



MAREK MISTEWICZ

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

Historia powojennego mostu przez Wisłę w Wyszogrodzie

W miejscu, gdzie Wisła szeroko rozlewa swe wody, na jej prawym wysokim brzegu, naprzeciwko ujścia Bzury do Wisły, pomiędzy V a VI wiekiem na tzw. Okrągłej Górze powstała osada, a potem gród obronny. Zapewne wówczas znaleziono miejsce, które miało przez kolejne wieki służyć przeprawom przez Wisłę. W 1231 r. książę Konrad Mazowiecki na tzw. Górze Zamkowej zbudował gród, który następnie król Kazimierz Wielki przekształcił w murowany zamek [12]. Pod Górą Zamkową, podczas pierwszej wojny światowej, wojska niemieckie zbudowały najpierw most pontonowy, a następnie most stalowy na podporach drewnianych. Most ten służył mieszkańcom Wyszogrodu przez cały okres dwudziestolecia międzywojennego.

Wyszogrodzki most został zniszczony przez Polaków we wrześniu 1939 r. po przełamaniu polskiej obrony pod Mławą i odwróceniu armii „Modlin” za Wisłę. Niemcy, którzy wkroczyli do Wyszogrodu usunęli zrzucone do wody stalowe przęsła i zapewne co roku montowali mosty pontonowe dla przeprawy wojsk przez Wisłę. Dopiero w 1944 r. przystąpili do odbudowy mostu na drewnianych podporach. Wiosną 1945 roku, wcześniej odbudowany most w Wyszogrodzie ponownie zburzyły wojska niemieckie, wycofując się przed nadciągającą ze wschodu Armią Czerwoną [2][3].

Pierwszą potrzebą państwa polskiego, odradzającego się po pięciu latach niemieckiej okupacji, było odtworzenie infrastruktury transportowej. Jeszcze przed ostatecznym zakończeniem wojny, w roku 1944 reaktywowano działalność Ministerstwa Komunikacji Poczty i Telegrafu z Departamentem Dróg Kołowych, którego kierownictwo objął mgr inż. Aleksander Gajkowicz. W skład departamentu wchodził Wydział Mostów, kierowany przez inż. Mikołaja Żyburtowicza, późniejszego wykładowcę Politechniki Warszawskiej. Do pierwszoplanowych zadań należała odbudowa mostów w ciągach dróg państwowych. Trzem wybitnym inżynierom powierzono utworzenie trzech rejonowych kierownictw odbudowy mostów drogowych. Byli to mgr inż. Wojciech Barzykowski w Kielcach, mgr inż. Aleksander Witkowski w Płocku i inż. Stefan Litwiniszynow w Tczewie [8][10]. Kierownictwa, które następnie przekształcono w okręgowe zarządy budowy mostów drogowych, do swoich zadań zaangażowały przedwojenne przedsiębiorstwa, które przetrwały przez okres wojny i okupacji, dysponując kadrą doświadczonych inżynierów, techników i majstrów, a przede wszystkim wieloletnim doświadczeniem w budowie obiektów inżynierskich. Przy odbudowie mostów stosowano sprzęt porzucony przez okupanta oraz dostarczany do Polski z zagranicy w darze od międzynarodowej organizacji UNRRA. Na poszczególne budowy oddelegowywano doświadczonych kierowników, którzy na

miejscu zatrudniali wykwalifikowanych rzemieślników, a do prostych prac i transportu angażowali miejscowych chłopów w formie obowiązkowego jeszcze wówczas szarwarku.

Odbudowa drogowego mostu przez Wisłę w Wyszogrodzie była niezbędna do wznowienia ruchu na drodze państwowej łączącej Sochaczew z Płońskiem oraz lokalnego ruchu pomiędzy miastem, a Kamionem i innymi wsiami zlokalizowanymi na drugim brzegu (fot. 1). Potrzeby ruchowe generowała duża odległość od sąsiednich mostów przez Wisłę: 38 km w dół rzeki do mostu w Płocku i 40 km w górę do mostu w Modlinie. Ponadto most leżał w ciągu drogi o znaczeniu obronnym. Bolesław Chwaściński na podstawie informacji uzyskanych od wspomnianego Aleksandra Witkowskiego podaje w monografii [3], że do odbudowy wyszogrodzkiego mostu Drugie Rejonowe Kierownictwo Odbudowy Mostów Drogowych z Płocka skierowało technika Stanisława Krawczyńskiego, jako kierownika budowy i tech. Zygmunta Załuskę w charakterze jego zastępcy. W wykazie sporządzonym 23 października 1945 r. przez Naczelnika Mikołaja Żyburtowicza, most w Wyszogrodzie został opisany jako będący już *w odbudowie*. Odbudowano filary i izbice mostu, wbijając w dno Wisły 1360 drewnianych pali, które połączone z oczepami za pomocą 26 tysięcy wiązań ciesielskich. Pozostawione przez Niemców zwalone w korycie rzeki 42-metrowe stalowe przęsło kratownicowe podniesiono z wody na odbudowane filary. Na podporach ustawiono drewniane dźwigary gwoździowane [3].



Fot. 1. Lokalizacja mostu przez Wisłę w Wyszogrodzie na fragmencie Mapy Topograficznej Polski (Zarząd Topograficzny Sztabu Generalnego WP, W.Z.K. 1990, fot. autora)

Konstrukcję drewnianych dźwigarów gwoździowanych, które zastosowano w Wyszogrodzie, wynalazł w 1897 r. rosyjski inżynier o nazwisku Lembke, dokonując modyfikacji amerykańskich kratownic opatentowanych w 1820 r. przez architekta z Connecticut – Ithiela Towna. Stanowiły kratę wielokrotną z pasami skonstruowanymi z wielu desek łączonych śrubami i krzyżulcami, złożonymi z dwóch warstw desek pochylonych pod kątem 45° i zbitych gwoździami na krzyż, które tworzyły pełną ścianę łączącą pasy. Wadą rozwiązania Lembkego, stwierdzoną jeszcze przez władze kolei rosyjskich, było występowanie korozji organicznej po wewnętrznych stronach styku desek, co obniżało żywotność całej konstrukcji. Jednak w Wyszogrodzie konstrukcje ustroju niosącego zbudowane na dźwigarach tego typu przetrwały okres nawet 20 lat [5]. Może dzięki temu, że drewno użyte do odbudowy mostu w Wyszogrodzie było dobrze wysuszone, ponieważ w części pochodziło z rozbiórki niemieckiego mostu przez Wisłę pod Białobrzegami w ciągu drogi Bodzanów – Gąbin, którą prowadził tech. Franciszek Zdrodowski, późniejszy dyrektor warszawskiego oddziału Płockiego Przedsiębiorstwa Robót Mostowych. Wyszogrodzki most przywrócono do użytku 16 grudnia 1946 r. [3].

Ledwo po trzech miesiącach użytkowania, most w Wyszogrodzie został poważnie uszkodzony wskutek wielkiej powodzi roztopowej na Wiśle. W komunikacie Polskiej Agencji Prasowej z dnia 24 marca 1947 r. czytamy: *Saperzy bronią drewnianego mostu pod Wyszogrodem, który ma uszkodzone jedno przęsło. Zator bombardowano w niedzielę dwukrotnie przy użyciu lotnictwa i czołgów przy czym udało się część zatoru zniszczyć* [6]. W poniedziałek w rekonesans lotniczy nad zalanymi terenami wybrał się Prezydent RP Bolesław Bierut, któremu towarzyszył premier Józef Cyrankiewicz oraz generałowie polscy i rosyjscy. 26 marca Prezydent udzielił wywiadu PAP, w którym powiedział: *Krażyliśmy nisko nad zalanymi terenami wzdłuż 48 km nad ujściem Bzury. Cały teren Czerwińska, Wyszogrodu i puszczy Kampinoskiej zalany jest wodą* [6]. W dniu następnym prasa opublikowała wywiad z Wiceministrem Komunikacji Zygmuntem Balickim, który oszacował ogólne straty w komunikacji spowodowane powodzią na 1 miliard złotych, a koszty ochrony mostów na 300 mln zł. (stanowiły 0,74% wydatków budżetu państwa zaplanowanych na 1947 r. – M.M.). Poinformował, że *na ogólną ilość 135 prowizorycznych mostów drogowych 17 uległo zniszczeniu (m. in. most wysokowodny w Warszawie), 15 mostów uległo mniejszemu uszkodzeniu. Straty materiałowe skutkiem zniszczenia (...) wynoszą (...), [w odniesieniu do – M.M.] prowizorycznych mostów drogowych około 500 milionów* [6].

Podczas powodzi 1947 r. powstał film dokumentalny Jerzego Bossaka i Wacława Kaźmierczaka pt. *Powódź*, który otrzymał *Grand Prix Festiwalu w Cannes* za najlepszy film krótkometrażowy. Autor zdjęć do nagrodzonego filmu – Karol Szczeciński kręcił również ujęcia w Wyszogrodzie. Wówczas zrobiono mu zdjęcia, które dzisiaj umożliwiają ocenę skali katastrofy i identyfikację konstrukcji mostu. Na fot. 2 pokazano konstrukcję drewnianych dźwigarów typu Lembkego podzieloną pionowymi słupkami na dziesięć kwadratowych przedziałów, z których skrajne wzmocniono zastrzałami wyprowadzonymi znad łożysk przęsła. Na zdjęciu widać wyraźnie ukośne deskowanie środników dźwigarów. Przed jednym z przęseł spiętrzyły się zwaly lodu, które w przypadku rusze-



Fot. 2. Karol Szczeciński filmuje zagrożony wiosennymi roztopami most w Wyszogrodzie (Archiwum Szczecińskich/East News 00921173 0002)



Fot. 3. Zerwane przęsło mostu podczas pochodu lodów w 1947 r. (Archiwum Szczecińskich/East News 00921173 0006)

nia z pewnością zaważają o spód konstrukcji mostu. Na fot. 3 widzimy przęsło mostu zerwane z łożysk jednego z filarów. Jest na wpół zanurzone w wodzie. Nad filarem ukazał się przekrój poprzeczny ustroju niosącego mostu złożony z sześciu drewnianych dźwigarów stężonych krzyżulcami. Pomiedzy przęsłem, a podporą zbudowano prowizoryczną, drewnianą kładkę, po której porusza się pieszy. Obok stoi oparta o filar drabina.

Most w Wyszogrodzie był zamknięty dla ruchu przez cały sezon budowlany do czasu odbudowy tylko jednego zerwanego przęsła [2].

Każdego roku konstrukcja mostu bywała zagrożona i doznawała mniejszych lub większych uszkodzeń podczas wiosennych pochodów lodów, a czasami również podczas spływu wysokich wód świętojańskich. Każdej wiosny drogowcy wzywali jednostkę wojskową do ochrony mostu, najczęściej z pobliskiego Kazunia. Pomimo rozbijania zatorów lodowych przez żołnierzy przy użyciu materiałów wybuchowych, spływający lód niszczył izbice, filary i zwał przęsła. Kolejna katastrofa mostu wydarzyła się w roku 1954, kiedy zniszczeniu uległy dwa przęsła, a uszkodzeniu wiele podpór i izbic [2].

Zapewne wskutek kolejnego uszkodzenia drewnianych przęseł przez czerwcową wysoką wodę, tzw. „świętojanek” w 1960 r., Rejon Eksploatacji Dróg Publicznych w Płocku,

kierowany przez wspomnianego Zygmunta Załuskę, rozpoczął w 1961 r. i przeprowadził siłami własnymi do 1967 r. modernizację ustroju niosącego mostu. Polegała ona na sukcesywnym zastępowaniu drewnianych dźwigarów mostu dźwigarami stalowymi: walcowanymi belkami dwuteowymi, blachownicami pełnymi i blachownicami ażurowymi. Dźwigary dostarczano z warsztatów pobliskiego Płockiego Przedsiębiorstwa Robót Mostowych. REDP dysponował zaledwie drewnianym kafarem z 2-tonową babą do wbijania drewnianych pali, który skonstruowano na budowie oraz sprzętem ciesielskim: ręcznymi piłami, siekierami i świdrami, służącymi do wykonania drewnianego pomostu. Robotami kierował Jan Dasiewicz, a nadzór nad nimi pełnił mgr inż. Stanisław Nowakowski, zajmujący się wówczas mostami w zarządzie REDP, później Z-ca Generalnego Dyrektora Dróg Publicznych. Po tym remoncie, w kolejnych dziesięcioleciach most w ciągu drogi krajowej nr 569 miał długość 1285 m i składał się z sześćdziesięciu przęseł [1][9]. Kolejno od strony Wyszogrodu użytkowano swobodnie podparte przęsła o konstrukcjach:

- jedno ze stalowych dwuteowników walcowanych NP55 długości 13,50 m,
- jedno ze stalowych blachownic pełnych o wysokości 790 mm – 21,30 m,
- jedno ze stalowych blachownic ażurowych typu B6 Barzykowskiego o wysokości 900 mm – 22,88 m,
- jedno na stalowej kratownicy z jazdą dołem o parabolicznym pasie górnym – 42,19 m,
- jedno ze stalowych blachownic pełnych o wysokości 790 mm – 21,48 m,
- jedno ze stalowych blachownic ażurowych typu B6 Barzykowskiego o wysokości 900 mm – 21,30 m,
- dwadzieścia dwa ze stalowych blachownic pełnych o wysokości 790 mm i długości po 21,3 m,
- cztery ze stalowych blachownic ażurowych typu B6 Barzykowskiego o wysokości 900 mm i długości po 21,3 m,
- cztery ze stalowych blachownic pełnych o wysokości 790 mm i długości po 21,3 m,
- trzy ze stalowych blachownic ażurowych typu B6 Barzykowskiego o wysokości 900 mm i długości po 21,3 m,
- dwadzieścia ze stalowych blachownic pełnych o wysokości 790 mm i długości po 21,3 m,
- jedno ze stalowych dwuteowników walcowanych NP55 długości 13,50 m (21,30 wg [13]).

Przęsło żeglowne o konstrukcji stalowej kratownicowej z jazdą dołem składało się z dwóch dźwigarów o wysokości 6960 mm rozmieszczonych w rozstawie 7500 mm. Dźwigary składały się z pasów połączonych rozstawionymi co 3450 mm dwunastoma słupkami o przekroju dwuteowym, skonstruowanymi z pionowej blachy i czterech kątowników oraz dziesięcioma krzyżulcami o przekroju dwuteowym lub prostokątnym wykonanymi z kątowników połączonych blachami. Paraboliczny pas górny skonstruowano z czterech kątowników $80 \times 80 \times 10$ mm połączonych od wewnątrz dwoma usytuowanymi pionowo blachami 300×8 mm, poziomą blachą górną 500×8 mm i dolnymi przewiązkami $500 \times 160 \times 10$ mm. Pas dolny skonstruowano z dwóch kątowników $80 \times 80 \times 10$ mm i pionowych blach 300×10 mm w rozstawie 300 mm połączonych przewiązkami złożonymi z blach i kątowników.



Fot. 4. Zalodzenie Wisły przy moście w Wyszogrodzie na zdjęciu Tadeusza Stolarza (archiwum Transprojektu Warszawa)

Kratownice spoczywały na drewnianych filarach palowych. Zarządzający mostem: mgr inż. Zdzisław Bielecki, pełniący funkcję dyrektora i inż. Bohdan Gutkiewicz – naczelnika Wydziału Mostów z DODP w Warszawie piszą w 1994 r., że posadowiono je: *na czterech rzędach pali, wbitych w grunt na głębokość do 8,0 m. Całość konstrukcji jest stężona poprzecznie i podłużnie za pomocą kleszczy i zastrzałów – poziomych i ukośnych. Stężenia te mocowane są do słupów podpór za pomocą śrub, łączących ze sobą nieraz nawet kilka elementów. Masywne konstrukcje tych podpór zakończone od czoła odpowiednimi noskami, a następnie obite balami i blachą, począwszy od 1946 r. do chwili obecnej oparte się pochodom lodów* [2]. Pozostałe filary składały się z dwóch lub czterech jarzm drewnianych, skonstruowanych każde z dziewięciu słupów i dwóch zastrzałów o średnicy 0,30 m, stężonych kleszczami $0,20 \times 0,14$ m. Przyczółki mostu miały konstrukcję ceglana wykonaną w części przed 1939 r.

Przed filarami mostu zbudowano 59 izbic o konstrukcji *namiotowej* posadowionych na 5 rzędach pali o średnicy 0,30 m stężonych kleszczami – $\varnothing 0,30$ m i zastrzałami – $\varnothing 0,30$ m. Izbice obito balami o grubości 0,10 m i pokryto blachą 3 mm. Na krawędziach tnących izbic zamocowano noże z kątowników $120 \times 120 \times 12$ mm [2].

Przęsła nieżeglowne mostu składały się z pięciu stalowych dźwigarów walcowanych, blachownicowych pełnych lub ażurowych o długości 21250 mm, rozstawionych co 1650 mm. Stalowe blachownice wykonano rozcinając wzdłużnie środniki dwuteowników walcowanych NP55 i zwiększając ich wysokość z 550 do 790 mm przez wstawanie w środek dodatkowej blachy. Podwyższone środniki usztywniono pionowymi żeberkami.

Stalowe dźwigary ażurowe typu B6 były w latach sześćdziesiątych konstrukcją powszechnie stosowaną w budownictwie mostów. Zaprojektował ją mgr inż. Wojciech Barzykowski w celu zwiększenia rozpiętości przęseł możliwych do wykonania z dwuteowników walcowanych. W tym wypadku środek walcowanego dwuteownika rozcinano po linii łamanej złożonej z naprzemian odwróconych trapezów i po przesunięciu o długość podstawy jednego trapezu łączono najdalej wystające fragmenty środnika. W ten sposób zwiększa-



Fot. 5. Most przez Wisłę w Wyszogrodzie w latach 70, 80 i 90 (fot. M. Mistewicz 1991 r.)

no wysokość konstrukcyjną stalowego dźwigara do 900 mm, a zatem i jego nośność. Górne i dolne krawędzie otworów dodatkowo usztywniano przez przyspawanie do środka sześciobocznych blaszek tzw. „rybek”, uzyskując stały moment bezwładności na długości belki. Jednak wskutek efektu karbu i naprężeń spawalniczych na połączeniach „rybek” ze środkami, w wielu mostach wystąpiły pęknięcia kruche stali, doprowadzając nawet do katastrof tak wykonanych konstrukcji. Nie zauważono żadnych spękań prawie 30-letnich dźwigarów w Wyszogrodzie podczas przeglądu szczegółowego wykonanego w 1996 r. [13]

Rysunek inwentaryzacyjny wyszogrodzkiego dźwigara wykonany przed 4 maja 2000 r. przez mgra inż. Jana Flisa pokazuje blachownicę o długości 21250 mm i wysokości 900 mm wykonaną z rozciątego dwuteownika walcowanego 550 mm. Środek dźwigara ma 32 otwory po dwa w szesnastu przedziałach pomiędzy pionowymi żeberkami usztywniającymi środek. Góra i dół jedenastu środkowych otworów zostały usztywnione „rybkami”. W strefie przypodporowej na długości 625 mm środki są pełne. Dźwigary stężono ze sobą co 5000 mm, a pola pomiędzy stężeniami zwiatrowano.

Na stalowym ustroju niosącym w odstępach co 0,9 m ułożono poprzecznie drewniane belki o wysokości 0,25 m wykonane z okrągłaków średnicy 0,32 m. Na belkach znajdował się drewniany pokład składający się z dwóch warstw: dolnej z bali o grubości 0,10 m i górnej z bali – 0,05 m. Dodatkowo w niektórych częściach pokład górny przykryty został początkowo płytami bitumicznymi, tzw. „skalmitkami”, a po ich zniszczeniu dywanikiem z asfaltu lanego o grubości 2–3 cm [2]. Szerokość jezdni na moście wynosiła 6 m. Przed drewnianymi poręczami, z bali i kantówek wykonano szerokie krawężniki po 0,5 m, wykorzystywane jako chodniki dla obsługi mostu.

W powojennej ewidencji mostów zlokalizowanych w ciągu dróg państwowych, most w Wyszogrodzie miał od początku status obiektu tymczasowego. Mosty tego rodzaju sukcesywnie zastępowano konstrukcjami trwałymi. Jednak jeszcze w 1993 r. na sieci dróg krajowych zaewidencjonowano 3200 m mostów tymczasowych, a w całym kraju ponad 45 km [10]. Most wyszogrodzki w przeważającej liczbie elementów był zbudowany z mało trwałego drewna, które-

go ilość w 1994 r. oszacowano na 5500 m³ [2]. Co kilkanaście lat drewniane elementy należało wymieniać na nowe. Średnio w roku zużywano na ten cel od 500 do 800 m³ drewna [2], a w latach katastrof nawet do 1200 m³ [9]. Most doznał kolejnych uszkodzeń przy wyjątkowo wysokim stanie wody w 1966 r., a w 1971 r. pochód lodów poważnie uszkodził dwa przęsła i kilka podpór [2]. Po odbudowach ze zniszczeń powodziowych, a także w wyniku realizacji planowanych remontów, prawie każde przęsło i prawie każda podpora mostu miały różny wiek, a co za tego wynika inną żywotność techniczną.

Aby ograniczyć wysokie wydatki ponoszone na utrzymanie mostu, już w latach 1952–1954 rozpoczęto prace studialne i wstępne badania geotechniczne dotyczące budowy nowego, trwałego mostu, który miał zastąpić tymczasową konstrukcję. Prace projektowe prowadzone od 1960 r. przerywano w związku z zaplanowaniem budowy w rejonie Wyszogrodu stopnia wodnego na Wiśle, a następnie kolejnego, północnego odcinka Centralnej Magistrali Kolejowej. W 1978 r. w Centralnym Biurze Projektowo-Badawczym Budownictwa Kolejowego „KOLPROJEKT” powstał „Projekt koncepcyjny mostu przez Wisłę w Wyszogrodzie dla projektowanej Centralnej Magistrali Węglowej” autorstwa inż. Witolda Szlązkiewicza [3].

W latach osiemdziesiątych mostem zarządzał następcą prawnym REDP – Rejon Dróg Publicznych w Płocku, kierowany przez mgr inż. Kazimierza Pawlaka i podlegający Dyrekcji Okręgowej Dróg Publicznych w Warszawie. Do bieżących napraw wyszogrodzkiego mostu zorganizowano liczące kilkunastu pracowników Kierownictwo Robót Mostowych, którym kierował Marian Górnicki, a po jego śmierci Ryszard Grabowski. W okresach zagrożenia mostu wysokim stanem wód lub pochodem lodów pracownicy obwodu pełnili całodobowe dyżury. Przed ruszeniem lodów przy użyciu pił ręcznych z obciążnikami wykonywali bruzdy w pokrywie lodowej wokół izb i filarów mostu (fot. 6,7).

Kolejna katastrofa mostu wydarzyła się 20 lutego 1987 r. kiedy czterdziesta druga podpora mostu została podmyta, a dwa przęsła zerwane. Przebieg zdarzeń obserwowali: mgr inż. Bogumił Sobieski pełniący funkcję zastępcy dyrektora RDP, wspomniany Bohdan Gutkiewicz i autor – wówczas na-



Fot. 6. Spiętrzenie lodu przed izbicą mostu w Wyszogrodzie (fot. G. Małetka 1982 r.)



Fot. 7. Wykonywanie bruzd w lodzie przed izbicami mostu w Wyszogrodzie (fot. G. Małetka 1982 r.)

czelnik Wydziału Mostów w GDDP. Zerwane przęsło zostało zniszczone przez wodę kilkadziesiąt metrów w dół Wisły. Pogorszenie stanu technicznego konstrukcji, wskutek pochodu lodów, było tak widoczne, że zarządzający mostem RDP w Płocku uznał za konieczne zbadanie przez nurków pali, określenie stanu podpór oraz wykonanie ekspertyzy mostu. Nurkowie z firmy „POLNUREK” odnaleźli i przy pomocy dźwigu pływającego wydobyli z wody konstrukcję stalową zerwanych przęseł mostu.

Inż. Julian Kazański z Zakładu Mostów Instytutu Badawczego Dróg i Mostów po wykonaniu oględzin i badań drewnianej konstrukcji stwierdził, że: *Rozważając problem przywrócenia komunikacji drogowej na moście w Wyszogrodzie trzeba mieć pełną świadomość, że mamy do czynienia z obiektem, dla którego granica czasu normalnego użytkowania została przekroczona i żadne cząstkowe remonty lub wymiana uszkodzonych elementów konstrukcji nie przywróci mu wymaganej sprawności eksploatacyjnej* [4][7]. Na podstawie zaleceń IBDiM, RDP wprowadził na moście ograniczenia w ruchu dotyczące pojazdów cięższych od 2,5 tony

i szerszych od 2 m. Ograniczenia te (fot. 8) doprowadziły do istotnego zmniejszenia natężenia ruchu po moście, a tym samym także zmniejszenia stopnia jego użytkowania.

Około 20 marca 1990 r. prognozy meteorologiczne zapowiadały nagłe ocieplenie, w związku z którym spodziewano się ruszenia lodów i kolejnych zniszczeń mostu, do których szczęśliwie nie doszło. Na ich usunięcie mogło zabraknąć środków finansowych, ponieważ plan zadań mostowych na 1990 r. przygotowany przez DODP w Warszawie zakładał wykonanie remontów kapitalnych 11 mostów o łącznej długości 223 m, na które Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych przyznała zaledwie 7 mld zł (700 tys. zł po denominacji bez uwzględnienia rewaloryzacji).

Kończyła się wówczas budowa nowego mostu przez Wisłę w Zakroczymiu, którego pierwszą jezdnię udostępniono do ruchu 16 czerwca 1990 r. Lada dzień mogła więc zapasć decyzja o rozpoczęciu finansowania przez budżet państwa kolejnej inwestycji – mostu przez Wisłę w Toruniu, Płocku lub w Wyszogrodzie. Okolicznościami przemawiającymi za wyborem Wyszogrodu były wysokie koszty utrzymania przeprawy i odnotowanie dalszego spadku przewozów kolejowych o 45%, co mocniej uzasadniało podjętą jeszcze w 1984 r. decyzję Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów o rezygnacji z finansowania przez budżet państwa budowy kolejnego odcinka Centralnej Magistrali Kolejowej z kolejowo-drogowym mostem przez Wisłę koło Wyszogrodu. Ponadto Rada Techniczno-Ekonomiczna rekomendowała ówczesnemu Ministrowi Transportu zamknięcie dla ruchu istniejącego wyszogrodzkiego mostu drogowego, z uwagi na nieopłacalność jego dalszych remontów.

Zapewne przypadkowym zbiegiem okoliczności w nocy z 9 na 10 czerwca 1990 r. na wyszogrodzkim moście pojawił się ogień. Zaproszyli go wędkarze, którzy podczas łowienia ryb w Wiśle grzali się przy ognisku. Rezultat był zatrważający. Usytuowany na wyspie filar i osłaniająca go izbica przestały istnieć. Spłonął także drewniany pokład pomostu. Na ziemię runęły poskręcane od temperatury stalowe dźwigary blachownicowe z dwóch przęseł opartych na spalonym filarze (fot. 7, 8, 9) [8]. Rankiem następnego dnia trwało już usuwanie skutków pożaru. W celu utrzymania ruchu pieszego przez Wisłę, pracownicy Kierownictwa Robót Mostowych zbudowali



Fot. 8. Ograniczenia ruchu po moście w Wyszogrodzie wprowadzone w 1988 r. (fot. M. Mistewicz 1991 r.)



Fot. 9. Katastrofa dwóch przęseł mostu w Wyszogrodzie w wyniku pożaru (fot. M. Mistewicz 1990 r.)



Fot. 10. Zdeformowane dźwigary stalowe mostu po pożarze (fot. M. Mistewicz 1990 r.)



Fot. 12. Wbijanie pali drewnianych pod przęsłem żeglownym mostu (fot. M. Mistewicz 1991 r.)



Fot. 11. Wyłączenie mostu z użytkowania wskutek pożaru (fot. M. Mistewicz 1990 r.)

wali drewniane schody umożliwiające zejście z mostu na wyspę, a dalej wejście z wyspy na most.

Zaniepokojony tym zdarzeniem Zarząd Gminy w Wyszogrodzie już 20 czerwca 1990 r. zorganizował naradę w sprawie mostu, na którą zaprosił przedstawicieli GDDP i DODP w Warszawie. Naradę prowadził Burmistrz Henryk Klusiewicz. Rozważano argumenty za utrzymaniem istniejącej przeprawy przez Wisłę i przeciw niemu. Koszt odbudowy zniszczonego mostu tylko dla jednego pasma ruchu miał wynieść 1,5 mld zł i jak oceniono nie był możliwy do sfinansowania z wspomnianego wcześniej budżetu DODP w Warszawie na 1990 r.. Generalny pomiar ruchu wykazał, że po moście jeździło wówczas 1886 pojazdów rzeczywistych na dobę, lecz na 2005 r. prognozowano ich wzrost do 4000. Ważną wiadomością zakomunikowaną uczestnikom narady była zgoda Ministra Transportu na rozpoczęcie procesu projektowania nowego mostu przez Wisłę w Wyszogrodzie.

Ostatecznie GDDP przyznała ze swojej rezerwy środki finansowe na odbudowę filara i dwóch zwężonych o połowę przęseł, a po wykonaniu tych robót 20 sierpnia 1990 r. przywrócono ruch po moście w Wyszogrodzie. W następnych

miesiącach prowadzono roboty palowe celem wzmocnienia nurtowych filarów (fot. 12).

Zapewne wiadomość o zgodzie na rozpoczęcie przygotowań do budowy mostu w Wyszogrodzie zmobilizowała społeczność pobliskiego Płocka, gdzie zaraz po okresie urlopowym – 7 września odbyło się spotkanie z udziałem mediów w sprawie budowy drugiego mostu przez Wisłę. Uczestnicy spotkania wyrażali pogląd, że drugi most w Płocku powinien powstać wcześniej niż most w Wyszogrodzie z oczywistego powodu ekologicznego zagrożenia miasta w wypadku awarii w Mazowieckich Zakładach Rafineryjnych i Petrochemicznych w Płocku. Najdalej idącą ze zgłoszonych propozycji, mających na celu przyspieszenie budowy mostu, była zmiana przebiegu projektowanej od lat Trans-europejskiej Autostrady Północ-Południe, w celu przekroczenia Wisły w Płocku zamiast w Toruniu. Wojewoda Płocki Jerzy Wawszczak wystąpił później z takim samym postulatem skierowanym do Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej.

Przygotowania do przeciwdziałania skutkom powodzi koordynował powołany 19 lipca 1946 r. Główny Komitet Przeciwpowodziowy, któremu w 1991 r. przewodniczył minister właściwy w sprawach ochrony środowiska. W skład prezydium GKP wchodził Zastępca Generalnego Dyrektora Dróg Publicznych odpowiedzialny za utrzymanie dróg i mostów. 1 marca 1991 r. w związku z zagrożeniem powodziowym odbyło się posiedzenie GKP, które prowadził Bernard Błaszczak podsekretarz stanu w Ministerstwie Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa. Dyrektorzy okręgowych dyrekcji gospodarki wodnej referowali stan przygotowań i aktualną sytuację na rzekach. Wisła w odległości 4 km powyżej Wyszogrodu była już wolna od pokrywy lodowej. Cztery lodołamacze dyżurowały w Porcie Praskim do ochrony warszawskiego tymczasowego Mostu Syreny. Dziesięć lodołamaczy, które jak każdego roku wyruszyły z Włocławka w górę Wisły, wybiło w lodzie rynnę o długości zaledwie 400 m. Pomimo iż lodołamacze nie zdążyły dotrzeć do Wyszogrodu, most przetrwał kolejną zimę bez większych strat. Ocalały most 25 kwietnia 1991 r. wizytował Ewaryst Waligórski, wówczas Minister Transportu i Gospodarki Morskiej.

W kwietniu 1992 r. w GDDP powstał „Raport w sprawie dużych obiektów mostowych w sieci dróg publicznych”, w którym za niezbędną uznano budowę w latach 1993–2005 czterech mostów przez Wisłę, Odrę, Bug, Narew i Dziwną, w tym mostu przez Wisłę w Wyszogrodzie o długości 980 m, za kwotę 180 mld zł. [11]. Sprawa budowy mostu przez Wisłę w Wyszogrodzie była omawiana 4 września 1992 r. na naradzie w Ministerstwie Budownictwa przy ul. Wspólnej, a następnie 12 lutego 1993 r. na posiedzeniu GKP na ul. Wawelskiej w Warszawie w związku ze skutkami styczniowego pochodu lodów.

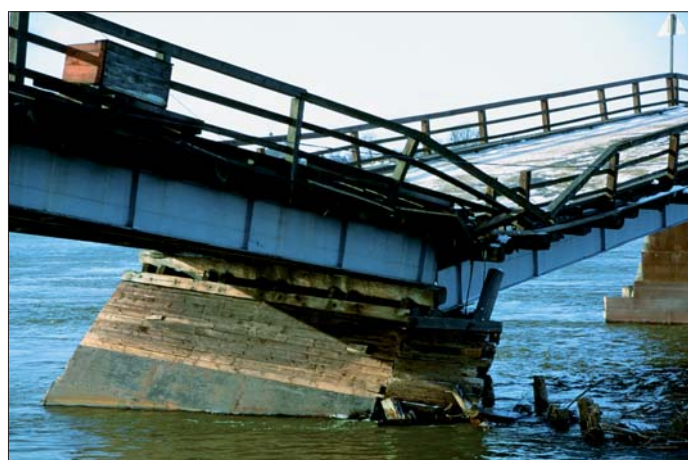
W styczniu 1993 r. miała miejsce kolejna, już ostatnia z poważnych katastrof mostu (fot. 13, 14). Wtedy to powstała zabijka lodowa w nurcie Wisły, a po nagłym ociepleniu wzbierająca woda ominęła tę naturalną tamę i spływając bokiem rozmyła brzeg wyspy znajdującej się w korycie rzeki. Tafle lodu, niesione przez wodę nowym nurtem, ścięły drewniane pale izbicy chroniącej filar usytuowany do tej pory na skraju wyspy. Zbudowany na łądzie lub płyciźnie filar znalazł się w nurcie rzeki. Po obniżeniu się poziomu dna rzeki, wbijane z łądu pale, na których posadowiono filar okazały się zbyt krótkie. Część pali została ścięta wskutek parcia lodu. Z tych



Fot. 15. Ruch po moście wyłączonym z użytkowania po pochodzie lodów (fot. M. Mistewicz 1993 r.)



Fot. 13. Zniszczony filar i dwa przęsła mostu wskutek przemieszczenia koryta Wisły podczas pochodu lodów (fot. M. Mistewicz 1993 r.)



Fot. 14. Ścięte pale i przemieszczony filar mostu w Wyszogrodzie (fot. M. Mistewicz 1993 r.)

przyczyn konstrukcja filara gwałtownie osiadła, a także przesunęła się nieznacznie w dół rzeki i pochyliła w kierunku miasta – Wyszogrodu. Stalowe blachownicowe dźwigary utraciły podparcie i przemieściły się w dół o ponad 2 m. Most przestał nadawać się do dalszego użytku, jednak mieszkańcy Wyszogrodu narażając życie przechodzili pieszo po zwalonych przęsłach (fot. 15) [9]. Po raz kolejny wyasygnowano 12 mld zł z rezerwy finansowej GDDP i odbudowano podporę, na którą podniesiono dwa zerwane przęsła, przywracając ruch po moście już 29 kwietnia 1993 r.

Zbliżał się jednak kres zmagania o utrzymanie przeprawy. Około 30 czerwca 1993 r. w resorcie transportu zapadła decyzja, że po zakończeniu budowy mostu przez Wisłę w Toruniu, most przez Wisłę w Wyszogrodzie będzie kolejną inwestycją finansowaną z budżetu państwa, początkowo bez współfinansowania z pożyczek międzynarodowych instytucji finansowych. Nazajutrz GDDP przekazała zainteresowanym informację o planowanej inwestycji wysyłając stosowne pisma, a już 15 lipca o godz. 11 w siedzibie dyrekcji złożył w tej sprawie wizytę Wicewojewoda Płocki. 11 października Komisja Oceny Projektów Inwestycyjnych przy Generalnym Dyrektorsze Dróg Publicznych rozpatrzyła koncepcję programową mostu przez Wisłę w Wyszogrodzie. Po raz kolejny sprawy ochrony mostu były poruszane 15 grudnia 1993 r. na posiedzeniu GKP. Tam również sformułowano oczekiwania dotyczące szybkiej budowy nowego mostu przez Wisłę. Założenia techniczno-ekonomiczne inwestycji zostały opracowane przez Transprojekt – Warszawa i zatwierdzone przez inwestora w 1994 r.

O losie historycznego mostu w Wyszogrodzie miała ostatecznie przesądzić budowa nowego mostu, którą rozpoczęto w kwietniu 1995 r. Stalowy most drogowy przez Wisłę i Bzurę, w ciągu obecnej drogi krajowej nr 50, zaprojektowany przez zespół mgra inż. Witolda Doboszyńskiego w Biurze Projektowo-Badawczym Dróg i Mostów „Transprojekt – Warszawa” Sp. z o.o. zbudowały: *Mostostal Kraków S.A.* we współpracy z *Dromeksem Cieszyn Sp. z o.o.*, a następnie *Dromeksem S.A.* Uroczystego otwarcia mostu dla ruchu dokonał Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej Aleksander Kwaśniewski w dniu 13 października 1999 r.



Fot. 16. Rozbiórka stalowej kratownicy przęsła nurtowego mostu (fot. W. Walerych 2000 r.)



Fot. 17. Rozbiórka belkowych przęseł mostu (fot. W. Walerych 2000 r.)

Dzień otwarcia nowego mostu był ostatnim dniem użytkowania mostu starego, który właśnie wtedy został pozbawiony swej dotychczasowej funkcji. Na podstawie zawartej 27 września 1999 r. umowy z GDDP – Oddziałem Centralnym w Warszawie roboty rozbiórkowe konstrukcji mostu podjęły znane firmy mostowe: Warszawskie Przedsiębiorstwo Mostowe „MOSTY” S.A. z Warszawy i Przedsiębiorstwo Budownictwa Lądowego „MAZOWIECKIE MOSTY” Sp. z o.o. z Mińska Mazowieckiego. Kierownikiem rozbiórki był mgr inż. Andrzej Kopeć, a z imienia inwestora nadzorowali ją mgr inż. Włodzimierz Walerych i inż. Bohdan Gutkiewicz. Projekt architektoniczno-budowlany rozbiórki wykonany przez mgra inż. Andrzeja Zapalskiego z Biura Projektowo-Badawczego Dróg i Mostów „Transprojekt – Warszawa” przewidywał demontaż i odwiezienie na plac składowy 3745 m³ drewna i 1366 ton konstrukcji stalowych oraz wyrwanie z dna Wisły: 5031 pali w istniejących podporach i izbicach, 2146 pali po starych podporach i 385 pali po starym moście [14]. Jak często bywa w trakcie realizacji tak niecodziennych robót ciężar faktycznie zdemontowanych konstrukcji

był większy o 54 tony, a liczba wyrwanych pali aż o 1308 szt. Wpis do dziennika budowy dokonany przez inspektora nadzoru potwierdza zakończenie rozbiórki mostu przez Wisłę w Wyszogrodzie 21 czerwca 2000 r. Z tej okazji nie organizowano już uroczystości.

W tak prozaiczny sposób słynny most wyszogrodzki, uznany przez polskich drogowców za najdłuższy w Europie most tymczasowy, przeszedł do historii. Nadal odgrywa w niej ważną rolę. Znajomość zdarzeń, które towarzyszyły utrzymaniu mostu w stanie pozwalającym na użytkowanie oraz przyczyn i skutków jego katastrof umożliwiają właściwą interpretację źródeł historycznych, dotyczących podobnych pod względem konstrukcji mostów przez środkowo-dolną Wisłę w wiekach XVI, XVII i XVIII.

Autor dziękuje Panom: mgr. inż. Włodzimierzowi Walerychowi, inż. Grzegorzowi Maletce, mgr. inż. Bogdanowi Majewskiemu i mgr. Jarosławowi Wąsowskiemu za udostępnienie źródeł i ilustracji oraz Panu mgr. inż. Stanisławowi Nowakowskiemu za cenne informacje wykorzystane w artykule. Będę również wdzięczny za dalsze informacje od osób dysponujących wiedzą i materiałami na temat historii wyszogrodzkiego mostu.

Bibliografia

- [1] *Album mostów RDP w Płocku*, Dyrekcja Okręgowa Dróg Publicznych w Warszawie Zarząd Dróg w Płocku, Wyk. A.M. Nr 025, Dnia 1988.04.21
- [2] Z. Bielecki, B. Gutkiewicz, *Most w Wyszogrodzie przez Wisłę – najdłuższy most tymczasowy w Europie*, Drogownictwo 7/94, s. 159-161
- [3] B. Chwaściński, *Mosty na Wiśle i ich Budowniczy*, Fundacja im. A. i Z. Wasiutyńskich, Warszawa 1997 r.
- [4] J. Cieśla, J. Kazański, *Analiza wyników badań stanu technicznego konstrukcji podpór tymczasowego mostu drogowego przez Wisłę w Wyszogrodzie oraz ocena możliwości dalszej eksploatacji tego obiektu*, Instytut Badawczy Dróg i Mostów Zakład Mostów, Warszawa, czerwiec 1987 r.
- [5] M. Czapski, *Mosty drewniane*, Fundacja im. A. i Z. Wasiutyńskich, Warszawa 2001 r.
- [6] *Dziennik Polski* 1947, nr 82 (24 III), nr 84 (26 III), nr 85 (27 III), nr 87 (29 III)
- [7] *Ekspertyza stanu mostu p/rz. Wisłę w Wyszogrodzie*, Instytut Badawczy Dróg i Mostów Zakład Mostów, dr inż. Juliusz Cieśla, inż. Julian Kazański, Warszawa, czerwiec 1987 r.
- [8] J. Kosmaczewski, M. Nowak, A. Panek, S. Pawelski, J. Piotrowski, *Powstanie, Rozwój i Działalność Płockiego Przedsiębiorstwa Robót Mostowych w Płocku*, PPRM, Płock 1980 r.
- [9] M. Mistewicz, *Road Bridges in Poland. Mosty drogowe w Polsce*, General Directorate of Public Roads, Warsaw 1991 r.
- [10] M. Mistewicz, *Wybrane problemy budowy i utrzymania mostów w latach 1945-1993*, Drogownictwo nr 9/1993, s. 216-222
- [11] M. Mistewicz, Z. Urbaniak, T. Samsel, A. Hutnik, K. Muszyńska, *Raport w sprawie dużych obiektów mostowych na sieci dróg publicznych*, Drogownictwo nr 6/1993, s. 121-124
- [12] B. Nowicka, *Wyszogród. Zarys dziejów*, Towarzystwo Naukowe Płockie Oddział w Wyszogrodzie, Wyszogród 1971 r.
- [13] *Raport nr 3/96 z przeglądu szczegółowego mostu drogowego przez Wisłę w Wyszogrodzie (droga krajowa nr 569 Płońsk-Sochaczew)*, Okręgowy Inspektor Mostowy – mgr inż. Jerzy Godek, Warszawa, sierpień 1996 r.
- [14] A. Zapalski, Cz. Szkudlarek, A. Rajkowski, *Rozbiórka mostu tymczasowego przez rz. Wisłę w Wyszogrodzie w ciągu drogi nr 569 Płońsk-Sochaczew. Projekt architektoniczno-budowlany*, Biuro Projektowo-Badawcze Dróg i Mostów „Transprojekt – Warszawa”, Warszawa, listopad 1997 r. ■