

A B C D E F G H I J K L Ł M N O P R S T U V W X Y Z

Nr 8413 DOLNOŚLĄSKIE

1. Obiekt

PRZEPUST

2. Czas powstania

1902-1904

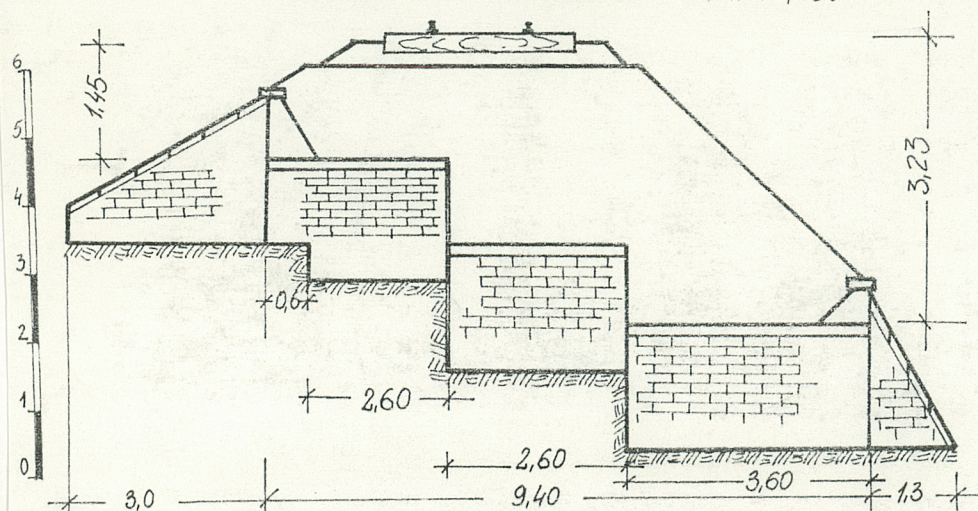
3. Miejscowość

BYSTRZYCA GÓRNA

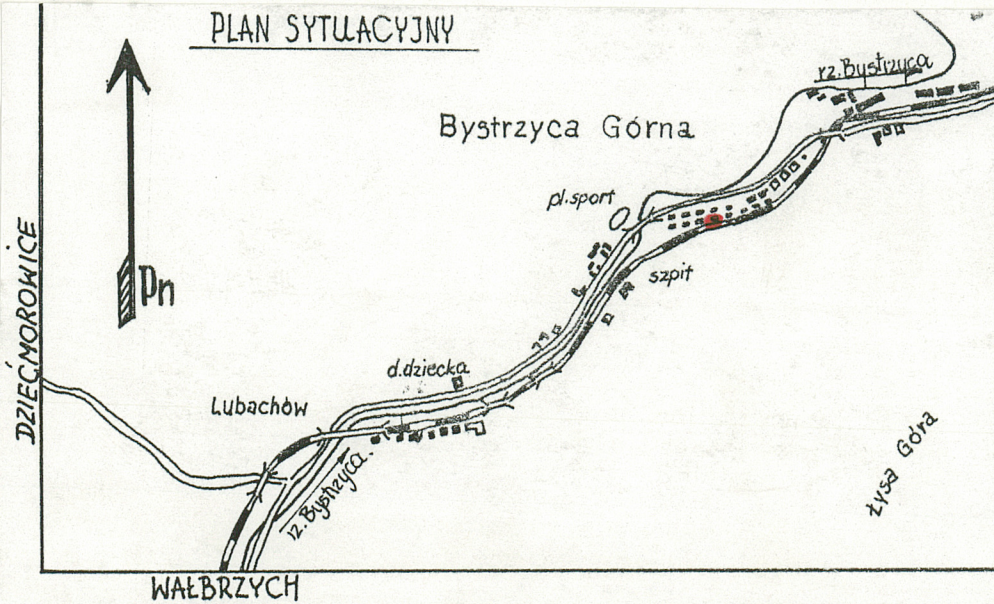
11. Zdjęcia, rzut, przekrój, sytuacja, orientacja



PRZEKRÓJ PODŁUŻNY km. 66,280



PLAN SYTUACYJNY



4. Adres Linia Kolejowa Świdnica Kraszowice-Jedlina Zdrój km. 66,280 (ok. 10 m. na pld. od rzeki Bystrzyca nad drogą gruntową w lesie)
nr hipoteczny

5. Przynależność administracyjna

województwo wrocławskie

gmina pow. Świdnica

6. Poprzednie nazwy miejscowości

Ober Weistritz

7. Przynależność administracyjna przed 1 VI 1975

województwo wrocławskie

powiat Wąbrzych

8. Właściciel i jego adres

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych Wrocław, ul. Joanitów 13

9. Użytkownik i jego adres

DOKP Wrocław Oddział Drogowy Wrocław, ul. Joanitów 13

10. Rejestr zabytków

Nr data

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

Przepust wód opadowych przecina jednotorową linię kolejową Świdnica-Kraszowice-Jedlina Zdrój na 66,230 km w miejscowości Bystrzyca Górna. Przebiega pod nasypem kolejowym. Wylot usytuowany jest w odległości ok. 10m na płd. od rzeki Bystrzyca, nad drogą gruntową, na wysokości Domu Dziecka położonego po przeciwnej stronie rzeki.

Materiał. Sklepienie i ściany wewnętrzne przepustu wykonane są jako murowane z cegły spoinowanej. Dno i stopnie kaskad wyłożone płytami granitowymi. Przy wlocie i wylocie tarcze czołowe oraz skrzydła wzmacniające nasyp torowiska murowane z cegły. Wzmocnione są one od góry kamiennym parapetem (płyty granitowe).

Plan. Długość przepustu od wlotu do wylotu 9,40 m. Wlot o wysokości w świetle 1,3 m i szerokości 1,00 m, wylot o wysokości w świetle 1,80 i szerokości 1,00 m. Wysokość tarcz czołowych w kluczu przy wylocie 0,60 m, przy wlocie 1,03 m.

Bryła. Jednotorowy, prosty (jego oś podłużna jest prostopadła do osi torowiska), kaskadowy. Różnica poziomą 2,3 m na długości 9,40 m. Trzy stopnie kaskadowe o wysokości 0,5 m, długości 2,6 m. Wlot i wylot umieszczone w skarpach nasypów z rozbudowanymi skrzydłami spełniającymi funkcje murów oporowych o ścianach prostopadłych do osi torowiska.

Elewacje. Ceglane, spoinowane. Sklepienie murowane zaznaczone w portalu wejścia i wyjścia kanału przepustu pionowym wątkiem cegły. Przy wylocie widoczny stopień kaskady wyłożony granitowymi płytami.

Instalacje. Brak.

12. Autorzy, historia obiektu, określenia stylu

Linie kolejową Świdnica-Kraszowice - Jedlina Zdrój zbudowano w latach 1902-1904. Miała stanowić czynnik aktywizacji gospodarczej miejscowego przemysłu (zwłaszcza włókiennictwa) oraz turystyki i rekreacji. Historia tej linii, łączącej region Gór Sowich z Wrocławiem, od którego liczony jest kilometrą siega lat 50-tych XIX w. gdyż tą trasą Towarzystwo Kolei Wrocławsko-Świebodzickiej zamierzało wg jednej z wersji przedłużyć linię ze Świdnicy w kierunku Nowej Rudy, Kłodzka i Przetęczy Międzyzyleskiej. Budowę rozpoczęto jednak dopiero w 1902 r. i przeprowadzono stosunkowo szybko - w przeciągu dwu lat. Nowy szlak znacznie ułatwił rozwój turystyki w Górach Sowich, tworząc wygodne połączenie z Wrocławiem. Równocześnie miał służyć aktywizacji lokalnych ośrodków rzemieślniczej produkcji włókienniczej. O tym, że oczekiwań tych w pełni nie zaspokoił świadczy późniejsza budowa elektrycznej kolejki do Walimia (1914).

Budowę linii kolejowej prowadził Oddział Budowlany zorganizowany w Świdnicy (Konigliche Eisenbahn Bau-Abteilung). Na jego czele stał inż. Schieffler - główny projektant linii i budowli inżynierskich (mostów, przepustów). Budowę nadzorowali inż. Schmedes i Ruppel z Konigliche Eisenbahn Direktion we Wrocławiu. Na linii kolejowej wzniesiono cały szereg budowli inżynierskiej - mostów i przepustów - których liczba i bogactwo form konstrukcji (mosty kamienne, stalowe, żelbetowe o różnych ustrojach: sklepionych, kratowych, belkowych w różnych wariantach) zyskały szlakowi miano jednego z bardziej interesujących tak pod względem technicznym jak i krajoobrazowym.

Przepust pod nasypem kolejowym w Bystrzycy Górnej, murowany z cegły, sklepiony z wewnętrzną kaskadą należy do jednego z charakterystycznych dla tej linii. Jest też jednym z najdłuższych. Niesie w sobie zapis stanu techniki (dokończenie - patrz wkładka nr 2)

14. Kubatura 12,2 m ³	15. Powierzchnia użytkowa długość przepustu 9,4 m. szerokość 1,0 m. wysokość w świetle 1,3 m.	16. Przeznaczenie pierwotne przepust wód opadowych	17. Użytkowanie obecne przepust wód opadowych
18. Prace budowlane i konserwatorskie. ich przebieg i dokumentacja Przepust utrzymał kształt oryginalny z okresu budowy. W okresie eksploatacji linii kolejowej sukcesywnie czyszczono kanał a zwłaszcza wlot do przepustu z naniesionej ziemi, gałęzi i liści. Nie prowadzono tutaj robót o charakterze budowlanym.		19. Stan zachowania (fundamenty, ściany zewnętrzne, ściany wewnętrzne, sklepienia, stropy, konstrukcje dachowe, pokrycie dachu, wyposażenie i instalacje) Konstrukcja przepustu pozostaje w dobrym stanie technicznym. Budowla nadal pełni zadania określone jej programem funkcjonalnym - odprowadzania wód opadowych i wód z rowu odwadniającego biegnącego powyżej torowiska. Co najmniej od 15 lat nie prowadzono konserwacji i przeglądu kanału i nie usuwano z niego naniesionego wodą namułu. Wsktek tego wlot przepustu posiada znacznie zmniejszone światło a sam kanał pod nasypem jest zamulony do wysokości kilkunastu centymetrów. Wlot i wylot przepustu, mury oporowe porośnięte są roślinnością i samosiejkami drzew. Cementowa zaprawa spoin cegły w znacznych partiach wypłukana, płyta denna przepustu (nie badana) nosi zapewne ślady erozji. Brak bieżącej konserwacji grozi zniszczeniem przepustu i zaburzeniem równowagi gospodarki wodnej obszaru.	
Przepust utrzymał		20. Najpilniejsze postulaty konserwatorskie Reprezentatywna dla ceglanych przepustów kaskadowych konstrukcja i układ (wewnętrzna kaskada wielostopniowa). Z uwagi na walory historyczno-techniczne i krajobrazowe a przede wszystkim wciąż użyteczne ochrona prawna (wpis do rejestru zabytków) skłoni być może właściciela obiektu do większej troski o jej stan techniczny, - oczyścić kanał wlotowy, - usunąć uszkodzenie murów i płyty dennej, stosując na portalach i murach oporowych spoinowanie cegły, (dokończenie - patrz wkładka nr 2)	

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

- Karta ewidencyjna przepustu wykonana w 1985 r., w: Oddział Drogowy - Wydział Mostów DOKP, Wrocław, ul. Joanitów 13

22. Biblioteka

- M. Jerczyński, S. Koziarski, 150 lat kolei na Śląsku, Opole 1992

23. Źródła ikonograficzne i fotografia (rodzaj, miejsce przechowywania, sygnatury)

24. Uwagi różne

patrz karta ewidencyjna: LINIA KOLEJOWA ŚWIDNICA KRASZOWICE-JEDLINA ZDr. - zespół

25. Opracował

tekst mgr inż. L. Budych 30.07.1993 r.

imię, nazwisko, data, podpis

plany, rysunki mgr inż. L. Budych 30.07.1993 r.

imię, nazwisko, data, podpis

zdjęcia fotogr. dr Stanisław Januszewski 30.07.1993 r.

imię, nazwisko, data, podpis

miejsce przechowywania negatywów archiwum BSiDZT S. Januszewski
(także kalki rys.)

KARTA PO WYPEŁNIENIU PODLEGA OCHRONIE NA PODSTAWIE PRZEPISÓW PRAWA AUTORSKIEGO

26. Adnotacje o inspekcjach, informacje o zmianach (daty, imiona i nazwiska wypełniających)

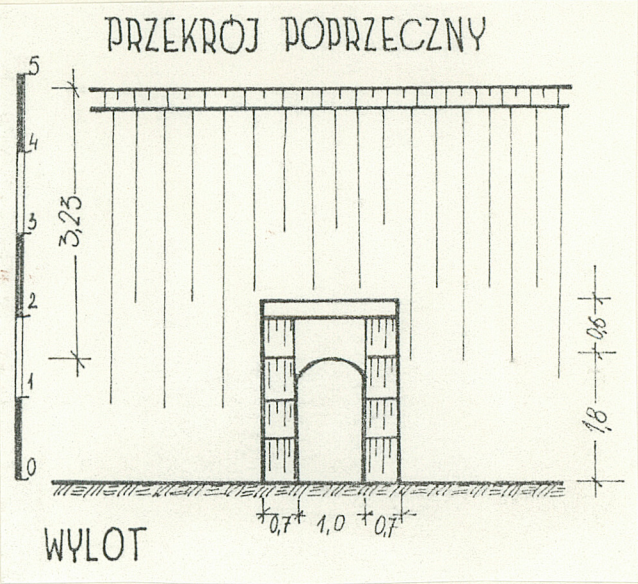
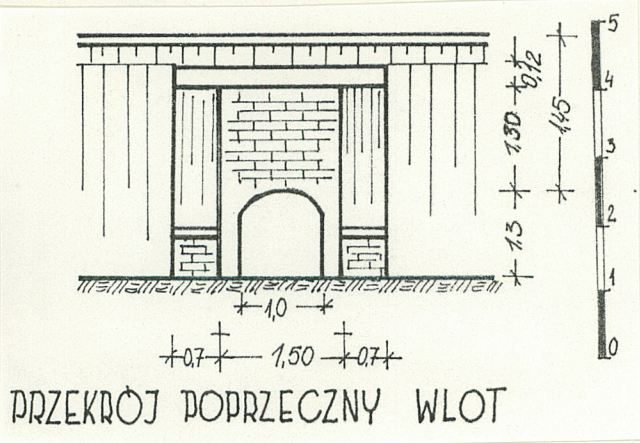
27. Załączniki

- Nr 1 - dokumentacja fotograficzna i rysunkowa
- Nr 2 - dokończenie opisu rubryki 12 i 20.

1. Miejscowość B Y S T R Z Y C A Grn.	2. Obiekt (nazwa jak na karcie) PRZEPUST km. 66,280	3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego) dokumentacja fotograficzna i rysunkowa
--	---	--



200/355/2

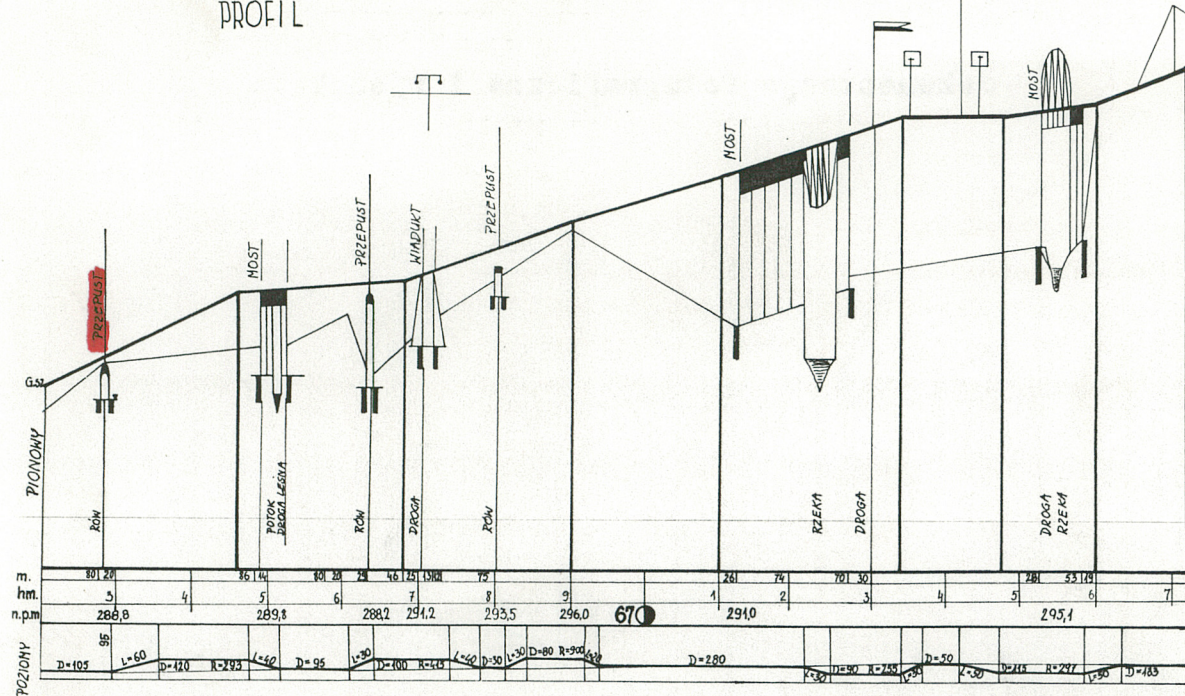


1. Wlot do przepustu wody /kaskadowego/

Wkładkę założył: dr Stanisław Januszewski 30.07.1993 r.
(imię, nazwisko, data)
Miejsce przechowywania negatywów: archiwum BSidZT S. Januszewski /+kalki rys./
DZG 2713-391-1-0177 88.01.22 6000 A4

LUBACHÓW
DO ST. BYSTRZYCA GÓRNA 1,794 km DO ST. ZAGÓRZE ŚLĄSKIE 3,872 km

PROFIL



1. Miejscowość	2. Obiekt (nazwa jak w karcie)	3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)
BYSTRZYCA GÓRNA	PRZEPUST km. 66,280	dokończenie opisu rubryki nr 12 i 20

dokończenie opisu rubryki nr 12: ... budownictwa lądowego pierwszych lat XX w. kiedy to znakomicie, czerpiąc z doświadczeń zyskanych w trakcie budowy kolejowych linii górskich Sudetów i Podsudecia, opanowano problem odprowadzania wód gruntowych i opadowych. Opanowano również metody budowy przepustów różnego typu (skośnych i kaskadowych) a wznoszono je zarówno jako murowane z cegły lub kamienia jak i betonowe oraz rurowe (z rurami betonowymi, prefabrykowanymi jak i żeliwnymi).

Obok monumentalnych budowli mostowych liczne przepusty tej linii kolejowej, budowle zdawałoby się prozaiczne i nader banalne, przydają szlakowi kolejowemu dodatkowych wątków krajobrazowych, architektonicznych i inżynierskich świadczących o skali działań podejmowanych przez człowieka na rzecz budowy linii kolejowych przełomu XIX/XX w. O ogromie energii wydatkowanej na budowę linii kolejowej Świdnica Kraszowice-Jedlina Zdrój zaświadcza nie tylko ziemne nasypy i wykopy pod torowisko, samo torowisko, mosty, wiadukty, stacje kolejowe, urządzenia sygnalizacyjne i inne ale także większe i mniejsze przepusty, których liczba idzie w dziesiątki. Do najciekawszych architektonicznie i technicznie należą tutaj przepusty kaskadowe.

Linie kolejową eksploatowano do poł. lat 80-tych XX w. W 1986 r. podjęto przeglądy i remonty torowiska i obiektów inżynierskich. Do 1990r. wykonano remont i konserwację niemalże wszystkich mostów. Z chwilą zakończenia tych robót zapadła jednak decyzja wyłączenia linii kolejowej z eksploatacji. W ostatnich kilku latach władze samorządowe gmin Walim Jedlina Zdrój występują z postulatami wznowienia ruchu na tej trasie w oparciu o autobus szynowy lub pociąg "retro", który łączyłby Wrocław przez atrakcyjne turystyczne miejscowości rejonu Gór Sowich z Wałbrzychem i dalej z Czechami. Służyłoby to mogło restrukturalizacji regionu, który z przemysłowego przekształcić pragnąłby się na rekreacyjno-turystyczny. Uwzględniając walory historyczno-techniczne i krajobrazowe szlaku kolejowego ochrona budowli inżynierskich - jako pomników techniki - mogłoby wzbogacić projekty wznowienia ruchu na linii kolejowej o dodatkowe walory poznawcze. W programie tym należyta uwagę należy zwrócić również na przepusty wody, których kondycja posiada zasadnicze znaczenie dla trwałości szlaku jako budowli inżynierskiej w skali makro.

dokończenie rubryki nr 20 ...- z uwagi na charakterystyczną architekturę partii wlotu i wylotu wszelkie roboty konserwatorskie, remonty bieżące, etc. wykonywać pod nadzorem Woj. Konserwatora Zabytków co zagwarantuje utrzymanie właściwego stanu elewacji wejść oraz murów oporowych (skarpowych).

ngr inż. Leszek Budych 30.07.1993 r.

Wkładkę założył:
(imię, nazwisko, data)

Miejsce przechowywania negatywów: