

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

KUJAWSKO-  
POMORSKIE

Nr  
2294

1. Obiekt

KOLEJOWY WĄSKOTOROWY MOST NAD RZEKĄ BRDĄ

2. Czas powstania

1894/1895

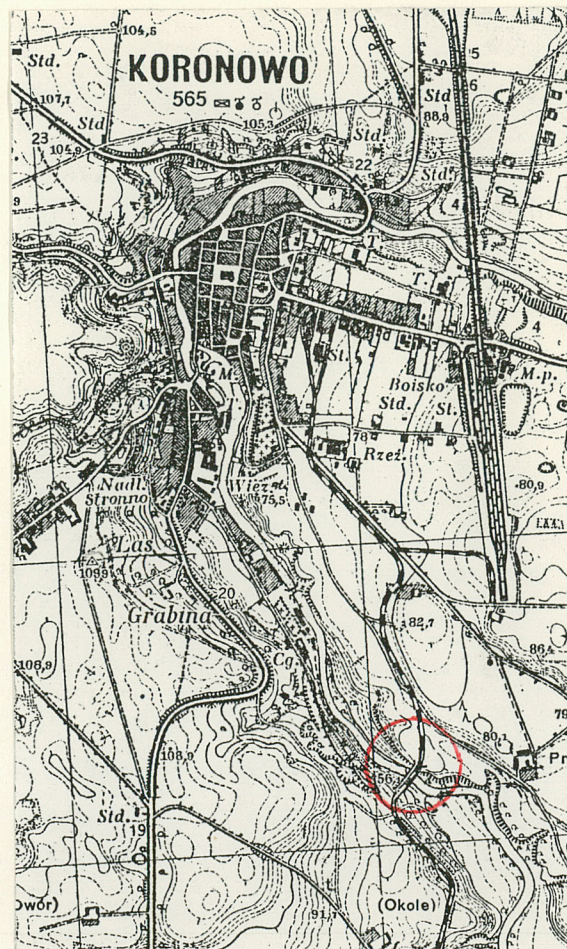
3. Miejscowość

K O R O N O W O

11. Zdjęcia, rzut, przekrój, sytuacja, orientacja



widok od południa



skala 1:25.000 (1933 r.)

4. Adres

nr hipoteczny .....

5. Przynależność administracyjna

bydgoskie

województwo .....

gmina ..... Koronowo

pow. BYDGOSZCZ

6. Poprzednie nazwy miejscowości

Krone /Brahe/  
Crone a. B.  
Polnisch Crone

7. Przynależność administracyjna

przed 1 VI 1975

bydgoskie

województwo .....

bydgoski

powiat .....

8. Właściciel i jego adres

Polskie Koleje Państwowe  
Oddział Drogowy  
Bydgoszcz, Z. Augusta 3

9. Użytkownik i jego adres

10. Rejestr zabytków

Nr ..... A/481/1 data ..... 21.07.1987



12. Autorzy, historia obiektu, określenia stylu.

Kolejowy wąskotorowy stalowy, czteroprzęsłowy most kratowy, o wolnopodpartych łukach parabolicznych z jazdą górą nad głęboką doliną Brdy został oddany do użytku 18 maja 1895 roku. Znajduje się w 22,805/22,436 km dawnej linii Bydgoszcz - Koronowo Bydgoskiej Kolei Powiatowej. Linie kolejową wraz z wszystkimi obiektami inżynierskimi zbudowała spółka Ostdeutschen Kleinbahn Aktiengesellschaft. W zachowanych dokumentach brak danych o projektancie mostu i ewentualnych podwykonawcach. Po 1945 roku większe prace remontowe wykonywały w 1956 roku Kolejowe Zakłady Nawierzchniowe z Bydgoszczy. Związane to było z nie zrealizowanym planem przekucia kolei z toru o szerokości 600 mm na 750 mm. W ruchu osobowym most był użytkowany do 1969 r., przewozy towarowe zawieszono 31 marca 1992 r. Obecnie most jest nieoficjalnie używany jako kładka dla pieszych skracająca drogę z Koronowa do Stopki i Okola. Najprawdopodobniej jest to najwyższy na świecie most ~~kok~~ kolejowy na tor o szerokości 600 mm.

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

Most usytuowany jest na południe od zabudowań Koronowa, w pobliżu oczyszczalni ścieków, na zachód od drogi do Samociążka. Most pobudowano prostopadle do głębokiej około 18 m doliny Brdy. Okolica jest obecnie mocno zadrzewiona, przez co widoczność mostu jest bardzo utrudniona.

Most składa się z czterech wolnopodpartych dźwigarów kratownicowych, z jazdą górą, o dolnym pasie parabolicznym. Konstrukcja prześel oparta jest na dwóch przyczółkach ceglanych oraz trzech stalowych filarach kratowych. Elementy kratownic i filarów wykonane są z kształtowników walcowanych /kątowniki, ceowniki, dwuteowniki, płaskowniki/, które połączone są nitami. Konstrukcja mostu jest symetryczna względem środkowego filara. Przęsła skrajne mają rozpiętość 24,96 m i wysokość 2,50 m, przęsła środkowe mają rozpiętość 34,00 m i wysokość 3,40 m. W przekroju poprzecznym most składa się z dwóch dźwigarów kratowych o rozstawie osiowym 2,50 m i pomostu składającego się z podłużnic i poprzecznic. Wysokość od dolnej części mostu do zwierciadła wody wynosi 15,50 m. Górna powierzchnia mostu, obok torowiska, pokryta jest deskami. Na całej długości mostu, po obu stronach, znajduje się barierka ochronna.

Skrajne podpory mostu stanowią posadowione na stokach doliny przyczółki ceglane z równoległymi głowicami. Podpory pośrednie, to stalowe filary kratowe oparte na fundamencie ceglany wzniesionym powyżej poziomu terenu, o wysokości 11,55 i 14,55 m.



14. Kubatura	15. Powierzchnia użytkowa	16. Przeznaczenie pierwotne  most kolejowy	17. Użytkowanie obecne obiekt nieużytkowany, nie- oficjalna kładka dla pie- szych
18. Prace budowlane i konserwatorskie, ich przebieg i dokumentacja  po 1945 r.: remont wzmacniający konstrukcje wykonany w 1956 r. przez Kolejowe Zakłady Nawierzchniowe z Bydgoszczy, w 1957 i 1987 r. cała konstrukcja mostu była malo- wana.		19. Stan zachowania (fundamenty, ściany zewnętrzne, ściany wewnętrzne, sklepienia, stropy, konstrukcje dachowe, pokrycie dachu, wyposażenie i instalacje)  ogólny stan techniczny mostu jest zadowalający, uszkodzenia występują na przyczółkach i drewnianej powierzchni	
		20. Najpilniejsze postulaty konserwatorskie  naprawa drewnianej powierzchni mostu używanego obec- nie jako kładka dla pieszych; przed ewentualnym wznowieniem ruchu kolejowego przez most konieczne jest wykonanie ekspertyzy wytrzymałoś- ci konstrukcji	



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


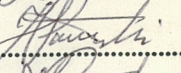
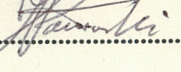
niekompletne akta, m.in. inwentaryzacja mostu  
oraz ekspertyzy techniczne z okresu po 1945 r.  
znajdują się w Oddziale Drogowym PKP w Bydgoszczy

22. Bibliografia

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

24. Uwagi różne

25. Opracował

tekst .....	Jerzy Pawłowski	2.10.1993	
	imię, nazwisko, data, podpis		
plany, rysunki .....	Jerzy Pawłowski	2.10.1993	
	imię, nazwisko, data, podpis		
zdjęcia fotogr. ....	Jerzy Pawłowski	2.10.1993	
	imię, nazwisko, data, podpis		
miejsce przechowywania negatywów ..... u autora			

KARTA PO WYPEŁNIENIU PODLEGA OCHRONIE NA PODSTAWIE PRZEPISÓW PRAWA AUTORSKIEGO !

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



1. Miejscowość  
K O R O N O W O

2. Obiekt /nazwa jak w karcie/  
KOLEJOWY WĄSKOTOROWY MOST NAD RZEKĄ BRDĄ

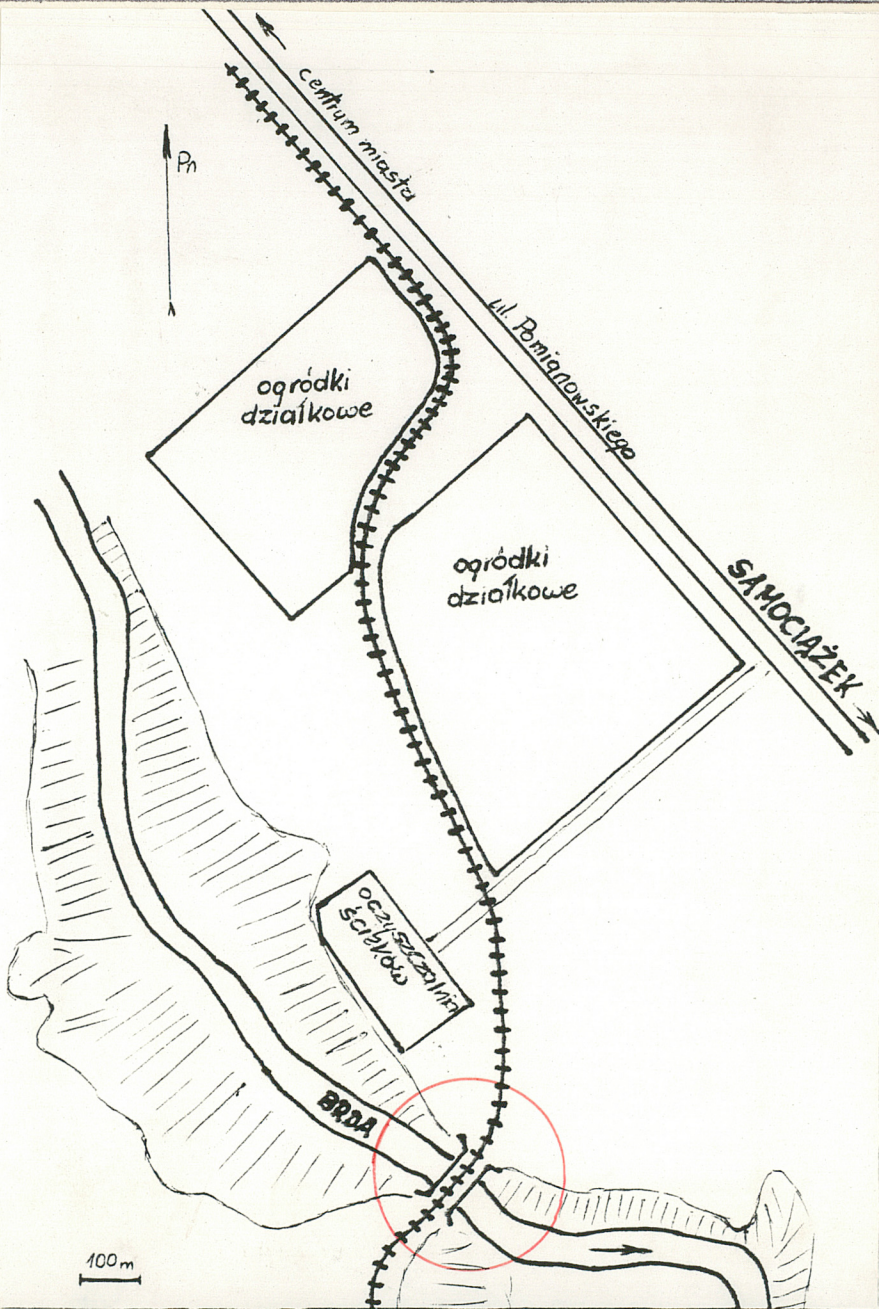
3. Zawartość wkładki  
plany, zdjęcie



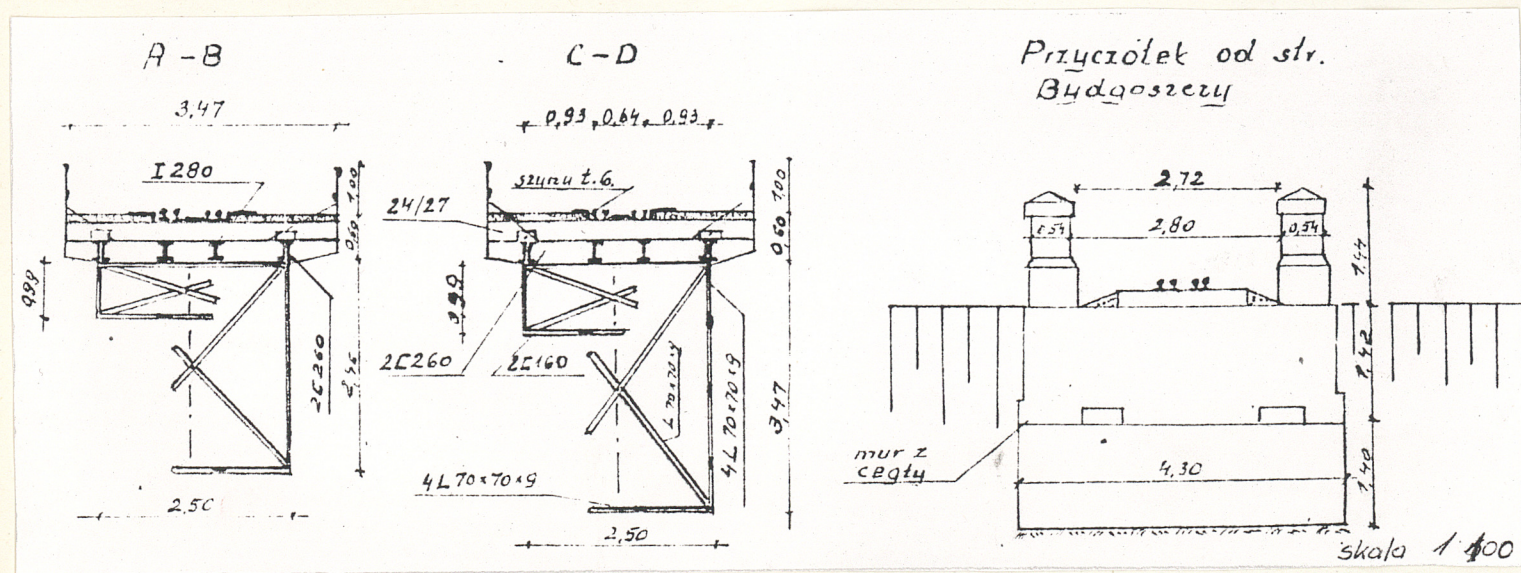
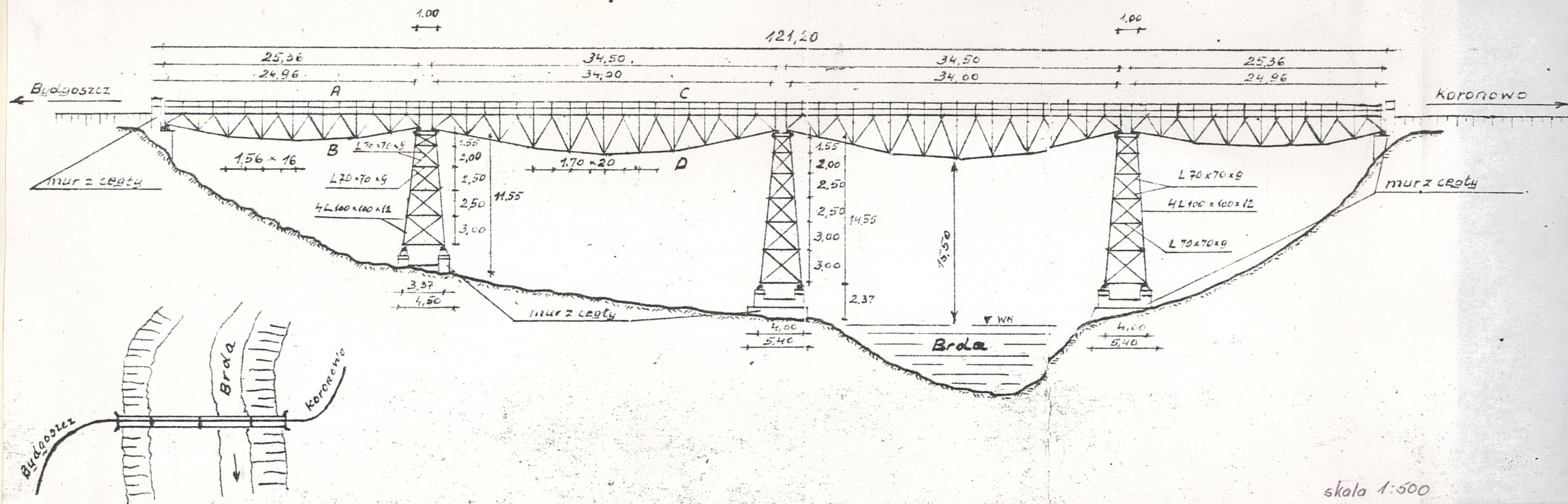
widok od południowo-wschodu (z lewego brzegu)

szkic  
orientacyjny

Wkładkę założył Jerzy Pawłowski







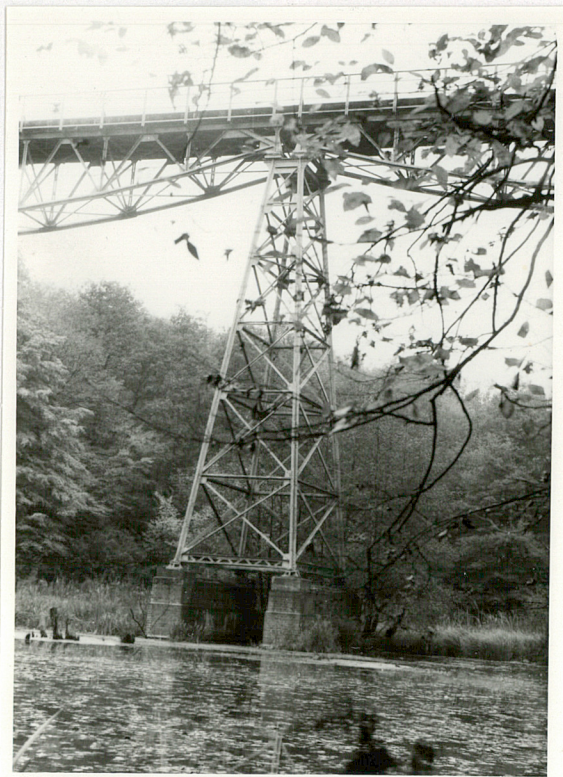
przekroje pręseł  
i przyczółku



1. Miejscowość  
K O R O N O W O

2. Okiekt /nazwa jak w karcie/  
KOLEJOWY WĄSKOTOROWY MOST NAD RZEKĄ BRDĄ

3. Zawartość wkładki  
fotografie



filar środkowy



widok od północy

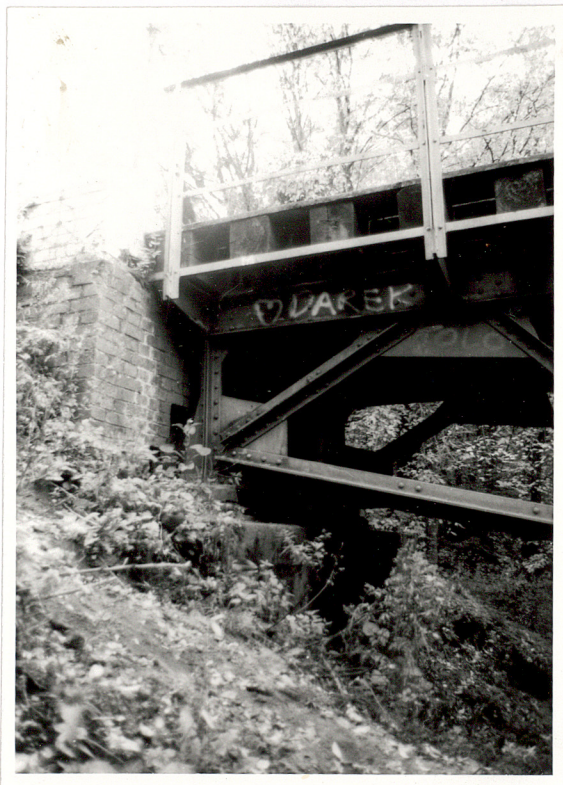


górna powierzchnia mostu

Wkładkę założył Jerzy Pawłowski

Miejsce przechowywania negatywów .. u autora .....





przyozółek zachodni



konstrukcja filaru skrajnego