



155 de ani de la naștere:

Elie Radu și „drumurile transcarpatice” ale „Marii Uniri”

Constructorii de drumuri și poduri din România marchează pe 20 aprilie împlinirea a 165 de ani de la nașterea, la Botoșani, a lui Elie Radu (n.20 aprilie 1853 – d.10 octombrie 1931). Viitorul geniu al infrastructurii românești a urmat studiile primare și gimnaziale în orașul natal, după care a continuat la Iași studiile la renumita universitate a acelor vremuri - Universitatea Mihăileană. Pasiunea pentru studiile ingineresti l-au determinat pe tânărul moldovean să plece la Bruxelles, asemenea miilor de tineri români, unde va absolvi în anul 1877 cursurile Școlii Politehnice, obținând titlul de inginer diplomat.

Revenit în România, merge la București unde a fost angajat în cadrul Ministerului Lucrărilor Publice ca inginer constructor de poduri și sosele, prima misiune fiind legată de linia ferată Ploiești – Predeal. A avut marea bucurie de a se angaja și lucra alături de o somitate în domeniu – Anghel Saligny, ceea ce i-a favorizat acumularea de experiență profesională și administrativă și avansarea pe scară profesională. Astfel, în cadrul ministerului, pentru merite profesionale, a ocupat pe rând funcțiile de subdirector, director și director general, cu atingerea în final, a gradului de inspector general clasa I.

Capitala României, Bucureștiul, a beneficiat din plin de gândirea și experiența acu-

mulată de Elie Radu. Cea mai importantă și impresionantă construcție edilitară ridicată sub conducerea sa a fost clădirea Ministerului Lucrărilor Publice, în care își desfășoară activitatea în prezent Primăria Capitalei. De asemenea, o altă lucrare importantă pentru București realizată sub conducerea sa a fost „Sistemul Bragadiru” de alimentare cu apă a Capitalei, realizat în anul 1901, cea mai mare captare centralizată de apă subterană din Europa, prin care se obțineau 30.000 m³/zi dintr-o singura sursă. După numai câțiva ani, în anul 1904, s-a reușit asigurarea unui debit de 200 litri de apă pe zi și om, cifră cu mult superioară multora dintre orașele europene.

De altfel, la București, se păstrează și acum „Grinda lui Elie Radu”, construcție a celebrului inginer realizată din beton armat, cu o deschidere de 8 metri, care a rezistat cu brio tuturor probelor, demonstrând calitățile betonului armat într-o perioadă când, aflate de-abia la începuturile sale, tehnicile de rezistență în construcții erau deseori contestate.

De numele lui Elie Radu este legată și construirea drumurilor transcarpatice, realizate după Marea Unire cu Transilvania, construind ulterior 650 km de căi ferate după studii și concepții proprii, inclusiv construirea unor lucrări de artă pentru funcționarea gărilor, cele mai frumoase fi-



„Nu-mi cereți să vă țin discursuri ca să vă arăt cum știu să vorbesc; dați-mi mai bine o planșetă, o riglă și un echer pentru a vă face un proiect.”
(Elie Radu)

ind cele de la Curtea de Argeș, Galați și Comănești. De altfel, în Moldova lui natală a realizat foarte multe obiective, atât de drumuri rutiere cât și feroviare. Astfel, dintre cele mai importante lucrări de artă, realizate de către renumitul inginer, sunt linia CF Târgu Ocna – Comănești - Palanca și drumurile naționale DN 12B, Târgu Ocna – Slănic Moldova și DN 12A, pe sectorul Târgu Ocna – Comănești - Palanca.

Tot în Moldova, a proiectat și realizat numeroase poduri din beton armat și metalice (o realizare de excepție fiind considerată legarea malurilor Siretului prin opt poduri), studiile sale permițând totodată și introducerea în rețeaua feroviară românească a unui nou tip de șină grea, care asigura o siguranță și rapiditate sporită în circulație. De activitatea sa în domeniul infrastructurii rutiere se leagă dezvoltarea a peste 1.000 de km de drumuri, ceea ce a favorizat dezvoltarea economică a zonelor străbătute de acestea.

Cunoștințele și experiența acumulată au fost puse în slujba poporului român, el fiind, pe lângă inginer constructor de poduri și șosele, și un renumit pedagog și academician. A predat la catedră la mii de studenți și s-a implicat pentru drepturile profesionale ale inginerilor, a stimulat și a îndrumat creația inginerescă. În semn



Palatul Ministerului lucrărilor publice, inaugurat în anul 1910
(actuala Primărie a municipiului București).



Gara din Comănești



Gara regală din Curtea de Argeș

de apreciere a activității sale universitare, de cercetare și de producție, a fost ales în funcția de președinte al Societății Politehnice în anii 1898, 1903 și 1904, poziție din care a reușit să susțină breasla inginerilor români.

Patriot înflăcărat, ca Președinte al Consiliului Tehnic Superior (1919 – 1930) a avizat și a contribuit la realizarea a mii de proiecte de construcții.

În numărul 176(245) al Revistei "Drumuri Poduri" omagiam activitatea lui Anghel Saligny în perioada Marii Uniri: "Este posibil ca Anghel Saligny să fi deținut aceste funcții în anul 1918 (n.r. cele de ministru al lucrărilor publice) deoarece încă din anul 1892 lucra în cadrul "Serviciului de Poduri și Șosele" din cadrul Ministerului Lucrărilor Publice. Acest serviciu a fost condus vreme de trei decenii de către Elie Radu, împreună cu Anghel Saligny și Gh.I. Duca. Să mai amintim și alți corifei ai ingineriei de drumuri și poduri care făceau parte din acest colectiv: Aureliu Beleş, Petre Antonescu, Petre Ciocâlțeu, N. Vasilescu-Karpen, G. Sion, Dumitru Bănescu, Ștefan Cristodulo s.a."

Referindu-ne la infrastructura rutieră, Elie Radu a contribuit în mod magistral la construirea șoselelor transcarpatice, realizate după Marea Unire cu Transilvania: Moroieni – Sinaia, Lotru – Căineni, Comănești – Palanca, Târgu Ocna – Slănic (Moldova), Dolhasca – Hârlău, Călărași – Lehliu totalizând peste 1.000 de kilometri de drumuri pe trasee foarte dificile (Valea Oltului, Valea Jiului etc). Lucrările au necesitat numeroase poduri, viaducte, ziduri de sprijin, apărători de maluri, parapete etc. Referitor la modernizarea șoselelor existente, Elie Radu a prevăzut dezvoltarea

automobilului utilizând straturi mai groase de pietriș și, în mod experimental, macadamul. În ceea ce privește realizarea podurilor, să amintim aici:

- Podurile din beton armat și tabliere metalice – o realizare deosebită fiind legarea malurilor Siretului prin opt poduri;
- Poduri de șosea din beton armat peste Olt (la Slatina), peste Jiu (la Craiova – arc cu tiranți), peste Siret (opt poduri), Vedea, Teleorman, Argeș, Râul Doamnei, Prahova;
- Poduri de șosea metalice peste Jiu, Olt (trei poduri), Olteț, Lotru, Gura Văii Argeș (șase poduri), Siret, Bistrița, Trotuș, Doftana, Uzu, Buzău (două poduri), Bârlad.

Meritul său în domeniul podurilor a fost introducerea utilizării betonului armat la deschiderile mari, înlocuind tablierele metalice, considerate importante la vremea

respectivă. A demonstrat Europei că betonul armat poate fi cea mai bună soluție atunci când este corect calculat, proiectat și construit.

Un profesionist desăvârșit, exigent dar întotdeauna corect, pe lângă afinitățile ingineresti avea aceeași "problemă" pe care istoriograful i-o atribuie și lui Anghel Saligny: nu-i plăceau discursurile și prezențele impuse în public.

A refuzat la rândul-i ofertele politice dar și pe cele administrative de rang înalt ceea ce a condus, se pare, la revocarea titlului de membru al Academiei Române în anul 1930, după o operă și o activitate atât de prodigioase.

Câți dintre cei de astăzi ar refuza onorurile mărimilor zilei declarând?: **"Nu-mi cereți să vă țin discursuri ca să vă arăt cum știu să vorbesc; dați-mi mai bine o planșetă, o riglă și un echer pentru a vă face un proiect"...**

Nicolae POPOVICI



Podul de la Tecuci peste râul Bârlad. Pod din beton armat cu boltă dublă, cu o deschidere de 50 de metri - unicat în România (construit în anul 1912).