

1. Obiekt 42912

JĘDRZEJOWSKA KOLEJ DOJAZDOWA - MOST KOLEJOWY (2)

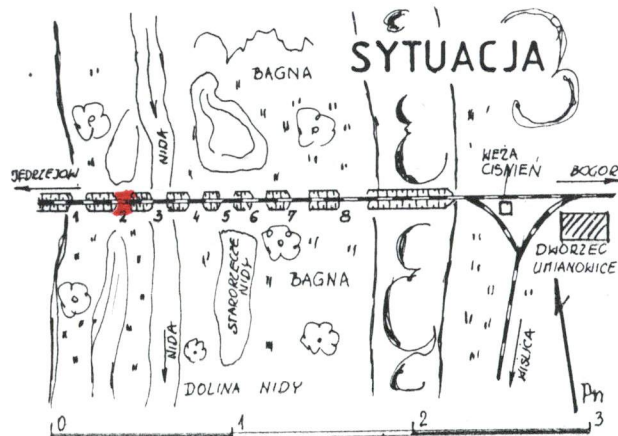
2. Czas powstania

1916/1954/1982

3. Miejscowość

UMIANOWICE

11. Widok mostu od Umanowic, neg. 300/323/2; sytuacja; orientacja; schemat przebiegu linii JKD



4. Adres

Odcinek międzystacyjny
Motkowice-Umanowice, km 19,383
(teren zalewowy rz. Nidy)

nr hipoteczny

5. Przynależność administracyjna

województwo kieleckie

gmina

Kije

pow. Pińczów

6. Poprzednie nazwy miejscowości

7. Przynależność administracyjna
przed 1 VI 1975

województwo kieleckie

powiat

Pińczów

8. Właściciel i jego adres

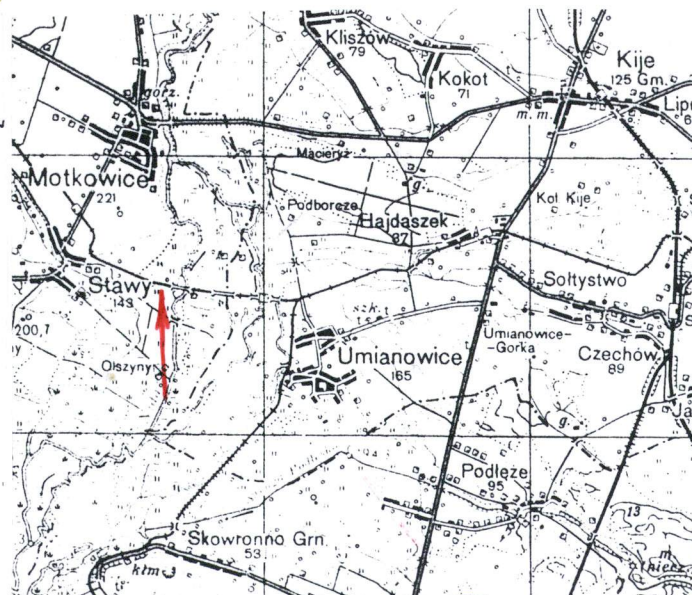
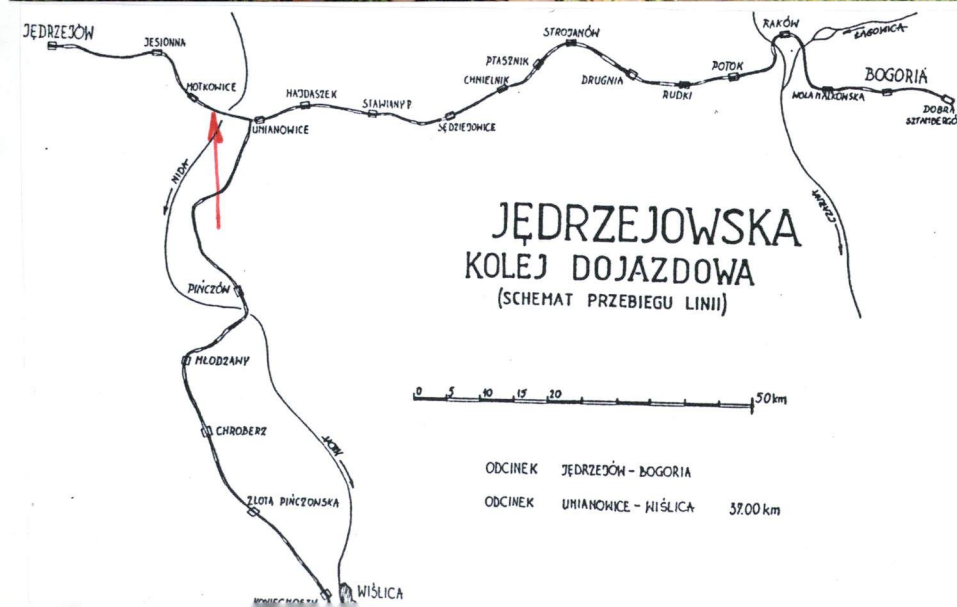
Wschodnia DOKP Lublin
Zarząd Kolei Dojazdowych
22-101 Chelm, ul. Chopina 1
tel. 082/641-208

9. Użytkownik i jego adres

Jędrzejowska Kolej Dojazdowa
28-300 Jędrzejów, ul. Dojazd 1
tel. 0-498/622-55

10. Rejestr zabytków

Nr 1185 data 20.02.1995



12. Autorzy, historia obiektu, określenia stylu

Most na terenach zalewowych rzeki Nidy wykonano już w 1916 r. gdy uruchomiono linię kolei wąskotorowej Jędrzejów-Hajdaszek i dalej do Bogorii. Pierwotny most (a na odcinku długości ok. 1 km. sąsiaduje z nim 7 podobnych) zbudowany został przez budujący linię batalion saperów armii austro-węgierskiej - "KuK Lokomotivfeldbahn Nr 1" - jesienią 1916 r. przy czym początkowo prowadzono na nim torowisko o rozstawie szyn 700 mm. i trakcji konnej. W 1918 r. gdy administrację linii objęła armia polska przebudowano torowisko na 600 mm i wprowadzono trakcję parową. W latach 1950-1954 na Jędrzejowskiej Kolei Dojazdowej prowadzone były roboty zmieniające rozstaw szyn na 750 mm, co związane było z wprowadzaniem tutaj nowego taboru kolejowego. Przebudowę toru na odcinku Jędrzejów-Umianowice zakończono w 1954 r. (wcześniej w 1952 r. w związku z modernizacją linii i zmianą organizacji ruchu zbudowano w Umianowicach osobowy dworzec kolejowy).

Przemiany w zakresie typów stosowanego taboru i trakcji, związane z tym zmiany szerokości toru pociągały za sobą roboty mostowe. W każdym przypadku wchodziła w grę wymiana mostownic i wzmacnianie podpór.

Zakres robót podjętych w latach 50-tych był na tyle szeroki, że wiązał się z całkowitą przebudową mostów. Wykonano nowe przyczółki, podpory, wymieniono wcześniejsze dźwigary nitowane na walcowane, mostownice, szyny.

Nie uległa przy tym zmianie wcześniejsza, tradycyjna konstrukcja drewnianego mostu kolejowego - nadal utrzymał układ statyczny belki wolnopodpartej.

Gdy w latach 1981/82 jednostka wojsk kolejowych z Przemysła podjęła remont kapitalny mostów JKD to zakres prac objął wówczas wymianę wszystkich elementów drewnianych. Utrzymano przy tym pierwotny układ statyczny mostu.

Proces przemiany mostu w Umianowicach jest charakterystyczny dla dziejów wielu mostów drewnianych, które z uwagi na swój materiał musiały być co kilkanaście lat odbudowywane przy czym zazwyczaj stosowano tradycyjne materiały i technologie, bardziej odpowiadające warunkom geologicznym podłoża.

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

Most zbudowano w dolinie Nidy, na terenach zalewowych, na lewym brzegu rzeki, od strony stacji kolejowej Motkowice. Odległy jest ok. 1600 m. na zach. od stacji Umianowice. Jest to siódmy most od strony stacji Umianowice idąc w kierunku Motkowic i dalej Jędrzejowa. Prowadzony jest w nizinnym, otwartym terenie doliny, porośniętym wysokimi trawami i krzewami oraz pojedynczymi drzewami (samosiejkami). Wokół mostu relikty starorzecza rz. Nidy w postaci oczek wodnych. Wysokie wody pojawiają się tutaj sporadycznie, okresowo, zwłaszcza w czasie wiosennych wylewów Nidy. Most posadowiono w terenie bagnistym. Dojazd do mostu prowadzony jest nasypem kolejowym, typu grobli, wysokim na ok. 2,0 m.

Konstrukcja i materiał. Most dwuprzęsłowy o konstrukcji belkowej, wolnopodpartej.

Podpory mostu wykonano jako drewniane, w konstrukcji jarzma pojedynczego złożonego z 4 pali o średn. 30 cm., na których ułożono oczep z krawędziaka o przekroju 40 x 40 cm. długości 3,0 m. Oczepy mocowane są do pali klamrami stalowymi. Jarzma, ze względu na małą wysokość, nie posiadają stężeń poprzecznych. Podpory skrajne (przyczółki brzegowe) składają się z jarzma pojedynczego o konstrukcji jak podpora pośrednia i ze ścianki szczelnej wykonanej z podkładów kolejowych. Ścianka szczelna (podtrzymująca nasyp ziemny przed osuwaniem) dodatkowo wzmocniona jest szyną kolejową.

Przęsła. Każde przęsło wykonano z trzech belek stalowych, walcowanych NP 50. Długość belek po 7,5 m. Ułożone są one na jarzmach w rozstawie 0,9 m. Belki wsparte są na jarzmach pojedynczych w odległości ok. 0,50 m. od krańca każdego z dwu przęseł. Dźwigary każdego przęsła stężone są wiatrownicami wykonanymi ze stalowych ceowników, mocowanych do ścian bocznych dźwigarów śrubami (wiatrownice te pochodzą z lat 50-tych XX w.).

Pomost. Wykonany z mostownic (krawędziaka 24 x 24 cm.) długości 2,3 m. Co czwarty ma długość 4,0 m. Ułożone są one w rozstawie co 0,6 m. na stalowych dwuteowych belkach przęsła. Na mostownicach zamocowano szyny kolejowe w rozstawie 750 mm. oraz wywrotnice - również z szyn kolejowych, starszych typów, wycofanych z eksploatacji, niektóre z nich pochodzą z lat 30-tych i 40-tych XX w.

Wyposażenie. Most posiada jednostronny pomost roboczy (od górnej wody), wykonany z trzech rzędów desek ułożonych bezpośrednio na dłuższych 4-metrowych mostownicach. Na międzytorzu brak blaszanych niecek (blacha stalowa, ocynkowana), wypełnionych tłucznem. Most nie posiada poręczy.

14. Kubatura struktura przestrzeni długość mostu 15,0 m. szerokość pomostu 4,0 m. max. światło przęsła 2,0 m. wysokość konstrukcyjna ok. 0,8 m.	15. Powierzchnia użytkowa pow. pomostu 60,0 m ² . rozstaw torowiska 750 mm	16. Przeznaczenie pierwotne most kolejki wąskotorowej 700, następnie 600 i 750 mm	17. Użytkowanie obecne most kolejki wąskotorowej 750 mm
18. Prace budowlane i konserwatorskie <p>Most utrzymał kształt bliski pierwotnemu, zwłaszcza w zakresie układu statycznego. Był wielokrotnie remontowany i odbudowywany. Prace o największym zakresie prowadzone były na nim w latach 1918, 1954, 1981/82. Doprowadziły w efekcie do zastąpienia nitowanych dźwigarów dźwigarami walcowanymi i wzmocnienia dźwigarów wiatrownicami. Zmianie uległ rozstaw i kształt szyn kolejowych (z 700 na 600 i 750 mm. dzisiaj).</p>		19. Stan zachowania (fundamenty, ściany zewnętrzne, ściany wewnętrzne, sklepienia, stropy, konstrukcje dachowe, pokrycie dachu, wyposażenie i instalacje) <p>Most spełnia warunki ruchu kolejowego: osobowego i towarowego. Na moście systematycznie prowadzone są przeglądy i prace remontowe polegające m.in. na stałym wzmacnianiu konstrukcji i wymianie zniszczonych podpór.</p> <p>Byłoby wskazane aby w terenie, od górnej i dolnej wody, wzdłuż mostu wykonać roboty ziemne, likwidujące skutki naniesienia wokół mostu ziemi przez co zmniejszył się przepływ wody pod mostem. Należy również przeprowadzić wycinkę zieleni, zwłaszcza krzewów i drzew w linii mostu - to również hamuje przepływy (roślinność wokół mostu zwiększa również zagrożenie pożarowe).</p> <p>Pomost dla pieszych zniszczony - do odbudowy. Z uwagi na bezpieczeństwo p-poz. wprowadzić na międzytorzu stalowe niecki wypełnione tłuczniem.</p> 20. Najpilniejsze postulaty konserwatorskie <p>Budowla stanowi modelowe rozwiązanie niskowodnego mostu kolejowego opartego na filarach i przyczółkach drewnianych, wieloprzęsłowego, z przęsłem stalowym, wolnopodpartym, belkowym. Ten typ mostu stosowany jest tutaj tradycyjnie od chwili powstania linii kolei wąskotorowej. Nosi charakter tymczasowego, prowizorycznego mostu wojskowego, podobnie jak i większość z budowanych mostów JKD. Z uwagi na nasycenie trasy kolejowej mostami tego typu, szczególnie na odcinku międzystacyjnym Motkowice-Umianowice w sposób decydujący kształtują one obraz linii i krajobraz doliny Nidy. Stosowanie tego typu mostów związane jest tutaj z geologią gruntu. To też sprawia, że budowle inżynierskie JKD są unikatowe w skali budownictwa kolejowego Polski (mostowego) gdzie zwykle stosuje się mosty stałe. Z uwagi na dzieje JKD, zachodzące tutaj procesy przemiany technicznej i cywilizacyjnej, nasycenie linii dziełami kultury technicznej objąć linię Jędrzejów-Umianowice-Wislica i Umianowice-Raków ochroną prawną - wpis do rejestru zabytków chroniąc równocześnie tradycyjne mosty, zwłaszcza na odcinku międzystacyjnym Motkowice-Umianowice.</p>	

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

- Księga inwentarzowa JKD, w: JKD, Jędrzejów, ul. Dojazd 1

24. Uwagi różne

patrz karta ewidencyjna: Jędrzejowska Kolej Dojazdowa - Zespół i karty obiektów zabytkowych tam wymienionych

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

tekst mgr inż. Leszek Budych 15 wrzesień 1994 r.

plany, rysunki mgr inż. Leszek Budych 15 wrzesień 1994 r.

zdjęcia fotogr. mgr inż. Leszek Budych, dr Stanisław Januszewski 15 wrzesień 1994 r.

miejsce przechowywania negatywów BSIDZT S. Januszewski

KARTA PO WYPEŁNIENIU PODLEGA OCHRONIE NA PODSTAWIE PRZEPISÓW PRAWA AUTORSKIEGO !

22. Bibliografia

- Z Wasiutyński, O architekturze mostów, Warszawa 1971

- Mosty niskowodne. Instrukcja i album, MON, Warszawa 1950

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

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

27. Załączniki

Nr 1 - dokumentacja fotograficzna i rysunkowa

1. Miejscowość dolina Nidy

UMIANOWICE

2. Obiekt JKD (2)

MOST KOLEJOWY

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

dokumentacja fotograficzna i rysunkowa



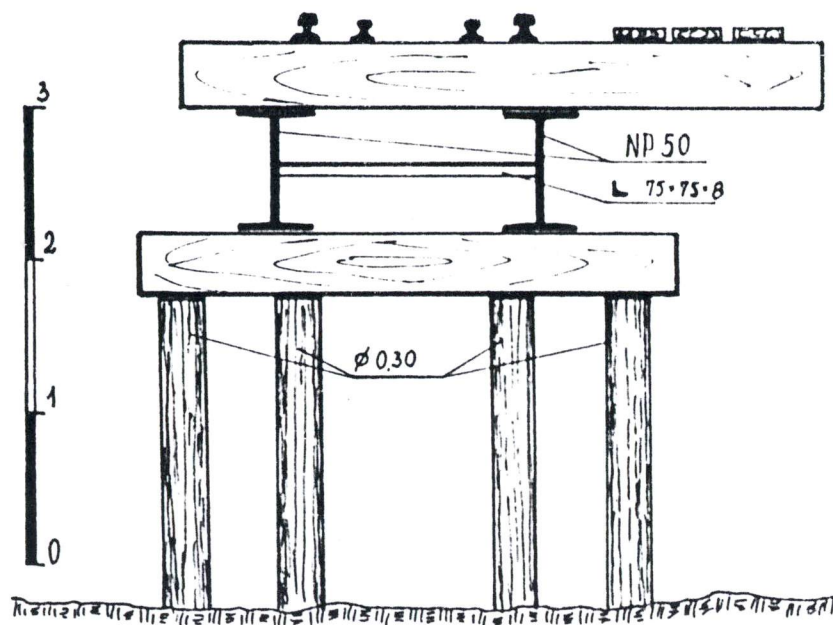
1. Pomost mostu, neg. 300/447/3

3. Przyczółek i dźwigar przesła i mostownice, neg. 300/447/4-5

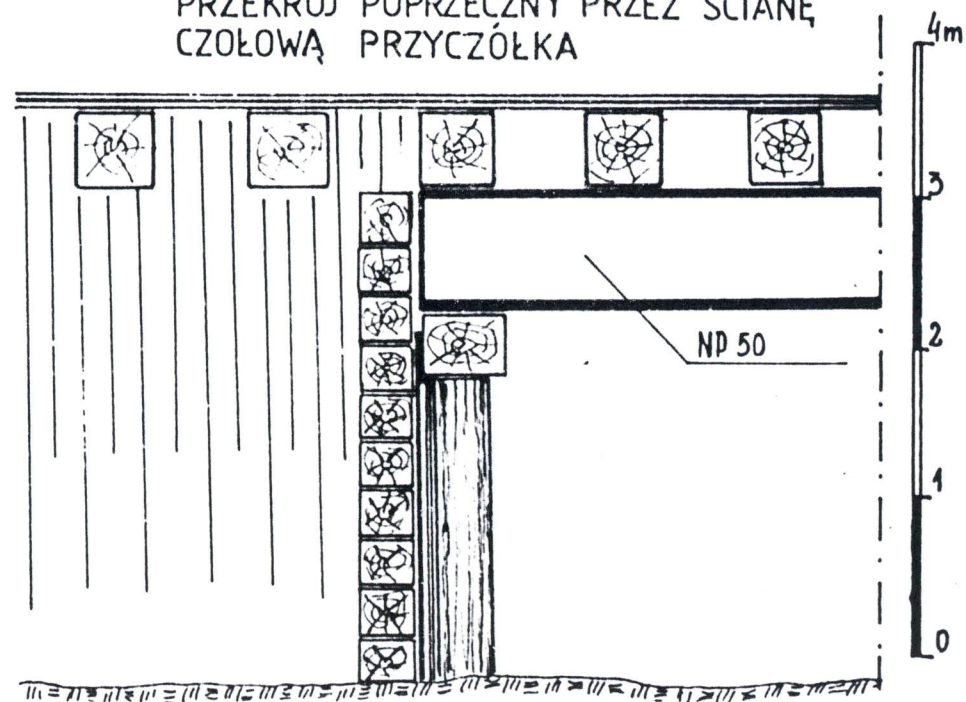
Wkładkę założył: mgr inż. Leszek Budych 15 wrzesień 1994 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSIDZT S. Januszewski

PRZEKRÓJ POPRZECZNY



PRZEKRÓJ POPRZECZNY PRZES ŚCIANĘ CZOŁOWĄ PRZYZCÓŁKĄ



WIDOK Z BOKU

