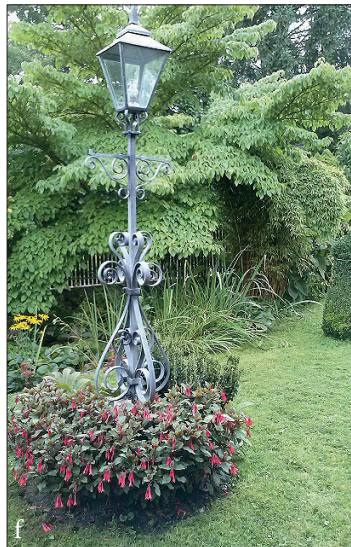


Fig. 224 e – f. Agnita (jud. Sibiu). *Podul de lemn peste râul Hârtibaciului*, e) *Corp de iluminat de pe balustrata podului* (Fotografie din anul 1935); f) *Noua locație și destinație a unuiu dintre felinarele recuperate*



tric în Agnita, în anul 1927, au fost aruncate, ca după multă vreme să fie descoperite și recuperate cu bunuri de patrimoniu tehnic (Fig. 224 e – f).

- **București**, „Podul Radu Vodă” (Fig. 225).
- Pod de lemn peste Timiș, la **Căvâran** (jud. Caraș-Severin) (Fig. 226).
- Podul denumit „Siegesbrücke”, peste Olt, la **Cârța** (jud. Sibiu) (1916) (Fig. 227).



Fig. 225. București. *Podul de lemn peste Dâmbovița „Radu Vodă”* (Fotografie din anul 1874 realizată de F. Duschek)

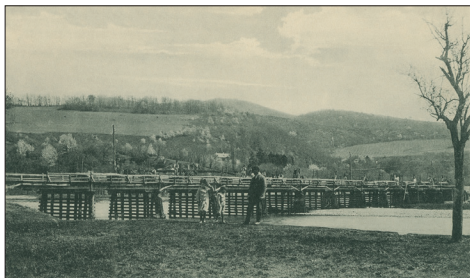


Fig. 226. Căvâran (jud. Caraș-Severin). *Podul de lemn peste Timiș* (Carte poștală ilustrată din jurul anului 1900)

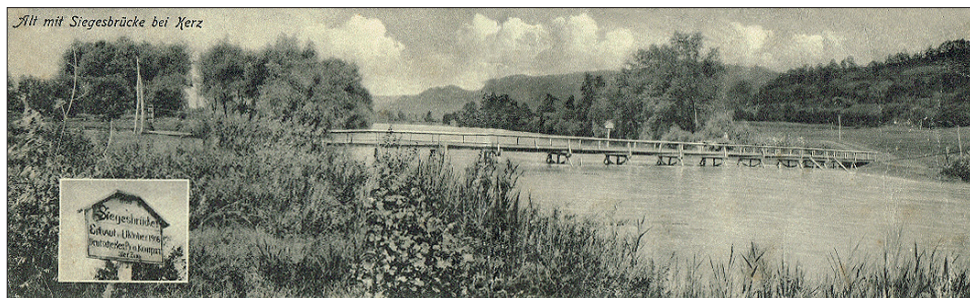


Fig. 227. Cârța (jud. Sibiu). *Podul de lemn peste râul Olt denumit „Siegesbrücke” (Podul Victoriei)* (Carte poștală iustrată din anul 1916)



Fig. 228. Câmpeni (jud. Alba). *Podul de lemn peste râul Arieș* (Carte poștală ilustrată din anul 1924)

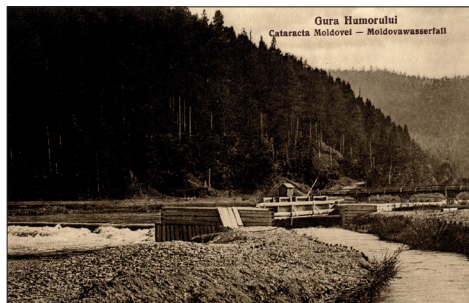


Fig. 229. Gura Humorului (jud. Suceava). *Pod și stăvilă de lemn peste râul Moldova* (Carte poștală ilustrată din jurul anului 1920)



Fig. 230. Mediaș (jud. Sibiu). „*Podul Mare*” de lemn peste Târnava Mare (Carte poștală ilustrată din jurul anului 1910)

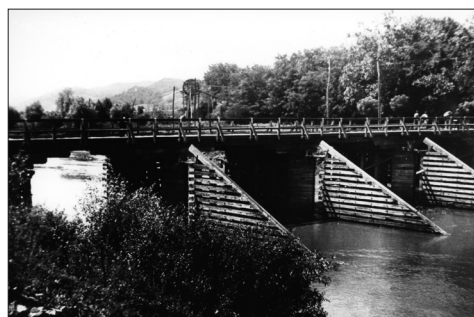


Fig. 231 a - b. Mediaș (jud. Sibiu). „*Podul Mare*” de lemn peste râul Târnava Mare (Fotografii din jurul anului 1930, arhiva HOG Mediaș)

- Pod de lemn peste râul Arieș, la **Câmpeni** (1921) (Fig. 228).
- Podul de lemn peste râul Moldova, la **Gura Humorului** (1930) (Fig. 229).
- La **Mediaș** existau, în secolul al XX-lea, mai multe poduri de lemn. Cel mai important a fost „Podul mare de lemn peste Târnava”, care se afla pe drumul care ducea la Bazna. Comparând cartea poștală ilustrată (Fig. 230) din jurul anului 1910 cu o fotografie din perioada interbelică (Fig. 231), se constată că podul a fost refăcut, dar distrus în bună parte în timpul viiturilor din anul 1970. După marile inundații din anul 1912, la Mediaș s-a construit „Podul Mic peste Târnava” (Pasarella), în apropierea Canalului Morii, smuls și el de apele Târnavei Mari în timpul inundațiilor din 1932. Pasarella din beton construită în locul lui, fiind o construcție mai șubredă, a devenit și ea victima forței apelor Târnavei



Fig. 232. Mediaș (jud. Sibiu). „Podul Mic” de lemn peste râul Târnava Mare (Fotografie din jurul anului 1930)



Fig. 233. Mediaș (jud. Sibiu). Podul de lemn peste calea ferată pe drumul Moșnei (Fotografie din anul 1916)

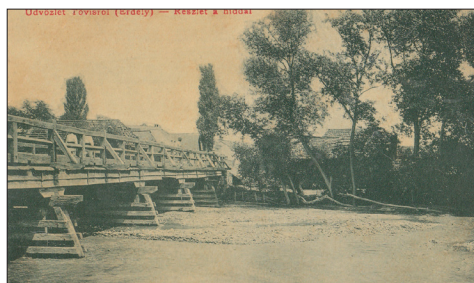


Fig. 234. Teiuș (jud. Alba). Podul de lemn peste Valea Stremțului (Fotografie din anul 1912)

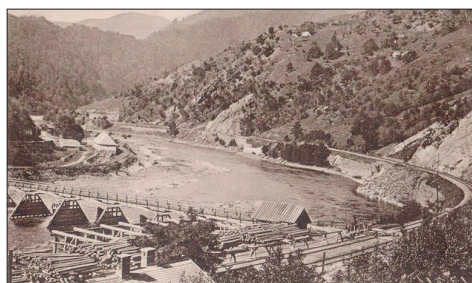


Fig. 235. Turnu Roșu (jud. Sibiu). Pod de lemn peste Olt (Fotografie din anul 1912)



Fig. 236. Satu Mare (jud. Satu Mare). Urmele podului de lemn peste râul Someș construit în anul 1805 (Fotografie din jurul 1900)



Fig. 237. Sighetu Marmăției (jud. Maramureș). Pod de lemn peste râul Iza (Fotografie din jurul anului 1910)

Mari în anul 1970 (Fig. 232). Mai exista, la Mediaș, „Podul Moșnei”, care trecea peste calea ferată (Fig. 233).

- La **Teiuș**, peste Valea Stremțului (pod din lemn 1912) (Fig. 234).
- **Turnu Roșu** (peste Olt), 1912 (Fig. 235).
- **Satu Mare**. Pe o carte poștală ilustrată se văd pilonii podului de lemn peste Someș, construit în anul 1805, care a fost refăcut de mai multe ori, până când a fost înlocuit cu unul de fier, cu piloni de piatră, inaugurat la 1 noiembrie 1890. După cum se vede, infrastructura podului de lemn s-a păstrat încă multă vreme după această dată (Fig. 236).
- **Sighetu Marmăției**, peste Iza (Fig. 237).



Fig. 238. Sibiu (jud. Sibiu). *Podul de pietoni din lemn peste râul Cibin* (Foto: Hermann Balthes, 2010)

O pasarelă de lemn care lega cele două maluri ale râului Cibin a existat la **Sibiu** până în anul 2011, când a fost înlocuită cu un pod din beton ce se află în prelungirea străzii I. Neculce (Fig. 238).

Un pod de lemn a existat multă vreme în **Timișoara**, în Piața Trandafirilor (Rosenmarkt), așa-numita „Pasarela Studenților”, unde s-a construit Podul „Michelangelo”. Încă în planul de sistematizare de la începutul secolului XX s-a prevăzut ca noul bulevard nord-sud să traverseze Bega

pe un pod. În anii '40 s-a construit o pasarelă din lemn, căreia, în anul 1964, i-a luat locul una nouă, pentru a permite pietonilor, mai ales studenților, accesul la facultăți și cămine. Noul pod „Michelangelo” s-a construit abia în anul 1970, odată cu sistematizarea acestei zone a orașului. Podul este compus din trei culee și trei tronsoane, care sunt montate în articulații de balansare și suporturi piramidali, fiind conceput ca un pod elastic (Fig. 239).

- **Cârlibaba**, peste râul Bistrița Aurie (Fig. 240)



Fig. 239 a - c. Timișoara (jud. Timiș). *Podul „Michelangelo” construit în locul vechiului pod de lemn de pietoni cunoscut sub numele „Pasarela Studenților”*; a) Vedere generală; b - c) Detalii cu elementele de articulații (Foto: C. Liciu, 2013)



Fig. 240. Cârlibaba (jud. Suceava). Pod de lemn cu două deschideri peste râul Bistrița (Fotografie din jurul anului 1910)

3.5. Poduri rutiere metalice. O categorie importantă de monumente tehnice

3.5.1. Primele poduri metalice de pe teritoriul României: podurile din fontă

Tehnologia podurilor, construite inițial din lemn, apoi din zidărie, a fost radical transformată în era revoluției industriale, adică la mijlocul secolului al XVIII-lea, când fierul a început să fie produs în masă. Pe lângă întrebuințările multiple, fierul i-a incitat și pe – sau mai ales pe – constructorii de poduri. Cel care a folosit fonta pentru prima oară într-un procent mai mare la structurile sale a fost John Smeaton (1724-1792). Primul pod de fontă a apărut ca rezultat al experimentelor făcute de John Wilkinson, un fabricant de fontă din Țara Galilor, și de tânărul proprietar de topitorie din Coalbrookdale, Abraham Darby III (1750-1791). Rezultatul a fost realizarea unui pod din fontă peste râul Severn, care este în uz din anul 1781 până în ziua de azi, fiind declarat monument tehnic cu valoare de unicat, protejat și mediatizat ca atare. Podul are o deschidere de 30,5 m. Podul lui Darby, **Iron Bridge**, a avut un succes răsunător nu numai în Anglia vremii, ci și pe malul opus al Canalului Mânecii, ceea ce a făcut ca, în anul 1803, să se nască vestitul **Pont des Arts**.

Primul pod din fontă al monarhiei habsburgice a fost construit peste râul Stiegauer, în localitatea sileziană Laasan (astăzi Łažany, în Polonia). Deschiderea podului, construit în anul 1794, era de 11,20 m. În Ungaria istorică, primul pod de fontă a fost construit în