



Ryc.1. Most w Cedzynie im. S. Żeromskiego, oddany do użytku 6 września 1930 r. Źródło: „Ziemia”, 1935, nr 11 i 12, s. 238

Paweł Król

Prosto z mostu

Inspiracją do napisania tego krótkiego tekstu była chęć poinformowania o nowych faktach związanych z nieistniejącym już mostem im. kpt. Kazimierza „Herwina” Piątka w Słowiku. Autor artykułu nie specjalizuje się w tematyce legionowej, ale pewne nieścisłości wykrył w trakcie opracowywania historii działalności inżyniera Rafała Plesnera (1888–?), który był właścicielem kieleckich przedsiębiorstw budowlanych i górniczych, udziałowcem spółek handlowych, urzędnikiem państwowym oraz popularyzatorem wiedzy o regionie (obszerna analiza jego dokonań będzie opublikowana w XVI tomie „Studiów Muzealno-Historycznych” wydawanym przez Muzeum Historii Kielc).

Plesner w 1928 r. założył firmę „Przedsiębiorstwo Budowy Dróg i Mostów Inżynier Rafał Plesner w Kielcach” z siedzibą w Kielcach, przy ulicy Lipowej 15¹. Po roku jej działalności zmienił nazwę na „Przedsiębiorstwo robót inżynierskich Inżynier Rafał Plesner w Kielcach”². Spośród wielu zrealizowanych przez firmę inwestycji, ważnymi były budowy mostów żelbetowych w Cedzynie, Białogonie i Słowiku. Zbudowane w tym samym okresie, były podobnej konstrukcji, jednoprzęsłowe, łukowe, ówczynie rekomendowane przez Ministerstwo Robót Publicznych jako rozwiązanie modelowe dla obiektów do 36 m rozpiętości³. Interesującą historię budowy mostów w Słowiku i Cedzynie opisał Tomasz Wągrowski⁴. Białogońska inwestycja nie była szczególnie opisywana i tak „głośna” jak dwie pozostałe, gdyż most był o wiele mniejszy. W Słowiku i Cedzynie rozpiętość przęsła w świetle wynosiła ok. 30 m, a w Białogonie 18 m⁵. Wszystkie wymienione mosty już nie istnieją.

Jako pierwszy zbudowano most w Cedzynie (na rzece Lubrzance, droga Kielce – Łągów). Po pozytywnych wynikach prób obciążeniowych, które polegały na usypaniu na całej szerokości mostu geometrycznej przyzmy piasku o wys. maks. 1,46 m⁶, oddano go do ruchu publicznego 6 września 1930 r.⁷. Udośpienie mostu zbiegło się z 5. rocznicą śmierci Stefana Żeromskiego i dlatego nazwano go imieniem pisarza. Zapewne miało też znaczenie, że w młodości



Ryc. 2. Most w Białogonie, oddany do użytku po 23 maja 1931 r., autor nieznan, ok. 1936 r. [?]. Zdjęcie drogi w kierunku Białogonu oraz widok przęsła od strony wschodniej. Źródło: <https://fotopolska.eu/820735,foto.html>, <https://fotopolska.eu/820741,foto.html> (dostęp: 01.06.2023)

jeżdżąc z Ciekot do szkoły w Kielcach wielokrotnie przekraczał on w tym miejscu Lubrzankę. Zdjęcie mostu zostało nawet zamieszczone w periodyku „Ziemia” w 1935 r., w artykule wspomnieniowym o Żeromskim⁸ (ryc. 1).

Wojna go niestety nie oszczędziła i po wielu nieskutecznych remontach, w połowie lat 50. XX w., zbudowano nowy o niekonwencjonalnej, jak na ówczesne czasy, konstrukcji⁹ – i co ważne, nawiązującej wyglądem do poprzedniej.

W Białogonie, na rzece Silnicy (ryc. 2) i w Słowiku, na rzece Bobrzy (ryc. 3), mosty powstawały jednocześnie.

W dokumentacjach technicznych i korespondencjach nazywano je „most na Silnicy pod Cegielnią” i „most na Bobrzy pod Zagrodami”. Budowy planowano od 1928 r. Przygotowania, czyli wykonanie mostów objazdowych, przyczółków, dojazdów i regulacji brzegów, zamierzano wykonać do połowy 1929 r. W kolejnym etapie miały nastąpić budowy przęsła, tzw. ustrojów niosących¹⁰. Umowy na ich

¹ Archiwum Państwowe w Kielcach (dalej: APK), Sąd Okręgowy w Kielcach (dalej: SOK), Inż. Rafał Plesner w Kielcach – Przedsiębiorstwo Budowy Dróg i Mostów, sygn. 21/146/0/-/8338, k. 1–3; „Gazeta Kielecka”, nr 37, 13 V 1928, s. 4.

² APK, SOK, sygn. 21/146/0/-/8338, k. 4, 8.

³ Takie konstrukcje powstały w wielu miejscach w kraju m.in. w Kopytkowie (pow. warszawski), Lisowie (pow. lubliniecki), Jedlińsku (pow. radomski) i Ciechanowie (woj. mazowieckie).

⁴ T. Wągrowski, *Cedzyna i Słowik – dwa mosty i dwie historie*, Kielce 2018.

⁵ APK, Urząd Wojewódzki Kielecki I (dalej: UWK I), Most na rzece Bobrzy pod Zagrodami na drodze państwowej nr 13 [pow. Kielce – akta budowy mostu] 1930–1931, sygn. 21/100/0/13.13/16302, k. 48; APK, UWK I, Most na Silnicy pod Cegielnią [pod Kielcami] 1928–1931, sygn. 21/100/0/13.13/16297, k. 102, 51; APK, UWK I, Projekt wstępny mostu pod Zagrodami na rzece Bobrzy [pow. Kielce – zatwierdzenie projektu], sygn. 21/100/0/13.13/16248, plan nr 3.

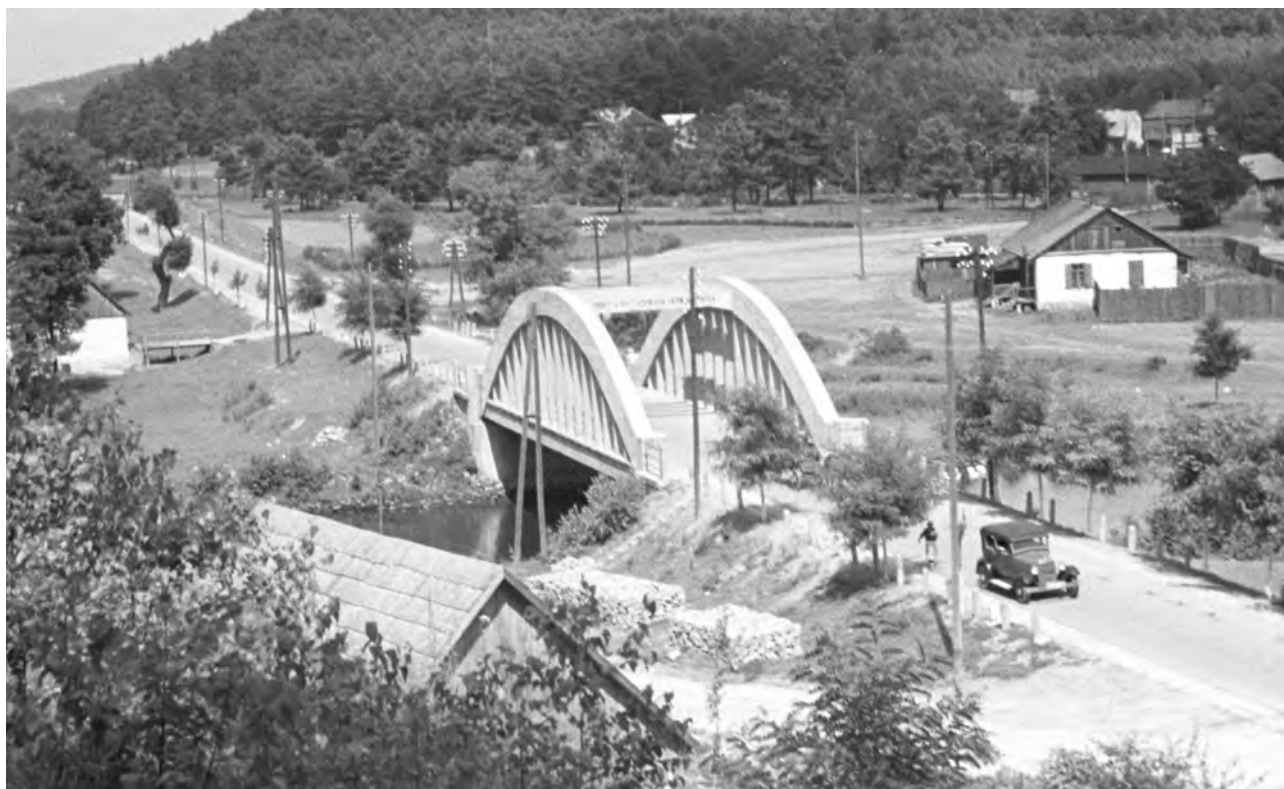
⁶ APK, UWK I, Projekt budowy mostu nr 7/2 na drodze woj. Kielce–Łągów–Opatów [na rzece Lubrzance w Cedzynie – pow. Kielce], 1928–1930, sygn. 21/100/0/13.13/16250, k. 78; T. Wągrowski, *Cedzyna i Słowik...*, Kielce 2018, s. 7.

⁷ Tamże, k. 78–80.

⁸ „Ziemia”, 1935, nr 11 i 12, s. 238.

⁹ T. Wągrowski, *Cedzyna i Słowik...*, Kielce 2018, s. 7–8.

¹⁰ APK, UWK I, Projekt wstępny mostu pod Zagrodami na rzece Bobrzy [pow. Kielce – zatwierdzenie projektu], sygn. 21/100/0/13.13/16248, k. 24



Ryc. 3. Most w Słowiku, uroczyste oddany do użytku i poświęcony na cześć kpt. Kazimierza „Herwina” Piątka w dn. 8 sierpnia 1931 r., fot. Henryk Poddębski, 1936 r., Muzeum Narodowe w Kielcach, MNKi/H/2918/2

realizację podpisano w tym samym dniu 14 czerwca 1930 r., a terminy zakończenia prac wyznaczano na 15 września 1930 r.¹¹ Jednak ze względu na obfite jesienne opady deszczu i wczesne mrozy¹², budowy zakończono dopiero wiosną 1931 r.¹³ Po próbach obciążeniowych, komisja przeprowadziła odbiór techniczny. Znamy protokół odbioru mostu w Słowiku, sporządzony w dn. 23 maja 1931 r., gdzie nie stwierdzono żadnych uszkodzeń, a wykonanie odpowiadało wymogom prawa budowlanego; podobnie było z mostem białogońskim, co wynika z kontekstu zapisów w dokumentacji. Jednakże w źródłach archiwalnych nie podano dat oficjalnego udostępnienia mostów, w tym interesującego nas, zbudowanego w Słowiku, któremu nadano imię kpt. Kazimierza „Herwina” Piątka, dowódcy I Kompanii Kadrowej, którą 12 sierpnia 1914 r. wprowadził do Kielc przekraczając w tym miejscu rzekę Bobrzą. Most ten, spośród wszystkich wybudowanych przez firmę Plesnera funkcjonował najdłużej, został dopiero rozebrany (przyczółki

wysadzono ładunkami wybuchowymi) w 2011 r.¹⁴. Zachowano po nim dwa betonowe (skrajne) tężniki, które wraz z obeliskiem upamiętniającym marsz „Kadrówki” (zwieńczonym orłem posadowionym na oryginalnym łożysku przęsła) są eksponowane przy nowym moście.

W artykułach i wszelkich opracowaniach (również tu cytowanych) oraz informacjach internetowych autorzy podają, że w 1932 r. zakończono jego budowę lub, że nadano mu wtedy imię patrona. Potwierdza to informacja na obelisku znajdującym się przy nowym moście: „...otrzymał jego imię w 1932 r.” (ryc. 4).

To wzbudziło podejrzenia, gdyż nikt nie czekałby tyle czasu na udostępnienie mostu/mostów (również białogońskiego) od końca maja 1931 r., kiedy to zakończono wynikiem pozytywnym próby obciążeniowe i odebrano je formalnie od firmy budowlanej. Oczywistym jest, że uroczyste oddanie

¹¹ APK, UWKI, sygn. 21/100/0/13.13/16297, k. 193; APK, UWKI, sygn. 21/100/0/13.13/16302, k. 13.

¹² APK, UWKI, sygn. 21/100/0/13.13/16302, k. 271.

¹³ Tamże, k. 274.

¹⁴ S. Krześniak, *Krótką historią początku i końca... mostu im. kpt. Kazimierza Jana Piątka ps. „Herwin”, wybudowanego nad rzeką Bobrzą w Słowiku, w ciągu drogi wojewódzkiej nr 762 Kielce – Chęciny – Małogoszcz*, „Studia Muzealno-Historyczne”, Kielce 2017, 9, s. 139–142.



Ryc. 4. Napis na obelisku upamiętniający przejście I Kompanii Kadrowej pod dowództwem kpt. Kazimierza „Herwina” Piątka przez most na Bobrzy, w dn. 12 sierpnia 1914 r., fot. Paweł Król



Ryc. 5. Wzmianka prasowa o uroczystym otwarciu mostu w Słowiku. Źródło: „Kurjer Poranny”, 9 sierpnia 1931 r., nr 219, s. 4

mostu nie zawsze jest równoczesne z rzeczywistym jego udostępnieniem, ale w tym przypadku to co najmniej pół roku. Z pomocą przyszły „Gazeta Kielecka”¹⁵ i warszawski „Kurjer Poranny”¹⁶ (ryc. 5), w których odnaleziono informacje, że 8 sierpnia 1931 r., odbyło się oficjalne otwarcie mostu w Słowiku z nadaniem imienia.

Cytując „Gazetę Kielecką”: „Na rzece Bobrzy na Słowiku został poświęcony nowowybudowany most ochrzczony im. Herwina Piątka, kapitana I-szej kadrowej, który poległ w walce o wolność. Taśmę przecięła pierwsza drużyna szlakiem kadrowki, maszerująca do Kielc”. Prawdopodobnie [brak daty wykonania zdjęcia] wydarzenie to ilustruje unikatowa fotografia wykonana zapewne już po przecięciu szarfy przez pierwszą drużynę 30. Pułku Strzelców Kaniowskich z Warszawy (ryc. 6).



Ryc. 6. Fotografia wykonana prawdopodobnie w dn. 8 sierpnia 1931 r., w dniu uroczystości poświęcenia mostu na cześć kpt. Kazimierza „Herwina” Piątka, podpisana przez autora: „Most na Słowiku na rzece Bobrzy, dr. państw. nr 13 /trakt Kielce - Kraków/ zbudowany w 1930-1931 r.”, fot. Mieczysław Tuszyński z Kielc [urzędnik w referacie grobownictwa wojennego w Okręgowej Dyrekcji Robót Publicznych UW w Kielcach], ze zbiorów Tomasz Kalety z Zagnańska

Wobec tych faktów, mówiąc „prosto z mostu” popełniono błąd. Kto i kiedy, to już nie ma znaczenia, ale na obelisku rok powinien zostać poprawiony (to tylko wymiana jednej cyfry). Na marginesie dywagacji o błędnym roku, kontekst całego napisu też nie jest prawidłowy, gdyż wynika z niego, że I Kompania Kadrowa wkroczyła 12 sierpnia 1914 r. na most, który zbudowano dopiero w 1931 r. – co pokazuje ładnie wykonany odlew prezentujący jego wygląd (ryc. 4). Ale w kwestii jego wyglądu również jest nieprawidłowość, gdyż most nie miał środkowej podpory – był konstrukcją samonośną¹⁷. Niewątpliwie chwala osobom, które uczestniczyły w przygotowaniu tego miejsca pamięci i ratowały najważniejsze elementy mostu, ale musimy się bardziej starać w rzetelnym przekazywaniu informacji. Kielce są przecież ważnym miejscem na mapie czynu legionowego i walki Polaków o niepodległość.

Na koniec pozostało jeszcze wspomnieć o „beziimiennej” białołęskiej inwestycji, którą zrealizowano w cieniu tych dwóch bardziej znanych. Most na rzece Silnicy znajdował się w miejscu obecnego na ul. Krakowskiej. W dokumentach archiwalnych nie odnaleziono projektu technicz-

¹⁵ „Gazeta Kielecka”, 6-9 VIII 1931, nr 61 i 62, s. 3.

¹⁶ „Kurjer Poranny”, 9 VIII 1931 r., nr 219, s. 4.

¹⁷ APK, UWKI, sygn. 21/100/0/13.13/16248, k. 48; Na ten „poważny błąd” zwrócił również uwagę Stanisław Krześniak w artykule: *Krótką historią początku i końca...*, „Studia Muzealno-Historyczne”, Kielce 2017, 9, s. 142.



Ryc. 7. Budowa mostu łukowego na rzece Liswarcie (gm. Lisów, pow. lubliniecki) na trasie Częstochowa – Lubliniec, ukończonego w 1929 r. Źródło: Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 3/1/0/8/3304/1, 3/1/0/8/3304/2

nego mostu, są tylko wzorcowe szkice standardowych mostów łukowych, które wg zaleceń władz należało zmodyfikować, dostosować i uprościć do mniejszej 18 m rozpiętości przęsła, ponadto zdecydowano, że nie będzie przy nim chodnika¹⁸. Jak więc wyglądał ten most? Był łukowy i o wiele niższy, odbiegający wyglądem od dwóch pozostałych. Dowodem są załączone fotografie (odnalezione w Internecie), które przedstawiają jego lokalizację zgodną z topografią tego miejsca oraz przebiegiem rzeki (ryc. 2).

Jeżeli zapoznamy się z opracowaniem Wągrowskiego zauważymy, że most białogoński zamieszczony tam na fotografii (wykonanej 20 lipca 1930 r.)¹⁹ jest inny niż zaprezentowany w tym artykule (ryc. 2). Jest to duża konstrukcja, nieco skromniejsza wersja mostu w Słowiku różniąca się od niego obecno-

ścią chodnika. Niestety, na wizerunku nie ma żadnych punktów odniesienia w terenie, ale i tak nie ma wątpliwości, że nie jest to most, białogoński, gdyż zbudowany został razem z chodnikiem (którego nie było w planach), jest zbyt masywny jak na Silnicę, a fotografia wykonana 20 lipca 1930 r. i przedstawiająca już w pełni ukończoną inwestycję z wybrukowanym przejazdem stoi w sprzeczności z faktem, że umowę na jej realizację podpisano zaledwie 5 tygodni wcześniej. Ponadto można wskazać wiele różnic technicznych, porównując wygląd tego mostu ze szczegółowym kosztorysem, w którym opisano zastosowane materiały i elementy konstrukcyjne.

Nie ustalono dalszych jego losów. Możliwie, że jak w przypadku mostu w Cedzynie, zniszczenia wojenne lub inne przyczyny spowodowały jego wyburzenie.

Zapewne Czytelnik zastanawia się, jak budowano takie konstrukcje łukowe. Pokazują to kapitalne zdjęcia z 1929 r. mostu w Lisowie (trasa Częstochowa – Lubliniec; ryc. 7). Widać na nich ogrom prac, jaki został włożony w wykonanie drewnianych szalunków. Na przykład na moście w Białogonie łączna powierzchnia odeskowania (grubości od 25 do 60 mm) w rozwinięciu wyniosła ponad 350 m kw.²⁰, a w Słowiku ponad 900 m kw.²¹.

Autor składa serdeczne podziękowania Tomaszowi Kalecie z Zagnańska za udostępnienie unikatowej fotografii oraz Ryszardowi Garusowi z Kielc za konsultacje.

dr Paweł Król – kustosz, kierownik Działu Historii Naturalnej Muzeum Narodowego w Kielcach. W pracy naukowej zajmuje się historią oraz inwentaryzacją stanowisk górnictwa kruszcowego i kamiennego na Kielecczyźnie. Autor wielu publikacji oraz wystaw o tematyce przyrodniczej i historycznej. Członek Kieleckiego Towarzystwa Naukowego, e-mail: p.krol@munki.pl

¹⁸ APK, UWK I, sygn. 21/100/0/13.13/16297, k. 22.

¹⁹ T. Wągrowski, *Cedzyna i Słowik...*, Kielce 2018, s. 2.

²⁰ APK, UWK I, sygn. 21/100/0/13.13/16297, k. 62.

²¹ APK, UWK I, sygn. 21/100/0/13.13/16302, k. 188.