



Biuletyn

Koła Miłośników

Dziejów Grudziądza



Rok IV:

Data odczytu: 14.3.2007

Numer 11 (124)

Data wydania: 14.3.2007

Edward Wiśniewski

Przeprawy mostowe przez Wisłę w okolicy Grudziądza.

Most na Wiśle, to dla miasta łączność z lewym brzegiem rzeki. Przyczynia się do lepszego komunikacji i wzrostem handlu i przemysłu.

Pierwszy zapis o moście to 1454 r., z czasów wojny trzynastoletniej. Następne mosty to mosty militarne „łyżwowe”, budowane przez Polaków od września 1626 r. do 1634 r. z zimową przerwą, i od 1657-1659 r. do momenty oblężenia Grudziądza przez wojska polskie. W 1780 r. planował Paweł von Gontzenbach – budowniczy twierdzy w Grudziądzu – pobudować most, ale planu nie zrealizowano. Dopiero w maju 1796 r. powstał stały most łyżwowy, łączący Białą Karczmę z miastem. Miał 840 m długości, 5 m szerokości a za przejazd pobierano opłatę. Most ten był częściowo na palach wbitych w stałą kępę na rzece i na pontonach. Gdy w 1806 r. ukazały się pod Grudziądzem forpoczty wojsk napoleońskich, zerwano most, częściowo spalono, a wraki pontonów skierowano do Malborka.

W następnych latach odbywały się tylko przewozy promowe. Dla władz miasta sprawa budowy mostu była najważniejsza.

Władze powołały Komitet Budowy Mostu i już w 1869 r. przyjęto pierwszy projekt inż. Schmicka.

Budowę rozpoczęto 18 X 1876 r. pod nadzorem budowniczego Souchego. Najpierw zbudowano dwa przyczółki obronne – wschodni i zachodni oraz 10 filarów. Długość mostu wynosiła 1092 m., a z przyczółkami 1143 m. Koszt budowy wynosił 5 386 000 marek. Na całej długości most był przedzielony 3 metrowym parkanem pomiędzy torami kolejowymi a jezdnią, by zapobiec płoszeniu się koni. Został oddany do użytku dnia 28 X 1879 r. i połączył stałą linią kolei do Laskowic. Most był obiektem strategicznym, strzeżonym przez wojsko. W 1915 r. wojsko pruskie pobudowało drugi most drogowy z wjazdem z ul. Górnotoruńskiej po lewej stronie. Został zbudowany na drewnianych filarach. Jednak miasto po odzyskaniu niepodległości w dniu 23 I 1920 r. postanowiło most rozebrać, gdyż utrzymanie go było zbyt kosztowne, a drewno po atrakcyjnych cenach sprzedano mieszkańcom.

Po wybudowaniu elektrowni wodnej na rzece Wdzie w Gródku, miasto zostało zasilane linia wysokiego napięcia 60 000 V w 1925 r. Kabel położono na łukach przęseł mostowych i tak przetrwał do II wojny światowej. Dnia 2.9.1939 r. wskutek działań wojennych 3 przęsła na nurtem rzeki zostały o godz. 19⁰⁰ wysadzone w powietrze. Wkrótce saperzy niemieccy pobudowali most pontonowy naprzeciw spichrzy, w celu połączenia pozostałych armii niemieckich. Most kolejowo drogowy został w 11 miesięcy odbudowany i zmodernizowany. Ułożono drugi tor kolejowy, który został obłożony podkładami umożliwiającymi w razie potrzeby wykorzystanie dla ruchu kolejowego. Równocześnie z odbudową mostu kolejowego, niemieccy saperzy wybudowali u wylotu ul. Marcinkowskiego (po prawej stronie) most drogowy, na drewnianych filarach, których było ponad 20 i miały w samej rzece potężne łamacze lodu, zwane izbicami. Nad nurtem Wisły most posiadał przęsła stalowe a pozostałe – do wału przeciwpowodziowego – drewniane.

Most pontonowy przy spichrzach rozebrano, jednak, gdy przyszła sroga zima 1942-43, wielkie kry lodowe zniszczyły jeden z filarów mostu drogowego i na powrót uruchomiono most pontonowy, tak, że w tym czasie istniały trzy mosty, w tym środkowy uszkodzony. Po naprawie uszkodzonego mostu, latem 1943 r. most pontonowy został rozebrany. W czasie działań wojennych na początku 1945 r. ciężka artyleria Armii Radzieckiej rozpoczęła ostrzeżenie miasta i dnia 7.2.1945 r., o godz. 11⁴⁵ jeden z pocisków trafił w komorę minową, powodując detonację na całej długości mostu kolejowego. Most przestał istnieć. W dniu 18 lutego 1945 r., po przejściu 83 dywizji piechoty niemieckiej i 1. pułku brygady pancerno-spadochronowej „Herman Göring”, Niemcy wysadzili część stalową mostu drogowego, a część drewnianą podpalili. W ten sposób miasto Grudziądz było odcięte od terenów zachodnich. Po 6.3.1945 r. saperzy radzieccy pobudowali most pontonowy, prowizoryczny w pobliżu spichrzy i z drugiej strony do „Czerwonej Karczmy”. Most ten był potrzebny do ewakuacji ludności z podbitych Niemiec, przeprawy dla wojska, transportu jeńców wojennych, transportu towarów a nawet bydła. Przed zimą 1945 r. most zlikwidowano. Przeprawa odbywała się wtedy promem, aż do wiosny 1948 r., kiedy to oddano do użytku most pontonowy w okolicy spichrzy. Na otwarcie przybył ówczesny minister obrony narodowej marszałek Polski Rola Żymirski.

Zniszczony most kolejowy rozebrano, odbudowano w pierwszej kolejności filary i przyczółki. Konstrukcję mostu zamówiono w dwóch hutach: w Chorzowie (6 przęseł) i Zabrze (5 przęseł). Łączny ich ciężar wynosił 11 240 ton. Pierwszą stopkę pod przęsła położyła ekipa z „Mostostalu” z Zabrza w dniu 1.9.1950 r., a w dniu 26.8.1951 most oddano do użytku. Most pontonowy rozebrano.

W 1999 r. zdecydowano wykonać kapitalny remont i wyłączyć most z eksploatacji.

Na zlecenie Generalnej Dyrekcji Dróg Publicznych w Warszawie PP Zakłady Budowy Mostów w Warszawie wybudowały na czas remontu w okolicy pierwszych spichrzy i Bramy Wodnej most zastępczy, tylko nad nurtem rzeki. Po upływie pół roku, zakończono konserwację mostu kolejowo – drogowego i prowizoryczny most rozebrano.

Wieś Michale.

Istniejący most kolejowo – drogowy łączy miasto Grudziądz ze wsią Michale w powiecie świeckim, a nie Dragaczem, jak to mylnie niektórzy interpretują. Wieś ta znana była już w XV wieku jako Milchaw, a później Michelow i należała do tych posiadłości, które odprawiły 1 służbę zbrojną konną, czyli była wsią rycerską. W zapiskach z 1433 r. spotykamy nazwisko Jeschke von Michelau in Pomern, a w 1434 r. Tym von Milchow. W dniu 15.6.1454 r. Wielki Mistrz Krzyżacki Ludwik von Erlichhausen nadaje Maciejowi von der Kirchturau pół wsi Michale na własność. Wieś ta jak i folwark szybko się rozrastała, mając m. in. swój kościół, karczmę, a później i szkołę. Wizytacja biskupa Rozdrożeńskiego z 1686 r. podaje, że kościół ten był od dawna spustoszony przez heretyków i przez nich zajęty. Około roku 1880 folwark liczył 13 budynków, zamieszkałych przez 6 mieszkańców. Wieś posiadała 86 budynków z 498 mieszkańcami i obejmowała 3082,94 mórg ziemi. Po licznych zmianach terytorialnych wieś ta zmieniła swe położenie i wygląd. Jest usytuowana po lewej stronie linii kolejowej Grudziądz – Dragacz. Natomiast na północ, wąskim obszarem leży przy wale przeciwpowodziowym, aż do Białej Karczmy włącznie. Czerwona Karczma należy już do Dragacza.

(L.B.S.)

Redakcja: Tadeusz Rauchfleisch, KMDG. Logo KMDG wykonał Grzegorz Rygielski.