

# Krzysztof Cierkoński

---

## Krótką historia mostów kolejowych w Gorzowie

---

Nadwarciański Rocznik Historyczno-Archiwalny nr 14, 207-213

---

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.

Krzysztof Cierkoński  
Gorzów

## Krótką historia mostów kolejowych w Gorzowie

Nie pamiętamy o mostach kolejowych. Niedostępne dla pieszych, nie są miejscem romantycznych spotkań. Wybudowane poza centrami miast, nie stają się ich charakterystycznymi punktami. Zazwyczaj nie są ładne, bowiem o kształcie konstrukcji decyduje ich funkcjonalność. Gdy przestają być użyteczne zapominamy o nich natychmiast. Dlatego chciałbym przypomnieć losy takich mostów kolejowych, które wzniesiono ponad Wartą w Landsbergu – Gorzowie.

Pierwszy zbudowano już w 1893 roku, lecz do eksploatacji wszedł dopiero pięć lat później. Połączył ukończoną dwa lata wcześniej linię kolejową z Międzyrzecza z trasą Berlin-Królewiec. Brzegi rzeki spięto skośnie sześcioma kratownicami o rozpiętości 52,25 metra. Oparto je o pięć filarów wyłożonych cegłą i kamieniem. Trzy z nich posadowiono w nurcie rzeki, pozostałe na terenach zalewowych południowego brzegu. Zachowany do dziś północny przyczółek wbudowano w skarpe na której znajdował się Warthebahnhof, zwany po 1945 r. Dworcem Mysłiborskim. Przyczółek południowy znajdował się przy wale przeciwpowodziowym. Z tej strony przedłużeniem mostu nad ulicą Maxa Bahra (Fabryczną) był, stanowiący odrębną konstrukcję, wiadukt o konstrukcji belkowej. Dalej kolej biegła nasypem do Kanału Ulgi, gdzie wzniesiono mniejszy most kratownicowy.

Przędza wyglądały imponująco, lecz miały ograniczoną nośność. Z mostu nie mogły korzystać najcięższe składy towarowe. Pamiętać należy, że linia do Międzyrzecza i jej odgałęzienia obsługiwały ruch lokalny. Znaczenie linii międzyrzeckiej wzrosło po I wojnie światowej, bowiem nowa granica państwowa przecięła sieć dotychczasowych połączeń. Od 1935 roku trasa do Międzyrzecza stała się kolejną strategiczną, zaczęto bowiem wznosić bunkry Międzyrzeckiego Rejonu Umocnionego. Aby zlikwidować ograniczenia transportowe, postanowiono wybudować nowy most.

Planowano konstrukcję o większej nośności (20 ton na oś), a jednocześnie taką, która nie będzie utrudniała żeglugi. Nad głównym nurtem rzeki miano więc wzniesić przęsło o dużej rozpiętości. Działano energicznie. 11 września 1936 Dyrektor Wschodniej Kolei Państwowej powiadomił władze miasta o zamiarze budowy. Na przechowywanym w Archiwum Państwowym w Gorzowie rysunku widać, że początkowo przęsło przynurutowemu nadano kształt gigantycznej kratownicy. Ktoś niebieską kredką naniósł poprawkę-narysował łuk. Jeśli to ślad starań o przyjęcie bardziej estetycznych rozwiązań, to były to starania skuteczne. Miasto zabiegało też, aby w nowej konstrukcji przewidziano chodnik dla pieszych. Władze kolejowe nie akceptowały jednak rozwiązań mogących w przyszłości rodzić spory co do podziału obowiązków i odpowiedzialności. Nie uwzględniły więc zgłaszanego postulatu. Pracujący w „Jucie” nadal dojeżdżali do pracy pociągiem lub przeprawiali się promem kursującym przez Wartę.

Nowy most postawiono o trzynaście metrów powyżej starego. Wymusiło to budowę nowego torowiska. Odmienny przebieg torów oraz decyzja, aby jedną konstrukcją przekroczyć,

zarówno rzekę, jak i ulicę spowodowały, że wznoszony most liczył 315 metrów. Choć tylko pięcioprzęsłowy wspierał się aż na siedmiu filarach, bowiem przęsła drugie, trzecie i piąte, licząc od południa podparto dodatkowo pod środkiem rozpiętości. Cztery z filarów wybudowano w rzece. Jeden z nich znajdował się tuż przy północnym brzegu. Dalej na południe, po obu stronach głównego nurtu, postawiono dwa. Potężniejsze od pozostałych, miały stanowić oparcie przęsła o rozpiętości aż 95,8 metra. Kolejną podporę zbudowano przy brzegu południowym, pozostałe dalej, już na terenie zalewowym. Wszystkie filary wyłożono z zewnątrz kamieniem. Taką samą okładzinę miały przyczółki. Przyczółek południowy ozdobiono symbolami Kolei Rzeszy. Zdjęte po wojnie pozostawiły, widoczne przez długie lata, jasne ślady. Przęsła skonstruowano jako tzw. blachownice. Dają się one opisać jako dwa równoległe względem siebie dwuteowniki o wysokości 2,6 metra każdy. Połączono je u dołu rusztem, na którym leżał tor kolejowy. Najszerze przęsło wzmocniał łuk o wysokości 11 metrów wykonany z belek o przekroju skrzynkowym. Budowlę ocenić należy jako nieprzeciętną z uwagi na to, że przecinała nurt rzeki skośnie, niosła torowisko biegnące po łuku oraz ze względu na niespotykaną rozpiętość przęsła przynurkowego. Most był prosty, a jednocześnie ładny.

Z zachowanych w archiwum dokumentów wynika, że plac budowy wyznaczono już w marcu 1938 roku. Zaawansowanie robót nie mogło być wówczas duże, skoro, jak wiemy, uzgodniono w tym czasie zmianę miejsca posadowienia filaru południowego. Dzięki temu stało się możliwe poszerzenie jezdni ulicy Fabrycznej i budowa pod mostem podwyższonego chodnika. Rok później roboty były w pełni. W listopadzie 1940 roku nowe mosty nad Wartą i nad Kanałem Ulgi przyłączono do nowego torowiska. Jednocześnie zdemontowano wiadukt nad ulicą i rozsypano nasyp łączący go ze starym mostem. Rozebranie samego mostu odłożono na „lepsze czasy”. Taki stan trwał niewiele ponad cztery lata. 30 stycznia 1945 roku, gdy miasto opuszczała armia niemiecka, oba mosty kolejowe wysadzono w powietrze.

Ładunki wybuchowe umieszczono wewnątrz trzech filarów nowego mostu. Były to



*Zniszczony most kolejowy w Gorzowie w latach 40. (fot. ze zbiorów autora)*





oba filary przęśla przynurtego i filar przy południowym brzegu. Eksplozja zniszczyła je aż do fundamentów. W efekcie działań saperów w nowym moście całkowitemu zniszczeniu uległo przęśło znajdujące się nad nurtem. Nawet podczas wiosennej powodzi z wody wystawały ruiny wzmacniającego je łuku. Przęśło znajdujące się na południe od nurtu straciło oparcie w dwu filarach. Połamane na części leżało na brzegu i w wodzie. Większość jego blachownic nie została odkształcona i wykorzystano je później w czasie powojennej odbudowy<sup>1</sup>. Przęśło na północ od nurtu straciło oparcie w jednym filarze. Nadal oparte o północny przyczółek i przybrzeżny filar pozostało wywieszane nad rzeką. W starym moście założono ładunki wewnątrz dwóch filarów stojących bliżej brzegu północnego. Jeden z nich zniszczono całkowicie. Dwa opierające się o ten filar przęśla upadły, przy czym północne wystając z wody opierało się nadal o przyczółek. Drugi filar pod wpływem eksplozji pękł na całej wysokości. Ostała się większość konstrukcji a tylko zachodnie zakończenie zmieniło się w gruzy. Przęśło oparte o ten filar odchyliło się silnie od pionu. Mosty, z których jednemu brakowało części centralnej a drugiemu obu końców, z daleka wyglądały jak jedna kompletna konstrukcja. Zniszczone przęśla przegrodziły rzekę na całej jej szerokości. Wiosną spiętrzająca się na ruinach kra zagraziła drewnianej konstrukcji, którą zastąpiono położony wyżej, również zniszczony, most Gerloffa (obecnie most Staromiejski). Uniemożliwiona była żegluga. Na zdjęciu lotniczym wykonanym jeszcze przed zakończeniem wojny widać barki, które przepłynęły ponad ruinami mostu drogowego i zatrzymały się przed kolejną przeszkodą.



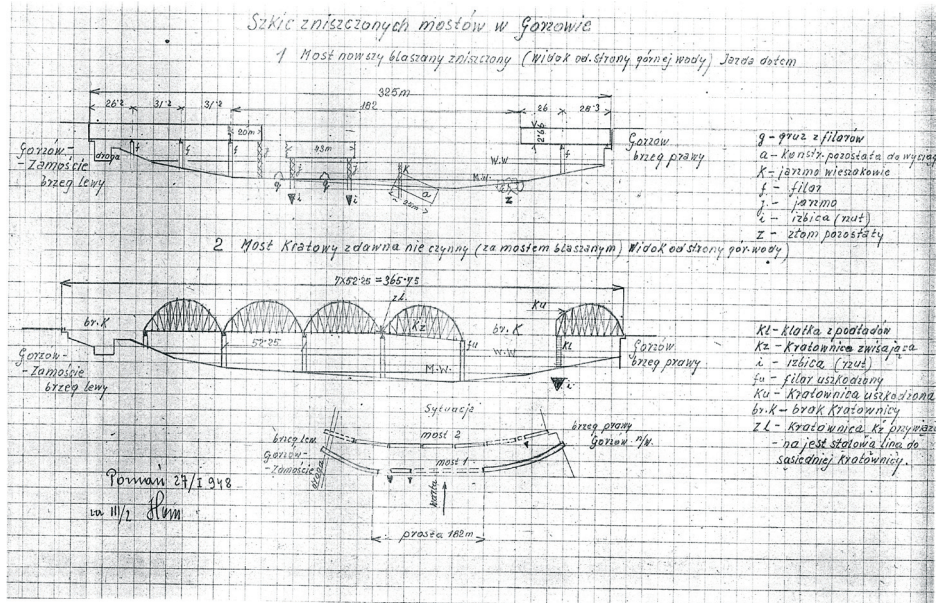
*Gorzów lata 50., w oddali widoczny zniszczony most kolejowy (fot. ze zbiorów autora)*

Usuwanie ruin rozpoczęli Rosjanie. Po wojnie prace kontynuowały polskie przedsiębiorstwa. W styczniu 1948 roku do podniesienia z dna pozostawał tylko jeden element blachownicy, który szczególnie głęboko zarył w dno. Zabezpieczono elementy

<sup>1</sup> Ciekawostką jest, iż Polska Kronika Filmowa już w 1947 roku pokazała jak po odbudowanym ze zniszczeń moście kolejowym w Gorzowie jedzie pociąg. Przymuszalnie wykorzystano film niemiecki (W. Sadowski).



konstrukcji przydatne przy odbudowie. Przechyloną kratownicę podwiązano do sąsiedniej stalowej linie. Ze względu na wagę przeseł linia nie tyle miała je podtrzymywać, ile przez ewentualne zerwanie sygnalizować zbliżający się upadek. Pod zachwianym przęsłem odbywała się przecież żegluga.



Rysunki zniszczonych mostów kolejowych (fot. ze zbiorów autora)

Aby przywrócić ruch kolejowy, należało odbudować 182 metrów mostu, stawiając przy tym trzy filary i odtwarzając dwa przęsła, w tym skomplikowane konstrukcyjnie przęsło przynurkowe. Linia kolejowa do Międzyrzecza znów straciła na znaczeniu i zapewne z tej przyczyny odbudowa nowszej konstrukcji i demontaż starszej trwały długo. W latach 1950- 1957 prowadzono roboty hydrotechniczne. Rozebrano stalowe kratownice. W trakcie tych prac podniesiono na legary zanurzony w rzece koniec północnej kratownicy starego mostu a następnie przęsło to strącono z przyczółka, tak aby upadło wzdłuż brzegu. Złom pochodzący z rozbiórki transportowano kolejowym dźwigniem poruszającym się po torowisku nowego mostu<sup>2</sup>. Ruiny dwu zniszczonych filarów starego mostu rozebrano przy pomocy dzwonu nurkowego. Podpory nieuszkodzone pozostawiono aż do połowy lat sześćdziesiątych. Miejsca, gdzie odbudowywano nowszą konstrukcję, otoczono szczelnymi „ściankami Larsena”. Po wypompowaniu wody i usunięciu gruzu wzniesiono nowe filary, wiążąc je ze starymi fundamentami za pomocą rusztu z szyn. „Nagie” betonowe ściany nowych podpór łatwo odróżnić od przedwojennych, które zachowały kamienną okładzinę. Na tym prace przerwano.

2 Zdjęcia i rysunki nie potwierdzają aby nad przęsło któregoś z gorzowskich mostów wmontowano dźwign, o którym wspomina J. Z y s n a r s k i w swych *Przeprawach z Wartą*, Gorzów 2006, s. 62.



*Przeprawa przez Wartę po zawodach żużlowych organizowana przez Pawła Zacharka  
(fot. ze zbiorów autora)*

W 1964 roku zdecydowano odbudować przęsła. Stalową konstrukcję zaprojektowali dwa lata wcześniej inżynierowie Kazimierz Chudziński<sup>3</sup> i Roman Oferzyński<sup>\*\*</sup>. Ten pierwszy wspomina, że prowadzonymi przez niego pomiarami zainteresował się jeden człowiek. Był nim Paweł Zacharek, który motorówką, a przy mniejszym natężeniu ruchu wiosłową łodzią zapewniał łączność między brzegami. Projekt odbudowy był oryginalnym dziełem, które zgodnie z przyjętymi założeniami odtwarzało konstrukcję wcześniejszą. Ignorant porównujący stan obecny z rysunkiem mostu, jaki wykonano w styczniu 1938 roku, zauważa tylko jedną różnicę; chodniki zamontowane po zewnętrz-

3 Kazimierz Chudziński jest także konstruktorem wiaduktu wzniesionego w 1971 r. nad ulicą Mostową

\* Kazimierz Chudziński, pochodzi z Kwilcza, gdzie ur. się w 1925 r., w 1951 r. ukończył Wydział Inżynierii Lądowej Szkoły Inżynierskiej w Poznaniu, na początku 1955 r. podjął prace w Biurze Projektów Kolejowych w Poznaniu, a w 1961 r. uzyskał uprawnienia do kierowania robotami budowlanymi i do sporządzania projektów robót konstrukcyjnych. Przed przejściem na emeryturę kierował zespołem, który wykonywał trudniejsze zadania projektowe, wprowadzając nowoczesne rozwiązania konstrukcyjne. Należą do nich kratownice o przekrojach zamkniętych, konstrukcje spawano-nitowane, zespolone czy z pomostami uźebrowanymi, dźwigary Langera, konstrukcje skrzynkowe. Wykonał projekty wzmocnień wielu mostów kolejowych, w tym zbudowanych przed I wojną światową. Zaprojektował m. in. mosty przez Wartę w Solcu i Poznaniu (1955), most przez Wartę na linii Stare Bielice-Skwierzyna (1968), most nad starym korytem Warty w Kostrzynie. Uehonorowany został m. in. odznaką „Za zasługi w rozwoju województwa zielonogórskiego” (informacje od Jerzego Zysnarskiego).

\*\* Być może jest to mgr inż. Mieczysław Oferzyński, specjalista od pojazdów szynowych. W latach 60. pracował w utworzonej w 1956 r. Katedrze Pojazdów Szynowych na Wydziale Budowy Maszyn Wyższej Szkoły Inżynierskiej w Poznaniu (informacje od Jerzego Zysnarskiego).

nych stronach przęsł. Polski zarząd kolei był tym chodnikom równie przeciwny jak wcześniej niemiecki, jednak starania Prezydium Miejskiej Rady Narodowej w Gorzowie okazały się skuteczniejsze od działań Urzędu Nadburmistrza w Landsbergu. Kolej ustąpiła po tym, jak miasto zgodziło się zapłacić za chodnik. Inne różnice konstrukcji, jak ta powodująca, że przęsło z łukiem waży obecnie 420 ton, czyli o 90 ton mniej niż przed wojną, są dla obserwatora niewidoczne. Elementy do montażu przygotowały Zakłady Konstrukcji Stalowych w Starosielcach (obecnie dzielnica Białegostoku). Prace przygotowawcze przeprowadziło Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych z Warszawy, przegrodziło ono rzekę drewnianym rusztowaniem. Montaż, według relacji inż. Chudzińskiego, PRK ze Szczecina. Mimo przeszkód (jedna z montowanych blachownic zsunęła się do wody), pracę zakończono w terminie. Most otwarto w Dniu Kolejarza (!) 1 września 1965 roku. „Gazeta Gorzowska” zaprosiła mieszkańców na otwarcie mostu, o którym wcześniej informowała, że jest budowany „w okolicach Gorzowa”. Zdjęcie nowej konstrukcji z przejeżdżającym po niej pierwszym pociągiem skadrowano tak, aby nie ułatwiać lokalizacji mostu. Pociągi do Międzyrzecza, Zbąszynia i Zielonej Góry ponownie rozpoczynały bieg z Dworca Myśliborskiego (wcześniej odjeżdżały ze stacji Gorzów Zamoście). Od tego czasu eksploatacja mostu przebiega bez zakłóceń. Po kilku latach jeden z chodników zamknięto, umieszczając na nim rurociąg sanitarny. Skrócono wysokość lamp oświetlających przejście dla pieszych, gdyż słupy o wysokości standardowej wpadały w rezonans w czasie przejazdu pociągu. Most służy ludziom, stojąc skromnie z boku. Ostatnio zaczął rdzewieć. Taki widok sprawia przykrość Kazimierzowi Chudzińskiemu.

Opracowano na podstawie: Akta Miasta Gorzowa sygn. 10.748 przechowywane w Archiwum Państwowym W Gorzowie Wlkp.; sprawozdania Odbudowa mostu kolejowego na rzece Warcie linii Zbązynek-Gorzów Wlkp., sporządzonego przez inż. Ciesielskiego, a przechowywanego w Dyrekcji PKP Polskie Linie Kolejowe w Gorzowie Wlkp.; zdjęć i szkiców pochodzących ze zbiorów K. Chudzińskiego i Kurta Mazura; Jerzy Zysnarski, Przepawy z Wartą, Gorzów Wlkp. 2006; wspomnianej w tekście relacji K. Chudzińskiego.