



ANDRZEJ STAŃCZYK

Warbud SA
stanczyk.andrzej@neostrada.pl

Most Diabła przez rzekę Reuss w Szwajcarii

Zanim pod przełęczą Świętego Gotarda (2108 m n.p.m.) przebito dwa tunele:

- samochodowy o długości 16,5 km, wykuty w latach 1907–1980 z Göschenen (1080 m n.p.m.) do Airolo (1146 m n.p.m.), skracający przejazd przez szwajcarskie Alpy do kilkunastu minut,
- kolejowy o długości ok. 57 km, najdłuższy na świecie, otwarty w czerwcu 2016 roku, po 17 latach drążenia skały,

najbardziej uczęszczanym przejściem przez Alpy na południe Europy była karkołomna droga przez tę przełęcz (fot. 1).

Przełęcz Świętego Gotarda jest jedną z najniższych położonych przełęczy w Alpach, a mimo to nie używano jej w czasach rzymskich, tak trudny do pokonania był przegradzający drogę wąwóz Schöllenen. Wyżłobiony przez rzekę Reuss, która spada tu w przepaść kilkudziesięciometrową kaskadą, ma pionowe, granitowe ściany uniemożliwiające zejście w dół lub wniknięcie w głąb wąwozu do miejsca, w którym łatwiej przedostać się na przeciwny brzeg.

Dziś aż trzy drogi wiodą tędy z miasteczka Göschenen na przełęcz. Najstarsza z istniejących dróg wspina się zakosami w górę rzeki i okrążając skalny występ dociera do wąwozu, który przekracza Drugim Mostem Diabła (fot. 2). Najpóźniej wykonaną drogą jest *Gotthardstrasse*, która prowadzi kilkanaście metrów wyżej do krótkiego tunelu w granitowej ścianie, jednym sklepieniem przeskakując rozpadlinę wąwozu (fot. 2 i 3). Trzecią drogą, położoną jeszcze wyżej, jest tor kolejowy ginący w długim, zakrzywionym tunelu (fot. 4).

Trudy budowy pierwszego mostu kamiennego w tym miejscu, dziś już nieistniejącego, podobnie jak i kilkunastu innych mostów w tamtej części Europy, jak głosi legenda, poniósł ponoć diabeł. I chociaż wielu niedowiarków kwestionuje takiego wykonawcę, w tym przypadku można próbować to udowodnić. Dotyczyłoby to jednak nie budowy pierwszego Mostu Diabła (niem. *Teufelsbrücke*) nad tą rozpadliną, a jego prowizorycznej naprawy po celowym zniszczeniu.

Poznajmy mosty przez wąwóz Schöllenen w kolejności ich powstawania.

Pierwszy – drewniany, wzniesiono w 1200 roku, w głębi wąwozu. Można domniemywać, że większe trudności sprawiła budowa nie mostu, lecz przytulonego do skały dojścia doń, bo w opisach zachowały się wzmianki o pomocy 60-metrowej długości (*Twarrenbrücke*), wykonanym przez miejscowego kowala wzdłuż pionowej, miejscami przewieszanej ściany skalnej. Pomost ten ułożono na bel-

a)



b)



c)



Fot. 1. Nowa droga przez przełęcz Świętego Gotarda: a) dojazd od strony południowej; b) i c) zjazd do Göschenen po stronie północnej

kach poprzecznych jednym końcem opartych we wnękach wykutych w skale, a drugim – podwieszonym łańcuchami zakotwionymi w ścianie powyżej. Pomostu tego używano do 1707 roku, kiedy to skałę przebito na wskroś tunelem o długości 64 m, skracając i prostując drogę. Gdy wkrótce powódź zniszczyła pomost, nie odbudowano go.



Fot. 2. Drugi (w głębi) i Trzeci (nad Drugim) Most Diabła



Fot. 3. Trzeci Most Diabła przechodzący w tunel



Fot. 4. Most kolejowy przez wąwóz powyżej mostów drogowych

W 1595 roku nietrwałą, drewnianą budowlę zastąpiono sklepieniem kamiennym, które przetrwało do 1888 roku i to ono jest – według legendy – dziełem piekielnego wykonawcy (fot. 5). Łatwiejszy dzięki temu do pokonania szlak stał się wkrótce uczęszczanym przejściem do Lombardii po przeciwnej stronie Alp. Wędrowali nim kupcy i przetaczały się armie. W 1799 roku ustępujący żołnierze napoleońscy starali się powstrzymać tu wojska Suworowa, wysłane przez

cara Rosji Pawła I na prośbę drugiej koalicji antyfrancuskiej. Zwycięstwo Rosjan zostało okupione ciężkimi stratami i stało się źródłem nowej legendy o tym, jak zniszczony Most Diabła został prowizorycznie naprawiony kawałkami drewnianych belek powiązanych szarfami oficerów Suworowa. Sam wódz szarfę zachował i prezentuje ją przed wejściem do baru w wąwozie (fot. 6), tuż przy długiej, kilkunastometrowej tablicy upamiętniającej poległych tu Rosjan.



Fot. 5. Na pierwszym planie Pierwszy Most Diabła, w głębi Drugi Most Diabła w czasie budowy [1]



Fot. 6. A. W. Suworow z szarfą na murze miejscowego baru

W latach 1820–1830 zbudowano drugi most kamienny nieco powyżej i ten dotrwał do współczesności dziedzicząc nazwę poprzednika (fot. 2 i 7). Na obrazie namalowanym w 1833 roku widać go w czasie budowy (fot. 5) i choć nie można być pewnym, że tak właśnie wyglądało jego wznieszenie – obraz namalowano bowiem trzy lata po ukończeniu mostu – to można wnioskować, że pokonano wtedy główną trudność jaką było zbudowanie nie samego mostu, lecz wyrąbanie w skale dojścia doń. Na bliskim planie widać pierwszy most sklepiony w całkiem dobrym stanie i prowadzące doń podcięcie skały. Nie mało trudu musiało włożyć później w budowę kamiennego muru podtrzymującego drogę współcześnie (rys. 2 i 7). Zrobiono to tak solidnie, że do dziś można tędy wędrować, choć przejście to służy już tylko turystom.

Trzeci most drogowy zbudowano w 1958 roku. Jednym długim przęsłem łukowym prowadzi wprost do tunelu omijając skalny występ (fot. 7).



Fot. 7. Trzeci Most Diabła na tle poprzedniego

Zanim go wykonano, w 1882 roku otwarto linię kolejową wiodącą przez 80 tuneli, niektóre z nich – w kształcie spirali. Projektant tej linii kolejowej, Francuz Louis Favre, zmarł na atak serca w jednym z tuneli (1879 rok) nie doczekawszy końca robót.

Tutejsze mosty drogowy: nieistniejący już pierwszy i trzeci o nadzwyczaj płaskim sklepieniu, łączy nie tylko nazwa

„Most Diabła” przechodząca na kolejne, ale też dalsza część legendy. Przechytzony i rozsierdzony diabeł, który zamiast oczekiwanej duszy pierwszego użytkownika mostu dostał kozła przepędzonego przez most, chciał zniszczyć swe dzieło ciskając węć głazem. Jednak niepowodzenia chodzą parami – głaz, na którym staruszka namalowała znak krzyża – nie dał się podnieść. Uczynili to dopiero budowniczywie *Gotthardstrasse* w 2011 roku, prostując drogę do nowego mostu. Głaz ważący 220 ton przesunięto z osi drogi wielkim wysiłkiem i kosztem 300 tysięcy franków.

A skąd pewność, że do tego dzieła przyłożył się diabeł?

Cóż... niewątpliwie jest, że Francuzi zniszczyli most cofając się przed przeważającą – 21-tysięczną armią Suworowa. Pewne jest też, że Rosjanie przeszli po nim, by zwyciężyć w potyczce – musieli więc most naprawić. Zaś dowody, że Suworow był „diabłem w ludzkiej skórze” dostarcza historia. Na jego rozkaz wojska rosyjskie, po zwycięskim szturmie na turecką twierdzę Izmail w 1790 roku, wymordowały ponad 10 tysięcy ludności cywilnej, w tym wiele kobiet i dzieci, a w 1794 roku dokonały jeszcze większej rzezi na warszawskiej Pradze po ostatniej bitwie Insurekcji Kościuszkowskiej, za co Suworow został awansowany do stopnia feldmarszałka przez carycę Katarzynę II. Wystarczające to dowody jego czarnej proweniencji.

Bibliografia

[1] <http://little-lilu.blogspot.com/2013/08/devils-bridge.html>

Z serwisu GDDKiA

Umowa na drugi z trzech warmińsko-mazurskich odcinków S61 podpisana

19 lipca 2018 roku podpisana została umowa na projekt i budowę drugiego z trzech warmińsko-mazurskich odcinków drogi ekspresowej S61. Wykonawcą ok. 23-kilometrowego fragmentu trasy od węzła Elk Południe do węzła Wysokie wraz z połączeniem z obwodnicą Elku w ciągu S16 będzie konsorcjum firm Trakcja PRKił S.A. Warszawa, Mostostal Warszawa S.A., Przedsiębiorstwo Eksploatacji Ulic i Mostów Sp. z o.o. Białystok. Wartość zadania wynosi ok. 685,9 mln zł. Planowany czas realizacji to 29 miesięcy z wyłączeniem okresów zimowych (15.12–15.03). Zakończenie inwestycji przewidziane jest w III kwartale 2021 r.

Inwestycja będzie polegała na budowie odcinków dwujezdniowych dróg ekspresowych S61 oraz S16 wraz z budową dróg serwisowych, remontem wybranych dróg lokalnych, budową obiektów inżynierskich oraz obiektów ochrony środowiska. Połączenie z siecią dróg lokalnych będzie możliwe poprzez węzeł Elk Wschód. Odcinek, na budowę którego została właśnie podpisana umowa jest jednym z trzech fragmentów drogi ekspresowej S61 Szczuczyn–Raczki realizowanych na terenie województwa warmińsko-mazurskiego. Inwestycja została podzielona na trzy odcinki realizacyjne: Zadanie nr 1 – Szczuczyn – węzeł Elk Południe (ok. 23 km), Zadanie nr 2 – węzeł Elk Południe – węzeł Wysokie o dł. ok. 23 km (w tym połączenie z obwodnicą Elku w ciągu S16 o dł. ok. 4 km), Zadanie nr 3 – węzeł Wysokie–Raczki (ok. 20 km).

Obecnie w realizacji jest 165 km drogi ekspresowej S61 za ok. 4 mld zł, kolejne 36 km przed podpisaniem umów na łączną kwotę ok. 1,2 mld zł.

Polski odcinek Via Baltica to również blisko 105 km drogi ekspresowej S8 od w. Powązkowska w Warszawie do końca obwodnicy Ostrowi Mazowieckiej. W tym roku kierowcy pojadą brakującymi odcinkami od Wyszkowa do obwodnicy Ostrowi Mazowieckiej. Łączny koszt budowy S8 Warszawa–Ostrów Maz. to ok. 4 mld zł.

Budowa drogi ekspresowej S61 Szczuczyn–Budzisko, odc. Szczuczyn–Raczki jest współfinansowana przez Unię Europejską w ramach Instrumentu „Łącząc Europę” (Connecting Europe Facility – CEF).

Unia wyklada miliony na obwodnicę Olsztyna

Umowę o dofinansowanie podpisali 25 lipca 2018 roku **Przemysław Gorgol**, p.o. Dyrektora Centrum Unijnych Projektów Transportowych oraz **Jacek Gryga**, p.o. Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad. Formalna nazwa inwestycji to „Budowa obwodnicy Olsztyna w ciągu dk nr 16”. Całe przedsięwzięcie będzie kosztować ponad **473 miliony złotych**. Unijne dofinansowanie ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko pokryje większą część wydatków – prawie **368 milionów złotych**.

Obwodnicę zaprojektowano jako zachodnie obejście Olsztyna. Odcinek o długości 10 kilometrów będzie miał prawie w całości dwie dwupasmowe jezdnie. Trasa będzie przebiegać przez okolice miejscowości Gronity i Naterki, a następnie przez miejscowość Tomaszkowo, w kierunku wschodnim od skrajnych dzielnic Olsztyna, po miejscowość Bartąg. Obwodnica znajdzie się w ciągu drogi krajowej 16 oraz drogi ekspresowej S51. Zakończenie budowy zaplanowano na wrzesień 2018 roku. Poza obwodnicą budowany jest także węzeł „Olsztyn Południe”, rondo na początku obwodnicy oraz typowa dla takich inwestycji infrastruktura, na przykład ekrany akustyczne, chodniki, przejścia dla zwierząt czy system odprowadzania wód deszczowych.

„Dzięki podpisanej już 44-tej umowie o dofinansowanie, wysokość wsparcia unijnego dla projektów GDDKiA wzrasta do około 27 miliardów złotych, co stanowi połowę całkowitej wartości projektów, wynoszącej ponad 53 miliardy złotych. To pozwala nam utrzymać pozycję lidera w efektywnym wydatkowaniu środków europejskich. Dofinansowanie unijne pomoże w budowie tak ważnej dla Warmii i Mazur obwodnicy Olsztyna, która wyprowadza ruch tranzytowy z miasta i podnosi bezpieczeństwo i komfort podróży” – podsumował Jacek Gryga, p.o. Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad.

To druga podpisana 25 lipca umowa na unijne dofinansowanie inwestycji realizowanych przez GDDKiA. Kilka godzin wcześniej podpisano bowiem umowę na dofinansowanie budowy drogi ekspresowej S5 Nowe Marzy–Bydgoszcz. Na realizację 74 km drogi ekspresowej GDDKiA otrzyma z Unii Europejskiej ponad miliard złotych.