



GRZEGORZ URBANEK¹

Wojewódzka i Miejska Biblioteka Publiczna im. Zbigniewa Herberta w Gorzowie Wlkp.
ORCID: 0000-0002-7183-2117

MOST DROGOWY W KROBIELEWKU – WYRÓŻNIAJĄCY SIĘ OBIEKT INŻYNIERSKI DOLINY WARTY

ROAD BRIDGE IN KROBIELEWKO – AN OUTSTANDING CIVIL ENGINEERING STRUCTURE IN THE WARTA RIVER VALLEY

ABSTRACT: The establishment of the Polish-German border in 1919 contributed to the loss of many communication routes in the western part of Greater Poland by Germany. One of the solutions to improve local transport and trade was to build a bridge at Krobielewko. Built between 1936 and 1938, the bridge was the longest wooden construction of its kind in the Third Reich.

KEYWORDS: Germany, bridge, Warta River, Krobielewko, Międzychód, Skwierzyna

Krajobraz kulturowy szerokiej terasy Warty został naznaczony w minionym stuleciu kilkoma imponującymi konstrukcjami mostowymi, zresztą dostosowanymi do trudnych, lokalnych warunków terenowych. Wśród nich niewątpliwie wyróżniał się most drogowy w Krobielewku (Klein Krebbel), zbudowany w latach 1936–1938, a stanowiący świadectwo wieloletnich zmagania o poprawę sytuacji komunikacyjnej ówczesnego powiatu skwierzyńskiego. Zastosowanie drewna jako głównego materiału budulcowego czyniło go najdłuższą tego typu konstrukcją w Niemczech hitlerowskich, o tyle nieszablonową, że powstała w czasie supremacji żelbetu i stali.

Zasób materiału źródłowego odnoszącego się do prezentowanej budowli jest skromny. Podstawowe informacje dotyczące mostu znajdują się w aktach Urzędu

¹ Autor składa podziękowania p. Annie Brol z Biblioteki Cyfrowej Politechniki Śląskiej za wykonanie reprodukcji zdjęć archiwalnych mostu w Krobielewku, które zamieszczono w artykule.

Budownictwa Wodnego w Gorzowie Wielkopolskim przechowywanych w Archiwum Państwowym w Gorzowie Wielkopolskim, jednakże nie zawierają specyfikacji przetargowej, jak również nie wymieniają wszystkich modyfikacji dokonanych w obrębie obiektu do 1945 r.² Wiele cennych a nieuwzględnionych we wspomnianym poszycie danych dostarcza z kolei artykuł inż. Hansa Pommerreniga, który osobiście nadzorował inwestycję³. Na wartościowe, ale wyrzykowe wzmianki o roli mostu w Krobielewku w układzie komunikacyjnym Marchii Granicznej Poznańskie–Prusy Zachodnie udało się natrafić w zespole OKW/Wehrwirtschafts- und Rüstungsamt w Federalnym Archiwum Wojskowym we Fryburgu Bryzgowijskim⁴. Należy jeszcze podkreślić, że most pomimo swoich niezaprzeczalnych walorów nie był przedmiotem współczesnych rozważań naukowych, natomiast pojedyncze wzmianki na jego temat pojawiają się we powojennej prasie, lecz z pominięciem zasadniczego aspektu jego budowy, a więc uwarunkowań komunikacyjnych doliny Warty⁵.

Sytuacja komunikacyjna odcinka Warty w okolicach Skwierzyny (do lat 20. XX w.)

O pierwszym moście drewnianym w Krobielewku wiadomo w zasadzie niewiele. Musiał istnieć co najmniej od początku lat 70. XVII w., co poświadcza dokument Johanna Prusimskiego z Kolna (Kulm) wystawiony pod koniec 1672 r. Wspomniany ziemianin zobowiązywał tu okolicznych mieszkańców do użyczenia wozów do transportu drewna lub ziemi, o ile wymagałby tego zły stan przeprawy⁶. Most nie przetrwał próby czasu i prawdopodobnie aż do początku lat 20. XX w. nie widziano potrzeby postawienia nowej konstrukcji. Wynikało to po części z wyklarowanej już wówczas sytuacji gospodarczej w dolinie Warty, gdzie podobne znaczenie handlowo-usługowe zyskał zarówno Międzychód (Birnbaum), jak i Skwierzyna (Schwerin an der Warthe) – ośrodki, w których nieprzerwanie

² Archiwum Państwowe w Gorzowie Wielkopolskim (dalej: AP GW), Urząd Budownictwa Wodnego w Gorzowie Wlkp. (dalej: UBWwGW), sygn. 316: *Brückenbau bei Klein-Krebbel*.

³ Hans Pommerrenig, *Holzbrücke über die Warthe bei Klein-Krebbel*, „Die Bautechnik”, nr 12 z 18 III 1938, s. 160–161.

⁴ Bundesarchiv-Militärarchiv Freiburg im Breisgau (dalej: BA-MA), OKW/Wehrwirtschafts- und Rüstungsamt, sygn. RW 19/1746: *Einzelne Grenzgebiete*, Bd. 2.

⁵ Zob. m.in.: Dariusz Brożek, *Ten most był najdłuższy w całych Niemczech. Miał 317 metrów*, „Głos Międzrzecza i Skwierzyny”, nr 1 (10) z 7 I 2015, s. 4.

⁶ *Die Gründung der Gemeinde Großkrebbel*, „Heimatkalender für den Kreis Schwerin/W.”, Schwerin/W. 1937, s. 104. Przedruk tekstu w: *Mein Schwerin Warthe*, bearb. Erich Klemt, Brilon/Westf [b.d.], s. 21.

funkcjonowały przeprawy mostowe. Niemniej jednak przez wiele lat problemem Skwierzyny, zresztą bardzo poważnym, był dojazd do miasta od strony północnej. Obfite wylewy Warty sprawiały bowiem, że biegnąca tam droga pozostawała wyłączona z eksploatacji przez kilka miesięcy w ciągu roku. Dopiero w latach 1932–1935 udało się wybudować na tym newralgicznym odcinku nasyp drogowy, most drogowy oraz wykopano kanał ulgi, wykorzystując jedno z warciańskich starorzeczy⁷.

Zanim dokonano modernizacji szosy, wschodnia część powiatu skwierzyńskiego już od roku 1919 musiała zmagać się z impasem komunikacyjnym i handlowym. Oczywiście tego przyczyną stała się granica polsko-niemiecka, która odcięła dostęp wielu prawobrzeżnym wsiom niemieckim do pobliskiego, lecz polskiego teraz Międzychodu. W konsekwencji doprowadziło to do rychłego załamania się lokalnego handlu i trwających kilka lat utrudnień w ruchu granicznym dla osób świadczących pracę najemną na roli. Jak się wkrótce okazało, utracono też dalekosieźny rynek zbytu w postaci większych ośrodków, położonych na wschód od powiatu. Benno Thome wspomina, że tylko ze Skwierzyny do Poznania (Posen) kursowały dotychczas drogą wodną dwa–trzy parostatki w ciągu dnia, dowożące produkty spożywcze⁸. Ponadto kierunek wschodni przestał się liczyć w przewozie wyrobów tytoniowych oraz garbarskich, przy których produkcji zatrudniano w powiecie skwierzyńskim 400–500 osób⁹.

Jednakże innym problemem, nad którym należało się jeszcze pochylić, był dostęp do pomocy lekarskiej oraz kolei żelaznej. W nowej sytuacji można było go rozwiązać na dwa różne sposoby. Pierwszy wiązał się z nadkładaniem kilometrów do Skwierzyny przez Nowy Dwór (Neudorf) oraz Świniary (Schweinert), co, jak wspomniano wcześniej, uzależnione było od kaprysów wielkiej rzeki. Bliższą alternatywą pozostawał dojazd do stacji w Goraju (Goray, później: Eibendorf), tyle że własną furmanką – przez bród pomiędzy Krobielewkiem a Krobielewem (Groß Krebbel), oczywiście pod warunkiem niskiej wagi załadunku i przy niskim stanie

⁷ Szerzej: Miron Urbaniak, *Kolej Skwierzyna–Stare Bielice. Kolejowy modernizm w Polsce*, Łódź 2013, s. 44.

⁸ Benno Thome, *Die Folgen der Grenzziehung von 1920 auf die Stadt Schwerin (Warthe)*, [w:] *Bilder aus der Grenzmark Posen–Westpreussen*, Berlin 1931, s. 4–5; *idem*, *Schwerin (Warthe). Wirtschafts-, Kultur- und Sozialgeschichte einer ostdeutschen Kleinstadt*, Kiel 1963, s. 65.

⁹ Brandenburgisches Landeshauptarchiv Potsdam, Rep. 1. Oberpräsident der Provinz Brandenburg und Berlin, Akte 1 Oberpräsident 1988, k. 5.

Warty¹⁰. I właśnie w perspektywie kolejnych lat miejsce to widziane było jako najbardziej dogodny do założenia nowej przeprawy mostowej przez Wartę.

Wokół nowego mostu w Krobielewku (lata 20. XX w.)

Wobec wskazanych kwestii dziwić może, iż temat mostu pod Krobielewką został podjęty dość późno, bo w połowie 1926 r. Zastanawia jeszcze, że skoro przeprawie przypisywano wielkie znaczenie dla przygranicznej gospodarki i komunikacji, to mimo wszystko nie została ujęta w tzw. natychmiastowym lub doraźnym programie pomocowym Rzeszy dla Wschodu (*Sofortprogramm: Hilfsaktion des Reiches für den Osten*), który rozpisano właśnie na 1926 r., i wykorzystano do rozbudowy dróg Marchii Granicznej¹¹. W czerwcu tegoż roku pewnie było, że ciężar finansowania inwestycji pod Krobielewką przyjmą na siebie władze powiatu skwierzyńskiego, ale trzeba było jeszcze zasięgnąć opinii kilku urzędów. Wymiana uwag toczyła się przede wszystkim między projektantem – gorzowskim Urzędem Budownictwa Wodnego oraz Ministerstwem Komunikacji Rzeszy, Ministerstwem Reichswehry i Zarządem Regulacji Rzeki Odry (Oderstrombauverwaltung) z siedzibą we Wrocławiu (Breslau). Szczególnie zainteresowane budową było wojsko, czekające tylko na sygnał, by oddelegować do prac oddziały inżynieryjne (saperskie)¹². Wprawdzie nie podano tu nazwy wyznaczonej jednostki, ale założyć można, że mogliby w nich uczestniczyć żołnierze 3. Pruskiego Batalionu Saperów w Kostrzynie nad Odrą (Küstrin).

Pierwsze wytyczne dostarczone przez Urząd Budownictwa Wodnego wymagały konfrontacji z warunkami terenowymi, w jakich stanąć miała nowa przeprawa (na 235,7 km Warty). W miejscu przewidzianej budowy odległość pomiędzy głowicami ostróg wynosiła 62,5 m przy szerokości dna Warty wynoszącej 44 m, podczas gdy standardowe parametry dla Odry, Warty i Noteci były nieco inne i wynosiły odpowiednio 65 m i 46 m. Obawy budził również stan grobli na odcinku kilkuset metrów powyżej przyszłego mostu. Nosiła ona ślady dwóch wyrw powstałych w trakcie powodzi 1888 r. i tym samym nie gwarantowała równomiernego przepływu kry lodowej. Gorzowski urząd miał jednak świadomość, że budowla usytuowana w szerokiej niecce Warty musi posiadać konstrukcję z jednej

¹⁰ AP GW, UBWwGW, sygn. 316, k. 18.

¹¹ Por. Urbaniak, *Kolej*, s. 41.

¹² AP GW, UBWwGW, sygn. 316, k. 1–4.

strony odporną na działalność lodu, a z drugiej zapewniającą bezproblemowy ruch statków. Zaproponowano wstępnie długie na 45 m przeszło nurtowe, przeszła zalewowe o świetle co najmniej 20 m i wysokość dolnej krawędzi pomostu nie mniejszą niż 4 m powyżej średniego lustra Warty. Gdyby nie udało się odpowiednio wzmocnić filarów, wskazano, że niezbędne jest poprzeczenie ich lodołamami (izbicami). Interesujące pozostaje, że na tę chwilę nie przesądzono jeszcze, z jakiego budulca powstanie most¹³.

Zarząd Regulacji Rzeki Odry tymczasem bacznie przyglądał się kwestiom przeciwpowodziowym. Nalegał na budowę przeszł zalewowych o świetle 12 m przy zastosowaniu możliwie ażurowej konstrukcji filarów, tak samo wskazał na wybranie ziemi w terenie zalewowym – wszystko po to, by umożliwić swobodne odprowadzanie wody powodziowej; dolna krawędź przeszł zalewowych miała tu przebiegać 0,5 m powyżej najwyższego stanu wody. Ziemię pozyskaną z profilowania terenu zalewowego proponowano z kolei wykorzystać do wzmocnienia (wymiany) gruntu w miejscu budowy mostu. Oczywiście wyzwaniem samym w sobie pozostawała realizacja przeszła nurtowego. Ze względu na jego rozpiętość (odległość między osiami przyczółków miała wynosić 55 m) zastanawiano się, czy saperzy z Kostrzyna będą w stanie podjąć budowę konstrukcji z zastosowaniem dźwigarów Howe'a¹⁴, w przeciwnym wypadku rozważano bliżej nieokreślony żelazny ustrój nośny, wsparty na drewnianych jarzmach. Niespodziewanie, z pomocą inżynierom postanowił przyjść właściciel okolicznych dóbr w Wiejcach (Waitze), płk Alexander von Benningsen¹⁵. Niewątpliwie zależało mu na rychłym rozpoczęciu prac, dlatego udał się do gorzowskiego Urzędu Budownictwa

¹³ *Ibidem*, k. 7–8.

¹⁴ System dźwigarów Howe'a tworzyły drewniane pasy i krzyżulce z zastosowaniem pionowych żelaznych ściągów (prętów). Po osadzeniu dźwigarów ściągna były ostatecznie naprężane za pomocą śrub, dzięki czemu wywoływano sztuczne naprężenie w krzyżulcach. Szerzej: Stanisław Kunicki, *Krótki zarys rozwoju budowy mostów kolejowych w ciągu stulecia 1825–1925*, „Przegląd Techniczny”, 65 (1927), 29–30, s. 672.

¹⁵ W omawianym czasie płk Alexander von Benningsen pełnił funkcję dowódcy dywizjonu granicznego „A”, podlegającego pod 12. Rejonową Komendanturę Grenzschtzu (Grenzschtz Abschnitt Kommandantur 12) w Kostrzynie nad Odrą. – Konrad Sorsche, *Festungskommandantur Küstrin 1932–1939. Grenzschtzkommando 12, freiwilliger Grenzschtz, Festungsfront Oder–Warthe–Bogen (Nischlitz–Obra Stellung, Ostwall)*, 50. *Grenz-Infanteriedivision*, [b.m.w.] 1995, s. 9. Natomiast własność ziemska w Wiejcach znajdowała się w posiadaniu rodu Benningsen od 1904 r. Warto przy tym wskazać, że ojciec Alexandra, Rudolf von Benningsen sprawował urząd w niemieckich koloniach: Afryce Wschodniej i Papui-Nowej Gwincei. Za: Bożena Grabowska, *Waitze/Wiejce*, „Schlösser und Garten der Neumark”, 2018, 23, s. 7–8.

Wodnego wraz z niejakim Reinhardem¹⁶, który nauczał w szkole podoficerskiej w Kostrzynie. Dyskusja w urzędzie skupiona była wokół problemu, „w jaki sposób możliwa jest budowa mostu w Krobielewku przy użyciu drewna pozyskanego z lasów Benningsena, w sposób praktykowany przez saperów?”. Intencję ziemianina odczytano w ten sposób, iż nie tylko część zalewowa, ale cała konstrukcja mostu miała posiadać przęsła o rozpiętości nie większej niż 12 m, a na to nie mogło przystać Ministerstwo Reichswehry, oczekujące zresztą dalszych konsultacji z Ministerstwem Komunikacji Rzeszy¹⁷. W końcu wymagania ostatniego ze wspomnianych urzędów okazały się zaporowe i niespodziewanie zablokowały realizację przeprawy. Ogólny koszt inwestycji oszacowano wówczas na 120 tys. Reichsmarek i według ówczesnych szacunków most miał być przystosowany do ruchu pojazdów o wadze do 8 t, a także wytrzymywać obciążenie w części pieszej do 400 kg/m²¹⁸.

Budowa przeprawy mostowej w latach 30. XX w.

Rozmowy w sprawie mostu w Krobielewku wznowiono dopiero w lutym 1936 r., zatem nietrudno wyliczyć, że mieszkańcy północnej części powiatu wytrwali w paraliżu komunikacyjnym kolejne 10 lat. Optymistyczny wariant zakładał ukończenie prac nad przeprawą jeszcze w tym samym roku. W sukurs lokalnej administracji przyszedł tym razem władze rejencji pilskiej, prosząc o szybkie rozpoczęcie robót, ponieważ wkrótce miało być już cięte drewno na budowę¹⁹. Warto przy tym wskazać, że zmienił się dostawca budulca. Zamiast rodziny Benningsen z Wiejc w kalkulacji zmieściło się nadleśnictwo skwierzyńskie, prowadzące wyręb w Lasach Skwierzyńskich. Brak możliwości magazynowania drewna i jego fabrycznej obróbki sprawiły, że zastosowanie miały znaleźć niezupełnie suche bale i kantówki²⁰.

¹⁶ Reinhard służył w jednostce kostrzyńskiej prawdopodobnie w stopniu podoficera.

¹⁷ AP GW, UBWwGW, sygn. 316, k. 11–13. Ministerstwu Reichswehry zależało, być może, na zapewnieniu swobodnej żeglugi na rzece, a tej nie gwarantowało światło pomiędzy przęsłami w wariancie konstrukcji saperskiej.

¹⁸ *Ibidem*, k. 18.

¹⁹ *Ibidem*, k. 17–19.

²⁰ Pommerrenig, *Holzbrücke*, s. 161.



Ryc. 1. Skład materiałów do budowy mostu w Krobielewku – lewy brzeg Warty, źródło: Pommerrenig, *Holzbrücke*, s. 162.

W stosunku do pierwotnych planów dokonano jeszcze kilku ważnych zmian. Miejsce budowy przeprawy przesunięto o około 350 m w górę rzeki, a więc powyżej dotychczasowej przeprawy rzecznej. Fakt ten pociągał za sobą konieczność uregulowania na nowo spraw własności gruntów nabrzeżnych. Próbowano też szukać kompromisu w kwestii przesła nurtowego. W dalszym ciągu uważano, że konstrukcja długości 65 m znacznie podroży inwestycję, ale na taką wciąż naciskało Ministerstwo Komunikacji Rzeszy. Z drugiej strony urząd mógł rozważyć mniejszą rozpiętość przesła, o ile jednak most nie byłby stałą budowlą. W tym wariantcie należało zabezpieczyć dodatkowe drewno i pozyskać dwa żelazne legary, pozostałe z budowy dopiero co ukończonego mostu drogowego w Skwierzynie²¹.

Konsensus co do kształtu przeprawy osiągnięty został w maju 1936 r. Zaskakująca okazała się opinia Ministerstwa Komunikacji Rzeszy, które przystało na dwuprzęsłową część nurtową (każda o prześwicie 30 m) i przesła zalewowe o świetle 16 m. Podpory przesła miały tworzyć pale drewniane wbite minimum 4 m w grunt lub dno Warty i poprzedzone lodołamami. Przy tej okazji zaplanowano wzmocnienie szosy Krobielewo–Krobielewko na odcinku 20 m w strefie przyczółków mostowych. A ponieważ zmieniła się lokalizacja mostu, korekcie uległ fragment wspomnianej drogi. Z takiego obrotu sytuacji zadowolony był właściciel gruntu po lewej stronie Warty, niejaki Thiele. Wynegocjował on poprowadzenie traktu blisko własnego gospodarstwa, unikając tym samym przecięcia swoich ziem²².

²¹ Archiwum Państwowe w Pile, Rejencja Pograniczna Poznań–Prusy Zachodnie w Pile, sygn. 581, k. 177. Patrz również: AP GW, UBWwGW, sygn. 316, k. 22–23.

²² *Ibidem*, k. 53.

Biorąc pod uwagę rozmach inwestycji, a choćby imponującą całkowitą długość przeprawy wynoszącą 317,5 m, wiadomo było, iż termin ukończenia prac w 1936 r. okaże się nierealny. Trudno ustalić też termin rozpoczęcia robót, ale notatka prasowa wskazuje, że prace ziemne prowadzono jeszcze w lutym 1937 r. W tym czasie zamknięto dla ruchu drogę biegnącą wzdłuż grobli z Krobielewa do przysiółka Adamshof, udostępniając w zamian do lekkiego transportu i ruchu samochodów osobowych drogę prywatną, biegnącą przez grunty rolnika Heinzege; zasadniczy ruch w tym rejonie miała dopiero przyjąć budowana droga Nowiny (Nowinge, później Neugrund) – przysiółek Wiesenkrug (obecnie część Krobielewa)²³. Ponieważ zmiany w komunikacji dotyczyły obszaru na wschód od mostu, po stronie przeciwległej, na lewym brzegu rzeki, zorganizowany został skład materiałów, a bezpośrednio przy budowanym moście stanęła stróżówka. Pomimo niewielkiej odległości, wynoszącej około 100 m, oba place połączone zostały tymczasową kolejką polową²⁴.

Budowniczym mostu, zapewne wyłonionym w drodze przetargu, okazała się renomowana firma Sager & Woerner, widoczna już w regionie przy realizacji fragmentów Frontu Ufortyfikowanego Łuku Odry–Warty (Festungsfront Oder–Warthe–Bogen, współcześnie: Międzyrzeckiego Rejonu Umocnionego, dalej: MRU)²⁵. Przebieg prac nadzorował inż. Hans Pommerrenig, obliczenia statyczne mostu powierzono inż. Gerhardowi Lewe z Berlina-Steglitz, zaś bezpośrednie kierownictwo budowy sprawował technik Busse²⁶. Prace projektowe, podobnie jak w zamierzeniu pierwotnym, prowadzono w kooperacji z wojskami lądowymi, przy czym nie udało się ustalić, czy w tej fazie inwestycji uczestniczyła Komen-dantura Forteczna w Kostrzynie, czy też dowództwo III Korpusu Armijnego. Tak samo nie jest pewny udział w robotach wojsk inżynieryjnych, choć fakt ten często podkreślają współczesne publikacje²⁷.

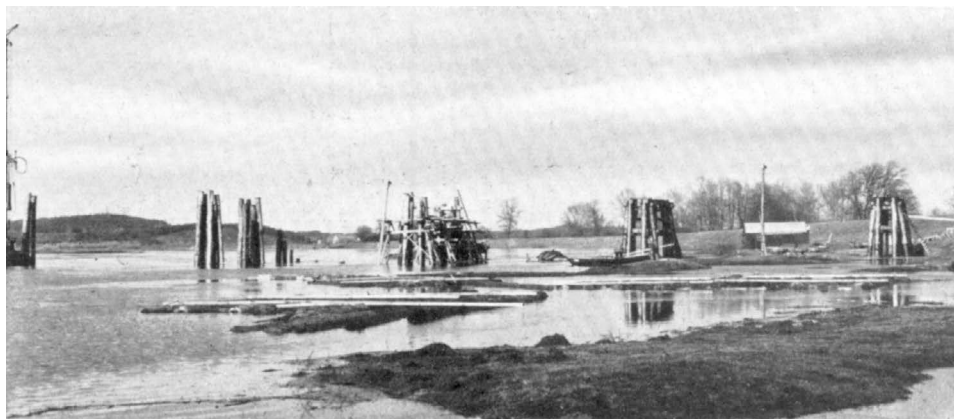
²³ „Schweriner Kreisblatt”, nr 37 z 13 II 1937.

²⁴ Pommerrenig, *Holzbrücke*, s. 161.

²⁵ Zob.: Robert Michalak, *Koleje żelazne Frontu Ufortyfikowanego Łuku Odry–Warty w latach 1936–1945*, [w:] *Międzyrzecki Rejon Umocniony. 80 lat zabytku architektury obronnej*, red. Grzegorz Urbanek, Pniewo 2013, s. 31.

²⁶ AP GW, UBWwGW, sygn. 316, k. 31–32.

²⁷ Np. Maksymilian Frąckowiak, *Grób majora Wehrmachtu z okolic Nowego Dworu. Wyniki badań archeologiczno-ekshumacyjnych*, [w:] *Ziemia Międzyrzecka w przeszłości*, t. 13, red. Agnieszka Indycka, Marcei Tureczek, Międzyrzecz–Pszczew 2015, s. 126; Marek Nowak, Piotr Bielaniowski, Lech Jankowiak, *Dzieje lasów pogranicza*, [w:] *Nadleśnictwo Międzychód. 100 lat polskiej administracji leśnej*, red. Paweł Anders, Międzychód 2020, s. 224.



Ryc. 2 Prace przy filarach w części nurtowej i zalewowej mostu w Krobielewk, źródło: Pommerrenig, *Holzbrücke*, s. 162.

Tab. 1. Specyfikacja materiału zużytego do budowy mostu w Krobielewk

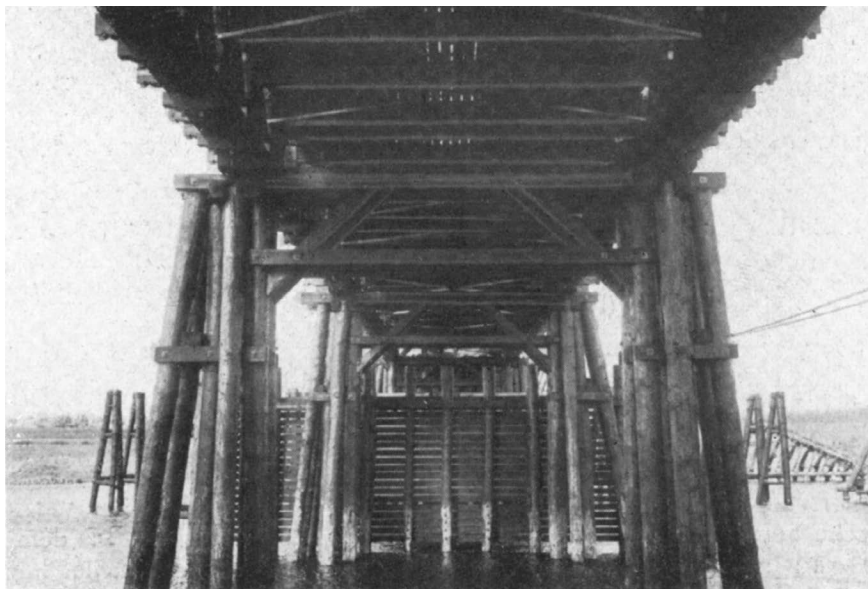
Material	Objętość lub ciężar
sosnowe bale okrągłe na pale wbijane	550 m ³
kantówki sosnowe na ustrój nośny	1750 m ³
tarcica dębowa na bloki szczelne	90 m ³
stalowe pręty napinające, płaskowniki, śruby, podkładki	165 t
dwuteowniki	170 t

Źródło: Pommerrenig, *Holzbrücke*, s. 162.

Zasadniczym elementem mostu były wspomniane wcześniej dwa przęsła nurtowe. Posiadały one jednakowe pochylenie wzdłużne, wynoszące 0,5%. Różne natomiast były liczba, łączna długość i pochylenie wzdłużne przęseł zalewowych, co podyktowane było odmiennymi warunkami terenowymi po obu brzegach Warty. Szersza terasa lewego brzegu rzeki przesądziła o budowie w tej części aż dziesięciu przęseł zalewowych (169,75 m długości), o łącznym nachyleniu 0,9%. Krótsza, bo licząca pięć przęseł prawobrzeżna część zalewowa miała z kolei długość 84,75 m i przy nieco wyższej koronie grobli (różnica 30 cm, rzędna 36,31 m n.p.m.), na tak krótkim odcinku odczuwany był jednak znacznie większy spad, wynoszący wprawdzie 1,45%²⁸. Szczególnie narażone na napór wody były filary części nurtowej. Poprzedzono je zatem nie tylko drewnianymi izbicami, ale również obłożono grubą na 0,5 m okładziną z kamieni. Z pewnością karkołomnym

²⁸ Zob.: Pommerrenig, *Holzbrücke*, s. 161 (Abb. 1).

etapem realizacji było wbijanie drewnianych jarzm w dno Warty. Prace te prowadzono w porze roztopów, w marcu 1937 r. przy użyciu kafara parowego o masie 1,5 t. Co istotne, urządzenie osadzono na pontonie, który skutecznie opierał się krze lodowej.



Ryc. 3. Widok od dołu fragmentu części nurtowej mostu w Krobielewku, źródło: Pommerrenig, *Holzbrücke*, s. 161.

Natomiast wyzwaniem samym w sobie było osadzenie dźwigarów systemu Howe'a. Operację przeprowadzono, używając rusztowania oraz specjalnej wciągarki bębnowej, podnoszącej każde z przęseł nurtowych o wadze 37 t. Zarówno konstrukcje drewniane, jak i stalowe zostały stosownie zakonserwowane – pale i deski z sosny oraz dębu zanurzono w wannach wypełnionych karbolineum, podczas gdy elementy stalowe pokryto masą bitumiczną. Oddanie do eksploatacji budowli poprzedziły próby obciążeniowe lewego przęsła nurtowego, które w zależności od przyjętego ciężaru piasku i naporu ulewnego deszczu wykazały zmienne osiadanie konstrukcji nośnej²⁹.

Wszystko to razem z parametrami komunikacyjnymi (część jezdna o szerokości 5,2 m) pozwoliło przyporządkować przeprawę w Krobielewku do ówczesnej niemieckiej II klasy drogowych konstrukcji mostowych³⁰. Realizacja mostu pochłonęła około 350 tys. Reichsmarek i została ujęta w sektorze wsparcia komunikacji

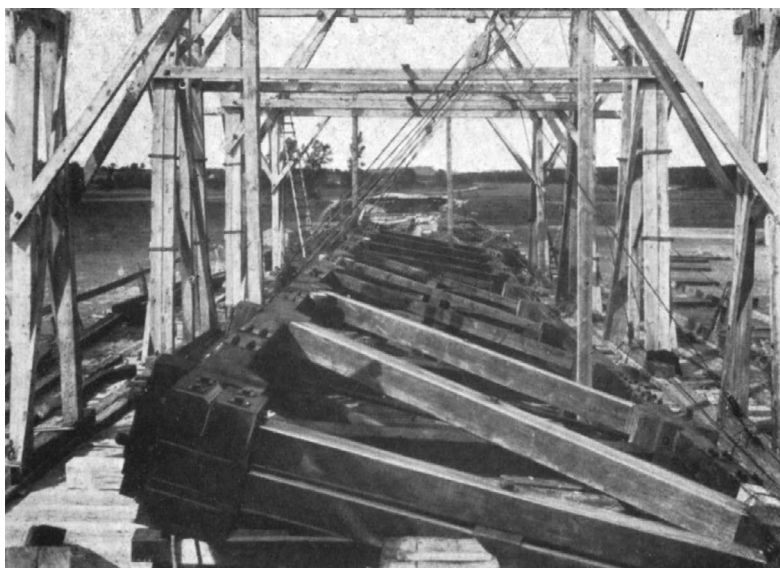
²⁹ *Ibidem*.

³⁰ *Ibidem*.

w słynnym programie *Osthilfe*³¹. Suma ta była więc niemal trzykrotnie wyższa, niż zakładała kalkulacja z 1926 r., przy czym należy w tym miejscu zwrócić uwagę na zmieniającą się wartość niemieckiej waluty na przestrzeni minionego czasu.



Ryc. 4. Ustawianie kratownic Howe'a na rusztowaniach mostu w Krobielewku, źródło: Pommerrenig, *Holzbrücke*, s. 162.



Ryc. 5. Osadzanie kratownic części nurtowej mostu w Krobielewku, źródło: Pommerrenig, *Holzbrücke*, s. 162.

³¹ BA-MA, OKW/Wehrwirtschafts- und Rüstungsamt, sygn. RW 19/1746, k. 107.

Jak podkreślał Hans Pommerrenig, w trakcie prac – na początku 1937 r. – dał się we znaki deficyt materiałów³², zresztą z podobnym problemem zmagano się wtedy na nieodległym placu budowy fortyfikacji MRU³³. Braki musiały być znaczne, bowiem spowolniły tempo robót i w rezultacie opóźniły otwarcie – jak się okazało – nie w pełni gotowej przeprawy, które nastąpiło dopiero 1 II 1938 r. Brak wyprofilowanego ostatecznie najazdu na most sprawił, że w uroczystym dniu do ruchu dopuszczono jedynie pieszych i furmanki, zachęcając do skorzystania z autobusu wyjeżdżającego ze Skwierzyny. Pomijając część nieformalną, kluczowym punktem programu było przemówienie wygłoszone przez starostę skwierzyńskiego, Ottona Karla Niemeyera i otwarcie mostu przez Emila Stürtza, nadprezydenta i gauleitera Marchii Granicznej oraz prowincji brandenburskiej³⁴. Odnotowano także przybycie innych niemieckich notabli i przedstawicieli instytucji wojskowych³⁵. Obecność tych ostatnich nie była niczym szczególnym, niemniej budowa o niewielkiej nośności nie przedstawiała szczególnych walorów strategicznych³⁶.

³² *Ibidem*, k. 161.

³³ Grzegorz Urbanek, *Pomiędzy frontem fortecznym a pozycją uzbrojeniową. Plac budowy MRU w latach 1937–1939*, [w:] *Międzyrzecki Rejon Umocniony*, s. 81.

³⁴ AP GW, UBWwGW, sygn. 316, k. 224.

³⁵ Pommerrenig, *Holzbrücke*, s. 162.

³⁶ Lokalizacja mostu w bliskości granicy z Polską skłania do refleksji na temat roli operacyjnej budowli w teatrze działań wojennych na przestrzeni lat 20. i 30. XX w. Jeszcze w 1927 r. zakładano w ramach gry wojennej, że dolina Warty nie będzie stanowić punktu wyjścia dla formacji polskich, a te skierują swoje zasadnicze siły w stronę granicy z Prusami Wschodnimi, tzw. Korytarza Pomorskiego i rubieży pomiędzy Wrocławiem a Głogowem. Dopiero manewry przeprowadzone w latach 30. XX w. wykazały, iż istotnym celem wrogiego natarcia będzie kierunek berliński, zatem działania wojenne obejmą obszar tzw. Czworoboku Odrzańskiego. W wariantcie z września 1932 r. przewidywano wyprowadzenie polskiego uderzenia z rubieży pomiędzy Międzychodem a Zbąszyniem w stronę Skwierzyny i Międzyrzecza. Podobne wnioski przyniosła rozegrana w styczniu 1933 r. gra wojenna, gdzie po dwóch tygodniach konfliktu, około 10 polskich dywizji miało przedrzeć się przez strefę graniczną na linii Międzychód–Wschowa i następnie uderzyć na Linię Niesłysz–Obra (Nischlitz–Obra Linie). Jednakże strona polska liczyła się w 1937 r. z fiaskiem frontalnego uderzenia z Wielkopolski w stronę Berlina, przewidując oskrzydlenie wojsk niemieckich z kierunku Pomorza i Śląska. Dopiero w tej konfiguracji most w Krobielewku mógłby zyskać pewne znaczenie dla Wehrmachtu. Szerzej: BA-MA, OKH / Generalstab des Heeres, sygn. RH 2/381, k. 1, 4; Robert Citino, *Niemcy bronią się przed Polską. Ewolucja taktyki Blitzkriegu 1918–1933*, Warszawa 2012, s. 249, 314–315, 318; Aleksander Woźny, *Niemieckie przygotowania do wojny z Polską w ocenach polskich naczelnych władz wojskowych w latach 1933–1939*, Warszawa 2000, s. 146.



Ryc. 6. Pamiątkowe zdjęcie przy moście, wykonane w latach 30. XX w., źródło: Chmielewski, *600 lat*, s. 40.

W tajnej wymianie uwag między Wojskowym Sztabem Gospodarczym i 5. Wydziałem Sztabu Generalnego znalazła się bardzo interesująca nota na temat roli mostu w Krobielewku w kontekście nie tylko powiatu skwierzyńskiego, ale i całego układu komunikacyjnego Marchii Granicznej. W tym bliższym wymiarze przeprawa zyskała funkcję zwornika pomiędzy drogą II kategorii (*Landstraße*) Skwierzyna–Świniary–Krobielewko a drogą krajową (*Reichsstraße*) 114. W dalszym, prowincjonalnym, postrzegano ją jako istotny fragment obiecującego projektu tzw. drogi granicznej (*Grenzstraßenverbindung*). Idea ta miała być odpowiedzią na utratę na rzecz Polski fragmentu szosy Drezdenko (Driesen)–Międzychód i wiązała się z budową konkurencyjnej drogi, również o układzie rokadowym. Na podstawie orientacyjnego zarysu wnioskować można, że jej przebieg uwzględniał wykorzystanie lub modernizację istniejących już dróg i prawdopodobnie wiązała się z przecięciem Puszczy Noteckiej zupełnie nowym traktem. Układ tzw. drogi granicznej widziano następująco: Krzyż (Kreuz) – Drezdenko – Gościm (Gotschimm) – Krobielewko – Krobielewo – Goraj – Lubikowo (Liebuch) – Międzyrzecz (Meseritz); według optymistycznych założeń prace nad drogą miały się rozpocząć dwa lata później, czyli w 1940 r. Sama tylko przebudowa (wzmocnienie) niewielkiego jej odcinka pomiędzy Krobielewkiem a Krobielewem miała pochłonąć 120 tys.

Reichsmarek³⁷. Do tego fragmentu odniosło się jeszcze Naczelne Dowództwo Wojsk Lądowych (Oberkommando des Heeres) w sierpniu 1938 r. Sugerowało tu wymianę „nietrwałej” nawierzchni betonowej i proponowało poszerzenie drogi o dodatkowe trzy–cztery metry, zaś konstrukcję mostu przez Wartę oceniło „jako trudną do zniszczenia”³⁸.

Rola mostu w okresie II wojny światowej i jego użytkowanie po 1945 r.

Ambitne plany budowy nowego łącznika komunikacyjnego Marchii Granicznej – w którym nieodzowną rolę miał odgrywać most w Krobielewku – przekreśliła rychła likwidacja prowincji (1 X 1938 r.) lub wybuch II wojny światowej. W trakcie uderzenia na Polskę, w rejon przeprawy mostowej przewidziane było skierowanie 1. plutonu (nr 11) z 2. kompanii Grenzwachtu, a o prawy przyczółek oparł się północny kraniec tzw. Wysuniętej Pozycji Granicznej Grenzwachtu (vorgeschobene Grenzschutzstellung der Grenzwacht)³⁹. Zdaniem Zbigniewa Milera, most w takim układzie pełnił funkcję łącznika pomiędzy umocnieniami na obu brzegach Warty⁴⁰. Budowla przetrwała kampanię wrześniową 1939 r. bez uszczerbku i do stycznia 1945 r. odnotowano jedynie uszkodzenia filarów nurtowych oraz lodołamów spowodowane naporem kry. Zdarzenia te miały miejsce w trakcie zimy 1939/1940 i 1940/1941 r.⁴¹

Przeprawę wzmocniono fortyfikacjami polowymi w 1944 r. w ramach Pozycji Trzcielskiej (*Tirschtiegelstellung*), jednak ostatecznie została zniszczona przed ofensywą wojsk 1. Frontu Białoruskiego⁴². Być może brany był tu pod uwagę wariant zakładający uderzenie m.in. na tym odcinku radzieckich oddziałów zmechanizowanych⁴³. Krobielewko zajęły jednostki radzieckie po potyczce mającej miejsce 29 I 1945 r. Prawdopodobnie na krótko przed akcją doszło do zdetonowania ładun-

³⁷ BA-MA, OKW/Wehrwirtschafts- und Rüstungsamt, sygn. RW 19/1746, k. 106–107, 110.

³⁸ *Ibidem*, k. 75.

³⁹ Zob.: Centralne Archiwum Ministerstwa Obrony Narodowej w Podolsku, Unterlagen zu Kompanien der Wehrmacht, sygn. 12487/24, k. 1.

⁴⁰ Zbigniew Miller, *Fortyfikacje w zachodniej części Puszczy Noteckiej*, [w:] *Pozycja Pomorska. Studia nad dziejami fortyfikacji w dolinie Noteci*, red. Jerzy Sadowski, Gliwice 2011, s. 19.

⁴¹ AP GW, UBWwGW, sygn. 316, k. 170–171.

⁴² Por. National Archives and Records Administration Washington, sygn. T-78, roll 644, frame 1080. Most w Krobielewku nie został wyróżniony na załączonej mapie (nie określono dopuszczalnego obciążenia przeprawy).

⁴³ *Ibidem*, frame 1070.

ków wybuchowych w części nurtowej mostu. Z ustaleń Maksymiliana Frąckowiaka wynika, że mógł tego dokonać sformowany oddział niemieckich saperów, który następnie wycofał się w kierunku Nowego Dworu (Neuhaus) i tam został zlikwidowany⁴⁴.

Zniszczenia mostu były nieznaczne i po zakończeniu działań wojennych położono na nim drewnianą kładkę umożliwiającą ruch pomiędzy obydwoma brzegami Warty⁴⁵. Paradoksalnie, szansą na przywrócenie przeprawy do pełnej sprawności mogły okazać się katastrofalne w swoich skutkach roztopy w lutym oraz marcu 1947 r. Wprawdzie most w Krobielewku został uznany razem z mostami kolejowym i drogowym (tymczasowym, drewnianym) w Skwierzynie za jeden z czynników wywołujących zatory, to jednak postulowano o „otoczenie wszystkich szczególną opieką”⁴⁶. Nie został też ujęty w wykazie mostów zniszczonych, załączonym do trzyletniego planu odbudowy powiatu skwierzyńskiego⁴⁷, co dawało jeszcze jeden pretekst do ponownego włączenia go w lokalną sieć drogową. W nowej rzeczywistości komunikacyjnej stało się jednak inaczej – odbudowane mosty w Skwierzynie i Międzychodzie były już w stanie przyjąć na siebie obciążenie bieżącego ruchu kołowego w tej części doliny Warty. Z biegiem czasu drewniana konstrukcja w Krobielewku została rozebrana i jak wynika z powojennych przekazów, elementy mostu wykorzystano wtórnie w innej budowanej przeprawie⁴⁸. Odtąd zdegradowana do rangi lokalnej przeprawa, niegdyś predestynowana do roli kluczowego fragmentu komunikacji pogranicza, zaczęła być obsługiwana przez prom rzeczny i łódź.

⁴⁴ Frąckowiak, *Grób majora*, s. 126.

⁴⁵ Andrzej Chmielewski, *600 lat Wierzbna*, Przytoczna 2016, s. 40.

⁴⁶ AP GW, Starostwo Powiatowe Skwierzyńskie, sygn. 160, k. 18.

⁴⁷ AP GW, Starostwo Powiatowe Skwierzyńskie, sygn. 575, k. 57.

⁴⁸ Chmielewski, *600 lat*, s. 40.



Ryc. 7. Pozostałości lewobrzeżnego przyczółku nieistniejącego mostu w Krobielewku, 2021, fot. G. Urbanek

Eksploatacja mostu w Krobielewku trwała zaledwie kilka lat, a mimo to budowla zdołała się utrwalić w pamięci i krajobrazie kulturowym doliny Warty. Dla strony niemieckiej była niewątpliwym powodem do dumy. Miano najdłuższej drewnianej konstrukcji mostowej Niemiec hitlerowskich sprawiało, że znajdująca się na drugorzędnej trasie drogowej przeprawa szybko stała się osobliwą atrakcją, uwiecznianą na pocztówkach i opisywaną w przewodnikach turystycznych. Dla powojennej napływowej polskiej ludności stała się z kolei symbolem zaprzepaszczonej szansy na utrzymanie funkcjonującej do 1945 r. siatki komunikacyjnej pomiędzy Skwierzyną i Międzychodem.

SUMMARY

Establishing the Polish-German border in 1919 contributed to the loss of many communication routes in the western part of Greater Poland by Germany. The situation was serious especially in the Warta River Valley – with nearly 23 km between the newly created border and the nearest road bridge in Skwierzyn. One of the solutions aimed at improving the condition of the local transportation and trade was a planned new bridge in Krobielewko. The cost estimate drawn up in 1926 proposed expenditures that were

deemed too high. Interest in building a new crossing was renewed in 1936 and in the years 1936–1938 a mainly wooden bridge was constructed, with Howe truss as the load-bearing system. Being 317.5 m long, the bridge was the longest of its kind in the Third Reich. Such length was forced by specific topographical condition of the wide Warta River Valley. The bridge survived the invasion of Poland in 1939 untouched but in January 1945 was partially blown up by the retreating German troops. After the war, it was provisionally repaired to allow for motor traffic, but eventually it was demolished. Instead of a bridge, a ferry and boat service was established (now defunct).

BIBLIOGRAFIA / REFERENCES

- Archiwum Państwowe w Gorzowie Wlkp.:
 Starostwo Powiatowe Skwierzyńskie, sygn. 160, 575.
 Urząd Budownictwa Wodnego w Gorzowie Wlkp., sygn. 316.
- Archiwum Państwowe w Pile:
 Rejencja Pograniczna Poznań–Prusy Zachodnie w Pile, sygn. 581.
- Brandenburgisches Landeshauptarchiv Potsdam, Rep. 1. Oberpräsident der Provinz Brandenburg und Berlin, Akte 1 Oberpräsident 1988.
- Bundesarchiv-Militärarchiv Freiburg im Breisgau:
 OKH / Generalstab des Heeres, sygn. RH 2/381.
 OKW/ Wehrwirtschafts- und Rüstungsamt, sygn. RW 19/1746.
- Centralne Archiwum Ministerstwa Obrony Narodowej w Podolsku, Unterlagen zu Kompanien der Wehrmacht, sygn. 12487/24.
- National Archives and Records Administration Washington, sygn. T-78, roll 644.
- Brożek Dariusz, *Ten most był najdłuższy w całych Niemczech. Miał 317 metrów*, „Głos Międzyrzecza i Skwierzyny”, nr 1 (10) z 7 I 2015, s. 4.
- Chmielewski Andrzej, *600 lat Wierzbna*, Przytoczna 2016.
- Citino Robert, *Niemcy bronią się przed Polską. Ewolucja taktyki Blitzkriegu 1918–1933*, Warszawa 2012.
- Die Gründung der Gemeinde Großkreibbel*, „Heimatkalender für den Kreis Schwerin/W.”, Schwerin/W. 1937, s. 103–104.
- Die Gründung der Gemeinde Großkreibbel*, [w:] *Mein Schwerin Warthe*, bearb. Erich Klemt, Brilon/Westf [b.d.], s. 20–21.
- Frąckowiak Maksymilian, *Grób majora Wehrmachtu z okolic Nowego Dworu. Wyniki badań archeologiczno-ekshumacyjnych*, [w:] *Ziemia Międzyrzeczka w przeszłości*, t. 13, red. Agnieszka Indycka, Marcei Tureczek, Międzyrzecz–Pszczew 2015, s. 123–132.
- Grabowska Bożena, *Waitze/Wiejce*, „Schlösser und Garten der Neumark”, 2018, 23.
- Kunicki Stanisław, *Krótki zarys rozwoju budowy mostów kolejowych w ciągu stulecia 1825–1925*, „Przegląd Techniczny”, 65 (1927), 29–30, s. 671–673.

- Michalak Robert, *Koleje żelazne Frontu Ufortyfikowanego Łuku Odry–Warty w latach 1936–1945*, [w:] *Międzyrzecki Rejon Umocniony. 80 lat zabytku architektury obronnej*, red. Grzegorz Urbanek, Pniewo 2013, s. 25–54.
- Miler Zbigniew, *Fortyfikacje w zachodniej części Puszczy Noteckiej*, [w:] *Pozycja Pomorska. Studia nad dziejami fortyfikacji w dolinie Noteci*, red. Jerzy Sadowski, Gliwice 2011, s. 18–31.
- Nowak Marek, Bielanowski Piotr, Jankowiak Lech, *Dzieje lasów pogranicza*, [w:] *Nadleśnictwo Międzychód. 100 lat polskiej administracji leśnej*, red. Paweł Anders, Międzychód 2020, s. 177–230.
- Pommerrenig Hans, *Holzbrücke über die Warthe bei Klein-Krebbel*, „Die Bautechnik”, nr 12 z 18 III 1938, s. 161–163.
- „Schweriner Kreisblatt”, nr 37 z 13 II 1937.
- Sorsche Konrad, *Festungskommandantur Küstrin 1932–1939. Grenzschutzkommando 12, freiwilliger Grenzschutz, Festungsfront Oder–Warthe–Bogen (Nischlitz–Obra Stellung, Ostwall), 50. Grenz-Infanteriedivision, 50. Infanteriedivision*, [b.m.w.] 1995.
- Thome Benno, *Die Folgen der Grenzziehung von 1920 auf die Stadt Schwerin (Warthe)*, [w:] *Bilder aus der Grenzmark Posen–Westpreussen*, Berlin 1931, s. 4–6.
- Thome Benno, *Schwerin (Warthe). Wirtschafts-, Kultur- und Sozialgeschichte einer ostdeutschen Kleinstadt*, Kiel 1963.
- Urbanek Grzegorz, *Pomiędzy frontem fortyfikacyjnym a pozycją uzbrojeniową. Plac budowy MRU w latach 1937–1939*, [w:] *Międzyrzecki Rejon Umocniony. 80 lat zabytku architektury obronnej*, red. Grzegorz Urbanek, Pniewo 2013, s. 79–92.
- Urbaniak Miron, *Kolej Skwierzyna–Stare Bielice. Kolejowy modernizm w Polsce*, Łódź 2013.
- Woźny Aleksander, *Niemieckie przygotowania do wojny z Polską w ocenach polskich naczelnych władz wojskowych w latach 1933–1939*, Warszawa 2000.

O AUTORZE

Grzegorz Urbanek – doktorant Instytutu Historii Uniwersytetu Zielonogórskiego, pracownik Działu Zbiorów Regionalnych w Euroregionalnym Ośrodku Badań Wojewódzkiej i Miejskiej Biblioteki Publicznej im. Zbigniewa Herberta w Gorzowie Wielkopolskim. Specjalizuje się w zagadnieniach wojskowości, historii społecznej oraz gospodarczej XIX i XX w., krajobrazu kulturowego i ochrony zabytków. Od 2018 r. współredaktor serii monograficznej *Ziemia Międzyrzecka w przeszłości*. Konsultant służb konserwatorskich w zakresie *architectury militaris*. Od 2015 r. wiceprezes Towarzystwa Historycznego Ziemi Międzyrzeckiej. Adres e-mail: g.urbanek@wimbp.gorzow.pl