DRUMUL DE FIER - UN SIMBOL AL MODERNITĂȚII



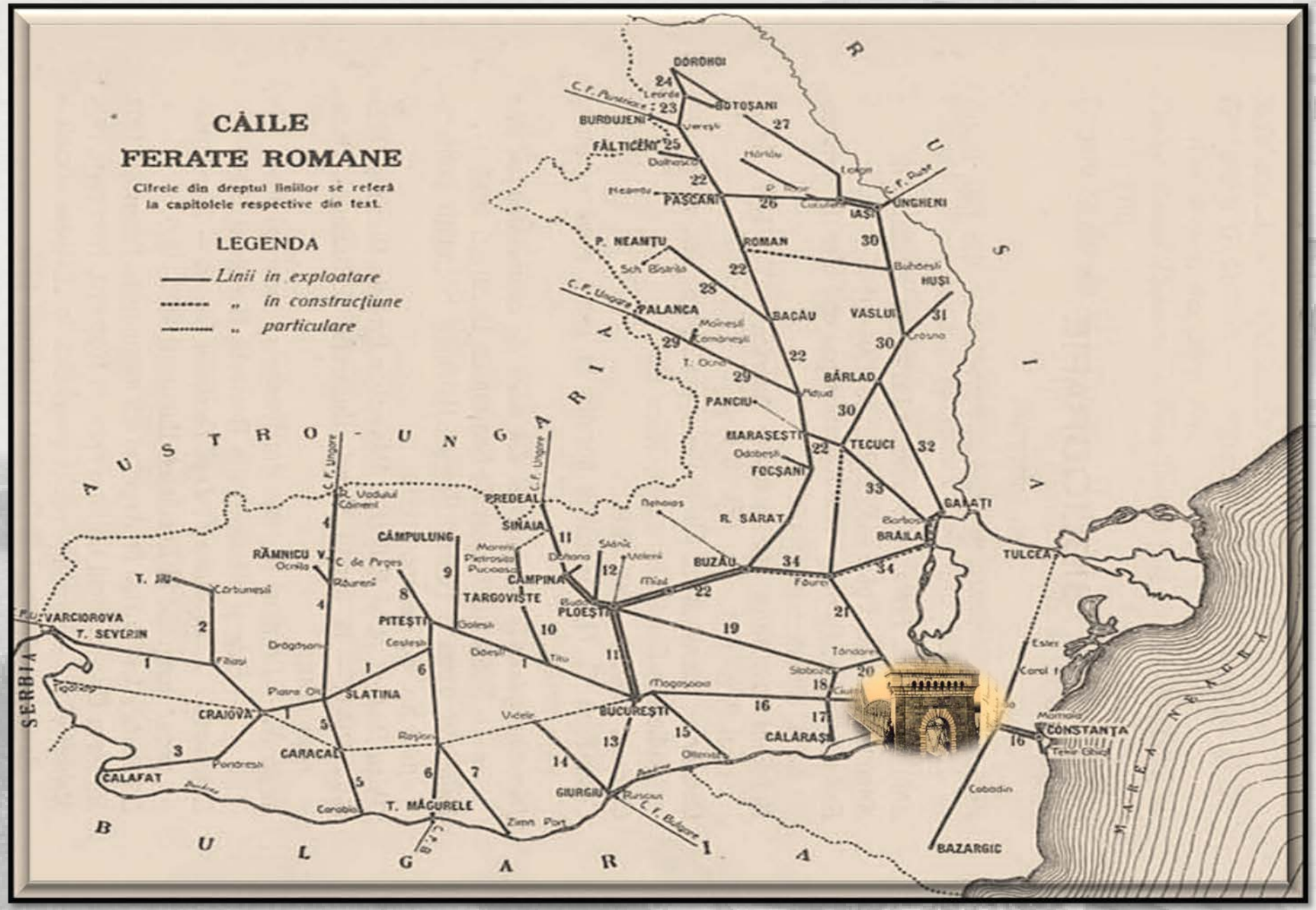
REPERE DIN ISTORIA CĂILOR FERATE ROMÂNE (1869-1939) REFLECTATE ÎN COLECȚIILE SPECIALE ALE BIBLIOTECII NAȚIONALE A ROMÂNIEI.

BIBLIOTECA NAȚIONALĂ A ROMÂNIEI



INAUGURAREA LINIEI FETEȘTI - CERNAVODA ȘI A PODURILOR PESTE DUNĂRE

14 septembrie 1895



Stelian Petrescu. *Călăuza căilor ferate și a liniilor maritime române*, ediținea IV, București, Atelierele SOCEC &CO, Societate anonimă, 1914, p. XI

E foarte greu să faci, în câteva rânduri, descrierea podului peste Dunăre.

Această monumentală lucrare a fost votată de Corpurile legiuitoare în 1885, executarea a început la Octombrie 1890, și a durat 5 ani. Planurile lucrărilor au fost făcute de d. inginer Saligny, executate de societatea Fives-Lille, sub supravegherea d-lui Saligny.

Podul are o lungime, cu viaductul său, de 1665 metri. El are patru picioare, distanța cea mai mare între picioare e de 180 metri. Pe prima culee a podului se ridică poarta de intrare, o poartă monumentală, cu două turele ca ale vechilor castele întărite. Pe frontispiciu se citește, în imense litere de aur:

Podul Regele Carol I-iu

De asupra, în două medalioane de bronz înfășurate in ramuri și flori de lauri, portretele Majestăților Lor Regele și Regina. De ambele părți, pe laturile pilastrului, sunt aplicate în bronz armele țărei. Pe coasta Dobrogei se află poarta de eșire, în același stil ca și cea de intrare; pe frontispiciu, tot în litere mari de aur, se află inscripția următoare:

Făcut sub Domnia Regelui Carol I (1890-1895)

De ambele părți, rezemați de poartă pe niște platforme se ridică doui dorobanți de bronz în mărime naturală, sentinele vigilinte gata să apere podul și Patria. Aceste statui sunt două capodopere, magistral lucrați de Leon Pilet din Paris.

O placă comemorativă fixată la intrare indică data votărei proiectului, sub ministerul Ion Brătianu, data începerii lucrărilor, autorul planurilor, numele ministrului lucrărilor publice sub care s-a executat lucrarea monumentală și numele inginerului Saligny care a supravegheat execuțiunea lucrărilor.

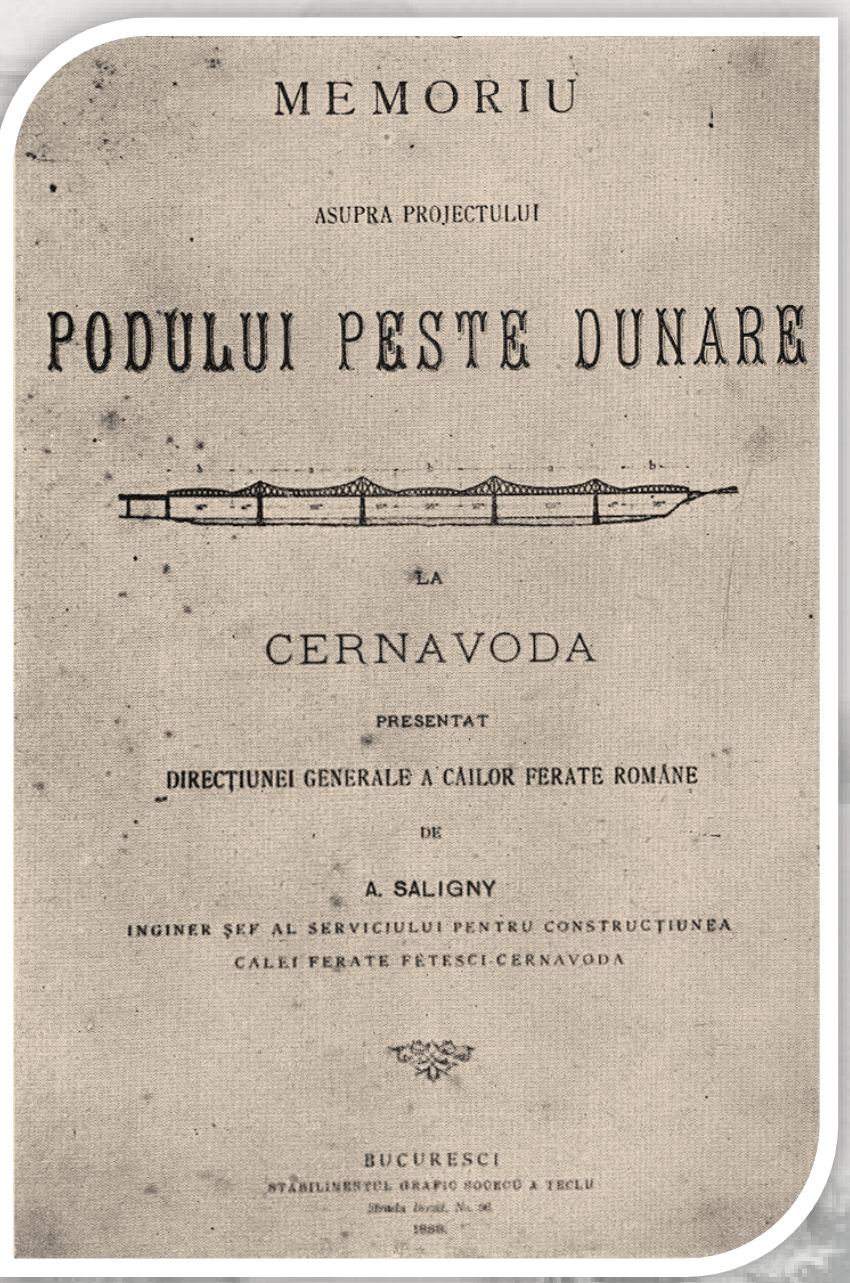
ISTORICUL CONSTRUCȚIEI LINIEI FETEȘTI - CERNAVODĂ

În 1880 se hotărăște construcția liniilor București - Cernavodă și Făurei - Cernavodă, spre a fi legate cu linia Cernavodă - Constanța, după ce aceasta va fi răscumpărată de la Compania Engleză. În 1882 se publică primul Concurs internațional pentru porțiunea Fetești-Cernavodă, ce cuprinde podurile peste Borcea și peste Dunăre.

La acest concurs s-au înscris, la 1 septembrie 1883, 8 Case constructoare: casele franceze: *Five-Lille, Batignoe, Eiffel și Cail*, casele germane: *Klein, Schmald și Gärtner*, precum și *Gutehoffungshüte* și *Holymann* și *C-nie*, casa elvețiană: *Rotlisberger și Simon* și casa belgiană: *Braine le Comte*, care au prezentat schițele de plan, proiectele și devisele necesare, foarte diferite, în special în ceea ce privește sistemul de grinzi.

Comisia însărcinată cu examinarea proiectelor, compusă din: d-nii Colignon, profesor la Școala de poduri și șosele din Paris, Dr. E. Wincter, fost profesor la Școala de poduri și șosele din Berlin și inginerii români D. Frunză, Iorceanu și C. Olănescu, au concluzionat că proiectele nu îndeplineau condițiile prescrise de program. Cu această ocazie, comisia a stabilit noi condiții pentru întocmirea unor proiectele definitive.

În anul 1887, ca urmare a noilor condiții și recomandărilor impuse, a fost organizat un nou concurs, de această dată fiind înaintat un caiet de sarcini detaliat, la care au fost depuse cinci oferte, patru venite din partea unora din casele franceze mai sus citate și casa belgiană, dar nici rezultatul acestui concurs nu a fost satisfăcător, deoarece nu împlineau condițiile impuse din program și nu erau bazate pe calcule exacte.


MEMORIU

ASUPRA PROJECTULUI

PODULUI PESTE DUNARE

LA

CERNAVODA

PRESENTAT

DIRECȚIUNEI GENERALE A CAILOR FERATE ROMÂNE

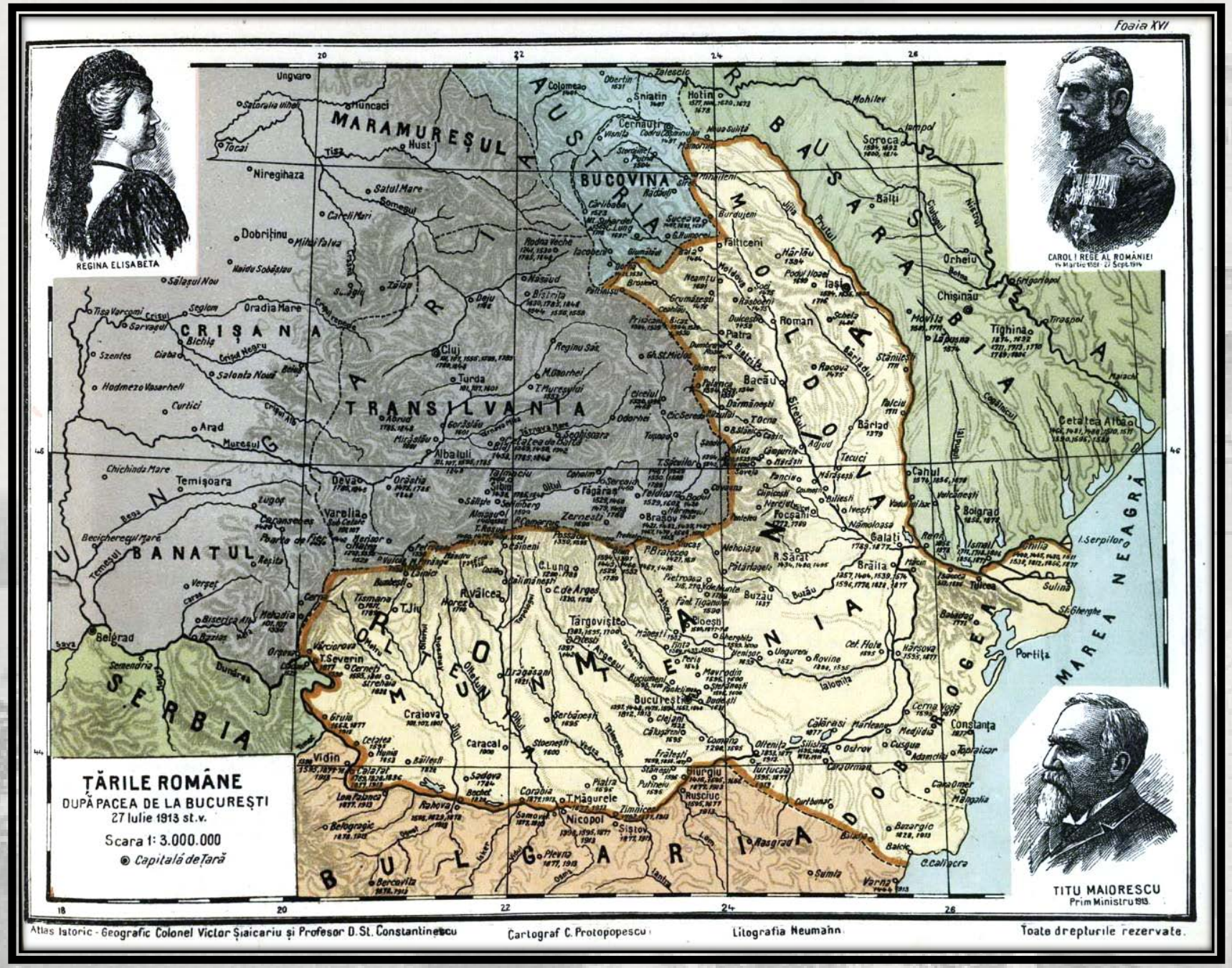
DE

A. SALIGNY

INGINER ȘEF AL SERVICIULUI PENTRU CONSTRUCȚIUNEA CALEI FERATE FETESCI-CERNAVODA

BUCURESCI

Buletinul Societății Politecnice, Anul LIX, Nr.9-12, septembrie-decembrie 1945, p. 305
Cabinetul de Periodice românești vechi, Serviciul Colecții Speciale, Biblioteca Națională a României



Șaicariu, Victor, Constantinescu, D. Ștefan, Atlas istoric geografic al neamului românesc. București: Litografia Neumann, 1920, foaia XVI
Cabinetul de Cartografie, Serviciul Colecții Speciale, Biblioteca Națională a României



Buletinul Societății Politecnice, Anul LIX, nr. 9-12, septembrie-decembrie 1945, p. 260
Cabinetul de Periodice românești vechi, Serviciul Colecții Speciale, Biblioteca Națională a României

În 1887, în urma celor două concursuri nereușite, în scopul legării liniilor noastre ferate de dincoace de Dunăre cu Marea Neagră, dar și al pierderii unui timp prețios cu aceste concursuri aproape șase ani, Anghel Saligny a fost solicitat, la 18 noiembrie, să preia conducerea studiilor și lucrărilor prin numirea în funcția de șef al serviciului Studiilor și execuției liniei Fetești - Cernavodă, din cadrul Administrației CFR.

Cu această ocazie i s-a încredințat elaborarea proiectelor definitive de construire a unui pod peste Dunăre, având la bază obiectivele înscrise în același program al ultimului concurs internațional.

După vizitarea unor lucrări de poduri în curs de execuție în Europa, A. Saligny împreună cu un corp de tineri ingineri români, organizați în serviciul liniei Fetești-Cernavodă, au realizat, în 1889, proiecte pentru construcția podurilor și a căii ferate, participând în ianuarie 1890 la licitația pentru aceste lucrări, specificându-se că Serviciul liniei Fetești-Cernavodă avea întreaga răspundere asupra calculelor și dispozițiilor adoptate.

Podul propriu zis peste Dunăre, cel mai mare pod din Europa continentală în momentul construirii lui, are o lungime de 750 m, împărţită în 5 deschideri, dintre care una centrală e de 190 m. şi cele 4 laterale de cîte 140 m. Infrastructura podului se compune din cinci piciore şi o culee; un picior este zidit pe malul despre Feteşti al Dunării, iar cele alte patru în curentul rîului.

Culeea se află pe malul înalt al Cernavodei şi este zidită pe stâncă. Lăţimea picioarelor la bază este de 29 m şi o grosime de 10-11 m, iar în partea superioară o lăţime de 17,4 m şi o grosime de 5 m, înălţimea lor fiind de aprope 100 m, dintre care 36 metri deasupra apei în nivelul mijlociu al apei.

La capătul despre Feteşti al podului se află un viaduct de 913 m, cu 13 deschideri de câte 60,85 m lărgime, astfel că întregul pod are o lungime de 1663 m.



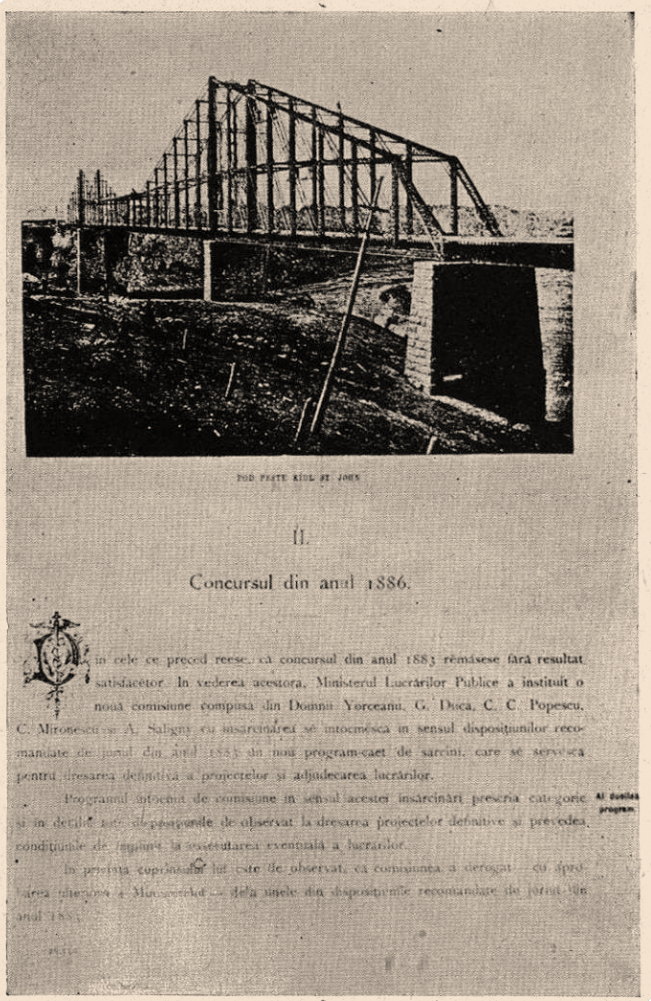
Cabinetul de Fotografii. Serviciul Colecţii Speciale.
Biblioteca Naţională a României

Lucrările acestui pod, încredințate companiei Fives-Lille din Franța au început în toamna anului 1890 când s'a făcut cu mare solemnitate solemnitatea punerii piatrei de temelie, fiind de față M. S. Regele Carol I și A. S. principele Ferdinand al României.

Astfel, în zidăria primului picior al podului, de pe țărmulul stâng al Dunării a fost îngropat un document comemorativ în care se spunea că *"grandioasa lucrare"* concepută și condusă de inginerii români, va constitui un monument ce va transmite generațiilor viitoare *"dovada de putere de viață, patriotismul și hărnicia României actuale"*

Cu această ocazie, Al. Marghiloman, ca Ministru al Lucrărilor Publice, spunea în discursul său:

"Ne putem făli 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".



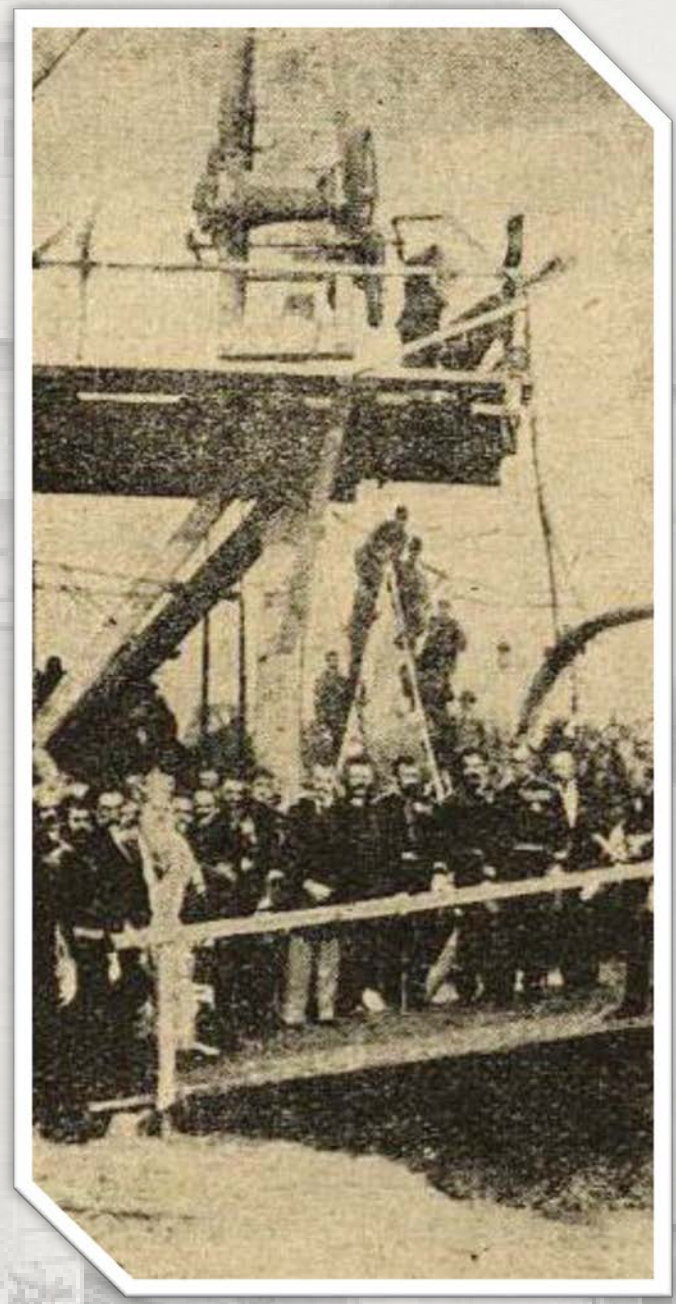
II.

Concursul din anul 1886.

Buletinul Societății Politecnice, Anul LIX, nr. 9-12, septembrie-decembrie 1945, p. 395
Cabinetul de Periodice românești vechi, Serviciul Colecții Speciale, Biblioteca Națională a României

La punerea documentului în pilon, Titu Maiorescu, preşedintele consiliului de administraţie a căilor ferate, a prezentat M. S. Regelui *mistria de zidar*, pronunţând următoarele cuvinte:

”Cer voie de la Majesţatea Ta să-i înmânez unelta pentru ocrotirea mărturiei despre însemnata serbare de astădi, şi precum acest pod cu numele Majestăţei Tale este statornicit d’asupra undelor frecătore ale Dunărei, tot ast-fel statornică să rămână d’asupra valurilor vremeî râvna şi iscusinţa nemului întru lucrări măreţe şi folosire, după cum Majestatea Ta, cu atâta iubire şi stăruinţă, l-ai povăţuit şi ‘iai dat pildă”.



Buletinul Societății Politecnice, Anul LIX, nr. 9-12, septembrie-decembrie 1945, p. 314
Cabinetul de Periodice românești vechi, Serviciul Colecții Speciale, Biblioteca Națională a României

În cadrul serbării inaugurării Podului Carol I, C. Olănescu, ministru lucrărilor publice, a dat citire document comemorativ zidit la baza unui pilon al podului peste Dunăre.

DOCUMENT COMEMORATIV ZIDIT LA INAUGURAREA PODULUI PESTE DUNĂRE

Noi Carol I,
Prin graţia lui Dumnezeu şi voinţa naţională, Rege al Românii.

In anul mântuirii 1890 am pus piatra fundamentală a podului, menit să împreuneze cele două maluri ale Dunării între Feteşti şi Cernavoda.

După cinci ani de muncă statornică, Dumnezeu hărăzind ţării linişte şi îndestulare, astăzi, în a 14-a zi a lunei Septemvrie din anul mânturiii 1895, şi al 30-lea al Domniei Mele, mulţumită râvnei şi măestrii inginerilor români, am trecut pe deasupra valurilor celor două braţe ale Dunării măreţe şi am bătut cel din urmă cui, care a încheiat şi sfârşit aceste falnice lucrări, faţă fiind M. S. Regina, Alteţele Lor Regale, Principele şi Principesa României, iubitul Meu frate Principele Leopold de Hohenzollern, nepotul Meu A. S. Principele ereditar de Meiningen şi Alteţa Sa Regală Principesa ereditară de Saxa-Meiningen, înaltul cler, miniştrii Mei, preşedinţii şi membrii Corpurilor legiuitoare, trimişii Puterilor străine acreditaţi pe lângă Mine, fruntaşii oştirii Mele, înalţii demnitari ai Statutului şi corpul technic.

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

Mândri, împreună cu Ţara întreagă, că am ridicat un monument, care face fală neamului românesc şi care va fi pururea îndemn puternic pentru urmaşii noştri, spre a purcede tot mai departe pe calea muncii, a civilizaţii şi a măririi, am semnat acest document de vecinică amintire.

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

Buletinul Societăţii Politecnice, Anul LIX, nr. 9-12, septembrie-decembrie 1945, p. 316
Cabinetul de Periodice românești vechi, Serviciul Colecții Speciale, Biblioteca Națională a României

COMPANIILE CARE AU EXECUTAT LUCRĂRI PE LINIA CERNAVODA – FETEȘTI ȘI PENTRU CONSTRUIREA PODURILOR DE PESTE DUNĂRE

1. Podul peste Dunăre: Compania Fives-Lille din Franța;

2. Podul peste Borcea : Compania Gaertner, Schneiler și C-nia.: dl. Gaertner pentru executarea fundațiilor și a zidăriilor, iar dl. Schneider și C-nia pentru executarea structurii metalice;

3. Viaductele:

a) Dl. Ozinga & C-nie pentru fundații; Dl. inginer Dimitrie Iarca pentru zidăriile viaductului Dunăre și al viaductului din Balta

b) Dl. Grazovski pentru zidăriile viaductului Borcea.

c) Compania Cockerill pentru suprastructura tuturor viaductelor.

4. Terasamentele, apărările și podețele:

a) dl. Rottemberg și C-nia reprezentată de inginer Dimitrie Iarca, pentru terasamentele și apărările dintre Fetești și viaductul din Balta.

b) Societatea Romană de Construcțiuni și Lucrări publice pentru lucrările coprinse între viaductul din Balta și po dul de peste Dunăre.

c) Societatea Veneta pentru lucrările de rarcordare cu linia Cernavoda-Constanța

5. Așezarea și balastarea calei: asocierea Fotino, Ciricleanu și Poscher, precum și societatea Veneta.

6. Clădirile: Societatea Română de Construcțiuni și Lucrări publice.

Timpul, Anul 17 nr 206, 16 septembrie 1895, p.3

CANTITĂȚILE ȘI COSTUL LUCRĂRI EXECUTATE PENTRU CONSTRUIREA PODULUI CAROL I ȘI A CĂII FERATE FETEȘTI - CERNAVODĂ

Cantitățile de lucrări executate pe linia Fetești - Cernavoda ilustrează cel mai bine importanța execuției, conform statisticii au fost realizate:

- ✓ *42 000 m³ de zidărie și 6450 tone de metal, din care 2500 tone revin asupra suprastructurii, iar restul fiind îngropat la baza picioarelor podului;*
- ✓ *16.500 tone de oțel întrebuințate la suprastructura podului Borcea și a viaductelor;*
- ✓ *23.300 m³ de zidărie întrebuințați la zidăria picioarelor viaductelor și a podului peste Borcea;*
- ✓ *64.300 m³ de zidărie, întrebuințați pentru apărarea împlinirilor care traversează balta;*
- ✓ *2.870.000 m³ de terasament;*
- ✓ *numeroase lucrări de podețe, clădiri, baiastagi de cale ș. a.*

Costul lucrărilor

Pentru executarea lucrărilor liniei Fetești-Cernavodă a fost prevăzută o cheltuială de 35.000.000 lei, iar cheltuelile efective care s-au făcut pentru lucrările executate s-au încadrat de această sumă. Astfel, principalele cheltuieli au fost pentru:

- ✓*Podul peste Dunăre cu un cost de 9.650.000 lei*
- ✓*Podul peste Borcea cu un cost de 4.200.000 lei*
- ✓*Viaductele cu un cost de 5.700.000 lei*
- ✓*Terasamente și apărările cu un cost de 7.000.000 lei.*

Timpul, Anul 17, nr. 206, 16 septembrie 1895, p.3

DETALII TEHNICE PRIVIND CONSTRUCȚIA PODURILOR PESTE DUNĂRE

La proiectele ce au vizat construcția podurilor peste Dunăre realizate sub conducerea lui Angel Saligny au fost introduse câteva inovații, amintind doar folosirea sistemului de grinzi cu console, adaptat special pentru poduri cu deschideri mari, sistem care a fost pus în valoare după 1883 odată cu construcția giganticului pod Forth Bridge din zona estuarului Firth of Forth (Queensferry, la 14 km vest de Edinburgh, Marea Britanie).

De asemenea, adoptarea oțelului ca material pentru suprastructură, apentru realizarea podului peste Dunăre a contribuit în mod decisiv la consacrarea superiorității oțelului pentru podurile metalice, ca de altfel şi realizarea fundaţiilor pilelor pe sistem cu aer comprimat.

Confecționarea în uzină a suprastructurii a fost una din preocupările echipei de proiectare şi construcţie a lucrărilor, iar casa din Germania, care câștigase confecționarea suprastructurii, a fost nevoită să renunțe la executarea lucrării angajate. A fost nevoie să se găsească într-un timp scurt un alt furnizor, astfel că suprastuctura s-a confecționat la uzinele de la Creuzot, de C-ia Schneider, care avea să confecționeze în același timp și suprastructura podului peste Borcea.

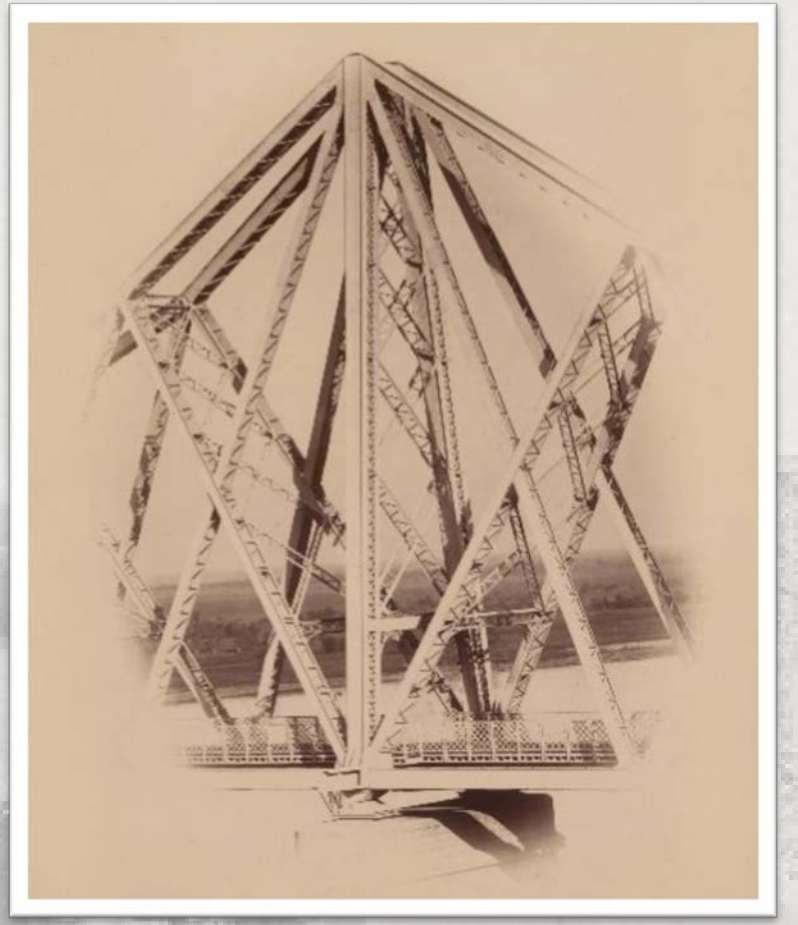


Cabinetul de Fotografii. Serviciul Colecţii Speciale.
Biblioteca Naţională a României



Fig. 4. — Podul dela Firth of Forth.

Buletinul Societății Politecnice, Anul XLIV, nr. 7, iulie 1930, p. 673
Cabinetul de Periodice românești vechi, Serviciul Colecții Speciale, Biblioteca Națională a României



Cabinetul de Fotografii. Serviciul Colecţii Speciale.
Biblioteca Naţională a României

Confecţionarea pieselor care compuneau grinzile, îmbinarea şi încheierea lor s-a făcut în atelierele Companiei Fives-Lille din Franţa.

Aşezarea suprastructurei, pe poziţie, la Cernavodă, pe picioarele de zidărie s-a făcut într-un mod "*pe cât de interesant pe atât şi de elegant, practic şi econom*", picioarele podului urcând până la o înălţime de 36 metri deasupra apelor mijlocii şi ordinare ale Dunării.

"Ei bine, s'ar fi părut aproape firesc lucru ca înainte de a se aşeza partea metalică, să se zidească mai întâi picioarele pe toată înălţimea lor, până la faţa, care urma să poarte în mod definitiv suprastructura. Nu s'a făcut, însă, astfel suprastructura s'a montat cu ajutorul de eşafodaje împlântate în albia rîuluî la o înălţime de câţîva metri d'asupra apelor şi apoi s'a ridicat cu prese idraulice în mod treptat, de o dată cu executarea zidăriei. Greutatea astfel ridicată de o dată reprezintă aproximativ 1800 tone."

Timpul nr 206, 16 septembrie 1895, p.3



Cabinetul de Fotografii. Serviciul Colecţii Speciale.
Biblioteca Naţională a României

În fiecare capăt al podului se află câte o poartă monumentală pe care figurează inscripţiile săpate în piatră şi aurite:

"Podul Regele Carol I făcut sub Domnia Regelui Carol I 1890 - 1895".

Aceste poduri au ca ornamentaţii:

- ✓ cel despre Feteşti: două mari medalioane de bronz turnate la Şcoala de arte şi meserii din Bucureşti, reprezentând busturile M. L. Regele şi Regina, care au fost aşezate în drepta şi stânga deasupra arcadei porţii;
- ✓ cel despre Cernavodă: are aşezat în drepta şi stânga două statui stând în picioare de cinci ori mai mari cât un stat de om, reprezentând doi dorobanţi şi cu arma la picior gata de atac.



Cabinetul de Fotografii. Serviciul Colecţii Speciale.
Biblioteca Naţională a României

La capătul podului dinspre Cernavodă, în memoria eroilor căzuți în Războiul de Independență, a fost ridicat un impresionant monument din bronz, așezați în dreapta și stânga ca ostași de pază: doi dorobanți stând în picioare de cinci ori mai mari ca un stat de om, și cu arma la picior gata de atac.

Statuile au fost realizate de sculptorul francez Léon Pilet (1836-1916), o parte din contravaloarea lor fiind suportată de Ambasada franceză de la București, ca un dar în cinstea Regelui Carol I.

Pentru realizarea miniaturilor pentru statuile dorobanților, LéonPilet a produs mai întâi cinci modele diferite, dintre care regele a ales modelul care a fost apoi reprodus pentru ansamblul care încadrează arcada podului. Statuile au fost turnate în trei bucăți la Lyon și mai apoi îmbinate la fața locului. Dorobanțul de pe partea nordică poartă semnătura autorului, alături de anul realizării (1895).



Cabinetul de Fotografii. Serviciul Colecţii Speciale.
Biblioteca Naţională a României

Pe arcada porţi dinspre Cernavodă la stânga este aşezată o placă de marmură neagră, pe care e scris cu litere de aur săpate următoarea inscripţie :



Cabinetul de Fotografii. Serviciul Colecţii Speciale.
Biblioteca Naţională a României

«INFIINŢAREA ACESTUI POD A FOST VOTATĂ DE CORPURILE LEGIUITOARE IN ANUL 1885, PREŞEDINTE AL CONSILIULUI DE MINIŞTRI FIIND :

I. C. BRĂTIANU

«CONSTRUCŢIUNEA LUI HOTĂRITĂ IN ANUL 1889; S'A INCEPUT IN ANUL 1890 ŞI S'A TERMINAT IN ANUL 1895 FIIND PREŞEDINŢI AI CONSILIULUI DE MINIŞTRI

GENERAL GEORGE MANU

ŞI

LASCAR CATARGIU

IAR MINIŞTRI AI LUCRĂRILOR PUBLICE

ALEXANDRU LAHOVARI,
ALEXANDRU MARGHILOMAN

ŞI

CONSTANTIN OLĂNESCU.

LUCRĂRILE S'AU ESECUTAT DE CĂTRE DIRECŢIUNEA GENERALĂ A CĂILOR FERATE ALE STATULUI PRIN COMPANIA FIVE-LILLE DIN FRANŢA FIIND DIRECTOR GENERAL AL CĂILOR FERATE

GEORGE I. DUCA

IAR AUTOR AL PROECTULUI ŞI DIRECTOR AL LUCRĂRILOR

ANGHEL SALIGNY

Calendarul pentru toti Romanii pe anul 1896, Anul XXI, p. 148
Cabinetul de Periodice românești vechi, Serviciul Colecții Speciale, Biblioteca Națională a României

ALEGEREA PENTRU PROIECTAREA ȘI CONSTRUCȚIA CĂII FERATE FETEȘTI - CERNAVODĂ ȘI A PODULUI PESTE DUNĂRE CU O SINGURĂ LINIE DE CALE FERATĂ ȘI NU DUBLĂ

O problemă ridicată de-a lungul timpului a fost cea legată de alegerea proiectării podurile doar cu o singură linie de cale ferată și nu cu linie dublă. Răspunsul vine din înțelegerea situației economico-financiare a țării după obținerea independenței de stat și condițiile politice și sociale ale perioadei.

"Mai întâi, este evident că chiar dacă s'ar putea susține că s'a făcut o greșeală, ea nu poate fi imputată nici lui A. Saligny, nici inginerilor care au colaborat cu el, deoarece proectele s'au făcut pe baza unui program precis, impus de guvern, prin Direcția Generală C. F. R. și Comisiile 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 trebuiesc cântărite 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."

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;
2. Executarea a unui număr de peste 15 linii de cale ferată, în vederea completării rețelei feroviare, care fuseseră votate și aprobate de Corpurile Legiuitoare în 1884;
3. Necesitatea realizării a unui program complex de construcții de șosele, cu o lungime de peste 24000 km și de poduri peste numeroase râuri;
3. Construirea întregii rețele de linii telegrafice din întrega țară, atât pentru uzul intern cât și pentru traficul international, precum și conectarea Dobrogei prin 2 cabluri, atât la Brăila cât și la Fetești;
4. Realizarea de achiziții de ordin militar, impuse odată cu intrarea României în Tripla Alianță, la 3 octombrie 1883, prin mărirea numărului corpurilor de armată sau efectuarea unor lucrări de fortificații deosebit de costisitoare.

"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 pătimașă 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 proecteze 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".

Buletinul Societății Politecnice, Anul LIX, nr. 9-12, septembrie-decembrie 1945, p. 284-285

În 1945, Prof. N. Ciorănescu, rectorul Școlii Politehnice din București, cu ocazia comemorării a 50 de ani de la darea în circulație a Podului peste Dunăre, citându-l pe marele prof. acad. I. Simionescu, referitor la această importantă construcție, spunea că:

”Opera ce s-a realizat formează o intrare în Dobrogea ce e în adevăr triumfală și măgulitoare pentru munca și știința noastră.” ”Privind din mijlocul apei, te bucură tabloul unic al acestui frumos pod, ce e spânzurat deasupra fluviului. La asfințitul soarelui, împletitura barelor de fier, ce este pătrunsă de lumină, seamănă ca o fâșie de dantelă, lată, întinsă dela mal, peste apă, peste ostroave, numai sălcii, până departe, departe, ca puntea cerului, din poveste”.

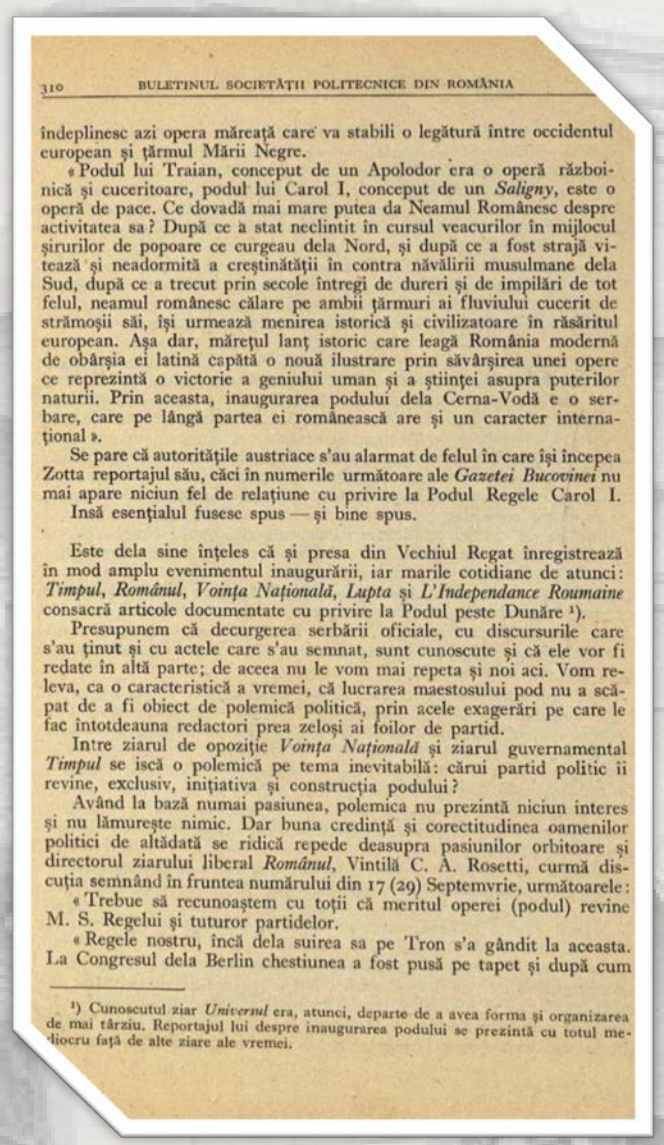
”Tabloul farmecă privirea, dar face să-ți bată și inima de bucurie, căci e o operă a energiei românești, în întregime construită după planurile inginerilor români, ce leagă intim Dobrogea de restul țării,. . . Dobrogea, acest pământ bătut de legionarii Romani, ce au lăsat atâtea urme acolo, stăpânit de Mircea cel Bătrân și care nu poate fi decât veșnic al României. . . Iar Dorobanții de pază dela portalul podului, ce prezintă atâta hotărâre în ținuta și privirile lor și cari par vii, spun cui vrea să înțeleagă, ceea ce e și în inimile noastre ale tuturor”.

Buletinul Societății Politecnice din România, Anul LIX, Nr. 9-12, septembrie-decembrie 1945, p. 267-268

Inaugurarea podului de la Cernavodă a fost considerat un eveniment de importanță națională, presa alocând spații ample în paginile ei, prin numeroase articole prezentând evenimentele desfășurat înaintea și din timpul acestei manifestări.

Presa românească, prin paginile marile cotidiane ale perioadei: *Românul, Timpul, Voința Națională, Seara, Lupta, L'Independance Roumaine, Universul, etc* au fost doar câteva din ziarele au alocat spații ample articolelor, bine documentate, privitoare la lucrările construcției Podului Carol I de peste Dunăre.

Din informațiile publicate în presa românească rezultă că marile cotidiane sau reviste din Londra, Paris, Petersburg, Moscova, Constantinopole, Roma, Berlin, Viena și Bruxelles au rezervat în numerele lor coloane întregi despre *"lucrarea importantă realizată de micul Regat dela gurile Dunării."*



310 BULETINUL SOCIETĂȚII POLITECNICE DIN ROMÂNIA

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 viteză și neadormită a creștinătății în contra năvălirii musulmane dela Sud, după ce a trecut prin secole întregi de dureri și de impilări 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 cotidiane 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 redate în altă parte; de aceea nu le vom mai repeta și noi aci. Vom releva, ca o caracteristică a vremei, 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.

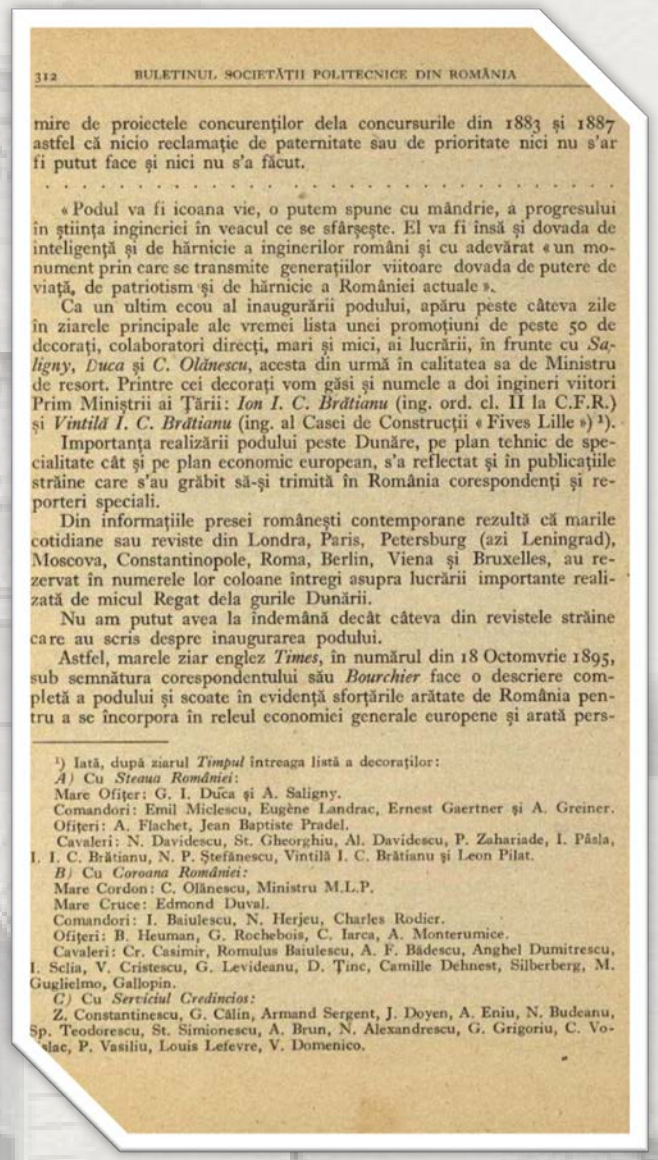
Între ziarul de opoziție *Voința Națională* și ziarul guvernamental *Timpul* se iscă o polemică pe tema inevitabilă: cărui partid politic îi revine, exclusiv, inițiativa și construcția podului?

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:

« Trebue 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 mediocru față de alte ziare ale vremei.



312 BULETINUL SOCIETĂȚII POLITECNICE DIN ROMÂNIA

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, apăru peste câteva zile în ziarele principale ale vremei 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 cotidiane 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 Octomvrie 1895, sub semnătura corespondentului său *Bourchier* face o descriere completă a podului și scoate în evidență sforțările 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 Miclescu, Eugène Landrac, Ernest Gaertner și A. Greiner.
Ofițeri: A. Flachet, Jean Baptiste Pradel.
Cavaleri: N. Davidescu, St. Gheorghiu, Al. Davidescu, P. Zahariade, I. Păsla, 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. Sclia, 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. Volac, P. Vasiliu, Louis Lefevre, V. Domenico.

Buletinul Societății Politecnice, Anul LIX, nr. 9-12, septembrie-decembrie 1945, p. 310, 312
Cabinetul de Periodice românești vechi, Serviciul Colecții Speciale, Biblioteca Națională a României

Ample articole au consacrat acestui eveniment și alte publicații, amintind de exemplu suplimentul săptămânal al ziarului Universul, *Universul literar,* unde a fost publicate două frumoase ilustrații cu instantanee din ziua inaugurării, alături de *Calendarul pentru toti Românii pe anul 1896*, cu un important articol despre istoricul construirii podului, alături de două tablouri cu numeroase instantanee din timpul lucrărilor pentru finalizarea podului și al pregătirilor pentru serbarea de inaugurare, sau *Călăuza căilor ferate și a liniilor maritime române, ediția a IV-a - 1914*.

Și presa din provinciile românești de peste Carpați, prin trimișii speciali ai acesteia, a fost prezentă la acest măreț eveniment, amintind aici doar suita de reportaje din *Gazeta de Transilvania*, cuprinsă în cinci numere consecutive ale ziarului dedicate prezentării în detaliu alături de numeroase amănunte ale serbării desfășurate cu acest prilej.

În septembrie 1945, la comemorarea aniversării a 50 de ani de la inaugurarea construirii podurilor peste Dunăre, *Buletinul Societății Politecnice din România* a alocat, în numărul pentru lunile septembrie- decembrie 1945, numeroase pagini acestui eveniment.

Biblioteca Națională a României deține în colecțiile ei speciale un număr important de publicații apărute în aceea perioadă, alături de o importantă colecție de cărți poștale ilustrate și albume de fotografii realizate cu ocazia finalizării acestei imporante lucrări de artă.



Constituționalul, Anul VII; nr. 1809, 16/28 sept 1895, p.1



L'Independance Roumanie, Anul 19, nr. 5560, 16/28 sept. 1895, p.1



Romanul, Anul 39, nr. 219, 29 sept./17 oct. 1895, p. 1



Timpul, Anul 17, nr. 200, 7/17 sept. 1895, p. 1



Voința națională, Anul XII, nr. 3237, 17/29 sept. 1895, p. 1

Cabinetul de Periodice românești vechi, Serviciul Colecții Speciale, Biblioteca Națională a României

PROGRAMUL INAUGURĂRII PODULUI PESTE DUNĂRE

Trenul regal va sosi la podul Regele Carol I la ora 1 p. m. MM. LL. AA. LL. RR. precum și auguști Lor oaspeți vor fi primiți la capul podului de directorul lucrărilor.

Aci, elevii școalei de Poduri și Șosele vor presenta armele și corniștii vor suna primirea M. S. Regelui.

Augustele personaje vor străbate pe jos podul până la ultimul picior din apă al podului, unde, după prezentarea personalului technic al podului, M. S. Regele va așeza ultimul nit încheindu-se și sfârșindu-se astfel lucrarea podului peste Dunăre.

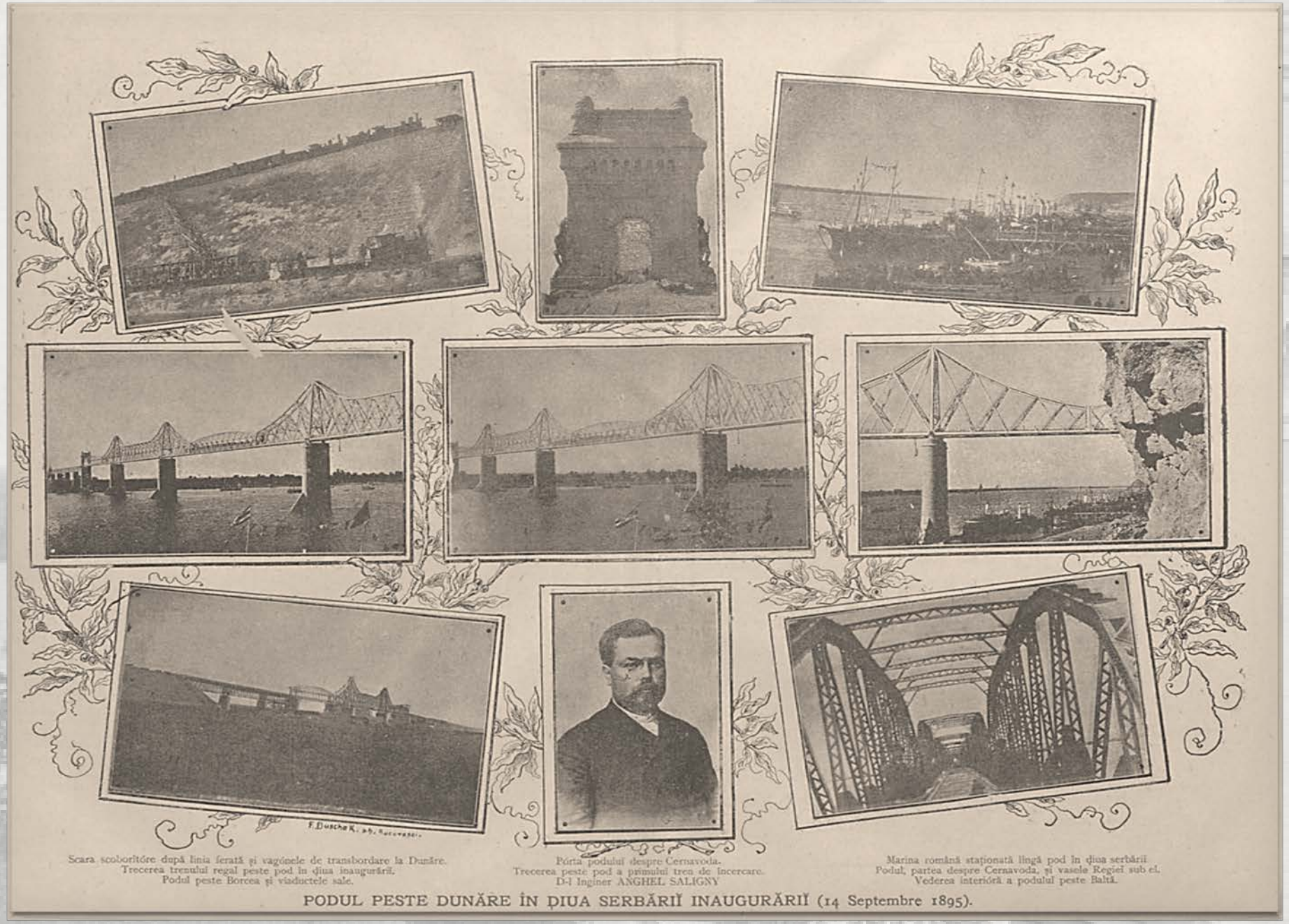
Acest eveniment se va anunța prin salve de Artilerie. Cortegiul va parcurge apoi pe jos restul podului până pe țărmul drept al Dunărei unde Majestățile Lor și Altețele Lor Regale precum și Auguști oaspeți vor fi întâmpinați de înaltul Cler. Cortegiul regal va intra apoi în chioșcul ridicat în stânga ultimului picior al podului pentru serviciul divin.

Aci domnul ministru al lucrărilor publice va da citire documentului inaugurării care după ce va primi semnăturile Majestăților Lor, a Altețelor Lor Regale, a A. S. Principiului Leopold de Hohenzollern, a A. S. Principelui ereditar de Meiningen, a A. S. Principesei ereditare de Saxa Meiningen, a I. P. S.S. Mitropolitului Primat, a d-lui Președinte al Consiliului, a d-lor președinți al Senatului și Camerei, a d lor miniștri, a P. S.S. Episcopul Dunărei de jos, a d-lui prim președinte al Curții de Casație, al d-lui prim-președinte al Curții de compturi, a d-lui director general al C. F. R. și a d-lui director al lucrărilor, se va așeza de M. S. Regele în zidărie. In timpul când MM. LL. AA LL. RR. și înalții oaspeți vor pune mortar și vor da cele trei lovituri de ciocan tradiționale, musicile vor intona imnul național. După terminare, întregul cortegiu va lua loc într-un chioșc anume clădit din care vor asista la încercarea podului.

Înainte de descindere M. S. Regele va înmâna medaliile serviciului credincios, contra maeștrilor și supraveghetorilor care s-au distins. Apoi, îndrumându-se spre clădirea de recepție Majestățile Lor și Altețele Lor Regale și înalții oaspeți se vor urca în trenul regal care va străbate podul în sunetul imnului național și salutat de salve de artilerie.

Reîntorcându-se trenul regal la clădirea de recepție Majestățile Lor și Altețele Lor Regale și Auguști oaspeți se vor putea retrage în apartamentele Lor reservate, pe când invitații se vor întruni în sala de recepție unde vor aștepta sosirea Suveranilor și înalții lor oaspeți spre a le urma în sala banchetului. După banchet Suverana, principesa Moștenitoare înalții oaspeți și domni invitați vor deschide la un debarcader anume construit în dreptul podului și se vor îmbarca pe vapoare, spre a observa după Dunăre aspectul lucrărilor.

Constituționalul, Anul VII, nr. 1806, 12-24 sept 1895, p.3



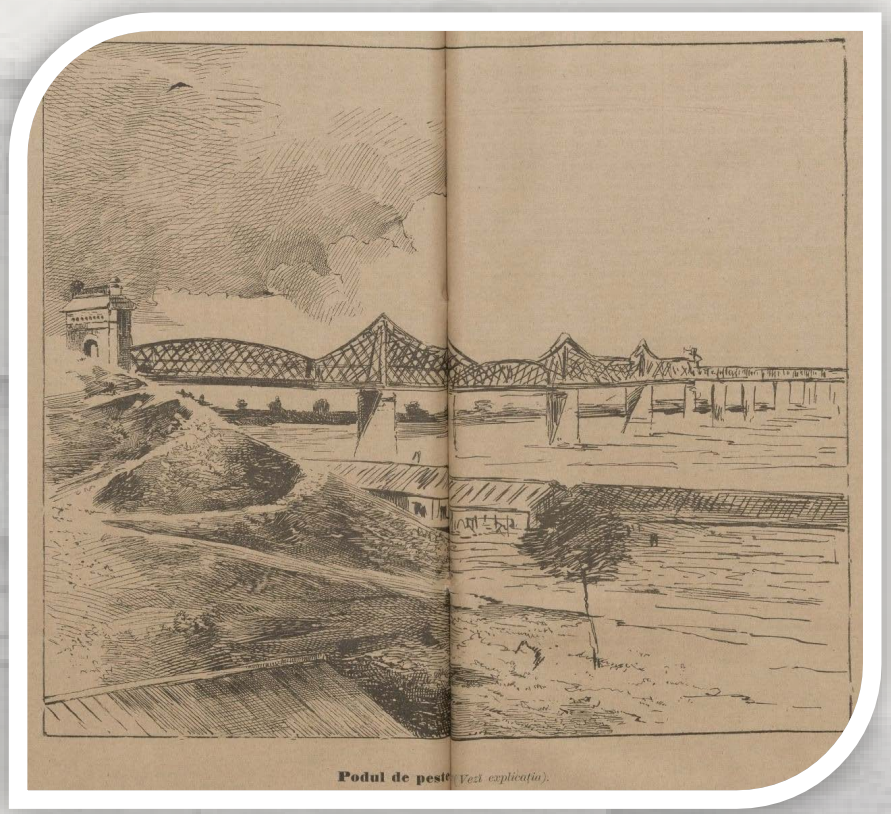
Calendarul pentru toti Romanii pe anul 1896, Anul XXI, p. 104-105
Cabinetul de Periodice românești vechi, Serviciul Colecții Speciale, Biblioteca Națională a României

”Nu am pretenţiunea a face o dare de seamă amănunţită a serbărei de eri. Toată lumea a citit programa acestei serbări şi ştie prin urmare în ce chip s’a inaugurat măreaţa operă de la Dunărea de Jos. Ceea ce n’a putut prevedea şi spune programa, e entuziasmul care a cuprins pe toţi câţi au asistat la acest act memorabil, sunt impresiunile momentane ale diferitelor faze părţite de asemeni împrejurări.

Să spunem înainte de toate că serbarea aceasta a fost protegiată de un timp admirabil. Pe o dimineaţă de toamnă din cele mal frumoase, un tren compus din peste două-zeci vagoane de clasa I a luat de la gara de Nord pe cei 400 de Invitaţi spre a’i duce în trei ore la Feteşti, de unde încep lucrările de artă ale podului peste Dunăre.

Nu mai vorbesc de numeroasele trenuri de plăcere pornite de la Bucureşti, Constanţa, Călăraşi, Slobozia, etc., care concentraseră pe ţărmurile Dobrogei vre-o 30,000 de oameni.”

Timpul, Anul 17, nr 206, 16 septembrie 1895, p.3



Universul ilustrat, Anul 4 , nr. 37, septembrie 1895, p. 4-5
Cabinetul de Periodice românești vechi, Serviciul Colecții Speciale, Biblioteca Națională a României

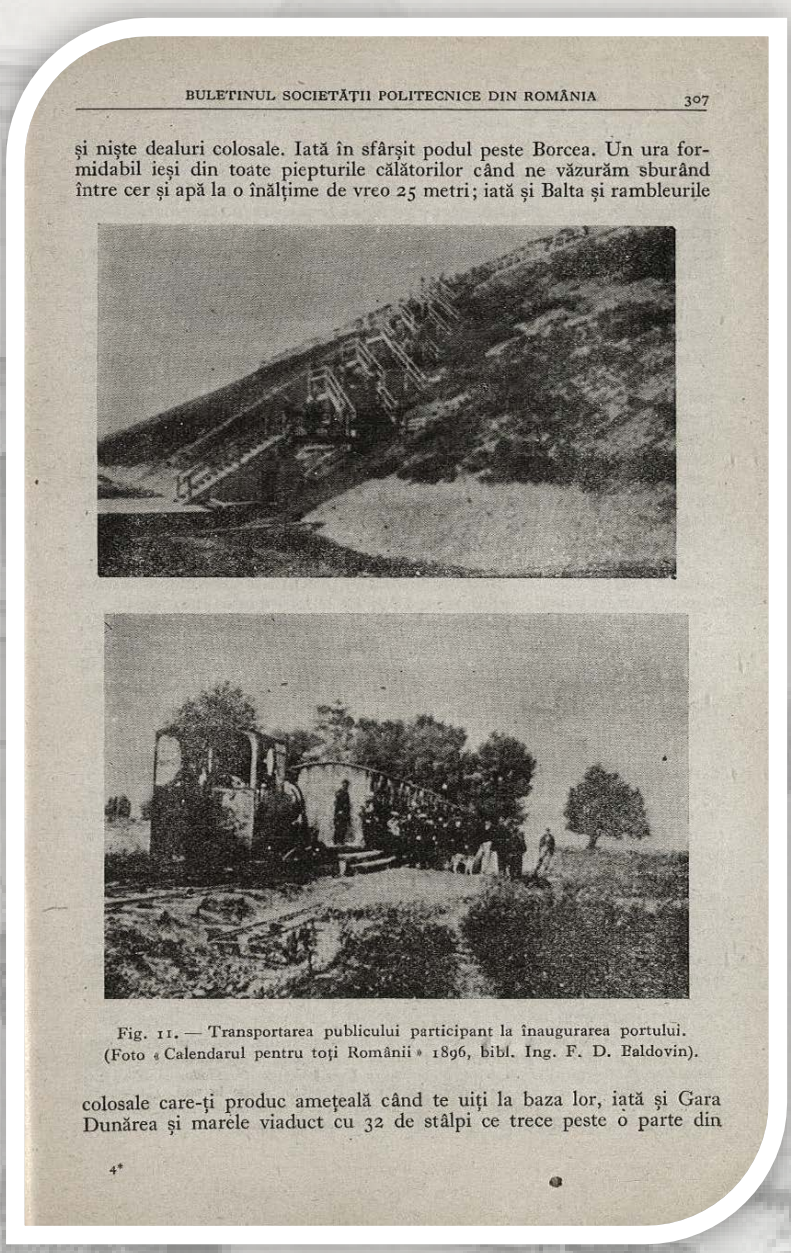
”După ce oaspeţii trecură podul propriu zis peste Dunăre, lângă Cernavoda, până la ultima pilă şi se aşeazară aici conform ordinei din programă, bubuitul tunurilor de pe ţărmurile Dobrogei şi din canonierele care staţionatu pe Dunăre, anunţară în curând sosirea trenului regal care venea cu augustii oaspeţi de a dreptul de la Sinaia.

Majestăţile Lor, Alteţele Regale şi augusti oaspeţi traversară pe jos podul până la ultima pilă, unde d-nele Olănescu, Duca şi Saligny oferiră buchete de flori M. S. Reginei şi AA. LL. Regale principesei Maria şi ducesei de Saxa-Meiningen. Imediat după aceea M. S. Regele pue în mişcare mecanismul care avea de scop aşezarea ultimului nit de argint şi apoi toată lumea porni spre ţărmul Dobrogei, unde I. P. S. Sa Mitropolitul-Primat, asistat de P. S. S. Episcopul Dunărei de jos şi de un numeros cler oficiă serviciul divin într’un pavilion anume construit pentru acest sfârşit.”

CĂLĂTORIA

”Încă de la ora 5 de dimineață gara de Nord era înțesată de lumea care cumparase bilete din ajun ca să meargă la marea serbare din Cernavodă. Așa că a fost nevoie ca direcția căilor ferate să facă 7 trenuri care să plece la intervale de 10 m. Cu toate astea, toate trenurile erau pline și cea mai mare parte din pasageri se văzură nevoiți a sta pe scări, sus pe vagoane; mulți care aveau bilete la cl. I au fost bucuroși să găsească un locșor de stat în picioare în vagoane de cl. III. Pe la diferite stații până la Dunăre unde s-a oprit trenul o mulțime de lume aștepta cu flori și lăutari sosirea trenului regal. Trenurile au fost oprite pe malulu stând al Dunării, iar pasagerii, cu ajutorul diferitelor remorchere ale marinei române și cu bărcile, pentru o plată de 2-3 gologani, au fost transportați pe malul drept al Dunărei, la Cernavodă. În fața podului erau ridicate o mulțime de tribune frumos decorate și împodobite cu steaguri tricolore. În dreapta o tribună unde s-a oficiat serviciul divin, iar vis-a-vis o altă tribună unde s-a pus actul comemorativ într-una din pietrele clădirei podului. Pe malul din față era tribuna presei ș i a diferiților invitați. În stânga se afla un colosal pavilion de pe care cortegiul regal privea podul. În vale, sala banchetului și mai la vale, aproape de malulu Dunării, o enormă hală de bere a fabricii Bragadiru.”

Universul, Anul XII, nr. 220, 17/29 septembrie 1895, p.2



BULETINUL SOCIETĂȚII POLITECNICE DIN ROMÂNIA 397

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 inaugurarea portului. (Foto «Calendarul pentru toți Românii» 1896, bibl. Ing. F. D. Baldovin).

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

4*

Buletinul Societății Politecnice, Anul LIX, nr. 9-12, septembrie-decembrie 1945, p. 397
Cabinetul de Periodice românești vechi, Serviciul Colecții Speciale, Biblioteca Națională a României

După cum era hotărât, eri s a făcut cu mare ceremonie, inaugurarea podului de peste Dunăre.

Conform programului, Joi dimineața au plecat din București patru trenuri, afară de cel al invitaților speciali.

Deși primul tren era anunțat să plece la ora 6 și 35, totuși lumea încă de pe la 4 și jum. umpluse toate camerile, sălile și peronul gării, astfel că cu greu mai puteai răzbate până în fața trenului. Cel întâi tren era deja plin de lume, când fu împins înaintea peronului.

Trenurile erau așa de pline, că oamenii stăteau pe scările pe tampoanele chiar pe acoperământul vagoanelor, până și locurile frânărilor erau ocupate de pasagerii, cari în schimbul acestui loc reamplasau în atribuțiuni cu multă pricepere pe frânări.

Trenul invitaților a plecat la 9 ore și 5 minute.

In timpul parcursului s-a servit senviciuri și supeuri; iar d. ingineri cari făceau onorurile oferiră țigări. Drumul s-a parcurs în liniște. Regelui nu i s-a făcut primire decât la gara Seruleşti, unde d. Brăiloiu făcuse frumoase preparative.

La gara Ciulnița lume foarte multă, nici o preparație însă.

Ajunși înaintea podului, trenul se opri și pasagerii trebuiră să se urce în niște vagonete mici de lemn, cari prin jos de pod, transportau lumea până la malul Dunărei, unde apoi era îmbarcată de un vapor care-i ducea de cealaltă parte a podului, unde urma să se facă inaugurarea. Cum numărul vagonetelor era restrâns, lumea fu nevoită se parcurgă pe jos acest drum nisipos, presărat cu bolovani și acoperit cu scaieți și mărăcini care-ți sfâșiau hainele. Cu chiu cu val însă ajunserăm în marginea Dunării și gata a ne îmbarca. O dată Dunărea trecută, un frumos spectacol ni se presintă ochilor, dar atât de frumos, că privirea nu ți se mai sătura admirându-l, amintindu-ți, una din acele priveliști pe care scriitori talentați ni le zugrăvesc în culori atât de sugestive.

Pe malul stâng al Dunărei, acolo de unde începe podul, se ridică un deal acoperit peste tot cu un frumos covor de verdeață. Sus, unde, vine o pantă mai dulce, și acolo unde se afla primul picior al podului, era instalat pavilionul regal, și mai încolo o clădire a la impruvisto, unde s-a făcut recepțiunea și a avut loc banchetul.

In vârful dealului, era instalată tribuna, de unde invitații puteau cuprinde cu privirea toate împrejurimile și frumosul spectacol ce li se présenta înaintea ochilor. Mai încolo de tribună și chiar in marginea dealului, care în acea parte servește și de mal Dunărei, era instalat un alt pavilion de unde regele și invitații săi trebuiau să privească ia trecerea pe pod a mașinelor.

Erau aproape 12 ore când am ajuns la Cerna-Vodă. O luarăm sus spre a ne instala în tribună.

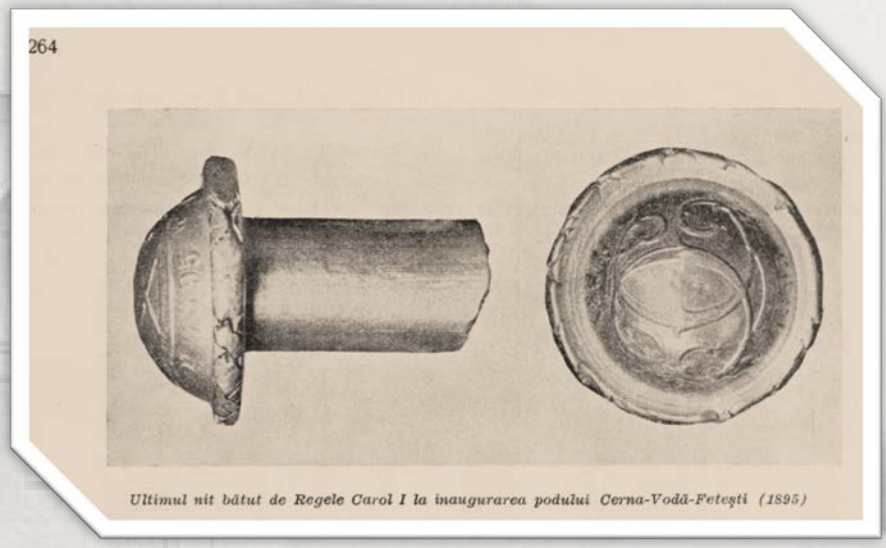
Trebuie să notez că aci, o mulțime de doamne, nu știu prin ce mijloc, dar reușise a căpăta bilete și pentru micii lor bébé, cari ne putându-se dezlipi de pisica și câinele de acasă, îi târâră aci, și pe când musicile cântau, drăgălașele odrasle plângeau și țipau, supărate poate de o doică nepoliticoasă, cățelușii începeau a urla, iar pisicile a miorlăi. Era un frumos spectacol, n-am ce zice, dar cam supărător pentru noi, care trebuia fim atenți și să luăm note.

Romanul, nr. 218, 27-28 sept. 1895, p. 1

CEREMONIA

Regele, Regina și înalții invitații au fost primiți la capătul podului de directorul lucrărilor; elevii școalei de poduri și șosele au prezentat armele, iar muzicile de pe toate bastimentele de război care se aflau în port au executat imnul regal, iar artileria a dat mai multe salve. Familia regală a străbătut pe jos podul până la ultimul picior de apă al podului, iar Regele a așezat ***ultimul nit****, sfârșindu-se astfel lucrarea acestui măreț pod. Cortegiul a parcurs apoiu tot pe jos restul podului până la malul drept al Dunărei, unde au fost întâmpinați de cler în frunte cu Mitropolitul primat. Au intrat în chioșcul ridicat la stânga ultimului picior al podului și au asistat la oficierea serviciului divin.*

Apoi, ministrul lucrărilor publice a dat citire documentului inaugurărei, care a fost iscălit de membrii fam regale prezenți la eveniment, de Mitropolitul primat, de președintele cons de ministri, de președinții Camerei și Senatului, directorul general al cf, de Anghel Saligny, directorul lucrărilor. După aceea, acest document a fost așezat de Rege în zidărie și în timpul când membrii familiei suveranilor noștri dădeau cele 3 lovituri de ciocan, muzicele au intonat imnul regal.



Revista CFR, Anul XXVI, Nr. 4-9, aprilie - septembrie 1939, p.264
Cabinetul de Periodice românești vechi, Serviciul Colecții Speciale, Biblioteca Națională a României

Universul, Anul XII, nr. 220, 17/29 septembrie 1895, p.2

La ora 1 și 5 minute, sosesc invitați. La ora 1 și 20, trenul regal atinge primul picior al podului unde se oprește, și regele cu familia, casa sa civilă și militară, miniștri și alți demnitari se cobor jos și parcurg pe jos tot podul. In acest moment, musicile încep a intona imnul național, iar vapoarele a trage salve de artilerie. La ora 2 și 20, regele sosește la capul podului unde este primit de prefectul județului d. Istrati de d. Rădulescu primarul orașului, care-i presintă tradiționala pâine cu sare și de Ali Colem, muftiul județului. Fratele regelui purta in această ocazie un frumos costum de colonel de dorobanți.

Se începe serviciul divin, oficiat de mitropolitul Primat și Partenie, episcopul Dunărei de jos și încolo serbarea urmează in tocmai după program, cu singura deosebire că d. Maiorescu cu ocazia punerii documentului în zidărie a ținut o mică cuvântare.

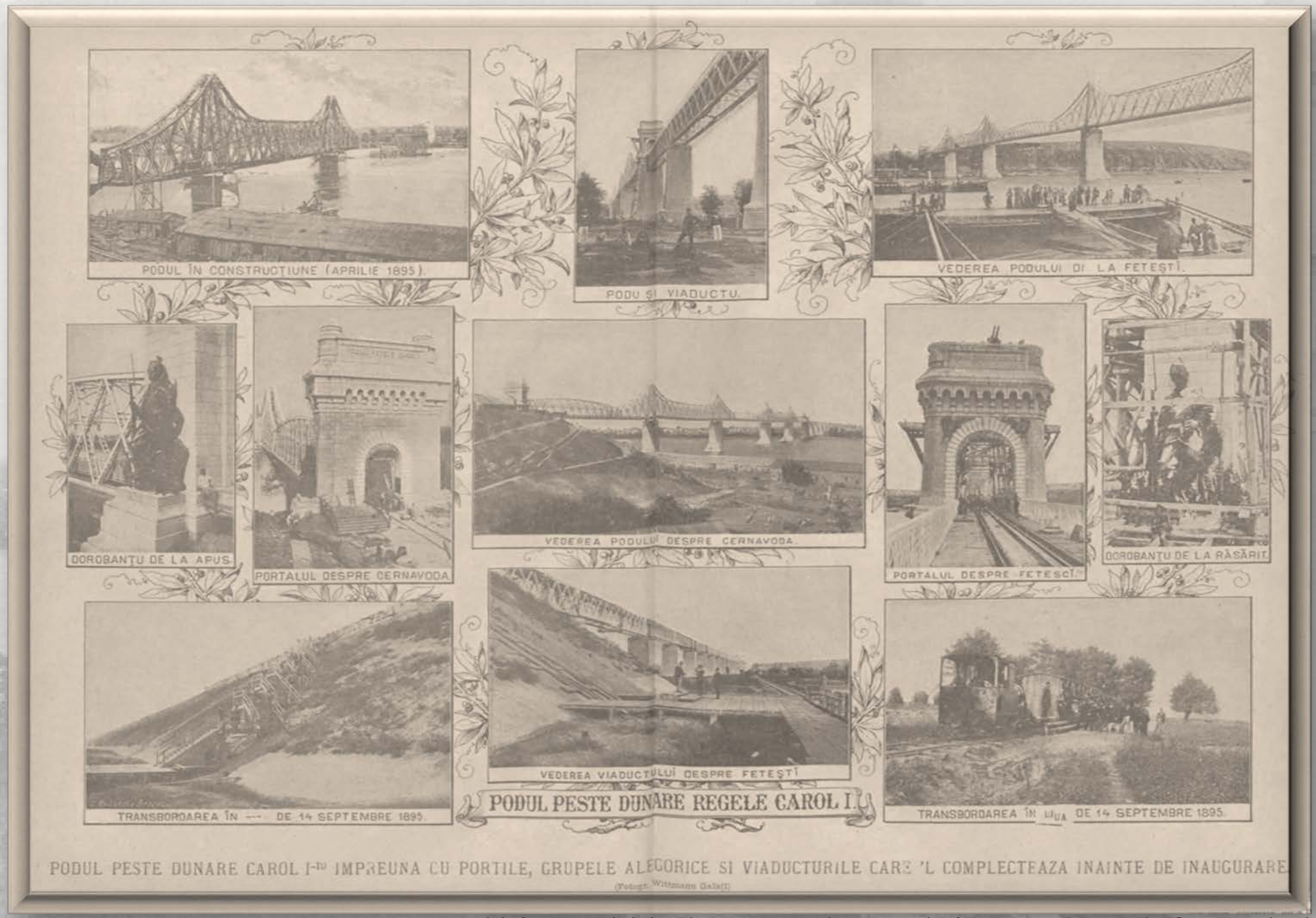
O dată ceremonia sfârșită, regele, regina, principele Ferdinand, principesa, demnitarii și invitații se duc in' pavilionul de pe marginea Dunării spre a privi la trecerea mașinelor.

La ora 3 3/4, intră pe pod cele cinci-spre-zece locomotive cu o iuțeală vertiginoasă. Viteza lor era de 60 kilometri pe oră. Cine-va ar fi trebuit să fie față la această trecere a mașinelor, pentru ca să poată pricepe în întregime măreția momentului și a entuziasmului de ne-descris, ce cuprinsese publicul. Când mașinile au atins primul picior al podului, un sgomot ce făcea să vibreze aerul de sunete și bubuituri, ne făcu să credem că asistăm la un spectacol feeric, un spectacol care-ți ocupă imaginația, simțirea toată ființa, spectacol care pentru un moment te face să uiți totul și să trăiești numai cu imaginația și impresiile ce resimți atunci. Toate vapoarele din port începură a da semnalul de onor: un fluierat prelung, ascuțit, răsunător; tunurile începură a bubui, iar cele cinci-spre- zece mașini fluierând puternic, își urmau drumul, mândre victorioase.

S-a fi părut că drumul lor e lung, că ținta oprirei lor e depărtată, că aveau menirea să ducă departe... departe, știrea despre neamul românesc, despre mândria, ce resimte orice român astă-zi când Dunărea nu mai e un obstacol pentru noi, când prin legături de fier suntem uniți cu orientul depărtat.

La ora 3 intră pe pod un tren, a cărui iuțeală deși era anunțată de 100 chilometri pe oră, totuși nu atins de cât maximum de patru zeci chilometre.

La ora 3 și 10 regele după ce a distribuit medalii și decorații ingineriilor și unor lucrători se duce și trece în revistă trupele aflate acolo, în urmă numai familia regală însoțită de casa civilă și militară, se sui în trenul regal care în sunetul muzicilor și in bubuitul tunurilor, parcurge până la un capăt și îndărăt, frumosul pod care va face ca pe viitor Dobrogea să nu mai fie o țară streină pentru noi.



Calendarul pentru toti Romanii pe anul 1896, Anul XXI, p. 120-121
Cabinetul de Periodice românești vechi, Serviciul Colecții Speciale, Biblioteca Națională a României



Cabinetul de Fotografii. Serviciul Colecţii Speciale. Biblioteca Naţională a României

După câteva minute de nerăbdătoare aşteptare, un fum alb în depărtare şi nişte şuerături stridente ne vesteau că trenul compus din 15 locomotive a pornit în spre pod. In adever, iată că zărim fumul apropriindu-se tot mai mult, şuerăturile devin din ce în ce mai deslușite şi vedem venind spre pod, ca un balaur furios, acel tren de locomotive împodobite cu flamure şi şuerând fie-care din resputeri. Insist asupra acestui amănunt: că trenul de locomotive avea înfăţişarea unei fiinţe animate supra-naturale, atât din cauza flamurelor multicolore fîlfâitoare care păreau atâte aripioare ale fiarei sălbatice, cât şi din cauza sgomotului asurzitor pe care'l făceau cele 15 locomotive.

Iată că balaurul a ajuns la capătul podului şi dă să intre pe el. Atunci se produce o scenă care face să vibreze întreg sistemul nervos al asistenţilor. Salve de tunuri salută intrarea trenului pe pod, iar mulţimea de vapoare de resbel şi de transport, care staţionează în Dunăre la picioarele podului, încep cu sirenele lor un concert asurzitor de răcnete şi de mugete, care-ţi dau iluziunea desăvârşită a atâtor balauri cari din valurile fluviului ţipă, răcnesc şi mugesc de bucurie. Acest concert e imposibil de descris, dar am deosebit printre aceste sunete difuze ale sirenelor, răcnetul leului, mugetul bourului, sbieretul elefantului, şuerăturile şi ţipetele tuturor animalelor terestre şi aquatice, cărora le ţineaţi isonul bubuitul salvelor de artilerie, sunetele muzicelor militare şi aplausele şi aclamaţiunile mulţimei.

Timpul nr 206, 16 septembrie 1895, p.3

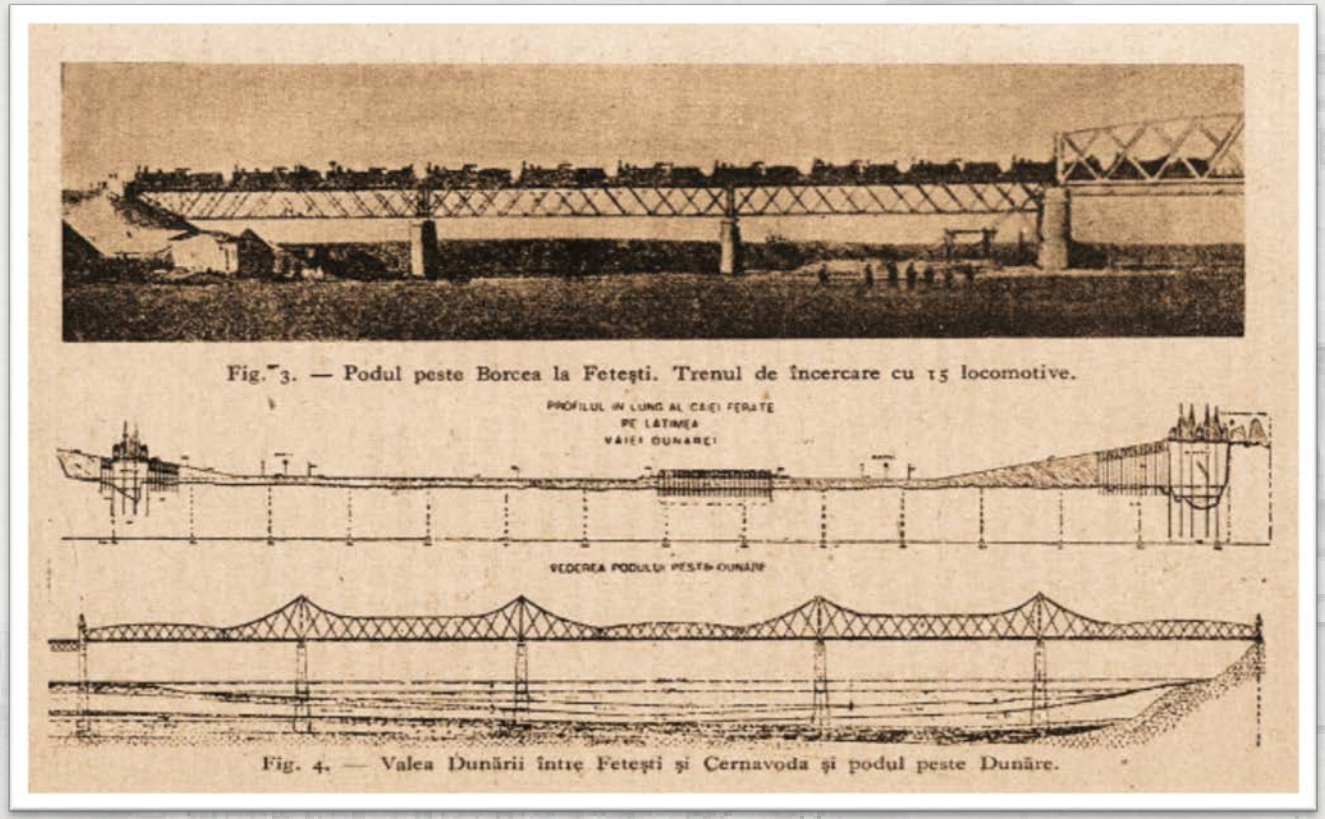


Fig. 3. — Podul peste Borcea la Feteşti. Trenul de încercare cu 15 locomotive.

Fig. 4. — Valea Dunării între Feteşti şi Cernavoda şi podul peste Dunăre.

Buletinul Societății Politecnice, Anul LIX, nr. 9-12, septembrie-decembrie 1945, p. 286
Cabinetul de Periodice românești vechi, Serviciul Colecții Speciale, Biblioteca Națională a României

Timpul, Anul 17, nr 206, 16 septembrie 1895, p.3

Un fior de bucurie, de teroare, de mândrie naţională, un fel de amestec de simţiminte disparate mă străbătu din tălpi până în creştet, simţi acea sguduitură a nervilor pe care 'ţi-o dă emoţiunile mari şi pe care o defineşte francezul sub denumirea de saisissement. *Şi nu mă îndouiesc că aceiaşi impresiune simţi şi cea mai mare parte din asistenţi.*
Vuietul acesta ţinu cât ţinu trecerea trenului de locomotive peste pod, adică cam un minut şi jumătate.
După o mică pauză de reculegere, în care interval toţi îşi comunicau impresiunile.....
tot timpul acesta nu se auzise măcar sbârnâind, aducând în acelaşi timp omagii d-lui Saligny, scena de adineaori se mai repetă odată prin trecerea peste pod a trenului regal cu o iuţeală superioară. Acest tren trecu podul în 40 de secunde în mijlocul aceluiaşi concert de salve de artilerie, de mugete şi răcnete ale sirenelor, de sunete muzicale, de aplause şi de aclamaţiuni ale mulţimei.

PLECAREA

Spaţiul şi timpul mă silesc să scurtez o dare de seamă, asupra căreia ar fi de scris un volum. Voi spune numai că banchetul s'a întins peste ora fixată pentru sfîrşitul său, adică până pe la 6 ore, aşa că invitaţii cari plecau! spre Bucureşti sau Constanţa au trebuit să renunţe la unul din punctele cele mal interesante din program, preumblarea cu vaporul pe Dunăre, spre a vedea podul şi de pe apă. Numai Majestăţile şi Alteţele Lor Regale cu Augusti oaspeţi şi cu suită restrînsă s'au coborît la debarcader, în mijlocul aclamaţiunilor mulţimei, şi s'au îmbarcat pe vaporul Orient, unde au petrecut noaptea, spre a pleca azî dimineaţă la Constanţa.

Cel mal mulţi invitaţi s'au reîntors la Bucureşti cu acelaşi tren cu care s'au dus, ajungând în capitală pe la 11 ore în loc de orele 9 1|2, obosiţi, dar încântaţi de ziua petrecută pe ţărmurile Dunării. Ceilalţi s'au dus la Constanţa. Mulţimea de escursionişti de plăcere au sosit la Bucureşti mai târziu şi în condiţiuni de comoditate negreşit mai puţin plăcute. Dar această împrejurare e nedespărţită, îu ori-ce ţară din lume, de asemenea serbări populare, unde într'un moment dat se iveşte o aglomeraţiune escepţională de public. Neplăcerea de a călători tescuiţi ca sardelele în cutii se datorează însă numai publicului, care, nerăbdător de a pleca, a luat cu asalt primele trenuri de plăcere care au plecat din Cernavoda, nevoind nimeni să aştepte a pleca cu trenurile următoare. De aceea am văzut aceste trenuri aşa de încărcate în cât e o adevărată minune că nu s'au întâmplat numeroase accidente. Cele dintăi două trenuri de plăcere erau aşa de încărcate de lume, în cât toate platformele şi întreg spaţiul dintre două vagoane formau ca un fel de ciorchină de fiinţe omeneşti. Nu numai punţile dintre două vagoane erau încărcate de asemenea ciorchine, dar unii au călătorit chiar călare pe trampoane sau cocoţaţi pe coperişurile vagoanelor. Nimeni nu era însă obligat să călătorească în chipu acesta şi spre a avea loc n'avea de cât să'şi aştepte rândul în trenurile următoare.

Trecerea peste pod la întoarcere a prezintat un aspect feeric. Pe de o-parte zăriai pe ţărmul Dobrogei orăşelul Cernavoda cu casele sale albe înşirate pe deal, apoi pavilioanele înfiinţate pentru serbare cu culorile lor viu şi mulţimea enormă.... În apă, până sub pod, bastimentele vari iluminate unele cu lanterne veneţiane, altele cu electricitate, împodobite cu flamure multicolore şi pe deasupra lor focurile de artificii, care veneau să se stingă în albia fluviului ast-fel că cine-va nu se putu opri de a asemăna această serbare cu o miniatură a celei de la Kiel.

Trec peste o mulţime de amănunte şi incidente şi termin zicând că serbătoarea de ieri va lăsa o amintire neştearsă în mintea şi inima tutulor acelora cari au asistat la ea.

Timpul, Anul 17, nr 206, 16 septembrie 1895, p.3- 4

Masa populară.

Pe câmpie, sub cer liber, în niște coloane enorme, un roi de Tătari învîrteau în niște frigări colosale, berbeci întregi, a căror grăsime curgând pe jăratec ridicau nori de fum.

Mai departe, pe niște lavițe de lemn construite anume, mii și mii de oameni așteptau, flămânzi și obosiți, hartanele, berbecilor care dispăreau aproape nemestecate. Entuziasmul cu care se devora ciosvârtele de berbec și chiotele care însoțeau bardaca de vin ce se oferea fie-cărui oaspete, dedeau acestei mese populare aspectul acelor uriașe cumetrii la cari, zic basmele, împărații din povești ospătau un norod întreg.

Timpul, Anul 17, nr 206, 16 septembrie 1895, p.3 -5

Desi la Cernavodă se deschisesră o mulțime de birturi noi, totuși mulți, care nu s-au îngrijit să-și aducă de acasă de ale mâncărei, au rămas flămânzi sau au mâncat foarte prost. S-a dat lucrătorilor podului un banchet popular în magaziile de cereale cari au fost transformate pentru această ocazie în săli de mâncare.

Universul, Anul XII, nr. 220, 17/29 septembrie 1895, p.2

BANCHETUL

Clădirea gării, care se afla la stânga podului, fusese transformată întru-un salon de recepțiune, frumos ornat cu stofe; iar sala banchetului și un apartament pentru familia regală.

Banchetul

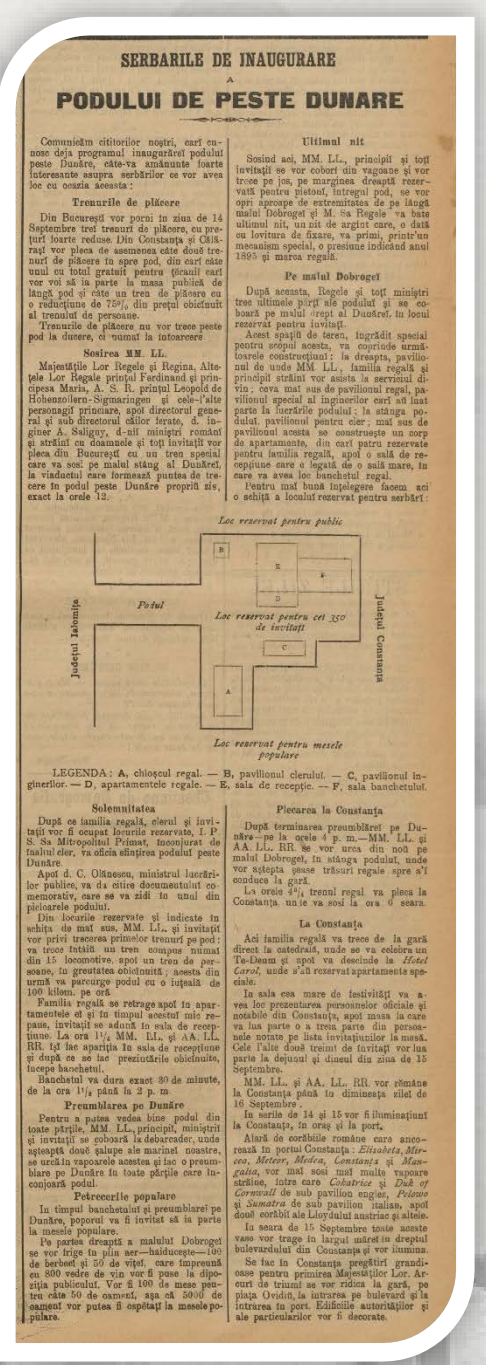
La orele 4 și jum. Majestățile Lor, Principii Moștenitori și înalții oaspeți apărură în sala de recepție și se întreținură cât-va timp cu persoanele présente. De aci MM. LL. Regele și Regina, AA. LL. RR. Principii Moștenitori și înalții oaspeți intrară în sala banchetului. In stânga se aflau trei mese.

O masă mare se întindea de a lungul sălii, iar alte 9 în latul ei. Una în mijloc presidată de M. S. Regele, care avea la dreapta sa pe A. S. R. Prințesa de Saxa-Meiniugen și la stânga pe I. P S. Mitropolit Primat. In față era d. C. Olănescu, ministr. lucr. publice.

O altă masă presidată de M. S. Regina care avea la dreapta Sa pe A. S. R. Prințul Leopold de Hohenzollern și la stânga pe A. S. R. Prințul Ferdinand. In fața M. S. Reginei era d. Duca, director general al căilor ferate române. A treia masă era presidată de A. S. R. Prințesa Maria, care avea la dreapta Sa pe A. S. R. Prințul de Saxa-Meiningen și la stânga pe A. S. R. Prințul Wilhelm de Hohenzollern. In fața Alteței Sale Regale era d. Saligny.

Alte nouă mese cu invitați erau așezate transversal. Fiecare invitat își avea locul său desemnat și fiecare a găsit pe tacâmul său o medalie comemorativă de bronz și o fotografie a podului peste Dunăre. Medalia e executată artistic de d. Scharff în Viena.

Timpul, Anul 17, nr. 200, 7/17 sept. 1895, p. 1



SERBARILE DE INAUGURARE

A

PODULUI DE PESTE DUNARE

Comunicăm cititorilor noștri, cari cunosc deja programul inaugurărei podului peste Dunăre, câte-va amănunte foarte interesante asupra serbărilor ce vor avea loc cu ocazia acesta:

Trenurile de plăcere

Din București vor porni în ziua de 14 Septembre trei trenuri de plăcere, cu prețuri foarte reduse. Din Constanța și Călărași vor pleca de asemenea câte două trenuri de plăcere în spre pod, din cari câte unul cu totul gratuit pentru țăranii cari vor voi să ia parte la masa publică de lângă pod și câte un tren de plăcere cu o reducțiune de 75% din prețul obicinuit al trenului de persone.

Trenurile de plăcere nu vor trece peste pod la dusere, ci numai la întoarcere

Sosirea MM. LL.

Majestățile Lor Regele și Regina, Alteța Lor Regale prințul Ferdinand și principesa Maria, A. S. R. prințul Leopold de Hohenzollern-Sigmaringen și cele-l'alte personagii princiare, apoi directorul general și sub directorul căilor ferate, d. inginer A. Saligny, d-nii miniștri români și străini cu doamnele și toți invitații vor pleca din București cu un tren special care va sosi pe malul stâng al Dunărei, la viaductul care formează puntea de trecere în podul peste Dunăre proprii zis, exact la orele 12.

Loc reservat pentru public

Podul

Loc reservat pentru cei 350 de invitați

Județul Ialomița

Județul Constanța

Loc reservat pentru mesele populare

LEGENDA: A, chioșcul regal. — B, pavilionul clerului. — C, pavilionul inginerilor. — D, apartamentele regale. — E, sala de recepție. — F, sala banchetului.

Solemnitatea

După ce familia regală, clerul și invitații vor fi ocupat locurile rezervate, I. P. S. Sa Mitropolitul Primat, înconjurat de înaltul cler, va oficia sfințirea podului peste Dunăre.

Apoi d. C. Olănescu, ministrul lucrărilor publice, va da citire documentului comemorativ, care se va zidi în unul din picioarele podului.

Din locurile rezervate și indicate în schița de mai sus, MM. LL. și invitații vor privi trecerea primelor trenuri pe pod: va trece întâiu un tren compus numai din 15 locomotive, apoi un tren de persone, în greutatea obicinuită; acesta din urmă va parcurge podul cu o iuțeală de 100 kilom. pe oră.

Familia regală se retrage apoi în apartamentele ei și în timpul acestui mic repaus, invitații se adună în sala de recepțiune. La ora 1¼ MM. LL. și AA. LL. RR. își fac aparițiа în sala de recepțiune și după ce se fac prezentările obicinuite, începe banchetul.

Banchetul va dura exact 30 de minute, de la ora 1½ până la 2 p. m.

Preumblarea pe Dunăre

Pentru a putea vedea bine podul din toate părțile, MM. LL. principii, miniștrii și invitații se coboară la debarcader, unde așteaptă două șalupe ale marinei noastre, se urcă în vaporele acestea și fac o preumblare pe Dunăre în toate părțile care înconjoară podul.

Petrecerile populare

În timpul banchetului și preumblarei pe Dunăre, poporul va fi invitat să ia parte la mesele populare.

Pe partea dreaptă a malului Dobrogei se vor frige în plin aer—haiducește—100 de berbeci și 50 de viței, care împreună cu 800 vedre de vin vor fi puse la dispoziția publicului. Vor fi 100 de mese pentru câte 50 de oameni, așa că 5000 de oameni vor putea fi ospătați la mesele populare.

Ultimul nit

Sosind aci, MM. LL., principii și toți invitații se vor cobori din vagoane și vor trece pe jos, pe marginea dreaptă rezervată pentru pietoni, întregul pod, se vor opri aproape de extremitatea de pe lângă malul Dobrogei și M. Sa Regele va bate ultimul nit, un nit de argint care, o dată cu lovitura de fixare, va prinde, printr'un mecanism special, o presiune indicând anul 1895 și marca regală.

Pe malul Dobrogei

După aceasta, Regele și toți miniștri trec ultimele părți ale podului și se coboară pe malul drept al Dunărei, în locul rezervat pentru invitați.

Acest spațiu de teren, îngrădit special pentru acopul acesta, va cuprinde următoarele construcțiuni: la dreapta, pavilionul de unde MM. LL., familia regală și principii străini vor asista la serviciul divin; ceva mai sus de pavilionul regal, pavilionul special al inginerilor cari ați luat parte la lucrările podului; la stânga podului, pavilionul pentru cler; mai sus de pavilionul acesta se construește un corp de apartamente, din cari patru rezervate pentru familia regală, apoi o sală de recepțiune care e legată de o sală mare, în care va avea loc banchetul regal.

Pentru mai bună înțelegere facem aci o schiță a locului rezervat pentru serbări:

Plecarea la Constanța

După terminarea preumblărei pe Dunăre—pe la orele 4 p. m.—MM. LL. și AA. LL. RR. se vor urca din nou pe malul Dobrogei, în stânga podului, unde vor aștepta șase trăsuri regale spre a'i conduce la gară.

La orele 4½ trenul regal va pleca la Constanța, unde va sosi la ora 6 seara.

La Constanța

Aci familia regală va trece de la gară direct la catedrală, unde se va celebra un Te-Deum și apoi va descinde la *Hotel Carol*, unde s'au rezervat apartamente speciale.

În sala cea mare de festivități va avea loc prezentarea persoanelor oficiale și notabile din Constanța, apoi masa la care va lua parte o a treia parte din personele notate pe lista invitațiunilor la masă. Cele l'alte două treimi de invitați vor lua parte la dejunul și dineul din ziua de 15 Septembre.

MM. LL. și AA. LL. RR. vor rămâne la Constanța până în diminețа zilei de 16 Septembre.

În seara de 14 și 15 vor fi iluminațiuni la Constanța, în oraș și la port.

Afară de corăbiile române cari ancorează în portul Constanța: *Elisabeta*, *Mircea*, *Meteor*, *Medea*, *Constanța* și *Mangalia*, vor mai sosi mai multe vapore străine, între care *Cobatrice* și *Duke of Cornwall* de sub pavilion engles, *Prievo* și *Sumatra* de sub pavilion italian, apoi două corăbii ale Lloydului austriac și altele.

În seara de 15 Septembre toate aceste vase vor trage în largul mărei în dreptul bulevardului din Constanța și vor ilumina.

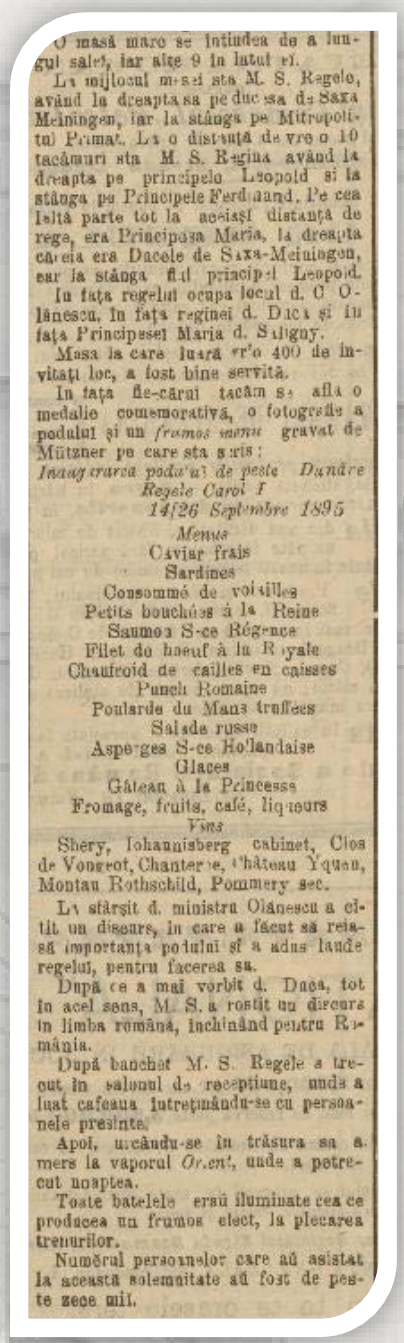
Se fac în Constanța pregătiri grandioase pentru primirea Majestăților Lor. Arcuri de triumf se vor ridica la gară, pe piața Ovidiu, la intrarea pe bulevard și la intrarea în port. Edificiile autorităților și ale particularilor vor fi decorate.

Timpul, Anul 17, nr. 200, 7/17 sept. 1895, p. 1
Cabinetul de Periodice românești vechi, Serviciul Colecții Speciale, Biblioteca Națională a României

Meniul servit cu ocazia banchetului

Caviar frais
Sardines
Consommé de volailles
Petits bouchées à la Reine
Saumoa S-ce Régence
Filet de boeuf à la Royale
Chaufroid de cailles en caisses
Punch Romaine
Poularde du Mans truffées
Salade russe
Asperges S-ce Hollandaise
Glaces
Gâteau à la Princesse
Fromage, fruits, café, liqueurs
Vins: Shery, Iohannisberg cabinet, Clos de Voneeot, Chanteree, Château Yquen, Montau Rothschild, Pommery sec.

După banchet MM. LL. Regele și Regina, AA. LL. RR. Principii Moștenitori împreună cu oaspeții au coborât la debarcader și au rămas pe vaporul R. M. S. Meteor până dimineață, când au plecat la Constanța.



O masă mare se întindea de a lungul salei, iar alte 9 în latul ei.

La mijlocul mesei sta M. S. Regele, având la dreapta sa pe ducesa de Saxa Meiningen, iar la stânga pe Mitropolitul Primat. La o distanță de vre o 10 tacâmuri sta M. S. Regina având la dreapta pe principele Leopold și la stânga pe Principele Ferdinand. Pe cea laltă parte tot la aceiași distanță de rege, era Principesa Maria, la dreapta căreia era Ducele de Saxa-Meiningen, iar la stânga fiul principelui Leopold.

In fața regelui ocupa locul d. C. Olănescu, în fața reginei d. Duca și în fața Principesei Maria d. Sahgny.

Masa la care luară cam o 400 de invitați loc, a fost bine servită.

In fața fie-cărui tacâm se afla o medalie comemorativă, o fotografie a podului și un *fromos sanus* gravat de Mützner pe care sta scris:

Inaugurarea podului de peste Dunăre
Regele Carol I
14/26 Septembre 1895

Menus
Caviar frais
Sardines
Consommé de volailles
Petits bouchées à la Reine
Saumoa S-ce Régence
Filet de boeuf à la Royale
Chaufroid de cailles en caisses
Punch Romaine
Poularde du Mans truffees
Salade russe
Asperges S-ce Hollandaise
Glaces
Gâteau à la Princesse
Fromage, fruits, café, liqueurs
Vins
Shery, Iohannisberg cabinet, Clos de Vougeot, Chanteree, Château Yquan, Montau Rothschild, Pommery sec.

La sfârșit d. ministru Olănescu a citit un discurs, în care a făcut să reiasă importanța podului și a adus laude regelui, pentru facerea sa.

După ce a mai vorbit d. Duca, tot în acel sens, M. S. a rostit un discurs în limba română, închinând pentru România.

După banchet M. S. Regele a trecut în salonul de recepțiune, unde a luat cafeaua întreținându-se cu persoanele presinte.

Apoi, urcându-se în trăsura sa a mers la vaporul *Orient*, unde a petrecut noaptea.

Toate bateliele erau iluminate ceea ce producea un frumos efect, la plecarea trenurilor.

Numărul persoanelor care au asistat la această solemnitate au fost de peste zece mii.

Romanul, Anul 39, nr. 218, 27-28 sept. 1895, p. 1
Cabinetul de Periodice românești vechi, Serviciul Colecții Speciale, Biblioteca Națională a României

DISCURSUL DL. C. OLĂNESCU, MINISTRUL LUCRĂRILOR PUBLICE CU OCAZIA BANCHETULUI OFERIT LA TERMINAREA SERBĂRII PENTRU INAUGURAREA PODULUI CAROL I

”Sire,

Se apropie 18 vecuri de când valurile măreței Dunăre au fost subjugate pentru întеia oară.

Atunci, un mare Domn din apus a zidit podul seu de piatră ea să zămislăscă neamul românesc și să’și scrie numele în cartea nemuririi.

Astă-dî, Majestatea Ta, venit tot din apus, înfrângî pentru a doua oară, cu piatră și cu fer, falnicul fluviu ca să asiguri pentru tot-d'a-una pacinica propășire a Regatului, pe care cu vitejie și cu înțelepciune ’lai întemeiat în acea vale pe care a smuls’o barbariei împăratul Traian.

Ast-fel se legă firul întrerupt al istoriei și se amestecă, în admirația și recunoscința noastră, chipul lui Traian, întemeietorul, cu al lui Carol reînvietorul. Și unul și altul viteji și biruitori în resboie, și unul și altul mari și spornici ziditori de monumente, fala vremurilor lor.

[...]Slava majestății Tale se va nemuri de urmașii noștrii pe tot pământul României, cum stă tipărite în tote inimele noastre dragostea de Majestatea Ta. Nicăeri, însă, mai mult de cât în acestă parte a Regatului, pe care, după patru’sute de ani de despărțire de la trupul Patriei, a fost dat Majestății Tale să o lipescă iarăși, și pentru tot-d’a-una, la Corona acelor voevozi cari, cu mândrie și înaltă prevedere, puneau în titlurile lor și pe acela de Stăpânitorî al Dobrogei.

Nimic n’a lipsit, Sire, Domniei Majestății Tale. Ai cucerit neatârnarea și al întiințat Regatul; ai înzestrat România cu drumurile de fer, și astă-dî îl deschizi drumul la Mare, acel drum la Mare fără de care nici un nem până acum n’a putut întemeia putere trainică.

Fericit și biruitor al fost în resboie, Sire; fericit și biruitor esci în timp de pace. Fericit și biruitor, pentru că în tot-d’a-una ai avut o nemărginită încredere în supușii Majestății Tale,

Cu ostașii țărei ai învins în câmpiile Bulgariei; cu meșterii țereî al îngenuchiat Dunărea.

De acea, Sire, încredere nestrămutate a Majestății Tale răspunde credința nețărmurită a națiunei, și din Carpați până la Mare, din tot locul, răsună un singur strigăt: Să trăiesci Sire !

Să trăiască Majestatea Sa Regina !

Să trăiască Dinastia nostră.”

DISCURSUL DL. G. DUCA, DIRECTORUL GENERAL AL CĂILOR FERATE, ÎN NUMELE INGINERILOR, CU OCAZIA BANCHETULUI OFERIT LA TERMINAREA SERBĂRII PENTRU INAUGURAREA PODULUI CAROL I

Sire,

Inginerii Vă mulțumesc că ați bine-voit, prin prezența Vdstră și a Augustei Vostre Familii, să faceți și mai strălucită serbarea de adi.

Inaugurarea liniei Fetesci-Cernavoda, menită să prelungăscă căile nostre de comunicație până la Mare este o serbare a națiunei; ea va însemna una din marile date în istoria propășirei economice a țăreî; dar ea este în acelaș timp și consfințirea unei opere mărețe, săvîrșită de inginerii români.

Când în 1890, Majestatea V.dstră a pus ânteia 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 folositore țărei, și să îmbărbăteze pe aceia cari, timp de 5 ani, aveau să consacreze totă inteligența, totă munca lor, la săvîrșirea acestei opere uriașe.

Astădi, când isbânda 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-Creusot, și tutulor întreprindătorilor, cari n'au cruțat nimic pentru a duce la bun sfârșit o operă plină de greutăți.

Sire, țăra se pote făli cu aceste lucrări, cari dovedesc progresele făcute de corpul inginerilor în anii bine-cuvântați ai Domniei Majestăței Vostre. Liniile nostre ferate, marile căi naționale, cari duc la granițele țăreî, lucrările idraulice, docurile de la Brăila și de la Galați, sunt atâtea dovezi de muncă roditdre a acestui corp. Și dacă ținem în sămă că două treimi din ingineri, cari au luat parte la executarea lucrărilor, al căror sfârșit îl sărbătorim astădî, sunt eșițî din școla nostră de poduri și șosele, o legitimă mândrie trebue să simțim.

În 1886, abia 21 ingineri români erau în serviciul Statului; astădă ei sunt legiune și alcătuesc o a duoa armată, tot atât de nemărginit devotată Majestățeî Vostre și țărei, ca și aceea în capul căreia ați cucerit, Sire, neatârnarea României. Acestă armată a progresului, care la vreme de nevoe va fi alături cu ceaaltă pentru a apăra Tronul și Patria, are și dânsa, în luptele sale pacînice, morții și răniții săi; acestor victime ale datoriei, pe care poeții nu le slăvesc, noi cel puțin le datorăm o duiosă amintire.

Sire, Ați trecut Dunărea ca să duceți oștirea la victorie; astădî treceți iar Dunărea ca să sărbătoriți o altă victorie, aceea a munceî înpotriva elementelor.

In adevăr, câte greutăți erau de învins!

O tăiătură de 500.000 metri cubici, 1.000 m. de poduri și de viaducte peste Boreea, 2.000.000 metri cubici de rambleurî, apărați in contra apelor prin 200,000 metri pătrați de pereturî zidite, un viaduct de un chilometru și jumătate în mijlocul bălțeî, altul de 900 metri, și tote aceste lucrări pentru a ajunge la ultimul și cel mal mare obstacol: Dunărea.

In zadar bătrânul fluviu a căutat să apere cu furie liniștea sa seculară, turburată cu atâta îndrăsnălă, deslănțuind-șî valurile și înecând întrăga câmpie, de la malul Dunărei până la malul Borcei; lupta a fost crâncenă, dar el a fost învins.

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

El se înalță la 30 m. d'asupra apelor mari, pare că ar avea să coprindă într'o ochire cât mai mult din scumpa țară, să arate cât de sus ea a ajuns, pare că vrea să dică; fie-cărui gândiți-vă ce a fost Muntenia, ce a fost Moldova, priviți ce sus este acum Regatul României.

Imense deschideri de 190 m. despart pilele lăsând trecerei o cale largă, precum largă a fost tot-d'a-una calea ce România a deschis progresului.

Și pe d'asupra stau așezate 5.000.000 kilograme de metal, masă enormă care a trebuit să fie ridicată la 30 m. înălțime.

De oțel este corona pe care România va pus'o pe cap, Sire; de oțel este brațul pe care România îl întinde Dobrogei, ca un simbol de vecinică unire și de puternic sprijin.

Iată podul "Regele Carol I".

El portă numele Vostru, Sire, căci prin nestrămutata Vostră încredere, în folosele ce țăra va trage din acesta lucrare, visul Majestății Vostre, de acum un sfert de veac, este adî îndeplinit.

Sire, spre isvorele Dunărei, strămoșii Voștri au clădit un mândru castel, leagănul unei ilustre dinastii; spre gurele Dunărei ați clădit un alt falnic monument. Urmașii Majestății Vostre îl vor privi ca o pildă de fapte mari, sevîrșite sub domnia Vostră; iar generațiile viitore, vădând cu uimire podul "Regele Carol I" vor dice:

Carol vitiez 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 M. S. Regina ! Trăiască Dinastia !

DISCURSUL M. S. REGELE ROSTIT CU OCAZIA BANCHETULUI OFERIT LA TERMINAREA SERBĂRII PENTRU INAUGURAREA PODULUI CAROL I

Întruniți aci, pe țărmurile Dobrogei, de a pururea unită prin sângele vitejilor noștri și din nou făurită printr'un lanț de fer cu România, serbăm un eveniment așteptat cu nerăbdare de țâra întregă, care va găsi un resunet mare, departe peste hotarele sale. Sevîrșirea podului peste Dunăre, dorit de un sfert de veac de Mine, este astăzi un fapt împlinit, și uriașe se ridică înaintea nostră acâstă falnică operă ca o mărturie vădită a tăriei Regatului.

Geniul omenesc, în care se resfrâng progresul și avântul puternic al României, a învins tete greutățile, a înlăturat tote pedicele spre a executa acăstă lucrare trainică și neperitore, care trebue să arate lumei că vrednic este poporul român de frumosa sa chiămare la gurile Dunărei și pe pragul Orientului.

Monumentele sunt istoria viue a poporelor; până astădî urmele lui Traian nu s'au șters. Cine nu vorbesce de podul său de la Severin ? Să dea Dumnedeu ca al duoilea pod, stabilit după mii de ani pe Dunărea-de-Jos, să trăiască veacuri spre a povesti generațiunilor viitore, 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 comerciuluî european pe căile nostre ferate, fiind că astădî stăpânim linia cea mai scurtă între mările nordice și țările din Orient.

Aruncăm acum o privire mai departe pe Mare, pe acăstă nemărginită cale de apă, unde se încrucișăză nenumăratele drumuri ale mișcăreî întregeî lumi, care răspândesc bogățiile asupra națiunilor. Prin portul de la Constanța, podul peste Dunăre ne deschide acăstă cale largă, care va spori într'un mod neașteptat relațiunele nostre comerciale și va asigura desvoltarea nostră maritimă.

Steagul României, care este deja cunoscut în porturile din Europa, în curând va fâlfâi și în țările cele mai depărtate ale Universului, ducend cu densul renumele scumpei nostre patrii. Cu inima plină de bucurie exprim acăstă convingere în fața acestei impunătore adunări, în fața uriașului nostru pod, pe care îl privesc ca cheia de aur a unui viitor strălucit, mulțumind călduros tututor acelora cari au contribuit la marea isbândă ce se sărbătoresce astădî de noi cu atât de adâncă satisfacțiune. Mulțumesc de asemenea pentru cuvântările așa de bine simțite și atât de măgulităre pentru mine, mulțumesc corpului technic pentru râvna și hărnicia ce a desfășurat în numeroasele lucrări publice săvârșite în cursul celor din urmă ani, și cari găsesc cea mai frumosă a lor încoronare în podul de peste Dunăre.

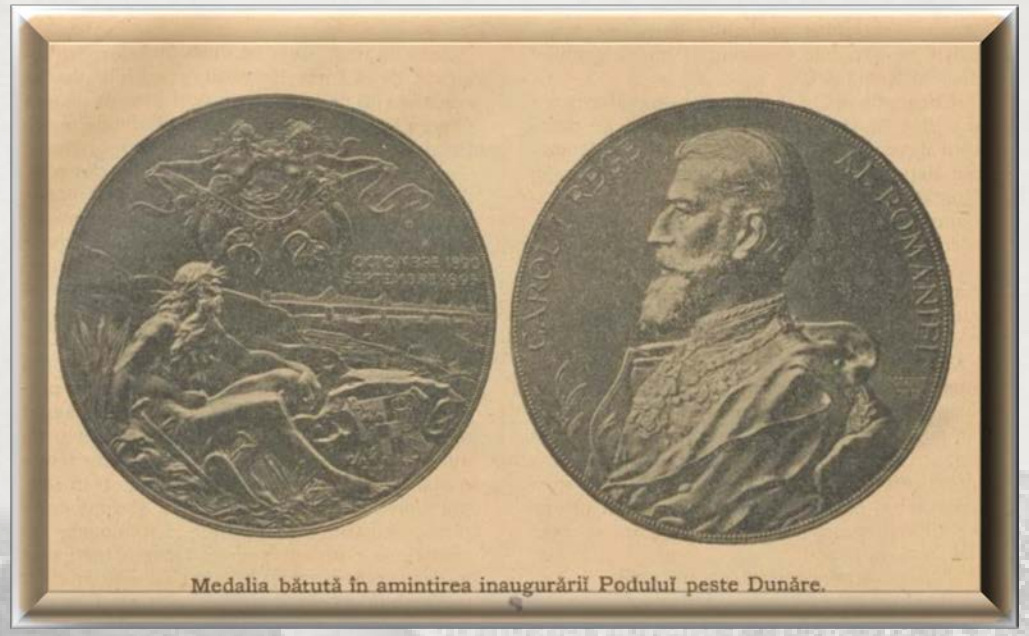
Fericit Sunt că înalții ospeți și D-vâstre, toți sunteți martori la acăstă memorabilă zi, care însemnă o nouă epocă în viața nostră economică, și Sunt singur că vă veți uni cu Mine în strigarea de: Să trăiască iubita noastră Românie, al cărui avent nimeni nu-l mai poate opri în drumul mărireî și al propășireî. [...]

Cu prilejul inaugurării podului de la Cernavodă MS Regele a conferit următoarele decorațiuni:

- Steaua României:
  - ✓ Mare ofițer: G.I. Duca, Anghel Saligny
  - ✓ Comandori: Emil Miclescu, Eug. Lantrac, Ernest Gaertner, Adolf Greiner
  - ✓ Ofițeri: Artur Flachet, Jean Baptiste Pradel
  - ✓ Cavaleri: N. Davidescu, St. Georgiu, Al. Davidescu, P. Zahariadi, I. Paola, Ioan I. C. Brătianu, N.P. Stefănescu, Vintilă I.C. Brătianu
- Coroana României
  - ✓Mare Cordon: C. Olănescu
  - ✓Mare Cruce: Edmond Duval
  - ✓Comandori: I. Băiulescu, N. Herjeu Rodier
  - ✓Ofițeri: B. Heuman, Gustave Rochebois, C. Iarca, Antonio Monterumice
  - ✓Cavaleri: Gr. Casimir, Romulus Băiulescu A.F. Bădescu, Anghel Dimitrescu, I. Scila, V. Cristescu, G. Levideanu, D. Ținc, Camille Dehnert, Silberberg, Marin Gugiulmo, Gallopin.
- Serviciu credincios
  - ✓Medalie de aur: Jules Bezaneou, Zenobie Constantinescu, Gustave Chastrain, Georges Callu, Armand Sergent, Ioseph Doyen
  - ✓Medalie de argint: August Eniu, Niculai Budeanu, Spiru Teodorescu, Ștefan Simionescu, August Brun, Nicolae Alexandrescu, Gh. Grigoriu, Ioan Zihil, Constantin Vodislav, Petre Vasiliu, Louis Lefevre, V. Domenico.

Timpul, Anul 39, nr. 207, 17-29 septembrie 1895, p. 2

MEDALIA DEDICATĂ INAUGURĂRII PODURILOR PESTE DUNĂRE



Medalia bătută în amintirea inaugurării Podului peste Dunăre.

Calendarul pentru toti Romanii pe anul 1896, Anul XXI, p. 143
Cabinetul de Periodice românești vechi, Serviciul Colecții Speciale,
Biblioteca Națională a României

Tot cu acea ocazie s-a pus în vânzare de către un speculant o mică medalie de alamă, care avea pe o parte portretele M. L. Regele și Regina având de jur împrejur în exergă inscripția: *„În amintirea inaugurării Podului peste Dunăre la Fetești - Cernavoda din România;* iar pe cealaltă parte un pod care nu se aseamănă întru nimic cu cel peste Dunăre, având în exergă inscripția: *Recunoștința Dinastiei, corpurilor legiuitoare și guvernului* 1895.

*”Cu ocazia acestui eveniment, Direcțiunea Căilor ferate române a împărțit invitaților o câte o medalie, care avea pe una din fețe portretul M S. Regelui în uniformă de general peste care e aruncată mantaua de militar desfăcută la piept, iar în partea de sus, la stânga, în dreptul feței era scris „**Carol I Rege**” și la stânga în dreptul spatelui, „**al României**”.*

*Pe cealaltă față în partea de sus planează două sirene, nimfe marine, cu capetele și corpurile de femei până la mijloc, și cu extremitățile inferioare de delfini; ele poartă în mână o banderolă flotândă, pe care e scris: „**PODUL REGELE CAROL I**”, iar dedesubt, la dreapta, se vede Dunărea, Cernavoda și malul ce o domină, precum și reproducerea exactă a podului aruncat peste Dunăre. Deasupra podului e scris: „**Octombre 1890 - Septembre 1895**”.*

În partea de jos la stânga e reprezentat bâtrînul Danubiu rezemat, înconjurat și încoronat cu papură și trestie rezemându-se cu mâna dreptă de un vas răsturnat din care curge un râu de apă, iar cu cea stângă sprijinită de genuchiul stâng și se uită cu atenție spre marele pod. În aceiași parte, la drepta, sub pod și în corpul malului ce mărginește Dunărea se află ecusonul cu marca țării așezat în linie verticală. Această medalie a fost bătută în atelierul lui A. Schaff din Viena: câteva în aur, cca 30 în argint și 500 în bronz galben, mărimea sa fiind de 97 mm.”

Calendarul pentru toti Romanii pe anul 1896, Anul XXI, p. 143

„Deci, cea ce s-a realizat azi, fusese cugetat si proiectat de rege, încă acum 25 de ani.
Stăruința sea de sigur a fost un îndemn pentru consilierii săi, și opera pe care o proiectă Ioan Brătianu, care se votă pe când el era prim ministru, a fost adusă la bun sfârșit de guvernul conservator.
Recunoaștem aceasta și departe de a face o învinuire cuiva, felicităm pe toți, fără distincțiune de partid, pe toți aceia cari au adus la un bun sfârșit acea lucrare importantă.
Este pentru noi încă o dovadă că ori de câte ori se face ceva în interesul țării, toate partidele îi sprijinesc.
Fie liberalii la cârmă, fie conservatorii, opera nu este întreruptă.
Mai este un fapt ce ne bucură ca români.
Proiectul și supravegherea execuțiunii acestor mari lucrări au fost încredințate unui român, iar executarea s-a făcut de inginerii noștri, cea mai mare parte eșiți din școala noastră din București.
O țară, care are scoli speciale de un timp atât de scurt și a ajuns a da asemenea rezultate, se poate mândri, cu drept cuvânt.
D. Duca în discursul său a reamintit acest fapt și Regele nostru, în fața streinilor, 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 resbel, românul scie a cuceri independența sa, că face cuceriri și pe tărâmul sciințific, din cari ese tot cu glorie.
Aci, lăsând criticele ce s-ar putea face, ne vrând a vorbi de plângerile și neajunsurile acelora cari au plecat cu trenuri de plăcere. Voim să ne amintim numai de partea cea mai bună a serbării și a striga împreună cu regele: Trăiască România!"

Romanul, Anul 17, nr. 219, 29 sept./17 sept. 1895, p. 1

INAUGURAREA PODULUI DE PESTE DUNĂRE ÎN PRESA DE PESTE CARPAȚI

”Spre completarea raportului mai relevez, că întrega serbare, favorisată de un timp admirabil, o zi împărătescă, cum djice poporul, a decurs în ordinea cea mai frumosă întocmai după program. O singură abatere s’a făcut prin întârzierea banchetului regal, din oare caueă invitații n’au mai putut face preumblarea cu vaporele marinei române pe Dunăre, prevăzută în program.

Sara la reîntorcere fiind mare aglomerară de public — deorece mii de omeni veniseră cu trenurile de plăcere la Cernavoda a fost o îndesuielă așa de mare la trenurile, ce aveau să pleoe din Cernavoda, încât pasagerii ședeau aprope unul peste altui ca sardelele și păuă și scările vagonelor erau ocupate de ei. Fiăcare căuta să se întorcă cât mai curând acasă. Cu totă învălmășela, la plecare nu s’a întâmplat nici un accident și așa, trenurile circulând până după meciul nopții, s’au putut reîntorce aprope toți la Bucureșci și în celelalte orașe de unde au venit, o parte însemnată rămâind să plece la Constanța.

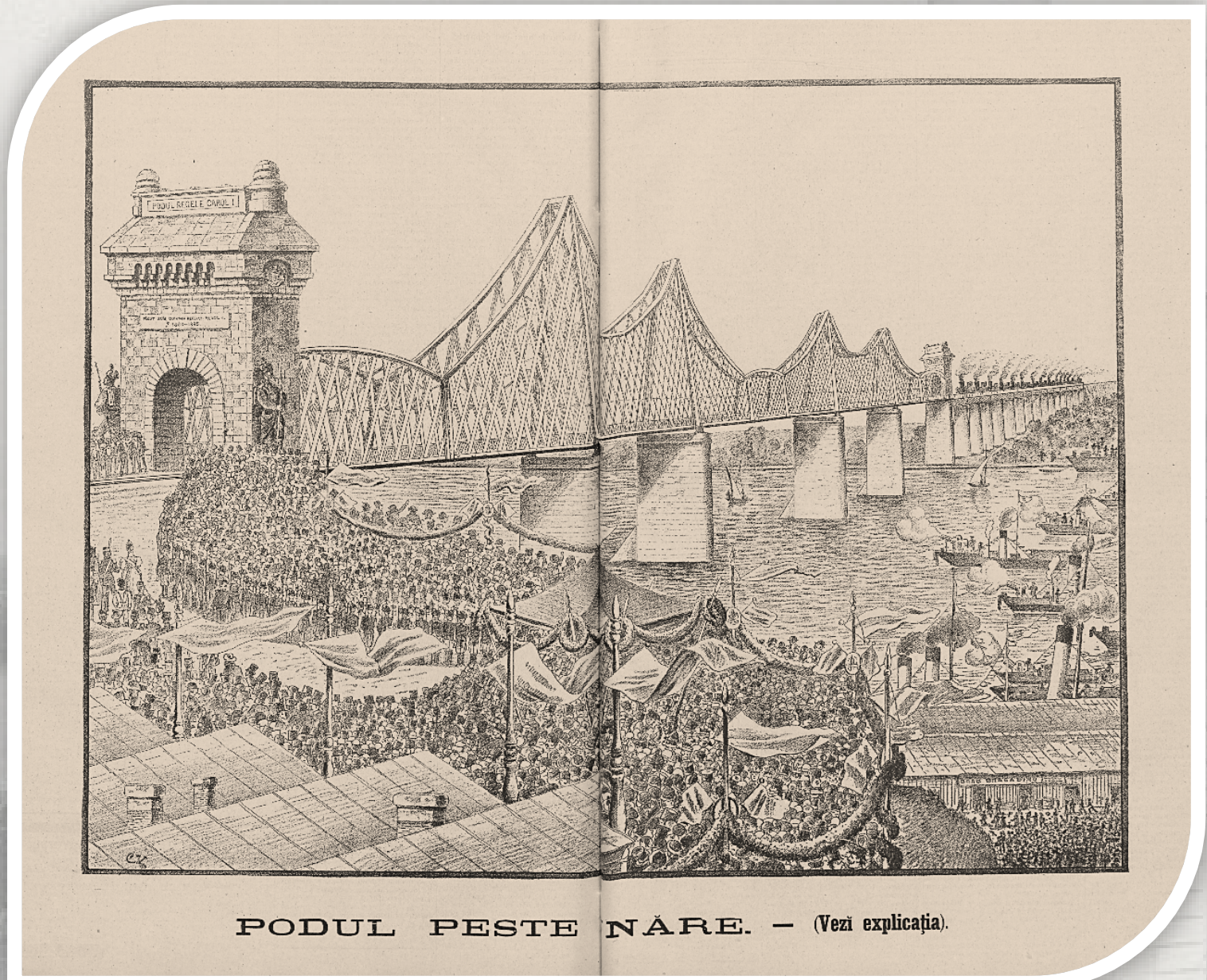
Numărul celor ce au asistat la serbare se póte evalua cu poporațiunea rurală ; cu tot la 20,000 de omeni.

Pressa internă și esternă a fost representată la solemnitatea inaugurării podului de peste Dunăre prin următorii domni :Vintilă Rosetti („Românul“); Al. Ciurcu („Timpul“); Em. Culoglu („Voința Națională“); G. Em. Lahovary („L’Independance Roumaine“); I. Bacalbașa („Lupta“); A. Kiriacescu („Constituționalul“); P. Christodulo („Țara“).

Bourchier („Times“); Jules Brun („Journal des Débats“); Adolf Loria („Neues Wiener Tagblatt“ și „Fremdenblatt“); Frank („Münchner Allgemeine Zeitung“); Füchling („Tägliche Rundschau“); Dr. Korts („Revue des Vereines der österreichischen Ingenieure und Architekten“); N. I. Paiano, inginer de mine („L’Ulustration“); Dr. Hans Kraus („Pester Lloyd“, „Neue freie Presse“ și „Kölnische Zeitung“); Georges Steriadi („Agenția Română), Dr. I. cavaler de Zotta („Gazeta Bucovinei“); Dr. A. Mureșianu („Gazeta Transilvaniei“); Dr. C. Diaconovich („Dreptatea“); Septimiu Albini („Tribuna“).

Vé este cunoscut din program, că representanților pressei li-s’a reservat pretutindeni un loc onorofic și ne servesce spre mare plăcere a releva gentileța și amabilitatea, uo care au fost întîmpinați ziariștii și în deosebi cei veniți din afară. D. Al. Florescu, șeful de cabinet al ministrului de esterne, care a fost însărcinat de guvern cu primirea membrilor pressei s’a degagiat de acésta însărcinare cu cea mai mare prevenire, atențiune și amabilitate, atât la mergere cât și după întorcerea dela Cernavoda și Constanța. O deosebită atențiune li-s’a dat diariștilor, cari au asistat 1a serbări, oferindu-li-se, prin d. Florescu, un splendid banchet Sâmbătă séra la 8 óre, în sala restaurantului Capșa din Bucuresci. După acésta, terminându-se masa, invitații conversară încă împreuna în modul cel mai viu și pe la órele 11 1/2 se depărtară, ducênd cu ei o plăcută amintire mai mult.”

Gazeta de Transilvania, Anul LVIII, 22 septemvre /4 octomvre 1895, p. 1-2



PODUL PESTE NĂRE. — (Vezi explicația).

Universul ilustrat, Anul 4 , nr. 40, octombrie 1895, p. 4-5
Cabinetul de Periodice românești vechi, Serviciul Colecții Speciale, Biblioteca Națională a României

Podul de peste Dunăre
O ilustrație reprezentând podul, unul dintre cele mai mari opere care s-a realizat în România până acum. Cheltuielile totale pentru construirea podului se ridică la 30 mil. fr. Partea podului, peste canalul Borcea este construită de către societatea Creusot, iar cealaltă de compania franceză Fives-Lille. Podul e la o departare de 280km de gurile Dunării. În locul acela Dunărea e lată de 620 m și are o adâncime medie de 10 m. Curentul apei are o viteză de 2 m/s și debitul total e de 26000 m3/apă. Podul are o înălțime de 30 m deasupra nivelului mării. Vapoarele pot trece prin 5 bolți. Cea centrală e largă de 190 m.

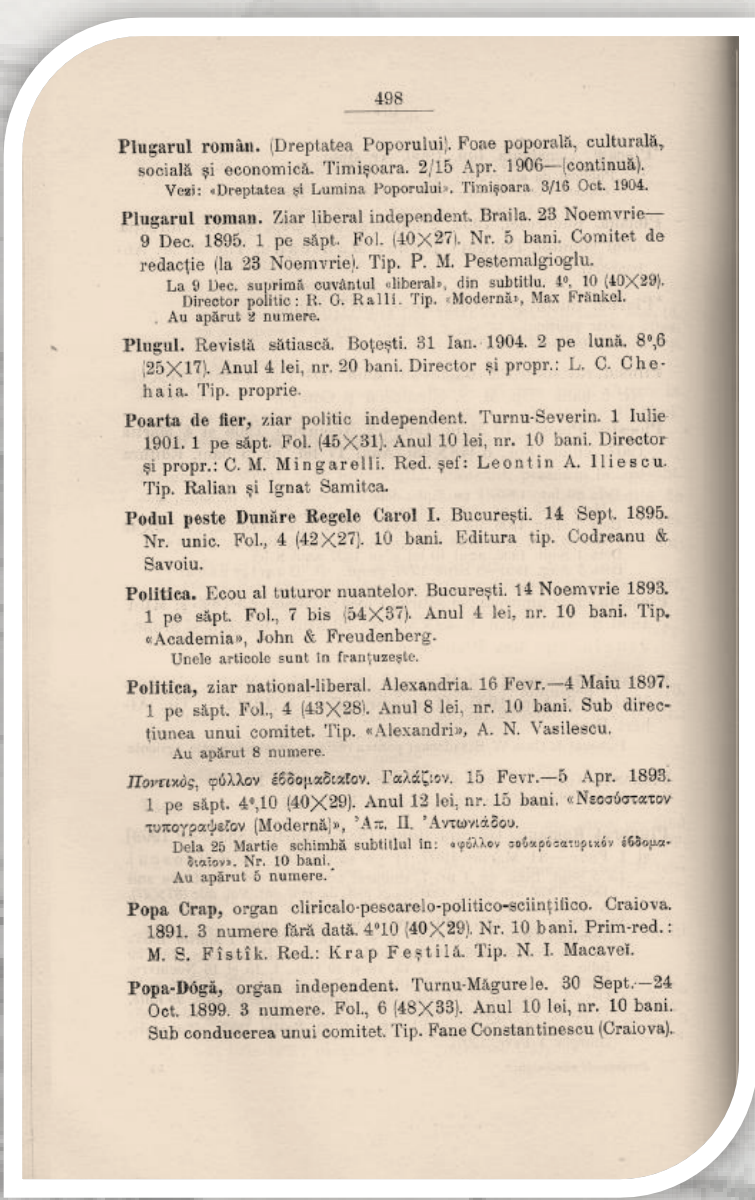
Universul ilustrat, nr. 37, 15 septembrie, p. 3

*”Cu aceiași ocazie s’a împărțit publicului prin vânzare un ziar ieșit ad-hoc întitulat: ”**Podul peste Dunăre Regele Carol I**”, 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).*

Că a existat în adevăr ne arată și descrierea bibliografică Publicațiile 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 Septemvrie 1895, Nr. unic în 42 X 27 cm. Prețul 10 bani. Edit. Tip. Codreanu și Săvoiu.”

Calendarul pentru toti Romanii pe anul 1896, Anul XXI, p. 156



498

Plugarul român. (Dreptatea Poporului). Foae poporală, culturală, socială și economică. Timișoara. 2/15 Apr. 1906—(continuă).
Vezi: «Dreptatea și Lumina Poporului». Timișoara. 3/16 Oct. 1904.

Plugarul roman. Ziar liberal independent. Braila. 23 Noemvrie—9 Dec. 1895. 1 pe săpt. Fol. (40×27). Nr. 5 bani. Comitet de redacție (la 23 Noemvrie). Tip. P. M. Pestemalgioglu.
La 9 Dec. suprimă cuvântul «liberal», din subtitlu. 4°. 10 (40×29). Director politic: R. G. Ralli. Tip. «Modernă», Max Fränkel.
Au apărut 2 numere.

Plugul. Revistă sătiască. Boțești. 31 Ian. 1904. 2 pe lună. 8°,6 (25×17). Anul 4 lei, nr. 20 bani. Director și propr.: L. C. Chehaia. Tip. proprie.

Poarta de fier, ziar politic independent. Turnu-Severin. 1 Iulie 1901. 1 pe săpt. Fol. (45×31). Anul 10 lei, nr. 10 bani. Director și propr.: C. M. Mingarelli. Red. șef: Leontin A. Iliescu. Tip. Ralian și Ignat Samitca.

Podul peste Dunăre Regele Carol I. București. 14 Sept. 1895. Nr. unic. Fol., 4 (42×27). 10 bani. Editura tip. Codreanu & Savoiu.

Politica. Ecou al tuturor nuantelor. București. 14 Noemvrie 1893. 1 pe săpt. Fol., 7 bis (54×37). Anul 4 lei, nr. 10 bani. Tip. «Academia», John & Freudenberg.
Unele articole sunt în franțuzește.

Politica, ziar national-liberal. Alexandria. 16 Fevr.—4 Maiu 1897. 1 pe săpt. Fol., 4 (43×28). Anul 8 lei, nr. 10 bani. Sub direcțiunea unui comitet. Tip. «Alexandri», A. N. Vasilescu.
Au apărut 8 numere.

Ποντικός, φύλλον ἑβδομαδιαῖον. Γαλάζιον. 15 Fevr.—5 Apr. 1893. 1 pe săpt. 4°,10 (40×29). Anul 12 lei, nr. 15 bani. «Νεοσύστατον τυπογραφεῖον (Modernă)», Ἀπ. Π. Ἀντωνιάδου.
Dela 25 Martie schimbă subtitlul în: «φύλλον σαϋκρόσατυρικόν ἑβδομαδιαῖον». Nr. 10 bani.
Au apărut 5 numere.

Popa Crap, organ clericalo-pescarelo-politico-sciințifico. Craiova. 1891. 3 numere fără dată. 4°10 (40×29). Nr. 10 bani. Prim-red.: M. S. Fistik. Red.: Krap Feștilă. Tip. N. I. Macavei.

Popa-Dógă, organ independent. Turnu-Măgurele. 30 Sept.—24 Oct. 1899. 3 numere. Fol., 6 (48×33). Anul 10 lei, nr. 10 bani. Sub conducerea unui comitet. Tip. Fane Constantinescu (Craiova).

N. Hodoș, Al. Sadi Ionescu. Publicațiunile periodice românești,(ziare, gazete, reviste). Vol. I catalog alfabetic: 1820-1906,București, p. 498
Cabinetul de Bibliofilie. Referințe, Serviciul Colecții Speciale, Biblioteca Națională a României

Odată cu inaugurarea podului peste Dunăre, la 15 septembrie 1895, a apărut primul număr al revistei ***Gazeta matematică***, după ziua în care a fost testat și verificat Podul de la Cernavodă, cea mai mare construcție de acest gen din Europa acelor vremuri.

Prima redacție a revistei a fost formată în octombrie 1894 din cei cinci tineri inginerii Victor Balaban, Vasile Cristescu, Ion Ionescu, Mihail Roco și Ioan Zottu (considerați fondatorii G.M.), tineri absolvenți ai Școlii de Poduri și Șosele din București (Victor Balaban a fost înlocuit cu Constanța Pompilian, proaspătă licențiată în matematică la București și Paris), la care s-au adăugat inginerii Emanoil Davidescu, Mauriciu Kinbaum, Nicolae Niculescu și Tancred Constantinescu și matematicianul Andrei G. Ioachimescu cu licență în matematică la Paris. În 1895 s-a alăturat redacției Gh. Țițeica, absolvent din acel an al Facultății de Științe din București, urmați de A. Davidoglu (1902), C. Popovici (1903), Traian Lalescu (1905), N. Abramescu (1907).

Cu ocazia comemorării a 50 de ani de la darea în circulație a Podului "Regele Carol I" peste Dunăre, eveniment organizat în 26 septmbrie 1945, în cuvântarea rostită de prof. univ. Petre Sergescu a arătat existența unei legături strânse între ingineri și matematicieni, colaborare care a reprezentat una din pârghiile progresului înregistrat în dezvoltarea economică și social a României. A mai arătat că:

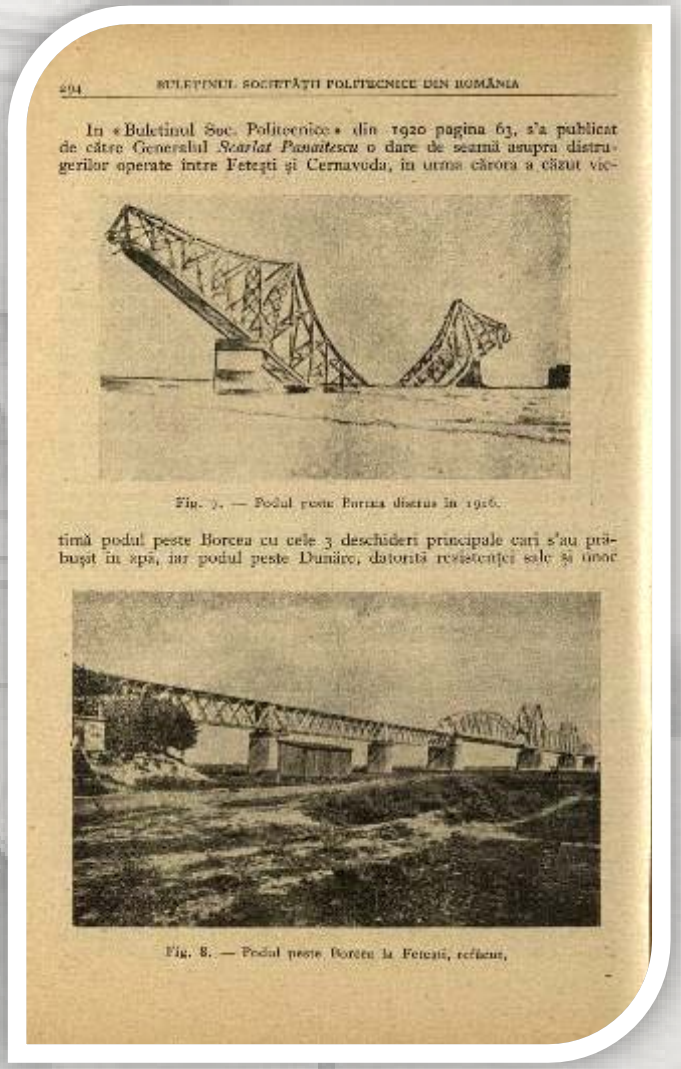
"In 1881 s'a realizat de către Români prima mare lucrare de construcție, a Căii ferate Buzău - Mărășești. Societatea Politecnică a luat naștere cu ocazia acestei creațiuni. Elevii profesorilor din 1881, având în fruntea lor pe Anghel Saligny, au realizat una din capodoperele construcției, pe care o admiră orice cunoscător: Podul peste Dunăre, dela Feteşti-Cernavoda. Iar, cu ocazia acestei creații s'a născut Gazeta Matematică. Aceeași înfrățire între creația tehnică concretă și creația spirituală a unei societăți politehnice sau matematice, același spirit de camaraderie și de familie, aceeași râvnă de a da totul pentru ridicarea națiunii, ne unesc pe Dvs. care serbați cu justă mândrie cincantenarul celei mai admirate construcții din România, și pe noi matematicienii, cari luăm problemele ce ne puneți și vă dăm în schimb unelte teoretice menite să mărească roadele sforțărilor Dvs. Este o întrepătrundere, pe care ne place s'o subliniem cu această ocazie solemnă jubiliară, aducându-vă omagiul de admirație, frățesc și călduros, al Societății Gazeta Matematică."

Buletinul Societății Politecnice din România, Anul LIX, Nr.9-12, sept-dec.1945, p.259

”În primul război mondial, provinciile din sud ale țării noastre au fost teatru de operațiuni, unde aproape toate podurile mari au fost distruse prin minare; podurile dunărene, cum era fatal, n-au scăpat nici ele de această soartă. Podul peste Borcea cu cele 3 deschideri principale s-a prăbușit în apă, iar podul peste Dunăre, datorită rezistenței sale și unor împrejurări fericite a scăpat numai cu secționarea unor bare ca și podul peste Balta Ezerului. Acestea din urmă au fost reparate de trupele de oculație în anii 1917-1918 prin firma germană MAN. La podul peste Borcea au fost distruse cele 3 deschideri de câte 140 m, adică o grindă cu console și 2 deschideri independente. Epavele podului au fost tăiate și scoase de către trupele de ocupație. Circulația între Fetești și Cernavodă s-a făcut cu ajutorul unor autocamioane de linie care puteau să treacă podul peste Dunăre, iar la Borcea se făcea transbordarea printr-un ferry-boat. Din februarie 1918 când s-a terminat reparația podului peste Dunăre s-a putut circula cu locomotive pe toată secțiunea cu transbordarea pe ferry-boat la Borcea, până în decembrie 1921 când s-a dat în circulație normală linia Fetești-Cernavodă prin reconstrucția definitivă a podului peste Borcea. Această lucrare de mare importanță a fost executată de Uzinele Reșița după proiectele întocmite de Direcțiunea Podurilor CFR și sub conducerea acestora. Noul tăbier cu cele 3 deschideri de 140 m cu grinzi-console de 217 m lungime și 3200t și 2 grinzi independente de 101,7 m deschidere a fost primit din Ungaria ca despăgubiri de război”.

Buletinul Societății Politecnice din România Nr.9-12 -1945, p. 257-320

”Nici evenimentele desfășurate în timpul celui de-al doilea război mondial nu au cruțat podul de la Cernavodă. Un ultim eveniment îl marchează loviturile primite în 10 august 1941, când 2 bombe de avion au lovit în plin grinda amonte din deschiderea a IV-a adică partea centrală a grindei cu console, precum și grinda amonte a traveei independente din deschiderea V-a spre Cernavodă. Ruperea conductei de petrol montată pe podul Ezer și aprinderea acestuia a adus mari pagube prin deformarea unor grinzi. Toate lucrările de reparare au durat 8 săptămâni și s-au făcut sub conducerea Direcțiunii Podurilor CFR de către echipe proprii, cu colaborarea Uzinelor Reșița și a Uzinelor germane MAN care au executat repararea grinzii cu console. După reparare făcându-se proba cu 2 locomotive s-a găsit la ambele grinzi aprope aceleași săgeți verticale. Astfel s-a terminat și această a doua tentativă de a doborî mărețul pod peste Dunăre care formează fala tehnicii românești. Podul să continue 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 aprecia odată ilustrul matematician G. Țițeica.”



294 BULETINUL SOCIETĂȚII POLITECNICE DIN ROMÂNIA

In «Buletinul Soc. Politecnice» din 1920 pagina 63, s'a publicat de către Generalul *Scarlat Panaitescu* o dare de seamă asupra distrugerilor operate între Feteşti şi Cernavoda, în urma cărora a căzut vic-

Fig. 7. — Podul peste Borcea distrus în 1916.

timă podul peste Borcea cu cele 3 deschideri principale cari s'au prăbuşit în apă, iar podul peste Dunăre, datorită rezistenței sale şi unor

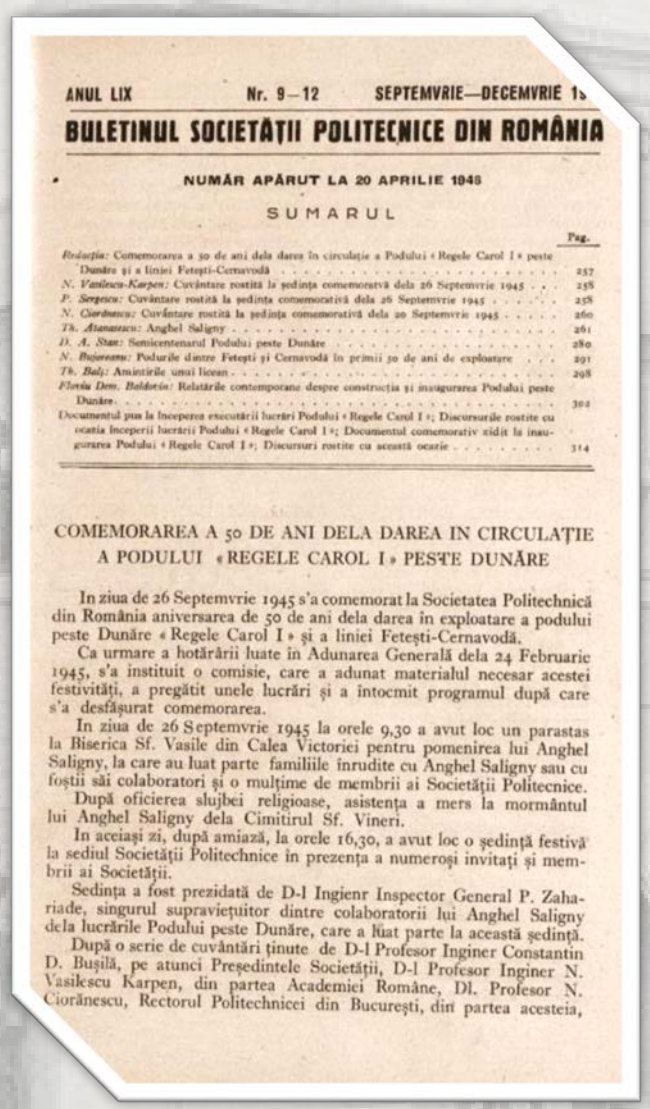
Fig. 8. — Podul peste Borcea la Feteşti, refăcut.

Buletinul Societății Politecnice, Anul LIX, nr. 9-12, septembrie-decembrie 1945, p. 304
Cabinetul de Periodice românești vechi, Serviciul Colecții Speciale, Biblioteca Națională a României

Cu ocazia aniversării a 50 de ani de la darea în exploatare a Podului de peste Dunăre și a liniei Fetești-Cernavodă, a fost organizată o festivitate la sediul Societății Politecnice, prilej cu care a avut loc o ședință comemorativă, s-au ținut numeroase discursuri și a fost deschisă o expoziție, unde au fost prezentate machetele Podului peste Dunăre, mistriile și ciocanul cu care Regele Carol I a început zidăria podului, odăjdiile de ctitori pe care Regele le-a îmbrăcat cu acea ocazie, proiectele care au fost întocmite pentru construcția podului de peste Dunăre și diferite fotografii din vremea executării lucrărilor.

Au fost expuse și colecții de ziare, reviste, monitoare oficiale, cuprinzând diferite informații în legătură cu această lucrare, precum și o serie de medalii și alte documente referitoare la evenimentul inaugurării Podului peste Dunăre.

Cu acest prilej a fost publicat un număr special al "Buletinului Societății Politecnice din România", în care au fost publicate numeroase lucrări dedicate acestui eveniment. Printre alți semnatari ai acestor lucrări, amintim pe N. Vasilescu-Carpen, Petre Sergescu, Th. Atanasescu, N. Bujoreanu, etc.



ANUL LIX Nr. 9—12 SEPTEMVRIE—DECEMVRIE 1

BULETINUL SOCIETĂȚII POLITECNICE DIN ROMÂNIA

NUMĂR APĂRUT LA 20 APRILIE 1946

SUMARUL

Pag.

Redacția: Comemorarea a 50 de ani dela darea în circulație a Podului «Regele Carol I» peste Dunăre și a liniei Fetești-Cernavodă . . . 257

N. Vasilescu-Karpen: Cuvântare rostită la ședința comemorativă dela 26 Septemvrie 1945 . . . 258

P. Sergescu: Cuvântare rostită la ședința comemorativă dela 26 Septemvrie 1945 . . . 258

N. Ciordescu: Cuvântare rostită la ședința comemorativă dela 26 Septemvrie 1945 . . . 260

Th. Atanasescu: Anghel Saligny . . . 261

D. A. Stan: Semicentenarul Podului peste Dunăre . . . 280

N. Bujoreanu: Podurile dintre Fetești și Cernavodă în primii 50 de ani de exploatare . . . 291

Th. Balș: Amintirile unui licean . . . 298

Florin Dem. Baldovin: Relatările contemporane despre construcția și inaugurarea Podului peste Dunăre . . . 304

Documentul pus la începerea executării lucrări Podului «Regele Carol I»; Discursurile rostite cu ocazia începerii lucrării Podului «Regele Carol I»; Documentul comemorativ zidit la inaugurarea Podului «Regele Carol I»; Discursuri rostite cu această ocazie . . . 314

COMEMORAREA A 50 DE ANI DELA DAREA IN CIRCULAȚIE A PODULUI «REGELE CAROL I» PESTE DUNĂRE

In ziua de 26 Septemvrie 1945 s'a comemorat la Societatea Politechnică din România aniversarea de 50 de ani dela darea în exploatare a podului peste Dunăre «Regele Carol I» și a liniei Fetești-Cernavodă.

Ca urmare a hotărârii luate în Adunarea Generală dela 24 Februarie 1945, s'a instituit o comisie, care a adunat materialul necesar acestei festivități, a pregătit unele lucrări și a întocmit programul după care s'a desfășurat comemorarea.

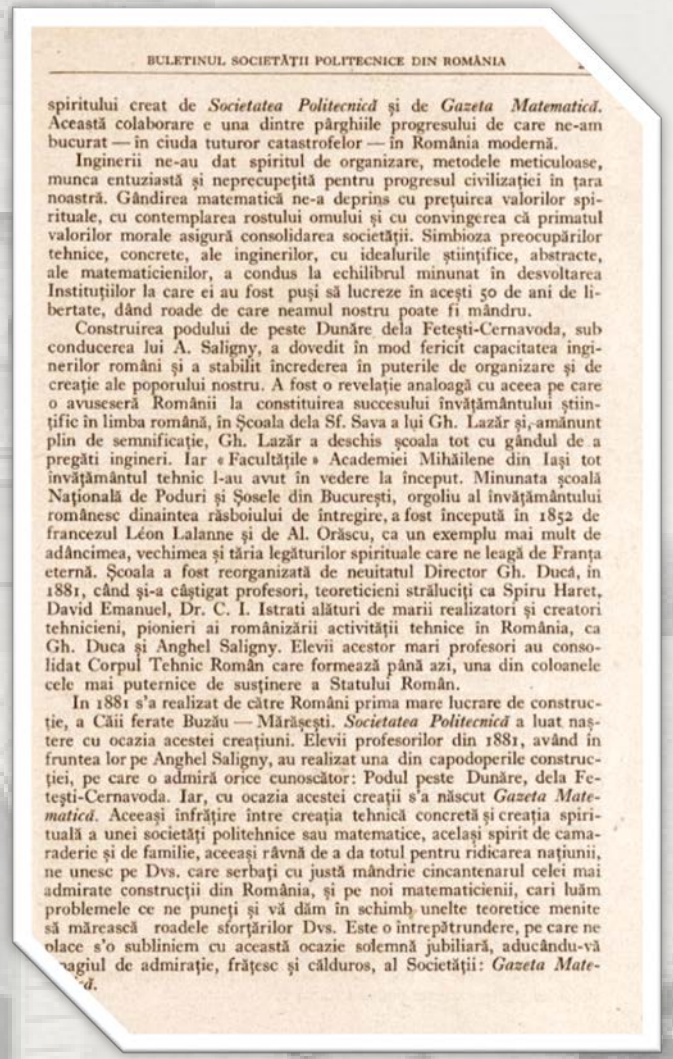
In ziua de 26 Septemvrie 1945 la orele 9,30 a avut loc un parastas la Biserica Sf. Vasile din Calea Victoriei pentru pomenirea lui Anghel Saligny, la care au luat parte familiile înrudite cu Anghel Saligny sau cu foștii săi colaboratori și o mulțime de membrii ai Societății Politecnice.

După oficierea slujbei religioase, asistența a mers la mormântul lui Anghel Saligny dela Cimitirul Sf. Vineri.

In aceiași zi, după amiază, la orele 16,30, a avut loc o ședință festivă la sediul Societății Politechnice în prezența a numeroși invitați și membrii ai Societății.

Ședința a fost prezidată de D-l Ingienr Inspector General P. Zahariade, singurul supraviețuitor dintre colaboratorii lui Anghel Saligny dela lucrările Podului peste Dunăre, care a luat parte la această ședință.

După o serie de cuvântări ținute de D-l Profesor Inginer Constantin D. Bușilă, pe atunci Președintele Societății, D-l Profesor Inginer N. Vasilescu Karpen, din partea Academiei Române, Dl. Profesor N. Ciorănescu, Rectorul Politechnicei din București, din partea acesteia,



spiritului creat de *Societatea Politecnică* și de *Gazeta Matematică*. Această colaborare e una dintre pârghiile progresului de care ne-am bucurat — în ciuda tuturor catastrofelor — în România modernă.

Inginerii ne-au dat spiritul de organizare, metodele meticuloase, munca entuziastă și neprecupețită pentru progresul civilizației în țara noastră. Gândirea matematică ne-a deprins cu prețuirea valorilor spirituale, cu contemplarea rostului omului și cu convingerea că primatul valorilor morale asigură consolidarea societății. Simbioza preocupărilor tehnice, concrete, ale inginerilor, cu idealurile științifice, abstracte, ale matematicienilor, a condus la echilibrul minunat în desvoltarea Instituțiilor la care ei au fost puși să lucreze în acești 50 de ani de libertate, dând roade de care neamul nostru poate fi mândru.

Construirea podului de peste Dunăre dela Fetești-Cernavoda, sub conducerea lui A. Saligny, a dovedit în mod fericit capacitatea inginerilor români și a stabilit încrederea în puterile de organizare și de creație ale poporului nostru. A fost o revelație analoagă cu aceea pe care o avuseseră Românii la constituirea succesului învățământului științific în limba română, în Școala dela Sf. Sava a lui Gh. Lazăr și, amănunt plin de semnificație, Gh. Lazăr a deschis școala tot cu gândul de a pregăti ingineri. Iar «Facultățile» Academiei Mihăilene din Iași tot învățământul tehnic l-au avut în vedere la început. Minunata școală Națională de Poduri și Șosele din București, orgoliu al învățământului românesc dinaintea războiului de întregire, a fost începută în 1852 de francezul Léon Lalanne și de Al. Orăscu, ca un exemplu mai mult de adâncimea, vechimea și tăria legăturilor spirituale care ne leagă de Franța eternă. Școala a fost reorganizată de neuitatul Director Gh. Ducă, în 1881, când și-a câștigat profesori, teoreticieni străluciți ca Spiru Haret, David Emanuel, Dr. C. I. Istrati alături de marii realizatori și creatori tehnicieni, pionieri ai românizării activității tehnice în România, ca Gh. Duca și Anghel Saligny. Elevii acestor mari profesori au consolidat Corpul Tehnic Român care formează până azi, una din coloanele cele mai puternice de susținere a Statului Român.

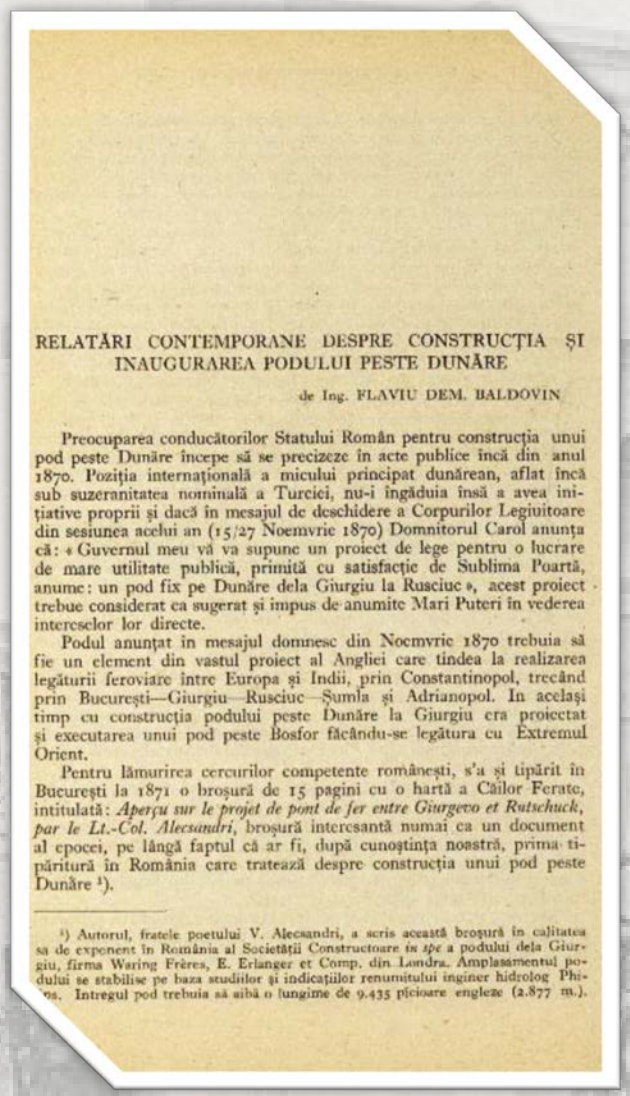
In 1881 s'a realizat de către Români prima mare lucrare de construcție, a Căii ferate Buzău — Mărășești. *Societatea Politecnică* a luat naștere cu ocazia acestei creațiuni. Elevii profesorilor din 1881, având în fruntea lor pe Anghel Saligny, au realizat una din capodoperile construcției, pe care o admiră orice cunoscător: Podul peste Dunăre, dela Fetești-Cernavoda. Iar, cu ocazia acestei creații s'a născut *Gazeta Matematică*. Aceeași înfrățire între creația tehnică concretă și creația spirituală a unei societăți politehnice sau matematice, același spirit de camaraderie și de familie, aceeași râvnă de a da totul pentru ridicarea națiunii, ne unesc pe Dvs. care serbați cu justă mândrie cincantenarul celei mai admirate construcții din România, și pe noi matematicienii, cari luăm problemele ce ne puneți și vă dăm în schimb unelte teoretice menite să mărească roadele sforțărilor Dvs. Este o întrepătrundere, pe care ne olace s'o subliniem cu această ocazie solemnă jubiliară, aducându-vă agiul de admirație, frățesc și călduros, al Societății: *Gazeta Mate-*

Buletinul Societății Politecnice, Anul LIX, nr. 9-12, septembrie-decembrie 1945, p. 257-258
Cabinetul de Periodice românești vechi, Serviciul Colecții Speciale, Biblioteca Națională a României

Un articol important publicat de inginerul Flaviu Dem. Baldovin cu titlul: *"Relatări contemporane despre construcția și inaugurarea Podului peste Dunăre"*, cuprins între paginile 302-313, a fost dedicat realizării unui scurt istoric al preocupărilor conducătorilor Statului Român pentru construcția unui pod peste Dunăre.

Amintim doar informația că în 1871 a aparut o broșură de 15 pagini însoțită de o hartă a Căilor Ferate, intitulată: *"Aperțu știr le projet de pont de fer entre Giurgevo et Rutschuck, par le Lt.-Col. Alecsandri"*, lucrare care poate fi considerate prima tipăritură în România care tratează despre construcția unui pod peste Dunăre.

Autorul, fratele poetului V. Alecsandri, a tipărit acestă broșură, în calitatea sa de exponent în România al Societății Constructoare *in spe* a podului de la Giurgiu, firma Waring Freres, E. Erlanger et Comp. din Londra. Amplasamentul podului fusese stabilit pe baza studiilor și indicațiilor renumitului inginer hidrolog Philips iar întregul pod ar fi trebuit să aibă o lungime de 9.435 picioare engleze (2.877m).



RELATĂRI CONTEMPORANE DESPRE CONSTRUCȚIA ȘI INAUGURAREA PODULUI PESTE DUNĂRE

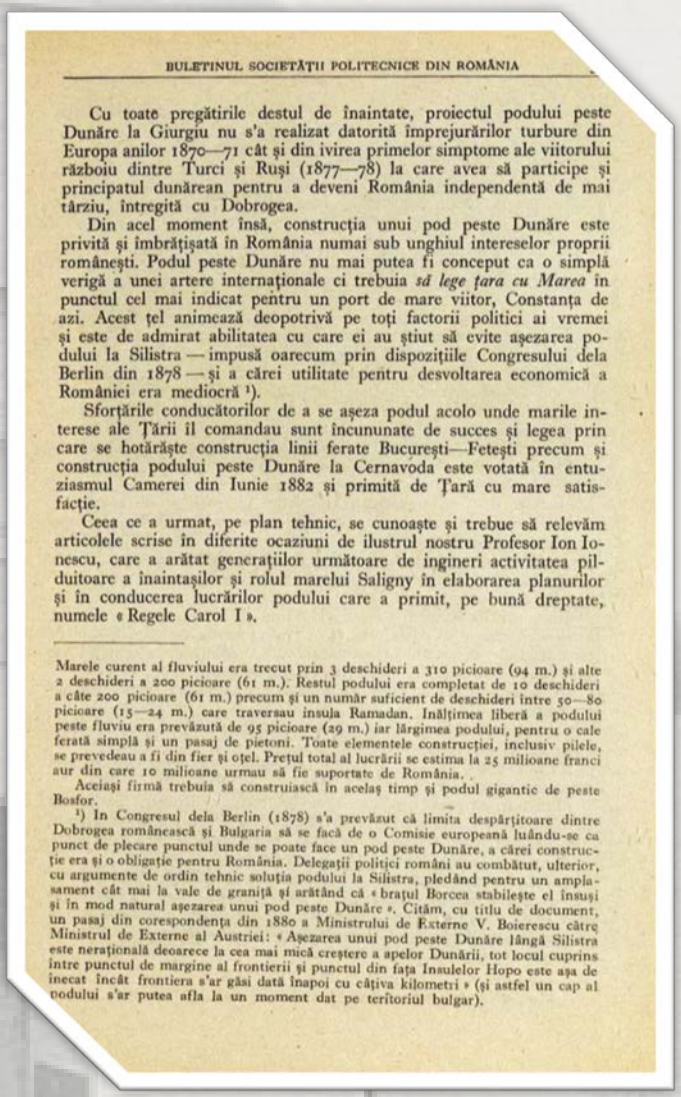
de Ing. FLAVIU DEM. BALDOVIN

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 acelui an (15/27 Noemvrie 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 trebue considerat ca sugerat și impus de anumite Mari Puteri în vederea intereselor lor directe.

Podul anunțat în mesajul domnesc din Nocmvrie 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. In 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 epocei, 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 calitatea sa 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 hidrolog Phi-ips. Intregul pod trebuia să aibă o lungime de 9.435 picioare engleze (2.877 m.).



BULETINUL SOCIETĂȚII POLITECNICE DIN ROMÂNIA

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 război 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 vremei 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 desvoltarea economică a României era mediocră [1]).

Sforțările conducătorilor de a se așeza podul acolo unde marile interese ale Țării il comandau sunt încununate de succes și legea prin care se hotărăște construcția linii ferate București—Feteși 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 trebue să relevăm articolele scrise în diferite ocaziuni 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]) In 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 ». Citâm, 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 neraționlă deoarece la cea mai mică creștere a apelor Dunării, tot locul cuprins între punctul de margine al frontierii 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).

Buletinul Societății Politecnice, Anul LIX, nr. 9-12, septembrie-decembrie 1945, p. 302-303
Cabinetul de Periodice românești vechi, Serviciul Colecții Speciale, Biblioteca Națională a României

Câteva pagini din acest articol sunt dedicate ecourilor din presa vremii, românești și străine, pe care *"construcția marelui Pod le-a trezit în sufletul mulțimii din toate colțurile de țară locuite de Români."*

Amintim printre altele, articolul apărut în **Calendarul pentru toți românii din 1896** sau din **Gazeta Transilvaniei** din septembrie 1895.

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.

Iată de pildă relatarea pe care o face un popular publicist al vremii, *N. D. Popescu*, în răspânditul său *Calendar pentru toți Românii* (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.

« Indată ce apăru acest anunț, un mare puhoi de lume, mai cu seamă din București, alergară 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 Septemvrie, 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 dimineți. 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 gățeala 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 întrevedem 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.

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 scoborîm 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 scoborîm 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 coprinse 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 dantelaturi 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 steguleție 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 omenești, 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 întitulat: *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]) ».

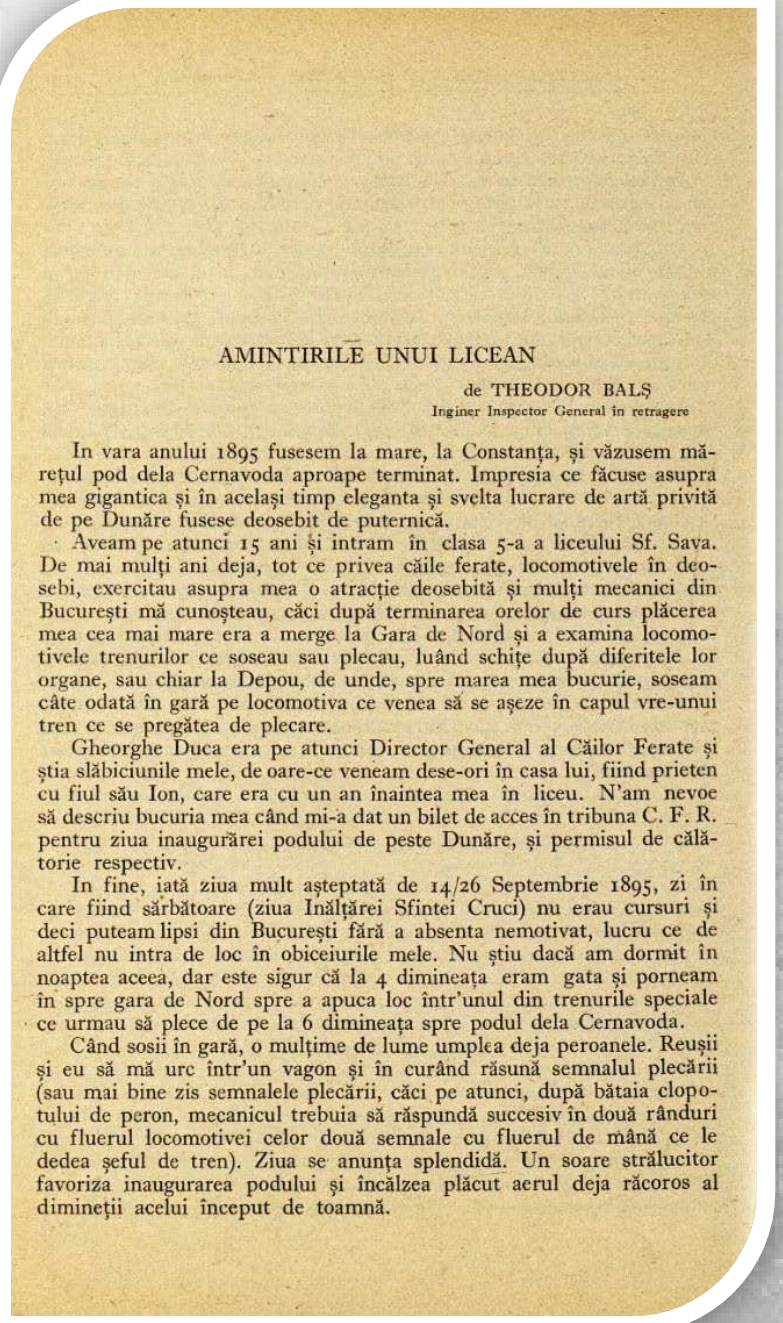
In provinciile românești de peste munți, atunci subjugate, realizarea marei opere din tânărul Regat, a întărit și mai mult legătura cu « țara » și speranța în ceea ce trebuia să vină mai târziu. *Gazeta Transilvaniei* — întemeiată la Brașov în 1838 de *Gheorghe Barit* — cosacră 5 numere consecutive din Septemvrie 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 Septemvrie 1895, Nr. unic în 42 × 27 cm. Prețul 10 bani. Edit. Tip. « Codreanu și Săvoiu ».

Buletinul Societății Politecnice, Anul LIX, nr. 9-12, septembrie-decembrie 1945, p. 306, 308
Cabinetul de Periodice românești vechi, Serviciul Colecții Speciale, Biblioteca Națională a României



AMINTIRILE UNUI LICEAN

de THEODOR BALȘ
Inginer Inspector General în retragere

In vara anului 1895 fusesem la mare, la Constanța, și văzusem mărețul pod dela Cernavoda aproape terminat. Impresia ce făcuse asupra mea gigantica și în același timp eleganta și svelta lucrare de artă privită de pe Dunăre fusese deosebit de puternică.

Aveam pe atunci 15 ani și intram în clasa 5-a a liceului Sf. Sava. De mai mulți ani deja, tot ce privea căile ferate, locomotivele în deosebi, exercitau asupra mea o atracție deosebită și mulți mecanici din București mă cunoșteau, căci după terminarea orelor de curs plăcerea mea cea mai mare era a merge la Gara de Nord și a examina locomotivele trenurilor ce soseau sau plecau, luând schițe după diferitele lor organe, sau chiar la Depou, de unde, spre marea mea bucurie, soseam câte odată în gară pe locomotiva ce venea să se așeze în capul vre-unui tren ce se pregătea de plecare.

Gheorghe Duca era pe atunci Director General al Căilor Ferate și știa slăbiciunile mele, de oare-ce veneam dese-ori în casa lui, fiind prieten cu fiul său Ion, care era cu un an înaintea mea în liceu. N'am nevoe să descriu bucuria mea când mi-a dat un bilet de acces în tribuna C. F. R. pentru ziua inaugurărei podului de peste Dunăre, și permisul de călătorie respectiv.

In fine, iată ziua mult așteptată de 14/26 Septembrie 1895, zi în care fiind sărbătoare (ziua Înălțărei Sfintei Cruci) nu erau cursuri și deci puteam lipsi din București fără a absenta nemotivat, lucru ce de altfel nu intra de loc în obiceiurile mele. Nu știu dacă am dormit în noaptea aceea, dar este sigur că la 4 dimineața eram gata și porneam în spre gara de Nord spre a apuca loc într'unul din trenurile speciale ce urmau să plece de pe la 6 dimineața spre podul dela Cernavoda.

Când sosii în gară, o mulțime de lume umplea deja peroanele. Reușii și eu să mă urc într'un vagon și în curând răsună semnalul plecării (sau mai bine zis semnalele plecării, căci pe atunci, după bătaia clopotului de peron, mecanicul trebuia să răspundă succesiv în două rânduri cu fluerul locomotivei celor două semnale cu fluerul de mână ce le dedea șeful de tren). Ziua se anunța splendidă. Un soare strălucitor favoriza inaugurarea podului și încălzea plăcut aerul deja răcoros al dimineții acelui început de toamnă.

Articolul cuprins între paginile 298-301, din încheierea ciclului de lucrări consacrate comemorării inaugurării Podului de peste Dunăre este dedicat amintirilor inginerului inspector general în retragere Teodor Balș, (elev la momentul inaugurării podului) legate de *"gigantica și în același timp eleganta și svelte lucrare de artă"*, și este reprodus în continuare, în întregime.

Buletinul Societății Politecnice, Anul LIX, nr. 9-12, septembrie-decembrie 1945, p. 298
Cabinetul de Periodice românești vechi, Serviciul Colecții Speciale, Biblioteca Națională a României

AMINTIRILE UNUI LICEAN

de Theodor Balș, inginer inspector general în retragere

In fine, iată ziua mult așteptată de 14/26 Septembrie 1895, zi în care fiind sărbătoare (ziua Înălțării Sfintei Cruci) nu erau cursuri și deci puteam lipsi din București fără a absenta nemotivat, lucru ce de altfel nu intra de loc în obiceiurile mele. Nu știu dacă am dormit în noaptea aceea, dar este sigur că la 4 dimineața eram gata și porneam în spre gara de Nord spre a apuca loc într'unul din trenurile speciale ce urmau să plece de pe la 6 dimineața spre podul dela Cernavoda.

Când sosii în gară, o mulțime de lume umplea deja peroanele. Reușii și eu să mă urc într'un vagon și în curând răsună semnalul plecării (sau mai bine zis semnalele plecării, căci pe atunci, după bătaia clopotului de peron, mecanicul trebuia să răspundă succesiv în două rânduri cu fluerul locomotivei celor două semnale cu fluerul de mână ce le dedea șeful de tren). Ziua se anunța splendidă. Un soare strălucitor favoriza inaugurarea podului și încălzea plăcut aerul deja răcoros al dimineții acelui început de toamnă.

Pe la 9 dimineața sosim în Feteşti. Gara pavoazată. Pe linia a 3-a sau a 4-a aștepta convoiul de 15 locomotive decorate cu steaguri tricolore și cu verdeață, ce vor servi la încercarea podului în fața mulțimei ce va asista la darea lui în circulație sunt locomotive de două tipuri, din cele mai grele ce poseda Calea ferată pe atunci și anume primele 3 sunt de categoria IV (cu 4 osii acuplate), iar cele 12 ce le urmează de categoria III (3 osii acuplate), toate cu tenderul lor respectiv cu 3 osii. In cap este locomotiva Nr. 1519, o urmează "Muntenia" Nr. 1522 și apoi "Dobrogea" Nr. 1520. Cele de categoria III nu au nume (sunt construite abia de doi ani, în 1893, iar din 1892 s'au dat locomotivelor C. F. R. numai numere), prima dintre ele, a patra în convoi, poartă Nr. 652, iar a 15-a, ultima, Nr. 647.

Pornim din Feteşti pe linia nouă construită în același timp cu podurile ce permit a trece Borcea, balta ce se formează la apele mari între Borcea și Dunăre, și în fine Dunărea propriu zisă. Curiozitatea între călători devine tot mai mare. Intrăm în tranșea prin care linia scoboară spre Borcea. La un moment dat, exclamații admirative ies din piepturile călătorilor; la curba ce linia face spre stânga eșind din tranșee se zărește maiestuos podul de peste Borcea, identic (afară de portalele terminale) cu podul de peste Dunăre, dar de lungime numai aproximativ jumătate cât a lui. Ca o minunată dantelă albă se profilează el pe cerul albastru. Trenul și-a luat viteză pe pantă și în câteva minute suntem pe viaductul ce precede podul Borcei, apoi pe el. Dimensiunile părților constitutive ale grinzilor, în special ale montanților, impresionează pe toți călătorii, înghesuiți la ferestrele vagoanelor.

Eşim de pe pod pe viaductul din spre Est — mai lung ca primul — apoi trecem prin faţa gării Borcea (denumită mai târziu Ovidiu pentru a se evita confuzii cu gara Barcea de pe linia Galaţi-Tecuci) frumos pavoazată, după aceea, peste vreo 5 kilometri, trenul se angajează pe lungul viaduct peste baltă. încep să număr deschiderile : 1, 2, 3 .. . 34 grinzi semi-parabolice. Mai parcurgem încă 4—5 km, traversând gara Dunărea, şi în zarea albăstrie se estompează malul Dobrogean, în aceea lumină atât de caracteristică şi de simpatică pe care se detaşează silueta înaltă şi strâmtă a grinzilor albe ale podului, văzute din cap.

In fine trenul se opreşte pe înaltul rambleu care conduce la viaductul ce precede intrarea pe podul peste Dunăre. In partea din spre Sud a rambleului, la înălţimea scării vagoanelor, este făcută o lungă rampă de lemn - căci trenurile ce aduc invitaţii şi publicul sunt lungi - pe care călătorii o umplu în câteva minute, scoborând apoi pe o scară largă de lemn rezemată pe rambleu, până la baza lui, unde o nouă rampă permite un acces comod în vagonetele unui tren Decauville, prevăzute cu bănci transversale, ce ne va duce în câteva minute până la malul Dunării, la debarcaderul stabilit în aval de pod. Linia trece la un moment dat pe sub viaduct şi atunci în special îţi poţi da bine seama de înălţimea ameţitoare a pilelor lui. Părăsim vagonetele şi trecem pe vasul ce ne conduce pe malul de Est al Dunării. Călătorii nu se satură privind minunata perspectivă a măreţului Pod "Regele Carol I" şi numele lui Saligny este pe toate buzele. Românii sunt mândri de Inginerii lor.

Iată-ne păşind pe pământul Dobrogei, sub acel cer ce pare a oglindi deja farmecul Orientului. Un drum excelent, în zigzag, permite vizitatorilor a sui coasta abruptă ce încadrează spre Sud depresiunea Cernavodei, şi a ajunge la nivelul liniei ferate ce debuşează de pe pod. Ajunşi acolo, fiecare poate admira mai de aproape podul şi grandiosul portal străjuit în dreapta şi în stânga de impunătorii Dorobanţi de bronz ce se reazemă de el, şi cari fac cinste Şcoalei Superioare de Arte şi Meserii din Bucureşti unde au fost turnaţi. Aud în jurul meu tot felul de reflexiuni admirative, din care se desprinde mândria că legătura Munteniei cu Dobrogea, ce atunci abia de 17 ani făcea parte din pământul României, este acum materializată în chipul cel mai fericit.

Ajung la tribuna din care urmează să asist la ceremonia inaugurării. Este foarte bine plasată, aproape de tot de portalul podului, pe partea din spre sudul liniei. În faţă este un pavilion elegant, în care se va efectua serviciul divin în prezenţa familiei Regale şi înalţilor Demnitari. Tribuna Regală este situată spre amonte de portal, de unde vederea îmbrăţişează până departe perspectiva podului şi a liniei. Garda de onoare şi elevii Şcoalei Naţionale de Poduri şi Şosele, în elegantele lor uniforme, sunt aliniaţi în vecinătate.

După oarecare timp, aud spunându-sc că Regele Carol I, cu Regina Elisabeta și Principii Moștenitori Ferdinand și Maria, sosesc în curând. Au venit cu trenul până la portalul din spre Feteşti al podului, de unde au pornit pe jos pe pod, pentru a-1 putea vedea de aproape, însoțiți de membrii Guvernului, de Gheorghe Duca, de Anghel Saligny și de colaboratorii lui principali. Trenul Regal se înapoiază până la gara vecină, Dunărea, pentru a lăsa linia liberă. La un moment dat, în sunetele Imnului Regal zăresc grupul cu Maestățile Lor apropiindu-se și oprindu-se la oarecare distanță de portalul podului. Regele Carol I așează cu mâna lui și bate un nit de argint purtând pe capul lui inițialele Regale. Este ultimul nit al giganticei construcții. El semnează apoi un document ce se zidește în portal.

Apoi, după efectuarea serviciului divin, grupul se îndreaptă spre pavilionul Regal.

Se apropie momentul cel mai emoționant al ceremoniei: trecerea pe pod a convoiului de încercare. Ca la un semnal nevăzut, o simfonie uriașă se înalță deodată spre cer. Sirenele tuturor vaselor aflate pe Dunăre în preajma podului șueră, muzicele militare cântă Imnul Regal, tunurile unei baterii de artilerie bubue, și se aude apropiindu-se cu un vuet de tunet convoiul celor 15 locomotive lansate cu vitesa maximă permisă de construcția lor, toate fluerând deodată. Iată-le debușând de pe pod și stârnind aplauzele și uralele miilor de spectatori, adăogându-se o nouă notă neuitatului concert ce consacra reușita încercării. Momentul este în adevăr solemn, și azi când, după 50 de ani, îl evoc, resimt, ne- ștearsă, emoția ce mi-a cauzat atunci.

In mulțime, unii susțin că Saligny stătea în acele clipe cu mâna crispata pe revolverul ce'l avea în buzunar și cu care și-ar fi curmat firul vieții dacă podul nu ar fi rezistat probei. De unde aflaseră acest lucru nu știu, dar sunt sigur din contră că conștiinciozitatea cu care fiecare piesă a podului fusese calculată dădea autorului lui întreaga siguranță a reușitei. Totuși este cert că trecerea în goană a celor 15 locomotive constituia un spectacol deosebit de impresionant.

După ce ultima locomotivă a dispărut în tranșeea în curbă spre dreapta ce coprinde linia (gara Cernavoda-Pod nu exista încă), a urmat un sfert de oră de reculegere, fiecare împărtășind vecinilor săi impresiile ce-1 stăpâneau. Se anunță apoi trecerea cu mare viteză pe pod a trenului Regal, gol, ce venea pe malul Dobrogean unde se aflau Maestățile Lor. In adevăr, iată sosind cu 100 Km oră, vitesă pe atunci foarte mare la noi, garnitura Regală, remorcată de două locomotive de tipul Orleans », cele mai rapide de pe atunci. In cap este locomotiva Nr. 488, iar rotașă este mașina 492. Ele sunt conduse de Inspectori de Tracțiune, impunători în uniformele lor, cu spada pe șoldul stâng și mănuși albe. Trenul Regal se înapoiază după scurt timp, împins, și se oprește cu vagonul Salon din coada lui în vecinătatea portalului podului. Familia Regală se urcă în el și trenul pornește, împins încet, astfel ca Majestățile Lor să poată admira în voe, din extremitatea vagonului prevăzută cu veranda cu geamuri, perspectiva interioară a podului și peisajul ce se desfășoară la picioarele lor.

Augustii călători sunt primii ce traversează Dunărea Românească in tren, şi din acel moment circulaţia pe noua linie Feteşti-Cernavoda, atât de bogată în mari opere de artă, este deschisă. De a doua zi se vor pune în funcţiune trenurile directe Bucureşti-Constanţa şi în acelaşi timp trenurile mixte Cernavoda-Constanţa menţionate încă în livretul de mersul trenurilor din 19 Aprilie/1 Mai 1895 ca circulând în legătură cu diligenţa dela şi spre Feteşti şi cu vapoarele dunărene dela şi spre Galaţi şi Giurgiu, îşi încetează circulaţia.

Inaugurarea s'a terminat. La înapoerea trenului Regal, Maestăţile şi Alteţele Lor şi personagiile de seamă se îndreaptă spre pavilionul spaţios, frumos decorat, unde, în cadrul unui banchet, vor sărbători pe marele Inginer Anghel Saligny şi colaboratorii săi, Ion Baiulescu şi N. Herjeu în primul rând. Unele pasagii din discursurile rostite acolo au rămas istorice.

Câteva ore ne plimbăm în voe, admirând podul din spre aval, din spre amonte, coborând până în Cernavoda şi suind apoi din nou dealul.

Pe seară, trenurile speciale încep să vină la pod spre a readuce la casele lor participanţii la serbarea de azi. Primele sunt luate cu asalt încă înainte de a se opri. In fine, în al patrulea reuşesc să-mi fac loc şi eu şi în curând rulăm la rândul nostru pe "Podul Regele Carol I" spre Bucureşti, unde ajungem pe la 11 seara.

Ziua de 14/26 Septembrie 1895 a fost în adevăr o zi neuitată, şi impresiunile ce a lăsat liceanului de atunci sunt tot atât de vii în mintea şi inima bătrânului pensionar C. F. R. de astăzi.

Buletinul Societății Politecnice, Anul LIX, nr. 9-12, septembrie-decembrie 1945, p. 298-301



Cabinetul de Periodice românești vechi, Serviciul Colecții Speciale, Biblioteca Națională a României

CUVÂNT LA PRIMA EDIȚIE

Direcțiunea Generală a Căilor Ferate Române, hotărând a publică anual o călăuză a liniilor sale ferate, împlinește, credem, o trebuință simțită a publicului călător - român și străin - care ar dori să fie repede și sigur documentat asupra regiunei parcurse. Dându-ne însărcinarea de-a, aduce la îndeplinire hotărârea sa, satisfăcea via noastră dorință de-a arătă și altora cel puțin o parte din bogatul material documentar fotografic ce am strâns în cursul numeroaselor noastre excursiuni în țara românească, atât de bogată în frumuseți de tot felul.

Iată pentru ce, cu entuziasm, ne-am însușit idea Direcțiunii Generale căutând a duce la bun sfârșit lucrarea de față. Dacă onoratul public o găsește corespunzătoare nevoilor sale, să mulțumească Domnului Emil Pangrati, fost ministru al Lucrărilor Publice, care, aprobând punctul de vedere al Direcțiunei Generale, i-a dat posibilitatea să ia o formă concretă, Domnului, Al. Cottescu, Director General al Căilor Ferate Române, Domnului Inginer Inspector General S. Antoniu, ale cărui sfaturi ne-au fost de mult folos, precum și numeroșilor autori, menționați mai departe, ale căror scrise, pentru a nu îngreuia prea mult parcurgerea, textului, au fost adese ori citate fără indicațiunea isvorului.

Fie ca aprecierea publicului să ne dea și nouă mulțumirea de-a fi produs o lucrare utilă.

Mai, 1913.

Inginer STELIAN PETRESCU

mănăstirea de călugări cu acelaş nume, fondată de Marele Vornic Cernica Ştirbei la 1608. Mulţi evlavioşi din Bucureşti o preferă ca locaş de veci cimitirului Belu.

Pe lângă o bogată bibliotecă cu importante cărţi vechi bisericeşti, mănăstirea mai posedă o evanghelie, admirabil ferecată, dar al M. S. Regelui Carol I. Bucureştenii vin adesceori aci în escursie, vara tot ţinutul fiind transformat într'o imensă grădină de trandafiri.

Kilometrul 45 — Tânganu.

Kilometrul 42 — Plătăreşti, sat interesant — spune legenda — de către Matei Basarab, care a zidit aci o mănăstire în urma unei bătălii fericite a sa contra lui Timuş, marele căpitan al Tătarilor. Aci se află azi o închisoare destinată exclusiv femeilor condamnate la muncă silnică. Li se îndulceşte viaţa obligându-le să lucreze în atelierul de ţesătorie, care funcţionează pe lângă penitenciar.

Kilometrul 36 — Gălbinaşi.

Kilometrul 26 — Budeşti.

Kilometrul 15 — Curcani.

Kilometrul 10 — Valea Roşie (haltă).

Kilometrul 0 — Oltenița, vechiul Constantiola sub Romani, zidită de Constantin cel Mare pe ruinele vechei cetăţi Constanţa, la confluenţa Argeşului cu Dunărea. Orăşelul (6600 locuitori), situat în faţa oraşului *Turtucaia,* este singurul port al judeţului Ilfov la Dunăre, şi, graţie liniei ferate, care-l leagă cu Bucureştii, va căpăta o importanţă din ce în ce mai mare.

Escursiuni:

La *Turtucaia,* orăşel cu 10000 locuitori, intrat în posesiunea României în 1913, în urma *păcei dela Bucureşti.* Trecerea la Turtucaia se poate face cu vaporul local al navigaţiei fluviale române.

16. Linia Bucureşti—Constanţa—230 km.

(Distanţele indicate în dreptul staţiunilor sunt socotite dela Constanţa)

Merge aproape în linie dreaptă până la Feteşti (147 km.), străbătând imensul *bărăgan* — câmpul cel mai mare (aproximativ 2500 hectare) neproductiv odinioară şi acum cel mai fertil al României — din mijlocul judeţului Ialo-

Kilometrul 188 — Fundulea.

Kilometrul 176 — Sărulești.

Kilometrul 169 — Preasna.

Kilometrul 160 — Lehliu.

Kilometrul 152 — Sighireanu.

Kilometrul 145 — Dâlga.

Kilometrul 141 — Bogdana.

Kilometrul 134 — Ghimpați.

Kilometrul 128 — Ivănești.

Kilometrul 121 — Ciulnița, staţiune importantă prin situaţiunea sa, la intersecţia liniei *Bucureşti—Constanţa* cu linia *Călăraşi—Slobozia.* Această din urmă staţie se leagă direct cu *Ploeştii,* şi, la *Tândărei,* cu linia *Feteşti-Făurei* (vezi capitolele respective).

Kilometrul 109 — Mărculeşti.

Kilometrul 103 — Bărăganul, staţiune al cărui nume ne aminteşte ceeace a fost odinioară imensul câmp străbătut de linia ferată (vezi cele scrise la pag. 119).

Kilometrul 93 — Elena.

Kilometrul 83 — Feteşti, comună rurală, situată pe ţărmul stâng al braţului *Borcea,* pe o mică luncă sub coasta Bărăganului.

O linie ferată de 87 km. lungime se desparte de aci şi se uneşte la *Făurei* cu linia *Buzău—Brăila,* facilitând astfel traficul cu întreaga Moldovă. Acest trafic va fi cu mult mai lesnicios, când se va termină linia directă *Făurei—Tecuci,* actualmente în construcţie.

La 5 km., după eşirea liniei din staţia Feteşti apare gigantica lucrare a *Podului peste Dunăre, „Regele Carol I^a^",* prin care se stabileşte legătura directă a căilor ferate române cu Dobrogea, recucerită de Români (în urma războiului independenţei din 1877—78), şi cu Mareu Negră.

Interese de ordin politic, strategic şi economic reclamau această legătură, care, din diferite consideraţiuni, nu se puteă face decât între punctele Feteşti şi Cernavoda, deşi construcţia podului pe această linie eră cu deosebire defavorabilă, de oarece aci Dunărea se desparte în două braţe: Dunărea propriu zisă şi Borcea, separate printr'o insulă de 13 km. lăţime, supusă inundaţiunilor.

Braţul principal al Dunărei, traversat de podul „Regele Carol I^a^" în timpuri obicinuite, are o lăţime de 620 metri şi o adâncime medie de 7 metri. Apele mari se urcă cu

7 metri peste etiagiu şi atunci înundează toată insula până la Borcea. În aceste condiţiuni se impuneă construirea a două poduri unul peste Borcea şi altul peste braţul principal la Cernavoda, precum şi executarea unei căi pentru legarea celor două poduri, construită pe rambleuri înalte, pereate, întrerupte la extremităţi şi la partea centrală prin viaducte, care să permită libera trecere a apelor.

Concepută de ingineri români, condusă tot de ingineri români (serviciul special dependinte de Direcţia Generală a C. F. R. pentru dresarea proiectelor definitive şi executarea lucrărilor, sub conducerea d-lui *A. Saligny,* atunci inginer-şef), colosala lucrare începu în Octomvrie 1890 şi fu dată circulaţiunei la 14/26 Septemvrie 1895.

Construit în oţel moale Siemens Martin, într'un timp când acest material nu se bucură de încrederea unanimă a inginerilor, podul Regele Carol I stă neclintit şi mândru, la 37 metri d'asupra nivelului mediu al apelor pe cinci picioare înfipte în albia fluviului până la argilul compact, la 28,5 m. sub nivelul mediu al apelor, iar capătul său dela Cernavoda se sprijină direct pe sol, constituit din calcar marnos.

Câteva date ne vor înlesni importanţa acestei măreţe lucrări (cea mai mare de pe continent, în timpul când a fost executată):

1. *Lungimea podurilor şi a viaductelor:*

Podul peste Dunăre	750,00	metri
Viaductul peste Dunăre	912,75	„
Viaductul peste Ballă	1455,20	„
Viaductul peste Borcea	550,00	„
Podul peste Borcea	420,00	„
Total	4087,95	metri

2. *Lucrări executate*

Terasamente pe 21 km.	2 950 000	m³
Pereuri zidite	200 120	m³
Zidării	102 997	m³
Oţel moale	14 619	tone
Oţel tare	458	„

3. *Costul lucrărilor*

Podul peste Dunăre	9 928 838	lei
Podul peste Borcea	3 831 217	„
Viaductele	5 605 752	„
Terasamentele, Pereurile	5 876 410	„
Calea, Staţiunile, etc.	9 754 783	„
Total	35 000 000	lei

Stelian Petrescu. Călăuza căilor ferate și a liniilor maritime române, ediţiunea IV, București, Atelierele SOCEC &CO, Societate anonimă, 1914, p. 119, 122, 123
Cabinetul de Periodice românești vechi, Serviciul Colecții Speciale, Biblioteca Națională a României



PE BORCEA — LA HAȚE

Balta este isvor de nesecate satisfacțiuni pentru vânători, care se pot dedà cu succes pasiunei lor, vânatul fiind foarte abundent.

Pe baltă sunt Ovidiu și Dunărea, două stațiuni:

Kilometrul 73 — Ovidiu.

Kilometrul 67 — Dunărea.

Kilometrul 63 — Cernavoda-Pod. Din stațiune se poate admirà impozanta massă a podului „Regele Carol I", Doi mândrii feciori, simbolizând pe Dorobanții, cari în 1877 ne-au dat Independența, stà de-adreapta și stânga podului, neclintità streajà în bronz neperitor, operà de artà a sculptorului Pilet.



CERNAVODA — PODUL REGELE CAROL I

De pe la mijlocul podului dela Cernavoda, dacà-ți arunci ochii către dreapta, cum mergi spre Constanța, vezi la o micà depărtare o insulà lunguiațà și în fața ei, pe malul drept al Dunărei, o limbà de pământ, formatà deoparte de însuși țărmul abrupt al fluviului iar de alta de o răpà adâncà. Pe această limbà a fost odinioarà cetatea *Axiopolis*, veche așezare grecească, poate din sec. III a Chr., utilizatà și de Romani, cari au stabilit aci o fortăreață și o stație navalà, până în timpurile târzii ale stăpânirei romane în aceste locuri, când împăratul Justinian



DOROBANȚUL — PILET SC.



CERNAVODA — PODUL REGELE CAROL I



CONSTANȚA — VALUL DOBROGEAN

o restaurà pentru ultima oarà. Această cetate făcea parte din lanțul de fortăreațe înșirate de-a lungul Dunărei pentru apărarea fluviului.

Tot de aci pornea spre răsărit un mare *val de piatrà*, un zid gros de circa 2 m., a cărui înălțime, după toate probabilitățile, erà cam de 3 m. Alte două valuri (acestea însà de pământ), cel mare mărginit de șanțuri în ambele părți, iar cel mic numai de un șanț spre sud, pornesc cevà mai la sud de Cernavoda, și merg când paralel când întretăindu-se cu cel de piatrà, de-a-curmezișul Dobrogei, până la Constanța.

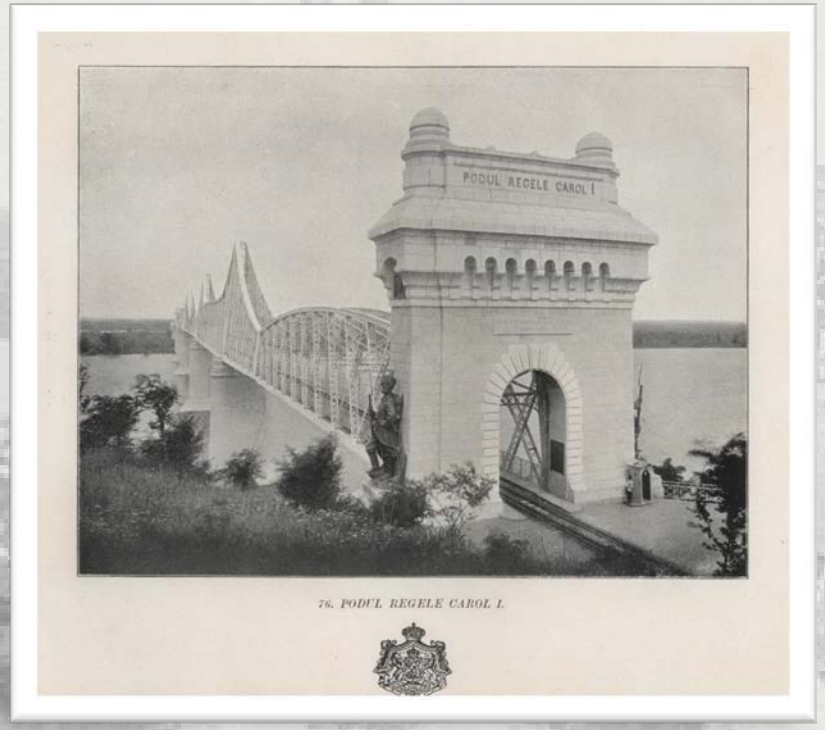
Din tren călătorul, când se apropie de gara *Medgidia*,



ADAM-CLISI — POARTA DE SUD A CETĂȚII TROPAEUM

Stelian Petrescu. Călăuza căilor ferate și a liniilor maritime române, ediținea IV, București, Atelierele SOCEC &CO, Societate anonimă, 1914, p. 124-126
Cabinetul de Periodice românești vechi, Serviciul Colecții Speciale, Biblioteca Națională a României

În prezent, ansamblul arhitectural Podul Carol I este înscris în Lista Monumentelor Istorice de patrimoniu din județul Constanța:
poziția 570: cod CT-II-m-A-02872, cu denumirea: ”Podul Carol I cu statuile „Dorobanții”, oraș Cernavodă, adresa: Pod peste Dunăre, lângă gara CFR Cernavodă; datare: 1890-1895
Lista a fost publicată în Monitorul oficial al României nr. 113bis din 15.02.2016



Cabinetul de Fotografii. Serviciul Colecţii Speciale. Biblioteca Naţională a României

Nr. crt.	Cod LMI	Denumire	Localitate	Adresă	Datare
559	CT-II-m-A-02855	Colegiul Naţional “Mihai Eminescu”	municipiul CONSTANŢA	Str. Traian 19	1906 - 1908
560	CT-II-m-A-02856	Cercul Militar Constanţa, fosta Prefectură	municipiul CONSTANŢA	Str. Traian 29	1903 - 1904
561	CT-II-m-A-02857	Tribunalul Constanţa, fosta Reşedinţă regală	municipiul CONSTANŢA	Str. Traian 31	1904 - 1906
562	CT-II-m-A-02858	Tribunalul Constanţa	municipiul CONSTANŢA	Str. Traian 33	1908 - 1912
563	CT-II-m-A-02859	Muzeul Marinei Române, fosta Şcoala de Marină	municipiul CONSTANŢA	Str. Traian 53	1908 - 1909
564	CT-II-m-B-02860	Casa Zafirios Kyryakos	municipiul CONSTANŢA	Str. Varga Ecaterina 21	1894
565	CT-II-m-B-02861	Casă	municipiul CONSTANŢA	Str. Varga Ecaterina 23	1884
566	CT-II-m-B-02862	Vilă	municipiul CONSTANŢA	Stradela Vântului 6	1912
567	CT-II-m-A-02863	Vila Mihail C. Sutzu	municipiul CONSTANŢA	Str. Zambaccian Krikor 1	1899
568	CT-II-m-B-02864	Geamia	sat AMZACEA; comuna AMZACEA	Str. Geamiei, la 500 m S de D.N 38	1850 - 1858
569	CT-II-m-B-02882	Mănăstirea Dervent	sat CANLIA; comuna LIPNIŢA	Extravilan, la V de satul Canlia, pe frontul nordic al DN 3 Constanţa-Ostrov, în zona satului Galiţa din comuna Ostrov	1936 - 1942
570	CT-II-m-A-02872	Podul Carol I cu statuile "Dorobanţii"	oraş CERNAVODĂ	Pod peste Dunăre, lângă gara C.F.R. Cernavodă	1890 - 1895

MONITORUL OFICIAL AL ROMÂNIEI, PARTEA I, Nr. 113 bis/15.II.2016

https://patrimoniu.ro/images/lmi-2015/LMI-CT

BIBLIOGRAFIE SELECTIVĂ

- ✓ Botez, Constantin, Urma Dem., Saizu Ion, Epopeea feroviară românească, București, Editura Sport-Turism, 1977
- ✓ Petrescu, Stelian. *Călăuza căilor ferate și a liniilor maritime române*, ediținea IV, București, Atelierele SOCEC &CO, Societate anonimă, 1914
- ✓ Popescu, Ilie. *Căile ferate române. O istorie in date si imagini. Aniversări feroviare - 2001*. Ed. ASAB, București, 2001
- ✓ Șiaicariu, Victor, Constantinescu, D. Ștefan. Atlas istoric geografic al neamului românesc. București: Litografia Neumann, 1920
- ✓ N. Hodoș, Al. Sadi Ionescu. Publicațiunile periodice românești (ziare, gazete, reviste). Vol. I catalog alfabetic: 1820-1906,București, Librăriile SOCEC &Comp și C. Sfetea, 1913

- ✓ Calendarul pentru toti Romanii, 1896
- ✓ Colecția ziarelor: Constituționalul, Romanul, L'Independance Roumanie, Timpul, Universul, Universul ilustrat, Voința națională, pe anul 1895
- ✓ Colecția ziarului Romania 1939
- ✓ Colecția Buletinul Societății Politecnice pe anii 1930, 1945
- ✓ Colecția Revista CFR, 1939

- ✓ https://ro.wikipedia.org/wiki/Podul_Regele_Carol_I accesat 22 mai 2021
- ✓ https://www.descopera.ro/stiinta/6067449-gazeta-matematica-115-ani-de-aparitie accesat 29 mai 2021
- ✓ http://www.gazetamatematica.net/?q=node/26 accesat 29 mai 2021
- ✓ https://patrimoniu.ro/images/lmi-2015/LMI-CT accesat 29 mai 2021

Prezentarea a fost realizată pe baza documentelor de colecții, precum și pe baza bibliografiei selective menționate la sfârșitul prezentării.

Mulțumesc colegilor pentru sprijinul acordat în cercetarea și documentarea pentru expoziție.

Realizare prezentare:
Mihaela Manolache, bibliotecar
Serviciul Colecții Speciale
Biblioteca Națională a României