



Fig. 313 a – c. Oradea (jud. Bihor). Pasarela „Garanos“ (numită și „Pasarela Paralelor“ peste râul Crișul Repede construită între anii 1909 – 1910 și demolată în 1970, a) Imagine din anul 1916; b) Fotografie din jurul anului 1925; c) Fotografie din jurul anului 1940

mai avantajos a fost considerat cel deșus de *Biroul tehnic „Lajos Incze și Asociații”* din Oradea, iar pentru structura metalică cel avansat de *Fabrica de poduri din Reșița*, proprietatea STEG. Fundația pilonilor de reazem s-a realizat în timp record, între lunile august-septembrie 1909. Montajul suprastructurii metalice, cu o masă de aproape 50 t, s-a încheiat la 3 septembrie 1910, iar încercarea sa la sarcină a avut loc în 19 decembrie 1910 (Fig. 313 a – c). Podul s-a mai numit Podul Intelectualilor sau Podul Paralelor, pentru că, la căsuța din capătul lui, trebuia plătită o para la fiecare traversare.

În anul 1970 s-a dispus demolarea acestei construcții – reușită realizare a tehnicii ingineresti cu valoare istorică, sub pretextul că fundația ar fi afectată. Tot ce a rămas posterității din această lucrare de artă sunt cele două culee și fragmentul unuia dintre piloni, adevărate relicve ale tehnicii din epoca industrializării. În anul 1974, la o distanță de circa 3 m de pasarelă, s-a construit un alt pod pentru pietoni.

**3.8.2.5. Sibiu.** Pasarela de lemn peste Cibin. După Emil Sigerus a fost inaugurat în 4 aprilie 1864 un pod (o pasarelă de lemn) în fața porții Ocnei.

În locul acesteia se construiește podul din fața porții Ocnei (Burgertorbrücke), un pod ce făcea legătura între cetatea medievală și cartierul terezian. Acesta este primul pod peste Cibin din interiorul orașului și a fost construit din alt material decât cel folosit până atunci, lemnul. El a fost amplasat în fața vechii zone industriale (Fabrica de mașini Andreas Rieger, mai târziu Complexul „Independența”) și dădea direct în strada principală a cartierului de peste Cibin, acolo unde se aflau biserica și orfelinatul terezian. Mai bine spus, el era înainte direct legat de strada *Ocnei* și de strada *Gladiolelor*. Complexul „Independența” a tăiat această legătură și, ca atare, sibienii au fost obligați să facă un ocol. Îl găsim sub numele „**Podul Ocnei**”, „**Podul Sibiului**” (probabil pentru că

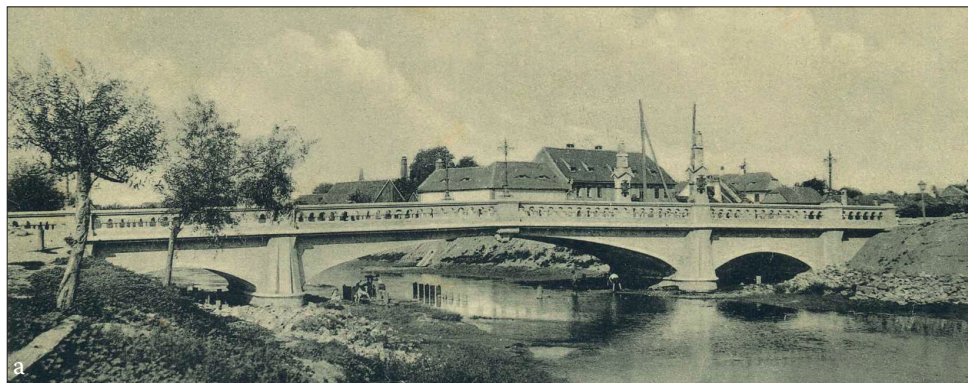


Fig. 314 a – g . Sibiu (jud. Sibiu). Podul de Piatră sau „Podul Ocnei” peste râul Cibin construit în anul 1908, a) Carte poștală ilustrată (după Heinrich Melzer „Hermannstadt”, 1908); b) Elevația amonte a podului; c) Carosabilul podului; d) Parapetul din amonte; e) Parapetul din aval; f) Emblema orașului Sibiu pe unul dintre stâlpii care marchează lateralele podului; g) Unul din cele două felinare montate pe parapet (Foto b – d: Hermann Balthes, 2013)





era primul pod monumental din oraș), iar în ultimul timp este cunoscut și sub numele „Podul Maria Tereza”. Deși podul este numit și „Podul de piatră”, specialiștii au constatat că structura este realizată din beton armat, pe o schemă statică cu bolți continue în mâner de coș, acoperind trei deschideri în lungime totală de 66,30 m, la o lumină totală  $L = 1 \times 7,30 + 1 \times 33,40 + 1 \times 7,30$  m. Imaginea din cartea poștală (Fig. 314 a) confirmă datele releveului (Fig. 314 b – c). Lateralele sunt marcate cu stâlpi dreptunghiulari (Fig. 314 d – e). Coloanele sunt realizate în trei registre: baza, corpul, delimitată printr-un brâu orizontal, și coronamentul înalt, delimitat de corp printr-o cornișă profilată, realizată în arc ascuțit. Coronamentul este decorat cu elemente neoclasiche. Pe corpul stâlpului este aplicată stema orașului (Fig. 314 f). Parapetul este realizat dintr-o friză de coloane doricce din piatră, câte 20 între trei stâlpi ce structurează podul. La mijlocul podului, pe un soclu, este amplasat un felinar realizat din fontă și fier forjat (Fig. 314 g). Nu este exclus ca în locul celor patru felinare să fi existat inițial tot câte un stâlp. Două dintre felinare au fost înlocuite ulterior (vezi, supra, p. 99). Podul a fost pus în circulație în 26 iunie 1908 (Sigerus: „1908 am 26. 6. Die neue Zibinsbrücke vor dem Burgertor wird dem Verkehr übergeben (Steinbrücke)”. Podul de piatră peste Cibin este inclus în LMI, jud. Sibiu, la nr. 174, având codul de clasificare **SB-II-m-B-20966**.

Conform aceluiași cronicar al Sibiului, Emil Sigerus, **Podul de fier de la Piața Cibin** a fost deschis circulației în data de 1 iunie 1909 („1909 am 1. 7. Die neue Zibinsbrücke vor dem Sagtor wird dem Verkehr übergeben. Metallbrücke in der Nähe dieser Brücke war die Honvéd Kaserne”). Podul are suprastructură de metal, grindă cu zăbrele simplu rezemată, calea jos, cu talpă superioară semiparabolică (Fig. 315 a – c).



Fig. 315 a – c. Sibiu (jud. Sibiu). Podul de fier de la Piața Cibin (numită și „Saagtorbrücke”), a) Carte poștală ilustrată din jurul anului 1916; b) Fotografie din anul 1980; c) Fotografie din 2014

### 3.8.3. Poduri rutiere din metal aflate în alte localități

Nu este intenția noastră, dar oricum este de domeniul imposibilului întocmirea unei evidențe exhaustive a podurilor rutiere încă existente la nivel de țară, construite din metal, în afară de cele prezentate deja mai sus. Ca atare, ne vedem nevoiți să ne limităm la câteva eșantioane mai mult sau mai puțin cunoscute din Transilvania și Banat. O serie de poduri metalice încă existente au fost amintite și ilustrate în capitolul dedicat „Fabricii de poduri din Reșița”.

La **Câmpeni** (jud. Alba) există un pod metalic construit în locul celui de lemn, amintit mai sus (Fig. 316).

Vechiul pod pietonal din **Cluj**, construit la începutul secolului al XX-lea cu scopul de a asigura legătura între Parcul Orașului și străzile de la poalele dealului „Cetățuia”, situate pe malul stâng al Someșului Mic (cunoscut sub numele „Erzsébet”), s-a păstrat în forma inițială până azi. El a devenit chiar indispensabil începând cu anii 1970, când s-a construit microcartierul Grigorescu. (Fig. 317 a – d).



Fig. 316. Câmpeni (jud. Alba). Podul de fier peste râul Arieș (Ilustrată din anul 1974)

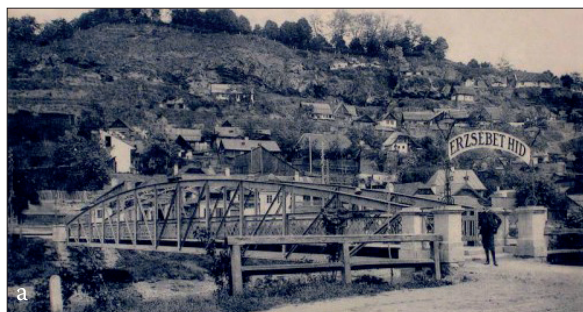


Fig. 317 a – d. Cluj-Napoca (jud. Cluj). Podul pietonal de fier peste Someșul Mic, a) Fotoilustrată din jurul anului 1920 în care apare și „Cetățuia”; b - d) Aspectul actual al podului (Foto: Dan Uza, 2014)





Fig. 318 a – b. Podul Olt (jud. Covasna). Podul de fier cu două deschideri peste râul Olt; a) Elevația amonte b) Carosabilul (Foto: 2014)

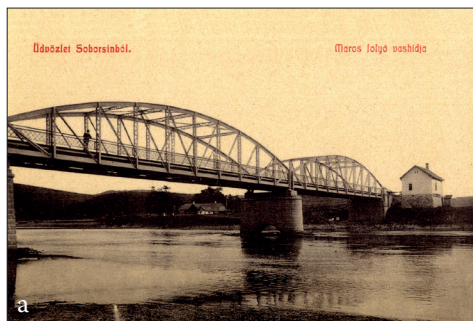


Fig. 319 a – c. Săvârșin (jud. Arad). Podul de metal cu patru deschideri peste râul Mureș, a) Carte poștală ilustrată din jurul anului 1910; b – c) Aspectul podului reconșionat și iluminat electric (Foto: 2014)

În înșirarea podurilor metalice care s-au construit la Fabrica de Poduri Reșița s-a amintit deja cel din **Lugoj**. Podul de fier, simbol al Lugojului, a fost ridicat în 1902, înlocuind fostul pod din lemn care se folosea până atunci. El este o construcție emblematică a Lugojului, flancată de patru căsuțe de vamă. El a înglobat o cantitate de fier de 185,584 t, schelăria metalică fiind confecționată la Reșița (vezi, supra. p. 200). De remarcă faptul că acest pod apare și în stema orașului Lugoj.

- **Podul Olt** (jud. Covasna) (Fig. 318 a – b);
- **Săvârșin**. Podul peste Mureș (Fig. 319 a - c) ;
- **Tărnăveni**, pod construit la fabrica „ASTRA” Arad, în 1931. Pe plăcuța de fabricație fixată pe pod scrie: PROIECTATĂ ȘI CONSTRUITĂ DE „ASTRA” PRIMA FABRICĂ ROMÂNĂ DE VAGOANE ȘI MOTOARE. S. A. ARAD 1931” (Fig. 320 a – d);
- **Vânători** (jud. Mureș). Cu ajutorul plăcii păstrate pe arcu podului cunoaștem firma la care a fost comandat și anul construcției: „NICHOLSON-GÉPGÁR R. E. BUDAPEST – 1908” (Fig. 321 a - d).