

Fig. 251 a - c. Reșița (jud. Caraș-Severin). Construcția podului sudat din Stavila în anul 1931, a - b) Montarea traverselor scheletului metalic; c) Proba la sarcini a podului realizată printr-un strat de pietriș afânat (Fotoilustrată din anul 1931)

Primul pod sudat din România, numit „Podul cu zăbrele fără cuie și nituri” („Gitterbrücke ohne Nagel und Niete“), a fost realizat din elementele componente executate sub conducerea ing. Heinrich Hübler, asamblate la fața locului sub îngrijirea ing. Josef Kandreas. Anumite faze de construcție ale acestui pod – pentru care s-au folosit macarale improvizate – au fost documentate pe baza unor imagini fotografice din anul 1931, acestea fiind imagini cu valoare de unicat pentru istoria tehnicii românești (Fig. 251 a - c). În plus, împrejurări fericite au făcut posibilă și păstrarea câtorva fotografii făcute în momentul sfințirii podului, ceremonia marcând această premieră deosebită și pentru industria metalurgică reșițeană (Fig. 252). Sfințirea podului a fost oficiată, după cum informează ziarul local „Reschitzaer Zeitung” din 31 decembrie 1931, de preotul Dr. Iosif Ieremia, în prezența primarului Eugen Crenian și a medicului-șef al Spitalului Reșița, Dr. Ion Popovici. Panglica cu tricolorul românesc a fost tăiată de directorul Uzinelor Domețiilor Reșița (UDR), Nicolae Balint. Ziarul încheie acest scurt reportaj cu observația că,



Fig. 252. Aspect din ceremonia religioasă de sfințire a podului de către preotul ortodox-român I. Ieremia la 29 decembrie 1931 (Fotoilustrată din anul 1931)



Fig. 253. Reșița (jud. Caraș-Severin). Elevația podului sudat din Stavila (Fotografie din jurul anului 1935)



Fig. 254 a - c. Reșița (jud. Caraș-Severin). Podul nou din beton din Stavila construit deasupra podului sudat (Foto: 2014)

prin darea în funcțiune a acestui pod, s-a înlocuit nu numai o epavă cu un pod modern, dar s-a pus și capăt unui litigiu, care a împărțit orașul în două tabere (Fig. 253).

Conștienți de importanța podului pentru istoria tehnicii românești, edilii l-au protejat cu ocazia sistematizării drumului care ducea în cartierul Stavila, ce a presupus construirea unui pod nou care să reziste tramvaiului (Fig. 254 a – c).

Un al doilea **pod sudat** la Reșița, peste râul Bârzava, în cartierul denumit Reșița Română, s-a construit în anul 1937. El are o deschidere de 43,7 m, fiind un arc cu grindă de rigidizare executat numai din profile laminate și tole. Proiectat de inginerii Dan Mateescu și Duiliu Sfințescu, podul a devenit un punct de atracție al orașului, ca poziție centrală și situare în apropierea zonei pietonale, o placă comemorativă realizată în metal turnat fiind fixată chiar pe un arc al podului în anul 1984, având următorul text: „1937 / Acest pod construit la Uzinele Reșița în anul 1937 se înscrie în seria acelor dintâi poduri



Fig. 255 a - b. Reșița (jud. Caraș-Severin). Al doilea pod sudat peste râul Bârzava la palatul „Cultural” construit în anul 1937, a) Vedere generală; b) Placa comemorativă turnată dintr-un aliaj de bronz ridicată în anul 1984 (Foto: 2013)

complet sudate din țara noastră / Reșița – 1984” (Fig. 255 a – b).

În arhiva fotografică a UDR au existat și câteva fotografii care documentează chiar primele faze de montaj (vezi: Helmut Kulhanek, *Cartofilie reșițeană. Ilustrate istorice din patru decenii 1898-1938*, Timișoara, 2013) (Fig. 256 a – c).

După cele două experiențe reușite, care au avut loc sub conducerea inginerului Johann Janzer, de montaj răspunzând ing. Ludovic Biefeld, până în anul 1960 în nici o altă parte a țării nu s-au mai executat poduri sudate. Deși în Europa multe poduri sudate în acea epocă au suferit accidente, podurile reșițene au rezistat traficului tot mai intens, fără să necesite consolidări ulterioare.

Dar în peisajul de ansamblu al „Orașului focului nestins” (grație furnalelor) predomi-

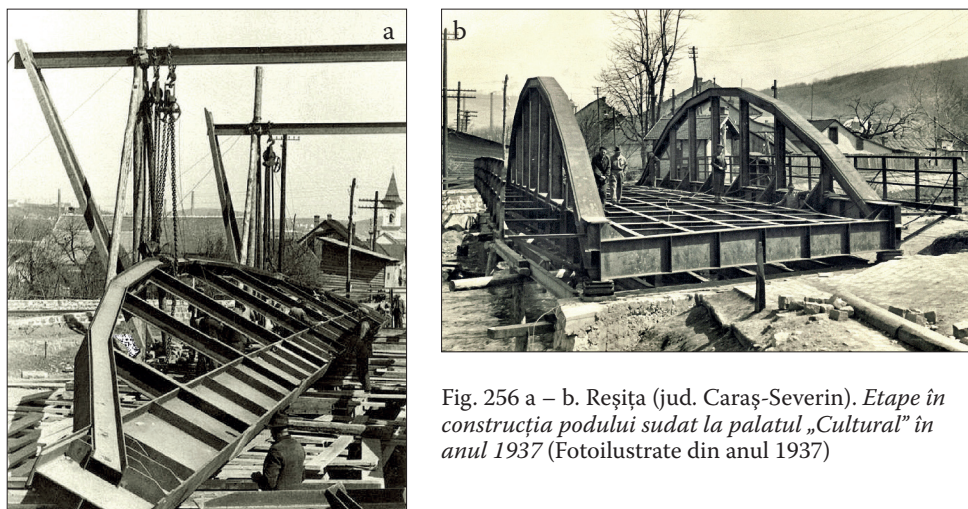


Fig. 256 a – b. Reșița (jud. Caraș-Severin). Etape în construcția podului sudat la palatul „Cultural” în anul 1937 (Fotoilustrate din anul 1937)

nă alte tipuri de poduri metalice, construite în ultimele decenii ale secolului al XIX-lea, realizate în tehnica tradițională de asamblare cu șuruburi și prin nituire. Constatarea că orașul Reșița se află în uzină – și nu invers, cum se întâmplă de obicei – se reflectă tocmai în abundența podurilor care traversează strada principală, cu traseu paralel față de râul Bârzava, făcând legătura între diferitele secții cu profil siderurgic și metalurgic, servind în același timp și pentru circulație pietonală. Astfel, numai între două secții: forja și fabrica de mașini, existau trei poduri metalice, la o distanță de câteva sute de metri. Emblematic pentru orașul de pe Bârzava a devenit podul suspendat care traversa strada principală în zona centrală, asigurând legătura între oțelărie și secția laminatoare, denumit „Podul înalt industrial”.

Imaginea podului este reprezentată frecvent și pe cărțile poștale ilustrate (Fig. 257 a - b).

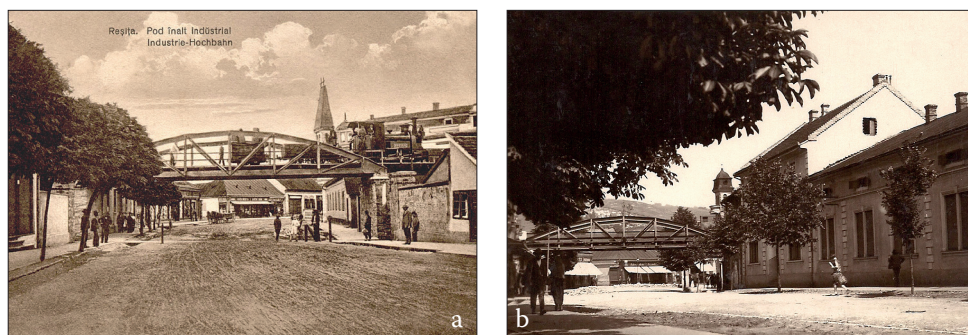


Fig. 257 a - b. Reșița (jud. Caraș-Severin). „Podul înalt industrial” (*Industrie-Hochbahn*), a) Podul înalt feroviar cu locomotiva „BOGSAN” (Carte poștală ilustrată în jurul anului 1925); b) Strada principală cu podul în planul al doilea (Fotografie din anul 1930)

3.6.2. Podurile metalice rutiere construite la Reșița până în anul 1937

În vol. I al monografiei *200 ani de construcții de mașini la Reșița 1771-1972* (Reșița, 1971) există un subcapitol în care este prezentată producția de poduri metalice de cale ferată, șosele și apeducte executate de STEG între anii 1870-1919. De aici aflăm că primele poduri de cale ferată construite la fabrica de poduri din Reșița pentru liniile feroviare din Banat au fost cele de pe traseul Timișoara - Caransebeș și Caransebeș - Orșova, din anii 1875 - 1876.

În ceea ce privește **podurile pentru șosele**, evidența începe cu anul 1882, când s-a construit imensul pod peste Tisa de la Seghedin, urmat de podul peste Bega de la **Chi-zătău** (jud. Timiș), care a fost livrat în anul 1890. Prin urmare, acesta ar fi primul pod rutier fabricat la Reșița.

Realitatea pare să fie alta. Primul sau unul dintre primele poduri fabricate de STEG la Reșița a fost podul pietonal în arc de la **Băile Herculane**, între actuala stradă Cerna și strada Izvorului, construit între anii 1883 - 1886, când în această renumită stațiune s-a amenajat complexul balnear Szápári. Conducerea stațiunii a solicitat uzinelor STEG

o ofertă pașală, punând accent pe necesitatea ca podul să apară cât mai prezentabil, preluând forme ale renașterii italiene. Baza de calcul de rezistență a fost greutatea de 400 kg/m² (persoane). Podul a fost conceput pentru trafic pietonal peste râul Cerna, pentru facilitarea accesului vilegiaturiștilor la băi, pentru ca aceștia să nu mai ocolească pe la Podul de piatră. Are o lungime de 32 m, cu o structură în arc cu zăbrele, cu două articulații și cu montanți verticali din cornier, placați cu elemente de fontă, înălțimea de 6

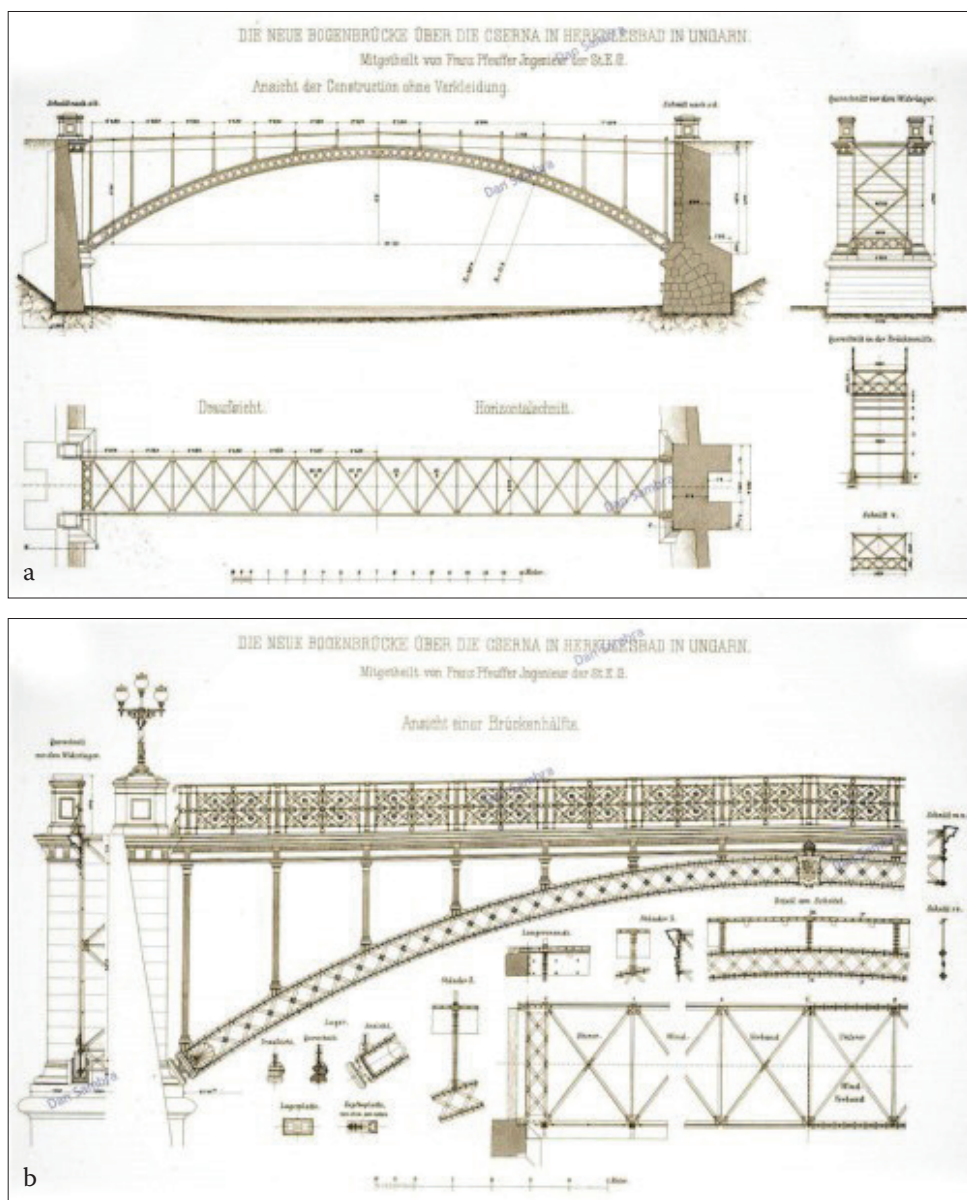


Fig. 258 a - b. Băile Herculanene (jud. Caraș-Severin) a) Elevation, secțiune orizontală și verticală a podului pietonal construit între 1883 - 1886; b) Detaliu de proiect (după *Allgemeine Bauzeitung mit Abbildungen*, Wien 1889)