

Podul Carol I, o construcție care a făcut istorie

28 septembrie 2021

Podul Carol I cu statuile „Dorobanții” este înscris în lista monumentelor istorice. Până la 14 septembrie 1895, apele Dunării au izolat Dobrogea de regatul României. Singura cale de acces către proaspăta provincie revenită la vechile teritorii în urma Războiului de Independență era cu bacul sau cu vaporul, care acostau la Cernavodă. Chiar și Eminescu a călătorit de la Giurgiu la Cernavodă cu vaporul când venise să vadă pentru prima dată marea, cu 13 ani înainte de inaugurarea podului.



Podul Carol I, inaugurat în urmă cu 125 de ani

Acea zi de mijloc de septembrie de acum 125 de ani marchează în istoria Dobrogei, momentul în care a fost inaugurat [Podul Carol I](#) de la Cernavodă. La eveniment a participat însuși monarhul al cărui nume îl poartă.

Podul de la Cernavodă, dublat astăzi de un sistem de poduri combinate, rămâne cel mai important simbol al ingineriei românești din perioada de început. Pe parcursul celor două războaie mondiale complexul feroviar construit de Anghel Saligny a fost distrus parțial de bombardamentele aeriene, dar ulterior a fost refăcut.

Discursul Regelui Carol I, la inaugurarea podului de la Cernavodă

Regele a bătut în mod simbolic ultimul nit de argint al podului, moment care a fost urmat de o slujbă religioasă, după care, Carol I a citit actul comemorativ: "Noi, Carol I, prin grația lui Dumnezeu și voința națională, Rege al României în anul 1890 am pus piatra fundamentală a podului, menit să împreuneze cele două maluri ale Dunărei, între Fetești și Cernavodă.



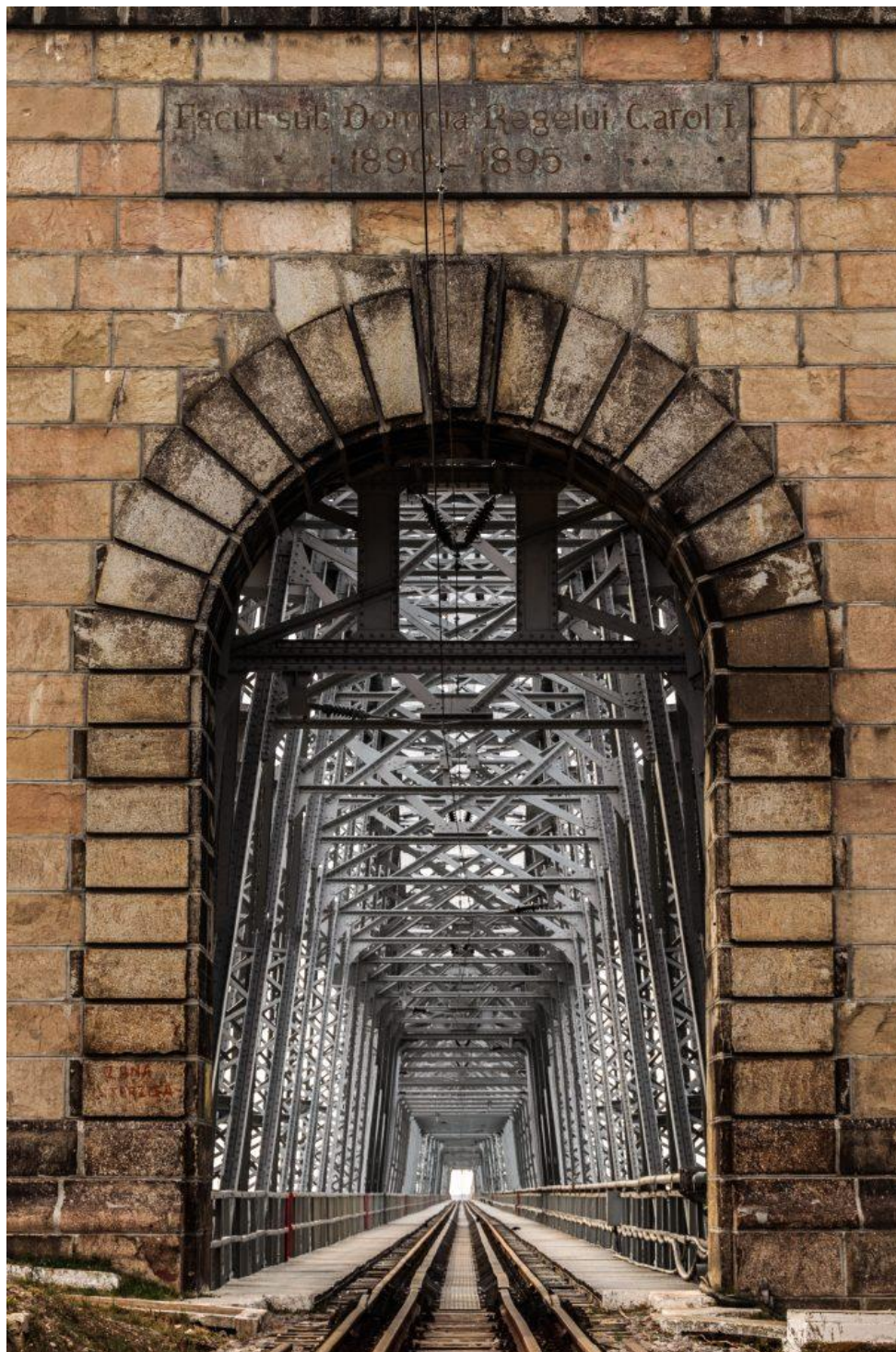
După cinci ani de muncă statornică, Dumnezeu hărăzind Țării liniște și îndestulare, astăzi, în a 14-a zi a lunii Septembrie, din anul mântuirii 1895 și al 30-lea al Domniei Mele, mulțumită râvnei și măiestriei inginerilor români, am trecut pe deasupra valurilor celor două brațe ale Dunărei mărețe și am bătut cel din urmă cuiu, care a încheiat și sfârșit aceste falnice lucrări. (...)



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 mamă. Astfel, vom putea da acestei provincii și porturilor ei de pe țărmul Mării Negre, toată îngrijirea noastră, spre a lor dezvoltare și propășire. Mândri, împreună cu Țara întreagă, că am ridicat un monument care face fala neamului românesc și care va fi pururi îndemn puternic pentru urmașii noștri, spre a purcede tot mai departe pe calea muncii, a civilizației, a măririi”, au fost cuvintele rostite de regele Carol I, la inaugurarea lucrării.

Podul care a unit provincia de la mare cu Vechiul Regat

Hotărârea de a uni feroviar provincia de la mare cu Vechiul Regat fusese luată în anul 1880 la Cotroceni, iar statul român a organizat în acest sens concurs internațional de proiecte.



Carol I, care crescuse pe malul Dunării în castelul Sigmaringen, a conștientizat importanța fluviului în viața economică a regatului său, dar și necesitatea construirii infrastructurii care să asigure legătura cu ținuturile transdanubiene și deschiderea porții de acces către Marea cea mare. După evaluarea propunerilor venite, regele și guvernul au decis să îi acorde acest proiect important tânărului inginer de doar 36 de ani la acel moment, Anghel Saligny.

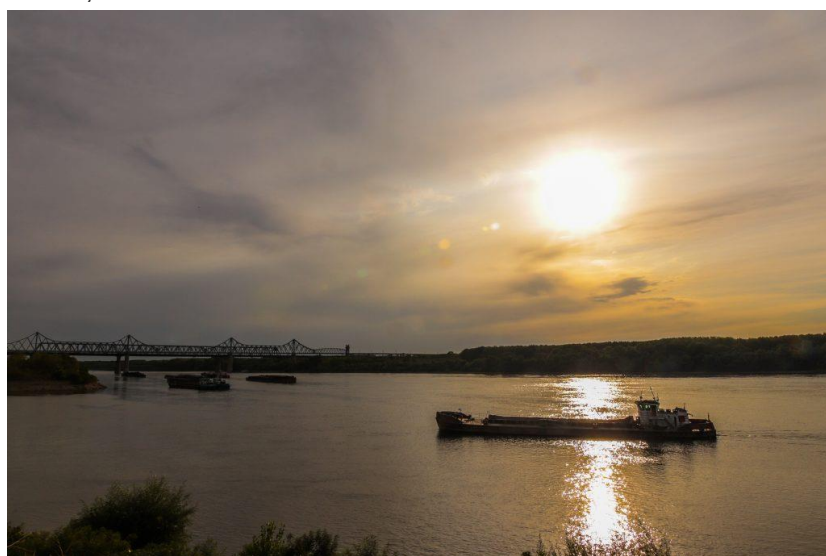
Carol I, podul care l-a făcut celebru pe Saligny

Saligny era fiul unui învățător francez, Alfred Rudolf de Saligny și al polonezei Maria Zarska Dobjanski. Tatăl său își deschisese un pension la Focșani în urma insistențelor lui Ion Ghica, pe care îl cunoscuse la Berlin și care îl rugase să se mute în Moldova pentru a le predea franceza copiilor săi. Tânărul Anghel studiază la gimnaziul din oraș, iar apoi pleacă la liceu la Potsdam și ulterior la facultatea de Astronomie de la Berlin. Renunță la aceasta din urmă, convins fiind că vocația sa va fi împlinită doar studiind construcțiile la Școala Tehnică Superioară din Charlottenburg.

După finalizarea studiilor, tânărul Saligny s-a întors în țară și a devenit inginer în administrația de stat. Înaintea podului care avea să îl consacre drept unul din cei mai progresiști și vizionari ingineri ai vremii, el realizase la Târgu Ocna primul funicular din regat folosit la transportarea sării.

Podul Carol I, un proiect îndrăzneț realizat în 5 ani

Construcția podului de la Cernavodă a început în octombrie 1890 și s-a finalizat 5 ani mai târziu, costurile ridicându-se la 35 de milioane de lei în aur.



La momentul inaugurării, era cel mai mare pod din Europa continentală și al treilea ca mărime din lume. Chiar și ziare precum “The Times” anunțau deschiderea sa și vorbeau în termeni laudativi despre soluțiile ingineresti inovative folosite de echipa Saligny. 15 locomotive l-au traversat pentru prima dată cu o viteză de 60 km/oră, urmate apoi de

garnitura [familiei regale](#), în acordurile imnului național. În tot acest timp, urmând o veche

tradiție a constructorilor, Saligny și colaboratorii săi s-au aflat sub pod, într-o ambarcațiune care plutea pe Dunăre, fiind un mod de a garanta cu viețile lor, trăinicia operei realizate.

Dorobanții de pe Podul Carol I, opera unui sculptor francez

La capătul podului dinspre Cernavodă a fost ridicat un impresionant monument din bronz care reprezintă doi dorobanți, în memoria eroilor căzuți în Războiul de Independență. Dorobanții și stemele au fost realizate de sculptorul francez Léon Pilet.



O parte din contravaloarea lucrării a fost suportată de Ambasada Franceză de la București, ca un cadou în cinstea regelui Carol I. Pilet a proiectat inițial 5 modele diferite în miniatură ale dorobanților, iar regele a fost cel care a ales lucrarea realizată pentru pod.



Statuile s-au turnat în Franța în trei bucăți și apoi au îmbinate la Cernavodă, chiar lângă pod. Dorobanțul de pe partea dreaptă poartă semnătura autorului, alături de anul realizării, 1895.

Carol I, un minunat pod de argint ca-n poveștile copilăriei

Ne apropiem de Cernavodă. Înaintea noastră se-nalță alb, strălucitor în bătaia lunei, podul “Carol I”. În liniștea nopții, sub cerul limpede și înstelat, frumusețea și măreția acestei puternice întrupări a geniului românesc ne dau impresia că suntem într-o lume de vrăji, în fața unuia dintre acele minunate poduri de argint de cari ne vorbeau poveștile-n copilărie. Picioarele de sprijin, zidite-n piatră, sunt așa de departe unele de altele și atât de înalte, încât toată uriașa împletitură de fier, pe care aleargă zduduitoarele trenuri, pare că plutește în aer, ușoară ca o dantelă”, scria Alexandru Vlahuță în România pitorească.

Saligny a realizat multe lucrări în Constanța și în țară

De numele lui Anghel Saligny se leagă numeroase construcții din România modernă, printre care [Portul Constanța](#) și cele 3 silozuri din incinta acestuia, faleza de la [Cazinoul din Constanța](#), dar și silozurile de la Brăila

și Galați, căi ferate sau primele poduri combinate cale ferată-șosea din țară. Proverbiala modestie ce îl caracteriza pe inginerul Anghel Saligny, l-a împiedicat la 14 septembrie 1895, după testul suprem asupra capodoperei sale inginerești, să exclame altceva decât „Știam că va ține!”... Și a ținut... Îl putem admira și acum, după 125 de ani de la inaugurare și ne confirmă spusele sale. Podul a fost folosit timp de aproape un secol, până în anul 1987, când a fost realizată o nouă construcție, alături de cea veche, care a fost dezafectată. În paralel cu podul de cale ferată a fost realizat un nou pod rutier, pentru Autostrada A2.

Sursa: <https://discoverdobrogea.ro/>