

Doctor în istorie; Muzeul de Istorie Națională și Arheologie Constanța, România. Domenii de preocupare: istoria Dobrogei, istoria națională, istoria Americii Latine – cca. 200 articole publicate în reviste de specialitate. Volume publicate: *Secolul XX. Latinii din Carpați și din Anzi. Contribuții la istoria relațiilor României cu Argentina și Brazilia (1900–1930)*; *România și Columbia (1965–2000)*, Constanța: Ovidius University Press, 2004; *Un veac de ne-singurătate: relații între România și Columbia în secolul al XX-lea*, Constanța: Ed. Muntenia, 2005; Lavinia Dumitrașcu, Gheorghe Dumitrașcu, *Pagini din relațiile internaționale în secolul XX. Lumea – o lume de relații*, Constanța: Ed. Fundației „Andrei Șaguna”, 1999; Lavinia-Dacia Gheorghe, Gheorghe Dumitrașcu, *Raporturi între românii – turcii și tătarii din România, dinspre sfârșitul secolului al XVIII-lea până la începutul secolului al XXI-lea/ articole, memorii, anchete și chestionare, documente inedite și/sau rare, recensăminte, statistici, contribuții și sugestii bibliografice*, Constanța: Ed. Imperium, 2016.



Lavinia DUMITRAȘCU

PODUL DE LA CERNAVODA – OPERĂ A OAMENILOR POLITICI ȘI A INGINERILOR ROMÂNI

Sunt oameni care, chiar dacă, fizic, nu construiesc, printr-o semnătură pusă cu sufletul și cu conștiința, își aduc aportul la mari realizări ale unui neam, cu urmări pozitive incomensurabile pentru devenirea unei țări. Este și cazul lui Alexandru Marghiloman, care, ca om politic și, pentru scurt timp, ministru al Lucrărilor Publice (12 noiembrie 1888–26 martie 1889; 5 noiembrie 1889–16 noiembrie 1890) și al Agriculturii, Industriei, Comerțului și Domeniilor (16 noiembrie 1890–15 februarie 1891), a contribuit, împreună cu alți oameni politici români, la realizarea Marelui pod peste Dunăre de la Cernavoda. Acesta scurtează distanțe, unește frații, permite României să respire spre lume, prin portul Constanța.

Dobrogea revenea României, după Războiul de Independență. Trebuia unită, însă, în fapt, în condițiile în care, pentru a ajunge în Dobrogea, dura foarte mult și condițiile erau grele. În 1857, Imperiul Otoman concesionase construirea căii ferate Cernavoda–Constanța și a lucrărilor de modernizare a portului Constanța companiei engleze „Danube and Black Sea Railway Company Limited”. [1, p. 127-139] Majoritatea oamenilor politici români, dar, mai ales, Mihail Kogălniceanu [2, p. 193], I.C. Brăti-

anu [3, p. 276] și regele Carol I [4, p. 173], aveau în vedere construirea unui pod peste bălțile Dunării și peste Borcea, o cale ferată pe acest pod – între Fetești și Cernavoda –, refacerea integrală a căii ferate Cernavoda–Constanța pentru alte dimensiuni de trafic și o serie de construcții feroviare adiacente. Astfel, să se facă legătura României nu doar cu Dobrogea, ci, de aici, cu portul Constanța și cu lumea întreagă. După discuții, locul ales pentru traversarea Dunării prin pod este Cernavoda.

Drept urmare, statul român a răscumpărat calea ferată Cernavoda–Constanța, pe 21 mai 1882 fiind publicată *Legea privind răscumpărarea de către statul român a căii ferate Cernavoda-Constanța și a lucrărilor din portul Constanța, concesionat în 1857 Companiei „Danube and Black Sea Railway and Kustendge Harbour Company Limited”*. România a plătit 16 800 000 lei aur pentru 64 km de cale ferată, lucrată de mântuială. [5, p. 88; 19] Peste trei ani, printr-o lege specială, statul român aloca 21 milioane lei pentru creșterea capacității portului și pentru refacerea – de fapt, construirea de la început – căii ferate Cernavoda–Constanța. [6, p. 53]

S-a organizat o Direcție specială, condusă de inginerii Spiridon Yorceanu, Ion Frunză și

inginerul englez Hartley, pe baza concluziilor cărora s-a întocmit caietul de sarcini în vederea licitațiilor. [7, p. 2] Primul concurs are loc pe 1 septembrie 1883. Și-au prezentat proiectele 8 mari case de construcții din Europa dar, niciuna n-a întrunit cerințele. Un alt concurs se organizează în 1886, participanții sunt tot atât de faimoși, dar, nici de data aceasta nu s-a putut alege un câștigător. [8, p. 3-8; p. 9-11]

În aceste condiții, Mihail Kogălniceanu, care crezuse de la început și total în geniul tinerilor ingineri români, a fost cel care l-a recomandat călduros pe Anghel Saligny pentru realizarea proiectului de construire a Podului de la Cernavoda, acesta fiind apreciat în mod deosebit de regele Carol I – care-l considera „o glorie a României” –. Saligny își alege o echipă formată din ingineri, majoritatea fiind absolvenți ai Școlii de Drumuri și Poduri (Ion Băiculescu, N.N. Herjeu, frații Alexandru și Nicolae Davidescu, Șt. Gheorghiu, Petri Zahariade, A. Dumitrescu, Ion Ionescu, Camil Brânză, I. Pislă, Ionel și Vintilă Brătianu etc.) [9, p. 378].

Pentru a alege soluția cea mai trainică pentru podul de la Cernavoda, Anghel Saligny vizitează și analizează cele mai mari poduri din lume, discută cu constructorii acestora, iar Vintilă Brătianu s-a familiarizat cu una dintre cele mai mari oțelării din Europa, Uzinele „Creusot”. [10, p. 216; p. 115-116; p. 89] Proiectul elaborat de Saligny a fost terminat în 1888 și admis pe 1 decembrie 1889. [11, p. 291] Conform acestuia, Podul peste Dunăre urma să folosească două mari inovații: sistemul de grinzi-console și oțelul Siemens Martin, în locul fierului pudlat. [12, p. 92]

„În 1890, se organizează licitația pentru luarea în antrepriză a tuturor lucrărilor, diverse porțiuni, fundații, zidării, corpuri metalice fiind adjudecate de firme străine sau românești, dar sub controlul specialiștilor români.” Al. Marghiloman, ministrul Lucrărilor Publice este prezent la această licitație. [13, p. 2-3] Anghel Saligny își ia responsabilitatea calculelor și dispozițiilor adoptate în timp de companii străine, precum „Fives Lille” și uzinele „Creuzet” din Franța, au fost doar executanți ai planurilor

românești de construcție a podului. Inginerul Romulus Baiulescu a fost reprezentantul Companiei „Fives-Lille”, iar Vintilă Brătianu intermediarul între Compania „Fives-Lille” și uzinele „Schneider-Creuzet”. [14, p. 126; p. 48-49]

Lucrările de construire a podului au început pe 9/21 octombrie 1890, când regele Carol I a pus piatra de temelie a construcției. Slujba religioasă a fost săvârșită de preotul Dimitrie Chirescu. [15, p. 233]

Documentul comemorativ este citit de Alexandru Marghiloman, ministrul Lucrărilor Publice. Acesta afirmă că „pe podul Carol I se va împlânta cultura și înfrățirea dincolo de Dunăre”. De asemenea, susține că românii trebuie să fie mândri că acest pod, cel mai mare de acest fel din Europa, care este concepția și execuția românilor, în condițiile în care, cu 30 de ani în urmă, toate drumurile de fier ale țării erau executate de străini. [16, p. 63] În documentul comemorativ, depus la fundația podului, regele Carol I scria că, de la revenirea Dobrogei la România „*neconținut pironită Ne-a fost gândirea la această provincie, însă mărețul Danubiu Ne-a oprit și Ne opresce să dăm litoralului Mării Negre și porturilor lui viața și dezvoltarea trebuinciosă pentru prosperitatea economică a țării. Numai construcțiunea unui pod peste Dunăre înlăturează aceste piedici. Corpurile noastre legiuitoare, încălzite de focul nestins al iubirii de țară, au hotărât în anul 1883 clădirea acestui pod și Noi am sancționat în același an patrioticele lor hotărâre. Azi inginerii români clădesc podul. Nu vor trece decât câțiva ani și săvârșită va fi o grandioasă lucrare, un monument care va transmite urmașilor noștri și generațiunilor viitoare dovadă de puterea de viață, patriotismul și hărnicia României actuale. Fie ca această măreață lucrare să sporească prosperitatea și gloria scumpei noastre țări, fie ca prin ea să se strângă legăturile cari unesc Dobrogea cu patria-mamă, fie ca porturile ei să ajungă la o splendoare de soliditatea ce le poartă țara...*” [17, p. 1041-1042]

Pentru lucrările podului peste Dunăre s-au realizat 43 000 m³ săpătură în aer comprimat, 1139 tone de oțel la chesoane, 37340 m³ zidărie, 5066 tone oțel dulce și 148 tone oțel dur. Lucră-

rile au costat, în total, 35 milioane lei, din care pentru podul propriu-zis s-au cheltuit 9 928 838 lei, restul fiind folosiți pentru calea ferată și celelalte lucrări. [18, p. 1035; p. 436]

Partea artistică a podului o reprezintă cele două statui de dorobanți care îl flanchează, operă sculptorului francez Léon Pilet, fiind alese de rege din cinci modele, ca semn de recunoștință pentru soldații români care întorseseră Dobrogea la Țară.

Inaugurarea podului de la Cernavodă „Regelui Carol I” a avut loc pe 14/26 septembrie 1895. Ziare din toată Europa și-au trimis corespondenți la Cernavoda și Constanța, evenimentul ținând, nu în puține cazuri, prima pagină a publicațiilor. [19, p. 2] Era vorba despre primul pod din Europa continentală, după „Firth of Forth”, din punct de vedere al lungimii deschiderii sale centrale de peste Dunăre – 190 m – și cel mai lung pod din lume – 4087 m. [20, p. 90]

14 000 de bucureșteni au cumpărat bilete de tren și, acompaniați de lăutari, au plecat de la Gara de Nord în cele 4 trenuri de plăcere, puse la dispoziție de Direcția Căilor Ferate. Deși primul tren trebuia să plece la 6,25, călătorii au ocupat locurile încă de la 2 noaptea. Oamenii au călătorit și pe acoperișurile vagoanelor. [21, p. 337] Au fost prezenți cca. 400 de invitați și 30 000 de români adunați la Cernavoda, dintre care 20 000 veniseră cu trenul de plăcere. [22, p. 2; p. 1-2]

Capete încoronate, miniștri, președinți și membri ai Corpurilor legiuitoare, trimiși ai altor țări, conducători ai Armatei Române, înalți demnitari ai statului, reprezentanți ai presei românești și străine au fost prezenți la marea sărbătoare. La invitația familiei regale române, au venit special pentru acest eveniment principii Leopold – care purta uniformă de colonel al armatei române – și fiul său, Wilhelm de Hohenzollern, principele Bernard de Saxa-Meiningen cu principesele Charlota și Teodora.

Trenul regal s-a oprit la capătul podului, unde suita a fost întâmpinată, în sunetul salvelor de tun, de inginerul Anghel Saligny, de C. Olănescu – ministru al Lucrărilor Publice – și de I. Kalinderu – administratorul Domeniilor

Regale –, de elevii Școlii de sub comanda căpitanului Pârâianu, care s-au transformat în „garda de onoare a Regelui în tot decursul serbării”. [23, p. 1-2] Carol I a mers pe jos, spre Dobrogea, până la jumătatea podului, unde a bătut ultimul nit, de argint. Te-Deum-ul a fost ținut de Mitropolitul Primat și de episcopul Dunării de Jos, Partenie. [24, p. 174; p. 1035; p. 17; p. 3-4]

Carol I a citit actul comemorativ:

„NOI, CAROL I,

Prin grația lui Dumnezeu și voința națională

REGE AL ROMÂNIEI

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

După cinci ani de muncă statornică, Dumnezeu hărăzind Țării liniște și îndestulare, astăzi în a 14-a zi a lunii Septembrie, din anul mântuirii 1895, și al 30-lea al Domniei Mele, mulțumită râvnei și măestriei inginerilor români, am trecut pe deasupra valurilor celor două brațe ale Dunărei mărețe și am bătut cel din urmă cuiu, care a încheiat și sfârșit aceste falnice lucrări, față fiind M.S. Regina, Altețele Lor Regale Principele și Principesa României, iubitul Meu frate, Principele Leopold de Hohenzollern, nepotul Meu, A. S. Principele ereditar de Hohenzollern, Alteța Sa Principele ereditar de Meiningen și Alteța Sa Regală Principesa ereditară de Saxa Mainingen, înaltul cler, miniștrii Mei, președinții și membrii birourilor Corpurilor legiuitoare, trimișii puterilor străine acreditați pe lângă Mine, înalții demnitari ai statului, frunțașii oștirii Mele și corpul tehnic.

De azi înainte nimic nu mai desparte România din stânga Dunării de Dobrogea, pe care, prin vitejia ostașilor noștri, din războiul de la 1877, am împreunat-o din nou cu patria noastră. Astfel, vom putea da acestei provincii și porturilor ei de pe țărmul Mării toată îngrijirea noastră, spre a lor desvoltare și propășire. Mândri, împreună cu Țara întreagă, că am ridicat un monument ce face fala neamului românesc și care va fi pururi îndemn puternic pentru urmașii Noștri, spre a purcede tot mai departe pe ca-

lea muncii, a civilizației, a măririi. Am semnat acest document de vecinică amintire.

Am chibzuit, dar ca, după sfințenia podului, făcută de I.P.S.S. Arhiepiscopul și Mitropolitul Primat, un exemplar să fie așezat în zidăria de pe malul drept al Dunării, împreună cu copia documentului ce a fost pus în zidăria piciorului de pe țărmul stâng, iar cel de-al doilea să se păstreze în Arhivele Statului”. [25, p. 121]

Înaltele personalități au poposit în tribunalele frumos împodobite cu steaguri tricolore și „verdeață”, așezate pe înălțimea țărmului drept al Dunării, de unde au privit trecerea celor 15 locomotive, împodobit cu ghirlande de flori și steaguri, care a intrat pe pod cu o viteză de 80 km pe oră, în bubuitul tunurilor și muzicii militare, al sirenelor vapoarelor, vapoarelor și al uralelor mulțimii aflate pe ambele maluri ale Dunării. A urmat, în viteză, un tren de persoane gol și trenul regal care a traversat podul, însoțit de salvele de tun și de uralele populației, marcând, astfel, punerea în circulație a podului peste Dunăre.

Aurel Mureșianu, directorul „Gazetei Transilvaniei”, prezent la eveniment, scria: „Cine ar fi putut rămâne nemișcat la acest spectacol impuitor, care anunța tuturor, că marea lucrare menită a da un nou și mai puternic avânt progresului economic al țării, a reușit pe deplin. În ochii multora se vedeau lacrimi de bucurie. În-suflețirea era mare, uralele și aplauzele nu mai încetau.” [26, p. 1-2]

Unii dintre cei prezenți își amintesc că, la inaugurarea podului a asistat „aproape întreaga populație dobrogeană” și că „Anghel Saligny, instalat pe o schelă de sub șina ferată, a dispus să treacă trei locomotive cu viteză maximă pe deasupra sa”, dorind să demonstreze celor ce contestau rezistența și siguranța podului. Se zvonea că avea, în buzunar, un pistol, pe care l-ar fi folosit în cazul în care podul nu rezista. Acesta declară imediat după „probarea” podului: „Știm că va ține!” [27, p. 175; p. 125; p. 338; p. 169]

Au ținut discursuri directorul general al Căilor Ferate, I. Gh. Duca, și ministrul Lucrărilor Publice, Constantin Olănescu, care au sub-

liniat importanța operei ingineresti și l-au proslăvit pe rege. Carol I „i-a acoperit cu ordine și medalii pe inginerii care și-au adus contribuția la proiect. Chiar și muncitorilor le-a oferit câte un ceas din aur.” [28]

Banchetul a fost, într-adevăr, regesc. Carol I și invitații săi au luat masa sub un umbrar, inginerii și mitropolitul separat. Anghel Saligny, invitat personal al regelui, avea locul rezervat la masă în fața principesei Maria.

Pentru numeroasa populație prezentă s-au întins sute de mese pline și vin din belșug: „au primit fiecare o bucată de carne friptă, o bucată de pâine și o bărdacă de vin, pe care se aduceau să le consume pe niște bănci de scânduri în mijlocul unui nor gros de praf”. [29, p. 338] Au fost sacrificați 100 de berbeci, 60 viței, au fost servite 800 vedre de vin la 100 de mese pentru câte 50 oameni. [30, p. 6] În mod special, pentru musulmanii prezenți, s-a pregătit pilaf și tradiționala cafea.

„Bucătarii erau mai tot Tătari din satele învecinate. Portul bulgăresc și turcesc al locuitorilor dobrogeni contrasta mult cu puținele costume românești, ce se vedeau printre ei.

Poporul era înnsuflețit și dezvolta un apetit mare. Mulți se plângeau însă, că Tătarii le-au ars carnea, ori le-au dat-o mai mult crudă decât friptă. Cu toate aceste veselii era mare și vinul cel bun împăca pe toți.” [31, p. 1-2]

Sărbătorirea inaugurării Marelui pod peste Dunăre a continuat în Constanța. Orașul a fost împodobit cu steaguri tricolore, arcuri de triumf, flori și covoare. Niciodată Constanța nu găzduise atâta lume. [32, p. 2-3]

Invitații au fost întâmpinați în gara, frumos decorată, de miniștrii, șefii autorităților județene, corpul consular, muftii, ofițerii superiori ai Marinei române și străine și ai garnizoanei. Cortegiul s-a deplasat la Catedrală, unde episcopul Dunării de Jos a oficiat Sfânta Liturghie. De aici, au plecat la Hotelul Carol, iar regele a primit autoritățile și delegațiile minorităților locuitoare în Dobrogea etc. A urmat vizita reginei și a principilor moștenitori la vaporul Meteor, la bricul „Mircea” și o plimbare pe mare cu cruci-

șătorul „Elisabeta”, timp în care regele a vizitat prefectura, tribunalul, închisorile, școli, cazarmele etc. Prânzul s-a luat la Hotelul Carol. A doua zi, înalții oaspeți au vizitat Biserica armenescă, pe cea grecească și geamia principală turcească, fiind primiți cu ovații. [33, p. 3, p. 4, p. 1]

Un alt banchet a fost oferit, în cinstea lui Anghel Saligny, la București, de Direcția Căilor Ferate Române. La banchet au participat toți inginerii care și-au adus contribuția la construcția podului. [34, p. 1037]

Podul de la Cernavoda a intrat, imediat, în cele mai importante tratate de poduri din lume, iar presa a purtat pe întreg mapamondul vestea mării reușite a României: cel mai lung pod din Europa, cu cea mai mare deschidere din Europa continentală, complexul celor trei poduri feroviare fiind cel mai lung din lume. [35, p. 394]

„Pe arcada porții, la stânga, e zidită o tablă comemorativă de bronz, pe care cu litere de aur se citește următoarea inscripție:

«Înființarea acestui pod a fost votată de Corpurile Legiuitoare în anul 1895, președinte al consiliului de miniștri fiind I.C. Brătianu.

Construcția lui, hotărâtă în anul 1889, s-a început în anul 1890 și s-a terminat în anul 1895 fiind Președinți ai consiliului de miniștri Generalul Gheorghe Manu și Lascăr Catargiu iar Miniștrii Lucrărilor Publice Alexandru Lahovary, Alexandru Marghiloman și Constantin Olănescu.

Lucrările s-au executat de către Direcțiunea generală a căilor ferate ale Statului prin Compania Fives-Lille din Franța, fiind Director general al căilor ferate Gheorghe I. Duca ear Autor al proiectului și director al lucrărilor Anghel Saligny.» [36, p. 1-2]

Referințe bibliografice:

1. Covacef, Petre. *150 de ani în evoluția căilor ferate din Dobrogea*. Constanța: Editura Ex Ponto, 2010.
2. Kogălniceanu, Mihail. *Opere, V, Oratorie*, Vol. III 1878–1883. București: Editura Academiei RSR, 1986.
3. Brătianu, Ion C. *Acte și cuvântări*, Vol. VII 15 nov. 1881–31 mai 1882. București: Editura „Cartea Românească” 1939.
4. Gheorghe, Lavinia. *Politica regelui Carol I față de Dobrogea (1878–1900)*. În: „Muzeul Național Cotroceni – Colocviul Național de Istorie, Istoria Artei Decorative, Conservare-Restaurare și Relații Publice”, Vol. I, București, 2011, p. 170-184.
5. Ciorbea, Valentin. *Portul Constanța de la antichitate la mileniul III*. Constanța: Editura Europolis, f.a.; Bellu, Radu; Nicoară, Marius-Cristian, *150 de ani de cale ferată la Buzău (1870–2020)*, Buzău: Editura MDN, 2020.
6. 1866–1896 – *Treizeci de ani de domnie ai regelui Carol I. Cuvântări și acte*, Vol. 2 (1881–1896). București: Institutul de Arte Grafice „Carol Göbl”, 1897.
7. *Memoriul asupra proiectului podului peste Dunăre la Cernavoda prezentat Direcțiunii Generale a Căilor Ferate Române de A.I Saligny inginer șef al Serviciului pentru Construcția Căii ferate Fetesci-Cernavoda*. București: Stabilimentul Grafic Socecu-Teclu, 1888.
8. *Ibidem*.
9. Iordănescu, D.; Georgescu, C. *Construcții pentru transporturi în România. Monografie*. Vol. 1, București: Centrala de Construcții Căi Ferate, 1986.
10. Seișanu, Romulus. *Dobrogea, Gurile Dunării și Insula Șerpilor. Schiță monografică. Studii și documente*. București: Editura ziarului „Universul”, 1928; Lămureanu, Constantin, *Europenismul românesc la sfârșit de secol 19. Anghel Saligny, 150 de ani de la naștere*. București: Editura Contrast, 2004; Simion Tavitiian, *Dobrogea, tărâmul dintre ape*. Constanța: Editura Ex Ponto, 2005.
11. Rădulescu, Adrian; Bitoleanu, Ion. *Istoria românilor dintre Dunăre și Mare*. București: Editura Științifică și Enciclopedică, 1979.
12. Lăpușan, Aurelia; Lăpușan, Ștefan; Birda, Tiberiu. *Cernavoda 1995*. Constanța: Editura Mondo-graf, 1995.
13. *Podul peste Dunăre*. În: „Gazeta Transilvaniei” (Brașov), An LIII, nr. 7, 10/22.01.1890.
14. Dumitrașcu, Gh.; Bălăbănescu, M. *Implicațiile economice și politice ale construirii podului peste Dunăre Fetești-Cernavoda (1878–1895)*. În: „Comunicări de istorie a Dobrogei”, Constanța: 1982, p. 112-134; Baulescu, R., *Primii ani ai carierei lui Vintilă Brătianu*. În: „Viața și opera lui Vintilă I.C. Brătianu văzute de prietenii și colaboratorii săi”, București: Așezământul Cultural „Ion. C. Brătianu”, Imprimeriile „Independența”, 1936, p. 46-49.
15. Dumitrașcu, Lavinia. *„Amintiri din copilărie” și adolescență – Dimitrie D. Chirescu din „dinastia” Chireștilor din Cernavoda*. În: „Analele Dobrogei” (Constanța), seria a III-a, An I, Constanța: Editura Ex Ponto, p. 231-242; Despre Dimitrie Chiresscu, vezi și Gheorghe, Lavinia, *Contribuții la cunoașterea nea-*

mului Chireștilor din Cernavoda: Dimitrie Chirescu și Nicolae D. Chirescu. În: „Anuarul Muzeului Marinei Române”(Constanța), tom XIV, 2011, p. 468-481.

16. *Cuvântările Regelui Carol I*, Vol. II (1887-1914). București: Fundația pentru Literatură și Artă „Regele Carol I”, 1939.

17. Ionescu, I. *Activitatea D-lui A. Saligny în construcția podurilor*. În: „Buletinul Societății Politehnice” (București), An XXXI, nr. 7-9, iulie-septembrie 1915, p. 994-1049.

18. *Ibidem...*; Măinescu, George C. *Evoluția căilor ferate din Dobrogea de la 1877 până în zilele noastre, din punct de vedere constructiv*. În: „1878-1929. Dobrogea – cincizeci de ani de viață românească”, București: Cultura Națională, 1928, p. 431-455.

19. *Inaugurarea podului peste Dunăre*. În: „Gazeta Transilvaniei” (Brașov), An LVIII, nr. 204, 14/26.09. 1895; *Inaugurarea podului de peste Dunăre*. În: „Gazeta Transilvaniei” (Brașov), An LVIII, nr. 210, 22.09./4.10.1895.

20. Tavitian, Simion, *op. cit.*

21. „Naționalul” (București), An VI, nr. 511, 16.04.1895 apud Fudulu, Cătălin, *Podul „Regele Carol I”*. În: „Acta Moldaviae Meridionalis” (Vaslui), XXV-XXVII, Vol. 1, 2004-2006, p. 326-343.

22. *Inaugurarea Podului peste Dunăre*. În: „Gazeta Transilvaniei” (Brașov), An LVIII, nr. 207, 19.09./1.10.1895; nr. 210, 22.09/4.10. 1895.

23. *Inaugurarea podului peste Dunăre*. În: „Gazeta Transilvaniei”, An LVIII, nr. 208, 20.09./2.10.1895.

24. Gheorghe, Lavinia, *op. cit.*; Ionescu, I., *op. cit.*; Fudulu, Cătălin, *Podul de la Cernavoda s-a inaugurat*

cu lăutari de la București. În: „Dosarele Historia” (București), An I, nr. 3, ianuarie 2002; „Constanța” (Constanța), An III, nr. 136, 17.09.1895.

25. Romulus Seișanu, *op. cit.*

26. *Inaugurarea podului peste Dunăre*. În: „Gazeta Transilvaniei” (Brașov), An LVIII, nr. 209, 21.09./3.10.1895.

27. Gheorghe, Lavinia, *op. cit.*; Crișan, Ion, A. Saligny. București: Editura Tineretului, 1959, p. 125; Fudulu, Cătălin, *Podul „Regele Carol I”...*; Nicolau, Edmund; Ștefan, I.M., *Oameni de știință și inventatori români*. București: Ed. Ion Creangă, 1987.

28. Fudulu, Cătălin. *Carol I la Constanța*. În: „Ziarul Financiar – Ziarul de duminică” (București), 15.09. 2006

29. Fudulu, Cătălin. *Podul „Regele Carol I”...*

30. *Inaugurarea podului peste Dunăre*. În: „Gazeta Transilvaniei” (Brașov), An LVIII, nr. 201, 10/22.09. 1895.

31. *Inaugurarea podului peste Dunăre*. În: „Gazeta Transilvaniei”, An LVIII, nr. 209, 21.09./3.10.1895.

32. *Festivitățile de la Constanța*. În: „Gazeta Transilvaniei”, An LVIII, nr. 211, 23.09./5.10.1895.

33. *Inaugurarea podului peste Dunăre*. În: „Gazeta Transilvaniei”, An VIII, nr. 205, 16/28.09.1895; nr. 206, 17.09./9.10. 1895; nr. 207, 19.09/1.10.1895.

34. Ionescu, I., *op. cit.*

35. D. Iordănescu, C. Georgescu, *op. cit.*

36. *Inaugurarea podului peste Dunăre*. În: „Gazeta Transilvaniei” (Brașov). An LVIII, nr. 208, 20.09./2.10.1895. Sublinierile aparțin autorului.

Podul de la Cernavoda – operă a oamenilor politici și a inginerilor români

Rezumat. Povestea Podului de la Cernavoda, prin care se micșorează distanțe, care unește frații și permite României să respire spre lume, a fost scrisă atât de inginerii români care l-au proiectat și realizat fizic, cât și de oamenii politici care au sprijinit această opera. Între aceștia ultimii și ministrul Lucrărilor Publice, Alexandru Marghiloman.

Cuvinte-cheie: Dobrogea, Podul de la Cernavoda, Anghel Saligny, Carol I, Alexandru Marghiloman.

Cernavoda Bridge – the Illustrious Work of Romanian Politicians and Engineers

Abstract. The story of the Cernavoda Bridge, which shortened distances across the country, uniting families and allowing Romania to reach out into the world, was written both by the Romanian engineers who physically designed and built it, as well as by the politicians who supported this work. Among the latter are the Minister of Public Works, Alexandru Marghiloman.

Keywords: Dobrogea, Cernavoda Bridge, Anghel Saligny, Carol I, Alexandru Marghiloman.