Mosty w sentymentalnym krajobrazie Krakowa

2019-06-12

„Na Zwierzyńcu pod mostem, / Jest recepcyja, lecz z postem. / Jęczy harmonija, Felek blachę spija, / Mańka ruda klnie los ten”. Do zacytowania powyższego przykładu krakowskiego, miejskiego folkloru (czytelnikom należy się wyjaśnienie, że „blacha” to oczywiście wódka), a przede wszystkim do zajęcia się dziejami krakowskich mostów skłonił mnie fakt, że 12 czerwca bieżącego roku odbędzie się posiedzenie, działającej w ramach SKOZK, Komisji Ochrony Krajobrazu Kulturowego Krakowa.

Michał Kozioł

Wygłoszone zostaną na nim referaty dotyczące historii „mostowych przepraw przez Wisłę”. Dokonana będzie również ocena architektoniczno-konstrukcyjna istniejących krakowskich mostów oraz omówiona rola, jaką odgrywają one w „kształtowaniu krajobrazu kulturowego miasta”. Jest to więc świetna okazja, aby przypomnieć kilka epizodów z dziejów dawnych podwawelskich „mostowych przepraw”.

Jak przepłynąć Wisłę

W tym celu musimy się cofnąć do XIX stulecia i przypomnieć wydarzenie z 30 grudnia 1850 r. Otwierano wówczas most imienia cesarza Franciszka Józefa. Podczas uroczystości budowniczy mostu, a był nim inżynier Tomasz Kutschera, wygłosił przemówienie. Warto przypomnieć – zachowując oryginalną pisownię i interpunkcję – fragment owego wystąpienia: „Most ten zaspakaja stale głęboko uczutą potrzebę. Już ani przybytek wody, ani kry nie będą tamować komunikacyi tu, gdzie od wieków najważniejsze europejskie zbiegają się drogi ku Austryi, Baltykowi i Czarnemu morzu skierowane. Już życie ludzi chwiejącym się tratwom nie będzie powierzane, nurty Wisły bez przeszkodzie toczyć się będą, żegluga nietamowana, a bez dręczenia ludzi i zwierząt i tygodniowych nieraz przepraw, ładowne wozy pójdą poprzecz rzeki”.

Jak widać, inżynierowi Kutscherze Kraków jawił się jako przyszłe, wielkie, europejskie emporium, czyli centrum handlu. W tej wizji było niewątpliwie sporo przesady, ale z jego uwagami o trudnościach, jakie wiązały się z pokonywaniem Wisły, należy się zgodzić. Od wielkiej powodzi z 1813 r. Kraków nie miał stałego mostu. Zastępował go most pontonowy, zwany łyżwowym, czyli owe wspominane przez inżyniera Kutscherę „chwiejące się tratwy”.

Bójki agarskie

Trudno dziś odtworzyć, jak przebiegało „agarskie zagospodarowanie przestrzeni” na moście cesarza Franciszka Józefa. Więcej informacji na ten temat mamy o moście, dziś nazywanym Dębnickim, a kiedyś Zwierzynieckim. Powstał on w 1888 r. i był przeprawą zarówno kolejową, jak i drogową. Szybko stał się miejscem zwyczajowych bójek toczonych przez agarów z obu stron Wisły. Czasem zdarzało się, że młodzież cywilna wspólnymi siłami atakowała żołnierzy. W maju 1900 r. „Nowa Reforma” donosiła: „Most zwierzyniecki w każdą bez wyjątku niedzielę i w każde święto jest widownią krwawych nieraz bójek, które czasem godzinami całemi tamują wszelki ruch pieszy i kołowy. Oczywiście i

wczoraj około godziny 7 ¾ wieczorem wywiązała się na tym uprzywilejowanym terenie ogromna bójka między cywilnymi i wojskowymi, a tak walczący jak też i ciekawi widzowie zatarasowali od strony Zwierzyńca cały most i przecięli ruch na długi czas. Na koniec jeszcze dwa pytania: Czy wojskowi poza służbą muszą nosić broń? Czy policyant, mający dozór nad tamtym rejonem, nie mógłby więcej opiekować się mostem zwierzynieckim, a jeżeli to niemożliwe, czy w niedziele i święta nie należałoby wyznaczyć tam osobnego posterunku?”

Czynione przez gazetę zarzuty pod adresem krakowskiej policji nie były do końca uzasadnione. Most Zwierzyniecki z jakichś, trudnych do zrozumienia powodów, podlegał nie władzom miasta Krakowa, a więc także i nie obejmowała go jurysdykcja Dyrekcji Policji. W październiku 1888 r. został bowiem oficjalnie przekazany Radzie Powiatowej w Wieliczce. Trudno dziś zrozumieć motywy, jakimi w tym przypadku kierował się Wydział Krajowy we Lwowie, ale to właśnie wielickie władze powiatowe otrzymały prawo poboru opłaty nazywanej „mostowym”. W zamian za to zobowiązały się do utrzymywania mostu oraz do wybudowania na swój koszt prowadzącej do niego drogi. Rzecz jasna, dotyczyło to tylko „mostu dla wozów, jeźdźców pieszych przeznaczonego, spoczywającego na tych samych filarach kamiennych co most kolejowy na Zwierzyńcu”. Częścią „kolejową” zarządzała Generalna Inspekcja Kolei Państwowej.

Most egipski

Niestety współpraca krakowskiego magistratu z wielicką Radą Powiatową nie układała się idealnie. Potwierdza to notatka, jaka na początku kwietnia 1891 r. ukazała się na łamach „Nowej Reformy”: „Oświetlenie mostu na Zwierzyńcu. Magistrat wystosował pismo do wydziału Rady powiatowej w Wieliczce o oświetlenie mostu żelaznego na Zwierzyńcu. Spodziewać się należy, iż wydział sprawę tę szybko załatwi, zwłaszcza iż o wypadek nie trudno, a na głównym punkcie komunikacyi z drugą stroną powiśla dalsze egipskie ciemności cierpiane być nie mogą”. Głosy krakowskiej prasy okazały się jednak nieskuteczne. Jeszcze w listopadzie, a jak wiadomo o tej porze roku dzień jest już bardzo krótki, sprawa oświetlenia mostu nie była załatwiona. „Nowa Reforma”, nieocenione źródło informacji o XIX-wiecznym Krakowa, donosiła 11 listopada 1891 r: „Ze Zwierzyńca dochodzą nas skargi, iż pomimo tylu próśb i uchwał komisyi, dotychczas nie doczekali się mieszkańcy oświetlenia mostu, łączącego Dębnik (!) i Zakrzówek z Krakowem. Most ten nosi nazwę strategicznego; złośliwi utrzymują że nazwa egipskiego byłaby właściwszą na pamiątkę egipskich ciemności, jakie na nim panują. […] Zadziwiającą jest cierpliwość organów miejskich krakowskich, które wobec układów, zawartych przed rokiem z Radą powiatową wielicką na dalsze ciemności na moście ani godziny pozwolić nie powinne (!), choćby się udać miały ze skargą do Wydziału krajowego”.

Inne rzeki

Pamiętajmy, że Wisła to nie jedyna rzeka przepływająca przez Kraków. Drugie miejsce wśród krakowskich rzek niewątpliwie zajmowała Rudawa. Płynęła kilkoma korytami i była wręcz wszechobecna w pejzażu zachodniej części miasta. To właśnie mosty i mostki, przerzucone przez Rudawę i jej córki Młynówki, były dla mieszkańców krakowskich przedmieść nie tylko „przeprawami”, ale znaczącym elementem „społecznego krajobrazu”. To obok nich, a często i pod nimi w wiosenne i letnie noce gromadził się kwiat podmiejskich andrusów. Czasem takie spotkania kończyły się śpiewem przy „jęczanej harmonij”, a czasem notatką w „Czasie” o kolejnym wybryku „opryszków” z

przedmieścia.

Oczywiście wszystkie te mosty i mostki zniknęły bezpowrotnie. Tylko jeden z nich zachował się w zbiorowej pamięci krakowian. Fakt ten jest zasługą Jerzego Kossaka. To on namalował wielokrotnie reprodukowany „Wymarsz Pierwszej Kompanii Kadrowej”. Na obrazie widać dzisiejszą Aleję Trzeciego Maja, małe drzewka, które zmieniły się w wielkie lipy, i mostek nad zasypaną i zapomnianą odnogą Rudawy, polskiego Rubikonu, który rankiem 6 sierpnia 1914 r. przekroczyli Strzelcy.