

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

6015

1. Obiekt

MOST DROGOWY

2. Czas powstania

1928/1962

3. Miejscowość

ŚWIERKOCIN

11. Zdjęcia, rzut, przekrój, sytuacja, orientacja

4. Adres nad rzeką Wartą

nr hipoteczny

5. Przynależność administracyjna

województwo gorzowskie

gmina Świerkocin WITNICA
pow. Gorzów

6. Poprzednie nazwy miejscowości

7. Przynależność administracyjna
przed 1 VI 1975

województwo zielonogórskie

powiat Gorzów Wlkp.

8. Właściciel i jego adres

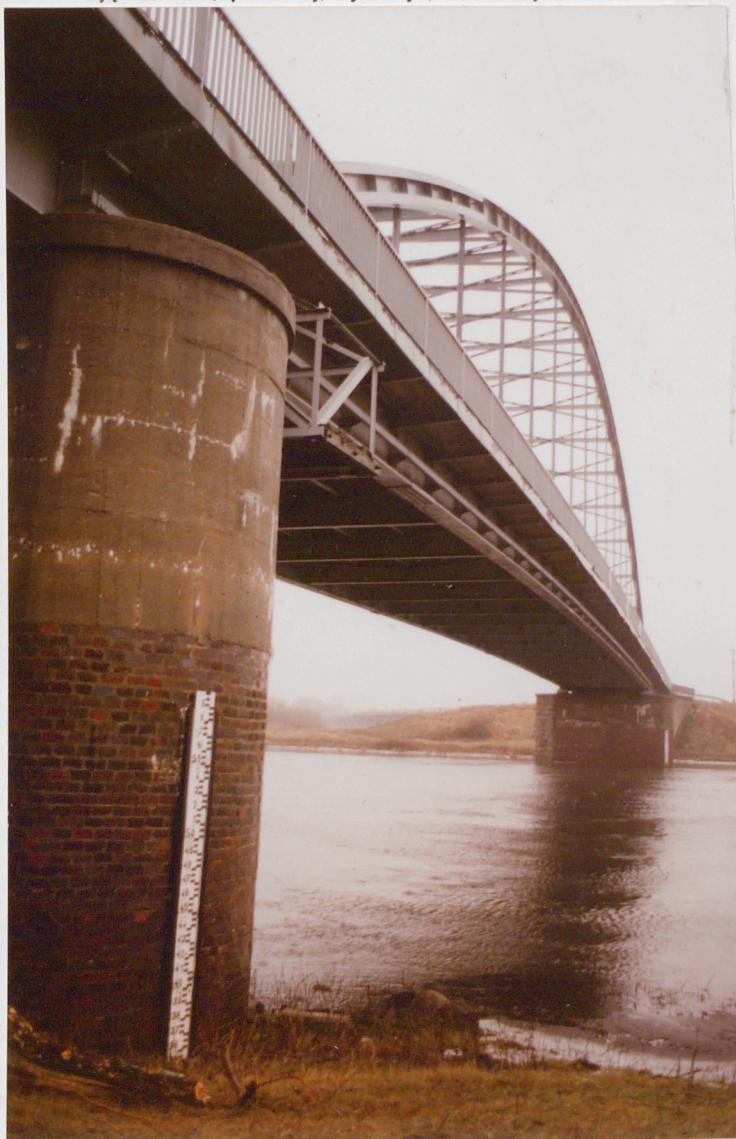
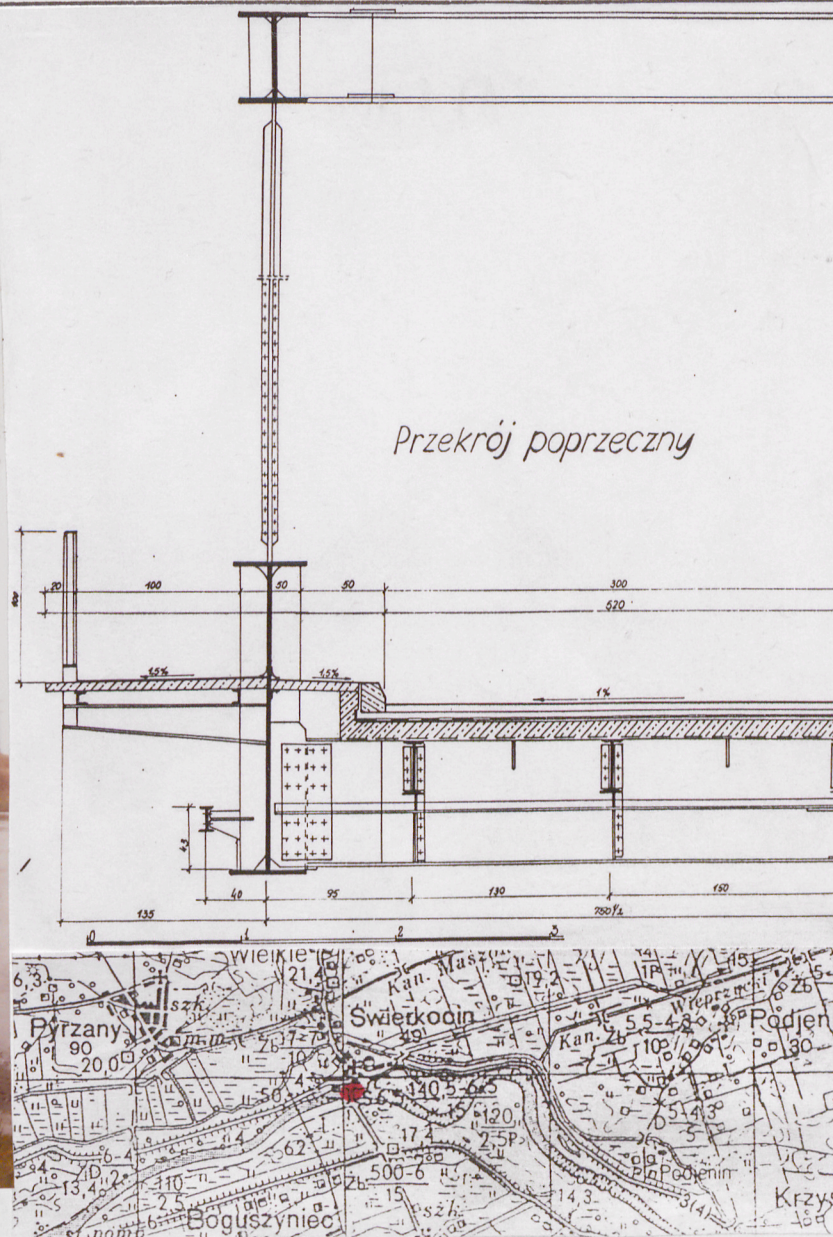
Dyrekcja Okręgowa Dróg Publicznych
Szczecin, ul. Bohaterów Warszawy 33

9. Użytkownik i jego adres

Zarząd Drogowy
Słubice, ul. Krótka 7

10. Rejestr zabytków

Nr data



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

Most zbudowano jako drogowy w miejscowości Świerkocin przez rzekę Wartę.

Materiał: Ustrój nośny mostu składa się z dwóch blachownic ciągłych. Przęsło środkowe jest wzmocnione łukiem stalowym. Współpraca łuków z belkami następuje za pośrednictwem pionowych wieżaków stalowych. Pomost składa się z poprzecznic stalowych o wysokości 0,8 m. w rozstawie 5 m, podłużnic z dwuteowników walcowanych i żelbetowej płyty pomostowej o grubości 12 cm. Nawierzchnia na moście asfaltowa. Chodniki zewnętrzne na wspornikach pełnościennych. Tężniki wiatrowe i ramy portalowe w formie kratowej z profilów walcowanych. Łożyska stalowe odlewane. Filary mostu betonowe z licowaniem ścian bocznych cegłą, spoinowane. Filary w części izbikowej wzmocnione blokami kamiennymi, spoinowane, o nieregularnej fakturze (tzw. "cyklopowej rustyce"). Przyczółki brzegowe betonowe.

Plan: Długość całkowita mostu 140,0 m. Trzy przęsła o rozpiętości w świetle 25,0 x 90,0 x 25,0 m. Szerokość płyty pomostu na całej długości 7,5 m. Szerokość jezdni 5,2 m. Szerokość chodników 2 x 1,0 m.

Bryła: Most 3-przęsłowy, wykonany w zróżnicowanej konstrukcji. Linearna sylwetka przęseł skrajnych kontrastuje z ażurową formą przęsła łukowego. Dźwigar Langer'a jest statycznie jednokrotnie, wewnętrznie niewyznaczalny. Łuk wzmacniający ma oś paraboliczną drugiego stopnia. Wysokość przęsła łukowego 12,0 m, rozstaw osiowy dźwigarów 6,0 m.

Elewacje: Zróżnicowane (stalowe, betonowe, kamienne), symetryczna, osiowe. Filary i przyczółki brzegowe bogato licowane cegłą klinkierową spoinowaną oraz kamiennymi blokami, którym nadano powierzchnię określaną mianem "cyklopowej rustyki". Przęsła mostu stalowe, spawane. Połączenia montażowe nitowane. Konstrukcja stalowa pokryta powłoką malarską.

Instalacje: Odwadniająca.

12. Autorzy, historia obiektu, określenia stylu

Szeroka dolina Warty, w pobliżu jej ujścia do Odry na odcinku Gorzów Wlkp.-Kostrzyn, jest opasana dwiema drogami: drogą północną przez Witnicę i drogą południową przez Krzeczycę. Południkowym połączeniem tych dróg jest droga o znaczeniu lokalnym przez Świerkocin, przekraczająca dolinę Warty ok. 30 km od jej ujścia. Dolina Warty składa się w tym miejscu z rozległego (ok. 500 m szerokości) płaskiego koryta przewidzianego na wysokie stany wód i z koryta głównego (żeglownego) o szerokości ok. 150 m w świetle osi wałów. Teren zalewowy jest przekroczony wieloprzęsłowym mostem żelbetowym o konstrukcji belkowej, przegubowej, zaś koryto główne mostem wybudowanym w 1928 r. Był to most stalowy o rozpiętości 140 m. Środkowe przęsło tego mostu stanowił łuk kratowy ze ściągami. Przęsła skrajne były wykonane jako belkowe blachownice o zmiennej wysokości, połączone w sposób ciągły z przęsłem środkowym. Most ten został zniszczony w styczniu 1945 r. przez wycofujące się wojska niemieckie. Odbudowano go w 1948 r. prowizorycznie jako półstały ustrój nośny a w 1962 r. zbudowano w jego miejscu współczesny z wykorzystaniem zachowanych filarów i przyczółków brzegowych. Odbudowując stały most starano się dostosować go do istniejących podpór zarówno pod względem rozpiętości, jak i nacisków a jednocześnie nadano mu charakter nowoczesnej konstrukcji. Nadano mu ustrój stalowej belki ciągłej o stałej wysokości, wzmocnionej łukiem w przęśle środkowym. Zastosowano tutaj system Langer'a, w którym łuk jest wiotki a pomost sztywny. Jest to most kształtowany w duchu architektury inżynierskiej, pozbawiony detalu architektonicznego, eksponujący konstrukcję. Konstrukcja mostu została wykonana w Wytwórni Konstrukcji Stalowych w Białymstoku - Starosielcach a montaż przeprowadziło Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych Nr 8 z Warszawy.

<p>14. Kubatura</p> <p>struktura przestrzenna długość mostu 140,0 m szerokość mostu 7,5 m</p>	<p>15. Powierzchnia użytkowa</p> <p>powierzchnia jezdni 1175,0 m² powierzchnia chodników 280,0 m²</p>	<p>16. Przeznaczenie pierwotne</p> <p>most drogowy</p>	<p>17. Użytkowanie obecne</p> <p>most drogowy, w eksploatacji</p>
<p>18. Prace budowlane i konserwatorskie. ich przebieg i dokumentacja</p> <p>Most utrzymał oryginalny kształt filarów i przyczółków brzegowych. Zniszczone w czasie działań wojennych przęsła mostu odbudowano w 1962 r. wprowadzając nową formę tak w konstrukcji jak i w materiale. Po odbudowie prace na moście ograniczono do bieżących remontów i prac konserwacyjnych.</p>		<p>19. Stan zachowania (fundamenty, ściany zewnętrzne, ściany wewnętrzne, sklepienia, stropy, konstrukcje dachowe, pokrycie dachu, wyposażenie i instalacje)</p> <p>Most pozostaje w dobrym stanie technicznym.</p> <p>20. Najpilniejsze postulaty konserwatorskie - wartości historyczno-techniczne i architektoniczne posiadają jedynie relikty oryginalnych przyczółków brzegowych i filarów</p> <ul style="list-style-type: none"> - karta ewidencyjna stanowi wystarczającą formę dokumentacji konserwatorskiej - nie widzimy potrzeby aktywnych form ochrony konserwatorskiej mostu - walory eksploatacyjne reliktyw oryginalnych filarów i przyczółków nakazują użytkownikowi również troskę o stan elewacji. 	

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

- Dokumentacja techniczna budowy mostu, w: Zarząd Drogowy Słubice

22. Biblioteka

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

24. Uwagi różne KARTA EVIDENCYJNA NR 93

25. Opracował

tekst..... mgr inż. Leszek Budych 08.02.1993 r.
imię, nazwisko, data, podpis

plany, rysunki mgr inż. Leszek Budych 08.02.1993 r.
imię, nazwisko, data, podpis

zdjęcia fotogr. mgr inż. Leszek Budych 08.02.1993 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)

Państwowa Służba Ochrony Zabytków
ODDZIAŁ JEWOŹSKI
ul. Jagiellońska 8
66-413 Gorzów Wlkp.
tel./fax 236-12, 75-295

[Signature]
Wojewódzki Konserwator Zabytków
195/06/08
mgr Władysław Chrostowski

27. Załączniki Nr 1 - dokumentacja fotograficzna i rysunkowa

1. Miejscowość

ŚWIERKOCIN

2. Obiekt (nazwa jak w karcie)

MOST DROGOWY
rz. Warta

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

dokumentacja fotograficzna



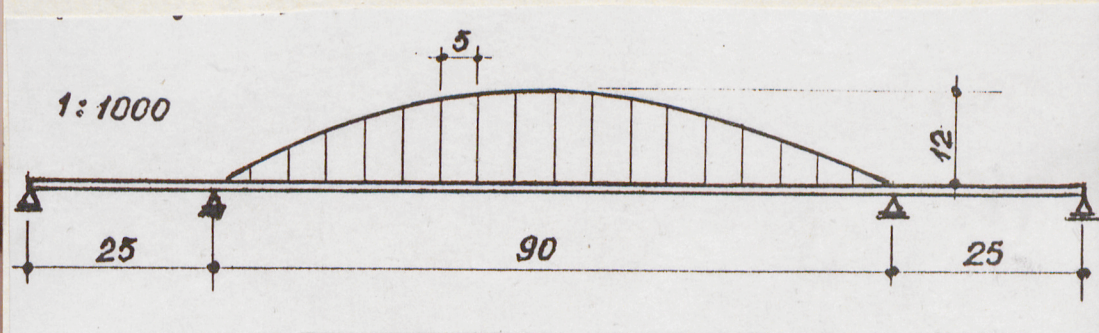
1. Widok mostu od górnej wody
2. Jezdnia, bariery, ustrój nośny

VERTE!



Wkładkę założył: dr Stanisław Januszewski 8.02.1993 r.
(imię, nazwisko, data)

Miejsce przechowywania negatywów: archiwum BS i DZT S. Januszewski



3. Widok ogólny mostu od dolnej wody

