

mgr Anna Mistewicz

STRESZCZENIE ROZPRAWY DOKTORSKIEJ

pt. „Most Kierbedzia w Warszawie“

Rozprawa doktorska dotyczy mostu Kierbedzia w Warszawie, którego fragmenty odkryto i wydobyto z dna Wisły w 2011 roku. Celem rozprawy jest zebranie maksimum informacji o moście Kierbedzia, jego historii, projektancie i budowniczych. Most zbudowano w latach 1859-1864, na przedłużeniu Nowego Zjazdu, biegnącego od Placu Zamkowego w kierunku Wisły, w miejscu, gdzie istniał gotowy dojazd do rzeki – wiadukt i nasyp, zbudowane w latach 1844-1846, według projektu Feliksa Pancera. Most Kierbedzia był sześcioprzęsłowy, stalowy, nitowany, o konstrukcji kratownicowej, z jezdnią poprowadzoną dołem, między kratownicami. Ustrój niosący mostu był oparty na pięciu filarach oraz dwóch przyczółkach i składał się z trzech belek ciągłych dwuprzęsłowych. Każda z belek była skonstruowana z dwóch dźwigarów o pasach równoległych i gęstej kracie krzyżulcowej. Most miał ponad 475 m długości. Jego projektantem był Polak, Stanisław Kierbedź, wybitny inżynier i budowniczy, który ukończył Instytut Korpusu Inżynierów Komunikacji w Petersburgu. Zaprojektował i zbudował, między innymi, pierwszy żeliwny most przez Newę w Petersburgu. Główną firmą uczestniczącą w budowie mostu w Warszawie, odpowiedzialną za posadowienie filarów i konstrukcję niosącą, była francuska Ernest Goüin et Compagnie. Filary posadowiono na fundamentach złożonych z żelaznych cylindrów, zagłębionych w dno Wisły, przy użyciu nowatorskiej wówczas metody kesonowej. W trakcie budowy zastosowano nowoczesne narzędzia i innowacyjne rozwiązania techniczne. Uroczyste otwarcie przeprawy nastąpiło 22 listopada 1864 roku; otrzymała ona wówczas nazwę mostu Aleksandrowskiego. Umożliwiła intensywny rozwój miasta, a zwłaszcza jego infrastruktury, poprzez stałe połączenie Starej Warszawy z jej prawobrzeżną dzielnicą Pragę. W założeniu budowa mostu, poprzez ułatwienie komunikacji, miała wpłynąć na zmniejszenie zagęszczenia zaludnienia na lewym brzegu rzeki oraz zachęcić do zamieszkania na Pradze, jak również przeniesienia tam magazynów i zakładów przemysłowych. Na lewym brzegu Wisły znaczne zmiany urbanistyczne w rejonie przyszłego mostu nastąpiły już w latach 1844-1846, w związku z budową Nowego Zjazdu. Przygotowania do otwarcia stałej przeprawy przez rzekę zaowocowały uporządkowaniem fragmentu miasta, pomiędzy ulicami Krakowskie Przedmieście i Dziekanką. W prawobrzeżnej części Warszawy do największych inwestycji należała wówczas budowa nowego osiedla, nazywanego Nową Pragę. Od grudnia 1866 roku mostem poprowadzono linię pierwszej w mieście kolei konnej, łączącej dworce kolejowe.

Amist.
17/02/2020

5 sierpnia 1915 roku dwa środkowe przęsła zostały wysadzone przez wycofujące się wojska rosyjskie. Początkowo saperzy niemieccy zbudowali, poniżej zniszczonej przeprawy, drewniany most na podporach palowych, nazwany mostem Beselera. Most Kierbedzia został odbudowany przez firmy niemieckie - C.H. Jucho z Dortmundu oraz Philipp Holzmann AG z Berlina, w zmienionej konstrukcji. Most otwarto po odbudowie 27 stycznia 1916 roku. 13 września 1944 roku został on ponownie zniszczony, tym razem przez armię niemiecką. Zniszczenia mostu były dużo większe niż w 1915 roku. Ocalały jedynie przyczółki, skrajne filary oraz skrajne przęsła. Po II wojnie światowej, na zachowanych filarach mostu Kierbedzia zbudowano most Śląsko-Dąbrowski. W rozprawie zostały omówione wyniki analiz składu chemicznego stali użytej w konstrukcji mostu oraz produktów korozji pobranych z wydobytych z Wisły elementów. Opisano też ideę Pontiseum – zewnętrznej ekspozycji fragmentów najstarszych mostów Warszawy, na terenie Instytutu Badawczego Dróg i Mostów w Warszawie, gdzie prezentowane są elementy mostu Kierbedzia. Przedstawiono zasady opieki nad wielkogabarytowymi zabytkami ze stopów żelaza, eksponowanymi w środowisku miejskim, jak również formy ochrony tego specyficznego dziedzictwa techniki, jakim są obiekty mostowe, w oparciu o przykłady z Polski i zagranicy.

SŁOWA KLUCZOWE most Kierbedzia; Warszawa; Stanisław Kierbedź; zabytki techniki; ochrona

Anna Misteuicz
Warszawa, 17/02/2020