

Nr. data



Technical drawing of a bridge cross-section. The drawing shows a central arch and two side abutments. The top width is 11. The central arch width is 3. The total base width is 16,5. A scale bar at the bottom is marked from 0 to 6 meters. Labels 'beton' (concrete) and 'wapien' (stone) indicate different materials used in the structure.

12. Autorzy, historia obiektu, określenie stylu.

Miejsce skrzyżowania linii kolejowej Kraków - Lwów - Podwołoczyska (do 1892 r. Kolej Karola Ludwika) z ul. Miodową na Kazimierzu wytyczone zostało w 1853 r. Przepust powstał w 1855 r. Był to jeden z pierwszych murowanych przepustów na linii. Powstał od razu w obecnych wymiarach, mimo, że do 1892 r. linia była jednotorowa - wynikało to z szerokości nasypu. Pierwotne mury zabezpieczające podtorze wykonane były z kamienia i posiadały kamienną balustradę. W 1899 r., w związku z budową lokalnej linii kolejowej do Kocmyrzowa, przedłużono wsch. mur oporowy przy pd. przyczółku.

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

Przejście linii kolejowej przez ul. Miodową w Krakowie rozwiązane jest jako skrzyżowanie bezkolizyjne, z torami prowadzonymi na nasypie i drogą kołową biegnącą przez przepust. Linia kolejowa o przebiegu pn.-zach. - pd.-wsch. Kąt skrzyżowania - 90°. Wiadukt znajduje się w pobliżu skrzyżowania ul. Miodowej z ul. Starowiślną i ul. Halicką, w bezpośrednim sąsiedztwie głównego cmentarza żydowskiego.

Przepust jednootworowy. Otwór sklepiony półkoliście. Jazda górą, na nasypie ziemnym i podsypce kamiennej. Na przepuscie 2 tory. Rozpiętość 3 m. Długość całkowita 11,05 m.

Ściany i sklepienie przepustu wykonane ze ściśle przylegających regularnych (kubicznych) bloków piaskowca (1 warstwa). Przejście między ścianami a sklepieniem nie zaznaczone. Niektóre bloki spięte żelaznymi klamrami. Czoła przepustu od strony dojazdu posiadają okładzinę z nieregularnych płyt kamienia wapiennego (od strony wsch. otynkowane). W górnej części lica przepustu przechodzą w betonowe osłony podtorza, w których osadzone są barierki z kątowników.

Nasypy z obydwu stron przepustu zabezpieczone szkarpowatymi murami oporowymi wykonanymi z nieregularnych bloków wapiennych, układanych w warstwy. Korony murów pokryte parapetami z prostokątnych płyt wapiennych. Kontynuacją muru oporowego pd. przyczółka od strony wsch. jest mur z prostokątnych bloków wapiennych, układanych w warstwy, zabezpieczający poszerzający się tu nasyp. Forma tego muru (trójkąt równoramienny) wynika z jego położenia (mur skośny w stosunku do osi nasypu).

14. Kubatura

obiekt niekubaturowy; wymiary liniowe podane na rysunku

15. Powierzchnia użytkowa

16. Przeznaczenie pierwotne

skrzyżowanie linii kolejowej i drogi kołowej

17. Urztkowanie obecne

bez zmian

18. Prace budowlane i konserwatorskie, ich przebieg i dokumentacja

wiadukt remontowany w czasie wymiany torów: murowane osłony nasypu nad otworem przepustu zastąpione betonowymi

19. stan zachowania (fundamenty, ściany zewnętrzne, ściany wewnętrzne, sklepienia, stropy, konstrukcje dachowe, pokrycie dachu, wyposażenie i instalacje)

Zasadnicza konstrukcja przepustu utrzymywana w dobrym stanie. Powierzchnia ścian i sklepienia przepustu skorodowana pod wpływem warunków atmosferycznych (głównie z powodu przenikania wód opadowych przez nie-izolowane podtorze i nasyp). Mury oporowe uszkodzone (obruszone lub usunięte ciosy wapienne u nasady murów). Zlikwidowane pierwotne osłony podtorza. Prawie cała powierzchnia lica przyczółka od strony wsch. i niektóre partie lica zach. a także murów oporowych pokryte łatami betonowymi, które działają destrukcyjnie w stosunku do muru kamiennego. Miejsce styku murów oporowych od strony pd. uszkodzone działaniem wód opadowych.

20. Najpilniejsze postulaty konserwatorskie

Betonowe osłony podtorza zastąpić kamiennymi, o wątku wzorowanym na wątku lica przepustu
Usunąć łaty cementowe na licach i murach oporowych; ubytki uzupełnić materiałem kamiennym.
Naprawić mury oporowe.
Wprowadzić izolację przeciwwilgociową przepustu i murów oporowych.
Oczyszczyć powierzchnię ścian i sklepienia przepustu

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

"Profil podłużny drogi c.k. kolei żelaznej Karola Ludwika...", 3 ćw. XIX w. ("Plac Kolejowy 1, 2, 3/Lubicz VI, 1.sp. 17-19", teczka 2), Akta Budownictwa Miejskiego, Archiwum Państwowe w Krakowie.

22. Bibliografia

Dokumentacje

Wykaz budowli inżynierskich na linii kolejowej Kraków - Medyka, wg ksiąg inwentarzowych w Dziale Podłoża i Mostów Oddziału Drogowego PDOKP

W. Komorowski, A. Sudacka, Linia kolejowa Kraków - Przemyśl - Lwów - Podwołoczyska/Brody (dawna Kolej Karola Ludwika). Studium historyczne, cz. I, Pkz 1988

23. Źródła ikonograficzne i fotografia (rodzaj, miejsce przechowania, sygnatura)

Kartografia (wybór)

Plan Krakowa z atlasu Kummerer-Kummersberga z 1855 r., APK, sygn. II-20

Plan katastralny Krakowa z 1856 r., litografia

Plan sytuacyjny i niwelacyjny Krakowa z 1878 r., W. Konarzewski, litografia

24. Uwagi różne

25. Opracował

tekst Waldemar Komorowski, X 1989 r.

imię, nazwisko, data, podpis

plany, rysunki Grzegorz Majewski, Waldemar Komorowski, X 1989 r.

imię, nazwisko, data, podpis

zdjęcia fotogr Maciej Czerwiński, X 1989 r.

imię, nazwisko, data, podpis

miejsce przechowania negatywów zbiory autorów

Karta po wypełnieniu podlega ochronie na podstawie przepisów prawa autorskiego

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

27. Załączniki

1 wkładka

1. Miejscowość

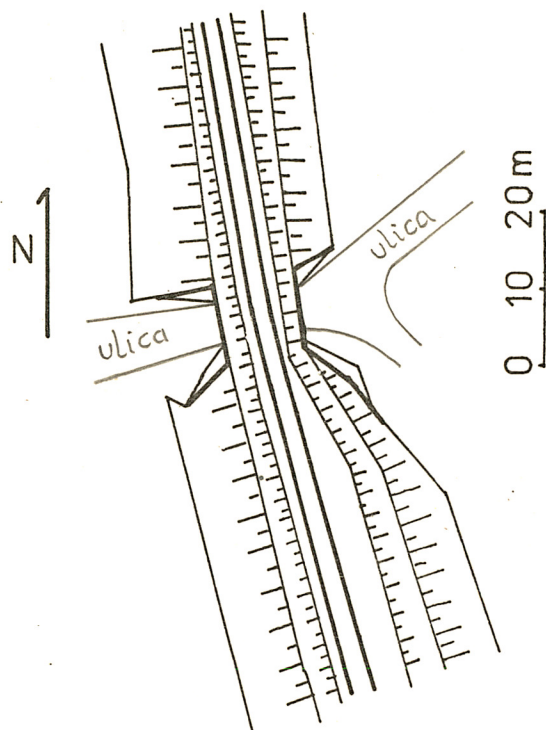
KRAKÓW

2. Obiekt (nazwa jak w karcie)

PRZEPUST KOLEJOWY
na ul. Miodowej

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

1 rysunek, 2 fotografie



widok przyczółka pd. od strony wsch.



widok przepustu od strony wsch.

Wkładkę założył: Waldemar Komorowski, X 1989
(imię, nazwisko, data)

Miejsce przechowywania negatywów: zbiory autorów