

Podsumowanie

Pomiary współczynnika odbłasku wykonywane w ruchu metodą ciągłą realizowane są od późnych lat 90-tych aparatami *Ecodyn i LaserLux*. Wcześniej wykonywane były ręcznymi aparatami, których zastosowanie wymagało wejścia na jezdnię i postawienia aparatu na linii oznakowania na kilkanaście sekund. Z uwagi na wzrastający ruch pojazdów pomiary ręcznymi aparatami zakłócają ruch i stwarzają niebezpieczeństwo w ruchu drogowym.

Wymagania, a właściwie klasyfikację wymagań odnośnie współczynnika odbłasku R_L oznakowań poziomych dróg określono w normie PN-EN 1436+A1:2008 [2]. W Załączniku B tej normy szczegółowo podano parametry pomiaru z użyciem aparatów ręcznych, dopuszczając wykonywanie pomiarów aparatami montowanymi na pojazdach w czasie ruchu. Z uwagi na coraz powszechniejsze zastosowanie aparatów mobilnych w grupie roboczej Komitetu Norm Europejskich CEN/TC226/WG2 powołano podczas ostatniego posiedzenia plenarnego odbytego w Warszawie w dniach 21–22 marca 2013 r., panel ekspertów EP 3 „Pomiary w ruchu”. W ramach tej grupy specjalistów zostaną opracowane zmiany do normy PN-EN 1436 uwzględniające stosowanie aparatów mobilnych.

Wykonywanie pomiarów przez operatora z samochodu w czasie ruchu wymaga utrzymywania mierzonej linii w polu widzenia aparatu. W porównaniu ze starszymi rozwiązaniami, jest to znacznie ułatwione, ponieważ obszar pomiarów obejmowany przez źródło światła jest szerszy i wynosi 1 m, co istotnie ułatwia wykonywanie pomiarów i zwiększa ich precyzję.

Pomiary, których wyniki zostały przedstawione w artykule, były wykonywane podczas jazdy samochodem z prędkością 50–70 km/h. Przy tej prędkości zagęszczenie punktów pomiarowych wynosi poniżej 1 m. Wizualizacja wyników może być wykonana już w warunkach biurowych na komputerze z dowolną częstotliwością. Mobilny reflektometr LTL-M jest urządzeniem umożliwiającym szybkie, dokładne pomiary właściwości oznakowania poziomego, szczególnie na autostradach i drogach dwujezdniowych.

Bibliografia

- [1] LTL-M Mobile Retroreflectometer User Manual, Delta, 2011
- [2] PN-EN 1436+A1:2008E Materiały do poziomego oznakowania dróg. Wymagania dotyczące poziomych oznakowań dróg
- [3] Podręcznik oznakowania poziomego, Publikacja Stowarzyszenia Linia Życia, Wrocław, 2011
- [4] Z. Szczepaniak, P. Skierczyński, *Wdrożenie i opracowanie instrukcji wykonywania pomiarów nowym reflektometrem mobilnym Delta LTL-M*, IBDiM, 2011 ■



MAREK MISTEWICZ

Instytut Badawczy
Drogi i Mostów
mmistewicz@ibdim.edu.pl

Przedwojenne dzieje mostu przez Wisłę w Wyszogrodzie

Drugi rok trwała pierwsza wojna światowa, która niebawem miała przynieść wyzwolenie Polski po 123 latach zaborów. Na linii Wisły w rejonie zajmowanego przez Rosjan Wyszogrodu od ośmiu miesięcy przebiegała linia frontu [6]. W połowie lipca 1915 r. na północnym odcinku frontu wschodniego armia niemiecka podjęła wielką ofensywę uderzając na wojska rosyjskie z dwóch kierunków: znanad Narwi i na południe od Lublina. Grupa operacyjna generała Leopolda von Woyrscha wykonała rozkaz: *sforśowania przejścia przez Wisłę między Dęblinem i Warszawą i to w obliczu nieprzyjaciela, stojącego na prawym brzegu* [10]. W obawie przed oskrzydleniem, 5 sierpnia Rosjanie wycofali się z Warszawy niszcząc warszawskie mosty na Wiśle. Od 10 do 20 sierpnia broniła się jeszcze twierdza Modlin, a *oblegał ją zdobywca Antwerpii, general v. Beseler* [10].

Już pod koniec września 1915 r. w pobliskim Wyszogrodzie wojska niemieckie przystąpiły do budowy *półstałego* mostu przez Wisłę, którą ukończono 20 kwietnia 1916 r. [3]. Budowę mostu stalowego na nietrwałych, bo drewnianych podporach, poprzedziło zmontowanie pływającego mostu pontonowego. Zapewne przysłużył się on do zdobycia twier-

dzy w Modlinie, aby następnie zaspokajać bieżące potrzeby transportowe posuwającej się na wschód armii niemieckiej.

Most pontonowy w Wyszogrodzie pokazano na pocztówce, którą 30 kwietnia 1916 r. nieznany niemiecki żołnierz napisał do Rudolfa – być może ojca oczekującego z niepokojem wiadomości od syna z frontu pierwszej wojny światowej (fot. 1). Był najpewniej dumny, że na ziemiach dopiero co wydartych armii rosyjskiej obserwował albo uczestniczył w budowie wielkiego mostu przez jedną z najszerszych rzek Europy. Zapewne to surowa cenzura czasów wojny wymogła zatajenie informacji, że już od miesiąca w Wyszogrodzie istniał most stały przez Wisłę. Pisana ołówkiem treść wiadomości, imiona i nazwiska nadawcy oraz adresata są już dziś prawie nieczytelne. Zachowały się wyraźne daty.

Pocztówka została wydana przez *Verlag von Dr. Trenkler* z Drezna na podstawie fotografii wykonanej *im Felde* z wysokiego brzegu Wisły od strony Wyszogrodu. Przedstawia most pływający złożony z trzech długich odcinków: nad dwoma nurtami rzeki i przez rozdzielającą je wyspę, z wąskim pomostem zbudowanym na ponad stu łodziach – pontonach oraz około dwudziestu podporach stałych umożliwiającymi regulację wysokości podparcia pomostu w zależności od pozio-



Fot. 1. Pocztówka z widokiem mostu pontonowego przez Wisłę w Wyszogrodzie napisana 30 kwietnia 1916 r. (ze zbioru autora)

mu lustra wody. Każda z podpór stałych składa się z dwóch ażurowych słupów stalowych rozstawionych po przeciwnych stronach pomostu. Pomiędzy pierwszymi fragmentami mostu opartymi na takich podporach, liczącymi po dwa przęsła, ustawiono 16 łodzi. Pod zdjęciem znajduje się opis w języku niemieckim: *Die Kriegsbrücke bei Wyszogrod an der Weichsel, 1200 m lang, von 3 Kompanien in 3 Tagen erbaut* co można przetłumaczyć: *Most wojenny koło Wyszogrodu na Wiśle, o długości 1200 m, zbudowany przez 3 kompanie w 3 dni*. Nad zdjęciem znajdował się opis ołówkiem, który następnie został wytarty gumką. Ślad opisu i poprzecznie zakończona kreska wzdłuż pomostu może sugerować, że nadawca zamieścił wskazówki związane z własną wiedzą na temat mostu. Pocztówkę wysłano 1 maja 1916 r. za pośrednictwem Poczty Polowej: *S. B. 6. komp. Landw. – Jnf. – Regt. 103*.

Pocztówki z widokiem wyszogrodzkiego mostu pontonowego masowo drukowano w kolejnych latach i wykorzystywano w korespondencji zapewne nawet do 1918 r. (fot. 2). Być może ukrywano w ten sposób fakt zbudowania mostu stałego w obawie przed działaniami dywersyjnymi armii rosyjskiej.

Niemieckie pocztówki wojenne stanowią materialny dowód, że wbrew rozpowszechnianym w literaturze technicznej opiniom pierwszy most przez Wisłę w Wyszogrodzie, który użytkowano na przełomie 1915 i 1916 r., był mostem pontonowym.



Fot. 2. Odwrotna strona pocztówki z widokiem mostu pontonowego przez Wisłę w Wyszogrodzie wysłanej 18 października 1917 r. (ze zbioru autora)

W listopadzie 1918 r., po zakończeniu pierwszej wojny światowej i sanacji Państwa Polskiego, most przez Wisłę w Wyszogrodzie przejęła polska administracja [1,5]. Na podstawie pomiarów geodezyjnych, zapewne wykonanych wcześniej i sprawdzonych w 1919 r. przez podporuczników: Obidowskiego, Malanowskiego i Siewierskiego, most oznaczono na wojskowej mapie topograficznej rejonu Wyszogrodu w skali 1:100.000, która w 1925 r. została opublikowana przez Wojskowy Instytut Geograficzny (fot. 3). Obiekt mostowy narysowano dwiema prostymi równoległymi liniami, a pole między nimi poprzecznie zakreskowano, co prawdopodobnie według oznaczeń rosyjskich mogło informować o zastosowaniu konstrukcji stalowej. Jest usytuowany prostopadle do prawej odnogi rzeki i pod kątem w stosunku do odnogi lewej. Środek mostu pokrywa się z końcem wyspy – *Kępy Wyszogrodzkiej*, przy której lewym brzegu zaznaczono ostrogę kierującą przepływ wody prostopadle do konstrukcji mostu. W pobliżu lewo-brzeżnego przyczółka mostu oznaczono końcową stację linii kolejowej z Sochaczewa oraz most przez Bzurę w ciągu traktu prowadzącego do Sochaczewa.

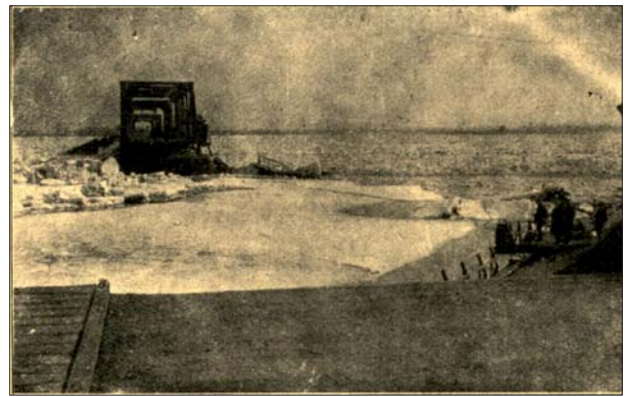
Jak wyglądał most w Wyszogrodzie w 1920 r. pokazuje film przedwojenny nakręcony przez Francuzów w ramach serii *Geografia Europy*, który relacjonuje rejs statkiem z Włocławka do Warszawy, zapewne odbywający się w dzień Zielonych Świątek. Odświeżnie umajony statek z białą-czerwoną banderą, z którego są filmowane brzegi Wisły, przepływa pod mostem w Wyszogrodzie (fot. 4). Na filmie widać stalowe przęsło zwodzone, podnoszone w pozycji poziomej z dwóch wysokich pylonów ustawionych na obitych blachą, zapewne drewnianych, filarach. Każdy z pylonów składa się z czterech stalowych, dwuteowych słupów, które połączono parami za pomocą poziomych prętów ze skratowaniem typu X. W wierzchołkach pylonów słupy są złączone poziomymi belkami, nakrytymi z wierzchu prostokątną blachą. Te swoiste zadania zakrywają oba końce zwodzonego przęsła oraz jego dwie przeciwwagi. Widzimy, jak po przepłynięciu statku pracownik obsługujący most porusza korbą kołowrót, z którego rozwija się stalowa lina, opuszczając wielkie, oporęczowane przęsło i jednocześnie podnosząc jego dwie sześciennie przeciwwagi. Tłum odświeżnie ubranych mężczyzn i kobiet zgromadzony nad filarem mostu, oczekując na opuszczenie przęsła, przygląda się z zaciekawieniem pasażerom przepły-



Fot. 3. Fragment mapy topograficznej wydanej w 1925 r. przez Wojskowy Instytut Geograficzny na podstawie pomiarów z 1919 r., na której oznaczono most przez Wisłę (ze zbioru autora)



Fot. 4. Opuszczanie przęsła zwodzonego mostu w Wyszogrodzie w kadrze francuskiego filmu z 1920 r. (<http://www.youtube.com/watch?v=boAlz3aDAKE>, dostęp: 2013-09-04.20:52)

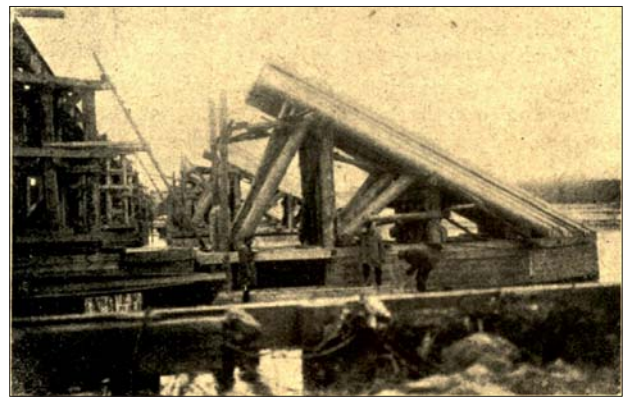


Fot. 5. Zerwanie czterech przęseł mostu przez pochód lodów w 1924 r. (L. Hubl, *Most na Wiśle...*, *Wiad. Stow. Czł. PKD*, 1930, rys. 1)

wającego statku. Nad filarem widać trójkątny fragment pasa górnego i krzyżulców stalowej kratownicy kolejnego przęsła mostu po stronie miasta Wyszogrodu.

W sierpniu 1920 r., wskutek najazdu wojsk sowieckiej Rosji na Polskę, most przez Wisłę w Wyszogrodzie znalazł się w strefie bezpośrednich działań wojennych. Według relacji generała Władysława Sikorskiego, późniejszego premiera rządu polskiego na uchodźstwie, polskie dowództwo dysponowało informacjami o nieprzyjacielu mówiącymi, że: *Oś wykonywanego równocześnie uderzenia 15-tej armii wypadła na Płońsk, by się następnie załamać w kierunku Wyszogrodu, gdzie 15-ta armia powinna była przekroczyć Wisłę, ażeby współdziałać w razie potrzeby od zachodu z 3-cią i 16-tą armią sowiecką w zdobywaniu stolicy, względnie w razie jej upadku otrzymać inne zlecenia* [8]. W celu zabezpieczenia dolnej Wisły, którą wówczas płynęły z Gdańska francuskie transporty z zaopatrzeniem dla Wojska Polskiego, Minister Obrony Narodowej generał Kazimierz Sosnkowski powołał już 12 sierpnia do życia grupę „dolnej Wisły” gen. Osikowskiego z kwaterą główną w Kutnie, przyspieszając równocześnie umocnienie przyczółków mostowych w Wyszogrodzie, Płocku i Włocławku, oraz skierowując tam luźne formacje marszowe i alarmowe [8]. Gdy jednak okazało się, że uderzenie nieprzyjaciela zostało skierowane na Płock, został wydany rozkaz: *Załogę Wyszogrodu wraz z baterią dział, po wydzieleniu plutonu karabinów maszynowych i plutonu dla osłony tamtejszego mostu — przesunąć niezwłocznie do Płocka, jako wzmocnienie* [8]. Ze zwycięskiej wojny most w Wyszogrodzie wyszedł bez szwanku.

Wyszogrodzki most doznał jednak poważnych uszkodzeń wiosną 1924 r. W dniu 27 marca wielki pochód lodów ściął pięć izb i kompletnie zniszczył cztery filary mostu, a jeden zapewne uszkodził. Z tej przyczyny cztery przęsła mostu zwały się do wody tworząc 80-metrową wyrwę w ustroju niosącym (fot. 5). Zabudowano ją doraźnie tymczasową konstrukcją i przywrócono ruch drogowy. Następnie odbudowano filary i odnaleziono zagłębione nawet 2 m poniżej dna rzeki prawie 50-tonowe konstrukcje stalowe przęseł, złożone ze stalowych dwuteowników Nr 80. Podniesiono je z wody, ustawiono na łożyskach i pokryto drewnianym pomostem. Odbudowano również ściętą przez lód izbice przed filarami (fot. 6) [3].



Fot. 6. Odbudowa izbicy ściętej przez pochód lodów w 1924 r. (L. Hubl, *Most na Wiśle...*, *Wiad. Stow. Czł. PKD*, 1930, rys. 5)

W 1927 r. z inicjatywy Melchiora Władysława Nestorowicza, wówczas dyrektora Departamentu Drogowego Ministerstwa Robót Publicznych, powstało Stowarzyszenie Członków Polskich Kongresów Drogowych oraz rozpoczęto wydawanie czasopisma pt. *Wiadomości Stowarzyszenia Członków PKD* [4]. W numerze 37 *Wiadomości...* z 1930 r. zamieszczono dwa artykuły informujące o przebudowie mostu w Wyszogrodzie, które napisali inżynierowie: Ludwik Hubl i Seweryn Skwierczyński. Według danych, które tam odnajdujemy, po zakończeniu pierwszej wojny światowej most miał długość 1280 m i składał się z czterdziestu ośmiu stalowych przęseł. Licząc od prawego brzegu Wisły rozpiętości tych przęseł wynosiły:

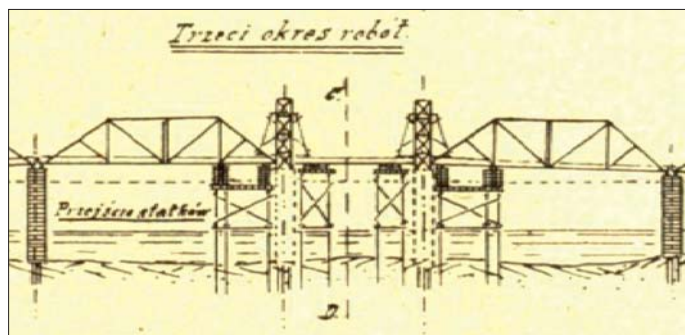
- jednego z dźwigarów dwuteowych Nr 80–20 m,
 - dwóch kratownicowych z jazdą dołem po 40 m,
 - jednego ruchomego z dźwigarami dwuteowymi Nr 80–20 m,
 - dwóch kratownicowych z jazdą dołem po 40 m,
 - dwóch kratownicowych z jazdą dołem po 60 m,
 - czterech z dźwigarów dwuteowych Nr 80 po 20 m,
- a dalej 36 przęseł w tej liczbie: jednego ruchomego z dźwigarami dwuteowymi Nr 80 o rozpiętości 20 m, dwóch kratownicowych z jazdą dołem po 60 m, czterech kratownicowych z jazdą dołem po 40 m i pozostałych z dźwigarów dwuteowych Nr 80 po 20 m [3,9]. W przekrojach poprzecznych przęseł było po 6 takich dźwigarów. Ułożony na nich drewniany pomost składał się z pokładu dolnego wykonanego

z bali ociosanych na grubość 0,16 m i pokładu górnego – 0,06 m. Kratownice 40-metrowe miały wysokość 6685 mm, a 60-metrowe – 8320 mm. Przęsła ruchome były podnoszone na wysokość 5 m linami zawieszonymi na pylonach o wysokości 10,44 m w sposób ręczny przez dwie osoby obsługujące dwa niezależne kołowroty. Jezdnia mostu miała szerokość 5,50 m, a obustronne chodniki po 0,75 m. Filary podpierające dwanaście przęseł kratownicowych i pod czterema pylonami przęseł ruchomych posadowiono na palach drewnianych o średnicy około 0,3 m w liczbie od 36 do 46 pod filar. Każdy z 31 filarów pod przęslami z dźwigarów dwuteowych zbudowano na 19 palach. Pale o długościach od 14 m do 17 m wbito w grunt na głębokość od 7 m do 9 m. 47 filarów mostu osłonięto przed pochodem lodów 45 izbicami posadowionymi na 19 palach każda i obitymi blachą 3 mm. Most obliczono na obciążenie działem 20-tonowym i równomiernie rozłożone obciążenie 400 kg/m². Podczas jego budowy wbito w dno Wisły 1456 drewnianych pali oraz zmontowano 3472 t konstrukcji stalowych [3,9].

Zamieszkały na warszawskim Żoliborzu inż. Ludwik Hubl we wspomnianym artykule dokonał krytycznej oceny usytuowania mostu: *Przy budowie tego mostu popełnili Niemcy wielki zasadniczy błąd, a mianowicie most usytuowano nie prostopadłe do nurtu rzeki względnie wielkiej wody a ukośnie odbiegając od właściwego kierunku o około 30°. (...) Dalszym następstwem owego ukośnego usytuowania mostu jest to, iż wybudowane przez Niemców przęsła żeglowne 20 m. rozpiętości są dla żeglugi wskutek ich ukośnego położenia, a stosunkowo niewielkiego otworu bardzo nieodpowiednie i tylko z wielką trudnością ruch statków mógł się pod nimi odbywać [3].*

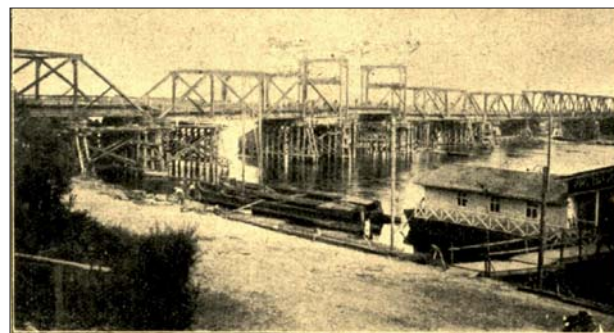
Od maja 1925 r. przez kolejnych sześć miesięcy Dyrekcja Robót Publicznych Województwa Warszawskiego przebudowywała tzw. *sposobem gospodarczym* odcinek mostu o długości 260 m zlokalizowany nad prawą odnogą Wisły, złożony z siedmiu przęseł. Robotami mostowymi kierował inż. Seweryn Skwierczyński, w 1930 r. zatrudniony w *Kierownictwie budowy mostu na rz. Wiśle w Nowym Dworze koło Modlina*. W 1925 r. wykonał on uproszczony projekt przebudowy pt.: *Szkic dla kosztorysu. Przebudowa 260 mt. mostu na rz. Wiśle w Wyszogrodzie*. (fot. 7) [9].

Potrzeba remontu mostu wynikała przede wszystkim z nieodpowiedniego stanu technicznego konstrukcji, a w szczególności z przegnicia drewna świerkowego w podporach na



Fot. 7. Fragment projektu podniesienia przęseł mostu w Wyszogrodzie wykonany przez inż. Skwierczyńskiego (S. Skwierczyński, *Przebudowa mostu...*, Wiad. Stow. Czł. PKD, 1930, rys. 2)

poziomie wahań lustra wody po 10 latach użytkowania. Opisał to inż. Skwierczyński we wspomnianym artykule, stwierdzając tam również, że: *Drugim powodem, dla którego trzeba było przebudować most, było to, że most zbudowany był za nisko, tak że statki tylko przy niskim stanie wody mogły przechodzić bez przeszkód pod mostem, a już przy nieznacznym przyborze musiały być skierowywane w zwodzone przęsło, którego otwór w świetle wynosił tylko 18 m.; w dodatku na głównym nurcie, gdzie statki stale kursują, prąd wody jest skośny [9]*. Niezbędna była więc również poprawa warunków żeglugi po Wiśle.



Fot. 8. Przebudowa przęseł mostu w Wyszogrodzie (S. Skwierczyński, *Przebudowa mostu...*, Wiad. Stow. Czł. PKD, 1930, rys. 5)

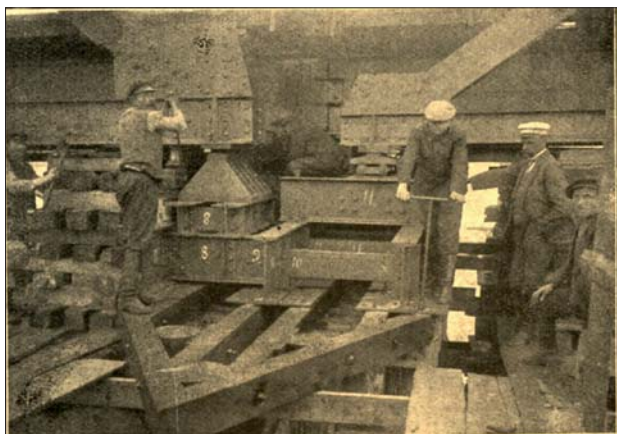
Zaplanowano podniesienie o 2,4 m jednego z największych 60-metrowych przęseł i ułożenie w spadkach po 2,45% przyległych do niego sześciu przęseł w celu zapewnienia łagodnych dojazdów z obu stron. Według relacji inż. Hubla postanowiono, że: *Roboty powinny być prowadzone tak by*

- 1) *Żegluga na Wiśle nie doznała najmniejszych przerw i przeszkód oraz*
- 2) *Ruch na moście mógł być utrzymany [3].*

W tym celu przy siedmiu filarach zbudowano rusztowania, a następnie filary te rozebrano. Z rusztowań podnoszono stalowe konstrukcje przęseł i pylonów za pomocą 100-tonowych podnośników hydraulicznych oraz podnośników śrubowych. Do końców podnoszonego przęsła przegubowo mocowano ruchome zjazdy o długości 5 m, umożliwiając ciągłość ruchu drogowego po jezdni mostu. *Po podniesieniu na lewarach końców każdego przęsła na wysokość około 15 cm. ustawiane były tzw. klatki z belek i klinów, poczem lewary przestawiały się wyżej – relacjonuje kierownik robót [9]*. Na fot. 9 pokazano podnoszenie dwóch przęseł na jednym z filarów przez czterech pracowników nadzorowanych przez ubranego w garnitur i białą czapkę kierownika – być może inż. Skwierczyńskiego.

Po podniesieniu przęseł przebudowano wszystkie filary mostu, na których spoczywały przęsła kratownicowe, kontynuując te roboty w kolejnych latach 1927 i 1928. Koszt odbudowy jednego filara palowego oszacowano na 17 tys. zł., a koszt jednej izbicy na 9 tys. zł. Pomimo tak dużych wydatków i znacznego zakresu przebudowy, podczas największej powodzi w międzywojennej Polsce w dniach 25 lub 26 lipca 1934 r. [7] wyszogrodzki most uległ ponownie poważnym uszkodzeniom i po raz kolejny musiał być wyremontowany [1].

Most w Wyszogrodzie już w okresie międzywojennym był uznawany za atrakcję turystyczną. *Po odpoczynku na górze zamkowej schodzimy w stronę Wisły i przez długi most dosta-*



Fot. 9. Urządzenia do podnoszenia przęsła mostu (S. Skwierczyński, *Przebudowa mostu...*, Wiad. Stow. Czł. PKD, 1930, rys. 4)



Fot. 11. Fragment arkusza Wyszogrodu mapy topograficznej WIG w skali 1:25 000 wydanej w 1940 r. (Archiwum Map WIG 1919-1939 Plik: 3930_F_Wyszogrod_1940.jpg, dostęp: 2013-09-05.10:24)

jemy się na drugi brzeg, gdzie oglądając się podziwiamy piękny widok na Wyszogród – napisał Władysław Gruszczyński w 1932 r. w *Ilustrowanym Miesięczniku Krajoznawczym Ziemia*, zamieszczając piękne zdjęcie wyszogrodzkiego mostu wykonane przez W. Nowakowskiego [2]. Fot. 10 pokazuje podobne zdjęcie zamieszczone we wspomnianym artykule inż. Skwierczyńskiego [9].

Zbudowany w 1916 r. most z drewnianym pomostem ułożonym na stalowych dźwigarach, opartych z kolei na drewnianych filarach, dzięki wielu remontom i częściowej przebudowie mógł być utrzymany do września 1939 r., kiedy agresją Niemiec na Polskę rozpoczęła się druga wojna światowa [1]. Rysunek wyszogrodzkiego mostu, zapewne zgodny ze stanem w jakim znajdował się, gdy wybuchła wojna, pokazano na arkuszu mapy topograficznej Wojskowego Instytutu Geograficznego w skali 1:25 000 opublikowanej w 1940 r., czyli już w czasach niemieckiej okupacji (fot. 11). Na mapie pokazano most o prostym przebiegu, przecinający skośnie dwie odnogi Wisły i usytuowaną tym razem bliżej prawego brzegu wyspę. Nad prawą odnogą Wisły oznaczono *Eisenbrücke m. Durchlaß* – żelazny most z możliwością przejścia, czyli z przęsłem ruchomym, którego brakuje nad lewą odnogą. Zapewne nie odbywała się już tam żegluga i w latach trzydziestych kosztowne w utrzymaniu przęsło ruchome uległo likwidacji. Most oznaczono dwiema liniami z krótkimi kreskami na ze-

wnątrz symbolizującymi podpory, a nad wyspą i lewą odnogą Wisły powierzchnię między liniami poprzecznie zakreskowano. Na prawej odnodze w górze rzeki oznaczono prom umożliwiający przeprawę na wyspę. Przy prawym brzegu tuż za mostem znajduje się przystań dla żeglugi.

W 1930 r. inżynier Skwierczyński napisał prorocze słowa, które pozostawały aktualne prawie do końca XX w.: *Most wyszogrodzki w takim stanie jak obecnie, do czasu budowy stałego, będzie bolączką stałą lecz konieczną, bo wyobrazić sobie Wyszogród i jego okolice, a także kolej dojazdową Sochaczew-Wyszogród, bez mostu przy obecnym ruchu po nim – jest nie do pomyślenia* [9]. Znalazły one potwierdzenie w dalszych dziejach mostu podczas drugiej wojny światowej i w latach powojennych [1,5].

Bibliografia

- [1] B. Chwaściński: *Mosty na Wiśle i ich budowniczy*, Fundacja im. A. i Z. Wasutyńskich, Warszawa 1997
- [2] W. Gruszczyński: *Do ujścia i w dolinę Bzury (Wycieczka szlakiem: Warszawa – Czerwińsk – Wyszogród – Brochów – Żelazowa Wola – Sochaczew – Warszawa)*, Ziemia. Organ Polskiego Towarzystwa Krajoznawczego. Ilustrowany Miesięcznik Krajoznawczy, Tom XVII N° 8-9 Sierpień-Wrzesień 1932
- [3] L. Hubl: *Most na Wiśle w Wyszogrodzie*, Wiadomości Stowarzyszenia Członków Polskich Kongresów Drogowych R. 4 1930 nr 37, s. 3-11
- [4] B. Krasiewicz: *Sylwetki Profesorów Politechniki Warszawskiej. Melchior Władysław Nestorowicz (1880-1939)*, Pracownia Historyczna Biblioteki Głównej PW – Nr 74, 1990 r.
- [5] M. Mistewicz: *Road Bridges in Poland. Mosty drogowe w Polsce*, General Directorate of Public Roads, Warsaw 1991
- [6] B. Nowicka: *Wyszogród. Zarys dziejów*, Towarzystwo Naukowe Płockie Oddział w Wyszogrodzie, Wyszogród 1971
- [7] *Nowiny Codzienne*, red. odp. Józef Matuszczyk, Warszawa 1934, R. 3 nr 205, 206
- [8] W. Sikorski: *Nad Wisłą i Wkrą: studjum z polsko-rosyjskiej wojny 1920 roku*, Wydawnictwo Zakładu Narodowego im. Ossolińskich, Lwów 1928
- [9] S. Skwierczyński: *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] E.O. Volkmann: *Wielka wojna 1914-1918*, Wydawnictwo Napoleon V, Oświęcim 2013 ■



Fot. 10. Most przez Wisłę w Wyszogrodzie po przebudowie (S. Skwierczyński, *Przebudowa mostu...*, Wiad. Stow. Czł. PKD, 1930, rys. 6)