



WIESŁAW POMYKAŁA

Mosty Lubelszczyzny w Dolinie Wieprza

Rzeka Wieprz jest jedną z największych rzek we wschodniej Polsce i ma długość 368,5 km. Ważniejszymi dopływami Wieprza są Tyśmienica i Bystrzyca. Wieprz bierze swój początek w południowo-wschodniej części województwa i wypływa z jeziora Wieprzowego w Wieprzowie Tarnawadzkim. Płynąc na północny zachód przecina kilka krain geograficznych: Rostocze Środkowe, Padół Zamojski, Obniżenie Dorohuskie, Płaskowyż Świdnicki, Wysoczyznę Lubartowską i Pradolinę Wieprza i uchodzi do Wisły w okolicy Dębliń (Borowa). Niepowtarzalny krajobraz doliny Wieprza tworzą nieregularne meandrujące koryta otoczone drzewami i zaroślami. Rzeka jest jednym z najważniejszych korytarzy ekologicznych w regionie, tworząc liczne siedliska dla wielu roślin i zwierząt. Płynące wody są pełne życia.

Od najdawniejszych czasów na Wieprzu i jego dopływach budowane były mosty drogowe. Były to mosty o konstrukcji drewnianej i półstałej w większości jednak jako niskowodne, ulegające uszkodzeniom lub zniszczeniom podczas spływu wielkich wód powodziowych. Najstarsze mosty na Wieprzu były zbudowane w Krasnobrodzie, Krasnymstawie, Łęcznej, Dorohuczcy, Kośminie i w Borowej koło Dębliń.

Po odzyskaniu niepodległości w 1918 roku województwo lubelskie miało 160 mostów o długości 16 931 m. Wcześniej władze rosyjskie wprawdzie budowały mosty, jednak nie na wielkich traktach drogowych Lubelszczyzny, lecz na drogach strategicznych, które miały charakter prowizoryczny i często były rozbierane po przejściu jednostek wojskowych. Duże zniszczenia w stanie mostów na Wieprzu przyniosła wojna polsko-bolszewicka. Praktycznie wszystkie mosty zostały częściowo lub całkowicie zniszczone.

Mosty na Wieprzu w Krasnymstawie

Opisując mosty na Wieprzu w Krasnymstawie, które budowane, ale i niszczone

były w różnych okresach dziejowych, należy choć po krótko poznać historię samego miasta Krasnymstaw. Początek miasta dał jedenastowieczny gród obronny Szczekarzew, który 1 marca 1394 roku uzyskał od króla Władysława Jagiełły prawa miejskie. Nazwa Krasnymstaw pojawiła się po raz pierwszy w 1462 roku. W roku 1588 nauki w Krasnymstawie pobrał późniejszy kanclerz wielki koronny Jan Zamojski. W tym samym roku na zamku osadzono arcyksięcia Maksymiliana



Rys. 1. Most na Wieprzu w Krasnymstawie XVII wiek. Muzeum w Krasnymstawie [1]



Rys. 2. Zamek nad Wieprzem (XIV wiek) [1]



Rys. 3a. Most na Wieprzu w Krasnymstawie (rok 1920) [1]



Rys. 3b. Widok na podpory mostu [1]



Rys. 4. Most na Wieprzu w Krasnymstawie (rok 1931–1935) [1]

Habsburga, pretendenta do polskiej korony, którego odwiedził Zygmunt III Waza. Należy też wspomnieć, że miasto obdarowane licznymi przywilejami, w latach 1630–1631 nie było oszczędzane. Najpierw niszczyły je wojska kozackie i szwedzkie, a później w XVIII wieku wojska szwedzkie, saskie i moskiewskie.

Opisując mosty, na temat których zachowały się materiały archiwalne i fotografie, należy sądzić, że również w latach dawnych były budowane przeprawy przez rzekę Wieprz. Mogły to być mosty lub brody. W archiwum w Krasnymstawie na jednym z obrazów pokazany jest na tle panoramy miasta most niskowodny na Wieprzu łączący z drugim brzegiem od strony wschodniej (rys. 1) [1]. Na obrazie jest również herb miasta przedstawiający na tarczy w błękitnym polu dwie ryby, jedna nad drugą.

Prezentując ten obraz należy też wspomnieć o Zamku w Krasnymstawie zbudowanym w XIV wieku przez Kazimierza Wielkiego nad brzegiem Wieprza. Dla zabezpieczenia fos w razie opadnięcia poziomu wody w Wieprzu wykopano staw, który nazwano „Krasnym Stawem” (rys. 2) [1].

Wybudowany w roku 1914 most na Wieprzu już jako wysokowodny o konstrukcji drewnianej miał 8 przęseł. Przed mostem od strony Lublina była ustawiona rogatka, a za przejazd pobierano myto (rys. 3 a, b) [1]. Analizując ówczesne możliwości, przęsła mogły mieć rozpiętości około 8 do 10 m, co dawałoby długość zbliżoną do 65 m, a więc już do mostów współczesnych stałych. Podpory mostu, o konstrukcji jarzm, od strony górnej wody zabezpieczone były wbudowanymi w ich konstrukcję izbicami, ale tylko na poziomie wielkich wód powodziowych.

Wybudowany w roku 1935 kolejny most o podobnej konstrukcji do poprzedniego (rys. 4) [1] przetrwał do roku 1939 i na początku września, w wyniku nalotu samolotów Luftwaffe, został zbombardowany, ulegając całkowitemu zniszczeniu (rys. 5) [1]. Kiedy w połowie września oddziały Wehrmachtu zajęły miasto, przepływały się przez Wieprz po ułożeniu obok zniszczonego mostu prowizorycznej konstrukcji (rys. 6) [1]. W czasie okupacji saperzy niemieccy wybudowali most niskowodny, który zniszczyli w czasie odwrotu. Kolejna przeprawa niskowodna wybudowana została przez saperów



Rys. 5. Fragmenty zniszczonego mostu na Wieprzu (rok 1939) [1]



Rys. 6. Przeprowadzenie wojsk niemieckich przez Wieprz w Krasnymstawie [1]



Rys. 7. Przemarsz wojsk polskich przez most niskowodny na rzece Wieprz w Krasnymstawie [1]

rosyjskich, przechodzący po niej również oddziały wojska polskiego (rys. 7) [1].

Od czasu zakończenia wojny aż do roku 1963 ruch w ciągu drogi Lublin–Zamość odbywał się po moście tymczasowym niskowodnym, który często był wyłączany z uwagi na przepływ wysokich wód powodziowych. Dopiero w roku 1961, po opracowaniu projektu technicznego, na posiedzeniu Komisji Oceny Planów Inwestycyjnych przy Centralnym Zarządzie Dróg Publicznych w Warszawie, zapadła decyzja o budowie mostu stałego o konstrukcji betonowej, o długości 65 m i szerokości jezdni 9,0 m oraz obustronnych chodnikach po 2,0 m, przy założeniu nośności jak dla I klasy – T 80. Most został wybudowany systemem gospodarczym przez Rejon Eksploatacji Dróg Publicznych w Chełmie, a kierownikiem budowy był inż. Henryk Pasternak (rys. 8) [4]. Most po wykonaniu próbnego obciążenia został oddany do użytku w grudniu 1963 roku i do dziś jest eksploatowany.

Obecnie mieszkańcy Krasnegostawu, pomimo istniejącej obwodnicy od strony Lublina, apelują o budowę drugiego mostu na rzece Wieprz. Uzasadniają to tym, że wjeżdżający od Chełma zmuszeni są przejechać przez centrum miasta, potocznie zwanym „rynkem”, a jest to część historyczna miasta. Według zapowiedzi przedstawicieli rządu budowa mostu będzie mogła być sfinansowana z rządowego programu „Mosty dla Regionów”. Planowa budowa mostu to rok 2023.

Mosty na Wieprzu w Dorohuczach

Mosty przez Wieprz w Dorohuczach można zaliczyć do jednych z najstarszych na tej rzece. Według źródeł historycznych i załączonych do nich map traktów drogowych (zwanych wówczas drożniami) można określić z dużym prawdopodobieństwem w jakich okresach były budowane przeprawy mostowe na rzekach Lubelszczyzny, w tym na Wieprzu w Dorohuczach. Na przykład na przełomie XII i XIII wieku jednym z głównych traktów drogowych był trakt wiodący z Kazimierza nad Wisłą przez Lublin, Piaski, Chełm, Dorohusk i Luboml. W roku 1466 na mapie dołączonej do „Historii Polski” (opracowanie PAN) jedną z głównych dróg na terenie ówczesnej Lubelszczyzny była droga o tym samym przebiegu, co wyżej opisana.

W roku 1879 droga o nawierzchni utwardzonej z Lublina przez Piaski, Biskupice, Dorohuczę do Chełma jest kolejnym dowodem, że musiał na Wieprzu istnieć most drogowy, ale w niektórych opisach wspomniana jest również przeprawa



Rys. 8. Kierownik budowy inż. Henryk Pasternak na tle mostu (archiwum własne autora)



Rys. 9. Most półstały przez Wieprz w Dorohuczycy (archiwum własne autora)



Rys. 10. Nowy most na Wieprzu w Dorohuczycy – stan obecny (archiwum własne autora)

brodowa. W okresie przed rokiem 1939 na Wieprzu istniał most o konstrukcji półstałej. Most ten miał podpory betonowe masywne, a ustrój nośny na przęsłach zalewowych stanowiły dźwigary stalowe, na których ułożony był pokład drewniany. Dźwigary przęsła zalewowych miały wysokość 80 cm i długość 18 m. Przęsło środkowe nad głównym korytem było o konstrukcji łukowej stalowej z jazdą dołem, również z pokładem z bali drewnianych. Według informacji uzyskanych od okolicznych mieszkańców, most został poważnie uszkodzony podczas przeprawy wojsk niemieckich i podczas przemarszu wojsk rosyjskich.

Po ukończeniu działań wojennych w latach 1948–1949 podczas prac remontowych mostu (rys. 9) [4] w filarach w głównym korycie rzeki odkryto głębokie nisze, sięgające aż do fundamentów. Według informacji specjalistów wojskowych były to nisze minowe. Wykonując nową nawierzchnię na moście zastosowano typ zwany amerykańskim. Na ułożonych pionowo balach drewnianych o zmiennych wysokościach,

po ich zaimpregnowaniu i zbitiu gwoździami, ułożono warstwę asfaltu lanego, dodatkowo wzmocnionego siatką stalową. Nawierzchnia ta okazała się szczelna i trwała, nie ulegając deformacjom aż do czasu rozbiórki w związku z budową nowego mostu.

Z powodu wzrastającego ruchu ciężkiego, wynikającego z budowy kopalni w Bogdancie oraz rozbudowy cementowni w Chełmie i Rejowcu, most wymagał przebudowy. Ze starego mostu wykorzystano jedynie betonowe podpory. Zmieniono jednak konstrukcję nośną na przęsłach zalewowych, stosując belki prefabrykowane typu „Gromnik” o długości 12 m, produkowane przez wytwórnię w Lubartowie. Zaistniała także potrzeba budowy dodatkowych podpór. Dwa przęsła nad nurtem Wieprza stanowiła blachownica stalowa wykonana z belek typu wojskowego o długości 9,0 m połączonych przez spawanie. Pierwszym wykonawcą konstrukcji było Kieleckie Przedsiębiorstwo Robót Mostowych, oddział w Sandomierzu. Jednak podczas pierwszych kontroli robót stwierdzono, że połączenia spawane nie były prawidłowe (brak na dużych partiach przetopu). Roboty przerwano i dalsze prace wraz montażem pospawanych przęseł wykonał Mostostal Puławy. Projekt mostu wykonało Krakowskie Biuro Projektów Transportu Drogowego i Lotniczego w Krakowie, a autorem projektu był mgr inż. Edward Kwaśniewski, który również projektował inne mosty stalowe na Lubelszczyźnie. Między innymi, gdy dyrekcja lubelska dróg administrowała teren województwa świętokrzyskiego, mgr inż. Edward Kwaśniewski wykonał projekt

mostu stalowego na Sanie w Krzeszowie. Pozostałe prace na moście w Dorohuczcy wykonywało systemem gospodarczym Kierownictwo Robót Mostowych w Zamościu, którego kierownikiem był Zbigniew Dobrowolski, natomiast kierownikiem budowy był Władysław Rysak. Nadzór z urzędu nad całością budowy pełnił autor.

Charakteryzując budowę mostu należy wspomnieć o konieczności wykonania robót dodatkowych. Podczas przejazdu do Chełma na uroczystości 22-lecia PRL przedstawiciele ówczesnych władz państwowych, w tym I Sekretarza PZPR E. Gierka i Premiera P. Jaroszewicza (nie po wcześniej wyznaczonej drodze objazdowej, ale bezpośrednio przez teren budowy mostu), nakazano na istniejącym moście tymczasowym niskowodnym ułożyć nawierzchnię z asfaltu lanego na pokładzie drewnianym, rozmalowano pasy na jezdni, a balustrady i inne widoczne elementy drewniane pomalowano na zielono. Taką samą nawierzchnię ułożono na prefabrykowanych płytach betonowych na dojazdach. Składowane na placu budowy belki Gromnik musiały zostać wywiezione na inne składowisko. Przejazd się odbył, załoga budowy otrzymała pozdrowienia od przedstawicieli władz, a „zielony mosteczek” służył aż do zakończenia budowy nowego mostu. Most ten jednak z uwagi na przebudowę drogi, w wyniku wzrastającego ruchu ciężkiego, a przede wszystkim jego intensywności i konieczności zwiększenia nośności mostu do klasy A, został całkowicie rozebrany, służąc jednak do czasu zakończenia budowy nowego mostu jako most objazdowy.

Obecny most ma trzy przęsła o długości $48,5 + 56,5 + 48,5$ m oraz długość całkowitą $154,5$ m (rys. 10) [4]. Konstrukcję nośną stanowią dźwigary stalowe i płyta żelbetowa. Montaż był wykonany metodą nasuwania podłużnego po uprzednim scaleniu elementów na placu budowy. Most został oddany do użytku w roku 2003.

Most na Wieprzu w Bobrownikach

Zbliżając się do ujścia Wieprza do Wisły, pozostawiając do następnego artykułu takie mosty na Wieprzu, jak w Jeziorzanach, Kośminie i w Borowej



Rys. 11. Prom na rzece Wieprz w Bobrownikach (archiwum własne autora)



Rys. 12. Nowy most na Wieprzu w Bobrownikach – stan rok 1989 (archiwum własne autora)



Rys. 13. Most na rzece Wieprz w Wirkowicach (Mosty Zamość)

koło Dębłina, postanowiłem scharakteryzować most w ciągu drogi lokalnej i łączący Niebrzegów oraz Bobrowniki. W odległych latach, w miejscu tym istniały dwa mosty oraz przeprawy promowe, na prastarym szlaku wodnym znad Morza Czarnego na wybrzeże Morza Bałtyckiego.

Pierwszy most na Wieprzu w Bobrownikach wspominany jest w akcie lokacyjnym ówczesnego miasta Bobrowniki w 1485 roku. Przez długi czas, aż do roku 1809 nie ma wzmianki o mostach. W czasach Księstwa Warszawskiego istniał prawdopodobnie most, o czym świadczą szczątki dębowych pali zachowanych od strony Niebrzegowa. W akcie notarialnym istnieje zapis o tym, że w roku 1899 przeprawę promową na rzece Wieprz w Bobrownikach dzierżawił starożakonnny Lejba Eigenbrod za sumę 900 zł wpłacaną do dworu dęblińskiego.

W tym miejscu należy wspomnieć o wydarzeniu, jakim było przesunięcie koryta rzeki Wieprz po wielkiej powodzi w 1903 roku, która zatopiła twierdzę Iwanogród. Wówczas dowództwo twierdzy wystąpiło do rządu carskiego z projektem zmiany koryta rzeki Wieprz na odcinku od wsi Kośmin do ujścia Wieprza do Wisły. Wieprz od Kośmina płynąłby wtedy swoim prastarym korytem, a jego prawy brzeg stanowiłaby południowo-zachodnia krawędź Wysoczyzny Siedleckiej, a ujście byłoby pod Stężycą. Koszt tej operacji szacowano na 30000 rubli. Nie doszło jednak do realizacji projektu.

Kolejne mosty pochodziły z okresu pierwszej wojny i zniszczone były podczas odwrotu wojsk rosyjskich w 1915 r. Kolejny most w Bobrownikach wybudowany przez saperów austriackich przetrwał do roku 1926, kiedy to z braku funduszy na remont tego 200-metrowego mostu postanowiono go rozebrać, a w jego miejsce wykonano drewniany prom, który był czynny aż do roku 1941. Latem roku 1941 saperzy niemieccy przystąpili do budowy nowego mostu, ale był to most wojenny. Most ten przetrwał do roku 1945. Również, jak jego poprzednicy, z braku środków finansowych na utrzymanie został rozebrany, a na jego miejsce wybudowano kolejny drewniany prom. W roku 1967 zastąpiono go promem metalowym wykonanym w Stoczni Rzecznej w Sandomierzu (rys. 11).

Budowę nowego mostu stałego rozpoczęto wiosną 1986 roku. Most o konstrukcji żelbetowej o długości 200 m o ustroju nośnym z belek prefabrykowanych typu Gromnik wybudowany został przez Przedsiębiorstwo Budowy Mostów w Lu-

bartowie (rys. 12) [4]. Most przekazano do użytku 22 lipca 1989 r. Przekazanie mostu do eksploatacji poprzedzone było po raz pierwszy mszą św. w kościele w Bobrownikach. W części artystycznej wystąpiły zespoły ludowe i prowadzony był kolportaż monografii Bobrownik (lata 1585–1986).

Most na Wieprzu w Wirkowicach

Kończąc opisy mostów już nieistniejących oraz wybudowanych w dawnych latach, postanowiłem zaprezentować jeden z najmłodszych mostów na rzece Wieprz w m. Wirkowice. Most ten został wybudowany w ramach zadania inwestycyjnego w ciągu drogi gminnej nr 3143 L (rys. 13). Most o konstrukcji zespolonej jest jednym z pierwszych, a jak twierdzi wykonawca nawet pierwszym w Europie, w którym zastosowano stal samopatynującą (dawniej: trudnordzewiejącą) typu S 460 J2 W. Rozpiętość przęseł wynosi 20,75 + 18,00 + 18,00 + 17,75 m, a jego całkowita długość 58,0 m. Wykonawcą mostu było przedsiębiorstwo Mosty Zamość z Sitańca.

Podsumowanie

Tak jak już wcześniej wspominałem, na terenie Lubelszczyzny na Wieprzu na głównych szlakach drogowych a również na najdłuższym w Polsce kanale wodnym Wierz–Krzna, budowane były mosty o różnych konstrukcjach i lokalizowane w miejscowościach o ciekawej historii, o czym często się zapomina. Dlatego w kolejnym artykule będę chciał zaprezentować również wiele starych mostów, tych już nieistniejących, ale i tych nowo wybudowanych w ciągach dróg lokalnych i gminnych.

Bibliografia

- [1] Sutot L., *Historia drogownictwa Lubelszczyzny do roku 1983*. Archiwum Muzeum Techniki Drogowej i Mostowej w Zamościu.
- [2] Muzeum Regionalne w Krasnymstawie.
- [3] Pomykała W., *O mostach Lubelszczyzny, ich budowniczych w latach 1918–2000 oraz zmianach organizacyjnych w drogownictwie*. „Drogownictwo”, 4/2019, s.109–115.
- [4] Urząd Gminy Bobrowniki.
- [5] Archiwum przedsiębiorstwa – Mosty Zamość

Zapraszamy do prenumerowania DROGOWNICTWA w 2023 roku

prenumerata roczna normalna 300 zł } (w tym 8% VAT)
cena 1 egzemplarza 26 zł }

prenumerata roczna studencka 150 zł } (w tym 8% VAT)
cena 1 egzemplarza 13 zł }

Upzejmie informujemy Szanownych Prenumeratorów, że egzemplarze „Drogownictwa” oraz faktury będą wysyłane po przesłaniu zamówienia na adres prenumerata.drogownictwo@sitkrp.org.pl oraz po wpłaceniu należnej kwoty na nasze konto:

07 1240 6973 1111 0011 0889 5231

Wydawnictwa SITK RP sp. z o.o., ul. Świętokrzyska 14A lok. 150, 00-050 Warszawa

Redakcja