

1. Obiekt

MOST DROGOWY

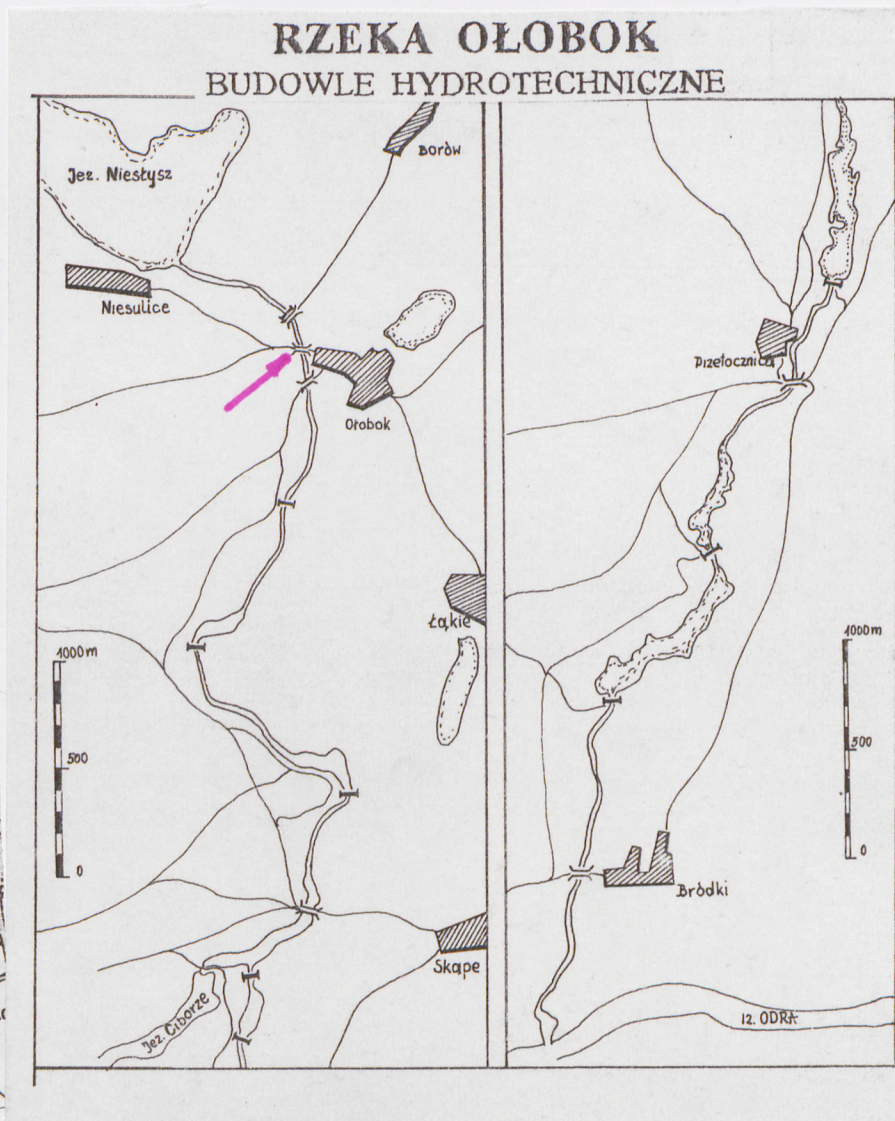
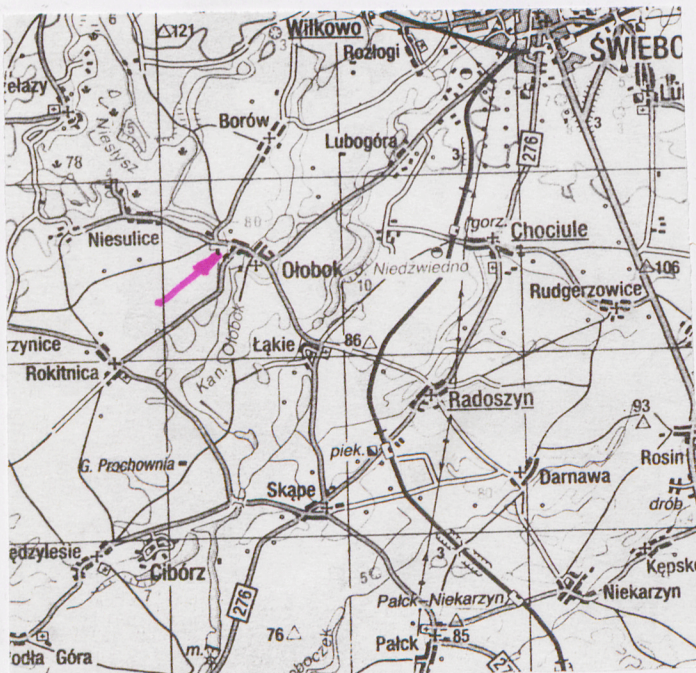
2. Czas powstania

1935

3. Miejscowość

OŁOBOK

11. Widok mostu od dolnej wody neg, 200/757/1, sytuacja, orientacja.



4. Adres

Droga Świebodzin - Rokitnica
km 8 + 000

nad kanałem rz. Ołobok w m. Ołobok
nr hipoteczny

5. Przynależność administracyjna

województwo zielonogórskie

gmina

Skape

pow. ŚWIEBODZIN

6. Poprzednie nazwy miejscowości

Mühlbock (do 1945 r.)

7. Przynależność administracyjna
przed 1 VI 1975

województwo zielonogórskie

powiat

Świebodzin

8. Właściciel i jego adres

Dyrekcja Okręgowa Dróg Publicznych
Zielona Góra
ul. Boh. Westerplatte 31
tel. 710-68

9. Użytkownik i jego adres

Zarząd Drogowy
Świebodzin
ul. Sobieskiego 4

10. Rejestr zabytków

Nr

data

12. Autorzy, historia obiektu, określenia stylu

Most na kanale Ołobok jest elementem fortyfikacyjnej rozbudowy Międzyrzeckiego Rejonu Umocnionego. Pierwsze studia taktyczne terenu niemiecki Inspektorat Saperów i Fortyfikacji przeprowadził już w 1928 r. ale dopiero wiosną 1934 r., po dojściu Hitlera do władzy, przyspieszono budowę umocnień nad granicą z Polską. Ostateczna koncepcja ufortyfikowania Bramy Lubuskiej nie była jeszcze ukształtowana dlatego Inspektorat Saperów i Fortyfikacji postanowił zamknąć prowizorycznie Bramę Lubuską zaporami na linii Niesłysz-Obra. System zapór tworzyć miały uregulowane strumienie łączące jeziora oraz schrony bojowe broniące najważniejszych dróg. Dla umocnień opracowano projekt standartowego obiektu bojowego odpornego na trafienia pociskami kaliber 75 mm, którą to odporność zapewniał żelbet grubości 0,6 m i pancerz grubości 60 mm. Schron posiadał dolną kondygnację wykonaną z cegły fortecznej wzmocnionej rzadkim zbrojeniem i górną wykonaną z żelbetu. Górna kondygnacja pełniła rolę bojowej i posiadała kazamatę osłoniętą płytą pancerną dla km-u o ogniu czołowym oraz izbę dla armaty przeciwpancernej 37 mm (lub działa piechoty 75 mm) używanej na pozycji polowej. Do lata 1935 roku wybudowano 12 takich obiektów zaporowych zwanych popularnie "Hindenburg-stand".

W 1934 roku wraz z budową pierwszych stanowisk ogniowych rozpoczęto budowę zapór osłaniających podejścia do całej pozycji O.W.B. (Die Festungsfront Oder-Warthe-Bogen). Najważniejszymi, pełniącymi jednocześnie funkcje przeciwpancerne i przeciwpiechotnych, były zapory hydrotechniczne. Zapory inżynieryjne, ze względu na stopień obronności stanowiły kanały i tereny zalewowe. Kanały kopano w miejscach gdzie nie występowały naturalne ciekły wodne lub tam gdzie występowały, lecz były wąskie, o niewielkim spadku, biegnące po prawie płaskim terenie. Wykonywano je do szerokości 20 m i głębokości 3-4 m. Wszystkie miejsca w których przeciwnik mógł zrobić wyrwę czy przekop do spuszczenia wody jak np. końce kanałów lub biegnące obok inne ciekły wodne, zabezpieczano ściankami żelbetowymi i stalowymi Larsena... c. d. w załączniku nr 1.

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

Most zbudowany jest na kanale rzeki Ołobok w ciągu drogi wojewódzkiej nr. 304 ze Świebodzina do Rokietnicy na jej 8,000 kilometrze w miejscowości Ołobok.

Materiał i konstrukcja.

Przęsło. Ustrój dwuprzęsłowy w formie układu belkowego zespolonego, o dwu dźwigarach głównych. Dźwigary główne są to walcowane belki stalowe dwuteowe NP 550. Na długości przęsła równo rozmieszczone poprzecznicę z stalowych belek walcowanych typu NP 550 łączonych z dźwigarami głównymi przy pomocy nitów. Konstrukcję przęsła uzupełniają belki podłużne, z których ta w osi mostu to dwuteownik Peinera 400 a pozostałe to dwuteowniki NP 300. Belki podłużne do belek poprzecznych łączone są za pomocą nitów. Na belkach podłużnych ułożone są sosnowe mostownice o przekroju 15 x 22 cm., na których ułożona jest dylna dolna o grubości 10 cm. wzdłuż mostu i warstwa dyliny górnej 5 cm. w poprzek mostu.

Przyczółki. Wolnostojące, o konstrukcji mieszanej: fundamenty murowane z cegły, spoinowane. Ściany czołowe i murki zwirowo-betonowe oraz żelbetowe. W przyczółku prawobrzeżnym umieszczono komorę wraz z mechanizmem zwodzenia. Komora składa się z dwóch pomieszczeń do których prowadzą schody betonowe. Wejście do komory zabezpieczają drzwi stalowe, pancerne, dwudzielne. W ścianach przyczółków od strony górnej wody, zamontowane ceowniki stalowe jazu piętrzącego.

Łożyska. Stalowe. Na przyczółku prawobrzeżnym - płaskie-nieprzesuwne po zaklinowaniu. Na przyczółku lewobrzeżnym - przesuwne, płaskie. Łożyska odrębne pod każdym węzłem podporowym dźwigaru głównego.

Nawierzchnia. Na jezdni nawierzchnia z dyliny o grubości 5 cm. ułożona w poprzek mostu. Chodniki z dyliny o grubości jak na jezdni oparte na ceownikach stalowych oraz specjalnie wykształconych wspornikach zamocowanych do bocznych ścian belek głównych. Krawędzie chodników od strony jezdni zabezpieczone krawężnikiem stalowym z kątowników 80x80x8.

Dojazdy. Dojazdy po obu stronach mostu z nawierzchni bitumicznej. Nad komorą zwodzenia dodatkowo chodnik z regularnej kostki granitowej wzmocniony od strony jezdni krawężnikiem betonowym. Nad prawym przyczółkiem przy dojeździe do mostu stalowa, zamykana bariera w formie szlabanu zdolnego zatrzymać samochody oraz lekkie czołgi.

Poręcze. Na przęsle poręcze stalowe z kątowników i płaskowników, nitowane. Takie same poręcze znajdują się na dojazdach do mostu.

Parametry obiektu

Most dwuprzęsłowy o długości całkowitej 15,10 m. Przęsło nawodne o długości 7,30 m, i stanowiące z nim konstrukcyjną całość przęsło będące przeciwwagą o długości 7,30m. Rozpiętość w świetle 6,45 m. Przęsło o konstrukcji z dwu dźwigarów stalowych o rozstawie 6,00 m. Konstrukcja pomostu wykonana z pięciu podłużnic w rozstawie co 1,05 m, czterech poprzecznic o rozstawie 3,65 m. Szerokość całkowita pomostu 8,00 m, w tym szerokość jezdni 6,00 m, chodników 2 x 1,00 m. Światło pionowe od dna kanału do dolnej krawędzi 3,00 m. Pod mostem jaz piętrzący o wysokości piętrzenia 1,60 m, wykonany z dyli drewnianych umieszczonych w prowadnicach stalowych z ceowników wmurowanych w ścianki przyczółków brzegowych.

Zasada działania (zwodzenia) mostu.

Zwodzenie mostu polega na przesunięciu konstrukcji na zachodni brzeg i ukryciu jej w komorze stanowiącej jednocześnie schron. Po odryglowaniu konstrukcja mostu przechyla się i po specjalnej prowadnicy za pomocą zębatego przymocowanej do spodu dźwigarów za pośrednictwem przekładni zębatego wsuwa się do komory betonowej. Przekładnia zębata napędzana jest ręcznie, korbą. Most dodatkowo klinowany jest stalowymi ryglami umieszczonymi na skrajnej poprzecznicy (od strony komory).

<p>14. Kubatura długość całkowita przęsła - 15,10 m części nawodnej - 10,15 m części przeciwwagi - 12,30 m szerokość mostu - 8,20 m szerokość jezdni - 6,00 m szerokość chodników - 2 x 1,1 m wysokość bariery - 1,1 m</p>	<p>15. Powierzchnia użytkowa powierzchnia całkowita - 186,1 m².</p>	<p>16. Przeznaczenie pierwotne most drogowy</p>	<p>17. Użytkowanie obecne most drogowy w eksploatacji</p>
<p>18. Prace budowlane i konserwatorskie</p> <p>Most utrzymał oryginalny kształt konstrukcji nośnej w zakresie materiału, planu, bryły, elewacji. Utrzymano oryginalny mechanizm zwodzenia przęsła. W okresie eksploatacji roboty na moście ograniczono do bieżącej konserwacji nawierzchni jezdni i barier. Brak prac konserwacyjnych związanych z utrzymaniem mechanizmu zwodzenia doprowadził do jego trwałego unieruchomienia. Obecnie przęsło mostu funkcjonuje podobnie jak przęsło mostu stałego. Ostatnie roboty konserwacyjne prowadzono w 1993 r. i w ich zakres weszła wymiana pokrycia jezdni i malowanie konstrukcji stalowych.</p>		<p>19. Stan zachowania (fundamenty, ściany zewnętrzne, ściany wewnętrzne, sklepienia, stropy, konstrukcje dachowe, pokrycie dachu, wyposażenie i instalacje)</p> <p>Na konstrukcji mostu występują liczne zacieki i zawilgocenia spowodowane uszkodzeniami instalacji odwadniającej przyczółków. Jest to powodem zalania komory mechanizmów przesuwu mostu (do poziomu ok. 1,0 m). Mechanizm jest częściowo zdekompletowany (celowo, by uniemożliwić wprowadzenie go w ruch przez przypadkowe osoby) i skorodowany. Stalowe drzwi do komory mechanizmu uszkodzone a komora niezabezpieczona przed penetracją z zewnątrz. Betonowe schody do komory zasypane ziemią i porośnięte roślinnością. Konstrukcja nośna przęsła w stanie dobrym. Elementy stalowe przęsła i bariery pokryte powłokami malarskimi z nielicznymi ogniskami rdzy. Drewniane pokrycie jezdni w stanie dobrym. Ściany przyczółków pokryte liszajami korozji cegły i betonu, porośnięte mchem.</p> <p>20. Najpilniejsze postulaty konserwatorskie</p> <ul style="list-style-type: none"> - budowla mostowa prezentuje wybitne walory historyczno-techniczne, stanowiąc źródło informacji dla historii techniki a także wojskowości. Objąć ochroną konserwatorską - wpis do rejestru zabytków. - Odwodzić komorę zwodzenia, zakonserwować mechanizm zwodzenia, - Rozważyć możliwość udostępnienia komory zwodzenia dla ruchu turystycznego. - Umieścić przy moście tablicę informującą o jego dziejach, konstrukcji i zasadach działania 	

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

- Częściowe obliczenia statyczne mostu: Zielona Góra 1959 r. w; DODP Zielona Góra
- Karta ewidencyjna obiektu mostowego. w; DODP Zielona Góra

24. Uwagi różne

25. Opracował; program komputerowy karty - Word for Windows - BSIDZT S. Januszewski

tekst mgr inż. Leszek Budych 20 marzec 1994 r.

plany, rysunki archiwum DODP w Zielonej Górze oraz mgr inż. Leszek Budych

zdjęcia fotogr. mgr inż. Leszek Budych 10 marzec 1994 r.

miejsce przechowywania negatywów BSIDZT S. Januszewski

KARTA PO WYPEŁNIENIU PODLEGA OCHRONIE NA PODSTAWIE PRZEPISÓW PRAWA AUTORSKIEGO !

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

22. Bibliografia

B. Perzyk, J. Miniewicz; Międzyrzecki Rejon Umocniony; Warszawa 1993 r.

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

27. Załączniki

Nr 1 - dokończenie opisu rubryki 12

Nr 2 - dokumentacja rysunkowa

Nr 3 - dokumentacja fotograficzna

1. Miejscowość O Ł O B O K	2. Obiekt MOST DROGOWY droga Świebodzin - Rokietnica km 8 +000	3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego) dokończenie opisu rubryki 12
--------------------------------------	--	--

c. d. opisu rubryki 12

...Na odcinku "Północ" większa część rejonu posiadała naturalne przeszkody, niewymagające modyfikacji. Strumyki łączące jeziora zamieniono w kanały. Od Bledzewa wzdłuż pozycji ciągnął się dolny bieg rzeki Obry, posiadającej szerokie koryto oraz zabagnioną, dolinę z resztkami starorzecza, które dopełniono prostymi odcinkami kanałów. Kanały uzupełniał system obszarów zalewowych, gdzie w czasie mobilizacji, - dzięki systemowi budowli hydrotechnicznych, które z jazów stawwały się zaporami, - piętrono wodę. Wykonano dwa takie systemy: jeden między jeziorem Goszcza a jeziorem Policko Wielkie oraz od jeziora Niesłysz do rzeki Odry. Ten drugi oparty był o rzekę Ołobok. Odcinek rzeki od jeziora Niesłysz do rzeki Odry - 18 km - podzielono na dwanaście sektorów, które zamykało 11 stopni wodnych. Woda do zalewania pochodzi z dwóch zbiorników: z jeziora Niesłysz o powierzchni ok. 500 ha i jeziora Cibórz o powierzchni 37,5 ha. Wyloty z jezior zamknięto tamami przy czym tę przy jeziorze Niesłysz ukryto we wnętrzu schronu. Zapory te pozwalały obniżyć poziom wody w jeziorach o 1,5 do 2,0 m. Zapory posiadały specjalną konstrukcję uniemożliwiającą łatwe ich zniszczenie przy pomocy bomb i pocisków. Wykonane były z żelbetu o dużej odporności. Przelew o wysokości 2-4 m mógł być podwyższony przez założenie zastaw ze stalowych lub drewnianych belek o dalsze 1-2 m. W przyczółkach zapór umieszczono kanały spustowe, służące do pobierania wody dla dolnego zbiornika z dolnych warstw wody zbiornika górnego. Kanały spustowe posiadały zamknięcia z podwójnej stalowej klapy lub stalowego cylindra. Mechanizmy umożliwiające zamknięcie lub otwarcie kanałów znajdowały się w komorze nie wystającej nad poziom przyczółka lub w ustawionym na nim schronie. Obustronnie tamy wzmocniono groblami o mocnej konstrukcji składającej się z wbitej na kilka metrów ścianki Larsena, osłoniętej na górze półkolistą płytą żelbetową. Przyczółki zapory oraz jądro grobli obłożono blokami granitu.

Komunikację nad zaporami hydrotechnicznymi zabezpieczały mosty o specjalnej konstrukcji. Najprostsze w formie - pomostu przerzuconego przez przyczółki zapór i jazów wykonane były jako kładki drewniane. Na trasach komunikacyjnych przecinających umocnienia wykonano mosty o konstrukcji stalowej opracowanej specjalnie dla fortyfikacji. Są to mosty zwodzone o konstrukcji przesuwnej (Nippellbrücken) i obrotowe (Drehbrücken). Wersja uproszczona mostu przesuwnej posiadała przęsło swobodnie oparte na rolkach umieszczonych na przyczółkach, a zwodzenie odbywało się przez przeciągnięcie przęsła na zachodni przyczółek za pomocą liny zaczepionej do ciężkiego pojazdu lub ręcznej wciągarki. Druga wersja mostu przesuwnej posiada własny mechanizm wbudowany w schron na zachodnim brzegu. Przęsło znajduje się w specjalnej prowadnicy i posiada przymocowaną od spodu zębatkę do której dołączony jest zespół przekładni z kół zębatych uruchamiany ręczną korbą. Most obrotowy posiada mechanizm również wbudowany w schron. Napędza on oś obrotu, na której spoczywa przęsło mostu. Przęsło po przekręceniu w poprzek kanału, zostawało zaryglowane w dodatkowym przyczółku. Schrony z mechanizmami posiadają jedną lub dwie strzelnice do prowadzenia ognia uniemożliwiającego sforsowanie kanału tuż przy moście. Drogi przecinające pozycję oraz mosty posiadają dodatkowe zapory uniemożliwiające nagłe wtargnięcie pojazdów. Są to stalowe szlabany zdolne zatrzymać samochody oraz lekkie czołgi.

Most w Ołoboku zbudowany jest na drodze prowadzącej z Świebodzina do Rokietnicy, a więc na szlaku komunikacyjnym przecinającym Kanał Ołoboku. Jest to obiekt posiadający duże znaczenie dla O.W.B i obok innych obiektów hydrotechnicznych takich jak zamknięcie wypływu z jeziora Niesłysz, jazu koło Nowego Młyna (Neumühle) na południe od Ołoboku, jazu przy Miedzianym Młynie (Kopfermühle), budowli przepływowej koło jeziora Cibórz (Tibor See), został zbudowany wczesną wiosną 1935 r. Posiada własny mechanizm wbudowany w schron na zachodnim brzegu, mocno rozbudowane i wzmocnione skarpy na dojazdach oraz stalową barierę na dojeździe do mostu.

Jest to budowla inżynierska w której szeroko zastosowano żelbet, stal i drewno. Nie skrywa ustroju nośnego, materiału i technologii wykonania. W wyniku błyskawicznej ofensywy, podjętej w styczniu 1945 r. przez armię rosyjską, fortyfikacje O.W.B nie odegrały roli przypisywanej im przez autorów ich budowy. Walki na tym terenie były sporadyczne i większość obiektów przetrwała wojnę w stanie nienaruszonym. Dotyczy to również opisywanego mostu.

Wkładkę założył: mgr inż. Leszek Budych 15 marzec 1994 r.

Miejsce przechowywania negatywów: archiwum BSIDZT S. Januszewski

1. Miejscowość

O Ł O B O K

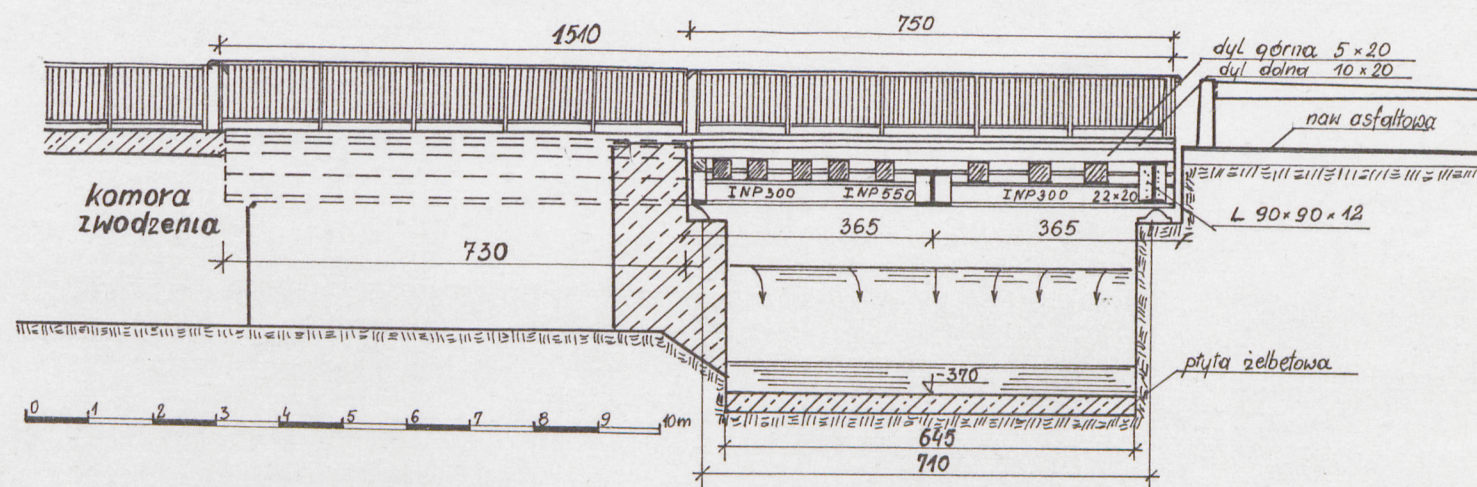
2. Obiekt

MOST DROGOWY
droga Świebodzin - Rokietnica
km 8 +000

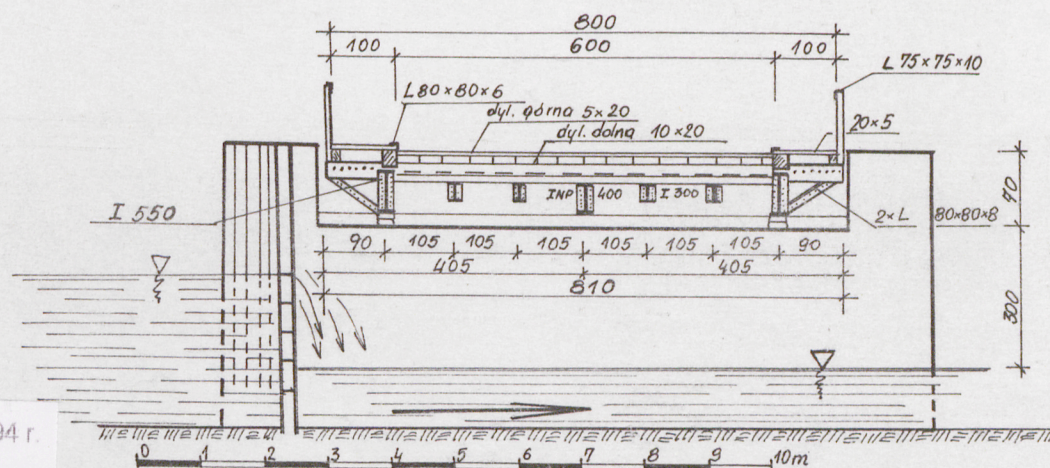
3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

dokumentacja rysunkowa

PRZEKRÓJ PODŁUŻNY



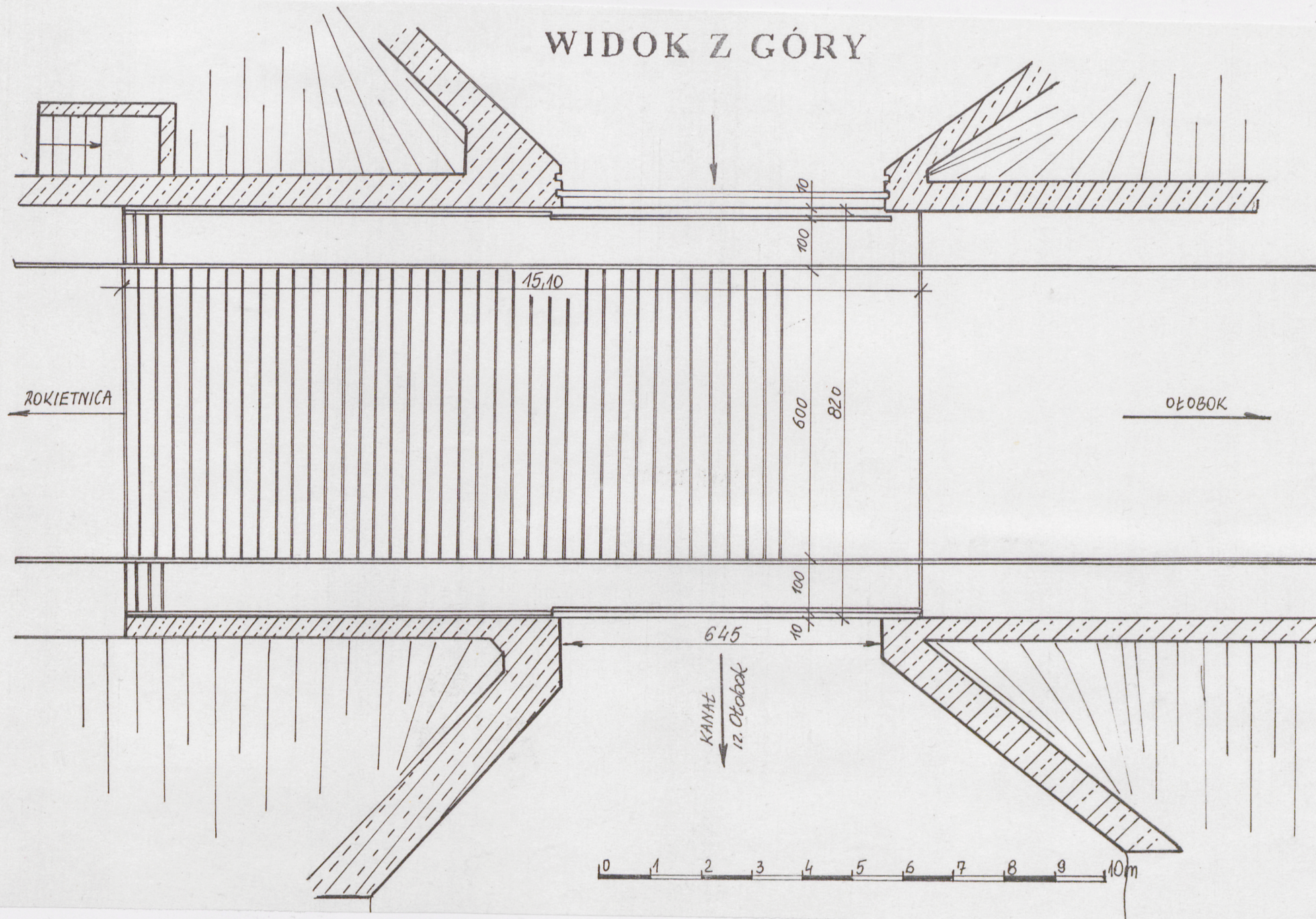
PRZEKRÓJ POPRZECZNY



Wkładkę założył: mgr inż. Leszek Budych 15 marzec 1994 r.

Miejsce przechowywania negatywów: archiwum BSIDZT S. Januszewski

WIDOK Z GÓRY



1. Miejscowość

O Ł O B O K

2. Obiekt

MOST DROGOWY
droga Świebodzin - Rokietnica
km 8 +000

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

dokumentacja fotograficzna Verte !



1. Widok mostu od górnej wody, neg 200/744/5

2. Widok mostu od dolnej wody, neg 200/745/5

3. Przyczółki brzegowe, przesło i bariera, neg 200/746/1

VERTE !

4. Wejście do komory zwodzenia, neg 200/745/4

5. Komora zwodzenia z ręcznym mechanizmem korbowym, neg 200/745/3

6. Stalowa bariera blokująca wjazd na most, neg 200/745/2

7. Słupek stalowy bariery blokującej wjazd na most, neg 200/745/1

8. Murowane z cegły fundamenty przyczółka brzegowego, z urządzeniami piętrzącymi, neg 200/746/2



Wkładkę założył: mgr inż. Leszek Buudych 15 marzec 1994 r.

Miejsce przechowywania negatywów: archiwum BSIDZT S. Januszewski

