



MAREK MISTEWICZ

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

## Most przez Wisłę w Wyszogrodzie w latach 1939–1945

W 1939 r., wobec zagrożenia Rzeczypospolitej Polskiej ze strony III Rzeszy Niemieckiej, wszczęto intensywne przygotowania obronne. Podstawowym dylematem był wybór koncepcji obrony Polski. Czy bronić rozległych granic państwa, czy znacznie krótszej linii Wisły, Sanu i Narwi? Generał Kazimierz Sosnkowski wspomina, że w rozmowie z marszałkiem Edwardem Śmigłym-Rydzem zadał na ten temat pytanie: *czy wobec wielkiej przewagi niemieckiej Wódz Naczelny nie sądzi, że najlepszym dla nas planem wojny byłoby wydanie głównej bitwy na umocnionej zawczasu linii Wisły i Narwi z bardzo silnym ukształtowaniem obu skrzydeł. Marszałek oświadczył mi, że myślał o tym i że widzi złe strony wysunięcia gros sił ku granicom państwa, nie może jednak oddać połowy Polski i jej bogactw przemysłowych bez zaciętej walki* [9]. Generał Władysław Stachewicz, wówczas szef Sztabu Głównego i szef sztabu Naczelnego Wodza, podaje również inne motywy obrony terytorium na zachód od linii Wisły: *W czasie wojny utrzymanie powyższych rejonów w całości lub w części umożliwiało oparcie wojny w większej lub mniejszej mierze na własnych środkach przez pewien okres. Utrata ich uzależniła nas prawie całkowicie w bardzo krótkim czasie od dostaw z zagranicy* [15]. Zapewne zawarcie sojuszy obronnych z Anglią i z Francją umocniło Wodza Naczelnego w decyzji o przyjęciu przez Wojsko Polskie bitwy granicznej. Winston S. Churchill w pamiętniku, odnosząc się krytycznie do polskiej koncepcji obrony państwa, potwierdza ten pogląd: *Wprowadzenie większości sił wojskowych od razu do bitwy granicznej, w razie ataku niemieckiego, miało stanowić dowód uznania przez Polskę zagrożenia jej niepodległości i tym samym zmuszenia W. Brytanii i Francji do natychmiastowego wypełnienia zobowiązań sojuszniczych wobec Rzeczypospolitej* [2]. Rubież środkowej Wisły miała być zatem broniona w drugiej kolejności.

Przy przyjęciu przedstawionej koncepcji obronnej, szczególnego znaczenia nabrało przygotowanie i utrzymanie mostowych przepraw przez Wisłę. W ramach prac przygotowawczych, prowadzonych przed wybuchem wojny, do 5 czerwca 1939 r. na środkowej Wiśle służby cywilne podległe Ministerstwu Komunikacji zbudowały dodatkowe – *operacyjne mosty* o konstrukcji półstałej, zlokalizowane od Warszawy w górę rzeki w:

- Świdrach Małych pod Warszawą,
- Maciejowicach,
- Solcu nad Wisłą,
- Mogile pod Krakowem.

Już w lecie Sztab Główny zażądał od Ministerstwa Komunikacji budowy dwóch dodatkowych mostów zlokalizowanych w:

- Baranowie Sandomierskim,
- Nowym Korczyniu.

Mosty te, o dwupasowej jezdni z przęsłami żeglownymi z blachownic o rozpiętości 34 m i pozostałymi na belkach dwuteowych 16-metrowych, zaprojektował inżynier Eugeniusz Hildebrandt z biura konstrukcyjnego wydziału budowy i utrzymania dróg i mostów, kierowanego przez mgra inż. Aleksandra Gajkowicza. Ponadto wojska saperские zaprojektowały w *Biurze Badań Technicznych Saperów* i zbudowały *operacyjne mosty* przez Wisłę wokół Warszawy w:

- Kazuniu Polskim naprzeciw Modlina
- Brzuminie koło Góry Kalwarii.

Mosty zbudowane przez saperów były wyposażone w jezdnie jednopasowe i składały się z przęseł blachownicowych o rozpiętości około 10 m i przęseł żeglownych, ruchomych wspartych na pontonach [9].

W zależności od rozwoju sytuacji na froncie, Wojsko Polskie otrzymało zadania najpierw obrony, a potem niszczenia mostów. *Plan działań przewidywał zabezpieczenie ważniejszych mostów przed działaniami nieprzyjaciela prowadzonymi zarówno na ziemi (zagony), jak i z powietrza. Zamierzano to osiągnąć poprzez stworzenie umocnionych przyczółków, wyposażonych w niezbędną obronę przeciwlotniczą i obsadzonych przez przeszkolone załogi. Wszędzie tam, gdzie nie można było zapewnić mostom odpowiedniego zabezpieczenia, podjęto działania pozwalające na ich szybkie zniszczenie (przygotowanie komór minowych)* [4].

W dniu rozpoczęcia wojny – 1 września 1939 r. o godz. 6:35 podporucznik Norbert Juchtmann wysadził pierwsze dwa mosty, drogowy i kolejowy przez dolną Wisłę w Tczewie. Jeszcze tego samego dnia w usytuowanym niedaleko Bydgoszczy moście drogowo-kolejowym w Fordonie eksplodowała komora minowa trafiona niemiecką bombą, a zwalona konstrukcja zatarasowała Wisłę. Jako kolejny – 3 września wysadzono most kolejowo-drogowy pod Grudziądzem [9]. W wyniku przelamania przez niemiecki Wehrmacht polskiej obrony pod Mławą i z powodu odwrotu armii *Modlin* za rzekę, kolejne mosty przez dolną Wisłę – dwa w Toruniu, we Włocławku, Płocku i Wyszogrodzie zostały zniszczone przez polskie wojska saperские w dniach od 6 do 9 września 1939 r.

Już w pierwszych dniach po 1 września 1939 r. most przez Wisłę w Wyszogrodzie znalazł się na zapleczu działań armii „Modlin” zajmującej wysunięte pozycje obronne wzdłuż granicy z Prusami Wschodnimi w linii Mława - Rzęgnowo. Dowodzący tą armią generał brygady Emil Przedzrymirski obsadził przedmoście „Wyszogród” pierwszą kompanią Batalionu Obrony Narodowej *Warszawa I* dowodzoną przez kapitana Henryka Kuźmińskiego, wzmocnioną plutonem saperów. Z północy na most zdążyli wówczas z podręcznym dobyt-

kiem mieszkańcy nadgranicznych miejscowości, którzy uciekali na południe w obawie przed wkroczeniem armii niemieckiej z Prus Wschodnich.

Po bohaterskiej obronie, wobec przewagi Niemców nastąpiła konieczność opuszczenia przez 20 dywizję piechoty pozycji pod Mławą. 4 września o 11:30 generał brygady Władysław Anders, dowodzący Nowogródzką Brygadą Kawalerii, otrzymał od gen. Przedrzymirskiego rozkaz objęcia dowództwa nad dywizjami piechoty 8 i 20 oraz zejścia na linię Wisły i obrony przedmości Modlina i Płocka, przy czym miał: *Most w Wyszogrodzie w razie zagrożenia poważniejszymi siłami nieprzyjaciela – przygotowany do wysadzenia – zniszczyć* [10]. Do zniszczenia mostu jednak wówczas nie doszło. 5 września, około godziny trzeciej nad ranem na przedmościu zjawiał się generał brygady Marian Przewłocki, któremu powierzono dowodzenie Grupą Operacyjną „Wyszogród”, do której dojechał samochodami z Warszawy 3 batalion 41 pułku 29 dywizji piechoty, dowodzony przez majora Kazimierza Bunclera [10]. Rankiem 5 września saperzy wykonując wspomniany rozkaz dowództwa armii podjęli próbę wysadzenia mostu – nieudaną z powodu zbyt małej ilości materiałów wybuchowych i środków zapalających [8].

Naocznym świadkiem, który zrelacjonował pierwszą próbę zniszczenia wyszogrodzkiego mostu był kapral Walerian Nowakowski, pilot lekkiego bombowca PZL-23 „Karaś” z 65 eskadry VI dywizjonu Brygady Bombowej [13]. Była to jednostka dyspozycyjna Naczelnego Wodza dowodzona przez płk dypl. Władysława Hellera, która od 2 do 17 września 1939 r. wykonała 335 lotów bojowych, zrzucając 185 ton bomb na niemieckie kolumny pancerno-motorowe i zestrzelując 13 niemieckich samolotów myśliwskich. „Karaś” został zaprojektowany w 1932 r. przez polskich konstruktorów pod kierunkiem inż. Stanisława Praussa, absolwenta Politechniki Warszawskiej i produkowano go od 1936 do 1938 r. w Państwowych Zakładach Lotniczych w Warszawie.

Po godz. 24:00, 6 września 1939 r. z połowego lotniska Marianów samolotem „Karaś” wyleciała trzyosobowa załoga, otrzymując rozkaz dowództwa Brygady Bombowej: *...Wykonać dla Naczelnego Wodza – rozpoznanie mostów na Wiśle od Modlina do Włocławka oraz rozpoznać linię frontu w rejonie Ciechanowa...* [13]. Samolot, którym wykonano ten rozkaz pokazano na fot. 1.



Fot. 1. Lekki bombowiec PZL-23 „Karaś”, taki sam, z którego przeprowadzono inspekcję mostu przez Wisłę w Wyszogrodzie w 1939 r. (Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 1-W-1554)

W książce wydanej po czterdziestu czterech latach w 1983 r. wspólnie z Jerzym Pawlakiem, W. Nowakowski w następujący sposób opisał swoje ówczesne wrażenia: *Pilot „wziął” pod skrzydło Wisłę. Po obu jej brzegach dopalały się zniszczone przez wroga zabudowania miast i miasteczek. Z daleka na tle rzeki widoczne były buchające w górę płomienie. Skierowany tam „Karaś” nadleciał nad miejsce pożaru. Płonął drewniany most w Wyszogrodzie. W Płocku cisza i spokój, na ulicach nie widać żywej duszy. Ppor. Stangret ustalił, że most na Wiśle nie był uszkodzony; jego cień odbijał się wyraźnie w wodzie. Samolot leciał dalej. W drodze powrotnej nad Płockiem samolot „Karaś” został zestrzelony przez polską baterię artylerii przeciwlotniczej broniącą mostu przez Wisłę i spadł na budynek seminarium duchownego w Płocku. W samolocie zginęli podporucznik Kazimierz Stangret – obserwator i kapral Janusz Sawicki – strzelec samolotowy. Pilot Nowakowski wyskoczył ze spadochronem z samolotu z wysokości ok. 450 m, wylądował na jakimś dziedzińcu, gdzie został aresztowany przez polskich żołnierzy, którzy biorąc go za Niemca rozważali jego rozstrzelanie na miejscu. Interwencja porucznika z Nowogródzkiej Brygady Kawalerii uchroniła pilota przed samosądem żołnierskim, agresywnym zachowaniem polskiego policjanta i próbą ukamienowania przez miejscową kobietę* [13]. Przedstawiona informacja wskazuje, że wskutek próby wysadzenia, w pierwszych godzinach dnia 6 września wyszogrodzki most jeszcze płonął.

Pierwsza próba wysadzenia mostu doprowadziła zatem tylko do wzniesienia pożaru jego drewnianych elementów. Wobec nieskuteczności działań dowództwa wyszogrodzkiego przedmościa: *Wieczorem 6 września w forcie Modlin dowódca 2 kompanii 60 armijnego batalionu saperów – por. Witold Kwiatkowski otrzymał rozkaz wysadzenia mostów na Wiśle w Płocku i Wyszogrodzie w uzgodnieniu z dowódcami tamtejszych odcinków. Do dyspozycji otrzymał kolumnę samochodów ciężarowych* [13]. Jeszcze tej samej nocy, w składnicy koło Nowego Dworu, kompania por. Kwiatkowskiego zaopatrzyła się w materiały wybuchowe i środki zapalające, które przewiozła do Płocka i Wyszogrodu.

W 1975 r. inżynier Witold Kwiatkowski, wówczas kapitan rezerwy, przekazał pisemną relację dotyczącą ostatecznego wysadzenia wyszogrodzkiego mostu Ludwikowi Głowackiemu, w którego monografii czytamy: *Na prawym brzegu Wisły na ulicy dojazdowej do wjazdu na most w Wyszogrodzie założono miny przeciwpancerne. Po południu 7 września wysadzono cały przyczółek betonowy i jednocześnie przecięto materiałem wybuchowym drugie i trzecie przęsło mostu. 8 września o godzinie 5 rano dokonano podobnego zniszczenia mostu na lewym brzegu Wisły* [8]. Po skutecznym wykonaniu rozkazu wysadzenia wyszogrodzkiego mostu por. Kwiatkowski powrócił z dowodzoną kompanią do siedziby batalionu w podwarszawskim Rembertowie.

Niemcy, według opracowania Józefa Wiesława Dyskanta, zjawili się w Wyszogrodzie dopiero po upływie około 30 godzin od ostatecznego zburzenia wiślanego mostu. *W nocy z 8 na 9 września niemiecka 3 dywizja piechoty z 2 korpusu otrzymała rozkaz obsadzenia prawego brzegu Wisły na 90-kilometrowym odcinku Włocławek, Płock i Wyszogród i przejścia tam do obrony. Jej zmotoryzowane oddziały, skierowane na Włocławek, Płock i Wyszogród, 9 września w południe zajęły Wyszogród, a po południu Płock, opuszczony*



przez Nowogródzką Brygadę Kawalerii [6]. Przytoczone relacje potwierdzają wyrażany w cytowanych publikacjach pogląd, że Wojsko Polskie nieco przedwcześnie podjęło dzieło zniszczenia mostu przez Wisłę w Wyszogrodzie. Z pewnością nie mogły się już po nim przeprowadzić rozbite przez Niemców dywizje piechoty: 20 wycofywana z rejonu Brochowa i 8 z rejonu Cybulic [8].

Jak wyglądał zburzony most przez Wisłę w Wyszogrodzie dowiadujemy się ze starych fotografii. W okresie między dwiema wojnami światowymi fotografia stała się w Europie popularną dziedziną uprawianą przez licznych amatorów. W powszechnej sprzedaży były już wówczas tanie aparaty miechowe, wyposażone w doskonałe obiektywy. Jeszcze wcześniej, w latach 1912–1914 w Niemczech Oskar Barnack skonstruował pierwszy małoobrazkowy aparat fotograficzny na filmową kliszę perforowaną o szerokości 35 mm. Aparaty te pod marką Leica rozpoczęły produkować na skalę przemysłową zakłady Ernsta Leitz'a w miejscowości Wetzlar w 1925 roku [11]. W 1939 roku wielu oficerów i żołnierzy niemieckich wyruszających na wojnę z Polską było wyposażonych we wspomniane małoobrazkowe aparaty fotograficzne marki Leica. Już od pierwszych dni września fotografowali zwycięskie wojska niemieckie, własny sprzęt bojowy i zniszczone wyposażenie przeciwnika, a co najsmutniejsze – także i ofiary tej wojny.

Nieznany niemiecki cywil, oficer lub żołnierz, zapewne ze wspomnianej 3 dywizji piechoty, z aparatem fotograficznym wspiął się na podnóże Góry Zamkowej i wykonał tam zdjęcie zwalonego przez polskich saperów mostu w prawym korycie Wisły (fot. 2). Piękna fotografia wykonana zza węgła budynku pokazuje na pierwszym planie przystań żeglugi rzecznej, a na drugim planie cztery sterzące z wody kratownice. Widoczne nad wodą elementy kratownic mostu wykazują pełną zgodność z widokami kratownic mostu w Wyszogrodzie na fotografiach sprzed 1939 r. W miejscu, gdzie przed wojną istniało przęsło podnoszone, wystaje spod wody fragment zwalonego pylonu. Przystań żeglugi rzecznej jest bardzo podobna do przystani z wcześniejszych ujęć. Zapewne autor, a z pewnością były właściciel fotografii, zamieścił na jej odwrocie odręczny, mało czytelny opis atramentem w trzech wierszach: *Polen 1939, Ge----- Brücke li., Wysz-----d.*



Fot. 2. Zburzony 9 września 1939 r. most przez Wisłę w Wyszogrodzie na zdjęciu nieznanego żołnierza niemieckiego (zbiór autora)

Obecność Niemców w Wyszogrodzie 10 września 1939 r. potwierdzają relacje załogi polskiego ścigacza rzeczno-ku 30 z Oddziału Wydzielonego „Wisła”, który około godziny siedemnastej dołynął do Kępy Sępłowskiej i zatrzymał się przy lewym brzegu Wisły. Tam marynarze zobaczyli uciekającego z Wyszogrodu, zajętego już wówczas przez Niemców, tamtejszego wioślarza Edmunda Zdrojewskiego, który w następujący sposób wspomina to niespodziewane spotkanie: *Gdy wyskoczyłem z łodzi zaczęto mnie wołać i wtedy zobaczyłem zamaskowanego ścigacza stojącego przy wysepce, a w nim żołnierza w hełmie i skierowane dwie lufy karabinu maszynowego. Usłyszawszy polską mowę zorientowałem się, że to Polacy. Zapytano mnie, gdzie są Niemcy. (...) pokazałem im nurt – tam gdzie wysoka góra i krzyż, są Niemcy; powyżej mostu jest obszerna mielizna, musicie dać mocno w prawo. Druga placówka niemiecka jest powyżej mostu 100-200 metrów w klubie sportowym (przystań wioślarska), jak podjedziecie pod bulwar i będzie góra – dacie ognia!* [6]. Stosując się do wskazówek mieszkańca Wyszogrodu doskonale znającego rzekę, załoga ścigacza rzeczno-ku 30 wyruszyła w niebezpieczny rejs wzdłuż prawego brzegu Wisły obsadzonego przez Niemców. Dalsze zdarzenia poznajemy z żołnierskiej relacji mata nadterminowego Czesława Sosnowskiego: *Dochodzimy do palącego się mostu – środkowe przęsło rozbite, przejście jest bardzo wąskie. Dowódca ze sternikiem, skryci pod pokładem, oceniają szerokość luki – przejdziemy czy nie? Na zastanawianie się nie ma czasu. Wpadamy pod most. Kuter na szczęście mieści się między zwalonymi drewnianymi filarami. W tym czasie zostaje ranny ładowniczy. Wypadamy za most. Niemcy od przystani wioślarskiej witają nas silnym ogniem broni maszynowej* [6]. Cytowana relacja informuje, że 10 września zniszczony most tarasował prawą odnogę Wisły poważnie utrudniając żeglugę.

Ścigacz rzeczny KU 30 jako jedyna z liczącego 12 jednostek Oddziału Wydzielonego „Wisła” dotarł drogą wodną z Włocławka do Modlina, walcząc z Niemcami w Płocku, w Wyszogrodzie i później w Modlinie, a uznaniu zasług: *27 września dowódca ścigacza, mat Sosnowski oraz st. mar. Piotrowski zostali przez gen. Thommé'ego odznaczeni Krzyżami Walecznych, a cała załoga awansowana o jeden stopień wyżej* [6].

Wobec wdarcia się niemieckich zagonów pancernych na tyły polskich armii, w nocy z 5 na 6 września Naczelny Wódz podjął decyzję: *o przerwaniu bitwy na głównej pozycji obronnej i ponownym użyciu sił polskich, po ich reorganizacji, na wschodnim brzegu Wisły i Sanu...* [13]. Dzień wcześniej, 5 września, Naczelny Dowódca Saperów wydał rozkaz podjęcia przygotowań do zniszczenia wiślanych mostów zlokalizowanych na południe od Warszawy, aż do Sandomierza. Wykonanie tego rozkazu rozpoczęło się już 6 września,  *kiedy: mjr Starża-Majewski podpalił drewniany most w Annopolu; płonął on przez całą noc aż do południa dnia następnego* [9]. Podobny los spotkał kolejne wiślane mosty. Dowodzony przez wspomnianego majora Oddział Wydzielony tylko do 12 września bronił dostępu do przepraw przez Wisłę na odcinku od Świąciechowa do Zawichostu. Już tego samego dnia Niemcy sforsowali na pontonach Wisłę w rejonie zniszczonego mostu w Annopolu, gdzie natychmiast rozpoczęli stawianie mostu pontonowego.

9 września nad dolną Wisłą na południe od Wyszogrodu dowodzona przez generała Tadeusza Kutrzebę armia *Poznań*, do której dołączyły dywizje z armii *Pomorze* i z armii *Łódź*, uderzyła na armie niemieckie 8 i 10 Grupy Armii Południe generała Gerarda von Rundstedta, zajęte planami zdobycia Warszawy. Rozegrała się wielka Bitwa nad Bzurą, która trwała do 18 września i zakończyła rozbiciem polskich armii. Po latach Winston S. Churchill napisał w pamiętnikach: *20 września Niemcy obwieścili, że bitwa nad Wisłą była „jedną z najbardziej wyniszczających walk wszechczasów”* [2].

O moście w Wyszogrodzie wspominają marynarze z pozostałych jednostek Oddziału Wydzielonego „Wisła” zatopionych już 9 września w zakolu Wisły pod Nowym Duninowem z powodu niskiego poziomu wody uniemożliwiającego żeglugę. Jako formacja piesza, marynarze ci wzięli udział w ostatniej fazie bitwy nad Bzurą i 17 września drogą lądową dotarli nad brzeg Wisły usytuowany naprzeciwko Wyszogrodu. Starszy bosman Aleksander Gierymski ze statku sztabowego „Hetman Żółkiewski” w następujący sposób relacjonuje ówczesną sytuację: *Most był zniszczony, sterczały tylko jego osmalone przęsła. Powzięto zamiar, aby spróbować łodziami popłynąć w górę Wisły do Modlina lub choćby tylko przedostać się poza pierścień blokady niemieckiej w Puszczy Kampinoskiej, ale wkóło nie znaleziono żadnej łodzi* [6]. W tym samym dniu 17 września 1939 r. wszelkie plany obronne Rzeczypospolitej Polskiej legły w gruzach, kiedy na nieprzygotowaną do obrony wschodnią granicę państwa ze Związkiem Sowieckim uderzyła Armia Czerwona, wypełniając w ten sposób sojusznicze zobowiązania wobec III Rzeszy Niemieckiej ustalone w tajnym protokole paktu Ribentrop-Mołotow.

Po zniszczeniu wyszogrodzkiego mostu, okoliczni mieszkańcy własnym sumptem zapewnili sobie przejście przez Wisłę. Na spoczywających w wodzie kratownicowych dźwigarach wyszogrodzkiego mostu i drewnianych kikutach pali wysadzonych filarów zbudowano wąską drewnianą kładkę. Jej wygląd i przebieg pokazują oznaczone numerami od 3 do 8 współczesne odbitki ze starej kliszy, którą zapewne we wrześniu 1939 r. naświetliła osoba, będąca członkiem personelu pomocniczego generała majora Erwina Rommła, wówczas komendanta Kwatery Głównej Wodza – *Der Kommandant Führerhauptquartier*. Informuje o tym Ian Baxter publikując takie same fotografie jak nr 4 i 7, pochodzące z albumu dostarczonego mu przez Jima Payne [1]. Generał Rommel przebywał w Polsce w okresie od 1 do 26 września i tylko raz jeszcze 5 października przyleciał do Warszawy na dwupółgodzinną niemiecką defiladę zwycięstwa, podczas której stał na trybunie obok swego wodza. Wcześniej, 19 września, przebywał w Gdańsku, gdzie wódz wygłaszał przemówienie radiowe [7]. Może więc w drodze do Gdańska lub w drodze powrotnej członkowie personelu Kwatery Głównej Wodza skorzystali z możliwości obejrzenia zniszczonego przez Polaków mostu i wykonali jego fotografie.

Fotografia 3 pokazuje zwalone do rzeki przęsła mostu w Wyszogrodzie, z kładką dla pieszych, zbudowaną po linii załamanej się w pionie. Jest wyposażona w poręcze ułożone na rzadko rozstawionych słupkach. Zdjęcie wykonano od strony górnej wody, ponieważ spoza mostu wystaje wielka i nie uszkodzona izbica.



Fot. 3. Zwalone do rzeki przęsła mostu w Wyszogrodzie z kładką dla pieszych na zdjęciu niemieckim z 1939 r. (zbiór autora)

Na kolejnej czwartej fotografii pokazano zburzony most od strony Wyszogrodu, z której jest już widocznych osiem ocalałych izbic. Widać na niej, że w planie kładka przebiega również po linii łamanej.



Fot. 4. Osiem ocalałych izbic mostu widocznych od strony Wyszogrodu na zdjęciu niemieckim z 1939 r. (zbiór autora)

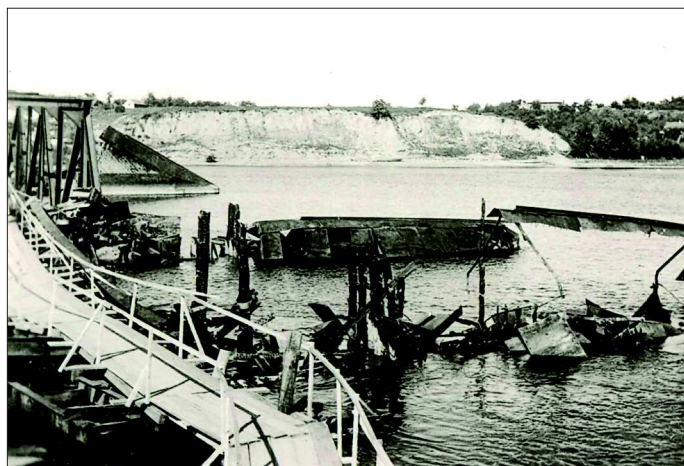
Na fot. 5 i 6 widzimy ruch pieszych odbywający się po tymczasowej kładce. Trzy kobiety w chustkach na głowach idą kładką do Wyszogrodu, a z miasta wraca mężczyzna w czapce. Piesi wędrują wewnątrz zwalonego do rzeki stalowego kratownicowego przęsła. Przed kobietami widać zwalony na bok stalowy słup pylonu ruchomego przęsła i koło kołowrotu, którym je podnoszono. Pomost kładki zbudowano z czterech, a miejscami z pięciu desek. Jego szerokość umożliwia wymiennie się ledwo dwóch osób. Ułożono go wprost na dwóch stalowych podłużnicach pomostu kratownicowego przęsła. Pod kładką między zatopionymi konstrukcjami mostu kłębią się wiry wodne, czyniąc przeprawę nieprzyjemną i niebezpieczną.

Na kolejnych fot. 7 i 8 rozpościera się rozległy widok z ułożonej na moście kładki na piaszczyste urwisko wiślanego brzegu od strony górnej wody i panoramę Wyszogrodu





Fot. 5. Trzy kobiety idące po kładce w kierunku Wyszogrodu wewnątrz zwałonego do rzeki stalowego kratownicowego przęsła na zdjęciu niemieckim z 1939 r. (zbiór autora)



Fot. 7. Widok z ułożonej na moście kładki na piaszczyste urwisko wiślanego brzegu od strony górnej wody na zdjęciu niemieckim z 1939 r. (zbiór autora)



Fot. 6. Mężczyzna wracający z Wyszogrodu po tymczasowej kładce na zdjęciu niemieckim z 1939 r. (zbiór autora)



Fot. 8. Panorama Wyszogrodu z mostu z charakterystyczną sylwetką zabytkowej synagogi od strony wody dolnej na zdjęciu niemieckim z 1939 r. (zbiór autora)

z charakterystyczną sylwetką zabytkowej synagogi od strony wody dolnej. Te pokazane na zdjęciu charakterystyczne fragmenty miasta jednoznacznie identyfikują most jako wyszogrodzki.

Niemcy, którzy wkroczyli do nadwiślańskich miast dla szybkiej przeprawy swoich wojsk przez Wisłę, montowali mosty pontonowe. Tam, gdzie zburzone przez Polaków mosty nie nadawały się do szybkiej odbudowy, żołnierze niemieccy usuwali zrzucone do wody stalowe elementy zniszczonych konstrukcji. Wehrmacht przygotował wojskowy program odbudowy zniszczonych mostów w Polsce. W celu doraźnej naprawy zniszczonych mostów i tuneli za niemieckimi armiami jechały po torach pociągi robocze, składające się z dwudziestu wagonów kolejowych wyposażonych w niezbędne maszyny i urządzenia [16]. Zwalone przęsła niektórych mostów prowizorycznie nadbudowywano drewnianymi jarzami, na których układano drewniane pomosty.

Do odbudowy docelowej mostów zlokalizowanych na terenach polskich włączonych do III Rzeszy Niemieckiej zaangażowano przedsięwzięcia cywilne takie jak: *Friedrich*

*Krupp AG, Dortmundes Brückenbau AG, Grün & Bilfinger AG, Julius Berger Tiefbau AG* razem ze zmilitaryzowanymi oddziałami Organizacji Todt i jednostkami saperów z Wehrmachtu. Konstrukcje nadające się do odbudowy podnoszono na ocalałe filary i remontowano, aby udrożnić w ten sposób komunikację. *Friedrich Krupp AG* rozpoczął w 1940 i zakończył 1944 r. odbudowę mostu przez Wisłę we Włocławku [3].

Po zakończeniu działań wojennych i nastaniu okresu okupacji, Wyszogród znalazł się na terenach Prus Południowo-Wschodnich włączonych do III Rzeszy Niemieckiej. W celu przywrócenia żeglugi na dolnej Wiśle, Niemcy przystąpili do demontażu i rozbiórki stalowych konstrukcji przęsła mostu w Wyszogrodzie, zalegających w nurtach rzeki. Odzyskiwana w ten sposób stal była wówczas poszukiwanym surowcem dla niemieckiego przemysłu produkującego uzbrojenie walczących armii w czołgi, działa, samoloty i okręty.

Zapewne już późną jesienią 1939 r. do początkowej fazy robót rozbiórkowych zaangażowano oddziały saperów We-



hrmacthu, którzy chętnie fotografowali zarówno zniszczone mosty, jak i wykonywane przez siebie prace. Nieznany niemiecki żołnierz, zapewne saper, wykonał serię zdjęć z rozbiórki mostu, zachowanych w formie oryginalnych odbitek (fot. 9–11). Na fotografiach 9 i 10 pokazano stalowe kratownice mostu w Wyszogrodzie z blachami węzłowymi już rozciętymi w celu demontażu elementów. Na kolejnej fot.11 widzimy leżące na ziemi stalowe konstrukcje przęseł wyszogrodzkiego mostu, które składają się z belek dwuteowych. W oddali widać zwalone do Wisły przęsła o konstrukcji kratownicowej.



Fot. 9. Stalowe kratownice mostu w Wyszogrodzie z rozciętymi blachami węzłowymi przed demontażem elementów na zdjęciu niemieckiego sapera (zbiór autora)



Fot. 10. Demontaż stalowych konstrukcji mostu na zdjęciu niemieckiego sapera (zbiór autora)

Wszystkie omawiane fotografie zostały wykonane przed 10 maja 1940 r. – dniem ataku wojsk niemieckich na Francję, na co wskazują kolejne fotografie dotyczące już miast francuskich odbite na takim samym papierze i wcześniej przechowywane w Niemczech w tej samej kolekcji. Niemiecki anty-

kwariusz zdjęcia z Wyszogrodu zidentyfikował jako pochodzące z Francji i opatrzył wspólnym tytułem: *Frankreich Brücken Pionier mit Sonder Technik Schiff Anhänger LKW Ruinen!*. Na fot. 11 i 13 dostrzegamy fragmenty bryły wyszogrodzkiej synagogi, która istniała jeszcze od 7 grudnia 1939 r. do 23 kwietnia 1940 r. Potwierdza to dziennik pochodzącego z Wyszogrodu Nathana Daicza, w którym znajdują się dwie informacje: o wywiezieniu Żydów do synagogi, pobiciu ich przez gestapo i zmuszeniu do zburzenia pięknej „Wschodniej Ściany” i wszystkich drewnianych ławek w czasie święta Chanuka, które wypadło od 7 do 14 grudnia 1939 r. i kolejna o zburzeniu całej synagogi do fundamentów do święta Paschy, które rozpoczęło się 23 kwietnia 1940 r. [17]. Cytowane źródła uzasadniają zatem datowanie fotografii przedstawiających rozbiórkę konstrukcji stalowych przęseł mostu na pierwsze trzy miesiące 1940 r.

Do transportu stalowych elementów wyszogrodzkiego mostu Niemcy wykorzystali polski holownik „Lubecki” z byłego



Fot. 11. Stalowe konstrukcje przęseł z belek dwuteowych przed demontażem na zdjęciu niemieckiego sapera (zbiór autora)



Fot. 12. Holownik Karl Blumwe (dawny Lubecki), którym wywożono elementy z rozbieranego mostu w Wyszogrodzie ([www.historia-wloclawka.pl/index.php/dzieje-holownika-lubeckiego](http://www.historia-wloclawka.pl/index.php/dzieje-holownika-lubeckiego) 2013.08.30 g. 19.34)



Fot. 13. Koryto Wisły bez mostu na fotografii opisanej na odwrocie: „powrót”, zapewne przez Herberta Müllera (zbiór autora)

Oddziału Wydzielonego „Wisła”, który od września 1939 r. leżał na dnie Wisły w okolicy Nowego Duninowa, zatopiony przez polskich marynarzy. Był to holownik motorowy boczno-kołowy o długości ok. 48 m zbudowany w 1911 r. w Stoczni braci Nobel, w St. Petersburgu, zmontowany w 1912 r. w stoczni we Włocławku, przejęty w 1918 r. przez Sekcję Dróg Wodnych Ministerstwa Komunikacji, późniejszego Ministerstwa Robót Publicznych na podstawie dekretu o nacjonalizacji środków transportu [5]. Jednostkę formalnie zarekwirowaną przez gdański *Kommissarische Verwalter der Haupttreuhandstelle Ost für die Binnenschiffahrt des Weichselstromgebietes* podniesiono z dna rzeki, przeholowano do Bydgoszczy i na okres zimy 1939/1940 zacumowano w porcie w Brdyujściu. 28 czerwca 1940 r. zmieniono nazwę holownika z „Lubecki” na „Karl Blumwe”. Po wyremontowaniu w 1941 r. holownik pokazany na fot. 12 wraz z promami *Lotte* i *Anusiak* wycarterowano firmie Juliusa Bergera, której władze niemieckie zleciły usunięcie elementów wyszogrodzkiego mostu z koryta Wisły [14].

Julius Berger był przemysłowcem niemieckim żydowskiego pochodzenia, urodzonym w 1862 r. w Sępólnie Krajeńskim (Zempelburg) w Prusach. W 1890 r. założył firmę budowlaną, od 1905 r. pod nazwą *Julius Berger Tiefbau AG*, w Bydgoszczy i do 1933 r. był jej dyrektorem. W maju 1942 r. został wywieziony z żoną Florą do niemieckiego obozu koncentracyjnego w czeskim Teresinie, gdzie oboje zmarli; Flora – 18 października 1942 r., a Julius – 13 lipca 1943 r. Firma Bergera funkcjonowała jednak dalej w 1969 r. łącząc się z *Berlinische Boden-Gesellschaft*, w 1975 z *Bilfinger AG*, przyjmując nazwę *Bilfinger + Berger Bauaktiengesellschaft*, a od 2012 r. funkcjonuje pod obecną nazwą *Bilfinger SE* [16].

Do grudnia 1942 r. holownik *Karl Blumwe* wraz z promami był zatrudniany przez *Julius Berger Tiefbau AG*. W okresie wykonywania prac zleczanych przez Niemców załogę holownika stanowili Polacy, a kapitanem od przedwojnia pozostawał Metody Przybytkowski. Z pewnością w pierwszej kolejności wywieziono wydobyte z wody stalowe kształtowniki i blachy z wcześniej rozmontowanych dźwigarów i pylonów

wyszogrodzkiego mostu. Józef Wiesław Dyskant w swojej pracy informuje: *Zimę 1942/43 holownik spędził w rejonie Kępy Kościelnej. Po ustąpieniu lodów na Wiśle wyruszył w rejs do Bydgoszczy, holując barki ze sprzętem firmy „Julius Berger”, który był wykorzystany przy pracach w Wyszogrodzie* [14].

W historii *Julius Berger Tiefbau AG* znajdujemy potwierdzenie jej uczestnictwa w wojskowym programie odbudowy zniszczonych mostów w Polsce [16]. Jednak jak informuje dr Martin Krauss z *Bilfinger SE* ani ona, ani *Grün & Bilfinger AG* nie podjęły odbudowy mostu przez Wisłę w Wyszogrodzie. Następnie, w latach 1942 i 1943 *Julius Berger Tiefbau AG* na zlecenie zarządu budowy dróg wodnych w Płocku, tak zwanego *Reichswasserstraßenbauamt Schröttersburg*, prowadziła prace z zakresu budownictwa wodnego na Wiśle między Płockiem (niem. *Schröttersburg*), a Wyszogrodem (niem. *Hohenburg*).

W ten sposób zapewne już w 1940 r. zakończył ostatecznie swój żywot techniczny półstały most przez Wisłę zbudowany przez Niemców w kwietniu 1916 r. Fot. 13 wykonana przez Herberta Müllera – prawdopodobnie niemieckiego sapera powracającego ze wschodniego frontu pokazuje koryto Wisły bez ruin mostu.

#### Bibliografia

- [1] I. Baxter: *Zdławienie Polski w obiektywie Wehrmachtu. Wrzesień 1939*, Bellona S.A., Warszawa 2009
- [2] W. S. Churchill: *Druga wojna światowa, Tom I Księga 2*, Przetłoczył Krzysztof Filip Rudolf, Phantom Press International / Refren, Gdańsk 1995
- [3] B. Chwaściński: *Mosty na Wiśle i ich budowniczości*, Fundacja im. A. i Z. Wasutyńskich, Warszawa 1997
- [4] Z. Cutter: *Polskie wojska saperskie w 1939 r.*, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Pedagogicznej w Częstochowie, Częstochowa 2003
- [5] W. Danielewicz, Gdańsk 18 luty 2007, na: [www.zegluga.info/thumbnails.php?album=126](http://www.zegluga.info/thumbnails.php?album=126), dostęp: 2013.09.14 godz. 15:25
- [6] J. W. Dyskant: *Oddział Wydzielony „Wisła”*, Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, Warszawa 1982
- [7] D. Fraser: *Żelazny krzyż – Biografia Rommla*, Przetłoczył: Grzegorz Siwek, Wydawnictwo EM, Warszawa 1997
- [8] L. Głowacki: *Obrona Warszawy i Modlina 1939*, Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, Warszawa 1985
- [9] Z. Gnat-Witeska: *Rzeka Wisła i jej rola w Kampanii Wrześniowej*, Ajaks, Pruszków 2012
- [10] T. Jurga, Władysław Karbowski: *Armia Modlin 1939*, Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, Warszawa 1987
- [11] H. Latoś: *1000 słów o fotografii*, Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, Warszawa 1979
- [12] B. Nowicka: *Wyszogrod. Zarys dziejów*, Towarzystwo Naukowe Płockie Oddział w Wyszogrodzie, Wyszogrod 1971
- [13] J. Pawlak, W. Nowakowski: *Brygada bombowa kurs bojowy!*, Wydawnictwo MON, Warszawa 1983
- [14] M. Sandecki, T. Wąsik: *Historia na wodzie pisana – Dzieje holownika „Lubecki”* <http://www.historiawloclawka.pl/index.php/dzieje-holownika-lubeckiego> 2013.08.30 g. 19.34
- [15] W. Stachiewicz: *Wierności dochować żołnierskiej. Przygotowania wojenne w Polsce 1935–1939 oraz kampania 1939 w relacjach i rozważaniach szefa Sztabu Głównego i szefa Naczelnego Wodza*, Oficyna Wydawnicza „Rytm”, Warszawa 1998
- [16] B. Stier, M. Krauß: *Drei Wurzeln – ein Unternehmen. 125 Jahre Bilfinger Berger AG*, Institut für Unternehmensgeschichte, Heidelberg 2005
- [17] *Wyszogrod, sefer zikaron le'kedoshei* Edited by: H. Rabin, former residents of Vishogrod, Published in Tel-Aviv, 1971 ■