

Mosty drogowe na Bugu we Włodawie

Położona nad Bugiem Włodawa nie była w przeszłości – jak to jest obecnie – odcięta od terenów stanowiących jej wschodnie zaplecze gospodarcze. Dostęp do nich zapewniały funkcjonujące na rzece przeprawy promowe i mostowe, zmieniające się pod wpływem wydarzeń historycznych, które miały miejsce na tym obszarze.

Celem artykułu jest zarysowanie historii obiektów umożliwiających przekraczanie Bugu we Włodawie w ruchu pieszym i kołowym od lat 80. XIX w. do lat 60. XX w., widzianej oczami mieszkańców położonej w pobliżu mostów drogowych okolicy. Źródło wiedzy stanowiły przede wszystkim relacje członków rodziny Anisiewiczów, zamieszkałej od co najmniej XIX w. przy ulicy Podzamcze, w bezpośrednim sąsiedztwie zlokalizowanego tu pod koniec XIX w. stałego mostu drogowego. Wykorzystano wspomnienia naocznych świadków historii – Władysława Anisiewicza (ur. 1937) oraz Haliny Sobolewskiej z d. Anisiewicz (ur. 1933), a także informacje pochodzące z przekazów rodzinnych starszych pokoleń.

Prekursorami pierwszego stałego mostu na Bugu we Włodawie były przeprawy promowe, które funkcjonowały tu już we wcześniejszych wiekach. Inwentarz miasta sporządzony w 1773 r. informował, że ówczesny most składał się z siedmiu promów przytwierdzonych do pali, który „środkiem dla wolnego przechodu statków bywa otwierany, czyli w dwóch sztukach rozpuszczany, na żelaznych ankrach unoszących się”¹. Z kolei źródła z połowy XIX w. podają informację o moście pływającym (tężwowym), zbudowanym z 3-5 promów wiązanych linami, rozłączanych na czas przepływu statków, działającej wówczas na Bugu żegluga². Podkreślają jednocześnie zły stan techniczny urządzeń przewozowych zaniedbanych przez administrację dóbr włodawskich. Przeprawa promowa, o której mowa zlokalizowana była pomiędzy położoną na lewym brzegu Włodawą a prawobrzeżną miejscowością Włodawka, w pobliżu późniejszego młyna Teofila Zalewskiego (obecnie teren byłej kaflarni). Most pływający w opisanej postaci funkcjonował na Bugu do 1915 r., kiedy został zniszczony przez wycofujące się na wschód wojska rosyjskie³.

Znacząca poprawa sytuacji w zakresie infrastruktury umożliwiającej przemieszczanie się przez Bug we Włodawie nastąpiła pod koniec XIX w. Miasto zawdzięczało to budowie linii kolejowej Brześć–Chełm, którą zakończono w 1887 r. Od Brześcia do Włodawy linia poprowadzona została po prawej stronie rzeki. Na południe od Włodawy przekraczała Bug wykorzystując zbudowany dla niej most kolejowy (żelazny) i do Chełma wiodła na lewym brzegu rzeki. Stację kolejową dla miasta ulokowano w miejscowości Tomaszówka za Bugiem, w odległości 3 km od Włodawy. Przy takiej lokalizacji niezbędna stała się infrastruktura drogowa wraz ze stałym mostem, umożliwiającą pieszym i pojazdom kołowym dotarcie ze stacji do miasta.

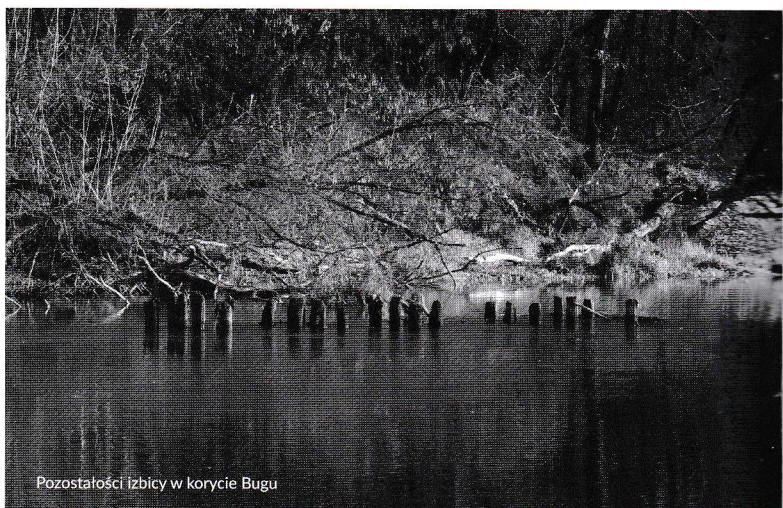
Budowa kolei przyczyniła się do powstania szosy lubelskiej (obecna ul. Lubelska), którą wytyczono równoleżnikowo na zachód z Tomaszówki do Włodawy i dalej w kierunku Lublina. Nie bez znaczenia dla przebiegu drogi łączącej kolej z miastem pozostawała też pobliska lokalizacja koszar wojskowych, zapewniająca stacjonującemu tu wówczas garnizonowi (XVII Brygada Artylerii i 1-2 szwadrony 38 pułku dragonów⁴) łatwy dostęp do stacji. Ponieważ szosa pokonywała rozległe zagłębienie pradoliny Bugu, jej części dochodzące bezpośrednio do rzeki usypano w postaci nasypu ziemnego, do dziś zachowanego w krajobrazie okolicy. Odcinki drogi



Pozostałość nasypu szosy nad Bugiem w 2018 r.

po obydwu stronach Bugu, na wysokości poziomu przedzielonej rzeką szosy, połączył wybudowany wówczas stały most drewniany. Posiadał on kilkanaście przęseł, a jego filary chronione były przed naporem kry przez dwa rzędy izbic, zwanych też lodorezami. Pierwszy rząd znajdował się ok. 200 m w górę rzeki, a drugi tuż przed mostem. Pozostałości jednej z izbic pierwszego rzędu do dziś widoczne są w korycie Bugu.

Na wschód od głównego mostu, w linii szosy powstały jeszcze dodatkowo dwa małe mosty. Miały one za zadanie przepuszczanie



Pozostałości izbicy w korycie Bugu

nadmiaru wody pojawiającej się w rzece po wiosennych roztopach. Obiekty te w okresie międzywojennym zostały zlikwidowane przez zasypianie.

Drewniany most wybudowany na Bugu we Włodawie w latach 80. XIX w. służył mieszkańcom niespełna 30 lat. W czasie I wojny światowej został spalony przez wycofujące się przed Niemcami w dniu 15 sierpnia 1915 r. wojsko rosyjskie. Ostatnimi żołnierzami carskiej armii, którzy przeszli przez obłożony słomą most przed jego spalaniem byli włodawianie Ksawery Anisiewicz – ojciec Władysława i Haliny oraz Bronisław Filipowicz.

Potrzebujące przeprawy przez rzekę wojska niemieckie, kontynuujące ofensywę w kierunku twierdzy brzeskiej, w krótkim czasie postawiły most pontonowy, który zlokalizowały na południe od zniszczonego, w miejscu gdzie nadbużańska grobla skręca pod kątem niemal prostym w stronę Orchówka. Jednocześnie zbudowały niski most saperski tuż obok spalonej przeprawy. Obiekty te posłużyły Niemcom do przejścia na wschodnią stronę Bugu, a we wrześniu 1915 r. zostały także wykorzystane przez oddziały legionowe kierujące się na pozycje nad Styrem i Stochodem⁵.

Podczas okupacji Niemcy odbudowali zniszczony most wysoki o konstrukcji podobnej do poprzedniego. Przeprawa ta funkcjonowała przez okres dwudziestolecia międzywojennego, do początków II wojny światowej. Była wykorzystywana przez

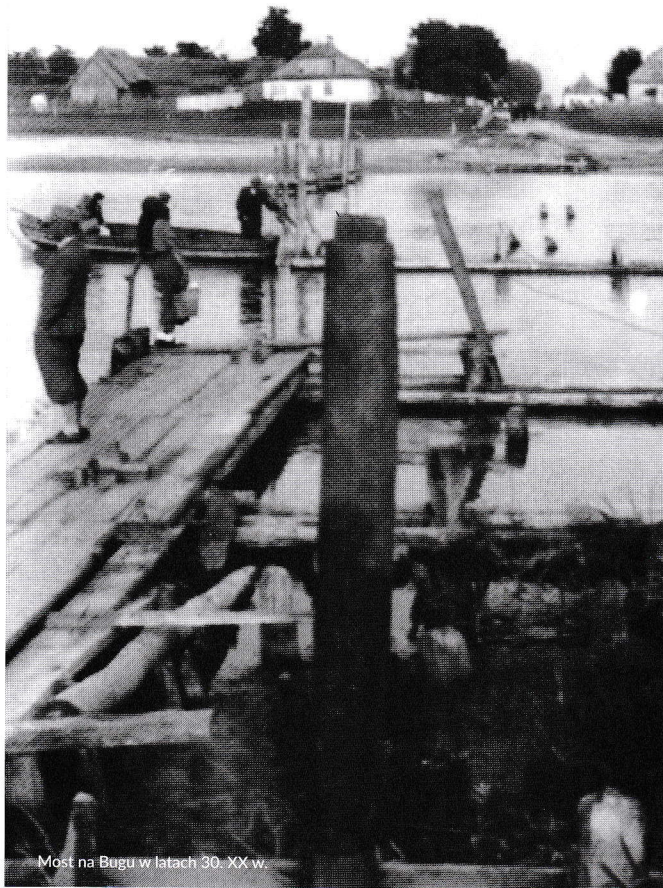


Most na Bugu w latach 30. XX w.

pasażerów kolei lub osoby potrzebujące dostać się na drugi brzeg rzeki. Zdarzało się jednak, że rolnicy z Włodawy przekraczali Bug jadąc furmankami obok mostu, bezpośrednio przez rzekę. Taka przeprawa dawała kilka korzyści. Konie korzystały z wodopoju, natomiast drewniane koła namakały wodą i nie rozsychały się szybko. Ten sposób pokonywania Bugu był jednak niebezpieczny, bo nurt rzeki często zmieniał jej piaskowe dno. Tam gdzie poprzedniego dnia było ono przejezdne, w następnym mogło już powstać groźne dla ludzi i koni zagłębienie.

Oprócz stałego mostu drogowego w dwudziestolecu międzywojennym we Włodawie, w miejscu dawnego promu działała także przeprawa czórnami, które przeciągano linami. W latach 1933-1937 ponownie uruchomiono tu prom w kształcie pomostów na pontonach, a pod koniec lat 30. prywatny przedsiębiorca zbudował sezonowy obiekt, który montowano przy niskim stanie

wód wiosną, a na zimę rozbierano⁶. Przeprawy te służyły głównie mieszkańcom leżącej na prawym brzegu Włodawki.



Most na Bugu w latach 30. XX w.

Dnia 16 września 1939 r. stały drogowy most na Bugu podzielił los swojego poprzednika i został spalony, tym razem przez wojsko polskie, zabezpieczające się przed nacierającymi od strony Brześcia wojskami niemieckimi. Zmusiło to Niemców do budowy, nieco



Tymczasowa przeprawa zbudowana przez Niemców w 1939 r.

bardziej na południe, tymczasowej przeprawy, którą wykorzystali m.in. wojska 3 Dywizji Pancernej Wehrmachtu z XIX korpusu gen. Guderiana⁷ oraz uchodźcy cywilni uciekający przed Sowietami ze wschodu do strefy niemieckiej⁸.

Po kilku miesiącach na miejscu spalonego mostu Niemcy

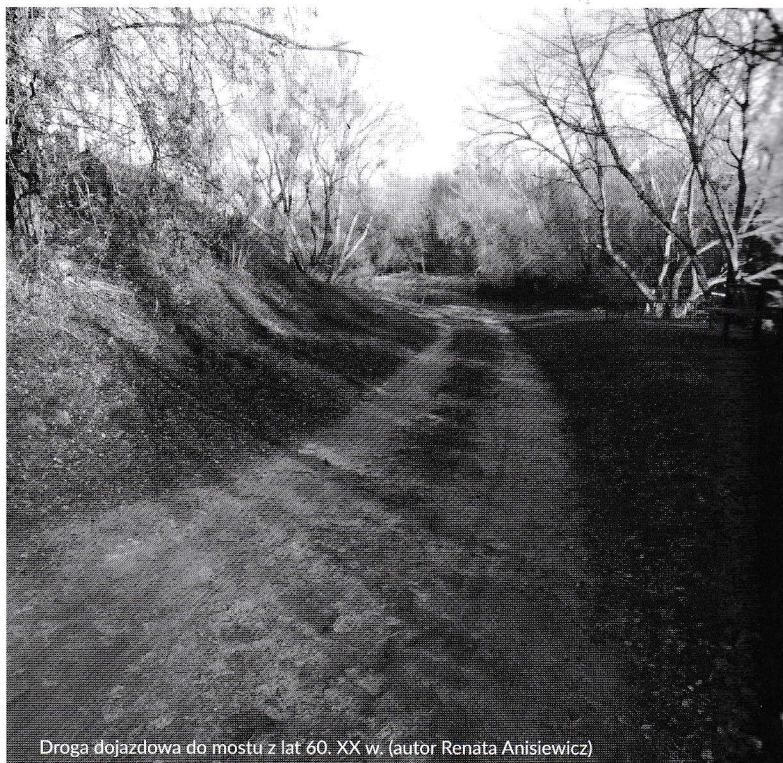
wraz z Sowietami, na ustanowionej pomiędzy nimi granicy na Bugu, zbudowali trzeci stały most. Do odbudowy wykorzystano niedopalone pale z poprzedniego obiektu, które ścięto nad wodą. Na tych palach ustawiono nowe pale, łącząc je ze starymi za pomocą kłamr. Pale sosnowe zostały dostarczone przez Sowietów z lasów w okolicy miejscowości Piszcz, odległej o 16 km na wschód od Włodawy (obecnie Ukraina). Zastosowana technologia pozwoliła na szybką odbudowę mostu wysokiego, równego z poziomem szosy. Obiekt ten nie posłużył jednak zbyt długo, tym razem ulegając siłom natury. Do zniszczenia mostu doszło wiosną 1942 r. Runął do rzeki pod naporem kry lodowej spływającej podczas podwyższonego poziomu wody. Świadkiem wydarzenia była m.in. Halina Sobolewska.

Jeszcze w tym samym roku, po obniżeniu się poziomu wody w Bugu, Niemcy wykorzystując jeńców radzieckich^{Żydów} wybudowali nowy most. Leżał on ok. 20 m na południe od poprzedniego, obok szosy i był równy z poziomem terenu otaczającego jej nasyp. Od czasu budowy czwartego, tym razem niskiego mostu, szosa na odcinku od ulicy Lubelskiej do rzeki jest nieczynna w ruchu drogowym. Dojazd do przeprawy u podnóża nasypu szosy został wyłożony drewnianymi balami, które pod koniec lat 40. okoliczni mieszkańcy rozebrali z przeznaczeniem na opał. 22 lipca 1944 r. Niemcy cofając się przed naporem zbliżającej się Armii Czerwonej wysadzili zaminowany wcześniej most. W miejscu jego lokalizacji Sowietci zbudowali prowizoryczną przeprawę, która służyła wojskom radzieckim idącym na zachód.

Po przejściu Armii Czerwonej w tym samym miejscu natychmiast zaczęto budowę stałego, piątego już mostu. Most budowali wspólnie Rosjanie i Polacy, zarówno wojskowi, jak i cywile. Funkcję kierownika robót pełnił Konstanty Sakacz. Wśród zatrudnionych był cieśla Stanisław Anisiewicz – brat Władysława i Haliny. Obiekt ten został wykorzystany przez wojska radzieckie w lipcu i sierpniu 1945 r. W pamięci okolicznych mieszkańców utrwaliły się wracające po zwycięskiej wojnie oddziały, prowadzące ze sobą z Niemiec zdobyczne stada krów, owiec i koni. Po przejściu wycofujących się wojsk most nie był już wykorzystywany. Na Bugu ustanowiono granicę z ZSRR, jednak ruch przez nią nie istniał. W pobliżu szosy nad rzeką wybudowano drewnianą strażnicę, w której na stałe mieszkało czterech żołnierzy Wojsk Ochrony Pogranicza, pełniących na zmiany wartę przy moście. W 1948 r. reżim graniczny znacznie zaostrzono^o. Wzdłuż Bugu zaorano pas graniczny, co oznaczało absolutny zakaz dostępu do rzeki dla miejscowej ludności. Most przestał być potrzebny, a ponieważ jego ochrona generowała koszty, został rozebrany.

Historia mostów na Bugu we Włodawie nie kończy się jednak w 1948 r. Po kilkunastu latach przerwy, na początku lat 60. XX w., na fali zawirowań politycznych pomiędzy ZSRR a Zachodem, Rosjanie budują szóstą już przeprawę przez graniczną rzekę Bug. W razie pogorszenia się sytuacji międzynarodowej miała ona służyć jako miejsce szybkiego przetrzutu wojsk radzieckich w głąb Europy. Obiekt przeznaczony do przejazdu pojazdów mechanicznych usytuowany został naprzeciw nasypów dawnej szosy. Jezdnia mostu była rozbierana w środkowej części. Na jego konstrukcję składały się drewniane pale wbite w dno równo z poziomem terenu.

Na palach ułożono belki, na nich w razie potrzeby układano płyty jezdne, montowane dźwigiem samochodowym. Płyty zdeponowano na brzegu rzeki po stronie ZSRR. Drogi dojazdowe do mostu na odcinku przy rzece wybrukowano, co po polskiej stronie do dzisiaj jest widoczne w okolicy wodowskazu.



Droga dojazdowa do mostu z lat 60. XX w. (autor Renata Anisiewicz)

Most nie został nigdy wykorzystany zgodnie ze swoim militarnym przeznaczeniem. Jednak kilka razy posłużył jako przeprawa dla zorganizowanych grup mieszkańców Włodawy i okolic oraz przygranicznych terenów ZSRR przekraczających Bug w ramach zacieśniania przyjaźni polsko-radzieckiej. Z okazji Dnia Zwycięstwa



Most na Bugu w latach 60. XX w. (Włodawa i okolice w fotografii, 2005, TPZW, Włodawa-Lublin, s. 108, zdj. 6)

(9 maja) Polacy udawali się do Tomaszówki, gdzie na błoniach w pobliżu miejscowości odbywały się (suto zakrapiane alkoholem) spotkania przyjaźni. Z kolei mieszkańcy ZSRR przychodzili do Włodawy 22 lipca, by uczestniczyć w równie dobrze pamiętanych potem wiecach przyjaźni z okazji Święta Odrodzenia Polski. Most istniał do końca lat 60., po czym został zlikwidowany, kończąc niestety na wiele lat historię przepraw przez Bug we Włodawie.