

1. Obiekt

MOST KOLEJOWY

2. Czas powstania

1882 - 1884

3. Miejscowość

BYTÓW

11. Widok mostu od dolnej wody, neg. 400/988/5, detal mostu, neg. 400/888/5, sytuacja; orientacja.

4. Adres

Linia kolejowa Lipusz-Korzybie  
km 24,542  
nad rzeką Boruja

nr hipoteczny

5. Przynależność administracyjna

województwo śląskie  
pow. BYTÓW SK  
gmina Bytów

6. Poprzednie nazwy miejscowości

Bułow (do 1945 r.)

7. Przynależność administracyjna  
przed 1 VI 1975

województwo koszalińskie  
powiat Bytów

8. Właściciel i jego adres

Pomorska Dyrekcja Okręgowa Kolei  
Państwowych w Szczecinie  
ul. Al. 3 maja 18

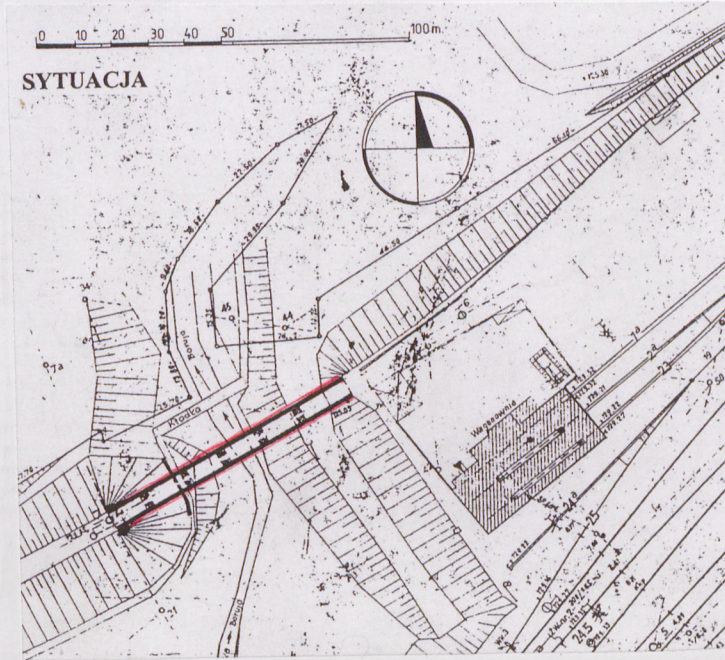
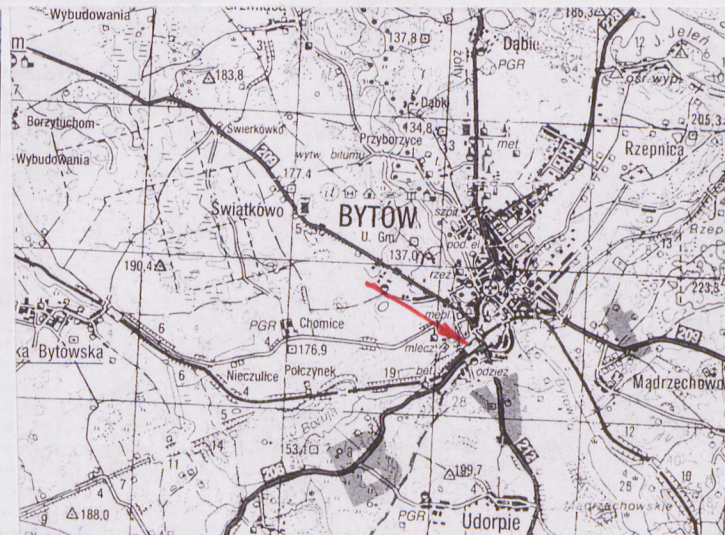
9. Użytkownik i jego adres

Zarząd Drogowy Północnej DOKP  
w Szczecinie  
ul. Al. 3 maja 18

10. Rejestr zabytków

Nr A - 352

data 27.03.1997 r.



## 12. Autorzy, historia obiektu, określenia stylu

Do lat 80-tych XIX w. Bytów nie posiadał linii kolejowych, mimo że w okresie najbardziej ożywionego ruchu budownictwa kolejowego w najbliższych okolicach Bytowa oddano do użytku szereg linii. Tylko w 1878 r. na Pomorzu Zachodnim oddano do eksploatacji kilka ciągów komunikacji kolejowej: Runowo - Szczecinek, Białogard - Szczecinek, Słupsk - Szczecinek oraz połączenia z magistralą Szczecin - Gdańsk portów w Darłowie i Uście. Wykształciły się trzy najważniejsze ośrodki komunikacji kolejowej na Pomorzu Zachodnim: w Białogardzie, Słupsku i Szczecinku.

Bytów zyskał pierwsze połączenie kolejowe w 1884 r. w ramach realizacji programu budowy kolei drugorzędnych (zgodnie z ustawą z marca 1880 r.). Tory łączyły Bytów z Korzybiem gdzie łączyły się z linią kolejową Słupsk-Korzybie-Miastko-Szczecinek. Na linii zbudowano kamienny most przez rzekę Boruję w Bytowie.

Wykonano go w konstrukcji typu powszechnie wówczas stosowanych budowli technicznych, których architekturę kształtował historyzm. W tym przypadku most zyskał jednak nadzwyczaj bogaty detal architektoniczny. Tarcze czołowe zdobią płaskorzeźby z piaskowca przedstawiające herby Rzeszy, Prus, Pomorza, Bytowa i godło kolei pruskich.

Delikatny, wręcz koronkowy gzyms wsparty na kamiennym fryzie z prawidłowo wyprofilowanym kapinosem i żeliwna bariera przydają masywnej bryle mostu lekkości. Ten bogaty kostium wyróżnia most Bytowa wśród wielu innych budowanych w XIX w. mostów kamiennych na liniach kolejowych nie tylko Prus, ale i całej Europy. Analogii dla mostu Bytowa można poszukiwać odwołując do mostu w Prusinowie czy w Worowie (rz. Rega), w Zaganiu (rz. Czerna) czy wiaduktów kolejowych Śląskiej Kolei Górskiej.

c.d. opisu w załączniku nr 1.

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

Most zbudowano jako kolejowy ok. 500 m na południowy-zachód od dworca kolejowego w Bytowie. Położony jest na wysokości 24,542 km linii kolejowej Lipusz - Korzybie której tory przebiegają od 1909 r. równolegle do dawnego torowiska w odległości ok. 100 m na południe. Most przenosił tory linii kolejowej Bytów - Korzybie nad doliną i korytem rzeki Boruja.

**Materiał.** Ustrój nośny mostu składa się z sześciu murowanych przęseł sklepionych. Sklepienia wykonano z cegły ceramicznej, spoinowanej. Ściany czołowe z regularnych ciosów kamienia granitowego. Łuki sklepiń wsparte są na murowanych z kamienia granitowego podporach (filarach). Filary i przyczółki posadowione są na ruszcie palowym. Wnęki między ścianami czołowymi wypełnione podsypką tłuczniową a częściowo dla zmniejszenia ciężaru galerią przesklepień na której pierwotnie ułożono jedno torowisko (zdemontowane po 1909 r.). Ściany zwieńczone są granitowym gzymsem podporeczowym wspartym na granitowych belkach poprzecznych z wyprowadzonym kapinosem. Obustronne bariery wykonane są ze słupków żeliwnych i przelotów z rur stalowych. Tory kolejowe od strony Korzybia prowadzone były do mostu wysokim nasypem, a od strony Bytowa do rzeki dochodziła naturalna skarpa którą w 1884 r. wyprofilowano. Skarpy ziemne przy moście wzmocniono kamieniami granitowymi. Pod mostem licząc od strony Korzybia między 2 a 3 filarem poprowadzono drogę dla pieszych. Koryto rzeki przechodzi między 3 a 4 filarem.

**Plan.** Most przecina dolinę rzeki prostopadle do jej nurtu. Długość całkowita mostu 75,50 m. Sześć przęseł o zróżnicowanej rozpiętości w świetle (przęsła skrajne o mniejszej rozpiętości) licząc od strony Bytowa 7,50 + 10,00 + 10,00 + 10,00 + 10,00 + 8,00 m. Pomost mostu ograniczony obustronnymi barierami o szerokości 5,80 m. Filary na planie prostokąta, skrzydła przyczółków równolegle do osi mostu. Na moście ułożony był jeden tor linii normalnotorowej. W odległości ok. 15 m od mostu nad korytem rzeki położona jest kładka dla pieszych. Kładka o długości 16,00 m, wykonana jest jako kratownica stalowa o pasach równoległych. Elementy konstrukcyjne dźwigarów kratowych wykonane są z ceowników łączonych nitami. Pomost z szyn kolejowych i dyli drewnianych. Wysokość dźwigarów kratowych 1,70 m.

**Bryła.** Most wieloprzęsłowy o sklepieniach kolistych. Sklepienia murowane z sześciu warstw cegły, związanych ze sobą na przekładkę posiadają stałą grubość 0,90 m, na całej długości sklepienia. Wysokość całkowita mostu (od poziomu średniej wody w rzece Boruja do górnej krawędzi poręczy) wynosi 15,85 m, w tym światło pionowe 12,80 m, wysokość w kluczu 1,90 m, (sklepienie murowane z cegły 0,90 m, ściana czołowa z jednej warstwy ciosów granitowych ok. 0,34 m i gzyms o grubości 0,68 m.) wysokość bariery 1,15m. Konstrukcja mostu wsparta jest na pięciu filarach. Filary posadowione na planie prostokąta o wymiarach w przyziemiu 4,90 X 2,20 m. Filary zbieżne ku górze posiadają przy wezglowiu wymiary 4,50 X 1,80 m. Przyczółki o skrzydłach równoległych do osi mostu zatopione są w nasypy ziemne. Należą do częściowo przesłania skrajne przęsła mostu.

**Elewacje.** Symetryczne, osiowe o zróżnicowanej fakturze i bogatym kostiumie architektonicznym. Ceglane, spoinowane o równej grubości, sklepienia kontrastują z murowanymi ciosami kamienia granitowego tarcz czołowych. Fakturę powierzchni zewnętrznej wykorzystano jako element ekspresji. Tarcza czołowa mostu granitowym gzymsem z efektownym fryzem i kapinosem akcentuje strefę balustrady. Żeliwna bariera zyskała dekoracyjne słupki zwieńczone żeliwną kulą. Nad węzłami w ścianie czołowej umieszczono płaskorzeźby w kształcie okulusów wykonane z czerwonego piaskowca. Na płaskorzeźbach umieszczono herby i godła Rzeszy, Prus, Pomorza, Bytowa i kolei pruskich. Efekty estetyczne budzą proporcje i staranność wykonania wszystkich elementów kamieniarki mostu co widoczne jest na załączonej na wkładkach dokumentacji fotograficznej.

**Instalacje.** Odwadniająca poprzez spadki poprzeczne i podłużne. Most pozbawiony jest instalacji kolejowych i oświetlenia.

<b>14. Kubatura</b> długość mostu - 75,50 m szerokość pomostu - 5,80 m rozpiętość przęseł - 7,5 + 4x10,0 + 8,0 m wysokość mostu - 15,85 m	<b>15. Powierzchnia użytkowa</b> powierzchnia pomostu - 415,00 m <sup>3</sup>	<b>16. Przeznaczenie pierwotne</b> most kolejowy, jednotorowy	<b>17. Użytkowanie obecne</b> wyłączony z eksploatacji, nieużytkowany
<b>18. Prace budowlane i konserwatorskie</b> <p>Most utrzymał oryginalny kształt konstrukcji nośnej w zakresie materiału, planu i bryły. Most eksploatowany był zgodnie z przeznaczeniem przez okres około 30 lat. W okresie tym roboty na moście ograniczały się do prac konserwacyjnych i ich zakres był nader skromny. W końcu XIX w. i w pierwszych latach XX w. kiedy to Bytów zyskał rangę węzła kolejowego (połączenie z Kościerzyną 1901 r. z Lęborkiem 1902 r.) a przede wszystkim budowa linii kolejowej do Miastka w 1909 r. spowodowała potrzebę przebudowy infrastruktury kolejowej w Bytowie. Zbudowano wówczas nowy dworzec kolejowy a tory w kierunku Miastka i Korzybia poprowadzono sztucznym nasypem w odległości ok. 150 m. na południe od mostu. Torowiska na moście zdemontowano. Po 1945 r. po moście prowadzony był ruch pieszego. Obecnie ze względu na stan techniczny barierki i brak orzeczenia technicznego udzielającego odpowiedzi czy stan techniczny mostu pozwala na dalszy ruch pieszego most został całkowicie zamknięty. Ustawione barierki przy wlotach na most nie stanowią jednak wystarczającego zabezpieczenia i ruch pieszego na moście mimo zagrożeń odbywa się dalej. Oddział Drogowy w Białogardzie kilkakrotnie dokonywał zabezpieczenia przed obsypującymi się ceglami w postaci zadaszenia z desek, jednakże było ono niemal natychmiast dewastowane i rozkradane.</p>		<b>19. Stan zachowania ( fundamenty, ściany zewnętrzne, ściany wewnętrzne, sklepienia, stropy, konstrukcje dachowe, pokrycie dachu, wyposażenie i instalacje )</b> <p>Most nieużytkowany od wielu lat pozostaje w złym stanie technicznym. Uszkodzona jest warstwa izolacji na sklepieniach w wyniku czego woda powierzchniowa z pomostu przedostaje się na sklepienie z cegły powodując wypłukiwanie spoin i przyspieszoną korozję cegły. Szczególnie widoczne jest to w linii oparcia ścian bocznych na sklepieniach od strony wewnętrznej. Występują tu szerokie pęknięcia sklepienia i znaczne ubytki cegieł. Należy wykonać ekspertyzę stanu technicznego mostu i bezwzględnie przystąpić do remontu izolacji. Stan obecny powoduje szybkie niszczenie sklepień i zakres remontu z biegiem czasu będzie znacznie większy.</p> <p>Staranność wykonania kamieniarki mostu z zachowaniem wszelkich zasad wznoszenia konstrukcji tego typu stanowi, że pozostałe elementy mostu są w stanie bardzo dobrym. Dotyczy to przede wszystkim filarów, ścian czołowych i gzymsu. Żeliwne barierki pozbawione konserwacji są pokryte warstwą rdzy. Żeliwne kule, słupków barier niszczone są w sposób świadomy przez wandalów. Zaniedbane koryto i skarpy brzegów rzeki w bezpośrednim sąsiedztwie mostu oraz roślinność porastająca skrajnie mostu wywiera destrukcyjny wpływ na stan techniczny mostu.</p> <b>20. Najpilniejsze postulaty konserwatorskie</b> Most w Bytowie z uwagi na walory architektoniczne i artystyczne, także krajobrazowe oraz historyczno-techniczne należy do najciekawszych mostów kamiennych Polski. Staranne kształtowanie bryły i elewacje, staranny dobór wysokiej jakości materiałów konstrukcyjnych sprawiają, że nie znajduje wielu analogii. Kwalifikuje się do ochrony prawnej - wpis do rejestru zabytków jako wybitne dzieło inżynierii cywilnej końca XIX w. <ul style="list-style-type: none"> <li>- Utrzymać bryłę i elewacje mostu, wykonać ekspertyzę techniczną i remont kapitalny budowli.</li> <li>- Utrzymać most dla ruchu pieszego: Utrzymać bryłę i elewacje położonego w pobliżu dworca (ob. dworzec PKS) i dawnej parowozowni. Rozważyć możliwość organizacji na dojeździe do mostu skansenu technicznego (eksponującego np. fragmenty mostów - demontowanych, parowozów, taboru kolejowego - po odbudowie fragmentu torowiska).</li> <li>- Zakresy prac remontowych uzgadniać z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków, roboty prowadzić pod nadzorem WKZ.</li> </ul>	

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

Karta ewidencyjna mostu nr 67b. z 1969 r, w. Zarząd Drogowy DOKP Szczecin.

**24. Uwagi różne****25. Opracował; program komputerowy karty - Word for Windows - BSIDZT S. Januszewski**

tekst mgr inż. Leszek Budych 25 sierpień 1995 r.

plany, rysunki mgr inż. Leszek Budych 25 sierpień 1995 r.

zdjęcia fotogr. dr Stanisław Januszewski 15 lipiec 1995 r.

miejsce przechowywania negatywów BSIDZT S. Januszewski

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

**22. Bibliografia**

- A. Mielcarek, Rozwój sieci kolejowej na Pomorzu Zachodnim do 1914 roku, w: Przegląd Zachodniopomorski, tom XXVI, rok 1982, zeszyt 1-2, s. 15-33
- H.W. Scharf, Koleje w Prusach Zachodnich. Rozwój historyczny kolei państwowych i prywatnych do 1920 roku, Karlsruhe 1981
- Z. Wasiutyński, O architekturze mostów, Warszawa 1971
- B. Chwaściński, 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 - dokończenie opisu rubryki 12 i dokumentacja fotograficzna

nr 2 do 4 - dokumentacja fotograficzna

nr 5 - dokumentacja rysunkowa

1. Miejscowość <b>BYTÓW</b>	2. Obiekt <b>MOST KOLEJOWY</b> rz. Boruja (linia Lipusz-Korzybie)	3. Zawartość wkładki ( nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego ) dokończenie opisu rubryki 12 i dokumentacja fotograficzna Verte !
--------------------------------	---	---

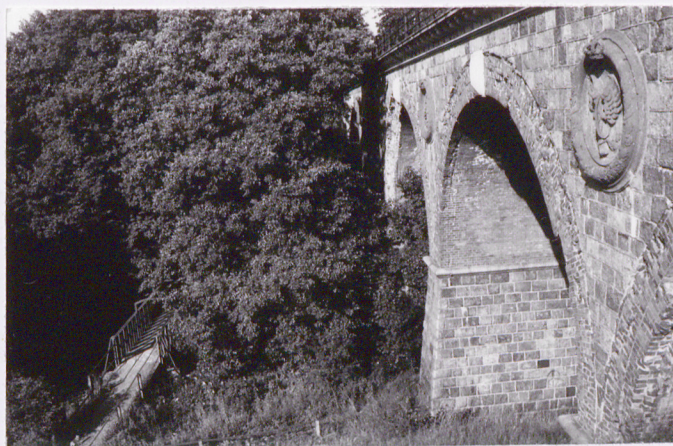
## c.d. opisu rubryki 12

Dalsze zagęszczanie sieci kolejowej w okolicach Bytowa nastąpiło na początku XX w. poprzez budowę kolei drugiego i trzeciego rzędu - kolejek normalnotorowych i wąskotorowych. Wśród motywów budowy oprócz czysto ekonomicznych wystąpiły również czynniki polityczne. Rozwój komunikacji, w tym także budowa kolei miała służyć umacnianiu niemieczyny we wschodnich częściach rejencji koszalińskiej. W 1901 r. Bytów uzyskał połączenie z Kościerzyną a w 1902 r. z Lipuszem. W latach 1907-1909 połączono Bytów z Miastkiem. Kolej Bytów-Miastko nazywano potocznie "Rentengüterbahn" gdyż została wybudowana aby umocnić gospodarczo położone w południowej części powiatu miastckiego włości rentowe wspierane finansowo przez państwo pruskie. Władze Bytowa w budowie linii kolejowych widziały środek przeciwdziałania polonizacji tych terenów. Na budowie linii kolejowej Bytów-Miastko pracowało 400 robotników polskich, zatrudnionych przez przedsiębiorstwo Polensky-Zollner. Bytów zyskał rangę węzła kolejowego co spowodowała potrzebę przebudowy infrastruktury kolejowej w Bytowie. Zbudowano wówczas nowy dworzec kolejowy a tory w kierunku Miastka i Korzybia poprowadzono sztucznym nasypem w odległości ok. 150 m. na południe od mostu. Po moście prowadzona była bocznica kolejowa do tartaku.

W czasie działań wojennych zniszczenia węzła kolejowego były bardzo małe. Tory kolejowe na linii Bytów - Miastko zostały rozebrane przez armię sowiecką a mosty wysadzone (patrz dokumentacja fotograficzna). Linia ta nie została odbudowana w latach późniejszych. W 1991 r. wstrzymano ruch pociągów na linii do Korzybia a w 1993 r. wyłączono z eksploatacji linię do Kościerzyny i Lęborka. Od 1993 r. z dworca kolejowego nie odchodzi już żaden pasażerski pociąg a pełni on funkcję dworca komunikacji autobusowej.



1. Widok mostu z boku, od strony górnej wody, neg. 500/119/4



2. Widok mostu z boku, neg. 500/118/3



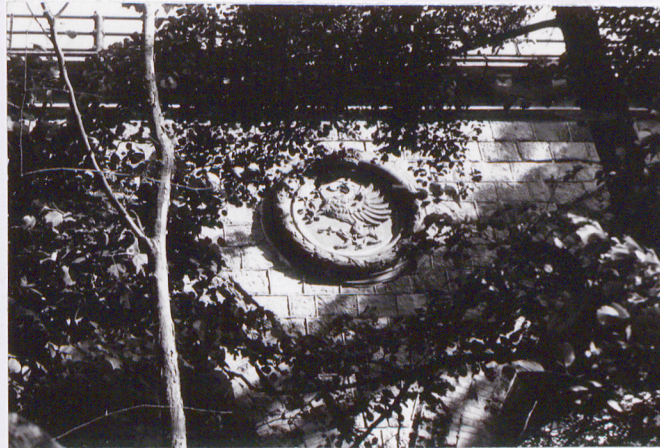
3. Tarcza czołowa, neg. 500/119/2

Wkładkę założył: mgr inż. Leszek Budyń 25 sierpień 1995 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSiDZT S. Januszewski



4. Wezglowie, neg. 500/119/3



5. Tarcza z godłem Pomorza, neg. 500/120/1



6. Tarcza z godłem kolei pruskich, neg. 500/118/5



7. Widok mostu z boku, neg. 500/117/3



8. Stalowa kładka dla pieszych, neg. 500/119/5

1. Miejscowość

**BYTÓW**

2. Obiekt

**MOST KOLEJOWY**

rz. Boruja (linia Lipusz-Korzybie)

3. Zawartość wkładki ( nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego )

dokumentacja fotograficzna Verte !



1. Widok mostu od strony dolnej wody z lewego brzegu, neg. 400/875/3

2. Tarcza czołowa od strony dolnej wody, neg. 400,886/2

3. Tarcza czołowa od strony górnej wody, neg. 400/989/5

Verte !

Wkładkę założył: mgr inż. Leszek Budych 25 sierpień 1995 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSIDZT S. Januszewski



4. Tarcza czołowa i gzyms od strony górnej wody,  
neg. 400/886/1



5. Filar i sklepienie, neg. 400/990/2



6. Przęsła środkowe w widoku od strony górnej wody,  
neg. 400990/4

1. Miejscowość

**BYTÓW**

2. Obiekt

**MOST KOLEJOWY**

rz. Boruja (linia Lipusz-Korzybie)

3. Zawartość wkładki ( nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego )

dokumentacja fotograficzna Verte !



7. Widok mostu od strony dolnej wody z lewego brzegu, neg. 400/989/1

8. Tarcza czołowa od strony dolnej wody, neg. 400/989/4

9. Tarcza czołowa od strony górnej wody, neg. 400/990/3

Verte !

Wkładkę założył: mgr inż. Leszek Budych 25 sierpień 1995 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSIDZT S. Januszewski



10. Godło kolei pruskich, neg. 400/989/3



11. Herb Bytowa, neg. 400/991/1



12. Godło Prus, neg. 400/875/1

1. Miejscowość

**BYTÓW**

2. Obiekt

**MOST KOLEJOWY**  
rz. Boruja (linia Lipusz-Korzybie)

3. Zawartość wkładki ( nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego )

dokumentacja fotograficzna Verte !



13. Godło kolei pruskich, neg. 400/990/1

14. Herb Pomorza, neg. 400/875/1

15. Filar, neg. 400/886/3

Verte !

Wkładkę założył: mgr inż. Leszek Budych 25 sierpień 1995 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSIDZT S. Januszewski



16. Żeliwna bariera od strony dolnej wody, neg. 400/887/2



17. Żeliwna bariera od strony górnej strony, neg. 400/887/2



18. Gzyms podporęczowy, neg. 400/875/4



19. Uszkodzenia żeliwnej bariery, neg. 400/875/5

1. Miejscowość

**BYTÓW**

2. Obiekt

**MOST KOLEJOWY**

rz. Boruja (linia Lipusz-Korzybie)

3. Zawartość wkładki ( nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego )

dokumentacja fotograficzna Verte !



20. Widok ogólny kładki dla pieszych nad potokiem Boruja, neg. 400/989/2

21. Widok kładki od strony dolnej wody, neg. 400/836/4

22. Pomost kładki dla pieszych, neg. 400/990/5

Verte !

Wkładkę założył: mgr inż. Leszek Budych 25 sierpień 1995 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSIDZT S. Januszewski



23. Zniszczony most na linii Bytów-Miastko w Niezabyszewie, neg. 400/876/2

24. Zniszczony most na linii Bytów-Miastko nad rz. Kamienica, neg. 400/876/4



25. Wiadukt kolejowy nad drogą z Tuchomia do Modrzejewa, neg. 400/876/5



1. Miejscowość

**BYTÓW**

2. Obiekt

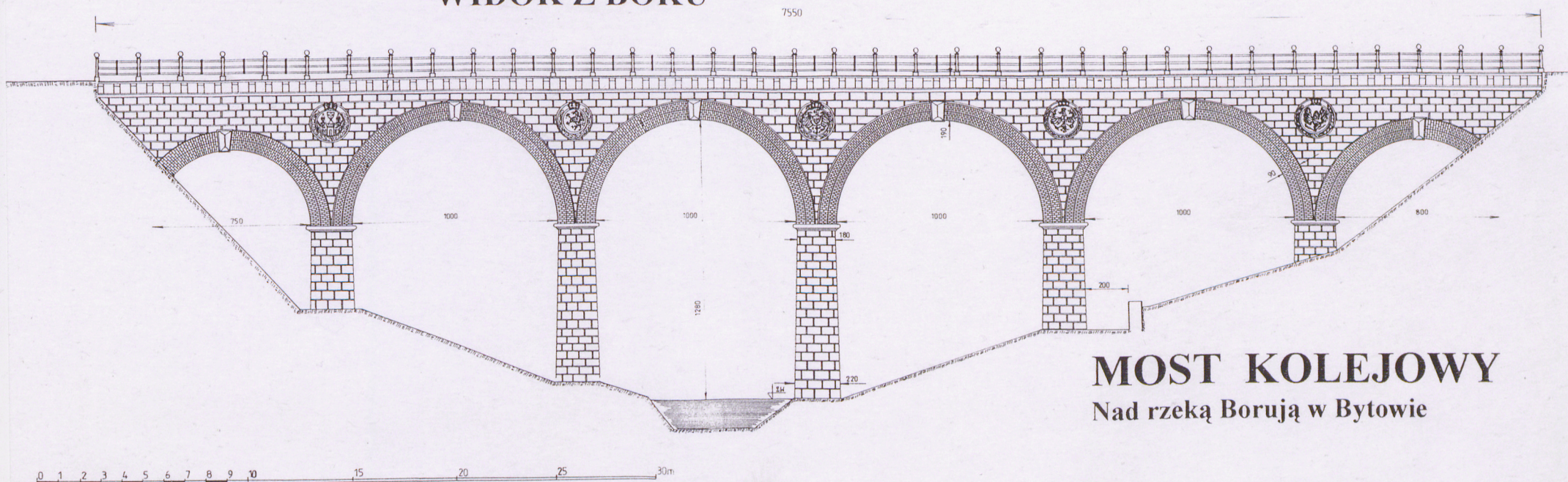
**MOST KOLEJOWY**

rz. Boruja (linia Lipusz-Korzybie)

3. Zawartość wkładki ( nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego )

dokumentacja rysunkowa Verte !

## WIDOK Z BOKU



**MOST KOLEJOWY**  
Nad rzeką Borują w Bytowie

Wkładkę założył: mgr inż. Leszek Budych 25 sierpień 1995 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSIDZT S. Januszewski

# PRZEKRÓJ

