



BIULETYN

KOŁA MIŁOŚNIKÓW DZIEJÓW GRUDZIĄDZA
KLUB „CENTRUM” SPÓŁDZIELNI MIESZKANIOWEJ



Rok XVI: 2018

Nr 37 (575)

Data odczytu: 05.12.2018 r.

Data wydania: 05.12.2018 r.

=====

1125. spotkanie

Jarosław Guttman

Mosty w Grudziądzu

Pierwszy projekt mostu

Wiek XIX to rozwój Grudziądza. W 1862 r. powstaje fabryka H&V, 1865 r. Gazownia Miejska. W późniejszym okresie Fabryka Ventzkiego, cegielnia Falcka, rzeźnia miejska i wiele, wiele innych.

Władze miasta poczyniły starania o budowę przez Grudziądz linii kolejowej oraz mostu. Miasto stało by się atrakcyjne dla inwestorów. Po raz pierwszy już w roku 1843 złożono na ręce ministra państwa i finansów w Rządzie Pruskim memoriał, z prośbą o skierowanie linii Kolei Wschodnich (Ostbahn) przez Grudziądz, co wiązało się oczywiście z budową mostu kolejowego w Grudziądzu. Niestety petycja została odrzucona i linię do Królewca poprowadzono przez Tczew, gdzie wybudowano w roku 1857 najdłuższy (837 m) w tych czasach most w Europie. Starania te czyniono dalej.

W roku 1872 złożono kolejną petycję na ręce ministra handlu Rządu Pruskiego z prośbą o budowę mostu w Grudziądzu. Pomimo odrzucenia petycji magistrat Grudziądzki nie spoczął na laurach. W międzyczasie powołano do życia Komitet Budowy Mostu przez Wisłę. Celem sprawdzenia możliwości finansowych i technicznych związanych z budową mostu, koncepcję budowy przekazano w ręce fachowca, zlecając mu opracowanie różnych propozycji konstrukcyjnych mostu i określenie szacunkowych nakładów finansowych związanych na jego wykonanie. Realizacją tego projektu zajął się mieszkający we Frankfurcie nad Menem inżynier Schmick.

Projekt Schmicka został zakończony 16 lipca 1869 roku i przekazany Komite-

towi Budowy Mostu. Również zainteresowani tym zagadnieniem mieszkańcy miasta mogli zaspokoić swoją ciekawość. Opracowanie Schmicka wydano w roku 1869 w formie broszury przez znane w Grudziądzu wydawnictwo Gustav'a Roethe'go pod tytułem: „Propozycje dotyczące budowy mostu przez Wisłę w Grudziądzu”. W niej zamieszczone są rysunki projektu mostu, który nigdy nie połączył brzegów Wisły w Grudziądzu.

Uwzględniając koszty materiału, wykonania oraz transportu (konstrukcję stalową miano wykonać w Anglii), inż. Schmick ustalił szacunkowo koszty dolnej części mostu (2 przyczółki mostowe, 7 filarów) na sumę około 200.000 talarów.



Bardziej skomplikowanym problemem był wybór właściwego materiału na konstrukcję ośmiu przęseł mostowych. Praktycznie do dyspozycji miano dwa materiały: żelazo i drewno. Drewno było tańsze i w tych czasach budowano również mosty drewniane, po których poruszały się pierwsze pociągi (most przez Łabę w Riesa). Czas eksploatacji takich mostów był szacowany na około 30-35 lat. Schmick określił koszty budowy górnej części z drewna na około 100.000 talarów. Łączne koszty całego mostu tj. filarów, przyczółków i przęseł z drewna wyniosły by 300.000 talarów. Drugim wariantem było zastosowanie w moście przęseł z walcowanej stali. Powodowało to podwyższenie stabilności, wytrzymałości i nośności przęseł. Wadą tego rozwiązania znaczne podwyższenie kosztów. Sama konstrukcja przęseł była by trzy razy droższa niż konstrukcja w drewnie i osiągnęła by sumę 300.000 talarów. Łączna suma kosztów niezbędnych do budowy konstrukcji stalowej oscylowała by w pobliżu 500.000 talarów.



Po siedmiu latach od ukazania się projektu Schmicka, 10 kwietnia 1876 roku zaczęto budowę pierwszego mostu kolejowego przez Wisłę. Most jako konstrukcję całkowicie stalową oddano do użytku w dniu 20 października 1879 roku.

Budowa mostu

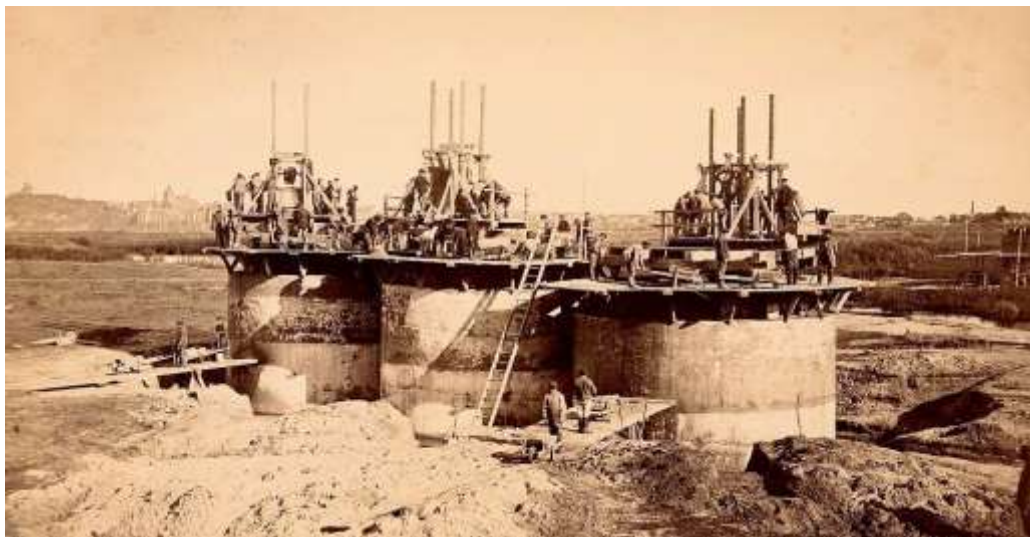
Most powinien być obiektem cywilnej sieci komunikacyjnej państwa, zaś z drugiej strony obiektem militarnym typu obronnego, powiązany z siecią fortyfikacji twierdzy grudziądzkiej.

Niemiecka doktryna wojenna na przełomie XIX i XX wieku zakładała, że w wypadku działań wojennych z Rosją, kluczowe znaczenie będzie miała sprawa utrzymania linii Wisły.

Decyzja o budowie mostu zapadła w roku 1874. Nakłady finansowe na budowę mostu opiewały na sumę przeszło 5 milionów marek. Most miał być konstrukcją stalową nitowaną z profili stalowych osadzoną na 12 filarach. Jedenaście przęseł o długości około 97,29 m każde tworzyły most o łącznej długości 1092,12 m co sprawiało, że po oddaniu go do eksploatacji, był wtedy najdłuższym mostem kolejowo-drogowym w państwie niemieckim. Budowę zaczęto w roku 1876 mając w planach 4-letni okres budowy.



Po zakończeniu montażu przęseł i zainstalowaniu torów most poddano statycznej próbie obciążenia poprzez ustawienie na nim siedmiu ciężkich parowozów. Założone przez konstruktorów mostu obciążenie wielkości 7200 kg na 1 metr długości przęsła nie zostało przekroczone, czyli konstrukcja spełniła swoje zadanie.



Harmonogram prac związanych z budową mostu:

Rok 1876 Całkowite wykonanie dwóch filarów rzecznych VII i VIII i dwóch filarów kępowych V i VI. Rozpoczęcie prac gruntowych przy filarze XII (podpory) w gruncie stałym od strony miasta.

Rok 1877 Całkowite wykonanie filarów rzecznych IX, X, XI oraz kępowych II,

III, IV. Ukończenie prac przy podporze lądowej od strony miasta (filar XII) oraz osadzenie i montaż trzech przęseł między filarami V-VIII.

Rok 1878 Całkowite wykonanie filara I na zachodnim brzegu Wisły, ustawienie i montaż następnych czterech przęseł mostowych, pobudowanie wartowni (blockhauzów) przy filarze XII.

Rok 1879 Montaż pozostałych czterech przęseł, pobudowanie wartowni – blockhauzów na brzegu zachodnim, wykonanie dróg dojazdowych do mostu.



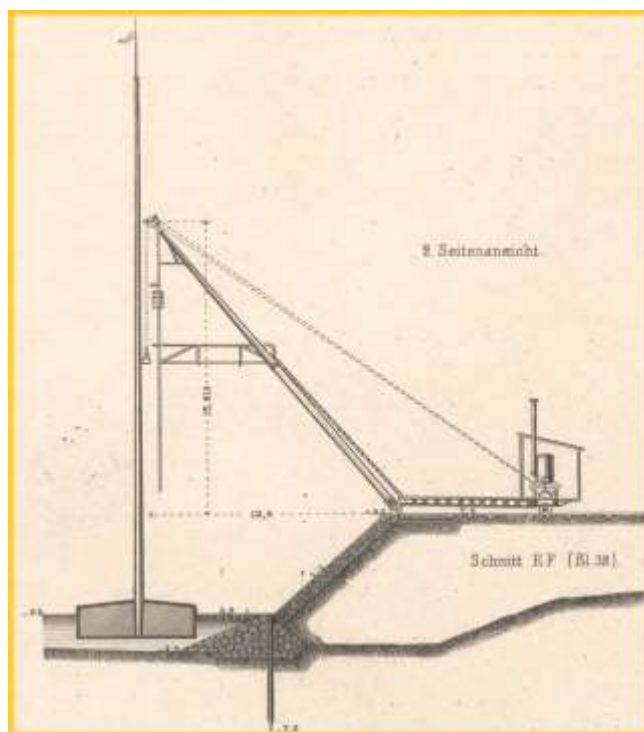
Problem z łodziami żeglownymi



W tamtym okresie wiele łodzi posiadało żagle, co było problemem podczas przepływania koło Grudziądza. Napędy parowe wchodziły w późniejszym okresie.



Aby rozwiązać ten problem wykorzystano dwa dźwigi, rozmontowywano maszty łodzi żaglowych. Dziennie potrafiąno rozebrać i złożyć 40 łodzi.



Okres I Wojny Światowej

Schemat dźwigów mostowych.



Niemiecka doktryna wojenna mówiła, że podczas wojny należy wybudować także mosty wojenne. Tak też było w Grudziądzu. Oprócz mostu wojennego często stawiano również most tymczasowy pontonowy, albo oparty na łodziach.





Okres II Wojny Światowej



3 września 1939 most stalowy został wysadzony przez polskich saperów. Kilka tygodni później niemieckie wojska stworzyły most wojenny. Znajdował się on nieopodal dzisiejszej Mariny. Przy ratuszu istniał także most pontonowy.



Okres powojenny



Most podczas wyzwania w 1945 roku uległ zniszczeniu. Otwarto go ponownie 26 sierpnia 1951 roku.



Obecny widok mostu.



Fot. Mariusz Nasieniewski



Fot. Tomasz Kowalski



Foto Wójcik



Fot. Piotr Bilski

Notatki

(L.B.S.)

Redakcja: Tadeusz Rauchfleisch, Janusz Hinz. Logo KMDG wykonał Grzegorz H. Rygielski.