

Kostrzyńskie mosty na Odrze do 1945 roku

Jerzy Dreger



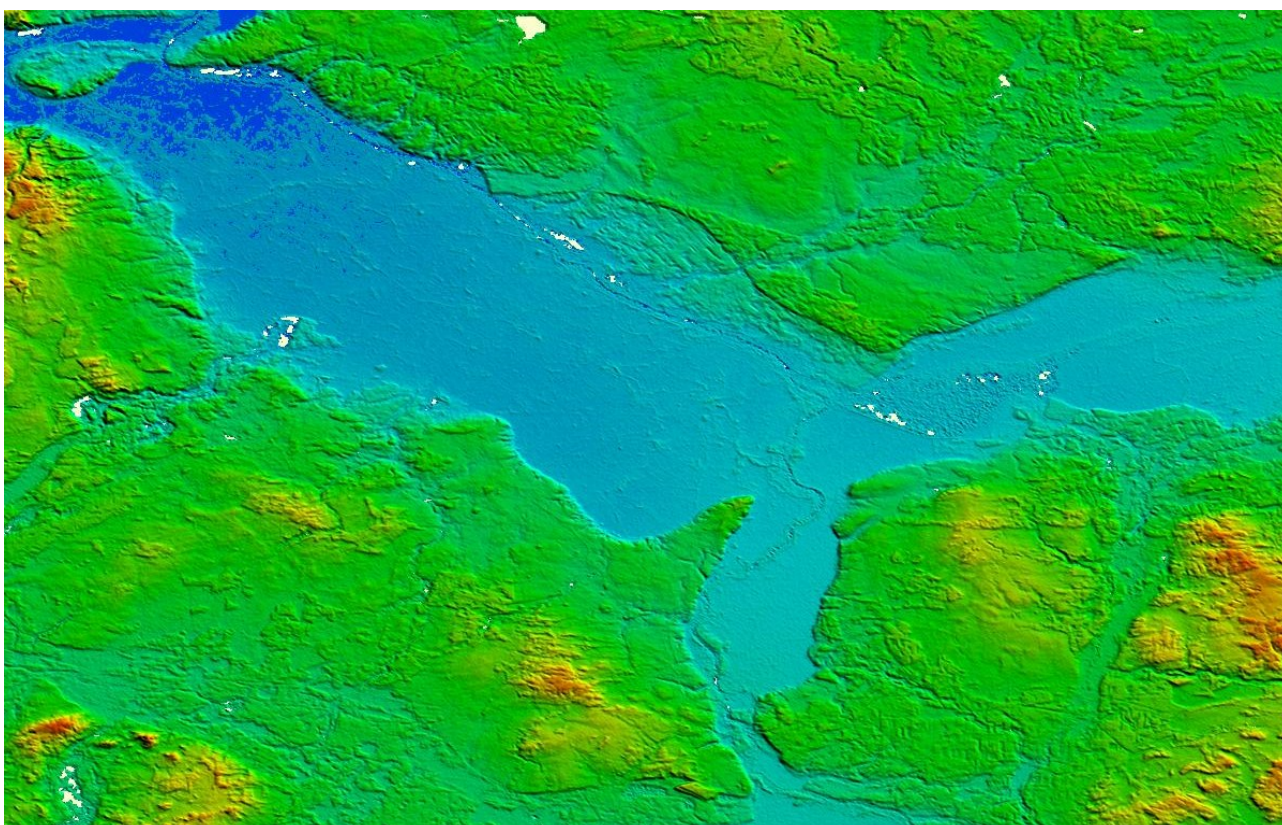
Spis treści

Wstęp.....	3
Bród	4
Pierwszy stały most.....	5
Twierdza i przenosiny mostu	6
Nowy most.....	8
Pierwszy most kolejowy.....	10
Ostatni przedwojenny most drogowy	12
Nowy most kolejowy	13
1945 rok i zniszczenie mostów.....	16
Bibliografia	21

Wstęp

Znaczenie przepraw przez rzeki, cieki i zbiorniki wodne jest niepodważalne. Most, grobla czy prom są elementami infrastruktury niezbędnymi w wielu obszarach. Zawsze najcenniejsza pod wieloma względami będzie obecność stałej przeprawy, dostępnej i funkcjonującej przez cały rok. Istnienie mostów lub ich brak decydował o losach bitew, kampanii czy czasem całych państw. Ciężko sobie również wyobrazić wzrost gospodarczy bez mostów. Praktycznie od początku swojego istnienia człowiek szukał możliwości przekraczania przeszkód wodnych. W niniejszym artykule postaram się przybliżyć dzieje kostrzyńskich mostów na Odrze do roku 1945.

Punktem wyjścia do rozważań winno być geograficzne położenie miasta. Kostrzyn nad Odrą, bo taka jest oficjalna nazwa miasta, leży w szczególnym miejscu. Tutaj Pradolina Toruńsko-Eberswaldzka spotyka się z Lubuskim Przełomem Odry. Jej północno-zachodnia część tworzy Kotlinę Freienwaldzką. Dzisiaj są to tereny zagospodarowane i zmeliorowane. Jednak tysiąc lat temu obszar ten wyglądał zupełnie inaczej. Odmiennie niż dzisiaj, to rzeki były głównymi i najbardziej niezawodnymi arteriami komunikacyjnymi. Istniejący w Kostrzynie bród miał więc znaczenie szczególne – strzegł zbiegu dwóch ważnych szlaków. Na dzisiejszym Starym Mieście podejrzewa się istnienie handlowej osady. Teren wokół był jednak zupełnie niedostępny. Pomiędzy krawędziami dolin rozpościerały się olbrzymie bagna. Dwie wielkie rzeki, Odra i Warta, tworzyły gigantyczne rozlewiska. Kilka razy do roku wzbierały zalewając wszystko i formowały potężnych rozmiarów jezioro.



Ilustracja nr 1.: Mapa 3D najbliższych okolic Kostrzyna

Jak można łatwo zauważyć, wyspa, na której później powstało miasto, leży w przewężeniu rozległego obniżenia terenu. Staje się więc tym samym naturalnym węzłem komunikacyjnym.

Bród

Pierwsza powstała droga wiodła groblami wzdłuż rzeki Warty. Następnie wkraczała na wyspę i prowadziła dalej brodem na drugą stronę rzeki. Na kolejnej wyspie zaczynał się dalszy ciąg grobli prowadzący na zachód. Ślady po tym układzie można odnaleźć na archiwalnych planach jeszcze w XVIII wieku¹. Pomiedzy ciągiem grobli znajdowały się liczne, niewielkie, drewniane mosty. Do dzisiaj zachował się fragment tej drogi w postaci częściowo zniwelowanych nasypów na terenie Parku Narodowego Ujście Warty. Na szczęście znajdują się na obszarze chronionym, więc nie grozi im dzika eksploracja.

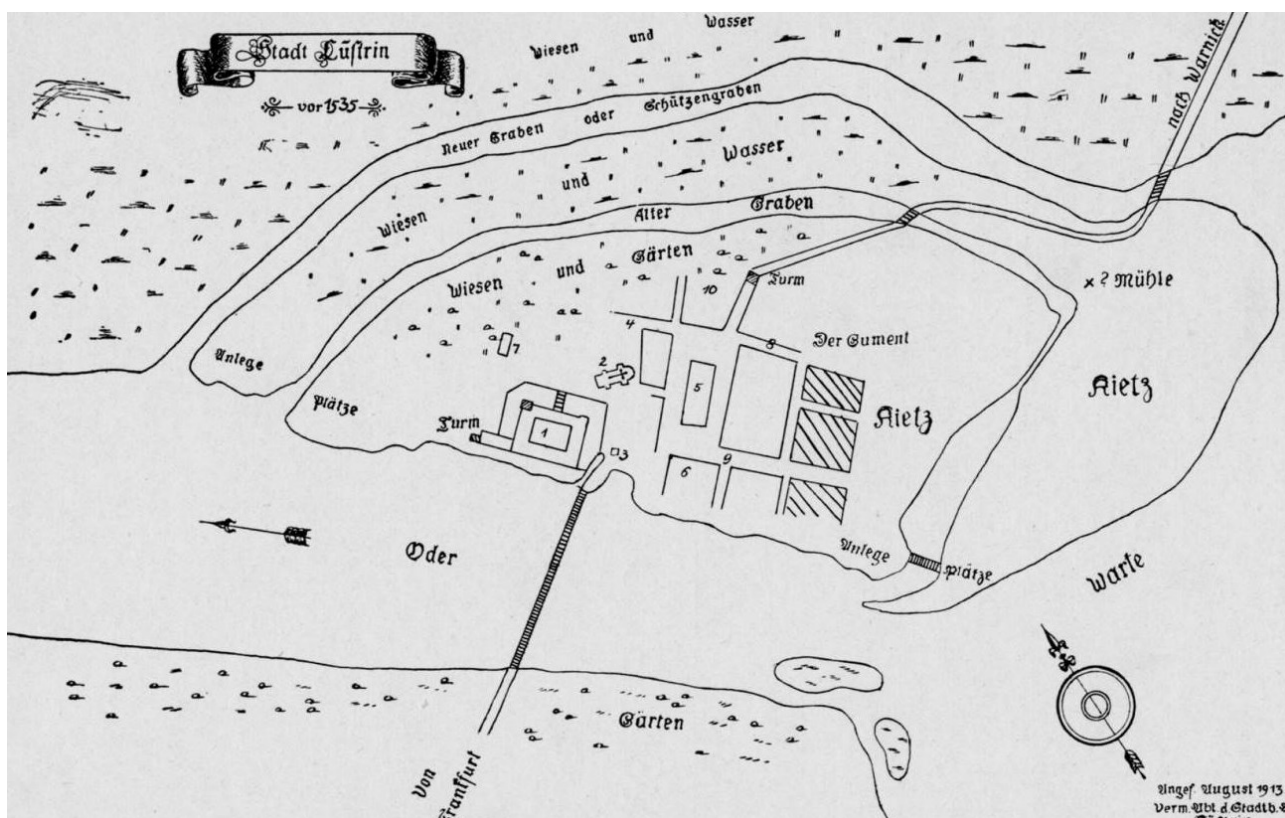


Ilustracja nr 2.: Fragmenty grobli drogowej na terenie Parku.

¹ *Plan nr 9*, ok 1740 rok, sygn. X 22181 15, Plan ze zbiorów Działu Kartograficznego Biblioteki Państwowej w Berlinie, , Miasto i Twierdza Kostrzyn nad Odrą – od narodzin warowni do początków XVIII wieku; Wybór źródeł ikonograficznych, pod. red. Marcina Wichrowskiego, Muzeum Twierdzy Kostrzyn, Kostrzyn nad Odrą.

Pierwszy stały most

Nową jakością w stosunkach komunikacyjnych obszaru było zbudowanie stałego mostu na Odrze. Biorąc pod uwagę nieprzewidywalny charakter rzeki i poziom ówczesnej technologii, było to potężne wyzwanie. Nie znamy dokładnej daty jego budowy. Most pojawia się po raz pierwszy w dokumentach w roku 1390, w przywileju wydanym przez margrabiego Jana Zgorzeleckiego². Nie sposób jednak określić, czy była to konstrukcja świeżo zbudowana, czy mająca kilkanaście lub kilkadziesiąt lat. Znane jest w przybliżeniu jej położenie. Most znajdował się w pobliżu zamku, co jest zupełnie logiczne – warowna budowla mogła strzec jednego z jego końców. Niestety, nie zachował się żaden rysunek, plan albo widok przedstawiający konstrukcję w tym położeniu. Hipotetyczną rekonstrukcję zaproponował w roku 1913 Carl Friedrich w pracy „Die Stadt Cüstrin”.



Ilustracja nr 3.: Hipotetyczny układ miasta przed 1535 rokiem³.

² Kostrzyn nad Odrą – dzieje dawne i nowe, pod red. Jerzego Marczewskiego, Instytut Zachodni, Poznań 1991, str. 87.

³ Carl Friedrich, Die Stadt Cüstrin, 1913 rok, str. 83.

Twierdza i przenosiny mostu

Stan ten utrzymał się do momentu podjęcia przez margrabiego Jana Hohenzollerna (Jana z Kostrzyna) decyzji o budowie twierdzy. Wówczas zdecydowano się na przesunięcie mostu ze środka miasta poza obręb planowanych fortyfikacji. W ówczesnych realiach to rozwiązanie miało głęboki sens. Zbudowanie odpowiedniej bramy wjazdowej od strony rzeki, biorąc pod uwagę jej kaprysy, byłoby bardzo trudne. Również przejazd w tym miejscu przez wały bardzo osłabiałby ich wytrzymałość i zdolność do obrony. Zamiast tego w innym miejscu zaplanowano bramy – przyszłe Sarbinowską i Berlińską. Znalazły się w o wiele bezpieczniejszej lokalizacji. Zamysł ten obrazuje plan powstały prawdopodobnie około 1578 roku⁴.

Nowy most powstał w konstrukcji drewnianej i znajdował się w przybliżonej lokalizacji obecnej przeprawy kolejowej. Jego pierwsze przedstawienie datuje się na koniec 1637 roku. Wówczas powstała panorama miasta, najpewniej na okoliczność przeglądu wojsk elektorskich w dniu 13 listopada tego roku. Przedstawiono tam twierdzę, zabudowę miejską wewnątrz oraz układ komunikacyjny w pobliżu. W dość dokładnej formie pojawił się również most na Odrze. Był on dosyć prostej konstrukcji, łatwej w konserwacji. Na całej długości zaopatrzone go w drewniane lodołamy, ustawione przeciwnie do nurtu rzeki. Dla względów obronnych został on wyposażony w przęsa zwodzone. Ich ilość ulegała zmianie. W różnych okresach było to jedno lub dwa przęsa⁵. Więcej szczegółów konstrukcji mostu pojawia się dopiero na rysunku autorstwa Daniela Petzolda z lat 1710-1715⁶.



Ilustracja nr 4.: Rysunek autorstwa Daniela Petzolda⁷.

⁴ Plan nr 1, sygn. X 22180, Plan ze zbiorów Działu Kartograficznego Biblioteki Państwowej w Berlinie, *Miasto i Twierdza Kostrzyn nad Odrą – od narodzin warowni do początków XVIII wieku*; Wybór źródeł ikonograficznych, pod. red. Marcina Wichrowskiego, Muzeum Twierdzy Kostrzyn, Kostrzyn nad Odrą.

⁵ Widok nr 3, sygn. X 22182, Plan ze zbiorów Działu Kartograficznego Biblioteki Państwowej w Berlinie, *Miasto i Twierdza Kostrzyn nad Odrą – od narodzin warowni do początków XVIII wieku*; Wybór źródeł ikonograficznych, pod. red. Marcina Wichrowskiego, Muzeum Twierdzy Kostrzyn, Kostrzyn nad Odrą.

⁶ Widok nr 7, sygn. IGG625, zbiory Wojewódzkiej i Miejskiej Biblioteki Publicznej w Gorzowie Wlkp., *Miasto i Twierdza Kostrzyn nad Odrą – od narodzin warowni do początków XVIII wieku*; Wybór źródeł ikonograficznych, pod. red. Marcina Wichrowskiego, Muzeum Twierdzy Kostrzyn, Kostrzyn nad Odrą.

⁷ Sygn. IGG625, zbiory Wojewódzkiej i Miejskiej Biblioteki Publicznej w Gorzowie Wlkp. Cyfrowa kopia w zbiorach Muzeum Twierdzy Kostrzyn.

Do tego czasu most nie zmienił zasadniczo swojego charakteru. Dla lepszej ochrony powstały w rzece przed nim („pod prąd”) dodatkowe lodołamy. Była to odpowiedź na poważny problem zimowego i wiosennego naporu kry. Również w trakcie powodzi most był często zagrożony. Wielokrotnie bywał uszkodzany lub nawet w całości znoszony przez wody Odry. Niemalże stale poddawano go więc konserwacjom i naprawom. Następnym widok mostu, tym razem jedynie fragmentu, dokumentuje stan z 1785 roku.



Ilustracja nr 5.: Rysunek autorstwa Carla Gottloba Growitscha z 1789 roku. Zbiory Marka Wichrowskiego.

Most jak widać został wzbogacony w międzyczasie o ozdobną bramę wjazdową zwodzonego przęsa. W tle widoczny jest m.in. lodołamek na rzece. W dalszym ciągu był jednak konstrukcją mocno wrażliwą na kaprysy natury. Pomimo wojennych zawieruch, most w tej lokalizacji przetrwał, częściowo dotknięty działaniami wojennymi. W 1758 roku nie dosięgnęły go płomienie miasta, podpalonego rosyjskim ostrzałem. W 1806 roku wycofujące się pruskie wojska podpaliły most na rozkaz komendanta. Najprawdopodobniej spłonął jedynie w połowie, o czym wspomina francuski raport z 19 stycznia 1811 roku⁸. Opisywana jest odbudowa od zera połowy mostu. Blokada twierdzy z lat 1813-1814 nie doprowadziła do uszkodzeń. Zniszczenie mostu byłoby ostatecznością. Zwłaszcza, że jego odbudowa w tym miejscu musiałaby długo potrwać i byłaby bardzo utrudniona. W tym celu właśnie instalowano zwodzone przęsa – most dawało się zablokować bez konieczności jego burzenia. Realnie zarówno oblegający jak i obrońcy nie mieli żadnego interesu w zniszczeniu budowli. Konstrukcja starzała się jednak coraz bardziej. Stopniowo konieczna stawała się wymiana mostu na nowy i przeniesienie go do nowej lokalizacji.

⁸ Raport nr 1 gen. mjr Cireza spisany w Kostrzynie w dniu 19 stycznia 1811 roku, Service Historique de l' Armee de Terre Vincennes, cyfrowa kopia w zbiorach Muzeum Twierdzy Kostrzyn.

Nowy most

W 1829 roku podjęto decyzję o budowie nowego mostu drogowego na Odrze. Był to element szerszego planu. Nowoczesna przeprawa była jednym z ważniejszych czynników. W trakcie okupacji francuskiej (1806-1814), francuskie władze wojskowe postanowiły całkowicie przebudować obronę Wyspy Odrzańskiej. Wybudowano dodatkowe dzieła, wyremontowano istniejące. Dodatkowo usunięto z wyspy całą zabudowę dzielnicy Lange Vorstadt (Długie Przedmieście) uzyskując czystą przestrzeń i przedpole. Po 1814 roku, pruskie władze wojskowe postanowiły skorzystać z okazji i na stałe przeznaczyły wyspę pod zabudowę wojskową. Zaplanowano budowę dwóch skrzydłowo rozmieszczonych lunet połączonych wałami z szerokim przyczółkiem mostowym. Równolegle uznano, że dotychczasowe położenie mostu jest wadliwe z wojskowego punktu widzenia. Wjazdu i zjazdu na most nie dało się należycie kontrolować. Wobec tego zdecydowano o zbudowaniu całkowicie nowej konstrukcji wychodzącej z Redanu 1-szego, w pobliżu Bastionu Król⁹. Dzisiejszy most drogowy znajduje się obok dawnej lokalizacji. Szczegółowy projekt zrealizowanej inwestycji pochodzi z 14 marca 1829 roku. Prace prawdopodobnie rozpoczęły się jeszcze w 1828 roku. Nowy most wykonano ponownie z drewna. Otrzymał jednak tym razem masywną, zwartą formę. Zaopatrzone go w dwa zwodzone przęsła. Na całej długości wyposażono go również w lodołamy, z jednym dużym dodatkowym, umieszczonym wcześniej w głównym nurcie¹⁰. Z biegiem lat dodawano następne lodołamy w rzece. Zachowało się kilka wizerunków tego mostu. Za najdokładniejszy można uznać litografię G. Frankego, opublikowaną w książce Ralfa Juona *Cüstrin 1232 – 1932*, wydaną w 1932 roku. Oprócz tego most pojawił się na widokach z 1841 i 1850 roku¹¹. Dla obrony nowej konstrukcji planowano obok Bastionu Król wznieść dodatkowe dzieło fortyfikacyjne. W 1838 roku pojawił się plan zbudowania bastei połączonej z grodzą, rozdzielającą wody fosy od Odry¹². Pomysł został zrealizowany dopiero w latach 1859 – 1860. Budowę i modyfikacje pierwotnego projektu ukazuje kolejny rysunek¹³ zachowany w zbiorach Tajnego Archiwum Państwowego. Most ten dotrwał do roku 1881. Wówczas został zburzony, a obok niego powstał most murowany z przęsłami stalowymi.

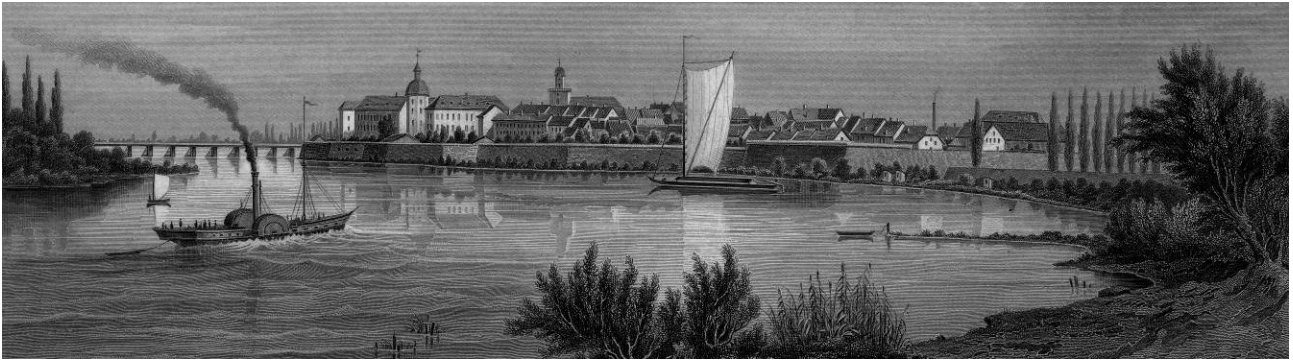
⁹ *Plan granic twierdzy Kostrzyn załączony do raportu inżyniera twierdzy z 24 września 1831 r.*, sygn. XI HA A70256, zbiory Tajnego Archiwum Państwowego w Berlinie, Miasto i twierdza Kostrzyn nad Odra 1750 – 1850, pod. red. Marcina Wichrowskiego, Muzeum Twierdzy Kostrzyn, Kostrzyn nad Odrą 2009.

¹⁰ *Situation Plan der zu Cüstrin neu zu erbauenden Oder Brücke*, sygn. G-70199, zbiory Tajnego Archiwum Państwowego w Berlinie.

¹¹ *Berliner Kalender 1841*, kolekcja Marka Wichrowskiego ; Kostrzyn ok. 1850 r. staloryt Jana Gabriela Fryderyka Poppela (1807-1882) i Jerzego Michała Kurza (1815-1883) wykonany na podstawie rysunku Juliusza Gottheila (1810-1868), opublikowany w 1856 r. przez hamburskie wydawnictwo B. S. Berendsohna; kolekcja Marka Wichrowskiego

¹² *Redan I nebst Batardeau und Rondel vor Bastion könig zu Cüstrin*, sygn. F-70372, 1838 rok. Zbiory Tajnego Archiwum Państwowego w Berlinie.

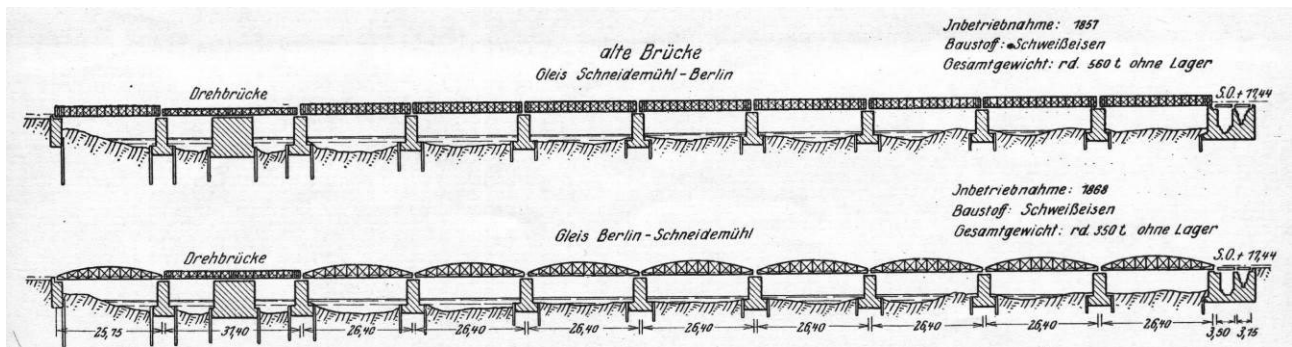
¹³ *Batardeau und Rondel vor Bastion König*, sygn. E-70135, 1858 rok. Zbiory Tajnego Archiwum Państwowego w Berlinie.



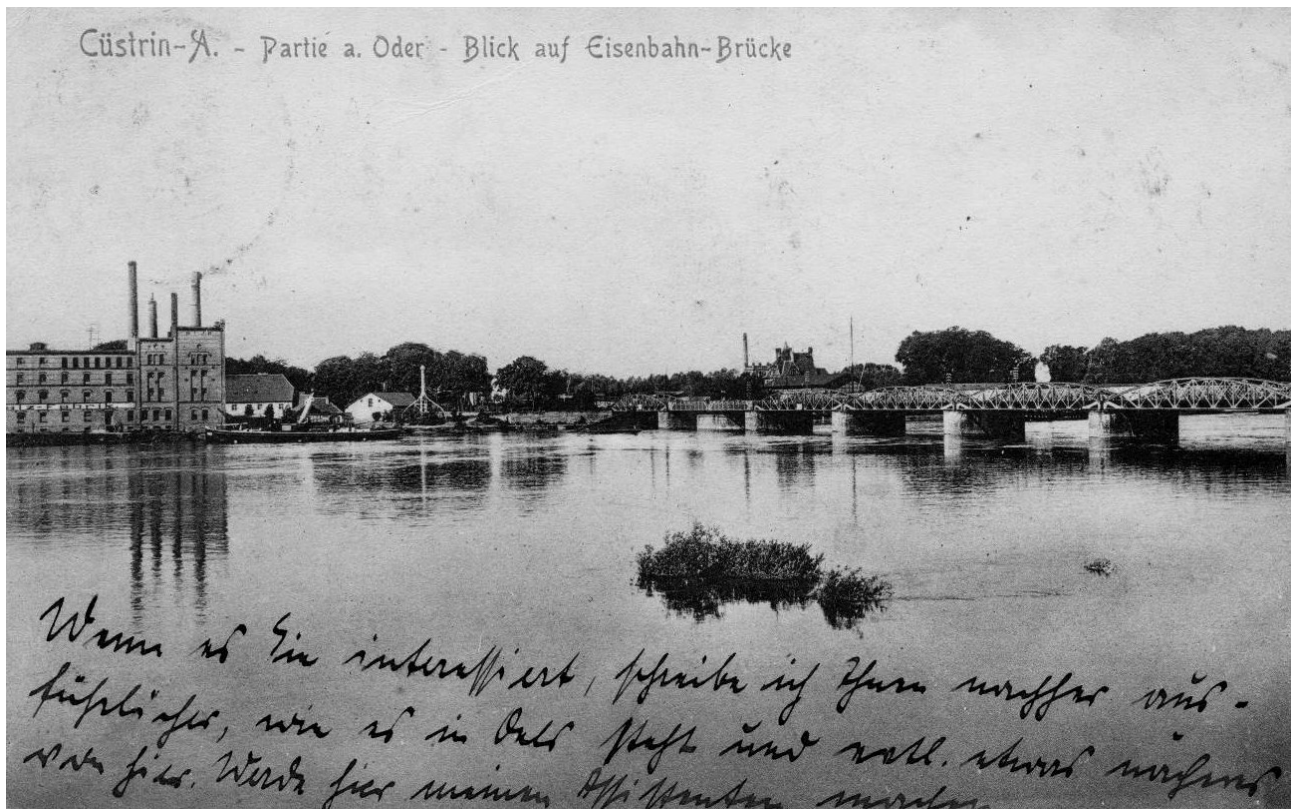
Ilustracja nr 6.: Wizerunek Starego Miasta wraz z mostem - staloryt Jana Gabriela Fryderyka Poppela (1807-1882) i Jerzego Michała Kurza (1815-1883) wykonany na podstawie rysunku Juliusza Gottheila (1810-1868), opublikowany w 1856 r. przez hamburskie wydawnictwo B. S. Berendsohna. Zbiory Marka Wichrowskiego



Ilustracja nr 7.: Wizerunek ostatniego drewnianego mostu drogowego. Ralf Juon Cüstrin 1232-1932.



Ilustracja nr 9.: Porównanie konstrukcji obu nitek mostu wraz z parametrami z czasopisma *Die Bautechnik* z 1927 roku¹⁷.



Ilustracja nr 10.: Pierwszy most kolejowy w 1913 roku. Poczтівka ze zbiorów Marka Wichrowskiego.

¹⁷ Ibidem

Ostatni przedwojenny most drogowy

Drewniany most na rzece stopniowo coraz bardziej nie odpowiadał rosnącym skokowo potrzebom transportowym miasta. Jego ograniczona nośność poważnie utrudniała przewożenie naprawdę ciężkich ładunków. W dodatku drewno było podatne na uszkodzenia przez sptywający lód i powodzie. Istniejące lodotamy były jakimś rozwiązaniem, ale nie były w stanie wyeliminować wszystkich problemów. W 1881 roku wybudowano od podstaw nowy most. Powstał w innej lokalizacji: pomiędzy funkcjonującym jeszcze drewnianym mostem, a basteją. Dokładnie w tym miejscu znajduje się współczesny most.

Konstrukcję oparto na murowanych filarach wykonanych z kamienia i cegły. Kamień został umieszczony na ostrogach filarów dla uzyskania lepszej odporności na destruktywne działanie rzeki. Komunikację zapewniało 6 przęseł zbudowanych według wzoru Pratta. Na głównym nurcie rzeki filar został poszerzony o szalowaną drewnem ostrogę. Na niej umieszczono dźwig do składania masztów przepływających pod mostem statków. Po drugiej stronie filaru nadbudowano budkę dla operatora obsługującego dźwig. Z dźwigu i ostrogi zrezygnowano z biegiem czasu. Na pocztówce z 1907 r. już się nie pojawia. W międzyczasie dochodziło do kosmetycznych zmian. W roku 1902 pojawiło się w nawierzchni torowisko tramwajowe. W 1925 r. zamontowano trakcję elektryczną dla nowych pojazdów o napędzie elektrycznym¹⁸. Most prezentował się naprawdę okazale i dość szybko stał się jednym z najchętniej uwiecznianych na pocztówkach obiektów.



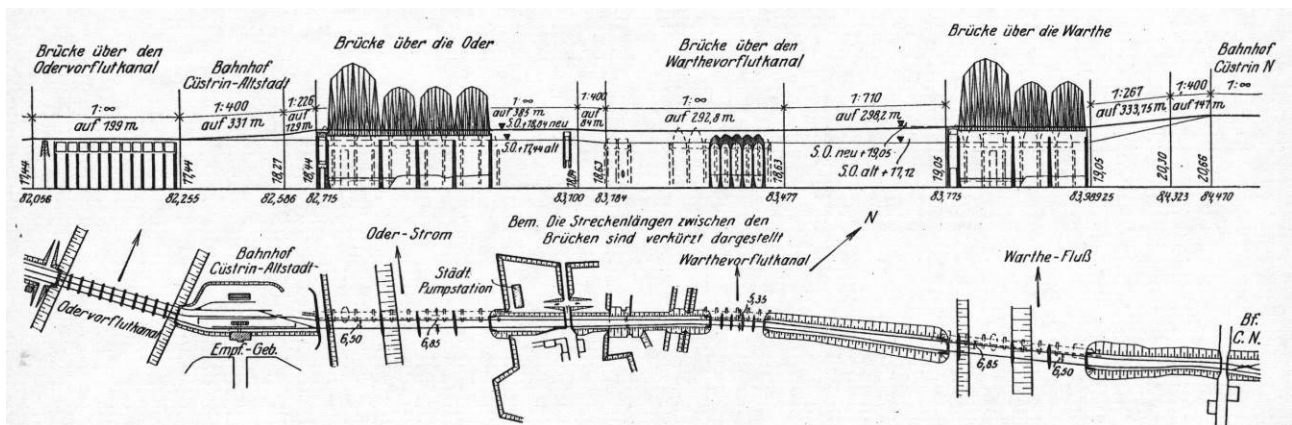
Ilustracja nr 11.:Kartka pocztowa z wizerunkiem mostu drogowego na Odrze z 1927 roku. Pocztówka ze zbiorów Marka Wichrowskiego.

¹⁸ Frank Lammers, *Kostrzyn nad Odrą – historia miasta i komunikacji miejskiej*, GVE Verlag, 2005.

Nowy most kolejowy

Nietypowa niejednorodna konstrukcja mostu kolejowego stopniowo zaczęła przysparzać problemów. Przede wszystkim przestarzała konstrukcja zmniejszała możliwości transportowe mostu. Składy przejeżdżające przez most musiały znacząco zwolnić. Dodatkowym problemem było obrotowe przęsło. Skutkiem tego zaczęto myśleć o wymianie mostu. Dogodna okazja nastąpiła w drugiej połowie lat dwudziestych, gdy Republika Weimarska otrząsnęła się z powojennego kryzysu.

W 1925 roku zatwierdzono wielki projekt modernizacji Kolei Wschodniej. W ramach tego przedsięwzięcia miały powstać nowe mosty, wiadukty i innego rodzaju obiekty. W Kostrzynie przebudowie miały ulec torowiska oraz zamierzano od podstaw wznieść trzy mosty i dwa wiadukty, w tym nowoczesny most kolejowy na Odrze.



Ilustracja nr 12.: Schematy przebudowy Kolei Wschodniej w Kostrzynie z czasopisma *Die Bautechnik* z 1927 roku¹⁹.

Zaplanowano skomplikowany proces wymiany przeprawy mostowej na nową konstrukcję. Najpierw w oparciu o istniejącą budowlę zakładano wykonanie wysp pod filary wznoszonego mostu. Kolejnymi etapami miały być: budowa filarów gotowych do zamontowania przęseł, wykonanie pierwszej nitki, demontaż jednej części dotychczasowego mostu, zastąpienie jej drugą nitką nowej konstrukcji, całkowite wyłączenie z ruchu starej przeprawy, a na koniec rozbiórka pozostałych elementów dawnego mostu zakończona wysadzeniem filarów. Ten skomplikowany proces był możliwy dzięki budowie przeprawy tuż obok poprzedniej.

Prace rozpoczęły się w 1925 r. Schemat postępowania był dokładnie taki, jak wcześniej opisano. Nowe filary wykonano zimą z 1925 na 1926 rok. Przez cały 1926 r. trwała budowa kolejnych elementów nowego mostu i rozbiórka starego. Jeszcze w tym samym roku most został oddany do użytku. Zbudowano cztery duże stalowe przęsła na bazie schematu kratownicy Baltimore. Największe z nich zostało umieszczone nad głównym nurtem Odry. Dzięki temu żegluga nie blokowała filary. Poza murowanymi, kamienno-ceglanymi filarami, konstrukcja była w całości metalowa. Prace wykonała firma Steffens & Nölle specjalizująca się w budowach tego rodzaju.

W filary wbudowano nisze minerskie umożliwiające łatwe wysadzenie mostu w razie potrzeby. Wschodni przyczółek mostu chroniony był przez niewielki schron bierny przeznaczony dla kilku żołnierzy broniących przedmościa.

¹⁹ *Die Bautechnik*, Jahrgang 5, Heft 39, 6 September 1927, Berlin. str. 534



Ilustracja nr 13.:Budowa pierwszej nitki nowego mostu obok starej konstrukcji z czasopisma *Die Bautechnik* z 1927 roku²⁰.



Ilustracja nr 14.:Rozbiórka resztek starego mostu, 1926 rok. Pocztówka ze zbiorów Marka Wichrowskiego.

²⁰ *Op. cit.* str. 543



Ilustracja nr 15.:Dwa mosty w 1930 roku na zdjęciu lotniczym. Pocztówka ze zbiorów Marka Wichrowskiego.

W tym stanie miasto Kostrzyn i jego mosty zastała II wojna światowa. W 1939 roku nikt nie podejrzewał, że przyniesie ona miastu zagładę. Ofiarą wojennych zniszczeń miały paść również obydwa mosty na rzece Odrze.

1945 rok i zniszczenie mostów

Od roku 1939 aż po rok 1944 Kostrzyn w zasadzie nigdy nie był zagrożony bombardowaniami lotniczymi. Istniejący przemysł i rozmiary miasta nie czyniły z niego atrakcyjnego celu z wojskowego punktu widzenia. Nigdy nie pojawiła się tutaj na szeroką skalę czynna i bierna obrona przeciwlotnicza. Zbudowano nieco schronów przeciwlotniczych. Przez większość wojny miasto było uważane za bezpieczne miejsce na ziemi.

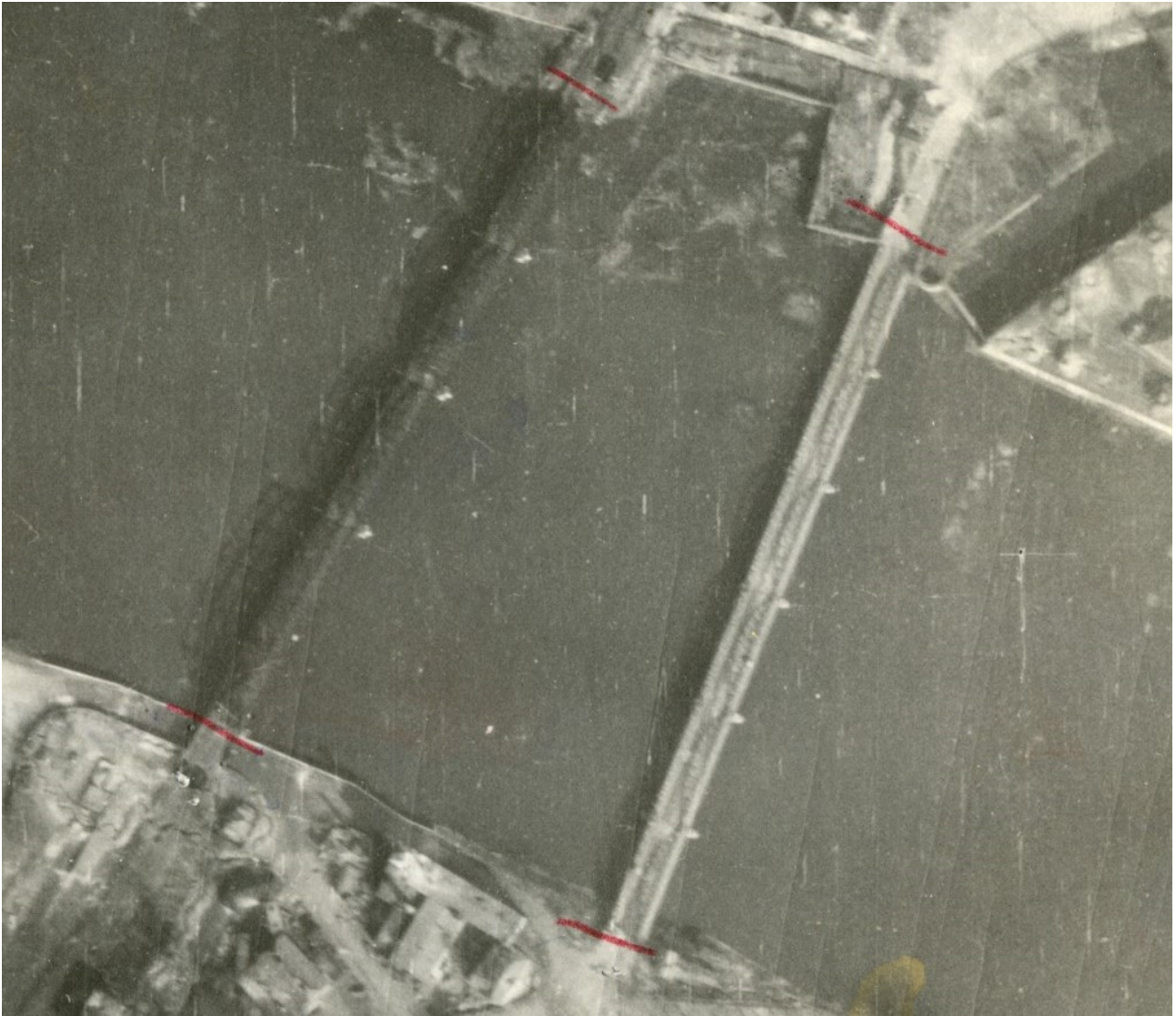
Sytuacja zaczęła się zmieniać radykalnie pod koniec 1944 i na początku 1945 roku. Zupetnie realna stała się groźba dotarcia frontu do miasta. Niebezpieczeństwo zaczęło narastać po rozpoczęciu nowej radzieckiej ofensywy 12 stycznia 1945 r. W swoim położeniu Kostrzyn stanowił bardzo ważny punkt etapowy na linii działania Armii Czerwonej. Funkcjonujące skrzyżowanie linii komunikacyjnych, węzeł kolejowy i mosty, czyniły miasto ważnym strategicznie celem. Z miasta wiodła wszak najkrótsza droga do Berlina. Można było zainstalować tutaj wydajną bazę zaopatrzeniową dla potrzeb przedłużenia ofensywy w kierunku berlińskim. Warunkiem jednak wykorzystania lokalnej infrastruktury było przechwycenie jej we względnie nienaruszonym bądź lekko uszkodzonym stanie.

Wymagałoby to sprawnych i dobrze zaplanowanych posunięć. Szykującą się do obrony załogę miasta należałoby zaskoczyć i zająć najważniejsze obiekty, zanim ukonstytuuje się obrona. Na nieszczęście dla Kostrzyna zadanie to przerosło planistów ze sztabu 1. Frontu Białoruskiego. Front poruszał się na tyle szybko, że nie nadążano z wydawaniem na czas odpowiednich dyspozycji. W dodatku sytuacja zmieniała się bardzo dynamicznie. Poza tym siły szybkie utraciły w czasie dotychczasowych działań znaczną część swoich zasobów i mocy. Na obronę radzieckich sztabowców należy też powiedzieć, że nie całkiem zdawali sobie sprawę z realiów komunikacyjnych i terenowych miasta i okolic. Co innego widzieć coś na mapie, a co innego doświadczyć na miejscu.

Pierwsze radzieckie czołwki z 2. Armii Pancерnej Gwardii podeszły pod miasto 31 stycznia. Brak koordynacji działań pancerniaków z 5. Armią Uderzeniową spowodował utratę dogodnej możliwości szybkiego i, co za tym idzie, mniej kosztownego zajęcia miasta. W efekcie tego bitwa o Kostrzyn trwała 2 miesiące. Załoga zyskała czas na przygotowanie się do obrony²¹. Efektem były ciężkie walki pozycyjne w terenie zurbanizowanym, szybko obracające w gruzy kolejne kwartały zabudowy. Mosty były na tyle istotne, że próbowano je oszczędzić tak długo, jak było to możliwe. Niestety, most drogowy na Warcie zniszczyło przypadkowe trafienie niszy minerskiej z założonymi ładunkami.

Mosty na Odrze były absolutnie kluczowe dla utrzymania oporu w mieście. To po nich transportowano w obu kierunkach wszelki wojenny materiał. Po upadku Nowego Miasta znalazły się one w bezpośredniej strefie walk. Stanowiły jedyny łącznik z wciąż walczącą Starówką. Ich utrzymanie stało się sprawą życia i śmierci. Ewentualne wysadzenie było ostatecznością w przypadku podejścia czerwonoarmistów na bliską odległość. Na zdjęciu lotniczym wykonanym w czasie lotu rozpoznawczego przez samolot Luftwaffe z 13 marca 1945 roku widać jeszcze oba kompletne mosty na rzece.

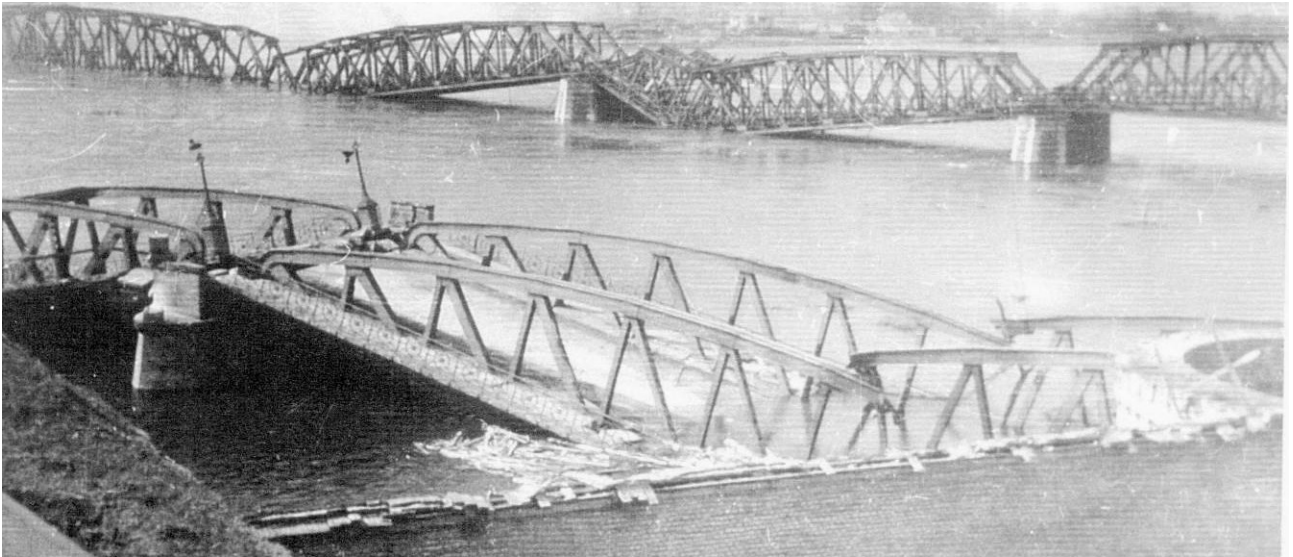
²¹ Marcin Wichrowski, *Uderzenia jednostek 2. Armii Pancерnej Gwardii na Nowe Miasto Kostrzyn 31 stycznia i 1 lutego 1945*, Muzeum Twierdzy Kostrzyn, Kostrzyn nad Odrą 2017.



Ilustracja nr 16.: Fragment zdjęcia lotniczego Luftwaffe z 13 marca 1945 roku. Zbiory Muzeum Twierdzy Kostrzyn.

Jest to moment, gdy ostatecznie upadła obrona Nowego Miasta, a wysiłek oblegających skupił się m.in. na Starówce. Stała się ona obiektem ciągłych ataków z użyciem wszelkiego rodzaju sposobów i środków. Bombardowania i ostrzał stały się szczególnie intensywne w ostatnim tygodniu miesiąca. To wówczas przypadkowe trafienie spowodowało eksplozję założonych ładunków wybuchowych i zniszczenie mostu drogowego. W zasadzie nie mogło być mowy o skorzystaniu z jakiegokolwiek fragmentu konstrukcji. Załódze pozostał jedynie most kolejowy. Ten utrzymywano z wysiłkiem do 28 marca. Tego dnia około godziny 21:00 został on wysadzony. Zniszczono go przedwcześnie – na odciętej Starówce wciąż walczyli niemieccy żołnierze. Części z nich udało się jeszcze przedostać na drugi brzeg rzeki po ruinach mostu leżących w wodzie²². W ten oto sposób obie przeprawy będące wizytówką miasta zostały całkowicie zniszczone. Nie był to jednak koniec wojennych losów mostów na Odrze...

²² Gerd-Ulrich Herrmann, *Twierdza Kostrzyn 1945 – oczekiwania a rzeczywistość*, Muzeum Twierdzy Kostrzyn, Kostrzyn nad Odrą 2015, str. 246.



Ilustracja nr 17.:Ruiny kostrzyńskich mostów odrzańskich leżące w rzece. 2 kwietnia 1945 roku. Zbiory Muzeum Twierdzy Kostrzyn.

Po zajęciu obu brzegów rzeki zdobywcy szybko przystąpili do budowy tymczasowej przeprawy. Odbudowa zniszczonych mostów była szalenie skomplikowana i czasochłonna, a czas grał tutaj pierwszorzędną rolę. Ściągnięto specjalne promy saperskie do budowy tymczasowej przeprawy kołowej. Konstrukcję wykonano zgodnie z radziecką instrukcją z drewna. Powstała zaraz obok zrujnowanego zamku. Następną w kolejce była odbudowa mostu kolejowego. Niemcy mieli głęboką świadomość wagi świeżo utraconego obszaru i nie zamierzali go od tak oddać wrogowi.



Ilustracja nr 18.:Fragment zdjęcia lotniczego Luftwaffe z 7 kwietnia 1945 roku. Zbiory Muzeum Twierdzy Kostrzyn.

Wznoszone przez czerwonoarmistów przeprawy Niemcy starali się zniszczyć na wszelkie możliwe sposoby. W zasadzie jedynym dostępnym środkiem było lotnictwo. Zdecydowano się na użycie specyficznego rodzaju uzbrojenia – latających bezzałogowych bomb typu Mistel S2 przenoszonych przez myśliwce. Pomimo przenoszenia potężnej ilości materiału wybuchowego, były to zestawy bardzo niecelne. Ataki wykonywał II dywizjon z Kampfgeschwader 200 oraz I dywizjon z Kampfgeschwader(J) 30. Ataki prowadzone były od 10 do 27 kwietnia. Pomimo prób nie udało się całkowicie zerwać przepraw²³.

Pomimo wysiłków, do zakończenia działań wojennych nie udało się saperom Armii Czerwonej przywrócić połączenia kolejowego przez Odrę. Tymczasowy drewniany most ukończono już po zakończeniu walk. Zbudowano również dodatkowy most drogowy o wyższym standardzie nośności. Częściowo wykorzystywał on pojedyncze przęsła stalowe nieustalonego pochodzenia. Wygląd tych mostów znany dzięki zdjęciom wykonanym w październiku 1945 roku przez Nikołaja Iljicza Dubrowina. Był on wojskowym fotografem dokumentującym końcówkę II wojny oraz to, co działo się na świeżo zajętych terenach.



Ilustracja nr 19.:Tymczasowe drewniane mosty drogowe na Odrze. Październik 1945 roku. Zdjęcie autorstwa Nikołaja Iljicza Dubrowina. Zbiory Muzeum Twierdzy Kostrzyn.



Ilustracja nr 20.:Tymczasowy drewniany most kolejowy na Odrze, widoczny w tle za pomnikiem i przed ruinami mostu stałego. Zdjęcie autorstwa Nikołaja Iljicza Dubrowina. Zbiory Muzeum Twierdzy Kostrzyn.

²³ Robert Forsyth, *Luftwaffe Mistel composite bomber units*, Osprey Publishing, Oxford 2015, str. 81- 91.

Konstrukcje te uzyskały duże znaczenie w powojennym ruchu przez rzekę. To właśnie wtedy wracało do kraju i nowej rzeczywistości wielu Polaków. Jednak głównym beneficjentem był oczywiście Związek Radziecki i Armia Czerwona. Tędy wracały do ojczyzny demobilizowane oddziały. Co jednak najważniejsze, to właśnie mostem kolejowym jechały na wschód transporty zagrabionych dóbr w radzieckiej strefie okupacyjnej. Na odbudowę mostów z prawdziwego zdarzenia miasto musiało jednak poczekać. To jednak jest już temat na inne opracowanie.

Bibliografia

Źródła i wydawnictwa źródłowe

1. Batardeau und Rondel vor Bastion König, sygn. E-70135, 1858 rok. Tajne Archiwum Państwowe w Berlinie
2. Berliner Kalender 1841.
3. Die Stadt und die Vestung Cüstrin in der Neumarck, Sygn. IGG625, Wojewódzka i Miejska Biblioteka Publiczna w Gorzowie Wlkp.
4. Eintritt der Frankfurt – Kreuzer Eisenbahn in das Hornwerk zu Cüstrin, sygn. F-70327, 1857 rok. Tajne Archiwum Państwowe w Berlinie.
5. Kostrzyn ok. 1850 r. staloryt Jana Gabriela Fryderyka Poppela (1807-1882) i Jerzego Michała Kurza (1815-1883) wykonany na podstawie rysunku Juliusza Gottheila (1810-1868), opublikowany w 1856 r. przez hamburskie wydawnictwo B. S. Berendsohna.
6. Miasto i Twierdza Kostrzyn nad Odrą – od narodzin warowni do początków XVIII wieku; Wybór źródeł ikonograficznych, Muzeum Twierdzy Kostrzyn, Kostrzyn nad Odrą.
7. Miasto i twierdza Kostrzyn nad Odra 1750 – 1850, Muzeum Twierdzy Kostrzyn, Kostrzyn nad Odrą 2009.
8. Plan der Festung Cüstrin und ihrer nächsten Umgebung, sygn. F-70326, 1841 rok. Tajne Archiwum Państwowe w Berlinie.
9. Plan zu der Correctur Hornwerks zu Cüstrin nach den Bestimmungen des Königlichen Allgemeinen Kriegs-Departements vom 12 Juni 1858, sygn. A-70326, 1858 rok. Tajne Archiwum Państwowe w Berlinie.
10. Raport nr 1 gen. mjr Cireza spisany w Kostrzynie w dniu 19 stycznia 1811 roku, Service Historique de l' Armee de Terre Vincennes,
11. Redan I nebst Batardeau und Rondel vor Bastion könig zu Cüstrin, sygn. F-70372, 1838 rok. Tajne Archiwum Państwowe w Berlinie.
12. Situation Plan der zu Cüstrin neu zu erbauenden Oder Brücke, sygn. G-70199, Tajne Archiwum Państwowe w Berlinie.

Czasopisma i publikacje internetowe

1. Die Bautechnik, Jahrgang 5, Heft 39, 6 September 1927.
2. Robert Forsyth, Luftwaffe Mistel composite bomber units, Osprey Publishing, Oxford 2015.
3. Marcin Wichrowski, Uderzenia jednostek 2. Armii Panczernej Gwardii na Nowe Miasto Kostrzyn 31 stycznia i 1 lutego 1945, Muzeum Twierdzy Kostrzyn, Kostrzyn nad Odrą 2017.

Książki i monografie

1. Carl Friedrich, Die Stadt Cüstrin, 1913.
2. Gerd-Ulrich Herrmann, Twierdza Kostrzyn 1945 – oczekiwania a rzeczywistość, Muzeum Twierdzy Kostrzyn, Kostrzyn nad Odrą 2015.
3. Ralf Juon, Cüstrin 1232-1932, Muzeum Twierdzy Kostrzyn 2012.
4. Frank Lammers, Kostrzyn nad Odrą – historia miasta i komunikacji miejskiej, GVE Verlag, 2005.
5. Kostrzyn nad Odrą – dzieje dawne i nowe, pod red. Jerzego Marczewskiego, Instytut Zachodni, Poznań 1991.