

Dariusz Koźlenko

# Przeprawa

Połowa listopada 2012 roku. Od kilku miesięcy oba brzegi Wisły spina nowy most. Jeszcze szary, w kolorze betonu. Jeszcze bez want, więc pylony w kształcie litery V wyciągają ku niebu gołe ramiona. Po moście kręcą się robotnicy w kaskach, kursują ciężarówki. Na razie tylko one.

Zgodnie z harmonogramem most ma być oddany za niespełna dwa miesiące, w grudniu, jeszcze przed świętami. Ale wygląda na to, że most gotowy nie będzie. Tylko że w Kwidzynie nikt się tym specjalnie nie martwi. W Kwidzynie czekają na most tak długo, że kilka miesięcy nikomu nie robi różnicy. Ważniejsze od terminów jest to, żeby most był zrobiony dobrze. I żeby przetrwał dłużej niż te, które już były. Bo Kwidzyn, jak dotąd, szczęścia do mostów nie miał.

Wisła w okolicy Kwidzyna płynie z rozmachem. Nie kręci, nie meandruje, jakby szkoda jej było czasu, za to rozlewa się szeroko, szerzej niż pod Toruniem. Wydaje się, że to nie naj8 lepsze miejsce na budowę mostu. Ale to właśnie tędy biegł stary szlak komunikacyjny łączący Berlin z Królewcem i dalej z Prusami. I to właśnie tu budowano mosty pontonowe, po których maszerowały wojska Fryderyka Wilhelma idące na bój ze Szwedami. Tu, przez most pontonowy zbudowany z 32 łodzi i dwóch promów, przeprowały się rosyjskie pułki, które po zakończeniu wojny siedmioletniej wracały do ojczyzny. I to tu wreszcie kazał zbudować most pontonowy Napoleon, po którym tylko na przełomie lat 1812 i 1813 przeprowało się 400 tysięcy żołnierzy i 60 tysięcy koni. W obie strony. Na wschód ochoczo, na zachód ze smutkiem.