

# Marcin Przegiętka

---

## Wiszący most na Wiśle w Toruniu? : dwa niezrealizowane projekty z pierwszej połowy XX wieku

---

Rocznik Toruński 35, 77-94

---

2008

Artykuł został zdigitalizowany i 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.

## Wiszący most na Wiśle w Toruniu? Dwa niezrealizowane projekty z pierwszej połowy XX wieku

Marcin Przegiętka  
Instytut Historii i Archiwistyki  
UMK Toruń

Historia toruńskich mostów przez Wisłę sięga przełomu XV i XVI w., gdy miasto na mocy przywileju króla Jana Olbrachta zbudowało drewnianą przeprawę, znajdującą się w przybliżeniu w osi obecnej ulicy Mostowej<sup>1</sup>. Drewniana konstrukcja była wielokrotnie niszczona – częściej przez powodzie, spływ kry i pożary niż w trakcie wojen – i w związku z tym jej kolejne odbudowy, modernizacje i utrzymanie stanowiły poważne obciążenie finansowe dla miasta. Istotną odmianę przyniosło dopiero wybudowanie w 1873 r. mostu kolejowo-drogowego o znacznie pewniejszej konstrukcji, który już cztery lata później – po pożarze mostu drewnianego – stał się na wiele lat jedyną wiślaną przeprawą w mieście<sup>2</sup>. Niemal w tym samym miejscu, gdzie znajdował się most

<sup>1</sup> Więcej na temat mostu drewnianego i wątpliwości związanych z jego najstarszymi dziejami czytelnik znajdzie w monografii: B. Dybaś, K. Walczak, *Toruńska przeprawa i mosty na Wiśle*, Toruń 1989, s. 8–23, oraz w artykułach: B. Dybaś, *Strobandowska koncepcja modernizacji mostu na Wiśle w Toruniu w końcu XVI wieku*, *Zapiski Historyczne*, t. 54: 1989, z. 2–3, s. 35–53; T. Zakrzewski, *Dylematy i współzależności komunikacji lądowej Torunia w latach budowy głównych dróg żelaznych do miasta (1853–1883)*, *Rocznik Toruński*, R. 20: 1991, s. 177–198. Tematykę mostów w Toruniu w XIX–XX w. szczegółowo opisuje w kilku publikacjach Robert Kola, m. in.: *Most kolejowy w Toruniu*, *Świat Kolei*, nr 4/2002, s. 15–22; tenże, *O moście kolejowo-drogowym na Wiśle pod Kwidzynem*, *Przegląd Regionalny [Toruń]*, R. 1: 1995, nr 1, s. 123–133.

<sup>2</sup> E. Bahr, *Brücken und Fahren an der unteren Weichsel*, *Westpreußen Jahrbuch*, Bd. 19: 1969, s. 28–29; B. Dybaś, K. Walczak, op. cit., s. 23; A. Piątkowski, *Kolej*

drewniany, kursował później parostatek<sup>3</sup>, jednak nie dawał on takich możliwości jak przeprawa stała. Ten rodzaj komunikacji miał poważne ograniczenia, jak brak stałości, zależność od warunków pogodowych i stanu wody<sup>4</sup>.

W początkach XX w. most kolejowo-drogowy przestał już zaspokajać potrzeby komunikacyjne kolei i miasta<sup>5</sup>. Na moście przewidziano ułożenie jednego toru kolejowego i jezdni drogowej, które przez wiele lat zupełnie wystarczały. Jednak w miarę wzrostu ruchu pociągów i zwiększenia ich ciężarów pojedynczy tor ograniczał przepustowość całej linii kolejowej Poznań–Olsztyn, w XX w. już dwutorowej. Od 1903 r. kolej zamierzała ułożyć na moście drugi tor, jednak na przeszkodzie temu stała jezdnia drogowa, którą należało usunąć. Wąskie gardło z całą mocą ujawniło się w czasie pierwszej wojny światowej, gdy ruch pociągów wzrósł do 72 par na dobę (do 1914 r. w wojennym rozkładzie przewidywano tylko 48 par pociągów). Intensywny ruch pociągów na jednej z dwóch podstawowych linii kolejowych prowadzących do Prus Wschodnich (a dalej na front i do okupowanych zachodnich i nadbałtyckich rubieży Rosji<sup>6</sup>) stał się przyczyną powzięcia decyzji o konieczności budowy drugiego toru na moście. Aby jednak zwolnić jezdnię starego mostu dla drugiego toru kolejowego, należało przenieść ruch drogowy na nową przeprawę. Także

---

*Wschodnia w latach 1842–1880. Z dziejów transportu kolejowego na Pomorzu Wschodnim*, Olsztyn 1996, s. 35.

<sup>3</sup> Niemiecka publicystyka i niemieckie plany miasta Torunia nie używają określenia parostatek, lecz prom parowy (*Dampfer Fähre*), por. np. *Thorn. Pharus-Plan*, Thorn [b.r.w.]

<sup>4</sup> B. Dybaś, K. Walczak, op.cit., s. 23; T. Zakrzewski, op.cit., s. 198.

<sup>5</sup> B. Dybaś, K. Walczak, op.cit., s. 28; M. Niedzielska, *Życie polityczne i kulturalne Torunia (1815–1914)*, [w:] *Historia Torunia*, pod red. M. Biskupa, t. III, cz. 1: *W czasach zaboru pruskiego (1793–1920)*, Toruń 2003, s. 222.

<sup>6</sup> Druga linia kolejowa prowadząca z centralnej i północnej części Niemiec do Prus Wschodnich o dużej przepustowości biegła z Berlina przez Kostrzyn, Piłę, Chojnice, Tczew, Malbork, Elbląg do Królewca i była już wówczas na całej długości dwutorowa. Pozostałe koleje o przebiegu równoleżnikowym były z reguły jednotorowe i nie dawały dużych możliwości przewozowych. W momencie wybuchu I wojny światowej mosty kolejowe na dolnej Wiśle, poza Tczewem (otwarty w 1857 r.) i Toruniem (1873 r.), znajdowały się w Grudziądzu (1879 r.), Fordonie (1894 r.) i Opaleniu (1909 r.). Por. A. Piątkowski, op.cit., s. 164–167, 172.

toruński Magistrat dostrzegał ograniczenia istniejącego stanu rzeczy i planował budowę mostu drogowego od co najmniej 1910 r. Motywowano to oddaleniem mostu kolejowo-drogowego od centrum miasta, co wydłużało dojazd do dworca głównego położonego po drugiej stronie Wisły<sup>7</sup>. Poza tym Magistrat planował dociągnięcie do dworca głównego linii tramwajowej, o czym nie mogło być mowy w wypadku istniejącego mostu, ze względu na jego zbyt małą szerokość. Intensyfikacja prac przygotowawczych do opracowania projektu nowego mostu nastąpiła na krótko przed I wojną światową<sup>8</sup>. Natomiast po jej wybuchu, ze względu na duży ruch uliczny w mieście garnizonowym, wojsko zdecydowało się na rozwiązanie prowizoryczne. Saperzy zbudowali most pontonowy. Nie mógł on jednak zastąpić drugiego mostu stałego i tylko doraźnie poprawił warunki komunikacyjne w mieście, gdyż powstał z myślą o ułatwieniu przeprawiania wojsk<sup>9</sup>.

Rozwiązanie w postaci budowy nowego mostu przeznaczonego wyłącznie dla ruchu drogowego, chociaż ostatecznie zaakceptowane jako najkorzystniejsze, wcale nie było takie oczywiste. Rozważano także inne interesujące projekty. Pierwszy – najprędzej odrzucony – przewidywał budowę mostu drogowego tuż poniżej starej przeprawy, w bardzo małej odległości od niej. Most drogowy powstałby przez wybudowanie przyczółków i filarów w osi już istniejących, należących

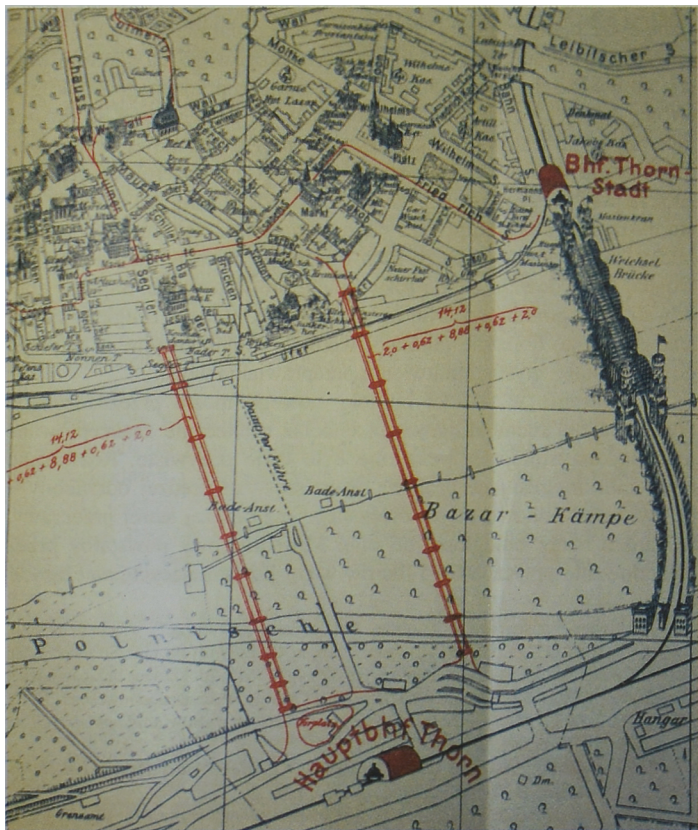
---

<sup>7</sup> Archiwum Państwowe w Toruniu, Akta miasta Torunia „C”, 1793–1919 [cyt. dalej APT, AmT „C”, 1793–1919], sygn. 7616, k. 49, Entwurf für eine Straßenbrücke über die Weichsel bei Thorn, September 1910; sygn. 7617, [dokument bez paginacji], Minister der öffentlichen Arbeiten an den Herrn Chef des Feldeisenbahnwesens, 13 IX 1917; J. Jankowski, *Mosty w Polsce i mostowcy polscy od czasów najdawniejszych do końca I wojny światowej*, Wrocław 1973, s. 163.

<sup>8</sup> *Denkschrift zur Frage der Linienführung einer zweiten Weichselbrücke bei Thorn*, Thorn 1914, passim; B. Dybaś, K. Walczak, op.cit., s. 28.

<sup>9</sup> Historia tego mostu pozostaje w dużej mierze owiana tajemnicą. Wiadomo, że powstał w czasie I wojny światowej, najpewniej jeszcze w 1914 r. Możemy przypuszczać, że służył tylko wojsku i nie wpuszczano na niego cywilów. Tym samym nie rozwiązywał problemów komunikacyjnych miasta, lecz stanowił jedynie doraźne udogodnienie dla armii. Ponadto most tego typu musiał być otwierany dla przepuszczenia statków, a podczas mrozów, spływu kry i wysokiego stanu wody demontowany całkowicie. Nie jest znana data likwidacji mostu pontonowego. Nastąpiło to na pewno przed 1920 r. Por. A. Gottwaldt, *Heersfeldbahnen. Bau und Einsatz der militärischen Schmalspurbahnen in zwei Weltkriegen*, Stuttgart 1998, s. 71.





Fot. 1. Fragment planu Torunia z naniesionymi dwiema alternatywnymi lokalizacjami nowego mostu drogowego przez Wisłę (ul. Żeglarska i Garbary). Z prawej strony widoczny jest most kolejowo-drogowy z 1873 r. Źródło: *Denkschrift zur Frage der Linienführung einer zweiten Weichselbrücke bei Thorn*, Thorn 1914. Repr. Robert Kola

do starego mostu. Powstałyby faktycznie drugi most, jednak równoległy do istniejącego mostu kolejowo-drogowego, na którym ułożony by został drugi tor kolejowy<sup>10</sup>.

Kolejna rozważana propozycja – także nieprzyjęta – przewidywała budowę nowego mostu kolejowego (już dwutorowego) około 400 m w górę Wisły i oddanie starego mostu miastu na potrzeby ruchu ulicznego. Pociągnęłoby to za sobą konieczność znacznej ingerencji w przebieg linii kolejowej na odcinku od dworca głównego do wschodniego i likwidacji dworca miejskiego. Taka inwestycja wiązałaby się niewątpliwie z ogromnymi kosztami i innymi komplikacjami. Ten niezbyt udany pomysł wziął się zapewne z adaptacji rozwiązania zastosowanego w Tczewie, gdzie obok istniejącego mostu kolejowo-drogowego (z 1857 r.) z jednym torem, który z czasem przestał wystarczać potrzebom wzrastającego ruchu kolejowego, w 1891 r. zbudowano nowy most kolejowy, a stara przeprawa służyła odtąd wyłącznie ruchowi drogowemu<sup>11</sup>. Jak można przypuszczać, zarówno w wypadku Tczewa jak i Torunia za takim rozwiązaniem przemawiała słaba konstrukcja starych mostów, które nie mogłyby wytrzymać większego obciążenia coraz cięższych pociągów.

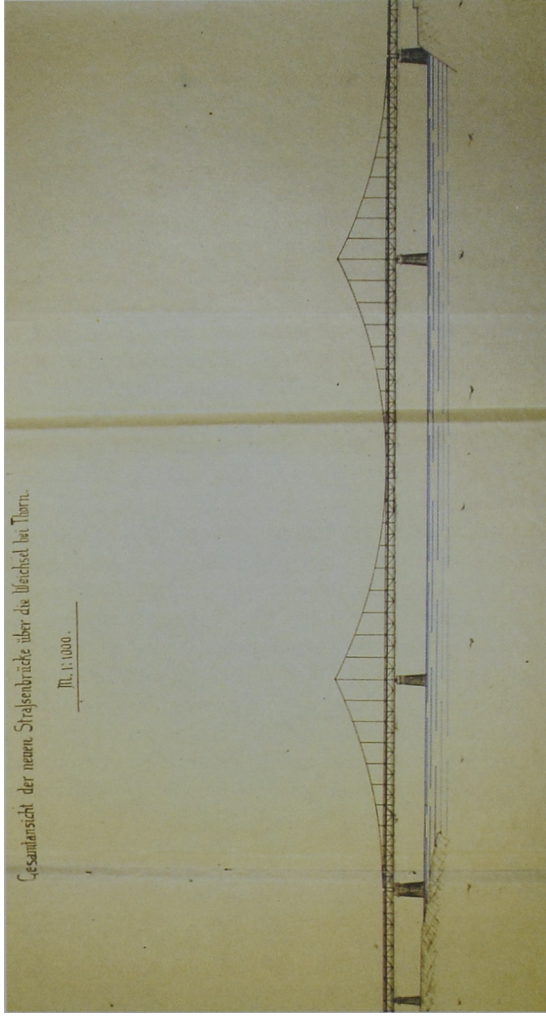
Trzeci, ostatni wariant zakładał budowę nowego mostu drogowego i przeznaczenie starego wyłącznie do użytku kolei, która wzmocniłaby go i zbudowałaby na nim drugi tor. Takie rozwiązanie było korzystniejsze z punktu widzenia miasta niż inne propozycje, gdyż pozwalało na taką lokalizację mostu, aby skrócić dojazd na dworzec główny. Podobnie pozytywną opinię wyraziło wojsko<sup>12</sup>. W zasadzie panowała zgodność, że nowy most powinien powstać poniżej istniejącej przeprawy, jednak sam wybór konkretnego miejsca wzbudzał kontrowersje i był przedmiotem publicznej dyskusji. Wszystkie rozważane lokalizacje przewidywały umiejscowienie przeprawy w osi jednej z ulic starego lub nowego miasta.

---

<sup>10</sup> APT, AmT „C”, 1793–1919, sygn. 7617, k. 40, Projekt mostu z 1915 r.

<sup>11</sup> Szerzej na ten temat: S. Bufe, *Eisenbahn in West- und Ostpreußen*, Eggldahm-München 1986, s. 12; J. Jankowski, op.cit., s. 168; D. Wołodźko, *Neogotycka architektura mostów kolejowych w Tczewie i Malborku*, [w:] *Studia nad architekturą Gdańska i Pomorza*, pod red. A. Grzybowskiego, Warszawa 2004, s. 92.

<sup>12</sup> APT, AmT „C”, 1793–1919, sygn. 7617, [brak paginacji], Minister der öffentlichen Arbeiten an den Herrn Chef des Feldeisenbahnwesens, 13 IX 1917.



Fot. 2. Projekt nowego mostu drogowego w osi ulicy Żeglarskiej, sporządzony na zlecenie Magistratu w grudniu 1918 r. Źródło: APT, AmT „C”, 1793–1919, sygn. 7618, k. 89, Gesamtsansicht der neuen Straßenbrücke über die Weichsel bei Thorn, Berlin, XII 1918. Repr. Robert Kola

Jednym z pierwszych proponowanych miejsc budowy mostu było przedłużenie ulicy Mostowej. W ten sposób nawiązywano do lokalizacji ostatniego drewnianego mostu w Toruniu, który w przybliżeniu znajdował się na przedłużeniu tej ulicy. Ciekawostką jest, że zjazd z mostu w kierunku północnym odbywałby się ulicą Łazienną (Baderstraße)<sup>13</sup>, chociaż most znajdować się miał w osi ulicy Mostowej (Brückenstraße), której brama była jednak zbyt wąska, aby przeprowadzić tamtędy ważną miejską arterię komunikacyjną. Projekt ten omawiano około 1910 r., jednak później go zarzucono i w okresie I wojny światowej już do niego nie powrócono<sup>14</sup>. W tej sytuacji rozważane były dwie inne propozycje usytuowania przeprawy: w osi ulicy Żeglarskiej (Seglerstraße) lub Wielkie Garbary (Gerberstraße)<sup>15</sup>. Rywalizacja o przeprawę toczyła się więc w zasadzie między starym a nowym miastem, a w całym sporze chodziło o to, kto ma mieć dłuższą drogę do mostu (a tym samym do dworca głównego): mieszkańcy wschodnich czy zachodnich dzielnic Torunia. W obydwu wypadkach zjazd z mostu wypadałby w bezpośrednim sąsiedztwie dworca głównego, jednak znacznie wygodniejsze przeprowadzenie zjazdu z mostu przez starówkę dawał most w osi ulicy Żeglarskiej.

Trwająca kilka lat dyskusja i konsultacje doprowadziły wreszcie do podjęcia decyzji w Magistracie. Spośród wymienionych propozycji najbardziej zaawansowane były prace koncepcyjne nad budową nowego mostu drogowego w osi ulicy Żeglarskiej<sup>16</sup>. W marcu i kwietniu 1918 r. wykonano próbne odwierty w miejscach, gdzie miały powstać filary, aby zbadać grunt i określić głębokość osadzenia fundamentów filarów i przyczółków mostu<sup>17</sup>.

---

<sup>13</sup> Patrząc od strony dworca głównego zjazd z mostu już na nabrzeżu, tuż przed murami miejskimi, skręcałby w lewo, a następnie w prawo w ulicę Łazienną. Por. APT, AmT „C”, 1793–1919, sygn. 7616, k. 49, Entwurf für eine Straßenbrücke über die Weichsel bei Thorn, September 1910.

<sup>14</sup> Ibid., k. 49, Entwurf für eine Straßenbrücke über die Weichsel bei Thorn, September 1910.

<sup>15</sup> Ibid., sygn. 7617, k. 1, Königliche Eisenbahndirektion in Bromberg an den Magistrat in Thorn, 31 VIII 1915; *Denkschrift...*, passim; B. Dybaś, K. Walczak, op.cit., s. 28.

<sup>16</sup> APT, AmT „C”, 1793–1919, sygn. 7617, [brak paginacji], Minister der öffentlichen Arbeiten an den Herrn Chef des Feldeisenbahnwesens, 13 IX 1917.

<sup>17</sup> Ibid., sygn. 7618, k. 31–40, Schichtenplan der Bohrlöcher 1–7 im Zuge der neuen Brücke, III–IV 1918.

Opracowanie wstępnego projektu toruński Magistrat powierzył radcy budowlanemu Vossowi z Kilonii. Sporządzony przez niego szkic mostu wiszącego został przekazany władzom miasta w grudniu 1918 r.<sup>18</sup> Wszystkie przęsła mostu miały być wykonane w formie kratownicy o pasach równoległych, z tym że nad głównym nurtem Wisły pomiędzy dwoma pylonami miało się znajdować najdłuższe wiszące przęsło. Długość tego przęsła wynosić miała 190 m, a łączna długość konstrukcji podwieszanej wynosiłaby 380 m. Pylony miały się wznosić na około 22 m ponad jezdnię mostu. Pozostałe, krótsze, kratownicowe przęsła (8 od strony lewego brzegu Wisły i 2 od strony brzegu prawego) miały się opierać na filarach i przyczółkach. Całkowita długość mostu wynosiłaby 844 m. Szerokość jezdni – projektowanej w połowie wysokości kratownicy – miała wynosić 7,20 m, a dwa chodniki miały mieć po 2,20 m każdy. Z nieznanych nam przyczyn w projekcie nie przewidziano ułożenia na moście torów tramwajowych, chociaż już kilka wcześniej uznawano to za oczywiste<sup>19</sup>. W styczniu 1919 r. swoją opinię na temat lokalizacji i architektury mostu przekazał Magistratowi konserwator zabytków w Kwidzynie. Według jego zdania projekt nie pasował do toruńskiej starówki. Wysokie pylony mostu zasłaniałyby stare miasto, a stylistycznie konstrukcja nie pasowałaby do otoczenia. Poza tym budowa przeprawy w ciągu ulicy Żeglarskiej pociągnęłaby za sobą konieczność likwidacji zbyt wąskiej bramy<sup>20</sup>. Mimo wszystko umowę na opracowanie dokładnego projektu mostu zawarto z rzeczonym radcą budowlanym Vossem dnia 10 II 1919 r. Na tym jednak korespondencja w tej sprawie się urywa<sup>21</sup>. Nie wiemy czy powstał dokładny, szczegółowy projekt przeprawy, nie ulega jednak

---

<sup>18</sup> Ibid., k. 89, Gesamtansicht der neuen Straßenbrücke über die Weichsel bei Thorn, Berlin, XII 1918; sygn. 7620, k. 18, Pismo Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Gdańsku do Magistratu miasta Torunia, 3 IV 1923.

<sup>19</sup> Ibid., k. 89, Gesamtansicht der neuen Straßenbrücke über die Weichsel bei Thorn, Berlin, XII 1918.

<sup>20</sup> Ibid., k. 92–93, Gutachten zu den Brückenbauplänen der Stadt Thorn, Provinzial-Konservator für Westpreußen in Marienwerder, 25 I 1919.

<sup>21</sup> Ibid., k. 195–195v., Vertrag zwischen der Stadt Thorn und Herrn Baurat Voß die Leitung der Vorarbeiten und Aufstellung eines Entwurfs für die neue Straßenbrücke über die Weichsel bei Thorn, 10 II 1919.

wątpliwości, że ten okres nie sprzyjał podejmowaniu tak szeroko zakrojonych inwestycji. Zamieszanie związane z zawieraniem Traktatu Wersalskiego i jego wejściem w życie – oznaczające dla Torunia zmianę przynależności państwowej – skutecznie zahamowało prace nad urzędywianiem planu budowy mostu drogowego. Poza tym trudno się spodziewać, aby w okresie stagnacji i kryzysu po zakończeniu I wojny światowej oraz wobec spodziewanych zmian terytorialnych Magistrat mógł liczyć na pomoc rządu w realizacji kosztownej inwestycji.

W latach dwudziestych XX w. wciąż żywe były plany budowy mostu. Jednak kondycja finansowa nie pozwoliła Magistratowi przystąpić do inwestycji. Pewne nadzieje wiązano z możliwym udziałem rządu w budowie mostu, tym bardziej że Toruń jako stolica województwa niewątpliwie mógł liczyć na jego wsparcie w większym stopniu niż inne miasta. W 1924 r. Magistrat zwrócił się do rządu z prośbą o rozpoczęcie budowy nowego mostu w mieście. Równocześnie zamierzał zamówić opracowanie jego projektu<sup>22</sup>. Na konferencji w Magistracie postanowiono, że nowa przeprawa powstanie poniżej starego miasta. Wykazano się tu dalekowzrocznością, wyprowadzając zjazd z mostu poza wąskie ulice starówki. Nie bez znaczenia była też dostrzeżona już wówczas jej wartość jako kompleksu zabytkowego. W związku z budową mostu zaprojektowano nowy układ komunikacyjny miasta. Trzeba tu jednak dodać, że jego realizacja wiązała się z bardzo dużymi pracami ziemnymi, polegającymi na wyrównaniu i zagospodarowaniu rozległych terenów, na których znajdowały się fortyfikacje<sup>23</sup>.

Decyzja o budowie drugiego mostu w Toruniu leżała jednak w gestii władz centralnych, gdyż ze względu na skalę inwestycji miasto mogło partycypować w kosztach tylko w ograniczonym zakresie, nie mogąc przeprowadzić inwestycji bez środków z budżetu państwa. Względy strategiczne legły u podstaw decyzji marszałka Józefa Piłsudskiego, jako Generalnego Inspektora Sił Zbrojnych, z początku 1927 r. o ko-

---

<sup>22</sup> APT, AmT „D”, 1920–1939, sygn. 1686, k. 258a, Przemówienie p. prezydenta A. Bolta w dniu poświęcenia mostu drogowego, 11 XI 1934.

<sup>23</sup> Archiwum Państwowe w Bydgoszczy, Urząd Wojewódzki Pomorski w Toruniu 1920–1939 [cyt. dalej APB, UWP, 1920–1939], sygn. 23167, [brak paginacji], Protokół z posiedzenia odbytego dnia 7 IX 1927 r. w Magistracie miasta Torunia w sprawie budowy mostu w Toruniu.

nieczności budowy w Toruniu drugiego mostu. Stwierdzając zbyt małą przepustowość istniejącej przeprawy przez Wisłę, nie tylko w razie wojny lub mobilizacji, lecz także w czasie pokoju, przedstawił dwa możliwe rozwiązania: przez budowę nowego mostu (od podstaw) i przez przeniesienie mostu spod Opalenia (koło Kwidzyna), sugerując to drugie<sup>24</sup>. Takie postawienie sprawy przyspieszyło proces decyzyjny i umożliwiło realizację inwestycji. Ministerstwo Komunikacji przekazało most pod Opaleniem Ministerstwu Robót Publicznych, które miało przeprawę rozebrać i przenieść do Torunia. Pewien wpływ na inwestycję miało także przystąpienie przez Dyрекcję Kolei Państwowych w Gdańsku do remontu i wzmocnienia mostu kolejowo-drogowego, co wiązało się ze zwężeniem na czas remontu i tak dość wąskiej jezdni drogowej. We wrześniu 1927 r. krótko rozważano także budowę mostu pontonowego, który miał doraźnie rozwiązać problemy komunikacyjne miasta w okresie spodziewanego zamknięcia jezdni mostu kolejowo-drogowego i do czasu powstania mostu stałego. Za takim rozwiązaniem opowiadało się wojsko, jednak gdy się okazało, że ruch uliczny na istniejącym moście podczas modernizacji nie będzie wstrzymany, skutkiem czego Magistrat odmówił partycypowania w kosztach, od realizacji pomysłu odstąpiono<sup>25</sup>.

Kolejowo-drogowy most w Opaleniu, który postanowiono rozebrać i przenieść do Torunia, powstał w latach 1906-1909, jako fragment linii kolejowej Smętowo – Kwidzyn<sup>26</sup>. W wyniku postanowień Traktatu Wersalskiego i decyzji Konferencji Ambasadorów most znalazł się na terytorium polskim<sup>27</sup>, a przebiegająca w pobliżu granica spowodowała znaczne ograniczenie ruchu na tej przeprawie. Na początku lat

---

<sup>24</sup> Archiwum Akt Nowych w Warszawie, Sztab Główny w Warszawie, Samodzielny Referat Ligi Narodów, 1919–1939 [cyt. dalej AAN, Szt. Gł. SRLN, 1919–1939], sygn. 15, k. 5–6, Kopia pisma Generalnego Inspektora Sił Zbrojnych J. Piłsudskiego do Dowódcy Okręgu Korpusu Nr VIII w Toruniu, 2 II 1927.

<sup>25</sup> APT, AmT „D”, 1920–1939, sygn. 3181, Magistrat miasta Torunia, notatka, 7 IX 1927.

<sup>26</sup> R. Kola, *O moście...*, s. 131.

<sup>27</sup> Traktat Wersalski z 28 VI 1919 i Decyzja Konferencji Ambasadorów w sprawie Warmii z 12 VIII 1920. Por. *Dokumenty z dziejów polskiej polityki zagranicznej 1918–1939*, t. 1, 1918–1932, Warszawa 1989, dok. 10, dok. 7 (ten ostatni w aneksach).

dwudziestych XX w. zawieszono przewozy kolejowe na odcinku granicznym (tym samym także i na moście), a ruch drogowy i pieszy był bardzo mały, co nie uzasadniało – w opinii władz polskich – ponoszenia wysokich kosztów na konserwację przeprawy. Usunięcie mostu było także korzystne dla Polski ze względów strategicznych<sup>28</sup>. Wbrew intencjom władz polskich, które na kilku konferencjach dokładnie przeanalizowały umowy polsko-niemieckie i zobowiązania międzynarodowe pod kątem likwidacji mostu, decyzja wywołała sprzeciw i kampanię propagandową ze strony Niemiec<sup>29</sup>, oskarżających polski rząd o niszczenie niemieckiej kultury na Wschodzie i celowe izolowanie Prus Wschodnich<sup>30</sup>. Nie bez znaczenia było też nieporozumienie na linii MSZ – Poselstwo Polskie w Berlinie, gdyż jeden z podwładnych posła Kazimierza Olszowskiego nie wykonał precyzyjnie instrukcji. Zamiast pośrednio i nieoficjalnie wy badać niemieckie stanowisko w tej sprawie, poinformował o już powziętej decyzji rząd niemiecki<sup>31</sup>. Dyskusja na temat przeniesienia mostu wyszła daleko poza relacje polsko-niemieckie i zyskała szybko wymiar międzynarodowy. Nie ominęła nawet amerykańskiego tygodnika „The Nation”, na łamach którego niemiecki korespondent dowodził, że rozbiórka mostu jest przejawem polskiego wandalizmu<sup>32</sup>.

Przeniesienie mostu trwało dłużej niż się pierwotnie spodziewano. Rozpoczętą w 1928 r. rozbiórkę zakończono w 1929 r. i przystąpiono

---

<sup>28</sup> Jak zapisano w referacie Oddziału II Sztabu Generalnego: „O ile most ten [w Opaleniu – przyp. M.P.] z punktu widzenia istniejących potrzeb ruchu granicznego – jest zbędny, to z punktu widzenia działań i zamierzeń operacyjnych jest co najmniej niepożądany...”. Por. AAN, Szt. Gł. SRLN, 1919–1939, sygn. 15, k. k. 11, Oddział II Sztabu Generalnego, referat: Zniesienie mostu kolejowego w Opaleniu i przeniesienie go do Torunia, 15 III 1927.

<sup>29</sup> Pisze o tym także J. Serczyk, *Wspomnienie o Toruniu z czasów Drugiej Rzeczypospolitej*, Toruń 1982, s. 27–28.

<sup>30</sup> *Polens Krieg gegen Kultur an der Weichsel*, Weichsel Zeitung [Marienwerder], nr 259, 4 XI 1927, s. 1.

<sup>31</sup> Archiwum Akt Nowych w Warszawie, Ambasada RP w Berlinie, 1920–1939, sygn. 2753, k. 179, Instrukcja Referatu Tranzytowego Ministerstwa Spraw Zagranicznych dla Poselstwa RP w Berlinie, 10 VI 1927.

<sup>32</sup> M. Bahr, *Polish Vandalism*, *The Nation* [New York], nr 3326 z 3 IV 1929, s. 409; A. Morawski-Nawenich [Nałęcz], *The Polish Bridge*, *ibid.*, nr 3332 z 15 V 1929, s. 586.



do budowy mostu w Toruniu. Prace zakończono dopiero w 1934 r., otwierając uroczyście nowy most w święto 11 listopada i nadając mu imię Józefa Piłsudskiego<sup>33</sup>. Przebiegającą przez most linię tramwajową, łączącą miasto z dworcem Toruń Przedmieście (Główny), uruchomiono już kilka miesięcy wcześniej, w październiku 1933 r.<sup>34</sup> Po otwarciu nowego mostu zlikwidowano jezdnię drogową na starym moście i ułożono w 1936 r. drugi tor kolejowy<sup>35</sup>. Przeniesiony most miał konstrukcję kratownicową, w niczym więc nie przypominał ambitnej propozycji monumentalnego mostu wiszącego sprzed kilkunastu lat. Jednak wkrótce – po wybuchu drugiej wojny światowej – śmiały projekt mostu wiszącego w Toruniu stał się ponownie aktualny.

W okresie międzywojennym, po wybudowaniu mostu drogowego, nie uważano sprawy przepraw w Toruniu za zamkniętą. Zakładano, że kolejne dwa mosty drogowe powstaną na przeciwnych krańcach miasta, umożliwiając jego rozwój w kierunku wschodnim i zachodnim, a więc wzdłuż brzegów Wisły. Budowa tych przepraw na peryferiach miasta uzasadniana była względami strategicznymi, a także – już wówczas uznawanym za niekorzystny – układem węzła komunikacyjnego przy południowym zjeździe z mostu drogowego<sup>36</sup>. Jeden z tych mostów, według planu zabudowy miasta Torunia z 1935 r., miał powstać na wysokości ulicy Reja na Bydgoskim Przedmieściu, drugi na przedłużeniu ulicy Wschodniej na Jakubskim Przedmieściu<sup>37</sup>. Oczywiście był to bardzo perspektywiczny plan zagospodarowania przestrzennego, trudno się spodziewać, aby w perspektywie kilkunastu lat przystąpiono do jego realizacji.

We wrześniu 1939 r. oba toruńskie mosty zostały częściowo zniszczone. Wycofujące się z miasta Wojsko Polskie wysadziło je 7 września na krótko przed wkroczeniem do miasta Wehrmachtu. Wkrótce

---

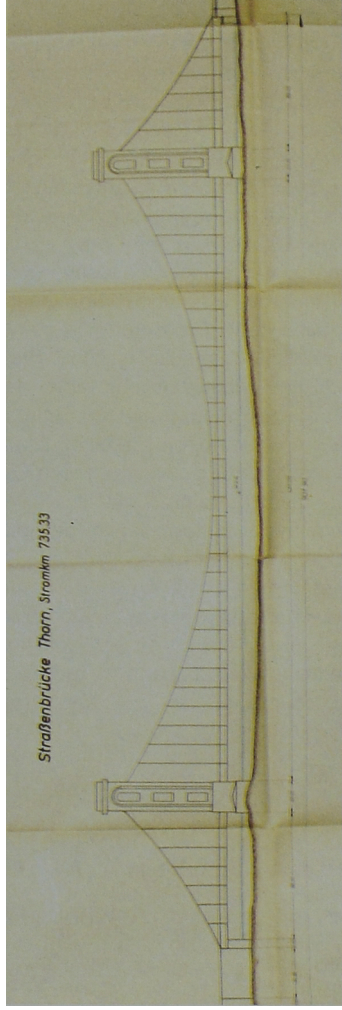
<sup>33</sup> R. Kola, *O moście...*, s. 123; J. Serczyk, op.cit., s. 28.

<sup>34</sup> R. Sudziński, *Infrastruktura i gospodarka komunalna międzywojennego Torunia*, [w:] *Historia Torunia*, pod red. M. Biskupa, t. III, cz. 2: *W czasach Polski Odrodzonej i okupacji niemieckiej (1920–1945)*, Toruń 2006, s. 135.

<sup>35</sup> *Rocznik eksploatacyjny Polskich Kolei Państwowych za rok 1936*, s. 12.

<sup>36</sup> I. Tłoczek, *Toruń w latach 1920–1939*, *Rocznik Toruński*, R. 5: 1971, s. 157.

<sup>37</sup> R. Sudziński, *Przekształcenia strukturalne miasta Torunia w latach 1920–1975*, Toruń 1993, s. 33.



Fot. 3. Projekt mostu drogowego w osi ulicy 500-lecia z okresu II wojny światowej, który miał zastąpić most J. Piłsudskiego z 1934 r., przewizorycznie odbudowany po zniszczeniach kampanii wrześniowej 1939 r. Źródło: APT, Reichswasserstraßensamt Thorn (Państwowy Zarząd Dróg Wodnych w Toruniu) 1939–1945, sygn. 292, Schaubild der Weichselbrücken im Bezirk der Wasserstraßendirektion Danzig, 1943, Blatt 2. Repr. Robert Kola

przystąpiono do odbudowy przepraw, która trwała rok. Wprawdzie obydwa zniszczone mosty odbudowano już w 1940 r., jednak most drogowy był odbudowany prowizorycznie, z wykorzystaniem 378-metrowej konstrukcji drewnianej, która zastępowała trzy duże przęsła łukowe od strony miasta. Tymczasowa odbudowa uniemożliwiła funkcjonowanie linii tramwajowej na dworzec główny, a jezdnia była zwężona<sup>38</sup>. Most otwarto 8 X 1940 r. przy udziale Gauleitera Alberta Forstera, Generalbauinspektora dra Alberta Speera oraz innych dygnitarzy III Rzeszy, miejscowych władz i wojska. Odbudowę prowadziła organizacja Todt, zatrudniająca na miejscu około 800 osób<sup>39</sup>.

Niemieckie władze miasta nie chciały odbudowywać drogowej przeprawy w tym samym miejscu, lecz zamierzały zbudować nowy most, z jezdnią położoną na wyższym poziomie, co pozwoliłoby na korzystniejsze rozwiązanie układu komunikacyjnego po lewej stronie Wisły, bez wąskiego gardła pod wiaduktem pod torami kolejowymi. Właśnie dlatego most odbudowano tylko prowizorycznie, spodziewając się budowy nowego mostu w niedługim czasie. W takim wypadku zjazd z nowego mostu nie prowadziłby pod stacją Toruń Główny, lecz – jak można przypuszczać – ponad torami<sup>40</sup>. Sporządzony nie później niż w 1943 r. projekt przewidywał budowę nowej przeprawy 130 m poniżej mostu drogowego<sup>41</sup>, w przybliżeniu w okolicy wylotu obecnej Alei 500-lecia (zamiast istniejącego mostu w osi Alei Jana Pawła II). Most miał mieć żelbetową konstrukcję wiszącą. Zamierzano w nim wykorzystać najnowsze osiągnięcia mostownictwa, polegające na wykorzystaniu żelbetu do budowy. Przęsło nurtowe o długości 420 m, a więc zbliżonej do szerokości nurtu Wisły w Toruniu, spięłoby dwa

---

<sup>38</sup> APT, Reichswasserstraßensamt Thorn (Państwowy Zarząd Dróg Wodnych w Toruniu) 1939–1945 [cyt. dalej APT, RWSAT, 1939–1945], sygn. 120 [bez pagnacji], Straßenbrücke Thorn, 23 XI 1939; k. 34, Straßenbrücke in Thorn, Lageplan der Hilfsbrücke, 2 II 1940.

<sup>39</sup> Thorer Freiheit, nr 235 z 5–6 X 1940, s. 3; nr 237 z 8 X 1940, s. 3.

<sup>40</sup> R. Sudziński, *Przekształcenia...*, s. 78–79.

<sup>41</sup> APT, RWSAT, 1939–1945, sygn. 292, Blatt 1–2, Schaubild der Weichselbrücken im Bezirk der Wasserstraßendirektion Danzig, 1943. Most miał się znajdować na 735,33 km Wisły, gdy tymczasem most drogowy z 1934 r. znajdował się na 735,20 km Wisły, stąd wynika odległość 130 metrów.

brzeży, pozostając zawieszonym ponad Wisłą, bez widocznych filarów w nurcie. Dodatkowo nad Martwą Wisłą powstałyby trzy krótkie żelbetowe przęsła sklepione. Całkowita długość przeprawy miała wynosić 901,90 m. Liny utrzymujące przęsła miały się wspierać na ogromnych pylonach o wysokości sięgającej 100 m. Monumentalna konstrukcja dominowałaby nad całą okolicą<sup>42</sup>. Niewykluczone, że projekt przewidujący budowę mostu wiszącego mógł być inspirowany niezrealizowanymi zamierzeniami z 1918 r. Jednak między planami występują dość istotne różnice: nowy projekt mostu był znacznie bardziej monumentalny i miał mieć konstrukcję żelbetową przęsł w przeciwieństwie do stalowych, kratownicowych przęsł we wcześniejszym projekcie.

Jednym z motywów powstania planu budowy nowego mostu była nieodpowiednia w otoczeniu starego miasta stalowa konstrukcja kratownicowa przeprawy z 1934 r., która ponadto zasłaniała panoramę Torunia. Uważano, że most wiszący bardziej harmonizowałby z zabudową miasta<sup>43</sup>. Imponująca konstrukcja nadałaby Toruniowi charakter wielkomięski, chociaż należy wątpić, czy w tym właśnie kierunku szły zamierzenia niemieckich władz Torunia w latach czterdziestych XX w. Wprawdzie planowano zbudować centrum kulturalne w zachodniej części Rynku Staromiejskiego, obiekty sportowe na Bydgoskim Przedmieściu, szpital na Bielanych i osiedla, jednak – według Bogusława Mansfelda – obiekty te miały być utrzymane w stylu stosunkowo skromnym i nawiązującym raczej do tradycji „rustykalnych” i „małomiasteczkowych” niż monumentalnych<sup>44</sup>. W pewnym sensie wynikało to z roli, jaką miasto odgrywało w III Rzeszy, tracąc swą rolę ośrodka administracyjnego i kulturalnego w Drugiej Rzeczypospolitej, w zamian pozostając na peryferiach Niemiec<sup>45</sup>.

---

<sup>42</sup> Ibid., Blatt 2, Schaubild der Weichselbrücken im Bezirk der Wasserstraßendirektion Danzig, 1943.

<sup>43</sup> R. Sudziński, *Przekształcenia...*, s. 79.

<sup>44</sup> B. Mansfeld, *Architektura w latach 1939–1945*, [w:] *Historia Torunia*, t. III, cz. 2, s. 698–700.

<sup>45</sup> Warto tu zauważyć, że jedynym akcentem monumentalnej architektury zrealizowanej w Toruniu podczas okupacji hitlerowskiej była kolejowa wieża wodna na Kluczykach (a w mniejszym stopniu także tamtejsza lokomotywnia). Funkcje peł-

Nie wiemy dokładnie jak dalece zaawansowane były prace nad projektem wiszącego mostu. Przeprawa była najprawdopodobniej na wstępnym etapie planowania i nic nie wskazuje na to, by przystąpiono do jej urzeczywistnienia. Z pewnością budowa doszłaby do skutku dopiero po zakończeniu wojny wygranej przez Niemcy<sup>46</sup>. Wkrótce porażki III Rzeszy na froncie wschodnim stały się faktem i trudno oczekiwać, aby w tej sytuacji przystąpiono do budowy monumentalnego mostu w Toruniu. Plany budowy tej przeprawy nie wyszły poza fazę studiów, a oba toruńskie mosty zostały ponownie wysadzone w powietrze w styczniu 1945 r., tym razem przez wycofujących się Niemców\*.

### Suspension bridge on the Vistula river in Toruń? Two not executed projects from the first half of the 20<sup>th</sup> century

The author discussed the plans to construct bridges on the Vistula in Toruń in the first half of the 20<sup>th</sup> century, which were never carried out.

Apart from the already-existing rail and road bridge, the construction of the second bridge in Toruń was planned at least from 1910. The necessity to build another bridge was demonstrated during the First World War. Sappers

---

nione przez te obiekty, podobnie jak projektowanego mostu, miały być wyłącznie komunikacyjne (tranzytowe), co świadczy o roli, jaką przyznali miastu Niemcy, spruwając je do funkcji węzła komunikacyjnego w drodze między Wschodem a Zachodem. Zupełnie inną rolę miasto odgrywało w okresie międzywojennym, gdy Toruń był ośrodkiem administracyjnym i realizowane w nim inwestycje wiązały się ściśle z tą rolą; budowano głównie obiekty użyteczności publicznej.

<sup>46</sup> Z drugiej strony wiadomo, że planowaną w tym samym czasie odbudowę mostu kolejowego na Wiśle pod Opaleniem (w pobliżu Kwidzyna) rozpoczęto właśnie w 1944 r., jednak ani mostu stałego, ani budowanego równoległe mostu prowizorycznego nie zbudowano. Na początku 1945 r. obie niedokończone konstrukcje wysadzili wycofujący się Niemcy. Sytuacja ta jest jednak o tyle inna, że w Opaleniu nie było żadnego mostu, a najbliższe przeprawy przez Wisłę znajdowały się w okolicy Tczewa i w Grudziądzu, czyli w odległości kilkudziesięciu kilometrów, natomiast w Toruniu były dwie przeprawy, więc budowa nowej nie była tak pilna. Por. APT, RWSAT, 1939–1945, sygn. 292, Blatt 1–2, Schaubild der Weichselbrücken im Bezirk der Wasserstraßendirektion Danzig, 1943; H. Rogatzki, *Eisenbahnbrücken über die Weichsel bei Marienwerder*, Westpreußen Jahrbuch, Bd. 33: 1983, s. 30–39.

\* Autor pragnie podziękować Robertowi Koli za krytyczne uwagi do artykułu.

had to make a temporary pontoon bridge. With time there appeared further ideas to solve the traffic problem. The municipal council finally decided that a new bridge should be constructed on the axis of Żeglarska Street. The project was to be made by a construction adviser Voss from Kiel. In December 1918 the drawing of the bridge was ready. Political changes hindered the realization of the project. A further attempt was made by the Polish authorities in 1924. It was decided that a new bridge should be built below the Old Town. Strategic reasons made the central authorities support the project. Marshal Józef Piłsudski made a decision to construct another bridge. The decision was to transfer a rail and road bridge in Opalenie to Toruń. The discussion over the issue became international. The dismantlement of the bridge started in 1928 and finished in 1929. The construction of the new bridge in Toruń was terminated in 1934. There existed long-term plans to build another two bridges – on the axis of Reja Street and Wschodnia Street. In September 1939 both bridges were destroyed. Soon the reconstruction began. The German authorities had intended to build a suspension bridge, the project of which was made in 1943. However, the plan was never carried out.

## Eine Hängebrücke über die Weichsel bei Thorn? Zwei nicht umgesetzte Projekte aus der ersten Hälfte des 20. Jh.

Der Autor bespricht die aufeinander folgenden, nicht verwirklichten Brückenbauprojekte über die Weichsel bei Thorn in der ersten Hälfte des 20. Jh.

Neben einer bereits existierenden Eisenbahn- und Straßenbrücke war der Bau einer zweiten Straßenbrücke in Thorn spätestens seit 1910 in Planung. Ihr Fehlen trat im Verlauf der Ereignisse des Ersten Weltkrieges zutage. Damals mussten die Sappeure eine provisorische Pontonbrücke errichten. Es entstanden nacheinander Konzepte zur Lösung dieses Verkehrsproblems. Im Magistrat entschloss man sich schließlich zum Bau einer neuen Straßenbrücke an der Achse der Seglerstraße [ul. Żeglarska]. Mit dem Projekt wurde Baurat Voss aus Kiel betraut. Im Dezember 1918 lag ein Entwurf der Brücke vor, doch bremsten die politischen Veränderungen die Umsetzung des Projekts. Der nächste Versuch seitens der polnischen Stadtführung wurde im Jahr 1924 aufgegriffen und die Entstehung einer neuen Überquerung unterhalb Thorns beschlossen. Vor allem strategische Gründe bedingten das Wohlwollen seitens der zentralen Staatsmacht. Den Entschluss fasste Marschall Józef Piłsudski selbst. Man entschied, die Eisenbahn-Straßenbrücke in Münsterwalde [Opalenie] zu verlegen, wobei die Debatte über diese Entscheidung eine internatio-

nale Dimension erhielt. Die 1928 begonnene Demontage wurde 1929 beendet und die Anlage einer neuen Brücke in Thorn 1934 abgeschlossen. Nach diesem Unternehmen wurde der Bau zweier weiterer Brücken geplant – auf der Höhe der Rej-Straße [*ul. Reja*] sowie auf der Höhe der Oststraße [*ul. Wschodnia*]. Selbstverständlich waren diese Pläne weit von einer Realisierung entfernt. Im September 1939 wurden beide bestehenden Thorner Brücken teilweise zerstört, jedoch nahm man den Wiederaufbau in Kürze vor. Die deutsche Besatzungsmacht plante den Bau einer weiteren Hängebrücke. Dieses Projekt war spätestens im Jahr 1943 entworfen, wurde jedoch nicht mehr realisiert.