

MOST DROGOWO-KOLEJOWY TZW. FORDOŃSKI IM. RUDOLFA MODRZEJEWSKIEGO W BYDGOSZCZY

Sylwia Barwińska

Most ten został usytuowany przy ujściu rzeki Brdy, w miejscu, gdzie była zlokalizowana dawna przeprawa przez Wisłę. W okresie od XV do XIX wieku służyła ona do kontrolowania ruchu statków oraz pobierania opłat celnych. Od nazwy jednej z tych opłat tj. podatku wodnego „fordon” tzw. czwartego grosza, wywodzi się nazwa miasta (obecnie dzielnicy Bydgoszczy), które powstało na lewym brzegu Wisły tuż przy przeprawie. Na lokalizację przeprawy, a następnie mostu, miały wpływ warunki naturalne, szerokość koryta Wisły nie przekraczała w tym miejscu 500 m.

Wygląd dzisiejszego mostu odbiega od jego pierwotnego wizerunku. Jest to nadal most drogowo-kolejowy, który jednak od swojej pierwszej wersji jest szerszy o 1,3 m, ale krótszy o 300 m. Jego długość liczy obecnie 1005,1 m. Konstrukcja składająca się z 14 przęseł jest wykonana ze stali zwykłej. Składa się na nią 5 przęseł rzecznych o rozpiętości 100 m, wysokości dźwigarów pośrodku 18 m i przy podporze 8,5 m, 8 przęseł nad terenem zalewowym o rozpiętości 62 m, wysokości pośrodku 11,5 m i przy podporze 8,5 m oraz 1 przęsła łącznikowego w formie belki ciągłej o długości 8 m. Szerokość mostu licząca 16,8 m obejmuje: 6-metrową asfaltową jezdnię, 4,4-metrowe torowisko z jedną linią oraz dwa chodniki o nawierzchni asfaltowej po 1,7 m każdy. Torowisko nieużywane przez dziesięć lat, w ostatnim okresie zostało ponownie wykorzystane w ruchu kolejowym.

Od dnia 16 maja 2008 roku z inicjatywy Towarzystwa Miłośników Miasta Bydgoszczy patronem mostu jest **Rudolf Modrzejewski**, polski konstruktor, który wybudował blisko 50 mostów na terenie USA i Kanady.

Historia mostu sięga XIX wieku. Na terenach polskich w granicach zaboru pruskiego opracowano w tym okresie plany budowy kilku

przepraw mostowych przez Wisłę. Most w Fordonie wybudowany został w latach 1891-1893 przez Niemców, jako piąta z kolei przeprawa na Wisłę, po mostach w Tczewie, Malborku, Toruniu i Grudziądzu. Projekt mostu wykonał architekt niemiecki profesor Georg Christoph Mertens, natomiast budowa została zrealizowana przez spółkę Kolej Wschodnia pod kierunkiem radcy budowlanego Souche. Długość mostu wynosiła 1325 m, co powodowało, że był on wówczas **najdłuższym mostem na Wiśle** oraz na terenie Niemiec, trzecim w Europie. Był także pierwszym mostem na świecie zbudowanym ze stali zlewnej. Budowla obejmowała 18 przęseł stalowych o konstrukcji kratownicowej tj. 5 przęseł z kratownicami o wymiarach 98,5 m i 13 mierzących 60,5 m każde. Szerokość mostu wynosiła 10,8 m, składała się na nią 6,6-metrowa drewniana droga z poboczami, drewniane chodniki dla pieszych po obu zewnętrznych stronach mostu oraz 4,2-metrowe torowisko z jedną linią. Na obydwu krańcach mostu, czyli tzw. przyczółkach, znajdowały się wartownie wojskowe w kształcie wież. Wjazd na most ograniczały stalowe bramy, oddzielne dla części drogowej, kolejowej i pieszej. Koszt budowy wyniósł 8,5 mln marek w złocie. W latach 1898-1899 most został wyposażony na prawym brzegu Wisły w baterię z obetonowanymi stanowiskami dla 4 dział 90 mm, którą przekształcono w 1905 roku w szaniec piechoty z dwoma stanowiskami dział 50 mm.

W okresie II Rzeczypospolitej, w roku 1920, most został objęty częściowym zarządem przez Dyрекcję Okręgową Kolei Państwowej w Gdańsku, co wynikało z przyłączenia w styczniu tego roku Bydgoszczy i Fordonu do Polski. W roku 1928 przeprowadzono przez most linię przesyłową wysokiego napięcia.

Most został zniszczony już na samym początku II wojny światowej (2 września). Wskutek zbombardowania jednego z filarów doszło do wybuchu założonych na nim ładunków. Zachowała się tylko część mostu nad trenem zalewowym. Jesienią 1940 roku Niemcy przystąpili do jego odbudowy. Odtworzono zniszczone filary i pięć przęseł rzecznych z zachowaniem ich pierwotnej formy. Zmiana dotyczyła tylko nawierzchni, ponieważ tym razem wykonano ją na odcinku rzeczonym z kostki kamiennej. Pod koniec wojny, 26 stycznia 1945 roku, dokonano ponownego wysadzenia mostu, tym razem przez wycofujące się wojska

niemieckie. Zniszczenia były dużo większe, objęły 4 przęsła rzeczne, 2 filary w nurcie rzeki i przyczółek od strony Fordonu. Pozostała część ocalała nienaruszona.

W lutym 1945 roku wojska radzieckie na zniszczonej i leżącej w wodzie stalowej konstrukcji mostu wykonały drewnianą jezdnię, podtrzymywaną przez słupy drewniane oraz zerwaną i zawałoną kratownicę. Konstrukcja ta istniała do czerwca 1946 roku, kiedy runęło piąte przęsło, uniemożliwiając jakąkolwiek żeglugę. Po tym zdarzeniu Państwowe Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych rozebrało prowizoryczną przeprawę, co spowodowało przerwanie funkcjonowania mostu na 10 lat.

Odbudowę mostu fordońskiego wykonano w latach 1950-1956, według projektu opracowanego przez inż. Jerzego Szaniawskiego. Prace polegały na całkowitej rozbiórce i odbudowie mostu łącznie z filarami, ale w długości skróconej od strony wschodniej o 310 m (pięć przęseł). Ostatni etap w jego historii to czasy współczesne. W 2001 roku dokonano jego odnowienia i zamontowano iluminację, co nadaje mu wyjątkowego uroku za dnia i w nocy.

Literatura

- Biskup M. (red.), 1991. *Historia Bydgoszczy*, Tom I-II, BTN, PWN, Poznań.
- Bydgoszcz. Historia. Kultura. Życie Gospodarcze*, 1959. Praca zbiorowa wydana staraniem Prezydium Miejskiej Rady Narodowej w Bydgoszczy, Wyd. Morskie, Gdynia.
- Janikowska K., Filipiuk S., 2007. *Mosty na Wiśle. Od źródeł do Bałtyku*, Wyd. QAX Manufaktura Artystyczna, Bydgoszcz.
- Okoń E., 1993. *Z historii mostu kolejowo-drogowego przez Wisłę w Fordonie*, Kronika Bydgoska XIV, Bydgoszcz.
- Płachta J. S., 2006. *Rudolf Modrzejewski*, Magazyn Techniczno-Informacyjny, Vol. 1, nr 2, Rada Polskich Inżynierów w Ameryce Północnej, USA-Kanada.
- Polski Słownik Biograficzny*, 1976. PAN, Warszawa.
- Raszeja Z., 2002. *Ostromecko i okolice*, Wyd. Margrafesen, Bydgoszcz.
- www.mars.slupsk.pl/fort/4005b.htm
- www.mikolaj-bydgoszcz.home.pl/historia_par/fordoniak.htm
- www.mostypolskie.pl
- www.polishdailynews.com
- www.tmmb.pl
- www.vwrtigoholiday.pl/pzryjazdowe/survival.html