

1. Obiekt *h295*

JĘDRZEJOWSKA KOLEJ DOJAZDOWA - MOST KOLEJOWY (5)

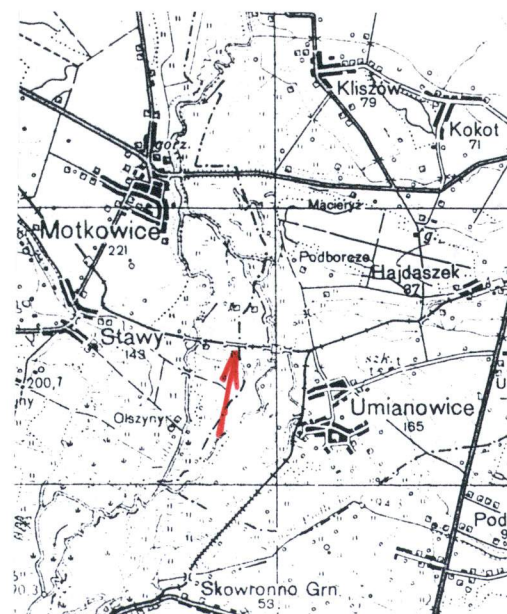
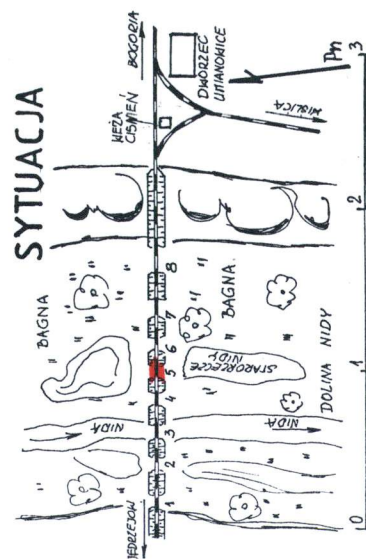
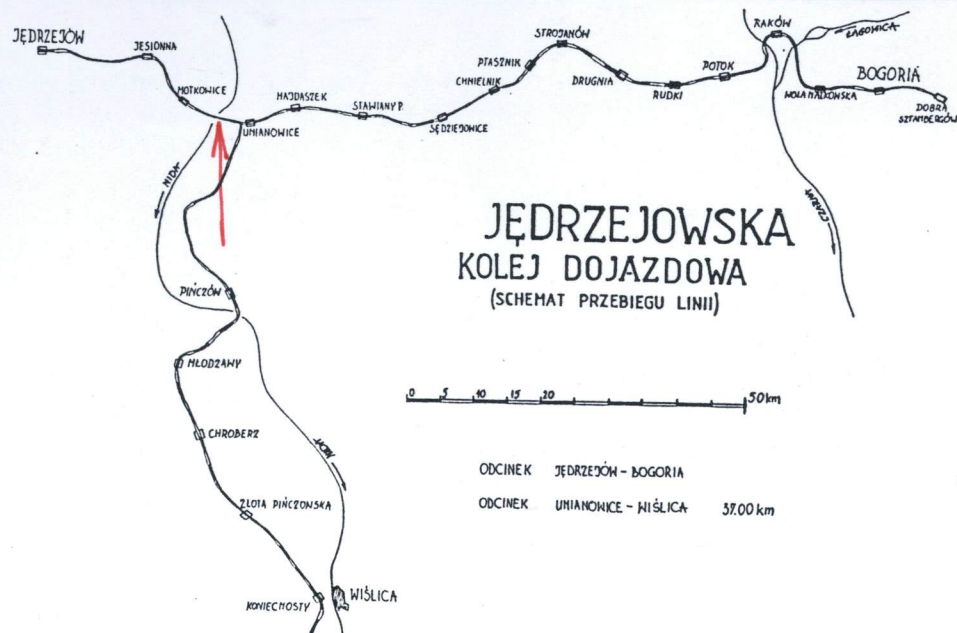
2. Czas powstania

1916/1954

3. Miejscowość

UMIANOWICE

11. Widok mostu od Umanowic, neg. 300/322/3; sytuacja; orientacja; schemat przebiegu linii JKD



4. Adres

Odcinek międzystacyjny  
Motkowice-Umanowice, km. 20,051  
(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 Chełm, 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 pociągaly 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 Przemysłu podjęła remont kapitalny mostów JKD to zakres prac objął wówczas wymianę drewnianych elementów konstrukcyjnych z utrzymaniem pierwotnego układu statycznego 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. Tak było również w przypadku omawianego mostu, najdłuższego na JKD.

## 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 Umianowice. Odległy jest ok. 1000 m. na zach. od stacji. Jest to czwarty 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). 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 wieloprzęsłowy (24 przęsła) o konstrukcji belkowej, wolnopodpartej.

**Podpory mostu** wykonane jako drewniane. Pośrednie 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. Dodatkowo przęsła podparto podporami stosowymi (kaszyca) jedną lub dwoma w zależności od stopnia osiadania podpór pośrednich typu jarzma. Kaszyce wykonano z podkładów kolejowych. W 1993/94 r. wymieniając je oparto je na wykonanych ławach fundamentowych, betonowych. Odbudowując most w 1981/82 r. i remontując w 1993/94 r. pozostawiono stare jarzma pochodzące sprzed 1981 r. W bezpośrednim ich sąsiedztwie zabudowano nowe. Relikty starszych świadczą o charakterze dokonującej się tutaj przemiany technicznej, stosowaniu tradycyjnych materiałów i technologii.

**Przęsła.** Każde przęsło wykonano z trzech belek stalowych, walcowanych NP 40, NP 45 i NP 50. Charakterystycznym jest tutaj stosowanie dźwigarów stalowych trzech typów, o różnych wysokościach i szerokościach stóp. Świadczy to o tradycjonalizmie prac związanych z utrzymaniem mostu w eksploatacji i maksymalnym wykorzystaniu miejscowych materiałów - o ile ich stan techniczny umożliwia ich dalszą eksploatację. Jest prawdopodobne, że dźwigary NP 40 pochodzić mogą z lat 20-tych XX w., dźwigary NP 45 z lat 50-tych XX w., zaś dźwigary NP 50 z lat 1981/82. Długość belek po 10,5 m. Ułożone są one na jarzmach i kaszycach w rozstawie 0,9 m. Belki wsparte są na jarzmach pojedynczych w odległości ok. 0,50 m. od krańca. Kaszyce usytuowano bezpośrednio przy jarzmach.

**Pomost.** Wykonany z mostownic (krawędziaka 24 x 24 cm.) długości 2,3 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 mostownicach na ich krawędzi. Na międzytorzu brak blaszanych niecek (blacha stalowa, ocynkowana), wypełnionych tłucznem. Most nie posiada poręczy.



<b>14. Kubatura</b> struktura przestrzeni długość mostu 242,60 m. szerokość pomostu 2,3 m. max. światło przęsła 2,0 m. wysokość konstrukcyjna ok. 0,8 m.	<b>15. Powierzchnia użytkowa</b> pow. pomostu 558,0 m <sup>2</sup> . rozstaw torowiska 750 mm	<b>16. Przeznaczenie pierwotne</b> most kolejki wąskotorowej 700, następnie 600 i 750 mm	<b>17. Użytkowanie obecne</b> most kolejki wąskotorowej 750 mm
<b>18. Prace budowlane i konserwatorskie</b> <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 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>Prace remontowe tego mostu, prowadzone z początkiem lat 80-tych XX w., wykonane były niestarannie. Podpory nie wytrzymywały obciążenia ruchem kolejowym (stałe zmniejszającym się) i osiadały w bagnistym gruncie. Stąd w latach 1982 -1984 stałe prowadzone są tutaj roboty wzmacniające konstrukcję. Pod przęsła wprowadza się podpory pośrednie w postaci stosów (kaszyce) z kolejowych podkładów. W 1994 r. pod wiele podpór wprowadzono betonowe ławy fundamentowe by zmniejszyć osiadanie podpór. Można sądzić, że w również w latach międzywojennych pod wieloma przęsłami wprowadzano drewniane kaszyce by zwiększyć powierzchnię poszczególnych podpór. Roboty tego typu musiały być tutaj (z uwagi na charakter terenu zalewowego) prowadzone stałe. Wprowadzanie kaszyce było i jest rozwiązaniem doraźnym, zmniejsza światło przepływu wysokich wód Nidy i w przypadku ich wystąpienia powoduje znaczne zniszczenia tymczasowych podpór i pociąga za sobą konieczność podejmowania robót wzmacniających konstrukcję, czasami wręcz jej odbudowę.</p> <p>Ostatnie roboty remontowe tego mostu, prowadzone w obecnej chwili, związane są z przywróceniem trakcji parowej na linii - uruchomieniem pociągu turystycznego. Pociągnęło to za sobą potrzebę wzmocnienia konstrukcji (bezpieczeństwo ruchu). W związku z niebezpieczeństwem wzniesienia przez wysypujący się z paleniska parowozu żużel pożarów planuje się również wykonanie stalowego pokrycia międzytorza, przykrywanego zwykle kamiennym tłucznem.</p>		<b>19. Stan zachowania ( fundamenty, ściany zewnętrzne, ściany wewnętrzne, sklepienia, stropy, konstrukcje dachowe, pokrycie dachu, wyposażenie i instalacje )</b> <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>Byłoby wskazaniem 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>Charakterystycznym dla tego mostu jest to, że obok jarzm zabudowanych w 1981/82 r. występują również jarzma starsze, analogiczne w konstrukcji lecz z zastrzałami. Uwagę zwraca odmienny sposób łączenia pali z oczepem - na wpust i pióro. Elementy składowe jarzm wprowadzanych współcześnie łączone są śrubami bądź stalowymi klamrami, zarzucono tutaj stosowanie robót ciesielskich.</p>	
		<b>20. Najpilniejsze postulaty konserwatorskie</b> <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 rysunkowa



1. Miejscowość dolina Nidy

**UMIANOWICE**

2. Obiekt JKD (5)

**MOST KOLEJOWY**

3. Zawartość wkładki ( nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego )

dokumentacja fotograficzna



1. Widok mostu od strony Umanowic, neg. 300/442/2

2. Pomost z torowiskiem, neg. 300/443/1

3. Podpory mostu - kaszycy odbudowane w 1993/94 r., neg. 300/442/1

4. Podpory kaszycowe, dźwigary, mostownice i torowisko, neg. 300/480/1

VERTE!

5. Pomost mostu, neg. 300/442/5

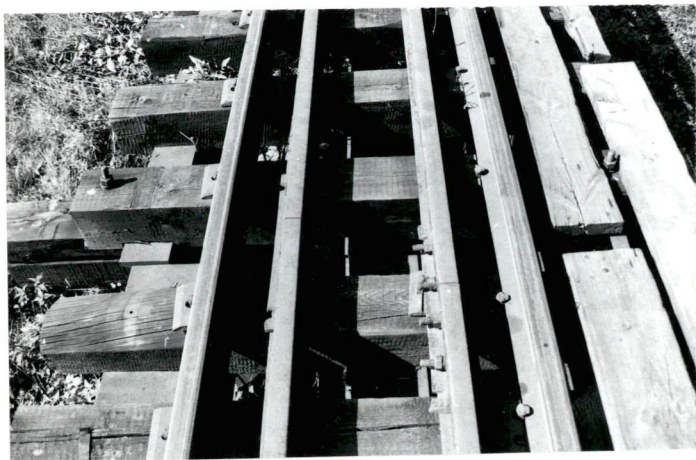
6. Mocowanie szyn do mostownic, neg. 300/442/4

7. Jarzma pojedyncze - na 1-szym planie z lat 1981/82. dalej dwa sprzed 1981 r. i kolejne z 1981/82 r., neg. 300/442/3

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

Miejsce przechowywania negatywów: BSIDZT S. Januszewski





1. Miejscowość dolina Nidy

**UMIANOWICE**

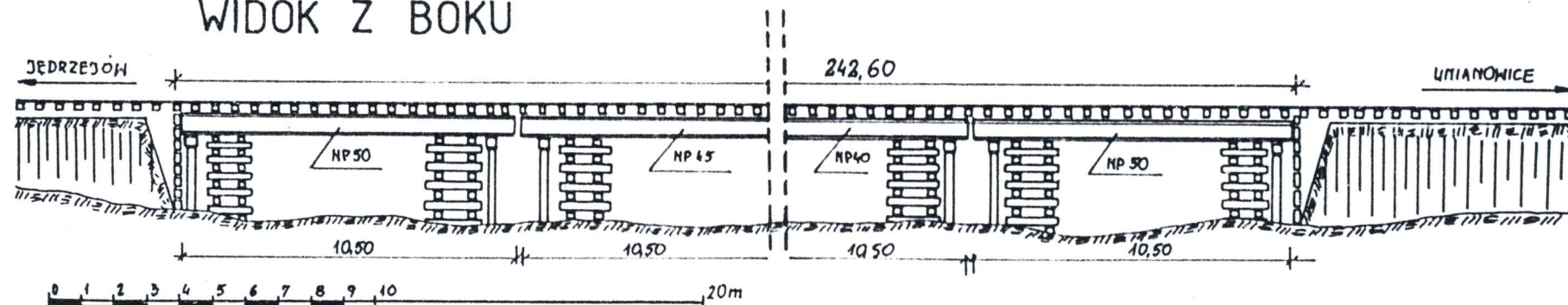
2. Obiekt JKD (5)

**MOST KOLEJOWY**

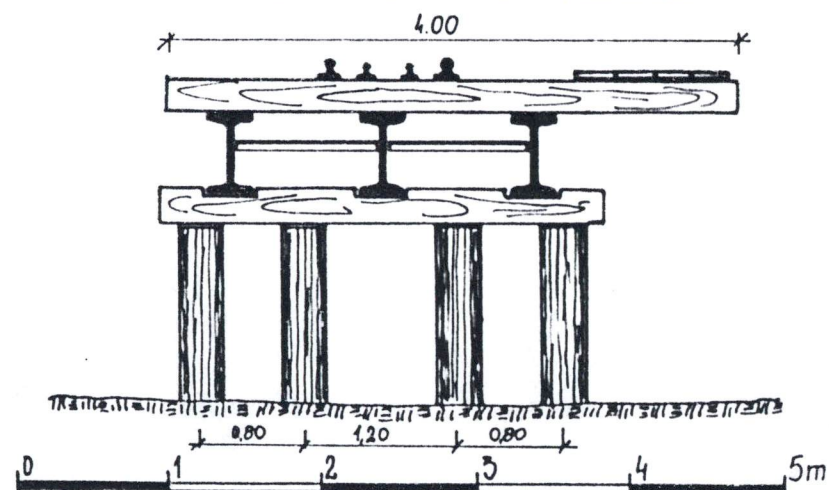
3. Zawartość wkładki ( nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego )

dokumentacja rysunkowa

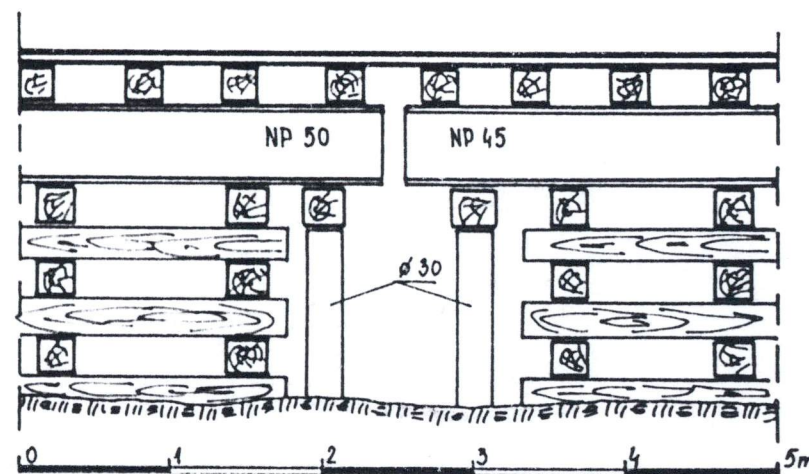
## WIDOK Z BOKU



## PRZEKRÓJ POPRZECZNY



## PODPORY POŚREDNIE



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

Miejsce przechowywania negatywów: BSiDZT S. Januszewski