

Historia mostu kolejowego w Pisz

Most kolejowy w Pisz na rzece Pisie powstał w związku rozbudową sieci kolejowej w południowej części Mazur. Pierwszą linię kolejową oddano do użytku 15 sierpnia 1884 r., ze Szczytna przez Ruciane do Pisz (56,9 km). Szesnastego listopada następnego roku trasę tę przedłużono do Ełku przez Białą Piską (55,6 km).

Zapewne wtedy oddano też oficjalnie do użytku most kolejowy na Pisie, jednotorowy o stalowej konstrukcji (kratownica typu Baltimore). Poszczególne elementy kratownicy były łączone za pomocą nitów w postaci trzpieni walcowych z łbami, tworzących trójkątne jednostki. Tego typu konstrukcje mostowe są ekonomiczne w budowie, ponieważ efektywnie wykorzystują materiał. Niebawem nowa przeprawa mostowa odegrała ważną rolę przy tworzeniu lokalnego węzła kolejowego.

W listopadzie 1905 r. uruchomiono odcinek Pisz - Orzysz (24,8 km). W następnym roku po zbudowaniu odcinka Orzysz - Giżycko stolica powiatu piskiego otrzymała nie tylko dogodne połączenie z Królewcem. Od tej pory Pisz stał się węzłem kolejowym. Ostatnim elementem węzła stała się linia kolejowa z Pisz do Dłutowa (19,6 km), oddana do użytku 1 września 1908 r. Stanowiła ona tzw. łącznicę, czyli krótki odcinek, biegnący do granicy państwowej. Jej powstanie, podobnie jak kilku innych, spowodowane było względami obronnymi prowincji. W ten sposób ukształtował się ostatecznie w Pisz lokalny węzeł kolejowy, posiadający odgałęzienia optymalnie funkcjonujące w czterech kierunkach (Szczytno, Ełk, Orzysz, Dłutowo).

W okresie I wojny światowej, a dokładnie 8 listopada 1914 r. (tuż przed drugą rosyjską okupacją Pisz), saperzy niemieccy wysadzili wraz z mostem drogowym też most kolejowy na Pisie. Fakt jego zniszczenia odnotował piski pastor Paul Viktor Karl Hensel (późniejszy superintendent diecezji piskiej), który po powrocie do wyzwolonego Pisz (1915) włączył się w ogólnie zarządzaną przez władze akcję dokumentowania zniszczeń i strat poniesionych przez ludność i gospodarkę na terenach okupowanych przez Rosjan (tzw. *Kriegsschäden*). Fragmenty zniszczonego mostu kolejowego wykorzystano przy budowie nowej przeprawy kolejowej przez Pise, którą ukończono w 1918 r. a więc jeszcze przed zakończeniem wojny.

W przeciwieństwie do przeprawy drogowej most kolejowy w styczniu 1945 r. szczęśliwie przetrwał wojnę. W wyniku ostrzału artyleryjskiego spłonął jednak okazały dworzec kolejowy. Bezpośrednio po zakończeniu działań wojennych radzieckie oddziały saperów kolejowych przystąpiły do rozbiórki linii, a uzyskane materiały jako mienie zdobyczne wywieźli w głąb Rosji. Na odcinku Szczytno-Pisz ruch kolejowy przywrócony został dopiero w grudniu 1947 r. Trzy lata później odbudowano połączenie z Pisz do Ełku i wtedy po raz pierwszy od czasu zakończenia wojny II wojny światowej przez most przejechał pociąg.

Kolejnym ważnym wydarzeniem w dziejach piskiego mostu kolejowego stała się modernizację linii Szczytno-Pisz-Ełk (nr 219), którą rozpoczęto w marcu 2018 r. Projekt tego przedsięwzięcia przewidywał wykonanie specjalistycznych ekspertyz technicznych mostów kolejowych na remontowanym szlaku. Wykazały one, że ponad 100-letnia piska przeprawa nie spełnia wymogów technicznych do transportu kolejowego. Powodem nie była korozja, lecz zmiany struktury stali na skutek upływającego czasu i oddziaływania zmiennych warunków pogodowych. Dalsza eksploatacja mostu groziłaby pęknięciami elementów kratownicy.

W ramach prac modernizacyjnych 19 listopada 2019 r. zdemontowano stary most, a na jego miejsce dzień później zainstalowano nowy, wykonany przez firmę Mostostal. Wymianę kratownicy o wadze około 130 ton przeprowadzono przy użyciu specjalnego dźwigu. Operacja przeniesienia nowej konstrukcji stalowej przez rzekę i posadowienia jej na przyczółkach trwała nieco ponad godzinę. Prace prowadzone były pod kierunkiem grupy inżynierów z firm Domost i Torpol. Nowy most przypomina swojego poprzednika, dalej jest jednotorowy ze stalową kratownicą, ale tym razem spawaną. Operacja wymiany elementów mostu wzbudziła duże zainteresowanie pisan, którzy tłumnie zgromadzili się

na nabrzeżu Pisy. Chwile te z pewnością przejdą do historii miasta.

Nowa przeprawa mostowa dostosowywana jest do jazdy pociągów ze zwiększoną prędkością, z 30 do 80 km/h. Ruch pociągów po nowym moście na Pisie przywrócono w grudniu 2019 r., czyli po zakończeniu prac remontowych na odcinku Pisz-Ełk. Podróż na trasie Olsztyn-Szczytno-Ełk trwa obecnie nieco ponad 2 godziny. Projekt „Prace na linii kolejowej nr 219 na odcinku Ełk – Szczytno” realizowany był z Programu Operacyjnego Polska Wschodnia. Wartość robót wyniosła ponad 300 mln zł, z czego dofinansowanie UE stanowiło 85%.

Od dziesięcioleci most kolejowy w Piszcu z charakterystyczną kratownicą stanowi jeden z bardziej charakterystycznych elementów krajobrazu kulturowego miasta. Dla wielu mieszkańców grodu nad Pisą przeprawa mostowa ma wartość sentymentalną z uwagi na to, że jest jednym z nielicznych obiektów infrastruktury technicznej, który przetrwał II wojnę światową. Z tego powodu na prośbę władz miejskich 9 kwietnia 2020 r. PKP PLK przekazały część starego przęsła kolejowego z przeznaczeniem do pełnienia funkcji użytkowo-ekspozycyjnej. Fragment stalowej kratownicy o długości około 20 m pamiętający okres I wojny światowej wyeksponowany został na obrzeżach parku, поблизу mostu. Ma być świadectwem dawnej infrastruktury i przypominać o historii rozwoju kolejnictwa na Mazurach.

Z ciekawostek warto odnotować, że piski most kolejowy wykorzystany został podczas kręcenia filmów fabularnych, m.in. ostatniego odcinka miniserialu TVP „Akwen Eldorado” (1988) w reżyserii Andrzeja Swata („udawał” wtedy most pod Okartowem) i komedii sensacyjnej „Show” (2003) w reżyserii Macieja Ślesickiego.