

1. Obiekt 42913

JĘDRZEJOWSKA KOLEJ DOJAZDOWA - MOST KOLEJOWY (3)

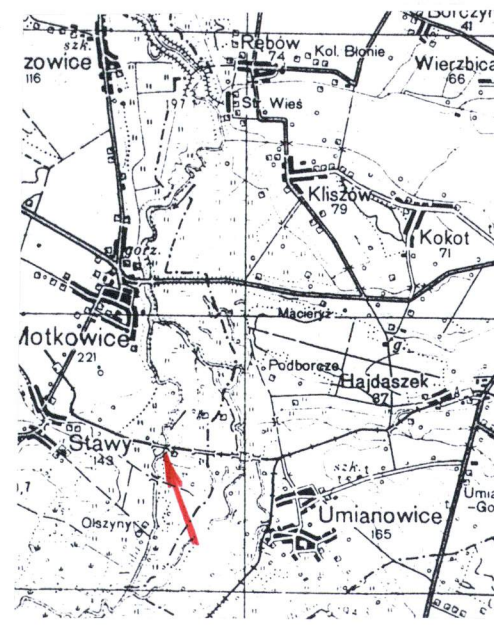
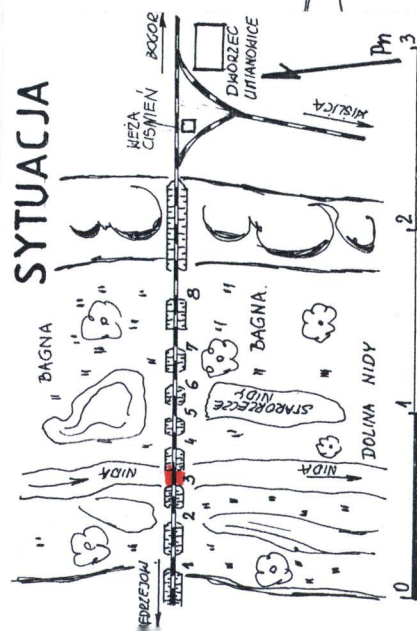
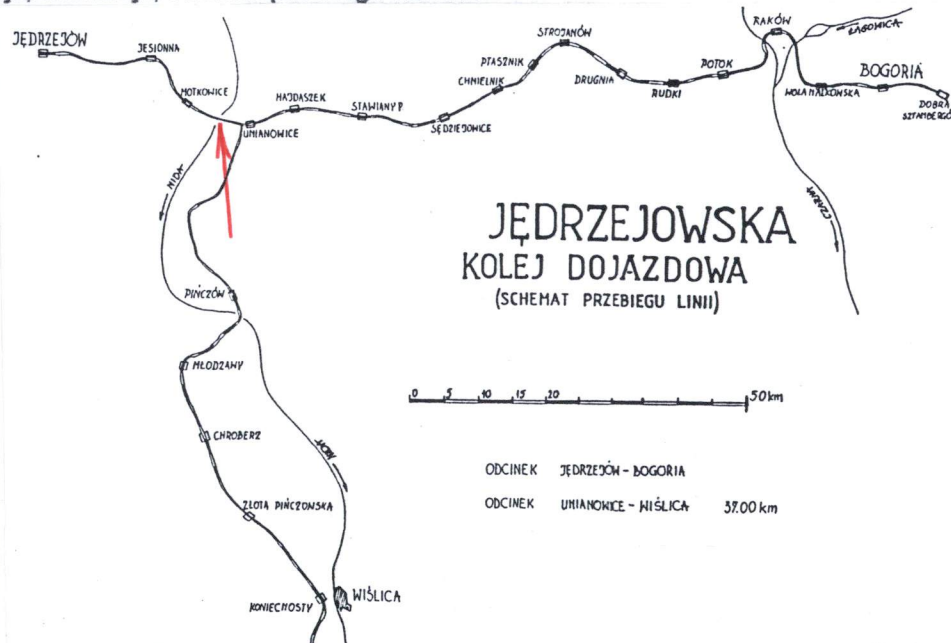
2. Czas powstania

1916/1954/1982

3. Miejscowość

UMIANOWICE

11. Widok mostu od Umanowic, neg. 300/322/5; sytuacja; orientacja; schemat przebiegu linii JKD



4. Adres

Odcinek międzystacyjny
Motkowice-Umanowice, km. 19,529
(nad rzeką Nidą)

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 Nidzie 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.

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 Przemyśla podjęła remont kapitalny mostów JKD to zakres prac objął wówczas wymianę drewnianych elementów konstrukcyjnych z utrzymaniem pierwotnego układu statycznego mostu.

Most na Nidzie był wielokrotnie wzmacniany w latach 80-tych XX w., położony na rzece narażany był na niszczenie przez lody. Widoczne jest to w chaotycznie wykonywanych wzmacnieniach podpór, także w stanie dźwigarów, izbic, przyczółków brzegowych. Czytelne są tutaj roboty prowadzone na moście w latach 1954-1994 przy czym każdorazowo stosowano tradycyjne materiały i technologie.

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

Most zbudowano na rzece Nidzie. Odległy jest ok. 1550 m. na zach. od stacji Umianowice. Jest to szósty most od strony stacji Umianowice idąc w kierunku Motkowic. Nida posiada tutaj wysokie brzegi, rzędu 3 m. Brzegi porośnięte są wysokimi trawami i krzewami oraz pojedynczymi drzewami (samosiejkami). W okresie roztopów rzeka niesie dużo wody, wywierając destrukcyjny wpływ na stan podpór i podmywając brzegi. Szczególnie niebezpieczne dla konstrukcji mostu są lody, których spływ niszczy podpory i przyczółki. Dojazd do mostu prowadzony jest nasypem kolejowym, typu grobli, wysokim na ok. 3,0 m.

Konstrukcja i materiał. Most trzyprzęsłowy z dodatkową podporą w środku przęsła centralnego co przydaje mu dzisiaj charakteru mostu 4-przęsłowego. Konstrukcja belkowa, wolnopodparta. Dodatkową podporę w przęśle środkowym wprowadzono prawdopodobnie w latach 80-tych XX w. Dokumentacja kolejowa mostu podaje, że w latach 70-tych liczył on 15 m. długości i był 2-przęsłowy. Zmiany długości mostu i liczby przęseł wynikają tutaj - jak się wydaje - z ciągłego podmywania brzegów na wysokości przyczółków i ich okresowego cofania w głąb łądu.

Podpory mostu wykonane jako drewniane. Pośrednie w konstrukcji jarzma pojedynczego złożonego w części z 3 a w części 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 (ok. 4,0 m.) nie posiadają stężeń poprzecznych. Pierwotnie każde przęsło opierało się na każdym krańcu na jednym jarzmie. Z powodu uszkodzeń podpór i osiadania ich w bagnistym dnie rzeki, przechylenia pod działaniem lodów i wody przęsło nurtowe wzmocniono wprowadzając dodatkowe jarzma. Tak podparte jest ono 3 jarzmami z jednej i dwoma z drugiej strony oraz dodatkowo 2 jarzmami pośrodku. Skrajne przęsła, przy przyczółkach, wzmocniono wprowadzając obok jarzm podpory stosowe (kaszyce). Powoduje to znaczne zawężenie światła mostu, ograniczenie przepływu wody. Pociąga to za sobą dodatkowe zagrożenia konstrukcji, wzmagając przy tym procesy destrukcji brzegów. 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. Skarpy ziemne, w bezpośrednim sąsiedztwie przyczółków wzmocniono ścianką szczelną, drewnianą. W nurcie rzeki widoczne są również relikty wcześniej stosowanych podpór typu jarzma, które usytuowane są szczególnie gęsto tam gdzie niegdyś występowały podpory pod most 2-przęsłowy. One również ograniczają przepływy wody. Zachowanie w nurcie rzeki relikty starych podpór, ścianek szczelnych, izbic zaświadcza charakter dokonującej się tutaj przemiany technicznej, stosowania tradycyjnych materiałów i technologii. Relikty te dokumentują równocześnie proces zmagania się człowieka z rzeką i stanowią znakomity dokument wyjaśniający fenomen masowego stosowania w tym rejonie mostów drewnianych i trwałość wypracowanego tutaj modelu, którego prosta konstrukcja odpowiada potrzebom stałej odbudowy.

Przęsła. Obecnie most posiada 3 przęsła. Wszystkie zbudowane są z belek wykonanych ze stali walcowanej NP 50. Belki posiadają długości 6,5 m., 15,5 m. i 10,8 m. Część belek posiada stopę o szerokości 30 cm., część 18 cm. Z tych ostatnich wykonano przęsło skrajne od strony Motkowic, z belek szerszych przęsło środkowe i skrajne od Umianowic. Świadczy to o tym, że w trakcie remontów pozyskiwano materiały z mostu. Każde przęsło wykonano z trzech belek stalowych, ułożonych na jarzmach i kaszycach w rozstawie 0,9 m.

Pomost. Wykonany z mostownic (krawędziaka 24 x 24 cm.) długości 2,3 m. (co czwarta jest dłuższa - 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 desek ułożonych bezpośrednio na dłuższych mostownicach na ich krawędzi. Na międzytorzu ułożono blaszane niecki (blacha stalowa, ocynkowana), wypełnione tłucznem. Most nie posiada poręczy. Przy podporach nurtowych (3) wprowadzono izbice (drewniane pale, przykryte deskowaniem formowanym w szpic, obitym blachą i wzmocnionym na krawędzi natarcia szyną kolejową). W osi izbic zabito w dno rzeki stalowe szyny.

14. Kubatura struktura przestrzeni długość mostu 32,40 m. szerokość pomostu 4,0 m. max. światło przęsła 3,0 m. wysokość konstrukcyjna ok. 0,8 m.	15. Powierzchnia użytkowa pow. pomostu 129,0 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 pierwotny układ statyczny belki wolnopodpartej. Był wielokrotnie remontowany i odbudowywany - praktycznie niemal po każdej zimie. Największy zakres miały tutaj prace prowadzone w latach: 1918, 1954, 1981/82 i 1993/94. Doprowadziły w efekcie do zastąpienia nitowanych dźwigarów dźwigarami walcowanymi. Zmianie uległ rozstaw i kształt szyn kolejowych (z 700 na 600 i 750 mm. dzisiaj).</p> <p>Nida jest w tym rejonie rzeką kapryśną, o charakterze niemalże rzeki górskiej. Wiąże się z tym bystrość nurtu, zmiany poziomu wód i prowadzenia koryta. W wyniku stałego podmywania brzegów niszczeniu ulegały przyczółki. Napór wody i lodów powodował pochylenie filarów (jarzm) i ich niszczenie. Niszczeniu ulegały izbice.</p> <p>Wielokrotne odbudowy mostu zaznaczają się przede wszystkim tym, że w nurcie rzeki pod mostem występują liczne pale po zlikwidowanych podporach, podobnie relikty ścian szczelnych przyczółków i ścian odbojowych. Istniejące jarzma mają w znacznej mierze charakter budowli prowizorycznych, wzmacniających konstrukcję (np. kaszyce i jarzma pod centralną partią przęsła środkowego).</p> <p>Odbudowując i remontując most każdorazowo czerpano z tradycyjnych materiałów i technologii, czerpiąc z bogatego doświadczenia w eksploatacji w tym rejonie niskowodnych mostów kolejowych opartych na drewnianych podporach.</p>		19. Stan zachowania (fundamenty, ściany zewnętrzne, ściany wewnętrzne, sklepienia, stropy, konstrukcje dachowe, pokrycie dachu, wyposażenie i instalacje) <p>Most spełnia warunku 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>Z uwagi na zabudowę koryta rzeki licznymi podporami, wokół których nagromadził się rumor porośnięty zielenią, na liczne relikty dawnych podpór, ścianek szczelnych i odbojnic ograniczony jest przepływ wód. Z tego względu wskazanym byłoby przeprowadzenie remontu kapitalnego mostu i oczyszczenie koryta rzeki z reliktyw dawnych konstrukcji palowych. Towarzyszyć powinna temu sanacja konstrukcji, jej "oczyszczenie", wprowadzenie nowych jarzm pojedynczych, likwidacja jarzm pośrednich, wtórnych.</p> <p>Stan mostu wynika z ograniczonych środków PKP na remonty. Prace tutaj prowadzone mają charakter doraźny, tymczasowy i prowizoryczny. Celem jest zapewnienie jedynie minimum bezpieczeństwa ruchu.</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

Nr 2 - dokumentacja fotograficzna i rysunkowa

1. Miejscowość dolina Nidy

UMIANOWICE

2. Obiekt JKD - rz. Nida (3)

MOST KOLEJOWY

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

dokumentacja fotograficzna



1. Relikty pali podpór mostu sprzed 1981 r., neg. 300/323/1

2. Most od górnej wody z izbicami, neg. 300/444/4

3. Most od dolnej wody, neg. 300/444/1

VERTE!

4. Widok mostu od dolnej wody, neg. 300/444/2

5. Pomost mostu z pomostem roboczym z desek, neg. 300/445/2

6. Widok mostu od górnej wody z izbicami, neg. 300/443/5

7. Pomost mostu od dołu, widoczne stężenia poprzeczne dźwigarów
i mostownice, neg. 300/446/1

8. Powierzchnie tnące izbic, odeskowane, kryte blachą stalową
i wzmocnione szyną kolejową, neg. 300/445/1

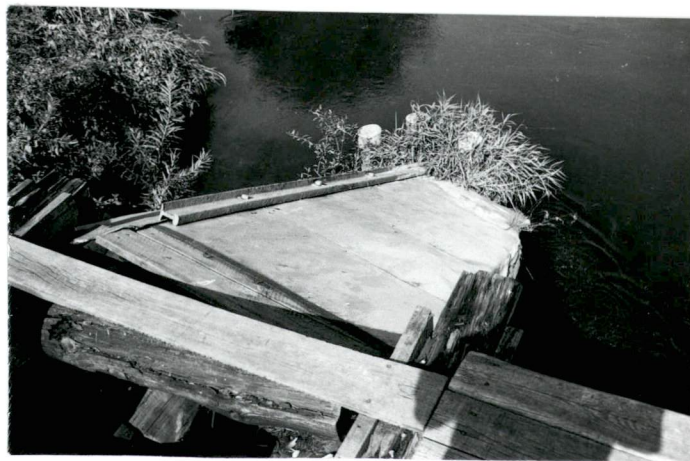
9. Izbica widoczna z pomostu, neg. 300/444/5

10. Izbica z boku, neg. 300/445/4

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

Miejsce przechowywania negatywów: BSIDZT S. Januszewski





1. Miejscowość dolina Nidy

UMIANOWICE

2. Obiekt JKD - rz. Nida (3)

MOST KOLEJOWY3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)
dokumentacja fotograficzna i rysunkowa (VERTE!)

1. Podpory mostu: jarzmowe i stosowe (kaszycowe), neg. 300/444/3
2. Pale w nurcie rzeki znaczące miejsce posadowienia starszych podpór, neg. 300/445/1
3. Zniszczona ścianka szczelna (drewniana) zabezpieczająca przyczółek brzegowy przed podmywaniem, neg. 300/446/3

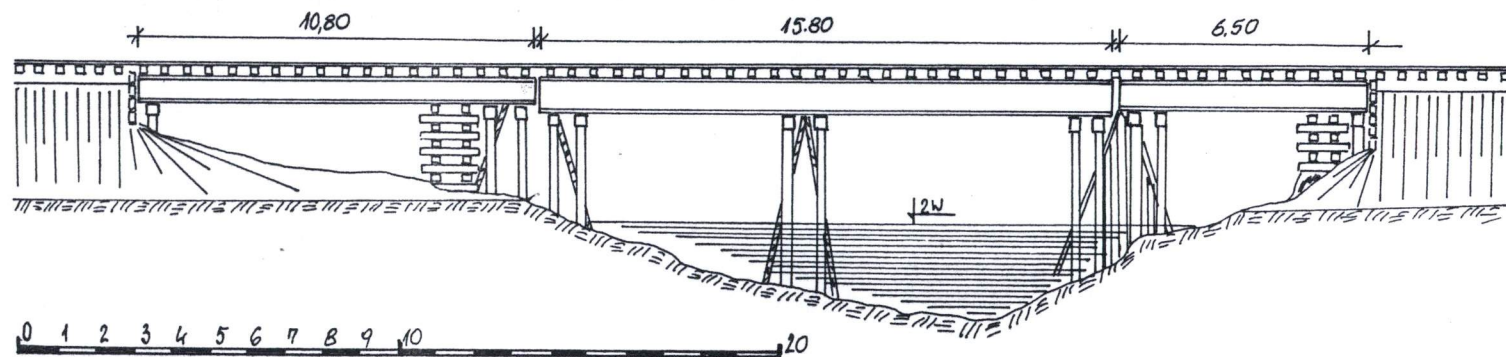
VERTE! - dokumentacja rysunkowa

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

Miejsce przechowywania negatywów: BSIDZT S. Januszewski



WIDOK Z BOKU



WIDOK Z GÓRY

