

- **Florești:** pod peste Prahova, $D = 12 \times 20,00$ m, $L = 275$ m (Fig. 272 a – b).
- **Cocorăști:** pod peste Prahova, $D = 12 \times 20,00$ m, $L = 275$ m (Fig. 273).
- **Sascut:** pod peste Siret, $D = 7 \times 24,59$ m, $L = 190$ m
- **Ionești:** pod peste Argeș, $D = 11 \times 24,50$ m, $L = 300$ m (Fig. 274).

Deschiderea de 25,50 m pentru același tip de structură este depășită în anii 1908-1909 de podurile peste Siret construite la **Adjudu Vechi** (Fig. 275 a – b) și **Răcățău**, care aveau lungimea de 360 m. Cel din urmă (Fig. 276 a – b) a fost tot opera lui Constantin (Gogu) Constantinescu.

În anii 1911-1912 se construiește, după proiectul inginerului Elie Radu, peste râul Bârlad, la **Tecuci**, un pod de beton armat cu boltă dublă încastrată, de 50 m deschidere, realizându-se astfel primul pod cu boltă de mare deschidere din țara noastră. Podul este descris mai jos în alt context (vezi, infra, p. 211 - 212). În anul 1914 se ajunge la deschideri de până la 60 m, care s-au realizat la podul peste Siret de la **Rogoza**, în lungime totală de 395 m, cu șase bolți de beton armat; cel peste Bistrița de la **Broșteni** (jud. Neamț) avea arcul de 78 m deschidere (Fig. 277).

Toate aceste lucrări de pe Siret, cu excepția celui de la Adjudu Vechi, au fost demolate ca urmare a executării lucrărilor de acumulări hidroenergetice de pe Siret.

Pe lângă acestea, au mai existat peste Siret și podul de la **Dolhasca** (jud. Suceava), de 130 m lungime (Fig. 278 a – b), și **Rocna** (jud. Neamț) (Fig. 279 a – b), de 170 m lungime. Aceste splendide realizări de tehnică românească, construite în anii 1904-1914, numite „lucrări de artă”, care au îmbogățit substanțial patrimoniul tehnic național, sunt ilustrate în ALBUMUL GENERAL editat de Ministerul Lucrărilor Publice. Direcția Generală de Poduri și Șosele, Studii și Construcții.



Fig. 277. Broșteni (jud. Neamț). Podul de beton cu o deschidere de 78 m peste râul Bistrița (Carte poștală ilustrată din jurul anului 1910)

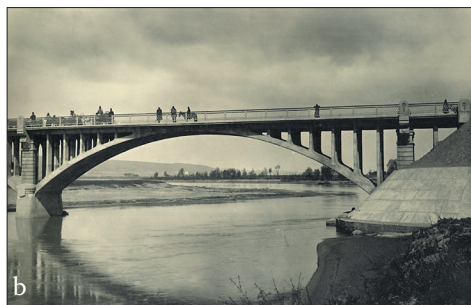
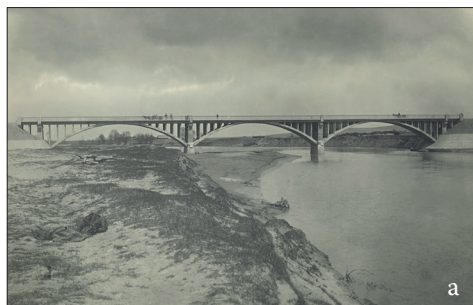


Fig. 278 a – b. Dolhasca (jud. Suceava). Podul de beton armat de 130 m lungime peste râul Siret (după *Album General*, p. 46, 48)

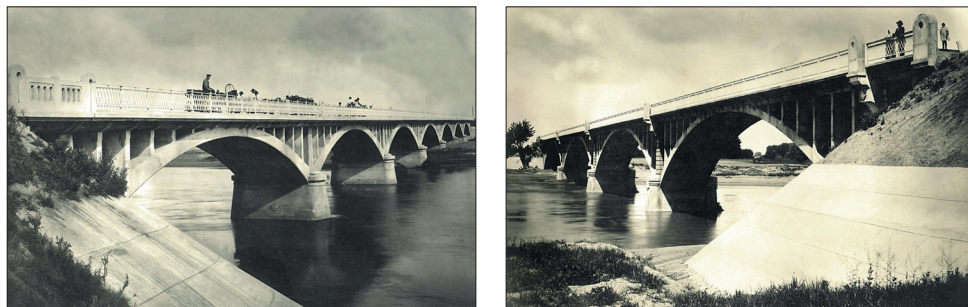


Fig. 279 a – b. Rocna (jud. Neamt). Podul de beton armat de 170 m lungime peste râul Siret (după *Album General*, p. 49-50)

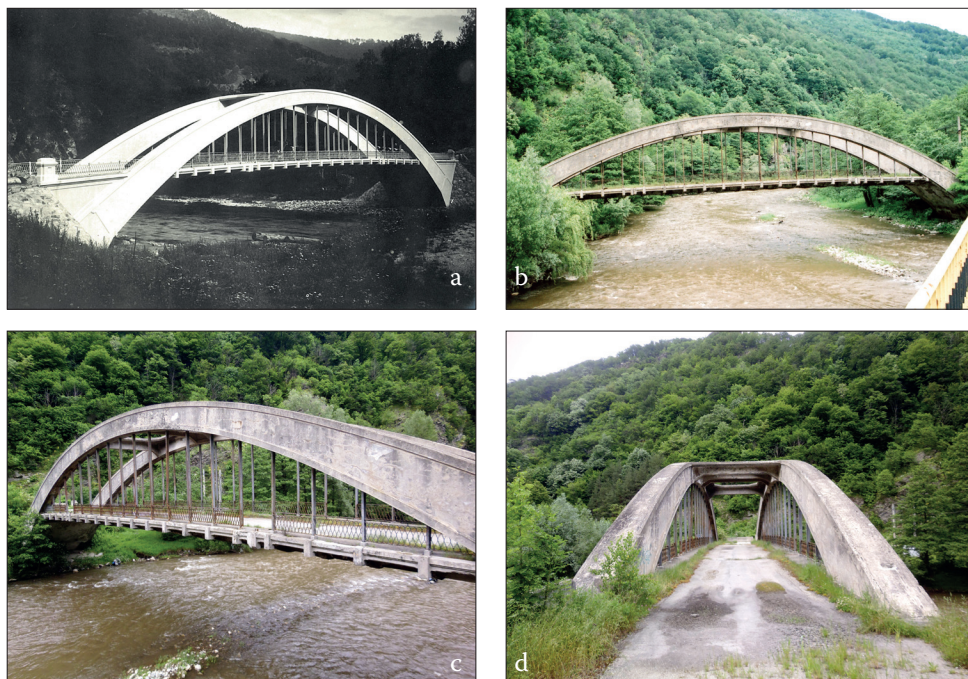


Fig. 280 a – d. Defileul Jiului. a) Podul de beton armat de 60 m deschidere peste râul Jiul lângă Lainici (Lainici nord) terminat în anul 1910 (după *Album General*, p. 63); b – d) Podul dezafectat în prezent (Foto: 2014)

O altă soluție a fost adoptată în această perioadă la podul peste Jiu de la **Lainici**, terminat în anul 1910, localitate numită pe vremea respectivă Vama Lainici (jud. Gorj). S-au folosit arce dublu încastrate, cu calea la mijloc, pe un tablier suspendat de beton armat, cu o deschidere de 60 m. De fapt, aici se găsesc, la mică distanță, două poduri aproape identice, care s-au păstrat până azi: unul lângă Lainici (Fig. 280 a – d) și unul chiar la „Vama Lainici”, în apropiere de Schitul Lainici (Fig. 281 a – f).

Un monument tehnic care se înscrie în seria podurile istorice din România și reprezintă o atracție turistică deosebită, fiind și unul din primele poduri de beton din



Fig. 281 a – f. Defileul Jiului. a - b) Podul de beton armat de 60 m deschidere peste râul Jiul lângă „Vama” Lainici (după *Album General*, p 61-62); c - f) Starea actuală de conservare după dezafectarea podului (Foto: 2014)

România, este cel de la **Văleni** (jud. Olt). Construit între anii 1906-1911, acest pod traversează râul Vedea și are o lungime de 116 m (Fig. 282).

Alte poduri de beton armat cu o lungime de peste 100 m, construite între anii 1904-1914, ce figurează în „Albumul General” editat de Ministerul Lucrărilor Pu-



Fig. 282. Văleni (jud. Olt). Podul de beton armat de 116 m lungime peste râul Vedea (după *Album General*, p. 37)



Fig. 283. Popricani (jud. Iași). Podul de beton armat de 104 m lungime peste râul Jijia (după *Album General*, p. 74)



Fig. 284. Cârnu (jud. Neamț). Podul de beton armat de 112 m lungime peste râul Bistrița (după *Album General*, p. 31)



Fig. 285. Butoiești (jud. Mehedinți). Podul de beton armat de 115 m lungime peste râul Motru (după *Album General*, p. 30)



Fig. 286. Liteni (jud. Suceava). Podul de beton armat de 138 m lungime peste râul Suceava (după *Album General*, p. 33)

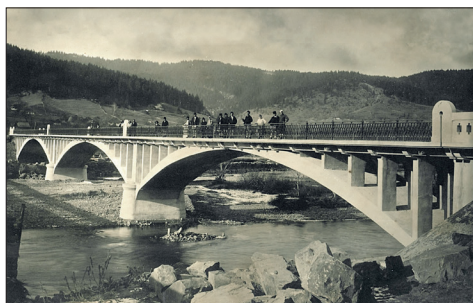


Fig. 287 a - b. Secu (jud. Neamț). Podul de beton armat de 134 m lungime peste râul Bistrița (după *Album General*, p. 43, 45)



blice, sunt: peste râul Jijia, la **Popricani** (jud. Iași), cu 104 m lungime (Fig. 283); peste Bistrița, la **Cârnu** (jud. Neamț), cu 112 m lungime (Fig. 284); peste Motru, la **Butoiești** (jud. Mehedinți) (Fig. 285), cu 115 m lungime; peste Suceava, la **Liteni** (jud. Suceava), cu 138 m lungime (Fig. 286); peste Bistrița, la **Secu** (jud. Neamț), cu 134 m lungime (Fig. 287 a – b), și la **Buholnița** (jud. Neamț), tot cu 134 m lungime (Fig. 288 a – b).

Autorii Sabin Florea, Constantin Ionescu și Cornel Chirvai, în lucrarea lor monumentală *Podul. Creație, Trăire și Cunoaștere*, au enumerat, printre cele mai reprezentati-



Fig. 288 a – b. Buholnița (jud. Neamț). Podul de beton armat de 234 m lungime peste Bistrița (după *Album General*, p. 40, 42)

ve poduri din această perioadă cu structuri realizate pe schema statică cu bolți dublu încastrate de beton armat, podul peste Siret de la **Brătești**, construit în 1907, podul peste Siret de la **Adjudu Vechi**, construit în 1908, și podul peste Bârlad de la **Tecuci**, construit în 1912, amintit mai sus (vezi și infra, p. 212).

Pe baza unor fotografii din anul 1970 care documentează ceea ce a mai rămas din elevația culei după dinamitarea podu-

lui peste Siret de la **Brătești** (după denumirea veche, azi Ion Creangă, jud. Iași), autorii au reușit să reconstituie tehnologia de execuție a fundațiilor directe cu ajutorul aerului comprimat, concomitent cu utilizarea ca material de construcție a betonului armat, precum și dimensiunile acestei construcții impunătoare, cu o lungime totală de 191,05 m și cu distanțe inter ax pentru deschiderile curente de $7 \times 29,95$ m. Racordarea cu terasamentele era asigurată de două deschideri inegale susținute de pereți încastrați în fundațiile culeelor, în lungime totală de 4,70 m. În verticala stâlpilor se regăsește aceeași linie ca a pereților care susțin tablierul de beton armat, format din panouri cu o lungime de 2,05 m (Fig. 289).

După distrugerea lui din motive strategice-militare în al Doilea Război Mondial, în anul 1950, în aval, s-a construit un pod din lemn pentru restabilirea circulației, care și el a fost distrus de viiturile râului Siret în jurul anului 1970. În anul 2003 s-au mai văzut piloții de lemn aferenți paleilor podului de lemn care a funcționat între anii 1950-1970.

În locul vechiului pod distrus în anul 1940 s-a construit, în anul 1973, un pod nou cu o lungime de 311,75 m, la care s-a folosit la maxim structura existentă a vechiului pod, cum ar fi fundațiile și bolțile continue dublu încastrate, o parte din vechile culee devenind pile.

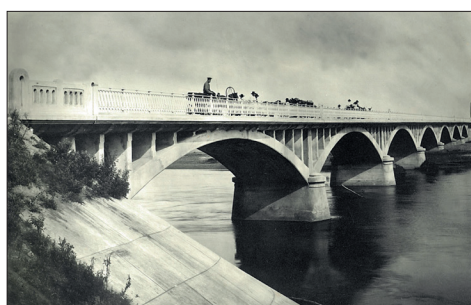


Fig. 289. Brătești (azi Ion Creangă, jud. Neamț). Podul de beton armat de 190 m lungime peste râul Siret (după *Album General*, p. 38)