

Budujemy mosty

Od czasu, kiedy człowiek zaczął budować drogi – a więc bardzo dawno temu – trzeba było pokonywać przeszkody, przede wszystkim rzeki. Stawiano więc mosty. Budowa mostów w dawnych czasach była problemem nie tylko technicznym – pokonywanie rzeki miało w sobie coś nadprzyrodzonego. Łacińskie określenie kapłana: *pontifex*, oznacza dosłownie – budujący mosty.



dr Aleksander Stukowski

stały współpracownik redakcji

Mosty i wiadukty

Most jest budowlą inżynierską przeznaczoną do pokonywania przeszkód wodnych. Natomiast przeprawę przeznaczoną do pokonywania innych przeszkód (dolina, wąwóz, inna droga kołowa) nazywamy wiaduktem. Wieloprzęsłowy wiadukt o znacznej długości nazywamy estakadą. Czasami oba te obiekty są połączone, czego przykładem jest warszawski most Poniatowskiego – 500-metrowa przeprawa przez Wisłę poprzedzona jest znacznie dłuższym, bo ponad 700-metrowym wiaduktem nad Powiślem.

Zabytki

Mosty stanowią dziedzictwo techniczne i kulturowe okresu, w którym powstały.

Niewiele z nich dotrwało jednak do naszych czasów w oryginalnej, niezmiętej postaci. Ulegały zniszczeniu wskutek powodzi i działań wojennych. Potem je odbudowywano, niekiedy w dawnym kształcie, niekiedy w zupełnie nowym. Czy taki odbudowany most ma charakter zabytkowy? Pozostaje to kwestią raczej umowną.

W tym artykule pokażemy zaledwie kilka (bo na więcej nie ma miejsca) ciekawych zabytkowych konstrukcji mostowych w kraju.

Najstarszy

Najstarszy most w Polsce pochodzi z roku 1390 i znajduje się na Młynówce w Kłodzku (Dolny Śląsk). Jest mostem murowanym (kamiennym). Na dolnym Śląsku znajdziemy jeszcze szereg innych wiekowych (bo XVI-wiecznych) mostów murowanych – na Nysie Kłodzkiej w Bardzie Śląskim, na Nysie Szalonej w Bolkowie, na Budzówce w Ząbkowicach Śląskich, na Białej Łądeckiej w Łądku Zdroju. W tej ostatniej miejscowości znajduje się ponadto znacznie późniejszy, bo

z lat 30. XX w., bardzo ciekawy obiekt – most kryty (jedyne taki w Polsce) na Białej Łądeckiej, łączący dwa XIX-wieczne budynki sanatoryjne (fot. 1). Zupełnie jak w Wenecji.

Najstarszy most żelazny (kładka piesza w parku), wzniesiony w 1824 r., znajduje się w Opatówku koło Kalisza. Jest wykonany z elementów żeliwnych, łączonych śrubami.

Najstarszy most spawany – i jednocześnie pierwszy na świecie – znajduje się w Maurzycach niedaleko Łowicza, na Słudwi (fot. 2). Zbudowano go w 1929 r. według projektu pioniera spawalnictwa – prof. Stefana Bryły. Obecnie jest wyłączony z eksploatacji i zachowany jako zabytek techniki.

Kolejowe

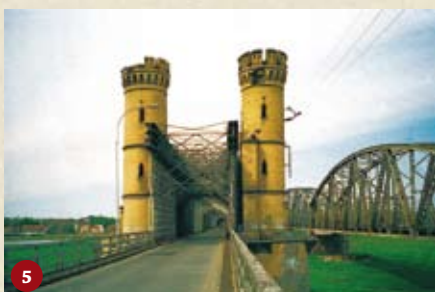
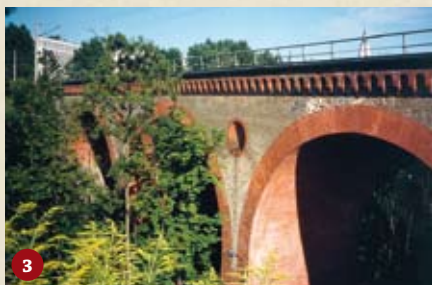
Ze względu na rodzaj ruchu, mosty i wiadukty dzielimy na drogowe, kolejowe, akwedukty i kładki piesze. Przykładem wiaduktu kolejowego, a właściwie dwóch bliźniaczych, są wiadukty z lat 1872–92 na Łynie w Olsztynie (fot. 3). Mają ponad 20 m wysokości, dzięki czemu podróżni mogą podziwiać panoramę miasta. Interesującym obiektem – przede wszystkim ze względu na swą długość – 498 m – jest kamienny most z 1846 r. na Bobrze w Bolesławcu, na linii kolejowej Wrocław–Zgorzelec.

Zbudowany w latach 1937–38 most im. Legionów Marszałka Józefa Piłsudskiego na Wiśle w Płocku (fot. 4) służy zarówno do ruchu kolejowego, jak i drogowego. Ma dość specyficzną konstrukcję ze względu na znaczną, bo 8-metrową, różnicę wysokości przyczółków – lewy brzeg jest płaski, prawy to skarpa.

Do najcenniejszych zabytków techniki w Polsce zalicza się most na Wiśle w Tczewie na Pomorzu (fot. 5). Otwarto go w roku 1857 i był wówczas najdłuższy w Europie (837 m). Stanowił element Królewskiej Kolei Wschodniej Berlin–Królewiec. Miał charakter kolejowo-drogowy – na jezdni leżały tory, obok była droga dla pojazdów. W roku 1891 obok wybudowano drugi most. Przejął on w całości ruch kolejowy, a stary stał się mostem drogowym. Podczas II wojny światowej oba mosty zostały zniszczone (drogowy częściowo,



1



kolejowy całkowicie). Po wojnie je odbudowano, ale most kolejowy (ten młodszy) stracił swój zabytkowy charakter, natomiast drogowy jest cennym zabytkiem, przede wszystkim ze względu na unikatowe konstrukcje przęseł (12 przęseł reprezentuje 5 różnych rodzajów konstrukcji, pochodzących z różnych okresów).

Mosty ruchome

Mosty ruchome (potocznie zwane zwozonymi) wznoszono w celu umożliwienia żeglugi (aby statek mógł swobodnie przepłynąć pod mostem). Mogą być podnoszone – ruchome przęsło unosi się do góry w pozycji poziomej. Taki most zbudowano w 1927 r. na Odrze w Nowej Soli. Mamy też mosty klapowe – przęsło unosi się, obracając się wokół poziomej osi, np. łączący wyspę Wolin z łądem stałym most w Dziwnowie (fot. 6) lub kolejowy most na Regalicy w Szczecinie. Konstrukcję obrotową – przęsło obraca się w poziomie, wokół osi pionowej – reprezentuje most w Giżycku.

Mosty ruchome budowano także w celu utrudnienia – w warunkach wojennych – marszu wojsk nieprzyjacielskich. Stanowiły np. (i zachowały się do dzisiaj, jako stałe) element fortyfikacji Międzyrzeckiego Rejonu Umocnionego (woj. lubuskie). Przęsła były przesuwne

(przesuwały się wzdłuż drogi i chowały w konstrukcji przyczółka) lub obrotowe. Mosty te musiały spełniać dwa warunki: nie mogły przed użyciem zdradzać faktu, że są ruchome oraz ich uruchomienie musiało następować samoczynnie, pod ciężarem przęsła lub balastu, przy minimalnym wkładzie pracy jednego człowieka. Fotografia 7 przedstawia ukryty w schronie mechanizm mostu obrotowego – z tyłu widać balast.

Wiadukty (mosty?) w Stańczykach

W Stańczykach na Suwalszczyźnie zbudowano w początkach XX w. dwie bliźniacze żelbetowe (choć niektórzy twierdzą, że zbrojenie jest drewniane) konstrukcje (fot. 8), określane w literaturze raz jako mosty, kiedy indziej jako wiadukty. Prowadzą przez dolinę Błędzianki, na trasie nieczynnej linii kolejowej Botkuny–Żytkiejmy. Błędzianka jest niewielką, prawie niewidoczną rzeczką, a główną przeszkodą jest dolina – dla jej pokonania trzeba było wznieść budowlę długości 150 m i wysokości 31,5 m (najwyższa w Polsce). Więc chyba jednak wiadukty. Obecnie są własnością prywatną – właściciel oferuje skoki na bungee. Niekiedy w prasie wiadukty w Stańczykach nazywano – ze względu na podobieństwo

do rzymskich – polskimi akweduktami. Jest to *licentia poetica*, bo nigdy nie było na nich kanału wodnego. Prawdziwy polski akwedukt – z 1848 r. – znajduje się w Fojutowie w Borach Tucholskich.

Przeprawa mostu w Poznaniu

Zbudowany w 1913 r. most św. Rocha na Warcie był w bardzo złym stanie technicznym, ponadto stał się zbyt wąski dla potrzeb współczesnej komunikacji. W roku 2002 rozebrano go i postawiono w tym miejscu nowy. Stary most składał się z czterech betonowych przęseł zlokalizowanych na terenie zalewowym i stalowego przęsła nurtowego. To ostatnie było w dobrym stanie, gdyż było znacznie młodsze – zbudowano je w 1950 r., zastępując poprzednie, zniszczone podczas wojny. Postawiono je wtórnie wykorzystać, jako kładkę pieszą na rzece Cybinie, łączącą Ostrów Tumski (najstarsza część miasta – wyspa leżąca w widłach Warty i Cybiny) z dzielnicą Śródka. Był tam niegdyś most, zwany Cybińskim, rozebrany w 1970 r. Należało w tym celu przetransportować ważące około 400 ton 72-metrowe przęsło około 1 kilometr wzdłuż rzeki i ustawić na miejscu dawnego mostu Cybińskiego. Na drodze stała przeszkoda – most Mieszka I. I wtedy, w 2007 r., dokonano unikatowej operacji (fot. 9) – za pomocą systemu podnośników hydraulicznych przeniesiono przęsło górą. Podniesiono je na wysokość 10 m, przesunięto nad mostem Mieszka I i opuszczono. Nowy-stary most otrzymał imię biskupa Jordana (pierwszy biskup Polski, z czasów Mieszka I) i ładnie wpisał się w krajobraz Ostrowa Tumskiego. Ostatnio nastała moda na wieszanie na nim „kłódek miłości”. ■