

**Comemorare:**

# Anghel SALIGNY – 95 de ani de la trecerea la cele veșnice

**Din Moldova au dat semnalul unor schimbări radicale în domeniul infrastructurii românești două somități: Anghel Saligny și Elie Radu. De la ei au rămas cele mai spectaculoase transformări ale infrastructurii prin proiecte tehnice care au ajutat enorm dezvoltarea României. Deoarece în luna iunie, s-au împlinit 95 de ani de la trecerea la cele veșnice a lui Anghel Saligny, pedagog, ministru, academician, ne-am propus să-i aducem, aici, în cuprinsul revistei „Drumuri Poduri”, un prinos de recunoștință, printr-o sumară prezentare a vieții sale, profesionale și științifice.**

## Pregătirea profesională și acumularea informațiilor

Anghel Saligny s-a născut pe 19 aprilie 1854, în comuna Șerbănești, județul Galați/Tecuci, la acea vreme. Urmează primele clase la școala părinților săi din Focșani și Colegiul „Unirea”, iar la 16 ani, pleacă la studii, în Germania. A urmat astronomia la Universitatea „Friedrich Wilhelm” din Berlin și studii ingineresti la „Școala Tehnică Superioară” din Charlottenburg, între 1870 - 1874. Ca inginer practicant, a lucrat la calea ferată Cottbus-Frankfurt, atunci fiind remarcat de profesorul G. Mehrtens, de la „Școala Politehnică” din Dresda, care i-a apreciat seriozitatea și ingenioasele soluții pe care le dădea diferitelor probleme dificile de construcție. Mai târziu, Mehrtens l-a rugat să rămână în Germania, arătându-i care sunt perspectivele unei țări în plină dezvoltare în paralel cu ale țării sale: el a refuzat, preferând reîntoarcerea în România. Revenit acasă, el a făcut ucenicia sub conducerea lui Gheorghe Duca, în perioada 1877-1879, la construcția căii ferate Ploiești-Predeal.

## Inovator genial de talie internațională

Începuturile specialistului Saligny sunt legate de proiectele primelor linii ferate, respectiv Adjud - Târgu Ocna, dar și de primele poduri combinate de cale ferată și șosea din România.

În 1888, Anghel Saligny a construit podul din Cosmești, peste Siret, acesta fiind cel dintâi proiectat de inginerul constructor gălățean (pod dublu de șosea și cale ferată, având 430 m lungime).

Pe baza unor invenții proprii, Anghel Saligny a construit, în premieră mondială, silozurile din beton armat, de la Brăila (1888) și Galați (1889), la numai două decenii

după ce francezul Joseph Monier obținuse, în 1867, primul brevet pentru elemente de construcții (grinzi, plăci, stâlpi) din beton armat, acest material fiind puțin studiat în acele timpuri. Astfel, la magaziiile cu silozuri din Brăila, care puteau cuprinde o cantitate de peste 25.000 de tone de cereale, s-au folosit, pentru prima dată în lume, betonul armat și plăcile de beton prefabricate pentru realizarea celulelor.

Al doilea mare proiect al său a fost extinderea și modernizarea portului Constanța, unde a construit dane, docuri, silozuri și primul terminal petrolier, pentru a impulsiona exporturile de țitei și cereale.

## Podul de la Cernavodă, marca lui Anghel Saligny

Saligny călătorește în toată lumea pentru a vedea lucrări de artă, poduri în special, realizate prin diverse tehnologii, acu-

mulând experiență. Acela a fost momentul în care au prins a se naște ideile sale geniale. Astfel, a proiectat, în 1888, la doar 33 de ani(!) și a construit, între 1890-1895, podul de peste Dunăre de la Cernavodă, cel mai lung pod, suplu și ieftin, cu cea mai mare deschidere (130 de metri) din Europa secolului al XIX-lea și al treilea din lume la acea dată. Soluțiile noi aduse de către Anghel Saligny au vizat folosirea oțelului moale în locul fierului, ceea ce a dat durabilitate și rezistență mare în timp. De asemenea, Saligny a folosit un sistem inovator de grinzi cu console în suprastructura podului, iar proiectarea a făcut-o după metode de calcul moderne, care au servit drept exemplu în întreaga lume.

În perioada 1884 - 1901, ca șef al Serviciului Docuri, și din 1877, ca Șef al Serviciului lucrărilor noi din Direcția Generală a Căilor Ferate Române, a soluționat problema înlocuirii podurilor de lemn cu poduri metalice, cu console fără culee, pe linia ferată Filași - Târgu Jiu (1886), a construit tunelul de cale ferată din Valea Mostiștei (Călărași) și portul Ramadan (Giurgiu), precum și calea ferată Ploiești-Predeal (1877-1879).

Este cert că Anghel Saligny a contribuit substanțial la transformarea infrastructurii din Moldova, zona sa „de suflet”, cu locul





său de naștere. Astfel, a realizat calea ferată Adjud-Târgu Ocna (1881-1884), „Podul Alb”, podul metalic de peste râul Trotuș din Onești (1881) - primul pod combinat (cale ferată și șosea) din România, calea ferată Bârlad - Vaslui - Iași. Tot de numele lui se leagă tronsonul de cale ferată dintre Buzău și Mărășești. Tot el înființează și Stația de cale ferată Focșani, deschizând o mare perspectivă pentru viața economică și comercială a orașului Focșani.

Saligny are contribuții în aproape fiecare județ din țară la întreținerea sau construirea

de căi ferate, stații CFR și poduri, dar amprenta sa cea mai vizibilă este în Dobrogea.

Multe dintre podurile și construcțiile industriale concepute de ilustrul inginer în urmă cu un secol continuă să fie funcționale și astăzi. În plus, la realizarea Podului Dunărea „Podul prieteniei” de la Giurgiu-Ruse, inaugurat în 1954, o contribuție importantă au avut-o doi ingineri români, Alexandru Lungu și Constantin Stegaru, ambii din Școala lui Anghel Saligny. Pentru multiplele inovații, Saligny a fost considerat pionier al științei și tehnicii mondi-

ale în proiectarea, executarea podurilor și construcțiilor industriale. El a fost și unul dintre întemeietorii ingineriei românești, membru fondator și președinte al „Societății Politehnice” din București, ministru al Lucrărilor Publice și membru al Academiei Române, pe care a și prezidat-o, precum și profesor la Școala națională de poduri și șosele.

### Trecerea în istorie

„La 17 iunie 1925, dimineața, Anghel Saligny, deși era suferind, s-a dus la Societatea Comunală de Tramvaie unde era Administrator delegat. Apoi a luat masa cu familia sa, care sărbătorea ziua de naștere a soției; s-a așezat pe scaunul pe care se odihnea de obicei și pe nesimțite și-a dat sfârșitul. În mormântarea a avut loc la 19 iunie 1925, cu funeralii naționale la care au asistat primul Patriarh al Bisericii Ortodoxe Române – Miron Cristea (ridicat în acest scaun la 04 februarie 1925), Primul ministru Ion I.C.Brătianu, reprezentantul regelui Ferdinand – Comandorul Coslinsky, miniștri, personalități, numeros public”.

Aceasta este una dintre consemnările presei din anul 1925 care lasă mărturie peste timp informațiile despre trecerea la cele veșnice a uneia dintre personalitățile remarcabile ale poporului român, cu un renume colosal pe plan mondial.

**Nicolae POPOVICI**

