

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 4505
DOLNOŚLĄSKIE

1. Obiekt

MOST DROGOWY

2. Czas powstania

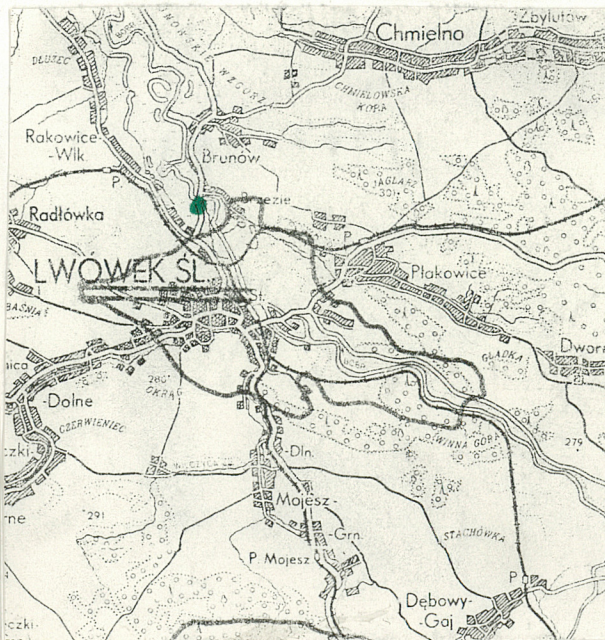
1870

3. Miejscowość

BRUNÓW

11. Zdjęcia, rzut, przekrój, sytuacja, orientacja

200/212/4



4. Adres droga krajowa nr 297
Kozuchów-Jelenia Góra, km 88,830,
nad rz. Bóbr
nr hipoteczny

5. Przynależność administracyjna

województwo jeleniogórskie

gmina Lwówek Śląski

pow. lwówecki śl.

6. Poprzednie nazwy miejscowości

Braunau (do 1945)

7. Przynależność administracyjna
przed 1 VI 1975

województwo wrocławskie

powiat Lwówek Śląski

8. Właściciel i jego adres

Dyrekcja Okręgowa Dróg Publicznych
we Wrocławiu, Wrocław ul. Powstańców
Śląskich 186 tel. 67-00-86/9

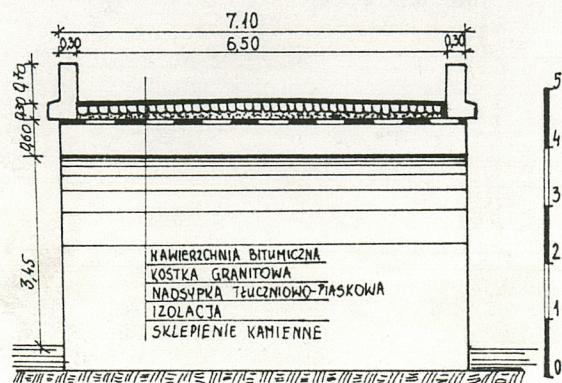
9. Użytkownik i jego adres

Zarząd Drogowy
Lubań, ul. 7 Dywizji 10a
tel. 20-41: 20-42

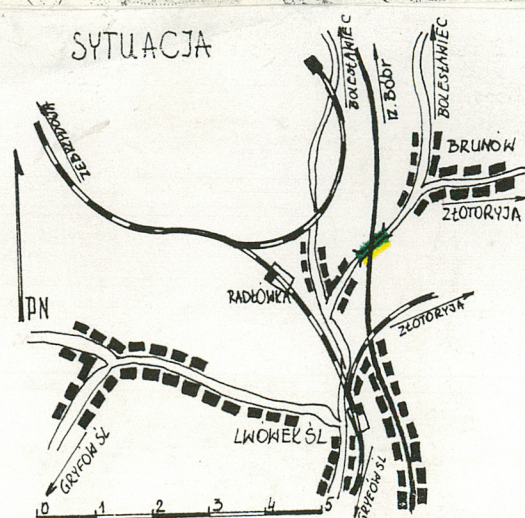
10. Rejestr zabytków

Nr data

PRZEKRÓJ POPRZECZNY



SYTUACJA



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

Most zbudowano jako drogowy, w Brunowie w miejscu gdzie droga Lwówek Śl. - Bolesławiec przecina rz. Bóbr.

Materiał. Podstawowym elementem konstrukcji mostu są monolityczne, łukowe sklepienia, wykonane z bloków kamiennych i licowane regularnymi ciosami piaskowca.

Tarcze czołowe wykonano z analogicznego materiału. Bariery oddzielone kamiennym kapinosem (piaskowiec) murowane z regularnych ciosów piaskowca; wtórnie wprowadzono w nie beton wylewany na mokro (w drewnianych szalunkach). Filary kamienne, licowane piaskowcem, podobnie jak tarcze czołowe mostu, przyczółki i sklepienia. Filary i przyczółki mostu wzmocnione opaską betonową. Sposób posadowienia filarów na gruncie nieustalony (można założyć, że filary palowano). Filary wzmocnione obustronnie trójkątnymi izbicami w formie przypór, wykonanymi w analogicznym materiale co sklepienia i tarcze czołowe. Konstrukcja mostu wypełniona nadsypką tłuczniową z piaskiem, na której pierwotnie ułożono nawierzchnię z brukowca, później z kostki granitowej, którą w drugiej połowie XX w. przykryto dywanikiem bitumicznym. Chodników brak.

Plan. Długość całkowita mostu 52,10 m., szerokość 7,10 m., w tym jezdnia o szerokości 6,50 m. Budowla w rzucie z góry na planie wydłużonego prostokąta z izbicami filarów wykraczającymi poza plan. Filary wprowadzają wyraźny podział osiowy mostu, symetryczny z obu stron: od dolnej i górnej wody z przyczółkami brzegowymi o skrzydłach skośnych względem osi podłużnej mostu.

Bryła. Most pięcioprzęsłowy, sklepienia eliptyczne, równej grubości. Filary na planie prostokąta wzmocnione przyporami wyprowadzonymi od górnej i dolnej wody do wysokości gzymsu podporęczowego - kapinosu. Rozpiętość przęseł zróżnicowana: 8,2 m + 3 x 9,5 m. + 8,2 m. Wysokość całkowita mostu od średniej wody 5,1 m. Wysokość konstrukcyjna w kluczu 0,95 m. Bariery obustronnie o wysokości 0,7 m. Jezdnia na długości mostu prowadzona nie w poziomie lecz z wyraźnymi spadkami od wysokości klucza przęsa środkowego do wjazdów na most.

Elewacje. Murowane z kamienia, spoinowane. Wykonane z regularnych ciosów piaskowca. Sklepienie łuków przęseł akcentowane w tarczach czołowych odmiennym rysunkiem spoin i kierunkiem układanych ciosów. Wydatny, prosty, kamienny gzyms podporęczowy, podkreślający linię jezdni, wyraźnie oddziela tarcze czołowe od barier.

Jednorodność materiału konstrukcyjnego oraz jasność i czytelność ustroju nośnego kształtują tutaj równie jasne proporcje przez co most zyskuje na elegancji.

Instalacje. Odwadniająca.

12. Autorzy, historia obiektu, określenia stylu

Droga Kożuchów-Jelenia Góra jest częścią średniowiecznego traktu handlowego, od XVII w. drogi solnej, którą dostarczano sól warzoną z wody morskiej sprowadzanej z Bretanii a przerabianej w warzelniach m.in. Nowej Soli. Trakt przecinał w wielu miejscach rzekę Kaczawę, a jednym z ważniejszych przejść był bród w Brunowie koło Lwówka Śl. Stała przeprawa powstała tutaj co najmniej w wieku XVI. Wielokrotnie niszczona przez wody powodziowe, odbudowywana, współczesny kształt zyskała ok. 1870 r.

W Brunowie wyraźnie operuje się repertuarem form charakterystycznych dla estetyki mostów XIX-wiecznych, odwołujących do repertuaru form architektonicznych właściwych dla historyzmu. Elewacje monumentalnej budowli zyskują kamienne licowanie z regularnych bloków piaskowca, wydatny kamienny kapinos, monolityczne kamienne bariery z nadwieszonym parapetem. Łuk sklepień w tarczach czołowych akcentowany jest odmiennym rytmem układanego kamienia co przywodzi skojarzenia z mostami starożytnego Rzymu i Odrodzenia. Dla mostu tego znajdujemy analogie m.in. w mostach Płakowic (1792), Złotoryi (1883), Ząbkowic nad Budzówką (w części rozbudowanej w 1885 r.), Jarzmanic Zdroju (1883). Mieści się w rzędzie najciekawszych i najokazalszych XIX-wiecznych mostów kamiennych Śląska. Do dzisiaj utrzymał pierwotny, oryginalny kształt sklepionych przęseł oraz kamiennych barier. To ostatnie stanowi swego rodzaju ewenement bowiem one to padają najczęściej ofiarą modernizacji jezdni.

<p>14. Kubatura struktura przestrzenna długość mostu 52,10 m. szerokość 7,10 m.</p>	<p>15. Powierzchnia użytkowa pow. jezdni 338,6 m²</p>	<p>16. Przeznaczenie pierwotne most drogowy</p>	<p>17. Użytkowanie obecne most drogowy, w eksploatacji</p>
<p>18. Prace budowlane i konserwatorskie. ich przebieg i dokumentacja</p> <p>W okresie eksploatacji mostu od XIX w. roboty ograniczono do bieżących remontów i prac konserwacyjnych nie naruszających bryły, planu i elewacji budowli. W 1992 r. wykonano remont podmytych fundamentów filarów i przyczółków brzegowych wzmacniając je opaską betonową. Izbicę na krawędzi natarcia wzmocniono listwą stalową (kątownik). Doraźne remonty i naprawy kamiennych barier, prowadzone po 1945 r. doprowadziły do zaburzenia jednolitego kształtu pierwotnych barier. Dokonując prowizorycznych napraw materiał kamienny w wielu fragmentach zastąpiono cegłą i betonem. Część bariery wykonana jest dzisiaj w surowym betonie, wylewanym na mokro w szalunkach drewnianych. W latach 60-tych XX w. pierwotną nawierzchnię z kamiennej kostki granitowej pokryto dywanikiem bitumicznym poszerzając równocześnie jej szerokość kosztem wcześniejszych chodników wyłożonych płytami kamiennymi.</p>		<p>19. Stan zachowania (fundamenty, ściany zewnętrzne, ściany wewnętrzne, sklepienia, stropy, konstrukcje dachowe, pokrycie dachu, wyposażenie i instalacje)</p> <p>Most spełnia warunki współczesnego natężenia ruchu drogowego. Liczne zacieki na sklepieniu świadczą o niedrożności układu odwadniającego jezdnię. Występują ubytki kamienia na sklepieniach i w elewacjach tarcz czołowych. W spoinach tarcz czołowych i sklepieniach liczne porosty. Roślinność ta, obecna również na barierach, pozbawionych dzisiaj w znacznych partiach kamiennych parapetów, wywiera destrukcyjny wpływ na kondycję techniczną budowli. Uzupełnianie ubytków materiału kamiennego zaprawą cementową negatywnie wpływa na estetykę mostu. Szczególnie rażące jest uzupełnianie uszkodzeń bariery betonem. Jezdnia w ciągach przykrawężnikowych porośnięta jest trawą i chwastami, które w górnej części konstrukcji powodują widoczne pęknięcia i ubytki spoin.</p> <p>Drogowcy uznali zabytkowe walory mostu wpisując go na listę zabytków sporządzoną przez ODDP we Wrocławiu w latach 70-tych XX w. Przy moście nie umieszczono jednak tablicy informującej o wartościach historyczno-technicznych obiektu i nie widać by podejmowano w minionych latach jakiegokolwiek działania by utrzymać właściwy stan zabytkowej materii przeszłej, tarcz czołowych, elewacji filarów, kamiennych barier, gzymsu, etc.</p> <p>20. Najpilniejsze postulaty konserwatorskie</p> <ul style="list-style-type: none"> - typowa dla kamiennych mostów sklepionych konstrukcja, standardowa. Z uwagi na walory historyczno-techniczne i architektoniczne oraz miejsce w krajobrazie kulturowym Śląska most należy objąć ochroną prawną (wpis do rejestru zabytków), - przeprowadzić konserwację elewacji mostu (sklepień, tarcz czołowych, barier), wykonując prace w tradycyjnym materiale i technologiach. <p>.....(dokończenie - patrz wkładka nr 2)</p>	

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

- J.Salomonowicz, Karta ewidencyjna mostu, 1987 r. w: Zarząd Drogowy
Lubań Śl.

22. Biblioteka

- Z.Wasiutyński, O architekturze mostów, Warszawa 1971

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

24. Uwagi różne

25. Opracował

tekst mgr inż. Leszek Budych 5.07.1993 r.
imię, nazwisko, data, podpis

plany, rysunki mgr inż. Leszek Budych 5.07.1993 r.
imię, nazwisko, data, podpis

zdjęcia fotogr. dr Stanisław Januszewski 5.07.1993 r.
imię, nazwisko, data, podpis

miejsce przechowywania negatywów archiwum BSiDZI 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 20

1. Miejscowość BRUNÓW	2. Obiekt (nazwa jak w karcie) MOST DROGOWY rz. Bóbr	3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego) dokumentacja fotograficzna i rysunkowa Vertel
--------------------------	--	---



200/212/2

1. Ustrój nośny mostu



200/212/4

2. Jezdnia i bariery



200/212/3

3. Przyczółek brzegowy
dr Stanisław Januszewski 5.07.1993 r.

Wkładkę założył:
(imię, nazwisko, data)

Miejsce przechowywania negatywów: archiwum BS i DZT S. Januszewski

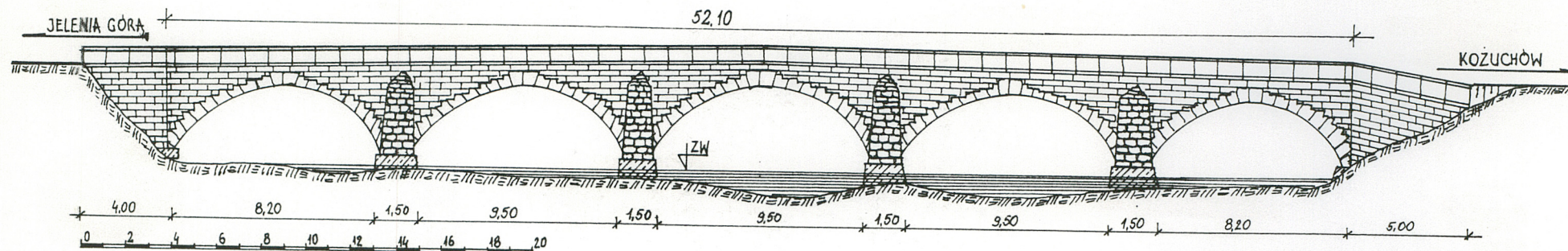
Z-d Poligr. Jan Jasiński W-wa, ul. Wolna 13, tel. 12-43-83

4. Filary



1/12/2002

WIDOK Z BOKU



1. Miejscowość BRUNÓW	2. Obiekt (nazwa jak na karcie) M O S T D R O G O W Y	3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego) dokończenie opisu rubryki nr 20
--------------------------	--	---

dokończenie opisu rubryki nr 20 - - odbudować bariery, usunąć roślinność porastającą budowlę, oczyścić koryto rzeki,

- wykonując bieżące remonty eksploatacyjne utrzymać oryginalny kształt sklepień i elewacji oraz oryginalny materiał i konstrukcję ustroju nośnego. Wszelkie prace prowadzić pod nadzorem Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.

Wkładkę założył: mgr inż. Leszek Budych 5.07.1993 r.
(imię, nazwisko, data)

Miejsce przechowywania negatywów: