

Jacek Goździewicz

# 150 lat mostów w Tczewie

**Historia mostu kolejowo-drogowego w Tczewie sięga XIX w., kiedy to władze pruskie rozpoczęły budowę połączenia Berlina z Królewcem w ramach Kolei Wschodniej. Właśnie wówczas, to małe miasteczko Tczew, wybrane zostało na miejsce, gdzie tor kolejowy pokonywać będzie Wisłę. Przeprawę rozpoczęto planować w 1843 r., decyzja zapadła w 1845 r. W pierwszej kolejności, w 1846 r., rozpoczęto roboty hydrotechniczne, polegające na pogłębieniu i uregulowaniu koryta rzeki. Równocześnie w Tczewie organizowano plac budowy mostu. Powstawało zaplecze, organizowano zakłady produkcyjne wspomagające budowę mostu i dworca kolejowego.**



Widok na wieże oraz kratownicę oryginalnego, z 1857 r. ocalałego fragmentu mostu; z prawej most kolejowy

Projektantem mostu został pruski urzędnik ministerialny Carl Lentze, który powołał zespół inżynierski. Głównie zaangażowanie Rudolpha E. Schinza i Fridricha A. Stülera zaowocowało powstaniem konstrukcji, uznawanej do dnia dzisiejszego za arcydzieło techniki mostowej. Uroczystość położenia kamienia węgielnego pod budowę mostu miała miejsce 27 listopada 1851 r. Most ukończono budować w 1857 r. Pierwszy pociąg po moście przejechał 12 października 1857 r. W chwili przekazania mostu do eksploatacji jego długość wynosiła 785,2 m, konstrukcja składała się z dwóch przyczółków, 6 przęseł opartych na 5 filarach. Dwa z nich posadowione zostały w nurcie Wisły. Był to wówczas najdłuższy most żelazny w Europie. Ogromnym walorem architektonicznym mostu były wzniesione na przyczółkach bramy wjazdowe oraz cylindryczne wieże na filarach mostu.



Most kolejowy nad terenami rozlewowymi rzeki Wisły, położony 30 m poniżej mostu z 1857 r.

Most po otwarciu dostępny był dla ruchu kolejowego i drogowego, co w sposób istotny bardzo szybko wpłynęło na podjęcie decyzji o budowie drugiego – równoległego mostu, tym razem wyłącznie kolejowego. Most rozpoczęto budować w 1888 r. Bliskie sąsiedztwo nowego mostu (30 m poniżej istniejącego) spowodowało, że konstrukcyjnie był to obiekt o podobnych parametrach – miał 5 filarów i sześć przęseł. Na obu przyczółkach powstały również bramy wjazdowe. Przęsła wykonano w nowszej technice, dźwigary miały kształt elipsy ściętej w miejscu posadowienia na przyczółkach. Linia kolejowa na moście była dwutorowa, ale bliskość drugiego mostu oraz stacji kolejowej po zachodniej stronie mostu spowodowało, że utrzymano możliwość jazdy pociągu także po starym moście. Nowy most kolejowy przekazano do ruchu 28 października 1891 r.



Most drogowy od wielu lat nie jest remontowany, obecnie przez most mogą przejeżdżać jedynie pojazdy do 3,5 t, o wysokości nie większej niż 2,5 m; prędkość na moście ograniczona jest do 30 km/h

Dalsze losy mostów związane są z wielką powodzią, jaka miała miejsce w okolicach Tczewa w 1888 r. Po zdarzeniu tym rozpoczęto kolejną regulację Wisły i Nogatu na Żuławach. Efektem tych działań była konieczność dokonania zmian w lokalizacji wałów przeciwpowodziowych w Tczewie, a co za tym idzie wydłużenie obu mostów o 3 przęsła. Dodatkowo mosty Tczewskie wydłużano o 245 m. Po tej operacji, przeprowadzonej w latach 1910–1913, mosty miały długość 1030 m każdy. Przebudowa spowodowała konieczność budowy nowych bram wjazdowych po stronie wschodniej mostów. W 1912 r. oba mosty otrzymały wspianą, ogromną, monumentalną bramę wjazdową od strony Lisewa.

Burzliwe dzieje mostów związane są z odzyskaniem niepodległości przez Polskę w 1920 r. Mosty na Wiśle w Tczewie stały się mostami granicznymi między Polską a Wolnym Miastem Gdańsk.



Oryginalna kratownica zaprojektowana przez Carla Lentze – to ten fragment mostu wzbudza największy zachwyt do dnia dzisiejszego



Most kolejowy i drogowy – różne fragmenty konstrukcji obu mostów przypominają różne karty historii obu obiektów w różnych okrasach



Tablica informująca o wpisaniu przez Amerykańskie Stowarzyszenie Inżynierów Budownictwa ACSE w 2004 r. mostu kratowego do Światowego Dziedzictwa Inżynierii Budowlanej

Usytuowanie takie automatycznie spowodowało, że obiekty te stały się strategiczne z punktu widzenia militarnego. Obrona mostów powierzona została 2 Batalionowi Strzelców z Tczewa. W latach 30. XX w. narastające napięcie na granicach z III Rzeszą, w tym na granicy z Wolnym Miastem Gdańsk, spowodowało wydanie wiosną 1939 r. rozkazu zaminowania mostów w Tczewie. W planach agresji na Polskę w 1939 r., hitlerowscy stratedzy wojenni przygotowali akcję wojskową pod kryptonimem „Aktion Zug” (Akcja Pociąg). Akcja ta miała na celu przeprowadzenie błyskawicznej akcji militarnej opanowującej mosty w Tczewie, bez możliwości odpalenia ładunków wybuchowych przez stronę polską. Czujność polskich kolejarzy na stacji Szymankowo oraz żołnierzy broniących mostów w Tczewie, 1 września 1939 r. zniweczyła niemiecką akcję. Po wymianie ognia na bramie w Lisewie, Wojsko Polskie wycofało się do Tczewa i po godzinie 6 rano, 1 września 1939 r. mosty wysadzono – zniszczenia wyłoczyły oba obiekty z możliwości przekraczania rzeki Wisły w tym miejscu.

Armia niemiecka po wkroczeniu do Tczewa natychmiast przystąpiła do odbudowy przeprawy wodnej. Na wstępie odgruzowywano i usuwano zniszczone konstrukcje mostowe. Po zakończeniu likwidacji zniszczeń, hitlerowcy przystąpili do budowy prowizorycznego mostu kolejowego na odcinku zniszczonych przęseł umożliwiającego połączenie Prus Wschodnich z III Rzeszą. 15 października 1939 r. Niemcy uruchomili przejazd pociągów po jednym torze kolejowym na moście prowizorycznym, przywrócenie ruchu po odbudowanym moście kolejowym, z dwoma torami, nastąpiło dopiero 1 sierpnia 1940 r. Natomiast mostu drogowego postanowiono nie obudowywać, a jedynie przystosować zburzone konstrukcje do ruchu pieszego. Na takie rozwiązanie pozwalał fakt wybudowania w Knybawie, nieopodal Tczewa, nowego mostu drogowego, na powstającej autostradzie Berlin – Królewiec.

Burzliwa historia z 1939 r. powtórzyła się w 1945 r., tym razem zbliżający się front wojenny ze wschodu zmusił niemieckich saperów do zaminowania mostów w Tczewie. Ofensywa zimowa wojsk radzieckich spowodowała, że 8 marca 1945 r. o godzinie 18.00 eksplozja ponownie zniszczyła oba mosty.

Po zakończeniu działań wojennych przystąpiono do odbudowy, jednak zniszczona gospodarka nie była w stanie udźwignąć wielkości dostaw materiałów do budowy nowych przęseł – zniszczenia sięgały praktycznie 90% stanu konstrukcji obiektów. Zniszczone były oba przyczółki, dwa filary, dwa pierwsze przęśla od zachodniej strony i jedno przęsło nad terenem zalewowym. 1 marca 1946 r. przystąpiono do prowizorycznej odbudowy mostu drogowego. Prace te ukończono 8 marca 1947 r., jednak wiosenne roztopy i wysoki stan rzeki w 1947 r. spowodowały znaczne uszkodzenia niemal w kilka dni po jego otwarciu. Natomiast odbudowę mostu kolejowego rozpoczęto 15 września 1945 r. i most kolejowy do przejazdu pociągów gotowy był 23 grudnia 1947 r. Do odbudowy mostu kolejowego użyto 4 stalowych jednotorowych przęseł ESTB, otrzymanych w ramach pomocy UNRRA z Wielkiej Brytanii, pozostałe pochodziły z mostu z okresu międzywojennego, które udało się wyremontować. Zniszczony most drogowy wiosną 1947 r. ponownie, w sposób prowizoryczny, udrożniono, wykorzystując jednak do tego bliźniaczy most kolejowy. W miejscu uszkodzenia połączono most drogowy z kolejowym przęsłem poprzecznym do utrzymania ruchu kołowego. Na przęsłach mostu kolejowego, od strony Tczewa, ułożono drewnianą jezdnię. Ruch po obu mostach przewrócono 15 stycznia

1948 r. Zaznaczyć należy, że rozwiązanie to powodowało duże utrudnienia w ruchu pociągów – przepustowość ograniczał wspólny ruch na moście kolejowym oraz możliwość przejazdu pociągów w obu kierunkach po jednym torze kolejowym.

W latach 50. XX w., w Warszawskim Biurze Studiów i Projektów Budownictwa Kolejowego, przygotowywano koncepcję zastąpienia przęseł ESTB nowymi o dwóch torach kolejowych. Przygotowana koncepcja zakładała przeniesienie przęseł ESTB z mostu kolejowego do mostu drogowego, a w miejsce po przęsłach ESTB zamontowanie nowych, o imponujący parametrach – długość przęsła wyprodukowanego w Polsce miała wynosić 128,60 m, a masa konstrukcji zaledwie 1100 t. Było to o 900 t mniej niż poprzednie przęsło z 1857 r. Operacja wymiany przęseł oraz odremontowania mostu drogowego rozpoczęła się w 1957 r. Prace prowadzono do 1959 r., w tym czasie musiano jeszcze wydłużyć przęsła ESTB, wyremontować pasy ruchu kołowego. Most drogowy, po tych pracach, składa się z czterech różnych konstrukcji. Pierwsze dwa przęsła od strony Tczewa to przęsła ESTB, następnie znajdują się trzy ocalałe oryginalne przęsła z 1857 r., dalej jest kawałek mostu z prowizoryczną konstrukcją opartą na wybudowanych po wojnie filarach. Ten fragment mostu łączy się konstrukcją z 1912 r., kiedy to wydłużano most z powodu przesunięcia wałów przeciwpowodziowych. Most drogowy po tych pracach przetrwał w niezmiennym kształcie do dzisiejszych czasów. Natomiast w 1971 r. na moście kolejowym dokonano wymiany na nowe, dwóch przęseł od strony Lisewa – nad terenem zalewowym, kończąc w ten sposób okres remontów mostów.

W 2004 r. Amerykańskie Stowarzyszenie Inżynierów Budownictwa ACSE zakwalifikowało fragment mostu z 1857 r., do budowli światowego dziedzictwa obiektów techniki. Most w Tczewie otrzymał stosowną tablicę informującą o tym fakcie. W Europie jest tylko 19 budowli znajdujących się na tej liście spośród 240 w świecie – należy zaznaczyć, że znajdują się na niej między innymi Wieża Eiffla, Kanał Panamski oraz Statua Wolności.

Historia mostów w Tczewie była przedmiotem konferencji naukowej, zorganizowanej dokładnie w 150-lecie – 12 października 2007 r. Konferencja została zorganizowana przez Starostwo Powiatowe w Tczewie. Zastanawiano się, jak uratować most drogowy. Przedstawiany na konferencji stan budzi obawy – czy obiekt ten przetrwa kolejne dziesiątki lat? Na pewno, oprócz dziedzictwa technicznego, most może dobrze służyć mieszkańcom



Uroczystość odsłonięcia pamiątkowej tablicy z okazji „150 lat mostów tczewskich” (12 X 2007 r.)

Tczewa i Żuław, może, a właściwie musi przyciągać turystów i być przykładem na ewolucję myśli technicznej budowniczych tych mostów.

W dniu konferencji dokonano odsłonięcia kamienia – obelisku z tablicą pamiątkową z okazji 150-lecia mostów. Odsłonięcia tablicy dokonali Mirosław Chaberek – podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Bogdan Borusewicz – marszałek Senatu RP oraz przedstawiciele samorządu powiatu i miasta Tczewa.



#### Literatura

- [1] Praca zbiorowa: *75 lat Północnego Okręgu Kolei Państwowych* – Północna Dyrekcja KP. Gdańsk 1996.
- [2] Chwaściński B.: *Mosty na Wiśle i ich budowniczowie*. Warszawa 1997.
- [3] Golicki J.: *Tczewskie mosty przez Wisłę – 150 lat historii*. Pop&Art. 2007.
- [4] Materiały konferencyjne *Album – 150 lat mostów w Tczewie*. Starostwo Powiatowe Tczew 2007.