

Fot. 1. Portret generała-gubernatora Hansa Hartwiga von Beselera na pocztówce bez obiegu poczt., wyd. Stenger & Co., G. m. b. H., Dresden (zbiór autora)

w Prusach. Już w roku 1868 podjął służbę w wojsku pruskim, aby po latach osiągnąć stanowisko szefa wojsk inżynieryjnych i generalnego inspektora twierdz. W latach 1870–1871 brał udział w wojnie francusko-pruskiej. Wydawało się, że karierę wojskową zakończy w roku 1910, kiedy w uznaniu dotychczasowych zasług z rąk cesarza Wilhelma II Hohenzollerna otrzymał szlachectwo i przeszedł na emeryturę. Został jednak zmobilizowany do wojska wraz z wybuchem pierwszej wojny światowej. Wówczas, jako generał-pułkownik piechoty i dowódca III Korpusu Rezerwowego wstąpił się zdobyciem twierdzy w Antwerpii i w roku 1915 skierowano go na front wschodni [12].

Północnym odcinkiem frontu wschodniego, rozciągającym się na ziemiach polskich, dowodził feldmarszałek Paul von Hindenburg. W połowie lipca 1915 r. wojska niemiecko-austriackie podjęły tu wielką ofensywę, uderzając na wojska rosyjskie z dwóch kierunków: z Narwi od północy i z południa, pomiędzy Bugiem i Wisłą, w kierunku na Chełm i Lublin. W nocy z 3 na 4 sierpnia 1915 r., w obawie przed oskrzydleniem, dowództwo rosyjskie wycofało swe wojska z Warszawy. Do godziny 3. w nocy 5 sierpnia rosyjscy saperzy wysadzili wszystkie warszawskie mosty na Wiśle, również most Aleksandrowski (po odzyskaniu niepodległości nazwany mostem Kierbedzia) i III Most (dzisiejszy most im. ks. Józefa Poniatowskiego), pokazany na niemieckim zdjęciu lotniczym (fot. 2). Wycofanie Rosjan z ziem polskich opi-

sał niemiecki generał Max Hoffmann w następujący sposób: *Naczelne Dowództwo rosyjskie przypomniało sobie podczas swego odwrotu rok 1812 i nie tylko zniszczyło wszelkie drogi, lecz popaliło miasta i wsie i wraz z cofającymi się oddziałami popędziło na wschód ludzi i bydło* [4]. Od 10 do 20 sierpnia broniła się jeszcze niemal stutysięczna rosyjska załoga „Twierdzy Nowogeorgiewskiej” w Modlinie, której zdobycie zlecono generałowi von Beselerowi. Po błyskawicznym szturmie liczebnie mniejszych, 80-tysięcznych wojsk niemieckich Rosjanie poddali twierdzę. Generał Hoffmann uważał, że nastąpiło to: *dzięki znakomitemu prowadzeniu i energicznemu natarciu oddziałów osaczających, które składały się jedynie z obrony krajowej i pospolitego ruszenia* [4].

W uznaniu kolejnych zasług cesarz powierzył generałowi-pułkownikowi Hansowi Hartwigowi von Beselerowi zarząd nad Generalnym Gubernatorstwem w Warszawie, które utworzono na zdobytych przez Niemców terenach północnej części Królestwa Polskiego. 24 sierpnia 1915 r. generał-gubernator przesłał obszerny list do jego cesarsko-królewskiej wysokości Wilhelma II Hohenzollerna zawierający informację o stanie tej części Królestwa Polskiego. W informacji, oprócz sytuacji demograficznej i gospodarczej, w oddzielnym rozdziale przedstawił stan dróg i mostów. Poinformował tam cesarza, że: *Wycofujący się Rosjanie zniszczyli doszczętnie nie tylko wszelkie mosty przez duże rzeki jak Wisłę, Bug i Narew, ale także dużą liczbę niewielkich przepraw przez liczne w tym rejonie ciekły wodne. Armie wprawdzie wykonały liczne nowe mosty, nie są one jednak wystarczająco wytrzymałe dla ciągłego ruchu, a są, o ile przechodzą nad rzekami, nieprzystosowane do lodów i powodzi. Ponieważ mosty mają olbrzymie znaczenie w kwestiach wojskowych, niezwłocznie przystąpiono do budowy mostów przez duże rzeki odpornych na lód i powódzie oraz remontu zniszczonych przepraw. Owe prace także wykonywane są*



Fot. 2. Fotografia zniszczonego przez Rosjan III Mostu w Warszawie, wykonana przez niemiecką 8. połowę eskadry lotniczą w 1915 r. (zbiór autora)

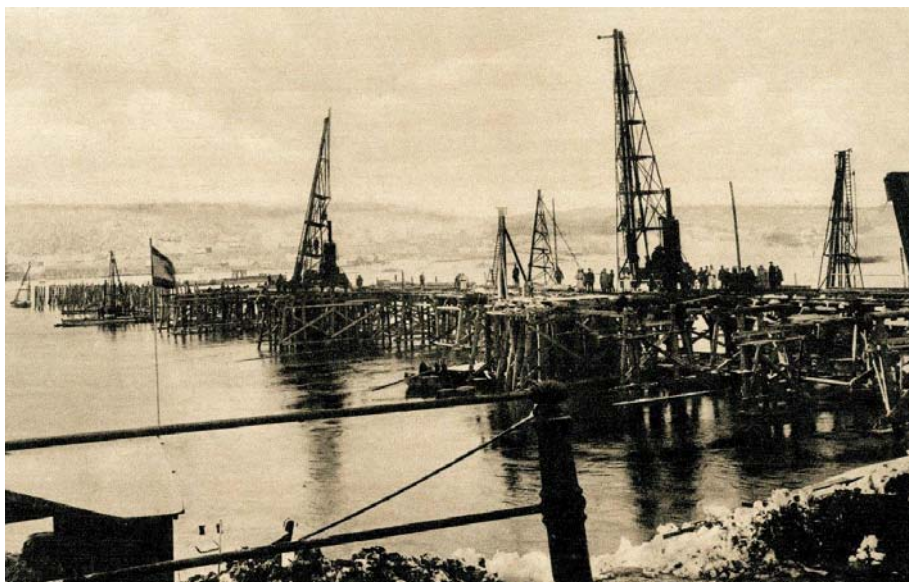


Fot. 3. Theodor Koehn jako Prezes Rady Nadzorczej Tramwajów Szczecińskich w latach 1916–1920, za G. Kemmann, 50 Jahre Stettiner Strassen Bahn 1879–1929, Szczecin 1929 (www.swiatowy.org)

przez niemieckie firmy. Liczne mniejsze mosty zostaną odbudowane w trakcie budowy i odbudowy dróg. Przewiduje się zakończenie robót przed nastąpieniem powodzi i spływu lodów (tłum. Andrzej Marecki) [1].

W Generalnym Gubernatorstwie Warszawskim von Beseler utworzył cesarską administrację, która oprócz bieżącego zarządzania ziemiami polskimi miała stworzyć organizacyjno-prawne podstawy życia ludności i funkcjonowania gospodarki, a także zorganizować budowę obiektów użyteczności publicznej i wojskowej. Jej szefem został jego ekscelencja doktor Wolfgang von Kries (1868–1945). Z końcem września 1915 r. utworzono tam wydział budowy mostów i budowli rzecznych, w którym zatrudniono ośmiu urzędników [10].

Kierowanie wydziałem powierzono Theodorowi Koehnowi (1857–1920) (fot. 3), którego przeniesiono z Berlina, gdzie wcześniej zajmował stanowisko kierownika urzędu miejskiego architekta i nadzoru budowlanego. Pochodził z miasta Neubrandenburg w Meklemburgii-Pomorzu Przednim. W latach 1876–1880 studiował na Królewskiej Akademii Budowlanej w Berlinie, po czym zdał egzaminy państwowe uzyskując tytuły: *Bauführer i Regierungsbaumeister des Bauingenieurfaches*. Od roku 1885 wykonywał prace planistyczne dla dzielnicy Berlina zwanej Charlottenburg. W 1894 r. z architektami „Cremer & Wolfenstein” otrzymał pierwszą nagrodę za projekt Wystawy Światowej w Berlinie. Zajmował się budową elektrowni wodnych oraz sieci odwodnienia i kanalizacji miejskiej



Fot. 4. Budowa tymczasowego mostu przez Wisłę w Warszawie, na fotografii z *Eine Bilderreihe aus der Zeit des Weltkrieges*, G. Stalling, Oldenburg 1918 (zbiór autora)

w Berlinie. W latach 1912–1914 pełnił funkcję prezesa berlińskiego Stowarzyszenia Architektów. Innym obszarem działalności Theodora Koehna była budowa elektrycznych linii tramwajowych w Gotha, Hamburgu, Lipsku, Remscheid prowadzona w firmie „Elektrizitätsgesellschaft Union”. Podczas pierwszej wojny światowej w stopniu kapitana, a potem majora, pełnił służbę w Chauny we Francji i w Generalnym Gubernatorstwie Warszawskim. Jest autorem lub współautorem książek: *Handbuchs der Ingenieurwissenschaften*, *Taschenbuch für Ingenieure i Rob. Otzens*, *Handbibliothek des Bauingenieurs*. Theodor Koehn zmarł niespodziewanie 23 stycznia 1920 r. w Mediolanie podczas podróży służbowej [11].

Ze sprawozdań kwartalnych szefa administracji przy Generalnym Gubernatorstwie Warszawskim, które regularnie



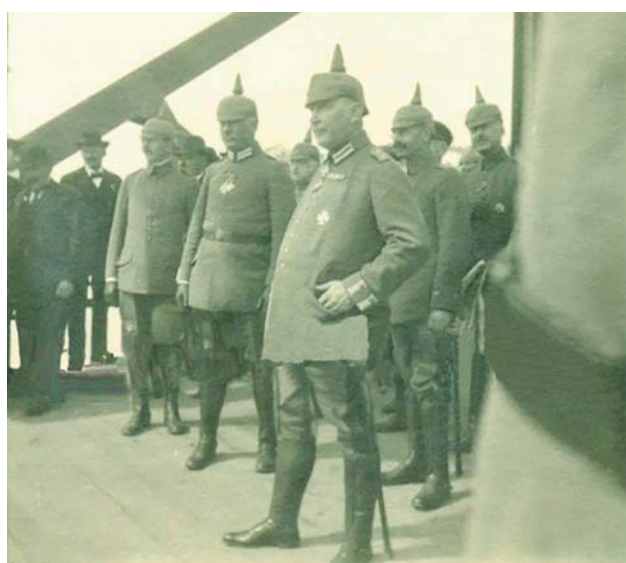
Fot. 5. Uroczyste otwarcie „Mostu generała von Beselera”, na pocztówce wysłanej 21 listopada 1917 r., V/W. No. 115 (zbiór autora)



Fot. 6. Zburzony most Poniatowski oraz odbudowany most Aleksandrowski na fotografii lotniczej wykonanej między lutym 1916 r. a listopadem 1918 r., Abteilung Vers Flugpark Ost. (zbiór autora)

wysyłano z Warszawy do Berlina, poznajemy pracowników zatrudnionych we wspomnianym wydziale budowy mostów i budowli rzecznych. W sprawozdaniu datowanym na 10 stycznia 1916 r. wymieniono czterech referentów: emerytowanego miejskiego architekta Theodora Koehna, rządowych budowniczych Garbego i Zillmanna oraz inżyniera dyplomowanego Griesebacha [10]. Zapewne ci urzędnicy opracowali plan budowy mostów przez Wisłę, Bug i Narew.

Już 22 września 1915 roku w Warszawie z wielką pompą odbyło się otwarcie tymczasowego mostu przez Wisłę imienia generała-gubernatora Hansa Hartwiga von Beselera. Most



Fot. 7. Otwarcie mostu przez Wisłę w Wyszogrodzie przez generał-gubernatora von Beselera, fotograf nieznanymi (Manuel Rauch, engelbubub-fotos 2012)

o długości 632 m, szerokości 7 m i wysokości 5 m (ponad przeciętnym poziomem wody) budowano 4 tygodnie (fot. 4). Na budowie, którą kierował podpułkownik von Rabenau, zatrudniono trzy kompanie saperów [7][8]. Oddanie mostu do użytkowania poprzedziła wojskowa uroczystość, podczas której jako pierwszy po moście przeszedł generał-gubernator von Beseler, co zostało uwiecznione na fotografiach (fot. 5). Ten fakt zapamiętali mieszkańcy Warszawy i odtąd most nosił jego imię. Otwarty most udostępnił ludności cywilnej, która wozami, powozami i pieszo mogła od tej pory przemieszczać się pomiędzy Warszawą i Pragą.

Pomimo iż ruch przez Wisłę odbywał się po moście tymczasowym, generał-gubernator von Beseler podjął decyzję o odbudowie mostu Aleksandrowskiego, przez mieszkańców Warszawy nazywanego „mostem Kierbedzia” lub „I Mostem”. Brakujące dwa stalowe przęsła zostały zaprojektowane przez Polaka – inżyniera Bronisława Plebińskiego, zatrudnionego na stanowisku naczelnika działu mostów

w wydziale budownictwa Zarządu Miejskiego. Każde przęsło o 79-metrowej długości było wolnopodparte i składało się z trzech kratownic z parabolicznymi pasami górnymi. Najpierw na zburzonym moście firma „Bracia Horn i Rupiewicz” zbudowała kładkę dla pieszych, a następnie postawiła rusztowania pod przyszłą konstrukcję. Towarzystwo akcyjne „Rudzki i S-ka” z Mińska Mazowieckiego wydobyciło z Wisły konstrukcję stalową dwóch zburzonych przęseł. Wykonanie nowej konstrukcji stalowej zlecono firmie „C. H. Jucho” z Dortmundu, a jej montaż firmie „Philipp Holzmann AG” z Berlina. Odbudowę mostu kierował niemiecki inżynier Martin Arndt. Po zakończeniu robót 1 lipca 1916 r. most oddano do użytku [8].

Już jesienią 1915 r. władze Generalnego Gubernatorstwa w Warszawie podjęły budowę kolejnych nowych mostów na dolnej i środkowej Wiśle, zlokalizowanych we Włocławku, w Płocku, Wyszogrodzie, Górze Kalwarii i Podzamczu w powiecie garwolińskim. W większości mosty budowano stosując podobne rozwiązania konstrukcyjne. Posadowione na drewnianych palach filary składały się z jarzm drewnianych pokrytych deskowaniem i metalowymi blachami do ponad $\frac{2}{3}$ ich wysokości. W ustrojach niosących na ogół stosowano stalowe kratownice typu N o pasach równoległych z drewnianym, górnym lub dolnym pomostem.

Do kierowania budową mostu w Płocku wydział mostów rekomendował rządowego budowniczego Albrechta. W Wyszogrodzie, w pierwszych trzech miesiącach budowy mostu, od października do grudnia 1915 r. rezydował inżynier dyplomowany Selckmann, zatrudniony w okręgowym urzędzie budowlanym w Płocku. Kierowanie budową jeszcze na jesieni 1915 r. powierzono rządowemu budowniczemu o nazwisku Potyka. Od 1916 r. wspomagał go pracownik pomocniczy Zillmann, przeniesiony z wydziału mostów na budowę. Budowami pozostałych mostów kierowali również rządowi budowniczowie, w Górze Kalwarii – Bockmann, w Podzamczu



Fot. 8. Most przez Wisłę w Wyszogrodzie około roku 1928 wg S. Skwierczyński, *Przebudowa mostu...*, *Wiad. Stow. Czł. PKD*, 1930 nr 37, rys. 6. (BN, P 4746 II, t.12, poz. 813A)



Fot. 9. Niemiecki most przez Wisłę w Płocku na fotografii Juliana Celmera z 1940–1941 r. (dzięki uprzejmości Wojciecha Celmera)

– Popp, a budowę we Włocławku podporządkowano bezpośrednio tamtejszemu okręgowemu urzędowi budowlanemu. W drugim kwartale 1916 r. kierownictwo budowy utworzono również w Warszawie, powierzając je rządowemu budowniczemu Garbe [10]. Zajmowało się prowizoryczną odbudową czterech zburzonych przęseł III Mostu według projektu wspomnianego inżyniera Plebińskiego, które oddano do użytku 25 września 1916 r.

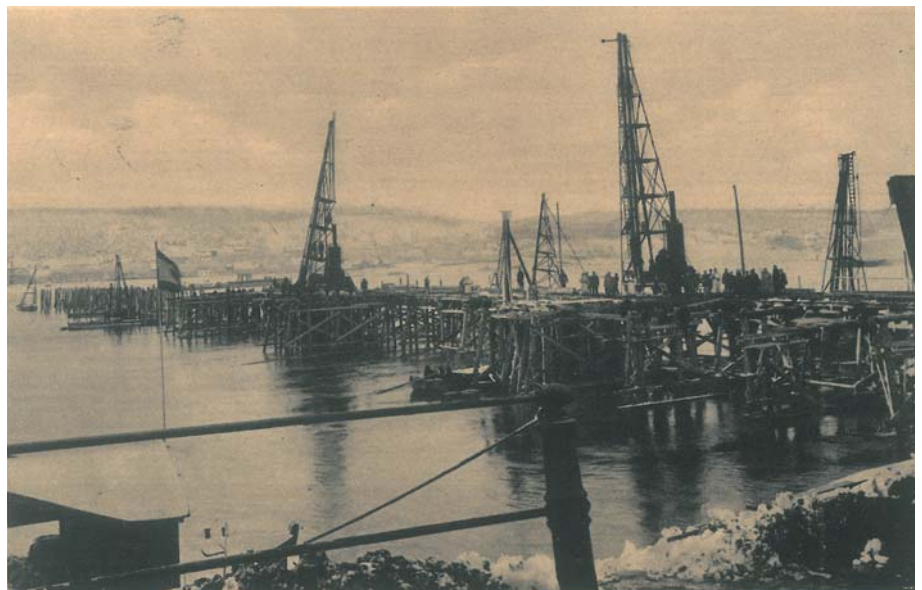
Na przełomie 1915 i 1916 r. nastąpiły zmiany w obsadzie personalnej wydziału budownictwa wodnego i mostowego, którym nadal kierował rządowy budowniczy Theodor Koehn. W wydziale pracował rządowy budowniczy Garbe, a ponadto przybył pracownik pomocniczy Eiselen, z zawodu rządowy budowniczy, jednak już na emeryturze. W drugim kwartale 1916 r. budowniczego Eiselena zastąpił nowy pracownik pomocniczy wydziału – Kücken, emerytowany rządowy budowniczy [10]. Pomimo znacznego zakresu robót i prowadzenia prac podczas zimy, budowy prowadzono niezwykle szybko, gdyż już na przełomie kwietnia i maja 1916 r. nastąpiło otwarcie do ruchu kolejnych dwóch mostów.

20 kwietnia 1916 r. oddano do użytku najdłuższy i najbardziej skomplikowany technicznie most przez Wisłę zlokalizowany w Wyszogrodzie. Uroczystość odbyła się z udziałem generała-gubernatora von Beselera (fot. 7), lecz bez takiego rozgłosu, jak w przypadku „mostu Beselera” w Warszawie. Być może z uwagi na strategiczne położenie mostu obowiązywała tu tajemnica wojskowa. Wyszogrodzki most o długości 1280 m był konstrukcją z drewnianym pomostem ułożonym na stalowych kratownicach typu Warrena o rozpiętości 40 i 60 m oraz na stalowych 20-metrowych belkach walcowanych o przekroju dwuteowym „Nr 80” (fot. 8). Dwa z 20-metrowych przęseł mostu były ruchome, podnoszone o 5 m na stalowych pylonach w celu ułatwienia żeglugi.

Ustrój niosący mostu oparto na drewnianych filarach, które zbudowano na drewnianych palach wbitych w dno Wisły [5][9].

6 maja 1916 r. w obecności von Beselera i z paradą statków na Wiśle, uroczyste oddano do użytku most przez Wisłę w Płocku o długości 640 m (fot. 9). Most został zaprojektowany przez wspomnianego inżyniera Plebińskiego i zbudowany przez firmę „Berger i Flander” z Kolonii. Stalową kratownicę złożoną z szesnastu 40-metrowych przęseł przykryto drewnianym, górnym pomostem. W celu ułatwienia przepływania pod mostem statków rzecznych w dwóch przęsłach zastosowano 36-metrowe, stalowe blachownice zawieszane na wyprowadzonych z kratownic wspornikach, zwiększając w ten sposób skrajnię pionową żeglugi.

Podczas zimy z roku 1915 na 1916 prowadzono również budowę mostu stalowego we Włocławku, o długości 676 m (fot. 10, 11). Konstrukcję mostu oparto na drewnianych filarach palowych oszalowanych drewnem i pokrytych blachą



Fot. 10. Budowa filarów mostu przez Wisłę we Włocławku na fotografii z *Eine Bilderreihe aus der Zeit des Weltkrieges*, G. Stalling, Oldenburg 1918 (zbiór autora)



Fot. 11. Budowa izbicy mostu we Włocławku przed pochodem lodów, na fotografii z *Eine Bilderreihe aus der Zeit des Weltkrieges*, G. Stalling, Oldenburg 1918 (zbiór autora)



Fot. 12. Most przez Wisłę we Włocławku na międzywojennej pocztówce bez obiegu wydanej na kładem księgarni Z. Arentowicza i H. Kosińskiej we Włocławku, fot. K. Wojutyński (zbiór autora)

do pełnej wysokości. Stalowy kratowy ustrój niosący mostu wyposażono w górny drewniany pomost. Włocławski obiekt jest typowym przykładem mostu kratowego z jazdą górą, jakie wznosili wówczas Niemcy (fot. 12). Most przez Wisłę we Włocławku wraz z mostami w Płocku i Wyszogrodzie znalazł się po 11 listopada 1918 r. w polskiej administracji i sprawiał wiele kłopotów w utrzymaniu, o czym pisał inżynier Seweryn Skwierczyński na łamach Wiadomości Stowarzyszenia Członków Polskich Kongresów Drogowych w roku 1930 [9].

Działalność generała Hansa Hartwiga von Beselera w zarządzanej guberni nie ograniczyła się do budowy infrastruktury transportowej. Już w listopadzie 1915 r. von Beseler reaktywował funkcjonowanie Uniwersytetu Warszawskiego i Politechniki Warszawskiej, a w 1916 r. Polskiej Macierzy

Szkolnej. W celu prowadzenia działalności kredytowo-depozytowej oraz finansowania zadań publicznych, takich jak budowa mostów, 9 grudnia 1916 r. von Beseler utworzył w Generalnym Gubernatorstwie Warszawskim Polską Krajową Kasę Pożyczkową, która miała prowadzić tak zwane interesy kasowe zarządu cywilnego i wojskowego. Współpracował z Tymczasową Radą Stanu i usiłował utworzyć podporządkowane Niemcom polskie siły zbrojne – „Polnische Wehrmacht”.

12 listopada 1918 r. Hans Hartwig von Beseler wyjechał z Warszawy do Niemiec. Naczelnik odradzającej się Rzeczypospolitej Polskiej – Józef Piłsudski przydzielił mu samochód i oficera, w celu zapewnienia bezpiecznej podróży. W Berlinie źle przyjęto wiadomość o jego powrocie i do końca życia wypominano zbytnią przychyłność wobec Polaków. Generał zmarł 20 grudnia 1921 r. w Neu-Babelsbergu koło Poczdamu.

Bibliografia

- [1] *Bericht über die Entwicklung der Verwaltung des General-gouvernements Warschau*, Abt. IIb Nr 4663, s. 4, AGAD, Generalne Gubernatorstwo, sygn. 1.
- [2] *Das Generalgouvernement Warschau: Eine Bilderreihe aus der Zeit des Weltkrieges*, Druck und Verlag von Gerhard Stalling, Oldenburg 1918.
- [3] *Dziennik rozporządzeń dla General-Gubernatorstwa Warszawskiego*, Nr 57, poz. 222, wydany w Warszawie 13 grudnia 1916 r.
- [4] Hoffmann Max: *Wspomnienia (wojna wśród niewyzyskanych sposobności)*, z niemieckiego przetłumaczył Tadeusz Bałaban, Woskowy Instytut Naukowo-Wydawniczy, Drukarnia Ministerstwa Spraw Wojskowych, Warszawa 1925.
- [5] Hubl Ludwik: *Most na Wiśle w Wyszogrodzie*, Wiadomości Stowarzyszenia Członków Polskich Kongresów Drogowych R. 4 1930 nr 37, s. 3-11.
- [6] *Illustrierte Weltkriegschronik der Leipziger Illustrierten Zeitung, Erster Band 1914/1915*, tekst Paul Schreckenbach, Verlag J. J. Weber, Lipsk.
- [7] *Kurjer Warszawski dnia 23 września 1915*, nr 263, Warszawa 1915.
- [8] Mistewicz Anna, Tucholski Zbigniew: *Most Kierbedzia (Most Aleksandrowski, I Most), Kierbedź Bridge (Alexander Bridge, First Bridge), Dwa Mosty Warszawy, Two Bridges of Warsaw*, Urząd m. st. Warszawy Biuro Stołecznego Konserwatora Zabytków, Warszawa 2014.
- [9] Skwierczyński Seweryn: *Przebudowa mostu na rz. Wiśle w Wyszogrodzie, a także mostów w Płocku i Włocławku*, Wiadomości Stowarzyszenia Członków Polskich Kongresów Drogowych R. 4 1930 nr 37, s. 11-20.
- [10] *Vierteljahr[e]sbericht des Verwaltungschefs bei dem General-Gouvernement Warschau*, Warschau 1916.01.10., 1916.04.10., 1916.07.10., AGAD, Szef Administracji, sygn. 3, 4, 5.
- [11] *Zentralblatt der Bau Verwaltung*, Nr. 27, Berlin 1 kwietnia 1916, Nr. 13, Berlin 14 lutego 1920.
- [12] http://en.wikipedia.org/wiki/Hans_Hartwig_von_Beseler, dostęp: 2014.06.30 godz. 12:09.