
Wpisywać – nie wpisywać? Wokół problematyki wpisywania do rejestru zabytków dużych dzieł inżynierskich – na przykładzie mostu kolejowego w Toruniu

Robert Kola

Na wstępie wypada uprzedzić czytelnika, iż nie jest zamierzeniem autora udzielenie wyczerpującej odpowiedzi na pytanie postawione w tytule niniejszego artykułu. Źródła inspiracji do zwrócenia uwagi na problemy ochrony i konserwacji dużych dzieł inżynierskich, w szczególności mostów stalowych, należy upatrywać w działaniach podjętych jeszcze w ubiegłym roku przez Kujawsko-Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, zmierzających do wpisania do rejestru zabytków mostu kolejowego w Toruniu. Propozycja wpisu zainicjowała, toczącą się niejako równolegle, dyskusję nad przedmiotowym zakresem ochrony konserwatorskiej, która to z kolei ujawniła, iż mamy do czynienia właściwie z zagadnieniem nowym, zgoła odmiennym od klasycznej już problematyki ochrony „zwykłych” zabytków architektury i budownictwa. Mosty stalowe, szczególnie licznie wznoszone w granicach dzisiejszej Polski w drugiej połowie XIX w. i początkach XX w., ze zrozumiałych względów wzbudzają coraz większe zainteresowanie. Stąd pojawiają się postulaty obejmowania ochroną konserwatorską tego lub innego mostu.

Na pierwszy rzut oka działania konserwatorskie, jakie należałoby podjąć, mając na uwadze ochronę tego rodzaju obiektów, wydają się nie stanowić szczególnego problemu. Niewątpliwie za główny cel każdorazowo będziemy stawiać ochronę zachowanej substancji, z pewnością (wzorem postępowania w przypadku innych kategorii zabytków) domniemując jej ochronę wieczystą. Jednakże problemy wieczystego utrzymywania stalowych konstrukcji mostowych znacząco wykraczają poza dotychczasowe doświad-

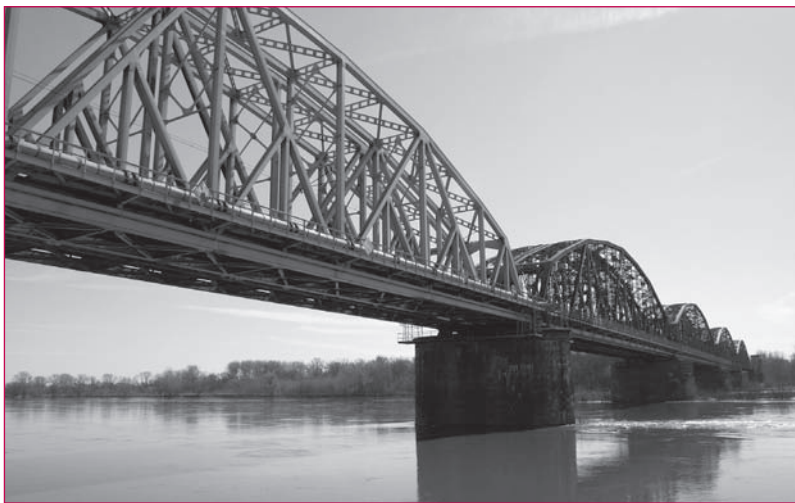
czenia konserwatorskie. Przede wszystkim wiadomo, że ze względów technicznych, a to głównie mając na uwadze bezpieczeństwo eksploatacji mostu, spełnienie postulatów wieczystej ochrony substancji będzie niemożliwe, zwłaszcza gdy w pełni utrzymana ma pozostać jego funkcja. Przesła mostowe, jak wszystkie urządzenia techniczne, w trakcie eksploatacji ulegają zużyciu. A jak się okazuje, okres od momentu budowy przesła mostu stalowego do jego śmierci technicznej jest niezwykle krótki. Głosy środowisk technicznych zdają się wskazywać, że konstrukcje z przełomu wieków XIX i XX, jeżeli nie już, to w niedalekiej przyszłości należałoby zastąpić nowymi. Skoro w tak wyraźnie zarysowanej perspektywie czasu konstrukcje stalowe mostu winny zostać wymieniane, rodzi się pytanie, czy w ogóle należy podejmować kroki zmierzające do obejmowania ich ochroną prawną? Czy w ogóle jesteśmy w stanie zachowywać mosty stalowe? A może będziemy zawsze na pozycji straconej; głos konserwatorski w tej sprawie nigdy bowiem nie będzie miał zasadniczego znaczenia? Tego rodzaju dylematy ze szczególną ostrością będą pojawiać się każdorazowo, gdy przedmiotem ochrony ma stać się most, a zwłaszcza duży wielopręsłowy most stalowy. Most kolejowy w Toruniu stanowi przykład zabytku techniki, wywołującego owe ambiwalentne postawy – z jednej strony wolę jak najpełniejszej jego ochrony, z drugiej zaś całkowitego odstąpienia od tego rodzaju zamierzeń. Wprawdzie most toruński nie wydaje się być przykładem typowym, nie mniej warto podać analizie „za” bądź „przeciw” jego ochronie konserwatorskiej.

MOST – ZARYS DZIEJÓW, KONSTRUKCJA I ARCHITEKTURA ¹

Toruński most kolejowy jest drugą w dziejach, po Tczewie i Malborku, przeprawą kolejową nad wodami dolnej Wisły. Prace przy jego budowie rozpoczęto na przełomie 1869–1870 r. Zrazu nadano im dość szybkie tempo. W końcu 1871 r. na ukończeniu były prace przy budowie podpór mostu. Półtora roku później, w połowie 1873 r. zakończono montaż konstrukcji stalowych, niebawem też (15 sierpnia) nastąpiło oficjalne otwarcie mostu. W późniejszym okresie (l. 1876–1877) wybudowano charakterystyczne wieże na filarach brzegowych. Most o długości 972 m zaprojektowano jako kolejowo-drogowy, z jednym torem kolejowym i drewnianą jezdnią (wprowadze-

1. Toruń. Most kolejowy – widok na przęsła nurtowe. Wszystkie fot. R. Kola.

2. Most kolejowy. Na pierwszym planie para przęseł o konstrukcji spawano-nitowanej z lat 1992–1993 i 1993–1994, w głębi 3 pary przęseł nitowanych z lat 1945–1947 i 1953–1956 oraz przęsła spawano-nitowane z lat 1988–1989 i 1989–1990.



nie drugiego toru nastąpiło w latach 30. XX w., tj. po oddaniu do użytku mostu drogowego w osi dzisiejszej Al. Jana Pawła II). Połączono nim brzegi Wisły o znacznie różniących się wysokościach, nadając mu nieznaczny spadek w kierunku lewego brzegu. Ponadto w lewobrzeżnej części nad terenami zalewowymi wyspy wiślanej (Kępy Bazarowej), w celu dojścia do istniejącej tu już do 1861 r. stacji kolejowej (ob. Toruń Główny) przęsła zostały ułożone na planie łuku.

Pod względem konstrukcyjnym most został podzielony na dwie części: leżącą na prostej część nurtową, składającą się z pięciu przęseł dużych (97,29

m) uzupełnioną o jedno krótkie przęsło na prawym brzegu rzeki (36,093 m), oraz wspomnianą już część lewobrzeżną, składającą się z dziesięciu przęseł małych (36,093 m) i jednego nieco dłuższego od strony przyczółka (ok. 47 m). Wjazdy na most zostały oflanowane czterema dwukondygnacyjnymi budynkami, wzniesionymi na planie prostokąta, po dwa na każdym przyczółku. Na każdym z filarów brzegowych



wzniesiono po dwie wieże. Budynki te pierwotnie składały się z trzech wyraźnie wyodrębniających się, wysokich kondygnacji, z których dwie niższe zostały wzniesione na planie kwadratu, najwyższa na planie okręgu. Ponadto najniższą kondygnację każdej wieży uzupełniały po dwie poligonalne przybudówki. Zarówno budynkom na przyczółkach, jak i wieżom nadano formę monumentalną, nawiązując do tradycji średniowiecznej ceglanej architektury obronnej, zwieńczając je krenelażem i narożnymi wieżyczkami. Na każdej z wież, na ścianach od strony brzegów, w poziomie najniższych kondygnacji zawieszono wielką (4,14 × 2,2 m), piaskowcową płaskorzeźbę o treści historyczno-propagandowej, co miało (zaważywszy na epokę budowy mostu) podkreślać czołową rolę żywiołu niemieckiego w rozwoju cywilizacyjnym Torunia i Prus. Również od strony brzegów wizerunek każdej wieży dopełniała statua, umieszczona w poziomie środkowej kondygnacji w specjalnej wysokiej niszy (2,8 m). W wieżach przyczółka prawobrzeżnego ustawiono figury dostojników krzyżackich (wielkiego mistrza zakonu Hermana von Salza i mistrza krajowego Hermana Balka), przyczółka lewobrzeżnego – figurę króla pruskiego Fryderyka Wielkiego i cesarza Wilhelma.

Stalowe przęsła mostu już w czasach pruskich okazały się posiadać szereg wad konstrukcyjnych. Przy

¹ Dzieje toruńskiego mostu kolejowego zostały szczegółowo opisane przez autora w: *Most kolejowy w Toruniu*, „Świat

Kolei”, 4, 2002, s. 15–22. Tamże również literatura przedmiotu.

wciąż wzrastającym obciążeniu pociągów i wzmocnionym ich ruchu, długie i cienkie krzyżulce wykazywały niebezpieczne drgania. Z czasem elementy kraty ulegały odkształceniom, a nawet pęknięciom. W 1927 r. podjęto decyzję o wzmocnieniu przęseł metodą wstawienia trzeciego (środkowego) dźwigara oraz wymianę podłużnic pod torem kolejowym. Założono, że stare dźwigary będą przenosić najwyżej po 44% obciążenia pociągu dla każdego toru. Prace przy wzmocnianiu mostu rozpoczęto 1928 r. Prowadzono je w szybkim tempie, bez przerywania ruchu pociągów. Montaż ostatniego z dźwigarów zakończono już po siedmiu miesiącach. Trzeba zwrócić uwagę, iż konsekwencją projektowanej sztywności nowych dźwigarów (2,5 raza większej od dźwigarów skrajnych) było ich znaczące przewyższenie w stosunku do dotychczasowego obrysu przęseł, szczególnie widoczne przy przęsłach dużych.

We wrześniu 1939 r. wojska polskie wysadziły w powietrze filary nr XIX i XV. W wodzie w całości znalazło się przęsło 14, oraz częściowo przęsła 13 i 15, które jednym końcem pozostały oparte na filarach nie wysadzonych. Niemcy po zajęciu Torunia niezwłocznie przystąpili do odbudowy mostu. Prace prowadzono w okresie zimowym 1939/1940. Uszkodzone przęsła zostały podniesione przy pomocy specjalnych bramek, następnie – po wymianie uszkodzonych części kraty – ustawione na odbudowanych filarach. W styczniu 1945 r. doszło do ponownego zniszczenia mostu, tym razem przez wojska niemieckie. Ładunki wybuchowe zostały wysadzone pod dolnymi pasami kratownic, co spowodowało runięcie do wody trzech przęseł nurtowych.

Do odbudowy mostu przystąpiono jeszcze w 1945 r., w pierwszej kolejności usuwając zniszczone kratownice z dna Wisły. Tym razem, ze względu na silne zniszczenia przęseł, podjęto decyzję o budowie całkowicie nowych przęseł, wykorzystując w tym celu dokumentację z 1933 r. przygotowaną dla mostu na Bugu. Odmiennie niż do tej pory dla każdego toru przewidziano odrębne przęsła. Wykonano je jako konstrukcję nitowaną, o rozpiętości 98 m i wysokości 18 m. Przęsła w osi toru wschodniego oddano do użytku w marcu 1947 r. Budowę przęseł po stronie zachodniej prowadzono w latach 1953–1956.

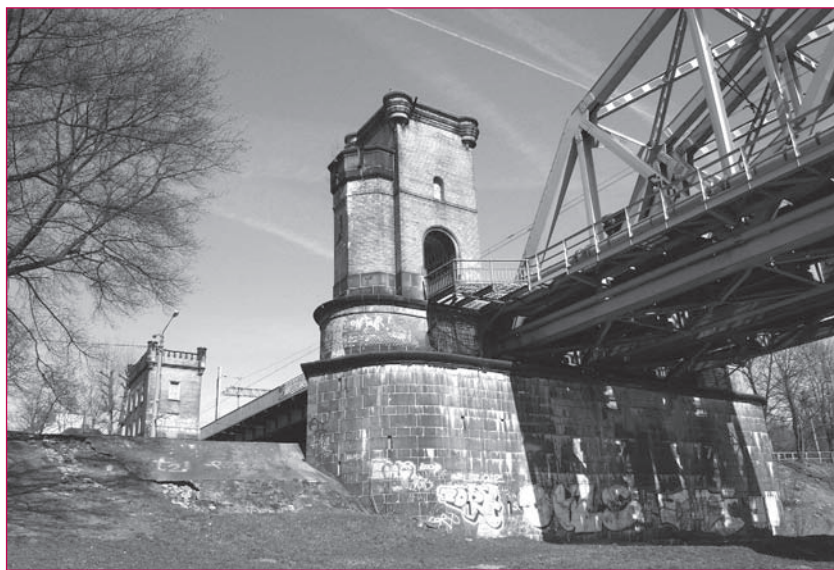
Badania stanu konstrukcji mostu, przeprowadzone kilkakrotnie latach 50. i 60. XX w., wykazały znaczące zmęczenie materiału w przęsłach z 1873 r., co też skłoniło władze kolejowe do podjęcia decyzji o wymianie przęseł trójdźwigarowych na nowe. Datę wymiany ustalono pierwotnie nie później niż na rok 1970. Do właściwych prac przystąpiono jednak dopiero w latach 80. W pierwszym etapie, w 1984 r., wy-

mieniono krótkie przęsło na prawym brzegu Wisły, gdzie w miejsce kratownicy wstawiono dwa odrębne dla każdego toru przęsła blachownicowe. W następnym etapie, w latach 1985–1988, wymieniono przęsła nad terenem zalewowym na lewym brzegu Wisły. W miejsce 11 przęseł kratownicowych wstawiono osobno dla każdego toru dwie spawane blachownice czteroprzęsłowe i jedną trójprzęsłową. Do najtrudniejszych robót należała wymiana skrajnych przęseł nurtowych. Prace prowadzono w latach 1988–1994. Zastosowano odrębne dla każdego toru przęsła konstrukcji spawano-nitowanej, nawiązujące schematem i obrysem kraty do przęseł z okresu odbudowy powojennej.

MOST – ZABYTEK

W świetle przedstawionych powyżej wydarzeń powiązanych z toruńskim mostem kolejowym należy zastanowić się, czy istotnie mamy wciąż do czynienia z obiektem zabytkowym? Z pewnością twierdząc co odpowiemy, gdy będziemy uwzględniać metrykę

3. Widok od południowego zachodu na budynki na podporach z prawego brzegu Wisły. Na pierwszym planie wieża na filarze brzegowym, w głębi budynek na przyczółku flankujący wjazd na most.



i dzieje mostu. Jednakże gdy spoglądamy na ilość zachowanej substancji zabytkowej okazuje się, że w przeważającej części most jest najzupełniej współczesny. Jedynie w sześciu dużych przęsłach (tych z lat 40. i 50. XX w.) można doszukiwać się wartości historycznych. Warto zauważyć, że prawdopodobnie z podobną sytuacją będziemy spotykać się przy większości dużych mostów historycznych, których przęsła podczas ostatniej wojny wysadzano w powietrze. Bodajże pod względem oryginalności substancji le-

piej wypadają podpory mostu. W znaczącej części zachowały one materiał i formę nadaną im w okresie budowy mostu. Pomijając dwa filary nurtowe, dwukrotnie burzone i odbudowywane w związku z wydarzeniami II wojny światowej, w pozostałych podporach zmianom ulegały głównie górne ich partie, co miało związek ze zmianami osadzenia nowo budowanych dźwigarów. Niewątpliwie najlepiej zachowanymi elementami historycznymi są budynki na przyczółkach i filarach brzegowych. Nie mniej one również uległy daleko idącym zmianom. Jeszcze około 1920 r., w zapomnianych dziś okolicznościach, z wież usunięto figury mistrzów krzyżackich i monarchów pruskich oraz, prawdopodobnie w 1925 r., zbito płaskorzeźby. W latach 50. XX w. rozebrano najwyższe kondygnacje wież. Do dalszego uszczuplenia substancji zabytkowej budynków doszło przy okazji ostatniego kapitalnego remontu mostu. Przede wszystkim od strony jezdni rozebrano przybudówki najniższych kondygnacji wież (stanowiły przeszkodę uniemożliwiającą montaż nowych dźwigarów). Z kolei w budynkach na przyczółkach zamurowano otwory okienne i drzwiowe, zamykając w ten sposób całkowicie dostęp do ich wnętrza (budynki przynajmniej do lat 70 w. XX wykorzystywano jako lokale mieszkalne).

Niezależnie od niekorzystnej z konserwatorskiego punktu widzenia proporcji ilości substancji zabytkowej do współczesnej, most z uwagi na skomplikowane dzieje wywołuje różnego rodzaju pozytywne postawy emocjonalne. Jego architektura, mimo znacznego zubożenia o szereg elementów i detali w stosunku do stanu pierwotnego, wciąż zdaje się wzbudzać zainteresowanie społeczne. Z pewnością jest ono pobudzone monumentalnym charakterem budowli, stanowiącej dominantę tej części miasta. Przęsła nurtowe w postaci kratownicy kształtem nawiązują do konstrukcji pierwotnej, co stwarza swego rodzaju iluzję ciągłości istnienia mostu w niezminionej postaci. To z kolei daje poczucie, iż most jest naturalnym, nieodłącznym elementem pejzażu Torunia. W odruchu swoistej próby nobilitacji mostu, z inicjatywy środowisk inżynierskich, Uchwałą Rady Miasta Torunia w 1999 r. nadano mostowi imię Ernesta Malinowskiego, a na ścianie zachodniego budynku na przyczółku prawobrzeżnym wmurowano tablicę upamiętniającą imię wielkiego inżyniera. Dwukrotnie (w 2007 i 2008 r.), w ramach Europejskich Dni Dziedzictwa most został udostępniony mieszkańcom Torunia. Liczba zwiedzających wydaje się świadczyć o dość silnych potrzebach torunian doświadczenia bliskości zabytku.

PRZĘSŁA TORUŃSKIEGO MOSTU KOLEJOWEGO W CZASACH WSPÓŁCZESNYCH

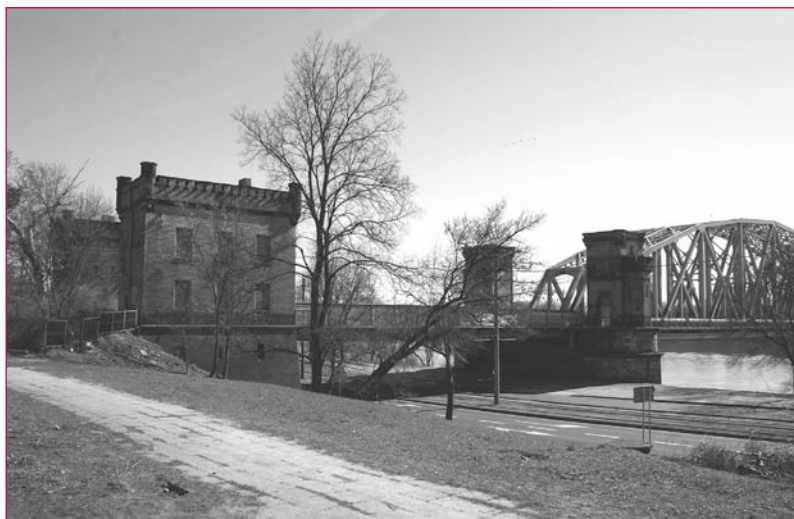
Odcinek mostu pomiędzy podporami	Stan w okresie odbudowy po II wojnie światowej	Stan po pracach remontowych w l. 80. i 90. XX w.
I–II	Przęsła kratownicowe małe, o konstrukcji nitowanej, z równoległymi pasami dźwigarów (1873 r.), wzmocnione poprzez dodanie dźwigarów środkowych (l. 1932–1933)	Przęsła blachownicowe, o konstrukcji spawanej, niezależne dla każdego toru (1987 i 1990 r.)
II–III		
III–IV		Przęsła blachownicowe, o konstrukcji spawanej, niezależne dla każdego toru (1986 i 1988 r.)
IV–V		
V–VI		
VI–VII		
VII–VIII		
VIII–IX		
IX–X		
X–XI		
XI–XII	Przęsła blachownicowe, o konstrukcji spawanej, niezależne dla każdego toru (1985 i 1988 r.)	
XII–XIII		Dwa, niezależne dla każdego toru, przęsła kratownicowe duże, o konstrukcji spawano-nitowanej, z górnym pasem parabolicznym dźwigara (l. 1988–1989 i 1989–1990)
XIII–XIV		
XIV–XV		
XV–XVI	Przęsła kratownicowe, o konstrukcji nitowanej, z górnym pasem parabolicznym dźwigarów, niezależne dla każdego toru (l. 1945–1947 i 1953–1956)	Dwa, niezależne dla każdego toru, przęsła kratowe duże, o konstrukcji spawano-nitowanej, z górnym pasem parabolicznym dźwigara (l. 1992–1993 i 1993–1994)
XVI–XVII	Przęsła kratownicowe duże, o konstrukcji nitowanej, z górnym pasem parabolicznym dźwigara (1873 r.), wzmocnione poprzez dodanie dźwigara środkowego (l. 1928–1929)	
XVII–XVIII	Przęsła kratownicowe małe, o konstrukcji nitowanej, z równoległymi pasami dźwigarów (1873 r.), wzmocnione poprzez dodanie dźwigara środkowego (1933 r.)	Przęsła blachownicowe, o konstrukcji spawanej, niezależne dla każdego toru (1984r.)

MOST – OCHRONA KONSERWATORSKA

Z pewnością toruński most kolejowy jest nieruchomym zabytkiem techniki. Jego wartości metrykalne, historyczne, jak i emocjonalne, ale i krajobrazowe, wydają się być wystarczające by objąć most ochroną konserwatorską w formie wpisu do rejestru zabytków. Mogą jednak pojawiać się wątpliwości co do oceny zabytkowej wartości przęseł. Jednakże tu, przy silnym przekonaniu o potrzebie ochrony konserwatorskiej, jesteśmy w stanie uznać, iż ich „nieoryginalność” stanowi odzwierciedlenie dziejów mostu z jednej strony, z drugiej zaś dokument rozwoju

technicznego konstrukcji mostowych. Tego rodzaju rozumowanie, które niewątpliwie możemy poprzeć szeregiem analogii wśród innych kategorii zabytków, zdaje się nie wzbudzać zastrzeżeń w środowisku konserwatorów zabytków. Niestety nie znajduje ono pozytywnego oddźwięku u zarządcy infrastruktury kolejowej². Przy czym brak zrozumienia nie wynika z niedostrzegania wartości zabytkowego mostu (choć zdarza się to również). U podstaw owego odmiennego spojrzenia leży zadanie, jakie nałożono na zarządcę, sprowadzające się do utrzymania przeprawy mostowej w sposób zapewniający jej bezpieczne użytkowanie. Oczywiście przy założeniu, że sposób użytkowania mostu nie ulega zmianie. Z pozoru pomiędzy dążeniami konserwatorskimi a tymi, które roboczo możemy nazwać inżynierskimi, nie ma żadnej sprzeczności. Jednakże, co już powiedziano na wstępie, czas pracy mostu jest określony. Wprawdzie ustalenie dokładnego okresu bezpiecznej eksploatacji mostu nie jest w pełni możliwe i zależy od wielu czynników, choćby od norm obciążenia przyjętych przy projektowaniu konstrukcji, zastosowanych materiałów, warunków eksploatacji i in., jednak jak wykazuje praktyka, zwłaszcza dla konstrukcji stalowych zawsze jest on „zbyt krótki”. Szczególnie warto zwrócić uwagę na pierwszy z wymienionych czynników, cytując jeden z wielu podręczników mostownictwa³. W końcu XIX w. projektując mosty kolejowe zakładano obciążenie rzędu 57 kN/m, a w latach 80. XX w. 156 kN/m, już wówczas sygnalizując, iż jest ono zbyt niskie, zwłaszcza dla linii magistralnych. Stąd też mosty, oprócz prac związanych z bieżącym utrzymaniem obiektów, wymagają podejmowania dalej idących prac modernizacyjnych, w Toruniu przykładowo wzmocniono przęsła w okresie międzywojennym. Jak się okazuje, w przypadku mostów o przęsłach stalowych ich wzmocnienie ma tylko charakter doraźny i z czasem zachodzi nieunikniona konieczność całkowitej wymiany elementów konstrukcyjnych. Kierując się względami konserwatorskimi oczywiście istnieje możliwość wywiany konstrukcji na taką, która będzie naśladować rozwiązanie pierwotne. Rzadko jednak względy konserwatorskie w tego rodzaju przypadkach będą znajdowały poparcie społeczne. Przyczyna jest jak zawsze prozaiczna – niezwykle wysokie koszty remontu kapitalnego. Przy czym należy pamiętać, że wydatki będą pochodzić z pieniędzy publicznych. Zarówno przy moście toruńskim, jak i przy wielu innych mu podobnych, ze względu na wielkość

obiektu należy liczyć się z dużą rozbieżnością wysokości wydatków na naprawy główne metodami tradycyjnymi, a metodami wykorzystującymi technologie współczesne. Można się spodziewać, że w momencie projektowania nowej konstrukcji aspekt finansowy będzie dominował nad argumentacją konserwatorską. W takim też przypadku ochrona prawna mostu będzie nieskuteczna i w momencie przystąpienia do jego remontu kapitalnego okaże się jedynie niepotrzebnym utrudnieniem natury biurokratycznej.



4. Widok od północnego zachodu na budynki na podporach z prawego brzegu Wisły oraz na parę przeseł o konstrukcji blachownicowej z 1984 r.

Ponadto warto zwrócić uwagę na to, iż obejmowanie ochroną konserwatorską obiektu, przy założeniu a priori, że może być ona nieskuteczna, jest demoralizujące i uczy lekceważenia prawa.

W tym miejscu należy powrócić do pytań postawionych na początku artykułu. Czy przy tak zdefiniowanym prymacie techniki i ekonomii nad potrzebami konserwatorskimi należy wpisywać do rejestru zabytków duże konstrukcje mostowe? Mosty historyczne z pewnością powinny znaleźć się w polu zainteresowań służb konserwatorskich, od których przede wszystkim należałoby oczekiwać wykonania dokumentacji ewidencyjnej oraz monitorowania ich losów. Argumenty mostowców zdają się stawiać konserwatorów zabytków na pozycji przegranej, a ich ewentualne wysiłki obejmowania mostów ochroną prawną czynią bezprzedmiotowymi. Z drugiej strony – jak się wydaje – byt większości tego rodzaju

² Most w Toruniu, jak i mu podobne, jako składnik infrastruktury kolejowej pozostaje w zarządzie PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.

³ Por. np. J. Hydzik, *Mosty Kolejowe*, Warszawa 2004, s. 324.

obiektów inżynierskich pozostaje niezagrożony. Co więcej, są one nadzorowane i poddawane naprawom bieżącym, które to działania mają na celu jak najdłuższe utrzymanie ich w dobrej kondycji. W pewnym sensie uwalnia to nas od konieczności natych-

5. Tablica upamiętniająca nadanie toruńskiemu mostowi kolejowemu imienia Ernesta Malinowskiego.



miastowego podejmowania decyzji co do przedmiotu i form ochrony konserwatorskiej. Oczywiście taka postawa również nie może trwać w nieskończoność i prędzej czy później przyjdzie nam zmierzyć się z problemem. Można jednak znaleźć dobre strony odsuwania w przyszłość decyzji co do ochrony. Należy bowiem pamiętać, że wraz z upływem czasu wzrastać będzie wartość obiektu jako dokumentu kultury technicznej oraz zapewne jako istotnego elementu krajobrazu kulturowego (most „wrósł”

w krajobraz). Niewykluczone, że w przyszłości zaistnieje okoliczność zmiany funkcji mostu – z powodu niespełniania norm zostanie nań skierowany ruch o mniejszym natężeniu. Tak stało się na przykład z mostami tczewskimi, gdzie pierwszy most kolejowy przejął lokalny ruch drogowy, za to linię kolejową nad wodami Wisły poprowadzono mostem nowym (choć z dzisiejszej perspektywy oba mosty są już obiektami historycznymi). Natomiast nie wydaje się, by w przyszłości istniała możliwość całkowitego „porzucenia” mostu, nadania mu funkcji turystycznych, tak jak uczyniono to ze stosunkowo niewielkim, jednoprzęsłowym spawanym mostem drogowym w Maurzycach na rzece Słudwi. Jedną z dróg rozwiązania problemu pozostaje ochrona częściowa – wpis do rejestru jedynie najbardziej wartościowych elementów mostu. Tak postąpiono ze wspomnianym najstarszym mostem tczewskim, gdzie do rejestru wpisano trzy najstarsze przęsła z lat 1851–1857 stanowiące unikalne źródło dokonań inżynierskich XIX wieku w skali Europy. Wydaje się, że podobną zasadę można przyjąć dla toruńskiego mostu kolejowego. Należałoby jednak ochronie konserwatorskiej poddać nie przęsła, a budynki (być może w całości z podporami), będące najstarszymi elementami, świadczącymi o historyczności mostu. Swoją drogą, wpis częściowy w pewien sposób uczyła zarządcę mostu oraz opinię publiczną na istnienie substancji zabytkowej. Może on otwierać drogę do dalszych, długofalowych działań zmierzających do tego, aby podczas remontów kapitalnych został uwzględniony również głos konserwatorski.