

## Primele poduri metalice din Timișoara

**Podul „Bem”** (Podul Eroilor) a fost construit pe actualul amplasament al Podului Eroilor, între strada Bem (azi I. Văcărescu) și Gorové (azi D. Bolintineanu). Primul (sau al doilea) pod metalic al orașului, construit în 1870 -1871 pe culee de cărămidă, avea o suprastructura din grinzi cu zăbrele, cu calea jos; diagonalele s-au executat din platbande. Avea deschiderea de 32,35 m, lungimea totală de 50,65 m, lățimea părții carosabile de 9,00 m și lățimea trotuarelor de 2 x 2,60 m. Podul ar fi trebuit ranforsat în anul 1927 de către Uzinele și Domeniile Reșița, dar această acțiune a rămas în faza de proiect. A fost proptit în patru puncte printr-o construcție provizorie de lemn, apoi demolat, pentru a fi înlocuit cu un pod de beton armat dat în circulație în 1939 (Fig. 296 a – b).



Fig. 296 a – b. Timișoara (jud. Timiș). *Podul „Eroilor”, Podul de beton armat construit în locul podului „Bem” în anul 1939* (Foto. Constantin Liciu, 2014)

**Podul „Napolean”** a fost terminat abia în 1892, trebuind să respecte, potrivit descrierii tehnice, dimensiunile vechiului pod de lemn. Lungimea suprastructurii de metal a fost prin urmare de 31,7 m; podul avea podele de stejar și un trotuar pentru pietoni. Aspectul podului se cunoaște numai dintr-o vedere de epocă. Podul traversa vechiul canal Bega, care curgea pe actualul traseu al străzii Mitr. A. Șaguna și lega strada Kertéz (strada Grădinarului, azi Iosif Vulcan) cu strada Hajó (strada Vaporului, azi I. Grozescu). Podul și-a pierdut funcționalitatea în momentul în care s-a săpat noua albie a canalului Bega.

**Podul „Ancora de Aur”.** În anul 1889 se decide demolarea vechiului pod de lemn ce ducea spre gară, „Goldener Anker” sau „Aranyhorgony Híd”, după numele clădirii „Palatul Ancora”, aflată lângă pod. Suprastructura va fi executată la Reșița, de Societatea Privilegiată Cezaro-Crăiască Austriacă de Căi Ferate ale Statului (STEG). Proiectul grinzilor metalice a fost întocmit după sistemul renumitului inginer francez Gustave Eiffel de către inginerul reșițean Robert Totth. Podul „Ancora de Aur” a fost primul pod rutier din țară construit din oțel turnat (de fuziune). De fapt, primul a servit numai traficului între diferitele secții ale uzinelor metalurgice din Reșița, în zona industrială Stavila. Podul a fost terminat și dat în funcțiune în anul 1891, având cinci arce parabolice din metal și podele din lemn de stejar. Culeele au fost executate din cărămidă, cu miez și radier din

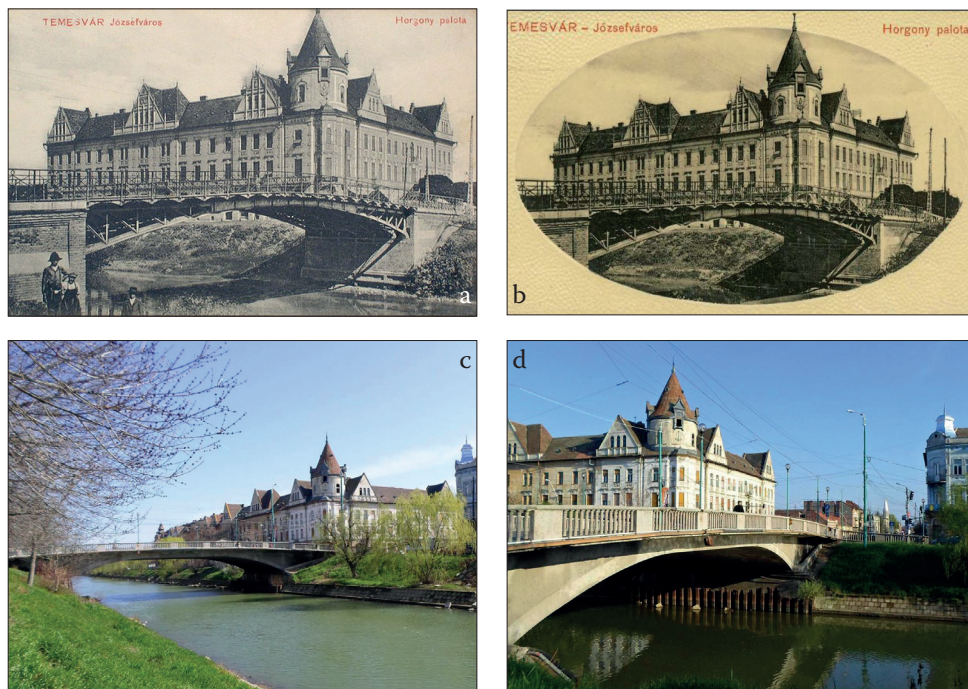


Fig. 297 a – d. Timișoara (jud. Timiș). Podul Ștefan cel Mare, a – b) Podul denumit inițial „Ancora de Aur” sau „Franz Iosif”; (Cărți poștale ilustrate din anii 1900 și 1910); c – d) Podul de beton armat construit în locul lui în anul 1956 (Foto: C. Liciu, 2014)

beton. Deschiderea podului a fost de 30 m, iar lățimea carosabilă de 5,6 m, lărgită după câțiva ani la 7,5 m. Parapetul podului a fost confecționat tot la Fabrica de poduri din Reșița (Fig. 297 a – d).

Cele 5 arce au fost sporite cu încă două în 1900, cu ocazia introducerii tramvaiului electric. Infrastructura a fost construită din cărămidă. Datorită stării dezastruoase în care a ajuns, circulația vehiculelor a fost închisă în anul 1939.

A rezistat până în anul 1956, când a fost înlocuit cu actualul pod din beton armat. Acesta fost **primul pod rutier din oțel turnat** deschis circulației publice construit în întregul bazin carpatic. Azi poartă numele oficial **Podul Ștefan cel Mare**, dar este numit în mod curent „Podul Gării” (vezi, infra p. 226).

La începutul secolului al XX-lea, mai precis între anii 1907-1910, când, în cadrul regularizării cursului Begăi, în Fabric se amenajează un singur canal, au fost modernizate și principalele poduri, care trebuiau să răspundă unui trafic mai intens. Noi orientări stilistice își pun amprenta și în modul de execuție a podurilor. Într-un studiu intitulat *Construcția podurilor peste Canalul Bega în Timișoara*, arhitecta Liliana Roșiu (Timișoara) constată, în legătură cu această problemă, următorul fenomen: „Este perioada în care, pe plan arhitectural, Timișoara este încă dominată de eclectism și apar primele manifestări ale arhitecturii „1900”. Aceste orientări stilistice se resimt și în



Fig. 298 a - c. Timișoara (jud. Timiș). *Podul Muncii*, a) *Vechiul pod de la Fabrica de tutun construit din lemn* (Carte poștală ilustrată din jurul anului 1910); b) *Noul pod cu suprastructură metalică construit în 1913* (Carte poștală din jurul anului 1915); c) *Noul pod din beton armat construit în anul 1977* (Foto: Constantin Liciu, 2014)

construcția podurilor, care trece de la exprimarea directă a structurii metalice la cea de beton armat, cu accentuarea contribuției arhitecturale”.

Înlocuirea podului metalic se face totuși cu păstrarea și folosirea vechilor structuri în puncte mai puțin solicitate de trafic. Este cazul vechiului „Pod Regal” (Dreikönigs-Brücke, Podul Trei Crai, Három Király-híd, cunoscut și sub denumirea Podul Fabricii de tutun), azi **Podul Muncii**, considerat în secolul al XX-lea drept cel mai vechi pod de lemn al orașului (Fig. 298 a - c), înlocuit în 1913 cu suprastructura podului metalic de pe Suboleasa, de pe strada Cimitirului din Fabric, în timp ce culeele s-au turnat din beton armat. S-a dat în circulație în 1913 (Fig. 298 b). Avea o singură deschidere, de 31,60 m lungime. Carosabilul avea lățimea de 5,0 m. Podul a fost vopsit în 1923 și consolidat în anii 1936 și 1969. A fost demolat în 1977 și înlocuit cu noul pod de beton armat comprimant, terminat în anul 1978 (Fig. 298 c). Aceeași situație se petrece cu **Podul Traian** (Podul Huniade, Große Brücke, Hunyadi-híd, numit și podul „Maria”), care face legă-



Fig. 299. Timișoara (jud. Timiș). Podul vechi de metal numit „Podul Huniade” (Carte poștală ilustrată din anul 1902)

S-a recurs la această soluție fiindcă porțiunea destinată circulației rutiere ar fi necesitat ridicarea rampelor de acces, care ar fi dus la îngroparea caselor din zonă. Cunoscut azi sub denumirea **Podul Metalic**, (denumirea populară a fost Podul de la Fabrica de lanțuri, Láncgyári híd, Kettenfabrikbrücke) noul lui amplasament se află între str. A. Mureșanu (Nap-utca, Sonnengasse) și str. Ady Endre (Török utca, str. Bonnaz, 7 Noiembrie), pe locul unde funcționa cândva bacul. Metalizat în 1933, reparat în mai multe rânduri, este destinat și astăzi doar traficului pietonal.



tura între Cetate și cartierul vestic Iosefin, primind o structură nouă de beton armat, terminată în anul 1916/7. Podul cel vechi din metal, cu o greutate de 120 t, construit în jurul anului 1871 și consolidat în anul 1889, cu ocazia electrificării tramvaiului, în anul 1913 a fost mutat 515 m în aval, ca pod pietonal. De fapt, construirea fundamentului a durat până în 31 octombrie 1914 și abia în anul 1916 firma „Magyar Államvasuták” a început reconstruirea podului din metal, operație încheiată în 1917 (Fig. 299).

Podul are deschiderea de 32,80 m, lungimea totală de 40 m, lățimea părții carosabile 7 m și lățimea trotuarelor 2 x 2 m. Trotuarele au fost desființate, folosindu-se în prezent pentru susținerea unor conducte (Fig. 300 a –c).

Acest pod este obiectul unui proiect îndrăzneț de reabilitare prin crearea unei zone de agrement conceput de un colectiv al Facultății de Arhitectură din cadrul Uni-



Fig. 300 a – c. Timișoara (jud. Timiș). Noua locație a vechiului Pod Huniade, primind după anul 1917 numele „Podul metalic” a – b) Foto: 2011; c) Foto, Constantin Liciu, 2014

versității Tehnice din Timișoara (vezi „Introducerea”, p. 35 - 37). El este inclus în LMI, jud. Timiș, la nr. 97, având codul de clasificare **TM-II-m-B-06133**.

Noul pod Hunyadi (azi **Traian**), care trebuia să fie construit „într-un mod cât mai artistic și frumos”, a fost proiectat de Oficiul ingineresc al orașului, ing. Karl Lad (Lád Károly) jr., arhitectul executant fiind Wachtel Elemér din Budapesta.

Început în anul 1912, podul din beton armat înlocuiește vechea structură metalică, după îndepărtarea urmelor construcțiilor anterioare de pe acest amplasament, care a făcut necesară eliminarea a peste 100 de piloți de lemn din albia canalului pentru a ajunge la un teren propriu fundării culeelor. Acest pod în arc, cu grinzi longitudinale aparente proiectate la o înălțime de 12 m, urma să beneficieze o tratare monumentală spre Iosefin, unde s-a prevăzut un portal sub forma a două turnuri de cetate, pentru marcarea intrării în vechiul cartier Cetate, iar la celălalt capăt, simbol al pazei orașului, doi cavaleri în armuri. Construcția a fost dată în folosință în anul 1916, fără însă a se realiza portalul și aspectul decorativ.

Deschiderea era: 10,00 m + 35,50 m + 10 m, lungimea totală: 56,50 m; lățimea părții carosabile: 12 m și a trotuarelor: 2 x 2,50 m. Suprastructura consta din tablier de beton armat cu 9 grinzi Gerber, iar infrastructura era tot din beton și balustradele din fier/ fontă (Fig. 301 a - d).

În uma lucrărilor de regularizare dintre 1901-1915, se consemnează în Timișoara, în afara podurilor păstrate în zona „Turbinelor” de folosință locală și a celor trei nou

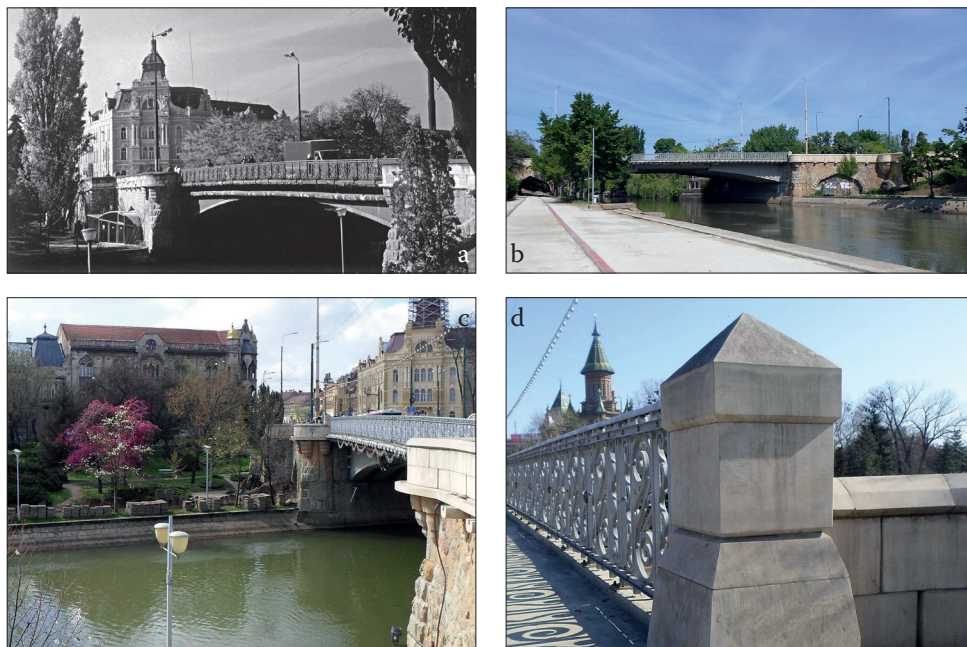


Fig. 301 a - d. Timișoara (jud. Timiș). Podul Traian (noul pod Huniade) din beton armat dat în folosință în anul 1916, a) Foto: 1990; b - d) Foto: Constantin Liciu, 2014.