



MAREK MISTEWICZ

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

Inżynier Stanisław Hofman-Kalinowski (biografia)

Życie Stanisława Hofmana-Kalinowskiego przypadło na przełom XIX i XX wieku, na czasy intensywnego rozwoju europejskiej gospodarki i infrastruktury przerwane wybuchem pierwszej wojny światowej, czasy chaosu Rewolucji Październikowej 1917 roku w Imperium Rosyjskim, a potem odrodzenia i żmudnej odbudowy Rzeczypospolitej Polskiej. Targane wichrami historii losy człowieka pracowitego i twórczego, pnącego się po szczyblach zawodowej i administracyjnej kariery, najpierw w państwie zaborczym, potem w odrodzonej ojczyźnie mogłyby posłużyć za scenariusz sensacyjnego filmu wkomponowanego w scenografię tamtych ciężkich czasów.

Urodził się w samym sercu Polski, w prastarym Kaliszu, znajdującym się wówczas tuż przy zachodniej granicy Królestwa Polskiego (pod berłem carów Rosji), z Wielkim Księstwem Poznańskim wchodzącym w skład Królestwa Pruskiego. Miało to miejsce 4 maja 1864 roku, a ojcem Stanisława był Ludwik Hofman, zatrudniony w charakterze robotnika [1]. W tym samym czasie w Królestwie Polskim dogasało antyrosyjskie powstanie styczniowe 1863 roku, a w Warszawie kończono budowę pierwszego trwałego mostu przez Wisłę, zaprojektowanego przez generała Stanisława Kierbedzia (1810–1899).

Pomimo robotniczego pochodzenia, młodzieniec Stanisław został zapisany do prywatnej szkoły realnej Jana Pankiewicza w Warszawie. Po jej ukończeniu wyjechał do Rosji, gdzie podjął studia w Mikołajewskiej Wojskowej Szkole Inżynieryjnej w Petersburgu. W kolejnych latach (1886–1891) studiował na petersburskiej Wojskowej Akademii Inżynieryjnej, a następnie odbył trzyletnią służbę w wojsku rosyjskim. Po przejściu do służby cywilnej podjął się kierowania budową drogi na Kaukazie, biegnącej wzdłuż wybrzeża Morza Czarnego z Noworosyjska do Suchomu [1]. Zapewne na tej budowie dostrzeżono zdolności organizacyjne 45-letniego inżyniera i w 1909 roku zaproponowano mu objęcie stanowiska naczelnika całego Kaukaskiego Okręgu Komunikacji. Z jego udziałem w górach Kaukazu powstało 4 200 kilometrów nowych dróg [2]. Dzięki służbowym osiągnięciom inż. Hofman-Kalinowski awansował w hierarchii wojskowej i urzędniczej otrzymując stopień generała lejtnanta (rzeczywistego radcy stanu) w Imperium Rosyjskim [7], a w roku 1910 – generała majora [1].

1 sierpnia 1914 roku wybuchła pierwsza wojna światowa i już w pierwszych dniach rodzinny Kalisz Hofmana-Kalinowskiego stał się jej ofiarą, w sposób systematyczny spalony i zburzony przez wojsko niemieckie. U kaliszana fakt ten mógł tylko pogłębić polskie nadzieje pokładane

w Rosji carskiej i motywować do pracy na rzecz zaborcy. Rok po wybuchu wojny Rosjanie powierzyli mu kolejne, jeszcze bardziej odpowiedzialne stanowisko naczelnika Moskiewskiego Okręgu Komunikacji i zadania w samym centrum wielkiego imperium. Pod jego nadzorem zbudowano tam wówczas *setki mostów stałych* [3].

U szczytu zawodowej kariery generała Hofmana-Kalinowskiego w Rosji nastąpił wybuch Rewolucji Październikowej 1917 roku. Podobnie jak i większość prominentów obalonej siłą carskiej władzy, został poddany licznym represjom. Był kilkakrotnie aresztowany i skazywany na śmierć i tylko dzięki zabiegom najukochańszej Jego Towarzyszki życia i wstawiennictwu Konsula Włoskiego zwolniony powrócił do Polski przez Konstantynopol w r. 1922 [3].



Fot. 1. Inżynier Stanisław Hofman-Kalinowski, *Koncern Ilustrowany Kurier Codzienny* – Archiwum Ilustracji (Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 1-A-2237)

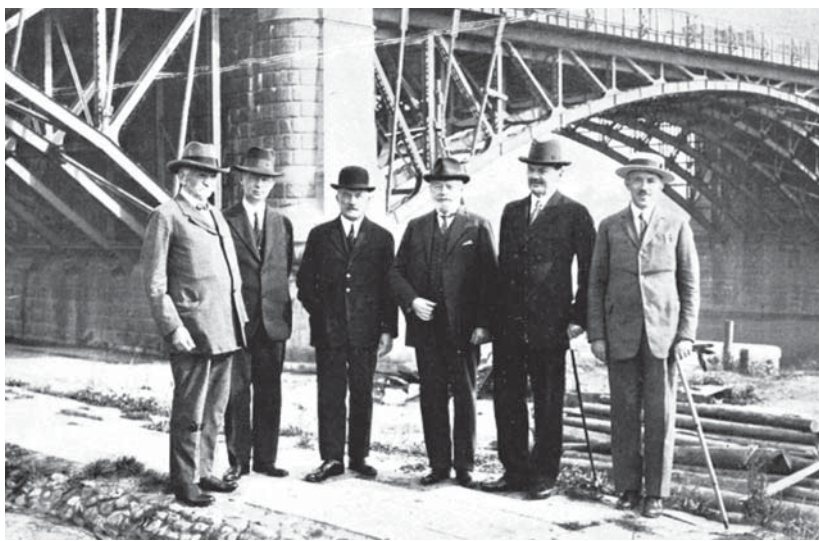
Zaraz po powrocie do kraju, w 1922 roku doświadczony 58-letni już inżynier podjął pracę w polskim Ministerstwie Robot Publicznych (fot. 1). Z końcem 1926 roku, w związku z przejściem na emeryturę inż. Stróżeckiego (Strożeckiego) (1862–1929) – naczelnika Wydziału Mostowego w Departamencie Dróg Kołowych, inż. Hofmana-Kalinowskiego powołano na to stanowisko. Zastąpił również inż. Stróżeckiego w pracach Komitetu Odbudowy mostu ks. J. Poniatowskiego w Warszawie zniszczonego przez wojsko rosyjskie podczas pierwszej wojny światowej (fot. 2). Pracom komitetu przewodniczył inż. Bronisław Plebiński (1876–1940). Po odbudowie i otwarciu dla ruchu pierwszej jezdni mostu 9 sierpnia 1925 roku, prace kontynuowano



Fot. 2. Posiedzenie Komitetu Odbudowy II-jej połowy mostu ks. J. Poniatowskiego w Warszawie, inż. Hofman-Kalinowski siedzi jako trzeci od prawej strony, a za nim stoją inż. Plebiński i inż. Tylbor, Most i wiadukt imienia Ks. Józefa Poniatowskiego przez rzekę Wisłę w Warszawie, Warszawa 1927 (Biblioteka Cyfrowa Politechniki Krakowskiej)

na jezdni drugiej. Udział Skarbu Państwa w finansowaniu tej miejskiej inwestycji wymagał nadzoru przedstawicieli Ministerstwa Robót Publicznych, do którego pełnienia wyznaczono inż. Hofmana-Kalinowskiego i inż. Ludwika Tylbora (1887–1953).

Wydział Mostowy Departamentu Dróg Kołowych koordynował odbudowę i budowę mostów na całym terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, a o jego nowym naczelniku napisano: *W stosunku do podwładnych był bardzo wymagającym a miał ten dar, że nie tylko podległy sobie bezpośrednio personel potrafił trzymać w stałym napięciu pracy i wydajności ale i tych, którzy o setki kilometrów byli od Niego oddaleni* [3]. Dużym zadaniem realizowanym wówczas w podległej ministerstwu Dyrekcji Robót Publicznych



Fot. 3. Komisja Techniczna Komitetu Odbudowy na moście ks. J. Poniatowskiego w Warszawie, od prawej strony stoją z laseczkami inż. Plebiński i inż. Hofman-Kalinowski, Most i wiadukt imienia Ks. Józefa Poniatowskiego przez rzekę Wisłę w Warszawie, Warszawa 1927 (Biblioteka Cyfrowa Politechniki Krakowskiej)

Województwa Warszawskiego była przebudowa mostu przez Wisłę w Wyszogrodzie. Póstrwały most, zbudowany przez niemieckie Generalne Gubernatorstwo Warszawskie w 1916 roku, miał zbyt małą skrajnię dla żeglugi i z tego powodu stalowe kratownicowe 60-metrowe przęsło trzeba było podnieść o 2,4 m, a przyległe do niego sześć innych przęseł ułożyć w spadkach po 2,45%. Roboty miały zostać wykonane z zachowaniem ciągłości ruchu drogowego i bez przerw w żegludze. Przebudowa mostu odbywająca się pod kierownictwem inż. Seweryna Skwierczyńskiego (?–1931), którą nadzorowały wydziały mostowe z dyrekcji i ministerstwa, zakończyła się w roku 1928 [8].

9 października 1927 roku uroczystie otwarto drugą jezdnię wiślanego mostu ks. J. Poniatowskiego w Warszawie, której odbudowę nadzorował inż. Hofman-Kalinowski osobiście, jako członek Komisji Technicznej Komitetu Odbudowy mostu (fot. 3). Rozpiętą pomiędzy wieżycami mostu wstęgę przeciął prezydent

Polski Ignacy Mościcki (1867–1946) w obecności ambasadora Francji Julesa Laroche, pośła Związku Sowieckiego Dymitra Bogomołowa, ministra sprawiedliwości Aleksandra Meysztowicza (1864–1943), ministra rolnictwa i dóbr narodowych Karola Niezabytowskiego (1865–1952), ministra pracy i opieki społecznej Stanisława Jurkiewicza (1884–1954), prezydenta miasta st. Warszawy Zygmunta Słomińskiego (1879–1943) i wielu innych znamienitych gości [9]. Z pewnością z tej okazji członek Komitetu Odbudowy inż. Stanisław Hofman-Kalinowski otrzymał pamiątkowy medal (fot. 4).

W okresie ledwo dwóch lat, w których inż. Hofman-Kalinowski kierował Wydziałem Mostowym, rozpoczęto wiele nowych inwestycji, a w szczególności odbudowę stalowego mostu drogowego przez Niemen w Grodnie, o rozpiętościach przęseł: 52 m, 60 m i 52 m oraz budowę stalowego mostu drogowego przez Dniestr w Uścieczku koło Zaleszczyk, z przęsłami o rozpiętościach: 40 m, 100 m i dwoma po 40,0 m. Obie budowy zakończyły się otwarciem mostów dla ruchu w roku 1930 [1].

Doświadczony inżynier był jednocześnie zwolennikiem innowacji. Podczas jego pracy w Ministerstwie Robót Publicznych wprowadzono do stosowania pierwsze przepisy techniczne dotyczące spawania budowlanych konstrukcji stalowych i zatwierdzono opracowany przez prof. Stefana Bryłę (1886–1943) projekt pierwszego w świecie spawanego stalowego mostu drogowego przez Słudwię w Maurzycach pod Łowiczem, który zbudowano i oddano do użytku 12 sierpnia 1929 roku [8]. W roku 1927 naczelnik Hofman-Kalinowski zatwierdził do realizacji projekt żelbetowego mostu łukowego przez Sołę w Kobiernicach na drodze Oświęcim–Biała–Cieszyn, o niespotykanej w tamtych czasach w Polsce i w przypadku



Fot. 4. Awers medalu pamiątkowego wybitego z okazji odbudowy Mostu Poniatowskiego, *Koncern Ilustrowany Kurier Codzienny* – *Archiwum Ilustracji* (Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 1-G-3498-3)

tego typu konstrukcji rozpiętości przęsła wynoszącej 68 m [1]. Autorami projektu byli wspomniani inż. Ludwik Tylbor i inż. Wacław Straszynski (1894–1982), a budowę zakończono w roku 1932 (fot. 5).

Pomysłem, którym inż. Hofman-Kalinowski zapisał się w historii międzywojennego dwudziestolecia w sposób szczególny było przeniesienie wiślanego mostu z Opalenia (Opaleń koło Kwidzyna) do Torunia. Most w Opaleniu został zbudowany przez niemieckich inżynierów i oddany do użytku w 1910 roku. Stalowy, kratownicowy ustrój niosący mostu o długości 1058 m składał się z dziesięciu przęseł: dwóch 78 metrowych, pięciu po 130 m i trzech po 78 m [5]. Kratownice 130 metrowe miały paraboliczne pasy górne,



Fot. 5. Most przez Solę w Kobiernicach w roku 1938, *Koncern Ilustrowany Kurier Codzienny* – *Archiwum Ilustracji* (Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 1-G-3405)

a w pozostałych zastosowano pasy równoległe. Po moście przebiegały dwa tory wąskotorowej linii kolejowej, jezdnia drogowa i chodnik dla pieszych. Wjazd na most strzegły wielka ceglana brama (fot. 6) i zlokalizowana nieopodal cytadela.

W wyniku ustaleń traktatu wersalskiego i rezultatu plebiscytu na Warmii, Polsce przyznano most w Opaleniu, który znalazł się tuż przy granicy państwowej, wyznaczonej po prawym brzegu Wisły. Na konferencji paryskiej 21 kwietnia 1921 roku nie przewidziano prowadzenia po tym moście transgranicznego ruchu kolejowego, a ruch kołowy i pieszy zamierały. Wobec braku cywilnych potrzeb komunikacyjnych kosztowny w utrzymaniu most stał się niepotrzebny, a dodatkowo tworzył potencjalne zagrożenie w przypadku konfliktu zbrojnego. Realność tego zagrożenia potwierdziły wydarzenia drugiej wojny światowej. Jeden z pierwszych mostów pontonowych (z kratownic typu Herbert na barkach), który postawili Niemcy we wrześniu 1939 roku w celu ataku na Polskę, zlokalizowano pomiędzy Kwidzynem a Gniewem [8]. A zaraz potem, podczas okupacji Polski, Niemcy ponownie podjęli w Opaleniu budowę mostu przez Wisłę, lecz jej nie zakończyli.

W 1927 roku, z niepotrzebnego Polakom mostu w Opaleniu można było odzyskać 11 800 ton pełnowartościowej konstrukcji stalowej, granitowe okładziny filarów i wykorzystać te materiały do budowy mostu drogowego przez Wisłę w Toruniu i mostu na zalewie Warty koło Czarkowa pod Koninem [2] (fot. 7).

Z polskich planów rozbiórki niedawno zbudowanego mostu Niemcy nie byli zadowoleni, a i w kraju ujawnili się ich przeciwnicy. Wychodząca w Polsce *Gazeta Handlowa Codzienna* donosiła, że *projektowi przeniesienia tego mostu przeciwstawił się rząd niemiecki, wysuwając szereg obiekcji a m. in. i taką, że inżynierowie polscy nie będą w stanie uporać się z trudnościami technicznymi, które wynikną przy przeniesieniu tak olbrzymiego mostu z jednego miejsca na drugie. Sprawa wsparła się aż o Ligę Narodów, jednak Niemcy nic nie mogli uzyskać* [5]. Na roboty rozbiórkowe ogłoszono przetarg publiczny, który wygrało Przedsiębiorstwo Robót Inżynierskich inż. Leszek Muszyński i szybko przystąpiło do ich wykonywania. Przęsła mostu demontowano i spławiano 135 km w górę Wisły. Robotami kierował absolwent Politechniki Warszawskiej inż. Wacław Frankowski (1896–1940) [2]. Zapewne polskie tempo prac rozbiórkowych wyprzedziło terminarz działań niemieckiej dyplomacji. O dużym pośpiechu strony polskiej świadczy przechowywany w Archiwum Akt Nowych w Warszawie list, który 16 października 1928 roku minister robót publicznych inż. Jędrzej Moraczewski (1870–1944) skierował do ministra skarbu Gabriela Czechowicza (1876–1938). Napisał w nim, że *sprawa rozebrania mostu drogowego na Wiśle w Opaleniu posiada*



Fot. 6. Brama wjazdowa na most przez Wisłę w Opaleniu na niemieckiej pocztówce bez obiegu (zbiór autora)



Fot. 7. Konstrukcja stalowa niemieckiego mostu przez Wisłę w Opaleniu przed rozbiórką, *Koncern Ilustrowany Kurier Codzienny* – *Archiwum Ilustracji* (Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 1-G-3464)

specjalnie ważne znaczenie zarówno z punktu widzenia obrony Państwa jak i stosunków politycznych, przyczem konieczne jest rozebranie wspomnianego mostu w najkrótszym czasie. Dalej Pan Minister przekazuje informację: *Ministerstwo Robót Publicznych w porozumieniu z Ministerstwem Spraw Zagranicznych i Sztabem Generalnym przystąpiło już b.r. do spełnienia tego zadania /ustaliło ze względów budżetowych dwuletni program robót i wyasygnowało w roku bieżącym na ten cel cały dyspozycyjny kredyt w wysokości jednego miliona złotych z kredytu nadzwyczajnego Dz. Z, rozdz. 4 § 14 budżetu na rok 1928/29/, a następnie wnioskuje o przyznanie i wyasygnowanie w najkrótszym czasie specjalnego kredytu w wysokości 600.000 zł. /sześćset tysięcy złotych/, niezbędnych w celu ukończenia tych robót w roku bieżącym. O postępie robót rozbiórkowych był na bieżąco informowany minister spraw zagranicznych August Zaleski (1883–1972) [11], którego zadaniem było wyjaśnianie stanowiska Polski wobec niemieckich zabiegów dyplomatycznych prowadzonych w Lidze Narodów.*

Przeciwko Polsce prowadzono kampanię prasową. Jeszcze 3 kwietnia 1929 roku w amerykańskim tygodniku „The Nation” z Nowego Jorku niemiecki korespondent zamieścił artykuł na temat mostu w Opaleniu zatytułowany *Polish Vandalism* (Polski Wandalizm) [10].

29 września 1928 roku inż. Hofman-Kalinowski uczestniczył po raz ostatni w uroczystości, która odbyła się w Toruniu. Miała ona na celu położenie kamienia węgielnego pod budowę mostu drogowego przez Wisłę, któremu zamierzano nadać imię marszałka Józefa Piłsudskiego. W tym ważnym wydarzeniu wzięli między innymi udział: ówczesny minister komunikacji Jędrzej Moraczewski, p.o. wojewody pomorskiego Wiktor Lamont, senatorowie Paweł Ossowski i Otton Steinborn, starosta krajowy pomorski Józef Wybicki, prezydent miasta Torunia Antoni Bolt (1891–1941), biskup chełmiński Stanisław Okoniewski (1870–1944) i członkowie Komitetu Budowy Mostu. Uczestnicy uroczystości podpisali, a następnie zamurowali w filarze akt erekcyjny mostu, w którego pierwszym zdaniu znalazła się informacja, że *...inż. Stanisław Hofman-Kalinowski, naczelnik wydziału mostowego w MRP, z niezłomną siłą prowadził do realizacji mostu* [2].

Budowę toruńskiego mostu z ramienia władz państwowych kierował wspomniany Komitet Budowy Mostu pod przewodnictwem inż. Kazimierza Maćkowskiego – naczelnika wydziału komunikacyjno-budowlanego Pomorskiego Urzędu Wojewódzkiego. W skład komitetu wchodził: prezydent

miasta Torunia Antoni Bolt, inż. Artur Born, inż. F. Roth oraz członkowie delegowani przez Ministerstwo Robót Publicznych: inż. Stanisław Hofman-Kalinowski, inż. Ludwik Tylbor i inż. Stanisław Wilman [5]. Kierownikiem budowy był inż. Edward Widugier (1891–1941) a jego zastępcą inż. Stefan Zagrodzki (1893–1962), który pełnił również funkcję projektanta. Zaprojektowano most o ośmiu przęsłach; dwa po 78 m, pięć po 130 m i jedno 78 metrowe. W przestrzeni pomiędzy kratownicowymi dźwigarami umieszczono dwie jezdnie drogowe i dwukierunkowe torowisko tramwajowe, a na zewnętrznych wspornikach dwa chodniki dla pieszych. Przetarg na budowę podpór nowego mostu wygrało Towarzystwo Przemysłu Metalowego K. Rudzki i Ska, które rozpoczęło ich wykonywanie. Filary posadawiano na kesonach, a przyczółki na palach. Robotami fundamentowymi kierował inż. Bernard Morawski (1883–1937), a zastępował go siostrzeniec Jan Martelus (1901–1977) – doświadczony specjalista od robót kesonowych. Montaż stalowej konstrukcji mostu, którym kierował wspomniany inż. Frankowski,

wykonywało Przedsiębiorstwo Robót Inżynieryjnych inż. Leszek Muszyński [2].

15 listopada 1929 roku po moście w Opaleniu pozostały już tylko kikuty filarów ogołocone z kamiennych okładzin. Inżynier Stanisław Hofman-Kalinowski ich już nie zobaczył, jak również nie doczekał oddania do użytku większości mostów, których budowę rozpoczynano z jego inicjatywy. Zmarł 22 lutego 1929 roku w Warszawie i został pochowany na Cmentarzu Powązkowskim [1]. Redakcja Czasopisma Technicznego zamieściła nekrolog inż. Hofmana-Kalinowskiego, w którym czytamy: *Asceta w życiu prywatnym, oddany był całkowicie swej ukochanej pracy technicznej — pracując ponad siły, a w ostatnich latach Swego życia oddał dla dobra Ojczyzny całe swe doświadczenie i wiedzę. Za pracę swą, ofiarną i przykładową odznaczony został Krzyżem Oficerskim „Polonia Restituta”* [3].

Zakończenie

Dzieło naczelnika Hofmana-Kalinowskiego kontynuował jego następca inż. Stanisław Wilman (1882–1934), były student Warszawskiego Instytutu Politechnicznego, absolwent Politechniki w Pradze Czeskiej, budowniczy kolei żelaznych i mostów w Rosji oraz na Syberii, od 1918 roku pracujący w polskim Ministerstwie Robót Publicznych (fot. 8). Począwszy od 1920 roku inż. Wilman blisko współpracował z Wydziałem Mostowym pełniąc funkcje kierownika odbudowy, zniszczonych podczas pierwszej wojny światowej mostów drogowych: przez Bug w Wyszku, przez Narew w Różanie i Wierzbicy, przez Bzurę w Sochaczewie, przez Wisłę w Krakowie i wspomnianego mostu przez Dniestr w Uścielcu koło Zaleszczyk [6]. Będąc radcą ministerialnym V stopnia służbowego został mianowany naczelnikiem Wydziału Mostowego w Departamencie Dróg Kołowych [4].



Fot. 8. Inżynier Stanisław Wilman, Inżynier Kolejowy Nr 1 z 1935 roku (Biblioteka Główna Akademii Górniczo-Hutniczej)

Podczas reorganizacji administracji publicznej w roku 1932 zlikwidowano Wydział Mostowy w Departamencie Dróg Kołowych – przeniesionym z Ministerstwa Robót Publicznych do Ministerstwa Komunikacji. Inżynier Stanisław Wilman kontynuował pracę w charakterze pracownika



Fot. 9. Most drogowy przez Wisłę w Toruniu po zakończeniu budowy, Koncern Ilustrowany Kurier Codzienny – Archiwum Ilustracji (Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 1-G-3489)

Wydziału Mostów w Departamencie Budowy i Utrzymania Kolei Ministerstwa Komunikacji.

Dopiero w 1934 roku zakończono budowę mostu przez Wisłę w Toruniu (fot. 9), który powstał z inicjatywy i według pomysłu śp. inż. Stanisława Hofmana-Kalinowskiego i jest użytkowany do dzisiaj. W uroczystości oddania do ruchu toruńskiego mostu w dniu 11 listopada 1934 roku, z ramienia władz państwowych wzięli już udział funkcjonariusze zatrudnieni w nowym Ministerstwie Komunikacji. Otwarcia mostu dokonał wiceminister komunikacji inż. Julian Piasecki (1896–1944) w asyście dyrektora Departamentu Dróg Kołowych inż. Stefana Siła-Nowickiego i naczelnika Wydziału Drogowego inż. Edmunda Nowakiewicza [5].

Bibliografia

- [1] Chwaściński B.: *Hofman-Kalinowski Stanisław (1864–1929)*, Słownik Biograficzny Techników Polskich. Z. 3 s. 145.
- [2] Chwaściński B.: *Mosty na Wiśle i ich budowniczy*, Fundacja Rozwoju Nauki w Zakresie Inżynierii Lądowej im. A. i Z. Wasiutyńskich, Warszawa 1997, s. 187-191.
- [3] Czasopismo Techniczne. Organ Ministerstwa Robót Publicznych i Polskiego Towarzystwa Politechnicznego we Lwowie, Lwów, Rocznik XLVII, Nr 6 (1929), s. 96.
- [4] Czasopismo Techniczne. Organ Ministerstwa Robót Publicznych i Polskiego Towarzystwa Politechnicznego we Lwowie, Lwów, Rocznik XLVII, Nr 8 (1929), s. 113.
- [5] Gazeta Handlowa Codzienna, Rok IX Nr 265 (1934), s. 4.
- [6] Inżynier Kolejowy, Rok XII Nr 1 (1935), s. 30.
- [7] Kosk H. P.: *Generalicja polska*, t. I A-L, Pruszków 1998, s. 180.
- [8] Mistewicz M.: *Dawny most przez Wisłę w Wyszogrodzie. The old bridge over the Vistula in Wyszogród*, Studia i Materiały (zeszyt 78), Instytut Badawczy Dróg i Mostów, Warszawa 2016, s.73, 135, 140-150.
- [9] Praca zbiorowa: *Most i wiadukt imienia Ks. Józefa Poniatowskiego przez rzekę Wisłę w Warszawie*, Warszawa 1927.
- [10] Przeglądka M.: *Wiszący most na Wiśle w Toruniu?: dwa niezrealizowane projekty z pierwszej połowy XX wieku*, Rocznik Toruński 35 (2008), s. 86-88.
- [11] Przeglądka M.: *Rozbiórka mostu przez Wisłę w Opaleniu*, na: <http://www.wmtmk.pl/forum/printview.php?t=571&start=0&sid=c4ca21bba73049a74c9cebc5b4f1c973>, 2007-06-06, 19:05