PONTISEUM – ORYGINALNE PRZEPLATANIE HISTORII MOSTOWNICTWA Z KRAJOBRAZEM

1. CO TO JEST PONTISEUM?

PONTISEUM to miejsce poświęcone mostom. Jego nazwę utworzono analogicznie do słowa muzeum, które jest miejscem poświęconym muzom (w języku włoskim ponti oznacza mosty). Duże gabaryty konstrukcji mostowych uniemożliwiają utworzenie „klasycznego muzeum" mostów, stąd wyniknęła potrzeba opracowania oryginalnego sposobu na prezentację fragmentów historycznych konstrukcji mostowych. Okazało się, że dobrym rozwiązaniem jest eksponowanie fragmentów konstrukcji mostowych w warunkach plenerowych, w parku, na skwerze czy przed siedzibą instytucji.

Pierwsze na świecie PONTISEUM, utworzone na terenie Instytutu Badawczego Dróg i Mostów (IBDiM) w Warszawie. Zostało ono uroczyście otwarte w 2014 r. w obecności wielu mostowców oraz przedstawicieli mediów. Wstęgę przecinali Dyrektor Instytutu prof. dr hab. inż. Leszek Rafalski, ówczesna Generalna Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad Pani Ewa Tomala-Borucka, oraz autorka niniejszej publikacji (rys. 1).

Do tej pory w Polsce nie ma muzeum poświęconego historycznym konstrukcjom mostów lub choćby stałej ekspozycji konstrukcji mostowych. Sztuka inżynierska w dziedzinie budownictwa od początku swej historii najpełniej zapisywała się poprzez osiągnięcia budownictwa sakralnego i budownictwa mostowego. Utrwalenie materialnych dowodów rozwoju sztuki inżynierskiej poprzez utworzenie stałej ekspozycji fragmentów historycznych mostów Warszawy stanowi znaczący wkład w zachowanie dziedzictwa narodowego – szczególnie w odniesieniu do Warszawy, w której zachowało się niewiele autentycznych zabytków budownictwa.

Rys. 1. Uroczystość otwarcia PONTISEUM IBDiM (fot. autor)

Fig. 1. The opening ceremony of the opening IBDiM PONTISEUM (photo by author)

W PONTISEUM IBDiM jest tworzona nowa historia starych konstrukcji mostowych. W wypadku Warszawy mosty były niszczone działaniami wojennymi, a ich fragmenty wysadzone w powie-

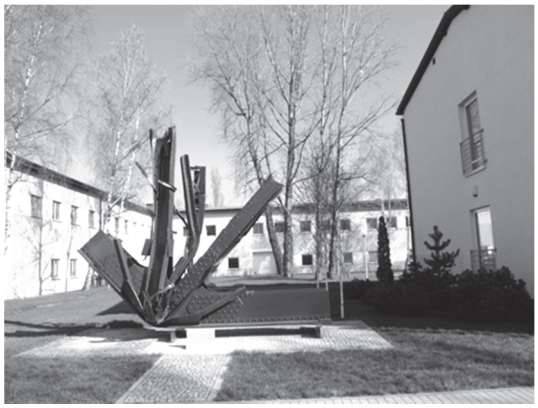
prof. dr hab. inż. Barbara Rymsza, Instytut Badawczy Dróg i Mostów Warszawa

trze podczas Powstania Warszawskiego spoczywały na dnie Wisły blisko 70 lat [1, 4]. Z ogromnym trudem odszukane i wydobyte, a następnie zabezpieczone antykorozyjnie zostały umieszczone w PONTISEUM IBDiM. Są to relikty prezentujące historię zarówno miasta, jak i techniki mostownictwa.

2. POCZĄTKI HISTORII POZYSKANIA FRAGMENTÓW KONSTRUKCJI MOSTOWYCH

Oryginalny sposób na prezentowanie historii mostownictwa ma swój początek w roku 2008. Od tego czasu w IBDiM pod kierunkiem prof. Barbary Rymszy są prowadzone prace badawcze mające na celu odszukanie, wydobycie i zabezpieczenie przed zniszczeniem fragmentów konstrukcji pierwszych stałych mostów Warszawy spoczywających na dnie Wisły[1]. Otóż, w trakcie prowadzonych prac czyszczenia toru wodnego Wisły zostały wydobyte z dna rzeki fragmenty nitowanej konstrukcji stalowej, które niechybnie trafiłyby do huty, jako złom. Były to elementy Mostu Pod Cytadelą [3], zbudowanego w 1904 r. jako tzw. most czwarty, chociaż most zaplanowany jako trzeci „Imienia Jego Cesarskiej Mości Najjaśniejszego Pana Mikołaja II" (dzisiaj Most Poniatowskiego) otwarto dopiero 4 stycznia 1914 r. Był to dwutorowy most kolejowy, usytuowano w odległości 32 m poniżej tzw. mostu drugiego, także kolejowego oddanego do eksploatacji w grudniu 1875 r. Oba mosty były niszczone w 1915 r. i w 1944 r. Na filarach mostu pod Cytadelą, po II wojnie światowej stanął istniejący do dziś most Gdański.

Grono miłośników historii techniki uznało, że konieczne jest uratowanie przed zagładą fragmentów jednego z najstarszych mostów Warszawy. W wyniku selekcji jeden z fragmentów został wytypowany i przeznaczony do dalszych prac. Jest to część konstrukcji dźwigara przęsła mostu, zawierająca pas dolny dźwigara oraz słupki i krzyżulce połączone z pasem w nitowanym węźle. Końcówki słupków i krzyżulców noszą ślady zniszczenia w wyniku zastosowania materiałów wybuchowych (rys. 2). Wyselekcjonowany element został przetransponowany na teren IBDiM.



Rys. 2. Fragment konstrukcji Mostu Pod Cytadelą (fot. autor)

Fig. 2 Fragments of the Bridge "Pod Cytadelą" (photo by author)

Stał się on inspiracją do utworzenia w Instytucie programu badawczego *Identyfikacja rozwiązań materiałowo-konstrukcyjnych historycznych mostów stalowych w Warszawie*.

Pozyskanie tak niecodziennego fragmentu konstrukcji mostowej zainspirowało autorkę artykułu do podjęcia działań mających na celu odszukanie na dnie Wisły i wydobycie okruchów konstrukcji najstarszych stałych mostów warszawskich. Tak pozyskane fragmenty historycznych

[1] B. Rymsza, 2012. Na ratunek historycznym mostom Warszawy. Polskie drogi 2, s. 2-3.

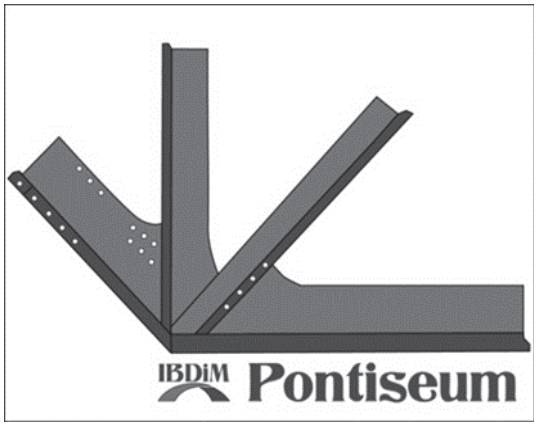
konstrukcji powinny być eksponowane i udostępnione szerszej widowni, w szczególności: mostowcom, studentom i Warszawiakom. Jak wspomniano wcześniej gabaryty obiektów mostowych uniemożliwiają prezentację ich w całości. Natomiast pozyskane fragmenty konstrukcji o wymiarach kilka na kilka metrów można eksponować w formie ścieżki dydaktycznej lub wystawy czasowej. Taka forma jest jednak dość kłopotliwa ze względu na masę eksponatów (np. około 20 ton) oraz ograniczenia wynikające ze skrajni drogi.

W związku z tym zaproponowano ekspozycję wtopioną w krajobraz. Elementy konstrukcji umieszczono na trawnikach, wśród drzew porastających teren Instytutu. Umiejętnie dobrana kolorystyka zabezpieczenia antykorozyjnego sprawia, że całość prezentuje się bardzo atrakcyjnie.

Sylwetka eksponowanego fragmentu Mostu Pod Cytadelą (rys. 2) stała się inspiracją do opracowania logo PONTISEUM prezentowanego na rys. 3.

3. HISTORIA TWORZENIA PONTISEUM IBDIM

Przez kilka lat prowadzono prace poszukiwawcze konstrukcji mostów, z różnym skutkiem. Bo albo wzburzona Wisła niosła wody powodziowe i było bardzo niebezpiecznie, albo była susza, która unieruchomiła sprzęt pływający zaopatrzony w ciężki dźwig do podnoszenia konstrukcji. Jednak we wrześniu 2011 r.[2] spod kilkumetrowej warstwy piasku i kamieni, odkopano i wydobyto fragmenty konstrukcji Mostu Kierbedzia – pierwszego stałego mostu na Wiśle w Warszawie [1, 2]. Najstarszy stały most w Warszawie został wzniesiony w latach 1859-1864 wg projektu Stanisława Kierbedzia – budowniczego pierwszego stałego mostu przez Newę w Petersburgu. Most długości ok. 500 m był zlokalizowany w ciągu dzisiejszej alei Solidarności.



Rys. 3. Logo PONTISEUM IBDiM (fot. autor)

Fig. 3. Logo of the IBDiM PONTISEUM (photo by author)

Most nazwano Aleksandrowskim – na cześć cara Aleksandra II, ale mieszkańcy Warszawy nie zaakceptowali tej nazwy i nazywali most Mostem Kierbedzia. Most był częściowo zniszczony w 1915 r. przez wojska rosyjskie i ponownie zniszczony przez wojska niemieckie w 1944 r.

[2] J. Chełmiński, Słynny most odnaleziony! Wyciągnęli fragment z Wisły, http://warszawa.gazeta.pl/warszawa/1,34889,10310344,Slynny_most_odnaleziony__Wyciagneli_fragment_z_Wisly.html (dostęp: 16.02.2015); J. Osowski, Stary most wyciągnięty z dna Wisły: „Wielki skarb", http://warszawa.gazeta.pl/warszawa/1,34889,10989312,Stary_most_wyciagniety_z_dna_Wisly___Wielki_skarb_.html (dostęp: 16.02.2015); M. Kozubal, Wisła oddała fragmenty mostu Kierbedzia, http://www.zw.com.pl/artykul/652371.html (dostęp: 16.02.2015).

Rys. 4. Prof. B. Rymsza nad znalezionymi fragmentami Mostu Kierbedzia (fot. autor)

Fig. 4. Prof B. Rymsza with the fragments of the found Kierbedz bridge (photo by author)

Rys. 5. Fragment Mostu Kierbedzia (fot. autor)

Fig. 5. The fragment of the Kierbedz bridge (photo by author)

Odszukanie fragmentów tego mostu było sensacją, bowiem wielu sądziło, że nie ma szans na znalezienie okruchów po tym historycznym moście. A jednak się udało (rys. 4). Elementy konstrukcji przetransportowano na teren IBDiM, gdzie poddano je zabiegom antykorozyjnym, a następnie ustawiono na terenie patio między budynkami Instytutu (rys. 5).

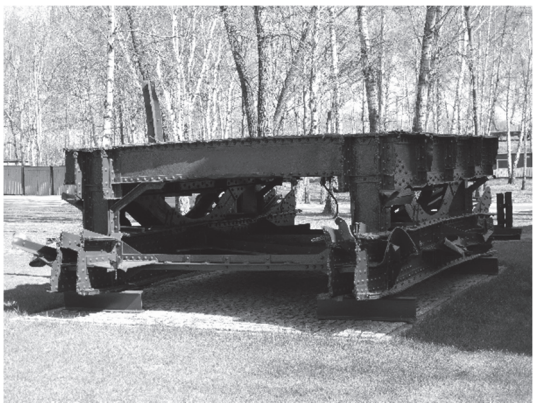
Zaproponowana lokalizacja elementów konstrukcji Mostu Kierbedzia wymagała ekwilibrystycznej sprawności ekipy transportowej. Elementy były przenoszone na wysięgniku dźwigu ponad dachem budynku. Ale uzyskany efekt wtopienia w otoczenie nieomal „filigranowych" elementów konstrukcji mostu, zyskał uznanie wśród osób zwiedzających PONTISEUM.

Most Kierbedzia był sześcioprzęsłowy, stalowy, nitowany, o konstrukcji kratownicowej, z jezdnią poprowadzoną dołem, między kratownicami. Zastosowany typ dźwigarów systemu amerykańskiego był powszechnie wykorzystywany przy konstruowaniu mostów w czasach budowy linii kolei Petersbursko-Warszawskiej. Most był oparty na pięciu filarach i dwóch przyczółkach. Miał długość około 475 m (1 560 stóp angielskich tj. 475,46 m), ciężar żelaznych elementów wynosił 4 565 ton. Ustrój niosący składał się z trzech belek ciągłych dwuprzęsłowych. Każda z belek zbudowana była z dwóch dźwigarów o konstrukcji kratownicowej: o pasach równoległych, słupkach nad podporami i gęstej kracie krzyżulcowej. Krzyżulce, z których składała się kratownica (dźwigar) były skonstruowane z płaskowników skrzyżowanych pod kątem 45°, wykonanych z walcowanego, kutego żelaza. Płaskowniki miały grubość ¾ cala (1,9 cm), a szerokość od 4 do 18½ cala (10,16 do 47 cm). Nity użyte w konstrukcji mostu miały średnice od ¾ do 1⅛ cala (Majewski J. 1861, s. 53). Przęsła miały rozpiętość około 260 stóp angielskich tj. 79,23 m. Dźwigary kratownicowe miały wysokość około 9 m (28 stóp angielskich tj. 8,52 m)[3]. Ze względu na wymiary płaskowni-

[3] Zob. Most na Wiśle pod Warszawą, 1860. Wiadomości bieżące, Dziennik Polytechniczny, poszyt pierwszy i drugi, s. 15.

ków, z których zbudowano konstrukcję kratownicową określono fragmenty jako „filigranowe". Następne mosty w Warszawie były wznoszone z elementów o większych wymiarach – np. Most im. Księcia Józefa Poniatowskiego oddany do eksploatacji w 1914 r.

Kolejny pozyskany eksponat to fragment konstrukcji Mostu Poniatowskiego. Prace poszukiwawcze przy tym moście trwały od marca do grudnia 2012 r. Z odkopanego przęsła wytypowano fragment o wymiarach ok. 7×6×1,5 m, który z ogromnym trudem wydobyto z dna rzeki. Dopiero w czerwcu 2013 r. ten ważący ponad 20 ton fragment konstrukcji mostu przetransportowano na teren IBDiM, gdzie podobnie, jak w wypadku innych eksponatów, po przeprowadzeniu prac antykorozyjnych został umieszczony na miejscu docelowym.



Rys. 6. Fragment Most im. Ks. Józefa Poniatowskiego (fot. autor)

Fig. 6. The fragment of the Józef Poniatowski bridge (photo by author)

Te okruchy pozostałości mostów są świadectwem rozwoju techniki i mostownictwa w Polsce. Wszystkie wymienione mosty były konstrukcjami stalowymi, nitowanymi. Nitowanie jest techniką już nie stosowaną w budownictwie mostowym. W ciągu najbliższych lat ostatnie, jeszcze eksploatowane, tego typu konstrukcje mogą być, ze względu na brak ochrony konserwatora i ich wiek, stopniowo zastępowane nowszymi konstrukcjami.

4. PRZYSZŁOŚĆ PONTISEUM IBDIM

W 2014 r. Most Kierbedzia świętował 150. lecie istnienia a Most imienia Księcia Józefa Poniatowskiego 100. lecie. Historię budowy i burzliwe dzieje mostów, które stanowiły od ponad stu lat tło zdarzeń historycznych, można poznać studiując opracowanie [2] udostępniane zainteresowanym osobom zwiedzających PONTISEUM.

A jest ich sporo. Poza pojedynczymi osobami docierającymi do Instytutu samodzielnie, PONTSEUM jest regularnie odwiedzane przez grupy turystów prowadzone przez warszawskiego przewodnika miejskiego ze specjalizacją praską, który oprowadza grupy na zlecenie Urzędu Dzielnicy Praga Północ oraz na zlecenie innych instytucji takich jak Dom Spotkań z Historią, a także np. uczestników konferencji naukowych, organizowanych np. przez Przemysłowy Instytut Automatyki i Pomiarów czy członków Polskiego Towarzystwa Informatycznego.

Eksponaty prezentowane na terenie PONTISEUM zostały pomalowane na kolor ciemno bordowy, z jednaj strony maskujący ewentualne rdzawe zacieki, ale przede wszystkim nadający im dostojeństwa i sprawiający, że pięknie prezentują się na tle granitowej kostki podłoża i otaczającej je zieleni traw.

PONTISEUM jest projektem otwartym, co oznacza, że planowane jest przyjmowanie do kolekcji kolejnych eksponatów. To nie będą fragmenty konstrukcji

mostów warszawskich zniszczonych podczas Powstania Warszawskiego, jak opisane powyżej fragmenty Mostu Pod Cytadelą, Mostu Kierbedzia i Mostu Poniatowskiego. To będą konstrukcje nowsze, mostów zbudowanych już po II wojnie światowej, ale z różnych względów poddawanych pracom remontowym lub wymianie na konstrukcje nowocześniejsze.

I ta nowa historia PONTISEUM już się dzieje. W dniu 26 maja 2015 r. PONTISEUM na terenie IBDiM wzbogaciło się o kolejny eksponat. Jest nim zdemontowane podczas remontu Mostu im. Stefana Grota-Roweckiego stare, oryginalne, ważące ok. 7 ton, łożysko przegubowo-przesuwne. Jak piszą Darczyńcy realizujący przebudowę mostu Grota-Roweckiego „*łożysko mostowe wydobyte podczas remontu z trzewi mostu mieści w sobie cząstkę jego duszy, a dla ludzi związanych z budownictwem oraz dla przyszłych Inżynierów jest pamiątką dawnej myśli inżynierskiej, stanowiąc dydaktyczny i konstruktorski eksponat o bezcennej dla pasjonatów budownictwa wartości, dzięki któremu popularyzować można wiedzę z dziedziny mostownictwa*".

W roku 2015 pojawiają się także kolejni Darczyńcy. Tym razem autorka zabiegała o pozyskanie fragmentu dźwigara Mostu Łazienkowskiego, obrazującego zarówno postęp technologiczny w budowie mostów, jak i stanowiącego pamiątkę ekspresowo wykonanego remontu po pożarze mostu w 2015 r.

Można mieć nadzieję, że szczególnie dla młodych miłośników techniki porównanie różnych konstrukcji i odchodzących w niepamięć rozwiązań technologicznych (np. nitowanie) będzie cenną informacją na temat zachodzących zmian oraz wiedzy i umiejętności naszych przodków.

5. PODSUMOWANIE

Uroczyście otwarte PONTISEUM na terenie IBDiM zapoczątkowało nawą epokę w prezentowaniu historii techniki. Gazeta Wyborczą[4] w podsumowaniu roku doceniła utworzenie PONTISEUM obok takich przedsięwzięć muzealnych, jak otwarcie Galerii Faras w Muzeum Narodowym oraz utworzenie stałej wystawy Muzeum Historii Żydów Polskich, określając je mianem "nadziei roku", w której tkwi potencjał na bycie w przyszłości atrakcją turystyczną Warszawy.

Eksponaty PONTISEUM wkomponowane w otoczenie pięknie prezentują się wśród zieleni i drzew otaczających budynki Instytutu. Co roku, w sezonie turystycznym na teren Instytutu przybywają wycieczki, aby oglądać fragmenty mostów.

Eksponowane w PONTISEUM IBDiM elementy mostów stały się inspiracją do eksponowania fragmentów konstrukcji mostowych także w innych miejscach np. w przestrzeni miejskiej. Już kilka przedsiębiorstw mostowych postanowiło zachować fragmenty remontowanych przez siebie mostów i wyeksponować je przed swoją siedzibą. Przykładem może być Wydział Inżynierii Lądowej Politechniki Warszawskiej, którego pracownicy pod kierunkiem prof. Henryka Zobla uczestniczyli

[4] T. Urzykowski, To był udany rok dla warszawskich muzeów, http://wyborcza.pl/1,112588,17192409,To_byl_udany_rok_dla_warszawskich_muzeow__PODSUMOWANIE_.html?piano_t=1 (dostęp: 16.02.2015); J.S. Majewski, T. Urzykowski, Pontiseum na urodziny warszawskich mostów, http://m.warszawa.gazeta.pl/warszawa/1,106541,16218352,Pokazali_czesci_dwoch_mostow_wydobyte_z_Wisly__Bedzie.html (dostęp: 16.02.2015).

w remoncie spalonego Mostu Łazienkowskiego. Przed budynkiem Wydziału stoi, pomalowany na kolor czerwony, fragment konstrukcji niosącej mostu.

Kolejnym krokiem w popularyzowaniu prezentowanej tutaj idei łączenia mostowych eksponatów z krajobrazem czyli integracji sztuki i techniki w architekturze i urbanistyce, powinno być tworzenie pontiseów terenowych. Mogą one stanowić miejsca turystycznej rekreacji w pobliżu starych konstrukcji mostowych, na zapomnianych drogach i nieużytkowanych liniach kolejowych. Upamiętnienie tych często niewielkich, ale pięknych obiektów, będących potwierdzeniem umiejętności i artystycznej wizji ich budowniczych oraz dowodów postępu techniki w budowaniu mostów pozwoli także na podziwianie krajobrazu otaczającego obiekty oraz docenienie darów natury oraz jej siły w pokonywaniu dzieł tworzonych ręką ludzką.

Jednocześnie należy zwrócić uwagę na fakt, że opisane tutaj rozwiązania mogą stanowić inspirację także dla twórców kultury i sztuki. Przykładem niechaj będzie refleksja nad spuścizną Tadeusza Kantora, którą – w setną rocznicę jego urodzin – zaproponował Teatr Opera Buffa w reżyserii Katarzyny Wińskiej. Miłośników twórczości Kantora zaproszono na Plac Unii Lubelskiej w Warszawie w dniu 17 października 2015 r. Inspiracją były zapiski mistrza z 1948 r.: *Zaraz po wojnie zobaczyłem w Warszawie kawałek żelaznego mostu rozbitego bombą. Gdyby ktoś ustawił ten obiekt na placu Unii jako rzeźbę, w przyszłości historycy odczytaliby w splotach jego formy – siły rządzące naszą epoką*". W surrealizacji polegającej na wirtualnym odsłonięciu rzeźby wykorzystano fragmentu Mostu Pod Cytadelą ze zbiorów PONTISEUM IBDiM.

Przedstawiona historia powstania pierwszego PONTISEUM niechaj będzie formą namawiania budowniczych mostowców, architektów i urbanistów oraz wszystkich miłośników historii i śladów przeszłości, do tworzenia pontiseów – miejsc poświęconych mostom.

LITERATURA

[1] Chełmiński J. Słynny most odnaleziony! Wyciągnęli fragment z Wisły, http://warszawa.gazeta.pl/warszawa/1,34889,10310344,Slynny_most_odnaleziony__Wyciagneli_fragment_z_Wisly.html (dostęp: 16.02.2015).

[2] Chwaściński B., 1997. Mosty na Wiśle i ich budowniczowie. Wyd. Fundacja A. i Z. Wasiutyńskich Warszawa.

[3] Kozubal M. Wisła oddała fragmenty mostu Kierbedzia, http://www.zw.com.pl/artykul/652371.html (dostęp: 16.02.2015).

[4] Majewski J.S., Urzykowski T., Pontiseum na urodziny warszawskich mostów, http://m.warszawa.gazeta.pl/warszawa/1,106541,16218352,Pokazali_czesci_dwoch_mostow_wydobyte_z_Wisly__Bedzie.html (dostęp: 16.02.2015).

[5] Mistewicz A., Tucholski Z., Rymsza B., Rymsza J., 2014. Dwa mosty Warszawy. 150 lat Mostu Kierbedzia i 100 lat Mostu Poniatowskiego. Two Bridges of Warsaw. 150 Years of Kierbedź Bridge & 100 Years of Poniatowski Bridge. Wyd. Miasto Stołeczne Warszawa.

[6] Most na Wiśle pod Warszawą, 1860. Wiadomości bieżące, Dziennik Polytechniczny, poszyt pierwszy i drugi, 15.

[7] Osowski J. Stary most wyciągnięty z dna Wisły: „Wielki skarb", http://warszawa.gazeta.pl/warszawa/1,34889,10989312,Stary_most_wyciagniety_z_dna_Wisly___Wielki_skarb_.html (dostęp: 16.02.2015).
[8] Rymsza B., 2012. Na ratunek historycznym mostom Warszawy. Polskie drogi 2, 2-3.
[9] Rymsza B., Rymsza J., 2010. Most przy Cytadeli w Warszawie. Stała ekspozycja mostów nowym elementem historii przepraw. Mosty 2, 64-67.
[10] Rymsza J., Rymsza B., 2013. Mosty miejskie na Wiśle w Warszawie do końca XX w. Wrocławskie Dni Mostowe. Obiekty mostowe w infrastrukturze miejskiej, Wrocław.
[11] Urzykowski T. To był udany rok dla warszawskich muzeów, http://wyborcza.pl/1,112588,17192409,To_byl_udany_rok_dla_warszawskich_muzeow__PODSUMOWANIE_.html?piano_t=1 (dostęp: 16.02.2015).

PONTISEUM – ORYGINALNE PRZEPLATANIE HISTORII MOSTOWNICTWA Z KRAJOBRAZEM

STRESZCZENIE. W 2014 r. na terenie IBDiM zostało uroczyście otwarte PONTISEUM. Nazwę PONTISEUM utworzono analogicznie do słowa muzeum, które jest miejscem poświęconym muzom. Ponti po włosku znaczy mosty, zatem PONTISEUM to miejsce poświęcone mostom.

Autorka artykułu tworzy nową historię starych konstrukcji mostowych, w wypadku Warszawy niszczonych działaniami wojennymi. Na dnie Wisły odszukała i wydobyła fragmenty konstrukcji mostów wysadzonych w powietrze podczas Powstania Warszawskiego. Są to relikty prezentujące historię zarówno miasta, jak i techniki mostownictwa.

Artykuł jest poświęcony historii utworzenia pierwszego na świecie PONTISEUM oraz opisowi kreacji nowego, oryginalnego sposobu łączenia prezentacji historii z walorami krajobrazu.

Słowa kluczowe: Pontiseum, historia techniki, mosty

PONTISEUM – THE ORIGINAL CONNECTING BETWEEN THE HISTORY OF THE BRIDGES AND SCENERY

SUMMARY. The opening ceremony of IBDIM PONTISEUM has conducted in the year 2014. The name PONTISEUM was created analogically to the word "museum", which original meaning is the place dedicated to the muses. The word "ponti" means bridges in Italian, therefore PONTISEUM is the place dedicated to the bridges.

The author of the article creates e new history of the old bridges in the Vistula River, in case of the Warsaw city constructions destroyed by the warfare. She pulled out the fragments the bridges constructions which were blown up during the Warsaw Uprising. These are the relicts of the Warsaw history as well as the historical building techniques of the bridges.

The article presenting the history of setting the first in the world PONTISEUM. It also contain the description of creation a new, original way of presentation connected with values of scenery.

Key words: Pontiseum, the history of the technique, bridges