
DESTRĂMAREA MITULUI: CONSTRUCȚIA PODULUI FERVIAR PESTE RÂUL PRUT, LA UNGHENI

Vasile Iucal

Cuvinte-cheie: Ungheni, Prut, Basarabia, Imperiul Rus, pod feroviar, G. Eiffel, N.A. Belebuzki.

De aproape două decenii în Republica Moldova este cunoscut mitul despre construcția podului feroviar peste râul Prut, la Ungheni, de către celebrul inginer francez Gustave Eiffel. Deși această inginerie exista aici de mai bine de un veac, nimănui nu i-a trecut prin minte anterior o asemenea fantezie. Iată însă că, la sfârșitul secolului trecut, într-o vreme când societatea se afla în derivă, iar adevărul istoric nu prea conta, oricine crezându-se în măsură să-l tălmăcească după propriul plac, indivizi înzestrați cu anumită imaginație au generat povestea Podului Eiffel la Ungheni. Îmi scapă acum cine a fost cu exactitate părintele fabulației, știu doar că, începând cu anul 1998, în presă au apărut o serie de articole, autorii cărora mărturiseau contribuția lui Eiffel la edificarea podului feroviar la Ungheni¹. Cu certitudine, în 2000, un anume Vladimir Anikin, arăta, cu oarecare siguranță, implicarea părintelui renumitului turn din Paris la edificarea podului peste Prut². De aici, firul în jurul subiectului cu pricina s-a tot țesut, astfel încât acesta, în scurt timp, a devenit unul de top, fiind preluat de numeroase surse media din Republica Moldova și nu numai (Dolghi, Felea 2017, 97). Astfel, legenda s-a răspândit cu ușurință de la o sursă la alta, căpătând conotații nebănuite. Evident, pentru unii a fost și este un prilej de mândrie, pentru alții de curiozitate și uimire.

¹ C. Jardan, „Să fie podul de cale ferată peste Prut o lucrare a lui Eiffel?”, în revista Liceului „Vasile Alecsandri” din Ungheni, „Noua generație”, nr. 9 (aprilie 1998); L. Bacalu, „În aceste zile s-a vorbit și s-a scris foarte mult despre podul Eiffel de la Ungheni”, în ziarul local „Expresul”, 27 aprilie 2012. Vezi și varianta electronică: <https://www.expresul.md/2012/04/27/in-aceste-zile-s-a-vorbit-si-s-a-scris-foarte-mult-despre-podul-eiffel-de-la-ungheni/>

² Ziarul „Независимая Молдова”, № 50-51, 16 марта 2001, p. 10; Despre pod au mai scris: „Adevărul Moldova”, 13 august 2012; „Expresul”, 18 aprilie 2012; „Ziarul de Gardă”, 26 iulie 2014; „Moldova Suverană”, 10 decembrie 2015; „Evenimentul zilei”, 28 septembrie 2017 etc.

Faptul că o mică localitate urbană adăpostește o mostră de-a lui Eiffel, nu a putut să nu placă unghenenilor, unde mai pui că lucrări ale celebrului francez sunt găzduite de orașe ca Paris sau New York. Și lucrurile pot fi înțelese, până într-un anumit punct, dacă ne gândim că această comunitate, în virtutea vitregiilor istoriei, decenii la rând fiind dezgolită aprig de valori culturale și istorice autentice, se afla la acest început de veac în căutarea unor valori noi de exprimare identitară.

Trebuie să recunoaștem că, și subsemnatul, deși nu a scris, totuși, la început, a căzut pradă acestei distorsionări, contribuind oarecum la perpetuarea mitului. Ca istoric, totuși, de fiecare dată am fost rezervat și am ținut să atenționez publicul asupra faptului că, deocamdată, enunțul nu se confirmă documentar și că, în continuare, sunt necesare investigații temeinice. De aceea, începând de prin anul 2000, odată cu apariția articolului lui Anikin, ne-am pus drept scop elucidarea cazului.

În timp ce rezultatele cercetărilor de arhivă au întârziat să apară, sursele mass-media au continuat să mediatizeze subiectul, stăruind asupra unor oportunități turistice pe care acesta le oferea orașului Ungheni. Perspectiva transformării podului într-o carte de vizită a localității, a determinat autoritățile locale să acorde acestuia, în aprilie 2012, numele „Podul Gustave Eiffel”³. Pasul a fost făcut fără consultarea specialiștilor, după cum a procedat și Ministerul Culturii în octombrie 2014, când podul „Gustave Eiffel” a fost desemnat eveniment central al Zilelor Patrimoniului Cultural European în Republica Moldova.

Tot în 2014, revista bucureșteană *Historia* a publicat articolul „Podul peste Prut, proiectat și construit de Gustave Eiffel” (Berinde 2014). Lecturându-l, cititorul de rând, neinițiat îndeajuns în problemă, rămâne cu impresia că, în sfârșit,

³ Decizia Consiliului orașenesc Ungheni nr. 2/33 din 20.04.2012.

se pune punctul pe ”i” într-un subiect mult discutat. Acest articol a avut o oarecare contribuție la creșterea credibilității legendei podului Eiffel la Ungheni. Când însă subsemnatul a solicitat autorului dovezi referitoare la cele relatate, acesta a promis să „caute toate sursele documentare disponibile pe tema în cauză”, doar că lucrurile nu s-au mai întâmplat.

La fel au procedat și alți autori, cărora le-am cerut să ofere dovezi, întru confirmarea spuselor lor, fapt care, într-un final, ne-a făcut să înțelegem că este vorba de un fals ordinar și că sunt necesare cercetări corespunzătoare.

Tot ce am izbutit să aflăm inițial, a fost numele celui care s-a ocupat de realizarea construcției podului – inginerul rus N. Balinski⁴, pe care, trebuie observat, V. Anikin, autorul articolului din 2000, îl dădea drept autor al proiectului podului.

La Arhiva Națională a Republicii Moldova nu am mai dat de alte materiale, iar cercetările ulterioare ne-au convins că în Moldova sunt șanse minime să găsim informația căutată. Astfel a apărut ideea direcționării investigației spre instituții de profil din străinătate – în special ruse și ucrainene. Am pornit de la faptul că, la momentul construcției podului, a căii ferate în genere, Basarabia s-a aflat în componența Rusiei țariste, apoi a URSS și, prin urmare, instituțiile implicate în aceste construcții, cu certitudine, au trebuit să fie rusești.

Prin urmare, pe 18 octombrie 2015, am expediat o scrisoare cu expunerea subiectului, la Muzeul Transportului Feroviar al Federației Ruse din Petersburg⁵. În răspunsul pe care l-am primit de acolo, se menționa că: „Muzeul nostru nu deține date privind construcția podului peste Prut la Ungheni, dar în biblioteca instituției există o carte, editată în anul 1971, de un colectiv de autori, intitulată: „Стальным магистралям Молдавии 100 лет”, în care se spune că germanii, retrăgându-se în 1944, au aruncat în aer: „... marile poduri: la Bender, Râbnița, Moghilev-Podolsk, Ungheni și Reni”. Din aceasta se poate trage concluzia că podul construit în sec. XIX, chiar dacă a funcționat pe timpul Războiului al Doilea Mondial, până astăzi nu s-a păstrat”.

⁴ ANRM, F. 2, inv. 1, d. 8329, f. 1.

⁵ Arhiva Muzeului de Istorie și Etnografie Ungheni (AMIEU), documente, mapa Podul Feroviar peste Prut, nr. 5/18.11.2015.

În continuare, specialiștii de la Petersburg au ținut să precizeze că: „La sfârșitul secolului al XIX-lea, începutul secolului XX, la construcția și proiectarea a peste 100 de poduri feroviare în Rusia a participat inginerul căilor și comunicațiilor, profesorul Institutului de ingineri ai căilor și comunicațiilor, șeful Laboratorului mecanic N.A. Beleliubski. Muzeul, de asemenea, se află în posesia unei monografii: „Н.А. Белелюбский. Жизнь и творчество”, în care este dată lista celor mai mari poduri construite după proiectele lui N. Beleliubski. Printre acestea, figurează și podul construit peste Prut, pe linia ferată Chișinău-Ungheni, în anul 1881.

În încheiere, se mai arăta că: „În fondurile Arhivei Istoric de Stat a Rusiei (Российский Государственный Исторический Архив – РГИА) se păstrează materiale privind construcția drumurilor și podurilor în Imperiul Rus până în anul 1917 și dosarul personal al lui N.A. Beleliubski, în care, de asemenea, figurează podul feroviar peste Prut, construit după proiectul acestuia”⁶.

Așadar, din răspunsul muzeografilor de la Petersburg reieșeau două lucruri.

Întâi, se confirma presupunerea că podul actual a fost construit după al Doilea Război Mondial.

Doi, în calitate de autor al proiectului podului vechi apărea o persoană absolut nouă, care nu fusese vehiculată niciodată în discuțiile despre paternitatea construcției – inginerul rus N. Beleliubski.

Ambele piste trebuiau verificate și confirmate documentar.

Într-adevăr, faptul că podul actual nu este cel vechi, devine clar la o simplă confruntare a imaginilor de epocă ale primei construcții cu cele ale podului actual. Mai jos vom vedea că există și documente care dovedesc că primul pod a fost aruncat în aer în timpul ultimului război mondial.

Lucrurile erau absolut necunoscute însă în privința inginerului N. Beleliubski, din care cauză aveam suspiciuni asupra sa, și nu doar în calitate de autor al proiectului primului pod feroviar la Ungheni, ci în genere, în posibilitatea existenței în Rusia la acea vreme a unor capacități moderne de construcție a podurilor feroviare. De aceea, o edificare documentară în acest sens era absolut necesară.

⁶ AMIEU, documente, mapa Podul Feroviar peste Prut, nr. 4/13.01.2016.

Urmând recomandarea specialiștilor de la Petersburg, pe data de 14 martie 2016 am expediat un demers la Arhiva Istorică de Stat a Rusiei, în care am rugat să ni se ofere date despre dosarul personal al inginerului N.A. Beleliubski și să ni se răspundă concret dacă acesta a fost implicat în edificarea podului feroviar peste Prut la Ungheni⁷.

În răspunsul primit, patru luni mai târziu, pe 25 august, ni se confirma că: „Într-adevăr, în fondurile instituției respective se păstrează „Proiectul podului peste r. Prut”. Acest pod a fost proiectat pentru calea ferată Chișinău-Iași a Direcției căilor ferate Sud-Vest. Proiectul podului a fost întărit de ministrul comunicațiilor A.P. Bobrinski la 24 martie 1874. Autor al proiectului este inginerul N. Beleliubski”⁸. Se mai menționa că: „Pe coperta documentului stă aplicată ștampila Comitetului Tehnic cu însemnarea „86”. Se poate presupune că podul a fost proiectat în 1874, dar a fost construit în anul 1886”, conchideau arhivarii. Făcând demersurile necesare, peste ceva timp, am intrat în posesia copieii documentului respectiv⁹.

În ceea ce privește persoana inginerului N.A. Beleliubski, am stabilit următoarele: La momentul construcției podului feroviar peste Prut, Rusia țaristă dispunea de o școală de construcție a podurilor foarte dezvoltată, cu o bună reputație în toată lumea. Începând cu mijlocul sec. XIX, odată cu apariția unor noi metode de sporire a rezistenței construcțiilor metalice, în Rusia au început pe larg să fie construite poduri de fier de diferite sisteme, cel mai rațional și răspândit fiind cel care propunea construirea podurilor din ferme metalice, proces care a durat până în anul 1910. Inițiatorul construcției acestui tip de poduri a fost inginerul S. Kerbedz, prin edificarea, în anii 1853-1857, a podului feroviar peste r. Luga.

Alt cunoscut inginer rus, cu o contribuție importantă în construcția de poduri feroviare la mijlocul secolului XIX, a fost A.E. Struve. Acesta a fost autorul construcției podurilor peste r. Oka (1866), peste Nipru (la Kiev, 1867) și Kremenciug (1872). Au mai existat și alți ingineri talentați și foarte



Fig. 1. N.A. Beleliubski (după: Лопарто 1975, 12).

cunoscuți la acea vreme nu doar în Rusia, ci și în afara imperiului: F. Iasinski, L. Proskureakov, D. Juravski ș.a. (Пунин 1982, 52).

În a doua jumătate a secolului XIX, școala rusă de ingineri-constructori de poduri ocupa unul din locurile de frunte în lume. În anii 1870-1890 aceasta a fost condusă de eminentul inginer, savant și pedagog N.A. Beleliubski, 1845-1922 (fig. 1).

N.A. Beleliubski a absolvit Institutul de ingineri ai căilor și comunicațiilor din Petersburg în 1867, iar din 1873 a fost profesor în cadrul acestuia.

Începutul activității sale ingineresti a coincis cu demararea construcției podurilor feroviare mari din secții metalice, ceea ce făcea necesară studierea fermelor și cercetarea proprietăților materialelor de construcție. Prima sa lucrare în acest domeniu a fost participarea la reconstruirea a 48 de poduri pe linia ferată Nicolaevskaya, unde lui Beleliubski i-a revenit întâietatea în elaborarea metodei de schimbare a podurilor din lemn cu cele din fier, fără a întrerupe circulația trenurilor. În total, în întreg Imperiul Rus trebuiau schimbate 120 de poduri care funcționau din anul 1851. Acest lucru a fost înfăptuit până în anul 1880, fapt ce i-a adus autorului un mare prestigiu în domeniul construcțiilor podurilor feroviare.

Astfel, din 1869, când a fost construit primul său pod, peste Volga, în Simbirsk, și până în 1916, după proiectele lui N. Beleliubski au fost construite peste 100 de poduri, cu o lungime totală de 17 km. Începând cu anul 1870, în Imperiul Rus nu a fost construit nici un pod fără participarea lui N.A. Beleliubski (Демченко 2015, 363).

Cele mai cunoscute au fost: podul de la Syzran (1880-1885, cel mai lung pod din Europa la sfâr-

⁷ AMIEU, documente, mapa Podul Feroviar peste Prut, nr. 6/14.03.2016.

⁸ AMIEU, documente, mapa Podul Feroviar peste Prut, 3040/25.07.2016.

⁹ РГИА, Ф. 350, оп. 58, д. 1600, л. 1. Exprim, pe această cale, mulțumiri maestrului Dumitru Verdianu, care a suportat cheltuielile și timpul necesar obținerii copiilor dosarelor privind subiectul în cauză la Arhiva Istorică de Stat a Rusiei și Biblioteca Națională a Rusiei din Petersburg.



Fig. 2. Podul peste r. Volga, la Syzran (1880), proiectat de N. Beleliubski (după: Лопарро 1975, 23).

șitul sec. XIX), cel de la Sveajzsk, peste Volga, podul peste Nipru de lângă Dnepropetrovsk, podurile peste Obi, Inguleț ș.a.

Lui N. Beleliubski îi aparține inițiativa de a fabrica secții metalice tip (ferme), cu lungimea de 25 și 50 de stânjani (aprox. 50-100 m.).

Acesta primul în lume a propus ferme¹⁰ cu două sisteme de grinzi încrucișate și o grindă suport la mijlocul secției (1888), fermă de pod cu îmbinare a grinzilor în formă de triunghi (1890). Tot lui îi aparține noul principiu de determinare a lungimii libere a podului între stâlpii-suport, necesară capacității de curgere a apei pe pod.

Enumerând aceste realizări, nu trebuie omis din vedere nici faptul că lui N. Beleliubski i-a revenit meritul de a înlocui fierul cu oțelul în construcția podurilor (din 1883), ceea ce a sporit simțitor calitatea și siguranța construcțiilor (Лопарро 1975, 62). N. Beleliubski a înfăptuit numeroase și importante modificări în construcția podurilor, unele dintre care au fost recunoscute în practica mondială. Datorită unor astfel de invenții, aplicate la construcția podului feroviar peste r. Volga, la Syzran, în anul 1880 (fig. 2), inginerul rus a fost distins cu medalia de aur la expoziția internațională de la Edinburgh.

¹⁰ **Fermă metalică** – ansamblu format din bare de metal, care constituie scheletul unei construcții, menit să susțină o greutate.

N. Beleliubski a fost ales doctor de onoare în științe inginerești al academiilor din Germania, Franța, Anglia, membru de onoare al Asociației inginerilor civili din Franța, membru de onoare al Institutului betonului din Anglia. În anul 1907 Școala tehnică superioară din Berlin i-a acordat acestuia titlul de *doctor-inginer honoris causa*, pentru merite deosebite în construcția podurilor. N.A. Beleliubski a fost participant activ la lucrările congreselor internaționale în domeniul ingineriei podurilor și sporirii rezistenței metalelor (Демченко 2015, 362).

În construcția rusă de poduri din anii 1870-1890, a dominat „școala lui Beleliubski”. Este necesar de reținut că Rusia secolului XIX, în imensitatea teritoriului său, suferea de lipsa cronică a drumurilor. Imperiul avea nevoie de dezvoltarea rapidă a sistemului de comunicații, inclusiv a căilor ferate. În această situație, problemele esteticului și frumosului în construcția de poduri ocupau un loc secundar. Aspectul estetic al arhitecturii podurilor, spre deosebire de școala franceză, de exemplu, aproape că nu era studiat în cadrul cursurilor instituțiilor de profil. Una din cauzele principale a fost că podurile în sine, erau considerate construcții strict utilitare și nu produse ale creației artistice. De aceea, inginerii-proiectanți de poduri feroviare din a doua jumătate a secolului XIX au pledat pentru raționalitatea soluțiilor tehnice. Inclusiv N. Beleliubski a fost adept

tul excluderii diversității tipurilor în construcția podurilor și limitarea la un diapazon îngust de construcții, dând prioritate fermelor de tip grindă (Пунин 1982, 56). Prin urmare, inginerul a recurs la tipizarea acestora.

Din anii 1870-1880, N. Beleliubski a proiectat și utilizat tipul fermelor cu trei bare diagonale (cu lungimea între 25 și 50 de stânjani)¹¹, pe care, începând cu deceniul opt, l-a înlocuit cu cel de două diagonale, lungimea fermelor măsurând între 50, 87 și 87,78 m., ajungându-se ulterior până la 109,25 m (Пунин 1982, 57).

Contemporanii conștientizau rolul important pe care îl aveau căile ferate în dezvoltarea economică și culturală a societății, mai ales la periferiile imperiului. De aceea, atunci când se inaugura un pod mare, evenimentul se transforma deseori în sărbătoare. Amplasată într-un mediu geografic și social concret, noua construcție producea un impact important asupra acestuia, asupra comunității în genere (Пунин 1982, 73).

Astfel, în lista celor mai mari poduri construite de N. Beleliubski, figurează și podul peste r. Prut, la Ungheni (Лопатто 1975, 132). Din aceeași sursă, aflăm că la Biblioteca Națională a Rusiei din Petersburg se mai păstrează un proiect al podului feroviar peste r. Prut, elaborat de același autor (Белелюбский 1881, 49-50).

Analizând documentul în cauză, am realizat că, de fapt, este vorba de o parte din același proiect, din anul 1874, lucru confirmat și de explicația ce-l însoțește (Белелюбский 1881, 49). Astfel, intrând în posesia ambelor documente, plus alte surse complementare: imagini, desene de epocă, relatări, și cercetându-le atent, am putut stabili că, din momentul construcției căii ferate Chișinău-Iași în 1875 și până în ziua de astăzi, pe râul Prut, la Ungheni, au existat două poduri feroviare metalice.

Despre edificarea celui dintâi se vorbea încă în anul 1872, pe data de 18 august, când consulul rus la Iași anunța șeful jandarmeriei regiunii Basarabia despre faptul că: „Pe durata construcției podului feroviar peste Prut, care urma să aibă loc, inginerul părții române, Stamatopulo, ruga să-i fie permisă trecerea liberă a râului Prut, în

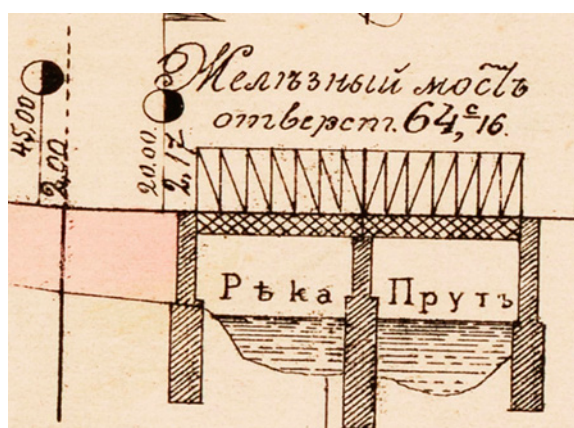


Fig. 3. N. Beleliubski, proiectul podului feroviar peste r. Prut, 1874, fragment (după: РГИА, Ф. 350, оп. 58, д. 1600, л. 1).

punctul de unire a căilor ferate din localitatea Ungheni”¹².

Proiectul a fost aprobat de Consiliul tehnic pe data de 24 martie 1874, cu un an înainte de finisarea construcției sectorului de cale ferată Cornești-Ungheni (1 iunie 1875). Documentul este semnat de inginerul Institutului Imperial al căilor și comunicațiilor, N. Beleliubski.

Conform proiectului: „construcția prezenta o structură metalică din două deschideri, fiecare având lungimea de 32,00 stânjani (71,3 m), sistem diagonal cu bare aparte pentru fiecare deschidere (fig. 3), cu circulația pe partea de jos și adaptarea liniei pentru circulație pietonală. Părțile din piatră (pilonii) – pentru două căi, iar partea superioară (metalică) a construcției – pentru o singură cale de lățimea unei garnituri de tren rusești. Podeaua pentru pietoni este din două rânduri de scândură din stejar. Intrări pe pod pentru trăsură cu înclinație de 1/20 și lățimea de 4 stânjani, inclusiv lățimea podului – 3 stânjani. Pilonii au baza din beton, turnată la adâncimea de 3 m mai jos de orizontul nivelului inferior al apei, fiind înconjurați cu un rând de stâlpi de protecție. Berbecul¹³ este fixat pe un cheson¹⁴ adâncit până la stratul de humă aflat la 15 m mai jos de orizontul nivelului inferior al apei. Clăditul acestora este efectuat din piatră de travertin nefinisată – în pilon mai jos de suprafața pământului, în berbeci,

¹² ANRM, F. 2, inv. 1, d. 8329, f. 1.

¹³ **Berbec** – construcție specială în partea de jos a fiecărui pilon, orientată împotriva cursului apei, destinată dispersării sloiurilor de gheață în perioada rece a anului.

¹⁴ **Cheson** – construcție sub apă, de forma unei cutii, în care, după secare, se fac lucrări de fundație.

¹¹ **Stânjani** – unitate de măsură pentru lungime, folosită înaintea introducerii sistemului metric, care a variat de la epocă, la regiune între 1,96 m și 2,23 m. Stânjani rusesc măsura 2,23 m.

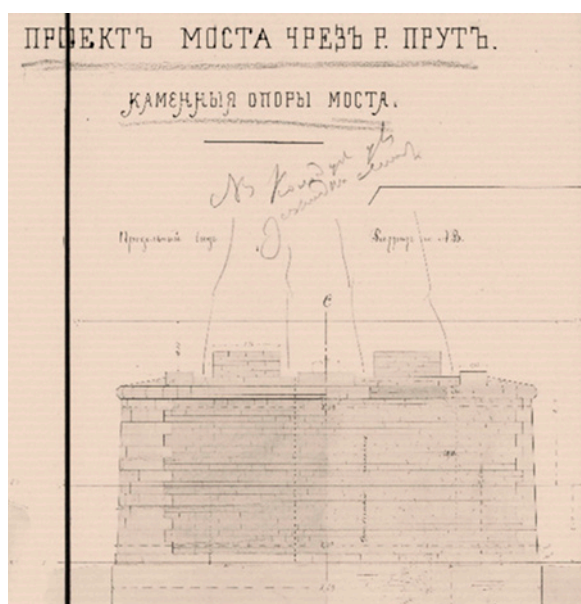


Fig. 4. N. Beleliubski, proiectul podului feroviar peste r. Prut, schiță pilon (după: Beleliubski 1888, 5).

mai jos de orizontul inferior al apei; mai sus de ambele niveluri – construcția este căptușită cu piatră din zăcământ mai dur (fig. 4).

Construcția superioară a podului se compune din ferme cu lungimea de $232\frac{1}{3}$ f.¹⁵, cu înălțimea de 24,5 f. (fig. 5). Distanța dintre axele fermelor este de $18\frac{1}{3}$ f., lungimea panelurilor – 13 f. 8 d. pe lângă 17 paneluri. Brăurile sunt de tip cutie.

Părțile bazei construcției unei deschideri conțin 620 puduri de fontă și oțel. În total, partea superioară a construcției celor două deschideri cântărește 24840 puduri (406879,2 t.)¹⁶.

Pilonii podului sunt echipați cu fântâni pentru explozibil.

Proiectul aprobat al podului (în martie 1874) a fost prevăzut cu mijloace pentru stoparea accesului trăsurilor în timpul trecerii trenurilor, barierele și căsuțele de pază la intrare au fost utilizate cu sonerii electrice, unite prin fir telegrafic cu ambele stații Ungheni (ruși și români), iar la ambele părți ale podului au fost instalate semafoare, puse în funcțiune cu fire de la manivelele barierelor. De asemenea, au fost întreprinse diferite măsuri pentru preîntâmpinarea incendiilor.

Costul podului:

- Structura metalică superioară (inclusiv lemnul) 24840,00 puduri (pentru 1 pud câte 4 rub. 87 cop.) – 120880 rub.
- Cheson 3950 puduri câte 5 rub. 50 cop. pentru un pud – 21725,00 rub.
- Așezare cheson (cu mijloacele proprii), 114 stânjeni cubi câte 200 rub. – 228 00,00 rub.
- Clădit și beton, 335 stânjeni cubi (pentru 1 st. cub 235 rub.) – 83425,00 rub.
- Amenajarea șoselei de acces – 8470,00 rub.
- Administrația, căsuțe, semafoare, sonerii ș.a. – 22700,00 rub.

În total: 280 000 rub.

Această sumă a fost împărțită egal între guvernul român și conducerea căii ferate Odesa” (Beleliubski 1881, 49-50)¹⁷.

Cu siguranță, în 1875 podul nu era construit. În acel an abia activa o comisie ruso-română, având în frunte pe amintiții ingineri: din partea rusă – Balinski, iar din partea română – Stamatopulo. În sarcina acesteia intra supravegherea desfășurării lucrărilor de construcție a podului.

Era deja 12 martie 1875, iar membrii comisiei în cauză continuau șirul adresărilor către autoritățile ruse, întru facilitarea trecerii Prutului, de pe un mal pe altul, pe timpul lucrărilor¹⁸.

Nu cunoaștem când a fost finisată construcția exact. De regulă, datorită tehnologiilor existente la acea vreme (fig. 6), aceasta nu a putut dura mai târziu de anul 1876, cu atât mai mult cu cât lucrurile erau grăbite de situația politică alarmantă din Balcani, care s-a soldat cu începutul Războiului ruso-turc, pe 12 aprilie 1877. Astfel că la acea dată trupele ruse traversau podul deja construit.

Fără îndoială, acesta era din fier. Așa ni-l prezintă însuși proiectul inginerului N. Beleliubski¹⁹. Tot așa l-a văzut – „podul de fier peste Prut” – senatorul militar rus S. Șamota, aflat în trecere prin Ungheni în aprilie 1877 (fig. 7) (Всемирная 1877, 200). Și corespondentul P. Karazin, relatează în însemnările sale din același an, că la Ungheni a trecut Prutul, „râu ale cărui maluri abrupte sunt legate printr-un pod din ferme de fier, pe care se aștern linii de fier” (Всемирная 1877, 201). Prin

¹⁵ Foot – unitate de măsură anglo-saxonă a lungimii, însemnând, în română, pas. 1 ft. = 30,48 cm

¹⁶ Pud – unitate de măsură a greutateii: 1 pud = 16,3806872 kg.

¹⁷ Este important să observăm, din această descriere, că podul a fost prevăzut și pentru circulație pietonală.

¹⁸ ANRM, F. 2, inv. 1, d. 8225, f. 1.

¹⁹ РГИА, Ф. 350, оп. 58, д. 1600, л. 1,

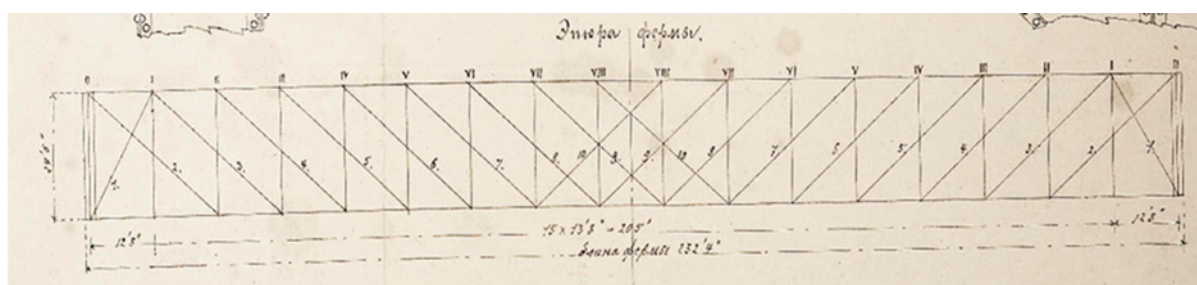


Fig. 5. N. Beleliubski, proiectul podului feroviar peste r. Prut, 1874, partea superioară – ferma (după: Beleliubski 1888, 5).

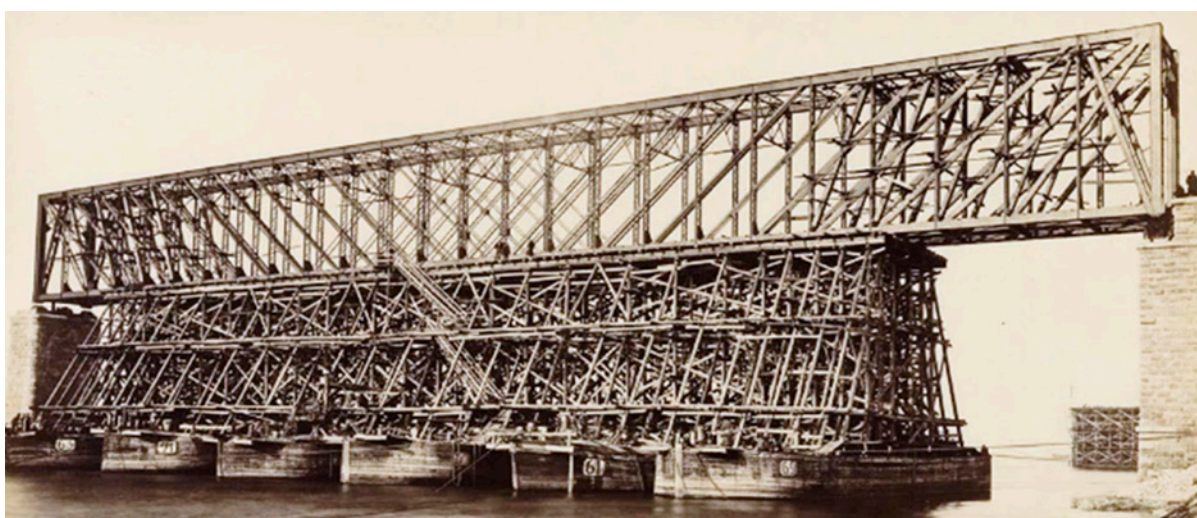


Fig. 6. Instalarea fermei podului pe piloni (după: <https://www.tourprom.ru/country/russia/syzran/attraction/aleksandrovskii->).



Fig. 7. Podul de fier peste r. Prut, la Ungheni în 1877. Desen de epocă, autor S. Șamota (după: Иллюстрированная 1877, 100).

urmare, afirmația că *primul pod a fost construit din lemn*, face parte din șirul de fantezii ale mitului aflat în discuție. În deceniul șapte în Imperiul Rus poduri feroviare din lemn nu se mai construiau. Dimpotrivă, din 1851 acestea se aflau în plin proces de înlocuire cu cele metalice, lucrări în care, după cum am văzut mai sus, a fost implicat nemijlocit și N. Beleliubski.

În continuare, trebuie, totuși, să lămurim problema celor doi ani, pe care arhivarii îi propun ca repere pentru construcția podului: primul – „1881” – figurează în lista podurilor proiectate de N. Beleliubski (Лопарто 1975, 132), al doilea – „86” – pe foaia de titlu a proiectului din 1874²⁰.

²⁰ РГИА, Ф. 350, оп. 58, д. 1600, л. 1.



Fig. 8. Podul feroviar peste r. Prut, la Ungheni, începutul sec. XX (după: Крушевaн 1903, 190).



Fig. 9. Podul feroviar peste r. Prut, începutul sec. XX (după: Iorga 1905, 137).

Mai plauzibil pare a fi cel dintâi, căci, după construcția podului în anul 1876, a urmat o etapă de cinci ani, pe parcursul căreia au fost efectuate testări și verificări. Acestea s-au încheiat în 1881, fapt care a însemnat anul dării în exploatare de facto a podului. Cât privește cifra „86”, ea poate semnifica o perspectivă mai lungă de construcție a podului, de până în 1886. Însă, evenimentele politice care au survenit, după cum am menționat deja, au grăbit realizarea lucrărilor. Cu certitudine, în nici un caz nu poate fi vorba de construcția unui alt pod. Acest lucru nu se justifică economic. Cu atât mai mult, nu a fost o defecțiune la piloni, cauzată de creșterea debitului de apă și chemarea inginerului francez Eiffel, pentru a remedia lucrurile, așa cum afirmă cunoscuta „legendă”. O asemenea afirmație este cel puțin lipsită de logică, căci la acea vreme Rusia dispunea de una din cele mai avansate școli și industrii constructoare de poduri din Europa, iar arhitectul podului de la Ungheni avea o experiență în domeniu de invidiat, fiind primul în breaslă. Însuși Proiectul construcției arată calcule temeinice și profesionalismul înalt al inginerului.

În orice caz, comparând detaliile proiectului podului din 1874, cu cele prezente în câteva imagini grafice ale construcției din anul 1877, constatăm coincidența acestora (Белелюбский 1888, 5; Иллюстрированная 1877, 100). Aceeași similitudine se observă și pe fotografiile podului de la începutul secolului XX, în special pe cea publicată de P. Crușevan în anul 1903 (fig. 8), la subsolul căreia editorul a ținut să specifice neapărat că: „Pe acest pod, în 1877-1878, în timpul războiului ruso-turc, au trecut sute de mii de militari ruși” (Крушевaн 1903, 190).

La începutul secolului XX, podul feroviar peste Prut la Ungheni a fost o carte de vizită a Basarabi-

ei, fapt consemnat prin tipărirea unei cărți poștale cu imaginea sa (fig. 9). Și asta nu pentru că autor al construcției ar fi fost inginerul Eiffel. Nimănu-i a trecut prin minte atunci o asemenea fan-tezie. Mai mult, nicăieri nu apare și nu se discută paternitatea lui N. Beleliubski asupra construcției. Și asta din cauza că lucrurile erau cunoscute și firești, acestea neconstituind subiect de senzație. Pur și simplu, lucrarea era aspectuoasă, schimba ambianța locului, fascinând privitorul. Unde pui că în anii ‘30, alături mai apăruse un pod de fier – pietonal – construit de autoritățile române – la fel de plăcut ochiului iubitor de frumos²¹.

Astăzi, adepții mitului „Podul lui Eiffel” consideră că actuala construcție inginerească de la Ungheni este cea veche. Pentru a nu periclită paternitatea celebrului francez asupra acesteia, ei susțin că podul n-a suferit, nici în război, nici în urma creșterii uzurii fizice, slujind cu succes peste 140 de ani și va dăinui încă mult timp înainte.

Dimpotrivă, rezultatele investigațiilor pe care le-am întreprins, după cum poate fi înțeles și din cele relatate până aici, arată în mod evident că podul actual este altul decât cel construit după proiectul lui N. Beleliubski din 1874, iar schimbarea a survenit în urma unor bombardamente repetate.

Documentele mărturisesc faptul că cea dintâi deflagrație s-a întâmplat în anul 1941, fiind cauzată de trupele sovietice, chiar în prima zi de război, pe 22 iunie. Acest fapt a fost consemnat de militari într-un raport înscris în jurnalul lup-telor la trecătorile peste Prut, în care se relatează că: „La orele 23.10, podul feroviar peste Prut și

²¹ Podul pietonal peste Prut, construit de autoritățile române în deceniul trei și distrus de sovietici după Războiul al Doilea Mondial, este un alt subiect de cercetare, ale căror rezultate le vom face cunoscute pe măsura desfășurării investigațiilor.



Fig. 10. Podul feroviar peste r. Prut, în reparație după bombardamentul din 1941. Foto de epocă (după: <https://www.history.ro/sectiune/general/articol/podul-pest-prut-proiectat-si-construit-de->).

cel pentru transportul auto la Ungheni-Târg, *au fost aruncate în aer* de unități ale Armatei Roșii” (Пограничные 1976, 81) (fig. 10).

Nu cunoaștem gradul deteriorării construcției, cert e că autoritățile române și cele germane au restabilit-o, fiind în capacitate de funcționare pe toată durata războiului.

Surse documentare confirmă că podul a fost bombardat și la sfârșitul războiului, în 1944 (Юфа 1971, 90). Care însă a fost soarta sa după aceea, aproape că nu se cunoaște nimic. Fiind obiectiv strategic, sovieticii au făcut din el subiect tabu, secretizând informația.

Când am început investigația, am intuit că mă voi lovi de un asemenea impediment.

De aceea, am încercat o cale mai simplă – să identific careva martori oculari în vârstă din localitate și împrejurimi, care, eventual, ar fi cunoscut ceva despre soarta podului după război. Aceste căutări însă au fost zadarnice.

Am decis atunci să investighez originea structurii fermelor podului actual, prin identificarea unor analogii. Am stabilit, mai întâi, că lucrarea de artă (ferma) a podului de la Ungheni este identică cu cea a podurilor feroviare peste Nistru de la Rezi-na - Râbnici și Otaci - Mohiliov-Podolsk (fig. 11). Studiind literatura de specialitate sovietică de după război, am stabilit că, în fosta URSS, la sfârșitul războiului, din cauza bombardamentelor, au



1



2



3

Fig. 11. Structura fermelor metalice, comparație: 1 - primul pod; 2 - podul actual; 3 - podul peste Nistru, la Rezi-na (Colecția de fotografii a Muzeului de Istorie și Etnografie Ungheni).

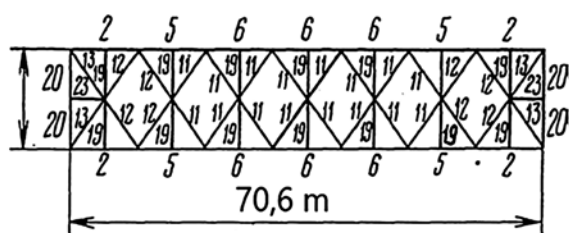


Fig. 12. Schema fermei podului actual. Proiect-tip, seria b, lucrat de biroul Proiektstalkonstrukția în 1944 (după: Протасов, Теплицкий 1973, 121).

fost distruse numeroase poduri feroviare. Pentru asigurarea exploatării neîntrerupte a căilor ferate a fost necesară proiectarea, fabricarea și instalarea în timp scurt a unui număr mare de construcții metalice. Lucrul a început în anul 1944, iar proiectările au fost realizate de întreprinderea Proiektstalkonstrukția (PSK). Pornind de la specificul economic al timpului traversat de URSS, inginerii instituției în cauză au propus proiecte de structuri metalice pentru podurile feroviare, care aveau la bază ideea simplificării procesului de fabricare și implementarea unor tehnologii menite să ridice productivitatea muncii.

Structurile metalice propuse de PSK, în frunte cu inginerul G.D. Popov, au fost proiectate pentru lungimi de 33,0; 44,0; 55,0; 66,0; 77,0; 88,0; 99,0; 110 m și clasificate în două serii. În prima serie (a) de structuri, cu deschideri de 33,0-66,0 m, grila fermei era în formă de triunghi cu suporturi și suspensii suplimentare; cea de a doua serie (b) – cu lungimi de 77,0-110 m, grila fermei avea formă romboidală, cu semisuporturi – semisuspensii suplimentare (Протасов, Теплицкий 1973, 121). Efectuarea analogiei structurii fermei celor două serii a scos la iveală identitatea fermei din seria a doua (b) cu fermele podului actual de la Ungheni (fig. 12).

Pentru a confirma cele stabilite, am decis să apelăm la ajutorul specialiștilor în materie de poduri feroviare. De aceea, ne-am gândit că cea care cunoaște mai bine lucrurile poate fi chiar instituția în gestiunea căreia se află podul: Întreprinderea de Stat „Calea Ferată din Moldova”²².

În confirmarea demersului adresat, specialiștii întreprinderii amintite ne-au pus la dispoziție un extras dintr-un studiu, realizat de cercetătorii

Centrului Științific de Est al Academiei Transportului din Ucraina. De fapt, un raport al stării fizice a podului în anul 2005. În preambulul acestuia se relatează că: „Proiectul fostului pod nu s-a păstrat (podul lui Beleliubski – n.n.).

În momentul retragerii trupelor germano-române, în anul 1944, aviatorii Armatei Roșii au aruncat în aer ambele poduri (feroviar și pietonal, ultimul fiind construit de români în 1939 pe cursul râului mai sus). Din cauza detonării, au explodat fântânile umplute cu explozibil, aflate în pilonii podului. Podul a fost distrus definitiv, iar pentru trecerea unităților Armatei Roșii, mai jos pe curs, a fost construit, la nivel mic, un pod temporar. Ulterior acesta a fost utilizat ca pod pietonal.

În anul 1945, mai sus de podul distrus, la o distanță de 6,2 m, a fost construit alt pod feroviar temporar. În același an, prin ordinul Comisariatului Poporului al Căilor și Comunicațiilor nr. C-732/ЦЗ, celor două întreprinderi de profil din URSS: Soiuztransproiekt și Glavmostostroi, le-a fost pusă sarcina proiectării restabilirii podului peste râul Prut la stația Ungheni.

În anul 1946, Glavmostostroi a construit podul permanent peste Prut, cu păstrarea defalcării deschiderii precedente pe schema 2×70,6 m.

În luna octombrie 1949 podul a fost cercetat de stația constructoare de poduri. În martie 1950, aceeași instituție a testat parametrii statici și dinamici ai podului. Rezultatele au confirmat că, după capacitățile sale, podul permitea circulația trenurilor cu locomotive din toată gama, existente la acea vreme în URSS și RPR, fără limitarea vitezei și tracțiunii” (Тарасенко, Сухоруков 2005, 9-10)²³.

Prin urmare, lucrurile sunt mai mult decât clare. Cercetările documentare, efectuate de subsemnat, cât și cele ale specialiștilor în domeniul construcțiilor inginerești feroviare, converg spre faptul că actualul pod feroviar peste râul Prut, la Ungheni, nu are nimic comun cu celebrul inginer francez Gustave Eiffel, după cum nu a avut vreo tangență nici cel precedent, construit în anul 1876, după proiectul inginerului N. Beleliubski. Podul de astăzi este o construcție inginerească, realizată de sovietici în 1946, conform unui proiect tipizat din anul 1944, ca urmare a unor necesități cauzate de consecințele războiului. Pe lângă dovezile documentare, faptul este evident și la cea mai simplă

²² Muzeul de Istorie și Etnografie Ungheni, demersul nr. 23, din 29.05.2018.

²³ Muzeul de Istorie și Etnografie Ungheni, nr. H-4/2101 din 22.10.2018.

comparație vizuală a geometriei lucrărilor de artă a podului vechi cu cel actual.

În încheiere, este necesar să precizăm că articolul de față nu se vrea niciodată o pledoarie cu tentă pro-rusească. Departe de autor acest gând. Pentru subsemnat, ca istoric, întâmplarea cu „podul Eiffel” la Ungheni, este, înainte de toate, o lecție, iar pentru alții ar trebui să fie un exemplu

că istoria se scrie cu documente. Orice altă interpretare este ficțiune. Tolerarea, perpetuarea și încurajarea unor asemenea practici, duce la eronări și acțiuni hazardate, străine bunului-simț, iar societatea educată în astfel de fabulații, trăiește în afara realității, distorsionând-o, dezgolind-o de conținut, făcându-i experiențele păguboase pentru viitor.

Bibliografie

- Berinde 2014:** A. Berinde, Podul peste Prut, proiectat și construit de Gustave Eiffel. <https://www.historia.ro/sectiune/general/articol/podul-pest-prut-proiectat-si-construit-de-gustave-eiffel/> vizitat: 12.02.2019.
- Dolghi, Felea 2017:** A. Dolghi, A. Felea, Atlas etnografic ilustrat al Basarabiei (1812-1918) (Chișinău 2017).
- Iorga 1905:** N. Iorga, Neamul românesc în Basarabia (București 1905).
- Белелюбский 1888:** Н.А. Белелюбский, Верхнее строение моста отв. 20 саж. раскосной системы (2). Детали моста через р. Прут на Одесской ж.д. (Санкт-Петербург 1888).
- Всемирная 1877:** Всемирная иллюстрация, т. 17, №1 (Санкт-Петербург 1877)
- Демченко, Демченко 2015:** Т.Ф. Демченко, В.О. Демченко, М.А. Белелюбський (1845-1922) – основоположник будівництва металевих мостів. In: Наукові праці історичного факультету Запорізького національного університету, вип. 43 (Запорізьє 2015), 365-368.
- Иллюстрированная 1877:** Иллюстрированная хроника войны, т. 1, №13 (Санкт-Петербург 1877).
- Крушеван 1903:** П.А. Крушеван, Бессарабия. Географический, исторический, статистический, экономический, этнографический, литературный и справочный сборник (Москва 1903).
- Лопатто 1975:** А.Э. Лопатто, Н.А. Белелюбский. Жизнь и творчество (Москва 1975).
- Пограничные 1976:** Пограничные войска в годы Великой Отечественной войны (1941-1945). Сборник документов (Москва 1976).
- Протасов, Теплицкий 1973:** К.Г. Протасов, А.В. Теплицкий, Металлические мосты (Москва 1973).
- Пунин 1982:** А.Л. Пунин, Архитектура отечественных мостов (Ленинград 1982).
- Тарасенко, Сухоруков 2005:** В.П. Тарасенко, Б.Д. Сухоруков, Отчёт по научно-исследовательской работе: Обследование и оценка технического состояния металлического железнодорожного моста через р. Прут на 1622 км линии Кучурган-Унгены, Тема №27/04 – СНЦ (Днепропетровск 2005).
- Юфа 1971:** С. Юфа, Стальным магистралям Молдавии 100 лет (Кишинев 1971).

Exposing the myth: construction of the railway bridge across the Prut River in Ungheni

Keywords: Ungheni, Prut, Bessarabia, the Russian Empire, railway bridge, G. Eiffel, N.A. Beleyubsky.

Abstract: At the end of the last decade of the 20th century, the myth appeared in the Republic of Moldova that the railway bridge over the Prut River was built by the famous French engineer Gustave Eiffel. The legend quickly spread through the media and deeply rooted in the minds of the general public, and the authorities assigned the name of the great architect to this engineering structure, thereby aiming to make the Ungheni bridge a local tourist attraction.

The actions taken were amateurish, experts were not involved. As a result of archival research, the author of the article found that, in reality, the bridge construction engineer N. Beleyubsky was the author of the project of the first engineering structure across the Prut River in Ungheni. The bridge built by Beleyubsky was destroyed during the bombing at the end of the Second World War, and in 1946 a new one was built in its place – the one that still exists today.

List of illustrations:

Fig. 1. N.A. Beleyubsky, the author of the first railway facilities across the Prut River in Ungheni.

Fig. 2. The bridge across the Volga River at Syzran (1880), designed by N. Beleyubsky.

Fig. 3. N. Beleyubsky, the project of the railway bridge across the Prut River, 1874 (fragment).

Fig. 4. N. Beleyubsky, the project of the railway bridge across the Prut River (support).

Fig. 5. N. Beleyubsky, the project of the railway bridge across the Prut River, 1874, the upper part – the truss.

Fig. 6. Installing the truss on bridge supports.

Fig. 7. The iron bridge across the Prut River, 1877. Drawing by C. Chamotte.

Fig. 8. Railway bridge across the Prut River, Ungheni, the beginning of the 20th century.

Fig. 9. Railway bridge across the Prut River, the beginning of the 20th century.

Fig. 10. The railway bridge after the explosion in 1941.

Fig. 11. . Structure of metal trusses, comparison: 1 - the first bridge; 2 - the current bridge; 3 - the bridge across the Dniester in Rezina.

Fig. 12. Scheme of a truss of the current railway bridge across the Prut River.

Разоблачение мифа: строительство железнодорожного моста через р. Прут в Унгенах

Ключевые слова: Унгены, р. Прут, Бессарабия, Российская империя, железнодорожный мост, Г. Эйфель, Н.А. Белелюбский.

Резюме: В конце последнего десятилетия прошлого века в Республике Молдова появился миф о том, что железнодорожный мост через реку Прут был построен знаменитым французским инженером Гюставом Эйфелем. Легенда быстро распространилась средствами массовой информации и глубоко укоренилась в сознании широкой общественности, а власти присвоили данному инженерному сооружению имя великого архитектора, тем самым преследуя цель сделать унгенский мост местной туристической достопримечательностью.

Предпринимавшиеся действия носили дилетантский характер, специалисты не привлекались. В результате архивных исследований автором статьи было установлено, что в действительности автором проекта первого инженерного сооружения через р. Прут в Унгенах был русский инженер-мостостроитель Н. Белелюбский. Мост, построенный Белелюбским, был разрушен во время бомбардировки в конце Второй мировой войны, и в 1946 году на его месте был возведен новый – тот, что существует и поныне.

Список иллюстраций:

1. Н.А. Белелюбский, автор первого железнодорожного сооружения через р. Прут в Унгенах.
2. Мост через Волгу в Сызрани (1880 г.), проект Н. Белелюбского.
3. Н.А. Белелюбский, проект железнодорожного моста через р. Прут, 1874 г. (фрагмент).
4. Н.А. Белелюбский, проект железнодорожного моста через р. Прут (опора).
5. Н.А. Белелюбский, проект железнодорожного моста через р. Прут, 1874 г., верхняя часть – ферма.
6. Установка фермы на опорах моста.
7. Железный мост через реку Прут, 1877 г. Рисунок С. Шамота.
8. Железнодорожный мост через реку Прут, Унгены, начало XX века.
9. Железнодорожный мост через реку Прут, начало XX века.
10. Железнодорожный мост после взрыва в 1941 году.
11. Структура металлических ферм, сравнение: 1 - первый мост; 2 - нынешний мост; 3 - мост через Днестр в Резине.
12. Схема фермы нынешнего железнодорожного моста через р. Прут.

12.02.2019

Vasile Iucal, Muzeul de Istorie și Etnografie Ungheni, str. N. Bălcescu 9, MD-3603, Ungheni, Republica Moldova, <https://orcid.org/0000-0003-4110-276X>, e-mail: pyretus@yandex.com