

Mosty zamiast murów

Był pogodny majowy dzień 1913 r. Na brzegu Wołgi nieopodal Kazania już od wczesnego ranka zbierały się tłumy ciekawskich. Tego dnia miało się odbyć ważne wydarzenie – planowano przeprowadzenie wytrzymałości nowo wybudowanego Mostu Romanowskiego. Najdłuższy w ówczesnej Europie i drugi pod względem długości na świecie, Most Romanowski miał połączyć tory po obu stronach rzeki. Dzięki temu budowa Kolei Moskiewsko – Riazańskiej wreszcie byłaby ukończona. Do tej pory podróżni wysiadali z wagonów w Swiażsku, przeprawiali się na drugą stronę rzeki łodzią i tam ponownie zajmowali swoje miejsca w pociągu. Budowa mostu miała uczynić podróż z Moskwy do Riazania szybszą i tańszą. Otwarcie mostu było niesłychanie ważne dla miasta.

Nic dziwnego, że wydarzenie zgromadziło gapiów. Całe nabrzeże było gęsto zastawione ludźmi. Trudno byłoby znaleźć na brzegu choć skrawek wolnej przestrzeni. Dwunastoletni Witia z trudem przepychał się między ludźmi, lawirując w wielobarwnym tłumie. Przepychanie ułatwiał chłopcu niewielki wzrost, ale on też utrudniał mu zobaczenie czegokolwiek zza pleców dorosłych. Witia nie mógł nie przyjść na nabrzeże. W jego domu o moście mówiło się nieustannie i nic w tym dziwnego – ojciec chłopca pracował na budowie jako jeden z kilkudziesięciu inżynierów. Prace nad wznoszeniem mostu trwały znacznie dłużej, niż to pierwotnie zakładano. Witia wiedział, że nie obeszło się bez wypadków. Jesienią 1911 r. lód unoszony przez wezbraną wodę rozbił drewniane rusztowania oplatające przęsła mostu, mówiło się, że mogło wówczas zginąć nawet dwustu ludzi, choć w ten ciepły majowy dzień tragedia wydawała się chłopcu odległa i nierealna.

Witia stanął na palcach, starając się dojrzeć cokolwiek. Ponad głowami gapiów dostrzegał masywne półkoliste przęsła mostu. Konstrukcja mierzyła ponad kilometr. Ciekawe, czy wytrzyma próbę? Chłopiec bardzo liczył na to, że po zakończeniu budowy jego ojciec otrzyma stałe zatrudnienie na kolei – Witia tak bardzo nie chciał się przeprowadzać z Kazania, w którym mieszkał przez ostatnie trzy lata i w którym miał już wielu przyjaciół. On też chciałby pracować na kolei. Albo zostać inżynierem i budować takie mosty. To jest coś – pomyślał młody kandydat na budowniczego, próbując dojrzeć całą konstrukcję spoza gapiów. Przeciwny budowie mostu był tylko Anton Pietrowicz, ojciec Witkiniego szkolnego kolegi Miszy. Ale jego można było zrozumieć – w końcu Anton Pietrowicz miał własną barkę i zarabiał na przewozie pasażerów przez rzekę. Kiedy most zostanie oddany do użytku, kupiec straci niezły zarobek. Anton Pietrowicz nieustannie warczał pod nosem, przeklinając zarówno

sam most, jak i jego budowniczych. Witia nie lubił zarówno nadętego, mrukliwego Antona Pietrowicza, jak jego złośliwego synalka.

Kilkanaście metrów od siebie Witia dostrzegł w tłumie zieloną czapkę swojego Dimki. Chłopiec zaczął energicznie przedzierać się przez tłum w stronę przyjaciela, machając do niego ręką i od czasu do czasu przepychając się łokciami. Nie zważając na krzyki potrąconych gapiów Witia wreszcie dotarł Dimki. Obaj chłopcy radośnie się przywitali.

- Słuchaj, stąd nic przecież nie widać. – mruknął niezadowolony Dima.

- Może spróbujemy się przejść pod sam most? – zapytał Witia. – Tam wydaje się być trochę luźniej...

Chłopcy znowu zaczęli się energicznie przepychać przez tłum, wzbudzając niezadowolone pomruki popychanych gapiów. Obok samego mostu rzeczywiście wydawało się luźniej. Niedaleko od nich, błyszcząc w majowym słońcu, stał parowóz z podczepionym do niego ciągiem wyładowanych wagonów...

Budowniczcy mieli przejechać przez most parowozem, żeby sprawdzić jego wytrzymałość. Na razie jednak pociąg stał przed chłopcami. Witia i Dimka przeszli wzdłuż składu, przyglądając mu się uważnie. Strażnik, pilnujący, żeby nikt nie zbliżał się do parowozu, obrzucił chłopców podejrzliwym spojrzeniem. Wkrótce poszedł dalej, kontynuując swój obchód. Przyjaciele niemal równocześnie dostrzegli, że drzwi jednego z wagonów są nieco uchylone. Wymienili się porozumiewawczymi spojrzeniami:

- Spróbujemy wejść do środka? – zapytał Witia.

- Jasne. – odparł Dimka. – Przejechać tym pociągiem przez most – to by było coś.

Chłopcy szybko przebiegli odcinek, dzielący ich od wagonu i wsunęli się do środka. Nikt ich nie dostrzegł i nie zatrzymał. Zdyszani, zasunęli za sobą drzwi i ulokowali się za jedną ze skrzyń, starając się nie wywoływać nawet najmniejszego szumu. Teraz pozostało poczekać, aż skład ruszy na most. Minuty ciągnęły się w nieskończoność. Witia i Dimka mieli wrażenie, że czekali godzinami chłodnym wnętrzu wagonu, aż wreszcie usłyszeli głosy, a potem poczuli drgnienie pociągu. Wagon potoczył się przed siebie. Wraz z nim chłopcy pojechali w stronę nowo zbudowanego mostu.

Już poprzedniego dnia do Kazania dotarła specjalna Komisja Rządowa, która miała przeprowadzić badania wytrzymałości Mostu Romanowskiego. W skład komisji weszli również autorzy projektu – petersburżanin profesor Nikołaj Bielelubski oraz polski architekt Andrzej Pszenicki. Urodzony w 1869 r. Pabianicach pod Łodzią Pszenicki ukończył studia inżynierskie w Petersburgu jako architekt – mostowiec. Później kierował przebudową petersburskiego mostu trockiego. Sławę zdobył w 1908 r., gdy jego projekt zwyciężył w międzynarodowym konkursie na budowę zwodzonego Mostu Pałacowego w Północnej Stolicy. Most Romanowski był trzecim dużym projektem Polaka.

Twórcy mostu byli pewni, że ich projekt był dobry, jednak i oni nie mogli nie odczuwać pewnego niepokoju. Profesor Bielelubski ocierał chusteczką pot z czoła. Na środku mostu pociąg się zatrzymał. Siedem wagonów przez całe trzydzieści minut stało na Moście Romanowskim, aby wypróbować jego wytrzymałość. Niepokoili się i ukryci we wnętrzu jednego z wagonów Witia i Dimka. Przez szczelinę przy drzwiach chłopcy wyjrzeni z pociągu.

- A jeśli się pod nami zawali? – zapytał wyraźnie przestraszony Dimka.

- Nie zawali się. Zapominasz, że budował go też mój ojciec. – obruszył się Witia.

Jednak i on poczuł ulgę, kiedy pociąg zaczął się cofać, a chwilę później zatrzymał się w miejscu, z którego wyruszył przed dwoma kwadransami. Most Romanowski wspaniale przetrzymał próbę wytrzymałości. Nawet jego ugięcie okazało się dwukrotnie mniejsze niż to pierwotnie planowano...

Ledwo koła pociągu się zatrzymały, chłopcy natychmiast wyskoczyli na zewnątrz, nie zważając na to, że na pewno zostaną zauważeni. Rzeczywiście, natychmiast dostrzegli ich członkowie komisji, którzy również opuścili już parowóz.

- No, no. Pasażerowie na gapę.. – mruknął Bielelubski. – Może trzeba byłoby sprawić im solidne lanie.

- Wyglądają, jakby już dostali nauczkę. Nieźle najedli się strachu. Więcej czegoś takiego nie zrobią. – powiedział rozbawiony Pszenicki.

Chłopcy biegli szybko i wkrótce zniknęli w tłumie gapiów. Nie mieli zamiaru niczego nikomu wyjaśniać.

Jeszcze tego samego dnia odbyło się uroczyste otwarcie Mostu Romanowskiego. Zaszczytu przecięcia wstęgi dostąpiła żona profesora Bielelubskiego, zgromadzeni wysłuchali nabożeństwa. Potem przez most przejechał pierwszy pociąg, który rozwinął zatrważającą wówczas prędkość 25 wiorst na godzinę. Członkowie komisji rządowej i mieszkańcy Kazania świętowali do późnego wieczora. Wśród nich byli Witia i Dimka, którzy już ochłonęli po ciężkich przeżyciach, a nawet chwalili się kolegom, że „jako pierwsi wypróbowali nowy most”.

W kolejnych latach Andrzej Pszenicki zaprojektował w Imperium Rosyjskim jeszcze wiele mostów. Po odzyskaniu przez Polskę niepodległości w 1918 r. budowniczy osiadł w Warszawie i został rektorem tamtejszej politechniki, choć oprócz działalności naukowej ciągle jeszcze projektował mosty. Inżynierami-mostowcami w przyszłości zostali także Witia i Dimka, którzy ukończyli politechnikę. Wszyscy oni z pewnością potwierdziliby, że lepiej jest budować mosty zamiast murów.

Dorota Walczak