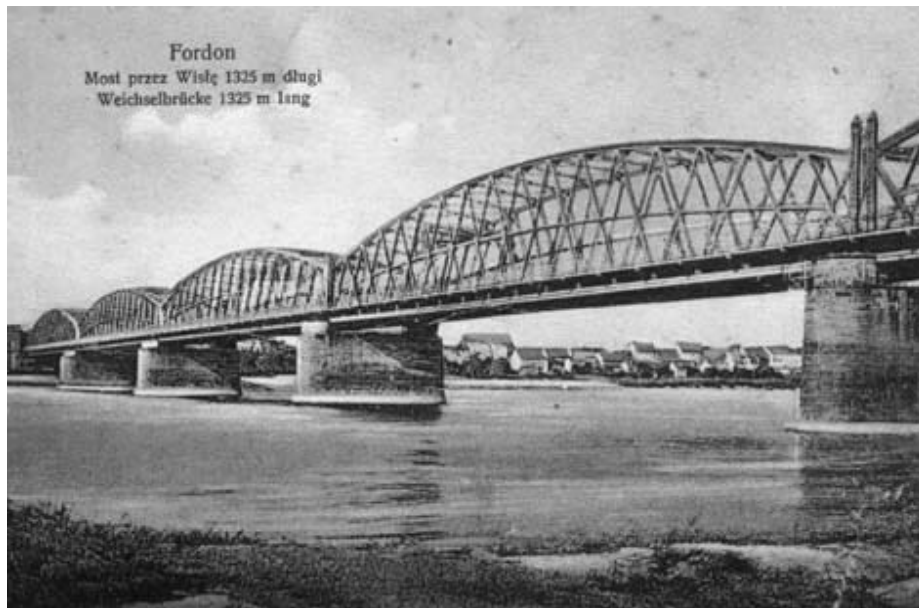


Henryk Wilk

„Fordoniak” ponad 100 lat moczy nogi w Wiśle

Minęło ponad sto lat, od czasu kiedy stalowy kolos zanurzył swe nogi w niespokojnych nurtach Wisły. Mowa o Moście Fordońskim, który został oddany do użytku 1 listopada 1893 roku.



Budowę wymusił wiek pary i stali. Powstawały coraz dłuższe linie kolejowe, dla których najpoważniejszą przeszkodą na ich drodze były rzeki. By zapewnić płynność ruchu przez Wisłę, przystąpiono do budowy mostów. Pierwszy powstał w roku 1857 w okolicach Tczewa, w roku 1872 wybudowano most pod Toruniem, a w 1879 w Grudziądzu. Ponieważ linia kolejowa Toruń - Prusy Wschodnie przebiegała tuż przy granicy z zależnym od Rosji Królestwem Polskim, celem obejścia twierdzy Toruń, zaplanowano drogę z Bydgoszczy przez Fordon, Unisław i Chełmżę. W tym celu konieczne stało się czwarte przejście przez Wisłę w okolicach Fordonu. Most ten miał służyć zarówno transportowi kolejowemu jak i kołowemu.

Wyzwanie naturze rzucił inżynier Georg Christoph Mehrtens. Ogromną jak na tamte czasy inwestycję (rok 1883) rozpoczęto od wybudowania linii kolejowej Bydgoszcz Wschód - Fordon o długości 5,2 km. Umożliwiono w ten sposób transport ciężkiego materiału budowlanego aż do brzegu rzeki. Zasadnicze prace mogły się rozpocząć dopiero po szeroko zakrojonych badaniach terenu, które zakończono w 1891 r. Poczekano jeszcze na zejście lodów i wiosennej, wysokiej wody. Właśnie ta fala podmywająca brzegi Kępy Ostromeckiej kazała przerzucić konstrukcję nie tylko nad samym nurtem rzeki, ale i nad terenami zalewanymi okresowo przez wodę.

Budowniczy wiedział jedno - niezwykle ciężkie warunki "pracy" przyszłego mostu mogą zniweczyć jego trud, jeśli nie zabezpieczy go przed wszelkimi możliwymi kataklizmami. Dziś można powiedzieć, że zrobił to dobrze. Ale wróćmy do budowy. Betonowe filary otrzymały opływowy kształt statku i wpuszczone zostały do 5 metrów pod dno rzeki. Nadbudowano je ceglami i wzmocniono warstwą bazaltu. Filary nadbrzeżne osadzono w fundamentach studniowych, ale bazaltem wzmocniono tylko ich czoło. Wszystkie filary zabezpieczono dodatkowo kamiennymi nasypami. Nad wodą zawisło 5 łukowych przęseł ze stali martenowskiej, każdy o dł. 98,5 m oraz 13 przęseł kratowych ze stali konwektorowej thomasowskiej przerzuconych nad terenami zalewowymi - te przęsła liczyły po 60,5 m. Budowla miała 10,8 m szerokości, przy czym 6,5 m to droga dla ruchu kołowego, a 4,15 m dla kolei. Pozostałe 15 cm zajmował solidny płot oddzielający. Podczas prac zużyto 9 tys. m³ betonu, 40 tys. m³ kamieni i 27 tyś. m³ cegły. Ciężar jednego przęsła nawodnego wynosił 900 ton zaś nadbrzeżnego 460 ton. Ciężar całkowity stalowego kolosa osiągnął 10.500 ton, a jego długość 1325 metrów. Tym samym most stał się najdłuższą tego typu konstrukcją w Niemczech. Warto dodać, że ówczesne mosty otrzymywały bogate wykończenie architektoniczne. Także "fordoniak" upiękuszony został wspaniałymi portalami, a na wypadek obrony, wyposażony z obu stron w stalowe wrota i grubościenne baszty strażnicze. Od zakończenia budowy strzeżony był przez wojsko i urząd celny.

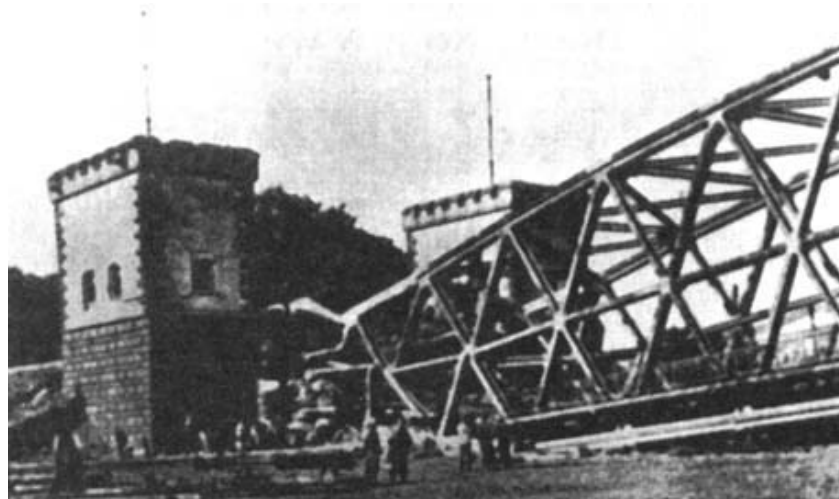
Równoległe z budową mostu powstawało wschodnie połączenie kolejowe przez Ostromecko z Chełmżą. Pierwszy pociąg przejechał płynnie tą trasą 1 listopada 1893 roku i jest to także oficjalna data zakończenia budowy Mostu Fordońskiego. Dalsze odcinki trasy z Chełmży do Prus Wschodnich kończono w roku 1894 i 1900.

Jak już wspomniałem ideą powstania przeprawy pod Fordonem były względy strategiczne Rzeszy. Wkrótce wybuchła I wojna światowa i właśnie wtedy wiodła jedna z dróg, którą dostarczano zaopatrzenie i wsparcie oddziałom niemieckim walczącym z Rosjanami w Prusach Wschodnich.

W 1920 roku, teren "korytarza" wraz z Pomorzem Gdańskim włączony został do niepodległej Polski, a tym samym wszystkie znajdujące się tam mosty na Wiśle. W wyglądzie „fordoniaka” nic się nie zmieniło aż do połowy lat trzydziestych, kiedy to oddano do użytku ponadregionalną elektrownię w Bydgoszczy i przeciągnięto w kierunku ziemi chełmińskiej linię wysokiego napięcia. Nad mostem wyrosły stalowe profile do których przytwierdzono linię elektryczną.

Tuż po rozpoczęciu działań II wojny światowej, saperzy polscy podminowali tę ważną przeprawę, ale ładunków nie zamierzali detonować tak szybko. 3 września potężny wybuch

z walił do Wisły cztery z pięciu nawodnych przęseł, przerywając tym samym ewakuację ludności cywilnej oraz oddziałów polskich walczących jeszcze na lewym brzegu. Prawdopodobną przyczyną wybuchu było celne uderzenie niemieckiej bomby lotniczej. Potwierdzają to cywilni uciekinierzy obserwujący nalot.



Okupanci przystąpili do odbudowy zniszczeń jesienią 1940 r. Najpierw naprawili dwa zdruzgotane filary, potem wydobyli z nurtu uszkodzone przęsła. Ruch na moście przywrócono przed końcem 1941 roku.

Ofensywa radziecka w styczniu 1945 r. doprowadziła do załamania się niemieckiego frontu wschodniego, ale już od końca roku poprzedniego pierwsze kolumny uciekinierów przekroczyły most pod Fordonem. Szybki pochód Sowietów i okrążenie Bydgoszczy od zachodu odcięły drogę ewakuacji Niemców i przeprawa przez Wisłę straciła dla nich znaczenie. 21 stycznia cofające się oddziały niemieckie wysadziły most w powietrze. Następne kolumny ewakuacyjne z ziemi chełmińskiej przeprowały się przez Wisłę na północ od Fordonu po zamarzniętej rzece.

Polacy przystąpili do odbudowy w roku 1947. By zmniejszyć koszty odbudowy, skrócono konstrukcję nad częścią zalewową, zastępując ją częściowo nasypem ziemnym: Posunięcie to podyktowane zostało także założeniem, że po wybudowaniu zapory we Włocławku, wezbrane wiosenne wody nie będą już tak groźne. Skrócony most stracił wiele ze swego pierwotnego majestatu. Obecnie ma długość 650 metrów. Nad samym nurtem Wisły pozostał jednak starym, wspaniałym Mostem Fordońskim.

*Oprac. Marek Weckerth na podst. literatury ze zbiorów Edmunda Czajkowskiego.
"Dziennik Wieczorny" nr 175 (9799)/1993.*