

VOLKER WOLLMANN

PATRIMONIU
PREINDUSTRIAL ȘI INDUSTRIAL
ÎN ROMÂNIA

VOLUMUL IV



Elementele de fontă din care au fost asamblate arcele aveau formă cilindrică, cu câte două flanșe paralele la cele două capete; în total s-au folosit trei tipuri diferite de elemente tubulare din fontă, care au fost prinse între ele cu șuruburi.

Despre înlocuirea acestui pod în anul 1902 cu unul nou, construit la Reșița (vezi, *infra*, p. 199).

3.5.1.2. „Podul Minciunilor” din Sibiu

„Podul Minciunilor” (Lügenbrücke sau Liegenbrücke) este un pod metalic din orașul Sibiu, construit în anul 1859 (pus în funcțiune în 17 ianuarie 1860) deasupra străzii Ocnei, cu scopul de a face legătura între Orașul de Jos, Piața Mică și Piața Huet. El este cel mai vechi pod din fontă aflat în funcție de pe teritoriul actual al României.

În secolul al XVIII-lea, în zidurile orașului (*intra muros*) Sibiu din partea de nord a Pieței Mici s-a practicat o deschidere, prelungindu-se actuala stradă a Ocnei (fost Obere Burgerstadt) în interiorul cetății și facilitându-se accesul din Orașul de Jos în Orașul de Sus. Până la mijlocul secolului al XIX-lea, accesul în cetate se făcea printr-un tunel curbat ce trecea pe sub un rând de case care împărțeau Piața Mică în două părți. Locul pe unde trecea tunelul era numit „Băncuțele Minciunilor”, după unele surse acest nume fiind dat în secolul al XVI-lea de preotul Damasus Dürr (1553-1585). Emil Sigerus, în *Chronik der Stadt Hermannstadt* (Sibiu, 1930), citează un document din 1771 potrivit căruia „trecerea pe sub Podul Minciunilor este iluminată noaptea de trei lanterne, păzite de trei santinele”. De o parte și de alta a intrării în tunel existau, pe la 1837, două căsuțe de gardă, păzite de militari (Fig. 245).

Ca urmare a faptului că zona în care se afla acest tunel devenise insalubră, fiind sufocată de gunoaie, care produceau un miros pestilențial, magistratul orașului a luat de-

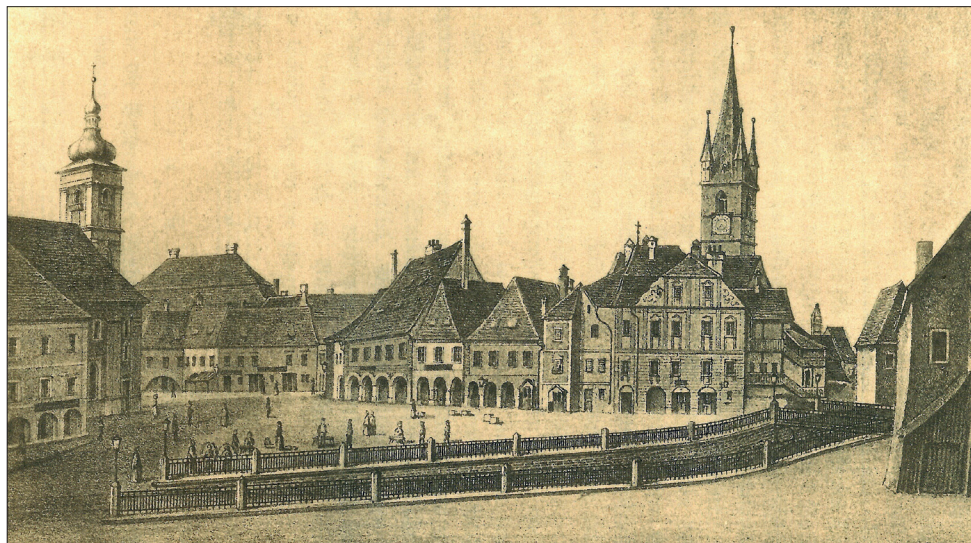


Fig. 245. Sibiu (jud. Sibiu). *Latara de Vest a tunelului care ieșea în Piața Mică* (Litografie din colecția Michaelis, după E. Sigerus, *Vom altern Hermannstadt*)

cizia de a se demola acest rând de case, ce se întindeau până la Turnul Sfaturii. Casele aflate în zona tunelului au fost demolate în 1851, iar tunelul a fost spart, în locul său amenajându-se un culoar de trecere (Fig. 246). La început, pe strada Ocnei a fost construită o pasarelă pietonală, care făcea legătura între Piața Mică și Piața Huet.

La 17 noiembrie 1856 magistratul orașului a luat decizia ca, peste acest culoar, să se construiască un pod, al cărui preț de cost depășea cu mult posibilitățile financiare ale orașului. Abia în anul 1858 s-a contactat „Societatea pe acțiuni pentru mine și furnale din Brașov” în vederea întocmirii unui deviz pentru un pod din fontă. Guvernul Transilvaniei a reușit în cele din urmă să-i determine pe edilii orașului Sibiu să apeleze la un producător „indigen”, și anume la topitoriile de fier de



Fig. 246. Sibiu (jud. Sibiu). Demolarea tunelului care ducea la Piața Mică în anul 1851. Litografie realizată de K. Spreer, colecția Michaelis (după E. Sigerus, *Vom altern Hermannstadt*)

la Vlăhița („Karlshütte“), unde s-au executat în prealabil șabloanele pentru blocurile în consolă (ca suporturi ai arcelor), adică pentru pietrele consolă ale zidului de sprijin (culee). O parte din componentele podului au fost livrate de topitoria „Friedrichshütte“ din Filea. După ce uzinele metalurgice din Secuime au fuzionat, în anul 1860, cu cele din Ferdinandsberg (Oțelu Roșu), s-a dispus ca balustradele metalice să fie comandate aici. Operațiile de montaj au fost executate de meșteri locali: maistrul constructor Friedrich Setz, maistrul lapicid Heinrich Weimar și specialistul în montaje Theodor Witzky. Lucrările s-au executat sub conducerea inginerului Oskar Luckhardt, împuternicitul societății brașovene, care a conceput și candelabrele din fontă destinate acestui pod.

Podul a fost deschis oficial în 17 decembrie 1860 și dat în folosință circulației publice după ce, timp de 24 de ore, a fost supus unei probe de rezistență cu o greutate de 450 chintale. Autoritățile orașului au amenajat o promenadă superioară pe pod și una pe sub pod, ambele fiind iluminate cu felinare (Fig. 247 a - c.).

Podul construit din fontă are două balustrade metalice formate din opt panouri cu cercuri cu decor radial, goticizant. El prezintă o singură deschidere, de 10,40 m, cu o lățime de 6 m, formată din patru traverse metalice arcuite, asamblate la cheie prin bulonare și decorate cu rozete și cu câte un brâu de elemente înscrise în cercuri. Structura de rezistență este alcătuită din patru grinzi simplu rezemate, de înălțime variabilă, din fontă turnată. Pentru reducerea greutății proprii, acestea au o prelucrare arhitecturală deosebită. Înălțimea variabilă asigură intradosului grinzii forma arcului de cerc. Arcele

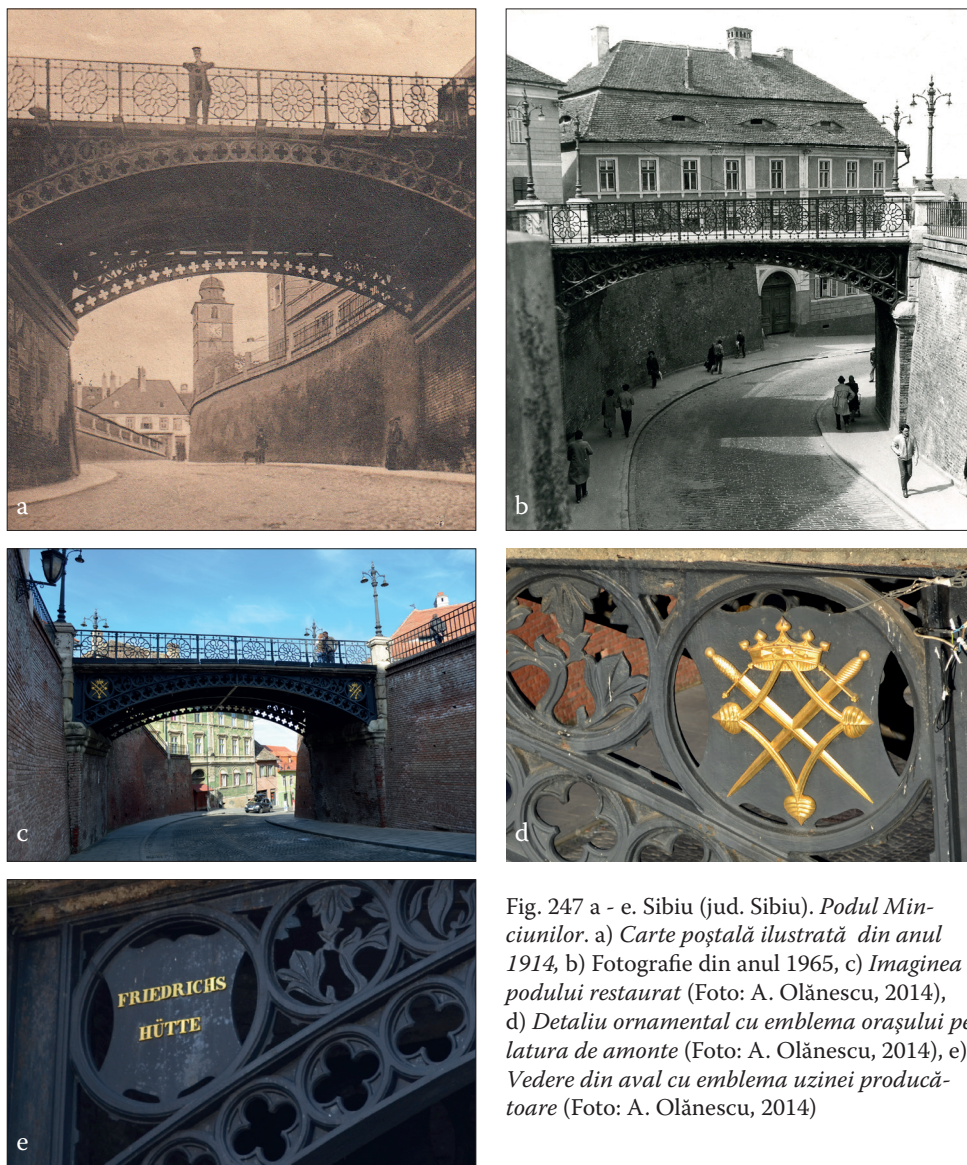


Fig. 247 a - e. Sibiu (jud. Sibiu). Podul Mineriilor. a) Carte poștală ilustrată din anul 1914, b) Fotografie din anul 1965, c) Imaginea podului restaurat (Foto: A. Olănescu, 2014), d) Detaliu ornamental cu emblema orașului pe latura de amonte (Foto: A. Olănescu, 2014), e) Vedere din aval cu emblema uzinei producătoare (Foto: A. Olănescu, 2014)

au secțiune constantă (cca 50 x 10 cm), cu ornamente vegetale sau geometrice de factură neogotică. Traversele metalice arcuite din partea de sud au cercurile cu diametru maxim decorate cu stema Sibiului la grinda elevației, iar cele din partea de nord poartă inscripțiile „1859”, anul realizării grinzilor, respectiv „FRIEDRICH'S HÜTTE”. Trebuie spus în acest loc că nu este vorba despre turnătoria „Friedrich” din Lautbach (Landul Hessen, Germania), cum scrie în diferite surse documentare (neverificate).

Parapetul metalic format, cum s-a văzut, din opt panouri de 1,25 m lungime, cu stâlpi metalici încastrați în placa de beton armat, se finalizează în stâlpi masivi ornamentali, care susțin corpuri de iluminat din fontă.

În octombrie 2006 firma germană Alfred Kärcher GmbH & co K.G., specializată în proiecte de restaurare, a curățat și restaurat Podul Minciunilor. Specialiștii restauratori au acordat o atenție deosebită păstrării patinei fontei, aceasta fiind curățată cu gheață uscată și apoi protejată cu un strat de zăpadă carbonică solidificată.

Podul a fost inclus pe LMI din jud. Sibiu la nr. 288, având codul de clasificare **SB-II-m-A-12107**.

3.5.2. Poduri din fier pudlat și poduri din oțel turnat

După „epoca fontei”, următorul pas important în dezvoltarea metalurgiei a fost obținerea fierului forjabil. După câte se știe, Abraham Darby a utilizat pentru prima oară cocsul la topirea minereului de fier, obținând astfel, în anul 1750, fier forjabil, un material care poate prelua și eforturi de întindere. Prin obținerea unor oțeluri cu calități superioare, prin metoda Bessemer, procedeul Thomas sau în cuptoare Siemens-Martin, siderurgia a pus la dispoziția constructorilor de poduri, încă din anul 1830, o gamă largă de laminate. Primele poduri de oțel au apărut începând cu 1875.

Pe teritoriul Banatului, după primele încercări ale lui Maderspach, până când au apărut primele podețe, apoi poduri din elemente de fier forjabil, apoi din oțel pudlat, au trecut câteva decenii. Primele tabliere metalice făcute la Reșița au fost, se pare, cele ale ultimelor viaducte de pe linia ferată Oravița-Anina, livrate și montate în anul 1863. Podurile metalice de pe drumurile publice au apărut mai târziu. La Timișoara, primul pod metalic a fost construit în anul 1870, „Podul Bem”, care a fost urmat de alte patru peste canalul Bega (vezi, infra, p. 217). Majoritatea podurilor metalice din Banat au fost realizate la fabrica de poduri din Reșița. Tot la Reșița s-au construit, din oțel turnat, grinzile și celelalte piese metalice ale podului Ancora de aur de la Timișoara, **primul pod public rutier din întreg Bazinul Carpatic construit din acest material nou la vremea respectivă**.

Urmează, la sfârșitul secolului al XIX-lea și începutul secolului al XX-lea, înlocuirea treptată a vechilor poduri din lemn, fontă sau zidărie de pe drumurile de stat care treceau peste Mureș, Bega, Timiș, Bârzava ș. a. cu poduri metalice din oțel turnat. Majoritatea acestor poduri construite în această perioadă au fost poduri din grinzi și zăbrele, cu talpă superioară parabolică, cu calea jos.

Au urmat astfel de construcții și în alte regiuni ale actualei României.

Anghel Saligny proiectează și realizează, în anul 1881, pe linia Adjud – Târgu Ocna, primele poduri combinate de șosea și cale ferată construite în țara noastră. În anul 1886 se realizează, pe linia ferată Filiași – Târgu Jiu, primele două poduri metalice cu console fără culee.

După planurile inginerului Anghel Saligny se construiește și la **Onești**, peste Trotuș, un pod dublu (feroviar și rutier), „Podul Alb”. Despre acest pod publicistul băcăuan Petru Done a notat „A rezistat la toate cutremurele și la toate viiturile care s-au abătut asupra zonei, dar a intrat și în modernizarea de la începutul acestui secol ... Atunci când îmbătrânesc, podurile rămân în memoria inginerilor, dar și a națiunii ... ”.

CUPRINS

<i>Introducere</i>	5
Edificii și instalații de utilitate publică	43
1. Patrimoniul industrial provenind de la transportul urban în comun	43
1.1. Scurt istoric al transportului cu tramvaie în România	43
1.1.1. București	44
1.1.2. Timișoara	48
1.1.3. Brăila	52
1.1.4. Iași	55
1.1.5. Galați	58
1.1.6. Brașov	60
1.1.7. Cluj	63
1.1.8. Sibiu	64
1.1.9. Arad	70
1.1.10. Satu Mare	74
1.1.11. Oradea	76
2. Relicve de patrimoniu industrial provendind de la iluminatul public	79
2.1. Sisteme și corpuri de iluminat	79
2.2. Iluminatul electric a centrelor urbane și sursele de curent	83
2.3. Transformatoarele electrice din orașe și din mediul rural: Monumente tehnice legate de electrificarea României	102
3. Podurile rutiere – bunuri de patrimoniu preindustrial și industrial	131
3.1. Câteva date despre drumurile și podurile construite în Dacia romană	131

3.2. Căile rutiere și podurile mai importante construite până în primele decenii ale secolului al XX-lea.	135
3.2.1. Moldova	135
3.2.2. Țara Românească	141
3.2.3. Transilvania-Banat	148
3.2.3.1. Rețeaua de drumuri și poduri.	148
3.2.3.2. Poduri de piatră din secolele XVIII-XIX monumente unice de patrimoniu preindustrial.	153
3.2.4. Podurile de lemn acoperite – o categorie de monumente tehnice cu valoare de unicat	160
3.2.4.1. Poduri celebre de lemn acoperite din Elveția.	160
3.2.5. Podul de lemn de la Turda, din secolul al XVIII-lea	161
3.2.6. Podurile de lemn acoperite din Sighișoara	165
3.2.6.1. Podul „Sichthof”	165
3.2.6.2. Podul „Wench”	165
3.2.6.3. Podul „Maria Theresia” sau „Mamut”	167
3.2.7. Podurile de lemn din ținutul Năsăudului	168
3.2.8. Alte poduri de lemn acoperite aflate pe teritoriul Transilvaniei	172
3.3. Scări de lemn acoperite cu valoare de monument tehnic și istoric.	174
3.4. Poduri de lemn dispărute, înfățișate în ilustrație de epocă.	176
3.5. Poduri rutiere metalice. O categorie importantă de monumente tehnice.	181
3.5.1. Primele poduri metalice de pe teritoriul României: podurile din fontă	181
3.5.1.1. Podurile lui Karl Maderspach.	182
3.5.1.2. Podul Minciunilor din Sibiu	186
3.5.2. Poduri din fier pudlat și poduri din oțel turnat	189
3.6. Fabrica de poduri din Reșița.	190
3.6.1. Primele poduri metalice sudate din țară construite la Reșița	191
3.6.2. Podurile metalice rutiere construite la Reșița până în anul 1937.	195
3.7. Poduri și structuri metalice executate de firme străine.	204
3.8. Podurile rutiere de beton armat cu valoare de patrimoniu industrial	204
3.8.1. Primele poduri de beton și beton armat de pe teritoriul României.	204

3.8.2. Podurile rutiere ale marilor orașe	214
3.8.2.1. București	214
3.8.2.2. Timișoara	216
3.8.2.3. Arad	226
3.8.2.4. Oradea	228
3.8.2.5. Sibiu	232
3.8.3. Poduri rutiere din metal aflate în alte localități	235
3.8.4. Poduri rutiere din metal, în cartofilie și în fotografii istorice	238
3.8.5. Podețe, pasarele, poduri de agrement	243

4. Băile comunale, o importantă categorie de edificii

de utilitate publică	246
4.1. Băile orașenești, arhitectura și instalațiile lor	246
4.1.01. Arad	246
4.1.02. Baia Mare	247
4.1.03. Brașov	247
4.1.04. Brăila	248
4.1.05. București	249
4.1.06. Buzău	250
4.1.07. Carei	250
4.1.08. Câmpulung Muscel	250
4.1.09. Craiova	252
4.1.10. Crângeni	252
4.1.11. Drobeta-Turnu Severin	253
4.1.12. Galați	254
4.1.13. Făgăraș	254
4.1.14. Iași	255
4.1.15. Lugoj	259
4.1.16. Oradea	259
4.1.17. Oravița	261
4.1.18. Satu Mare	261

4.1.19. Sebeș	262
4.1.20. Sibiu.	264
4.1.21. Sighișoara	267
4.1.22. Timișoara	268
4.1.23. Turnu Măgurele.	268
4.1.24. Oglinzi	269
4.2. Băi publice din centre miniere	269
4.2.1. Petroșani.	269
4.2.2. Ghelari.	270
5. Construcții utilitare, instalații și atelaje ale pompierilor, cu valoare de patrimoniu tehnic mobil și imobil	272
5.1. Din istoricul pompierilor din România	272
5.1.1. Constituirea primelor formațiuni de pompieri în Țara Românească, Moldova, Transilvania și Banat.	274
5.2. Foișoare de foc, turnuri, remize și „cazărmi” de pompieri	289
5.3. Firme producătoare de utilaje pentru stingerea incendiilor.	293
5.4. Bunuri de patrimoniu industrial imobil și mobil din dotarea formațiunilor de pompieri.	298
5.4.01. București.	298
5.4.02. Județul Alba	304
5.4.03. Județul Arad.	310
5.4.04. Județul Bihor	319
5.4.05. Județul Bistrița-Năsăud	322
5.4.06. Județul Botoșani	324
5.4.07. Județul Brașov	325
5.4.08. Județul Caraș-Severin.	330
5.4.09. Județul Cluj	338
5.4.10. Județul Covasna.	341
5.4.11. Județul Gorj	341
5.4.12. Județul Harghita	341
5.4.13. Județul Hunedoara	341

5.4.14. Județul Mureș	342
5.4.15. Județul Satu Mare	343
5.4.16. Județul Sibiu	347
5.4.17. Județul Suceava	359
5.4.18. Județul Timiș	360
6. Cântare publice (comunale)	372
6.1. Producători de balanțe în România - Caracteristici tehnice	372
6.2. Câteva eșantioane din Transilvania și Banat	373
6.2.1. Județul Arad	373
6.2.2. Județul Brașov	373
6.2.3. Județul Covasna	375
6.2.4. Județul Sibiu	375
6.3. Cântare publice pentru persoane	382
6.3.1. București	382
Bibliografie	385
Indice de localități	391