

INGINERI ȘI ARHITECȚI ROMÂNI ȘI BULGARI – OASPEȚII AI ORAȘULUI CONSTANȚA ÎN ANUL 1906

*dr. Lavinia DUMITRAȘCU**

Anul 1906. Erau, deja, 28 de ani de la revenirea Dobrogei la Țară. În acest răstimp, teritoriul fusese colonizat, românismul fusese întărit, legislație specială fusese dată provinciei dintre Dunăre la Mare, România fusese legată cu Dobrogea prin Podul de la Cernavoda și, acum, urma să fie total legată de lume prin portul Constanța.

Calea ferată Cernavoda-Constanța și portul Constanța fuseseră răscumpărate de la societatea britanică „Danube and Black Sea Railway and Kustendge Harbour Company Ltd.", căreia administrația otomană îi concesionase lucrările și drepturile de folosire. Lucrările fuseseră făcute de mântuială. După rezultatele excelente obținute de Anghel Saligny la construcția podului peste Dunăre, acesta este însărcinat, în 1899, să continue lucrările de construcție ale portului începute de inginerii I.B. Cantacuzino și de Gheorghe Duca. Inaugurarea oficială a portului s-a realizat în 1909. Fuseseră realizate lucrări de dragaj, au fost ridicate diguri, au fost construite rezervoare de petrol și silozuri.

Ne oprim asupra anului 1906, când lucrările din portul Constanța se aflau în plin avânt. Este anul în care ingineri și arhitecți români și bulgari, membrii ai Societății Politehnice din România, respectiv ai Societății Inginerilor și Arhitecților din Bulgaria, au făcut excursii în județul Constanța, punctul țintă fiind portul Constanța. Oaspeții nu sunt simpli turiști, ci sunt specialiști în domeniul ingineriei și al arhitecturii. Mulți dintre ei vin să ia contact direct cu inovațiile ingineresti ale lui Anghel Saligny. La ambele, personalitatea centrală, gazdă într-un fel, a fost inginerul Anghel Saligny.

Excursiile au trei direcții: una este vizita în sine a obiectivelor ingineresti și arhitecturale, o alta de relaxare și „masa festivă” – foarte importantă și pentru a sonda atingerea scopurilor excursiilor -.

Documentele pe care le prezentăm în continuare sunt publicate în „Buletinul Societății Politehnice”.

Inginerii și arhitecții români fac o vizită în județul Constanța, în 24 iunie 1906.¹ Membrii Societății Politehnice, specialiști, interesați, în primul

* Doctor, cercetător științific la Muzeul de Istorie Națională și Arheologie Constanța, e-mail laviniagh@yahoo.com.

¹ Nicolae I. Georgescu, *Excursiunea Societății Politehnice la Constanța*, în „Buletinul Societății Politehnice”, București, XXII, nr. 7, iulie 1906, pp. 360 – 380.

rând, în betonul lui Saligny. O lucrare inginerescă de asemenea dimensiune era, totuși, o experiență care trebuia cunoscută de specialiști. Ghidul grupului, Anghel Saligny dă explicații pertinente.

Excursia, de documentare, la Constanța, avea drept scop vizitarea „*diferitelor lucrări și șantiere ale Construcției Portului*”. În acest scop, s-au purtat discuții cu Direcțiunea Construcției Portului Constanța și s-a decis ziua de sâmbătă, 24 iunie 1906 pentru a realiza excursia, la care să participe „*cât mai mulți membri ai societății*”. Organizatorii excursiei au fost sprijiniți de ministrul Lucrărilor Publice, de directorul Căii Ferate și de cel al Serviciului Maritim Român, care le-a pus la dispoziție excursioniștilor cabine pentru găzduirea oaspeților pe vaporul „Regele Carol I”, ce se afla la Constanța. De asemenea, inginerul Al. Periețeanu a aranjat transportul cu trenul pentru vizitarea diferitelor obiective din județ.

La excursie au participat doar membri ai Societății Politehnice care au cotizat cu câte 16 lei (în această sumă, intrând plata drumului, cafeaua, dejunul și prânzul de sâmbătă, care se luau pe vapor). Până pe 20 iunie, se înscrieseră 48 membri.

Pe 23 iunie, au plecat din gara București sau direct la Constanța doar 38 membri ai Societății: Șt. Antoniu, A. Arsenescu, Adolphe Siebrecht, Gr. Cazimir, B. Capinel, G. Capșa, Z. Christodorescu, C. Comănescu, Al. Coltescu, A. Dimitrescu, E. Dobrovici, T. Gâlcă, N. Georgescu, Șt. Gheorghiu, Ion Hălăceanu, Pandele Iliescu, I. Ionescu, S. Lințescu, Maximilian Marcus, G. N. Opran, E. Pangrati, P. Popescu Pașcan, Al. Periețeanu, N. Poenaru Jatan, Gh. Popescu, V. Roșu, M. Saligny, T. Sfîntescu, Ion Tănăsescu, I.B. Teodor, Gh. Țițeica, V. Voiculescu, Al. Wagner, Al. Bădescu, G. Dobrovici, I. Moțoiu, C. Răileanu, N.P. Ștefănescu.

În gara Constanța, excursioniștii au fost întâmpinați de Anghel Saligny – directorul Construcției Portului -, de inginerul șef Ion Pâslă – dirigintele construcției -, de toți inginerii și de Dimitrie Bănescu – inginerul șef al județului Constanța.

Vagoanele cu care au fost aduși oaspeții s-a îndreptat spre gara maritimă, unde pe oaspeți îi aștepta vaporul „Carol I”, unde li s-au repartizat cabine. Apoi, s-au adunat la cină, unde au socializat în fața unui pahar de bere.

În ziua propriu-zisă a excursiei, oaspeții au vizitat birourile Administrației Portului, iar Anghel Saligny le-a prezentat un scurt istoric al fazelor construcției portului și proiectele întocmite, subliniind inconvenientele fiecăruia dintre acestea, explicând, astfel, actualul proiect de execuție. De asemenea, le-a prezentat proiectul magaziilor cu silozuri și modul în care acestea urmau să funcționeze.

În continuare, excursioniștii, însoțiți de Anghel Saligny și de corpul de ingineri ai portului, au vizitat șantierul de confecționare a armăturilor betonului armat, unde au văzut cum „fiarele rotunde tăiate de mai înainte în lungimi necesare, fiind introduse în tipare, sunt scoase cu formele ce vor avea în construcție. Totul era bine combinat și confecționarea se făcea în mod perfect și regulat.”

Au trecut, apoi, în atelierul în care se construiau vagoane bascule necesare lucrărilor portului și la Șantierul de Betonaj, „unde am văzut malaxoarele pentru facerea mortarului; cum acest mortar este încărcat în vagonete; cum aceste vagonete sunt ridicate pe un plan înclinat asupra unei platforme, de unde amestecat cu pietriș se aruncă în betonieră Schloser, de unde apoi se scoate betonul”.

La șantierul pentru confecționare plăcilor de beton armat au fost informați despre „modul cum se grupează diferitele armături, cum se bate betonul între ele, cum în fine plăcile așa confecționate sunt depozitate spre a-și face cimentul priza.....,cum vor fi grupate aceste plăci pentru a forma celule exagonale sau silozurile”. Anghel Saligny le-a explicat și motivele pentru care a dat diferitelor plăci forma și alcătuirea respectivă.

Următorul punct de oprire al specialiștilor a fost locul pe care se construiau cele două magazii de centrale și uzina centrală electrică. Cele două magazii, care urmau să fie finalizate în 1908, la momentul vizitei, erau în următoarea etapă: fundațiile erau complet terminate la una dintre magazii și la centrală, la cealaltă magazie se făceau bratardourile pentru fundație. Zidăria, mai puțin pereții exteriori, urmau să fie din beton armat. Aceste magazii aveau să conțină 260 silozuri. „Un tren cu 14 vagoane va fi descărcat în cel mult 10 minute; se va putea înmagazina cu ușurință 250 vagoane pe zi de fiecare magazie; Un vapor mijlociu de 3500 tone se va putea încărca din o singură magazie în timp de 12 ore, iar un vapor din cele mari, de 7000 tone, în timp de 24 ore.”

Excursioniștii s-au deplasat, în continuare, cu un tren de călători alcătuit din 8 vagoane remorcate de o mașină a portului, la șantierul unde se executau cofrajele batardoului pentru fundațiile celei de-a doua magazii de cereale, unde se afla și „Titan”, marea macara mobilă.

Cu același mijloc de transport, s-au deplasat la stația de petrol a portului, unde le-au fost prezentate cele trei tuburi colectoare (pentru petrol brut, pentru petrol rafinat și benzină). Cu un diametru de 30 cm, acestea se leagă de vagoanele încărcate, care primesc conținutul „prin țevi flexibile de metal; sunt dispuse în pantă de o parte și alta către regiunea centrală, pe unde se pun în legătură cu câte un rezervor mic, în care se face prima înmagazinare, lichidul curgând prin propria greutate. De aici prin pompe este împins în rezervoare mari de câte 5000 mc capacitate”.

A urmat vizitarea halei mașinilor, a pompei și a lucrărilor pentru izolarea în caz de incendiu a rezervoarelor. Oaspeților li s-a explicat și modul de control și de funcționare a modului în care prin diferite țevi și robinete trece lichidul dintr-un rezervor, cum este adus și scos de aici. Erau deja construite 16 din cele 32 de rezervoare. De aici, pleacau conducte – dispuse în contrapantă - spre Bazinul de petrol, de unde se încarcă vapoarele cu pompe. Un vapor de 5000 m³ se încarcă în 25 ore.

Un model al portului Constanța și unul al Stației de Petrol erau expuse la Pavilionul Ministerului Lucrărilor Publice al Expoziției Generale de la Filaret, unde urma să fie prezentă și o machetă a magaziilor cu silozuri.

Următoarea oprire a specialiștilor a fost pe digul de sud, unde era în construcție Bazinul de Petrol.

Cu remorcherile Julieta și Viitorul, vizitatorii au fost duși să vadă cum lucrează elevatorul și aparatul pentru derocare.

Pentru a vedea portul în ansamblu, li s-a făcut un tur exterior. Trecând pe lângă Farul „Carol I”, au admirat medalionul regal. De aici au făcut o plimbare pe mare.

Întorși la vaporul „Regele Carol I”, oaspeții au fost invitați la masa festivă. Alături de excursioniști, au fost prezenți: inginerul Scarlat Vârnab² – fost președinte al Societății Politehnice -, locotenent comandorul C. Periețeanu³ - comandantul vaporului - și personalul tehnic al portului, în frunte cu Anghel Saligny. În total, 47 persoane.

Cu pahare de șampanie în mână, invitații și gazdele au toastat în onoarea acestei vizite și a celor ce au făcut-o posibilă. A luat cuvântul președintele Al. Cottescu⁴, care a adus elogii corpului tehnic român, ce a fost capabil de realizarea docurilor de la Brăila și Galați, a Podului peste Dunăre și a portului Constanța, destinat „a trage pe aici exportul și importul

² Scarlat Vârnab (1851 - 1919), inginer și om politic, director al Școlii Naționale de Poduri și Șosele București (1888-1892), director al Regiei Monopolurilor de Stat (1894), prefect al județului Constanța (1902-1904, 1907-1909). Ca inginer, a lucrat la linia ferată Iași-Ungheni. În timpul războiului de Independență, e însărcinat cu mișcările trupelor rusești. Din 1881 e numit director al liniei Iași-Ungheni, apoi director al construcției căii ferate București-Cernavoda, director al Societății de Construcții și al Școlii Naționale de Poduri și Șosele București. Se retrage din carieră în 1891, pentru a deveni deputat de Putna. Cf. https://ro.wikipedia.org/wiki/Scarlat_V%C3%A2rnab.

³ C. Periețeanu (- locotenent comandor).

⁴ Alexandru Cottescu, fiu al lui Costache Cotescu - membru în Divanul ad-hoc al Țării Românești și al Adunării electivă care l-a ales pe Cuza Domn -, inginer, premiat, împreună cu Ion Mincu, la Expoziția internațională de la Paris, din 1900; director al CFR, al Serviciului Maritim, ministru al Industriei și Comerțului în guvernul Coandă. Cf. <http://vranceaaltfel.ro/o-familie-focsaneana-de-elita-cotescu/> Între 1905 - 1907 a fost președinte al Societății Politehnice. Cf. agir.ro.

Orientului European”, acestea fiind lucrări care „ne servesc ca scut contra atacurile ce ni se îndreaptă, nu de streini care ne admiră, dar de către ai noștri”. Acesta a criticat autoritățile române, „care, sau au rămas în urmă cu progresul realizat, sau le-a rămas încă în inimă dragostea și înclinația către inteligența străină. Ele profită de orice ocazie ca să se servească de nume străine, spre a întuneca aureolele noastre.... Ni s-a spus că avem capacități ce au făcut docuri, poduri, porturi etc., dar că nu avem specialiști pentru lucrări edilitare!”. În continuare, a fost elogiât inginerului Anghel Saligny, „care a făcut cele mai mari opere tehnice la noi în țară și căruia Corpul Tehnic Român îi datorește numele și reputația sa”. Amintește de ordinul „Carol I” în grad de ofițer primit de Saligny din partea regelui cu prilejul Serbărilor Jubiliare, cinste binemeritată de modestul inginer, „simbolul ingineriei Române”, „care în toată viața s-a devotat binelui public, cu spiritul curat, cu inima caldă și generoasă de Român!”, cinste care se răsfrânge asupra întregului corp tehnic, despre care Saligny afirma: „mândria mea cea mai mare este cea că am format ingineri, cari pot lucra mai bine ca mine”.

Pe aceeași linie, a cuvântat și Pascan. Acesta a adus un elogiu regelui României, al cărui nume este legat de mai toate realizările inginerilor români, inclusiv portul Constanța: „*Portul Constanța creat de Români;... Vaporul Regele Carol I construit după planurile făcute de Români și armat de Români;.... Podul Regele Carol I, proiectat și executat sub direcțiunea inginerilor Români*”. A urmat, apoi, elogierea lui Anghel Saligny, „*Geniul Creator al acestor minuni,.... colaboratorul M.S. Regelui,.... alesul Lui,.... iubitul Șef al Ingerilor Români,.... Regele Artei Românești*”. În acest sens, inspirat fiind de inaugurarea Marelui Pod, Pascan i-a dedicat o poezie, care a fost recitată celor prezenți. Anghel Saligny este văzut ca o „busolă” pentru România și, în această, calitate, corpul tehnic așteaptă orientarea în sensul doctrinei „Prin noi înșine” și ca Saligny să primească datoria de „Mentor”.

A mai luat cuvântul Cazimir – care l-a elogiât pe Scarlat Vârnav, care are o influență hotărâtoare în ce privește mersul Societății. La rândul său, Scarlat Vârnav a făcut un istoric al întemeierii și evoluției Societății Politehnice, aducând omagiu inginerului Anghel Saligny, al cărui nume este punte de legătură între Corpul ingineresc și realizările sale mărețe. Referindu-se la Dobrogea, amintește lucrările care „*încep la Dunăre și se termină la Marea Neagră*”.

Au mai luat cuvântul: Arsenescu – în cinstea lui I. Pîslă (dirigintele lucrărilor de construcție a portului), a lui Alexandru Wagner (care a contribuit la planurile vaporului „Regele Carol”) și a Societății Politehnice -, iar Răileanu l-a omagiat pe Anghel Saligny.

Parte dintre excursioniști – Anghel Saligny, N.P. Ștefănescu, V. Voiculescu, Al. Bădescu – au părăsit restul grupului, pentru a participa la inaugurarea lucrărilor Tunelului de la Berești. Restul oaspeților au vizitat Cariera Canara, pe linia de exploatare a portului, unde le-au fost prezentate instalațiile de exploatare și au asistat la „spectacolul exploadării minelor făcute pentru a rupe blocuri de stâncă”. A urmat o „sesiune foto” realizată de inginerul G. Capșa, o plimbare și o baie la Mamaia, unde au fost admirate construcția băilor și „modul favorabil în care se prezintă marea, pentru a face băi”.

Întorși în Constanța, mulți dintre oaspeți și-au exprimat dorința de a vizita tunelul de acces în port și tranșeele executate înaintea lui.

Prânzul s-a servit pe vaporul „Regele Carol I”, în prezența lui Scarlat Vârnăv, care-i însoțise la Canara și Mamaia. Au luat cuvântul decanul Facultății de Științe, E. Pangratti, care a adus un omagiu inginerului Anghel Saligny, fostul său șef, sărbătorit „pentru meritele sale ingineresti și, în același timp pentru meritele sale sufletești, de care ni s-a vorbit. El a fost și este om de merit și suflet, căutând a-și susține ajutoarele lui, ceea ce este o mare calitate.” De asemenea, a fost sărbătorit și Cottescu, „pentru fala corpului tehnic și meritele sale ce se răsfrâng asupra noastră”.

La rândul său, Cottescu a mulțumit celor care au făcut posibilă această excursie documentară: colonelului Coandă, directorul Serviciului Maritim Român, maiorului C. Periețeanu - comandantul vaporului „Carol I”, Serviciului Construcției Portului Constanța - care și-a adus contribuția la realizarea excursiei -, lui Grigore Cazimir și, din nou, lui Anghel Saligny. Aceleași cuvinte frumoase le-a rostit Răileanu referindu-se la Scarlat Vârnăv. Amintirile lui Cottescu au curs, cu recunoștință, și la adresa lui Gheorghe Duca.

La sfârșitul mesei, la orele 10,30 p.m., invitații s-au îmbarcat, din nou, pe remorchererele „Julieta” și „Viitorul” pentru a face o excursie în largul Mării Negre. Imaginea Mării pe timpul nopții senine și a unei luni pline i-a încântat pe excursioniști. Mai mult, au urmărit cu privirea, de la orizont până la intrarea în port, vaporul „Principesa Maria”, care se întorcea de la Constantinopol.

La sfârșitul excursiei, unii dintre inginerii și arhitecții au plecat spre București „cu trenul No. 186 care era deja aranjat”, ceilalți au rămas în oraș și au plecat în dimineața zilei de 25 iunie 1906, la ora 1,05 a.m., respectiv cu trenul de seară.

În finalul articolului, semnatarul acestuia, inginerul hidraulic Nicolae I. Georgescu, a mulțumit inginerului G. Capșa pentru fotografiile pe care i le pusese la dispoziție.

Excursia inginerilor bulgari și arhitecților în România, care se desfășoară în perioada 28 septembrie - 3 octombrie 1906, este un răspuns la excursia pe care Societatea Politehnică din România a făcut-o în Bulgaria, în martie 1906. Invitația fusese făcută la banchetul oferit excursioniștilor români de gazdele bulgare, la Cercul Militar de la Sofia, când s-a proclamat înfrățirea celor două societăți. Scopul era acela ca membri ai societății bulgare să viziteze Expoziția, lucrările tehnice și centrele industriale din România.

Din delegația Societății Inginerilor și Arhitecților din Bulgaria au făcut parte 98 de membri.

Aceasta a fost primită la Rusciuk de o comisie formată din: Gr. Casimir, G. Popescu, C. Torocanu și I. Ionescu. Invitații au urcat pe vapoarele „Domnița Florica” și „Turnu Măgurele”.

Unul dintre obiectivele excursiei a fost Constanța, după ce, pe drum, au făcut opriri la podul Borcea și viaductul Balta, unde Anghel Saligny a dat explicațiile necesare. Oaspeții au primit o fotografie a Podului „Regele Carol I” și, trecând pe acesta, trenul a mers foarte încet, pentru ca opera inginerească, ajunsă în manualele de poduri din întreaga lume, să poată fi admirat. De asemenea, delegațiile au coborât la gara Cernavoda Pod și au urcat pe dealul de lângă pod, de unde l-au putut admira în măreția sa, și l-au ovaționat pe Anghel Saligny, părintele acestei opere.

Excursioniștii au ajuns la Constanța pe 3 octombrie 1906, la ora 12,45. Au fost primiți de prefectul Capșa și de primarul orașului, Ion Bănescu. După tradiționalele urări de bun venit, au fost conduși în orașul frumos împodobit, însoțiți de muzica militară, până la Hotel „Regina, unde au luat dejunul oferit de Direcțiunea Construcției Portului Constanța.

Inginerul Saligny a făcut o prezentare a proiectelor în curs de execuție, după care oaspeții au vizitat: „șantierul de confecționare a armaturilor pentru beton armat, șantierul de confecționarea mortarelor, betoanelor și blocurilor artificiale, șantierul de confecționarea plăcilor de beton armat pentru magazinele cu silozuri, șantierul de confecționare a celor două magazine cu silozuri și al uzinei centrale, instalațiunile pentru primirea, depozitarea și exportarea petrolului și a derivatelor sale, șantierul de construcțiune a bazinului de petrol”. Apoi, îmbarcându-se pe 3 remorhere, au văzut aparatele de dragaj de derocare și au făcut o scurtă plimbare în rada portului, pentru a avea o vedere generală.

La ora 19,30, au fost invitați de Direcția Portului la un dineu la Hotelul „Regina”. Au participat toți excursioniștii, personalul portului, în frunte cu directorul general al Construcției portului, Anghel Saligny, primarul orașului, Ion Bănescu, ca invitat de Societatea Politehnică a României.

Majoritatea discursurilor au fost rostite în franceză. Seria toastelor a fost deschisă de primarul Constanței, care, după ce a ridicat paharul în cinstea Principelui Ferdinand al Bulgariei, a adăugat: „*Plecând de la noi, ne luați sufletul nostru și ce vă cerem este o amiciție constantă și în viitor, căci politica voastră și a noastră este să fim amici*”. Cuvintele sale au fost continuate de imnul Bulgariei, cântat de regimentul din Constanța. Răspunsul a fost dat de Sarafoff, care a făcut o trecere în revistă a impresiilor sale, punând accentul pe primirea de care s-a bucurat delegația bulgară la castelul Peleş, de regele Carol și a închinat un pahar în cinstea sa și a familiei regale. Membrii delegației bulgare au intonat, în limba română, Imnul Regal. În continuare, Sarafoff și-a exprimat admirația deosebită față de Anghel Saligny, „*o somitate inginerească cu renume european, sub îndrumarea căruia s-a dezvoltat corpul Tehnic Român. Adaogă că după 19 secole un nou Traian a găsit un nou Apolodor.*” Mulțumind, Saligny a adus cuvinte elogioase colaboratorilor săi.

Tonef a completat discursurile, în limba română: cunoștea Constanța ca un oraș turcesc și este surprins de progresul său. Acesta considera că linia directă Anvers-Constanța trebuia să aibă la destinații orașe la fel de dezvoltate.

Felicitări primește întreg Corpul Tehnic Român pentru lucrările peste Dunăre și Portul Constanța din partea lui Vullcef.

E. Pangratti a subliniat importanța unor astfel de excursii, care nu sunt numai instructive – deși erau încă multe de vizitat -, ci creatoare de relații, prietenii.

Au mai luat cuvântul N. Jurukoff – care a vorbit în germană -, N. Tarboff – glumind, a spus că la Sofia s-a serbat logodna celor două societăți, în România, călătoria de nuntă. Aștepta, în continuare, botezul, la Sofia, avându-l ca naș pe V. Pleșoianu. Ultimul propune realizarea unui anuar comun, redijat în franceză, care să conțină numele tuturor membrilor. O altă propunere pentru societățile înfrățite vine din partea lui E. Duperrex, care lansează ideea organizării de congrese anuale comune celor două societăți, care să aibă loc, pe rând, la Sofia și București -. Alți vorbitori: St. Sarafoff, G. Berneff.

Banchetul a luat sfârșit cu intonarea cântecului patriotic bulgar „Mila Rodina”. De la banchet, excursioniștii s-au îndreptat, „*cu muzica în frunte*”, unii spre trenul special care urma să-i ducă la București, alții la vaporul Societății Lloyd, pentru a se întoarce, prin Varna, în Bulgaria.

La București, delegația bulgară a vizitat Expoziția generală a României și, apoi, însoțiți de Al. Cottescu, Anghel Saligny și Gr. Cazimir, au sosit în portul Ramadan, de unde, după ce au fost serviți cu cafea, cu

lapte și ceai, s-au îmbarcat pe vapoarele „Domnița Florica”, „Cetatea” și „Turnu Măgurele” și au plecat spre Rusciuk.

Ajunși în țară, S. Sarafoff a trimis, în numele Societății Inginerilor și Arhitecților, 2000 lei pentru instituția „Vatra luminoasă”, patronată de regina României, care a răspuns oferindu-le portretul său, cu autograf, iar regele, câte o medalie jubiliară participanților la excursie.⁵

Excursiile prezentate nu sunt doar adevărate schimburi de experiență, ci și un motiv de mândrie pentru realizările ingineresti de care a beneficiat Dobrogea după revenirea sa la Țară. Cele mai multe i s-au datorat celui pe drept cuvânt numit de oaspeții bulgari „o somitate inginerească cu renume european”, inginerul Anghel Saligny.

ROMANIAN AND BULGARIAN ENGINEERS AND ARCHITECTS – GUESTS OF CONSTANȚA IN THE YEAR 1906

-abstract-

Key Words: Dobrogea, Constanța, Anghel Saligny, Romanian Polytechnic Society, Bulgarian Society of Engineers and Architects, visit.

Members of the Polytechnic Society of Romania arrived in Constanța on the 23rd of June 1906 on a planned visit as part of a documentarial series of trips made to several Romanian cities. They were soon followed by the members of the Society of Engineers and Architects of Bulgaria on the 3rd of October that very same year. Both parties were received by officials and guided on their visit by Anghel Saligny, the celebrated engineer to whom Dobrogea owes its development. This excerpt pertains to these very visits.

⁵ V. Cristescu, *Excursia în România a Societății Inginerilor și Arhitecților Bulgari* (28, 29, 30 Septembrie, 1 2 și 3 Octombrie 1906), în „Buletinul Societății Politehnice”, XXII, nr. 12, decembrie 1906, pp. 574 - 585; Se specifică, la notă de subsol, că materialul a beneficiat de „notele luate de subsemnatul redactor și de D-l Inginer N. Georgescu”, căruia i se aduc mulțumiri.