

ДУНАВ МОСТ РУСЕ – ГЮРГЕВО НА 65 ГОДИНИ РЕДОВНАТА ГОДИШНА СРЕЩА НА СМЕСЕНАТА БЪЛГАРО-РУМЪНСКА ТЕХНИЧЕСКА КОМИСИЯ ЗА МОСТА ПРЕЗ 2019 ГОДИНА

От 01 до 04 октомври 2019 г. в град Русе се проведе редовната годишна среща на българо-румънската техническа комисия за състоянието на моста над река Дунав между Русе и Гюргево и хидравличния режим в зоната на съоръжението. В работата на комисията взеха участие водещи специалисти от двете страни, ангажирани с наблюдението, изследването и поддържането на мостовата конструкция, железопътната и пътната инфраструктура, както и на плавателния път по реката в зоната на моста.



Българо-румънската техническа комисия в Русе, 2019 г.

Тази година Дунав мост стана на 65 години. С големи тържества той е въведен в експлоатация на 20 юни 1954 година. Изграждането на това огромно съоръжение е истински строителен подвиг – при технологиите от онова време, мостът е построен само за две години (1952-1954), и то в условията на двете най-тежки зими на XX век.



Строителството на моста, 1953 г.

Работено е без прекъсване през всички сезони – дори и в най-страшните студове, с присъщите за онова време отдаденост и упорство работниците са се качвали по заледени конструкции. От дистанцията на времето са смайващи обемите на строително-монтажните работи, изпълнени само за 24 месеца: над 1,4 млн. куб. метра земни работи; 58 хил. куб. метра конструкции от бетон и стоманобетон; стоманени конструкции, чиято разгъната площ е почти 190 хил. кв. метра; над 10 хил. кв. метра облицовки от гранитни и варовикови скали; 30 км нов железен път и 89 бр. жп стрелки; 28 хил. кв. метра асфалтово покритие, близо 50 км техническа инфраструктура (водоснабдителни, електро и съобщителни мрежи), и не на последно място – над 100 хил. куб. метра нова сградна инфраструктура. След 1952 година Дунав мост става нещо като „център на кристализация“ за цялото ни национално стопанство: за първи път у нас се реализират толкова сложни инженерни проекти; в технологично отношение транспортното строителство достига качествено ново ниво; премахва се традиционната за онези години сезонност в строителството; създава се цяла школа за строителни кадри, които после внасят своя значим принос в развитието на страната.

До 1989 година мостът е популярен и с наименованието „Мост на дружбата“, тъй като в изграждането му участват няколко страни от бившия Източен блок. От Русия са доставени цели 200 вагона с технологично оборудване и материали, от там е осигурено и цялостното финансиране на този с толкова стратегическа роля за долното течение на Дунав обект. В Унгария и Полша са произведени конструкциите, премостващи най-големите отвори с дължина от 160 метра, от Чехословакия е доставено сложното оборудване за подвижната част в средата на моста, България и Румъния активно участват в изграждането на прилежащата железопътна и пътна инфраструктура.



Вдигане на подвижната част, 2019 г.

Въпреки „възрастта“, Дунав мост продължава да впечатлява с параметрите си: дължината между входните колонади е 2 224 метра; „стъпил“ е здраво в руслото на реката с 38 бр. опори, върху които прецизно са монтирани елегантни стоманени конструкции, премостващи над водната бездна разстояния от 4x160, 8x80 и 24x34,50 метра, плюс подвижната част с дължина 86 метра; височината на железния път над нивото на високите води на река Дунав е 14 метра. На „втория етаж“ на стоманената мостовата конструкция върху стоманобетонени плочи е положен шосейният път.



Дунав мост, 2019 г.

За високото качество на изпълненото в периода 1952-1954 година строителство красноречиво говори фактът, че сериозни ремонтни работи по моста са предприети едва 45 години след построяването му. От 1999 година, в продължение на пет години със средства от кредитната линия Phare се реализира проект на стойност 1 211 хил. еку, включващ ремонт на връхната конструкция (стоманените ферми в нашия участък на моста), опорите и техническата инфраструктура, а с финансов ресурс в размер на 26 250 хил. лева, осигурен чрез Националната инвестиционна програма (Инвестиционен проект №8), беше направено много сериозно заздравяване на всички части и елементи на моста, изпълнено беше цялостно геодезическо обследване на конструкциите и беше доставено оборудване за неговото поддържане. В потвърждение на това е достатъчно да се каже, че в нашия участък до 2004 година беше обновено антикорозионното покритие на 72,40 хил. кв. метра (78% от цялата разгъната площ на мостовите ферми), и беше извършено саниране на 5,70 хил. кв. метра бетонови повърхности, което е 67% от тяхната разгъната площ.

В края на месец март на 1954 година вече са направени пробните изпитания на мостовите конструкции и са одобрени документите за съвместна експлоатация с румънската страна: „Съглашение (Меморандум) за поддържане и обслужване на железопътния и шосейния мост на река Дунав между Русе и Гюргево“, „Правилник за техническо поддържане и обслужване на моста“ и „Правилник за техническа експлоатация“. Докато Съглашението регламентира общите правила и задължения, то Правилникът конкретизира задачите на всички служби и институции. В него през далечната 1954 година е намерил място следният категоричен текст: „...за осигуряване на непрекъснато и безопасно движение, без ограничаване на проектната скорост и товароспособност, за най-добро използване на моста и увеличаване на срока на експлоатацията му, мостът трябва да се

поддържа в пълна и постоянна изправност, като се установяват наблюдения, поддържане и обслужване на същия. За целта се извършва постоянен надзор и текущи, периодически, специални и генерални проверки.“

В изпълнение на тези предписания, за оценка и планиране на поддържането и ремонтите на Дунав мост, всяка година се провежда българо-румънска техническа комисия. През първите четири години от експлоатацията на моста срещите на експерти са се провеждали два пъти в годишно, а впоследствие – само веднъж в годината, обикновено през ранната есен, в края на месец септември. От средата на 50-те години девизът на комисията е: „Реката ни разделя, мостът ни свързва!“

На срещата в Русе тази година двете страни, съгласно установената във времето практика, се информираха за резултатите от проведения през отчетния период контрол, включващ както визуални наблюдения, топографски, геодезически и хидрографски измервания, така и оценка на техническото състояние на механичните устройства и задвижването на подвижната част на моста, на осигурителната техника, телекомуникациите, фиброоптиката и речната навигационна светлинна сигнализация на моста за водния транспорт. Със задоволство беше констатирано, че не са установени дефекти и откази, които да застрашават сигурността на системите и стабилността на конструкцията при експлоатация. Едновременно с това беше представена систематизирана информация за характера и обема на дейностите, изпълнени за изминалата година по линия на поддържането и ремонта на всички елементи и системи на съоръжението. Най-същественото, което е извършено за периода в българския участък на моста, е монтирането на еластично междинно скрепление на железния път, смяната на уравнилния прибор при опора №21 и възстановяването на 4 хил. кв. метра от антикорозионното покритие на стоманената конструкция между опори №№ 23 и 24. За гарантиране на сигурността на съоръжението и през следващите десетилетия, българската и румънската страна се обединиха около становището, че антикорозионното покритие на стоманените конструкции по цялата дължина на моста се явява като основен технически приоритет за съоръжението. През 2020 година в българския участък на моста ще продължи работата по възстановяване на още 4 хил. кв. метра от антикорозионното покритие на конструкцията между опори №№ 24 и 25, за което предстои сключване на договор с вече избран чрез обществена поръчка изпълнител.

Комисията установи, че е налице тенденция към влошаване на експлоатационното състояние на носещите стоманобетонни панели от връхната конструкция на шосейната част в българския участък, което генерира проблеми за поддържаните от ДП НКЖИ основни носещи стоманени конструкции на моста. В тази връзка с представителите на Агенция „Пътна инфраструктура“ беше обсъдена необходимостта да бъде извършена рехабилитация на пътната част.

Съгласно финансовите разчети на ДП НКЖИ, за изпълнение на ремонтни работи в нашия участък на Дунав мост за следващата 2020 година са предвидени 500 хил. лв.

Този мост, без съмнение, е едно впечатляващо съоръжение. По особен начин той въздейства с чистотата на формите на конструкциите си и внушава усещането за надеждност и сигурност. Няма съмнение, че още много десетилетия него ще го има, все така здраво стъпил на нашия бряг при Русе.

инж. Иван Гогев

експерт „Железен път и съоръжения“,

дългогодишен член

на Българо – румънската техническа комисия за Дунав мост