



JÓZEF RABIEGA

Politechnika Wrocławska  
jozef.rabeiga@gmail.com  
ORCID: 0000-0002-0221-9079

## Tajemnica tablic pamiątkowych mostu Grunwaldzkiego we Wrocławiu

Od setek lat budowniczy mostów mieli na uwadze, by poza wypełnieniem swojej ściśle użytkowej funkcji wznoszone przez nich obiekty charakteryzowały się także nienaganną estetyką. W przypadku bardziej znaczących mostów, poza szczególną dbałością w prowadzeniu linii konstrukcji, często uzupełniano ich wygląd wieloma dodatkami, zbędnymi z punktu widzenia statyki i wytrzymałości materiałów. Mogły to być bramy na wjazdach na obiekt, ozdobne wieżyczki i portale na filarach mostów wieloprzęsłowych, ale również mniejsze ornamenty jak figury, rzeźby, płaskorzeźby i tablice pamiątkowe. Wśród figur ustawianych na obiektach mostowych lub w ich bezpośrednim sąsiedztwie należy wspomnieć przede wszystkim postać św. Jana Nepomucena, patrona mostowców, na terenie Polski popularnego głównie na Śląsku. Charakterystyczne jest także eksponowanie lokalnych symboli (np. Syrenka w Warszawie, niedźwiedź w Berlinie).

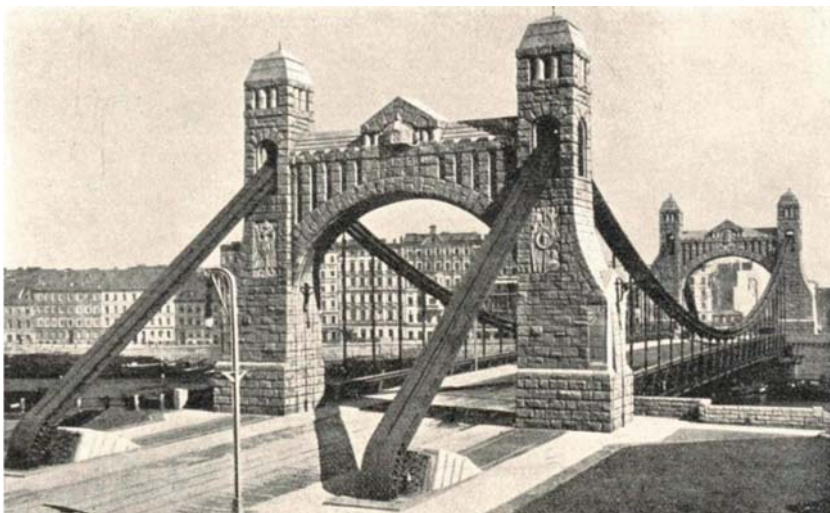
Tablice pamiątkowe na mostach występują w różnorodnych formach, od najprostszych tabliczek znamionowych z nazwą firmy wznoszącej obiekt, poprzez napisy upamiętniające lata budowy mostu, aż po wielkie tablice inskrypcyjne z płaskorzeźbami lub napisami, także wierszowanymi. Takie zresztą tablice zostały zamontowane w 1911 roku na wybudowanym pół roku wcześniej moście Cesarskim (niem. *Kaiserbrücke*) przez Odrę w dawnym Breslau; współcześnie jest to słynny most Grunwaldzki we Wrocławiu. Wystrój architektoniczny tego obiektu był kiedyś o wiele bogatszy niż obecnie (fot. 1).

### Detale architektoniczne mostu Grunwaldzkiego

Okazały most Cesarski w Breslau wybudowano w latach 1908–1910. Od momentu powstania stanowił on nie tylko ważną przeprawę na mapie miasta, ale przez swój monumentalny wygląd i dopracowaną ozdobną architekturę świadczył o wielkomięjskich aspiracjach stolicy Dolnego Śląska. Na całkowicie nitowanej stalowej konstrukcji nośnej zastosowano smukłe pasma z płasko ułożonych blach, do których za pomocą wieszaków zamocowano poprzecznice utwierdzone w kratownicowych dźwigarach usztywniających. Dwa potężne 25-metrowe pylony w formie podwójnych wież połączonych murowanymi sklepieniami otrzymały bogate zdobienia i ozdobne wieżycy. Na frontowych ścianach pylonów umieszczono rzeźby: cesarskie orły, herby Wrocławia, herby Hohenzollernów oraz wykończenia krawędzi w postaci stylizowanych orłów. Środkie sklepień łączących wieże pylonów wieńczyły trójkątne nadbudowy, pod którymi znalazły się cesarskie korony oraz napisy KAISER-BRÜCKE, widoczne od strony obu wjazdów na most.

Wiosną 1945 roku, w końcu II wojny światowej, most Cesarski doznał poważnych uszkodzeń w wyniku ostrzału artyleryjskiego i bombardowania lotniczego, co o mało nie doprowadziło do jego całkowitego zniszczenia. Najbardziej istotne były uszkodzenia i deformacje ustroju nośnego, ale znacznie ucierpiały także elementy wyposażenia oraz ozdoby mostu (fot. 2). Na prawobrzeżnym pylonie poważnemu uszkodzeniu uległy obie wieże i kamienny mur nad spinającym je sklepieniem łukowym, zaś na lewym brzegu uszkodzona była jedna wieża po stronie wody górnej.

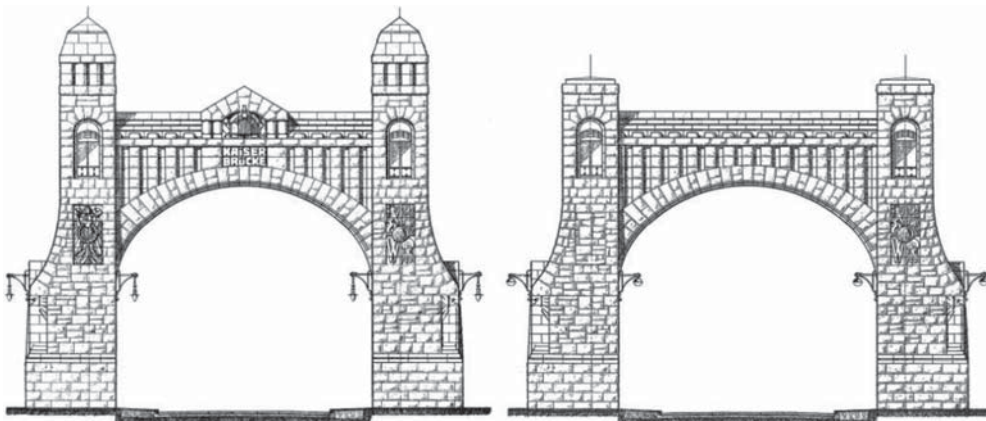
W czasie powojennej odbudowy elementy nośne obiektu przywrócono do stanu sprzed zniszczenia, natomiast wystrój architektoniczny niemal całkowicie odmieniono, obniżając wieże pylonów o około 5 m i likwidując trójkątne nadbudowy na środkach łukowych sklepień. Płaskorzeźby przedstawiające śląskie orły i insygnia cesarskie całkowicie skuto, zlikwidowano też niemieckie napisy z nazwą mostu, pozostawiając jedynie rzeźbiony herb Wrocławia na każdym z pylonów (rys. 1). Zmiany te znacznie zubożyły pierwotną koncepcję architektoniczną obiektu i zniekształciły jego charakterystyczną sylwetkę. W późnych latach powojennych zlikwidowano także cztery oryginalne tabliczki znamionowe firmy Beu-



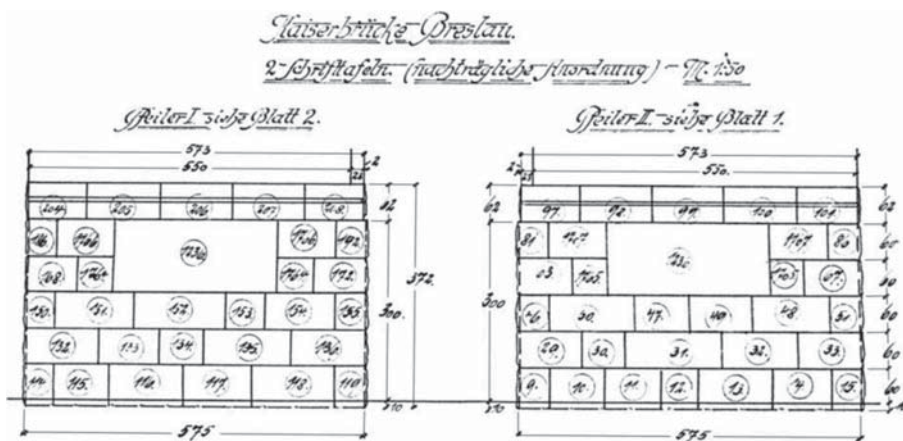
Fot. 1. Widok z lewego brzegu rzeki Odry na świeżo wybudowany most Cesarski w Breslau [6]



Fot. 2. Uszkodzony most Grunwaldzki w maju 1945 r.; widok z lewego brzegu rzeki (fot. Michail Litwinow, źródło: Zakład Narodowy im. Ossolińskich)



Rys. 1. Porównanie wyglądu pylonów przed II wojną światową i po niej [5]



Rys. 2. Szkice rozmieszczenia granitowych płyt oraz układ kamiennej okładziny pylonu (źródło: Archiwum Państwowe we Wrocławiu)

chelt & Co., które umieszczone były na końcach kratownicowych dźwigarów usztywniających przęsła.

Na początku XXI wieku podjęto próbę częściowego przywrócenia dawnego wyglądu mostu poprzez rekonstrukcję przedwojennych zwieńczeń pylonów. Ekspertyzy techniczne mostu wykonane w 2003 r., 2008 r. i diagnostyka pylonów z 2013 r. potwierdziły podawane we wcześniejszych opracowaniach technicznych informacje, że odtworzenie zwieńczeń może korzystnie wpłynąć na wytrzymałość elementów konstrukcyjnych podpór mostu, osłaniając je też przed wodą opadową. Od tamtej pory plany te nie doczekały się jednak realizacji.

## Tablice pamiątkowe

Na trzonach obu wież lewobrzeżnego pylonu mostu Grunwaldzkiego od strony rzeki widnieją dwie identyczne granitowe płyty (o wymiarach 275 × 120 cm), które zostały wmurowane w pylon podczas wykonywania jego kamiennej okładziny. Płyty nie są zlicowane z powierzchnią zewnętrzną okładzin wież pylonów, lecz wystają na kilka centymetrów. Montaż tych płyt zaplanowano już na wczesnym etapie budowy mostu, z przeznaczeniem do zamocowania na nich tablic pamiątkowych. Szkice rozmieszczenia płyt, datowane na 1908 rok, pojawiają się w dokumentach dotyczących budowy mostu i mają pieczęć zakładu kamieniarskiego Carla Paesche, który był odpowiedzialny za wznoszenie pylonów (rys. 2).

Wykonanie z brązu dwóch tablic pamiątkowych na lewobrzeżnym pylonie Kaiserbrücke zarządził Magistrat Breslau z dnia 19 maja 1911 roku, zaliczając ich koszt na poczet kosztów budowy mostu. Na jednej tablicy umieszczono pamiątkową inskrypcję, zaś na drugiej znalazła się płaskorzeźba, której autorem był Johannes Kiunka (senior), znany wrocławski rzeźbiarz. Obie tablice zostały wyprodukowane przez Württembergische Metallwarenfabrik z Geislingen, z wykorzystaniem techniki miedzianowania. Ta sama firma jeszcze w 1911 roku dokonała profesjonalnego montażu tablic na wieżach pylonu. Koszt wykonania i montażu tablicy z inskrypcją wyniósł 1269 marek, model płaskorzeź-



Fot. 3. Fragment przedwojennej fotografii, na którym widać obie tablice na pylonie lewobrzeżnym (źródło: [https://fotopolska.eu/Most\\_Grunwaldzki\\_Wroclaw](https://fotopolska.eu/Most_Grunwaldzki_Wroclaw))

by artysta wykonał za 1775 marek, a wykonanie i montaż tablicy z płaskorzeźbą kosztowało 1187 marek – łączny koszt montażu obu tablic wyniósł więc ponad 4200 marek. Zamontowane tablice widać na niektórych przedwojennych pocztówkach i fotografiach (fot. 3). O ich istnieniu wspomina także przewodnik po Breslau z 1913 roku [3].

Niestety brązowe tablice pamiątkowe nie zachowały się do dzisiaj. Pozostały po nich jedynie granitowe płyty z zaklepienymi pozostałościami otworów po prętach kotwiących Ø20 mm i fragmenty tych prętów (fot. 4). Od czasu powojennej odbudowy na pylonie już nie było żadnych tablic; być może zdemontowano je jeszcze przed wojną, albo już w trakcie wojny, aby uchronić je przed zniszczeniem. Nie można wykluczyć, że tablice zdjęto dopiero podczas powojennej odbudowy mostu, w ramach akcji usuwania niemieckobrzmiących napisów z przestrzeni publicznej; w takim przypadku prawdopodobnie zostały niedługo potem zniszczone lub trafiły do pieca hutniczego. Można mieć cień nadziei, że zostały starannie ukryte i przetrwały powojenne porządki, czekając do tej pory na odnalezienie.

Autor jako pracownik Politechniki Wrocławskiej, z uwagi na wieloletnie powiązania zawodowe z mostem Grunwaldzkim w zakresie jego remontów i utrzymania, prowadził



Fot. 4. Współczesny wygląd płyt granitowych po dawnych tablicach pamiątkowych (archiwum autora)

ostatnio szeroko zakrojone poszukiwania, mające na celu ustalenie oryginalnego wyglądu tablic: płaskorzeźby na jednej i treści inskrypcji zamieszczonej na drugiej z nich. W tym celu, poza zapoznaniem się z dostępnymi publikacjami i prasą z tamtego okresu, wysłał zapytania do licznych instytucji w kraju i za granicą, w tym do wrocławskich muzeów i konserwatora zabytków. Autor kontaktował się także z archiwami politechnik w Berlinie i Dreźnie, *Deutsches Museum* w Monachium, *Bundesinstitut für Kultur und Geschichte der Deutschen im Östlichen Europa* w Kolonii oraz Instytutem Herdera w Marburgu; wszystkie wymienione instytucje potwierdziły, że w swoich zbiorach nie posiadają żadnych informacji na temat poszukiwanych tablic.

Ponadto przeszukane zostały jednostki aktowe dotyczące *Kaiserbrücke* przechowywane w Archiwum Państwowym we Wrocławiu. W dziesiątkach grubych teczek znajdują się tysiące stron oryginalnych pism, szkiców i odręcznych notatek, lecz zaledwie kilka z nich dotyczy tablic zamontowanych na moście w 1911 r. Według dokumentów pochodzących z 1915 roku brązowe tablice na pylonie lewobrzeżnym zostały sfotografowane na prośbę wystosowaną przez władze Kolonii.



Fot. 5. Autor podczas oględzin pozostałości po brązowych tablicach pamiątkowych (archiwum autora)

W piśmie z 10 maja 1915 roku nadburmistrz Köln zwrócił się z prośbą o przestanie szkiców lub fotografii tablic zamontowanych na niedawno wybudowanym moście – być może po to, by zainspirować się ich treścią na potrzeby wykonania podobnych tablic w Kolonii. Wykonaniem fotografii zajęł się osobiście Günther Trauer, miejski radca budowlany i jeden z konstruktorów mostu, mając stosowne pozwolenie od właściwej jednostki

policii. Z jednego z dokumentów wynika, że tablice sfotografowano w dniu 3 czerwca 1915 roku, po czym fotografie wysłano do Köln, co potwierdza wystosowane przez tamtejszego nadburmistrza dwa tygodnie później pismo z podziękowaniem za przesłane zdjęcia. Mając na względzie powyższe autor zwrócił się do kolońskiego archiwum miejskiego (*Historisches Archiv Köln*) dla ustalenia, czy miasto nadal posiada przesłane ponad 100 lat wcześniej fotografie – niestety w zbiorach niczego nie znaleziono, a treść oryginalnych tablic nadal owiana jest tajemnicą (fot. 5).

Każdy z szanownych Czytelników, który posiada jakiegokolwiek informacje na temat poszukiwanych tablic pamiątkowych na moście Grunwaldzkim, proszony jest o kontakt z autorem poprzez Redakcję czasopisma. Dotychczasowe wysiłki autora związane z poszukiwaniem treści i wyglądu tablic zostały podsumowane w niniejszym artykule, który należy traktować jako apel do środowiska polskich inżynierów i techników o jakiegokolwiek informacje w tej sprawie.

## Podsumowanie

Jeśli nie uda się odtworzyć zawartości i wyglądu oryginalnych tablic pamiątkowych, być może przy następnym remoncie mostu warto przeanalizować, czy w pustych miejscach na pylonie lewobrzeżnym nie powinny zostać zawieszane współczesne tablice opisujące losy mostu Grunwaldzkiego. Należy pamiętać, że o naszej historii świadczą między innymi zabytki techniki, tak jak o wspaniałych dokonaniach dawnych niemieckich inżynierów przypomina teraz monumentalny *Kaiserbrücke*. Niewiele brakowało, by bogata opowieść o tym moście skończyła się już w 1945 roku, podczas tragicznych dla Breslau i jego mieszkańców wydarzeń końca II wojny światowej; wiele innych obiektów mostowych uległo wówczas bezpowrotnemu zniszczeniu.

Spośród dziesiątek obiektów mostowych Wrocławia to most Grunwaldzki cieszy się opinią najbardziej rozpoznawalnego, także jako jedyny wiszący most drogowo-tramwajowy we współczesnej Polsce. Wyróżnia się on obecnie nie mniej niż wyróżniał się spośród mostów budowanych 100 lat temu. Od dawna budzi podziw specjalistów w dziedzinie mostownictwa w Polsce i na świecie, stanowiąc dziedzictwo techniki naszego kraju i całego świata. W tym kontekście wartość historyczna mostu Grunwaldzkiego, jako potwierdzenia stopnia zaawansowania techniki na początku XX wieku, będzie z czasem tylko wzrastać. Nadzwyczajna uwaga, jaką poświęca się temu obiektowi na tle innych mostów, jest zrozumiała, głównie z racji jego niespotykanej konstrukcji nośnej z pasmami z płasko ułożonych blach, ale także ze względu na jego walory estetyczne. Bogatą historię obiektu opisano w wielu opracowaniach tematycznych, m.in. w [2] i [6] zaraz po jego wybudowaniu, po zakończeniu powojennej odbudowy w [4] oraz współcześnie, głównie w [1], ale również w szeregu ekspertyz i opracowań technicznych wykonywanych na potrzeby utrzymania bieżącego, napraw i badań.

## Bibliografia

- [1] Biliszczuk J., Budyh L., Rabięga J.: *Most Grunwaldzki. Kaiserbrücke. 1910–2010*. Wydawnictwo Mosty Dolnośląskie s.c., Wrocław 2010.
- [2] *Die Kaiserbrücke in Breslau*. Magistrat der Königlichen Haupt- und Residenzstadt Breslau. Buch- und Kunstdruckerei Schenkalowsky Nachf. Breslau, 1910.
- [3] Habel P.: *Führer durch Breslau*. Verlag des Vereins zur Hebung des Fremdenverkehrs, Breslau 1913.
- [4] Przewirski F., Francos J.: *Odbudowa wiszącego mostu Grunwaldzkiego na Odrze we Wrocławiu*. *Drogownictwo*, 5/1948, s. 152–156, 6/1948, s. 197–204, 7/1948, s. 228–230.
- [5] Rabięga J.: *Piękno wrocławskich mostów – starych i nowych*. Pierwsza krajowa konferencja „Estetyka mostów”, Warszawa – Jadwisin 28–29 kwietnia 1994.
- [6] Trauer G.: *Die Kaiserbrücke in Breslau*. Verlag von Wilhelm Engelmann, Leipzig 1911.

## Z serwisu Ministerstwa Infrastruktury

### Budowa tunelu w Świnoujściu na ukończeniu

16.09.2021

Wyspiarka – maszyna TBM (ang. *Tunnel Boring Machine*) drążąca tunel pod Świną, która w marcu tego roku wyruszyła z wyspy Uznam, osiągnęła drugi brzeg i znajduje się kilka metrów od komory odbiorczej na wyspie Wolin. Wydrążony przez „wielkiego kreta” tunel ma niemal 1,5 km długości. Następnie rozpocznie się demontaż maszyny i wykonywanie dalszych prac w tunelu.

16 września 2021 r. plac budowy wizytował Prezydent RP Andrzej Duda, a także minister infrastruktury Andrzej Adameczyk i wiceminister Marek Gróbarczyk.



Świnoujście to jedyne miasto w Polsce położone na 44 wyspach i wysepkach, z których największe zamieszkane to Uznam i Wolin. Obecnie jedynym połączeniem pomiędzy nimi są przeprawy promowe, które mają mocno ograniczoną przepustowość i są zależne od warunków pogodowych. Budowa podziemnego tunelu, który połączy wyspy Uznam i Wolin, docelowo rozwiąże te problemy i miasto zostanie w sposób stały skomunikowane z resztą Polski.

Maszyna TBM o masie 2740 ton i długości 101 metrów zarówno drążyła tunel, usuwając równocześnie urobek, jak i wykonywała obudowę tunelu z prefabrykowanych elementów (tubingów). Na każdy pierścień tunelu składa się osiem takich elementów, które powstawały w specjalnie zbudowanym w tym celu zakładzie. Wszystkie 6280 tubingów już wykonano i większość z nich wykorzystano do wykonania obudowy tunelu.

Całkowita długość trasy będzie wynosić 3,2 km. Zasadnicza jej część, czyli tunel wydrążony pod rzeką Świną, ma 1,48 km długości i 12 metrów średnicy wewnętrznej. Zostanie w nim wykonana dwukierunkowa jezdnia z pasami ruchu o szerokości 3,5 m, a poniżej jezdni powstanie galeria ewakuacyjna.

Poza tunelem w ramach inwestycji budowany jest również nowy układ drogowy, który połączy tunel z istniejącą siecią dróg. Zakres inwestycji obejmuje też budowę dojazdów do tunelu w wykopie otwartym i tunelu wykonywanym metodą stropową.

Investorem budowy tunelu w Świnoujściu jest Miasto Świnoujście, a Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad pełni rolę Inwestora zastępczego. Budowa tunelu jest współfinansowana ze środków UE w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Łączna wartość inwestycji to prawie 914 mln zł, w tym dofinansowanie ze środków UE wynosi 775 mln zł.