Most Biskupa Jordana
szansą dla Śródki

Szanowni Państwo

Dokładnie rok temu, 7 grudnia 2007 roku do użytku oddany został most na Cybinie, który stanął w miejscu historycznej przeprawy między Ostrowem Tumskim a Śródką. Nazywany na przestrzeni wieków mostem Cybińskim lub Śródeckim, obecnie otrzymał imię pierwszego biskupa polskiego i poznańskiego – Jordana. Budowa tego mostu była pierwszym etapem reintegracji nadrzecznych obszarów Poznania.

Odbudowa historycznego mostu Cybińskiego jest pierwszym i zarazem kluczowym projektem realizowanym w ramach działań operacyjnych na pilotażowym obszarze rewitalizacji „Śródka". Zgodnie z założeniami Miejskiego Programu Rewitalizacji dla miasta Poznania przywrócenie tego historycznego połączenia między Ostrowem Tumskim a Śródką przyczynia się do szeregu korzystnych zmian w tej części miasta. Rozpoczął się proces aktywizacji turystycznej terenów nad Wartą i Cybiną, zostało wydobyte i wyeksponowane ukryte dotąd piękno dzielnicy Śródka. Obydwa obszary po raz pierwszy od bardzo dawna zaistniały jako jedna całość na turystycznej mapie Poznania i stanowią ważny element na osi Traktu Królewsko-Cesarskiego.

Po roku funkcjonowania mostu można stwierdzić, że cieszy się on wśród poznaniaków i turystów dużą popularnością. Już sama jego budowa wzbudzała olbrzymie zainteresowanie mieszkańców naszego miasta. Wykorzystane do budowy stare przęsło mostu św. Rocha pokonało długą i spektakularną drogę, zanim spoczęło w obecnym miejscu. Momentem kulminacyjnym w pracach nad jego budową była operacja przeniesienia starego przęsła nad istniejącym mostem Mieszka I. Było to pierwsze tego typu przedsięwzięcie w Polsce, bacznie śledzone i wspierane przez mieszkańców.

Dużym wyróżnieniem dla tej inwestycji było otrzymanie w maju 2008 roku nagrody redakcji „Polskie Drogi", Instytutu Badawczego Dróg i Mostów i Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Drogownictwa „Polskie drogi XXI" za oryginalną koncepcję wykorzystania starego przęsła mostu św. Rocha oraz za innowacyjność w technicznej realizacji przedsięwzięcia. Świadczyć to może o wysokiej akceptacji społecznej oraz o uznaniu, jakie zyskał ten projekt w skali kraju.

Z prawdziwą przyjemnością przekazuję do rąk Państwa, w rocznicę otwarcia mostu, niniejsze opracowanie stanowiące pamiątkę tego wydarzenia. Mam równocześnie nadzieję, że most przyczyni się do odnowy Śródki, zwiększenia jej atrakcyjności w oczach turystów oraz podniesienia standardu życia mieszkańców.

Ryszard Grobelny
Prezydent Miasta Poznania

Zapomniana Śródka

Śródka, która początkowo stanowiła osadę książęcą, w XIII wieku podarowana została poznańskim biskupom. W końcu XII wieku wyznaczony został prostokątny rynek, a wybudowany w jego obrębie kościół św. Małgorzaty był największy spośród wszystkich podmiejskich świątyń. W późniejszym okresie nastąpiła lokacja Poznania na lewym brzegu Warty, co spowodowało stagnację Śródki, która funkcjonowała jako przedmieścia aż do 1800 roku, kiedy to włączono ją w granice administracyjne Poznania. Współcześnie obszar ten znajduje się w granicach dzielnicy Nowe Miasto. Położony jest nad rzeką Cybiną, będącą dopływem Warty, na wschód od Ostrowa Tumskiego.

Ze względu na swój kilkusetletni rodowód, Śródka posiada wyjątkowy charakter zabudowy, układ urbanistyczny oraz bogactwo zabytków architektury. Jest terenem historycznie związanym z Ostrowem Tumskim, rzekami Cybiną i Wartą, o najwyższym znaczeniu symbolicznym i historyczno-kulturowym rangi europejskiej, ogólnonarodowej, regionalnej i lokalnej. W związku z tym obszar Śródki włączony został w strefę ochrony konserwatorskiej i archeologicznej.

Śródka wraz z Ostrowem Tumskim tworzy historyczne centrum Poznania. Posiada kluczowe znaczenie funkcjonalno-przestrzenne dla rozwoju zarówno całego obszaru śródmieścia, jak i turystyki i rekreacji. Jest fragmentem „Szlaku Piastowskiego", który prowadzi przez miejscowości związane z początkami Państwa Polskiego. Położona jest także na szlaku Traktu Królewsko-Cesarskiego, łączącego najwartościowsze i najatrakcyjniejsze kulturowo i historycznie obszary i obiekty Poznania, pochodzące z różnych epok.

Historia mostu Cybińskiego

Most przez stosunkowo wąską Cybinę budowano od czasu powstania na Ostrowie Tumskim pierwszych osad ludzkich. Był on, do momentu lokacji miasta w 1253 roku, ważnym elementem komunikacyjnym i gospodarczym, łączącym sąsiadujące ze sobą siedziby księcia i biskupa z intensywnie rozwijającym się podgrodziem na Śródce. Kto był właścicielem mostu – książę, biskup czy może gmina śródecka – nie wiadomo. Nie wiadomo również, kto most budował, kto płacił za budowę i utrzymanie i czy już wtedy pobierano myto za przejazd przez most.

Po przeniesieniu miasta na lewy brzeg Warty zmieniły się funkcje i zadania mostu. Rola osady na Śródce zmalała, a most stał się ważnym ogniwem komunikacyjnym łączącym siedzibę księcia i nowe, szybko rozwijające się miasto ze wschodnimi częściami kraju. Most przejęła na własność kuria biskupia i do niej należało jego utrzymanie i pobieranie myta.

Najstarszy zachowany widok mostu Cybińskiego (lub, jak go też nazywano, Śródeckiego) znaleźć można na planie Brauna i Hogenberga z 1618 roku. Widać na nim solidną bramę strażniczą na Ostrowie Tumskim, nawiązującą do muru obronnego; są to prawdopodobnie pozostałości o sto lat starszych fortyfikacji biskupa Lubrańskiego. Z planu wynika, że most Cybiński miał podobną do innych, prostą konstrukcję leżajową i około 50 m długości. Podobnie jak inne poznańskie mosty, narażony był na uszkodzenie przez wodę powodziową, w mniejszym natomiast stopniu zagrażał mu przepływający lód. Cybina była rzeką spokojniejszą od Warty i niebezpieczeństwo katastrofalnego zniszczenia

mostu było mniejsze. Ze względu na gnicie drewna w podporach most musiał być odbudowywany (wymieniany na nowy mniej więcej co 25 lat).

W XIX wieku most Cybiński, mimo że był usytuowany wewnątrz twierdzy pruskiej i odgrywał na co dzień niewątpliwie ważną rolę komunikacyjną, przez władze miasta i twierdzy traktowany był po macoszemu. Około 50 m na północ od niego znajdowała się śluza z górnym pomostem należąca do fortyfikacji i służąca wojsku jako most. Podczas nieodzownych remontów mostu Śródeckiego władze wojskowe niechętnie, za opłatą, udostępniały most na śluzie dla ruchu cywilnego.

Zachowana fotografia z 1888 roku pokazuje drewniany most Cybiński zbudowany z obrabianych belek, krawędziaków i desek, odpowiednio do XIX-wiecznej sztuki ciesielskiej. W tle widać Śródkę z dominującym szczytem kościoła św. Małgorzaty. Aczkolwiek na początku XX wieku ruch ciężarowy i podróżny odbywał się za pomocą wozów konnych, to jednak ich ładowność rosła, a spotykające się na moście kierunki: bydgoski, wrzesiński i kaliski były celem i źródłem coraz częstszych przejazdów. Według pomiarów ruchu drogowego na moście Cybińskim na przełomie października i listopada 1902 roku w dni powszednie przez most przechodziło około 10 tysięcy pieszych, przejeżdżało około 1000 wozów konnych i około 100 cyklistów. Ruch pieszych i wozów konnych miał swoje szczyty, ale załóżmy, że odbywał się on równomiernie podczas 12 godzin dziennych, co daje około 800 pieszych na godzinę lub 12 pieszych na minutę. Rachunek ten, choć mocno uproszczony, jest jednak dobrym elementem informującym o codziennym życiu Śródki w przeszłości. Brak natomiast wiadomości, jak długo za przeprawę mostem Cybińskim pobierano myto.

Drewniany, wąski most Cybiński takiego obciążenia nie wytrzymywał, a każda naprawa, która z konieczności musiała ruch kierować przez Tamę Berdychowską lub most wojskowy na tamie, była wielkim utrapieniem dla wozów i pieszych. Pomimo że koryto Cybiny dla wysokiej wody było tylko korytem ulgi uruchamiającym się podczas bardzo wysokich stanów wody, to każda z powodzi wyrządzała mostowi szkody. Zabezpieczeniem przed zerwaniem przez wodę powodziową były np. szyny tramwajowe ułożone na moście i balastujące go.

Stałego mostu o konstrukcji żelaznej przeprawa cybińska doczekała się dopiero w 1905 roku. Decyzję o jego budowie podjęto w 1903. Przez rok trwały pertraktacje z władzami wojskowymi – przyczółek mostu od strony Ostrowa Tumskiego trzeba było wbudować w mur forteczny. Ostatecznie w lipcu 1904 roku rozpoczęto budowę mostu,

4

a w lipcu 1905 roku oddano go do użytku. Na czas budowy obok mostu zbudowano drewniany most objazdowy. Budowę zrealizowała gdańska firma „Alex Frey Hoch- und Tief Aktiengesellschaft", której reprezentantem na terenie Poznania był budowniczy Edmund Baranowski. Most Cybiński miał 64,4 m długości przy świetle w przestrzeni podpór 62,8 m, 13 m szerokości, w tym 8 m jezdni i 2,5-metrowe obustronne chodniki zwężone o wbudowaną w nie stalową konstrukcję nośną mostu. Jego ustrój nośny tworzyły dwa stężone górą dźwigary kratowe o bardzo wydelikaconej konstrukcji. Nowy most usytuowano w miejscu dotychczasowego, drewnianego. Inwestorem była prowincja poznańska, odpowiednik obecnego województwa wielkopolskiego. Informacja ta jest o tyle ważna, bo wynika z niej, że ówczesna Trasa Chwaliszewska zaliczana była nie tylko do dróg miejskich, ale też krajowych. Pomimo że była ona wąska i kręta, jej rangę komunikacyjną uznawano za ważną.

Podczas przejazdu cięższych pojazdów niektóre z delikatnych elementów ulegały wyboczeniu (traciły nośność) i most stracił wymaganą zdolność do przenoszenia obciążeń. Po sześciu latach użytkowania przy trudnych do wyegzekwowania ograniczeniach w ruchu drogowym zdecydowano się most rozebrać i wybudować nowy.

Do przygotowania projektu nowej przeprawy przez Cybinę przystąpiono w 1912 roku, a w listopadzie 1913 most przekazano do użytkowania. Projekt wykonał budowniczy rządowy Schlusselburg i on również nadzorował inwestycję. Budowa polegała na wykonaniu nowego przyczółka od strony Śródki, tak aby nowy most był prostym przedłużeniem ulicy Ostrówek, oraz zdemontowaniu starej

5

6

i ustawieniu nowej konstrukcji nośnej. Budowę przyczółka rozpoczęto w czerwcu 1913 roku, w sierpniu firma „Gollnow i Syn" ze Szczecina rozebrała starą konstrukcję i zmontowała nową, a 13 listopada tego samego roku uroczyście otwarto most.

Nowy ustrój nośny mostu również był stalowy kratowy, o wyraźnie silniejszych elementach wykratowania. Kratowe dźwigary główne, zgodnie z ówczesną modą, otrzymały tzw. kształt kapelusza napoleońskiego. Szerokość jezdni miała 7 m, a obustronne chodniki po 3 m, zwężone wbudowaną w nie konstrukcją dźwigarów.

Historia Cybińskiego mostu żelaznego zakończyła się 5 września 1939 roku. Wycofujące się wojsko polskie wysadziło most. Nie nadawał się już do naprawy i Niemcy w jego miejsce zbudowali most drewniany, który przetrwał do lutego 1945 roku.

Po II wojnie światowej władze polskie dość szybko przystąpiły do odbudowy mostu Cybińskiego. Ustrój nośny stanowiły walcowe dźwigary stalowe o rozpiętości około 8 m z drewnianą jezdnią i chodnikami. Drewniane podpory od strony górnej wody chronione były mocno pochyłymi drewnianymi izbicami ze stalowym nożem. Most był bardzo starannie wykonany przez przedwojennych mistrzów i należycie utrzymywany przez służby drogowe. W wyniku nasilania się procesów gnilnych około roku 1960 wymienić trzeba było podpory mostu. Jako ustrój nośny, oparty na drewnianych podporach, wykorzystano składany most wojskowy autorstwa amerykańskiego inżyniera Bailey'a montowany z przewożonych stalowych elementów łączonych na sworznie. Most Bailey'a oparty był na przyczółkach dawnego mostu Cybińskiego i łączył bezpośrednio Śródkę z Ostrowem Tumskim. Most ten dobrze spełniał swoje zadanie do 1970 roku. Po wybudowaniu około 200 m na południe nowego mostu z betonu sprężonego – mostu Mieszka I, most Bailey'a został rozebrany.

7

Budowa nowego mostu Cybińskiego

Po rozebraniu w 1970 roku drewnianego mostu koło katedry i zbudowaniu mostu Mieszka I, połączenie między Ostrowem Tumskim i Śródką, a dalej z centrum miasta stało się kłopotliwe – szczególnie dla mieszkańców Śródki, natomiast mieszkańcy miasta oraz turyści na Śródkę nie zaglądali. Znalazła się ona na marginesie życia miasta. Tę wyjątkową, starą dzielnicę Poznania zniszczyła niefortunna decyzja przeprowadzenia przez nią jednej z głównych tras komunikacyjnych – trasy w kierunku Warszawy. Likwidacji uległ rynek Śródecki – miejsce o swoistym klimacie. Miał on co prawda dość podniszczoną zabudowę – południową pierzeję stanowiły jeszcze drewniane, ustawione szczytami od frontu domy, ale istniała możliwość ich architektonicznie przemyślanej rewitalizacji. Rynek jako centrum najstarszej dzielnicy Poznania zniknął już nieodwracalnie.

8

Do września 1939 roku na Śródkę dojeżdżał tramwaj, a z rynku Śródeckiego kursowały trolejbusy do Głównej i na osiedle Warszawskie. Trolejbusy były jedynym funkcjonującym, zresztą aż do roku 1970, miejskim środkiem komunikacyjnym do tych dzielnic. Śródka była więc – odpowiednio do wspomnianego czasu – swego rodzaju węzłem komunikacji miejskiej. Przemieszczający się ludzie ożywiali dzielnicę, rynek oraz handel dzielnicowy. Na rynku odbywały się targi produktów wiejskich (warzyw, jaj, drobiu, kwiatów). Była też piekarnia, w której wypiekano najlepsze w Poznaniu „wieńce".

W okresie międzywojennym i po wojnie do roku 1968 przez Śródkę odbywał się również ruch samochodów – według obecnych ocen nieduży. Most Cybiński był jedynym mostem przez Cybinę na trasie z Poznania do Warszawy. Innej drogi nie było.

Rozebrany około roku 1970 drewniany most Cybiński przekształcił Śródkę w dzielnicę (w randze osiedla) odizolowaną od centrum miasta, a przebita trasa komunikacyjna – bez zjazdu na Śródkę od strony miasta – tę izolację pogłębiała. W ten sposób Śródka zaczęła podupadać.

Brak mostu Cybińskiego – mostu ze Śródki na Ostrów Tumski – dla mieszkańców Śródki był bardzo odczuwalny. Staranie o jego odbudowę, a dokładnie rzecz biorąc, budowę nowego mostu podejmowała z umiarkowanym skutkiem Rada Osiedla Ostrów Tumski-Śródka-Zawady. Starania nabrały realnych form od czasu podjęcia decyzji o budowie nowej konstrukcji mostu św. Rocha, a później o realizacji Miejskiego Programu Rewitalizacji, w ramach której most ostatecznie został odbudowany. Na nową możliwość wykorzystania

dotychczasowej stalowej konstrukcji przęsła starego mostu św. Rocha zwrócił uwagę prof. Witold Wołowicki, kierownik Zakładu Budowy Mostów na Politechnice Poznańskiej. Konstrukcja ta była zbyt wąska dla nowego mostu św. Rocha, natomiast jej stan techniczny był bardzo dobry, a rozpiętość 70 m idealnie zgodna z rozpiętością przedwojennego stalowego mostu Cybińskiego.

Podczas rozbiórki starego mostu św. Rocha konstrukcję przęsła w całości przeniesiono nad Cybinę i ułożono na prowizorycznych podporach w poprzek rzeki. Koncepcja wykorzystania konstrukcji mostu św. Rocha jako mostu Cybińskiego spotkała się z rozbieżnymi poglądami. Przetransportowanie ważącej 400 ton konstrukcji na odległość około jednego kilometra i przeniesienie jej nad istniejącym mostem Mieszka I było zadaniem technicznie trudnym. W połączeniu z koniecznością budowy nowych, odpowiednich dla konstrukcji fundamentów, koszt operacji niewiele odbiegał od kosztu budowy nowego mostu przez Cybinę.

Podejmując decyzję, trzeba było brać pod uwagę również opinię mieszkańców Poznania. Cięcie na złom istniejącej konstrukcji całego mostu, do którego wielu poznaniaków miało swój osobisty sentyment, i budowanie kawałek dalej mostu nowego, spotkałoby się z oporami i protestami obywateli.

Przetransportowaniem przęsła zajęło się Przedsiębiorstwo Usług Technicznych „Intercor" Sp. z o.o. z Zawiercia, które wraz z Biurem Inżynieryjno-Technicznym „Karo" s.j. wygrało ogłoszony przez Zarząd Dróg Miejskich przetarg na budowę nowego mostu Cybińskiego.

Prace podjęto w czerwcu 2007 roku, a zakończono pod koniec listopada 2007 roku. W tym czasie od czerwca do sierpnia wykonano oczyszczenie,

10

malowanie i prace przygotowujące konstrukcję do ustawienia na nowych, innych podporach. Transport mostu miał kilka technicznie podobnych, ale funkcjonalnie zróżnicowanych etapów:

- przesunięcie konstrukcji mostu opartej po obu stronach Cybiny o 850 metrów;
- podniesienie konstrukcji na wysokość 9 metrów, to znaczy na wysokość nawierzchni mostu Mieszka I;
- przesunięcie konstrukcji przez most Mieszka I;
- opuszczenie konstrukcji przęsła po drugiej (północnej) stronie mostu Mieszka I;
- nasunięcie konstrukcji na nowo pobudowane przyczółki mostowe.

Biorąc pod uwagę fakt, że konstrukcja przęsła ważyła 400 ton i miała długość 70 m i szerokość 15 m, wykonanie tych zadań nie było łatwe. Ze względu na to, że odbywało się ponad korytem czynnej rzeki Cybiny, w ograniczonym obszarze jej koryta, operacja wymagała dużego doświadczenia i pomysłowości. Pracę przy przemieszczeniu konstrukcji przęsła podjęła dwudziestoosobowa grupa robocza Przedsiębiorstwa „Intercor" pod kierownictwem Kazimierza Witkowskiego. Było dużo zróżnicowanych czynności do wykonania, które zmieniały się w miarę postępu robót. Dla mnie jako inżyniera budowy mostów wielką przyjemnością było obserwowanie tych pilnie pracujących ludzi, z których każdy doskonale wiedział, co w danej chwili i występującej fazie prac ma robić. Na wyróżnienie zasługuje kierownik robót Kazimierz Witkowski, doświadczony technik o wyjątkowym talencie organizacyjnym. Nadzór inwestorski nad robotami pełnił mgr inż. Andrzej Urbaniak – bardzo doświadczony inżynier budowy mostów, który wcześniej kierował budową nowego mostu św. Rocha.

Przęsło mostu przemieszczano rozpięte nad Cybiną. Czynności związane z przesuwaniem dokonywane były więc równocześnie po obu stronach rzeki. Wymagało to starannej koordynacji pracy

grup pracujących na obu brzegach. Po każdej stronie czynności były jednakowe.

Na każdej ze stron rzeki na „taśmie" o długości 30 m i szerokości 3 m, zespawanej z blach stalowych o grubości 3 cm ułożony był trzydziestometrowy tor kolejowy, a na nim ustawiony specjalnie skonstruowany ośmioosiowy wagon o długości 16 m. Na wagonie opierano koniec przęsła i ciągnąc wagony równocześnie po obu stronach rzeki, przemieszczano przęsło mostu do końca toru. Potem przęsło podnoszono i stalową „taśmę" z torem przeciągano po wyrównanym gruncie o 15 m do przodu, opuszczano przęsło na wagony i przeciągano o kolejne 15 m do przodu. Wagon z przęsłem zajmował na torze 15 m. W ciągu jednego dnia roboczego takich czynności można było wykonać trzy lub cztery. To znaczy, że przęsło przemieszczano z prędkością 45 lub 60 m na dzień. Przesunięcie przęsła o 850 m trwało więc około trzech tygodni. Do podnoszenia przęsła korzystano z czterech napędzanych pompą olejową podnośników hydraulicznych o wielkości przeciętnego wiadra i tłokiem wysuwanym do 5 cm, mających zdolność udźwigu i podnoszenia 400 ton każdy. Po każdej stronie rzeki pracowały dwa takie podnośniki.

Siłą pociągową przemieszczającą wagony obciążone przęsłem były dwa niewielkie traktory wyposażone w łyżkę spychaczową od przodu i łyżkę koparkową na ramieniu od tyłu – po jednym z każdej strony rzeki, natomiast do podnoszenia elementów rusztowań i ich montażu – dwa samojezdne dźwigi.

W ten sam sposób przesunięto przęsło przez most Mieszka. Aby nie przeciążyć konstrukcji mostu, tory do przesuwu przęsła ułożone zostały nad podporami mostu Mieszka.

Aby przesunąć przęsło mostu św. Rocha przez most Mieszka I, trzeba było je ustawić na stalowych rusztowaniach o wysokości 9 m (odpowiednik

trzech pięter). Dokonano tego przy pomocy czterech wcześniej opisanych podnośników – po dwa po obu stronach rzeki. Etapy działania były następujące: ustawienie podnośników na pierwszym segmencie stalowego rusztowania – podniesienie przęsła o 15 cm (tyle wysuwa się tłok z podnośnika) – podparcie konstrukcji – przestawienie podnośników na stalowych elementach o 15 cm wyżej – podniesienie przęsła i kolejne powtórzenie cykli. Dla podniesienia przęsła mostu św. Rocha na wysokość 9 m operację taką trzeba było powtarzać 60 razy, co trwało około trzech dni. Podobnie przebiegało opuszczanie przęsła po drugiej stronie mostu Mieszka I.

W całości z przesuwaniem przęsła, z budową nawierzchni na moście i robotami wykończeniowymi operacja trwała sześć miesięcy. Samo przesuwanie mostu po moście zajęło kilka godzin. Transport przęsła mostowego i przenoszenie mostu przez most cieszyło się dużym zainteresowaniem społeczeństwa Poznania i okolic.

Wieczorem 7 grudnia 2007 roku odbyło się uroczyste otwarcie nowo odbudowanego mostu ze Śródki na Ostrów Tumski. Oficjalnie most otworzyli: marszałek województwa wielkopolskiego – Marek Woźniak, przewodniczący Rady Miasta Poznania – Grzegorz Ganowicz oraz wiceprezydent miasta Poznania – Mirosław Kruszyński. Uświetniający swoją obecnością oraz dokonujący obrzędu poświęcenia nowo zbudowanego mostu metropolita poznański ksiądz arcybiskup Stanisław Gądecki patronem mostu uczynił pierwszego historycznego biskupa Polski i Poznania – Jordana, który 1000 lat temu chrzcił księcia Mieszka I. Od tego dnia most dawniej zwany Cybińskim nosi nazwę mostu Biskupa Jordana.

Podstawowe dane geometryczne nowego mostu Cybińskiego

Rozpiętość teoretyczna	70,0 m
Długość całkowita	72,30 m
Szerokość całkowita	14,878 m
Wysokość od dolnej krawędzi do górnej krawędzi konstrukcji	9,495 m
Rozstaw poprzeczny łuków	9,53 m
Wysokość dźwigarów głównych	od 1775 mm do 1835 mm
Masa całkowita	360 t
Nity	48986 sztuk

Kalendarium budowy nowego mostu Cybińskiego

• 1 października 2002 r.

Stalowa konstrukcja mostu św. Rocha zostaje podniesiona z miejsca, w którym znajdowała się 89 lat. Do demontażu przęsła nurtowego użyto dwóch pontonów. Wyporność każdego z nich wynosiła 600 ton. Na ich wzmocnionych pokładach ustawiono po jednej parze wież obejmujących przęsło z obu stron. Za pośrednictwem trawersu, na którym oparło się przęsło, podniesiono konstrukcję stalową przęsła. Około godz. 14 barki razem z przęsłem zaczęły płynąć z nurtem rzeki. Po 2,5 godzinach powolnego opuszczania stalowa konstrukcja przęsła nurtowego spoczęła nad cybińskim kanałem ulgi. Tutaj czekała na podróż na nowe miejsce w roli konstrukcji mostu Cybińskiego.

• 7 marca 2006 r.

Uchwałą nr LXXXIX/1006/IV/2006 Rady Miasta Poznania z dnia 7.03.2006 r. został przyjęty Miejski Program Rewitalizacji – etap pilotażowy: „Śródka". Kluczowym projektem pierwszej edycji Miejskiego Programu Rewitalizacji była *Budowa mostu Cybińskiego między Śródką a Ostrowem Tumskim w Poznaniu*. Celem tego przedsięwzięcia jest reintegracja Ostrowa Tumskiego i Śródki oraz jej ożywienie.

• 20 lipca 2006 r.

Zarząd Województwa Wielkopolskiego skierował projekt *Budowa mostu Cybińskiego między Śródką a Ostrowem Tumskim w Poznaniu* do dofinansowania ze Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego, w ramach priorytetu III *Rozwój lokalny*, działanie 3.3 *Zdegradowane obszary miejskie, poprzemysłowe i powojskowe*; poddziałanie 3.3.1 *Rewitalizacja obszarów miejskich*. Umowa została podpisana 8 grudnia 2006 roku. Przy wartości projektu: 8 604 600,98 zł, kwota dofinansowania wyniosła: 7 313 918,47 zł.

• 22 sierpnia 2006 r.

Dokonano wyboru najkorzystniejszej oferty w przetargu na „Opracowanie projektu budowlano-wykonawczego wraz z wykonaniem robót budowlanych związanych z budową mostu Cybińskiego w Poznaniu (między Śródką a Ostrowem Tumskim)". Przetarg wygrało konsorcjum, w skład którego wchodzą: „Intercor" Sp. z o.o. z Zawiercia, Grabowski, Król i wspólnicy, Biuro Inżynieryjno-Techniczne „Karo" s.j. Umowa z wykonawcą została podpisana 31 sierpnia 2006 roku.

• Wrzesień 2006 r. – styczeń 2007 r.

Zakończenie opracowania dokumentacji technicznej i uzgodnienie projektu mostu.

• Luty – sierpień 2007 r.

Konserwacja starego przęsła mostu św. Rocha. Przęsło zostaje ocynkowane, wymienione są elementy skorodowane, konstrukcja przystosowana jest do nowej funkcji – kładki dla pieszych. Rozpoczynają się przygotowania do transportu.

• Maj – czerwiec 2007 r.

Badania archeologiczne w miejscu budowy przyczółków. Instytut Prahistorii UAM odkrywa pozostałości dawnych przepraw mostowych z czasów Mieszka I i Bolesława Chrobrego oraz późnośredniowiecznej ulicy przez Ostrówek.

• 6-19 września 2007 r.

Operacja transportu przęsła dawnego mostu św. Rocha. Konstrukcja, która waży ok. 360 ton, przewożona jest, krótkimi odcinkami, po torach kolejowych. Pokonuje od kilkunastu do kilkudziesięciu metrów dziennie. Cała trasa liczy około jednego kilometra długości. W tym czasie trwają też przygotowania do przeniesienia przęsła nad mostem Mieszka I. Budowane są rusztowania.

• 20-27 września 2007 r.

Specjalne siłowniki podnoszą przęsło na wysokość 9 m.

• 28 września – 1 października 2007 r.

Trwa najbardziej widowiskowa operacja inżynierska w Polsce. Po raz pierwszy w kraju transportowany jest most przez most. Tym razem tory kolejowe zostały ułożone w poprzek mostu Mieszka I. Przez dwa dni, pod czujnym okiem specjalistów, przęsło transportowano na rusztowanie po drugiej stronie mostu Mieszka I. Widowisko było relacjonowane przez większość mediów, obserwowane przez tysiące mieszkańców Poznania.

• 14-24 października 2007 r.

Ostatni etap transportu, od mostu Mieszka I do miejsca wbudowania, przęsło pokonuje po torach kolejowych ułożonych na rusztowaniu.

• 25 października 2007 r.

Konstrukcja zostaje osadzona na nowo wybudowanych przyczółkach.

• 26 października – 30 listopada 2007 r.

Następuje betonowanie płyty pomostowej, montaż dylatacji, układanie nawierzchni z kostki granitowej, sprężenie konstrukcji mostu stalowymi kablami, wybudowanie dojść do mostu Cybińskiego, obudowanie przyczółków ozdobną cegłą klinkierową. Wyposażenie mostu w instalacje odpromieniowe i balustrady. Zakładanie oświetlenia i iluminacji. Prace na moście z uwagi na warunki atmosferyczne prowadzone są pod specjalnym namiotem.

• 20 listopada 2007 r.

Na wniosek Rady Osiedla Ostrów Tumski-Śródka-Zawady, Rada Miasta Poznania przyjęła uchwałę nr XXVI/254/V/2007 Rady Miasta Poznania z dnia 20.11.2007 r. w sprawie nadania mostowi imienia biskupa Jordana.

• 7 grudnia 2007 r.

Uroczyste otwarcie mostu Biskupa Jordana.

Z tej okazji dla mieszkańców Poznania przygotowano wiele atrakcji. Zgromadzeni mogli podziwiać spektakl teatralny przygotowany przez Teatr Usta Usta Republika oraz pokaz sztucznych ogni, po którym nastąpiło pierwsze historyczne przejście zaproszonych gości oraz mieszkańców przez most. Witali ich przedstawiciele Rady Osiedla Ostrów Tumski-Śródka-Zawady koszem śródeckich sznek z glancem. W tym momencie rozpoczął się także zaplanowany happening. Każdy mieszkaniec przechodząc przez most mógł sam ozdobić i „oświetlić" most przygotowanym specjalnie na tę okazję światełkiem.

Pozostałości mostów z czasów Mieszka I i Bolesława Chrobrego w Poznaniu

Budowę mostu na Cybinie w 2007 roku poprzedziły badania wykopaliskowe kierowane przez Pawła Pawlaka z Pracowni Archeologiczno-Konserwatorskiej Henryka Klundera. W wykopie pod przyczółek „tumski", usytuowanym bezpośrednio przed ceglaną konstrukcją z czasów pruskich natrafiono na pale sosnowe z mostu wzniesionego w 1939 roku oraz pale i belki będące pozostałością znacznie starszych przepraw. Szczególnie interesujące okazały się te ostatnie, które w świetle analiz dendrochronologicznych łączyć można z czasami funkcjonowania grodu wczesnopiastowskiego na Wyspie Tumskiej.

Odkryto łącznie 37 pali, niemal wyłącznie dębowych, tworzących dwa rzędy, o przebiegu zgodnym z pierwotną orientacją przeprawy mostowej – czyli na linii wschód-zachód. Rząd południowy tworzyło 19 pali, natomiast drugi, oddalony ok. 2,6 m na północ – 6 pali dębowych oraz fragment sosnowej dranicy (fot. 16, 17b). Zachowana długość wydobytych reliktów mieściła się w granicach: 64-228 cm, natomiast średnica zasadniczo nie przekraczała 20 cm (zwykle od 12--13 cm do 17-19 cm, sporadycznie 22-23 cm). Pale z Cybińskiego mostu były zaciosane przy użyciu siekiery trój-, czworo-, pięcio- lub sześciobocznie, rzadziej siedmiobocznie. Ich cechą charakterystyczną jest duża liczba słojów, wahająca się od 128 do 227 przyrostów, świadcząca o użyciu pni starych drzew – w tym kontekście stosunkowo niewielkie średnice pali wskazują na ćwiartowanie pni, w celu uzyskania budulca o mniejszych gabarytach.

Oprócz zachowanych pozostałości filarów mostu odkryto 3 dębowe belki, pochodzące z górnej

17a 17b

konstrukcji mostu, z których tylko jedna zachowała się w całości, natomiast pozostałe dwie we fragmentach. W pierwszym przypadku mamy do czynienia z okrąglakiem, z umieszczonymi w odległości 150 cm od siebie dwoma siodłowatymi zaciosami (fot. 17a). W przypadku belek zachowanych szczątkowo, odnotowano podobnie uformowane zaciosy. Z jezdnią mostu łączyć można fragmenty dwóch dranic: jedna z nich wykonana została z drewna sosnowego (fot. 17b), druga natomiast – z drewna dębowego.

Odsłonięte podczas wykopalisk elementy pozwalają odtworzyć z pewnym prawdopodobieństwem zarówno rodzaj konstrukcji, jak i wielkość mostu łączącego Ostrów Tumski z Ostrówkiem i Śródką. Jego ciężar wspierał się na dwóch rzędach pionowych pali, wbijanych w dno doliny w skupiskach po pięć lub sześć sztuk i tworzących rodzaj wiązek (ryc. 18). Sądząc z rozmieszczenia owych skupisk – wiązek, przyjąć można, że długości przęseł mostu, czyli odległość między filarami wynosić mogła około 1,7-2 m. Być może potwierdzeniem tych przypuszczeń jest zachowana w całości belka o długości 2,7 m, będąca prawdopodobnie pozostałością legara. Spoczywała ona zapewne na belkach ułożonych poprzecznie do osi mostu, te natomiast osadzone były na biegnących wzdłużnie stężniach, łączących dwa sąsiadujące filary mostu. Na tak powstałej konstrukcji montowana była jezdnia zbudowana z dranic (fot. 17b). Opisana konstrukcja odnosi się wprawdzie do mostów lednickich (A. Kola, G. Wilke 2000, ryc. 31-34, 36), jednak przyjąć można, że w analogiczny lub zbliżony sposób wzniesiono most w Poznaniu.

18

19

Na podstawie analizy przestrzennej odkrytych reliktów przyjąć można, że szerokość mostu Cybińskiego wynosić mogła około 5 m. Jest to wielkość, która nie odbiega od parametrów innych, rozpoznanych choćby częściowo, mostów (A. Kola, G. Wilke 2000, s. 44). Oryginalny stan zachowania górnych partii niektórych pali daje możliwość dokonania próby odtworzenia wysokości bezwzględnej, na której znajdował się poziom użytkowy mostu. Wynosić ona mogła od ok. 51,50 do 52,00 m nad poziom morza. Jak przypuszcza Alfred Kaniecki (2004, s. 70), poziom wód w rzekach w Poznaniu wynosił w drugiej połowie X wieku około 51,5 m n.p.m. Z powyższych uwag wynika, iż most rozpięty był stosunkowo nisko nad lustrem wody oraz – co należy szczególnie mocno zaakcentować – nad tą częścią dna doliny Cybiny, która okresowo tylko mogła być zalewana wodą, stanowiąc nieprzerwanie bagnisty teren trudny do przebycia. W wyniku dokonanej analizy stwierdzić można, iż poziom jezdni mostu znajdował się ok. 3-4 m poniżej ówczesnych poziomów użytkowych zarówno na Ostrowie Tumskim, jak i na przeciwległym Ostrówku. Długość mostu funkcjonującego w drugiej połowie X i w pierwszej połowie XI wieku rekonstruować można na około 70-75 m.

Wiek opisanej konstrukcji ustalono na podstawie analizy dendrochronologicznej, wykonanej przez prof. M. Krąpca. Z 36 prób pobranych z reliktów mostu z wczesnego średniowiecza, dla 13 uzyskano daty roczne, dla 12 kolejnych określono moment wyznaczający *terminus post quem* ścięcia drzewa, zaś dla 11 nie zdołano ustalić momentu pozyskania surowca. Ustalone daty wskazują, że most został wzniesiony prawdopodobnie w 979 roku przez Mieszka I i był naprawiany w latach: 987 (jeszcze za życia tego władcy) oraz 1006 i 1021 (już za panowania Bolesława Chrobrego).

Rewitalizacja Śródki

Występujące współcześnie problemy oraz zapaść społeczno-gospodarcza Śródki mają swój początek w latach 60. i 70. XX wieku, kiedy to przez południową część obszaru poprowadzono szeroką trasę komunikacyjną o znaczeniu międzydzielnicowym i tranzytowym. Inwestycja ta na kilkadziesiąt lat wstrzymała możliwości rozwoju Śródki.

W 2005 roku władze Poznania zdecydowały o przystąpieniu do Miejskiego Programu Rewitalizacji. Decyzja o objęciu Śródki etapem pilotażowym Programu zapadła w wyniku analiz występowania stanów kryzysowych w przestrzeni miasta, opinii mieszkańców oraz priorytetów wynikających ze strategii i planów rozwoju Poznania.

Główne działania rewitalizacyjne na tym obszarze mają na celu przede wszystkim przywrócenie Śródce przestrzenno-funkcjonalnej integracji z resztą miasta, odnowę istniejących zasobów budowlanych oraz modernizację przestrzeni publicznej. Równie ważne jest podniesienie atrakcyjności turystycznej obszaru oraz poprawa krajobrazu miejskiego i walorów przestrzennych miejsca. Jednocześnie należy podejmować działania zmierzające do wzmocnienia potencjału gospodarczego Śródki, tworzenia nowych szans rozwoju i miejsc pracy, polepszenia warunków zamieszkania, a także wzrostu integracji społecznej i poprawy bezpieczeństwa.

Kluczowym projektem łączącym działania przestrzenne i społeczne na obszarze rewitalizacji „Śródka" była budowa nowej przeprawy nad Cybiną.

Most Biskupa Jordana staje się obecnie miejscem integrującym lokalne społeczności, miejscem spotkań, rodzinnych spacerów, a także wielu wydarzeń kulturalnych (uroczystość otwarcia, grudniowa procesja światła przez most Biskupa Jordana, obchody Dnia Godności Osób Niepełnosprawnych Umysłowo, „Wieczór Żydowski" w ramach I Letniego Festiwalu Muzycznego „Cantemus Domino in Laetitia", przedstawienie „Szymanowski na Śródce" itp.).

Dzięki dofinansowaniu projektu z Unii Europejskiej oraz współpracy wielu podmiotów w ramach realizacji Miejskiego Programu Rewitalizacji dla miasta Poznania, powstała wysokiej jakości przestrzeń publiczna, która nie tylko łączy dwa brzegi Cybiny, ale również jest szansą na rozwój sąsiadujących z nią terenów o wielkiej wartości historycznej i kulturowej.

Opublikowano nakładem:
Urzędu Miasta Poznania
Wydział Rozwoju Miasta
pl. Kolegiacki 17, 61-841 Poznań
www.poznan.pl

Opracowanie:
Oddział Rewitalizacji Wydziału Rozwoju Miasta
pl. Kolegiacki 17, 61-841 Poznań
tel. 061 8785 680, faks 061 8785 458
e-mail: rewitalizacja@um.poznan.pl
www.poznan.pl/rewitalizacja

Autorzy rozdziałów:
„Historia mostu Cybińskiego" i „Budowa nowego mostu Cybińskiego" – Andrzej Ryżyński, emerytowany profesor Politechniki Poznańskiej, w latach 1985–1990 rektor tej uczelni. Wieloletni kierownik Zakładu Budowy Mostów w Instytucie Inżynierii Lądowej. Autor książki pt. *750 lat poznańskich mostów*.
„Pozostałości mostów z czasów Mieszka I i Bolesława Chrobrego w Poznaniu" – Paweł Pawlak, Pracownia Archeologiczno-Konserwatorska Henryka Klundera w Poznaniu.
„Zapomniana Śródka" i „Rewitalizacja Śródki" – oprac. Wydział Rozwoju Miasta.
„Podstawowe dane geometryczne nowego mostu Cybińskiego" i „Kalendarium budowy nowego mostu Cybińskiego" – oprac. Zarząd Dróg Miejskich.

Artykuł „Pozostałości mostów z czasów Mieszka I..." powstał na podstawie materiałów należących do archiwum Pracowni Archeologiczno-Konserwatorskiej H. Klundera oraz publikacji: A. Kaniecki, *Dzieje miasta wodą pisane*, Poznań 2004; A. Kola, G. Wilke, *Mosty sprzed tysiąca lat. Archeologiczne badania podwodne przy rezydencji pierwszych Piastów na Ostrowie Lednickim*, Toruń 2000.

Fotografie i rysunki:
1 – Śródka z lat 60. XX w. przed wybudowaniem Trasy Chwaliszewskiej. Archiwum G. Cofty
2 – Fragment planu widokowego G. Brauna i F. Hogenberga z 1618 r. z elementami fortyfikacji Ostrowa Tumskiego, bramą strażniczą i fragmentami mostu Cybińskiego. Ze zbiorów Muzeum Historii Miasta Poznania – Oddziału Muzeum Narodowego w Poznaniu
3 – Most Cybiński w czasie wielkiej powodzi w 1888 r. Przy prawym krawężniku od strony napierającej wody widać szyny tramwajowe balastujące most. W tle kościół św. Małgorzaty. Ze zbiorów Muzeum Historii Miasta Poznania – Oddz. MNP
4 – Most Cybiński z 1903 r. Ze zbiorów Biblioteki Uniwersyteckiej UAM
5 – Żelazny most Cybiński zbudowany w 1913 r. Widok od strony Ostrówka. Archiwum Miejskiego Konserwatora Zabytków
6, 7 – Most Cybiński po II wojnie światowej. Ze zbiorów Muzeum Historii Miasta Poznania – Oddz. MNP
8 – Most Cybiński po II wojnie światowej. Archiwum Miejskiego Konserwatora Zabytków
9 – Konstrukcja mostu św. Rocha na kanale ulgi podczas jej modernizacji. Fot. K. Fryś
10 – Sposób przesuwania mostu – schemat. Archiwum A. Ryżyńskiego
11 – Transport przęsła mostu. Fot. K. Fryś
12 – Podnośniki hydrauliczne. Fot. K. Fryś
13 – Przesuwanie przęsła mostu przez most Mieszka I. Fot. K. Fryś
14, 15 – Otwarcie mostu Biskupa Jordana 7.12.2007 r. Fot. S. Seidler
16 – Przyczółek „tumski" mostu Cybińskiego. Widok ogólny wykopu oraz odkrytych reliktów konstrukcyjnych mostów. Fot. P. Pawlak.
17a i b – Przyczółek „tumski" mostu Cybińskiego. Wybrane elementy konstrukcyjne mostu. Fot. A. Drogomirecki
18, 19 – Rekonstrukcja przypuszczalnego wyglądu wczesnośredniowiecznego mostu na Cybinie w świetle badań archeologicznych; 18 – ujęcie z góry, 19 – widok z boku. P. Pawlak
20 – Ulica Śródka. Archiwum Wydziału Rozwoju Miasta
21 – Most Biskupa Jordana. Archiwum Wydziału Rozwoju Miasta
Na okładce wykorzystano fotografię K. Frysia.

Projekt graficzny:
Anna Wybierała, Studio Poligraficzne Wydawnictwa Miejskiego

Wydawca:
Wydawnictwo Miejskie
ul. F. Ratajczaka 44, 61-728 Poznań

Druk:
Zakład Poligraficzny Moś i Łuczak sp.j.
ul. Piwna 1, 61-065 Poznań

Poznań 2008
ISBN 978-83-7503-047-1

Trakt Królewsko-Cesarski w Poznaniu

Most nad Cybiną ma ponadtysiącletnią historię. Najstarszy dotąd zachowany pisany dokument z informacją o moście pochodzi z roku 1150. Przez 1000 lat most był drewniany. Przez 40 lat (1968–2008) mostu nie było. Pierwszy stalowy most ze Śródki na Ostrów Tumski zbudowano w 1905 roku – w 1913 roku most ten wymieniono na nowy, wysadzony przez wojsko w 1939 roku. Obecnie postawiony jest trzecim w kolejności mostem stalowym nad Cybiną. Budowla jest bardzo solidna. Jeśli będzie starannie utrzymywana i chroniona przed korozją, ma szansę służyć Poznaniowi przez kolejne 1000 lat.

prof. dr hab. Andrzej Ryżyński

ISBN 978-83-7503-047-1