

## IN MEMORIAM:

**ANGHEL SALIGNY**  
**(2/14 mai 1854 – 17 iunie 1925)**

**100 ani de la numirea sa la conducerea primului Serviciu de  
îmbunătățiri funciare din România.**  
**85 ani de la moartea sa.**

- **Familia**

De origine franceză, fiind o ramură a vestitei familii Chatillon-Coligny, a cărei primă atestare documentară este în anul 944.

Prevăzând consecințele tragice ale revocării edictului de la Nantes în memorie cu amintirea amiralului Coligny - prima victimă a nopții Sfântului Bartolomeu – și neputând rezista dragonelor lui Ludovic al XIV-lea și Louvois, familia amintită părăsește Franța în anul 1686 și se refugiază în Olanda sub ocrotirea rudei lui Wilhelm de Orania. După sprijinirea debarcării acestuia la Thorbay în Anglia, în 1688, un membru al familiei Chatillon-Coligny vine în ducatul Wurtemberg (2,5).

Un urmaș al acestora, Alfred Rudolf de Saligny, împreună cu fratele său Constantin de Saligny, ajung în Prusia și au șansa de a asculta cu încântare povestirile lui Kogălniceanu despre frumusețile Moldovei.

Ioan Ghica îi oferă lui Alfred Saligny să vină în Moldova pentru a fi profesorul de franceză al copiilor săi și acesta a acceptat cu plăcere.

Se instalează la Focșani, înființează un pension de copii și la puțină vreme, Alfred se însoară cu o poloneză Dobjanski, în rudenie cu unele familii din nordul Moldovei (2).

După unele surse soția lui Alfred provenea din familia Esarsky (cernavoda.wordpress.com) sau că se numea Maria Zarska (ziaruldeiași.ro/local/focșani)(5).

Imobilul în care a locuit Alfred Saligny, la Focșani, era situat în strada Simion Bărnuțiu, nr.9 bis. În anul 1975 imobilul respectiv a fost inclus pe prima Listă a monumentelor istorice (5).

Primul copil al lui Alfred Rudolf de Saligny s-a născut în 1853 primind numele Alfons Oscar I. Saligny. Acesta a devenit un chimist recunoscut, cu studii de specialitate la Berlin. A fost profesor la Școala Națională de Poduri și Șosele și membru corespondent al Academiei Române. După moartea sa, în anul 1903, a

fost așezat un bust în memoria sa, în Curtea de onoare a Școalei Politehnice din București.

În luna mai 1854 Alfred Saligny fiind în trecere, cu familia, prin satul Șerbănești din fostul județ Tecuci (astăzi județul Galați), în timpul unor ploi torențiale care au ținut mai multe zile, s-a instalat la un han. Acolo, la 2/14 mai 1854 soția sa a născut pe cel de al doilea copil care a primit, prin botez la Biserica romano-catolică din Focșani, numele de Leon Angheluș – cel care a devenit mai târziu savantul de renume internațional **ANGHEL SALIGNY**. În acele zile cu ploi torențiale a fost un adevărat potop. Notele biografice ce-l privesc pe Anghel Saligny consemnează că apele au pătruns în han și patul pe care era așezat pruncul era să fie luat de ape. Era o prevestire că noul născut va avea de luptat în viața lui cu furia apelor (2).

După Anghel Saligny, în familia Alfred Saligny, s-a născut, Sofia Saligny.

După efectuarea studiilor ingineresti, Anghel Saligny se căsătorește în septembrie 1876, în Germania, cu Tereza Kohna, pe care o cunoscuse în perioada de practică de lucrări în Germania. Aceasta i-a fost tovarășa nedespărțită pentru toată viața. Așa după cum se exprima deseori Anghel Saligny, consemnează notele biografice din 1925, succesele sale în viață s-au datorat și soției prin grija pe care o avea față de familie, prin modestia sa și „lipsa de pretențiuni la fasturile vieții”.

Urmași în familia Anghel și Tereza Saligny au fost Eugenia, Mihail și Sofia.

- **Studiile**

Anghel Saligny a urmat primele clase la pensionul de copii din Focșani, înființat de tatăl său, după care urmează studiile secundare și gimnaziul din Focșani.

Pentru a sprijini completarea studiilor copiilor săi, Alfred Saligny a desființat pensionul din Focșani și a plecat pentru un timp, cu familia, la Postdam în Prusia. Acolo copii lui Alfred Saligny își termină studiile superioare de liceu, după care Alfred Saligny se întoarce în țară. Acesta moare în anul 1882 și este înmormântat în București.

Anghel Saligny fiind inițial atras de astronomie frecventează cursurile Universității din Berlin avându-l ca profesor și pe celebrul fizician Hermann von Helmholtz (1821-1894). În perioada 1870-1874 Anghel Saligny a urmat studiile ingineresti la Școala Tehnică Superioară din Charlottenburg unde erau profesori iluștrii ingineri Schwedler și Franzius. Mai târziu cei care s-au ocupat de biografia sa, consemnează că Diploma de studii a lui Anghel Saligny nu a putut fi găsită căci în anul 1916 a fost trimisă cu tezaurul românesc la Moscova.

După terminarea studiilor la Școala Tehnică Superioară, Anghel Saligny a lucrat un timp ca inginer la lucrări hidraulice în Nordul Prusiei și la construcția de

căi ferate în Saxonia. I se oferă să rămână Profesor la Politehnica din Dresda dar Anghel Saligny refuză politicos și se întoarce în țară în anul 1875 (2).

- **Opera inginerească**

În anul 1875 statul român concesionează realizarea liniilor ferate Ploiești-Predeal și Adjud-Tg. Ocna prin firma engleză Crawley dar, în anul următor sunt întrerupte lucrările (3).

Anghel Saligny a fost angajat ca inginer ordinar cl.III în funcția de asistent la una din secții și trimis la Praga pentru recepționarea de material rulant de cale ferată.

La întoarcerea în țară Anghel Saligny a fost pus să studieze și să traseze aleile din lungul Șoselei Kiseleff din București iar la 01 ianuarie 1876 intră în Serviciul de poduri și șosele. La 13 iunie 1876 este trimis ca inginer de control la linia ferată Ploiești-Predeal.

S-a ocupat de terminarea lucrărilor și a podurilor, de pe această linie, împreună cu inginerul Elie Radu (2).

Lucrările începute de firma Crawley și sistate în anul 1876 au fost reluate în anul 1878 prin firma Leon Guillaux.

La 01 aprilie 1878 Anghel Saligny a fost numit ajutor de șef de secțiune la lucrările liniei ferate Ploiești-Predeal iar la 01 august 1878 numit inginer ordinar clasa II. Lucrările au fost terminate în anul 1880 (3).

La 08 aprilie 1881 Anghel Saligny a fost numit în Serviciul Poduri și Șosele de sub Direcțiunea ing. Petre Ene și la 27 aprilie 1881 înaintat inginer ordinar clasa I.

La data de 15 iunie 1881 Anghel Saligny devine ajutor de Director al lui Petre Ene și trimis la studiile și construcția liniei ferate Adjud-Tg.Ocna. La 14 iunie 1882 a fost numit Director al liniilor în construcție Adjud – Tg. Ocna și Bârlad-Vaslui. A proiectat și a luat parte la construcția podurilor de cale ferată de pe linia Adjud-Tg.Ocna, la podul dublu de șosea și cale ferată de la Cosmești, peste Siret, a proiectat lucrarea „Americanul” (Teledinamicul) de la Tg.Ocna-funicular executat de Casa Adolf Bleichert, și care a funcționat între 1885-1896 și transporta către 10 vagoane de sare pe o distanță de 2100 m. Anghel Saligny a proiectat și stația CFR Tg. Ocna, inaugurată la 24 iunie 1884 și care a fost cap de linie până în 1899. Se consemnează că au fost întâmpinate dificultăți la execuția podurilor de peste Trotuș, de la Urechești și Onești (2,5).

Înainte de anul 1883 a funcționat Ministerul Agriculturii, Comerțului și Lucrărilor Publice, apoi acesta este despărțit în Ministerul Lucrărilor Publice și Ministerul Agriculturii, Comerțului și Domeniilor (Decret regal nr.733/6 martie 1883)(3).

La 10 mai 1883 Anghel Saligny este înaintat la gradul de inginer șef. Odată cu înființarea și organizarea primului Serviciu de Poduri (P), la începutul anului 1884, Anghel Saligny a fost numit șeful acestui serviciu, ulterior serviciul Poduri a fost denumit Serviciul pentru construcții poduri de fier.

La 03 octombrie 1884 Anghel Saligny este numit Șeful Serviciului Docuri (D) și la 16 iunie 1886 înaintat inginer șef clasa I rămânând Șeful Serviciului Docuri până la 01 ianuarie 1901(2).

A lucrat la construcția docurilor și antrepozitelor de la Galați și Brăila, care au fost terminate în 1889.

În notele biografice se arată că „Silozurile proiectate și executate, sub directă sa îndrumare, puteau cuprinde peste 25000 tone de cereale (aveau 30 m x 120m la bază și 18m înălțime). Pereții celulelor hexagonale ale silozurilor au fost realizate în premieră mondială, din piese fabricate la sol, sub formă de plăci. Prefabricarea plăcilor la sol, colțurile de rigidizare și de joncțiune, sudura barelor metalice și mecanizarea la montaj constituie alte priorități pe plan mondial”(2).

La începutul anului 1887 Serviciul lucrări noi din cadrul Direcției Generale CF rămâne fără conducător; Anghel Saligny este numit provizoriu Șef serviciu Lucrări noi. Se ocupă de linia ferată Filiași – Tg.Jiu, înlocuiește viaductele de pe liniile Crasna – Huși și Leorda – Dorohoi, execută tunelul de fontă de la Moștiștea (3).

După ce au fost parcurse câteva concursuri de oferte pentru poduri la Dunăre (la care Anghel Saligny a fost secretar de comisie de oferte), încă din anul 1886 i se sugerează să prezinte un proiect pentru poduri la Dunăre, având în vedere experiența sa în 10 ani de activitate.

La 18 noiembrie 1887 Anghel Saligny este însărcinat să ia conducerea studiilor și lucrărilor pentru linia ferată Fetești-Cernavodă și este numit Șef Serviciu al Studiilor liniei Fetești-Cernavodă. În prealabil efectuează o vizită la unele lucrări mari din Scoția (2).

În 1888, la propunerea lui Anghel Saligny este adoptată Legea marinei comerciale (5).

La 01 decembrie 1889 Anghel Saligny, împreună colectivul din care au făcut parte printre alții și N.Herjeu, Alex.Bădescu, termină forma finală a proiectului pentru podurile la Dunăre.

La 03 ianuarie 1890 are loc licitația iar la 09 octombrie 1890 se pune piatra fundamentală a începerii lucrărilor, în prezența regelui Carol I.

La propunerea lui Saligny, în anul 1890 se înființează Serviciul Navigației Fluviale Române (2,5).

În timpul lucrărilor la podurile de la Dunăre, Saligny a fost înaintat la gradul de inginer Inspector General clasa II (la 09 mai 1890) iar la 01 ianuarie 1894 la gradul de Inginer-Inspector General clasa I.

La 14/26 septembrie 1895, în prezența regelui Carol I, are loc inaugurarea podului de la Cernavodă, primind denumirea „**Podul Carol I**”; acesta era cel mai lung pod din Europa și la care au fost folosite pentru prima dată grinzi cu console pentru suprastructura podului și oțelul moale la tabliere.

În 1892 s-a creat un Serviciu pentru verificare și consolidarea podurilor de pe liniile ferate și la 01 aprilie 1892 Saligny este numit Șeful noului Serviciu.

La 7 octombrie 1895, după demisia lui Gheorghe Duca, Anghel Saligny este numit Director general la căile ferate.

În anul 1897, apele Dunării pun la încercare opera lui Saligny de la Fetești și Cernavodă, ea rezistând cu brio.

În vara anului 1899 moare Gheorghe Duca – Directorul lucrărilor din portul Constanța; la conducerea lucrărilor respective este numit Anghel Saligny la data de 13 august 1899, încredințându-i-se și Direcțiunea Serviciului Hidraulice.

Realizează silozurile de cereale și stația de petrol, introducând pentru prima dată în România, piloții și radierele din beton armat în construcțiile portuare (2).

În anul 1899, criza financiară apărută în România a frânat activitatea Serviciului Linii noi din lipsă de lucrări. Linii noi și Serviciul Docuri se contopesc iar în 1900 se contopește cu acestea și Serviciul Întreținere.

Dublarea liniei Cernavodă-Constanța este continuată de noul Serviciu creat, acesta fiind condus de I. Baiulescu – cel mai valoros colaborator al lui Anghel Saligny (3).

Situația economică din țară se redresează abia în anul 1905; se reînființează Servicii distincte la CFR și în anul 1911 acestea se transformă în Direcții.

La 23 decembrie 1910, Anghel Saligny părăsește Serviciile Ministerului lucrărilor publice, după 35 ani de activitate în corpul tehnic al acestuia. La retragere, la data de 28 decembrie 1910 a fost organizat un banchet, de către minister, la care au participat toți miniștrii în viață, toți inginerii-inspectori generali și directorii pe care i-a avut în ordinele sale. La 28 februarie 1911 admiratorii și colaboratorii lui Anghel Saligny l-au sărbătorit printr-un alt banchet. Se credea că Anghel Saligny s-a hotărât să-și înceteze activitatea tehnică și să se repaوزهze în restul vieții sale, dar împrejurările, din acea vreme l-au condus pe Anghel Saligny către domeniul îmbunătățirilor funciare (2).

Primele lucrări de îndiguire cu caracter experimental, în Lunca Dunării, au fost realizate cu concursul unor specialiști străini, în perioada 1895-1909, la Mahmudia, Chirnogi, Simoiu-Mănăstirea, Giurgeni, Spanțov.

Succesul acelor lucrări a dus la adoptarea „Legii îmbunătățirilor regiunii inundabile a Dunării” prin care se preconiza îndiguirea aproape în întregime a Luncii Dunării, cu diguri insubmersibile continui (1).

Anghel Saligny era indicat ca să fie chemat să se ocupe de această problemă și la propunerea conducerii Ministerului Agriculturii și Domeniilor, este numit – **prin Decretul regal Nr. 3838/21 decembrie 1910-Director general al primului Serviciu de îmbunătățiri funciare din România** (4).

Serviciul creat avea ca misiune, în primul rând, punerea în valoare a întinselor terenuri din zona inundabilă a Dunării și apoi apărarea de inundații a zonelor de pe râurile interioare precum și realizarea de lucrări de ameliorare agricolă prin desecări, drenări, colmatări, irigații (2).

Anghel Saligny a studiat în amănunt îndiguirea marilor ostroave dintre Borcea și Dunăre, dintre Dunăre și Brațul Măcin și terenurile situate în stânga fluviului, din județele Ialomița și Brăila. A elaborat proiecte pentru îndiguirile respective, s-a preocupat să organizeze sindicate de proprietari pentru astfel de lucrări și a luat măsuri pentru începerea lucrărilor (2).

În perioada care a urmat au avut loc numeroase discuții între reprezentanții a două opinii: de îndiguire insubmersibilă-susținută de Anghel Saligny și de îndiguire submersibilă-susținută de Grigore Antipa. Datorită prestigiului personal al lui A. Saligny și argumentelor tehnico-științifice s-a impus punctul de vedere al acestuia (1).

Războiul balcanic din 1912-1913 și cel european din 1914-1918 nu a permis Statului să poată face împrumuturile necesare pentru începerea lucrărilor astfel ca Anghel Saligny nu a mai avut fericirea să-și vadă duse la îndeplinire eforturile din munca sa.

Anghel Saligny a stat la conducerea Serviciului de îmbunătățiri funciare până la 01 aprilie 1917 când a demisionat și a fost trecut în rândul cadrelor de disponibilitate ale corpului tehnic, după 42 ani de activitate (2).

În timpul războiului, în noiembrie 1915, a fost creată o Direcție generală a munițiilor pe lângă Ministerul de Război. La conducerea acestuia a fost numit, ca Director general, Anghel Saligny dar, numai după 9 luni, în august 1916 demisionează motivat de oboseala acumulată. Tot pentru o scurtă perioadă de timp, din toamna anului 1918 până la 14 februarie 1919, Anghel Saligny a îndeplinit misiunea de ministru al Ministerului de Lucrări Publice, instalat datorită condițiilor războiului, la Iași; a demisionat din postul de ministru pentru a se dedica întreținerii familiei (soție și 3 copii) (2).

- **Alte funcții importante îndeplinite de Anghel Saligny (2)**

Membru fondator al Societății Politehnica din România, înființată la Focșani în anul 1881 și Președinte al acesteia între anii 1895-1897 și 1910-1911.

Membru în Comisiunea Tehnică a Primăriei Bucureștiului numit în anul 1890 de Primarul Emanoil Pake Protopopescu.

Profesor de Poduri la Școala Națională de Poduri și Șosele, numit în anul 1894; Școala a fost condusă din anul 1881 de ing. Gheorghe Duca.

Vicepreședinte al Consiliului tehnic superior al lucrărilor publice (1901-1917).

Membru al Societății Gazeta matematică(din anul 1914).

Administrator delegat al Societății Comunale de Tramvaie din București (1909-1925) participând activ la înființarea acesteia.

Președinte al Comitetului de Construcții de cale ferată (1922).

Cenzor la Banca Națională (1913-1925).

Membru corespondent al Academiei (13 aprilie 1892- 07 aprilie 1897).

Membru titular al Academiei Române (07 aprilie 1897-1910).

Președinte al Academiei Române (1907-1910), ca cel de al 17-lea Președinte de la înființarea Academiei Române.

Președinte al Comitetului de organizare a Serbărilor pentru încoronarea Suveranilor (numit în 1922). Datorită unor suferințe la inimă nu a putut lua parte la încoronare, dar a făcut pregătirile necesare la Alba Iulia și la București.

- **Trecerea în eternitate**

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.

Înmormântarea 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. După serviciul religios oficiat la domiciliul din Str. Basarabia nr. 10, cortegiul a parcurs străzile Basarabia, General Manu și Căile Victoriei și Griviței până la cimitirul Sf. Vineri. Trupul neînsuflețit al regretatului Anghel Saligny a fost depus în cavoul familiei, alături de cel a fiicei sale Eugenia, moartă cu 2 ani înainte (2).

Potrivit cronicei, ceremonialul a adus o mare consolare iubitei sale soții Tereza, copiilor săi Mihail și Sofia, nepoților, rudelor, prietenilor și cunoscuților.

Din alocațiunile prezentate de către unele personalități care au luat parte la înmormântarea lui Anghel Saligny au rămas, ca semnificative, următoarele cuvinte rostite de N. Ștefănescu (Președintele Societății „Politehnica”):

„Trupul lui Anghel Saligny dispăre dintre noi, rămâne însă gloria numelui. Toată viața a avut ca deviză : MUNCA, DATORIA ȘI FAMILIA ” (2).

În muzeul CFR din București este expus și poate fi admirat biroul de lucru pe care l-a folosit Anghel Saligny la domiciliul său precum și scaunul pe care a stat.

- **Fragmente de declarații:**

**Anghel Saligny**

- La propunerea primită, în 1875 de a rămâne Profesor la Politehnica din Dresda:

„ Deși familia mea s-a născut din apele Loirei și pe urmă a pribegit prin lume, noi am fost întotdeauna loiali, așa că dacă o țară ne-a dat azil și ne-a recunoscut drept fiii ei, noi n-o putem trăda”.

- La inaugurarea podului Cernavodă, 14 septembrie 1895:

„ Știam că va ține!”.

- La încheierea mandatului de Președinte al Academiei Române, 1910:

„ (...) Domnilor colegi, se încheie trei ani de când prin bunăvoința Domniilor - Voastre colegială mi-ați făcut onoarea neașteptată de a mă pune în scaunul conducerii dezbaterilor Academiei și mi-ați dat sarcina de a sta în fruntea lucrărilor administrative. Nimeni nu a fost mai surprins decât mine pentru atâta onoare căci nimeni nu știa mai bine ca mine neajunsurile mele pentru a sta în fruntea celei mai înalte instituții culturale a neamului, instituție care cuprinde în sânul ei pe bărbați de cel mai mare prestigiu cultural al acestui neam”(2).

- La retragerea din Serviciile Ministerului Lucrărilor Publice, după 35 ani de activitate, la 28 decembrie 1910:

„ (...) Rămân neclintit la opinia mea că dacă n-ai ocazia să te manifestezi și n-ai colaboratori buni cum am avut eu, nu te poți distinge (...). Datoresc norocului, împrejurărilor și eminentilor mei colaboratori prestigiul de care mă bucur acum (...). Oriunde voi fi, vă asigur că interesele corpului nostru tehnic îmi vor fi scumpe și că sentimentele mele pentru dumneavoastră vor fi întotdeauna aceleași (...). Eu m-am retras din cadrele ordinare ale corpului tehnic, peste câțiva ani voi părăsi cu totul serviciul statului, dar retragerea mea nu se va simți, fiindcă rămân conducători de frunte și fiecare în parte mă poate înlocui cu succes”(2,3).



### **I.Brătianu**

„Saligny are tactul fără greș în toate acțiunile și avea darul dumnezeiesc de cunoaștere a oamenilor”.

### **Gheorghe Titeica**

„Anghel Saligny este unul din întemeietorii inginerii românești”.

### **Nicolae Iorga**

„Anghel Saligny a reprezentat unul din corifeii unei generații spornice, a mănunchiului de creatori căruia-i datorăm atâta din ce are și din ce poate astăzi țara”.

### **Note biografice** (Buletinul Societății Politehnice, nov. – dec. 1925)

„ Saligny nu a căutat să fie ministru din cauza unei timidități pe care o avea de a vorbi în public, pe când în cercuri intime, cât de intinse, vorbea curent ore întregi. Discursurile și toasturile pe care le ținea la ocazii și pe care nu le citea, le învăța pe de rost și le pronunța fără a se uita la public”.

### **Referinte**

1. M. Botzan, C.Haret, N. Petrescu, O. Merculiev – Probleme de irigații și desecări ale Câmpiei Bărăganului, Academia RPR – ICAR, 1959, București.
2. Buletinul Societății Politehnice, Nov. – Dec. 1925, Număr comemorativ închinat lui Anghel Saligny. Redacția Buletinului, București.
3. Construcții pentru transporturi în România (1881-1981). Monografie (2 vol.). Centrala de construcții și căi ferate, 1986, București.
4. Revista AIFCR. Tipografia NOBILO-SRL, 1990, București.
5. <http://www.cernavoda.wordpress.com>; [informațivranceană.ro](http://informațivranceană.ro); [inventatori.ro](http://inventatori.ro); [art-zone.ro](http://art-zone.ro); [zoom.jurnalul.ro](http://zoom.jurnalul.ro); [ro.wikipedia.org](http://ro.wikipedia.org); [ziaruldeiași.ro](http://ziaruldeiași.ro); [compendium.ro](http://compendium.ro); [studenție.ro](http://studenție.ro).

