

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 2546 DOLNOŚLĄSKIE

1. Obiekt

MOST KOLEJOWY

2. Czas powstania

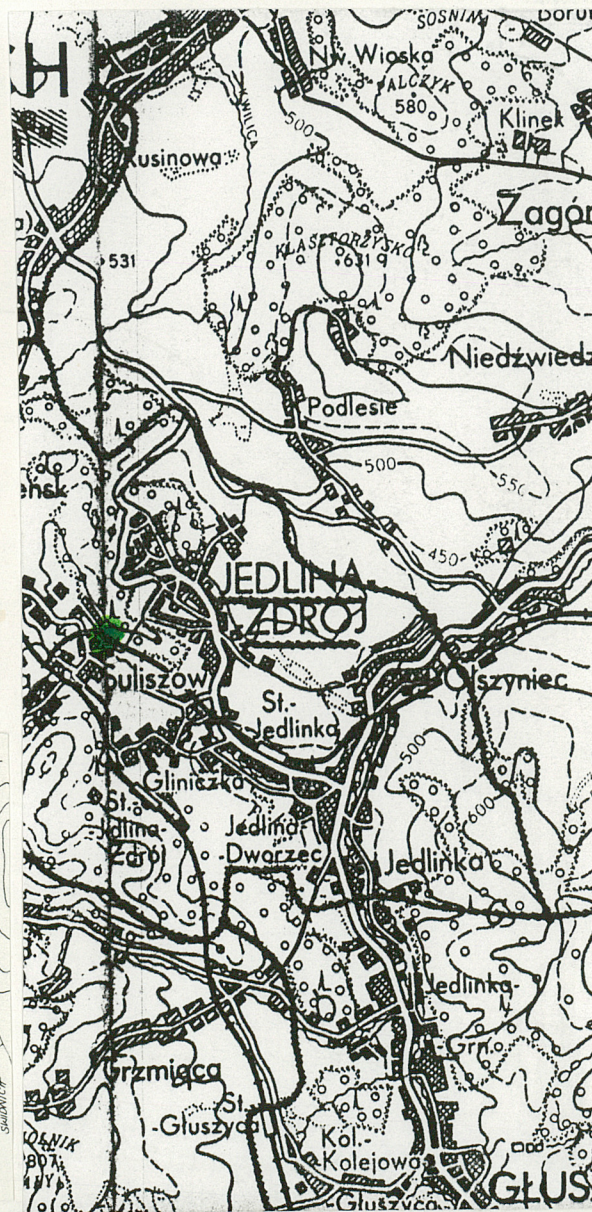
1902-1904

3. Miejscowość

JEDLINA ZDRÓJ

11. Zdjęcia, rzut, przekrój, sytuacja, orientacja

200/426/1



4. Adres Linia Kolejowa Świdnica Kraszowice-Jedlina Zdrój, km. 80,391

nr hipoteczny

5. Przynależność administracyjna

województwo wałbrzyskie

gmina Jedlina Zdrój

pow. WAŁBRZYCH

6. Poprzednie nazwy miejscowości

Charlottenbrunn (do 1945 r.)

7. Przynależność administracyjna  
przed 1 VI 1975

województwo wrocławskie

powiat Wałbrzych

8. Właściciel i jego adres

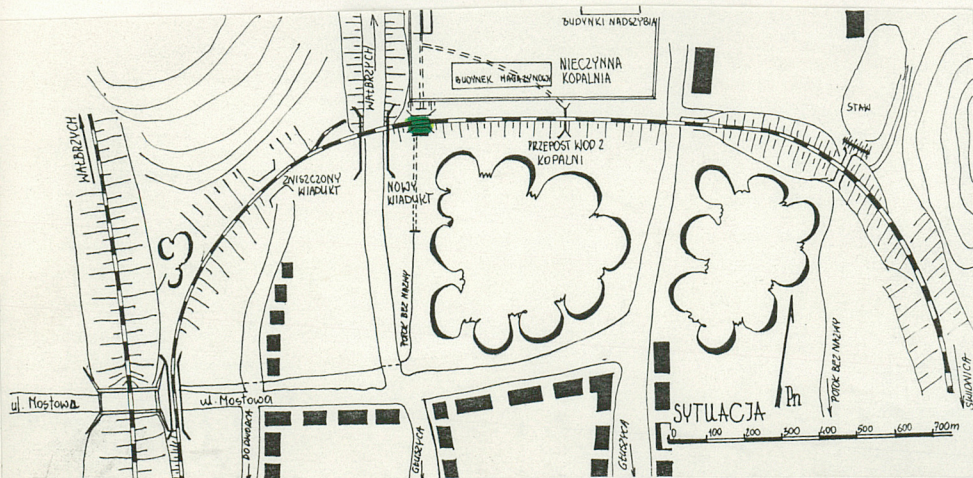
Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych  
Wrocław, ul. Joannitów 13

9. Użytkownik i jego adres

DOKP Wrocław Oddział Drogowy  
Wrocław, ul. Joannitów 13

10. Rejestr zabytków

Nr ..... data .....





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

Most kolejowy na jednotorowej linii kolejowej Świdnica Kraszowice-Jedlina Zdrój usytuowany jest na 80,391 km. w miejscowości Jedlina Zdrój nad potokiem. W 1986 r. ponad linią kolejową poprowadzono tutaj obwodnicę drogową i zbudowano żelbetowy, płytowo-belkowy wiadukt drogowy. W efekcie stary most na linii kolejowej znalazł się niemalże pod wiaduktem.

Materiał. Ustrój nośny mostu stanowią dwie belki stalowe, dwuteowe o wys. 36 cm. Połączono je poprzecznicami z ceowników i zwiatrowano kątownikami. Wszystkie połączenia wykonano jako nitowane. Przyczółki betonowe. Ławy podłożyskowe z ciosów kamienia granitowego. Łożyska stalowe, stałe. Na moście ułożono torowisko jednoliniowe z szyn typu S - 49. Szyny ułożone są na mostownicach drewnianych (sosna) o wymiarach 24 x 26 i długości 2,9 i 4,3 m. Na mostownicach między torem a barierą ułożono pokład z desek, na międzytorzu również deski. Poręcze stalowe nitowane z kątowników i płaskowników (współcześnie zdemontowane - 1986 - i porzucone na skarpie nasypu).

Plan. Most stały, kolejowy, jednotorowy usytuowany nad potokiem. Trasa linii kolejowej przebiega tutaj łagodnym łukiem. Most usytuowano prostopadle do cieku wodnego, który prowadzony jest tutaj korytem betonowym (po opuszczeniu przepustu). Bezpośrednio za mostem zbudowano w 1986 r. drugi przepust dla wód potoku - betonowy, rurowy o średn. ok. 1,0 m. i dług. ok. 50,0 m.

Bryła. Konstrukcja 1-przęsłowa o długości całkowitej 6,2 m. i wysokości od poziomu średniej wody potoku do główki szyny 2,3 m. Przęsło belkowe, wolnopodparte z jazdą górą. Belka o rozpiętości 2,6 m. Rozstaw dźwigarów belkowych 1,9 m. Przyczółki o prostopadłych do osi torowiska ścianach czołowych, ze skrzydłami równoległymi do osi torowiska.

Elewacje. Stalowa konstrukcja przęsła o regularnym, linearnym rysunku. Ze stalową konstrukcją kontrastują betonowe przyczółki, przykryte granitowym parapetem i ciosami podłożyskowymi. Obiekt o prostej utylitarnej formie, pozbawiony detalu architektonicznego.

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 kilometr, sięga 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 Przełęcz Międzyleskiej. Budowę rozpoczęto jednak dopiero w 1902 r. i przeprowadzono stosunkowo szybko - w przeciągu dwóch 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 oczekiwania tych w pełni nie zaspokoił świadczy późniejsza budowa elektrycznej kolejki do Walimia (1914). Budowę linii kolejowej prowadził Oddział Budowlany zorganizowany w Świdnicy (Königliche Eisenbahn Bau-Abteilung). Na jego czele stał inż. Schieffler - główny projektant linii i budowl inżynierskich (mostów, wiaduktów, przepustów). Budowę nadzorowali inż. Schmedes i Ruppel z Königlich 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 krajobrazowym.

Jednoprzęsłowy most belkowy w Jedlinie Zdroju należy do najmniejszych na linii kolejowej. Do dzisiaj utrzymał swój oryginalny kształt. Na linii kolejowej Świdnica-Jedlina Zdr. budowla ta znajduje liczne analogie, m.in. w blachownicowych ..... (dokończenie opisu - patrz wkładka nr 2)



|  |  |   |   |
|--|--|---|---|
| <p><b>14. Kubatura</b></p> <p>struktura przestrzenna<br/>długość mostu 6,2 m.<br/>szerokość 4,3 m.</p>   | <p><b>15. Powierzchnia użytkowa</b></p> <p>pow. mostu 26,6 m<sup>2</sup></p> | <p><b>16. Przeznaczenie pierwotne</b></p> <p>most kolejowy, jednotorowy</p>   | <p><b>17. Użytkowanie obecne</b></p> <p>most kolejowy, jednotorowy<br/>wyłączony z eksploatacji</p> |
| <p><b>18. Prace budowlane i konserwatorskie. ich przebieg i dokumentacja</b></p> <p>Most utrzymał kształt oryginalny w zakresie materiału, planu, bryły i elewacji. W okresie eksploatacji mostu do poł. lat 80-tych XX w. prowadzono tutaj jedynie systematyczne przeglądy i prace konserwacyjne. W 1986 r., w trakcie budowy wiaduktu drogowego na szosie (obwodnicy) prowadzonej pod mostem kolejowym zdemontowano bariery - przeszkadzały bowiem pracom montażowym nowego mostu. Złożono je w pobliżu mostu, na skarpie nasypu kolejowego. Spoczywają tam do dzisiaj, pokryte ziemią i roślinnością.</p> |  | <p><b>19. Stan zachowania (fundamenty, ściany zewnętrzne, ściany wewnętrzne, sklepienia, stropy, konstrukcje dachowe, pokrycie dachu, wyposażenie i instalacje)</b></p> <p>Konstrukcja mostu pozostaje w dobrym stanie technicznym. Przyczółki, belki, mostownice dobre. Okoliczni mieszkańcy rozkradli odeskowanie pomostu torowiska.</p>  |   |
|  |  | <p><b>20. Najpilniejsze postulaty konserwatorskie</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Reprezentatywny dla stalowych mostów 1-przęstowy ustrój belkowy, wsparty na betonowych przyczółkach prezentuje charakterystyczny dla prostych, użytecznych form budownictwa mostowego typ. Z uwagi na walory historyczno-techniczne i krajobrazowe objąć ochroną prawną (wpis do rejestru zabytków),</li> <li>- przeprowadzić roboty antykorozyjne i malarskie stalowej konstrukcji mostu,</li> <li>- przywrócić budowli oryginalne, stalowe bariery,</li> <li>- ochronę aktywną mostu jak i całej linii zapewnić może jedynie wznowienie ruchu kolejowego linii.</li> </ul> |   |



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

- inwentaryzacja mostu wykonana ok. 1975 r., w: Archiwum Geodezyjne DOKP, Wrocław ul. Joannitów 13
- karta ewidencyjna mostu wykonana w roku 1985, w: DOKP Wrocław, Zarząd Drogowy, ul. Joannitów 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  
- patrz też: PRZEPUSTY, km. 80,324 i 80,391

25. Opracował

tekst mgr inż. Leszek Budych 10.07.1993 r.

imię, nazwisko, data, podpis

plany, rysunki mgr inż. Leszek Budych 10.07.1993 r.

imię, nazwisko, data, podpis

zdjęcia fotogr. mgr inż. Leszek Budych 10.07.1993 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 nr 12



1. Miejscowość

JEDLIŃA Zdr.

2. Obiekt (nazwa jak na karcie)

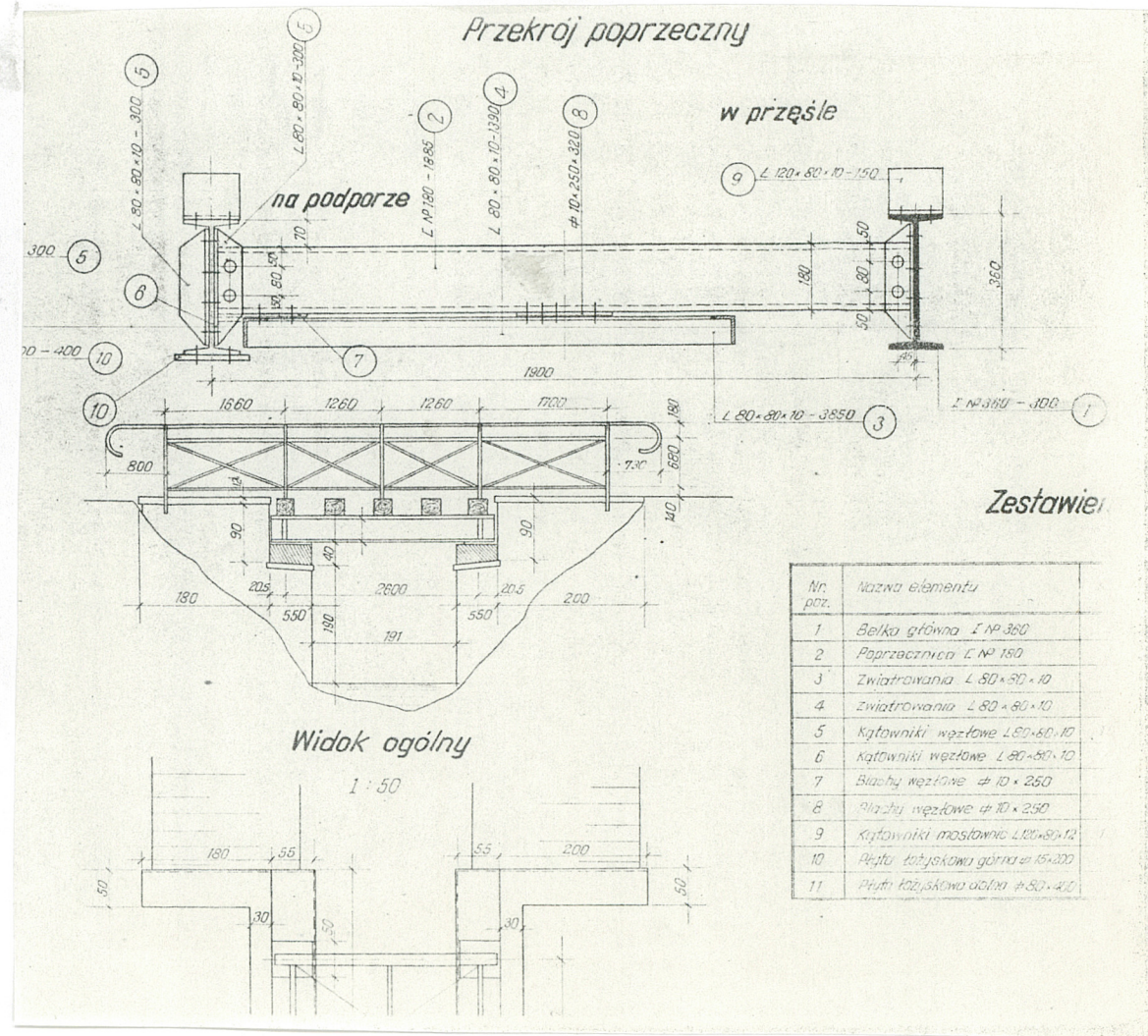
MOST KOLEJOWY  
km. 80,391

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

dokumentacja fotograficzna i rysunkowa /verte/



1. Posadowienie blachownicy na przyczółku



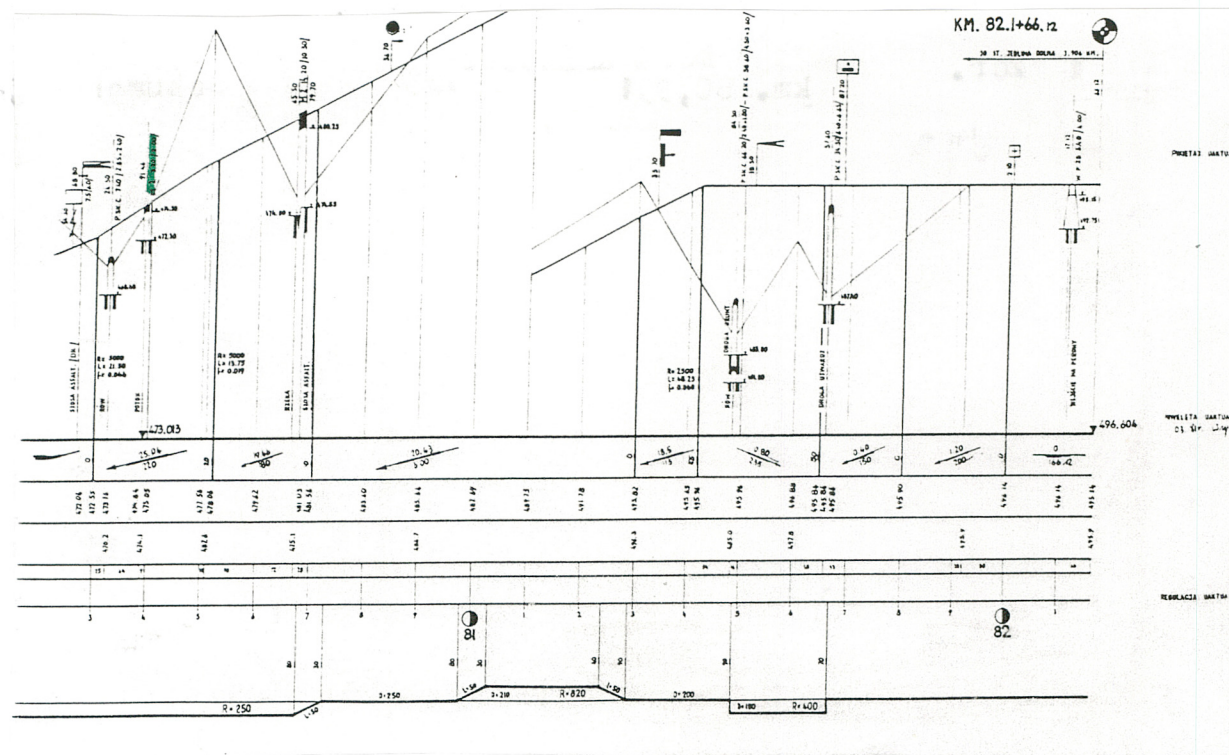
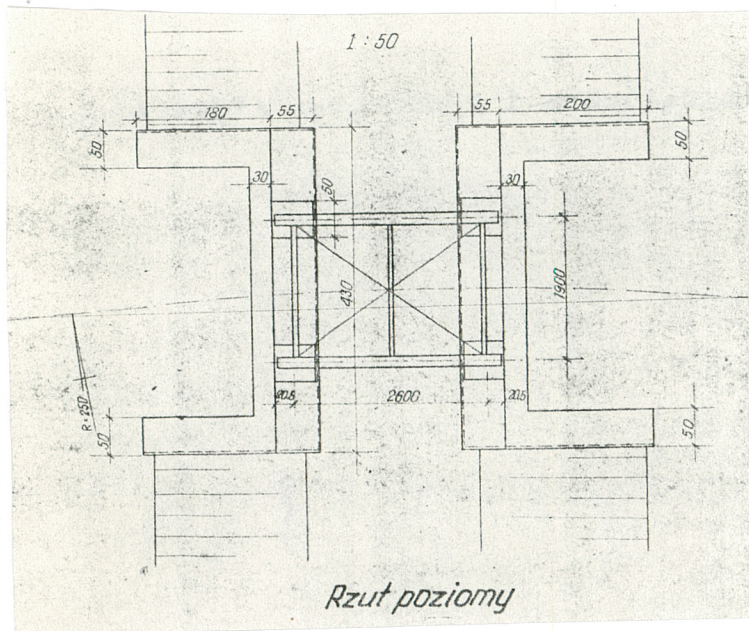
Wkładkę założył: mgr inż. Leszek Budych 10.07.1993 r.

(imię, nazwisko, data)

archiwum BSiDZT S. Januszewski /+kalki rys./

Miejsce przechowywania negatywów:





1. Rozbudowanie placu parkingowego na 100 miejsc

mgr inż. Leszek Bujak 10.07.1997

mgr inż. Leszek Bujak 10.07.1997



|                                 |  |   |
|---------------------------------|--|---|
| 1. Miejscowość<br>JEDLINA ZDRÓJ | 2. Obiekt (nazwa jak na karcie)<br>MOST KOLEJOWY<br>km. 80,391 | 3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)<br>dokończenie opisu rubryki nr 12 |
|---------------------------------|--|---|

dokończenie opisu rubryki nr 12 - ..... mostach Bystrzycy Górnej, Jugowic, Jedlinki i Jedliny Zdroju. Analogie dla tego rozwiązania znajdujemy w wielu mostach stalowych z początku stulecia. Mosty te niosą w sobie zapis stanu techniki budownictwa mostowego pierwszych lat XX w. kiedy to znakomicie, czerpiąc z doświadczeń zyskanych w trakcie wznoszenia mostów stalowych 2 poł. XIX w., opanowano sztukę budowy mostów blachownicowych wykorzystując na nich podpory konstrukcje murowane z kamienia lub cegły lub betonu. Most na 80,391 km., przecinając ciek wodny - potok, usytuowany jest przy wylocie przepustu - podziemnego kanału prowadzącego wody potoku pod dachem d. kopalni węgla kamiennego. Linię kolejową eksploatowano do poł. lat 80-tych XX w. W 1986 r. podjęto przeglądy i remonty torowiska i obiektów inżynierskich. Do 1990 r. 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 i 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. Służyłby 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 - mogłaby wzbogacić projekty wznowienia ruchu na linii kolejowej o dodatkowe walory poznawcze.

Wkładkę założył: mgr inż. Leszek Budych 10.07.1993 r.  
(imię, nazwisko, data)

Miejsce przechowywania negatywów: .....