

# Stanisława Janicka

---

## Z dziejów landsberskich mostów

---

Nadwarciański Rocznik Historyczno-Archiwalny nr 14, 201-206

---

2007

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej [bazhum.muzhp.pl](http://bazhum.muzhp.pl), gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

**Stanisława Janicka**  
Gorzów

## Z dziejów landsberskich mostów

Według historyków niemieckich najstarsza udokumentowana wiadomość o istnieniu mostu w Landsbergu n. W pochodzi z 1360 roku, a więc ponad sto lat po założeniu miasta 2 lipca 1257 roku<sup>1</sup>.

Niewątpliwie połączenie pomiędzy miastem a terenem leżącym na lewym brzegu Warty istniało znacznie wcześniej, chociaż służących temu urządzeń nie można było nazwać mostem. Zachowany np. w aktach miasta Gorzowa dokument z 1316 roku mówi o tym, że miasto pobiera myto za każdego konia, który przechodzi groblę<sup>2</sup>. W każdym razie połączenie z terenem zawarciańskim istniało, bo wymagała tego konieczność. Miasto weszło bowiem w posiadanie pobliskich wsi leżących po drugiej stronie Warty i tak w 1319 roku była to wieś Glinik, w 1325 Ulim, w 1345 Deszczno, a w 1385 Karnin. Tak więc budowa mostu na Warcie stała się koniecznością, jak również budowa dróg, które by łączyły miasto z jego posiadłościami. Najważniejszą sprawą jednak był fakt, że tędy prowadziła droga do Polski.

W dokumentach pochodzących z XV i XVI wieku występują wzmianki o moście, np. gdy miasto otrzymało w 1495 roku zezwolenie na pobieranie myta (1 pfennig) od każdego konia, który przechodzi most (o ile jego właściciel nie był mieszkańcem miasta) – przywilej nadany przez margrabiego Jana<sup>3</sup>; gdy mowa o powodzi występuje wzmianka, że powódź zmiotła w 1564 roku 3 przęsła mostu; w 1579 roku istnieje już brama mostowa, a w 1585 powstała ulica Mostowa.

Brakuje wiadomości ścisłych o położeniu mostu, jak i o jego wyglądzie. Dopiero w 1564 roku występuje określenie, że był to most zwodzony i takim pozostał przez wiele lat, bo aż do 1905 roku<sup>4</sup>. Fragment, który zwodzono, aby mogły przepłynąć statki żaglowe, znajdował się w części południowej mostu. Z najstarszego sztychu Meriana wynika również, że był to drewniany most zwodzony, bez poręczy.

W dawnych czasach wody Warty, zbliżając się do Landsbergu znajdowały sobie liczne koryta, a tym samym ich szerokość była mniejsza, łatwiejsza do pokonania, budowano więc groble i tamy, które ułatwiały przedostanie się na drugi brzeg rzeki. W ten sposób powstawały też liczne niewielkie mosty. Jak wynika z niemieckich opracowań historycznych, mosty istniały przy Bramie Santockiej, Bramie Młyńskiej, no i oczywiście Mostowej. Były to mosty zwodzone, dwa pierwsze łączyły brzegi fos, które otaczały miasto od strony północno-wschodniej i północno-zachodniej.

Przez długie lata budowano mosty drewniane, a więc nietrwałe. Do władz miejskich wpływały skargi na stan mostu, za przejazd którego trzeba było przecież płacić. Zdarzało

1 O. K a p l i c k, *Landsberger Heimatbuch*, Landsberg a/W.1935, s. 23.

2 Akta miasta Gorzowa Wlkp., Kolekcja dokumentów pergaminowych, sygn.1.

3 O. K a p l i c k, *Landsberger Heimatbuch*, s. 23

4 Tamże.

się, że koń przechodzący przez most łamał nogę. Tak więc most remontowano lub przebudowywano. I tak w 1775 roku postanowiono most przebudować, podwyższając go o 2 stopy<sup>5</sup>. W sprawę zaangażowany był tajny radca finansowy kamery kostrzyńskiej von Brenkenhoff, który w latach 1766-1774 nadzorował prace związane z regulacją i obwałowaniem Warty, a także prowadził już prace nad osuszaniem nadwarciańskich mokradeł i zakładaniem na osuszonych bagniskach wsi. Poza nim sprawie tej patronował prezydent kamery kostrzyńskiej graf von Logau.

Przebudowy mostu podjął się mistrz ciesielski Krause. Problemem było uzyskanie właściwego drewna. Lasy miejskie nie posiadały takiego materiału. W pomoc przyszedł przypadek. Oto we wsi Borek pożar zniszczył zabudowania kilku mieszkańców, a że była to wieś należąca do miasta, miało ono obowiązek dostarczyć drewna pogorzelncom na budowę nowych domów. Magistrat zwrócił się więc do władz zwierzchnich o zezwolenie na pobranie drewna w rewirach lasów państwowych, tj. w Kłodawie i Wilanowie. Zezwolenie otrzymano, a gdy mieszkańcom Borku drewno nie było już potrzebne, kupiło je miasto do rozbudowy mostu. Prace wykonano w krótkim terminie, bo rozpoczęto we wrześniu, a ukończono w grudniu 1775 roku<sup>6</sup>. Most umocniono żelaznymi klamrami, a część zwodzoną obciążono dużymi głazami polnymi. W efekcie przekroczono planowane koszty, co pociągnęło za sobą długotrwałą korespondencję z władzami w Kostrzynie.

W latach 1783-1785 w wyniku osuszenia błot nadwarciańskich i kolonizacji odzyskanych przez to terenów wzmożył się ruch na moście. Koryto Warty w związku z jej obwałowaniem pogłębiało się i woda wypłukiwała drewnianą konstrukcję mostu. Już w 1782 roku zauważono, że most się chwieje. Miasto stanęło przed problemem: albo remontować gruntownie, albo wybudować nowy most. Ponieważ jednak różnica kosztów nie była aż tak wielka, uznano, że lepiej będzie wybudować nowy most.

Po załatwieniu zezwolenia u władz zwierzchnich 2 listopada 1783 roku podpisano kontrakt z Schulzem, krajowym mistrzem budowlanym<sup>7</sup>. Sprawa wydawała się być załatwiona, jedynie magistrat łamał sobie głowę nad pytaniem, w którym miejscu nowy most ma być postawiony. Zdania były podzielone. Jedni uważali, że most powinien stanąć na wprost wiodącej ku rzece ulicy, inni że należy zburzyć stary most, a na jego miejscu postawić nowy; jeszcze inni, że stary most należy zostawić, a obok, idąc w górę rzeki, postawić nowy most. W wyniku głosowania, które odbyło się 28 września 1783 roku, nadprezydent Burchardt podjął decyzję w tej sprawie<sup>8</sup>. Biorąc pod uwagę już istniejące przystosowania do starego mostu, jak połączenia drogowe, istniejące zabezpieczenia przed powodzią i krą ostatecznie postanowiono zburzyć stary most, co wiązało się również z mniejszymi wydatkami na jego budowę.

Decyzja czynników lokalnych zapadła, a 6 grudnia 1783 roku kamera w Kostrzynie zatwierdziła projekt. Do 10 czerwca następnego roku przygotowano sprzęt i materiały niezbędne do zburzenia starego mostu i budowy nowego. Dzień później stary most miał zostać zburzony. Stało się jednak inaczej, bo oto na godzinę przed zawaleniem mostu przybyła do magistratu starszyzna miasta, która występując w imieniu mieszczan, prosiła, aby starego mostu nie burzyć, a nowy pobudować obok na wschód od starego. W takim układzie ruch mógłby się odbywać na obu mostach. Mieszczanie argumentowali swoje stanowisko tym, że będą mogli pędzić trzodę chlewną i bydło na zawarciańskie pastwiska

5 Akta miasta Gorzowa, sygn. 3052.

6 Tamże.

7 Tamże.

8 Tamże.

przez stary most, co oszczędzi most nowy. Mieszczanie dobrowolnie zgodzili się zapłacić na ten cel 200 talarów. W ten sposób most nie został zburzony i rozpoczęto załatwianie u władz formalności od nowa. Zostały one uwieńczone sukcesem i ostatecznie starego mostu nie zburzono, a nowy pobudowano obok tak, że leżał on na wprost ulicy Mostowej<sup>9</sup>.

Budowę rozpoczęto 21 czerwca 1784 roku, a nadzór nad jej realizacją sprawował senator Geiseler. Jemu to zawdzięczano, że tylko zdrowe, odpowiedniej długości drewno było brane do budowy. Ponadto Geiseler zadbał o to, aby każda część konstrukcji była oznaczona wypalonym numerem, co wykluczało pomyłkę przy montażu poszczególnych jej elementów.

Budowa przebiegała sprawnie, chociaż prace były utrudnione przez wysoki stan wód w owym czasie. Pomimo jednak tych trudności prace rozpoczęte 21 czerwca zakończono już 14 grudnia 1784 roku.

Szczegóły budowy mostu zawiera protokół kontroli sporządzony 14 marca 1785 roku<sup>10</sup> przez senatora Geiselera. Wynika z niego, że most liczył sobie 438 stóp długości<sup>11</sup>, 22 stopy szerokości, a całość opierała się na 42 przęsłach. Pale były zabezpieczone żelaznymi końcówkami. W środku mostu były „wycięcia”, w których stały 4 ławki dla ozdoby. Na obu końcach mostu znajdował się bruk kamienny. Most został podwyższony w jego środkowej części o 1 i 1/2 stopy, posiadał dobrze osadzone i umocowane poręcze. Stary most pozostał na swoim miejscu.

Dużo wysiłku i starań, a przede wszystkim wiele środków finansowych wymagało zbudowanie nowego mostu, całe miasto żyło tą sprawą. Efekt był z pewnością zadawalający. Stary most służył sprawom gospodarczym, nowym jeździły powozy i karety, chodzili ludzie, którzy mogli sobie odpocząć na ławkach i podziwiać na przykład zachody słońca.

Nadszedł rok 1806, fatalny dla Prus rok klęski wojsk pruskich w wyniku walk z wojskami Napoleona pod Jeną i Auerstädt. Wojska pruskie cofały się w nieładzie na wschód, z Berlina król pruski Fryderyk Wilhelm III z rodziną i dworem uchodził do Królewca na Prusach Wschodnich. Jego trasa wiodła przez Landsberg, był tu 28 października 1806 roku<sup>12</sup>, Król bardzo się śpieszył. 30. był już w Pile. Do obrony miasta rozkazano powołać rezerwistów wojskowych. Stacjonował tu na rozkaz generała von Kalckreuta, dowódca wojsk pruskich na terenie między Wisłą a Odrą, batalion fizylierów, dowództwo którego sprawował z kolei podpułkownik pan Jacque Borel du Vernay, zasłużony żołnierz pruski, odznaczony w 1794 roku orderem „Pour le merite”. On to otrzymał rozkaz opieki nad mostem na Warcie, a następnie przed przybyciem Francuzów, po odstąpieniu wojsk pruskich, zburzenia go i wycofania się w kierunku na Grudziądz. Tu wynikła jednak kwestia sporna pomiędzy stacjonującym w mieście batalionem fizylierów a magistratem: magistrat i mieszkańcy miasta stanowczo sprzeciwili się temu by most zburzono. Powstał konflikt uwieczniony w zachowanej korespondencji prowadzonej pomiędzy podpułkownikiem Borel du Vernay a magistratem. Członkowie magistratu nie godzili się na to, aby z takim wysiłkiem i trudem, nie mówiąc już o kosztach, pobudowany 20 lat temu most mógł być zburzony.

Niestety rozkaz wydany został przez najwyższe instancje wojskowe i poparty rozkazem samego króla. Dla dobra ojczyzny trzeba było ponieść ofiary. Miasto powinno było stawić opór armii francuskiej, która w tak szybkim tempie posuwała się na wschód.

9 Tamże.

10 Tamże.

11 Stopa pruska = 0,48266 metra (S. O r g e l b r a n d, *Encyklopedia powszechna*, Warszawa 1903, s. 103).

12 J. B e n y s k i e w i c z, *Gorzów w XIX wieku*, w: *Dzieje Gorzowa*, t. I, Gorzów Wlkp. 1990, s. 152.

Mieszczanie jednak nie bardzo zgadzali się z pojmowaniem patriotyzmu, jaki sugerowali im wojsko i król. Przemawiał przez nich oportunizm. Oni myśleli już wtedy w kategoriach dziś powszechnie stosowanego pojęcia „małej ojczyzny”. Dla ich małej ojczyzny, to znaczy dla miasta i okolic, most musiał istnieć i sprawą bezsensowną byłoby jego zburzenie; jak również stawianie oporu zbliżającej się potężnej armii francuskiej, mając do dyspozycji jedynie grupę rezerwistów i ewentualnie oddział fizylierów. Pułkownik Borel du Verney sugerował miastu przygotowanie się do obrony poprzez postawienie konstrukcji tzw. kozłów hiszpańskich na drodze wiodącej w kierunku Frankfurtu nad Odrą. Mieszczanie mieli swoje zdanie w tej sprawie. Ich pogląd wyrażony został w odezwie skierowanej do dowódcy stacjonującego w mieście batalionu wojsk pruskich, podpułkownika Jacques'a Borel du Vernay. Zawiera ona oportunistyczny stosunek do zaistniałych okoliczności. Takie pojęcia jak patriotyzm, dobro ojczyzny nie były dla mieszkańców miasta najważniejsze. Najważniejszym było zachowanie życia, mienia i spokoju.

Ostatnie dni października 1806 roku były dla miasta bardzo trudne. Swoje racje wyłożył magistrat w następującej odezwie skierowanej do pułkownika Borel du Vernay 30 października<sup>13</sup>:

*Według wiarygodnych informacji korpus cesarskich wojsk francuskich wymaszerował, zdąża w naszym kierunku i jest już tylko kilka mil stąd. Donosimy Wam o tym nie tylko ze względu na obowiązek, lecz chcemy również w związku z tym prosić Was, abyście zaniechali obrony mostu lecz go zwyczajnie pozostawili, dla tego batalionu jest to sprawa kłopotliwa, ale dla tutejszego miasta i jego mieszkańców może skończyć się bardzo smutno, podobnie jak to się działo w innych miastach, które stawiały opór. Przecież nie będzie to służyło dobru ojczyzny jeśli jeszcze więcej oddziałów dzielnych jej obywateli pod naporem przeważających sił wroga padnie ofiarą i nigdy już nie będą oni mogli powstać, by jej służyć, a miasto liczące 6000 mieszkańców przez to zostanie zrujnowane, zaś mieszkańcy zmuszeni będą prowadzić życie na zgliszczach spalonych domów.*

*Taki jest nasz punkt widzenia tych spraw, zwracamy się więc do Was Wielmożni Panowie o twardych charakterach, w dobrej wierze, że do powyższego się zastosujecie i nie wpędzicie miasto w nieszczęście.*

Odezwa ta została zaopatrzona w adnotację podpisaną przez przedstawiciela magistratu o następującej treści:

*Zanim to pismo zostało dostarczone podpułkownikowi, Wysoki Magistrat zdecydował się 30 października po południu poprzez swych przedstawicieli, którym na sercu leży jego treść, dostarczyć go mu i wyjaśnić, że powinien on wcześniej rano 31 października ze swoim batalionem odmaszerować. Adnotacja nosi datę 30 października 1806 roku i podpisał ją ówczesny burmistrz Abernethy.*

Tą samą datę nosi list napisany przez samego króla Fryderyka Wilhelma III, który 30 października był w Pile i stamtąd wystosował do podpułkownika Borel du Vernay'a list, który miał rozwiać wszelkie wątpliwości dotyczące mostu i stacjonowania wojsk pruskich w Landsbergu. Król niechybnie znał sprawę, konflikt pomiędzy mieszczaństwem a wojskiem pruskim dotarł do niego, gdy 28 października zatrzymał się na krótko w Landsbergu. Oto treść listu:

13 Akta miasta Gorzowa, sygn. 3052.

*Do Pana Podpułkownika Borel du Vernay*

*Mój drogi Podpułkowniku otrzymuje Pan niniejszym rozkaz zgodnie z którym ma Pan zburzyć most prowadzący przez Wartę w Landsbergu i z Pana batalionem na Grudziądź odmaszerować i dane Panu pierwsze polecenie wykonać. Regiment dragonów pod którego dowództwo generał von Kalkreuth Pana przydzielił, powinien wkrótce do Was dotrzeć. Tak więc Pan stamtąd powinien do regimentu się udać. Jeśli jednak nie dotarł on jeszcze do Landsberga powinien Pan pozostawić na miejscu u dowodzącego oficera pisemne oświadczenie w tej sprawie, że Pan zgodnie z rozkazem z powrotem do regimentu dołączy.*

Jestem Pana darzącym uczuciem królem  
(-) Friedrich Wilhelm

*Piła 30 października 1806<sup>14</sup>*

Jak wynika z zachowanej korespondencji pomiędzy wojskiem a magistratem, przy moście pełnili wartę żołnierze od rana do zmroku, którzy na rozkaz dowódcy wieczorem o godz. 21. podnosili część zwodzoną ku górze, a rano ją opuszczali kwadras po siódmej. Tak więc od zmierzchu do rana nie można go było używać, a jedynie w dzień pod okiem wojska. Było to przyczyną zatargu pomiędzy mieszkańcami miasta a wojskiem, który miał miejsce rano 30 października 1806, gdyż powstały kłopoty w związku z przepędzaniem bydła na pastwiska za Wartą. Mieszczanie musieli z bydłem czekać przy moście do prawie godziny ósmej żeby przepędzić przez most bydło i trzodę chlewną na pastwiska.

Podpułkownik Borel du Vernay tłumaczył magistratowi konieczność takiego postępowania i prosił o poinformowanie mieszczan, że wyda odpowiednie polecenia, aby ułatwić sprawę porannego wypędzania bydła na pastwiska i ich powrót wieczorem zgodnie z potrzebą mieszkańców.

31 października 1806 roku był dniem decydującym o losie mostu. Wojska francuskie zbliżyły się do Landsberga, a stacjonujący w mieście fizylierzy musieli wykonać rozkaz króla. Podpułkownik Borel du Vernay zniknął z pola widzenia, prawdopodobnie odmaszerował z oddziałem w kierunku Grudziądza, natomiast w Landsbergu pozostawił kapitana von Schütza z oddziałem żołnierzy który miał rozkaz rozprawić się z mostem i mieszczanami. Magistrat czuwał i robił, co mógł, aby most uratować.

O północy 31 października 1806 roku przed oblicze czuwających wciąż przedstawicieli magistratu stawiał się kapitan von Schütze i wyłożył swoje racje, w wyniku których spisany został protokół następującej treści:

*Stawił się osobiście pan kapitan von Schütze z tutejszego batalionu fizylierów pułkownika Borel du Vernay wraz ze swym oddziałem i oświadcza, że otrzymał rozkaz zburzenia mostu na Warcie i w tym celu zatrzymania przy sobie oddziału (30 fizylierów).*

*Jakby jednak ze strony naszych pełniących wartę (przy moście) osób z Magistratu demonstrowano niezadowolenie, postawi to miasto w nieprzyjemnej sytuacji i ponadto nie przyniosłoby to żadnej korzyści, bowiem batalion ma zadanie wycofania się z tej miejscowości, ale nie przez Wartę, lecz Noteć i uważa, że nie pomogą tu żadne groźby ani przeciwstawianie się, gdyż rozkaz króla jest stanowczy i zdecydowany<sup>15</sup>.*

14 Tamże.

15 Tamże.

Odpis cytowanego powyżej listu królewskiego adresowanego do pułkownika-porucznika Borel du Verney kapitan von Schütze dostarczył magistratowi. Z jego treści jasno wynika, iż otrzymał on rozkaz zburzenia mostu i musi być wykonany. Kapitan w związku z tym podkreślił, iż nie jest w stanie postąpić inaczej i uważa sprawę za zamkniętą. Spisano oświadczenie kapitana Schütza, odczytano, zatwierdzono i podpisano.

Z treści adnotacji urzędnika magistratu zamieszczonej pod oświadczeniem kapitana von Schütza wynika, że most został częściowo zrujnowany, a kamienie obciążające go zostały wrzucone do rzeki, co utrudniało możliwość pływania statkom. Notatkę podpisali burmistrz Abernethy oraz nadburmistrz Henneberger i kapitan von Schütze<sup>16</sup>.

Rzecz działa się w nocy z 31 października na 1 listopada, a już po południu 1 listopada do Landsbergu wkroczyli Francuzi. Miasto poddało się bez walki. Jak wynika z zachowanych dokumentów, zniszczenie mostu w Landsbergu przez wojsko pruskie polegało na wrzuceniu do rzeki głazów kamiennych obciążających część zwodzoną mostu i częściowo jego poręczy. Pozostał drugi most, ten stary, który jeszcze jakoś siętrzymał.

Dopiero w 1809 roku magistrat landsberski zwrócił się pisemnie do króla z prośbą o pomoc w odbudowie mostu, podkreślając okoliczności jego zburzenia. Starano się o uzyskanie drewna z rewirów lasów państwowych niezbędnego do przeprowadzenia remontu mostu jak też pieniędzy z królewskiej kasy na zapłacenie należności rzemieślnikom wykonującym prace remontowe. Pismo kamery kostrzyńskiej wystosowane w imieniu króla oznajmiało, iż miasto i kamera miejska powinny w ramach własnych środków przeprowadzić remont mostu. Nie należy się spodziewać przeprosin państwa za rozkaz zburzenia mostu w czasie działań wojennych, gdyż wymagały tego okoliczności<sup>17</sup>. Jak się okazało już w 1806 roku most został częściowo naprawiony zaraz po przemarszu wojsk francuskich na koszt magistratu<sup>18</sup>.

---

16 Tamże.

17 Tamże.

18 *Zur Geschichte der Wahrtebrücke in Landsberg*, w: „Landsberger General Anzeiger” nr 285, 5 XII 1925.