

STRAŻNIK WZGÓRZA

OPOWIEŚĆ O NADWIŚLAŃSKIM KOMPLEKSIE
DWORCOWO-MOSTOWYM W TCZEWIE

*Obszerniejsza wersja opowieści o strażniku wzgórza,
bogato zilustrowana zdjęciami i nieco inaczej zmontowana,
znajduje się w Internecie już od roku 2006.
Została tam umieszczona na rok przed oficjalnymi obchodami 150 rocznicy uruchomienia
nadwiślańskich konstrukcji.*

<https://sites.google.com/site/straznikwzgorza/home>

Występują:

(w kolejności pojawiania się)

Fryderyk Stüler – Radca do Spraw Budowy Mostów
w Tczewie i Malborku
Robert Bart - malarz
Karol Lentze – konstruktor mostu
Koliński - arystokrata
Burmistrz Tczewa
Feliks Ruben – ziemianin
Oficer pruski, pułkownik
Schievelbein – artysta rzeźbiarz
Eryka Bart – wnuczka Roberta
Hubert Ruben - wnuk Feliksa
Oficer niemiecki, porucznik



Widok z wnętrza mostu na gmach dworca w Tczewie.
Zdjęcie pochodzi z 1857 roku. Zostało użyte przez profesora Wielanda Ramma
z uniwersytetu w Kaiserslautern.

NA DWORCU

31 sierpień 1857 roku. W ekskluzywnej poczekalni znajduje się pięcioboczna wnęka, której trzy ściany są wysokimi na 5 metrów neogotyckimi oknami. Na bocznych ścianach tafle olbrzymich luster, w których odbija się owa kryształowa ściana, belki stropowe oraz trzy potężne okna, przez co powstaje złudzenie jakby pomieszczenie było znacznie większe. Poza oknami, wpuszczającymi z zewnątrz sporo światła, widoczny jest most, widać też spacerowy peron z fontanną, ukrytą pośród krzewów róż pnących się na kutykach z żelaza pergolach. Pod zwierciadłami, na obu bocznych ścianach salonu, znajdują się drzwi prowadzące do innych pomieszczeń. W salonie tym mieści się gabinet inżyniera Lentze. Porozkładane plany na stołach. Duża makieta mostu, dworcowego gmachu i całego węzła kolejowego. Na ścianach: dużego formatu plan tczewskiego węzła kolejowego, szkic płaskorzeźby. Przy szkicu płaskorzeźby stoją Fryderyk Stüler i Robert.

STÜLER:

Budynek dworca, jak widzisz, jest w pełni gotowy ale ze względu na prace wykończeniowe wykorzystujemy jeszcze dworzec tymczasowy. Z Malborka do Królewca zaczęły pociągi kursować od 2 sierpnia 1853 roku. Jediną poważną przeszkodą w bezpośrednim połączeniu Berlina z Królewcem był brak mostów na odcinku pomiędzy Tczewem a Malborkiem. Przez okres sześciu lat stawiania mostów na Wiśle i Nogacie pasażerów ze stacji tczewskiej do stacji w Malborku, tak jak przez całe wieki i tak jak nas dzisiaj Robercie, z Malborka do Tczewa, dowozi się pojazdami konnymi.

ROBERT:

Mam przy sobie berlińską gazetę z ubiegłego roku. Jest w niej obszerny artykuł o moście w Tczewie. W tym oto zeszycie wypisałem sobie wszystko to, co w artykule najbardziej mnie zaciekawiło.

Który mieszkaniec Europy w roku 1847 słyszał o Tczewie? Któryś z podróżnych jadący do Prus Wschodnich albo na zachód przypominałby sobie owe dłużące się dni, kiedy oczekiwał na dogodny moment aby przeprowić się przez Wisłę. Niemiec może zorientowałby się, że połowę mieszkańców Tczewa stanowiła ludność mówiąca po polsku. Wszyscy zauważyliby że Tczew nie ma nic szczególnego w sobie. Każdy byłby zgodny, że było to miejsce odrażające i że należało je czym prędzej opuścić, spiesząc w kierunku Królewca, nazywanego „Miastem Czystego Rozsądku”, albo też w kierunku Gdańska, dla wielu będącego „Wenecją Północy”. Wisła w okolicy Tczewa pokazuje swoje prawdziwe oblicze jedynie wtedy, gdy ruszają lody. Jeżeli na południu, na polskich równinach, przychodzi wiosna to topnienie lodu na Wiśle odbywa się gwałtownie. Poziom wody podnosi się i płynący żywioł pcha popękane masy lodu w kierunku północnych nizin, które jeszcze niczego o wiosnie nie wiedzą. W przypadku Wisły różnica temperatur pomiędzy południem a północą jest gigantyczna. W okolicach Krakowa już śniegi topnieją podczas gdy w Tczewie panuje jeszcze głęboka zima. Płynące masy lodu trafiają na nienaruszoną i silną pokrywą lodową. Nadpływające tafle lodu piętrzą się, wypełniając całe koryto rzeki, tamując przepływ wody. Kiedy masy lodu ruszają w stronę Bałtyku, wtedy w Tczewie przerywa się wszelkie próby przepraw przez Wisłę, dopóki lód całkiem nie zniknie z powierzchni rzeki. Nierzadko zdarza się, że podróżni całymi dniami zmuszeni są czekać na przeprawę, spoglądając na tak bliski, a jednocześnie niedostępny „drugi brzeg”. Przewozy osobowe i towarowe zamierają na całe tygodnie.

STÜLER:

Pamiętam ten obszerny artykuł. Owa gazeta trafiła kiedyś w moje ręce. Wszystko, co w niej napisano nie zostało zmyślane. To prawda iż masy lodu, w połączeniu z wielkim ciśnieniem płynącej wody, są strasliwym czynnikiem zniszczenia. Gdy podjęto projekt

budowy mostu mającego połączyć Niemcy z Prusami Wschodnimi głównym problemem była kwestia: jak przetrzymać gigantyczny most przez niezwykle groźną Wisłę?

Wchodzi: Lentze, Koliński i burmistrz.

STÜLER:

Z Robertem poznaliśmy się wczoraj, dokładnie w południe, kiedy obsługa dyliżansu pocztowego próbowała naprawić koło, które na wyboistym bruku odpadło z osi pojazdu. Robert wykorzystał postój. Nie tracąc czasu zaczął szkicować panoramę malborskiego zamku. Wyraziłem swój podziw dla rysunku i tak zawiązała się przyjaźń pomiędzy nami. Dyliżansu naprawić nie zdołano więc wieczór i noc spędziliśmy w malborskim hotelu. Tam dowiedziałem się, że Robert Bart jest artystą z Krakowa. Dzisiaj, po południu, bez problemów dotarliśmy do Tczewa.

ROBERT:

*/Po przywitaniu się z wszystkimi/
Co przedstawia ten szkic na ścianie?*



Szkic płaskorzeźby znad zachodniej bramy mostu.

LENTZE:

To jest szkic płaskorzeźby, która znajdzie się nad zachodnią bramą mostu. Wykonuje ją rzeźbiarz Gustaw Blaser.

ROBERT:

Domyślam się iż ta postać w samym centrum, ta na koniu, to król Fryderyk Wilhelm. A pozostałe postacie?

STÜLER:

Arystokraci, wysocy urzędnicy i mieszkańcy Tczewa. Z planami w ręku, zupełnie do siebie niepodobny, to Karol Lentze, obok - minister finansów. W drugim rzędzie świętej pamięci Edward Schinz. Był fenomenalnym inżynierem.

LENTZE:

Był on rodowitym Szwajcarem. Jego nagłe odejście poważnie spowolniło prace przy wznoszeniu mostu.

ROBERT:

(czyta inskrypcję na płachcie pergaminu wiszącego pod szkicem płaskorzeźby)

Pod rządami Fryderyka Wilhelma IV rozpoczęto 27 lipca 1851 i udostępniono 15 października 1857.

KOLIŃSKI:

Fryderyku, jesteś o rok młodszy ode mnie. Lentze o dwa lata. Pan, panie Robercie, chyba ze czterdzieści.

ROBERT:

Nie, tylko tak młodo wyglądam. Wchodzę akurat w wiek chrystusowy. Mam dokładnie 33 lata.

KOLIŃSKI:

Drodzy przyjaciele, jak wiecie, przedwczoraj powróciłem z Berlina. Król prosił mnie o obraz z widokiem dworca i mostu. Zobowiązałem się, że w połowie września otrzyma malowidło. Król sugeruje, żeby bramę wschodnią, drogi Fryderyku, dokończyć po otwarciu mostu. Rusztowania będą utrudniać ruch pociągów ale wreszcie na odcinku z Tczewa do Malborka będą kursowały pociągi a nie dylizanse, jak to obecnie ma miejsce. Do pana, panie burmistrzu, jest prośba, aby jakiś dobry malarz namalował obraz, na którym królowi tak bardzo zależy, przedstawiający nasz most w całej okazałości.

BURMISTRZ:

Jedyny człowiek w Tczewie, który mógłby to zrobić, jak wiem, ciężko zachorował.

STÜLER:

Widziałem jak Robert szkicuje. To jest prawdziwy artysta.

ROBERT:

Postaram się w ciągu kilku dni namalować obraz dużego formatu. Chciałbym oddać piękno mostu z niewysokiego wzniesienia. Może z jakiegoś wzgórza, albo dachu?

BURMISTRZ:

Najbliższe wzgórza są niewysokie i znajdują się zbyt daleko od mostu. Miasto i ja jesteśmy do pańskiej dyspozycji. Jestem gotów natychmiast dostarczyć panu sztalugę, blejtramy, pędzle, farby etc. Dobre punkty widokowe znajdują się: na obydwu brzegach Wisły, na dość wysokiej skarpie poza kościołami, na wieży kościelnej a także na tarasie w moim domu. Może pan wybierać.

KOLIŃSKI:

Panowie, o obrazie porozmawiamy sobie jutro. Trochę śpieszę się teraz.

LENTZE:

A my z burmistrzem Ernestowi towarzyszymy. Do zobaczenia jutro!

Koliński, Lentze i burmistrz wychodzą.

STÜLER:

/stając w otwartych drzwiach prowadzących na peron widokowy/

Ernest Koliński jest serdecznym przyjacielem króla. To właściciel majątku ziemskiego oraz cegielni, w której wypalono już 15 milionów wytrzymałych żółtawych cegieł. Cegły użyliśmy do budowy dworca i wieżyc mostowych. Jest już kwadrans po szóstej, najlepsza pora, Robercie, aby pokazać ci most w promieniach zachodzącego słońca, które zajdzie dzisiaj już niebawem.

/spoglądając do notesu/

Dzisiaj mamy koniec sierpnia, według moich notatek będzie to za kwadrans, dokładnie o w pół do siódmej.

ROBERT:

/wskazując ręką w dal/

Ten olbrzymi mechanizm, tam, poza peronem, do czego służy?

STÜLER:

To obrotnica dla lokomotyw. Będzie służyć do obracania parowozów przed przetoczeniem ich z czoła na koniec pociągów. Tutaj będą obracane lokomotywy w pociągach kursujących na trasie z Bydgoszczy do Gdańska.

ROBERT:

W berlińskiej gazecie przeczytałem: „Ten most skratowany jest genialniejszym dzieckiem genialnego mostu rurowego Britannia”. Czy Lentze kształcił się w Anglii?

STÜLER:

Mój przyjaciel, inżynier Karol Lentze, zobowiązany przez dyrekcję Królewskiej Pruskiej Kolei Wschodniej do zaprojektowania i wybudowania mostów w okolicach Tczewa i Malborka, na początku 1845 roku udał się do Anglii i Irlandii w celu przeprowadzenia analizy i oceny rozwiązań konstrukcyjnych powstających tam wiszących mostów. Po powrocie zaprojektował wiszące mosty nad Wisłą i Nogatem. W 1847 roku Karol ponownie przebywał w Anglii, aby obserwować montaż mostu, od nazwy małej wyspy nazywanego Britannia Rock. Po analizie odstąpił od zamysłu budowy mostów wiszących na rzecz mostów kratownicowych. Wybrał konstrukcję lepszą, z kratowymi ścianami, ze względu na pewniejszą stabilność przeseł podczas oddziaływania wiatrów.

ROBERT:

Wiele o moście słyszałem ale nie przypuszczałem, że jest aż tak okazały.

STÜLER:

Patrzysz na most w całej okazałości, prawie ukończony. Brakuje tylko czterech wieżyc oraz wschodniej bramy. Most inżyniera Lentze powinno nazywać się „królewskim”. Po pierwsze - łączy Berlin z królewskim miastem Królewcem, po drugie - przez szacunek oraz sympatię do pruskiego króla, który pragnie most ten uroczyście oddać do użytku w dniu swoich urodzin. Proszę sobie wyobrazić, Robercie, że w roku 1854, zaczęto montować pierwsze przęsła, a po trzech latach zmontowano cały most!

ROBERT:

Ten most to gigant, kolos. Wspaniała harmonia. Przyjechałem tu, aby zobaczyć most na własne oczy. Bardzo ciekawe jest połączenie dwóch schodzących się peronów w placyk z fontanną. Podziwiać można stąd most, panoramę miasta i nadwiślańską przestrzeń, aż po horyzont.

STÜLER:

Dworzec, wieże oraz bramy na mostowych przyczółkach są mojego projektu. Placyk widokowy jest jednym z elementów funkcjonalności, o której mówiłem. Oryginalność dworca, jak zauważyłeś, polega między innymi na tym, że poza budynkiem mieszczącym wytworną restaurację z elegancką poczekalnią, obecnie gabinetem inżyniera Lentze, znajduje się ten nie zadaszony placyk – trapezowaty peron, usytuowany naprzeciwko bramy nadwiślańskiego mostu. Z tego miejsca, jak sam widzisz, rozciąga się widok na rzekę, most, na panoramę żuławską i panoramę miasta.

ROBERT:

W dylizansie mówiono o jakimś niezadowoleniu, o protestach.

STÜLER:

Protesty ze strony mieszkańców Tczewa, którzy utrzymują się z obsługi promów i mostu pontonowego załagodzi się wypłacając odszkodowanie w wysokości 7 tysięcy talarów w zamian za zrzeczenie się praw do promów i przepraw przez Wisłę. Mieszkańców miasta

czeka wielka feta z powodu przyjazdu króla na otwarcie mostu. Znajdziemy się w najbliższym otoczeniu króla, który zatrzyma się we dworze Ernesta von Koliński – człowieka, który jest przyjacielem króla oraz częstym gościem na placu budowy.

ROBERT:

Opowiedz mi o tym mieście, o Tczewie, o którym berliński korespondent napisał że nie ma nic szczególnego w sobie oraz to, że dla tego żurnalisty było to miejsce odrażające i że należało je czym prędzej opuścić.

STÜLER:

Tczew, położony nieopodal Gdańska, przy ruchliwych szlakach handlowych wiodącymi Wisłą oraz traktami lądowymi ku Bałtykowi, aż do przybycia tu cesarza Napoleona Bonaparte, nie zmieniał swego małomiasteczkowego charakteru. Przez setki lat był Tczew bliźniaczo podobny do kilku pobliskich miast położonych na lewym brzegu Wisły, takich jak: Nowe, Świecie albo Gniew. Pierwsze, nieznaczące zmiany w panoramie miasta nastąpiły w lipcu 1626 roku, kiedy miasto zostało zajęte przez Szwedów. Król szwedzki Gustaw II Adolf przybył do Tczewa, aby ogłosić przyłączenie miasta i okolicy do korony szwedzkiej. Na stanowisko gubernatora prowincji wyznaczony został Lars Koggen.

ROBERT:

Domyślam się, że ów gubernator polecił ufortyfikować miasto.

STÜLER:

Tak też było. Na północnym stoku wzgórza Zamayte i w okolicy miasta szwedzcy żołnierze wzniesli szańce obronne. Następne zmiany w panoramie miasta pojawiły się dopiero na początku XIX wieku. Były nimi napoleońskie bastiony. Przedmieścia tczewskie powstały dopiero po częściowym rozebraniu murów obronnych i stopniowej likwidacji ponapoleońskich szańców. Przez okres ponad czterystu lat, jedynymi solidnymi zabudowaniami poza tczewskimi murami był sześciokołowy młyn wodny, skonstruowany przez rycerzy zakonu krzyżackiego w 1398 roku, domostwo właściciela gruntów położone w pobliżu młyna wodnego oraz murowany dwór z czerwonej cegły, posadowiony na bardzo starych, sporej grubości fundamentach.

ROBERT:

Czy właśnie tam pojedziemy?

STÜLER:

Właśnie tam. A propos napoleońskich szańców - Napoleon, zamierzający przekształcić bezbronny gród w solidną twierdzę, bywał w Tczewie trzykrotnie, aby osobiście doglądać postępu prac fortyfikacyjnych. Po raz czwarty i ostatni Bonaparte doglądał swoich fortyfikacji 12 czerwca 1812 roku, gdy przez pontonowe mosty na Wiśle przeprowadzała się jego niemalże cała armia, przegrupowywana na wojnę z Rosją. Wznoszenia niedokończonych szańców dokonali nasi inżynierowie, inżynierowie armii pruskiej, przed 1834 rokiem. Bastiony tczewskie, w zasadzie były to tylko pół bastiony, bardzo rychło utraciły strategiczne znaczenie i z czasem poznikały z pejzażu miasta. Zostały rozprzedane. Murowane szańce porozbierano w celu pozyskania miejsc na place budów oraz dla odzyskania solidnie wypalanej cegły. Część fortyfikacji została zakupiona przez Królewską Pruską Kolej Wschodnią, w związku z planem przekształcenia prowincjonalnego Tczewa w unikalny węzeł kolejowy.

Jedźmy teraz do mnie. To niecałe dwa kilometry. Gospodarz majątku, u którego mieszkam, z takiego gościa jak ty, będzie ukontentowany. Jest to Feliks Ruben, ja już ci mówiłem. Mieszkam u niego z górą dwa lata. Jest tam kilka gościnnych pokoi na piętrze. Zamieszkaś obok mnie. Z okna będziesz mieć dobry widok na most z północnego zachodu.

WIZJA

Nazajutrz, po południu. Salon - gabinet inżyniera Lenze. Stüler, Koliński, Lentze, Robert i Feliks Ruben rozmawiają z grupą wojskowych, którzy przybyli obejrzyć most. Wszyscy stoją przed modelem płaskorzeźby.

Wchodzi Schievelbein.

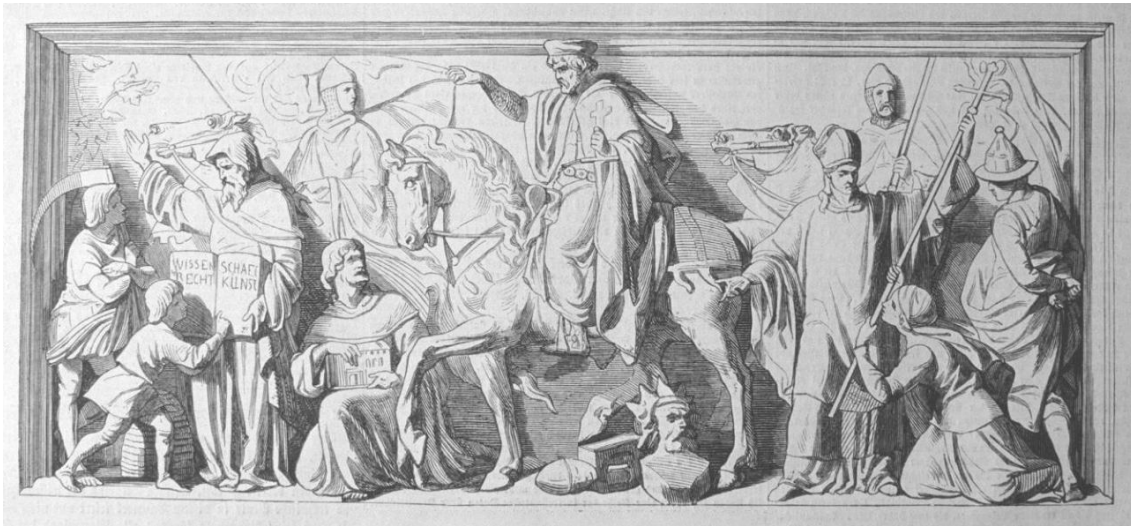
STÜLER:

/do jednego z oficerów, pułkownika/

To Hermann Schievelbein. Jest on twórcą tej płaskorzeźby.

LENTZE:

Ta płaskorzeźba ukazuje nawracanie pogańskich Litwinów przez wielkiego mistrza zakonu krzyżackiego.



Szkic płaskorzeźby wschodniej bramy mostu.

SCHIEVELBEIN:

Chodzi tu także o ujarzmienie wszystkich pogan zamieszkujących nadbałtyckie ziemie przed laty. Inskrypcja, którą umieścimy pod reliefem, będzie taka: „Na pamiątkę dni największego rozkwitu zakonu krzyżackiego w Prusach za panowania mistrza Winricha von Kniprode”.

OFICER:

Jakie są wymiary reliefu?

SCHIEVELBEIN:

Identycznie takie same, jak w płaskorzeźbie Gustawa Blasera, tej z portalu zachodniego - 7 metrów szerokości i 4 metry wysokości.

STÜLER:

Płaskorzeźba ta, po wykończeniu wszystkich detali, a potem po wypaleniu w odpowiedniej temperaturze, znajdzie się ponad wjazdem we wschodniej bramie mostu.

KOLIŃSKI:

Jeszcze tylko próba obciążenia wschodnich przęseł, malowanie i król może przyjeżdżać na otwarcie.

BURMISTRZ:

Lubię patrzeć przez te okna na most i piękne wschody słońca. Przypuszczam, że identyczny widok oglądać będą podróżni za lat 100 i 200, nawet za tysiąc, bo należy budować tak, aby dzieło przetrwało co najmniej jedno tysiąclecie.

STÜLER:

Jak nasze solidne zamki, katedry albo te piramidy egipskie.

OFICER:

Ten most śmiało pretendować może o nazwanie go cudem XIX wieku.

KOLIŃSKI:

Inżynier Lentze to tęga głowa. Zaprojektował w pobliżu Tczewa aż dwa mosty, ten ponad Wisłą, oraz drugi w Malborku, ponad Nogatem.

STÜLER:

Mosty te, w dalekowzrocznych planach Królewskiej Pruskiej Kolei Wschodniej, są tylko znikomym elementem olbrzymiej, nie tylko strategicznej, sieci torów kolejowych, które połączą nie tylko niemieckie miasta, ale i francuskie, hiszpańskie, włoskie i rosyjskie.

LENTZE:

W planach zakłada się przedłużenie linii kolejowej, wiodącej z Berlina do Królewca przez nasz nadwiślański most, aż do Petersburga, także do Moskwy. Natomiast na zachodzie tory kolejowe zostaną poprowadzone do Paryża, Lizbony i Londynu. Sieć torów kolejowych, a także wodnych kanałów połączy Europę z przedmurzem Azji. Tu, w Tczewie, będzie centrum, bo tu będą się schodzić linie kolejowe z rzeką łączącą się z olbrzymim systemem kanałów wodnych. Stąd, z przystani, która powstanie na północ od mostu, na lewym brzegu, statkami będą odpływać podróżni do Szwecji, do Petersburga, do Wielkiej Brytanii. Przewożeni będą nie tylko podróżni. Wysyłane będą także towary.

STÜLER:

Przy dobrych układach z Rosją, kupcy z towarami będą mogli drogami wodnymi i koleją podążać stąd aż nad Morze Czarne, do królestwa Osmańskiego. Skąd przez Konstantynopol, dzisiaj nazywany Stambułem, do Azji Mniejszej, do Egiptu...

KOLIŃSKI:

Niech panowie w skupieniu przyjrzą się pięknu rozciągającemu się poza oknem. Widok jest piękny teraz i będzie przepiękny podczas wszystkich pór roku, także podczas mroźnej zimy, kiedy w zamglonym powietrzu pełno iskierek, oraz podczas wylewu wód, kiedy rzeka popłynie wielkim rozlewiskiem. Między innymi dla takich widoków zbudowano kompleks dworcowo-kolejowy.

STÜLER:

Inżynier Lentze zasugerował, abym wkomponował w most dziesięć wież – dziesięć baszt, przypominających neogotyckie donżony. W języku łacińskim nazwa ich oznacza: wieże pana.

KOLIŃSKI:

Karolu, opowiedz naszym gościom o swoim objawieniu, o twojej wizji harmonii.

LENTZE:

Leżące na prawo od rzeki Wisły, stanowiące rozległą depresję, żyzne ziemie żuławskiej krainy usytuowane są do dwóch, trzech metrów poniżej poziomu morza. Przez wiele lat,

do czasu, kiedy ściągnięto tu Mennonitów, rzeka Wisła tworzyła tu wielkie rozlewisko. Mennonici sprowadzeni z Holandii osuszyli Żuławy. Pobudowali kanały, drogi, zwodzone mosty, wzniesli przepompownie wody. Z chwilą zakończenia mrówczej pracy Mennonitów, dotychczasowe nieprzejezdne mokradła stały się najżyźniejszymi gruntami w Europie.

Częstym zjawiskiem atmosferycznym na osuszonych Żuławach są poranne i wieczorne mgły, które wcale nie występują na ziemiach usytuowanych wyżej poziomu morza, na lewym brzegu rzeki. Rozległa żuławska płaszczyna, ciągnąca się od prawego brzegu Wisły aż do Malborka, okrywając się mgielnym całunem wygląda niczym powierzchnia bezkresnego oceanu, z którego spokojnej tafli wystają pojedyncze korony drzew albo wyższe krzewy rosnące w rzędach albo kępami, jak nieduże wysepki wychylające się z mgielnej toni zastygłej na żuławskiej połaci. Mgły powstające nad tą krainą posiadają nadzwyczaj rzadko spotykany odcień bieli. Na wiosnę albo późną jesienią gęste mgielne opary są niczym bielista wata. Koloryt żuławskich mgieł w żadnym przypadku nie jest zbliżony do szlachetnej barwy wspaniałej perły. Spotykany bardzo rzadko odcień bieli żuławskiej jest unikatowy. Jest to biel mięsista, biel gąbczasta jakby pulchna, biel nieskazitelna, niezwykle delikatna, na której nigdy nie spoczął cień pyłku. Ona przypomina świeży śnieg puszysto cichy, grubo usypaną mleczną warstwę, która jeszcze nie zapadła się w głąb białości przed sekundą spadłej w płatkach. Koncert bieli tylko w świetle, w cieniu nie ma niczego z jedyne w swoim rodzaju kolorytu białości. Zimą matowa żuławska mglistość, w czasie silnych mrozów potrafi ubogacić się miliardem srebrzyście połyskujących iskierok. W porze letniej rozlewające się ponad ziemią opary przypominają snujący się dym. Natomiast na przełomie sierpnia i września podczas porannego nasłonecznienia, kiedy poświata wschodzącego słońca ubogaca chmury w czerwono-żółtawe refleksy i gdy na dole, nad ziemią, zalega mgła, wtedy brzask przedzierający się przez nieruchomo uwarstwione, jeszcze nocno-sine obłoki, powoduje tak intensywne silne ich zabarwienie, że z wolna zmieniawszy swą ponurość zaczynają opalizować żółtawą tonacją czerwieniejącego bursztynu. Tak było dzisiejszego ranka. Zauważyłem, iż tylko przez kilka dni w roku, na przełomie sierpnia i września oraz w połowie kwietnia właśnie tak urokliwie świeci słońce, lecz na wiosnę nie dostrzegam aż tak wspaniałych efektów, gdyż wschodzącym półcieniom brak jest letniej ciepłoty. Otóż wtenczas, kiedy nad Żuławami zalega mgła niczym dym a poza lewym brzegiem rzeki, gdzieś wysoko ponad Doliną Motławy, ostatnie szarości nocy odchodzą, a dzieje się tak latem zawsze około godziny piątej rano, wtedy prowadzące w mgielną przestrzeń długie mostowe przęsła jakby przyoblekają na siebie bursztynową szatę. Wówczas przez kilkanaście minut porannego spektaklu otulony bezwietrzną ciszą most mój wyglądać będzie niczym świetlista metafora ażurowej estakady, spinającej dwa brzegi Wisły, dwie krawędzie mistycznego Styksu, realny namacalny brzeg ziemski z brzegiem spowitym mgłą, jakby zaświatowym. Spektakle odbywać się będą nieczęsto, tylko w porze nadzwyczajnego spokoju trudnego do znalezienia gdzie indziej, jedynie w porze sennej martwoty, w porze wczesnego półświatła, podczas bezwietrznej ciszy, przez którą przepłynąć zdoła jedynie bezdźwięczny nurt rzeki. Podczas każdego takiego porannego spektaklu ciszy, kolorów i światła tonacja nadwiślańskiej mgły będzie matowo nikła, że aż stanie się trudna do sprecyzowania, o maści srebrzysto mlecznej rozmytej, powłóczystej, tak niewiarygodnie subtelnej, że wydającej się dużo słabszej od najłżejszej nici pajęczej, co mówię, od najwrażliwszego obłoku aromatycznego dymu bezwietrznie uformowanego ponad żarem dogasającego ogniska.

ROBERT:

Mam wrażenie jakbym przed chwilą wysłuchał, nie wizji konstruktora ciężkich mostów, ale najprawdziwszego poematu.

STÜLER:

Każdy człowiek ma powierzona jakąś misję, jakieś zadanie do spełnienia. Kiedy już to czyni, jego praca dynamizuje się tak bardzo, że przeistacza się w twórczość, wtedy twórca upojony czynem przeobraża się w poetę. Dzieła stworzone przez twórców upojonych natchnieniem, przeobrażonych w poetów czynu stają się nieśmiertelne.

FELIKS RUBEN:

Widokiem, tak pięknie wyrażonym, już niebawem będzie się mogło delektować pięć tysięcy mieszkańców Tczewa, którzy na przełomie sierpnia i września zechcą wstać z łóżek przed godziną piątą rano.

LENTZE:

Widokiem przeze mnie opisanym, bezpośrednio z peronu spacerowego oraz spoza okien tego salonu, w którym jesteśmy, będą delektować się podróźni przemierzający Europę.

STÜLER:

Jeszcze piękniejszy widok, bo z pewnego oddalenia, będą podziwiać osoby spacerujące opadającą w dół, w stronę rzeki, główną aleją powstającego parku oraz półkilometrową promenadą biegnącą wyżej, wzdłuż krawędzi parku położonego na niewysokim, ale szerokim stoku, ciągnącym się od murów miasta aż do pobliskiego rozwidlenia dróg.

FELIKS RUBEN:

Z placu znajdującego się poza kościołami, ze szczytu wysokiej skarpy także rozciąga się wspaniały widok na wschodnią panoramę Żuław. Do wywodu inżyniera Lentze dodam, iż zaobserwowałem, że wschody księżycy z mostem w tle są również fascynujące. Przed zbudowaniem domu dobrze wiedziałem, że z miejsca gdzie zamieszkać rozciąga się urokliwy widok na wzgórze z rzeką w tle, nad którymi kilka razy w roku, wieczorową porą, wschodzi wyolbrzymiony przez soczewkę atmosfery złoto srebrny Księżyc. Pełnia przypada akurat pojutrze. W piątek, jeżeli na niebie nie będzie chmur, kwadrans przed siódmą, ponad naszym mostem ujrzemy tę olbrzymią złoto srebrną tarczę.

STÜLER:

Panowie, nie tylko ze względów strategicznych od kilku lat kładziona jest w Niemczech kolej żelazna. Kiedy zaproponowano nam budowę tego mostu i dworca doszliśmy do wniosku, iż pożyteczne powinno być połączone z estetycznym.

OFICER:

To chwalebne, że połączyliście panowie techniczną koncepcję inżynierów i strategów Królewskiej Pruskiej Kolei Wschodniej z twórczością artystów.

FELIKS RUBEN:

Panorama dotychczasowej nudnej depresji Żuław zamieniona została w coś ciekawego, w widok – niespodziankę. Mam wielką satysfakcję, że w tym malowniczym dziele mam swój skromny udział. Dzięki ulokowaniu mostu w Tczewie, małe miasteczko stanie się niebawem ważnym miastem europejskim, na miarę Szczecina, Bremy czy Hamburga, miast, które są ważnymi portami rzeczno-morskimi, ulokowanymi, jak nasz Tczew, w głębi lądu.

LENTZE:

Na łąkach, położonych na południe od dworca, na 15 hektarach powstanie krajobrazowy park wzorowany na angielskich ogrodach, który stanie się malowniczym dziełem sztuki. Będą w nim rosnać krzewy, bluszcze, dęby, buki, cisy, niewysokie sosny. Udało się przetransportować wiele z nich z korzeniami w ogromnych skrzyniach. Drzewa te osiągną swą dojrzałość po upływie wielu lat. Piękno ogrodu wszystkich pór roku będzie, więc cieszyć bujnie dopiero, za co najmniej sto lat. Wtedy most wspólnie będzie w pełni z Żuławami, z parkiem oraz z Tczewem.

OFICER:

Ale wasza wizja usytuowania gmachu dworca w pobliżu mostu jest nielogiczna. Połączyliście panowie praktyczne z estetycznym a logika, czyli zdrowy rozsądek podpowiada, że usytuowanie dworca, najlepsza dla niego lokalizacja byłaby w innym miejscu, w takim gdzie nie zachodziłaby potrzeba przetaczania lokomotyw w pociągach z jednego końca na drugi. A tu, na tym dworcu, parowozy będą przetaczane w pociągach kursujących z Berlina do Gdańska i odwrotnie.

LENTZE:

Stało się tak, gdyż odcinek torowiska do Gdańska włączono do budowy z dużym opóźnieniem, jako element dodatkowy, jako odnogę magistrali Berlin - Królewiec.

STÜLER:

Gdańsk, na którym w niedalekiej przeszłości tak bardzo zależało Francuzom, Polakom i Rosjanom, kiedy został zdobyty przez armię pruską stał się mało znaczącym prowincjonalnym portem. Opracowując plany budowy torów kolejowych z Berlina do Królewca nie wzięto pod uwagę faktu, że z Tczewa do nic nieznaczącego portu nadbałtyckiego, Gdańska, można by poprowadzić torowisko. Jednak parę lat po zatwierdzeniu planów, kiedy Gdańsk zyskał na znaczeniu, postanowiono połączyć to miasto z Tczewem. Przeniesienie dworca znad Wisły nie miało najmniejszego sensu. Poza tym takie przedsięwzięcie niosłoby za sobą nowe, dość spore wydatki. Po drugie, dowództwo twierdzy gdańskiej, od którego zależało czy tory kolejowe połączą Gdańsk z Tczewem, niezmiernie długo zwlekało z wyrażeniem zgody na przecięcie pierścienia bastionów od strony południowej i lokalizację dworca Gdańsk-Leegesthor (Brama Nizinna) po wewnętrznej stronie fortyfikacji. Kiedy wreszcie strategiczne plany, mozolnie uzgadniane z dowództwem twierdzy gdańskiej, zostały zatwierdzone przez sztab generalny, wtedy po zapadnięciu ostatecznej decyzji nie mogliśmy już niczego zmienić.

LENTZE:

Jestem realistą twardo stąpającym po ziemi. Przetaczanie lokomotyw nie trwa długo. Nie widzę w tym braku zdrowego rozsądku. Jedynym mankamentem może być niezadowolone niektórych podróżnych, którym może nie odpowiadać zmiana kierunku jazdy pociągu.

FELIKS RUBEN:

Jako rekompensatę otrzymają widok. Podczas postoju pociągu będą mogli z niego wysiąść. Wtedy, podczas spaceru, będą oglądać most i panoramę okolicy.

ROBERT:

Mam pomysł. Namaluję obraz mostu wczuwając się we wszystkie te czynniki, o których mówił inżynier, a więc: ciszę, światło, czas, kolorystykę oraz miejsce. Wydaje mi się, że zdołam uchwycić i oddać farbami sedno pańskiego spektaklu. Zafascynowała mnie ta błoga ciepłość jakby pozaziemskiej przestrzeni.

LENTZE:

Otrzymując propozycję stworzenia kompleksu mostowo-dworcowego w Tczewie postanowiłem, aby dzieło przeze mnie zaprojektowane i usytuowane dokładnie w tym miejscu, było podziwiane przez podróżujących i żeby prowokowało do myślenia. Także kilka kolejnych naszych pokoleń.

BURMISTRZ:

/pojawiając się w drzwiach/

Przynoszę dwie wiadomości. W mieście już kilka osób zachorowało na cholera. Lekarze obawiają się wybuchu epidemii.

STÜLER:

A ta druga wiadomość?



Tczewski most kratownicowy widziany oczami artysty.

BURMISTRZ:

Poleciłem staremu archiwistce przewertować kroniki naszego miejskiego archiwum. Natrafił w nich na informacje, że wzgórze Zamayte, albo też Samayte nie było ignorowane przez rycerzy zakonu krzyżackiego, którzy zjawili się tutaj na początku czternastego stulecia, dokładnie w roku 1308 i zarządzali Tczewem i okolicami przez półtora wieku. Rzeczywiście, w miejscu, gdzie został wzniesiony dworzec, przed przybyciem rycerzy zakonnych stał pogański ołtarz ofiarny, na którym podczas wschodów Księżyca, będącego w pełni, uśmiercano konie, białe oraz siwe rumaki. W lipcu 1626 roku nasze miasto zostało zajęte przez Szwedów. Król szwedzki, Gustaw Drugi Adolf, osobiście przybył do Tczewa, aby ogłosić prawne przyłączenie grodu i okolicy do korony szwedzkiej. Na stanowisko gubernatora prowincji wyznaczył Larsa Koggena, który natychmiast przystąpił do ufortyfikowania miasta. Prace zostały rozpoczęte od wzgórza Zamayte. Zapiski w kronikach mówią, że król Gustaw Adolf, obserwujący przez lunetę pole walki w okolicy Rokitek, został postrzelony kulą z muszkietu, która trafiła go w szyję, dwa palce od tchawicy. Ołowiany pocisk ominął obojczyk i utkwiał pod łopatką. Króla zdjęto z konia i opatrzono jego okropną, niemalże śmiertelną ranę. Bitwa z Polakami ponoć została przerwana. Kuli nigdy z ciała nie usunięto a Gustaw Adolf do końca życia cierpiał bóle, co nazywał "tczewską pamiątką". Podczas wojny szwedzko-polskiej miasto Tczew czterokrotnie przechodziło z rąk do rąk. Potem, w latach 1700-1717, miasto zdobywane było przez wojska polskie, szwedzkie, moskiewskie i saskie.

FELIKS RUBEN:

W pamięci mieszkańców miasta zatarły się przekazy o jakimś tam pogańskim wzgórzu, które zostało usunięte po to, aby mógł powstać dworzec.

BURMISTRZ:

W 1807 roku na wzgórzu Zamayte pojawili się Francuzi. U podnóża północnego stoku cesarz Napoleon Bonaparte polecił zbudować redutę, w zasadzie pół bastion. Stawiano go aż do czerwca 1812 roku. Nasi inżynierowie w roku 1817 kontynuowali prace przy niedokończonych przez Francuzów fortyfikacji, do niedawna nazywanej szansem Steltnera. Ten murowany pół bastion został rozebrany wraz z pozostałymi jedenastoma szancami wzniesionymi wokół miasta. Pogańskie wzgórze Zamayte musiało ustąpić miejsca gmachowi dworca, wraz z jego otoczeniem.

LENTZE:

Według mojej koncepcji oraz opinii wszystkich członków komisji rządowej miejsce wybrane przeze mnie na usytuowanie kompleksu dworcowo-mostowego jest najlepsze.

OFICER:

Gdyby pan, genialny inżynier natchniony duchem postępu, zechciał baczniej przypatrzeć się mapie i zaprojektować swój kompleks dworcowo-mostowy w pewnej odległości na południe od Tczewa, gdzieś w okolicy pomiędzy Czyżykowem a Knybawą, wtedy nie byłoby potrzeby zniszczenia wzgórza Zamayte z jego malowniczą okolicą. Wtedy i wilk byłby syty i owca cała.

LENTZE:

Dwanaście lat temu, kiedy rozpoczynaliśmy budowę wiślanego olbrzyma, nosiłem się z zamiarem przrzucenia mostu przez Wisłę na drugą stronę ze wzniesienia Czyżykowskiego. Rozważałem wtedy projekt mostu łańcuchowego z pięcioma przęsłami.

STÜLER:

Ale stało się inaczej niż mogło być. Zwyciężyła logika wraz z duchem postępu technicznego. Poza tym każdy jeden szczegół naszych skomplikowanych planów, nawet taki najmniejszy detal, ma swój sens, posiada jakieś znaczenie. Usadowiliśmy dworzec nieznacznie na północy Tczewa głównie po to, aby podróżni spoglądający z okien pociągów zbliżających się do miasta z kierunku Malborka, już spod Szymankowa mogli podziwiać panoramę Tczewa. Taki spektakl trwać będzie przez kilkanaście minut.

LENTZE:

Gwarantuję, że dworzec z mostem kratownicowym i okolicą staną się symbolem piękna.

Do gabinetu wchodzi zawiadowca stacji i podaje Kolińskiemu depezę.

KOLIŃSKI:

/chodząc/

Otrzymałem właśnie telegram. Król Fryderyk Wilhelm Czwarty jest poważnie chory. Coraz częściej zdarza się jemu odchodzić od zmysłów. Nadawca telegramu informuje, że król nawet przechodzi silne ataki szału! Z takiego powodu z pewnością do Tczewa nie przybędzie aby dokonać uroczystego otwarcia mostu na sześćdziesiątą drugą rocznicę swoich urodzin.

LENTZE:

/po namyśle/

W związku z tym, iż tutaj epidemia cholery wisi dosłownie na włosku, i należy jak najspieszniej stąd się ewakuować, ceremonia otwarcia mostu odbędzie się kilka dni wcześniej, bez króla i wcale nie w dniu jego urodzin. Przyspieszę ją o całe dwa dni. Odbędzie się ona, nie piętnastego, lecz trzynastego października.

FELIKS RUBEN:

Taka data może okazać się fatalna. Przecież wypada trzynastego.

LENTZE:

W takim razie most zostanie otwarty o jeszcze jeden dzień wcześniej, dwunastego, będzie to w poniedziałek.

STÜLER:

Wydam polecenie, aby rzeźbiarze przekuli datę w inskrypcji reliefu.

LENTZE:

Obowiązkowo! Z piętnastego na dwunastego października.

STÜLER:

Po zmianie daty inskrypcja będzie informować następująco: Pod rządami Fryderyka Wilhelma IV, rozpoczęto 27 lipca 1941 i oddano 12 października 1857.

RUMOWISKO

Ogród w majątku Huberta Rubena. W tle zrujnowany dwór. Niemieckie pojazdy wojskowe. Zajeżdża motocykl z przyczepą. Oficer pomaga kobiecie wysiąść z przyczepy.

PORUCZNIK:

/podchodząc do majora, siedzącego w ogrodowej altanie/

Panie majorze, przywiozłem Polkę, która od wczoraj szuka z panem kontaktu. W hotelu kilka razy prosiła o połączenie z pańskim numerem telefonu. Recepcjonistka, o tej Polce, bardzo dobrze mówiącej po niemiecku, poinformowała zwiadowców naszej kompanii, jak tylko znaleźliśmy się w mieście. Ustaliłem, że ta kobieta zamieszkuje w Krakowie. Spędzała wakacje nad jeziorami w okolicach Chojnic. Do Tczewa przyjechała wczoraj, przed północą, pociągiem, do którego wsiadła na stacji Czersk. W hotelu wynajęła sobie apartament z balkonem.

HUBERT:

Pani Eryka Bart, prawda? Pani pozwoli, major Ruben, Hubert Ruben. Otrzymałem wszystkie telegramy lecz nie mogłem odebrać pani z dworca, gdyż obowiązki zmuszały abym przebywał poza domem. Jest pani niezwykle odważna, aby przyjeżdżać tutaj, do mnie, do Tczewa, dosłownie na kilka godzin przed rozpoczęciem kampanii wojennej.

ERYKA:

Nie przypuszczałam, że jest pan oficerem.

HUBERT:

Sądziłem, iż pani przestraszy się wojny.

ERYKA:

Tak naprawdę, nie sądziłam, że ona się zacznie. Powinna natychmiast wracać do Krakowa. Majorze, proszę pana o pomoc.

HUBERT:

Z wyjazdem do Krakowa musi pani poczekać kilka dni, aż zakończymy kampanię. Na ten czas ulokuję panią w hotelu, położonym w samym centrum miasta. Zamieszka pani naprzeciwko gmachu poczty, w dość ciekawym budynku, ciekawym, bo wzniesionym z drewnianych bali, które onegdaj służyły budowniczym przy wznoszeniu mostu przez Wisłę. To miło, że pani przyjechała poznać pamiątki oraz ciekawe notatki Fryderyka Stülera z tamtych czasów. Niestety, jak widać, wszystko wyleciało w powietrze.

ERYKA:

Szkoda, już zaczęłam pisać opowieść o bohaterach tamtej epoki, i o ciekawym, podobno unikalnym moście.

HUBERT:

Wątpię abyśmy mogli w tym dymiącym rumowisku cokolwiek odnaleźć.

ERYKA:

Co tu się stało?

HUBERT:

Straciłem dom i konia - poczciwego przyjaciela. Podczas nalotu któryś z samolotów zgubił, albo zbyt wcześnie zrzucił, a być może za późno, chyba najcięższą bombę jaką dźwigał, przeznaczoną do zniszczenia kabli minerskich, biegnących ze schronu w budynku dworcowym do ładunków wybuchowych rozmieszczonych na obu mostach. Eksplozja zniszczyła dwór. Niebawem te ściany runą. Dziwne, że jeszcze stoją. W powietrze, jak z wulkanicznego krateru, wyleciało wszystko. Zniszczona została też stajnia. Zginął koń, którego latem przywiozłem z Passau.

ERYKA:

Jak na takie spore rumowisko, wokoło jest niezbyt wiele gruzu.

HUBERT:

Jeden czort wie tylko, gdzie to wszystko poleciało.

ERYKA:

Były ofiary? Czy ktoś zginął?

HUBERT:

Nie, nikt. Nie licząc ogiera. Kupiłem go w czasie letnich manewrów. Zafascynowała mnie uroda tego rumaka. Żywe piękno mego konia, bardzo kształtne, podziwiałem na manewrach w okolicach miasta Passau. Płaska łąka przy Dunaju, upał tęgi, ani krztyny cienia dającego chłód ożywczy. Umęczony pułk nasz marszem, żywy cud mógł tam oglądać. Biały koń, wyrwawszy palik, wyszedł ku nam w tańcu zgrabnym. Stawiał kroki lekkie, pewne, odliczane w rytmu taktach. Polny, prosty wiejski oracz, a wyglądał niczym rumak, on był jak muzyczny utwór, jak poezji strofy zgrabne. Koń olśnienie, boskie cudo, albo życia żywe tętno. Kult do konia, do kobiety i żaglowca we krwi mam po ojcu mądrym, który stale mi to wpajał, iż piękniejszych nie ma zjawisk, jak koń zgrabny, dziewczę w tańcu i fregata pod żaglami.

ERYKA:

/do siebie/

Muszę sprawdzić, gdzie leży to miasto Passau.

HUBERT:

Słucham. Coś pani mówiła?

ERYKA:

Tylko głośno myślałam o tym koniu. W pańskich słowach pojawił się wyraźny rytm poezji.

HUBERT:

Lubię poematy i przeróżną poezję, lecz z krwi i kości jestem żołnierzem. Gdyby pani zjawiła się w Tczewie trochę wcześniej, nie spałaby pani w hotelu. Z pewnością gościłaby pani tu, pod moim dachem.

ERYKA:

Mam więc szczęście.

HUBERT:

I to nawet dużo szczęścia! Nawet nie chcę myśleć, co by to było, gdyby pani zjawiła się w Tczewie wczoraj, pociągiem popołudniowym około czwartej i zatelefonowała do mnie, że już jest na miejscu. Jak sobie pani poradziła po przyjeździe?

ERYKA:

Wczoraj, z dworca, udałam się dorożką do pobliskiego hotelu. Wynajęłam apartament na pierwszym piętrze. Po czwartej rano obudził mnie głośny świergot ptaków. Wyszłam na balkon. Świtało. Usłyszałam warkot nadlatujących samolotów a po pewnej chwili odgłos wybuchów. W ścianie drzew powstała luka spowodowana wybuchem bomby. Zobaczyłam Wisłę, dwa mosty i gmach dworca. Zbiegłam do recepcji, skąd próbowałam telefonować do pana. Po kilku nieudanych próbach wróciłam do pokoju. Po upływie godziny usłyszałam dwie potężne detonacje. Z balkonu zobaczyłam obłoki dymu, a po rozwianiu sinych obłoków, zniszczone przęsła mostów. A pan, gdzie pan przebywał wczoraj i podczas nalotu?

HUBERT:

Od kilku dni, z moją kompanią, przebywałem zaledwie kilkanaście kilometrów stąd, na terytorium Gdańska, po tamtej stronie granicy. Podczas nalotu zmierzałem w kierunku północnego przedmieścia Tczewa. Niedługo potem, na drodze, za wsią Koźliny, zatrzymał nas ogień polskich karabinów maszynowych.

ERYKA:

Jakie jest pańskie i pańskich żołnierzy nastawienie do Polaków?

HUBERT:

Przed akcją rozkazałem, aby polską ludność i żołnierzy traktowano nie jako wrogów, nie jako nieprzyjaciół, ale jako chwilowych przeciwników. Tak naprawdę, to trudno jest zorientować się w tym terenie, kto ma jaką narodowość, kto jest Polakiem a kto Niemcem. Dużo jest rodzin wymieszanych. Prawie wszyscy władają tutaj dwoma językami.

ERYKA:

W jaki sposób zniszczono ten atrakcyjny most, a nawet aż dwa mosty?

HUBERT:

To była decyzja znanego mi dobrze polskiego oficera, z którym, w roku 1916, przez kilka miesięcy przebywałem w rosyjskim obozie jenieckim. Przypuszczam, że ten oficer, nieco ode mnie starszy wiekiem i stopniem - podpułkownik Stanisław Janik, od kilku lat dowodzący polskim batalionem strzelców, nie przejmując się zbytnio ani unikalną konstrukcją, ani też niespotykanym pięknem nadwiślańskich mostów, zupełnie niczym surowy sędzia wymierzający słuszny wyrok, rozkazał swoim saperom wysadzić obydwie mosty w obawie przed realnym zagrożeniem atakiem naszego wojska ze wschodu.

ERYKA:

Czyli spoza prawego brzegu Wisły.

HUBERT:

Inaczej mówiąc: ze strony wsi Lisewo.

ERYKA:

Jaką rolę, poza przypadkowym i zarazem fatalnym zniszczeniem pańskiego domu, wykonała ta eskadra bombardujących samolotów.

HUBERT:

Bomby zrzucone przez samoloty poszarpały kable minerskie, czyniąc na pewien okres czasu wysadzenie mostów niemożliwym. Lecz polskim saperom udało się ponaprawiać wszystkie kable minerskie.

ERYKA:

W efekcie, było to już po godzinie szóstej, na własne oczy widziałam, jak dwie eksplozje wysadziły kilka przęseł mostów.

HUBERT:

Przez kilka ostatnich miesięcy, mieliśmy informatora ulokowanego w polskim batalionie strzelców. Dzięki niemu wiedzieliśmy o dwóch fazach wysadzania mostów, gdzie położono kable minerskie, w jakich miejscach mostów założone są ładunki wybuchowe i gdzie znajduje się stacja ich odpalania. Natomiast raporty naszego szpiega nie zawierały żadnych informacji o tym, jak będzie zorganizowana polska obrona wokół miasta oraz przy samym dworcu i mostach. Gdyby nie zaciekła obrona ponad tysiąca dobrze uzbrojonych polskich żołnierzy, to my, Niemcy, wykonalibyśmy postawione zadanie błyskawicznie, może nawet jeszcze przed południem.

ERYKA:

Przyjechałam poznać notatki Fryderyka Stülera ale również po to, aby obraz dziadka Roberta – panoramę mostu nadwiślańskiego, porównać z oryginałem. Zdziwiłam się widząc tutaj dwa mosty, jeden obok drugiego. Skąd się wziął ten drugi most? Nie ma go na obrazie dziadka.

HUBERT:

Tczew dość szybko, bo już kilkanaście lat po 1857 roku, stał się jednym z kilku pierwszorzędných węzłów komunikacyjnych Europy, bowiem dwie magistrale kolejowe: pierwsza – z Berlina do Królewca, znacznie krótsza od swej poprzedniczki, starszej trasy biegnącej przez Bydgoszcz, oraz druga – wiodąca z Wiednia do Sopot, zbiegły się nad Wisłą, łącząc się swymi torami akurat w Tczewie, dzięki czemu stały się jednymi z kilku najatrakcyjniejszych i najważniejszych wędrownych szlaków na kontynencie. Nowy szlak kolejowy, wiodący z Berlina do Królewca, stał się nadzwyczaj atrakcyjny po przedłużeniu go aż do Petersburga. Wówczas wprowadzono do ruchu bardzo szybki pociąg pospieszny, w rozkładach jazdy z roku 1867 nazywany „Courierzug”. Wzmożony ruch pociągów oraz poważne zyski stały się przyczyną, że w latach 1888-1891, w odległości 40 metrów od kratownicowego, postawiono równolegle północny, wyłącznie kolejowy, dwutorowy most ponad Wisłą. W maju 1896 roku uruchomiony został luksusowy pociąg pasażerski o nazwie: „Nordekspress”, który, jak na tamte czasy, błyskawicznie kursował z Petersburga do Berlina i Paryża. Pociągi na tym szlaku kursowały przez dwadzieścia kilka lat, aż do wybuchu wielkiej wojny w 1914 roku. W Rosji, po wojnie, rozpętała się rewolucja. Europa zmieniła się całkowicie. Powstało nowe państwo, Polska, której przedtem nie było. Po przegranej wojnie Niemcy dużo straciły. Tczew i mosty dostały się w polskie ręce. Teraz, walczymy właśnie aby to, co zostało utracone przed 20 laty, wróciło pod niemiecką administrację. Budowniczości dworca z ogromną pieczołowitością zamierzali stworzyć piękno. Poszła w diabły cała harmonia, o której marzyli Lentze i Stüler. Tam, gdzie ci dwaj genialni inżynierowie zaplanowali spacerową promenadę, stanęły czynszowe kamienice, gdzie widzieli angielski park ulokowano szpital, młyn, tartak, elektrownię oraz oczyszczalnię ścieków. To sytuacja po prawej stronie dworca. Po lewej postawiono cukrownię i fabrykę krochmalu. Wygląda na to, że my, mieszkańcy Tczewa, kompletnie zapomnieliśmy o kunsztownej wizji budowniczych dworca. Po roku 1857, aż przez całe następne osiemdziesiąt lat, nikt tutaj nie potrafił zrealizować pragnień dwóch genialnych inżynierów. Ta wspaniała szansa, przyniesiona miastu przez los w połowie dziewiętnastego wieku, nie została wykorzystana nawet w najmniejszym stopniu.

ERYKA:

W Gdańsku, na Starym Mieście, jest podobnie. Mnóstwo tam ruder i prowizorycznych straganów.

HUBERT:

Według mnie, w Tczewie, winnymi są ludzie, którzy piastując tutaj władzę byli święcie przekonani o tym, że każde jedno przedsięwzięcie, służące rozwojowi miasta a będące w zgodzie z estetyką, duchem czasów i postępu technicznego, jest zbyt kosztowne. Tacy ludzie uważali iż nie warto w takich celach uszczuplać publicznej kasy, a już tym bardziej wydawać pieniędzy z własnej. Chlubnym wyjątkiem są ci ludzie, którzy pod koniec ubiegłego wieku, inwestując szczerze z własnych funduszy, założyli uroczy park miejski. Obiekt ów, leżący na kilkunastu hektarach mocno pofałdowanego terenu, nie tak piękny jak pobliskie biskupie parki w Pelplinie i Oliwie, jeszcze na początku tego wieku został zaliczony do najwspanialszych parków miejskich w całych Prusach i na całym Pomorzu. Wtedy, kiedy Lentze ze Stülerem wyjechali z Tczewa, nad Wisłą stopniowo poznikali tacy zapaleńcy jak oni, którzy, jak ówczesny burmistrz, umieliby wykorzystywać każdą szansę dla rozwoju miasta. Kolejna szansa dla rozwoju Tczewa, którą był drugi most, także została zaprzepaszczona. Po wzniesieniu nowego mostu kolejowego rola południowego mostu, czyli tego kratownicowego, spadła do funkcji ozdobnej, zaledwie dekoracyjnej. Jego rola, po wytyczeniu granicy pomiędzy Polską a Wolnym Miastem Gdańsk, spadła nawet do roli mostu lokalnego. Od tego momentu, czyli już po roku 1919, tereny

położone poza granicą, czyli Żuławy leżące po wschodniej stronie Wisły, stały się dla polskiego Tczewa zupełnie obcym światem.

ERYKA:

Jesteśmy chyba w tym samym wieku.

HUBERT:

Mam 40 lat.

ERYKA:

A ja 35. Wygląda pan dużo młodziej. Zaskoczona jestem pańską wojskową rangą. Czy pan jest kawalerem?

HUBERT:

Oczywiście.

ERYKA:

Proponuję abyśmy mówili sobie po imieniu.

HUBERT:

Z przyjemnością. Czy wiesz, że moja babcia – Brygida, bardzo kochała twojego dziadka?

ERYKA:

Nie. Nic o tym nie wiem.

HUBERT:

Po śmierci ojca, kiedy odziedziczyłem majątek, porządkując bagaże oraz notatniki Fryderyka Stülera, po które nigdy do Tczewa nie wrócił, znalazłem na strychu sekretnie ukryty pamiętnik babci.

ERYKA:

Nic nie wiem o romansie dziadka.

HUBERT:

Ojciec mój przyszedł na świat w lipcu 1858 roku, akurat dziewięć miesięcy po wyjeździe Roberta z Tczewa. Być może jesteśmy wnukami Roberta. Z pamiętnika babci Brygidy wynika, że często lubiła się kochać z nim, także w tym ogrodzie.

ERYKA:

Wiesz, za krótko się znamy. Nie mówmy teraz o tym. Poza tym nie jest to dzisiaj aż takie ważne. Więc zmień temat, proszę.

HUBERT:

Wracając do dzisiejszych zniszczeń, co myślisz o bezlitosnym wyroku polskiego pułkownika, który rozkazał wysadzić mosty. Nadwiślańska konstrukcja stała się kompletnym rumowiskiem. Nie jestem w stanie uwierzyć, że to ma związek z klątwą Sygona, pogańskiego szamana. Dziadek Feliks, za życia, zdążył zebrać sporo informacji na temat śmierci świętego Wojciecha, po niemiecku nazywanym Albrechtem.

Przez ponad tysiąc lat w miejscu, gdzie stanął dworzec, znajdowało się wzniesienie górujące ponad rzeką. Ziemia z tego wzgórza posłużyła budowniczym dworca do zasypiania stawu młyńskiego i koryta kanału młyńskiego, który zaprojektowany i poprowadzony pod koniec czternastego stulecia przez rycerzy zakonu krzyżackiego malowniczo wił się wokoło wzgórza. Ów wyniosły kopiec nazywano Wzgórzem Zamayte, które górowało nad olbrzymim rzeczny rozlewiskiem rozciągającym się od Gdańska aż po Elbląg.

Przed tysiącem lat na tereny przybałtyckie przybył katolicki kapłan – biskup Albrecht z polecenia papieża Grzegorza Piątego. Albrechta posłano w te strony aby pozyskiwał nadbałtyckie pogańskie plemiona i szczepy dla wiary chrystusowej. Biskup był dostatecznie zniechęcony przez ojca świętego w Rzymie, jak i przez swych zwierzchników w Magdeburgu, oraz w Pradze, skąd został przepędzony przez jej mieszkańców. Biskupowi, pochodzącemu z hrabiowskiego rodu i obarczonego złą sławą z powodu samolubnego wynoszenia się nad innych i także dlatego, że nigdy się nie uśmiechał, asystowała świta misjonarzy, jako tako znających języki ludzi zamieszkujących pobrzeże Bałtyku. Misjonarzy eskortował poczet ochronny i konnica rycerzy odzianych w skórzane kolczugi i uzbrojonych w długie lance, ostre miecze i twarde maczugi. W taborze biskupim znajdowała się liczna czeladź złożona z woźniców, pacholków, kucharek i praczek. Misjonarze dotarli do miejsca, gdzie kończył się wysoki płaskowyż znajdujący się na lewym brzegu rzeki. Zatrzymali się na postój przy wzgórzu Zamayte. Od tego miejsca rozciągało się wielkie rozlewisko, aż po horyzont płaska przestrzeń, delta rzeki Wisły, Żuławy. W miejscu, gdzie teraz jest miasto Tczew znajdowała się osada zamieszkała przez nadbałtyckie plemię, niecywilizowane, ale na swój sposób bogobojne. Żyjące według innego obrządku od tego, który rozprzestrzenił się w ówczesnej Europie. Wcale nie takie barbarzyńskie, jak to sobie wyobrażał papież wysyłając nad Bałtyk samolubnego biskupa. Była to pokojowo usposobiona ludność, tak jak inni mieszkańcy terenów nadbałtyckich zajmująca się prymitywną uprawą ziemi, polowaniem na zwierzynę leśną i ptactwo wodne, głównie zaś połowami w płytkich wodach rozlewiska obfitującego w ryby. Na szczycie wzgórza Zamayte, górującego ponad deltą rzeki, rosły cztery prastare dęby. Między nimi spoczywał potężny głaz, na którym każdej wiosny szaman składał bogom ofiarę. Zawsze z białego lub siwego ogiera. Obserwator stojący wśród dębów, albo szaman odprawiający swe modły, miał stamtąd wspaniały widok na całą panoramę Żuław rozciągających się od zachodu na wschód, od Gdańska aż po Elbląg. Biskup polecił postawić na wzgórzu kapliczkę, jako wotum w podzięce za szczęśliwą podróż. Kapliczka przypominała bawarskie martele, rzeźbione w kłocu drewna figury, będące zarazem drogowskazami. Korzystając z dobrej pogody postanowił dotrzeć do centrum pogaństwa, do świętego gaju czczonego przez pogan. Zapragnął stamtąd rozpocząć nawracanie barbarzyńców. Nieopodal miejscowości Helgenwalde, niedaleko na południe od Elbląga, w świętym gaju pogan, orszak biskupi otoczony został przez oddział szamana. Szaman, imieniem Sygon, przebił włócznią serce czterdziestoletniego Albrechta. Następnie odciął głowę. Stało się to pod koniec kwietnia 997 roku. Sygon z głową biskupa, nadzianą na włócznię, powrócił na wzgórze Zamayte. Tutaj odprawił rytuał podczas którego złożył w wykopie głowę Albrechta oraz zarżniętego rumaka o nieskazitelnie białej maści. Szaman wykrzyczał tajemne zaklęcie, kłątwe, mającą moc niszczenia wszystkiego, co zostanie na wzgórzu postawione albo zbudowane. Wzięci jeńcy zostali wypuszczeni na wolność. Opuszczając terytorium Sygona zabrali ze sobą ciało biskupa, którego później uznano za męczennika misjonarstwa i uczyniono świętym. Po kilku miesiącach część misjonarzy, bez zbrojnej eskorty, powróciła do wzgórza Zamayte z zamiarem wykupienia głowy Albrechta. Szaman otrzymał za nią kufer pełen złotych monet. Ciężar okupu wynosił tyle, ile ważył kamień odpowiadający wadze całego ciała męczennika.

ERYKA:

Z pewnością twoja obszerna relacja, sensacyjna dla mnie bo pochodząca z zapisków twojego dziadka, Feliksa, pomoże mi w moich badaniach. A z gmachem dworca nie jest aż tak źle. Sama widziałam na własne oczy, że został tylko nieznacznie uszkodzony.

HUBERT:

Może masz rację. Mosty i dworzec wyremontujemy w ciągu kilku miesięcy. A poza tym, już niebawem, jeszcze w tym roku, rozpoczniemy budowę nowoczesnej drogi,

prowadzącej z Berlina przez Starogard i Malbork prosto do Królewca. Cztery kilometry na południe od Tczewa, na tej autostradzie, przerzucimy bardzo szeroki most przez Wisłę. Na którejś z odpraw operacyjnych w Królewcu, w sztabie mojego korpusu, powiedziano iż będzie on liczyć sobie około 18 metrów szerokości i posiadać dziewięć przęseł opierających się na ośmiu filarach.

ERYKA:

Przypuszczam, iż w związku z tym, większość podróżujących tą nowoczesną drogą, będzie omijać Tczew.

HUBERT:

Oczywiście, że transport samochodowy będzie omijać miasto i dlatego kierowcy, jak i wszyscy podróżni, zaoszczędzą kilka lub nawet kilkanaście minut swojego czasu. A odnośnie dzisiejszych faktów, to zastanawiają mnie dwa istotne szczegóły. Pierwszy. Nasz atak na Polskę nastąpił piętnaście minut przed piątą. Zauważyłem, iż Słońce weszło dzisiaj nad Wisłą 9 albo 8 minut przed piątą. Wygląda na to, że Hitlerowi bardzo zależało na tym abyśmy byli już w pełnym natarciu, kiedy słoneczna tarcza wzniesie się ponad horyzontem. Zaintrygował mnie także jeszcze inny szczegół. Z informacji operacyjnych, które do mnie dotarły, wynika że działania wojenne rozpoczęliśmy w Tczewie znacznie wcześniej niż w Gdańsku. Zastanawiam się, czy Adolf Hitler, wyróżniający znaczenie mostów i Tczewa, jako niezwykle ważnego punktu strategicznego, wydał jakiś oddzielny, szczególnego znaczenia rozkaz, o którym moi przełożeni, jak dotychczas, nie mają zielonego pojęcia.

ERYKA:

Intuicyjnie wyczuwam iż ma to też powiązanie z kultem pogan, odprawianym na tym wzgórzu, które z taką chłodną bezwzględnością zostało usunięte z powierzchni ziemi przez budowniczych dworca i mostu. Właśnie o tym czegoś więcej chciałam się dowiedzieć z tych nieszczęsnych notatek, pozostawionych w twoim domu przez Fryderyka Stülera. Nieszczęsnych, bo z nich i domu już nic nie pozostało, ale ja, nawet bez tych notatek, i tak dotrę do prawdy. Będę mieć stuprocentową rację, jeżeli okaże się iż inżynier Lentze z rozmysłem ustawił dworzec i most akurat w miejscu, gdzie poganie mieli swoje święte wzgórze.

HUBERT:

Przed godziną otrzymałem szyfrogram. Moi przełożeni proponują abym objął dowództwo tczewskiego garnizonu. Oczywiście na krótko, na kilka dni. Tylko do czasu uformowania się cywilnych władz miasta.

ERYKA:

Gratuluję, pomimo tego, że jestem obywatelką państwa z którego armią prowadzisz wojnę.

HUBERT:

Po 20 latach rozłąki Tczew wreszcie powraca do Vaterlandu. Zostań tutaj na dłużej. Gwarantuję dżentelmeńską opiekę, należną pięknej kobiecie.

ERYKA:

Zostanę do końca waszej kampanii, jeżeli nic mi tutaj nie grozi, aby posprawdzać pewne fakty, które dla mnie są bardzo istotne.

KONIEC