

Nowy most na Niemnie w Grodnie

(Z okazji ukończenia odbudowy stałego mostu kołowego).

W dn. 1-3 listopada r. b. odbyły się badania nowego mostu nad Niemnem w Grodnie, które dały wyniki dobre.

Zanim oficjalnie władze państwowe oddadzą do użytku publicznego nową arterję komunikacyjną, uważamy za obowiązek nieco uwagi poświęcić tej sprawie, doniosłego znaczenia nie tylko dla naszego grodu nadnemieńskiego.

Znaczenie przeprawy przez Niemen właśnie w tem miejscu, gdzie rozłożył się później gród grodzieński, wypływało z ważności punktu. Tu bowiem (u Kołozy) łączyły się dawne, odwieczne drogi handlowe. Tu ścierały się wpływy świata starożytnego, dalekiego Bizancjum, Rzymu i Grecji. Doliną Niemna wiodła t. zw. odwieczna bursztynowa droga do Bałtyku od morza Czarnego i kolonij greckich.

W owe czasy istniała przeprawa przez Niemen, a być może i jakieś budowle palowe, na tem miejscu, gdzie obecnie urządzony jest port Zarządu Dróg Wodnych. Była dawniej na miejscu dzisiejszego wału wyspa, a w pobliżu tego miejsca niejednokrotnie znajdowano na dnie rzeki topory kamienne.

Nad brzegami Niemna w pobliżu tego miejsca istniały osady ludzkie niemal w okresie kamienia łupanego. Po przez suchą płytę grodzieńską, jak ją określili obecnie geologowie (poświęcił jej piękną pracę prof. Uniw. S. B. Br. Rydzewski, a wyczuł jej istnienie prof. M. Limanowski), biegły drogi przedhistoryczne z północy na południe, na zachód i wschód.

Na szlakach tych powstają

grodziska, ślady których do dzisiaj gdzieś tam pozostały, wędrują niemi Gotowie, kupcy arabscy, zastępy Rusinów, Litwy i Jadrzyngów, hordy tatarskie Batego, rycerze krzyżowi, hufce polskie i z dalekiego Halicza, znowu Tatarzy, Ruś moskiewska, Szwedzi, a nawet różnoplemienne i różnojęzyczne tłumy zbrojne i inne aż do najnowszych czasów...

Że dawny gród książęcy, Wiltolda i Batorego, domicilium sejmowe dawniej Rzeczypospolitej, wojewódzki z 1793 r., a gubernialny do czasów wskrzeszenia Niepodległości, stał się miastem powiatowym, bynajmniej ten fakt dotkliwy nie umala znaczenia Grodna, jako punktu geopolitycznego, a więc i przeprawy przez Niemen.

Stan obecny na Niemnie trwać wiecznie nie może. Niemen odżyć musi, a wskrzesi się pamięć o tych, co tę rzekę od głazów i mielizn oswobodzili, o znakomitym jezuitcie grodzieńskim o. Narwoiszu i jego poprzednikach, gdyż nie zaginęły jeszcze ślady w kronikach o podróżach i transportach z Grodna statkiem do Królewca...

Muszą w niepamięć odejść rafa rumszyskie i kochanowskie, liczne mielizny hoskie i inne.

Droga wodna musi być w przyszłości wyzyskaną, a Grodno winno odzyskać utracone prawa do portu na Niemnie.

Historja jest wielką nauczycielką. Unikając błędów historycznych, musimy jednakże, tworząc życie nowe, sięgnąć do historii.

To też i sprawa istnienia mostu kołowego na Niemnie ma swoje historyczne i geopolity-

czne uzasadnienie. Potrzebę tę odczuwał Witold, a na sztychu Zundta i Adelhauzera z r. 1568, znanym z kopij Brauna, znajdujemy wyobrażenie pięknego mostu na Niemnie w Grodnie z „turnią”. Szymon Starowolski w „Opisie Królestwa Polskiego za czasów Zygmunta III” (wg. wyd. wileńskiego 1765 r. str. 52) podaje, że „wystawił tu (t. j. w Grodnie) na Niemnie most Zygmunt III król, drewniany wprawdzie, ale nad który w całej Polsce niema”.

Był most stały na Niemnie w 1706 r. w okresie walk Piotra Wielkiego, zaprzysiężonego z Augustem II, ze Szwedami.

Mosty niszczone i palono w czasie licznych wojen, które kraj nasz nie omijały. Zawsze Grodno było uważane za klucz do opanowania sytuacji nad Niemnem. Dlatego właśnie i zburzono stały most rosyjski w 1915 r., wybudowany w 1909 r. kosztem 800.000 rubli (500.000 rs. wyasygnowały władze wojskowe, a 300.000 rs. ziemstwo) przez firmę Rudzkiego w Warszawie.

Most ten miał stanąć na Rumółku, a więc za miastem, w pobliżu Poniemunia, i li tylko zawdzięczając interwencji ówczesnego prezesa Izby Kontroli Państw. w Grodnie, M. K. Stojanowskiego, władze centralne zgodziły się na budowę mostu u koszar karmelickich i dawnego browaru Kunca (obecnie Morgolis). Władze miejskie natychmiast udzieliły gruntu na przyczółki i po trzech latach budowy piękny most, zaprojektowany przez inż. Połozowskiego, połączył przedmieście zaniemeńskie z miastem.

W związku z tem przedmieście, Forsztaǳtem od czasów Witolda zwane, stało się dzielnicą miasta i znacznie podniosło się.

O krótkotrwałych mostach, jakich Grodno miało mnóstwo,— na pontonach i barkach, rozbieganych w okresie zimowym, czy też w rodzaju niemieckiego z lat

1915—1920 (i chwiejnemu kolejowemu z tychże czasów) należy się wzmianka, uzasadniająca i podkreślająca tę konieczność nieodzowną—bołączkę miasta—brak stałego mostu.

Z chwilą, gdy pocisk bolszewicki zniszczył pozostałość niemiecką, a później przeprawialiśmy się, dążąc ze st. Łosośna ku miastu, jakże odczuwaliśmy brak jakiegobądź mostu, szczególnie wówczas, gdy kra wywracała łodzie, zrywały się promy i temu podobne rzeczy działy się na Niemnie.

A więc dobrodziejstwem jest dla Grodna decyzja Marszałka i obecnego szefa rządu, Józefa Piłsudskiego, otaczającego opieką miasto nasze, Jemu bowiem wyłącznie zawdzięczać musimy wybudowanie mostu stałego przez Niemen.

Jego więc Imieniem most ten będzie nazwany.

Nie możemy pominąć milczeniem tych starań, jakie były niejednokrotnie czynione przez władze wojskowe w osobach b. D-cy O. K. - III p. gen. L. Berbeckiego i obecnego D-cy O. K. III p. gen. A. Litwinowicza, pp. b. starostów K. Rogalewicza i H. Bienkiewicza, znane są też i odnośne uchwały Rady Miejskiej m. Grodna.

Historja budowy mostu wymagałaby znacznego rozszerzenia ramek niniejszego artykułu, przeto do niej jeszcze powrócimy w związku z uroczystem jego otwarciem.

Zresztą być może okazałaby się potrzeba oświetlenia stosunku miasta do budowy mostu. Most wszakże jest gotów i został wzniesiony całkowicie kosztem Skarbu Państwa.

Budowa jego trwała od 15 lipca 1928 r do d. 1 listopada 1930 r. Most został odbudowany według projektu i pod kierunkiem p. inż. L. Pniaka, którego nazwisko będzie uwiecznione w dziejach naszego grodu i na jednej z tablic pamiątkowych, któ-

remi ozdobione są przyczółki mostu im. Marszałka J. Piłsudskiego.

Długość mostu wynosi 165 m., szerokość 12,7 m. Ciężar konstrukcji żelaznej—950 ton. Całkowity koszt budowy wyniósł 1.840.000 zł., wówczas, gdy most przedtem rosyjski kosztował około 4.000.000 zł.

Przy próbnem obciążeniu (100 furmanek z ładunkiem kamie-

nia, samochody ciężarowe, walce i t. p.), wynoszącym 305 ton—stałem i w ruchu—most wykazał całkowitą sprawność, przeto próba wypadła znakomicie.

Należy się więc uznanie p. inż. Leonowi Pniakowi za dokonanie pięknego dzieła—ozdoby miasta i połączenie odseparowanych jego odwiecznych części. Serdecznie gratulujemy!

Jeszcze ó dawnych mostach na Niemnie w Grodnie.

Z przywileju Aleksandra Jagiellończyka z roku 1503, danego staroście grodzieńskiemu, kniaziowi Aleksandrowi Jurjewiczowi Holszańskiemu (1485—1504), dowiadujemy się, że już wówczas istniał stały most drewniany na Niemnie, wzniesiony na dwóch filarach z drzewa, wypełnionych kamieniem (Ob. Akty Zapad.

Rossji, t. 1, s. 351, dok. 203; E. Orłowski. Grodn. starina, Grodno, 1910, s. 50). Król zezwolił, bodaj poraz pierwszy w Grodnie, staroście grodzieńskiemu pobierać myto mostowe.

Ślady tego mostu, czy też później istniejących na tem miejscu innych mostów, podobno były widoczne jeszcze przed kilkudziesięciu laty, a ulica Podzamcze, wiodąca dawniej od mostu ku miastu, została wybrukowana kamieniem, wydobytym z miejsc, gdzie stały owe filary na Niemnie. (Wil. kalendar' z 1890 r., s. 214; Dikow w „Pam. kn. Grodn. gub.” z 1887 r., s. V; E. Orłowski, jak wyżej *cyt.*)

Czy na tem samym miejscu istniał most za Augusta II, kiedy w Grodnie przebywał razem z Piotrem Wielkim, w czasie

walk ze Szwedami, trudno ustalić. Nie jest również ustalone, czy po przeprawie przez most, w pierwszych dniach kwietnia 1706 r., Rosjanie most zburzyli. Pozostały tylko wiadomości o zniesieniu mostu poniżej Grodna (Szwedzi podeszli do Niemna od wsi Dziewiatówki) przez płynącą krę.

Z rozkazu Piotra W. prawie wszystkie działa zostały zrzucone do Niemna i prawdopodobnie pociski, ponieważ pozostawione zostały w Grodnie olbrzymie tabory.

W 1908 r., w czasie robót przy badaniu łożyska Niemna na terenie nowobudującego się mostu, sporo kul armatnich wydobyto z Niemna.

Działa jednakże przypuszczalnie pozostały w Niemnie, ponieważ brak wiadomości, ażeby kiedykolwiek miano je wydobyć z dna rzeki. Niezawodnie zostały zaniesione osadem rzeczonym, ewentualnie piaskiem, lecz należałoby kiedyś w przyszłości poczynić poszukiwania.

W pierwszych dniach kwietnia 1708 r. znowu Karol XII zajął Grodno. Przybył do miasta po

upływie 2 godzin od wyjazdu Piotra W., który tu przebywał od początku lutego tegoż roku. Most miał być broniony (a więc pozostał, czy też został odbudowany) przez Mullendorfa z 2000 oddziałem rosyjskim, lecz widocznie zdradził cara i uciekł do Szwedów otworzył drogę do miasta.

W 1718 roku August II wydał uniwersał w sprawie zbiórki na odbudowę stałego mostu, ponieważ w związku z wypadkami wojennymi stary most był zupełnie zrujnowany. (Teka wil. II, 255, 310—315).

Długo trwała ta zbiórka, ponieważ sejmik grodzieński w 1744 r. wyniósł uchwałę ściągnięcia zebranych 120.000 zł., jako zatrzymanych przez ówczesnego marszałka Michała Aleksandrowicza.

A gdy w pamiętnym roku 1812 ułani księcia Józefa ukazali się pod Grodnem, generał rosyjski Płatów z kozakami swoimi nie zdążyli zniszczyć mostu stałego na Niemnie. Most ten został lekko uszkodzony.

Mosty grodzieńskie odegrały wybitną rolę w dziejach nie tylko kraju naszego, lecz narodów, a obecnie wykończony most im. Marszałka Józefa Piłsudskiego jest ostatnim krokiem w stałym połączeniu najkrótszą drogą Wilna z Warszawą.

Data otwarcia i poświęcenia mostu: 27 XI 1930—pozostanie jedną z chlubnych i pamiętnych dla kraju i Grodna,—świadectwem troski i opieki, jaką otacza rząd nasz kraj nadniemeński.

Józef Jodkowski.