplă verigă a unei artere internaționale ci trebuia să lege țara cu Marea în punctul cel mai indicat pentru un port de mare viitor, Constanța de azi. Acest țel animează deopotrivă pe toți factorii politici ai vremii și este de admirat abilitatea cu care ei au știut să evite așezarea podului la Silistra — impusă oarecum prin dispozițiile Congresului dela Berlin din 1878 — și a cărei utilitate pentru dezvoltarea economică a României era mediocră ¹⁾.

Sfârșirile conducătorilor de a se așeza podul acolo unde marile interese ale Țării îl comandau sunt încununată de succes și legea prin care se hotărăște construcția linii ferate București—Fetești precum și construcția podului peste Dunăre la Cernavoda este votată în entuziasmul Camerei din Iunie 1882 și primită de Țară cu mare satisfacție.

Ceea ce a urmat, pe plan tehnic, se cunoaște și trebuie să relevăm articolele scrise în diferite ocazii de ilustrul nostru Profesor Ion Ionescu, care a arătat generațiilor următoare de ingineri activitatea pilduitoare a înaintașilor și rolul marelui Saligny în elaborarea planurilor și în conducerea lucrărilor podului care a primit, pe bună dreptate, numele « Regele Carol I ».

Marele curent al fluviului era trecut prin 3 deschideri a 310 picioare (94 m.) și alte 2 deschideri a 200 picioare (61 m.). Restul podului era completat de 10 deschideri a câte 200 picioare (61 m.) precum și un număr suficient de deschideri între 50—80 picioare (15—24 m.) care traversau insula Ramadan. Înălțimea liberă a podului peste fluviu era prevăzută de 95 picioare (29 m.) iar lărgimea podului, pentru o cale ferată simplă și un pasaj de pietoni. Toate elementele construcției, inclusiv pilele, se prevedeau a fi din fier și oțel. Prețul total al lucrării se estima la 25 milioane franci aur din care 10 milioane urmau să fie suportate de România.

Aceiași firmă trebuia să construiască în același timp și podul gigantic de peste Bosfor.

¹⁾ În Congresul dela Berlin (1878) s'a prevăzut că limita despărțitoare dintre Dobrogea românească și Bulgaria să se facă de o Comisie europeană luându-se ca punct de plecare punctul unde se poate face un pod peste Dunăre, a cărei construcție era și o obligație pentru România. Delegații politici români au combătut, ulterior, cu argumente de ordin tehnic soluția podului la Silistra, pledând pentru un amplasament cât mai la vale de graniță și arătând că « brațul Borcea stabilește el însuși și în mod natural așezarea unui pod peste Dunăre ». Cităm, cu titlu de document, un pasaj din corespondența din 1880 a Ministrului de Externe V. Boierescu către Ministrul de Externe al Austriei: « Așezarea unui pod peste Dunăre lângă Silistra este nerațională deoarece la cea mai mică creștere a apelor Dunării, tot locul cuprins între punctul de margine al frontierei și punctul din fața Insulelor Hopo este așa de înecat încât frontiera s'ar găsi dată înapoi cu câțiva kilometri » (și astfel un cap al podului s'ar putea afla la un moment dat pe teritoriul bulgar).

Despre activitatea intensă și tăcută din anii 1883—1888, dezvoltată în birourile tehnice ale Ministerului Lucrărilor Publice și mai ales ulterior în « Serviciul pentru construcțiunea căii ferate Fetești—Cernavoda », prima relatare scrisă și destinată și altor cercuri din țară decât cele tehnice, o face însuși *Saligny* la 1888 prin tipărirea la « Stabilimentul Sececu & Teclu » a unui *Memoriu asupra proiectului Podului peste Dunăre la Cernavoda prezentat Direcțiunii Generale a Căilor Ferate Române*¹⁾.

Când se cetește azi, la o distanță de 57 ani, acest « memoriu », tipărit în 64 pagini de format $38,5 \times 27$ cm și în condiții grafice cu totul deosebite — având și reproduceri artistice executate ale diferitelor mari poduri din Europa și America — trebuie să mărturisim un sentiment de admirație pentru modul cum este redactat.

Prezentarea ideilor și baza argumentelor din acest memoriu pur tehnic — dar accesibil și intelectualilor nespecialiști — arată soliditatea concepțiilor autorului și ne explică de ce va fi dat forurilor competente de atunci deplină încredere în soluția nouă și curajoasă propusă de *Saligny*.

Să ne fie permis și nouă ca să relevăm câteva pasajii din acest memoriu despre care de sigur alți colegi vor face o dare de seamă amănunțită în cuprinsul acestui număr omagial.

« Înainte de a expune natura lucrărilor cu care ne-am ocupat — scrie *Saligny* ca introducere în Cap. III, despre proiectul său — și care privesc deocamdată dresarea proiectului general al podului peste Dunăre, credem că e necesar să anticipăm prin a arăta că acest proiect manifestează o completă deosebire și abatere dela vederile proiectanților anteriori.

« Este util să atingem această chestiune chiar dela început fiindcă ținem să declarăm că deosebirea între proiectul ce prezentăm și proiectele anterioare nu s'a născut nicidecum din tendința de a schimba cu orice preț — precum s'ar putea interpreta de constructorii anteriori — ci este rezultatul cercetărilor ce am făcut și la care am ajuns aproape involuntar.

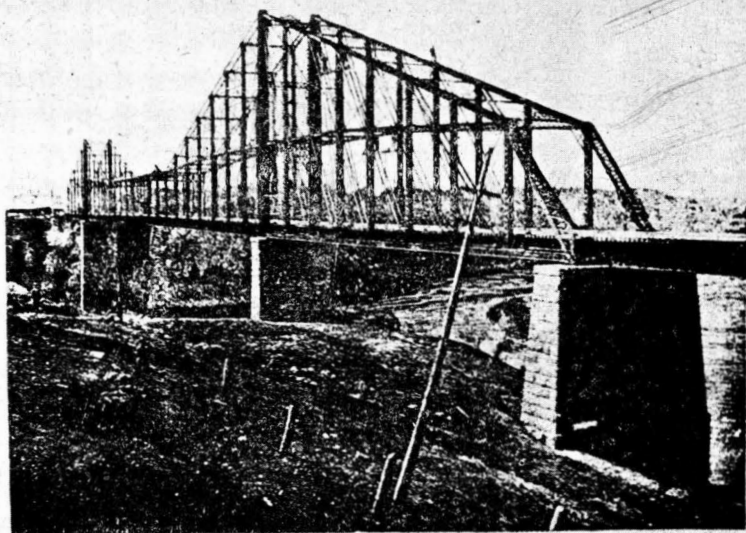
« De altfel atât importanța cât și seriozitatea lucrării trebuie să ne scutească de atari porniri ».

Făcând apoi istoricul grinzilor cu console, *Saligny* face această pregnantă comparație:

« Precum odinioară cetățile eline reclamau pe Homer, așa vedem azi pe inginerii constructori (din diferite țări) disputându-și dreptul istoric asupra grinzilor-console și meritul de a fi aplicat, de a fi inventat, ba chiar de a fi gândit mai întâiu la aceste grinzi ».

Arătând apoi că după anul 1883 se constată că aproape toate podurile mari se construiesc cu grinzi cu console, *Saligny* trage un nou argument pentru aplicarea lor la proiectul său, întrebând convingător: « Și nu este oare imitațiunea pe terenul științific și al artelor, proba cea mai eclatantă de valoarea operei imitate? ».

¹⁾ Reprodus și în « Buletinul Soc. Politehnice » din același an 1888.



POD PEȘTE RIUL S. IOAN

II.

Concursul din anul 1886.



in cele ce preced reese, ca concursul din anul 1883 rămăsese fără rezultat satisfăcător. In vederea acestora, Ministerul Lucrărilor Publice a instituit o nouă comisiune compusa din Domnii Yorceanu, G. Duca, C. C. Popescu, C. Mironescu și A. Saligny cu însăreținarea să întocmească in sensul dispozițiilor recomandate de juriul din anul 1883 un nou program-caet de sarcini, care să servească pentru dresarea definitivă a proiectelor și adjudecarea lucrărilor.

Programul întocmit de comisiune in sensul acestei însăreținări prezenta categorii și in detalii toate dispozițiile de observat la dresarea proiectelor definitive și precesele condițiilor de înainte la executarea eventuala a lucrărilor.

In prezenta cuprinsului lui este de observat, ca comisiunea a derogat — cu apro-
area Ministerului — de la unele din dispozițiile recomandate de juriul din
anul 1883.

MEMORIU

ASUPRA PROIECTULUI

PODULUI PESTE DUNARE



LA

CERNAVODA

PRESENTAT

DIRECȚIUNEI GENERALE A CAILOR FERATE ROMÂNE

DE

A. SALIGNY

INGINER ȘEF AL SERVICIULUI PENTRU CONSTRUCȚIUNEA
CALEI FERATE FĂȚEȘTI-CERNAVODA



SUCUREȘTI

STABILIMENTUL GRAFIC SOCIETĂȚII A. TECLU

Strada Jurei, N. 91

1898.

Iar după ce face o expunere critică a părerilor de atunci cu privire la controversata problemă a presiunii vântului și după ce arată «arbitrarierea introducerii acțiunii vântului în calculele inginerilor din diferite țări», *Saligny* deduce această concluziune, care ne desvăluie cum-pănirea ce l-a stăpânit în toate hotărârile pe care le lua:



Fig. 10. — Portalul Podului « Regele Carol I ».

« Am preferit să așteptăm inițiativa în țările mai îmbătrânite în practica ingineriei și, în vederea importanței lucrării ce ne incumbă, ne-am asociat la opiniunile majorității inginerilor constructori, de acord cu recomandăția Profesorului *E. Winkler* și adaptată practicei obișnuite în Europa aproape exclusiv, până la 1878 și — în mare majoritate — până astăzi ».

Terminând aceste câteva relevări, trebuie să constatăm, fără nicio exagerare impusă de circumstanțele jubileului, că «memoriul» din 1888 al lui *Saligny* este una din podoabele literaturii noastre tehnice și rămâne un model al genului ¹⁾.

¹⁾ Singura critică ce s'a adus, mai târziu, lui *Saligny* a fost că nu a prevăzut podul pentru cale dublă.

Despre lărgimea podului, *Saligny* are în «memoriu» numai acest scurt aliniat: « Conform deciziunilor ulterioare luate de M.L.P., podul va deservi numai o cale ».

Dar publicul cel mare românesc a luat cunoștință « de *Podul Regelui Carol I* făcut de *Saligny* » abia cu ocazia inaugurării lui.

Răsfoind azi filele îngălbenite ale gazetelor contemporane evenimentului, putem să prindem destul de bine ecoul pe care construcția marelui Pod l-a trezit în sufletul mulțimii din toate colțurile de țară locuite de Români.

Îată de pildă relatarea pe care o face un popular publicist al vremii, *N. D. Popescu*, în răspânditul său *Calendar pentru toți Români* (1895), relatare unde se regăsește caracterul poporului autentic bucureștean, gata oricând să se manifeste, spontan și liber, pentru acte și opere de interes național ¹⁾.

« Direcția Căilor Ferate a publicat cu o săptămână înainte de ziua memorabilă a inaugurării că va organiza într'acea zi trenuri numeroase cu prețuri reduse, care vor pleca începând dela ora 6 dimineața din București, Călărași, Brăila, Râmnicul-Sărat, Buzău și Constanța, punând în vânzare chiar de atunci, bilete de dus și întors, la gară și la sucursalele ei din București.

« Îndată ce apărură acest anunț, un mare puhoi de lume, mai cu seamă din București, alergică la ghișeurile Gării și a sucursalei din Strada Vămii și până Miercuri seara se vândură peste 14.000 de bilete de toate clasele și mai cu seamă de clasa III-a, iar în dimineața zilei de Joi 14 Septembrie, mai înainte de a se lumina de ziuă, porniră din mahalalele cele mai depărtate, pâlcuri de oameni din toate straturile societății, cu femei, cu domnișoare ba chiar și cu copii de țâță, în mâini cu nelipsitul coș plin cu d'ale mâncării — unii plecară întovărășiți chiar de lăutari și de armonice — și merseră astfel până ce ajunseră la gară. De mult n'am văzut străzile Capitalei atât de animate, atât de înbulzite și atât de vesele, ca în zorile acelei diminețe. Mergea lumea voioasă ca la un mare praznic.

« La orele 6 și 40 mai plecă încă un tren tot atât de lung și de înghesuit ca și primul dela orele 6; un al treilea tocmai la 7 ore 20 m. și în fine al 4-lea (cu care puturăm pleca și noi) la 7 ore și 40 m. ».

După ce povestește micile peripeții ale călătoriei, popularul nostru publicist continuă:

« Vremea trecu repede, în cântece și glume nesupărătoare și fără să prind de veste mă pomenii la Fetești. Acolo avui prilejul să trec pe lângă cele 15 mașini de încercare a podului gătite ca niște mirese cu ghirlande de verdeață și steaguri tricolore și am admirat gâteala lor de bun gust.

« Dincolo de Fetești trecurăm pe sub un arc de verdeață și imediat începurăm să cotim dela răsărit spre miază-zi și să intrăm între malurile înalte ale unor săpături uriașe care ne opri d'a mai vedea alt decât cerul

Această scurtă frază — într'un memoriu atât de documentat — arată categoric că soluția i-a fost impusă de Guvern (pentru motive de economie) dar în același timp ne lasă să întvedem regretul lui *Saligny* că a fost obligat să o primească, cu toată opunerea pe care o va fi făcut.

¹⁾ Toate relatările și extrasele din prezentul articol sunt făcute după publicațiuni consultate și aflate, fie în Biblioteca Academiei Române, fie în colecția noastră.

și niște dealuri colosale. Iată în sfârșit podul peste Borcea. Un ura formidabil ieși din toate piepturile călătorilor când ne văzurăm sburând între cer și apă la o înălțime de vreo 25 metri; iată și Balta și rambleurile

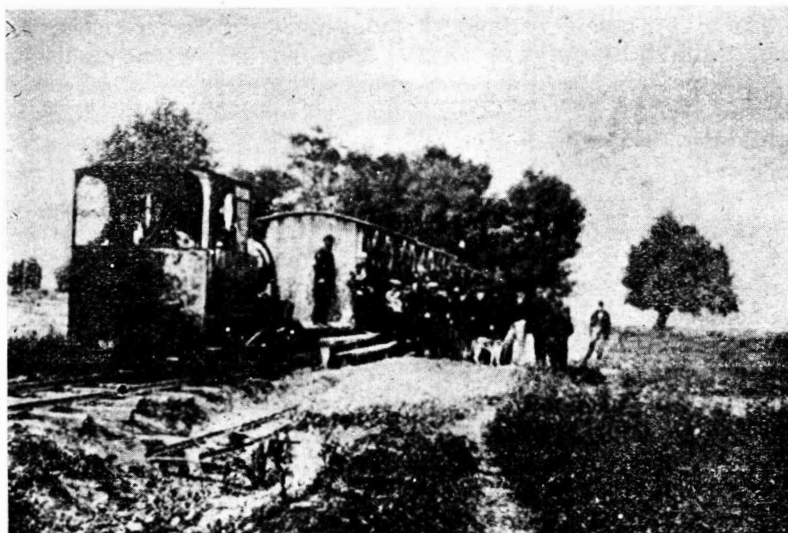
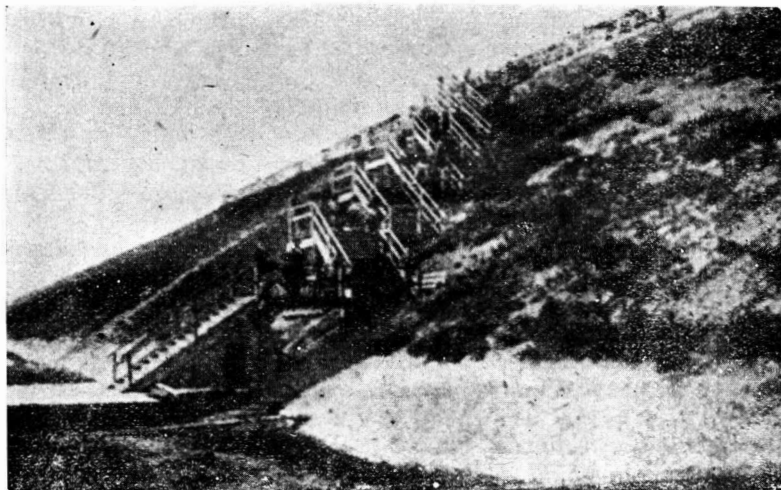


Fig. 11. — Transportarea publicului participant la înăugurarea portului.
(Foto « Calendarul pentru toți Români » 1896, bibl. Ing. F. D. Baldovin).

colosale care-ți produc amețală când te uiți la baza lor, iată și Gara Dunărea și marele viaduct cu 32 de stâlpi ce trece peste o parte din

baltă și peste locurile ce se inundă când vine apa mare; iată în fine ținta călătoriei, marginea marelui fluviu !

« La oarecare depărtare de intrarea în pod, furăm poftiți să ne scoborim din vagoane și să mergem pe lângă tren aproape un cuart de oră până să ajungem la capătul unei scări de lemn cu vreo 12 etaje, fiecare cu câte 12 trepte, care ne permise să ne scoborim după rambleu pe pământul ferm unde ne aștepta un mic tren Decauville mânat de o mașină care ne transportă în câteva minute pe malul Dunării.

« Ajungând acolo ne grămădirăm pe pontonul de așteptare și numai decât un mare bac remorcat de o canonieră română ne coprinsese pe toți și ne transportă pe spinarea marelui fluviu, spre celălalt mal. Cu acea ocazie se desfășură înaintea ochilor noștri înmărmuriți cea mai admirabilă priveliște. La dreapta, mărețul pod, care cu toate proporțiile lui uriașe părea a fi o bomboană de zahăr alb ornată cu dante-laturi de filigram; pe apă o pădure de catarguri și de bastimente, întreaga flotilă de rezbel a Dunării și flotila R.M.S. iar dincolo, pe malul drept oriflame nenumărate, steaguri și stegulețe cu grămada, ghirlande de verdeață și arcuri de triumf artistic aranjate, pavilioane și tribune elegante și mai presus de toate o mulțime fără seamăn, un potop de capete omenesti, dornice să vadă și să se minuneze ! ».

Urmează apoi descrierea serbării oficiale (care credem că va fi relatată în altă parte după Monitorul Oficial) precum și întoarcerea la București, autorul reportajului terminând cu o informație interesantă :

« Cu aceiași ocazie s'a împărțit publicului prin vânzare un ziar ieșit ad-hoc intitulat: *Podul peste Dunăre*, care conținea un rezumat istoric al facerii podului precum și portretele d-lui C. Olănescu, Ministrul Lucrărilor Publice, G. Duca, Director al Căilor Ferate și A. Saligny autorul planurilor Podului ¹⁾ ».

În provinciile românești de peste munți, atunci subjugate, realizarea marelui opere din tânărul Regat, a întărit și mai mult legătura cu « țara » și speranța în ceea ce trebuia să vină mai târziu. *Gazeta Transilvaniei* — întemeiată la Brașov în 1838 de *Gheorghe Bariț* — cosacră 5 numere consecutive din Septembrie 1895 pentru a reda impresiile trimisului său special la inaugurare, dr. A. Mureșanu.

Lăsând la o parte descrierile și detaliile cunoscute ale podului și ale serbării, vom da mai jos extrase de ceea ce ni s'a părut a fi mai semnificativ :

« C'un interes încordat și cu multă mândrie a așteptat toată suflarea românească importantul eviniment al deschiderii uriașului pod de peste Dunăre.

¹⁾ Spre regretul nostru nu am putut găsi un exemplar din acest ziar ad-hoc deși l-am căutat și în Biblioteca Academiei Române. Că a existat în adevăr ne arată și descrierea bibliografică *Publicațiunile periodice Românești* de N. Hodoș și Sadi Ionescu, tipărită în 1913 sub auspiciile Academiei Române, unde la pag. 498 găsim notat: *Podul peste Dunăre Regele Carol I*, București, 14 Septembrie 1895, Nr. unic în 42 × 27 cm. Prețul 10 bani. Edit. Tip. « Codreanu și Săvoiu ».

«Și a fost just și legitim acest interes și această mândrie căci am asistat alaltăieri la un nou triumf al României, de astădată pe calea pacinică a progresului și a științei.

«Ziua de 14 (26) Septemvrie 1895 a dat dovada lumii că România — victorioasă în război — știe să fie tare și neînfrântă și în împlinirea chemării sale culturale și civilizatoare la porțile Orientului».

Iar după ce face o descriere a podului «care se înfățișează ca o clădire elegantă, sveltă, cu forme și linii estetice și din depărtare pare mult mai ușor și mai îngust de cum este în adevăr», d-rul *Mureșanu* continuă:

«Toate aceste lucrări mărețe ale artei ingineresti le aveau înaintea ochilor privitorii ce se aflau în tribunele festive, unde așteptau cu nerăbdare sosirea trenurilor de încercare.

«Deodată se auzi un murmur în public. Trenul de 15 locomotive trecuse Podul Borcea și se apropia cu mare repeziciune de Dunăre. Tot mai încordate erau privirile, când, după o pauză nu prea lungă s'auziră strigăte vesele că trenul a intrat în viaductul marelui pod. El venea cu o iuțeală de 80 kilometri pe oră.

«Șuierăturile puternice ale locomotivelor, împodobite cu ghirlande de flori și steaguri tricolore, șuierături care păreau că se emulează unele cu altele, se amestecară, când trenul a intrat pe capul podului cel mare, cu bubuitul tunurilor, cu imnurile musicilor militare, cu sunetele varii și ciudate ale sirenelor mulțimii de vapoare din Portul Cerna-Vodă și de pe Dunăre — care făceau un vuiet asurzitor — și cu uralele însuflețite ale populațiunii, de pe ambele maluri ale Dunării.

«Cine ar fi putut rămâne nemișcat la acest spectacol impunător care anunța tuturor, că măreața lucrare menită a da un nou și mai puternic avânt progresului economic al Țării, a reușit pe deplin? În ochii multora se vedeau lacrimi de bucurie. Insuflețirea era mare, uralele și aplauzele nu mai încetau».

Dintr'alt colț de țară românească subjugată, ziarul *Gazeta Bucovinei* din Cernăuți își trimisese în România directorul, dr. Ion. cav. de Zotta. Cu câteva zile înainte de serbarea inaugurării podului, acesta își exprima primele impresii prin următoarea corespondență apărută în numărul dela 10 (22) Septemvrie 1895 al *Gazetei*:

«Nu poate cineva să-și închipuiască un spectacol care să te umple cu drept cuvânt de mai multă mândrie, ca om și ca Român, decât această operă. Ca om, căci te cuprinde un simțământ general de mândrie când vezi cu ochii o izbândă strălucită a umanității asupra forțelor brute; ca Român, când știi că această cucerire ne aparține nouă.

«Dela Traian încoace, adecă de una mie șapte sute nouă zeci și patru de ani, Dunărea mare, din Capitala Ungariei până la gurile ei, a stat neînvinsă de geniul uman. Popoare întregi au trecut valuri peste dânsa; țărnișii ei au fost adeseori udați de șiroaie de sânge vărsat în lupte crâncene și, după 18 secole, urmașii aceluiași neam, care sub conducerea marelui împărat a trecut fluviul pe un pod ale cărui rămășițe se văd încă spre a împlânta în Dacia arborul civilizației romane,

îndeplinesc azi opera măreață care va stabili o legătură între occidentul european și țărmul Mării Negre.

« Podul lui Traian, conceput de un Apolodor era o operă războinică și cuceritoare, podul lui Carol I, conceput de un *Saligny*, este o operă de pace. Ce dovadă mai mare putea da Neamul Românesc despre activitatea sa? După ce a stat neclintit în cursul veacurilor în mijlocul șirurilor de popoare ce curgeau dela Nord, și după ce a fost strajă vi-tează și neadormită a creștinătății în contra năvălirii musulmane dela Sud, după ce a trecut prin secole întregi de dureri și de împilări de tot felul, neamul românesc călare pe ambii țărmuri ai fluviului cucerit de strămoșii săi, își urmează menirea istorică și civilizatoare în răsăritul european. Așa dar, mărețul lanț istoric care leagă România modernă de obârșia ei latină capătă o nouă ilustrare prin săvârșirea unei opere ce reprezintă o victorie a geniului uman și a științei asupra puterilor naturii. Prin aceasta, inaugurarea podului dela Cerna-Vodă e o serbare, care pe lângă partea ei românească are și un caracter internațional ».

Se pare că autoritățile austriace s'au alarmat de felul în care își începea Zotta reportajul său, căci în numerile următoare ale *Gazetei Bucovinei* nu mai apare niciun fel de relațiune cu privire la Podul Regele Carol I.

Însă esențialul fusese spus — și bine spus.

Este dela sine înțeles că și presa din Vechiul Regat înregistrează în mod amplu evenimentul inaugurării, iar marile cotidiene de atunci: *Timpul*, *Românul*, *Voința Națională*, *Lupta* și *L'Independance Roumaine* consacră articole documentate cu privire la Podul peste Dunăre ¹⁾.

Presupunem că decurgerea serbării oficiale, cu discursurile care s'au ținut și cu actele care s'au semnat, sunt cunoscute și că ele vor fi rediate în altă parte; de aceea nu le vom mai repeta și noi aci. Vom releva, ca o caracteristică a vremii, că lucrarea maestosului pod nu a scăpat de a fi obiect de polemică politică, prin acele exagerări pe care le fac întotdeauna redactori prea zeloși ai foilor de partid.

Între ziarul de opoziție *Voința Națională* și ziarul guvernamental *Timpul* se iscă o polemică pe tema inevitabilă: cărui partid politic îi revine, exclusiv, inițiativa și construcția podului?

Având la bază numai pasiunea, polemica nu prezintă niciun interes și nu lămurește nimic. Dar buna credință și corectitudinea oamenilor politici de altădată se ridică repede deasupra pasiunilor orbitoare și directorul ziarului liberal *Românul*, Vintilă C. A. Rosetti, curmă discuția semnând în fruntea numărului din 17 (29) Septemvrie, următoarele:

« Trebuie să recunoaștem cu toții că meritul operei (podul) revine M. S. Regelui și tuturor partidelor.

« Regele nostru, încă dela suirea sa pe Tron s'a gândit la aceasta. La Congresul dela Berlin chestiunea a fost pusă pe tapet și după cum

¹⁾ Cunoscutul ziar *Universul* era, atunci, departe de a avea forma și organizarea de mai târziu. Reportajul lui despre inaugurarea podului se prezintă cu totul mediocrul față de alte ziare ale vremii.

se știe, unul din motivele care au decis pe Rege a primi Coroana României, a fost poziția geografică a Țării noastre.

« Intr'o scriere de care s'a vorbit mult și care este privită ca inspirată de Carmen Sylva, ni se spune :

« Prințul Carol nu s'a decis să primească Tronul Principatului Român decât în ziua când punând rigla pe hartă, între Londra și Bombay, a văzut că România cade în linie dreaptă. La sosirea Principesei Elisaveta în București, pe masa de lucru a Prințului Carol era întins planul Podului peste Dunăre.

« Deci ceea ce s'a realizat azi la Cerna-Vodă fusese cugetat și proiectat de Rege încă acum 25 de ani.

« Mai este un fapt care ne bucură. Proiectul și supravegherea acestor mari lucrări a fost încredințată unui român — d-l *A. Saligny* — iar executarea s'a făcut de inginerii noștri, cea mai mare parte ieșiți din Școala noastră Națională de Poduri și Șosele din București.

« O țară, care are școli speciale de un timp atât de scurt și a ajuns a da asemenea rezultate, se poate mândri, cu drept cuvânt.

« D-l *Gh. Duca*, în discursul său, a reamintit acest fapt iar Regele nostru, în fața străinilor, a putut cu drept cuvânt să strige : *Trăiască România.*

« Acest *trăiască* a fost sincer, suntem siguri, și Regele a trebuit să resimtă o mândrie în fața familiei sale, care constată că nu numai pe câmpul de rezbel românul știe să cucerească independența sa, dar că el face cuceriri și pe tărîmul științific, din care iese tot cu glorie ».

Dar și din partea celui alt partid — atunci la guvern — intervin în același sens declarații autorizate și în editorialul ziarului conservator *Timpul* din 16 (28) Septembrie 1895 se scrie între altele :

« Construcția podului peste Dunăre nu este opera unui partid ci a Țării întregi, căci toată suflarea românească a contribuit la îndeplinirea ei.

« Meritul cel mare revine, fără îndoială, M. Sale Regelui și nu vorbim aci de partea de onoruri ce se cuvine de obicei Suveranilor în asemenea ocaziuni. Puternica inițiativă luată de Regele nostru la facerea podului peste Dunăre îi dă dreptul de a înscrie pe veci gloriosul său nume pe frontispiciul operei, ca autor moral și intelectual. Precum se vorbește de podul lui Traian, istoria nepărtinitoare va vorbi de Podul lui Carol I.

Iar ceva mai departe, urmează :

« Fiindcă publicul mare, neingineresc, confundă în general partea ce o are întreprinzătorul și inginerul-proiectant la executarea unei lucrări, trebuie să apăsăm la acest loc, anume, asupra unui punct de mare importanță pentru aprecierea lucrărilor ce le descriem.

« Acest punct este că proiectul podului peste Dunăre a fost studiat în toate amănuntele lui de Serviciul Podurilor, înființat în 1887 sub conducerea neobosită a d-lui Inginer *Anghel Saligny*, și că întreprinderea lucrării nu a avut în această privință niciun amestec.

« Un alt moment important de reținut mai este și faptul că proiectul dresat de Serviciul Podurilor diferea complet ca concepțiune și întoc-

mire de proiectele concurenților dela concursurile din 1883 și 1887 astfel că nicio reclamație de paternitate sau de prioritate nici nu s'ar fi putut face și nici nu s'a făcut.

« Podul va fi icoana vie, o putem spune cu mândrie, a progresului în știința ingineriei în veacul ce se sfârșește. El va fi însă și dovada de inteligență și de hărnicie a inginerilor români și cu adevărat « un monument prin care se transmite generațiilor viitoare dovada de putere de viață, de patriotism și de hărnicie a României actuale ».

Ca un ultim ecou al inaugurării podului, apărū peste câteva zile în ziarele principale ale vremii lista unei promoțiuni de peste 50 de decorați, colaboratori direcți, mari și mici, ai lucrării, în frunte cu *Saligny*, *Duca* și *C. Olănescu*, acesta din urmă în calitatea sa de Ministru de resort. Printre cei decorați vom găsi și numele a doi ingineri viitori Prim Miniștrii ai Țării: *Ion I. C. Brătianu* (ing. ord. cl. II la C.F.R.) și *Vintilă I. C. Brătianu* (ing. al Casei de Construcții « Fives Lille »)¹⁾.

Importanța realizării podului peste Dunăre, pe plan tehnic de specialitate cât și pe plan economic european, s'a reflectat și în publicațiile străine care s'au grăbit să-și trimită în România corespondenți și reporteri speciali.

Din informațiile presei românești contemporane rezultă că marile cotidiene sau reviste din Londra, Paris, Petersburg (azi Leningrad), Moscova, Constantinopole, Roma, Berlin, Viena și Bruxelles, au rezervat în numerele lor coloane întregi asupra lucrării importante realizată de micul Regat dela gurile Dunării.

Nu am putut avea la îndemână decât câteva din revistele străine care au scris despre inaugurarea podului.

Astfel, marele ziar englez *Times*, în numărul din 18 Octombrie 1895, sub semnătura corespondentului său *Bourchier* face o descriere completă a podului și scoate în evidență eforturile arătate de România pentru a se încorpora în releul economiei generale europene și arată pers-

¹⁾ Iată, după ziarul *Timpul* întreaga listă a decorațiilor:

A) Cu *Steaua României*:

Mare Ofițer: G. I. Duca și A. Saligny.

Comandori: Emil Miculescu, Eugène Landrac, Ernest Gaertner și A. Greiner.

Ofițeri: A. Flachet, Jean Baptiste Pradel.

Cavaleri: N. Davidescu, St. Gheorghiu, Al. Davidescu, P. Zahariade, I. Pâsla,

I. I. C. Brătianu, N. P. Ștefănescu, Vintilă I. C. Brătianu și Leon Pilat.

B) Cu *Coroana României*:

Mare Cordon: C. Olănescu, Ministru M.L.P.

Mare Cruce: Edmond Duval.

Comandori: I. Baiulescu, N. Herjeu, Charles Rodier.

Ofițeri: B. Heuman, G. Rochebois, C. Iarca, A. Monterumice.

Cavaleri: Cr. Casimir, Romulus Baiulescu, A. F. Bădescu, Anghel Dumitrescu,

I. Scția, V. Cristescu, G. Levideanu, D. Ținc, Camille Dehnest, Silberberg, M. Guglielmo, Gallopin.

C) Cu *Serviciul Credincios*:

Z. Constantinescu, G. Călin, Armand Sergent, J. Doyen, A. Eniu, N. Budeanu, Sp. Teodorescu, St. Simionescu, A. Brun, N. Alexandrescu, G. Grigoriu, C. Vo-dislac, P. Vasiliu, Louis Lefevre, V. Domenico.

pectivele mari care se deschid Țării prin realizarea « surprinzătoare » dela Cerna-Vodă.

Cunoscuta revistă *L'Illustration* din Paris însoțește reportajul său cu 2 fotografii ale podului și un artistic desen în peniță al portalului cu cei 2 dorobanți care-l străjuiesc.

În *Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce* din Constantinopol (Octomvrie, 1895) se pune accentul pe importanța podului ca element al unei mari artere de circulație internațională și își exprimă convingerea că: « deschiderea liniei Londra—Constanța—Constantinopol e un mare succes pentru Statul Român ».

În fine, revista din Roma *Illustrazione italiana* consacra în 2 numere consecutive din luna Octomvrie 1895 un articol cu numeroase fotografii, insistându-se asupra construcției propriu zise. Autorul articolului este Inginerul *Tachini* care a urmărit lucrarea la fața locului venind deseori la Cerna-Vodă în timpul construcției și declară că a fost impresionat de grija extremă cu care s'a executat și s'au controlat toate elementele lucrării. El omagiază tânărul corp tehnic românesc care, în frunte cu *Saligny*, a știut să realizeze soluția cea mai nimerită înfăptuind « o lucrare ce poate fi luată de model chiar de alte țări cu mijloace tehnice mai înaintate ».

Finalul acesta, scris acum o jumătate de secol, îl socotim cea mai nimerită încheiere și pentru revista retrospectivă pe care am căutat să o prezentăm cetitorilor în acest număr omagial al *Buletinului Soc. Politecnice*.

DOCUMENTUL PUS LA INCEPEREA EXECUTĂRII PODULUI PESTE DUNĂRE

Noi Carol I,

Prin grația lui Dumnezeu și voința națională Rege al României.

Aducem la știința tuturor cele ce urmează:

Războiul purtat în anii dela 1877 până la 1878 de vitejii României pe câmpiile Bulgariei, întins-a hotarele țării noastre peste țărmul drept al Dunării și făcut-a Regatul României stăpân la Marea Neagră, întrupându-i Dobrogea.



Fig. 12. — Punerea pietrei fundamentale.

De atunci neconținut pironită Ne-a fost gândirea la această provincie, însă mărul Danubiu Ne-a oprit și Ne oprește să dăm litoralului Mării-Negre și porturilor lui, viața și dezvoltarea trebuincioasă pentru prosperitatea economică a țării.

Numai construcțiunea unui pod peste Dunăre înlătorează aceste piedici.

Corpurile noastre legiuitoare, încălzite de focul nestins al iubirii de țară, au hotărât în anul 1883 clădirea acestui pod și Noi am sancționat în acelaș an patriotica lor hotărâre.

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 generațiunilor viitoare dovadă de puterea de viață, patriotismul și hărnicia României actuale.

Fie ca această măreață lucrare să sporească prosperitatea și gloria scumpei noastre țări, fie ca prin ea să se strângă legăturile care unesc Dobrogea de patria-mună fie ca porturile ei să ajungă la o splendoare vrednică de solitudinea ce le poartă țara.

Prețuind așa valoarea podului peste Dunăre la Cernavoda, hotărât-am să se așeze în prezența Mea, a Principelui Ferdinand, Moștenitorul presuntiv al Coroanei, a miniștrilor cari se află la cârma țării, piatra fundamentală în zidăria care formează cel dintâiu picior al podului pe țărmul stâng al Dunării.

Acest document comemorativ s'a semnat de Noi în două exemplare care s'au investit cu sigilul Statului.

Un exemplar, însoțit de monetele curente, se va îngropa de Noi în ziua a 9-a, a luni Octomvrie anul 1890 dela nașterea Mântuitorului, în al 25-lea al Domniei Noastre și al 10-lea dela înființarea Regatului României; cel de al doilea exemplar se va păstra în archiva Statului.

DISCURSUL REGELUI CAROL I ROSTIT CU OCAZIA INCEPERII LUCRĂRILOR PODULUI PESTE DUNĂRE.

Sunt foarte mișcat de cuvintele așa de adânc simțite ce'Mi exprimați cu atâta căldură și vă mulțumesc din suflet.

Serbarea de astăzi este o adevărată satisfacție pentru Mine, căci este tocmai un an de când cu ocazia călătorii Mele în Dobrogea, am făgăduit și apoi am stăruit, ca podul peste Dunăre să fie început. Astăzi frăgăduiala mea este un fapt împlinit și sunt fericit că am putut inaugura întâiul stâlp al podului, în fața unei întruniri așa de impunătoare și a populații din Dobrogea care a alergat din toate părțile spre a fi martoră la această operă, care va lega deapururi aceste două țărmuri ale Dunării, înfrățind interesele și cimentând unirea între aceste două trunchiuri ale Statului Român în chip trainic și neperitor.

Măreață este lucrarea concepută și condusă de inginerii noștri și mândri suntem de o întreprindere așa de însemnată care va fi isvor de bogăție pentru țară și care va găsi răsunset puternic în toată Europa.

Trebue să punem acum toate silințele spre a isprăvi cât mai curând podul pe Borcea și pe Dunărea mare și portul dela Constanța, fiindcă atunci calea cea mai scurtă între Marea de Nord și Marea Neagră va fi deschisă și România va stăpâni o mare parte a comerțului din Orient.

Convins că aceste prevederi se vor realiza, închin acest pahar iubitului Meu popor care n'a cruțat nici un sacrificiu spre a întări moșia sa strămoșească și a asigura viitorul său.

Să trăiască România !

DISCURSUL D-LUI MARGHILOMAN, MINISTRU LUCRĂRILOR PUBLICE ROSTIT CU OCAZIA INCEPERII LUCRĂRILOR PODULUI PESTE DUNĂRE

Sire,

Spintecând munții și înlănțuind valurile, Traian își deschise o cale; așa se rostește o inscripțiune bătrână de aproape optsprezece secole.

Pe acea cale Marele Impărat duse civilizațiunea română dela Istru la Tissa, dela Tissa la Nistru, opera lui de colonizare fu așa de vârtoasă că nici veacurile, nici furtunile nu au putut smulge neamul românesc din lanurile fecundate de bătrânul sânge roman.

Lucrarea materială era în proporțiune cu mărimea țintei și vestigiile ei, încă vizibile la Severin, atestă geniul celor care au executat-o.

După așa îndelungi timpuri reîncepem, Sire, opera străbună, și după cum prin podul Împăratului Roman a trecut lumina dincoace de Dunăre, prin podul Regelui Român se va împlânta cultura și înfrățirea dincolo de Dunăre.

Podul Romanilor a fost mai mareț decât Piramidele și Coliseul; Podul Românilor va fi cel mai mare de pe continent: zidăriile lui ar ajunge pentru a încinge de două ori Capitala țării cu un zid înalt de trei metri și fierăria lui ar ține în cumpănă greutatea unei oaste de 60.000 oameni.

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 scurtă amintire, pare că este scrisă toată istoria noastră contemporană.

Și inima Voastră, Sire, de sigur bate îndoit de cald când evenimentele conduc pașii Majestății Voastre pe aceste țărături. De pe ele, la glasul Vostru, s'a redeșteptat voinicia străbună; pe ele, după îndemnul Vostru, se afirmă din nou hărnicia străbună.

Mândri de victoriile plătite cu sânge, să serbăm veseli și victoriile, tot atât de glorioase, plătite cu muncă și cu sânguință.

Și unele și celelalte, Vouă se închin, Sire.

Și unele și celelalte în oțel sunt turnate pentru că în inima Românilor sunt adânc săpate.

Să trăești, Sire!

Să trăiască M. S. Regina.

Să trăiască A. S. R. Principele Ferdinand.

DOCUMENT COMEMORATIV ZIDIT LA INAUGURAREA PODULUI PESTE DUNĂRE

Noi Carol I,

Prin grația lui Dumnezeu și voința națională, Rege al României.

În anul mântuirii 1890 am pus piatra fundamentală a podului, menit să împreuneze cele două maluri ale Dunării între Fetești și Cernavoda.

După cinci ani de muncă statornică, Dumnezeu hărăzind țării liniște și îndesulare, astăzi, în a 14-a zi a luni Septemvrie din anul mântuirii 1895, și al 30-lea al Domniei Mele, mulțumită râvnei și măiestrii inginerilor români, am trecut pe deasupra valurilor celor două brațe ale Dunării marețe și am bătut cel din urmă cui, care a încheiat și sfârșit aceste falnice lucrări, față fiind M. S. Regina, Altețele Lor Regale, Principele și Principesa României, iubitul Meu frate Principele Leopold de Hohenzollern, nepotul Meu A. S. Principele ereditar de Meiningen și Alteța Sa Regală Principesa ereditară de Saxa-Meiningen, înaltul cler, miniștrii Mei, președinții și membrii Corpurilor legiuitoare, trimișii Puterilor străine acreditați pe lângă Mine, fruntașii oștirii Mele, înalții demnitari ai Statutului și corpul tehnic.

De azi înainte nimic nu mai desparte România din stânga Dunării de Dobrogea, care, prin vitejia ostașilor noștri, din războiul dela 1877, am împreunat-o din nou cu patria-mumă. Astfel vom putea da acestei provincii și porturilor ei de pe țărmul Mării toată îngrijirea Noastră spre a lor desvoltare și propășire.

Mândri, împreună cu Țara întreagă, că am ridicat un monument, care face fală neamului românesc și care va fi pururea îndemn puternic pentru urmașii noștri, spre a purcede tot mai departe pe calea muncii, a civilizației și a măririi, am semnat acest document de vecinică amintire.

Am chibzuit dar, ca, după sântenia podului, făcută de I. P. S. S. Archiepiscopul și Mitropolitul Primat, un exemplar să fie așezat în zidăria de pe malul drept al Dunării, împreună cu copia documentului ce a fost pus în zidăria piciorului de pe țărmul stâng iar cel de al doilea să se păstreze în arhivele Statului.

DISCURSUL REGELUI CAROL I ROSTIT LA INAUGURAREA PODULUI PESTE DUNĂRE

Intruțiți aci, pe țărmurile Dobrogii, deapururea unită prin sângele vitejilor noștri și din nou făurită printr'un lanț de fier cu România, serbăm un eveniment

așteptat cu nerăbdare de țara întreagă, care va găsi răsunset mare, departe, peste hotarele sale. Săvârșirea podului peste Dunăre, dorit de un sfert de veac de Mine,



Fig. 13. — Medalia bătută cu ocazia inaugurării.

este astăzi un fapt împlinit, și uriașă se ridică înaintea noastră această falnică operă ca o mărturie vădită a țării Regatului.

Geniul omenesc, în care se resfrâng progresul și avântul puternic al României, a învins toate greutățile, a înlăturat toate piedicile spre a executa această lucrare trainică și nepieritoare, care trebuie să arate lumii că vrednic este poporul român de frumoasa sa chemare la gurile Dunării și pe pragul Orientului.

Monumentele sunt istoria vie a popoarelor; până astăzi urmele lui Traian nu s'au șters. Cine nu vorbește de podul său dela Severin? Să dea Dumnezeu ca al doilea pod, stabilit după mii de ani pe Dunărea-de-jos, să trăiască veacuri spre a povesti generațiilor viitoare, din neam în neam, că, numai prin jertfe, lupte și o muncă statornică, Statul Român a putut fi întemeiat.

Mândru pot fi, dar, că sub Domnia Mea s'a conceput și isprăvit, de inginerii noștri, acest măreț pod, care va atrage o însemnată parte a comerțului european pe căile noastre ferate fiindcă astăzi stăpânim linia cea mai scurtă între mările nordice și țările din Orient.

Aruncăm acum o privire mai departe pe Mare, pe această nemărginită cale de apă, unde se încrucișează nenumăratele drumuri ale întregii lumi care răspândesc bogățiile asupra națiunilor. Prin portul dela Constanța, podul peste Dunăre ne deschide această cale largă, care va spori într'un mod neașteptat relațiunile noastre comerciale și va asigura dezvoltarea noastră maritimă.

Steagul României care este deja cunoscut în pcurturile din Europa, în curând va fălfâi și în țările mai depărtate ale Universului, ducând cu dânsul renumele scumpei noastre patrii. Cu inima plină de bucurie exprim această convingere în fața acestei impunătoare adunări, în fața uriașului nostru pod pe care îl priveșc ca cheia de aur a unui viitor strălucit, mulțumind călduros tuturor acelora care au contribuit la marea isbândă ce se sărbătorește astăzi de noi cu atât de adâncă satisfacțiune. Mulțumesc de asemenea pentru cuvântările așa de bine simțite și atât de măgulitoare pentru Mine; mulțumesc corpului tehnic pentru râvna și hărnicia ce a desfășurat în numeroasele lucrări publice, săvârșite în cursul celor din urmă ani și care găsesc cea mai frumoasă a lor încoronare în podul de peste Dunăre.

Fericit Sunt că înalții oaspeți și D-voastră toți sunteți martori la această memorabilă zi, care înseamnă o nouă epocă în viața noastră economică, și sunt sigur că vă veți uni cu Mine în strigarea de: Să trăiească iubita Noastră Românie, al cărei avânt nimeni nu-l mai poate opri în drumul mării și al propășirii.

DISCURSUL D-LUI C. OLĂNESCU, MINISTRUL LUCRĂRILOR PUBLICE ROSTIT LA INAUGURAREA PODULUI PESTE DUNĂRE

Sire,

Se apropie 18 veacuri decând valurile măreței Dunăre au fost subjugate pentru întâia oară.

Atunci, un mare Domn din apus a zidit podul său de piatră ca să zămislească neamul românesc și să-și scrie numele în cartea nemuririi.

Astăzi, Majestatea Ta, venit tot din apus, înfrângi pentru a doua oară, cu piatră și cu fier, falnicul fluviu, ca să asiguri pentru totdeauna pacinica propășire a Regatului, pe care cu vitejie și înțelepciune l-ai întemeiat în acea vale pe care a smuls-o barbarii Împăratul Traian.

Astfel se leagă firul întrerupt al istoriei și să amestecă în admirația și recunoștiința noastră, chipul lui Traian, întemeietorul, cu al lui Carol, reînviitorul. Și unul și altul viteji și biruitori în războaie, și unul și altul mari și spornici ziditori de monumente, fala vremurilor lor.

Gloria împăratului roman, strămoșii noștri au nemurit-o în coloana de piatră din Roma, și în trofeul pe care tot aici, tot pe acest pământ al Dobrogii, l-au așezat dovadă a adâncii lor cumiinții, care a înțeles importanța țării cucerită de Traian pentru împărăția romană și a malului drept a Dunării pentru noua provincie.

Slava Majestății Tale se va nemuri de urmașii noștri pe tot pământul României, cum stă tipărită în toate inimile noastre dragostea de Majestatea Ta. Nicăeri, însă mai mult decât în această parte a Regatului, pe care, după patru sute de ani de despărțire dela trupul Patrii, a fost dat Majestății Tale să o lipească iarăși, și pentru tot-

deaua, la Coroana acelor voievozi care, cu mândrie și naltă prevedere, puneau în titlurile lor, și pe acelea de « Stăpânitori ai Dobrogii ».

Nimic n'a lipsit, Sire, Domnii Majestății Tale. Ai cucerit neatârnamea și ai înființat Regatul; ai înzestrat România cu drumurile de fier, și astăzi îi deschideți drumul la Mare, acel drum la mare fără de care niciun neam până acum nu a putut întemeia putere trainică.

Fericit și biruitor ai fost în răsboaie, Sire; fericit și biruitor ești în timp de pace. Fericit și biruitor pentru că în totdeauna ai avut o nemărginită încredere în supușii Majestății Tale.

Cu ostașii țării ai învins în câmpiile Bulgariei; cu meșterii țării ai îngenunchiat Dunărea.

De aceia, Sire, încrederii neștrămutate a Majestății Tale răspunde credința neștrămurită a națiunii, și din Carpați până la Mare, din tot locul, răsună un singur strigăt:

Să trăești Sire!

Să trăiască Majestatea Sa Regina!

Să trăiască Dinastia noastră!

DISCURSUL LUI G. DUCA, DIRECTORUL GENERAL AL CĂILOR FERATE ROMÂNE ROSTIT LA INAUGURAREA PODULUI PESTE DUNĂRE

Sire,

Inginerii Vă mulțumesc că ați binevoit, prin prezența Voastră și a Augustei Voastre Familii, să faceți și mai strălucită serbarea de azi.

Inaugurarea linii Fetești-Cernavoda, menită să prelungească căile noastre de comunicație până la mare, este o serbare a națiunii; ea va însemna una din marile date în istoria propășirii economice a țării; dar ea este în același timp și consfințirea unei opere mărețe săvârșită de inginerii români.

Când, în 1890, Majestatea Voastră a pus întâia piatră a podului peste Dunăre, care, cu drept cuvânt numără între lucrările cele mai de căpetenie datorite artei inginerului, Ea a voit să dea o nouă dovadă de solicitudinea Sa pentru lucrările folosite țării și să îmbărbăteze pe aceia care, timp de 5 ani, aveau să consacreze toată inteligența, toată munca lor, la săvârșirea operii uriașe.

Astăzi, când izbânda a încununat silințele lor neobosite, să-mi fie îngăduit a aduce un meritat tribut de laude D-lui *Saligny*, autorul proiectelor și directorul lucrărilor, inginerilor cari au fost colaboratorii săi devotați, marilor societăți Fives Lille, Cockerill, Gartner-Creuzot și tuturor întreprinzătorilor, care nu au cruțat nimic pentru a aduce la bun sfârșit o operă plină de greutate.

Sire, țara se poate fâli cu aceste lucrări, cari dovedesc progresele făcute de corpul inginerilor în anii bine-cuvântați ai Domnii Majestății Voastre. Liniile noastre ferate, marile căi naționale, care duc la granițele țării, lucrările hidraulice, docurile dela Brăila și dela Galați, sunt stătea dovezi de muncă roditoare a acestui corp. Și dacă ținem în seamă că două treimi din inginerii, cari au luat parte la executarea lucrărilor, al căror sfârșit îl sărbătorim astăzi, sunt eșiți din Școala noastră de Poduri și Șosele o legitimă mândrie trebuie să simțim.

În 1866, abia 21 de ingineri români erau în serviciul Statului: astăzi ei sunt legiune și alcătuiesc o a doua armată, tot atât de nemărginit devotată Majestății Voastre și țării, ca și aceia în capul căreia ați cucerit, Sire, neatârnamea României. Această armată a progresului, care la vreme de nevoie va fi alături cu cealaltă pentru a apăra Tronul și Patria, are și dânsa, în luptele sale pacifice, morții și răniții săi; acestor victime ale datoriei, pe cari poeții nu le slăvesc, noi cel puțin le datorăm o duioasă amintire.

Sire,

Ați trecut Dunărea ca să duceți oștirea la victorie; astăzi treceți iar Dunărea ca să sărbătoriți o altă victorie, aceia a muncii împotriva elementelor.

În adevăr, câte greutateți erau de învins:

O tăetură de 500.000 metri cubici, 1000 m poduri și viaducte peste Borcea. 2.000.000 metri cubici de rambleuri, apărați în contra apelor prin 200.000 metri pătrați de pereuri zidite, un viaduct de un kilometru și jumătate în mijlocul bălții, altul de 9000 metri, și toate aceste lucrări pentru a ajunge la ultimul și cel mai mare obstacol, *Dunărea*.

În zadar bătrânul fluviu a căutat să apere cu furie liniștea sa seculară, turburată cu atâta îndrăzneală, deslănțuindu-și valurile și înecând întreaga câmpie, dela malul Dunării până la malul Borcii; lupta a fost crâncenă dar el a fost învins.

Fundațiunile podului sunt coborâte la 30 m. sub nivelul apelor mici; pare că el a înfipt cu dragoste rădăcini adânci în fundul râului, ca nici valurile, nici sloiurile, nici furtunile să nu-l sdruncine; stăpân să rămână pe țărmurile Dunării, precum poporul român, cu toate dușmăniile, stăpân a rămas pe pământul strămoșesc.

El se înalță la 30 m deasupra apelor mari, pare că ar vrea să cuprindă într'o ochire cât mai mult din scumpa țară, să arate cât de sus ea a ajuns, pare că ea vrea să zică fiecărui, gândiți-vă ce a fost Muntenia, ce a fost Moldova, priviți ce sus este acum Regatul României.

Imense dechideri de 190 m despart pilele, lăsând trecerii o cale largă, precum largă a fost în totdeauna calea ce România a dechis progresului.

Și pe deasupra stau așezate 5.000.000 kg metal, masă enormă care a trebuit să fie ridicată la 30 m înălțime.

De oțel este coroana pe care România V'a pus-o pe cap, Sire; de oțel este brațul pe care România îl întinde Dobrogii, ca un simbol de vecinică unire și de puternic sprijin.

Iată podul « *Regele Carol I* ».

El poartă numele Vostru, Sire, căci prin nestrămutata Voastră încredere, în foloasele ce țara va trage din această lucrare, visul Majestății Voastre, de acum un sfert de veac, este astăzi îndeplinit.

Sire,

Spre izvoarele Dunării, strămoșii Voștri au clădit un mândru castel leagănul unei ilustre dinastii; spre gurile Dunării ați clădit un alt falnic monument. Urmașii Majestății Voastre îl vor privi ca o pildă de fapte mari, săvârșite sub Domnia Voastră; iar generațiile viitoare văzând cu uimire podul « *Regele Carol I* », vor zice:

Carol viteaz a fost în timp de luptă, mare și înțelept Rege în timp de pace.

Iar noi toți, Sire, cu inima plină de cea mai nemărginită dragoste, spunem:

Să trăiți Sire!

Trăiască Majestatea Sa Regina!

Trăiască Dinastia!