

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	R	S	T	U	V	X	Y	Z	Nr
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----

1. Obiekt

MOST BRAMY LUBICKIEJ

2. Czas powstania

1882-1884

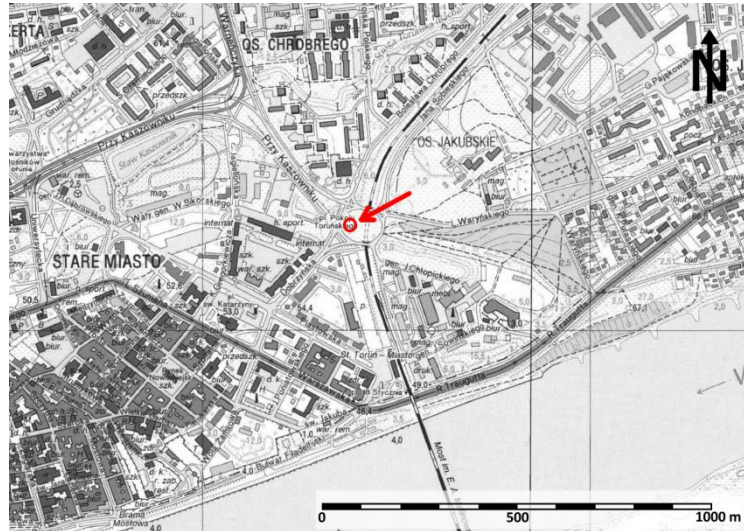
3. Miejscowość

TORUŃ

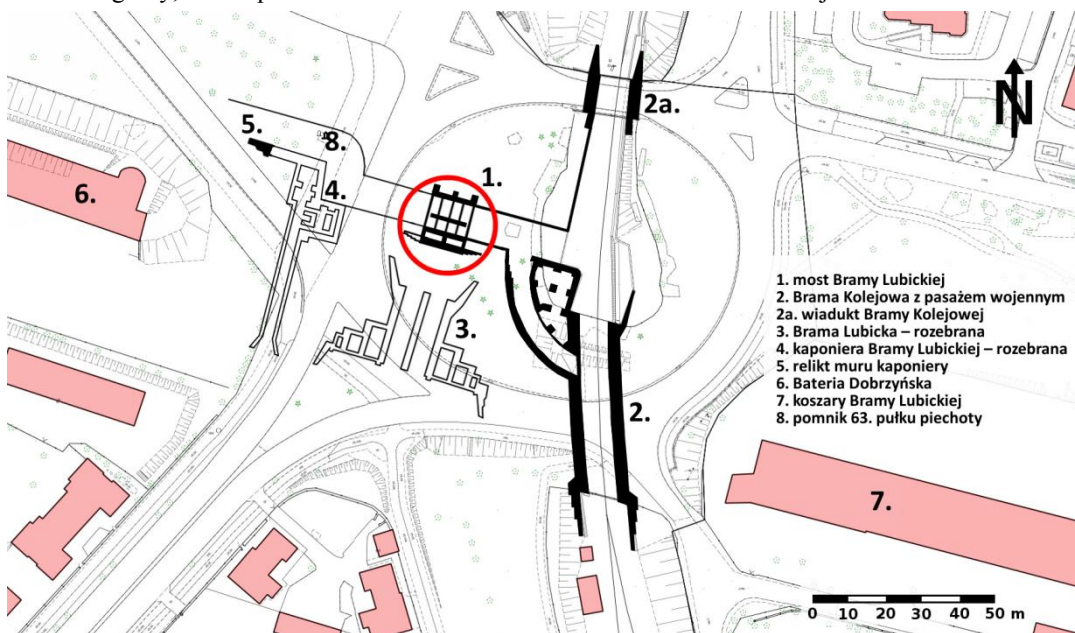
11. Zdjęcia, rzut, przekrój, sytuacja, orientacja



Widok ogólny, strona południowo-zachodnia



Orientacja



1. most Bramy Lubickiej
2. Brama Kolejowa z pasażem wojennym
- 2a. wiadukt Bramy Kolejowej
3. Brama Lubicka – rozebrana
4. kaponiera Bramy Lubickiej – rozebrana
5. relikw muru kaponier
6. Bateria Dobrzyńska
7. koszar Bramy Lubickiej
8. pomnik 63. pułku piechoty

Sytuacja – obrysem oznaczono
obiekty niezachowane

4. Adres

Plac Pokoju Toruńskiego

Dz. nr 109; obręb 18

5. Przynależność administracyjna

województwo: kujawsko-pomorskie

gmina: Miasto Toruń,

powiat: toruński grodzki

6. Poprzednie nazwy miejscowości

Thorn

7. Przynależność administracyjna przed

31.XII.1998

województwo: toruńskie

8. Właściciel i jego adres

Skarb Państwa

9. Użytkownik i jego adres

Miejski Zarząd Dróg
ul. Grudziądzka 159, 87-100 Toruń

10. Rejestr zabytków

Nr

data

12. Autorzy, historia obiektu, określenie stylu

Most został zbudowany w latach 1882-1884 jako integralny element Bramy Lubickiej, wraz z sąsiadującymi obiektami fortecznymi tzw. rozszerzonego rdzenia Twierdzy Toruń: od wschodu – zespołem Bramy Kolejowej (z pasażem wojennym i blokhauzem) i Koszarami Bramy Lubickiej; od zachodu – kaponierą Bramy Lubickiej i Baterią Dobrzyńską [zob. ryc. 1-5]. Dokumentację projektową mostu wykonano w toruńskiej Fortyfikacji (*Fortifikation Thorn*), w ramach dokumentacji nowych obwałowań założonych między wierzchołkiem Bastionu IV a Fortem Jakuba (koncepcje rozplanowania od 1877 [ryc. 2, 3], najstarsza zachowana rycina kaponiery Bramy Lubickiej z 1879 r.). Zachowane rysunki dokumentacji powykonawczej mostu Bramy Lubickiej datowane 17 kwietnia 1884 znajdują się na jednej planszy z rysunkami wiaduktu drogowego nad torami kolejowymi (ob. północna część ronda Placu Pokoju Toruńskiego) [ryc. 6, 6a – 6g].

Był węzłowym punktem komunikacji drogowej w północno-wschodnim froncie rdzenia Twierdzy Toruń, jako jedyny na tym odcinku publiczny przejazd przez ciągłą fosę forteczną. Przez Bramę Lubicką łączył ul. Dobrzyńską i Skrzyńskiego z trzema ważnymi drogami – obecne: ul. Waryńskiego (kier. Jakubskie Przedmieście – Lubicz – Warszawa), ul. Chrobrego (droga do Fortu IV), ul. Przy Kaszowniku. Znaczna szerokość mostu (ponad 12m) odpowiadała jego znaczeniu i zarazem szerokości dwuprzjazdowej Bramy Lubickiej.

Zgodnie z wytycznymi Ministerstwa Wojny ze stycznia 1872 r. dla bram „pokojoyowych” (tj. przeznaczonych do użytku cywilnego na stopie pokojowej) most był „wygodny” (tj. odpowiednio szeroki, zaopatrzony w chodniki dla pieszych) i zamykany po środku bramą z kraty fortecznej – były to dwie bramy odrębnie dla każdego kierunku ruchu i dwie furty w linii chodników [ryc. 6d].

dokończenie – wkładka 1

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

Sytuacja: most znajduje się na Placu Pokoju Toruńskiego, na osi ul. Dobrzyńskiej, przy zachodniej krawędzi wyspy centralnej ronda (ok. 10 m od wewnętrznego krawężnika jezdni), ok. 30 m na zach. od północnego wylotu tunelu Bramy Kolejowej [fot. 1a, 1b].

Materiał: stalowe kształtowniki walcowane i odlewy żeliwne: dwuteowniki wys. 32 cm i 25 cm, teowniki szerokostopowe 7,5 cm (średnik) x 15,5 cm (stopa), kątowniki 10,5 x 10,5 cm; pręty kwadratowe 7,5 cm. Żeliwne kolumny $\Phi 15$ cm o wysokości trzonu 2,96 m, na kwadratowych stopach z trójkątnymi żebrami stabilizującymi opinającymi trzon, zwieńczone kapitelami kielichowymi wys. 39 cm i wachlarzowymi, ażurowanymi impostami wys. 95,5 cm, szer. górą 140 cm [fot. 7, 8].

Połączenia nitowe (większość) i śrubowe. Elementy stalowe malowane: antykorozyjnie i w kolorze szaro-zielonym [fot. 19].

Mury przyczółkowe: ceglane, na wątku główkowym, spoinowane zaprawą cementową (tylko po stronie płd. – skarpy fosy), zwieńczone rolką, na której bloki granitowe wys./szer. 40/50 cm [fot. 13, 14, 15]. Betonowe ławy fundamentowe (murów i podpory pośredniej).

Mieszanka żwirowo-tłuczniowa na podbudowie z cegieł (nawierzchnia jezdnia), deski na belkach stalowych (chodniki).

Konstrukcja: most dwuprzęsłowy o przęsłach nierównej długości (4,00 i 6,00 m., przęsło krótsze od strony płd. /bramnej/), oparta na murowanych przyczółkach (odcinkach murów skarpowego i przeciwskarpowego fosy) oraz podporze pośredniej – ramie złożonej z 5 słupów (kolumn) żeliwnych spiętych górą ocepem, usztywnionej poprzecznie przez rozłożyste imposty kolumn [fot. 3, 4, 5, ryc. 6c, 6d].

Konstrukcję nośną przęsła tworzą: belki dwuteowe wys. 25 cm, 14 szt. w przęsle krótszym (środkowa belka zdwojona – fot. 17); 13 szt. wys. 32 cm, w przęsle dłuższym, w rozstawie 0,9 m i 1,25 m (skrajne). Belki związane poprzecznie blachami połączonymi ze środkami belek poprzez kątowniki – dwoma w przęsle dłuższym, jednym w przęsle krótszym [fot. 12, ryc. 6b]. Oparcie belek na podporach: przyczółki – na kamiennej podwalinie osadzonej na odsadźce w murach [fot. 13], poprzez szeroki i gruby płaskownik (niedostępny do pomiaru) zakotwiony w podwalinie, stanowiący łożysko ślizgowe dla belek; podpora pośrednia – mijankowo na belce ocepowej podpory z dwuteownika wys. 32 cm, łączonego w połowie długości obustronną, ześrubowaną nakładką [fot. 9, 10]. Końcówki belek na przyczółkach obmurowane.

Wzdłuż ocepki podpory pośredniej, po stronie północnej, do spodu konstrukcji zamocowana para kątowników (10,5 x 10,5 cm), między nimi osadzono podstawy słupów bramy kratowej (pręty kwadratowe 7,5 cm) pierwotnie przegradzającej most [fot. 10, 16].

Podstawą nawierzchni mostu jest poprzeczny ruszt z gęsto ułożonych szerokostopowych belek teowych (wys. 7,5 cm, szer. stopy 15,5 cm; światło między stopami – 7,0 do 7,5 cm), o długości równej połowie jego szerokości (ich styk, widoczny pomiędzy środkową parą belek przęsła krótszego), połączonych nitami z co drugą belką nośną (naprzemiennie) [fot. 17, 18, 20, 22]. Podbudowę nawierzchni stanowią cegły ułożone na stopkach belek rusztu wzdłużnie (na sucho), bezpośrednio na nich ułożono nawierzchnię o profilu ‘daszkowym’, z mieszanki żwirowo-tłuczniowej, grubości od 45 (środkiem) do 30 cm (na skrajach). Uskok spodniej płaszczyzny rusztu, wynikający z różnicy wysokości belek nośnych w przęsłach, ujęty kątownikiem 10,5 cm [fot. 9].

Chodniki obustronne były założone na poziomie gzymsów murów fosy. Miały szerokość 2,0 m, nawierzchnię drewnianą ułożoną na belkach dwuteowych opartych na niskich słupkach (po 9 par), 43 cm ponad jezdnią. Chodniki były wyciągnięte poza przyczółki ok. 2 m po stronie polnej i ok. 3 m po stronie bramnej.

dokończenie – wkładka 1

<p>14. Kubatura</p> <p style="text-align: center;">53,70 m³ (korytarz w przyczółku płd.)</p>	<p>15. Powierzchnia użytkowa</p> <p style="text-align: center;">126,80 m² + 23,71m² (płyta mostu + korytarz w przyczółku płd.)</p>	<p>16. Przeznaczenie pierwotne</p> <p style="text-align: center;">komunikacja</p>	<p>17. Użytkowanie obecne</p> <p style="text-align: center;">brak (teren zielony)</p>
<p>18. Prace budowlane i konserwatorskie, ich przebiegi i dokumentacja</p> <p>Nie prowadzono.</p> <p>Po przypadkowym odkryciu w lutym 2018 r., w ramach inwestycji modernizacji Placu Biskupa Chrapka (inwestor: MZD Toruń, wykonawca: Budimex), zamontowano właz kanałowy umożliwiający dostęp do konstrukcji mostu [fot. 1a, 1b].</p>		<p>19. Stan zachowania (fundamenty, ściany zewnętrzne, ściany wewnętrzne, sklepienia, stropy, konstrukcje dachowe, pokrycia dachu, wyposażenie i instalacje)</p> <p>Generalnie dobry.</p> <p>Konstrukcja nośna: podpory, belki przęsł – nie wykazuje ubytków i odkształceń.</p> <p>Konstrukcja nawierzchni (ruszt) uszkodzona w narożniku południowo-zachodnim (w miejscu przypadkowego odkrycia) – zerwane dwie belki rusztu na odcinku o długości 1,5 do 2 m [fot. 2]. Elementy stalowe pokryte nawarstwieniami korozyjnymi, powłoki malarskie zachowane reliktoowo [fot. 19].</p> <p>Ceglana podbudowa nawierzchni – niektóre cegły spękane, nieliczne skruszone [fot. 20, 22]. Całość zawilgocona.</p> <p>Nawierzchnia – stan nierozpoznany (zasypana, ok. 1,5 m poniżej współczesnej powierzchni gruntu).</p> <p>Balustrady, brama kratowa – brak.</p> <p>Fosa pod mostem zasypana w ok. 2/5 głębokości, zasypisko ukrywa policzki przęsł, podstawy kolumn podpory pośredniej i murów przyczółkowych [fot. 3, 4, 24].</p> <p>Południowy (skarpowy) mur przyczółka – zachodni mur oporowy zniszczony (podczas budowy kolektora kanalizacyjnego, lata 70. XX w); górna powierzchnia wodochronna (<i>dosdan</i>) – stan dobry [fot. 23]; sklepiony korytarz komunikujący ścieżkę straży u podnóża wału – stan nierozpoznany (nieдоступny – zasypany).</p>	
		<p>20. Najpilniejsze postulaty konserwatorskie</p> <p>Ochrona prawna – wpis do rejestru zabytków jako zabytku techniki mostowej – unikalnej konstrukcji inżynierskiej.</p> <p>Ochrona bierna – zakaz lokalizacji nowych inwestycji drogowych, sieciowych i innych w obrysie mostu oraz dawnej fosy między mostem a Bramą Kolejową.</p> <p>Postulowane wykorzystanie dla kwalifikowanej turystyki (fortecznej, podziemnej).</p> <p>Potencjalna możliwość wyeksponowania konstrukcji mostu wraz z murami fosy (odkopenia) w stronę Bramy Kolejowej, z udostępnieniem całości zespołu: Brama Kolejowa – most Bramy Lubickiej wraz z odcinkiem fosy.</p>	

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

Tajne Archiwum Państwowe Pruskie Dziedzictwo Kulturowe w Berlinie-Dahlem (*Geheimes Staatsarchiv Preussischer Kulturbesitz*), zespół XI. *Heeres Archiv, Festungspläne des Kriegsministeriums*. W zespole zachował się rysunki koncepcyjne i sprawozdawcze, dołączone do rozliczenia inwestycji:

- *Plan der Erweiterung der Stadt-Enceinte, Project vom 7-ten September 1877*. Sygn.: E 70794-1.
 - *Erweiterung der Stadt Enceinte. Brücke über Hauptgraben vor dem Leibitschen Thor, Chaussee Überführung nördlich des Eisenbahn-Tunnels. Blatt 11. 17 April 1884*. Sygn.: E 70788.
 - *Erweiterung der Stadt Enceinte. Grundriss Plan. 17 April 1884*. Sygn.: E 70784.
- oraz
- *Uebersichtsplan der Stadtenceinte und des Stadterweiterungs Terrains. 15 April 1902*. Sygn.: E 70795.

Archiwum Państwowe w Toruniu, Rozbiórka Fortyfikacji stałych [w Toruniu i Grudziądzu]; 1920-1921; sygn. 69/183/0/38 – w tym teczka nr 3038. „Rozbiór Bramy Lubickiej”, założona 9 kwietnia, rachunek za wykonaną rozbiórkę z dnia 9 sierpnia 1921.

22. Bibliografia

Janusz Pokrzywnicki, *Bramy Twierdzy Toruń*, Atlas Twierdzy Toruń, z. 6, s. 13, 22 i 23; ryc. 27, 31. Toruń 2013.

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

Fotografie lotnicze z lat przed 1918 i ok. 1922 – zbiory prywatne (kolekcja Szostkiewicza).

24. Uwagi różne

Wartość zabytkowa mostu polega na zachowaniu kompletnej konstrukcji w stanie pierwotnym, która przetrwała dzięki wyłączeniu jej z eksploatacji i ukryciu pod ziemią przed blisko 100 laty oraz użyciu żeliwnych elementów o cechach dekoracyjnych (kapitele, imposty).

25. Opracował

tekst Lech Narębski, Adam Kowalkowski
plany, rysunki Adam Kowalkowski
zdjęcia, fotografie Lech Narębski, Adam Kowalkowski, Janusz Pokrzywnicki
miejsca przechowywania negatywów / autorzy /

Karta po wypełnieniu podlega ochronie na podstawie przepisów prawa autorskiego

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

27. Załączniki

Wkładki nr 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8.

28. Miejscowość: TORUŃ	29. Obiekt (nazwa jak w karcie) MOST BRAMY LUBICKIEJ	30. Zawartość wkladki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego) pkt 12 i 13 – dokończenie; pkt 11 – ilustracje – reprodukcje archiwalne
-------------------------------	--	---

Pkt. 12 – dokończenie

Po rozebraniu Bramy Lubickiej w roku 1921 (kwiecień – sierpień) i demontażu krat, balustrad i chodników, most wraz z fosą został zasypany ziemią pochodzącą z niwelacji wału fortecznego. Likwidacja fortyfikacji w latach 20. XX w. polegała na niwelacji wału i zasypaniu fosy oraz rozbiórkach budowli murowanych, z wyłączeniem obiektów przydatnych dla wojska. Wyburzano przede wszystkim budowle (lub ich części) posadowione ponad poziomem gruntu. W rejonie obecnego Placu Pokoju Toruńskiego zachowano zespół Bramy Kolejowej z funkcjonującym szlakiem kolejowym, zaś przyległy pasaż wojenny i blokhauz (podobnie jak most) znikły w zasypisku fosy. Z zespołu kaponiery Bramy Lubickiej położonego na zachód od mostu została rozebrana część wbudowana w wał (laboratorium amunicyjne i położony nad nim schron pogotowia), natomiast samą kaponierę w fosie prawdopodobnie tylko zasypano – o czym świadczy odsłonięty w wykopie instalacyjnym (luty 2018 r.) kraniec jej zachodniego, skarpowego muru oporowego [ryc. 7, 8].

W rozwidleniu ulic Chrobrego i Przy Kaszowniku, w roku 1913 powstała unikalna budowla – schron radiostacji fortecznej (rozebrany po 1980 r.) [ryc. 9].

Przed 1914 rokiem pod mostem przeprowadzono wodociąg (obecnie nieczynny).

Pkt. 13 – dokończenie

Rzut: zbliżony do kwadratu – rozpiętość (długość wyznaczona szerokością fosy) 10 m, konstrukcji 10,80 m, szerokość 12,68 m. Przyczółki – stanowią odcinki obustronnego obmurowania fosy: południowy (przybramny, skarpowy) o łącznej grubości 4,58 m zawiera w sobie sklepiony korytarz komunikujący ścieżkę straży u podnóża wału (szer. 1,87 m), jego ściany mają grubość 1,03 m od strony fosy, 1,68 m od strony obsypanej i po tej stronie są przedłużone o mury oporowe podtrzymujące skarpe wału, całość przykrywa skośna płaszczyzna wodochronna (*dosdan*) z cegły na płask, zatarta gładko zaprawą cementową; północny (przeciwskarpowy) o grubości 1,42 m, wzmocniony trzema szkarpami szer. 1,68 m (skrajne) i 1,29 m (środkowa), sięgającymi w głąb nasypu na 3,10 m od lica w fosie.

Podpora pośrednia złożona z pięciu kolumn żeliwnych w rozstawie 2,25 m. opartych na ciągłej ławie fundamentowej (dług. 10,50 m), podtrzymujących oczep – dwuteową belkę stalową wys. 32 cm, dług. 12,68 m (łączoną w połowie długości) [ryc. 6a, 6b].

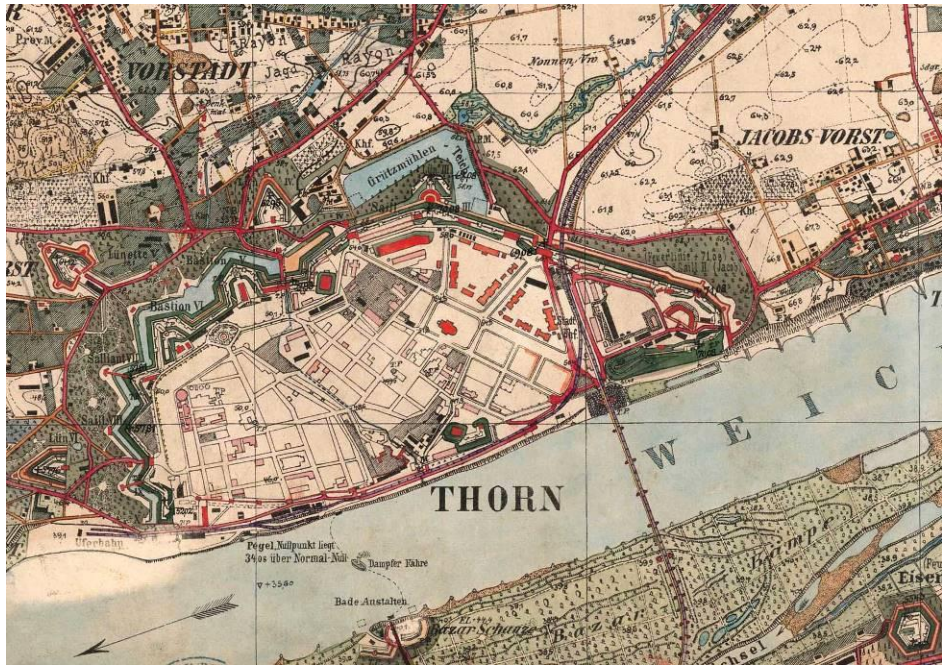
Bryła: całkowicie zagłębiona poniżej współczesnego poziomu gruntu, dwupoziomowa. Dolny poziom tworzą podpory – przyczółki o wysokości od dna fosy do oparcia konstrukcji mostu 4,54 m (wys. całkowita murów do gzymsu 5,50 m) i podpora pośrednia o wysokości 3,99 m; górny poziom – płyta nośna z nawierzchnią jezdnią. Powyżej poziomu nawierzchni były (niezachowane) – balustrady (1,0 m) i brama kratowa (3,0 m).

Elewacje: nieekspozowane – w fosie mury przyczółków gładkie, bez artykulacji i otworów; policzki płyty przęsła z linią chodnika wyniesioną ponad jezdnią, w części południowej krata forteczna (przęsło krótsze), w części północnej prosta balustrada (przęsło dłuższe).

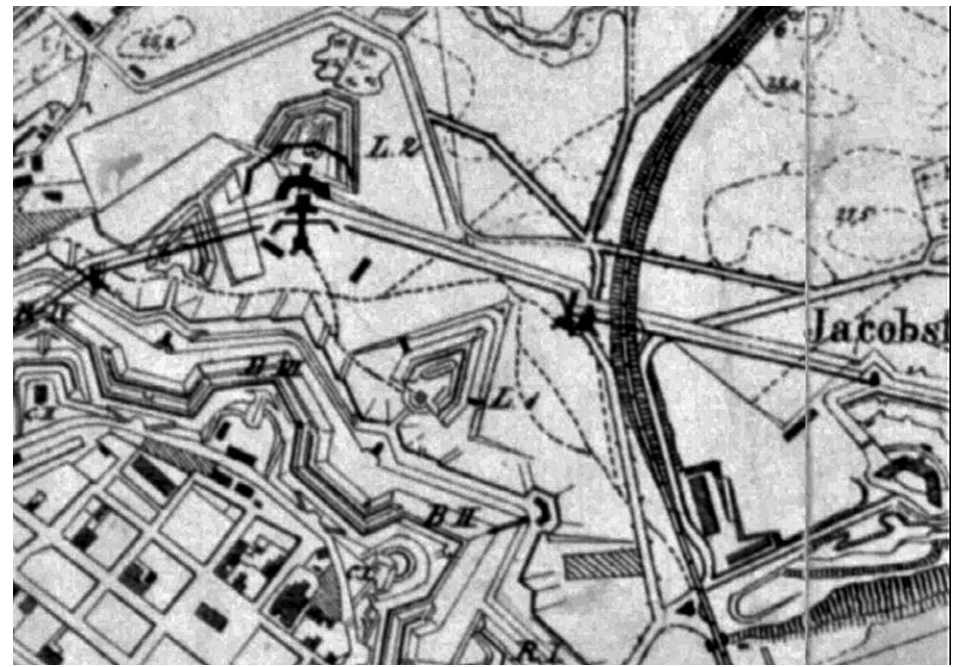
Wnętrze: Sklepiony kolebkowo korytarz w przyczółku płd., pod mostem w fosie brukowana droga po stronie przeciwskarpy (pod przęsłem dłuższym).

Wyposażenie: brama kratowa (z latarnią gazową?), balustrady boczne, chodniki – nie zachowane.

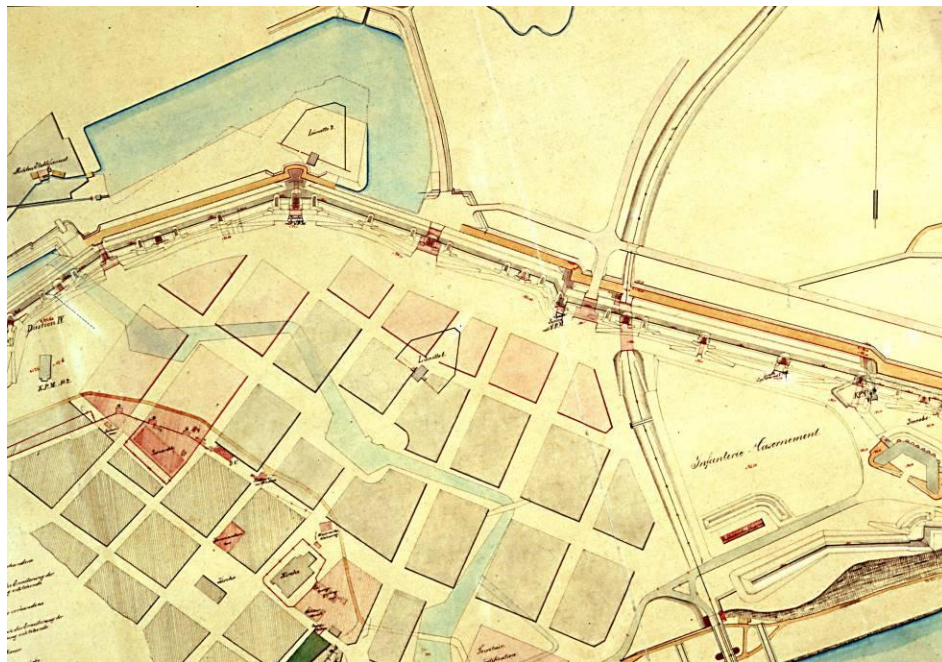
Instalacje: Współczesnych instalacji brak. Historyczne: 1/ przewód wodociagowy (rura żeliwna $\Phi 200$ mm), podwieszona pod konstrukcją po stronie zachodniej, w osłonie z ram stalowych podwieszonych do konstrukcji mostu i obudowanych deskami (obudowa niezachowana), przepusty dla wodociągu w murach przyczółków w rurach żeliwnych $\Phi 400$ mm; 2/ przewód gazowy $\Phi 1,5'$, zasilający pierwotnie lampę gazową(?), ob. nieczynny. Studnie odwodnienia drogi przy skarpach przyczółka płn., z ujściami wyprowadzonymi do fosy.



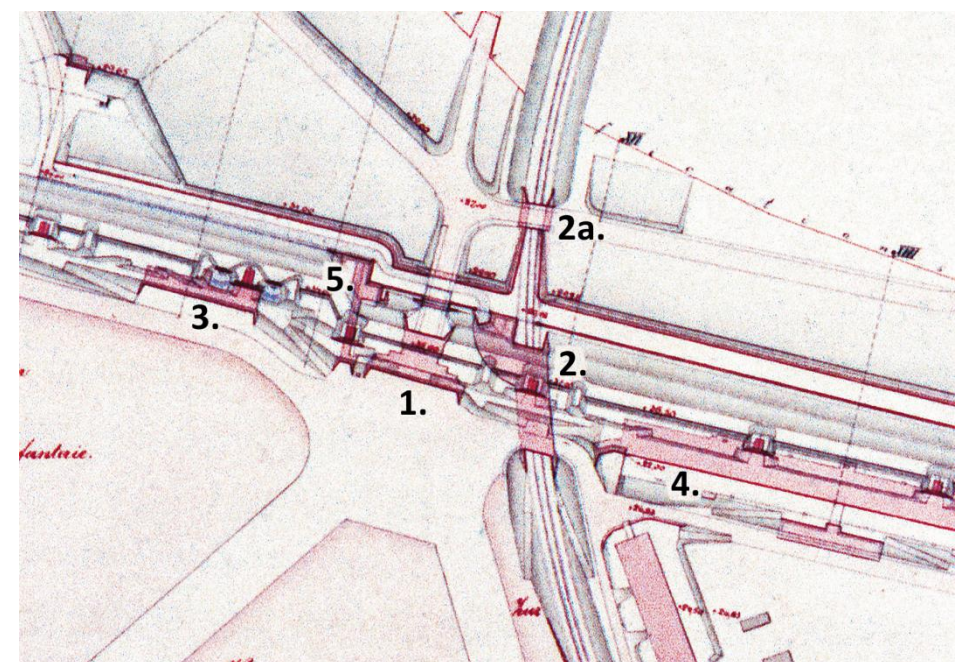
ryc. 1.



ryc. 2.



ryc. 3.

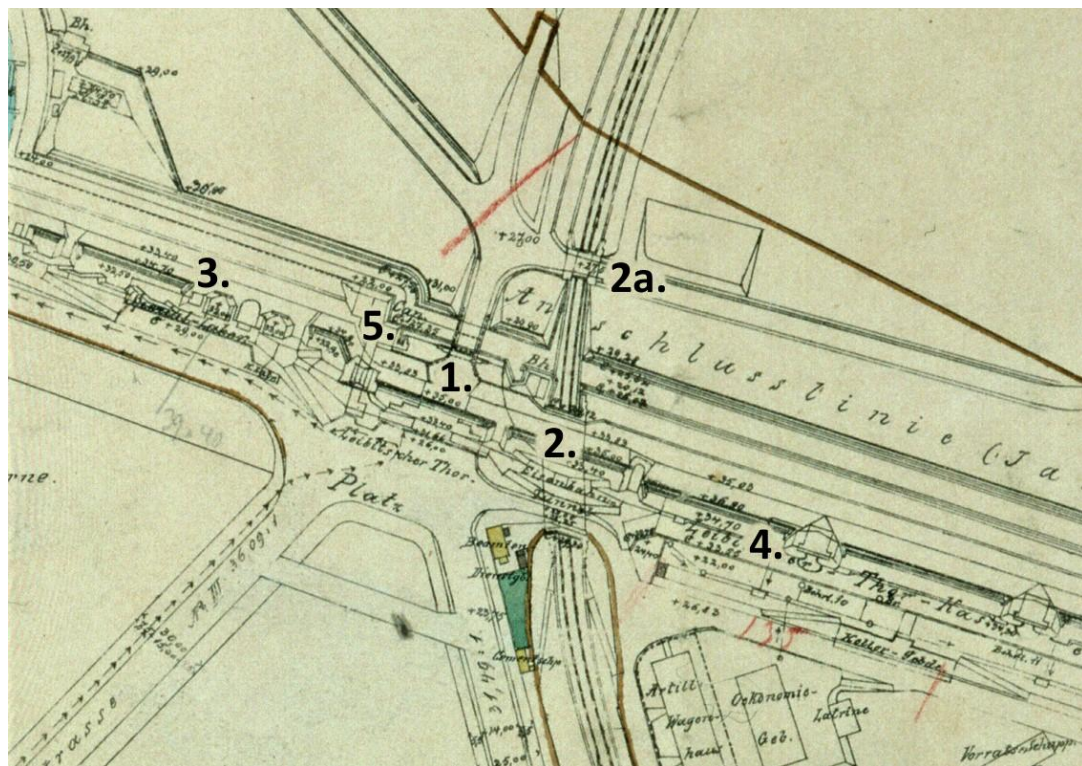


ryc. 4.

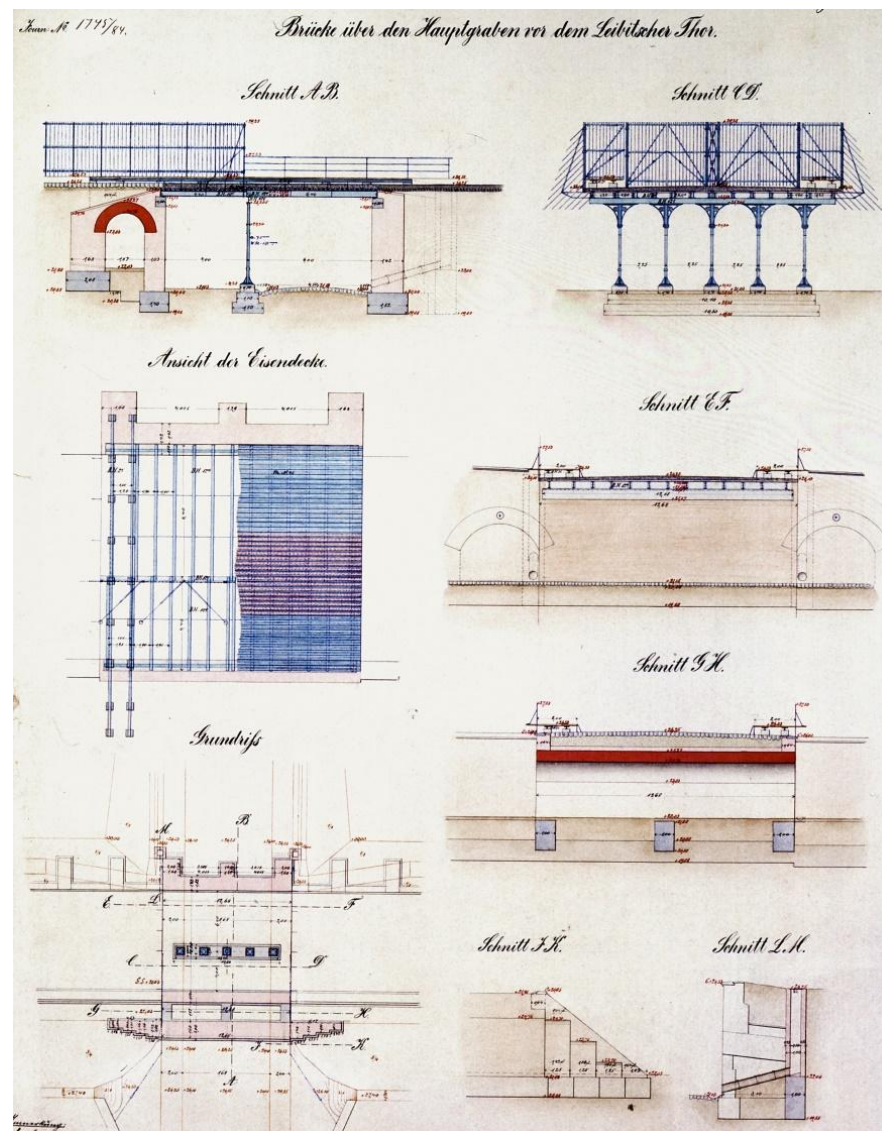
28. Miejscowość: **TORUŃ**

29. Obiekt (nazwa jak w karcie)
MOST BRAMY LUBICKIEJ

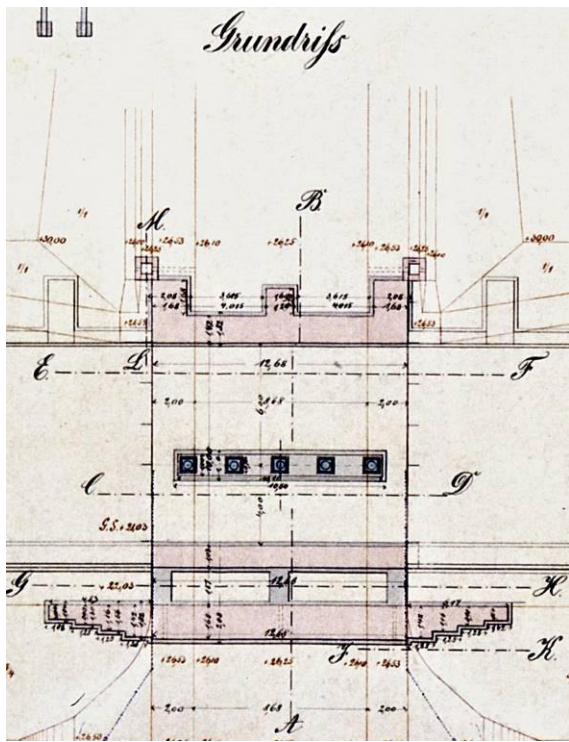
30. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)
pkt 11 – ilustracje – reprodukcje archiwalne



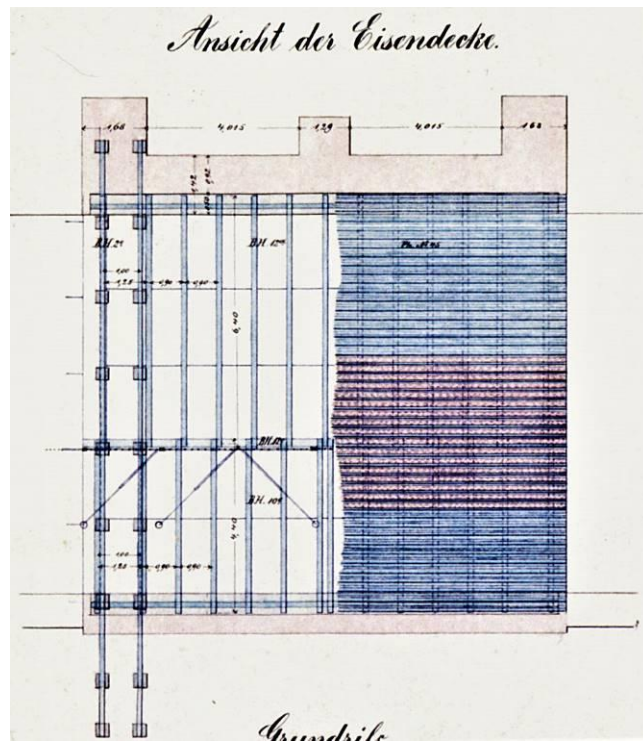
ryc. 5.



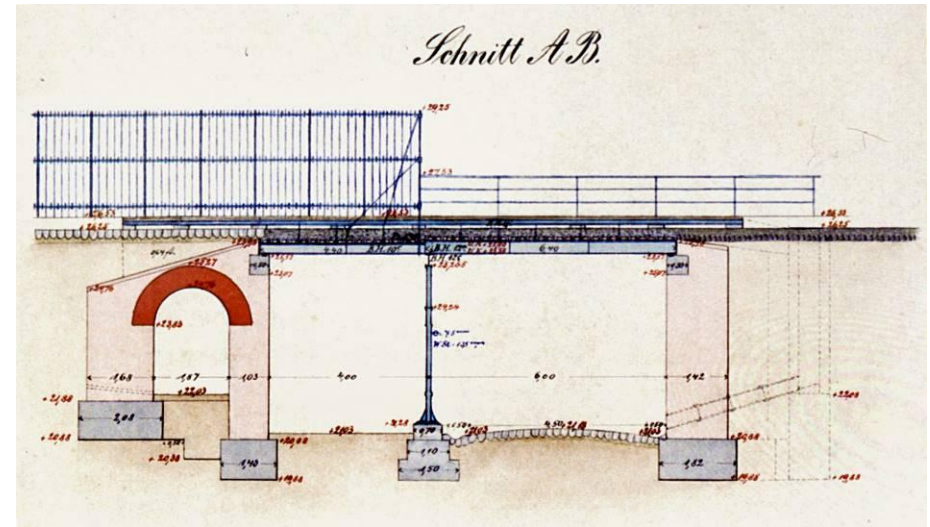
ryc. 6.



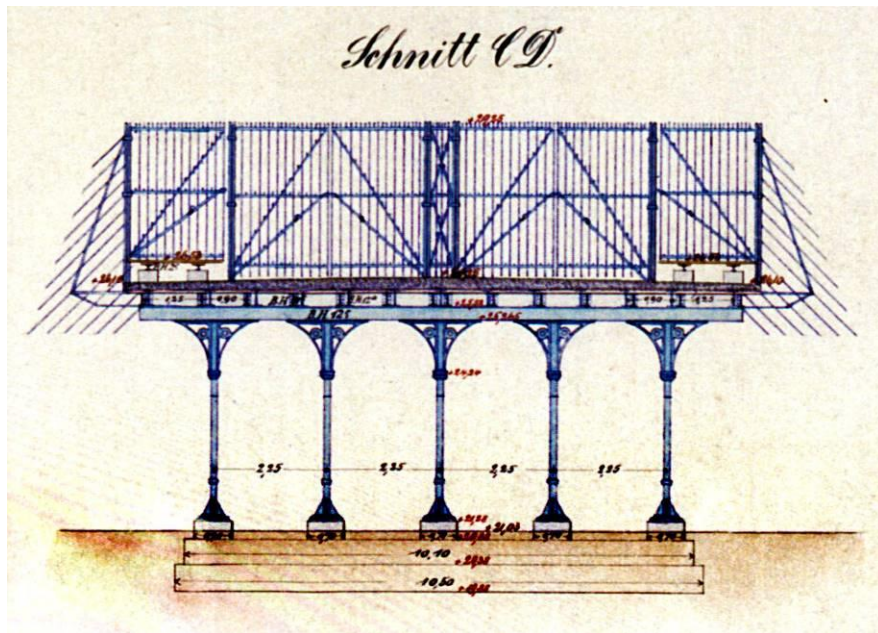
ryc. 6a.



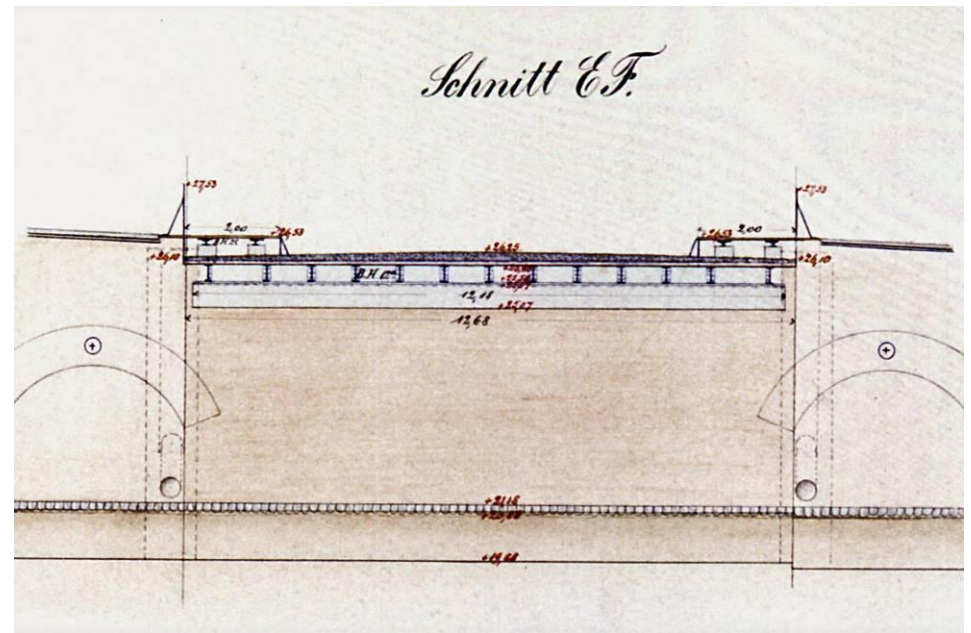
ryc. 6b.



ryc. 6c.



ryc. 6d.

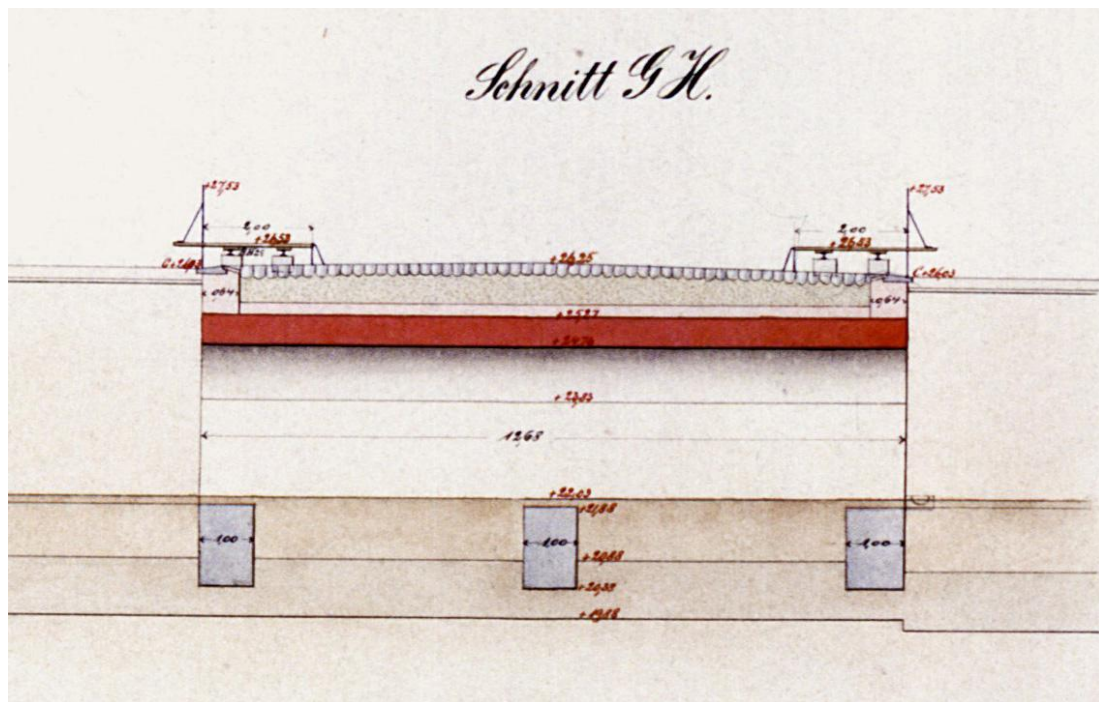


ryc. 6e.

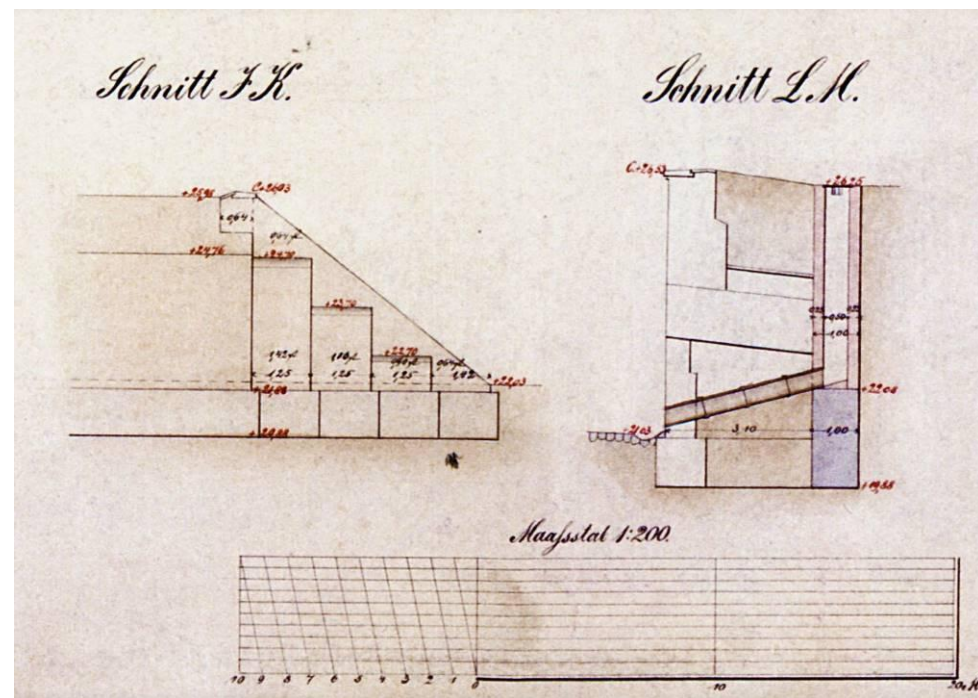
28. Miejscowość: **TORUŃ**

29. Obiekt (nazwa jak w karcie)
MOST BRAMY LUBICKIEJ

30. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)
pkt 11 – ilustracje – reprodukcje archiwalne



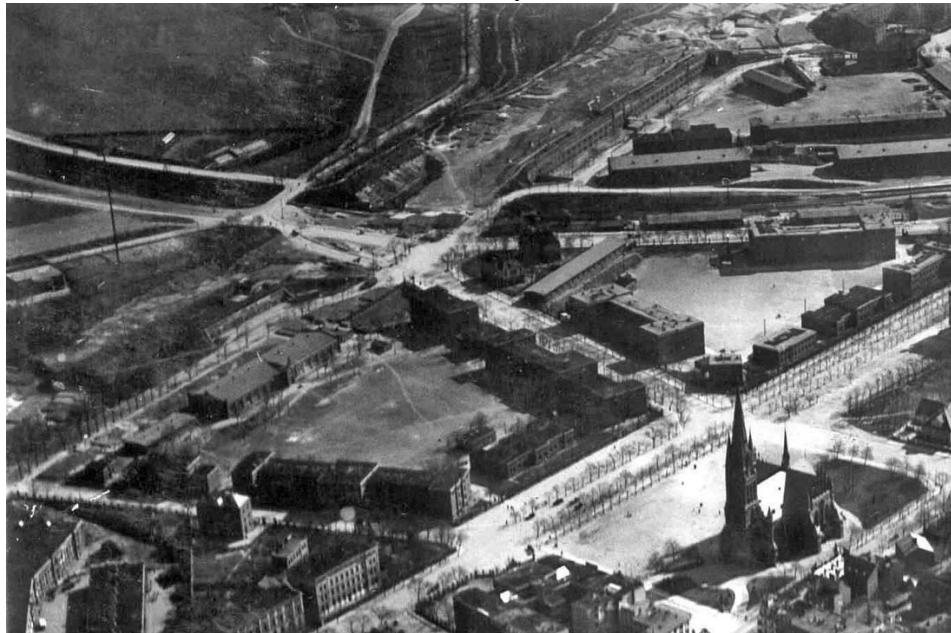
ryc. 6f.



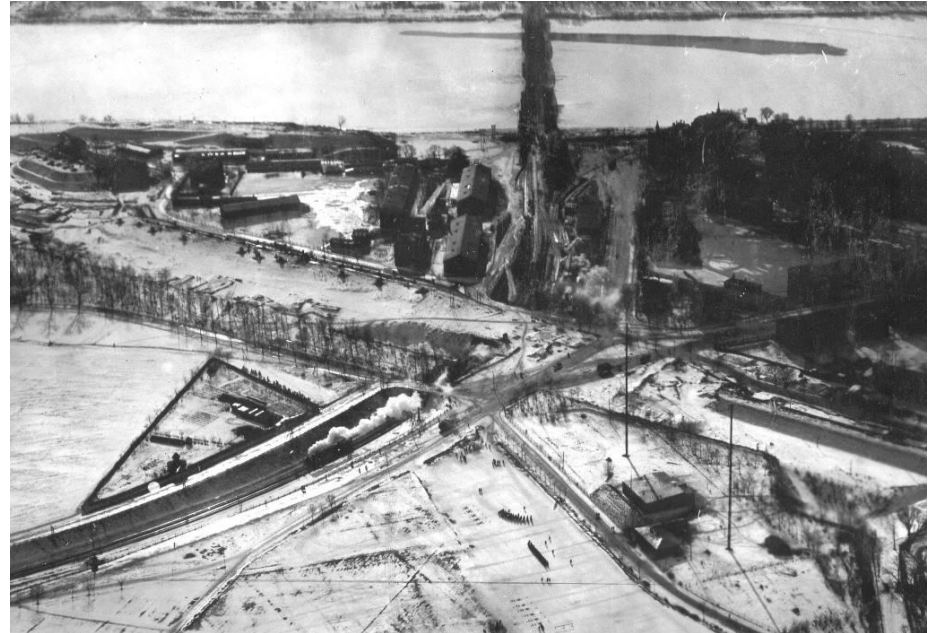
ryc. 6g.



ryc. 7.



ryc. 8.



ryc. 9.

28. Miejscowość: **TORUŃ**29. Obiekt (nazwa jak w karcie)
MOST BRAMY LUBICKIEJ30. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)
pkt 11 – dokumentacja fotograficzna

fot. 1a.



fot. 1b.



fot. 2.



fot. 3.



fot. 4.



fot. 5.



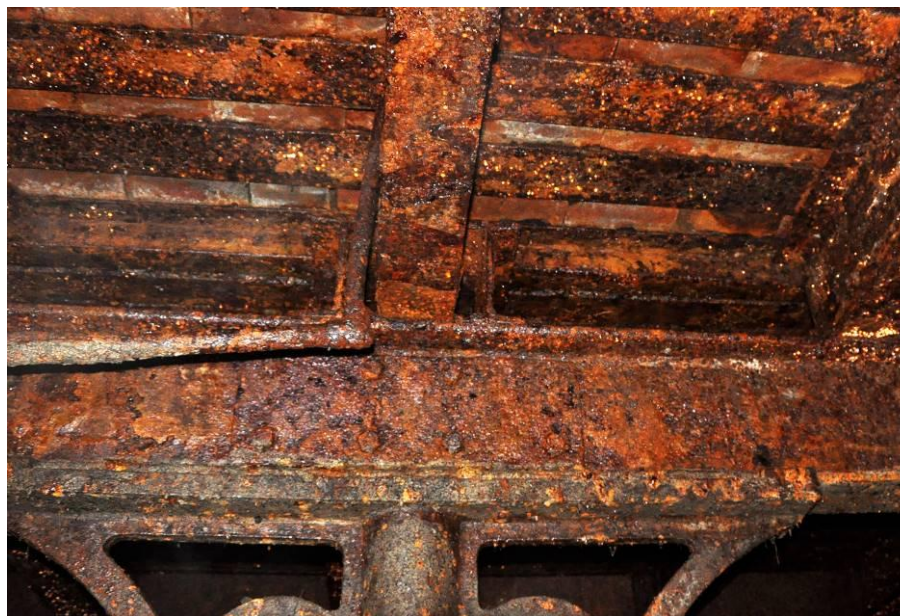
fot. 6.



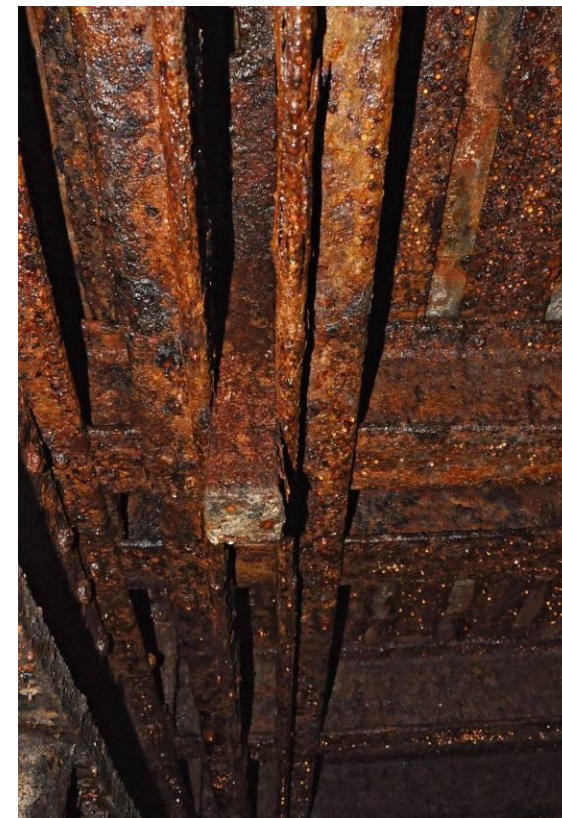
fot. 7.

28. Miejscowość: **TORUŃ**29. Obiekt (nazwa jak w karcie)
MOST BRAMY LUBICKIEJ30. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)
pkt 11 – dokumentacja fotograficzna

fot. 8.



fot. 9.



fot. 10.



fot. 11.



fot. 12.



fot. 13.



fot. 14.

28. Miejscowość: **TORUŃ**29. Obiekt (nazwa jak w karcie)
MOST BRAMY LUBICKIEJ30. Zawartość wkladki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)
pkt 11 – dokumentacja fotograficzna

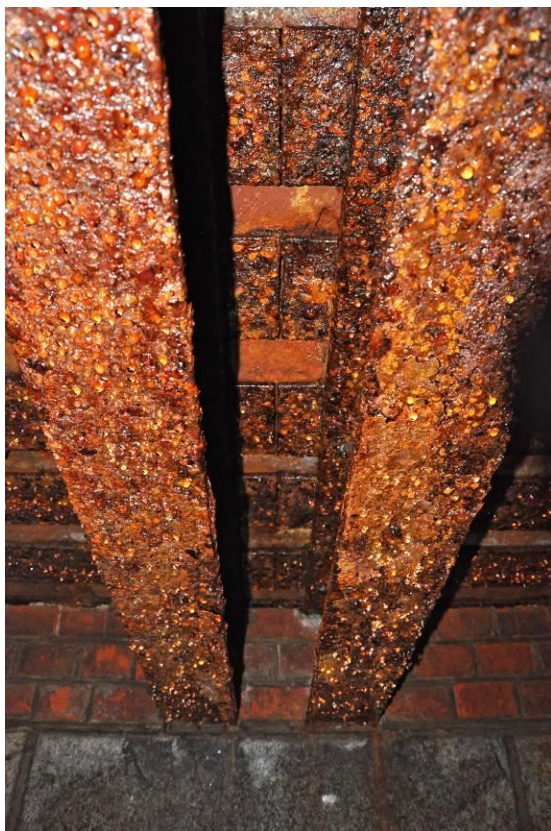
fot. 15.



fot. 16.



fot. 17.



fot. 18.



fot. 19.

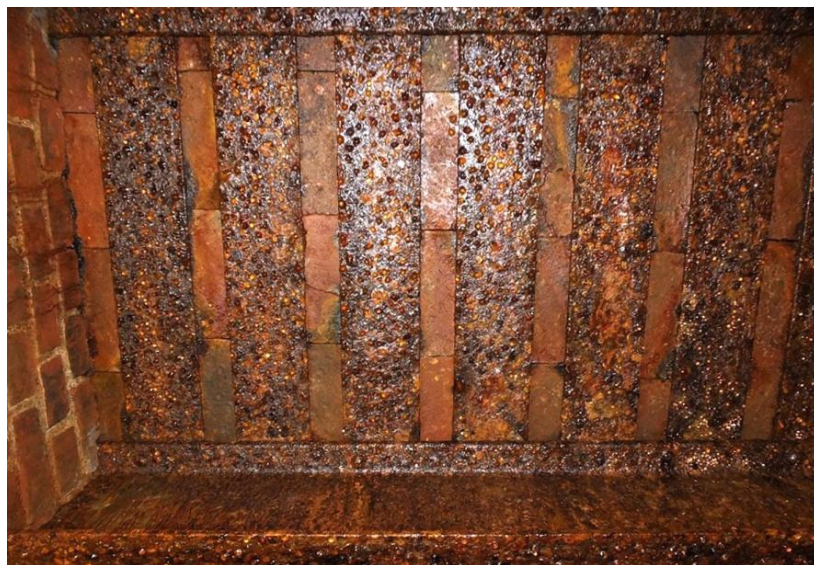


fot. 20.

28. Miejscowość: **TORUŃ**

29. Obiekt (nazwa jak w karcie)
MOST BRAMY LUBICKIEJ

30. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)
pkt 11 – dokumentacja fotograficzna, spis ilustracji



fot. 21.



fot. 22.



fot. 23.



fot. 24.

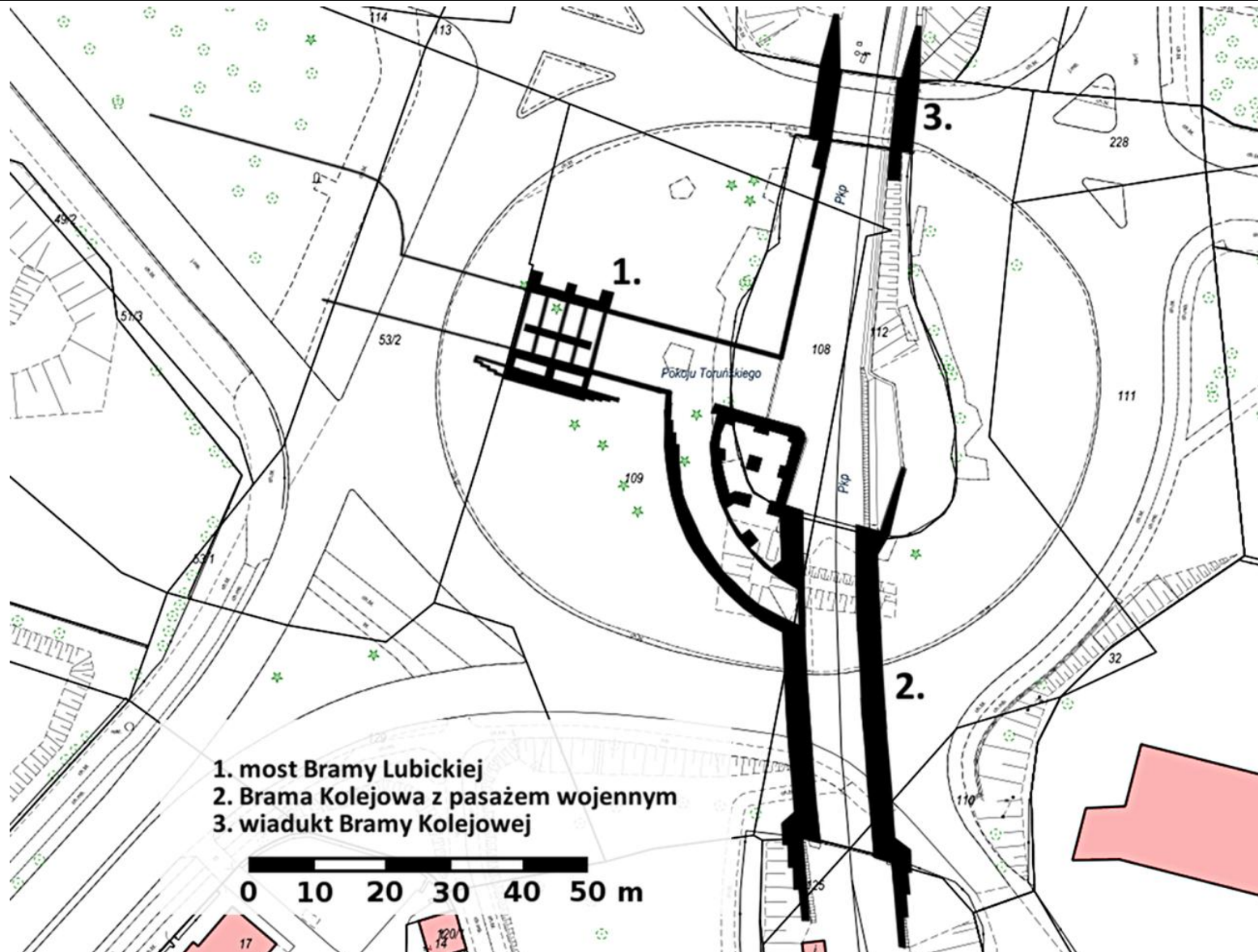
SPIS ILUSTRACJI:

A – reprodukcje map, planów i zdjęć archiwalnych (odnośniki w tekście „[ryc. nr]”)

1. Rdzeń Twierdzy Toruń po rozbudowie (wycinek mapy twierdzy z roku 1891, sygn. GStA PK A 70540)
2. Rdzeń Twierdzy Toruń, część północno-wschodnia – wkreślono linię wałów rozszerzonego rdzenia i starych fortyfikacji zniesionych po 1884 r. (wycinek mapy twierdzy, 1889, sygn. GStA PK E 70547)
3. Projekt zagospodarowania terenu objętego fortyfikacjami rozszerzonego rdzenia – w tle bloków zabudowy uwidoczniiony zarys fosy bastionów oraz linia średniowiecznych murów obronnych Nowego Miasta (wycinek planu rozszerzenia obwałowań miasta, 1877, sygn. GStA PK E 70794-1)
4. Odcinek obwałowań w rejonie Bramy Lubickiej. Oznaczenia: 1 – Brama Lubicka z mostem, 2 – Brama Kolejowa, 2a – wiadukt Bramy Kolejowej, 3 – Bateria Dobrzyńska, 4 – Koszary Bramy Lubickiej, 5 – kaponiera Bramy Lubickiej. (wycinek planszy podstawowej dokumentacji powykonawczej rozszerzenia obwałowań miasta z kwietnia 1884, sygn. GStA PK E 70784)
5. Odcinek obwałowań w rejonie Bramy Lubickiej. Oznaczenia j.w. (wycinek Planu przeglądowego obwałowań miasta i powiększonych terenów miejskich z 1902, sygn. GStA PK E 70795)
6. Most przez główną fosę przed Bramą Lubicką – dokumentacja powykonawcza (lewa strona planszy z kwietnia 1884, sygn. GStA PK E 70788) oraz wycinki:
a – rzut; b – widok żelaznego pokładu; c – przekrój podłużny z widokiem na kratę i balustradę AB; d – przekrój poprzeczny z widokiem na podporę pośrednią i bramą kratową CD; e – przekrój poprzeczny z widokiem na przyczółek północny EF;
f – przekrój poprzeczny przez przyczółek południowy GH; g – widok tylnej strony muru oporowego przyczółka południowego IK, przekrój odwodnienia przyczółka północnego LM;
7. Fotografia lotnicza – widoczne fortyfikacje rozszerzonego rdzenia między Fortem Jakuba a Bastionem IV, z Bramą Lubicką i mostem na lewej krawędzi kadru (wycinek fotogramu z sygnaturą B.S.T. /*Beobachter Schule Thorn*/, przed 1918, kolekcja Szostkiewicza)
8. Fotografia lotnicza – fortyfikacje rozszerzonego rdzenia w końcowej fazie likwidacji, widok od zachodu (wycinek fotografii po 1921, kolekcja Szostkiewicza)
9. Fotografia lotnicza – fortyfikacje rozszerzonego rdzenia w końcowej fazie likwidacji, widok od północy (wycinek fotografii po 1921, kolekcja Szostkiewicza)

B – dokumentacja fotograficzna (odnośniki w tekście „[fot. nr]”)

1. Lokalizacja – widoczny na pierwszym planie betonowy wąż kanałowy wyznacza południowo-wschodni narożnik płyty mostu; widok na pód. – w kierunku ul. Dobrzyńskiej (a); widok na wsch. – w kierunku Baterii Dobrzyńskiej (b)
2. Lokalizacja – na krawędzi wykopu widoczny otwór w płycie mostu, widok od zach., w kierunku Bramy Kolejowej
3. Widok ogólny, strona zachodnia – widoczny przewód wodociągu i zasypisko fosy
4. Widok ogólny od pód-wsch. na słupy i oczep podpory pośredniej, dolna część słupów ukryta w zasypisku
5. Słup i oczep podpory pośredniej
6. Słup i oczep podpory pośredniej
7. Kapitel
8. Impost
9. Oczep podpory pośredniej – łączenie, nad oczepem widoczne oparcie belek przęsła dłuższego i końcówki belek przęsła krótszego
10. Osadzenie słupów bramy kratowej przy oczepie podpory pośredniej
11. Oczep podpory pośredniej – łączenie, nad oczepem widoczna końcówka słupa bramy kratowej i para środkowych belek przęsła krótszego
12. Belki nośne przęsła dłuższego, oparcie na przyczółku północnym
13. Belki przęsła krótszego, połączenie z blachą usztywnienia poprzecznego
14. Przyczółek południowy, oparcie belek nośnych przęsła krótszego
15. Przyczółek południowy, spoinowane lico muru ceglanego
16. Przyczółek północny, lico muru ceglanego niespoinowane
17. Połączenie belki nośnej i belek rusztu – widoczne główki nitów
18. Zdwojona belka środkowa przęsła krótszego, widoczne styki belek rusztu
19. Relikt powłoki malarskiej na belce nośnej
20. Przepust i rama obudowy wodociągu w północnym przyczółku mostu
21. Konstrukcja nośna nawierzchni mostu – stopy belek rusztu i ceglana podbudowa nawierzchni
22. Stan zachowania – widoczne zawilgocenie i nawarstwienia korozyjne elementów stalowych, skruszone cegły podbudowy nawierzchni
23. Stan zachowania – odsłonięty przyczółek południowy, widoczne uszkodzenia tylnej ściany oraz krawędzi płaszczyzny wodochronnej (*dosdan*)
24. Stan zachowania – zagłębienie struktury mostu w gruncie i zasypisko fosy (oprac. na podkładzie ryc. 6d)

28. Miejscowość: **TORUŃ**29. Obiekt (nazwa jak w karcie)
MOST BRAMY LUBICKIEJ30. Zawartość wkladki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)
pkt 11 – sytuacja

Sytuacja – na podkładzie geodezyjnym z granicami i numerami działek