



MAREK MISTEWICZ

Institut Badawczy
Dróg i Mostów
mmistewicz@ibdim.edu.pl

Wspomnienia z odbudowy mostu przez Wisłę w Wyszogrodzie odnalezione pod Nowym Jorkiem

Jesienią 1999 r. zakończyła się budowa nowego mostu przez Wisłę pod Wyszogrodem. 13 października Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej

Aleksander Kwaśniewski dokonał uroczystego otwarcia mostu przekazując zebranim między innymi te słowa: *Żelbetonowy most zastąpi stojący nieopodal wysłużony most drewniany, pamiętający jeszcze rok 1945. Będziemy go wspominać z sentymentem, bo mimo tymczasowego przeznaczenia, przez ponad pół wieku spełniał swoje zadania. Stał się atrakcją turystyczną Wyszogrodu jako najdłuższy most drewniany w Europie. Każdego roku skupiał na sobie uwagę całego kraju. To o jego trwanie saperzy stacjali regularne bitwy z zatorami lodowymi. Przeżyliśmy radość, kiedy wychodził z nich obronną ręką. Martwiliśmy się, gdy rzeka niszczyła jego filary i zrywała przęsła. Nie był w stanie udźwignąć ciężaru intensywnego rozwoju transportu samochodowego. Konieczne stało się zbudowanie następcy [8].* W uroczystości uczestniczyli: Minister Transportu i Gospodarki Morskiej Tadeusz Syryjczyk, Generalny Dyrektor Dróg Publicznych Tadeusz Suwara, Prezes Mostostalu Kraków S.A. Stanisław Osieka, Burmistrz Miasta i Gminy Wyszogród Grzegorz Jachimiak oraz budowniczy mostu i mieszkańcy Wyszogrodu.



Fot. 1. Nowy most przez Wisłę pod Wyszogrodem na zdjęciu W. Piaseckiego (zbiór Andrzeja Radoszewskiego)

W wieczornych wiadomościach telewizji Polsat pokazano transmisję z Wyszogrodu z uroczystości otwarcia nowego mostu przez Wisłę. Oglądał ją Jan W. Rudomina mieszkający w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej, w odległości kilkunastu mil na zachód od Nowego Jorku. Jest synem inżyniera Edwarda Rudominy, który kierował odbudową dawnego wyszogrodzkiego mostu ze zniszczeń wojennych. Wzruszony uroczystością napisał list do mini-

stra Tadeusza Syryjczyka, którego znał przed laty. *Mój emocjonalny stosunek do tego wydarzenia bierze się stąd, że konstruktorem i kierownikiem odbudowy, dzisiaj użytkowanego, mostu drewnianego pod Wyszogrodem był w latach 1946/47 mój ojciec, napisał na wstępie swojego listu, a dalej: Ojciec dowiedział się o moich narodzinach dosłownie na moście, gdzie w styczniu 1947 roku wręczono mu telegram zawiadamiający o tym wydarzeniu. (...) Na dodatek nowy most oddany został do użytku 13 października 1999, w dniu imienin Ojca i na dwa dni przed piątą rocznicą Jego śmierci 15 października 1994 roku.* Dalej, list zawiera informację o zachowanych wspomnieniach, odręcznych zapiskach i zdjęciach inżyniera E. Rudominy, które mogą zainteresować historyków, dokumentalistów, etc. oraz deklarację udostępnienia tych zasobów [3].

Ten niecodzienny list Minister Syryjczyk przesłał do rady miasta Wyszogrodu i do Generalnej Dyrekcji Dróg Publicznych. Tam trafił w ręce Zastępcy Generalnego Dyrektora, który skierował go do podlegającego mu Biura Realizacji Inwestycji. Stamtąd list przekazano do komórki zajmującej się zabytkami drogownictwa, która wysłała go do Muzeum Drogownictwa w Szczucinie. Ostatecznie trafił na zapomnianą półkę w archiwum, na której przeleżał 14 lat.

Kiedy poszukiwałem materiałów źródłowych do monografii na temat dawnego mostu przez Wisłę w Wyszogrodzie pierwsze kroki skierowałem do Muzeum Drogownictwa. Wtedy twórca muzeum i jego naczelnik Marceł Bochenek opowiedział mi o liście z Nowego Jorku i rozpoczął jego poszukiwania. Zakończyły się sukcesem 28 grudnia 2013 r. Dalej należało odnaleźć w Internecie nadawcę listu, którego dane kontaktowe były od dawna nieaktualne. W rezultacie po 14 latach Jan W. Rudomina otrzymał odpowiedź na swój list.

Syn inżyniera E. Rudominy chętnie udostępnił odziedziczone po ojcu zasoby, w skład których wchodziły zdjęcia, wspomnienia spisane na maszynie i odręczne zapiski. Jawi się w nich obraz odbudowy Polski po drugiej wojnie światowej odmienny od tego, który znajdujemy w książkach o tamtych czasach. Pomimo wielkich zniszczeń substancji materialnej państwa i jego obywateli po wojnie nadal funkcjonowały prywatne przedsiębiorstwa budowlane. One jako pierwsze podjęły trud odbudowy kraju. Podnoszeniem z ruin mostów przez Wisłę zarządzano jednak centralnie ze szczebla Ministerstwa Komunikacji.

W celu odbudowy mostu wyszogrodzkiego i innych mostów na środkowo-dolnej Wiśle, ministerstwo utworzyło w Płocku Drugie Rejonowe Kierownictwo Odbudowy Mostów Drogowych, później przekształcone w państwowe Płockie Przedsiębiorstwo Robót Mostowych. Kierujący nim wówczas inżynier Aleksander Witkowski po latach przekazał informa-

cje doktorowi Bolesławowi Chwaścińskiemu, który w monografii wiślanych mostów pisze, że na budowę w Wyszogrodzie delegowano technika Stanisława Krawczyńskiego na stanowisko kierownika i tech. Zygmunta Załuskę jako jego zastępcę [2]. Informacje te potwierdza w rozmowie mieszkający do dzisiaj w Wyszogrodzie majster ciesielski i brygadzi- sta Józef Dasiewicz dodając jednak, że roboty budowlane wykonywała prywatna firma kierowana przez porucznika Wojska Polskiego.

Inspektorat Odcinka zapewne powiązany ze wspomnianym, plockim kierownictwem zlecił przedwojennemu przedsięwzięciowemu – inżynierowi Łukawskiemu rozpoczęcie odbudowy drogowego mostu przez Wisłę w Wyszogrodzie. Z powodu braku specjalistycznego sprzętu i fachowców do budowy filarów i izbic mostu, firma „inż. Łukawski”, która budowała domy, zaangażowała „Przedsiębiorstwo Robót Palowych Bolesław Liśkiewicz” – małą specjalistyczną firmę, wykonującą roboty fundamentowo-palowe, która przetrwała ciężkie czasy okupacji niemieckiej wykonując zlecenia zazwyczaj jako podwykonawca [5].

Jaką więc rolę pełnili wysłannicy z plockiego kierownictwa? Zaraz po zakończeniu wojny prywatna firma budowlana z pewnością nie mogła prowadzić robót bez przydziałów reglamentowanych materiałów budowlanych i bez pieniędzy na opłacenie pracowników. Niebawem w Polsce nastąpiła nacjonalizacja większości prywatnych firm, które włączono do wielkich państwowych przedsiębiorstw. A te po latach zapewne zaczęły odwoływać się do wspólnej tradycji i osiągnięć.

Około stycznia 1946 r. funkcję kierownika budowy mostu objął wykształcony przed wojną inżynier Edward Rudomina - Dusiatki (1913-1994). Tak odnotowuje to wydarzenie w odręcznych zapiskach: *Po zwolnieniu z wojska spotkałem się w W-wie z moim okupacyjnym chlebodawcą p. Liśkiewiczem. Bardzo się ucieszył i zaraz mi zaproponował pracę przy odbudowie mostu na Wiśle pod Wyszogrodem. (...) Chętnie się na to zgodziłem i przyjechałem do Wyszogrodu* [6] (fot. 2).

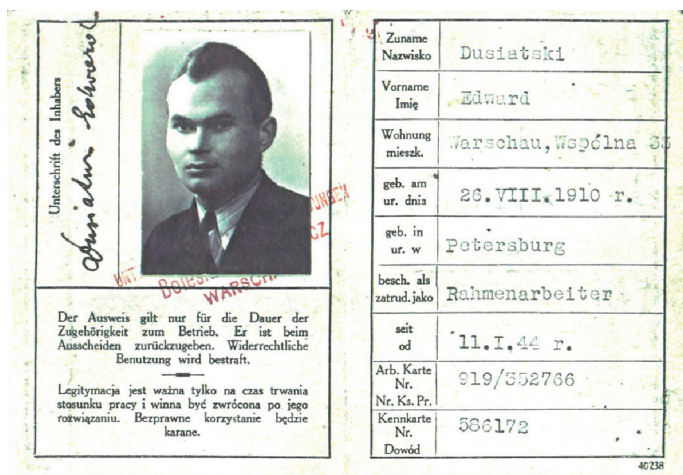
Z zapisków właśnie zatrudnionego kierownika budowy dowiadujemy się, że *Most, długości przeszło kilometr, konstrukcji drewnianej, został zburzony w czasie działań wojennych. a dalej ze wspomnień, że: okupant zniszczył go w około 50*

procent, pozostawiając przęsła nad terenem suchym [5,6]. Cytowana relacja inż. E. Rudominy wskazuje na bardzo rozległe uszkodzenia konstrukcji mostu.

Firma inżyniera Liśkiewicza przystąpiła do wykonania drewnianych pali pod filary i izbice mostu. *Wbijanie odbywało się przy pomocy dwóch kafarów parowych (ciężar młota 1,500 – 2000 t) ustawionych na członach pontonowych razem z kotłami. Długość pali wahała się od 8 do 10 m. (...) Ilość zabitych pali przekroczyła 2000 sztuk przy głębokości zabicia 5-8 m, (...) Deskowanie zaś wykonywała f-ma Inż. Łukawski, dowiadujemy się ze wspomnień kierownika budowy* [5]. Kafar parowy zastosowany w Wyszogrodzie do wbijania pali pokazano na fot. 3.



Fot. 3. Kafar parowy podczas wbijania pali wyszogrodzkiego mostu (zbiór Jana W. Rudominy)



Fot. 2. Fotografia Edwarda Rudominy – w legitymacji służbowej wydanej 11 stycznia 1944 r. przez Przedsiębiorstwo Robót Palowych Bolesław Liśkiewicz (zbiór Jana W. Rudominy)

W zniszczonych przęsłach ponownie ustawiono drewniane dźwigary gwoździowane typu Lembkego [2]. *Dźwigary mostowe, o wysokości około 2 m, wykonane z 2 warstw desek zbitych ukośnie, były wykorzystane z istniejących mostów, częściowo zburzonych na innych szlakach i dosyłane wodą na miejsce budowy. Przęsła żeglowne były konstrukcji stalowej* [6]. Ze wspomnianej relacji A. Witkowskiego przekazanej B. Chwaścińskiemu wiemy, że przęsła żeglowne podniesiono z wody na odbudowane wcześniej filary mostu. Dźwigary typu Lembkego dostarczano zapewne z mostu przez Wisłę w pobliskich Biało-brzegach, którego rozbiórką kierował tech. Franciszek Zdrodowski. [2].

16 grudnia 1946 r. na wyszogrodzkim moście przywrócono ruch drogowy [2], jednak dalej trwały prace przy budowie izbic. E. Rudomina informuje, że: *Izbice były wykonywane w trzech wielkościach: 21 szt. pali, 36 szt. pali i 52 szt. pali, oszalowane dyliną i obite blachą. Przed ruszeniem lodów były wszystkie wykończone* [5]. Dzięki zaproponowanemu przez inż. E. Rudominę obiciu balami i blachą izbic i filarów przęsła nurtowego, do czasu przebudowy w 1992 r. oparty się kolej-

nym pochodom lodów, a przęsła żeglowne w tym okresie czasu nigdy nie znalazło się w wodzie [5]. Na budowie nie obyło się jednak bez problemów.

Szczególną wagę przywiązywał inż. E. Rudomina do wykonania izbic, ... bowiem one gwarantowały istnienie mostu przy wiosennych spływach lodów. Niestety nie wszyscy to rozumieli i stąd wynikły trudności. Zażądałem kategorycznie blachy do obicia izbic i dwóch filarów przęsła żeglownego oraz szyn lub żelaza profilowego do uzbrojenia grzbietów izbic. (...) Straszylem kogo mogłem, aż szczęśliwie choć z trudem otrzymaliśmy blachę. Zdążyliśmy uzbroić izbice w ostatniej dosłownie chwili, dzięki przedłużającej się zimie [6]. Kogo inż. Rudomina musiał przekonać do rzeczy dziś tak oczywistej? Taktownie to przemilcza.

Podczas odbudowy izbic wykonano pamiątkowe zdjęcie pracowników zatrudnionych na budowie (fot. 4). Ich skromne ubrania wskazują na biedę, w jakiej przeżyli lata niemieckiej okupacji Polski. Zapytany czy rozpoznaje ojca na fotografii, Jan W. Rudomina odpisał: Jest to najprawdopodobniej druga osoba od prawej strony w pierwszym rzędzie w czarnej czapce [7].



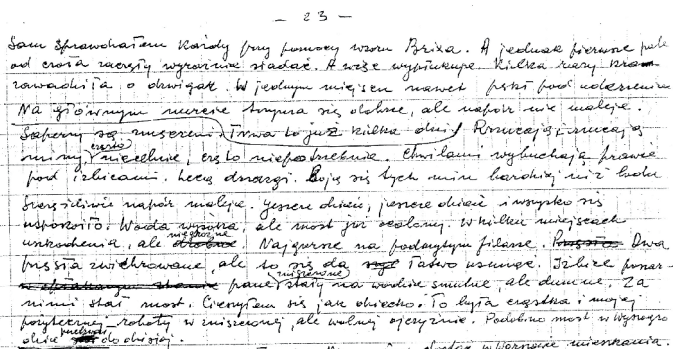
Fot. 4. Pracownicy firmy Przedsiębiorstwo Robót Pałowych Bolesław Liśkiewicz w Wyszogrodzie przy odbudowywanej izbicy mostu (zbiór Jana W. Rudominy)

Wbudowane w przęsła wyszogrodzkiego mostu drewniane dźwigary typu Lembkego miały relatywnie dużą wysokość konstrukcyjną, a ich spód usytuowany nisko nad wodą był narażony na uderzenia kry spływającej przy wysokich stanach wody. Na taką przyczynę kolejnych katastrof przęsła mostu zwracają uwagę Z. Bielecki i B. Gutkiewicz w monografii [4]. Taką samą ocenę ustroju niosącego mostu znajdujemy w pamiętniku inż. E. Rudominy: *Zachodziła obawa, że przy zbyt wysokim stanie wód w czasie ruszania lodów, lub powodzi, poziom wody może osiągnąć niebezpiecznego punktu, grożąc uszkodzeniem względnie zniesieniem dźwigarów* [5]. Tę najpoważniejszą ze swoich wad konstrukcja wyszogrodzkiego mostu zawdzięczała niemieckim budowniczym z Organizacji Todt.

Niestety, obawy inż. E. Rudominy spełniły się już wiosną 1947 r. *Powódz przyszła późno, ale nagle i z takim impetem, że straciłem wiarę w uratowanie mostu. (...) Od rzeki dochodził ponury ryk, do złudzenia przypominający dudnienie samolotów w niekończącym się nalocie bombowym* czytamy

w odręcznych zapiskach inż. E. Rudominy i dalej: *Obraz był niesamowity. Rzeką sunęły potężne pola lodowe. Naciskane wzajemnie pięły się na izbice do wysokości jezdni. Potężne tafle do metra długości odłamywały się, przewalały i niknęły pod mostem. Ale most stał. Czuć było jak drżał każdym filarem, każdym palem, każdą deską, ale stał* [6].

Na miejscu, dopiero co odbudowany wyszogrodzki most bronili przed zniszczeniem pracownicy „Przedsiębiorstwa Robót Pałowych Bolesław Liśkiewicz” i żołnierze z 26 Batalionu 2. Warszawskiego Pułku Saperów. *Pierwszy, najgwałtowniejszy impet wytrzymał on bardzo dobrze, chociaż sytuacja zdawała się być do tego stopnia groźna, iż cała załoga wycofała się na brzeg. Późniejszy, choć słaby, ale stały, długotrwały atak masy pędzonych pól lodowych, spowodował zupełne ucięcie pali jednej z podpór na starym korycie rzeki, w wyniku czego końce dwóch przęsła opadły do wody zwichrowane, przytrzymując się nieco na ostatnich dwóch palach od dolnej strony rzeki, napisze we wspomnieniach o moście inż. Edward Rudomina [5].* Gdy zagrożenie minęło, w odręcznych zapiskach tak przedstawił zniszczenia mostu: *Woda wysoka, ale most już ocalony. W wielu miejscach uszkodzenia, ale niegroźne. Najgorsze na podmytym filarze. Dwa przęsła zwichrowane, ale to się da łatwo usunąć. Izbice poszarpane zniszczone stały na wodzie smutne, ale dumne. Za nimi stał most* [6].



Fot. 5. Fragment odręcznych zapisków inż. Edwarda Rudominy (ze zbioru Jana W. Rudominy)

Most w Wyszogrodzie był zamknięty dla ruchu przez cały sezon budowlany [1] do czasu odbudowy filara i dwóch zerwanych przęsła, a w innych przęsłach reperacji uszkodzonych przez lód dolnych pasów dźwigarów. Naprawiono również izbice uszkodzone *przez zrzucone niefortunnie miny oddziału ochrony mostu* [5]. Odbudowany most w niezmienionej postaci dotrwał do początków lat sześćdziesiątych XX wieku (fot. 6).

Na koniec kilka słów o autorze wspomnień i odręcznych zapisków. Życiorys aktywnego zawodowo inżyniera i patrioty zaangażowanego w walkę o wolność Polski najlepiej oddają słowa syna: *Ojciec mój Edward Rudomina-Dusiński, na co dzień używający, podobnie jak ja, tylko pierwszego członu nazwiska urodził się 18 stycznia 1913 roku w majątku Issajewicze w Dolinie Issy, w województwie nowogrodzkim. Ukończył szkołę średnią w korpusie kadetów w Rawiczu, a następnie Szkołę Podchorążych Wojsk Inżynieryjnych w Warszawie oraz Politechnikę Warszawską. Był oficerem wojska polskiego do 1946 roku, w czasie wojny w konspiracji w AK służył swoją*



Fot. 6. Most przez Wisłę w Wyszogrodzie po odbudowie na pocztówce wysłanej w listopadzie 1963 r. (zbiór autora)

wiedzą i doświadczeniem inżynierskim m. innymi jako dowódca wojsk inżynierskich obwodu stanisławowskiego AK, a później w referacie inżyniersko-saperskim komendy głównej AK. Po upadku Powstania Warszawskiego dostał się do niewoli niemieckiej, z której powrócił w grudniu 1945 roku. Po zakończeniu odbudowy mostu w Wyszogrodzie wyjechał na Śląsk, gdzie do emerytury kierował szeregiem projektów związanych z odbudową i rozbudową przemysłu hutniczego.

Zmarł 15 października 1994 roku... [7]. Gdyby nie te słowa, inż. E. Rudomina mógł pozostać bezimienny jak wielu innych polskich inżynierów. Jego wspomnienia dają nam przykład, jakże warto zapisywać doświadczenia zawodowe, aby mogły zostać przekazane potomnym.

Bibliografia

- [1] Zdzisław Bielecki, Bohdan Gutkiewicz: *Most w Wyszogrodzie przez Wisłę – najdłuższy most tymczasowy w Europie*, Drogownictwo 7/94, s. 159-161
- [2] Bolesław Chwaściński: *Mosty na Wiśle i ich budowniczy*, Fundacja im. A. i Z. Wasilutyńskich, Warszawa 1997
- [3] List Jana W. Rudominy z 14 października 1999 r. skierowany do Pana Tadeusza Syryjczyka Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej, w zbiorach Muzeum Drogownictwa GDDKiA w Szczucinie koło Tarnowa
- [4] *Monografia mostu tymczasowego przez rzekę Wisłę w Wyszogrodzie*, opracowali: inż. Zdzisław Bielecki, inż. Bohdan Gutkiewicz, Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych, Warszawa 1994, w zbiorach Muzeum Drogownictwa GDDKiA w Szczucinie koło Tarnowa
- [5] Edward Rudomina: *Wspomnienia, Okres od 1936 – 1947 r.*, s. 4-5, J. W. Rudomina e-mail z 2014.01.05 godz. 12:20
- [6] Edward Rudomina: *odręczne zapiski, 12 Udział w odbudowie kraju* s. 22-23, J. W. Rudomina e-mail z 2014.01.05 godz. 7:19
- [7] Jan W. Rudomina, e-mail z 2014.02.12 godz. 07:38
- [8] <http://www.prezydent.pl/archiwalne-aktualnosci/rok-2000-i-starsze/art,1198,prezydent-rp-na-uroczystosci-otwarcia-mostu-w-wyszogrodzie.html>, dostęp: 2013.09 11 godz. 08:35 ■

Z SERWISU GDDKiA

Drogowy symbol wolności

Autostrada A2, łącząca Europę Zachodnią i Wschodnią, od teraz „Autostradą Wolności”. Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej Bronisław Komorowski oraz Prezydent Niemiec Joachim Gauck na MOP-ie Brwinów Południe (autostrada A2), posadzili „Dąb Wolności” i odsłoniли pamiątkową tablicę z nazwą „Autostrady Wolności”. Symboliczna nazwa została nadana w ramach obchodów „25-lecia Wolności”, w dniu 25 rocznicy pierwszych, częściowo wolnych wyborów w 1989 roku.

Realizowana z inicjatywy Kancelarii Prezydenta RP akcja sadzenia „Dębów Wolności” nawiązuje do „Dębów Niepodległości” sadzonych w latach 1918–1928. Dęby, będące uosobieniem siły, długowieczności i nieprzemijającej pamięci nierzadko przetrwały do dziś, jako świadkowie, ważnych dla naszego narodu wydarzeń.

Autostrada A2 przebiega równoleżnikowo przez centrum Polski. Stanowi fragment międzynarodowej drogi E30, leżącej w II transeuropejskim korytarzu transportowym. Jest kontynuacją autostrady A12 z Berlina. Obecnie w eksploatacji jest 470,25 km trasy. Docelowo będzie miała długość ponad 610 km od polsko-niemieckiej granicy w Świecku do polsko-białoruskiego przejścia granicznego w Kukurykach.

Pomysł budowy drogi tej klasy zrodził się już w drugiej poł. lat 30 XX w. Miała ona w pierwszej kolejności połączyć ówczesne największe polskie miasta Warszawę i Łódź. Wtedy to prof. Melchior Nestorowicz, wybitny drogowiec i twórca administracji drogowej II Rzeczypospolitej, stwierdził, że „po opracowaniu

szczegółowych projektów szlaków, których budowa została uznana jako najpilniejsza, okazać się może na podstawie studiów ekonomicznych, że pożądane byłoby, niezwłoczne przystąpienie do budowy niektórych szlaków: np. wydaje się pilna budowa drogi samochodowej Warszawa–Łódź.” (fragment referatu prof. Nestorowicza. „Drogowiec nr 9 z 5 maja 1939 r.). Niestety wybuch II wojny światowej przekreślił realizację ambitnego planu budowy „dróg przeznaczonych dla szybkiego ruchu samochodowego na dalsze odległości”.

W okresie PRL, autostrady kreślono głównie na mapach.

Szansa realizacji pojawiła się dopiero przed olimpiadą w Moskwie w 1980 r., kiedy to powstał pomysł budowy autostrady Berlin - Moskwa, tzw. Olimpijki. Niestety, ostatecznie zbudowano tylko jeden krótki odcinek od Wrześni do Konina, oddawany kawałkami do użytku przez całą drugą poł. lat 80 XX wieku, a pomiędzy Łodzią a Warszawą wybudowano jedynie kilkanaście obiektów, które później okrzyknięto pomnikami minionego systemu.

Po 1989 roku można było powrócić do realizacji planu profesora Nestorowicza. Jednak

prace budowlane ruszyły dopiero pod koniec lat 90 XX w. Rozpoczęto budowę autostradowej obwodnicy Poznania, zakończoną w roku 2003. Kolejne odcinki, pomiędzy Świeckiem a Koninem powstały w latach 2002–2011. Kolejne, między Koninem i Warszawą oraz autostradowa obwodnica Mińska Mazowieckiego zrealizowano w latach 2004–2012.

(TS)



Fot. 1. Autostrada Wolności (fot. Internet)