

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

Nr

LUBUSKIE

2925

1. Obiekt

MOST KOLEJOWY

2. Czas powstania

1909

3. Miejscowość

ŁAGÓW

4. Adres linia kolejowa Międzyrzecz-Toporów
km. 36,254 (przy drodze do Gorzelni)

nr hipoteczny

5. Przynależność administracyjna

województwo zielonogórskie

gmina Łagów

pow. ŚWIEBODZIN

6. Poprzednie nazwy miejscowości

Łagów

7. Przynależność administracyjna
przed 1 VI 1975

województwo zielonogórskie

powiat Świebódzin

8. Właściciel i jego adres

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych
Poznań, Al. Niepodległości 8

9. Użytkownik i jego adres

DOKP Poznań, Zarząd Drogowy
Poznań, Al. Niepodległości 8

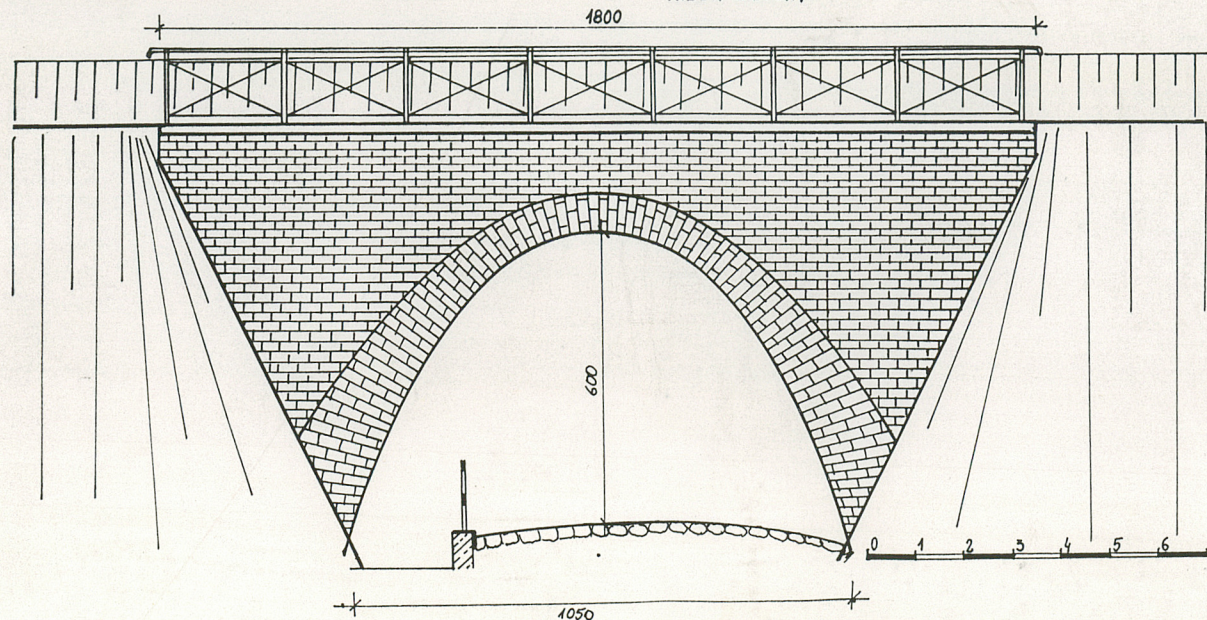
10. Rejestr zabytków

Nr data



100/1399

WIDOK OGÓLNY



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

Most zbudowano jako wiadukt kolejowy w miejscowości Łagów, nad drogą prowadzącą do gorzelni. Usytuowany jest na południowym skraju miejscowości nad drogą prowadzącą w kierunku miasta Gronów.

Materiał: Podstawowym elementem konstrukcji jest monolityczne, łukowe sklepienie wykonane jako murowane z cegły pełnej, spoinowane. Mury czołowe również wykonano w analogicznym materiale. Mury czołowe na górze zakończone kamiennym gzymsem, który chroni ściankę przed zaciekaniami. Konstrukcję mostu wypełniono nadsypką tłuczniovą z piaskiem. Ułożono na niej betonowe koryto, na którym (na nasypie) poprowadzono torowisko normalnotorowe. Bariierka stalowa, wykonana z kątowników i płaskowników, spawana. Nawierzchnia drogi pokryta brukowcem. Jednostronny chodnik, położony ok. 1 m. poniżej poziomu jezdni, oddzielony od niej murkiem oporowym. Murek oporowy murowany z cegły, przykryty kamiennymi, granitowymi płytami.

Plan: Długość całkowita mostu 18,0 m. Jedno przęsło łukowe o rozpiętości w świetle 10,5 m. Wysokość przęsła od poziomu jezdni do płyty torowiska 8,8 m. Szerokość sklepienia łuku 6,5 m.

Bryła: Most jednoprzęsłowy, mosno sklepiony, Przyczółki zatopione w nasyp.

Elewacje: Murowane z cegły, spoinowane, symetryczne, osiowe. Sklepienie łuku akcentowane odmiennym rytmem układanej cegły. Kamienny, granitowy gzymś wysunięty poza bryłę mostu tworzy kapinos.

Instalacje: Odwadniająca.

12. Autorzy, historia obiektu, określenia stylu

Linia kolejowa Międzyrzecz-Toporów zbudowana została w 1909 r. Łączyła dwa główne szlaki kolejowe: Frankfurt - Poznań (1870) i Międzyrzecz-Międzychód (1887). Służyć miał ożywieniu gospodarki regionu. Zamierzano, w oparciu o uzyskane efekty ekonomiczne, wspomóc osadnictwo niemieckie w rejonie, przez który kinie poprowadzono. Zabezpieczała ona również potrzeby transportowe działających w Rejonie Sieniawy kopalni węgla brunatnego. Trasa kolejowa w rejonie Łagowa prowadzona była terenem bagnistym, na wsch. od jez. Ciecz i Łagowskiego, na wysokim nasypie. W związku z tym zaszła potrzeba budowy licznych mostów i wiaduktów. Łącznie, na odcinku 3 km., zbudowano 4 wiadukty kolejowe. Budowano je korzystając z miejscowego materiału - cegły. Nadano im formy murowanych mostów sklepionych łukiem, nawiązując do wzorców ikonograficznych tradycyjnych mostów kamiennych. Wiadukt nad drogą prowadzącą do gorzelni jest reprezentatywnym przykładem murowanego mostu sklepionego, jednoprzęsłowego.

<p>14. Kubatura</p> <p>struktura monolityczna długość mostu 18,0 m szerokość mostu 6,5 m</p>	<p>15. Powierzchnia użytkowa</p> <p>powierzchnia jezdni</p>	<p>16. Przeznaczenie pierwotne</p> <p>wiadukt kolejowy, jednotorowy</p>	<p>17. Użytkowanie obecne</p> <p>wiadukt kolejowy, jednotorowy w eksploatacji</p>
<p>18. Prace budowlane i konserwatorskie. ich przebieg i dokumentacja</p> <p>Most utrzymał oryginalny kształt konstrukcji nośnej w zakresie materiału, planu, bryły. W latach 60-tych, przeprowadzając remont odwodnienia, przebudowano górną część ściany czołowej, wprowadzając odmienną cegłę. Zlikwidowano całkowicie ozdobny detal jakim był murowany z cegły pas pod gzymsem (arkadkowy z kroksztynami).</p>		<p>19. Stan zachowania (fundamenty, ściany zewnętrzne, ściany wewnętrzne, sklepienia, stropy, konstrukcje dachowe, pokrycie dachu, wyposażenie i instalacje)</p> <p>Konstrukcja mostu pozostaje w dobrym stanie technicznym. Na elewacji widoczne zacieki wodne. Pomiędzy kamiennymi płytami liczne porosty traw. Ubytki uzupełniano odmienną cegłą.</p> <p>20. Najpilniejsze postulaty konserwatorskie - typowa dla ceglanych mostów sklepionych konstrukcja, standardowa. Z uwagi na walory historyczno-techniczne i architektoniczne oraz miejsce w krajobrazie kulturowym most należy objąć ochroną prawną - wpis do rejestru zabytków - wszelkie roboty konserwatorskie, remonty bieżące, etc. wykonywać pod nadzorem Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.</p>	

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

24. Uwagi różne

22. Biblioteka

- T. Dochnalowa, Rozwój transportu w Wielkopolsce 1815-1914, Poznań 1969
- H. Zięba, Monografia DOKP w Poznaniu 1848-1945, Poznań 1989

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

25. Opracował

tekst..... mgr inż. Leszek Budych 10.02.1993 r.
imię, nazwisko, data, podpis

plany, rysunki mgr inż. Leszek Budych 10.02.1993 r.
imię, nazwisko, data, podpis

zdjęcia fotogr. mgr inż. Leszek Budych 10.02.1993 r.
imię, nazwisko, data, podpis

miejsce przechowywania negatywów archiwum BSIDZT S. Januszewski (także kalki rys.)
KARTA PO WYPEŁNIENIU PODLEGA OCHRONIE NA PODSTAWIE PRZEPISÓW PRAWA AUTORSKIEGO

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

27. Załączniki Nr 1 - dokumentacja fotograficzna

1. Miejscowość

ŁAGÓW

2. Obiekt (nazwa jak w karcie)

MOST KOLEJOWY
k/gorzelní

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

dokumentacja fotograficzna 100/1398 100/1402



100/1398



100/1403



100/1402

1. Most w widoku od zach.
2. j.w. od wsch.
3. Sklepienie przęsła i chodnik

Wkładkę założył: mgr inż. Leszek Budych 3.02.1993 r.
(imię, nazwisko, data)

Miejsce przechowywania negatywów : archiwum BSiDT S. Jamuszewski

Wzór ODZ 1978 r.