

1. Obiekt 105/13

2. Czas powstania

3. Miejscowość

**MOST DROGOWY NA KANALE RZeki KAMIENNEJ**

1932

**NIETULISKO FABRYCZNE**

11. Widok ogólny mostu od pld., neg. 600/167/2, widok jezdni mostu od pld.-zach. neg. 600/167/3. Sytuacja: 1 : 100 000



4. Adres

Nietulisko Fabryczne  
27-222 Kunów

nr hipoteczny

5. Przynależność administracyjna

województwo kieleckie

gmina Kunów

pow. OSTROWIEC

6. Poprzednie nazwy miejscowości

Nietulisko

7. Przynależność administracyjna  
przed 1 VI 1975

województwo kieleckie

powiat Opatów

8. Właściciel i jego adres

Dyrekcja Okręgowa Dróg Publicznych  
Kielce ul. Paderewskiego 43  
tel. 574-31

9. Użytkownik i jego adres

Zarząd Drogowy  
Starachowice ul. Kielecka 25  
tel. 74-54-14

10. Rejestr zabytków

Nr

data

436 2 30.12.2010



## 12. Autorzy, historia obiektu, określenia stylu

Most drogowy nad Kanalem prowadzącym wody rz. Kamiennej do zbiornika retencyjnego walcowni został zbudowany w 1932 r. Droga, którą poprowadzono w tym miejscu, skróciła i uprościła znacznie komunikację między Brodami a Dołami Biskupimi.

Sytuacja tego mostu wydaje się być stabilna od czasu budowy układu hydroenergetycznego w Nietulisku Fabrycznym w latach 1834-1846.

Most ten powstał pierwotnie jako drewniany i takim pozostawał do 1932 r. kiedy to w jego miejscu zbudowano nowy, o dużej nośności, most kamienny nad nieczynnym już kanałem od rz. Kamiennej.

Most na kanale pełnił i pełni swą funkcję nadal a jego detal - mimo niemal dwukrotnego poszerzenia jezdni w latach 70. XX w. - konstrukcja i bryła - bliskie pierwotnej - są zachowane i czytelne.

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

**Sytuacja.** Most zlokalizowany jest nad kanałem rzeki Kamiennej w ciągu drogi z Nietuliska do Dołów Biskupich (odgałęzienie drogi Starachowice - Ostrowiec Świętokrzyski). W tym miejscu kanał przebiega w odległości 25 m od drogi głównej (Starachowice - Ostrowiec Świętokrzyski). Most jest widoczny przy wyjeździe do Nietuliska od strony Starachowic.

**Materiał i konstrukcja.** Konstrukcja mostu złożona jest z dwóch części. Są to dwa sklepienia kolebkowe - półkoliste. Każde ze sklepień składa się z dwóch części. Jedna część - pierwotna, wykonana jest z bloków kamiennych. Druga część stanowiąca poszerzenie mostu wykonana w latach 70. XX w. wykonana jest w konstrukcji żelbetowej o identycznych kształtach łuków jak sklepienie pierwotne. Elewacja kamienna została przeniesiona na zewnątrz poszerzonego mostu. Część ta posiada spoinowane lico z kamiennych regularnych bloków. Kamienna jest również pierwotna bariera starszej części mostu. Nad obudowanym betonem i kamieniami nasypem drogi na dojazdach do mostu wykonano standardowe bariery w konstrukcji stalowej spawanej. Podczas przebudowy mostu (poszerzenie) w latach 70. XX w. cofnięto nasyp mostu i odsłonięto całkowicie przyczółki. Konstrukcja mostu wypełniona jest nadsypką z tłuczni i piasku. Jezdnia i chodniki pokryte są obecnie powłoką bitumiczną. Krawężniki są betonowe.

**Plan.** Most przebiega pod kątem ok. 30° w stosunku do osi kanału. Długość całkowita konstrukcji kamiennej mostu wynosi 11,0 m, szerokość całkowita 9,07 m. Szerokość jezdni wynosi 6,07 m. Długość łącznie z przedłużonymi metalowymi barierami wynosi 15,15 m. Światło przęsła mostu wynosi po 4,0 m każde.

**Bryła.** Most drogowy dwuprzęsłowy o podwójnym sklepieniu kolebkowym. Wysokość całkowita mostu wynosi 3,5 m. Wysokość przęsła w świetle wynosi 2,0 m. Bariera kamienna posiada wysokość 0,55 m.

**Elewacje.** Lica mostu stanowią ciosy kamienne spoinowane o rustykowanej powierzchni. Łuki kolebek zbudowane są z kamiennych klirów o wysokości 0,53 m. Na osi pld.-wsch. elewacji mostu znajduje się kliniec z wyrytą datą budowy mostu - 1932 r. Zwieńczenie mostu stanowi pełna kamienna bariera o lekkim spływie na zewnątrz mostu.

**Instalacje.** Odwadniająca. Odwodnienie skarp nasypu drogi stykającego się z przyczółkami mostu wykonano w postaci rynien betonowych.

<p><b>14. Kubatura</b></p> <p>budowla przestrzenna nie określa się</p> <p>długość mostu 11,0 m</p> <p>szerokość mostu 6,07 m</p>	<p><b>15. Powierzchnia użytkowa</b></p> <p>pow. jezdni mostu 66,77 m<sup>2</sup></p>	<p><b>16. Przeznaczenie pierwotne</b></p> <p>most drogowy</p>	<p><b>17. Użytkowanie obecne</b></p> <p>most drogowy w eksploatacji</p>
<p><b>18. Prace budowlane i konserwatorskie</b></p> <p>W latach 70. XX w. most został przebudowany, jezdnię mostu poszerzono. Podczas rozbudowy zachowano konstrukcję pierwotnej budowli przenosząc kamienną elewację pld. z zachowaniem układu i cech kamieniarki. Poszerzona część sklepień otrzymała konstrukcję żelbetową. Nasyp drogi przy zetknięciu z przyczółkami mostu został zabezpieczony okładziną kamienną spoinowaną zaprawą cementową i obudowę betonową. Prace te spowodowały konieczność przedłużenia barier. Bariery kamienne zostały przedłużone standardowymi barierami stalowymi, spawanymi. Jezdnia i chodniki uzyskały nawierzchnię bitumiczną. Wykonano wówczas również betonowe rynny odwadniające w obudowie kamienno-betonowej nasypów drogi - na styku z przyczółkami.</p>		<p><b>19. Stan zachowania ( fundamenty, ściany zewnętrzne, ściany wewnętrzne, sklepienia, stropy, konstrukcje dachowe, pokrycie dachu, wyposażenie i instalacje )</b></p> <p>Most spełnia warunki natężenia lokalnego ruchu drogowego. Stan techniczny mostu jest ogólnie dobry. Na konstrukcji mostu nie widać pęknięć i zarysowań. Świadczy to niewątpliwie o stabilizacji konstrukcji i braku przemieszczeń i osiadań. Stalowe bariery pokryte są powłokami malarskimi.</p>          <p><b>20. Najpilniejsze postulaty konserwatorskie</b></p> <p>Most powstał w pobliżu zespołu walcowni jako element wtórny i został posadowiony na jednym z elementów dawnego układu hyroenergetycznego zakładu przemysłowego. Most powstał ok. 100 lat po zbudowaniu walcowni - niemniej posiada znaczące walory historyczne techniczne i niewątpliwie wartości krajobrazowe. Ze względu na zastosowane tu rozwiązania techniczno - materiałowe most jest w swym kształcie wierny tradycji kulturowej zespołu przemysłowego walcowni i jako taki powinien podlegać ochronie konserwatorskiej.</p> <p>Podczas najbliższego remontu usunąć bariery stalowe i zastąpić je barierami z kamienia - wzorując się na istniejących barierach kamiennych.</p> <p>Most wraz z kanałem od rzeki Kamiennej objąć ochroną prawną - wpis do rejestru zabytków. Wszelkie prace budowlane i konserwatorskie prowadzić w uzgodnieniu z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków.</p>	



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

24. Uwagi różne

patrz karty ewidencyjne wykonane w 1996/97 r. przez mgr inż. Jerzego A. Balińskiego w BSiDZT: 1 - Dolny kanał energetyczny, 2 - Śluza wpustowa - jaz piętrzący, 3 - Jaz piętrzący - ulgowy, 4 - Most drogowy na Kanale Świślińskim

25. Opracował: Program komputerowy karty - Word for Windows - BSiDZT S. Januszewski

tekst mgr inż. Jerzy A. Baliński, 25 marzec 1997 r.

plany, rysunki mgr inż. Jerzy A. Baliński, 25 marzec 1997 r.

zdjęcia fotogr. mgr inż. Jerzy A. Baliński, 10 listopad 1996 r.

miejsce przechowywania negatywów BSiDZT S. Januszewski

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

22. Bibliografia

- M. Radwan, Rudy, kuźnie i huty żelaza w Polsce, Warszawa 1963.
- A. Rey, Zagadnienia energetyki wodnej w budownictwie przemysłowym Zagłębia Staropolskiego w I połowie XIX w., w: KAiU, T II, zesz. 3-4, 1957 r.
- J. Suliga, Opis układu wodnego w Nietulisku, maszynopis, b.d

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

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

- A. Rey, patrz poz. 22

27. Załączniki

- Nr 1 - sytuacja oraz dokumentacja rysunkowa,
- Nr 2/3 - dokumentacja fotograficzna,

1. Miejscowość

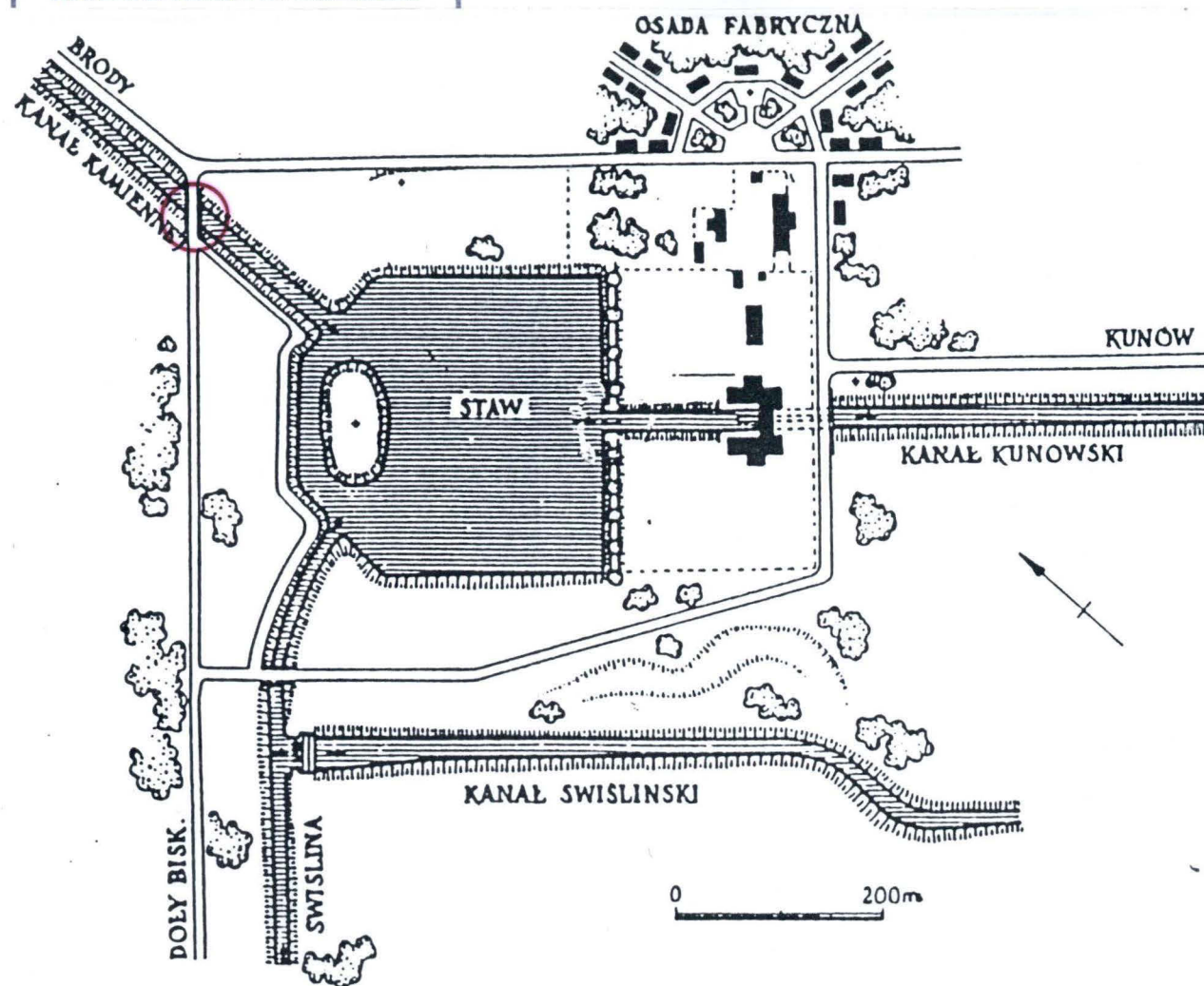
**NIETULISKO  
FABRYCZNE**

2. Obiekt

**MOST DROGOWY NA  
KANALE RZEKI KAMIENNEJ**

3. Zawartość wkładki ( nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego )

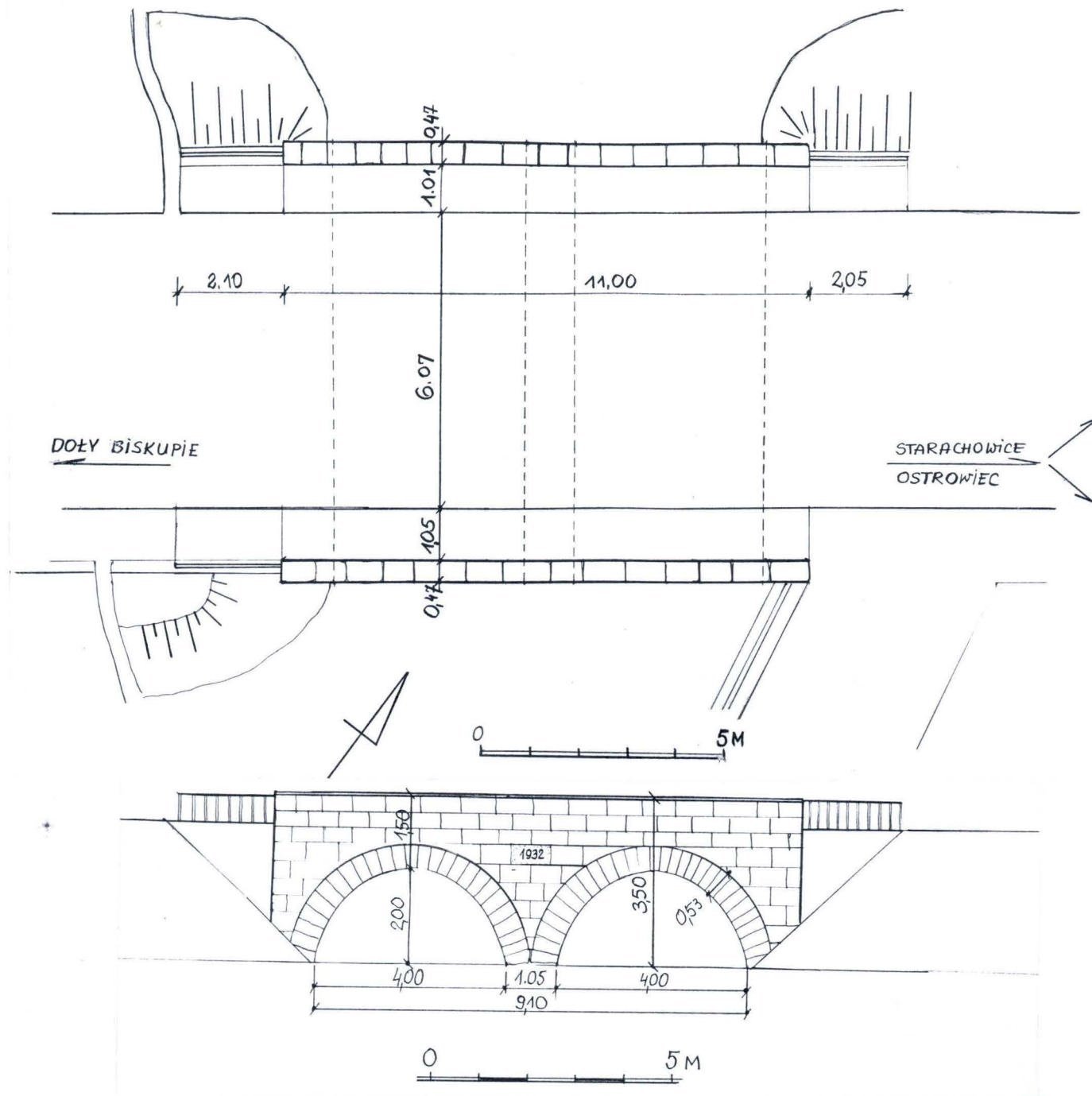
sytuacja oraz dokumentacja rysunkowa - Verte !



Sytuacja mostu w układzie wodnym walcowni w Nietulisku - rekonstrukcja (wg. oprac. A. Reya)

Wkładkę założył: mgr inż. Jerzy A. Baliński, 25 marzec 1997 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSiDZT S. Januszewski



Widok z góry oraz widok z boku ( elewacja południowa)



1. Miejscowość

**NIETULISKO  
FABRYCZNE**

2. Obiekt

**MOST DROGOWY NA  
KANALE RZEKI KAMIENNEJ**

3. Zawartość wkładki ( nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego )

dokumentacja fotograficzna - Verte !



1. Elewacja ptn. mostu, neg. 600/168/1,

2. Połączenie nasypu drogi z przyczółkiem mostu, widok od zach., neg. 600/168/2

3. Data budowy mostu w elewacji pld., neg. 600/167/1

Wkładkę założył: mgr inż. Jerzy A. Baliński, 25 marzec 1997 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSiDZT S. Januszewski





4. Połączenie nasypu drogi z przyczółkiem mostu, neg. 600/168/4,
5. Widok od pld.-zach. na chodnik i barierę mostu, neg. 600/167/4,
6. Fragment sklepienia mostu, neg. 600/168/3



1. Miejscowość

**NIETULISKO  
FABRYCZNE**

2. Obiekt

**MOST DROGOWY NA  
KANALE RZEKI KAMIENNEJ**

3. Zawartość wkładki ( nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego )

dokumentacja fotograficzna - Verte !



1. Widok na jezdnię mostu od ptn.-wsch., neg. 600/202/1
2. Połączenie przyczółka z nasypem drogi, widok od pld., neg. 600/202/2,
3. Fragment elewacji pld., neg. 600/202/3,



Wkładkę założył: mgr inż. Jerzy A. Baliński, 25 marzec 1997 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSIDZT S. Januszewski





4. Połączenie przyczółka z nasypem drogi, widok od ptn., neg. 600/202/4,
5. Miejsce styku sklepienia kamiennego ze sklepieniem żelbetowym, neg. 600/202/5,
6. Otwór odwodnienia w elewacji ptn., neg. 600/202/6

