



Pomorski Wojewódzki Konserwator Zabytków

Starostwo Powiatowe w Tczewie



404820

Data wpływu: 2016-10-13

2016-10-13 11:08:31

31365 / 2016

*Dzwonkowski*

RD.5140.104.2016.KA.8

Gdańsk, dnia 7 października 2016 r.

Nr rejestru zabytków: A-1705

## DECYZJA

### w sprawie wpisania do rejestru zabytków

Na podstawie art.6 ust.1 pkt 1 lit. c i e, i art.9 ust.1, art.89 pkt 2, art.91 ust.4 pkt 4, Ustawy z dn. 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. Z 2014 r., poz. 1446) oraz art. 104 Ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016, poz. 23 t. j. ), w wyniku postępowania administracyjnego wszczętego na wniosek Pana Tadeusza Dzwonkowskiego – Starosty Tczewskiego

#### o r z e k a m :

wpisać do rejestru zabytków województwa pomorskiego pod numerem rejestru  
**A-1705**

następujący zabytek:

**most drogowy w Tczewie – Lisewie w granicach zaznaczonych na załączniku graficznym  
/gmina M. Tczew, gmina Lichnowy, powiat tczewski, powiat malborski, woj. pomorskie/**

**działka:** 165, 189/1, 189/2, 189/3, 188/2, 195/2, 187 ; jednostka ewid. : 221401\_1, Tczew - M; obręb ewidencyjny: nr  
0007, jedn. rej. G243, G138

**KW:** GD1T/00037611/9, GD1T/00018183/0

**własność:** Powiat tczewski, Skarb Państwa, trwały zarząd- Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej z siedzibą w Gdańsku

**granice wpisu:** Obiekt wpisany do rejestru zabytków zaznaczono kolorem czerwonym na kopii mapy ewidencyjnej, stanowiącej integralny załącznik niniejszej decyzji.

Trzy środkowe przęsła (nr 4,5,6) wraz z filarami (nr 4,5,6) mostu drogowego w Tczewie-Lisewie zostały wpisane odrębną decyzją Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków z dnia 21.03.2000 r. pod nr 1210, obecnie pod nr 1705 (nowy nr rejestru zabytków)

## UZASADNIENIE

Postępowanie administracyjne w sprawie wpisania do rejestru zabytków woj. pomorskiego mostu drogowego w Tczewie-Lisewie zostało wszczęte na wniosek Pana Tadeusza Dzwonkowskiego – Starosty Tczewskiego pismem nr RD.5140.104.2016.KA.2 z dnia 28.06.2016 r. o wpisanie do rejestru zabytków trzech przęseł mostu drogowego przez Wisłę w Tczewie (nr 10,11,12) oraz trzech filarów (nr 12,13,14). W dniu 03.08.2016 r. ww. wnioskodawca złożył wniosek uzupełniający o wpisanie pozostałych przęseł przedmiotowego mostu, tj. przęsła nr 1,2,3,7,8,9 wraz z filarami ( nr 0,1,2,3, 7,8,9,10,11,13,14). W oparciu o aktualne dokumenty, tj. wypis z rejestru gruntów i wyrys z ewidencji gruntów oraz odpis księgi wieczystej ustalono strony postępowania: wnioskodawca – Starostwo Powiatowe w Tczewie jest właścicielem działek nr 165, 189/1, 189/2, 189/3, 195/2, 188/2, zaś Skarb Państwa - działki nr 187, przy czym znajduje się ona w trwałym zarządzie Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej z siedzibą w Gdańsku. W dniu 10.08.2016 r. przeprowadzono w obecności strony - przedstawicieli Starostwa Powiatowego w Tczewie kontrolę obiektu, o której zawiadomiono pismem nr RD.5140.104.2016.KA.3 z dnia 18.07.2016 r. W toku kontroli wykonano dokumentację fotograficzną oraz sporządzono protokół (protokół nr RD.5140.104.2016.KA.5 z dnia 10.08.2016 r.)

W dniu 18.08.2016 r. przekazano zawiadomienie o toczącym się postępowaniu administracyjnym w sprawie wpisania do rejestru przęseł nr 1, 2, 3 oraz 7,8,9,10,11,12 wraz z filarami 0,1,2,3 oraz 7,8,9,10,11,13,14.



W toku postępowania zebrano materiał dowodowy, na który składają się źródła: Inwentaryzacja mostów na Wiśle wykonana w 1940 r. (od Torunia do Tczewa), pojedyncze rysunki, w: zbiorach Muzeum Wisły w Tczewie; Raport o stanie mostu przez rzekę Wisłę w Tczewie, Gdańsk 1993 r., opracowanie wykonane na zlecenie Dyrekcji Okręgowej Dróg Publicznych w Gdańsku przez Pracownię Projektową „DODP” Spółka z o.o., a także bibliografia: K. Lentze, *Die im Bau begriffen Brücken über die Weichsel bei Dirschau und über die Nogat bei Marienburg*, w: *Zeitschrift für Bauwesen* 1855 r.; W. Ramm, *Zeugin der Geschichte: Die Alte Weichselbrücke in Dirschau/ Świadek przeszłości: dawny most przez Wisłę w Tczewie, Kaiserslautern : Techn. Univ., Fachgebiet Massivbau und Baukonstruktion*, 2004; Międzynarodowe Sympozjum „Most Tczewski – ratowanie Technicznego Dziedzictwa Zjednoczonej Europy, 30.06.2016-1.07.2016, Pelplin; wykorzystano również opracowania: 1) Karta ewidencyjna zabytku nieruchomego wpisanego do rejestru zabytków – Most drogowy Tczew-Lisewo, autorstwa: mgr inż. Leszek Budych; Projekt budowlany mostu. Przebudowa mostu drogowego przez rzekę Wisłę w Tczewie, autorstwa: mgr inż. Witold Kosecki, mgr inż. Henryk Windorpski, mgr inż. Rafał Klein, mgr inż. arch. Agnieszka Kosecka, Gdańsk, listopad 2013 r.; oraz informacje znajdujące się na stronie internetowej: <http://most.tczew.pl>.

W świetle zebranych dowodów ustalono jak niżej.

Budowa mostu przez Wisłę pod Tczewem związana była z budową linii Pruskiej Kolei Wschodniej łączącej Berlin z Królewcem. Decyzję o budowie linii podjęto 31 grudnia 1842 r. Przewidywana trasa przecinała deltę Wisły i wymagała dwóch dużych mostów: na Wiśle pod Tczewem i na Nogacie pod Malborkiem. Na budowę mostów i regulację Wisły przeznaczono środki ze skarbu państwa. Na podstawie dekretu Friedricha Wilhelma IV z 6 lipca 1845 r. do budowy mostów powołano specjalną komisję, której siedzibą został Tczew. Przewodniczącym komisji został Karl Lentze. Opracował on projekt przewidujący budowę mostu sześcioprzęsłowego o rozpiętości w świetle podpór 121,14 m. Długość całkowita przęsła wynosiła 130,88 m. Jako materiału użyto walcowanego żelaza kowalnego. Dźwigary zbudowano ze stali zlewnej w konstrukcji kratownicy wielokrotnej o pasach równoległych z pionowymi tężnikami i siatką płaskowników. Karl Lentze, przygotowując projekt wzorował się na zbudowanym w latach 1846-1849 moście rurowym Britania przez cieśninę Menai w Walii autorstwa Roberta Stephensona. Zastosowanie przez Lentze'a stalowej kratownicy w celu uzyskania lekkiej konstrukcji i prostego montażu było innowacyjnym rozwiązaniem technicznym w stosunku do systemu skrzynkowego o ścianach pełnych w pierwowzorze angielskim. Przekrój poprzeczny i układ wszystkich elementów został dobrany na podstawie obliczeń statycznych przeprowadzonych przez szwajcarskiego inżyniera Rudolpha Eduarda Schinza. Kamień węgielny pod budowę fundamentów pierwszej podpory (filar brzegowy) położono 27 lipca 1851 r. Stalowe elementy konstrukcji wykonywano w Królewskiej Fabryce Maszyn przy ul. Gdańskiej i Odlewni Żeliwa w Tczewie. Na potrzeby budowy mostu pracowała również Fabryka Wyróbów Cementowych przy ul. Piaskowej oraz cegielnia powstała w Knybawie produkująca żółtą cegłę klinkierową. Budowę mostu zakończono 12 października 1857 r. w tym samym dniu po moście przejechał pierwszy pociąg. W chwili oddania do użytku był najdłuższym mostem w Europie i pierwszym żelaznym na Wiśle. Długość mostu (po odliczeniu przyczółków) wynosiła 785,28 m, długość całkowita – 837,3 m. Składał się on z 6 przęseł po 130,88 m. Dwa przęsła rozciągały się nad nurtem rzeki, pozostałe nad terenem zalewowym od strony Lisewa. W środku osi przęsła znajdował się pojedynczy tor kolejowy, a po każdej jego stronie znajdowała się jezdnia dla pojazdów kołowych. Przęsła mostu wsparte zostały na obszernych przyczółkach i pięciu filarach. Filary wymurowano z betonu i z cegły klinkierowej, a do poziomu wielkiej wody oblicowano je ciosami granitowymi. Most uzyskał bogatą oprawę architektoniczną w formie murowanych z cegły przyczółków z potężnymi bramami portalowymi z prostokątnymi wieżami o rozbudowanej dekoracji rzeźbiarskiej od strony Tczewa i Lisewa (płaskorzeźby przedstawiające sceny z otwarcia mostu przez króla Friedricha Wilhelma IV w obecności ministra finansów Heydta, budowniczego mostu Carla Lentze i inżyniera Schinza oraz zwycięstwa militarnego Mistrza Zakonu Krzyżackiego Winricha von Kniprode nad Litwinami w II połowie XIV w.) i 14 neogotyckich wież wieńczących filary, autorstwa Nadwornego Architekta Friedricha Augusta Stülera. Ze względów wojskowych obiekty na przyczółkach mostu zostały zaprojektowane tak, aby mogły pełnić rolę obronną. Obie płaskorzeźby usunięto w 1929 r. W związku ze zwiększeniem liczby połączeń kolejowych oraz wzrostem nacisku osi nowych parowozów i wagonów władze niemieckie podjęły decyzję o budowie nowego dwutorowego mostu kolejowego. Powstał on w latach 1888 – 1891 r. w odległości zaledwie 40 m od starego. Po jego wybudowaniu stary most w Tczewie zachował funkcję wyłącznie kołowo-pieszą. Z powodu ciągłego podnoszenia się poziomu wody w Nogacie w 1888 roku pod Janoszowem zostały przerwane wały i nastąpiło zalanie całej doliny elbląskiej. W efekcie opracowano i wykonano nowy projekt poprawiający stosunki odpływu w ujściach Wisły. W latach 1910-1912 w wyniku prac regulacyjnych na Wiśle przesunięto wały przeciwpowodziowe o ponad 200 m w kierunku Lisewa, co wymusiło konieczność przedłużenia obu mostów tczewskich. W mostach drogowym i kolejowym wstawiono trzy przęsła o rozpiętościach 3 x 81,6 m. Zaprojektowano sześć kratowych dźwigarów o dł. 81,60 m z dolną płytą opartą



na stalowym ruszcie i na górze połączonymi belkami kratowymi. Całkowita długość mostu drogowego zwiększyła się o 244, 80 m i wyniosła łącznie 1030,08 m. Dotychczasowe bramy portalowe pozostawiono, a na końcu przedłużenia powstał jeszcze jeden portal wspólny dla obu mostów. Na moście drogowym położono nawierzchnię z kostki granitowej. Filary mostów przed podmywaniem zabezpieczono narzutem kamiennym. Po zakończeniu I Wojny Światowej granice państw zostały zmienione zgodnie z postanowieniami Traktatu Wersalskiego. W ich wyniku Tczew od r. 1920 został przyłączony do państwa polskiego. Władze polskie w latach 1926-1928 przeprowadziły kapitalny remont lewego przyczółka (od strony Tczewa). W celu usunięcia przyczyn osiadania i pęknięcia murów w 1926 r. rozebrano główny łuk sklepienia oraz wieże portalowe. Ściany przyczółka wzmocniono kotwami stalowymi, a następnie, w celu zapobieżenia osiadaniu fundamentów, wybudowano odrębny filar tuż przed przyczółkiem. W miejsce zburzonego portalu wzniesiono wieżycę.

1 września 1939 r. wskutek udanej akcji saperów polskich mosty zostały wysadzone. W wyniku heroicznej obrony stacji w Szymankowie przez polską załogę zdołano wstrzymać niemieckie pociągi i zamknąć zapory mostu, dzięki czemu Polacy zyskali czas na naprawę kabli zapłonowych, zniszczonych kilka minut wcześniej przez atak powietrzny niemieckich bombowców. O godz. 6.10 zdetonowano przęsła nr 2, 3 (nurtowe) i 7 z kraty wielokrotnej, a o godz. 6.40 - przęsła nr 8 i 9 od strony Lisewa. Wysadzając most żołnierze polscy udaremniili niemieckie plany ataku zakładające zajęcie obu mostów. Zniszczone zostały oba przyczółki wraz ze starym portalem wjazdowym z 1857 r. oraz dwa skrajne filary i nurtowy. Przedłużenie z 1912 r., skonstruowane jako belka jednoprzęsłowa, upadło jednym końcem na ziemię. Mostu drogowego nie odbudowano przez cały okres okupacji. Ruch nad nurtem Wisły prowadzono od filaru nr 3 na most kolejowy, a dalej nad rzeką do Tczewa. W tym stanie most przetrwał do 1945 r. 8 marca 1945 r. Niemcy zniszczyli ponownie oba mosty tczewskie.

Po wojnie most został odbudowany w kilku etapach. Przęsła z 1912 r. zostały podniesione. Na nowo wybudowano podpory, a zerwane 7 przęsło „Lentze'a” zostało zamienione na trzy przęsła kratownicowe z jazdą górą o rozpiętości 3x 39,5 m. Powojenną odbudowę mostu kierowało III Rejonowe Kierownictwo Odbudowy Mostów Drogowych z siedzibą w Tczewie, a następnie Zarząd Okręgowy Budowy Mostów Drogowych z siedzibą w Płocku. Pracami remontowymi kierowali początkowo inż. A. Feder, następnie inż. J. Dreziński. Pierwszy etap prac trwał od 1 marca 1946 r. do 8 marca 1947 r. i obejmował wykonanie 10 podpór drewnianych, 8 stalowych przęseł kratowych z jazdą górą i 2 z jazdą dołem, a także położenie jezdni z dyli drewnianych wraz z chodnikami. Po prowizorycznej odbudowie most został oddany do użytku. Jednak w połowie marca 1947 r. pochód kry lodowej zniszczył odbudowaną część mostu nad korytem rzeki (4 jarzma drewniane, 4 izbice i 7 przęseł stalowych). Most drogowy na wysokości podpory nr 3 ponownie połączono z mostem kolejowym. Rozebrano wówczas również zniszczone cztery wieże na filarach. W latach następnych od 1948 r. do stycznia 1961 r. odbudowano most na obiekt stały, wykorzystując w maksymalny sposób konstrukcje istniejące. Zgodnie z projektem Biura Projektów Kolejowych w Gdańsku (z siedzibą w Sopocie) brakujące dwa przęsła nurtowe zostały wykonane w 1958 r. z przęseł angielskich ESTB o rozpiętości 125,27+126,79 m, szer. 3,5 m, odzyskanych z mostu kolejowego. Prace rozpoczęto w 1957 r. od wykonania podpór na istniejących fundamentach, a zakończono w styczniu 1961 r. W miejsce zniszczonej w czasie wojny bramy portalowej wykonano przęsło przejściowe o dł. 18,5 m z płyty żelbetowej na dźwigarach stalowych. Prace przy odbudowie mostu prowadziło Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych z Warszawy, a następnie z Gdańska, pod kierownictwem mgr inż. Władysława Szarka.

Obecnie, z pierwotnej, XIX-wiecznej realizacji, ocalały zaledwie trzy przęsła kratowe (nr 4,5,6) oraz niewielki, mierzący ok. 20,7 m, fragment przęsła nr 7, a także filary nr 3,4,5,6. Na filarach pod przęsłem nr 6 zachowały się cztery oryginalne neogotyckie wieżyczki. Konstrukcje nośne przęseł nr 4-6 oraz filary nr 4-6 zostały wpisane do rejestru zabytków województwa pomorskiego odrębną decyzją PWKZ powołaną w sentencji niniejszego wpisu.

Most przez rzekę Wisłę usytuowany jest w ciągu drogi powiatowej nr 2841G oraz w ciągu ul. Jana z Kolna w Tczewie, w powiatach tczewskim i malborskim, na terenach gmin: Miasto Tczew i Lichnowy, w województwie pomorskim.

Aktualnie, konstrukcję nośną mostu drogowego w Tczewie-Lisewie tworzy dwanaście przęseł, wspartych na 11 filarach i 2 przyczółkach, o pięciu różnych typach konstrukcji. Ze względu na stan techniczny most jest wyłączony z ruchu pojazdów i pieszych.

Zachowane od strony Lisewa **trzy przęsła z 1912 r. (nr 10,11,12)** posiadają konstrukcję w typie wolnopodpartych kratownic z drugorzędnym podwieszeniem, nitowanych, o pasach równoległych z wykratowaniem typu W ze słupkami i drugorzędnymi podwieszeniami, z jazdą dołem. Dźwigary są stężone górą. Pomost stanowi ruszt z podłużnic i poprzecznic, na którym ułożona jest płyta żelbetonowa. Szerokość jezdni wynosi 6 m, chodników na poboczu – 2x1,36 m. Na końcu przęsła 10 zachowały się ślady skutków eksplozji z 1939 r. - zdeformowany węzeł kratownicy. Podpory stanowią filary: nr 11- żelbetowy, dwusłupowy (powojenna konstrukcja); nr 12 – 13 – masywne, betonowe z licówką kamienną.



Przyczółek od strony Lisewa (nr 14) jest wykonany w konstrukcji żelbetowej. Zbudowany został w latach 1946-1947 w czasie powojennej odbudowy.

Przęsła nr 7,8,9 – zbudowane w latach 1946-1947 w czasie powojennej odbudowy. Długość przęseł wynosi 3x39,56 m. Konstrukcję nośną przęseł tworzą wolnopodparte kratownice, nitowane, o pasach równoległych z wykratowaniem typu W ze słupkami, z jazdą górą. Pomost stanowi ruszt z podłużnicy środkowej opartej na kratowych stężeniach poprzecznych oraz poprzecznic drewniane, na którym ułożony pomost drewniany z dyliny układanej dwuwarstwowo.

Podpory nr 7,8,9,10 o korpusach żelbetonowych, w górnej części słupy-głowice 2-słupowe podłożyskowe. Przęsła nr 2 i 3 (nurtowe) – przesunięte z mostu kolejowego w 1958 r. Konstrukcję nośną przęseł tworzy dwuprzęsłowa kratownica ciągła produkcji angielskiej typu ESTB z jazdą dołem. Dźwigary główne stanowią wojskowe dźwigary kratowe typu ESTB. Pomost stanowi ruszt ze stalowych poprzecznic i podłużnic oraz spoczywającej na nich żelbetowej płycie. Nawierzchnia jezdni bitumiczna.

Podpory stanowią: filary nr 1,2 – masywne, betonowe.; filar nr 3 – pochodzący z 1857 r., masywny ceglany, z licówką kamienną, główna część korpusu żelbetowa, zmodernizowana w 1993 r. Pomiędzy przęsłem nr 3 (ESTB) a przęsłem nr 4 (krata wielokrotna) znajduje się przęsło pośrednie przejściowe o konstrukcji wolnopodpartej złożonej z 4 belek walcowanych.

Przęsło nr 1 – zbudowane w 1961 r. Konstrukcję nośną przęsła tworzy wolnopodparty ustrój zespolony. Dźwigary główne wykonane są z kształowników walcowanych – dwuteowników szerokostopowych T 800 zespolonych z żelbetową płytą pomostu. Podpory stanowią: przyczółek nr 0 – masywny, żelbetowy, filar nr 1. Przęsło nr 1 ustawione na filarze za pośrednictwem słupów żelbetowych i łożyska stałego. Przęsło ESTB (nr 2) na łożysku ruchomym z 6 walcami.

Należy stwierdzić, iż most drogowy w Tczewie-Lisewie, posiada wartości zabytkowe, w szczególności historyczne, naukowe, architektoniczne i krajobrazowe. W swojej pierwotnej XIX-wiecznej formie stanowił unikatowe dzieło sztuki inżynierii mostowej. W chwili otwarcia stanowił najdłuższy most w Europie, a równocześnie element wielkiego europejskiego ciągu komunikacyjnego. Był to projekt bazujący na najnowszych osiągnięciach europejskiej myśli technicznej (Szwajcaria, Francja, Niemcy, Wielka Brytania). Zarówno obliczenia jak i konstrukcyjne opracowanie były dużym osiągnięciem technicznym, które zyskało uznanie na całym świecie. Most tczewski stał się także wzorem dla późniejszych realizacji konstrukcji mostowych w Niemczech. Na uwagę zasługuje również rozmach architektoniczno-rzeźbiarski realizacji, o którym świadczą nie tylko zachowane 4 neogotyckie wieże, ale również przekazy archiwalne ukazujące nieistniejące przyczółki i portale o rozbudowanej dekoracji rzeźbiarskiej. Oprócz architektonicznych wartości most tczewski prezentował również wysokie walory krajobrazowe. Wraz z mostem kolejowym z 1891 r., stał się rozpoznawalnym elementem miejscowego krajobrazu.

Wartości zabytkowe posiada zachowana część mostu z 1912 r. (przęsła nr 10,11,12; filary nr 12,13) będąca przedmiotem niniejszej decyzji. Jako efekt wielkich prac hydrologicznych na Wiśle jest historycznym i naukowym dokumentem, a zarazem nieodłącznym elementem składowym wspomnianego wyżej krajobrazu. Dodatkowo, elementy mostu (przęsło nr 10) z zachowanymi śladami zniszczeń wojennych (detonacja w 1939 r.), stanowią świadectwo wydarzeń we wrześniu 1939 r. Należy podkreślić, iż walki, jakie miały miejsce w związku z próbą przejścia mostu 1 września 1939 r., były jednymi z pierwszych, jakie miały miejsce w czasie II wojny światowej.

Pozostałe przęsła wraz z podporami, zaznaczone kolorem czerwonym na załączniku graficznym do niniejszej decyzji, stanowią późniejsze przekształcenia przedmiotowej budowli mostowej będące wynikiem działań wojennych w czasie II wojny światowej i powojennej odbudowy ze zniszczeń. Dokumentacja techniczna mostu z lat powojennych przedstawia kolejne etapy odbudowy, której efekty widoczne są dzisiaj w postaci niehomogenicznej konstrukcji przęseł i filarów. Klasyfikowane w w/w dokumentacji jako „tymczasowe” - powojenne konstrukcje nośne ocenia się jako elementy pozbawione wartości architektonicznych i estetycznych. Stwierdza się jednak za całkowicie zasadne uznać całość istniejącej budowli za zabytek ze względu na jej znaczące dziedzictwo niematerialne związane z rolą, którą to wybitne dzieło inżynierii mostowej odegrało w historii regionu, Polski i Europy. Z uwagi na powyższe wartości most tczewski jest przedmiotem zainteresowania historyków i naukowców, a także lokalnych organizacji społecznych. Stwierdza się, iż uznanie zabytkowych walorów mostu tczewskiego leży w interesie społecznym. W kontekście przywołanych argumentów należy objąć ochroną pozostałą część przedmiotowego mostu (nie objętą wpisem w 2000 r.) jako zabytku o szczególnej wartości społeczno-kulturowej.

Powyższe ustalenia znajdują pełne potwierdzenie w materiale dowodowym zgromadzonym w niniejszej sprawie. Most drogowy w Tczewie-Lisewie dzięki wartościom historycznym, naukowym i krajobrazowym wpisuje się w dziedzictwo kulturowe regionu, kraju i Europy, i zgodnie z przesłankami art.3 pkt 1 Ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, powinien zostać objęty ochroną konserwatorską poprzez wpisanie do rejestru zabytków. Tym samym w oparciu o art.6 ust. 1 pkt 1 lit. c, e i art. 9 ust. 1 Ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami orzekam jak w sentencji.

### POUCZENIE

Od decyzji niniejszej przysługuje stronom – na podstawie art.127 § 1 i art.129 § 1 i § 2 Kodeksu postępowania administracyjnego – odwołanie do Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego za pośrednictwem Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w terminie 14 dni od daty otrzymania decyzji.

Pomorski Wojewódzki  
Konserwator Zabytków  
*C. Kowalska*  
mgr Agnieszka Kowalska

#### Załączniki:

1. Kopia mapy ewidencyjnej z zaznaczonymi granicami ochrony konserwatorskiej
2. Pouczenie o skutkach wpisu do rejestru zabytków

#### Otrzymują:

1. Starostwo Powiatowe w Tczewie, ul. Piaskowa 2, 83-110 Tczew
2. Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku, ul. Franciszka Rogaczewskiego 9/19, 80-804 Gdańsk
3. WUOZ a/a, KA

#### Do wiadomości (po uprawomocnieniu decyzji):

1. Urząd Gminy Tczew, ul. Lecha 12, 83-110 Tczew
2. Urząd Gminy Lichnowy, ul. Tczewska 6, 82-224 Lichnowy
3. Starostwo Powiatowe w Malborku, Pl. Słowiański 17, 82-200 Malbork
4. Narodowy Instytut Dziedzictwa, ul. Kopernika 36/40, 00-924 Warszawa
5. Pomorski Urząd Wojewódzki, Wydział ds. Prawnych i Nadzoru, ul. Okopowa 21/27, 80-810 Gdańsk
6. Sąd Rejonowy w Tczewie, ul. Hugona Kollątaja 6, 83-110 Tczew





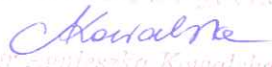
**POUCZENIE O SKUTKACH WPISANIA ZABYTKU NIERUCHOMEGO DO REJESTRU ZABYTEKÓW**

Z faktu wpisania zabytku nieruchomego do rejestru zabytków wynikają obowiązki i uprawnienia regulowane przez n/w akty prawne:

- 1) art. 5, art. 25-30, art. 36, art. 38-41, art. 43-45, art. 47-49, art. 50 ust. 3 i 4, art. 71-73, art. 76 ust.1, art. 78 ust. 1, 2 i 3, art. 108, art. 110, art. 113, art. 114, art. 117-120 Ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2014 r., poz. 1446 t. j.)
- 2) § 1, § 3-12, § 22-26 Rozporządzenia Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego z dnia 14 października 2015 r. w sprawie prowadzenia prac konserwatorskich, prac restauratorskich, robót budowlanych, badań konserwatorskich, badań architektonicznych i innych działań przy zabytku wpisanym do rejestru zabytków oraz badań archeologicznych (Dz. U. z 2015 r., poz. 1789)
- 3) art. 4 ust. 1 pkt 9 lit. d) Ustawy z dnia 28 lipca 1983 r. o podatku od spadków i darowizn (Dz. U. z 2009 r. Nr 93, poz. 768 z późniejszymi zmianami)
- 4) art. 12 ust. 1 pkt 11) Ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. o podatku rolnym (Dz. U. z 2006 r. Nr 136, poz. 969 z późniejszymi zmianami)
- 5) art. 7 ust. 1 pkt 6 Ustawy z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych (Dz. U. z 2010 r. Nr 95, poz. 613 z późniejszymi zmianami)
- 6) art. 13 ust. 4, art. 29 ust. 2, art. 45 ust. 2a, art. 68 ust. 3, art. 73 ust. 4, art. 84 ust. 4, art. 96 ust. 1a, art. 109 ust. 1 pkt 4 Ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 1997 r., Nr 115, poz. 741 z późn. zm.).

Gdańsk, 2016 r.

**Pomorski Wojewódzki Konserwator Zabytków**

Pomorski Wojewódzki  
Konserwator Zabytków  
  
mgr Agnieszka Kowalska

