

» Strażnik Wzgórza - Iwo Dylkiewicz



towego w Tczewie

[[Od Autora](#) | [Patent Strażnika](#) | [Na Dworcu](#) | [Bankiet](#) | [Wizja](#) | [Ultimatum włóczęgi](#) | [W](#)
]]
[informacje](#) | [Rumowisko](#) | [Epilog](#) | [Galeria](#) | [Dworce królewskiej pruskiej kolei wschodniej](#)]

Od Autora

W Tczewie na lewym brzegu Wisły znajduje się miejsce, skąd roztacza się widok na rozległą panoramę żuławską oraz na panoramę miasta. Przed laty w miejscu tym było wzgórze Zamayte. W roku 1857 powstał tam zespół dworcowo-mostowy.

Zauroczony koncepcją konstrukcyjną kolejowego kompleksu. Napisałem opowieść "Strażnik Wzgórza". Porobiłem także mnóstwo zdjęć oraz fotomontaży. Używałem fotografii użyczonych przez Władysława Weremko oraz znalezionych w Internecie. Osoby pragnące przetłumaczyć "Strażnika Wzgórza" na któryś z języków proszę o kontakt.

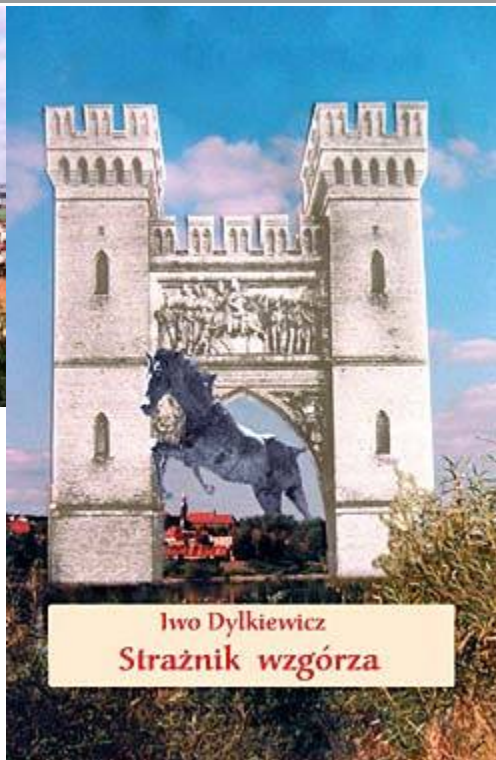
Iwo Dylkiewicz

Głównymi postaciami opowieści są:

- **Fryderyk Stüler** - przewodniczący komisji budowy mostów i zamków, nadworny inspektor do spraw budownictwa, dyrektor akademii budowlanej
- **Karol Lentze** - przewodniczący królewskiej komisji rządowej do spraw budowy mostów na Wiśle i Nogacie, doradca w ministerstwie handlu i współpracy z zagranicą
- **Robert** - malarz, artysta

oraz:

- **Sagan** - włóczęga,
- **Ernest von Koliński**,



150-
lecie
nad
wiśl
ańsk
iego
kom
plek
su
dwo
rcow
o-
mos

gondoli
[Trzy

- **Feliks i Brygida Rubenowie,**
- **Burmistrz miasta,**
- **Eryka Bart** - wnuczka Roberta,
- **Hubert Ruben** - oficer Wehrmachtu

Fotografie, fotomontaże, kolaże oraz ilustracje zamieszczone w Internecie oraz w książce "Strażnik Wzgórza" pochodzą ze źródeł wyszczególnionych poniżej:

1, 5, 9 - Z książki wydanej w 1860 roku na 600-lecie Tczewa, będącej w posiadaniu Eugeniusza Tomaszewskiego

6-8, 10, 13, 27, 30 - Udostępnił profesor dr inż. Wieland Ramm

45, 48, 49 - Udostępnił Adam Welber

3, 17, 28, 29, 31-35 - Udostępnił Leszek Ponieważ

2, 4, 11, 12, 14-16, 18-23, 25, 26, 36-44, 46, 47, 50 - Na okładce, zakładce oraz na stronie tytułowej i pozostałe wykonane zostały przez autora opowieści.

© Portal Regionalny Portal.Tczew.PL

Patent Strażnika

AUTOR:

Państwo Kowalscy, odpisując na mój list, wyrazili wielkie zdziwienie z faktu, że ja . obieżyświat, który mieszkał w Elblągu, Toruniu, Bydgoszczy, w Gdańsku, w Paryżu i w uroczym San Diego położonym w ciepłej Kalifornii . postanowiłem osiąść w Tczewie, w mieście, z którego wyjechałem przed czterdziestu laty z kategorycznym postanowieniem: nigdy nie wracać! Zasiadając do napisania obszerniejszego listu zamierzałem wyjaśnić państwu Kowalskim, iż Tczew . według mojej dawniejszej oceny: bardzo szpetna miejscowość . przez lata wyładniał i ma swoją historię, której jako mieszkaniec Tczewa nie muszę się wstydzić. List do Kowalskich przeobraził się w scenariusz do filmu lub przedstawienia o jednym z tczewskich zdarzeń, które dla Tczewa było znaczące, w które wplotłem interesującą opowieść starszej pani z Paryża.

NARRATOR:

W roku 1857, powstał w Tczewie unikalny kompleks kolejowy. Dla inżynierów: Karola Lentze i Fryderyka Stülera, głównych konstruktorów nadwiślańskiego kompleksu kolejowego, dworzec łączący się z mostem kratownicowym stanowił symbol piękna, ładu, harmonii i zarazem niemieckiej solidności. Wokoło z wielkim pietyzmem wzniesionej budowli jej twórcy zamierzali wkomponować inne elementy piękna.

PANORAMĘ

jakby pozaziemskiej przestrzeni, po horyzont rozciągającą się żuławską płaszczyznę

na wschodnim brzegu

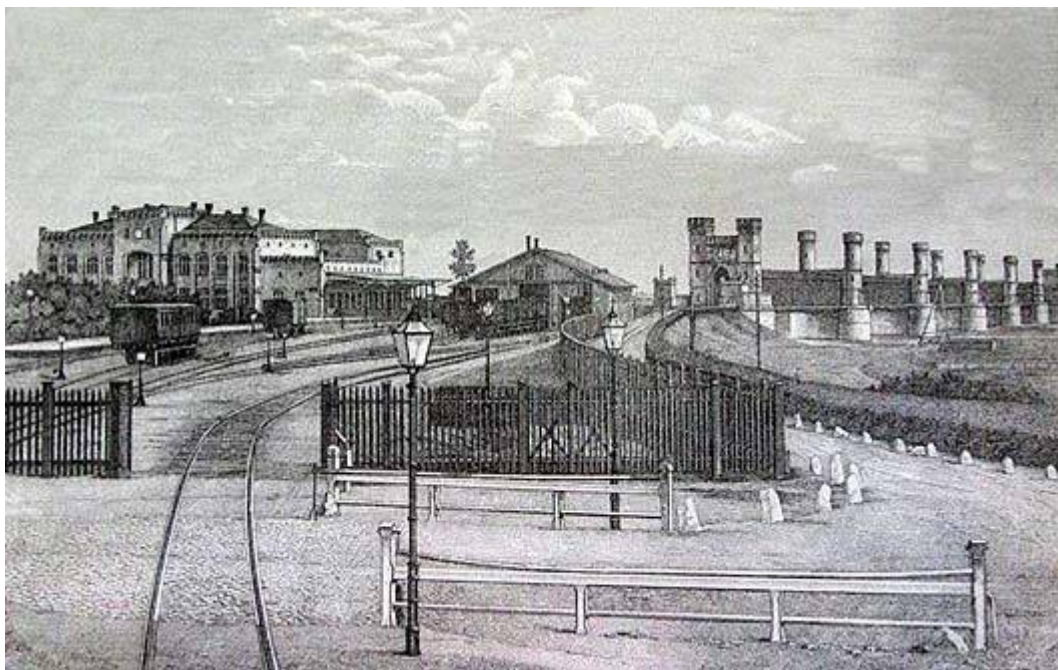
rzeki

KOLORYSTYKĘ

światła powstającą podczas urokliwych spektakli wschodzącego słońca, ubogającego

w bezruchu jeszcze śpiące obłoki w czerwono-żółtawe refleksy tak, że z wolna zmieniawszy swą siną ponurość zaczynają opalizować złotawą tonacją czerwieniejącego

bursztynu
CISZĘ
w porze sennej martwoty, w porze bezwietrznego spokoju,
który sforsować zdoła bezszelestnie
jedynie nurt
rzeki
MGŁĘ
o maści srebrzysto mlecznej, rozmytej, powłóczystej, tak niewiarygodnie
subtelnej,
że wydającej się dużo delikatniejszej od najwrażliwszego obłoku
aromatycznego dymu bezwietrznie uformowanego
ponad żarem dogasającego
ogniska
PANORAMĘ
miasta z wieżami dwóch średniowiecznych
kościół
OGRÓD
wszystkich pór roku, wzorowany
na angielskich parkach
krajobrazowych.



Nadwiślański kompleks dworcowo mostowy.

AUTOR:

Kompleks kolejowy wzniesiony 146 lat temu, wtedy jeszcze bez zieleni i promenady spacerowej krajobrazowego ogrodu, uznawany był za jeden z najpiękniejszych obiektów kolejowych w całej ówczesnej Europie.

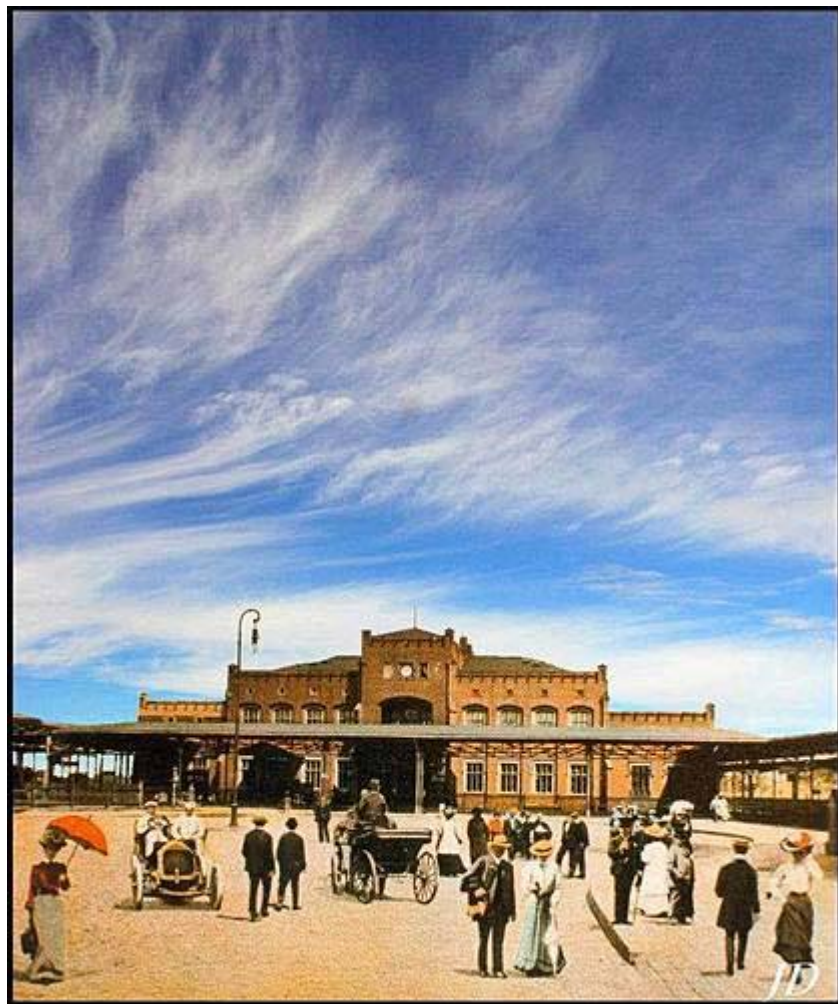
NARRATOR:

Wiele ciekawych faktów z okresu powstawania kompleksu dworcowo-mostowego zatarto się w pamięci mieszkańców Tczewa, jak wiele innych, mniej ważnych wydarzeń historycznych. Historia tamtej epoki stała się ledwie wyczuwalna, pomimo tego, że był to dla Tczewa .złoty wiek. . najważniejszy i jednocześnie

najwspanialszy okres w dziejach wielowiekowego miasta.

AUTOR:

Olbrzymią sympatię do nadwiślańskiego dworca zapewne odziedziczyłem po ojcu, który na dworcu tczewskim spędził aż cały tydzień.



Dworzec w Tczewie na początku XX wieku.



Jeden z północnych peronów tczewskiego dworca.

NARRATOR:

Było to pod koniec listopada 1923 roku. Ojciec twój miał wtedy siedemnaście lat. Niepełnoletni Józef uciekł z Wilna w świat (wiedziony chyba pędem podróżniczym?) z zamiarem dotarcia na afrykańską wyspę Madagaskar. Po karkołomnej eskapadzie dotarł do Tczewa, skąd próbował przedostać się przez granicę do Wolnego Miasta Gdańska, aby stamtąd morzami dopłynąć do egzotycznej wyspy. Zatrzymany został w Tczewie. Po spędzeniu kilku dni w areszcie, pod eskortą policyjną został odtransportowany z powrotem na Litwę.

AUTOR:

Po raz drugi, tym razem na stałe, trafił ojciec do Tczewa w 1946 roku. Teraz uciekał z Wilna przed Sowietami i nie był sam, miał towarzystwo. Była z nim żona, sześciolatnia córka i byłem ja, dwuletni syn.

NARRATOR:

Kiedy miałeś pięć lat zgubiłeś się.

AUTOR:

Przez całe popołudnie rodzice poszukiwali mnie głównie w parku. Wieczorem przyprowadził mnie do domu starszy pan w kolejarskim mundurze. Rodzicom powiedziałem wtedy, że chłopca, który pragnie zostać strażnikiem, znalazłem w pobliżu mostu.

NARRATOR:

W wieku 18 lat na cegle mostowej wieżycy stalowym rylcem wypisałeś swoje imię i nazwisko oraz datę: 1.06.1962. Tym samym, jako młody mężczyzna nieświadom swych przyszłych obowiązków, podpisałeś kontrakt ze mną i została przydzielona ci funkcja strażnika wzgórza.



Cegła z wyrytym nazwiskiem autora "Strażnika wzgórza"

© Portal Regionalny Portal.Tczew.PL

Na Dworcu

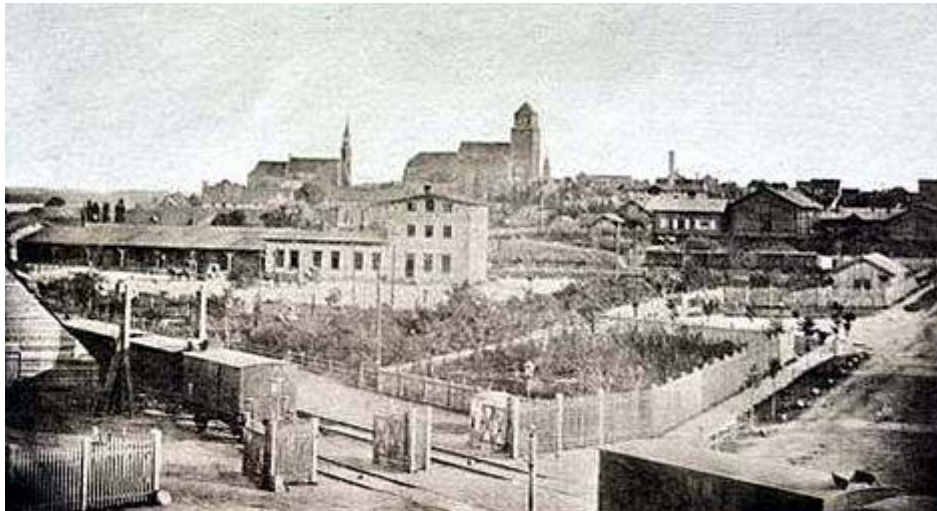
AUTOR:

Oto, co zapisał ojciec, mając 17 lat, kiedy w roku 1923 przebywał w przydworcowym areszcie:

"Nie mogę zasnąć, pełnia,
 świat za kratami drzemie wśród ciszy,
 w celi ponuro niczym w katakumbach,
 zgrzyt skobli żelaznych, blask światła,
 gdzieś zegar bije, słyszę opowieść strażnika".

NARRATOR:

Ojciec twój usłyszał wtedy taką oto opowieść o Robercie i Fryderyku. Fryderyk Stüler i Robert poznali się podczas podróży dylizansem z Malborka do Tczewa. Było to dokładnie w południe, w poniedziałek, 31 sierpnia 1857 roku. Rozmowa obu panów rozpoczęła się, kiedy obsługa dylizansu pocztowego naprawiała koło, które na wyboistym bruku odpadło z osi pojazdu. Robert wykorzystał postój. Nie tracąc czasu zaczął szkicować panoramę malborskiego zamku. Stüler wyraził swój podziw dla rysunku i tak zawiązała się przyjaźń pomiędzy artystą z Krakowa i pochodzącym z Turynii, dyrektorem Akademii Budowlanej będącym jednocześnie Radcą do Spraw Budowy Mostów w Tczewie i Malborku. Po południu obaj panowie dotarli do Tczewa. Dylizans, ciągniony przez czterokonny zaprzęg, zajechał na plac przed dworcem tymczasowym. Fryderyk Stüler przywołał bagażowego. Polecił załadować na dorożkę walizki Roberta oraz swoje. Furmanowi kazał oczekiwać przed gmachem nowego dworca.



Dworzec tymczasowy.

STÜLER:

Budynek dworca, jak widzisz, jest w pełni gotowy ale ze względu na prace wykończeniowe wykorzystujemy jeszcze ten dworzec tymczasowy. Za półtora miesiąca zostanie on rozebrany, aby nie szpecił widoku, a cały ruch pasażerski przeniesiony będzie do nowego gmachu, jak widzisz Robercie, oddalonego stąd około stu kroków. Projekt z roku 1833, dotyczący budowy sieci kolei żelaznej na terenie Niemiec, powiązany był z planami połączenia Berlina z Królewcem przez Bydgoszcz i Tczew. Na sfinansowanie tego zamierzenia wydatkowano kwotę w wysokości 26 milionów talarów. W maju 1849 roku, po rozpoczęciu prac w terenie, postanowiono dobudować czteromilową (32 kilometrową) linię z Tczewa do Gdańska jako niewielkie odgałęzienie od trasy berlińsko-królewieckiej. Już w lipcu 1851 roku otwarto szlak berlińsko-bydgoski. Ukończenie budowy tego odcinka spowodowało przerzucenie 12 tysięcy robotników na 130 kilometrowy odcinek Bydgoszcz-Tczew. Plan zakładał poprowadzenie linii kolejowej z widokiem na Wisłę, niemalże lewym brzegiem rzeki, przez Świecie, Nowe i Gniew. Przewidując trudności, mogące zaistnieć podczas wznoszenia mostów nad ujściami rzek: Wierzycą i Wdą, ulokowano torowisko na zachód od Wisły.

NARRATOR:

Pierwszy próbny przejazd pociągiem trasą bydgosko-gdańską odbył się 19 lipca 1852 roku, a uroczyste otwarcie linii przez króla nastąpiło 5 sierpnia. Fryderyk Wilhelm IV przybył pociągiem do Tczewa przed południem. Potem przez trzy godziny wizytował budowę mostowych filarów na Wiśle i na Nogacie. Do Gdańska królewski pociąg dojechał po godzinie szesnastej. Dotychczasowa podróż dyliżansem z Tczewa do Gdańska drogą pocztową (Postrasse von Danzig) trwała cztery godziny. Pociąg królewski przejechał koleją położoną w sąsiedztwie tej trasy w ciągu jednej godziny.

STÜLER:

Z Malborka do Królewca zaczęły pociągi kursować od 2 sierpnia 1853 roku. Jedyną 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 zaintrygowało. - Który mieszkaniec Europy w roku 1847 słyszał o Tczewie? - stawia pytanie berliński korespondent. Któryś z podróżnych jadący do Prus Wschodnich albo na zachód przypominałby sobie owe dłużeńce się dni, kiedy oczekiwał na dogodny moment aby przepłynąć 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". Znamie Wisłę? - ponownie pyta autor reportażu. Czy wiecie coś więcej niż to, że wypływa w Karpatach, przepływa przez Kraków, Warszawę, Gdańsk i wpada do Bałtyku? Znamie złośliwości tej rzeki? Czy widzieliście to jej blade oblicze, lodowaty spokój obrażonego, po którym następuje wybuch wściekłości? Czy zauważyliście tę piaszczystą i płytką rzekę latem? To widzieć jakby chudość uwięzionego, wygłodzonego drapieżnika. 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 pokrywę lodową. Nadpływające tafle lodu piętrzą się, wypełniając całe koryto rzeki, tamując przepływ wody. Zatory tworzą się najczęściej tam, gdzie płynąca kora trafia na lód denny, który przywarł do dna. 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". Kiedy cała komunikacja przez Wisłę zostaje wstrzymana, wtedy tylko worki pocztowe przeciąga się na wcześniej rozpiętej linie na drugi brzeg. Przewozy osobowe i towarowe zamierają na całe tygodnie. Wisła pokazuje swoje prawdziwe oblicze jedynie podczas katastrofy, gdy ruszają lody. Przerażające zjawisko, jakby miało swoje źródło w wiecznym lodzie najgłębszego kręgu Danteskiego piekła.

STÜLER:

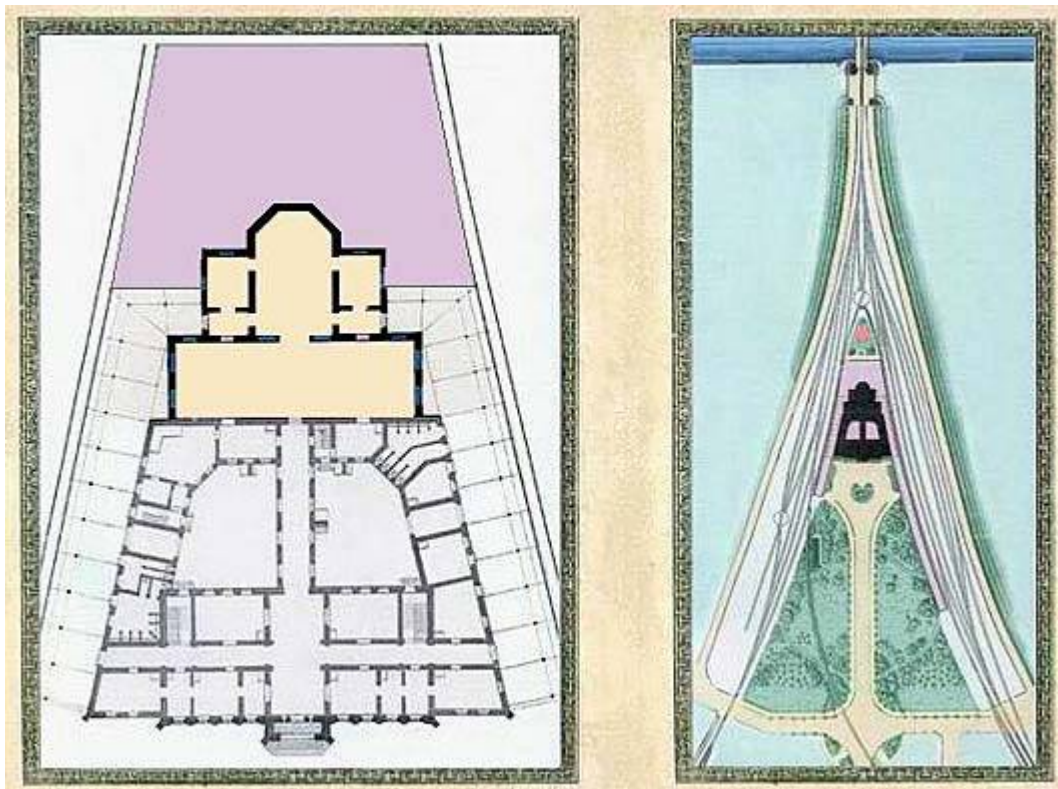
Pamiętam ten obszerny artykuł. Owa gazeta trafiła kiedyś w moje ręce. Wszystko, co w niej napisano nie zostało zmyślane. To prawda iż masy lodu, w połączeniu z wielkim ciśnieniem płynącej wody, są strasliwym czynnikiem zniszczenia. Widać to na przykładzie nagromadzenia zatorów zapychających koryto rzeki i wywołujących niemalże coroczne powodzie. Tak dzieje się z reguły w północnych szerokościach geograficznych, gdzie rzeki, jak nasza Wisła, przepływają z południa na północ. W przypadku szwedzkich rzek, gdzie rzeki płyną z północy na południe, jest całkiem odwrotnie. Tam ciepłe wiosenne powietrze, nadchodzące z południa, uwalnia kolejne tafle kry, które rozpuszczają się jedna po drugiej w co raz bardziej ogrzanej wodzie. Proces nadchodzącej wiosny przebiega powoli i bez zniszczeń. Gdy podjęto projekt budowy mostu mającego połączyć Niemcy z Prusami Wschodnimi głównym problemem była kwestia: jak przerzucić gigantyczny most przez niezwykle groźną Wisłę? Wielu ekspertów budowlanych było zdania, że budowa stałego mostu jest niemożliwa,

gdyż wymaga to dużej ilości filarów. My, zagorzali zwolennicy budowy, pokonaliśmy swoich przeciwników argumentując iż przy zatorach lodowych jest przecież dokładnie odwrotnie niż podczas lawin; jedna cząstka potrafi ruszyć masy śniegu. Natomiast na Wiśle masy lodu zatrzymać.

Z tego powodu należy postawić w nurcie rzeki jak najmniejszą liczbę filarów. Do budowy podpór ciężkich przęseł - pięciu filarów, z których tylko dwa stanęły w nurcie rzeki, użyliśmy wyśmienitych i starannie obrobionych bloków kamiennych. Cokoły, znajdujące się na frontach filarów, służące do łamania lodu, wykonano z twardej lawy bazaltowej, część środkową wykonano z piaskowca, natomiast tyły podpór zrobiono z granitu. Na tych solidnych podporach stanął most kratownicowy, który prezentuje się niczym elegancka gondola.

NARRATOR:

Po niewielkim przelotnym deszczu, który spadł przed kwadransem, plac przed nowym dworcem nie zdążył jeszcze wyschnąć. Czarna kostka bazaltowa, ułożona w precyzyjne łuki, lśni w słońcu. Stuler i Robert zatrzymali się przed frontem budynku dworcowego. Całość w zasadzie gotowa, trwają prace wykończeniowe na peronach. Spacerują peronem północnym. Przechodzą na południowy, podziwiają panoramę Tczewa. Wchodzą do restauracji, która jest całkowicie wykończona. Dworcowa kuchnia pracuje. Przygotowuje posiłki dla inżynierów i dla kilkudziesięciu robotników kończących konstrukcję mostu.



Z luksusowej poczekalni można było wyjść na peron spacerowy (w kolorze lila).

Pomiędzy dworcem i nadwiślańskim mostem, pośród krzewów róż, znajdowała się fontanna.

Z restauracji olbrzymie oszklone drzwi prowadzą do obszernego salonu. Na bocznych ścianach, wysoko ponad podłogą, olbrzymie lustra. Naprzeciw drzwi

salonu, przeznaczonego na ekskluzywną poczekalnię dla dostojnych podróżnych, znajduje się obszerna wnęk, której trzy z pięciu ścian są wysokimi na 5 metrów, neogotyckimi oknami. Poza oknami widać most i prowadzący do mostu spacerowy peron z fontanną, ukrytą pośród krzewów róż pnących się na kutyh z żelaza pergolach. Pod lustrami, na obu bocznych ścianach salonu, znajdują się drzwi prowadzące do eleganckich pokoi. W salonie mieści się gabinet inżyniera Lentze. Porozkładane plany na stołach. Duża makieta mostu, dworca i węzła kolejowego. Na ścianach: dużego formatu plan tczewskiego węzła kolejowego, szkic płaskorzeźby, fizyczna mapa Europy oraz szkolna tablica. Przy szkicu płaskorzeźby stoi Lentze.

LENTZE:

Witaj Fryderyku, cieszę się, że zdążyłeś powrócić na urodziny Kolińskiego.

STÜLER:

To jego sześćdziesiąte. Nie darowałby, gdybym się nie zjawił. Poznaj mojego towarzysza podróży, malarza z dalekiego Krakowa.

LENTZE:

Bardzo mi miło. Zapraszam do Kolińskiego na jutrzejszy bankiet

STÜLER:

Przywiozłem prezent z Królewca. Kunsztowną replikę naszego mostu, wykonaną według własnego szkicu: srebro i bursztyn na alabastrowej płycie.

LENTZE:

Ernest będzie zaskoczony.

ROBERT:

Co przedstawia ten szkic na ścianie?



Szkic płaskorzeźby znad wschodniej bramy mostu.

LENTZE:

Ukazuje on ujarzmianych i nawracanych pogan przez wielkiego mistrza zakonu

krzyżackiego.

STÜLER:

Byli to poganie zamieszkujący te ziemie przed laty. Inskrypcja, którą umieścimy pod reliefem, będzie głosić: "Na pamiątkę dni największego rozkwitu Zakonu Krzyżackiego w Prusach za panowania Mistrza Winricha von Kniprode".

LENTZE:

To jest szkic płaskorzeźby, która znajdzie się nad wschodnią bramą mostu. Wykona ją rzeźbiarz Hermann Schievelbein.

STÜLER:

Karolu, spiesz się. Porozmawiamy sobie jutro na urodzinach. Chcę pokazać Robertowi most w promieniach zachodzącego słońca.

ROBERT (zbliżając się do mostu):

Ten olbrzymi mechanizm 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.



Fotografia mostu pochodząca sprzed 1860 roku.

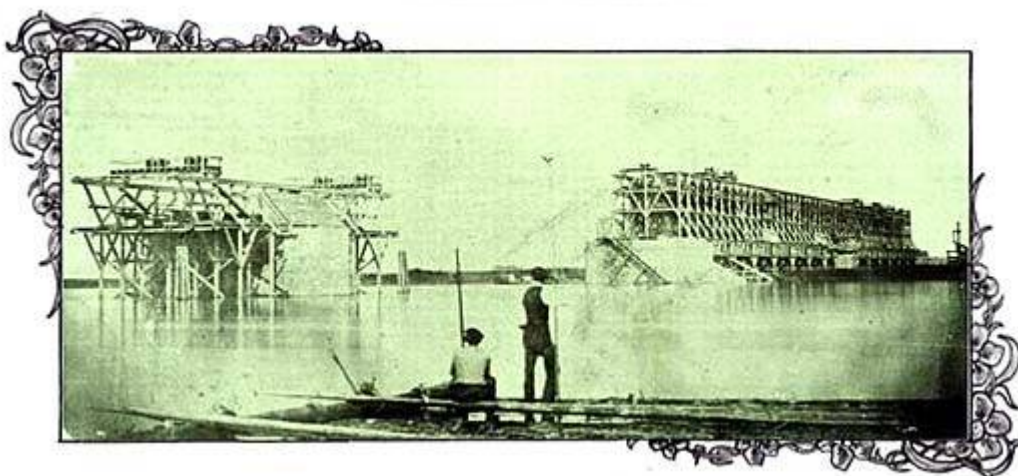
ROBERT (zatrzymując się w niedużej odległości od mostu):

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

STÜLER:

Oto 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.

Po zniwelowaniu wzgórze i po zasypaniu kanału młyńskiego wraz ze stawem, młyn rozebrano i rozpoczęto wznoszenie gmachu dworca kolejowego. Nasz dworzec został zaprojektowany wraz z mostem kratownicowym jako jeden zwarty kompleks. Wyjątkowość projektu polega na funkcjonalności kompleksu wkomponowanego w urokliwy nadwiślański pejzaż. Proszę sobie wyobrazić, Robercie, że pół roku temu wschodniego przęsła jeszcze nie było, a dziś - ukończone! Sześć lat temu zaczęto budować filary! Trzy lata temu, w roku 1854, zaczęto montować pierwsze przęsła, a po trzech latach zmontowano cały most!



Montaż pierwszego przęsła w 1854 roku.

NARRATOR:

Prace przy wznoszeniu filarów tczewskiego mostu rozpoczęto 27 lipca 1851 roku. W okresie wznoszenia mostowych przyczółków i filarów, na długo przed zasypaniem części kanału, w starym młynie wodnym przekonstruowano mechanizmy i przeznaczono młyn do pracy przy wyrobie betonu i zapraw murarskich. Na lewym brzegu Wisły zorganizowano bazę techniczną, na terenie której wytwarzano beton, przesiewano żwir, ciosano kamienne bloki, obrabiano drewno.

W latach 1851-1853 położono mocne fundamenty pod pięć filarów nadwiślańskiego mostu lecz montowanie ażurowych przęseł przeprowadzono dopiero w latach 1854-1857. W 1854 roku, po wykonaniu obliczeń statycznych przez inżyniera Edwarda Schinza, ustawiono wpiery dwa przęsła środkowe. Dwa przęsła zachodnie zmontowano w ubiegłym roku. W tym roku postawiono ostatnie dwa przęsła wschodnie. Budowa kosztowała 4 miliony talarów.

STÜLER:

Edward Schinz, fenomenalny inżynier dokonujący niezwykle skomplikowanych obliczeń, pochodził ze Szwajcarii. Jestem pełen podziwu, gdyż Karol Lentze przez całe dwa lata, po śmierci naszego kochanego Edwarda, wszystkimi szczegółami konstrukcyjnymi, bez niczyjej pomocy, zajmował się osobiście. Elementy metalowe mostu, sztuka po sztuce, były ze sobą łączone i nitowane dopiero na placu budowy. W zakładzie wytwórczym, położonym przy szosie do Gdańska, odbywał się jedynie próbny montaż. Montaż wymagał olbrzymiej ilości solidnego drewna na rusztowania, które ze wszystkich stron otaczały bryłę mostu. Rusztowania musiały stać w głównym nurcie rzeki i rozciągały się pomiędzy wszystkimi filarami. Koszt samego drewna na rusztowania wynosił 40 tysięcy talarów. To samo rusztowanie, po rozmontowaniu i ponownym złożeniu, było używane wielokrotnie. Na zimę przenoszono całość na ląd i w następnym roku, od wiosny do końca lata, musiała zostać ukończona jedna trzecia mostu.



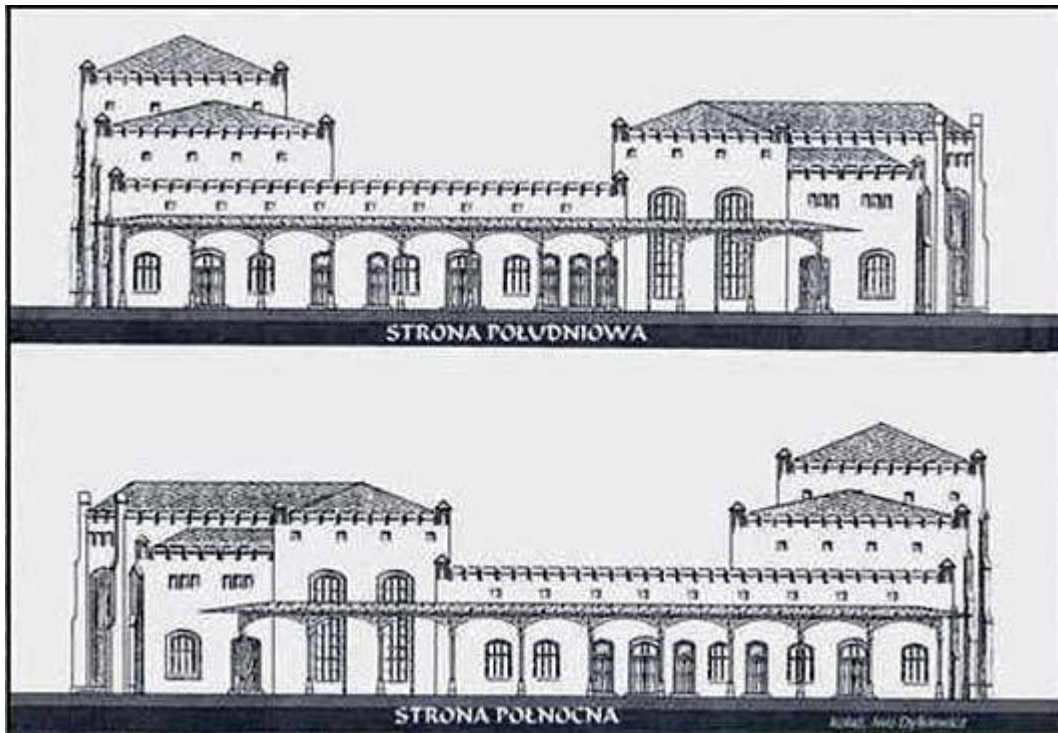
Nadwiślański kompleks dworcowo-mostowy.

ROBERT:

Ten most to gigant, kolos. Wspaniała harmonia. Przyjechałem tu, aby zobaczyć most na własne oczy, gdyż pewna młoda pisarka, dla której ten most jest inżynieryjnym unikatem północnej Europy oraz wzorem architektury dziewiętnastego wieku, napisała o nim: "skrzynie przezroczyste, z żelaza uplecione, będące niczym przejrzystością myśli ujęta w moc czynu". 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 rozciąga się widok na rzekę, most, na panoramę żuławską i panoramę miasta.



Nadwiślański dworzec widziany z północy i z południa.

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. Jedźmy teraz do mnie. To niecałe dwa kilometry. Gospodarz majątku, u którego mieszkam, z takiego gościa jak ty, będzie ukontentowany. Jest to Feliks Ruben. Mieszkam u niego z górą dwa lata. W domu o dwumetrowej grubości fundamentcie. Na tej solidnej podbudowie wznosiła się kiedyś baszta obserwacyjna, wzniesiona przez rycerzy zakonu krzyżackiego. Teraz stoi dwór naszego gospodarza. Jest tam kilka gościnnych pokoi na piętrze. Zamieszkaś obok mnie. Z okna będziesz mieć dobry widok na most z północnego zachodu.

ROBERT:

Opowiedz mi o tym mieście, o którym berliński korespondent napisał że Tczew nie ma nic szczególnego w sobie oraz to, że dla niego 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, nieznaczne 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 oraz tamten wiatrak holenderski z unikalnym, pięcioramiennym śmigłem. 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 jedziemy?

STÜLER:

Właśnie tam.

Cesarz 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 szybko utraciły strategiczne znaczenie i z czasem pozniwały 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.

ROBERT:

Dokąd dalej prowadzi droga, którą jedziemy?

STÜLER:

Prosto do Gdańska. Właśnie dojeżdżamy do fabryki noszącej nazwę "Królewska Przygotownia Elementów Stalowych". Tutaj, niedaleko od rzeki, przygotowywane były elementy przęsła, które wagonami transportowało się po szynach na miejsce montażu mostu. Niebawem warsztaty te, jak wszystko, co dotychczas służyło nam do budowy mostu, zostaną rozebrane a ziemia dokładnie posprządana.



Królewska Przygotownia Elementów Stalowych.

© Portal Regionalny Portal.Tczew.PL

» Strażnik Wzgórza - Iwo Dylkiewicz

150-lecie nadwiślańskiego kompleksu dworcowo-mostowego w Tczewie

[[Od Autora](#) | [Patent Strażnika](#) | [Na Dworcu](#) | [Bankiet](#) | [Wizja](#) | [Ultimatum włóczęgi](#) | [W gondoli](#)]
[[Trzy informacje](#) | [Rumowisko](#) | [Epilog](#) | [Galeria](#) | [Dworce królewskiej pruskiej kolei wschodniej](#)]

Bankiet

NARRATOR:

Następnego dnia, w porze popołudniowej, Robert ze Stülerem pojechali do dworu Ernesta Kolińskiego. W obszernym pokoju dużo osób. Brygida Ruben gra na fortepianie. Następnie Stüler gra na skrzypcach. Wykonuje preludium z partity nr 3, E-dur, J. S. Bacha. Po oklaskach wszyscy wychodzą do ogrodu, kierując się do altany.

STÜLER (podchodząc do Roberta):

Wiesz, kilka razy kwaterował tu Napoleon. Z brzegu Wisły, to tylko kilkadziesiąt kroków stąd, zaraz pokażę ci to miejsce, skąd spoglądał na spokojną panoramę Żuław. W roku 1807, po pokonaniu Rosjan i Hohenzollernów, Napoleon utworzył Wolne Miasto Gdańsk, którego protektorem był on sam. W jego intencjach Wolny Gdańsk miał być potężnym bastionem militarnym Francji nad Bałtykiem, trzymającym w ryzach Prusy oraz Rosję. Bonapartego bardzo interesowały tutejsze okolice i sam Gdańsk. Przebywał w nim dwukrotnie. Łącznie spędził tam aż osiem dni.

ROBERT:

Proklamowanie Wolnego Miasta Gdańska, o ile pamiętam, odbyło się 21 lipca 1807 roku. Natomiast 1 lipca 1808 roku w Gdańsku został wprowadzony Kodeks Napoleona.

STÜLER (stojąc na krawędzi wysokiego klifu):

Stąd, z tego miejsca, Napoleon obserwował jak przez most pontonowy przeprowiała się jego armia.

ROBERT:

Rok 1812, 12 czerwiec. Bóg wojny, jak go nazywano, miał wtedy 43 lata.

NARRATOR:

Ciepły wieczór, przed zachodem słońca. Stüler z Robertem schodzą łagodnym stokiem w kierunku stawu. Na półwyspie obszerna altana. Ustawiony stół z półmiskami i napojami. Zapalone lampiony.

STÜLER:

Podejźmy do solenizanta, do Ernesta Kolińskiego. Jest on przyjacielem króla. To właściciel majątku ziemskiego oraz cegielni, w której wypalono już 15 milionów wytrzymałych żółtawych cegieł. Zużyto je na elewacje filarów, wznoszenie mostowych wieżyc i bram oraz na wzniesienie gmachu dworca. Występujący w okolicach Knybawy margiel posiada tak dużo wapna, że jest używany bezpośrednio jako cement. Należy tylko usunąć z rnar gla kwasy węglowe. W tym celu skonstruowano cztery piece, w których od lat nie gaśnie ogień. Następnie miesza się cement z drobnoziarnistym piaskiem, pochodzącym z dna Wisły, tak że w efekcie otrzymujemy gotową zaprawę do wytwarzania betonu, posiadającą szczególną właściwość szybkiego twardnienia pod wodą, podczas gdy na powietrzu wietrzeje.

NARRATOR:

Stüler z Robertem podchodzą do Kolińskiego. Wręczają prezent - replikę mostu. Koliński jest zachwycony.

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 (zwracając się do wszystkich osób w altanie):

Drodzy przyjaciele, jak wiecie, przed południem 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:

Cztery wschodnie wieże z bramą nie są jeszcze zbudowane, lecz można będzie je w obraz wkomponować. 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.

BRYGIDA RUBEN:

Panie burmistrzu, po mieście krąży wieść o rychłym zniszczeniu mostu. Podobno objawił się jakiś prorok.

BURMISTRZ:

To żaden prorok. To dość inteligentny włóczęga i gawędziarz zarazem, posiadający sporą wiedzę i rzadko spotykany dar opowiadania. Straż miejska zatrzymała tego przybłędę. Nie posiada żadnych dokumentów. Powiada, że nazywa się Sagan albo Sygon. Komendant straży ustali jego tożsamość i to, skąd do nas przybył. Jeżeli okaże się, że nie jest poszukiwany, zostanie wypuszczony na wolność.

LENTZE:

Niech pan każe przyprowadzić tego włóczęgę do mojego gabinetu. Chętnie posłucham proroka zapowiadającego zniszczenie naszego mostu i dworca.