WOKÓŁ ŚRÓDKI

KWARTALNIK OSIEDLA
OSTRÓW TUMSKI-ŚRÓDKA-ZAWADY
-KOMANDORIA

ISSN 1640-4408 | Nr 2/3 (64/65) 2017 | BEZPŁATNY

Most Biskupa Jordana –
spełnione marzenia mieszkańców Śródki

2007-2017
10-LECIE MOSTU
BISKUPA JORDANA

Pierwsza w historii Ostrowa Tumskiego, Śródki i Zawad Rada Osiedla wyłoniona została w wyborach cztery lata temu. Właśnie kończy się jej kadencja. Wśród wielu spraw, jakie podjęliśmy w tym czasie, niewątpliwie najważniejszym było zainicjowanie działań związanych z odbudową historycznego połączenia, jakim był most łączący Śródkę z Ostrowem Tumskim. Inicjatywa nasza spotkała się z poparciem autorytetów Poznania reprezentujących najróżniejsze dziedziny, jak też pozostałych mieszkańców naszego miasta.

Niewielka budowla, która funkcjonowała od początków państwa polskiego, została rozebrana kilkadziesiąt lat temu [w 1970 r.]. Rekonstrukcja mostu ma na celu nie tylko zaspokojenie potrzeb mieszkańców tego regionu Poznania, ale – co ważniejsze – przywrócenie historycznego wyglądu tej części miasta.

Za wszystkie sygnały popierające nasze działania dziękujemy. Jesteśmy wdzięczni autorom tekstów i wypowiedzi, które zostały zamieszczone oraz wielu innym osobom, które bezinteresownie poświęciły swój czas pomagając w przygotowaniu folderu.

Rada Osiedla
Ostrów Tumski – Śródka – Zawady
[2003 r.]

10-LECIE MOSTU

Fot. Robert Woźniak

Cytowany powyżej wstęp do folderu wydanego w 2003 roku przez Radę Osiedla, zapowiadający starania o budowę mostu Cybińskiego otwierał – jak się później okazało – czteroletnią batalię o połączenie Śródki na powrót z Ostrowem Tumskim. W tym numerze gazety prezentujemy również materiały, które ukazały się w folderze przygotowanym przez Wydawnictwo Miejskie w rocznicę budowy przeprawy nad Cybiną – tj. w roku 2008. Przypominamy m.in. opracowania śp. prof. Andrzeja Ryżyńskiego (rektora Politechniki Poznańskiej w latach 1985-1990), archeologa Pawła Pawlaka z Pracowni Archeologiczno-Konserwatorskiej, *Kalendarium budowy mostu Cybińskiego* opracowane przez Zarząd Dróg Miejskich oraz liczne materiały zdjęciowe ukazujące historię przepraw na Cybinie, ich kolejne odsłony i ostatnią – związaną z mostem (w 2007 r.) – skomplikowaną operację przesunięcia starego mostu Rocha na nowe miejsce.

Redakcja

Historia mostu Cybińskiego

Andrzej Ryżyński

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, krawędzia-

Fragment planu widokowego G. Brauna i F. Hogenberga z 1618 r. – fragment mostu Cybińskiego wraz z bramą strażniczą zaznaczony w kółku (Muzeum Historii Miasta Poznania)

WOKÓŁ ŚRÓDKI

Kwartalnik Osiedla Ostrów Tumski – Śródka – Zawady – Komandoria

Wydawca: Miasto Poznań, Osiedle Ostrów Tumski, Śródka, Zawady, Komandoria; Wydział Wspierania Jednostek Pomocniczych Miasta, ul. Libelta 16/20. 61-706 Poznań. Adres redakcji: ul. Libelta 16/20. 61-706 Poznań. Zespół redakcyjny: Gerard Cofta – tel. 503-961-268 (red. naczelny), Gabriela Klause, Marek Knasiecki, Tomasz Magowski, Barbara Zalewska. Współpraca: Elżbieta Jaśkowiak, Jan Kaczmarek. Zdjęcia: archiwum. Redakcja zastrzega sobie prawo do skracania tekstów i zmiany tytułów nadesłanych materiałów. Redakcja nie zwraca tekstów niezamówionych. Materiały publikowane w gazecie chronione są prawem autorskim. Kwartalnik w internecie: http://www.wkn.com.pl/czasopisma/woko-rodki
Kontakt z redakcją: tel. 61 877-35-14. Przygotowanie: Wydawnictwo Kontekst, kontekst2@o2.pl; www.wkn.com.pl

Most Cybiński w czasie wielkiej powodzi w 1888 r.
Przy prawym krawężniku od strony napierającej wody widoczne szyny tramwajowe balastujące most. W tle kościół św. Małgorzaty (Muzeum Historii Miasta Poznania)

ków 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 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.

Budowa nowego mostu Cybińskiego

Andrzej Ryżyński

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.

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".

Rozbiórka starego Mostu Rocha, demontaż przęsła, które zostanie wykorzystane do zbudowania nowego Mostu Biskupa Jordana – 28 października 2002 r.
(fot. Robert Woźniak – archiwum gazety „Wokół Śródki")

Historia mostu Cybińskiego

Most Cybiński z 1905 r.
(Biblioteka Uniwersytecka UAM)

Most Cybiński – pocztówka sygnowana datą 1905 r.
(archiwum gazety „Wokół Śródki")

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, 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 wy-

Nieistniejący już fresk wykonany przez Katarzynę Kujawską oraz studentów ASP w Poznaniu na bocznej ścianie kamienicy przy ul. Ostrówek 6 – 3 czerwca 2006 r.

Andrzej Ryżyński

Żelazny Most Cybiński – akwarela artysty plastyka Henryka Kota

Żelazny Most Cybiński zbudowany w 1913 r. – widok od strony Ostrówka.
(fot. Roman Stefan Ulatowski – 1927 r.; Muzeum Historii Miasta Poznania)

delikaconej 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

Rozbiórka starego Mostu Rocha, demontaż przęsła, które zostanie wykorzystane do zbudowania nowego Mostu Biskupa Jordana – 30 października 2002 r.
(fot. Robert Woźniak – archiwum gazety „Wokół Śródki")

Demontaż przęsła starego mostu Rocha – 30 października 2002 r.
(fot. Robert Woźniak – archiwum gazety „Wokół Śródki")

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

Historia mostu Cybińskiego

Żelazny Most Cybiński zbudowany w 1913 r. – widok od strony Ostrowa Tumskiego (ze zbiorów Narodowego Archiwum Cyfrowego)

Żelazny Most Cybiński wysadzony przez wycofujące się polskie wojsko w 1939 r. – zdjęcie niemieckie (archiwum gazety „Wokół Śródki")

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 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

Zdemontowane przęsło starego mostu Rocha w oczekiwaniu na dalszy transport – 30 października 2002 r. (fot. Robert Woźniak – archiwum gazety „Wokół Śródki")

Zdemontowane przęsło starego mostu Rocha w oczekiwaniu na dalszy transport – 19 listopada 2002 r. (fot. Robert Woźniak – archiwum gazety „Wokół Śródki")

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

Andrzej Ryżyński

Andrzej Ryżyński

Odbudowany po wojnie drewniany Most Cybiński – 1947 r.
(archiwum gazety „Wokół Śródki")

Most Cybiński po II wojnie światowej
(Muzeum Historii Miasta Poznania)

tzw. kształt kapelusza napoleońskiego. Szerokość jezdni wynosiła 7 m, a obustronne chodniki miały 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

Zdemontowane przęsło starego mostu Rocha transportowane Wartą
w kierunku Cybiny – 4 grudnia 2002 r.
(fot. Robert Woźniak – archiwum gazety „Wokół Śródki")

Przęsło starego mostu Rocha transportowane ma podkładach kolejowych
brzegami Cybiny – 14 września 2007 r.
(fot. Gerard Cofta – archiwum gazety „Wokół Śródki")

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.

Historia mostu Cybińskiego

Most Cybiński po II wojnie światowej – widok od Śródki
(archiwum Miejskiego Konserwatora Zabytków)

Drewniany Most Cybiński – lata 60-te XX w.
(archiwum gazety „Wokół Śródki")

Most Cybiński
(Muzeum Hist

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 przy-

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

Andrzej Ryżyński

po II wojnie światowej
torii Miasta Poznania)

Już w latach 60-tych ubiegłego wieku most Cybiński był miejscem pamiątkowych zdjęć
(archiwum gazety „Wokół Śródki")

czółkach 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.

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.

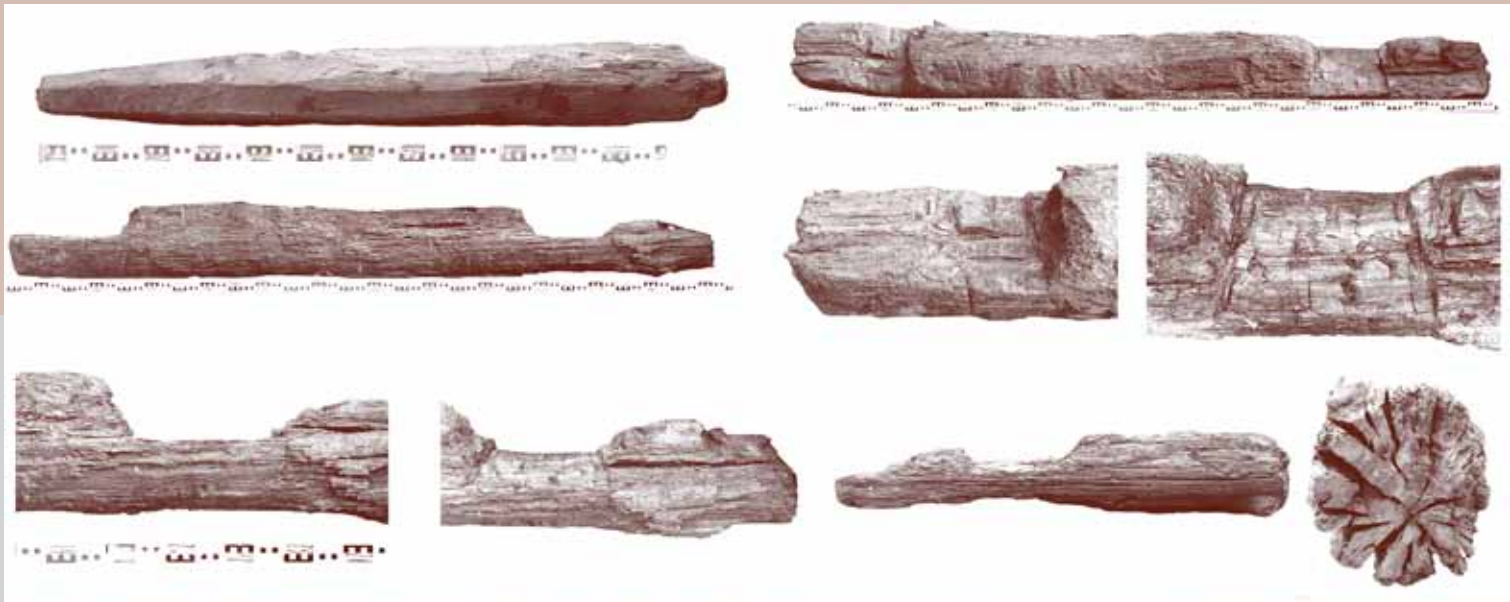
Oba artykuły autorstwa prof. Andrzeja Ryżyńskiego pochodzą z folderu *Most Biskupa Jordana szansą dla Śródki*, opracowanego przez Oddział Rewitalizacji Wydziału Rozwoju Miasta, który ukazał się w 2008 r. nakładem Wydawnictwa Miejskiego w Poznaniu.

ANDRZEJ RYŻYŃSKI (1926-2017) – 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".

Najstarszy poznański most

Ewa Pawlak i Paweł Pawlak

W 2007 roku przez budowę mostu Biskupa Jordana przywrócono łączność drogową między katedralnym członem Ostrowa Tumskiego a Śródką z Ostrówkiem. Przedsięwzięcie to poprzedzone zostało badaniami archeologicznymi w miejscu usytuowania obydwu przyczółków mostowych. W wykopie pod podporę przęsła o wymiarach: 12 x 17 m, znajdującym się na terenie Ostrowa Tumskiego, bezpośrednio przed ceglaną konstrukcją



Wykop pod zachodni przyczółek mostu Biskupa Jordana. Pale i elementy konstrukcyjne z przepraw mostowych istniejących od lat 70. X wieku (fot. Paweł Pawlak)

Wykop pod zachodni przyczółek mostu Biskupa Jordana. Prace przy odsłanianiu elementów konstrukcji mostów (fot. Paweł Pawlak)

z czasów pruskich, na której od połowy XIX wieku wspierane były mosty zarówno drewniane, jak i metalowe, odsłonięto relikty drewnianych przepraw. Dodajmy, że mimo upływu czasu świadomość tego odkrycia w zasadzie nie wyszła poza środowisko archeologiczne, stąd mimo ukazania się publikacji temu poświęconych [P. Pawlak 2008a; 2008b], dostrzegamy potrzebę ponownego naświetlenia tej problematyki, mając nadzieję, że wyjdzie ona tym razem poza nasze „branżowe opłotki”[1]. W trakcie naszych badań wydobyto ogółem 37 elementów, niemal wyłącznie dębowych, które w świetle analiz dendrochronologicznych łączyć można bez wątpienia z konstrukcjami wczesnośredniowiecznych mostów (rycina dolna na str. 10)[2]. Zachowały się dwa szeregi pali rozmieszczonych wzdłuż linii wschód-zachód, a więc zgodnie z osią mostu. Szereg południowy tworzyło 19 pali wbitych w dno doliny w trzech lub czterech nieregularnych rzędach, w pasie o długości 8,5 m i szerokości 2-2,4 m. Drugą linię, oddaloną ok. 2,6 m na północ, tworzyło 6 pali dębowych oraz fragment sosnowej dranicy stanowiącej pozostałość nawierzchni mostu. Pale rozmieszczone były tutaj w dwóch rzędach oddalonych od siebie o około 1,2-1,4 m, usytuowanych równolegle do reliktów omówionych wcześniej. Wystąpiły one w pasie o długości 6 m i szerokości 1,5-1,9 m. Zachowana długość

[1] Wydaje się konieczne, by w miejscu odkrycia najstarszego poznańskiego mostu z czasów pierwszych Piastów, umieścić stosowną informację.

[2] Szczegółowa charakterystyka odkrytych reliktów została już opublikowana [P. Pawlak 2008a]. Opis mostu w wersji zbliżonej do prezentowanej w niniejszej książce, zamieszczony został w wydawnictwie poświęconym budowie mostu Biskupa Jordana [P. Pawlak 2008b, s. 16-18].

Podstawowe dane geometryczne nowego mostu Cybińskiego

Rodzaj konstrukcji	most łukowy, jednoprzęsłowy
Technologia	stalowy most nitowany
Projekt	Lucjan Ballenstaedt (1949/1950)
Pierwotne przeznaczenie	most św. Rocha
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

(fot. Robert Woźniak – archiwum gazety „Wokół Śródki”)

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.

Najstarszy poznański most

Wykop pod wschodni przyczółek mostu Biskupa Jordana. Eksploracja i doczyszczanie warstwy z reliktami nowożytnej zabudowy Ostrówka (fot. Paweł Pawlak)

elementów nośnych mostu (pali) była zróżnicowana i mieściła się w granicach: 64-228 cm, a ich 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 wielobocznie, wyłącznie przy użyciu siekiery. Analiza dendrochronologiczna wykonana przez profesora Marka Krąpca z Akademii Górniczo-Hutniczej w Krakowie, wykazała w badanym materiale znaczną liczbę przyrostów (w wielu przypadkach wynosiła ona powyżej 150, natomiast w jednym aż 227). W kontekście stosunkowo niewielkiej średnicy pali może to świadczyć o ćwiartowaniu grubych pni drzew w celu uzyskania budulca o mniejszych gabarytach. Oprócz odkrytych pozostałości filarów mostu wydobyto 4 dębowe belki pochodzące z górnej konstrukcji mostu, z których tylko jedna zachowała się w całości. W pierwszym przypadku mamy do czynienia z okrąglakiem, z umieszczonymi w odległości 150 cm od siebie dwoma siodłowatymi zaciosami. Z jezdnią mostu łączyć można fragmenty dwóch dranic: jedna z nich wykonana została z drewna sosnowego, druga natomiast – z drewna dębowego.

Na uwagę zasługuje to, że nawet w efekcie tak szeroko zakrojonych prac badawczych, jakie przeprowadzono na dnie Jeziora Lednickiego, o większym zakresie niż te, które miały miejsce w Poznaniu, pozyskano bardzo małą liczbę elementów stanowiących relikty jezdni mostu. Jak przypuszcza Gerard Wilke [2000, s. 61-62], opierając się na przekazach pisanych, konstrukcja mostów umożliwiała stosunkowo szybki demontaż jezdni w razie zagrożenia militarnego.

Odsłonięte podczas wykopalisk elementy pozwalają odtworzyć z pewnym prawdopodobieństwem zarówno rodzaj konstrukcji, jak i wielkość mostu łączącego Ostrów Tumski z Ostrówkiem i Śródką. Na podstawie analizy odkrytych

Budowa przyczółków do osadzenia przęsła nowego mostu – 13 sierpnia 2007 r. (fot. Robert Woźniak – archiwum gazety „Wokół Śródki")

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

Wykop pod wschodni przyczółek mostu Biskupa Jordana. Profil wschodni wykopu z zabudową późnośredniowiecznego Ostrówka (fot. Paweł Pawlak)

elementów sądzimy, że konstrukcję mostu tworzyły filary zbudowane z kilku (zapewne 5-6) pali tworzących rodzaj wiązek. Przyjąć można, na podstawie analizy rozmieszczenia wspomnianych skupisk, że długość przęseł mostu, czyli odległości między filarami w układzie wzdłużnym konstrukcji, wynosić mogła około 1,7-2 m. Zachowana w całości belka z dwoma zaciosami stanowi prawdopodobnie pozostałość jednego z legarów, usytuowanych pierwotnie wzdłuż osi mostu, spoczywających na ułożonych wcześniej poprzecznie do nich tzw. belkach jarzmowych (stężniach), łączących dwa sąsiadujące filary mostu.

Taka konstrukcja stanowiła podstawę do montowania jezdni. Jedynym elementem pozwalającym określić choćby w przybliżeniu szerokość mostu cybińskiego, są odległości dzielące obydwa rzędy pali. Na tej podstawie całkowitą szerokość konstrukcji szacować można na około 5 m. Z badań prowadzonych na wielu stanowiskach wynika, że szerokość mostów wczesnośredniowiecznych zawierała się w granicach od około 3 do 5 m [G. Wilke 2000, s. 69; A. Kola, G. Wilke 2000, s. 44].

Zaproponowana rekonstrukcja oparta jest wprawdzie w dużej mierze na wynikach badań przeprowadzonych dla mostów lednickich [A. Kola, G. Wilke 2000, ryc. na str. 12], jednak przyjąć można, że w analogiczny lub zbliżony sposób wzniesiono most w Poznaniu. Oryginalny stan zachowania górnych partii niektórych pali daje możliwość próby odtworzenia wysokości bezwzględnej, na której znajdował się jego poziom użytkowy. Wynosić ona mogła od około 51,50 do 52,00 m n.p.m. Jak przypuszcza profesor Alfred Kaniecki [2004, s. 70], poziom wód w rzekach w Poznaniu wynosił w 2. połowie X wieku około 51,50 m n.p.m. Z powyższych uwag wynika wniosek, iż most rozpięty był stosunkowo nisko nad lustrem wody oraz – co należy szczególnie mocno zaakcentować – nad tą częścią dna doliny

Operacja przeniesienia przęsła nowego mostu nad mostem Mieszka I – 28-30 września 2007 r. (fot. Robert Woźniak – archiwum gazety „Wokół Śródki")

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 – l 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.

Najstarszy poznański most

identyfikowanej przez nas nie z Cybiną lecz z Wartą…, która okresowo mogła być zalewana wodą, stanowiąc trudny do przebycia, bagnisty teren. Dokonana analiza pozwala przyjąć, iż poziom mostu znajdował się około 3-4 m poniżej ówczesnych poziomów użytkowych zarówno na Ostrowie Tumskim, jak i na przeciwległym Ostrówku. Długość przeprawy funkcjonującej w 2. połowie X i w 1. połowie XI wieku rekonstruować można na około 70-75 m.

Wiek opisanej konstrukcji ustalono na podstawie analizy dendrochronologicznej wykonanej przez M. Krąpca. W świetle przeprowadzonych badań most został wzniesiony prawdopodobnie w 979 roku lub dwa lata wcześniej[3]. Drugi etap funkcjonowania tego obiektu rozpoczął się zapewne w 987 roku, trzeci – w 1006 roku, a czwarty – w 1021 roku. Wskazane daty, stanowiące cezury poszczególnych etapów użytkowania mostu, informują nas tak naprawdę o dokonywanych naprawach tego samego obiektu, którego lokalizacja nie ulegała zmianie.

Wyniki badań dendrochronologicznych pozwalają sądzić, iż mamy do czynienia wprawdzie z elementami różnoczasowymi, lecz reprezentującymi jedno założenie poddawane modyfikacjom i naprawom. Podane daty świadczą o tym, że napraw dokonywano dość często, co 10-15, maksymalnie 20 lat. Nie od rzeczy będzie wspomnieć, że na terenie rozciągającym się wzdłuż południowego muru katedry odkryto dwa drewniane moszczenia drogi, które odnieść można na podstawie badań dendrochronologicznych do końca X, względnie przełomu X i XI wieku, co świadczyć może o szeroko zakrojonych inwestycjach obejmujących zarówno trakt we wnętrzu grodu, jak i przeprawę przez rzekę wiodącą w kierunku szlaków na Gniezno i Kalisz.

Warto dodać, że podczas badań, oprócz elementów najstarszych przepraw, odkryliśmy 16 pali sosnowych o średnicy około 30 cm (wbitych przy użyciu kafara), związanych z konstrukcją mostu wzniesionego w końcu 1939 roku, po wkroczeniu wojsk niemieckich do Poznania. Zastąpił on zniszczoną przez wycofującą się armię polską metalową przeprawę, której konstrukcja powstała w 1913 roku[4].

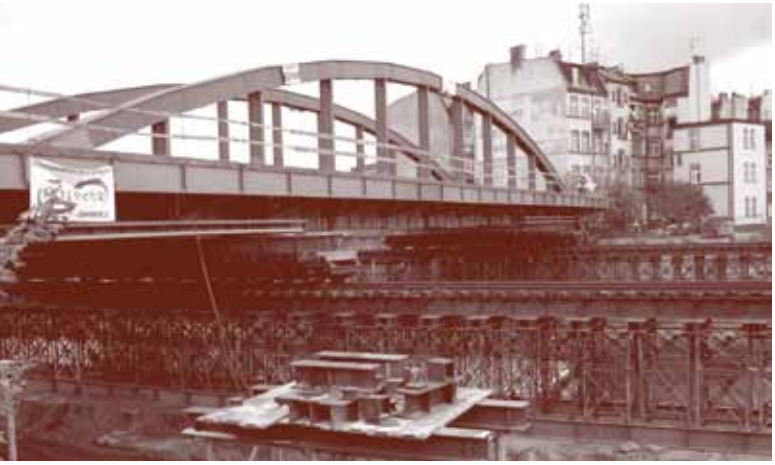
Ewa Pawlak, Paweł Pawlak[5]

---

[3] Najstarsze dwa elementy pochodzą z drzew ściętych w 977 roku, natomiast jeden z drzewa ściętego w 977 (-5/+8) AD. Trudno jednoznacznie stwierdzić, czy budowę rozpoczęto w 977, czy w 979 roku. Nie można wykluczyć, że ścinki części drewna przeznaczonego do budowy mostu dokonano wcześniej (tj. w 977 roku).

[4] Pierwszy most żelazny powstał w 1905 roku, jednakże został on rozebrany zaledwie po ośmiu latach ze względu na wadliwą konstrukcję [W. Karolczak 1997, s. 177 i n.].

[5] Artykuł Ewy Pawlak i Pawła Pawlaka został zaczerpnięty z książki ich autorstwa pt. *Serce miasta jest po prawej stronie. Archeologia o przeszłości poznańskiej Śródki i Ostrówka,* opublikowanej przez Wydawnictwo Kontekst w roku 2015.



Osadzenia przęsła mostu na wybudowanych przyczółkach – 25 października 2007 r.
(fot. Robert Woźniak – archiwum gazety „Wokół Śródki")

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.

Oprac. Zarząd Dróg Miejskich

Most Cybiński jest jednym z symboli Śródki. Charakterystyczne, czerwone łuki zaprojektowane pierwotnie przez Lucjana Ballenstaedta na potrzeby mostu Świętego Rocha, pojawiają się na wielu pamiątkowych fotografiach. Przez ostatnie dziesięć lat obiekt stał się kołem zamachowym zmian na Śródce. Czy możemy już mówić o efekcie mostu?

Na przełomie lat 60. i 70. XX w. na Śródce zakończyła się pewna epoka. Zamilkł klekot desek słyszany za każdym razem, gdy jakiś pojazd przejeżdżał przez drewniany most cybiński. Pojawił się szum samochodów mknących kilkadziesiąt metrów dalej w górę rzeki, po nowym moście. Budowa trasy szybkiego ruchu, konieczna z punktów widzenia ogólnomiejskiej infrastruktury i komunikacji, „przepruła" miasto na pół – niszcząc cześć ogrodu arcybiskupiego na Ostrowie Tumskim oraz plac Rynku Śródeckiego i okalające go kamienice. Na ponad czterdzieści lat mieszkańcy Śródki zostali pozbawieni dogodnego połączenia z Ostrowem Tumskim, Starym Miastem i dalej.

Powrót mostu nad Cybinę to zasługa zabiegów wielu mieszkańców, działaczy Rady Osiedla oraz formalny efekt Miejskiego Programu Rewitalizacji. Pojawienie się „nowej" przeprawy wiąże się także z rozbiórką przęsła pobliskiego mostu świętego Rocha. Pomysł wykorzystania starego przęsła był odważną decyzją i po licznych dyskusjach i konsultacjach zdecydowano się... przenieść most.

Zadanie to było jedną z pierwszych tego typu operacji inżynieryjnych w Polsce. Wymagało niezwykłej precyzji i współpracy inżynierów po obu stronach rzeki. Ich zaangażowanie doceniane było przez mieszkańców Śródki, którzy czekając i ciesząc się z powrotu kładki nad Cybinę, codziennie obserwowali stan prac. Po prawie trzech miesiącach „wędrówki", most stanął na Śródce 25 października 2007 roku. Z inicjatywy Rady Osiedla, decyzją Rady Miasta Poznania z dnia 22 listopada 2007 r. nadano mu imię Biskupa Jordana. Nazwa miała nawiązywać do wielowiekowej historii Śródki oraz działalności biskupa Jordana na pobliskim Ostrowie Tumskim.

Most Biskupa Jordana – otwarty oficjalnie 7 grudnia 2007 roku – to nie tylko pieszo-rowerowa kładka nad Cybiną. Obiekt pełni wiele ról. Jest długo wyczekiwanym łącznikiem „z miastem", placem zabaw, plenerową sceną. Przez ostatnie dziesięć lat, obiekt wrósł w społeczny i fizyczny krajobraz Śródki.

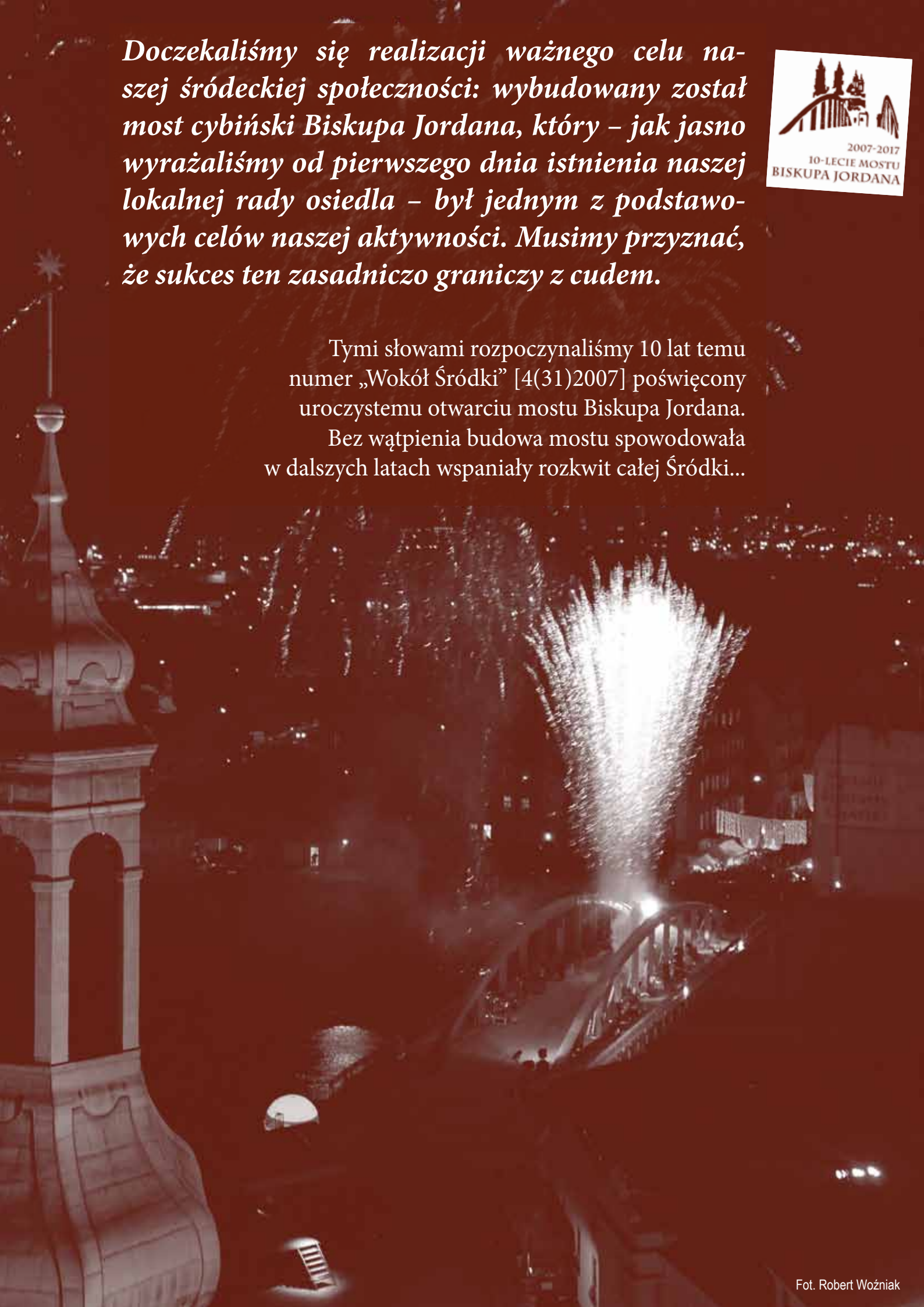
Z okazji powrotu mostu, w Bramie Poznania prezentujemy wystawę czasową „Efekt mostu. Wystawa z okazji dziesięciolecia powrotu mostu na Śródkę". Serdecznie zapraszamy.

Anna Pikuła, Michał Kępski

Doczekaliśmy się realizacji ważnego celu naszej śródeckiej społeczności: wybudowany został most cybiński Biskupa Jordana, który – jak jasno wyrażaliśmy od pierwszego dnia istnienia naszej lokalnej rady osiedla – był jednym z podstawowych celów naszej aktywności. Musimy przyznać, że sukces ten zasadniczo graniczy z cudem.

2007-2017
10-LECIE MOSTU
BISKUPA JORDANA

Tymi słowami rozpoczynaliśmy 10 lat temu numer „Wokół Śródki" [4(31)2007] poświęcony uroczystemu otwarciu mostu Biskupa Jordana. Bez wątpienia budowa mostu spowodowała w dalszych latach wspaniały rozkwit całej Śródki...



Fot. Robert Woźniak