



Fig. 209 c. Sighișoara (jud. Mureș). c) Podul metalic construit în locul lui în 1935 – 1936 sub care se văd la capăt urmele unui pilon vechi

construcții de poduri din lemn din Transilvania. Podul peste Olt a fost refăcut tot de doi maiștri dulgheri și constructori de poduri din Sighișoara: Josef Hein și Johann Georg Leonhard.

3.2.6.3. Podul „Maria Theresia” sau „Mamut” a fost denumit inițial „Baiergässerbrücke”. Numele „Podul Mamut” s-a încetățenit după anul 1897, când, în nemijlocita sa apropiere, cu prilejul construcției liniei ferate înguste Sighișoara - Agnita, s-a descoperit scheletul foarte bine conservat al unui mamut (Fig. 210 a – c).



Proiectul podului a fost întocmit de inginerul orașului Sighișoara, Dr. Wilhelm Mild. Conducerea lucrărilor de execuție a fost încredințată șefului de lucrări Paul Ernst, secondat de maistrul dulgher Johann Gräser. Podul a fost construit între anii 1873-1874, în locul unui pod mai vechi aflat în același loc, care a fost distrus de inundațiile din 1865. În orice caz în acest

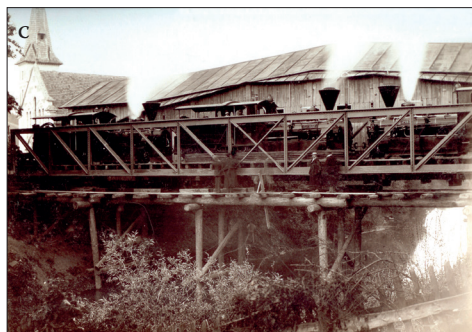


Fig. 210 a - c. Sighișoara (jud. Mureș). Podul de lemn acoperit peste Târnava Mare numit „Mamut” sau „Maria Theresia,” a) Carosabilul podului văzut de pe malul stâng al râului Târnava Mare (Fotografie din jurul anului 1940); b) Grinzile din lemn cu contrafișe și carosabilul podului (Fotografie din jurul anului 1920); c) Podul acoperit parțial de podul de cale ferată îngustă, fotografiat în momentul probei de rezistență cu trei locomotive (Fotografie din anul 1896)

loc se afla și înainte un pod acoperit, care apare în „Veduta d'Oriente di Schesburg” a lui Giovanni Morando Visconti.

Deschiderea podului a fost de 39,20 m. Podul, sistem cu calea jos, era compus, pe fiecare parte, din trei grinzi cu zăbrele, cu grinda superioară curbată. Arcada superioară se compunea din trei rânduri de dulapi de brad îmbinați și înbulonați între ei. În zona de reazem, grinda superioară era consolidată cu moaze și îmbinată cu grinda inferioară prin uluci de înfrățire și buloane.

Grinda inferioară era compusă din două fascicule de grinzi îmbinate prin îndibluire și înbulonate, consolidate prin console în zona de rezemare. Inițial podul n-a avut un acoperiș în șa continuu, doar grinzile laterale erau prevăzute cu acoperișuri ușoare de protecție. Materialul de acoperire a fost inițial șindrilă, mai târziu tablă. Podina de rezistență și de uzură a căii de rulare se compunea din dulapi masivi de stejar. În căptușeala laterală a grinzilor cu zăbrele din dulapi de lemn erau, și aici, la mijlocul podului, pe fiecare parte, două deschideri de ferestre mici și obișnuitele uși batante pentru a permite evacuarea apelor pe timp de inundații.

Este singurul pod care s-a bucurat de statutul de monument tehnic, până când a fost distrus de viiturile Târnavei Mari, în timpul inundațiilor din 1975. Monumentul ar fi putut fi salvat la timp, după ce s-a constatat că nu rezistă la greutatea de peste 5 t. În acest context a fost inițiat un proiect pentru ca podul să fie demontat, renovat și reconstruit într-un loc potrivit, peste râul Șaeș.

3.2.7. Podurile de lemn din ținutul Năsăudului

O regiune din Transilvania cu o puternică tradiție în ceea ce privește construirea unor punți și poduri acoperite este ținutul Năsăudului, adică bazinul superior al Someșului Mare. Aceste realizări minunate de arhitectură în lemn au trezit trecătorilor sentimente variate, mergând de la simpla curiozitate până la deplină admirație. Istoricul N. Iorga scrie, de ex.: *„Un mare pod, ca acel de la Turda, cu multe grinzi răsunătoare și cu acoperiș încărcat și greoi, trece râul Salva (de fapt Sălăuța – n. n.), care și el se varsă în Someș. Dincolo de această trecătoare se descoperă în sfârșit luminile Năsăudului, care se vede de departe printr-o geană roșie”* (N. Iorga, *Neamul românesc în Ardeal și Țara Românească*, vol. II, București, 1906, p. 509).

Mulți cercetători au considerat că aceste construcții ar fi specifice pentru ținuturile grănicerești, pentru că apar într-un număr apreciabil în unele comune care făceau parte din arealul geografic subordonat Regimentului al II-lea grăniceresc năsăudean. Dar se știe că ele apar sporadic și în alte județe, precum Gorj, Neamț, Vrancea, Mureș.

Este regretabil faptul că nicăieri în România nu s-au păstrat punți sau poduri acoperite de lemn în forma lor inițială. Toate cele care mai rezistau încă în anii 1970-1975: Salva, Coșbuc, Feldru, Ilva Mică, Zagra, Nimigea, Ivăneasa etc. nu mai păstrau din lemn decât suprastructura, pilonii fiind de piatră sau beton. În această situație, în anul 1977 s-a tras

un serios semnal de alarmă pentru ca aceste monumente de tehnică preindustrială să fie păstrate și consolidate, chiar și în forma lor combinată (lemn și beton) și să se refacă un **pod model**, exact în forma și cu tehnicile folosite inițial. Din păcate, semnalul de alarmă n-a avut ecou, multe dintre poduri fiind dezafectate în anii următori.

Cel mai simplu mijloc de trecere a unei ape a fost **puntea**. La origine aceasta era, de fapt, un trunchi de copac răsturnat peste apă, model care a suferit, în decursul timpului, unele modificări și perfecționări tehnice, fiind mai întâi prevăzut, pentru creșterea siguranței, cu „mâna curentă” (balustrada), iar mai apoi, în locul trunchiului, au apărut punțile formate din 2-3 grinzi fățuite. Mai târziu s-au folosit, în locul grinzilor de stejar, șine de cale ferată. Greu manevrabile, au fost înlocuite și acestea, în multe cazuri, cu odgoane groase din sârmă de oțel. Acest tip de punte care balansează era denumit sistem „acordeon”. El este atestat în special la Nepos și Coșbuc, iar la Zagra s-a construit o punte anume pentru animale, care nu mai există. Un loc special în tipologia punților îl ocupă punțile acoperite de la Malin și Zagra, ultima dispărută între timp.

În ce privește **podurile** de lemn, trebuie făcută deosebirea între: podurile de lemn care traversează albia, sprijinite direct pe maluri, pe capre de lemn sau pe un soclu de pământ ori piatră, peste aceste bârne fiind așternută perpendicular podina, care formează calea podului, și poduri de lemn cu puncte intermediare de sprijin.

Ceea ce diferă de celelalte poduri de lemn față de podurile acoperite din zona Năsăudului este **suprastructura**, mult mai complexă și mai dezvoltată în înălțime, datorită „popilor” și zăbrelelor care îi susțin. Acoperișul este în 2 - 4 „ape”, iar pereții laterali sunt înfundați cu scânduri. La unele poduri năsaudene, pereții laterali sunt prevăzuți cu un număr variabil de deschideri, numite impropriu „ferestre”, pentru a lăsa lumina să pătrundă în incinta podului. Acoperișul podului era din șindrilă (draniță).

Din punct de vedere cronologic, se pare că primul pod de lemn acoperit din zona Năsăudului a fost ridicat în anul 1764. Cu certitudine însă, podul de la **Năsăud** („al Tra-damului”), ce făcea legătura cu Bistrița, a fost construit în anul 1767. Au urmat apoi cel de la **Ilva Mică** (1768), **Beclean** (1769), **Mocod** (1771). Podurile de la **Salva** și **Coșbuc** au fost construite, probabil, după anul 1776, dată când au început și lucrările de refacere a drumului de legătură cu Maramureșul, peste Pasul Șetref. În 1780 a fost construit unul dintre cele mai mari poduri acoperite din zonă, cel de la **Nepos** (Vărarea) (Fig. 211). Podurile de pe Văile Someșului și Ilvei au fost refăcute în parte între anii 1866-1876.

În perioada interbelică s-a ivit din nou necesitatea refacerii podurilor de lemn acoperite, din cauza dis-



Fig. 211. Nepos (jud. Bistrița-Năsăud). Podul vechi de lemn acoperit distrus în anul 1984 (Fotografie din jurul anului 1960)



Fig. 212 a – b. Ilva Mare (jud. Bistrița-Năsăud). Poduri de lemn acoperite peste râul Ilva, a) Podul de la piața (Foto: 2013) b) Podul de la Primăria (Foto: 2011)

trugerilor pricinuite de Primul Război Mondial și de factorii naturali. Podurile din plasa Năsăud au avut mult de suferit în timpul celui de-al Doilea Război Mondial, pentru că aici s-au desfășurat mari operațiuni militare, teritoriul fiind „teatru de război”. 14 poduri au fost distruse la retragerea armatei maghiare, altele au fost luate de ape. Majoritatea au fost refăcute după *planuri detaliate*, realizate în anul 1949. Pe parcurs, câteva poduri de lemn acoperite au primit o infrastructură confecționată din zidărie, așa încât, în anul 2002, mai existau în stare de funcționare numai podurile de la **Coșbuc** și **Ilva Mare**, unul lângă piață – (Fig. 212 a) și celălalt lângă primărie – (Fig. 212 b). La Ilva Mare mai exista și „puntea lui Tomuța”.

Din lotul podurilor de lemn acoperite mai face parte încă unul, mai puțin cunoscut în literatura istorică și turistică, și anume cel de la **Ivăneasa** (tot în județul Bistrița-Năsăud), a cărui stare de conservare însă lasă mult de dorit (Fig. 213 a - b).

Singurul pod de lemn acoperit care se bucură în prezent de statutul de monument istoric este „Podul grăniceresc” din comuna **Coșbuc**, peste râul Sălăuța. Cu două deschideri de cca 17,00 m, grinzi de lemn cu contrafișe cu calea la mijloc, podul asigură un carosabil de 3,00 m, cu un gabarit de liberă trecere de 3,50 m. Este inclus pe Lista Monu-



Fig. 213 a - b. Ivăneasa (jud. Bistrița-Năsăud). Podul de lemn acoperit (Foto: 2013)



Fig. 214 a - b . Coșbuc (jud. Bistrița-Năsăud).
Podul de lemn acoperit peste râul Sălăuța, a)
Elevația podului de lemn acoperit, văzut din
amonte, b) Grinzile de lemn cu contrafișe și
carosabilul podului (Foto: 2013)

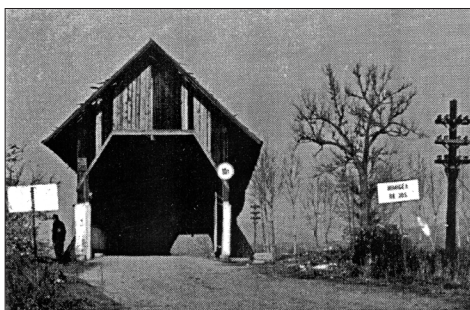


Fig. 215 a - b. Nimigea (jud. Bistrița-Năsăud) Podul de lemn acoperit înainte de a fi distrus (Fotografii din anul 1974)

mentelor Istorice din jud. Bistrița-Năsăud, la nr. 604, având codul de clasificare **BN-II-m-A-01639** (Fig. 214 a -b).

Printre podurile „care au fost odată”, publicate de Mircea Prahase în *Studii și Cercetări Etnoculturale* (VII, 2002, p. 283-330), au fost documentate prin fotografii de epocă cele de la **Nimigea** (Fig. 215), Ilva Mică, Ilva Mare (km 34,2), Ilva Mare (Podul Braniștei), Nepos, apoi puntea de la Malin și cea de la Nepos.

Printre podurile „care au fost odată” îl putem include și pe cel de la **Leșu**, cunoscut doar dintr-o fotografie din anii 1930 (Fig. 216), realizat în aceeași tehnică ca și podurilor prezentate mai sus.



Fig. 216. Leșu (jud. Bistrița-Năsăud). Pod de lemn acoperit, dispărut de mult (Fotografie din jurul anului 1940)