



Wrocław 27.03.2020

EAK.5111.28.2020

Opinia na temat wartości zabytkowej i zasadności wpisu do rejestru zabytków mostu kolejowego nad Jeziorem Pilchowickim, obręb geodezyjny Pilchowice, gm. Wleń, pow. lwówecki.

1. Podstawa opracowania opinii

Pismo Dolnośląskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków we Wrocławiu – WRiD.5140.28.2020.KM z 09.03.2020.

Wizja lokalna 16.03.2020.

Literatura przedmiotu.

2. Historia obiektu.

Most znajduje się w 10,6 km przebiegu linii kolejowej z Jeleniej Góry do Lwówka Śląskiego, jest zlokalizowany nad północno-wschodnią zatoką Jeziora Pilchowickiego.

Jeziro Pilchowickie jest sztucznym zbiornikiem powodziowo-energetycznym na rzece Bóbr, powstałym w latach 1902-1912 i zasilającym elektrownię wodną. Regulację Bobru, budowę zapory i doprowadzenie kolei do Pilchowic wymogła powódź w 1897 r.

Linia kolejowa z Jeleniej Góry do Lwówka Śląskiego, zwana *Koleją Doliny Bobru*, powstała w latach 1905-1909. Ma kontynuację przez Zebrzydową do Żagania w odcinkach zbudowanych wcześniej. W nomenklaturze PKP linia Jelenia Góra – Żagań ma nr 283. Jej malowniczy przebieg w terenie górzystym wymógł zastosowanie nasypów, wąwozów, tuneli, wiaduktów i mostów. Jednym z nich, zarazem najbardziej spektakularnym, jest most nad Jeziorem Pilchowickim.

Budowa mostu nad Jeziorem Pilchowickim, zrealizowana w latach 1905-1906, była powiązana z realizacją zapory i elektrowni wodnej. Kolej znacznie ułatwiała transport materiałów budowlanych, pracowników i infrastruktury w trudnych warunkach terenowych. Budowę mostu ukończono przed napełnieniem zbiornika wodą, stąd na ikonografii z początków eksploatacji wznosi się on nad suchym obniżeniem terenu, parowem odchodzącym od wąwozu w którym płynie Bóbr.

Koncepcja dźwigara głównego i opracowanie balustrad mostu nad Jeziorem Pilchowickim jest powtórzeniem koncepcji inż. Labesa, zastosowanej w 1905 r. w konstrukcji mostu w Raclawicach Śląskich. Zastąpił on murowaną przeprawę na rzece Osobłoga, zniszczoną podczas powodzi w 1903 r. (Most w Raclawicach Śląskich wpisany został do rejestru zabytków woj. opolskiego jako element infrastruktury linii kolejowej Głubczyce – Raclawice Śląskie).

Elementy stalowe mostu nad Jeziorem Pilchowickim dostarczyła huta Laura z Siemianowic Śląskich (*Königs- und Laurahütte*). Murowane filary i przyczółki dostosowano do lokalnych warunków terenowych.

3. Opis konstrukcji i formy.

W konstrukcji mostu nad Jeziorem Pilchowickim można wyróżnić następujące elementy:

- a) Dźwigar główny - wiązarn stalowy w formie kratownicy z dolną parabolą i jazdą górą. Wsparty na dwóch filarach poprzez łożyska wałkowe. Stanowi najbardziej charakterystyczny element konstrukcyjny – przęsło wspornikowe.
- b) Dwa filary, wzniesione z bloków piaskowca o rustykowanym licu, spoczywające na ławach fundamentowych (niewidocznych). Sylweta na rzucie prostokąta, zwężająca się ku górze. Koronę filarów przykrywają płyty kamienne. Ze względu na ukształtowanie terenu filar północny jest wyższy.
- c) Przyczółek północny, krótki, monolityczny. Na przyczółku torowisko jest dodatkowo wzmocnione powtórnie użytą szyną kolejową z inskrypcją *BVG BOCHUM 1890*. Lokalizacja przyczółka ma wybitne walory krajobrazowe i jest dogodnym punktem widokowym. Na krawędzi skarpy sąsiaduje z zakrętem drogi prowadzącej do zapory. Na odcinku do tunelu pod górą Czyżyk droga i tory biegną równolegle, na tym samym poziomie, wzdłuż stromego brzegu jeziora, mijając stację Pilchowice Zapora (wpisaną do rejestru zabytków dec. A/5884/1-3 z 02.08.2013). Na tym odcinku droga wyłożona jest kostką granitową.
- d) Przyczółek południowy, zbudowany jako sklepienie przęsła. Wzniesione pierwotnie z bloków piaskowca o rustykowanym licu oraz z cegły (podniebienie sklepienia). Wsadzone w 1945 r. przęsło odbudowano z zachowaniem pierwotnej techniki budowlanej, stosując zamiast ciosów kamiennych betonowe prefabrykaty o gruboziarnistej teksturze. Cechuje je powierzchnia analogiczna jak ciosów, natomiast inna głębokość i kształt, co widoczne jest w podniebieniu. Zastosowane rozwiązanie prawdopodobnie lepiej przewiązuje lico z podniebieniem. Prefabrykaty są spoinowane. Podniebienie sklepienia ponownie wymurowano z cegły, stosując konsekwentnie w całym obszarze pierwotny wążek kowadełkowy (naprzemiennie ułożone warstwy główek i wozówek). Na połączeniu oryginalnych ciosów kamiennych z wtórnymi bloczkami betonowymi, występują spękania. Rozwarcie rys jest monitorowane metodą naklejanej plomby szklanej.
Jest to ciekawy przykład odbudowy, ze względu na zachowanie pierwotnej koncepcji architektonicznej obiektu, jednak przy zastosowaniu innych materiałów. Stanowi nawarstwienie historyczne związane z naprawą obiektu po uszkodzeniach wojennych. Efekty tych działań są czytelne do dziś, zarówno w strukturze budowlanej przęsła, jak i w otaczającym go terenie: gruz ceglany i omszałe elementy kamieniarki, rozrzucone podczas wysadzenia przęsła w 1945 r., nadal zalegają pod przęsłem i na stoku wzniesienia opadającego ku tafli jeziora. Koronę przęsła przykrywają płyty kamienne 65x65 cm, a na odcinku odbudowanym – analogicznej wielkości prefabrykaty betonowe.
Obecnie przęsło to, ze względu na rozwój roślinności, nie jest czytelne w krajobrazie.
- e) Przęsło pomostu, spoczywające na dźwigarze głównym, wraz z przęsłami podwieszonymi (na odcinkach między dźwigarem głównym a przyczółkami), stalowe, nitowane.
- f) Balustrada, stalowa, nitowana, o rytmizowanej konstrukcji z pionowych prętów o przekroju kwadratowym i płaskowników poziomych oraz tworzących literę X, umieszczona po obu stronach torowiska. Nie jest bezpośrednio połączona z kratownicą, lecz osadzona w co drugim dłuższym drewnianym podkładzie (rozstaw pionowych elementów balustrady jest pochodną rozstawu podkładów). W przyczółkach osadzona jest w płytach kamiennych wieńczących ich korony.

Stan aktualny mostu, poza odbudowanym – bez obniżenia wartości artystycznej i historycznej – przyczółkiem południowym, odpowiada stanowi pierwotnemu z czasów budowy, zarówno pod względem konstrukcji i formy, jak i funkcji. Ze względu na wiek konstrukcja wykazuje naturalne zużycie: elementy murowane posiadają spękania i wysolenia, a stalowe są skorodowane.

4. Wartościowanie.

Obiekt rozpoznano po przeprowadzeniu wizji lokalnej 16.03.2020 i zapoznaniu się z dostępną literaturą. Zidentyfikowano wartości zabytkowe obiektu: historyczne, artystyczne i naukowe, oraz atrybuty, w których wartości te się zawierają.

a) wartości historyczne

Most nad Jeziorem Pilchowickim, w którego konstrukcji mostu zastosowano tradycyjne materiały i sprawdzone rozwiązania, jest materialnym świadectwem dokonań człowieka w dziedzinie inżynierii mostowej, budownictwa kolejowego i komponowania krajobrazu.

Most ma znaczenie gospodarcze i społeczne. Jego czas powstania, konstrukcja, forma i miejsce w krajobrazie wynikają zarówno z podstawowej funkcji komunikacyjnej, ale też przynależą do szerszego kontekstu. Początek XX w. to na Dolnym Śląsku czas rozwoju energetyki wodnej i ostatecznego ukształtowania sieci kolejowej. Most nad Jeziorem Pilchowickim współtworzył zespół elektrowni wodnych na Bobrze, po czym działał niezależnie jako element linii kolejowej.

b) wartości artystyczne

Obiekt cechuje zarówno wysoki poziom rzemiosła budowlanego, jak i relacja przestrzenna w zespole tworzonym przez sztuczne jezioro, tamę i linię kolejową oraz ich zakomponowany związek z otoczeniem. Zastosowana w konstrukcji mostu koncepcja inżynierska stalowej kratownicy o dolnej paraboli, była podyktowana warunkami terenowymi. Użycie dolnej paraboli dało w efekcie konstrukcję lekką w wyrazie, umożliwiło wybudowanie niższych filarów i wprowadziło do krajobrazu niezakłócony widok jadącego pociągu.

c) wartości naukowe

Most nad Jeziorem Pilchowickim jest autentyczny i zachowany w stopniu pozwalającym dalsze pełnienie swej pierwotnej funkcji. W momencie powstania współtworzył innowacyjny kompleks, służący rozwojowi komunikacji, zabezpieczeniu przeciwpowodziowemu i pozyskiwaniu energii ze źródeł odnawialnych. Jest zatem źródłem wiedzy o stanie nauki i techniki z początku XX w. i ich wpływie na środowisko, oraz o konstrukcjach mostowych wznoszonych w terenie górzystym.

5. Wnioski.

Most kolejowy nad Jeziorem Pilchowickim jest zabytkiem techniki. Zachował pierwotną funkcję i formę z naleciałościami historycznymi. Jest integralną częścią krajobrazu kulturowego. W analizowanym przypadku wybitne krajobrazowo walory przyrodnicze górnej części Doliny Bobru, z charakterystyczną panoramą Karkonoszy na osi widokowej południowej, stały się miejscem realizacji ciągu zapór energetyczno-retencyjnych, z których największą jest elektrownia w Pilchowicach. Most wpisuje się w ten krajobraz i stanowi jego funkcjonalne dopełnienie. Jest rozpoznawalnym elementem regionu, którego zachowanie, wraz z przywróceniem ruchu kolejowego, leży w interesie społecznym.

Ponieważ most nad Jeziorem Pilchowickim spełnia co najmniej jedną z trzech grup wartości wyszczególnionych w definicji zabytku użytej w *ustawie z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami* proponujemy objęcie go ochroną poprzez wpis do rejestru zabytków, gdyż prezentuje wartości których zachowanie leży w interesie społecznym.

Proponowany zakres ochrony konserwatorskiej powinien zawierać wszystkie elementy stanowiące jego integralne części:

- murowane przyczółki: północny i południowy ,
- murowane filary: północny i południowy,
- dźwigar główny w formie kratownicy z dolną parabolą,
- balustrady.

W przypadku remontu mostu należy dopuścić wymianę podkładów i szyn, mając na uwadze, że podkłady są elementem nośnym balustrad.

Wskazane jest aby podczas prac remontowych przzerzedzić samosiewy porastające przyczółek południowy dla odtworzenia widoku na całą sylwetę mostu.

Opracowanie: Krzysztof Czartoryski

KIEROWNIK
ODDZIAŁU TERENOWEGO NID
WE WROCŁAWIU
Grajanku
dr Grzegorz Grajewski

Załącznik: płyta ze zdjęciami mostu z 16.03.2020

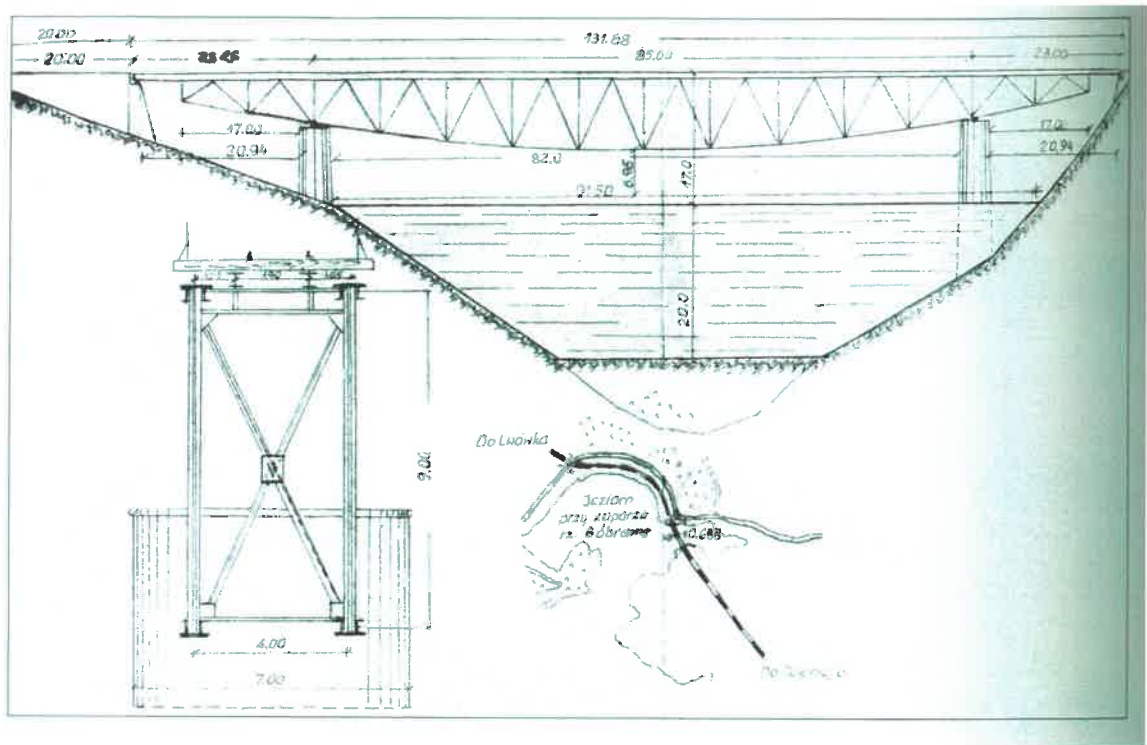
Bibliografia:

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

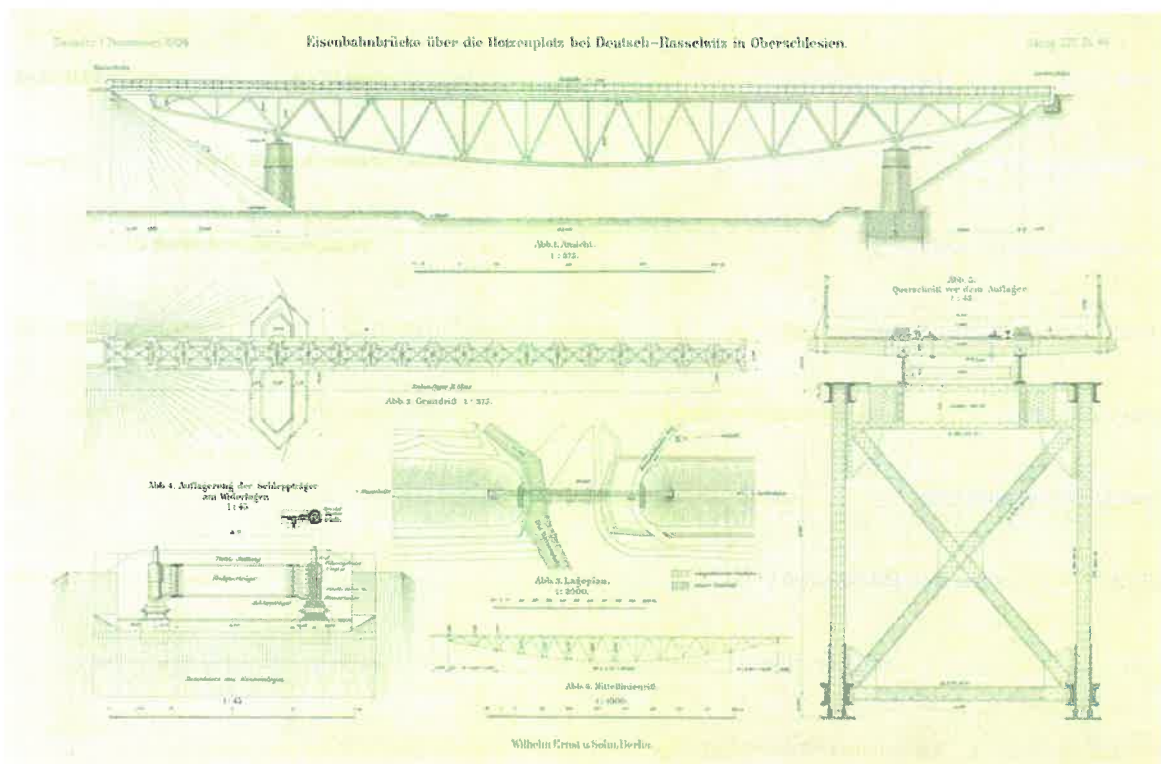
R. Ślęzek, *Koleje na Ziemi Głubczyckiej*, Katowice 2005

S. Januszewski, *Elektrownie wodne. Bóbr, Kwisa, Kamienna*, Wrocław 1999

P. Dominas, *Mosty kolejowe na Śląsku do 1945 r.*, Łódź 2019



Inwentaryzacja rysunkowa mostu nad Jeziorem Pilchowickim z DOKP Wrocław (za: P. Dominas, *Mosty kolejowe na Śląsku do 1945 r.*, Łódź 2019, s. 242).



Projekt mostu nad Osobłogą w Racławicach Śląskich (ze zbiorów Architektur Museum Berlin).



Most nad Jeziorem Pilchowickim, widok w kierunku południowym. Fotografia sprzed napełnienia zbiornika wodą, ok. 1906 r. Poczтівka kolorowana (źródło: polska-org.pl).



Most nad Jeziorem Pilchowickim, widok w kierunku południowym. Fot. K. Czartoryski, 16.03.2020.



Most nad Jeziorem Pilchowickim, widok w kierunku wschodnim. Widoczny jest sklepiony przyczółek południowy. Pocztaówka kolorowana, po 1909 r. (źródło: polska-org.pl).



Most nad Jeziorem Pilchowickim, widok w kierunku wschodnim. Sklepiony przyczółek południowy zasłonięty jest drzewami i nieczytelny w krajobrazie. Fot. K. Czartoryski, 16.03.2020.



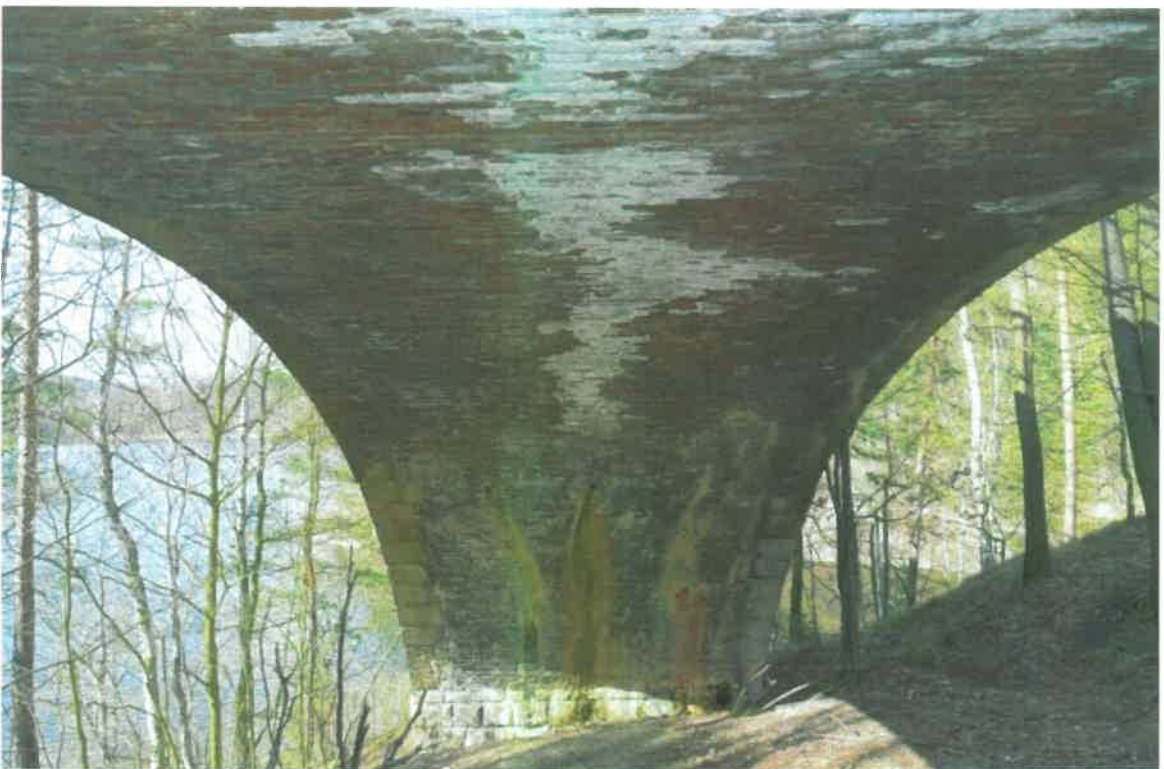
Most nad Jeziorem Pilchowickim. Sklepiony przyczółek południowy, widok w kierunku północnym.
Fot. K. Czartoryski, 16.03.2020.



Most nad Jeziorem Pilchowickim. Sklepiony przyczółek południowy, czoło wschodnie, widoczne bloczki betonowe użyte do odbudowy po wysadzeniu w 1945 r. Fot. K. Czartoryski, 16.03.2020.



Most nad Jeziorem Pilchowickim. Sklepiony przyczółek południowy, czoło wschodnie, jeden z blozków betonowych użytych do odbudowy przęsła, widoczne kruszywo o grubej frakcji. Fot. K. Czartoryski, 16.03.2020.



Most nad Jeziorem Pilchowickim. Sklepiony przyczółek południowy, podniebienie przęsła, widok w kierunku północnym. Fot. K. Czartoryski, 16.03.2020.



Most nad Jeziorem Pilchowickim. Wjazd na wiadukt od strony sklepionego przyczółka południowego.
Fot. K. Czarторыski, 16.03.2020.



Most nad Jeziorem Pilchowickim. Opracowanie balustrady. Fot. K. Czarторыski, 16.03.2020.



Most nad Jeziorem Pilchowickim. Przyciółek północny sąsiaduje z zakrętem drogi prowadzącej do zapory.
Fot. K. Czartoryski, 16.03.2020.



Most nad Jeziorem Pilchowickim. Na przyciółku północnym torowisko zostało wzmocnione ponownie użytą szyną kolejową z inskrypcją *BVG BOCHUM 1890*. Fot. K. Czartoryski, 16.03.2020.

