

S P A C E R O W N I K

PO MOSTACH



gazeta
WYBORCZA.PL

CZWARTEK 21 MAJA 2015

PARTNER DODATKU



Mosty w przedzielonej szeroką Wisłą Warszawie to dobro deficytowe. Było tak na każdym etapie rozwoju miasta. Zawsze też wywoływały dyskusje na temat terminu i sposobu ich budowy, wyglądu, nazw i patronów. Zdarzały się mosty, które budziły szczególnie podziw, jak pierwsza stała przeprawa przez Wisłę z czasów króla Zygmunta Augusta, mosty Kierbedzia i Poniatowskiego, a ze współczesnych - Świętokrzyski i Siekierski. Jan Kochanowski pisał fraszki („Na most warszewski” i „Na tenże”). Irena Santor śpiewała, że wnet za tunelem Trasy W-Z jest most na prawo i na lewo.

Okazją do wydania naszego „Spacerownika po mostach” jest 70-lecie firmy, która zbudowała i remontowała wszystkie obecne przeprawy przez Wisłę w Warszawie oprócz mostu Północnego. 28 maja 1945 r., trzy tygodnie po zakończeniu II wojny światowej, trzech inżynierów spisało akt założycielski Przedsiębiorstwa Budowy Mostów i Konstrukcji Stalowych „Mostostal” znanego jako Mostostal Warszawa. Dyrektorem naczelnym został Józef Dangel, dyrektorem technicznym - Cezary Lubiński, a dyrektorem administracyjno-handlowym - Romuald Gołębiowski.

Cała trójka była wcześniej związana ze znaną przed wojną firmą mostową - Towarzystwem Przemysłu Metalowego „Konstanty Rudzki i Spółka”. Zarejestrowana w 1858 r. miała siedzibę pomiędzy ulicami Rozbrat i Czerniakowską na Solcu. Jej założyciel studiował na tej samej uczelni technicznej co Gustaw Eiffel, czyli w paryskiej École des Arts et Manufactures. Początkowo spółka zajmowała się produkcją wyrobów żeliwnych, mosiężnych i miedzianych. Przyczyniła się do rozwoju kolei w Imperium Rosyjskim. Od 1880 r. pracownicy Rudzkiego budowali też mosty i z czasem spółka stała się w tej dziedzinie prawdziwym potentatem. Jej dziełem są przeprawy przez Wisłę w Puławach, Dęblinie, Modlinie, Płocku, we Włocławku, a także na wielkich rzekach Rosji - Woltze, Amurze, Newie, Ussuri czy Amu-darii. Wykonała pierwszy na świecie most drogowy o konstrukcji spawanej - na Studwi niedaleko Łowicza. W Warszawie Rudzki i Spółka zbudowała w 1914 r. „Trzeci most”, czyli późniejszy most Poniatowskiego.

Jego powojenna odbudowa była pierwszą inwestycją Mostostalu. Przejazd nim oddano już po 11 miesiącach. Potem przyszła kolej na mosty: Gdański, Łazienkowski, Grota-Roweckiego, Świętokrzyski, Siekierski, a także liczne inwestycje w całej Polsce i poza jej granicami.

Jarosław Osowski

MOST SIE

Nasz spacer zaczynamy przy moście, który znajduje się dziś najdalej na południe w granicach Warszawy. Stąd będziemy się przemieszczać wzdłuż brzegów Wisły, mijając kolejne przeprawy, aż do mostu Północnego.

Czytelnicy „Stolecznej” w plebiscycie zorganizowanym w 2005 r. wskazali most Siekierski jako swój ulubiony w Warszawie. Zdobył on 27 proc. głosów i o włos wyprzedził Świętokrzyski (25 proc.), na trzecim miejscu uplasował się most Poniatowskiego (20 proc.). „Jest najbardziej okazały”, „Pięknie prezentuje się nocą”, „Łatwo tędy przejechać rowerem” - powtarzały się pochwały Siekierskiego. Roztacza się też z niego **imponujący widok na centrum Warszawy z koroną wieżowców** wokół Pałacu Kultury.

W planach rozwoju miasta most na Siekierskich pojawia się już w 1916 r. Przedwojenny prezydent Warszawy Stefan Starzyński przywoził na wystawę krajową w Poznaniu projekt z 1931 r., w którym **trasa mostowa miała przecinać przyszłą dzielnicę sportową z wielkim stadionem i torem regatowym**.

W latach 70. w Komitecie PZPR i stołecznym magistracie obowiązywało hasło: „Jeden most co pięć lat”. Po otwarciu Łazienkowskiego i rozpoczęciu budowy Trasy Toruńskiej zaczęły się więc prace nad Trasą Siekierską. W 1982 r. plan ogólny Warszawy przesądzał, że będzie przecinała osadę Siekierki w linii prostej.

Na przełomie 1994 i 1995 r. do ratusza wpłynął protest podpisany przez 220 mieszkańców Siekierki. Nie chcieli, żeby trasa przecinała osadę na pół. „Taki przebieg spowoduje zniszczenie wielu domów i wysiedlenie rodzin od pokoleń osiadłych na własnej ziemi” - pisali. Prezydent Warszawy Marcin Święcicki zdecydował więc o zmianie przebiegu Trasy Siekierskiej z prostego na wygięty w literę S. Wymagało to wyburzenia tylko siedmiu budynków zamiast 59. Ta korekta skończyła się jednak lawiną skarg - do nowego planu złożono 581 protestów i 122 zarzuty. Jeden z gospodarzy żądał, żeby razem z nieruchomością miasto wykupiło od niego **parnik do przygotowywania karmy dla świń**. Protesty zjednoczyły przeciwników inwestycji drogowych z różnych części Warszawy, m.in. sąsiadów Pola Mokotowskiego, mieszkańców Ursynowa i Gocławia. Założyli stowarzyszenie Przyjazne Miasto, procesy sądowe ciągnęły się przez cztery lata. - Po wyczerpaniu wszystkich możliwości prawnych zwrócimy się ze skargą do instytucji Unii Europejskiej - groziła Julia Pitera, ówczesna radna, dziś europosłanka.

Tymczasem na nową przeprawę przez Wisłę z utęsknieniem czekali kierowcy. Aż 40 proc. ruchu między oboma brzegami rzeki przetaczało się wtedy przez most Łazienkowski - to 134 tys. pojazdów na dobę! Kolejny znajdował się dopiero 40 km dalej - w Górze Kalwarii.

Wiosną 1997 r. władze Warszawy przesądziły, że Siekierski będzie przeprawą wantową, czyli podwieszoną na pylonach. - Stolica powinna mieć piękny, charakterystyczny most - mówił Jerzy Lejk, wiceprezydent miasta. Był



JACEK MARCZEWSKI

KIERKOWSKI



- Długość całkowita – 826,5 m
- Rozpiętość głównego przęsła – 250 m
- Szerokość – 33 m i 38 cm, w tym dwie jezdnie po 10,5 m, a chodniki i drogi rowerowe – od 3 do 5 m
- Wysokość pylonów – 90 m
- Generalny projektant – Stefan Filipiuk (Transprojekt Gdański)
- Wykonawca – konsorcjum firm Mostostal Warszawa i Warbud
- Otwarcie – 21 września 2002 r.
- Koszt – 193 mln zł

to pierwszy most podwieszany w kraju w całości zaprojektowany przez Polaków. **Dla dwóch pylonów wybrano kształt litery H**, typowy dla wielkich przepraw w Azji (w Europie pylony mają częściej kształt litery A).

Kamień węgielny wmurowano 1 marca 2000 r. na lewym brzegu Wisły, **na 507. kilometrze rzeki**. Na uroczystość przyjechali premier Jerzy Buzek i marszałek Sejmu Maciej Płażyński. Prezydent Warszawy Paweł Piskorski podkreślał, że to już druga przeprawa po moście Świętokrzyskim, w której budowie stolica wyłącza budżet państwa. Finansowanie inwestycji było nietypowe: 76 proc. pieniędzy zapewniała ówczesna gmina Centrum, resztę – miasto, gmina Wawer i wojewoda warszawski.

Prace przy moście przebiegały w bardzo dobrym tempie. W połowie budowy, w lipcu 2001 r., Rada Warszawy nadała mu oficjalną nazwę – most Siekierkowski. Gorzej szło z wytyczaniem dojazdów, które z powodu problemów z przejmowaniem gruntów na Siekierkach zaczęły się dopiero po półtora roku. Cała inwestycja była gotowa pod koniec lata 2002 r. 21 września, kilka tygodni przed wyborami samorządowymi, ratusz zorganizował spektakularne otwarcie z udziałem prezydenta Aleksandra Kwaśniewskiego, premiera Leszka Millera i prymasa Polski kardynała Józefa Glempa. Wieczorne atrakcje przyciągnęły dziesiątki tysięcy warszawiaków. Gwoździem programu była nietypowa parada. „**Przez most kroczyła m.in. ogromna mucha**, tuż za nią defilowały tryskające wodą syreny. Po moście »przepłynął« także

statek z orkiestrą na pokładzie. Na koniec wybuchły wielokolorowe sztuczne ognie” – relacjonowaliśmy w „Stolecnej”.

Prosto z budowy mostu Siekierkowskiego jeden z inżynierów trafił na studia w seminarium duchownym. – Jak podjąłem decyzję o kapłaństwie, poszedłem się żegnać z mostem. Mówilem sobie: „Ostatni raz robię obchód tego odcinka”. Dziś widzę, że zupełnie niepotrzebnie, bo jeżdżę nim często, ale wtedy myślałem, że nadchodzi dla mnie prawie koniec świata – wspominał ksiądz Michał Płoszajski.

CELOWY ORANŻ LIN

O nowoczesnej, lekkiej sylwetce mostu Siekierkowskiego przesadzają dwa pylony w kształcie litery H i przymocowane do nich liny, które dźwigają płytę przeprawy, a zarazem tworzą ażurowe piramidy w kolorze pomarańczowym.

Lin jest 56 – po 28 na każdym pylonie i po siedem po dwóch stronach jego obu nóg. Najkrótsza ma 54 m, najdłuższa – 131 m. Razem mają 5,3 km i ważą 410 ton. Każda lina składa się z 76 wiązek wykonanych ze stali sprowadzonej z RPA.

Kolor osłon to żarówkowy oranż. Takiej kontrastowej barwy domagali się miłośnicy ptaków, twierdząc, że inaczej rozbijałyby się o liny. Z kolei spód mostu jest żółty, a jego barierki zielone. Tylko dla pylonów wybrano jasnoszarą farbę.

Razem z mostem powstał pięciokilometryowy odcinek Trasy Siekierkowskiej od skrzyżowania z Wisłostradą i al. Witosa, a także węzeł przy Wale Miedzeszyńskim i druga jezdnia tej ulicy od Narodowej do Wersalskiej na Saskiej Kępie. W następnych latach Trasę Siekierkowską wydłużano na prawym brzegu Wisły – najpierw do ul. Bora-Komorowskiego na Gocławiu, a w końcu do węzła Marsa (dziś rondo Ignacego Mościckiego). Inwestycja trwała równo dziesięć lat i skończyła się w 2010 r.

BUDOWNICZY WARSZAWSKICH MOSTÓW

Budową mostu Siekierkowskiego, a wcześniej Grota kierował inżynier Jerzy Bogaczyk z Mostostalu Warszawa.

– W stolicy powinny istnieć budowle, które przyciągają wzrok. Ciekawy kształt mostów ożywia krajobraz – mówił jako zwolennik przeprawy podwieszanej na pylonach. Jego pierwsze doświadczenie zawodowe to most Gdański. Potem pracował za granicą. **Na zdjęciu:** z synem przed połączeniem przęsła na Siekierkowskim.



MACIEJ ZIENKIEWICZ





MOST ŁAZIENKOWSKI

Jego otwarcie trwało cztery dni i zbiegło się z hucznymi obchodami 30-lecia PRL-u. Budowa mostu i 11-kilometrowej Trasy Łazienkowskiej to **największa miejska inwestycja drogowa Polski Ludowej**. Towarzyszył jej rozmach, ogromne tempo prac i rzeka pieniędzy, która płynęła z rządowych gabinetów. Mniej mówiło się o niedoróbkach i fatalnej jakości materiałów, które przyczyniły się do tego, że Trasę Łazienkowską trzeba było naprawiać od razu po otwarciu.

Przymiarki do budowy arterii komunikacyjnej w tym miejscu trwały już przed wojną. Prezydent Stefan Starzyński zlecił plan reprezentacyjnej dzielnicy miasta im. Józefa Piłsudskiego od pl. Na Rozdrożu przez Pole Mokotowskie do ul. Opaczewskiej na Ochocie. Osią tego założenia miała być aleja Marszałka Piłsudskiego z mostem w kierunku Saskiej Kępy.

We wrześniu 1959 r. pod kierunkiem pełnomocnika władz Warszawy arch. Józefa Sigalina zaczęło się projektowanie mostu i Trasy Łazienkowskiej. Zakładano, że budowa zacznie się w 1964 r. Z powodu oszczędności **zrezygnowano z podwieszenia mostu na pylonach**, środkowego pasa zieleni między jezdniami, a w 1967 r. zapadła decyzja, by nie budować wzdłuż Trasy Łazienkowskiej linii tramwajowej. Miała zostać przystosowana do ruchu samochodowego, choć jeszcze na początku lat 70. nie zakładano budowy bezkolizyjnych skrzyżowań z Wisłostradą i Walem Miedzeszyńskim. Jezdnie zaprojektowano według nowych standardów: osobno dla każdego kierunku, rozdzielone barierą bezpieczeństwa, z trzema pasami ruchu i zatokami przystankowymi dla autobusów.

DWA POŻARY

Pierwszy wybuch na Cyplu Czerniakowskim 23 września 1975 r., niewiele ponad rok od otwarcia mostu. Józef Alfred Zajączkowski, który jako ówczesny szef Dyrekcji Budowy Tras Komunikacyjnych znalazł się w powołanym naprędce „sztabie”, zanotował: „Według ustaleń Komendy Głównej Straży Pożarnej ok. godz. 16 dwóch chłopców w wieku 12-14 lat palili kartony przy budce dozorczy pod mostem. Ogień zapalił budkę, a płomienie sięgnęły drewnianego podestu pod konstrukcją mostu. Pożar trwał trzy godziny, a temperatura wewnątrz mostu dochodziła do ok. 700 st. C. Po 51 dniach, włącznie z dniami wolnymi od pracy, oddano naprawiony most do ruchu publicznego 15 listopada 1975 r.”. Ogień zniszczył jedno przęsło z jezdnią w stronę centrum, a gaszono go od góry przez rozprutą nawierzchnię. Podest został zabezpieczony niepalnym azbestem, który zdjęto ostatniej zimy, by zainstalować bezpieczną kratownicę ze stali. Podczas tej operacji wieczorem 14 lutego 2015 r. ktoś podpalił zdemontowane deski, które leżały pod mostem. Pożar rozprzestrzenił się na trzy przęsła, dochodząc aż nad środek rzeki. Temperatura sięgała nawet 1000 st. C. Ogień gaszono m.in. ze statków na Wiśle. Most stracił nośność, więc przyspieszono jego kapitalny remont, który i tak byłby konieczny. Cała konstrukcja oprócz filarów zostanie rozebrana i odtworzona. Koszt – ok. 105 mln zł. Firma Bilfinger Infrastructure deklaruje, że przywróci przejazd do końca października 2015 r.

W 1968 r. rozkopano plac Na Rozdrożu, żeby przełożyć wodociąg łączący Wisłę z Filtrami i **zburzono zabytkowy budynek dawnego kasyna z czasów carskich**. Gomulka polecił jednak przerwać roboty już po sześciu miesiącach. W 1970 r. władzę objął Edward Gierek. - Po wydarzeniach grudniowych [masakra robotników na Wybrzeżu] nastał wreszcie dobry klimat, żeby rozpocząć budowę Trasy Łazienkowskiej, i my z tego skwapliwie skorzystaliśmy - tak to ujął Jerzy Majewski, prezydent Warszawy w latach 1967-82.

W sierpniu 1971 r. na głębokości 15 m posadowiono kesony pod filary mostu. Jego konstrukcja powstawała od marca 1973 r. metodą nasuwania poszczególnych pięciu przęseł z obu brzegów Wisły - łączono je nad nurtem rzeki. Tak duże elementy przesuwano w Polsce po raz pierwszy.

Już w trakcie prac postanowiono wydłużyć Trasę Łazienkowską do ronda Wiatraczna i skrzyżowania Ostrobramskiej z Płowicką na Gocławku oraz do al. Żwirki i Wigury. Jak wspominał Jerzy Majewski, **mieszkańcy nie pozwolili przeciąć Pola Mokotowskiego**. Zapadła też decyzja o budowie - pierwszy raz w powojennej Polsce - dwupoziomowych skrzyżowań: przy Kinowej, Saskiej, Wale Miedzeszyńskim, Wisłostradzie, Waryńskiego i al. Niepodległości. Równocześnie wytyczano 25 km Wisłostrady budowanej głównie w czynach społecznych. Zwożono na nią m.in. załogi zakładów pracy z Warszawy i różnych miejsc w Polsce.

„Realizacja mostu i Trasy Łazienkowskiej przebiegała w atmosferze niespotykanej na innych budowach, nawet z okresu pierwszych lat powojennych. **W każdą niedzielę budowę**



- Długość – 424,5 m
- Szerokość – 27,5 m
- Projekt – Jerzy Mazur i zespół inżynierów z Centralnego Biura Projektów Dróg i Mostów „Transprojekt” w Warszawie. Głównym kierownikiem budowy mostu był inż. Kazimierz Kula, a jego zastępcami Adam Smoktunowicz i Michał Skipietrow z Mostostalu Warszawa
- Otwarcie – 19-22 lipca 1974 r.

ADAM STĘPIEŃ

odwiedzały tysiące warszawiaków. Zaglądali nawet tam, gdzie był ograniczony dostęp. Trasa była przecież prekursorem rozwiązań komunikacyjnych w Polsce i stanowiła nadzieję na dogonienie reszty świata” - notował Józef Alfred Zajączkowski, zastępca szefa Dyrekcji Budowy Trasy Mostowej Łazienkowskiej. Powstawały o niej reportaże i filmy, wśród nich popularny serial „Czterdziestolatek” z tytułową rolą inż. Stefana Karwowskiego, którego grał Andrzej Kopiczyński.

Na otwarciu Trasy Łazienkowskiej 19 lipca 1974 r. przyjechał z Moskwy ówczesny przywódca ZSRR Leonid Breżniew, ruch puszczono o północy 23 lipca. Zachwycaly lekkie wiaty przystankowe z aluminium (ostatnie można jeszcze spotkać w różnych punktach Warszawy), żółte tablice z podświetlanym schematem komunikacji miejskiej, numerami autobusów i rozkładami jazdy. Na linie kursujące Trasą Łazienkowską skierowano nowoczesne, dwudrzwiowe berliety produkowane w zakładach Jeleza na licencji francuskiej. Ukazał się „Przewodnik dla kierowców. Jadę Trasą Łazienkowską” po polsku, rosyjsku, niemiecku i angielsku. Przygotowała go w czynie społecznym Drukarnia im. Rewolucji Październikowej, a 2 zł ze sprzedaży każdego egzemplarza przeznaczono na budowę Centrum Zdrowia Dziecka.

Problemy zaczęły się już miesiąc po otwarciu Trasy Łazienkowskiej. Jak wspomina Józef Alfred Zajączkowski, zapadł się asfalt na dyktacjach wiaduktu nad parkiem Agykola: „Stwierdzono uszkodzenie na 54 elementach w stosunku do 512 występujących na wiadukcie”. Dwa lata później, w październiku 1976 r., „Życie Warszawy” wytykało też rdzę



DARIUSZ BOROWICZ

Bezkolizyjne skrzyżowanie Wislostrady z Trasą Łazienkowską na Torwarze w trakcie remontu ślimaków w latach 2013-15

PATRONAT GENERALA

Budowa przecinała północną część Łazienek Królewskich, wśród warszawiaków szybko przyjęła się więc nazwa mostu Łazienkowskiego. Dodajmy, że wzniesienie łaźni zlecił w drugiej połowie XVII w. marszałek wielki koronny Stanisław Herakliusz Lubomirski, właściciel Zamku Ujazdowskiego. Posiadłość kupił król Stanisław August Poniatowski i barokowy budynek łaźni zamienił się w słynny Pałac na Wyspie.

Kiedy pod koniec 1981 r. patronem oddanego właśnie mostu Toruńskiego został komendant główny Armii Krajowej gen. Stefan Grot-Rowecki, władze zdecydowały o zmianie nazwy Łazienkowskiego. Oficjalnie był to teraz most gen. Zygmunta Berlinga. Do dziś przetrwał tylko jego pomnik odsłonięty w 1985 r. między wiaduktami mostu na Saskiej Kępie. W 1998 r. Rada Warszawy przywróciła oficjalną nazwę – most Łazienkowski.

na barierkach („Zastosowane farby mają gwarancję zaledwie 12 miesięcy, a często nie wytrzymują nawet tyle”), brakujące płyty na schodach i łatanie wyrw w jezdni innym gatunkiem asfaltu niż ułożonym pierwotnie. Szkodliwe okazało się zimowe solenie jezdni. Instytut Badawczy Dróg i Mostów stwierdził „coraz większe nasilenie objawów korozji w betonowych konstrukcjach mostowych”. Czławką odbijało się tempo robót i zastosowanie dodatków do cementu dla przyspieszenia jego wiązania w niskich temperaturach. Cementownie używały też popiołów lotnych. Według dr. Janusza Rymczy z IBDiM błędem było przeciążenie wiaduktów prowadzących do mostu Łazienkowskiego podczas testów przed ich otwarciem. W dodatku mylnie okazały się prognozy ruchu. **Planowano 50-60 tys. pojazdów na dobę w 1980 r.**, podczas gdy było ich wtedy 90 tys., a w rekordowym 2002 roku – 164 tys.! – Trudności eksploatacyjne wywoływały opinię o katastrofalnym stanie technicznym Trasy Łazienkowskiej – przyznał Józef Alfred Zajączkowski. Stąd pierwszy duży remont już osiem lat po jej otwarciu, a także konieczność wyburzenia i odbudowy wszystkich 16 zjazdów i wjazdów przy moście.



MOST PONIATOWSKIEGO

„Trzeci most” – taka robocza nazwa szybko przyjęła się wśród warszawiaków, tylko mostu nie można się było doczekać. Nasz redakcyjny kolega Jerzy S. Majewski w swoim cyklu historycznym „Warszawa nieodbudowana” przytoczył anegdotyczną rozmowę na ten temat z opowiadania „Żegluga” Kazimierza Wroczyńskiego (1910 r.): „Statek wypłynął na środek Wisły. »Spójrz na te mosty. Tu jeden, tam trzeci«. »A gdzie drugi?«. »Nie przeszkadzaj! Nawet nie zdajesz sobie sprawy, jak długo trwała budowa trzeciego. 12 lat«”.

Trzeciego, bo **wcześniej zdążyły powstać mosty Kierbedzia i kolejowy** pod Cytadelą. W czerwcu 1914 r. gazety doniosły: „Najjaśniejszy Pan na skutek najpoddańszego raportu ministra spraw wewnętrznych z dnia 14/27 maja najmiłościwiej zezwolił, aby Trzeci most miejski na Wiśle nosił nazwę »Most cara Mikołaja II-go«”. Wspomina o tym Małgorzata Omilanowska, obecna minister kultury, w swojej monografii z 1991 r. poświęconej mostowi i wiadukowi księcia Józefa Poniatowskiego.

Nazwa most Mikołajewski nigdy się nie przyjęła i została oficjalnie zmieniona po wycofaniu się Rosjan z Warszawy w 1915 r. Tyle że saperzy carscy nie omisskali wcześniej wysadzić w powietrze dwóch środkowych filarów i czterech przęseł dopiero co otwartej przeprawy.

W trakcie przedłużającej się inwestycji wykryto, że **przetarg był ustawiony przez „słomianych licytantów”**. Niektórzy podważali nawet sens budowy, która „torturuje wprost mieszkańców przyległych domów”, a przecież most prowadzić będzie „na łąki skaryszewskie, których rozwój można przewidywać za 50 lub 100 lat”. **Narzekali zwłaszcza mieszkańcy Powiśla**, nad którym powstawał 700-metrowy wiadukt. Odcieło to dotychczasowy dojazd na skarpę do Śródmieścia. „Byłaby rada wyprowadzić się z dzielnicy tak upośledzonej i po macoszemu traktowanej, ale brak zupełny mieszkań w Warszawie zniewala do siedzenia na miejscu i znoszenia najrozmaitszych niewygód” – utyskiwał „Goniec Wieczorny”.

Most Poniatowskiego zaprojektowali Mieczysław Marszewski i Wacław Paszkowski. – Oprawa architektoniczna jest jednym z najlepiej zachowanych przykładów zastosowania stylu renesansu polskiego w architekturze drugiej połowy XIX w. – zachwala Małgorzata Omilanowska. O wystrój, m.in. **wieżyce, kamienne ławy i balustrady**, zadbał Stefan Szyller, które nasze miasto zawdzięcza także gmachy Politechniki Warszawskiej, Zachęty czy bramę Uniwersytetu Warszawskiego.

Po otwarciu przeprawy 4 stycznia 1914 r. w prasie nie brakowało jednak krytycznych opinii: „Most dromaderowej formy z zasłaniającym perspektywę garbem niepotrzebnie zezem do koryta rzeki odwróconym” – oceniał „Kurier Warszawski”. „Kto wjeżdżać będzie na most, zamiast cieszyć oko ginącym w oddali śródzieliną krajobrazem, zobaczy przede wszystkim te dwie wielkie, prostackie, banalne wieże” – chłostał „Goniec Wieczorny”.



Powojenna odbudowa mostu Poniatowskiego w 1945 r.

- Długość – 506 m
- Szerokość – 21,4 m
- Otwarcia – 4 stycznia 1914 r., 22 września 1916 r., 9 sierpnia 1925 r. i 22 lipca 1946 r.
- Zniszczenia – 3 sierpnia 1915 r., 14 sierpnia 1917 r. i 13 września 1944 r.

Wykonawcą powojennej odbudowy pod kierownictwem arch. Stanisława Hempla był **Mostostal Warszawa**.



Odtwarzanie mostu podpalonego podczas I wojny światowej ciągnęło się niemal tyle co budowa. Ruch udało się przywrócić dopiero w 1925 r., i to częściowo. Rok później podczas przewrotu majowego **marszałek Józef Piłsudski, który nadjechał z Sulejówka, spotkał się na moście Poniatowskiego z prezydentem Stanisławem Wojciechowskim.** Richard M. Watt w książce „Gorzka chwała” opisuje, że Piłsudski niemal siłą wziął go pod ramię i pociągnął ku balustradzie, żądając dymisji rządu Wincentego Witosa. „Chwycił za kłapy płaszcza prezydenta i przysiągł, że nie zamierza uczynić mu krzywdy. Wojciechowski uwolnił się, wsiadł do samochodu i odjechał”.

Most Poniatowskiego został ponownie zburzony - tym razem przez Niemców - pod koniec powstania warszawskiego. Jedno z przesł leżało na tyle płytko, że wynurzało się przy niskim stanie Wisły. Wiosną 2012 r. ten **15-metrowy element wydobywali nurkowie** pod okiem prof. Barbary Rymczy z Instytutu Badawczego Dróg i Mostów, która od 2008 r. ratuje historyczne fragmenty stołecznych mostów. Podczas obchodów 100-lecia Poniatoszcza latem 2014 r. zaprezentowano m.in. jego wyłowioną z Wisły balustradę, która mogła być świadkiem zamachu majowego w 1926 r.

Jeszcze przed końcem II wojny światowej zdecydowano, że most Poniatowskiego będzie odbudowany jako pierwszy. W tym celu w maju 1945 r. utworzono firmę Mostostal Warszawa. Plan był ambitny, przejazd miał być przywrócony 5 grudnia. „Dzień wcześniej - pisze Małgorzata Omilanowska - **nastąpiła katastrofa.**

- Jeden z elementów konstrukcyjnych przyniósł rękę robotnikowi Józefowi Krupnikowi. Koledzy, chcąc go ratować, przecięli palnikami fragment tego elementu, co spowodowało jego osunięcie i w konsekwencji zwałenie do wody wszystkich ustawionych już dźwigarów. Krupnik zginął na miejscu, a siedmiu innych robotników zostało rannych”.

Ostatecznie most Poniatowskiego otwarto 22 lipca 1946 r. Wstęgę przecinał **prezydent PRL Bolesław Bierut.** Zaproszono jeszcze dziekana Wojska Polskiego ks. Stanisława Warchałowskiego, żeby poświęcił odbudowaną przeprawę. Władysław Broniewski napisał wiersz: „Z gruzów zwycięstwa, z odłamków sławy most budujemy przez Wisłę. (...) Most narodowi, roboczym masom, niech przezeń przejdą wojskiem. Trzeba zapалу, trudu i czasu. Most budujemy. Polskę”.

„SPACERKIEM PRZEZ PONIATOSZCZAKA”, STEFAN WIECHECKI (WIECH)

Szliśmy z panem Piecykiem nowo otwartym mostem. Wśród tłumów warszawiaków kontrolujących bacznie odbudowę słychać było różne na jej temat uwagi. „Ogrodzenie brzydsze jak poprzednie. Dawniej były liście, girlandki, różyczki, a teraz proste sztachety”. Pan Piecyk poprawił uroczysty sztywniak na głowie i rzekł: – Jak panu szanownemu na girlandach zależy, to na Bródno się przejadź. Most ma prawo być wygodny pod względem pieszej i kołowej komunikacji, a girlandki zmuszone jesteśmy chromolić z powodu braku czasu. Ja też tak samo lubię kute żelazne galanterie, ale dosyć mam zasuwania przez pontoniaka”.



JACEK MARCZEWSKI

- Długość – 445 m
- Szerokość – 9 m
- Budowa w latach 1921-31
- Odbudowa powojenna – 1945-49

MOST ŚREDNICOWY

Decyzję o jego budowie wraz z czterokilometrową linią kolejową przecinającą środek stolicy podjął Sejm w 1919 r. i była to jedna z jego pierwszych uchwał po odzyskaniu przez Polskę niepodległości. Należało ujednolicić rozstaw szyn i połączyć Dworzec Warszawsko-Wiedeński z Terespolskim, czyli obecnym Wschodnim. Oprócz 500-metrowego mostu średnicowego powstał przejazd przez Pragę oraz po 850-metrowych nasypach i wiaduktach nad Powiślem, a dalej w tunelu pod Śródmieściem. Inwestycję realizowano w latach 1921-34, sam **most był gotowy w dziesięć lat.** Prace prowadziło Polskie Towarzystwo Budowlane. Wciąż przerywał je brak pieniędzy, a potem kryzys przełomu lat 20. i 30. Most zaprojektował inż. Adam Pstrokoński. Podpory zostały wykonane z kamiennych ciosów. Na nich wspierały się cztery przęsła, każde o rozpiętości 90 m. Most wyglądał więc majestatycznie, ale budził kontrowersje, bo jego łuki przesłaniały widok na Skarpę Warszawską.

Pierwszy pociąg pojechał nad Wisłą 2 września 1933 r. Ciągnął go parowóz, nad którym unosiły się kłęby dymu. Szybko jednak linia średnicowa została zelektryfikowana, jako pierwsza w Polsce. 15 grudnia 1936 r. na trasie Otwock - Warszawa - Pruszków ruszyły podmiejskie pociągi elektryczne.

Podczas powstania warszawskiego przez most do tunelu średnicowego dojeżdżał z Pragi pociąg pancerny, z którego Niemcy ostrzelali Powiśle. 13 września 1944 r., wycofując się z prawobrzeżnej części miasta, wysadzili w powietrze fragmenty mostu kolejowego, zburzyli też wiadukty na Powiślu i tunel.

Odbudowa linii średnicowej była przeprowadzana w latach 1945-49. Za odtworze-

nie mostu odpowiadał prof. Franciszek Szlągowski z Politechniki Warszawskiej. Zrezygnował z kratownicy i zdecydował o obniżeniu filarów o 5 m. Powstały od razu szersze z zapasem miejsca pod drugi komplet torów dla pociągów dalekobieżnych. Po odbudowie most miał pięć przęseł o łącznej długości 445 m. Ruch kolejowy na linii średnicowej wrócił 23 czerwca 1949 r. Przeprawę i wiadukty poszerzono w latach 60. i teraz mieszczą cztery tory.

W 2008 r. młody architekt Marcin Garbacz zaproponował, by **pomalować konstrukcję mostu na czerwono.** Przekonywał: - Intensywna czerwień jest w tym miejscu najbardziej uzasadniona. Na ten kolor malowano elementy starych maszyn i parowozów. Ten akcent kolorystyczny mógłby być jedną z atrakcji bulwarów nad Wisłą. Wzbudziło to duży entuzjazm warszawiaków, a kolejarze zobowiązali się wykorzystać tę barwę podczas generalnej modernizacji linii średnicowej, którą planują do 2022 r.



SLAWOMIR KAMIŃSKI

W 2013 r. most średnicowy przeszedł remont. Przed przywróceniem ruchu miłośnicy kolei zorganizowali przejazd dżetami





MOST ŚWIĘTOKRZYSKI

Jego pylon z wachlarzem białych lin, przez które prześwituje otwarty na Euro 2012 Stadion Narodowy, zmienił panoramę miasta z pl. Zamkowego. Zbudowany w latach 1998-2000 most Świętokrzyski **stał się nowym symbolem Warszawy** wkraczającej w XXI w. Jest pokazywany w filmach i reklamach. Od jego otwarcia stolica zaczęła się zwracać ku Wiśle. Niskowodny most jest łatwo dostępny dla rowerzystów i pieszych. Żeby nie ściągać do Śródmieścia ruchu tranzytowego, nie ma połączenia z Wisłostradą, którą schowano na tym odcinku do tuneli. Nad nimi w 2010 r. powstało Centrum Nauki „Kopernik”, przybyła stacja II linii metra (2015 r.), trwa budowa bulwarów.

A jeszcze w połowie lat 90. część urbanistów przekonywała, że most Świętokrzyski powinien być wysokowodny jak pozostałe przeprawy w Warszawie. W dodatku projektowano trasę przecinającą Powiśle na estakadzie do ul. Bartoszewicza na skarpie. Ten pomysł powstrzymały protesty mieszkańców.

Budowa mostu była możliwa dzięki transakcji, którą ratusz ubił **na targach nieruchomości w Cannes** w 1996 r. W zamian za 45,5 ha w Porcie Praskim warte 15 mln euro firma Elek-

trim pokryła część kosztów przeprawy. Resztę, czyli blisko dwie trzecie, przekazała ówczesna gmina Centrum. Rok po otwarciu mostu Świętokrzyskiego Elektrim poinformował o sprzedaży Portu Praskiego za 31 mln euro. Politycy przekonywali jednak, że miasto nie straciło, bo ma most, a port wciąż leży odlego.

Zabiegi w sprawie budowy mostu Świętokrzyskiego prezydent Warszawy Marcin Świątcicki nazwał „orką na ugorze”. – Ale będą jej owoce – dodał podczas wmurowania kamienia węgielnego. Biskup Kazimierz Romaniuk zauważył, że uroczystość odbywa się 29 września, w dniu Anioła Stróża. – Na obrazkach często prowadzi dziecko po wąskiej kładce. W tym miejscu będzie miał ułatwione zadanie – żartował.

Budowa mostu Świętokrzyskiego była majstersztykiem. Wszystko zostało wykonane w terminie. Dwie podpory bliżej lewego brzegu Wisły powstawały na sztucznych wyspach. Konstrukcja przeprawy była nasuwana z obu stron rzeki, a potem betonowana nad jej nurtem. Warszawiaczy z ciekawością przyglądali się, jak rośnie pylon. **Widok z jego wierzchołka na Warszawę zapiera dech**, można go oglądać w czołówkach wiadomości telewizyjnych.

SŁYSZAŁEM, JAK DRŻY

– Precyzja musiała być wielka. To nowy typ mostu, w tej wielkości wcześniej zupełnie nieznany w Polsce – mówił Pekka



Pulkkinen, fiński projektant Świętokrzyskiego. Budowę kierował Tadeusz Karczmazyk z Mostostalu Warszawa. Do Helsinek wysyłano wyniki pomiarów po zbudowaniu pylonu i naprężeniu lin. Po godzinie przychodziła odpowiedź. – Pan Pulkkinen powiedział, że jeszcze mu się nie zdarzyło, żeby wszystko idealnie zgadzało się z projektem. U nas liny pasują, jak trzeba – podkreślał. Najbardziej gorącym momentem była wiosna 2000 r., gdy wezbrana Wisła naniósła sterty gałęzi. Napierały na tymczasowe podpory pod zabetonowaną płytą mostu. – Bałem się, że wszystko runie, słyszałem drżenie mostu opowiada Tadeusz Karczmazyk. – Stał grała tak, że aż cierpła skóra.



- Długość – 477 m (bez wiaduktu – 430 m)
- Szerokość – 30,8 m (łącznie z chodnikami i drogą rowerową, które mają 5 m w każdym kierunku)
- Pylon – 87 m, jego fundamenty wspierają się na palach głębokich na 40 m, ma kształt litery A z nogami nachylonymi pod kątem 80 stopni i łączącymi się na wysokości 60 m, w północnej nodze znajduje się winda techniczna
- Liczba lin – 48 (najdłuższa ma 170 m)
- Projektant – Pekka Pulkkinen z Finlandii
- Wykonawca – Mostostal Warszawa
- Koszt – ok. 104 mln zł plus 56 mln zł na dojazd
- Otwarcie – 6 października 2000 r.

MOST SYRENY

Jesienią 1984 r. na poligonie w Drawsku trwały manewry. Przyjechał minister obrony narodowej gen. Florian Siwicki. Żołnierze przerzucili 100-metrowy most przez Drawę. - A czy poradzicie sobie w roku 40-lecia zwycięstwa nad faszyzmem z odpowiedzialną budową mostu zastępczego przez Wisłę w Warszawie? - rzucił generał.

- Zrobimy ten most nie na trzy-cztery lata, ale na 20 - odpowiedział płk Kazimierz Błaszczuk i niewiele się pomylił.

Wojskowa przeprawa została otwarta 17 lipca 1985 r. u wylotu Tamki i koło pomnika Syreny. To miejsce, w którym Wisła jest w Warszawie najwęższa. Oficjalna propaganda podawała, że żołnierzom wyczyn ten udał się po stu dniach budowy, ale prace trwały od zimy. Wisła jeszcze w kwietniu zalewała teren robót, były też kłopoty z zaopatrzeniem, więc różne **resorty musiały się zrzekać na rzecz mostu Syreny przydziału stali.**

Przeprawa była potrzebna jako objazd na czas remontu sąsiedniego mostu Poniatowskiego. Zamknięto ją w sierpniu 1985 r., a normalny ruch w Alejach Jerozolimskich wrócił dopiero w 1990 r. Dwa lata później most Syreny przydał się ponownie, bo przez kilkanaście miesięcy nieczynny był jego drugi sąsiad - most Śląsko-Dąbrowski. A potem korki w Warszawie zaczęły rosnąć tak lawinowo, że nikomu nie przyszło już do głowy, by demontować wojskową przeprawę, zanim obok zostanie otwarty most Świętokrzyski.

Na moście Syreny, który składał się z dwóch części o szerokości 6 m z osobną jezdnią w stronę Pragi i na Powiśle, obowiązywała **specjalna organizacja ruchu.** Samochody jeździły dwoma pasami, a autobusy „okrakiem” po linii na środku jezdni. Żeby most nie runął do Wisły, w połowie lat 90. wymieniono mu łożyska, a każdej zimy **dyżurowały przy nim dwa lodolamacze**, by bronić go przed krą. Dodatkowo z elektrociepłowni Siekierki spuszczano do Wisły ciepłą wodę.

Większym zagrożeniem okazały się jednak drzewa i konary niesione przez fale powodziowe oraz barki. Chwile grozy służby miejskie przeżyły np. w nocy z 25 na 26 marca 1999 r., gdy w jedno z przesł mostu Syreny uderzył holownik „Łoś”. **Pijany kapitan** płynął nim po ciemku do Sandomierza.

Dwa tygodnie przed otwarciem mostu Świętokrzyskiego zamknięto most Syreny. „Każdy chciał być ostatni” - relacjonowaliśmy w „Stolecnej”, bo w nocy z 22 na 23 września 2000 r. w korku na Wislostradzie ustawił się rząd kilkudziesięciu samochodów.

Po rozbiórce elementy mostu służyły kierowcom podczas remontu wiaduktów al. Krakowskiej i Trasy Toruńskiej. Ostatecznie trafiły do Kozłowa Szlacheckiego koło Sochaczewa jako stała przeprawa przez Bzurę.



Mostem Świętokrzyskim prowadzi trasa stołecznych maratonów

Ostatnie 20 m pylonu przecinają stalowe tuleje, w których pod różnym kątem zakotwiono liny. Na nich jest podwieszona płyta mostu z jezdnią. Wszystko musiało się zgadzać co do części centymetra. Liny przyjeżdżały ze Szwajcarii nawinięte na szpule, z których największe ważyły 24 tony. Wcześniej dzień i noc przez dwa miesiące liny wprawiano w drgania, a potem rozciągano podczas testów w laboratorium uniwersyteckim w Monachium. W każdej jest od 115 do 300 drutów grubych na pół palca. Gdyby ułożyć wszystkie druty jeden za drugim, sięgałyby od Bieszczad po Świnoujście.

Liny były wieszane za pomocą urządzenia zwanego bananem (od jego kształtu), a na koniec naprężone. Płyta mostu uniosła się wtedy o mniej więcej 40 cm. Za to podczas prób obciążeniowych ugięła się o 19,5 cm (norma zakładała nieco ponad 20 cm). Odpowiedzialny za testy prof. Jan Kmita z Politechniki Warszawskiej podsumował: - Każdy chciałby przeżyć tyle, ile przetrwa most Świętokrzyski. Bez generalnego remontu **powinien wytrzymać ponad sto lat.** Warszawa dostaje wyjątkowo piękną przeprawę.

DARIUSZ BOROWICZ

KUBA ATYS



MOST ŚLĄSKO- -DĄBROWSKI

- Długość - 527 m
- Szerokość - 20,7 m (w tym jezdnie z torowiskiem tramwajowym - 14,7 m)
- Otwarcie - 22 listopada 1864 r. (most Kierbedzia) i 22 lipca 1949 r. po powojennej odbudowie przez Mostostal Warszawa według projektu Jerzego Koziełka

Po wojnie dostał drugie życie, ale jego **filary mają już przeszło 150 lat**. Przetrwały po pierwszym wysokowodnym moście w Warszawie, który powstał pod okiem utalentowanego polskiego inżyniera Stanisława Kierbedzia (1810-99). We wcześniej zdobył uznanie, łącząc brzegi głębokiej na 12 m Newy w Petersburgu. Most Kierbedzia, bo tak przyjęło się o nim od razu mówić, został otwarty w 1864 r. Oficjalnie patronem mianowano cara Aleksandra II.

Był to most zupełnie inny niż obecny Śląsko-Dąbrowski. Początkowo miał służyć kolei jako fragment trasy łączącej dworce Warszawsko-Wiedeński w Śródmieściu z Petersburskim na Pradze. Ostatecznie w 1866 r. ruszyła tędy **linia tramwajów konnych** zelektryfikowana w 1908 r. Dopuszczalna prędkość nad Wisłą wynosiła ledwie 15 km na godzinę.

Nad mostem wznosiła się stalowa kratownica o prostych ścianach po bokach i nad jezdnią. Po wysadzeniu dwóch przęseł w 1915 r. przez Rosjan wycofujących się przed Niemcami w czasie I wojny światowej odbudowano je w nowym kształcie - tu kratownica była wygięta jak łuk.

1 lutego 1944 r. z mostu Kierbedzia **skakali do Wisły** Zbigniew Gęsicki ps. „Juno” i Kazimierz Sott ps. „Sokół” po zamachu na Kutsherę, dowódcę SS. Zginęli ostrzelani przez Niemców. Na barierze wisi tablica upamiętniająca młodych AK-owców.

Most Kierbedzia przetrwał do 13 września 1944 r. Zburzyli go Niemcy uciekający z Pragi

przed Armią Czerwoną i Wojskiem Polskim. Filary ocalały, co przyspieszyło odbudowę. Do ich wzniesienia 80 lat wcześniej Kierbedź zastosował nowatorską wtedy, ale wymagającą dużo cierpliwości metodę kesonową. Po wojnie filary zostały tylko częściowo rozebrane, wzmocnione i nadbudowane. Umieszczono na nich dwie stalowe, płaskie jak deska blachownice z szerszą od poprzedniej płytą mostu.

Jednocześnie trwało wytyczanie Trasy W-Z, czyli wschód - zachód: 7 km od ul. Radzymińskiej na Pradze po Młynarską na Woli. - Ilekroć wspominam tamten okres, nachodzi mnie smutna refleksja: wówczas w niespełna dwa lata zrealizowaliśmy wielkie dzieło urbanistyczno-architektoniczne, dziś w tym samym czasie zdążylibyśmy zaledwie zatwierdzić projekt - mówił w 1970 r. „Trybunie Ludu” jeden z projektantów Trasy W-Z Stanisław Jankowski ps. „Agaton”. To było słynne „warszawskie tempo” - na budowie pracowało jednocześnie 8 tys. osób, w tym blisko stu projektantów i inżynierów.

Most Śląsko-Dąbrowski **łączył się z 250-metrowym tunelem pod pl. Zamkowym**. We wcześniej jednak długo trwały dyskusje, czy odbudować wiadukt Pancera z arkadami wykonany w latach 1844-46 jako droga do lewego brzegu Wisły. Ten stromy przejazd prowadził bezpośrednio na Krakowskie Przedmieście, ale zasłaniał pałac Pod Blachą. „Przesądzający był ponoć głos Bolesława Bieruta. Wśród wielu zalet podziemnego przejazdu projektanci wymieniali jego znaczenie militarne. Jak czytamy w poświęco-

nym Trasie W-Z specjalnym numerze tygodnika »Stolica«, w razie nalotu bombowego na Warszawę w tunelu może się skryć 10 tys. osób” - pisał Tomasz Urzykowski w „Spacerowniku po Warszawie lat 40.”

Najbardziej dramatycznym momentem budowy była **walka o kościół św. Anny**, który trzy miesiące przed zakończeniem robót zaczął pękać i osuwać się ze skarpy. Inżynierom udało się uratować i wzmocnić fundamenty świątyni. Według anegdoty jeden z księży miał ich namawiać, by zaczęli się też modlić. W odpowiedzi usłyszał: - Niech każdy robi po swojej linii. Ksiądz się będzie modlił, a my zrobimy resztę.

Most otrzymał nową nazwę i był to wyraz uznania dla górników oraz hutników ze Śląska i z Zagłębia Dąbrowskiego odbudowujących stolicę. Budowniczości Trasy W-Z zostali upamiętnieni na trzech spiżowych tablicach u wylotu tunelu i przy wejściu do **pierwszych w Polsce schodów ruchomych** prowadzących na pl. Zamkowy. Przeżyły prawdziwy szturm podczas otwarcia Trasy W-Z 22 lipca 1949 r. Tłumy warszawiaków spacerowały też mostem Śląsko-Dąbrowskim. Tego dnia o godz. 18 ruszyły tramwaje, a wśród nich **rozstawiona w piosence linia 18** z pętli Królikarnia na Dworzec Wschodni: „Kiedy rano jadę osiemnastką, chociaż ciasno, chociaż tłok, patrzę na kochane moje miasto, które mnie zadziwia co krok. Bo tu Marszałkowska i Trasa W-Z, Krakowskie Przedmieście i tunel, i wnet: na prawo most, na lewo most, a dołem Wisła płynie...”.

MOSTY HISTORYCZNE

Na wysokości Starego Miasta i Mariensztatu powstawały pierwsze stałe mosty przez Wisłę w Warszawie, ale żaden nie przetrwał dłużej niż 30 lat. Wydarzeniem na skalę europejską było otwarcie pod koniec panowania króla Zygmunta Augusta drewnianej przeprawy o długości 500 m i szerokiej na 6 m. - Zaiste, trudno coś podobnego znaleźć w Europie i nie można go było nie podziwiać! - zakrzyknął na widok tego mostu niemiecki podróżnik Georg Braun. I zapisał: „Tak długością, jak i wspaniałością widoku **w całej Europie prawie nie miał równego**, podziw powszechny wywoływał”.

Niezwykłego przejazdu przez rzekę, który znajdował się u wylotu dzisiejszych ulic Mostowej na Nowym Mieście i Ratuszowej na Pradze, poeta Jan Kochanowski poświęcił kilka utworów. Najbardziej znana jest fraszka „Na most warszewski”: „Nieublagana Wisło, próżno wstrząsasz rogi, próżno brzegom gwałt czynisz i hamujesz drogi; nałaził forteł król August, jako cię miał pożyć, a ty musisz tę swoją dobrą myśl położyć, bo krom wiosła, krom prumów już dziś suchą nogą twój grzbiet nieujędzony wszyscy deptać mogą”.

Budowa mostu zygmuntońskiego zaczęła się w 1568 r., a kierował nią Erazm z Za-

krocymia. Po czterech latach przeprawa była gotowa prowizorycznie i można było przez nią **przewieźć ciężko chorego monarchę**. Dokończenia prac, które trwały jeszcze dziesięć lat, dopilnowała jego siostra Anna Jagiellonka. W dno rzeki wbito **pale z litewskich dębów**. Były tak trwałe, że jeszcze w XIX w. wspominał o nich Kazimierz Wójcicki w książce „Warszawa i jej społeczność w początkach naszego stulecia”: „Mam szkatułkę małą na pamiątkę z jednego dębu, który służył za pal i w wodzie przeleżał przeszło trzy wieki”.

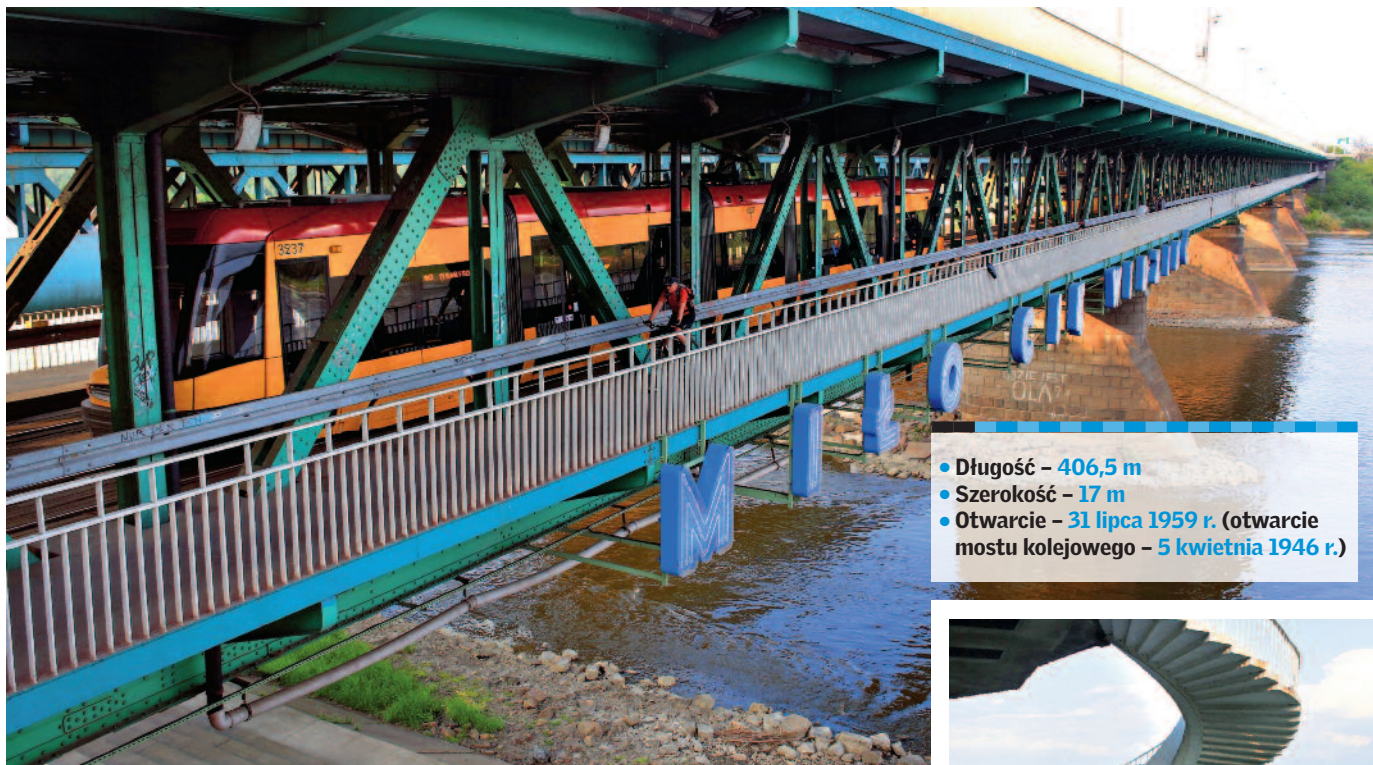
Pierwszy stały most w Warszawie ustąpił naporowi kry w 1603 r. Potem budowano tylko **tymczasowe przeprawy podczas wojen** (m.in. potopu szwedzkiego) i z okazji elekcji królewskich. Te odbywały się na terenie dzisiejszego Koła na Woli i musiała się tam przedostać przez Wisłę szlachta z Litwy i ze wschodu Rzeczypospolitej. Były to mosty żyłkowe wznoszone na szcepionych ze sobą łodziach.

Najdłuższą taką konstrukcją istniała u wylotu ulic Bednarskiej i obecnej Okrzei. Był to most Adama Ponińskiego otwarty w 1775 r. Za przejazd nim **pobierano 2 grosze od każdego człowieka** i 20 groszy od ładownej karety. Inwestycja zwróciła się w ciągu dziesięciu lat. **Spalony celowo** pod koniec insurekcji kościuszkowskiej w 1794 r., został odbudowany, ale znowu znisz-

czone go przed wkroczeniem wojsk napoleońskich w 1806 r. „Francuzi za wniknięciem do Warszawy zaczęli obok niego, nie znając zmiennego koryta Wisły, budować most na palach” - pisał Wójcicki. - Gdy wjechał nań marszałek Davoust [jeden z dowódców Napoleona] ze sztabem swoim, a lody na rzece ruszyły, zaledwie zdołał w pełnym galopie unieść życie z tego mostu”.

Ważną funkcję pełniło kilka mostów saperskich przerzuconych przez Wisłę pod koniec II wojny światowej w 1945 r. i w późniejszych latach. M.in. pontonowe na wysokości ul. Ratuszowej, Jakubowskiej na Saskiej Kępie, a także wysokowodny przy Karowej. Odbywał się nimi cały transport między Pragę a lewobrzeżną częścią Warszawy w oczekiwaniu na odbudowę stałych przepraw. Pierwszą konstrukcję o długości 410 m i nośności 16 t upamiętnia tablica „W hołdzie żołnierzom Wojska Polskiego 3. Brygady Pontonowo-Mostowej”. Stoi między mostami Śląsko-Dąbrowskim i Gdańskim na lewym brzegu Wisły. Z napisu wynika, że prace zaczęły się o godz. 23 w nocy z 17 na 18 stycznia 1945 r. na wysokości Ogrodu Zoologicznego i ul. San-guszki. Trwały 12 godzin przy temperaturze -18 st. C na skutek lodu na Wiśle. Most ten wytrzymał kilka tygodni.





- Długość – 406,5 m
- Szerokość – 17 m
- Otwarcie – 31 lipca 1959 r. (otwarcie mostu kolejowego – 5 kwietnia 1946 r.)

MOST GDAŃSKI

Jako jedyny w Warszawie **ma dwa poziomy**. Dołem kursują tramwaje, chodzą piesi oraz jeżdżą rowerzyści, a góra jest przeznaczona dla samochodów i autobusów.

Powstał w latach 1957-59 na filarach oddanego w 1875 r. mostu kolejowego. Był montowany nietypowo - wykonawca Mostostal Warszawa po raz pierwszy zastosował tzw. system nawisowy, bez rusztowań. To pozwoliło zaoszczędzić duże ilości drewna.

- Nowy most mnie oczarował. Przeszłam go na piechotę mimo swoich 82 lat. Jestem tu z siostrą, która jest ode mnie jeszcze starsza - zachwyciła się po otwarciu Michalina Miselhorn z ul. Stalowej. Każdy chciał wejść na **spiralne schody przy Wislostradzie** okrzyknięte w prasie „niezwykle śmiałą konstrukcją”. Ludzie próbowali się na nie dostać jeszcze przed oddaniem mostu, a prace wykończeniowe trwały do ostatniej chwili. Ciekawscy uszkodzili beton, który nie zdążył się związać. Kiedy premier Józef Cyrankiewicz przecinał wstęgę, na barierkach wisiały ostrzeżenia: „Świeżo malowane”.

Kierownik inwestycji **Józef Sigalin** pisał: „Gdy oddawany był do użytku most Poniatowskiego, Polska Ludowa miała za sobą równo dwa lata istnienia. Przy Trasie W-Z - równo pięć. Przy placu Konstytucji - osiem. Przy Starówce - dziesięć. Dziś 22 lipca 1959 r. Polska ma za sobą 15 lat. Oddanie do użytku Trasy Mostowej nie jest zakończeniem tej inwestycji. Jest to przekazanie tylko części arterii obwodowej, która w przyszłości otoczy Śródmieście Warszawy. Trzeba brać się do roboty. Przed nami XX-lecie Polski Ludowej. 22 lipca 1964 roku - za pasem”.

Razem z mostem Gdańskim (długość 406,5 m) wytyczono całą sieć ulic, m.in. Wybrzeże Helskie i Szczecińskie z mostem nad kanałem do Portu Praskiego, a na lewym brzegu Wisły - Międzyparkową, Buczką (dziś Słomińskiego) z wiaduktami nad Zakroczymską i rondo Babka. Do tego 14 km linii tramwajowych, **park Traugutta i plaże nadwiślańskie**. Jednak „arteria obwodowa”, o której Sigalin mówił 56 lat temu, nie jest gotowa do dzisiaj - brakuje fragmentu od ronda Żaba do ronda Wiatraczna.

Sam most Gdański, niewłaściwie konserwowany podczas eksploatacji, nie przetrwał próby czasu. 36 lat po otwarciu do Wisły spadł kawałek betonowej konstrukcji i trzeba było zamknąć zewnętrzne pasy ruchu. Stalowa konstrukcja mostu była przeżarta rdzą. Jego kapitalny remont w latach 1997-98 trwał niewiele krócej niż budowa. - Teraz powinien wystarczyć na 50 lat - zapewniał Bohdan Brym z Mostostalu Warszawa.

Oryginalna konstrukcja mostu Gdańskiego nadal ma swoich zwolenników. W ostatnich latach wśród nowożeńców zapanowała moda, by **pozować do zdjęć ślubnych** na pomoście tramwajowym. Jest wyłożony deskami, w tle widać pomalowaną na zielono kratownicę. To charakterystyczny element przeprawy. Wygląda szczególnie efektownie, odkąd w 2000 r. została iluminowana.

W 2014 r. bliżej lewego brzegu Wisły zawiśl wybrany w konkursie **neon „Miło cię widzieć”**. Wymyślił go Mariusz Lewczyk: - Zależało mi na jednoznacznie pozytywnym przekazie. Może neon będzie zobowiązywał mieszkańców Warszawy do większej serdeczności nie tylko wobec miejscowych, ale także przyjezdnych?



Most Gdański ma dwa poziomy. Z chodnika na Wislostradzie wchodzi się na niego po spiralnych schodach

MOST KOLEJOWY POD CYTADEŁĄ

To druga w kolejności wysokowodna przeprawa przez Wisłę zbudowana w Warszawie. Wcześniej był tylko most Kierbedzia. Kiedy się okazało, że nie jest możliwe puszczenie po nim pociągów, zaborcy rosyjscy zdecydowali o wykonaniu nowej trasy kolejowej blisko swojej twierdzy w Cytadeli.

Pociągi jechały z Pragi linią obwodową przez Dworzec Nadwiślański (dziś Gdański), Powązki, Koło, Wolę i Czyste. Tu znajdowała się stacja końcowa Warszawa Towarowa z dziesiątkami bocznic na tzw. Syberii. Sam most kolejowy przez Wisłę zbudowano w latach 1873-75. Miał tylko jeden tor i jego przepustowość szybko się wyczerpała. W 1908 r. ruch kolejowy został więc przeniesiony na nowy most z dwoma torami, który powstał na północ od poprzednika, bliżej Cytadeli. Dotychczasowy zmienił się w przeprawę drogową.

13 września 1944 r. oba mosty wysadzili Niemcy. Kolejowy został odbudowany jako pierwszy po wojnie. Pociągi pojechały nim 5 kwietnia 1946 r.

MOST GROTA- -ROWECKIEGO

To najbardziej ruchliwa przeprawa przez Wisłę w Warszawie – przed rozpoczęciem remontu w 2013 r. przejeżdżało nią 160 tys. pojazdów dziennie.

- Długość – 645 m
- Łączna szerokość po przebudowie – 46,2 m (wcześniej: 37 m)
- Najwięcej pasów ruchu w Polsce – po pięć w każdym kierunku
- Budowa w latach 1977-81 (Mostostal Warszawa), modernizacja w latach 2013-15 (Metrostav)



Miał być podwieszony na dwóch strzelistych pylonach, ale wytypowany do budowy Mostostal Warszawa „nie dostał wystarczającego przydziału dewiz”. Nie było więc za co kupić lin i urządzeń do ich do montażu w tzw. krajach kapitalistycznych. Wybrany projekt biura Stolica został wstrzymany. Zapadła decyzja, że między Żeraniem a Kępą Potocką na Żoliborzu powstanie zwykła **przeprawa belkowa**. Miniaturę pierwotnej wersji mostu Grota z jednym pylonem otwarto zaś w połowie lat 80. nad Wkrą w Goławicach niedaleko Pomiechówka.

W 1978 r. kierownictwo budowy objął Jerzy Bogaczyk. Jak wspomina, Wisła była wyjątkowo kapryśna. Poza tym wykonawcy coraz bardziej odczuwali kryzys gospodarczy. Od listopada 1979 r. do lutego 1980 r. wstrzymano dostawy materiałów, były też przerwy w dopływie prądu. Kiedy roboty na nowo się rozkręciły, w czerwcu przyszła **fala powodziowa**, a potem kolejne. Za każdym razem Wisła demolowała teren budowy, podmyła też pale pod jedną z tymczasowych podpór. Zapanowała atmosfera grozy, bo konstrukcja mostu mogła się zawalić. „Były też mile chwile, gdy **wyciągano z wody żywe zwierzęta**, którym ratowano życie” – notował dyrektor budowy.

Termin jej zakończenia został przesunięty z 1980 r. na ostatni kwartał 1981 r., co i tak było wyzwaniem. Inżynier Bogaczyk uważa, że załogę zmobilizowała inicjatywa upamiętnienia w nazwie mostu **gen. Stefana Grota-Rowecka**.

Jezdnia mostu Grota-Roweckiego w stronę Żoliborza gotowa do otwarcia po poszerzeniu, na drugiej jeszcze cztery pasy ruchu

kiego, komendanta głównego Armii Krajowej. Ta formacja wojskowa była w PRL-u na cenzurowanym. - Roboczo most był nazywany Toruńskim, od trasy, która prowadziła w kierunku tej ulicy na Bródnie, ale władza miała plan, żeby na koniec nadać nazwę mostu Lenina - opowiada Jerzy Bogaczyk. - Zaczęła się jednak „Solidarność”, do której zapisała się właściwie cała załoga. Razem z kierownictwem Mostostalu wystąpiliśmy, żeby patronem został gen. Grot-Rowecki. Później za pracę nie dostałem orderu za zbudowanie mostu.

Powstał komitet dla upamiętnienia gen. Grota i jego żołnierzy w nazwie mostu i Trasy Armii Krajowej na Żoliborzu. Na czele stanął prof. Aleksander Gieysztor, prezes Polskiej Akademii Nauk i pierwszy dyrektor Zamku Królewskiego. Zaangażowali się kombataneci i ludzie kultury. Historycy Andrzej Kunert i Tomasz Szarota prezentowali robotnikom budującym most sylwetkę przyszłego patrona. „Oficjalnie wszyscy mówili, że nas **popierają całym sercem**, ale jak przyszło co do czego, wymigiwali się” - wspominała na łamach „Stołecznej” w 1996 r. Irena Mielczarska-Rowecka, córka generała.

Ni z tego, ni z owego w „Żołnierzu Wolności” ukazał się list, żeby nowemu mostowi patronował gen. Zygmunt Berling. - To była celowa robota wojska, ale załogi przedsiębiorstw budują-

cych most poparły gen. Grota - mówił publicysta i warszawianista Lesław Bartelski.

9 listopada 1981 r. ludzie z komitetu społecznego przez cały dzień czekali na decyzję Stołecznej Rady Narodowej. Wreszcie zapadła jednogłośnie: będzie most Grota-Roweckiego! - Mimo to prezydent Warszawy w rozmowie z nami zaczął się wykręcać. Wtedy robotnik z budowy, którego zabraliśmy w delegacji do ratusza, zaczął mu **walić pięścią w stół**, aż ustąpił - zapamiętała Irena Mielczarska-Rowecka.

Uroczystości otwarcia odbyły się dwa tygodnie przed ogłoszeniem stanu wojennego. Jednego dnia oficjalnie i skromnie z gen. Wojciechem Jaruzelskim, a następnego doszło do wielkiej manifestacji. - Na węzeł przy Wislostradzie przyszło kilkadziesiąt tysięcy osób. **Daniel Olbrychski i Krzysztof Kolberger** recytowali wiersze. Postawiliśmy ogromny drewniany krzyż - mówi Jerzy Bogaczyk. Biskup Jerzy Modzelewski poświęcił most i powiedział: - Dziś Armia Krajowa i jej współtowarzysze zostają zrehabilitowani, z rąk społeczeństwa otrzymują boże i solidarne Virtuti Militari.

Od jesieni 2013 r. czeska firma Metrostav poszerza most Grota o **piąty pas ruchu, chodniki i przejazd dla rowerzystów**. Młodych inżynierów zaskoczyło to, w jak dobrym stanie zachowała się po 35 latach stalowa płyta mostu Grota. Ma grubość 2,5 cm, na niej znajdują się jezdnie. - To była koronkowa robota - ocenili.





1

KUBA ATYS

MOST PÓŁNOCNY



2

ADAM STĘPIEN



3

STEFAN ROMANIK

Ten rozdział powinniśmy zatytułować: „Most Marii Skłodowskiej-Curie”. Tak brzmi jego oficjalna nazwa, którą Rada Warszawy nadała w 2011 r. z okazji stulecia przyznania polskiej uczonej drugiej Nagrody Nobla. Nadal jednak powszechnie używana jest robocza nazwa most Północny z czasów budowy.

Zanim się zaczęła, minęło aż dziesięć lat. Nowy przejazd przez Wisłę trzeba było pilnie szykować dla rozbudowującej się żywiłowo Białoleki. Korki codziennie paraliżowały ulicę Modlińską i najbliższy most Grota-Roweckiego. Inwestycję blokowały głównie protesty Ogólnopolskiego Towarzystwa Ochrony Ptaków. Przekonywało, że będą się rozbijały o konstrukcję mostu. Żeby uniknąć wojny z ekologami, władze miasta zrezygnowały więc z pylonu i lin. W finale urzędnicy dobili targu z obrońcami ptaków: w zamian za wycofanie się z protestów dostali 30 tys. zł za dogładanie wycinki drzew pod dojazdy do mostu i kolejne 26 tys. zł za wytypowanie miejsc pod 350 budek lęgowych.

W kwietniu 2005 r. ówczesny naczelny architekt miasta Michał Borowski rozstrzygnął konkurs, w którym odrzucono m.in. koncepcję mostu lukowego. - Nasza wygrana trochę mnie zaskoczyła. Może most nie będzie piękny, ale za to funkcjonalny, tani i łatwy do wykonania - mówił Tadeusz Suwara, szef zwycięskiego Transprojektu. Komentarz redakcyjny na otwarcie mostu zatytułowaliśmy: „Wielka radość z brzydala północy”, a także druga część tej zapowiedzi nie do końca się sprawdziła.

Po pierwsze, koszt budowy wzrósł w trakcie prac o 120 mln zł. Nie było też łatwo. W 2010 r.

1. Podnoszenie 63-metrowego przęsła o wadze 600 ton, które przyplynieło barką z Gdyni
2. Most ma część tramwajową i dwie drogowe
3. Otwarcie dla ruchu 25 marca 2012 r.

teren robót czterokrotnie zalewała fala powodziowa. Z kolei następnego lata, gdy z Gdyni wiezono na barkach ostatnie 500-tonowe środkowe przęsło mostu, Wisła niemal wyschła i transport utknął pod Płockiem. Za to operacja podnoszenia tego elementu wyglądała widowiskowo: barka została ustawiona w poprzek Wisły i za pomocą lin oraz siłowników kolos uniesiono na miejsce o 15 m.

Na Wielkanoc 2011 r. budowniczowie mostu zebrali się na lewym brzegu pod połączonymi przesłami części drogowej. W „Stolecznej” ukazało się zdjęcie: dyrektor budowy Arkadiusz Ar-

ciszewski trzyma kosz z wielką pisanką. Życzenia składa ks. Jan Ujma, proboszcz parafii Matki Bożej Królowej Pokoju na Młocinach: - Niech ten most łączy oba brzegi nie tylko komunikacyjnie, ale też nas. Ludzko, po sąsiedztwu niech połączy. Żeby życzliwość i dobroć, a nie tylko samochody nim płynęły. Może zaainspirowało to Stoleczną Estradę, która na otwarcie mostu wiosną 2012 r. zorganizowała na nim imprezę pod hasłem „Powitanie sąsiada” (Białoleka miała się bratać z Bielaniem).

Ks. Ujma był wdzięczny budowniczym mostu za uratowanie przedwojennej kapliczki. Dźwig przeniósł ją o 20 m, żeby zmieściło się nowe skrzyżowanie ul. Pułkowej z ul. Zgrupowania AK „Kampinos”. Powstał tu wielki węzeł drogowy dla nowej trasy mostowej.

Prezydent Warszawy Hanna Gronkiewicz-Waltz mogła się pochwalić, że stolica dostała na nią największą w historii dotację unijną w kategorii inwestycja drogowa - 375 mln zł! Jej zastępca Michał Olszewski zastrzegł jednak, że „plan finansów miasta jest i tak napięty jak plan-dek na żółty”. - Od 2004 r. ciocia Unia zapewniła nam połowę rocznych dochodów - stwierdziła pani prezydent, bo na jej rządy przypadła najlepsza koniunktura, czego dowodem był też otwarty po dziesięciu latach przerwy most Marii Skłodowskiej-Curie nazywany Północnym.

- Długość - 795 m, w nurcie Wisły stoją tylko dwie podpory. Cała trasa mostowa od metra Młociny do ul. Modlińskiej - 4,3 km
- Szerokość - trzy osobne przeprawy przez rzekę - dwie dla samochodów, jedna dla tramwajów, pieszych i rowerzystów
- Wykonawcy - firma Pol-Aqua (most), Skanska (dojazd na Bielaniech)
- Budowa od maja 2009 r., otwarcie - 25 marca 2012 r. (część drogowa), 21 stycznia 2013 r. (dla tramwajów)
- Koszt - 1,1 mld zł

BEZPŁATNY DODATEK DO „GAZETY WYBORCZEJ”

Tekst: JAROSŁAW OSOWSKI

Redaktor prowadząca: EDYTA RÓŻAŃSKA

Zdjęcie na okładce: JACEK MARCZEWSKI

Na str. 16 materiał reklamowy partnera dodatku

MOSTY PLANOWANE

POŁUDNIOWY (dawny autostradowy). Ma być zbudowany w następnej kolejności razem z 6,4-kilometrowym fragmentem południowej obwodnicy Warszawy między ul. Przyczółkową w Wilanowie a Walem Miedzeszyńskim.

Od grudnia 2013 r. trwa przetarg na jego wykonawcę. Rozstrzygnięcie Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad zapowiada w najbliższych tygodniach, podpisanie umowy - w lipcu 2015 r. Urzędnicy sprawdzają, czy turecka firma Gülermak (wykonawca II linii metra), która złożyła najtańszą ofertę, nie zaniżyła ceny (757 mln zł). Kosztorys inwestorski przewidywał wydatek wyższy aż o 1 mld zł. Budowa powinna się rozpocząć w 2016 r.

Most Południowy ma zostać otwarty w 2019 r. Powstanie dokładnie na 500. kilometrze Wisły i będzie ją przecinał w jednym z najszerzych miejsc w granicach Warszawy. Razem z dojazdami będzie liczył 1,5 km. Powstaną dwie oddzielne przeprawy dla każdej z jezdni, na których zmieszczą się po cztery pasy ruchu. Wybrano proste, płaskie konstrukcje belkowe, bez pylonów, olinowania i iluminacji ze względu na sąsiedztwo rezerwatów ptasich. Połączenie mostu z Walem Miedzeszyńskim zaplanowano na wysokości ul. Podbiałowej.

KRASIŃSKIEGO. Jego konstrukcja zapowiada się bardzo ciekawie. Projekt firmy Systra przewiduje jedyny w Warszawie most wiszący na wielkim rozdwojonym łuku przypominającym rączkę do walizki. Oprócz dwóch pasów ruchu w każdym kierunku, dróg rowerowych i chodników po obu stronach mostu w środku zmieszczą się tory tramwajowe. Przeprawa ma połączyć pl. Wilsona i Wisłostradę na Żoliborzu z ul. Jagiellońską, a docelowo poprzez 960-metrowe estakady nad linią PKP - także ul. Matki Teresy z Kalkuty na Bródnie.

Pierwotnie ratusz planował budowę mostu Krasińskiego nawet przed Północnym, ale od 2008 r. z powodu kryzysu in-

westycja jest zawieszona. Według aktualnej wieloletniej prognozy finansowej właściwe prace będą realizowane w latach 2021-23. Przewidziano na to 622,5 mln zł. Już od 2015 r. w ciągu trzech lat miasto zamierza wydać 55 mln zł na aktualizację projektów dla całej Trasy Krasińskiego (Żoliborz - Bródno) i wykup nieruchomości.

„NA ZAPORZE”. Ta robocza nazwa pochodzi od planowanej w czasach PRL-u tzw. kaskady Wisły, czyli zestawu kilku tam. Na jednej z nich w granicach Warszawy miał się znaleźć most. Z zapory jednak definitywnie zrezygnowano. Od 2008 r. istnieje wstępna koncepcja mostu o długości 1,3 km podwieszonego na 115-metrowym pylonie. Problemem jest konieczność dobudowania długich dojazdów - przez ul. Augustówką do ul. Wiertniczej i Powińskiej, a po prawej stronie Wisły - do Wálu Miedzeszyńskiego na wysokości ul. Chodziejskiej i dalej do budowanego właśnie tunelu przy stacji kolejowej w Międzyzlesiu. Ratusz informuje, że obecnie nie rezerwuje pieniędzy na budowę mostu „Na Zaporze” przed 2042 r.

MOSTY W WARSZAWIE

istniejące
planowane
kolejowe



Most Krasińskiego ma być przeprawą wiszącą na wielkim rozdwojonym łuku



© GAZETA WYBORCZA

Zapraszamy na:

Spacer po mostach

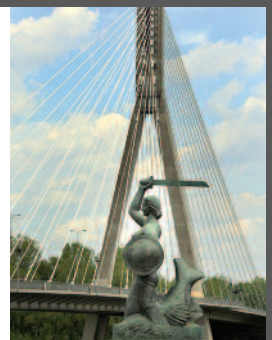
Start: niedziela 24 maja, godz. 11, przy moście Poniatowskiego po lewej stronie Wisły, przystanek autobusowy linii 185 w stronę Żoliborza

Jarosław Osowski oprowadzi po moście Poniatowskiego i Świętokrzyskim, przejdziemy też prawym brzegiem Wisły.

Inżynierowie z Mostostalu Warszawa opowiedzą o budowach mostów w stolicy.

Partner spaceru:

Mostostal
WARSZAWA
70lat



gazeta
WYBORCZA.PL

2000

Most Świętokrzyski

2002

Most Siekierkowski

1981

Most Toruński

Mostostal
WARSZAWA

1959

Most Gdański

70lat

pasji,
innowacji
i rozwoju

1945

▼ Most im. Ks. Józefa
Poniatowskiego

1974

Most Łazienkowski

1949

Most Śląsko-Dąbrowski