

Un secol de istorie:

Podul Crasna a fost demontat după 115 ani

Podul de la Crasna, unul dintre cele mai vechi poduri din Moldova, a fost demontat în luna mai, anul acesta, și arcele sale vor fi expuse, iar în locul lui va fi construit un alt pod.

Lucrările de demontare a vechiului pod au fost executate de către muncitorii S.D.N. Bârlad și constructorul care are contract pentru realizarea unei noi lucrări de artă pe același amplasament. Deoarece se dorește expunerea elementelor suprastructurii podului, constructorii au lucrat cu mîgală pentru demontarea acestora, astfel încât să nu fie deteriorate. Componentele podului au fost transportate într-unul dintre depozitele DRDP Iași, pentru siguranță și protecție. Odată cu expirarea perioadei normale de viață a structurii, reprezentanții firmei care s-a ocupat de construcția acestui pod istoric au adus la cunoștința Ministerului Transporturilor dorința de a le fi returnată structura, pentru a fi expusă în cadrul muzeului lor.

„A fost un pod de referință pentru Moldova, atât pentru soluțiile de construire adoptate de specialiștii francezi, utilitatea sa, dar și pentru trăinicia atestată prin inscripția de pe el, care-i dezvăluie vechimea de aproape 115 ani. Dorim să arătăm urmașilor lucrările de artă pe care le-am avut și cred că vom așeza cele două arce ca exponat, în două locații diferite. La Crasna construim un pod care sperăm să fie la nivelul exigențelor etapei actuale”, ne-a spus dr.ing. Dănuț PILĂ, directorul general regional al DRDP Iași.

Podul a fost amplasat pe drumul național DN 24, peste pârâul Lohan, aflându-se în apropierea localității Crasna, județul Vaslui, și a deservit, pe întreaga sa durată de exploatare, una dintre principalele rute care legau Principatele Române Unite, Moldova și Țara Românească. Odată cu obținerea Independenței (1878), începe și dezvoltarea și modernizarea Principatelor Române iar atunci, conducătorii au decis construcția unui nou pod. Structura a fost construită între anii 1896 – 1898, înaintea sa fiind alte două poduri realizate din lemn.

Astfel, după analiza posibilităților tehnice și a experienței în domeniu a firmelor românești, s-a decis încredințarea proiectării și construcției unui nou pod firmei franceze Dayde&Pille, așa cum reiese și din plăcuța montată pe una dintre arcele structurii. Datorită importanței ei, constructorii au ales o soluție inovatoare pentru acea dată. Astfel, suprastructura a fost alcătuită din două grinzi metalice cu zăbrele, cu calea jos. Întreaga structură a avut o lungime de 25 m, respectiv o lungime totală de 30 m. Grinzile metalice au fost construite sub formă de arc. Soluția a fost aleasă, în principal, din rațiuni ce țineau de rezistența crescută la încărcări mari, mai ales în cazul deschiderilor mici și mijlocii. Platelajul era alcătuit din antretoaze și lonjeroni metalici, peste care a fost turnată o placă din beton armat.





Vedere laterală a Podului Crasna

Podul a fost destinat circulației vehiculelor și a pietonilor. Fiind luate în considerare necesitățile vremii, lățimea părții carosabile era redusă, de doar 5,70 m. De asemenea, la extremitățile părții carosabile, se aflau și două trotuare cu lățimea de 1,80 m fiecare. Pentru siguranța pietonilor, trotuarele erau echipate cu parapete metalice pietonale. Calea de pod a fost din beton asfaltic.



Vedere asupra condițiilor de trafic peste râul Lohan

Conform specificațiilor tehnice ale vremii, podul a fost dimensionat cu ajutorul convoaielor standard din acel moment, utilizate cu precădere la proiectarea podurilor din Franța. Acestea pot fi echivalate cu clasa II de încărcare, respectiv convoi cu autocamioane A10 și vehicule speciale pe șenile S40. Această nouă structură a deservit, pentru o perioadă îndelungată, populația zonei, respectiv a întregii țări. Din cauza contextului istoric, podul a fost

supus unor încărcări excepționale, mai ales în perioada Războiului de Independență, facilitând trecerea trupelor din Moldova peste pârâul Lohan, în drumul lor spre linia frontului.



Plăcuța montată la baza uneia dintre arce, cu mențiunea firmei producătoare

Firma câștigătoare a realizat în propriile uzine structura actuală a podului Crasna, montând-o în amplasament în anul 1898. Noua structură nu a beneficiat de o exploatare în condiții de pace pentru mulți ani. Odată cu intrarea României în Cele Două Războaie Mondiale, și acest pod a fost supus convoaielor excepționale alcătuite din blindatele și artileria grea germane și ruse implicate în deflagrație. Cu toate acestea, structura a rezistat, aflându-se în exploatare până în anul 2009.

În ceea ce privește noul pod care a început a fi construit la Crasna de către firma SC GEIGER TRANSILVANIA SRL Sibiu, acesta va avea o deschidere de 26 m. Suprastructura va fi formată din patru grinzi prefabricate precomprimate postîntinse. Lățimea părții carosabile va fi de 7,80 m, cu două trotuare de câte 1,50 m fiecare. Pentru a respecta normativele în vigoare, podul va fi dimensionat la clasa E de încărcare, convoi de autocamioane A30 și vehicule speciale pe pneuri V80. El are ca termen de finalizare: până la sfârșitul anului 2020.

Nicolae POPOVICI