

Streszczenie

Niniejsza praca dotyczy historii dwóch przepraw kolejowych w Warszawie. Pierwszą z nich był most z 1875 roku, zaprojektowany przez inż. Tadeusza Chrzanowskiego, drugim – most projektu inż. Aleksandra Pstrokońskiego i prof. Mikołaja Bielelubskiego z 1908 roku. W przypadku pierwszego mostu rozprawa obejmuje okres od jego budowy do odbudowy filarów w pierwszych latach po II wojnie światowej, z wyłączeniem projektowania i budowy na nich mostu Gdańskiego. W przypadku drugiego mostu rozprawa obejmuje okres od jego budowy do czasów współczesnych. Celem pracy było zbadanie historii budowy i eksploatacji obu przepraw z uwzględnieniem analizy ich konstrukcji na tle rozwoju techniki mostowej, a także biografii zawodowych ich twórców.

Mosty zostały zbudowane w odległości 32 m od siebie i posiadały wiele wspólnych cech. Obie przeprawy liczyły po ok. 505 m długości, po 7 przęseł nadwodnych i po 2 niewielkie przęsła przy przyczółkach. Usytuowane w jednakowych osiach podpory oparte były na stalowych kesonach. Ustrojami niosącymi były stalowe kratownice konstrukcji nitowanej o równoległych pasach. Różniło je natomiast to, że w starszym moście kratownica była jedna, posiadała gęstą kratę krzyżulcową, ruch odbywał się zarówno po jej górnej części (kolejowy), jak i dolnej (kołowy). W tym samym czasie pojazdy mogły poruszać się tylko w jednym kierunku. W nowszym moście natomiast ustrój niosący złożony był z dwóch osobnych kratownic, ich układ był bardziej nowoczesny, a ruch na nim był dwukierunkowy, wyłącznie kolejowy i odbywał się po pasach górnych. Starszy z mostów zbudowała firma Lilpop, Rau i Loewenstein. Ustrój nośny nowego mostu wykonała firma Rudzki i S-ka, jego podpory zbudowała rosyjska firma Pałaszowski i Lentowski.

Mosty kolejowe pod Cytadelą w Warszawie powstały za sprawą zaborców, przede wszystkim w celach militarnych, z myślą o realizacji ich strategicznych interesów. Zbudowane w znacznym oddaleniu od centrum miasta, w niewielkim stopniu wykorzystywane przez uczestników ruchu lokalnego, przez długie lata nie wrastały w tkankę miejską. Zarazem jednak, jako część Kolei Obwodowej, wywierały na Warszawę znaczny wpływ i przyczyniały się do jej rozwoju. Po raz pierwszy połączyły w jeden system dwie, całkowicie dotąd odrębnie rozwijane, sieci kolejowe: prawobrzeżną szerokotorową i lewobrzeżną normalnotorową. Przyspieszyły one i usprawniły komunikację kolejową, przyczyniły się do rozwoju przemysłu w Warszawie.

Jako ważne obiekty strategiczne mosty były niszczone podczas obu wojen światowych. W czasie I wojny światowej zostały zniszczone przez wycofujące wojska rosyjskie, niedługo potem zostały odbudowane przez okupantów niemieckich. Ocalały w czasie kampanii wrześniowej 1939 roku, lecz już kilka lat później, w 1944 roku, zostały prawie doszczętnie zniszczone przez Niemców w obliczu zbliżającej się ofensywy Armii Czerwonej. Po II wojnie światowej most z 1908 roku został odbudowany, zaś filary mostu z 1875 roku ostatecznie stały się podporami dla zupełnie nowej przeprawy – mostu Gdańskiego. W pracy przeprowadzono analizę wszystkich tych budów, zniszczeń i ponownych odbudów. Opisano także przeprowadzone na początku XXI wieku wydobywanie zalegających na dnie Wisły pozostałości elementów konstrukcji mostów, ich koncepcję ochrony, konserwację i wyeksponowanie.

Rozprawa obejmuje także swoim zakresem mosty tymczasowe, które powstawały w sąsiedztwie mostów w czasie ich wojennych zniszczeń. Historia takich przepraw jak radziecki tymczasowy most kolejowy z 1945 roku czy wojskowe mosty łyżwowe jest nierozdzielnie i ściśle powiązana z tematem pracy i nie mogła zostać pominięta.

Słowa kluczowe: most kolejowy pod Cytadłą; Tadeusz Chrzanowski; Aleksander Pstrokoński; Mikołaj Bielelubiński; Warszawa; ochrona zabytków techniki

Bladymiec