

O moście kolejowym nad rzeką Prut...

W związku ze zbliżającą się wystawą fotografii dworców zachodniej Ukrainy, autorstwa Marty Czerwieńec, Biblioteka Muzeum Kolejnictwa pragnie przybliżyć historię zabytkowego mostu kolejowego, który przez długie lata był jednym z największych na świecie.

W II połowie XIX wieku nastąpił rozwój mostów żelaznych, które stały się najpopularniejszymi budowlami kolejowymi w Europie. Jednakże przełom wieków spowodował wyraźne zainteresowanie badaniami nad funkcjonalnością mostów kamiennych, których idealnym przykładem jest most kolejowy nad Prutem.

W tym okresie rozpoczęto budowę linii kolejowej Stanisławów- Woronienka, którą otwarto w 1894 roku. Ciągnie się ona w malowniczej dolinie rzeki Prut. Tenże odcinek obfituje w liczne mosty kamienne, które stały się znakomitym rozwiązaniem przy próbach przekroczenia rzeki na górzystym odcinku zachodniej Ukrainy. Właśnie na tej górskiej linii kolejowej stworzono jednej z najpiękniejszych zabytków budownictwa kolejowego Europy Wschodniej.

Pod koniec XIX wieku rozpoczęto badania nad stworzeniem bezprzrubowych mostów sklepieniowych. Skaliste brzegi rzeki Prut, a przede wszystkim realizacja budowy odcinka kolejowego od stacji Delatyn spowodowały, że innowacyjne rozwiązania konstrukcyjne zostały zaadaptowane właśnie na tym terenie.

Zabytkowy most, który powstał w Jaremczu na 63 km., przez wiele lat był największym na świecie. Kierownikiem budowy był inż. Stanisław Kosiński. Został zbudowany w latach 1893- 1894 i posiadał: 2 sklepienia po 8 m. w świetle, 5 sklepień po 12 m., jak również jedno- 65 metrowe sklepienie ciosowe, przekraczające rzekę Prut.

Łuk sklepienia pierwotnie posiadał grubość w kluczu 2,10 m., na wezłowie 3,10 m. Inżynier F. Turyn w swoim artykule o odbudowie sklepienia mostu w Jaremczu (*Tygodnik Kolejowy*, No 12 (21), Warszawa 1927 r.) pisze, że „*Oś łuku [mostu] przynależną była do promienia o wielkości 40,623 m., cięciwa (rozpiętość osi łuku) wynosiła 67,62 m., a strzałka osi 18,121 m. Światło sklepienia 65m., strzałka sklepienia wynosiła 17,9 m., promień podniebienia sklepienia 38,454 m., a promień grzbietu 42,792 m. Na grzbiecie sklepienia wykonano w obu pachwinach po 4 pachwinowe łuki po 3,6 m. światła*”.

Most kolejowy nad Prutem został zniszczony przez wojska rosyjskie w 1917

roku. Dziesięć lat później nastąpiła decyzja o odbudowie jednego z najwspanialszych dzieł myśli inżynierskiej. W chwili obecnej most funkcjonuje w zmienionej formie architektonicznej, jednak w dalszym ciągu wzbudza zachwyt wśród odwiedzających malowniczą dolinę rzeki Prut.

Przemysław Śniadała