

Przystanek historia

<https://przystanekhistoria.pl/pa2/teksty/89924,Most-Ksiecia-Jozefa-nie-cara-Mikolaja.html>



Pocztówka z 1915 r. ze zb. Biblioteki Narodowej

ARTYKUŁ

Most Księcia Józefa, nie cara Mikołaja

Autor: ROBERT SZCZEŚNIAK 02.03.2022

Na początku XX w. Warszawa posiadała dwie stałe przeprawy mostowe na Wiśle. Najstarszą, był wybudowany w latach 1859-1864 most Kierbedzia, drugą wybudowany w latach 1873-1875 kolejowo-drogowy most obok Cytadeli.

Szybki rozwój miasta w drugiej poł. XIX w. spowodował, że już niedługo po oddaniu do użytku mostu Kierbedzia magistrat zaczął myśleć o budowie kolejnego mostu. Jednak spory kompetencyjne między carskimi urzędami oraz brak odpowiednich funduszy oddalały realizację proponowanych projektów. Na przełomie

wieków przepustowość obydwu wcześniej wymienionych przepraw była do tego stopnia niewystarczająca, że budowa nowego mostu stała się palącym priorytetem.

Projekt Marszewskiego

W związku z tym w 1901 r., uzyskawszy zgodę Ministerstwa Spraw Wewnętrznych w Petersburgu, zarząd miasta zlecił inżynierowi Mieczysławowi Marszewskiemu (1857-1916) przygotowanie projektu nowego mostu dla Warszawy. Inż. Marszewski był absolwentem Instytutu Inżynierów Komunikacji w Petersburgu, który ukończył w 1882 r. Jako kierownik referatu wodnego Warszawskiego Okręgu Komunikacyjnego zaprojektował dwa stałe mosty na Narwi w Zegrzu, a następnie kierował ich budową (zakończoną w 1894 r. i 1897 r.). Pierwszy projekt inż. Marszewskiego z 1903 r., wzorowany na moście im. Cesarza Franciszka Józefa w Budapeszcie, został odrzucony z powodu negatywnej opinii carskich władz wojskowych. Rok później inżynier przedstawił poprawiony projekt, który tym razem uzyskał akceptację i został skierowany do realizacji.

Budowa nowego mostu była największą po budowie wodociągów inwestycją ówczesnej Warszawy. Całość wraz z drogami dojazdowymi mierzyła 3542 m. i miała połączyć śródmiejskie Aleje Jerozolimskie z ul. Targową na Pradze. Most składał się z 700 m wiaduktu nad Powiślem, 506 m ośmioprzęsłowego mostu na kamiennych filarach i nowej drogi wytyczonej na Pradze, łączącej most z ul. Targową. Kierownikiem biura budowy został inż. Marszewski. Oprócz niego we władzach biura znaleźli się m.in. Bronisław Plebiński, szef działu inżynierskiego, prof. Stanisław Szyller, szef działu architektonicznego, który był również autorem oprawy architektonicznej wiaduktu i mostu.

Przerwana budowa

Budowę przeprawy rozpoczęto latem 1904 r. od wykonania grobli dojazdowej na Saskiej Kępie oraz wałów ochronnych wzdłuż prawego brzegu Wisły. W latach 1905-1908 r. wykonano przyczółki mostowe po obu stronach rzeki oraz filary w jej w nurcie. Prace te przebiegały znacznie wolniej niż zakładano, a to głównie z powodu sytuacji politycznej w całym cesarstwie i wybuchających ustawicznie strajków. Po zakończeniu budowy filarów przystąpiono do montowania przęseł, których wykonawcą była firma Towarzystwo Akcyjne „K. Rudzki i S-ka”. W międzyczasie, bo w 1907 r., rozpoczęto prace nad żelbetonowym wiaduktem nad Powiślem, który miał połączyć Aleje Jerozolimskie z mostem. W pracach tych wykorzystano wiele technik budowlanych ówczasie uznawanych za najnowocześniejsze na świecie. W 1909 r. rozpoczęto prace nad praskim odcinkiem inwestycji, który przebiegał dzisiejszymi Aleją ks. Józefa Poniatowskiego i Aleją Zieleniecką.

W 1910 r. budowa uległa niemal całkowitemu wstrzymaniu. Było to spowodowane śledztwem centralnych władz rosyjskich w warszawskim magistracie, wymierzonym w ówczesnego generała gubernatora warszawskiego Grzegorza Skałona (tzw. rewizja senatorska). Śledztwo wykazało, że gen. Skałon przyjął od wykonawcy budowy mostu Towarzystwa Akcyjnego „K. Rudzki i S-ka” 100 tys. rubli łapówki. Dzięki koneksjom

w Petersburgu generał gubernator nie poniósł żadnych konsekwencji. Poniósł je natomiast inż. Marszewski, którego oskarżono o pośrednictwo w tym procederze. Marszewski został usunięty ze stanowiska kierownika budowy mostu i osadzony w więzieniu.

Zakończenie inwestycji

Ostatecznie oskarżenia wysuwane przez prokuratora nie potwierdziły się i inżynier został zwolniony, lecz do pracy przy budowie mostu nie powrócił. Jego miejsce zajął Rosjanin Aleksy Lubicki, który kontynuował budowę zgodnie z harmonogramem i planami przyjętymi wcześniej przez biuro budowy.

W 1912 roku zakończono prace na moście i półtorakilometrowym odcinku łączącym most z ul. Targową. Do połowy 1913 r. trwały prace konstrukcyjne na wiadukcie po lewej stronie Wisły. Po ich zakończeniu przystąpiono do prac wykończeniowych m.in. układano jezdnię, chodniki, tory tramwajowe, ustawiano balustrady i słupy oświetleniowe. Wraz z postęпами w budowie zezwolono na tymczasowe uruchomienie mostu. Z końcem 1913 r. wszystkie prace wykończeniowe i monterskie zostały wykonane. Po przeprowadzeniu prób wytrzymałościowych, polegających na przejeździe wyładowanych wozów ważących 10 t. i 20 t. oraz przejeździe przez most stępa, kłusem i galopem pułku artylerii konnej, most był gotowy. Całkowity koszt inwestycji zamknął się sumą ponad 7 mln. rubli (wg jednych źródeł 7,2 mln rubli wg innych 7,9 mln).

Półtora roku mostu cara Mikołaja

Oficjalne otwarcie mostu odbyło się 6 stycznia 1914 r. w obecności przedstawicieli władz miasta, rządu i społeczeństwa. Natomiast warszawska prasa codzienna uroczystość całkowicie zignorowała, ograniczając się do lakonicznych notek. Oficjalnie most nazwano na cześć panującego cara Mikołaja II jego imieniem. Nazwa ta wśród warszawiaków nie przyjęła się i nazywali most albo „trzecim mostem” (choć chronologicznie był czwarty), albo mostem Poniatowskiego (w 1913 r., kiedy zezwolono na tymczasowy ruch na moście,

przypadała setna rocznica śmierci Księcia Józefa).



Księżę Józef Poniatowski przed frontem grenadierów, obraz Januarego Suchodolskiego z 1857 r. ze zb. Muzeum Narodowego w Warszawie

Służył on warszawiakom do 5 sierpnia 1915 r., kiedy to wycofujące się oddziały rosyjskie wysadziły jego część w powietrze. Decyzją niemieckich władz wojskowych przystąpiono niezwłocznie do odbudowy mostu. W czerwcu 1916 r. został naprawiony, a miejsce zniszczonych przęseł zastąpiła drewniano-stalowa, tymczasowa konstrukcja, która w sierpniu 1917 r. z nieznanych przyczyn spłonęła.



Most zniszczony przez wycofujące się wojska rosyjskie, 1915 r. Pocztówka ze zb. Biblioteki Narodowej

Most im ks. Józefa Poniatowskiego

Nim jednak to nastąpiło, w kwietniu 1917 r. przeprawa oficjalnie uzyskała nazwę „Most im ks. Józefa Poniatowskiego”. Po zakończeniu I wojny światowej odbudowę mostu Poniatowskiego, po krótko trwałym sporze między magistratem a Ministerstwem Skarbu, rozpoczęto w 1921 r. Pracami kierował jeden z jego twórców inż. Bronisław Plebiński. W czerwcu 1925 r. oddano do użytku jedną część mostu, a pracę ostatecznie zakończono w roku 1927.



Awers medalu pamiątkowego
wybitego z okazji odbudowy
Mostu Poniatowskiego, 1927 r.
Fot. ze zb. NAC



Przecięcie wstęgi podczas
uroczystości otwarcia Mostu
Poniatowskiego w Warszawie.
Widoczni m.in.: biskup polowy
Stanisław Gall, prezydent
Warszawy Władysław Jabłoński
(przecina wstęgę), 1927 r. Fot. ze
zb. NAC



Przejazd prezydenta Ignacego
Mościckiego i towarzyszących
osób przez nowootwarty most,
1927 r. Fot. ze zb. NAC

12 maja 1926 r. na moście doszło do spotkania marszałka Józefa Piłsudskiego i prezydenta Stanisława Wojciechowskiego. Rozmowy nie przyniosły porozumienia, a wierni rządowi żołnierze Oficerskiej Szkoły Piechoty nie przepuścili marszałka na lewy brzeg. Most nieprzerwanie służył ludności Warszawy do 13 września 1944 r., kiedy niemieccy saperzy ponownie wysadzili część jego przęsła. Niezwłocznie po zakończeniu działań wojennych przystąpiono do odbudowy mostu według projektu Stanisława Hempla. Mimo trwających jeszcze prac wykończeniowych został oddany do użytku 22 lipca 1946 r. Odbudowany most stracił część pierwotnych elementów np. ozdobną balustradę zastąpiono stalowymi prostymi prętami. Ponadto nie odbudowano kilku kamiennych ławek.



Widok mostu Poniatowskiego od strony Pragi we wrześniu 1939 r. Fot. ze zb. AIPN



Widok mostu Poniatowskiego od strony rzeki w okresie okupacji niemieckiej (wrzesień 1939 - czerwiec 1940). Fot. ze zb. AIPN



Ruch uliczny na wiadukcie mostu Poniatowskiego w okresie okupacji niemieckiej (wrzesień 1939 - czerwiec 1940). Fot. ze zb. AIPN



Ruch uliczny na wiadukcie mostu Poniatowskiego w okresie okupacji niemieckiej (wrzesień 1939 - czerwiec 1940). Fot. ze zb. AIPN

Więcej interesujących materiałów na profilu Archiwum IPN

COFNIJ SIĘ