

1. Obiekt; Most drogowy na rzece Bóbr

MOST DROGOWY

2. Czas powstania

1903/1946

3. Miejscowość

SIEDŁĘCIN

11. Widok mostu od strony górnej wody, neg. 1000/655/4, widok jezdni na moście, neg. 1000/653/6, orientacja, sytuacja.

4. Adres

droga powiatowa nr 12 523
Jelenia Góra - Siedlęcin km 4 + 200
rz. Bóbr w Siedlęcinie

nr hipoteczny

5. Przynależność administracyjna

województwo dolnośląskie
pow. jeleniogórski
gmina Jezów Sudecka

6. Poprzednie nazwy miejscowości

Boberröhrsdorf (do 1945 r.)

7. Przynależność administracyjna
przed 1 VI 1975

województwo wrocławskie
powiat Jelenia Góra

8. Właściciel i jego adres

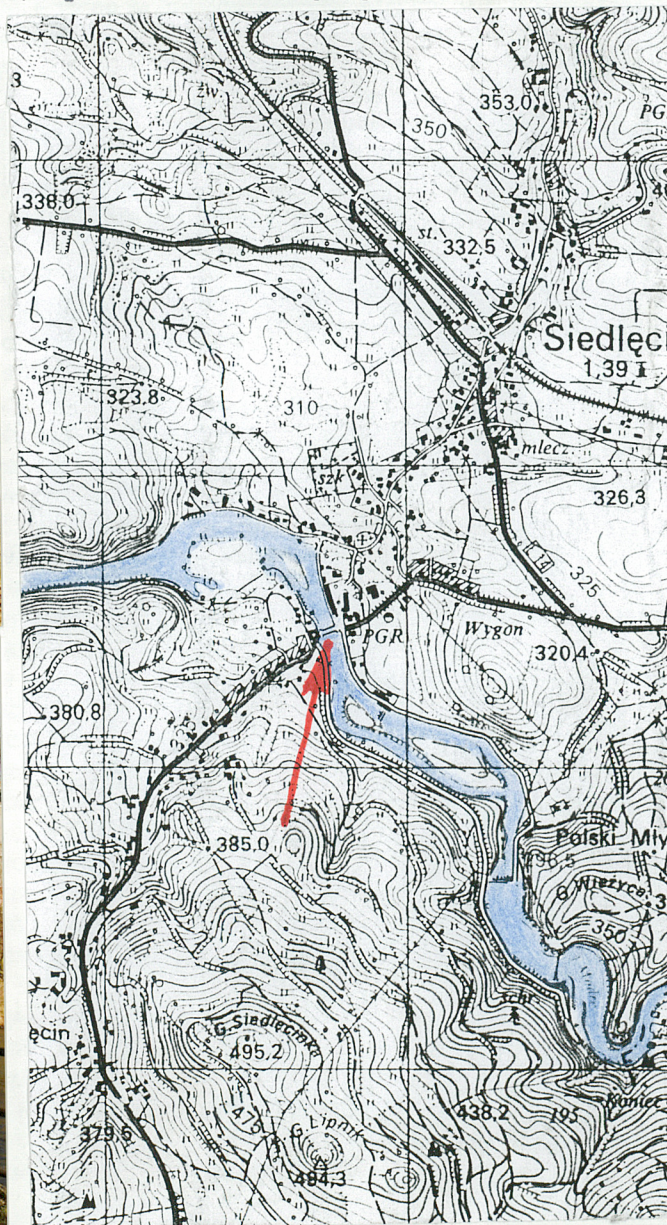
Zarząd Dróg Powiatowych
58-500 Jelenia Góra
ul. Dworcowa 26

9. Użytkownik i jego adres

Zarząd Dróg Powiatowych
58-500 Jelenia Góra
ul. Dworcowa 26

10. Rejestr zabytków

Nr data



12. Autorzy, historia obiektu, określenia stylu

Most położony jest nad rzeką Bóbr w miejscu tradycyjnej przeprawy przez rzekę. Wieś założona nad rzeką Bóbr w XIII w., a od XIV w., brodu strzegła rycerska wieża mieszkalna. Wcześniej funkcjonował tutaj bród a następnie most w konstrukcji drewnianej, który wielokrotnie niszczone był przez powodzie.

Budowę mostu w stalowej konstrukcji podjęto po doświadczeniach katastrofalnej powodzi 1897 r. (a katastrofalne powodzie nawiedzały Podsudacie i wcześniej - kroniki odnotowały je w roku 1567, 1570, 1608, 1674, 1715, 1778, 1795, 1810, 1844, 1867, 1872, 1888, 1897 ...itd).

Most drogowy w Siedlęcinie nad rzeką Bóbr jest typową konstrukcją stalowego mostu wysokowodnego budowanego powszechnie na przełomie XIX i XX w. Most posiada dwa przęsła o różnych konstrukcjach. Przęsło prawe zbudowano w 1903 roku. Jest ono podobne konstrukcyjnie do mostów stalowych zbudowanych w pierwszych latach XX w., na wielu rzekach Podsudacie. Podobne mosty znajdujemy w pobliskim Barcinku (na potoku Kamienica), w Pilchowicach na rz. Kamienica, Mysłakowicach na rz. Łomnica i Marciszowie na rz. Bóbr. Konstrukcja tamtych mostów została wykonana w jeleniogórskiej firmie Starke & Hoffmann. Przęsło lewe zostało wykonane w 1945 roku, w czasie odbudowy mostu po zniszczeniach wojennych.

Wartości zabytkowe posiada konstrukcja obiektu. Dziś całkowicie zaniechano budowy mostów o konstrukcji z dźwigarów kratowych.

13. Opis (sytuacja, materiał i konstrukcja, rzut, bryła, elewacje, wnętrza, wyposażenie, instalacje)

Most położony jest nad rzeką Bóbr w ciągu drogi powiatowej nr 12523 Jelenia Góra - Siedlęcin. Droga przecina rzekę w kilometrze 4 + 200 i łączy przez Siedlęcin dwie drogi wojewódzkie; Jelenia Góra - Gryfów Śląski, która prowadzona jest lewym brzegiem rzeki i Jelenia Góra - Lwówek Śląski, która prowadzona jest prawym brzegiem rzeki.

Konstrukcja i materiał. Most dwuprzęsłowy o przęsłach z dźwigarów kratowych z jazdą dołem. Ustrój nośny każdego przęsła stanowią dwie swobodnie podparte belki główne kratownicowe z rusztem pomostowym opartym na dolnych pasach kratownic. Jest to konstrukcja kratowa, stalowa nitowana. Każde przęsło składa się z innych kratownic o zróżnicowanym rysunku i materiale. Przęsło lewe posiada dźwigary o pasach równoległych a prawe o górnym pasie parabolicznym. **Przęsło lewe (II).** Dźwigary kratowe składają się z siedmiu pól. Trzy skrajne pola typu N i typu X dla pola środkowego. Podział siatki węzłów każdego dźwigara kratowego jest równomierny i symetryczny względem osi środkowej. Rozpiętość teoretyczna przęsła kratowego wynosi 28,56 m. Osiowy rozstaw dźwigarów głównych wynosi 5,20 m. Wysokość konstrukcyjna dźwigarów stała wynosi 3,72 m. Ruszt pomostowy składa się z nitowanych poprzecznic blachownicowych o stałej wysokości 500 mm oraz 4 podłużnic w postaci dwuteowników NP300 ustawionych w odstępach po ~ 1,0 m. Rozstaw poprzecznic tak jak odstęp węzłów 4,08 m, przy czym występuje 6 poprzecznic przęsłowych i 2 poprzecznice podporowe. Na ruszcie z poprzecznic i podłużnic ułożony jest pokład ze stalowych płyt kształtowych typu Zoressa. Płyty wypełnione są warstwą wyrównawczą z betonu chudego, na której ułożona jest izolacja i nawierzchnia z betonu asfaltowego. Jezdnia zajmuje całą przestrzeń między dźwigarami kratowymi, które ograniczają skrajnię poziomą (brak chodników i opaski zabezpieczającej elementy stalowe dźwigarów). Pas górny i dolny dźwigara stalowego wykonany jest z czterech kątowników 80 x 80 x 10 łączonych nitami. Słupki i wieszaki wykonane są jako elementy przestrzenne, z których każdy pas wykonany jest z dwóch kątowników 80 x 80 x 10. Pasy łączone są przewiązkami z płaskowników z dodatkowym wzmocnieniem blachą pełną na wysokości mocowania do dźwigarów poprzecznic. Krzyżulce w polach kratownicy wykonane są z płaskowników stalowych. **Przęsło prawe (III).** Przęsło z dźwigarów kratowych o górnym pasie parabolicznym. Dźwigary kratowe składają się z 10 pól. Trzy skrajne pola typu N i typu X dla czterech pól środkowych. Podział siatki węzłów każdego dźwigara kratowego jest równomierny i symetryczny względem osi środkowej. Rozpiętość teoretyczna przęsła kratowego wynosi 26,0 m. Osiowy rozstaw dźwigarów głównych wynosi 6,20 m. Wysokość konstrukcyjna dźwigarów jest zmienna i wynosi w środku rozpiętości przęsła 3,50 m, a w strefie nadpodporowej 2,00 m. Ruszt pomostowy składa się z nitowanych poprzecznic blachownicowych o stałej wysokości 300 mm oraz 8 podłużnic w postaci ceowników NP240. Rozstaw poprzecznic tak jak odstęp węzłów 2,60 m, przy czym występuje 8 poprzecznic przęsłowych i 2 poprzecznice podporowe. Na ruszcie z poprzecznic i podłużnic ułożony jest pokład ze stalowych płyt kształtowych typu Zoressa. Płyty wypełnione są warstwą wyrównawczą z betonu chudego, na której ułożona jest izolacja i nawierzchnia z betonu asfaltowego. Jezdnia na moście posiada szerokość 5,00 m i ograniczona jest obustronnymi chodnikami o szerokości 2 x 0,60 m.

Przyczółki. Wolnostojące, prawdopodobnie na ruszcie palowym. Przęsła spoczywają na przyczółkach i filarze. Przyczółki i filar (podpory) murowane z równomiernych ciosów kamiennych. Przyczółki o skrzydłach skośnych do osi mostu. Filar posadowiony w nurcie rzeki. Na ławach podłożyskowych przyczółków i korpusie filara założone są granitowe ciosy podłożyskowe. Na ciosach ustawione są stalowe łożyska.

Parametry obiektu.

Most dwuprzęsłowy usytuowany jest do rzeki - prostopadle. Długość całkowita mostu 55,90 m. Dwa przęsła o długości teoretycznej po 26,0 + 28,56 m. Szerokość skrajni na każdym prześle jest różna (5,00 i 6,20 m). Szerokość jezdni jest stała i wynosi 5,00 m. Przęsło prawe posiada obustronne chodniki o szerokości po 0,60 m.

Elewacje.

Stalowa konstrukcja przęseł o regularnym, symetrycznym rysunku. Znakomicie współgra z tym delikatny, linearny rytm zgeometryzowanej w detalu bariery. Ze stalową konstrukcją kontrastują przyczółki i filar murowane z regularnych ciosów kamienia piaskowego (czerwony piaskowiec).

14. Parametry mostu - długość mostu - 55,90 m - rozpiętość - 26,00 + 28,56 m - szerokość całkowita - 7,00 m - szerokość jezdni - 5,00 m - szerokość chodników tylko na przęśle prawym - 2 x 0,60 m	15. Powierzchnia użytkowa pow. jezdni na moście - 279,5 m ²	16. Przeznaczenie pierwotne most drogowy	17. Użytkowanie obecne most drogowy
18. Prace budowlane i konserwatorskie Brak informacji o pracach remontowych prowadzonych na moście przed 1945 r. Prace na moście przez wiele lat ograniczały się do prac konserwacyjnych. Malowano i czyszczono konstrukcję stalową przęseł. W 1945 roku most został zniszczony. Całkowitemu zniszczeniu uległo przęsło lewe, które w trakcie odbudowy zastąpiono inną konstrukcją. Po 1945 r., prace prowadzone na moście przez wiele lat ograniczały się do prac konserwacyjnych. Malowano i czyszczono konstrukcję stalową przęseł i wymieniano nawierzchnię (z kostki granitowej na dywanik asfaltowy. Most utrzymał konstrukcję, materiał, plan i bryłę z okresu odbudowy.		19. Stan zachowania (fundamenty, ściany zewnętrzne, ściany wewnętrzne, sklepienia, stropy, konstrukcje dachowe, pokrycie dachu, wyposażenie i instalacje) Stan techniczny konstrukcji mostu dostateczny. Na stalowych elementach kratowych dźwigarów widoczne są miejscowe, powierzchniowe skorodowania. Najwięcej ognisk korozji występuje w węzłach pasa dolnego. Korozja spowodowana jest złym odwodnieniem jezdni. Zrównanie poziomu jezdni z krawężnikami powoduje ściekanie wody opadowej bezpośrednio na pas dolny kratownicy. Powoduje to zanieczyszczenie dolnych węzłów kratownicy przyspieszając proces niszczenia stalowych elementów dźwigarów kratowych. Nawierzchnia na moście w stanie dobrym. Na kamiennych przyczółkach widoczne są spękania murów poniżej ciosów podłożyskowych oraz wymyte spoiny na poziomie zmiennego stanu wody. Skrzydła przyczółków w stanie dobrym. Most wymaga remontu. Malowania konstrukcji stalowej, uzupełnienia barier, oczyszczenia nisz łożyskowych, uzupełnienia spoin na przyczółkach. Otoczenie mostu wymaga prac porządkowych.	
		20. Najpilniejsze postulaty konserwatorskie Z uwagi na walory historyczno-techniczne most objąć ochroną prawną - wpis do rejestru zabytków. - utrzymać bryłę, plan, materiał i konstrukcję mostu. Zakres prac remontowych i konserwacyjnych uzgadniać z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków.	

21. Akta archiwalne (rodzaj akt, numer i miejsce przechowywania)

- Księga obiektu mostowego, w: archiwum Zarządu Drogowego w Jeleniej Górze.

24. Uwagi różne**25. Opracował: Program komputerowy karty - Word for Windows - BSIDZT S. Januszewski****tekst**

mgr inż. Leszek Budych 8 czerwca 1999 r.

plany, rysunki

mgr inż. Leszek Budych 8 czerwca 1999 r., patrz rysunki

zdjęcia fotogr.

mgr inż. Leszek Budych 15 kwietnia 1999 r.

miejsce przechowywania negatywów

BSIDZT S. Januszewski

BIURO STUDIÓW I DOKUMENTACJI
ZABYTKÓW TECHNIKI
Stanisław Januszewski
53-203 Wrocław, tel. 0601-755-138
ul. gen. J. Hallera 118/11
REGON 931502117 NIP 894-102-29-20

KARTA PO WYPEŁNIENIU PODLEGA OCHRONIE NA PODSTAWIE PRZEPISÓW PRAWA AUTORSKIEGO !**22. Bibliografia**

- Z. Wasiutyński, O architekturze mostów, Warszawa 1971
- Ogólnokrajowe sympozjum nt. "Ochrony zabytków techniki drogowej" materiały) pod red. Leona Nowickiego, Zawiercie - październik 1983 r.
- B. Chwaściski, Zarys dziejów mostów drogowych w Polsce do 1945 r., Warszawa 1986, mnps. w: Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych - Zespół d/s Informacji Naukowo-Technicznej

26. Adnotacje o inspekcjach, informacje o zmianach (daty, imiona i nazwiska wypełniających)**23. Źródła ikonograficzne i fotograficzne (rodzaj, miejsce przechowywania, sygnatury)****27. Załączniki**

Nr 1 i 2 - dokumentacja fotograficzna

Nr 3 - dokumentacja rysunkowa

1. Miejscowość

SIEDLEĆIN

2. Obiekt; Most na rz. Bóbr

MOST DROGOWY

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

dokumentacja fotograficzna Verte !



1. Widok mostu od strony górnej wody z lewego brzegu, neg. 1000/655/1

2. Filar w nurcie rzeki, neg. 1000/654/5

3. Dźwigar kratowy i pas dolny pomostu przęsła lewego, neg. 1000/654/2

Wkładkę założył: mgr inż. Leszek Budych 8 maja 1999 r

Miejsce przechowywania negatywów: BSiDZT S. Januszewski



4. Filar w nurcie rzeki, neg. 1000/654/6



5. Posadowienie przęsła na lewym przyczółku,
neg. 1000/654/1



6. Skrajny węzeł pasa górnego dźwigara kratowego przęsła
lewego, neg. 1000/653/5

1. Miejscowość

SIEDŁĘCIN

2. Obiekt; Most na rz. Bóbr

MOST DROGOWY

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

dokumentacja fotograficzna - Verte !



1. Dźwigar kratowy przęsła lewego, neg. 1000/655/2
2. Dźwigar kratowy przęsła prawego, neg. 1000/655/3
3. Węzeł w górnym pasie dźwigara kratowego, neg. 1000/653/3

Wkładkę założył: mgr inż. Leszek Budyń 8 maja 1999 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSiDZT S. Januszeński



4. Słupek skrajny przęsła i stalowa bariera w strefie nad filarem, neg. 1000/653/4



5. Przyczółek lewobrzeżny, neg. 1000/654/4



6. Konstrukcja pomostu, neg. 1000/654/3

1. Miejscowość

SIEDŁĘCIN

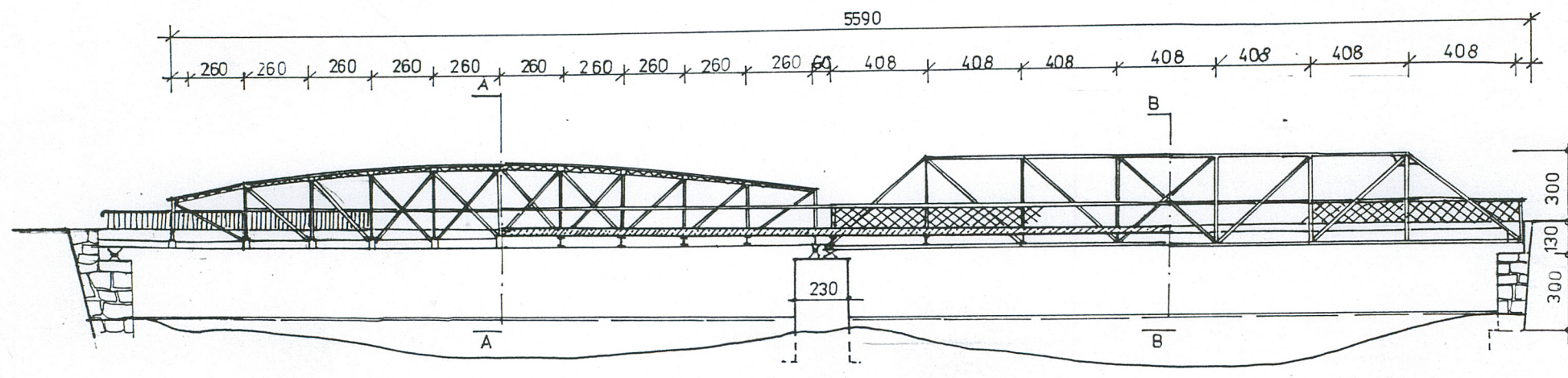
2. Obiekt; Most na rz. Bóbr

MOST DROGOWY

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

dokumentacja rysunkowa - Verte !

MOST DROGOWY rz. BÓBR W SIEDŁĘCINIE



Wkładkę założył: mgr inż. Leszek Budych 8 maja 1999 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSIDZT S. Januszewski

PRZEKRÓJE POPRZECZNE

PRZĘSŁO LEWE



PRZĘSŁO PRAWE

