

1. Obiekt

JĘDRZEJOWSKA KOLEJ DOJAZDOWA - MOST KOLEJOWY (13)

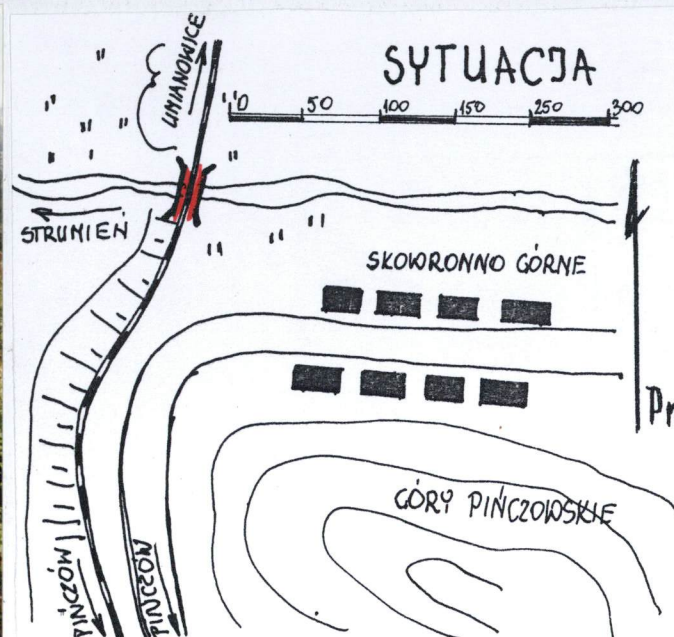
2. Czas powstania

1953

3. Miejscowość

SKOWRONNO GRN.

11. Widok przęsła mostu, neg. 300/323/5; sytuacja; orientacja; schemat przebiegu linii JKD



4. Adres

Odcinek międzystacyjny  
Umanowice - Pińczów, km. 3,622  
(nad strumieniem bez nazwy)

nr hipoteczny

5. Przynależność administracyjna

województwo kieleckie

gmina / 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

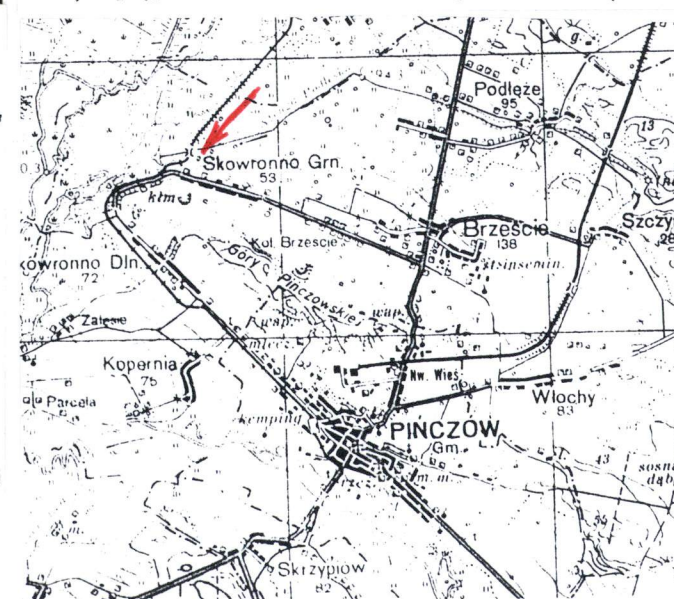
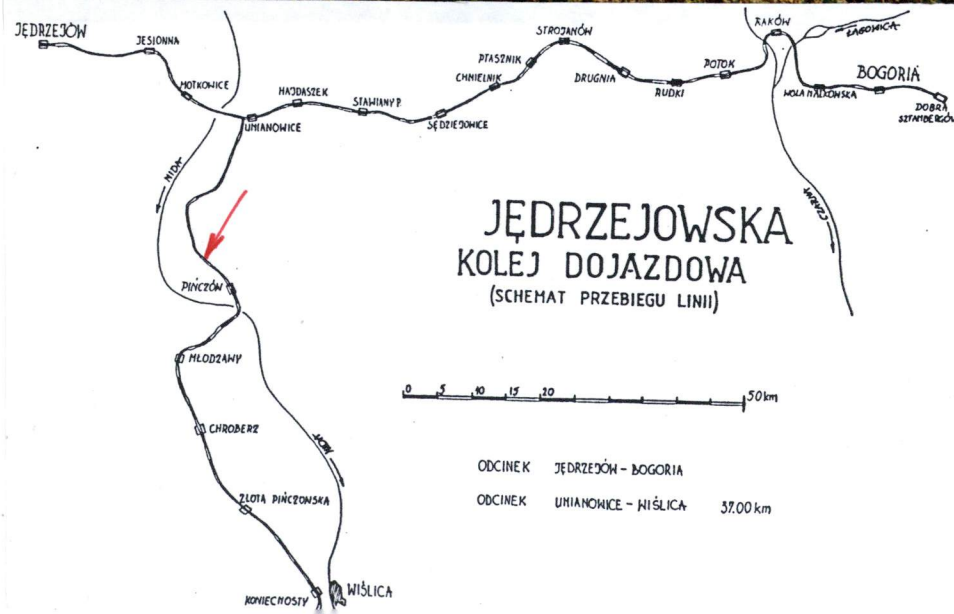
9. Użytkownik i jego adres

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

10. Rejestr zabytków

Nr

data





## 12. Autorzy, historia obiektu, określenia stylu

Pierwotnie trasa Pińczowskiej Kolei Dojazdowej zbudowanej w latach 1923-1926 na odcinkach międzystacyjnych Pińczów - Hajdaszek prowadzona była ok. 3/4 km. na zachód od trasy współczesnej. Wiodła przez Nową Wieś gdzie u zbiegu linii kolejowej z drogą zlokalizowano stację kolejową Erdmanówka. Trasa kolejki wznosiła się tutaj serpentynami pomiędzy wzgórzami Garbu Pińczowskiego.

W 1953 r. gdy przebudowywano torowiska PKD na rozstaw 750 mm postanowiono poprowadzić linię z Pińczowa do Hajdaszka nową trasą przez Skowronno i Umianowice. Liczyła ona 11 km. i była o 4 km. krótsza od starszej, którą całkowicie zlikwidowano w latach 50-tych XX w.

Most w Skowronnie zbudowano na nowej trasie. Oparto go na przyczółkach betonowych. Most zyskał tradycyjny dla tego rejonu model mostu belkowego, wolnopodpartego.

Był to jeden z pierwszych mostów PKD opartych na stałych przyczółkach betonowych. Spękania występujące na podporach brzegowych wskazują dzisiaj, że zastosowanie tego modelu mostu nie było właściwe dla tej linii - z uwagi na geologię gruntu, bagnistego. Stałe osiadanie podpór uzasadniało tutaj trwanie przy tradycyjnym modelu mostu opartego na lekkich podporach drewnianych, których okresowa wymiana nie narażała na trudności technicznych.

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

Most zbudowano na strumieniu bez nazwy, lewym dopływem Nidy, która biegnie w odległości ok. 1,5 km. od mostu. Most prowadzony jest na wysokim nasypie kolejowym (wys.ok. 2,5 m.). Strumień zbiera wody ze stoków Gór Pińczowskich. Poziom jego wód jest nierównomierny w skali roku. Charakteryzują go gwałtowne przybory wody, stąd z obu jego stron zbudowano wały przeciwpowodziowe. Przecina je linia kolejowa i właśnie tutaj, na międzywale zbudowano most. Wokół rozpościerają się bagna.

**Konstrukcja i materiał.** Most jednoprzęsłowy o konstrukcji belkowej, wolnopodpartej.

**Podpory mostu** wykonane jako betonowe, betonowo-ziemne o ścianach wylewanych na mokro, w szalunkach drewnianych. Przyczółki posiadają skrzydła betonowe prowadzone prostopadle do osi strumienia, częściowo zatopiono je w wały przeciwpowodziowe. Szerokość przyczółka 2,6 m., długość skrzydeł 2,0 m.

**Przęsło.** Wykonane z trzech belek stalowych, walcowanych NP 50, o stopie szerokiej na 18 cm. Długość belek po 10,5 m. Ułożone są one w rozstawie 0,9 m. Przęsło posadowiono na ławie podłożyskowej przyczółka za pośrednictwem stalowej szyny.

**Pomost.** Wykonany z mostownic (krawędziaka 24 x 24 cm.) długości 2,8 m. Ułożone są one w rozstawie co 0,6 m. na stalowych dwuteowych belkach przęsła. Na mostownicach zamocowano szyny kolejowe w rozstawie 750 mm.

**Wyposażenie.** Most nie posiada pomostu roboczego dla pieszych, bariery, pokrycia międzytorza. Na międzytorzu wprowadzono wywrotnice - z szyn kolejowych.

<b>14. Kubatura</b> struktura przestrzeni długość mostu 14,5 m. szerokość pomostu 2,8 m. max. światło przęsła 2,70 m. wysokość konstrukcyjna ok. 0,80 m.	<b>15. Powierzchnia użytkowa</b> pow. pomostu 40,60 m <sup>2</sup> . rozstaw torowiska 750 mm	<b>16. Przeznaczenie pierwotne</b> most kolejki wąskotorowej 600 a od roku 1953 - 750 mm	<b>17. Użytkowanie obecne</b> most kolejki wąskotorowej 750 mm
<b>18. Prace budowlane i konserwatorskie</b> Most utrzymał pierwotny układ statyczny. Prowadzone tutaj prace konserwacyjne ograniczały się do okresowej wymiany mostownic. Ostatnie przeprowadzono w poł. lat 80-tych XX w.		<b>19. Stan zachowania ( fundamenty, ściany zewnętrzne, ściany wewnętrzne, sklepienia, stropy, konstrukcje dachowe, pokrycie dachu, wyposażenie i instalacje )</b> Most spełnia warunki ruchu kolejowego: osobowego i towarowego. Na moście systematycznie prowadzone są przeglądy i prace remontowe polegające m.in. na stałej wymianie mostownic. Betonowe ściany przyczółków spękanne - wskutek osiadania konstrukcji.	
		<b>20. Najpilniejsze postulaty konserwatorskie</b> Budowla stanowi modelowe rozwiązanie niskowodnego mostu kolejowego opartego na przyczółkach betonowych, jednoprzęsłowego, z przęsłem stalowym, wolnopodpartym, belkowym. 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, w tym reprezentatywny dla ich modelu most w Skowronnie Grn., oddający materiały i technologie stosowane w budownictwie mostowym lat 50-tych XX w.	



**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**

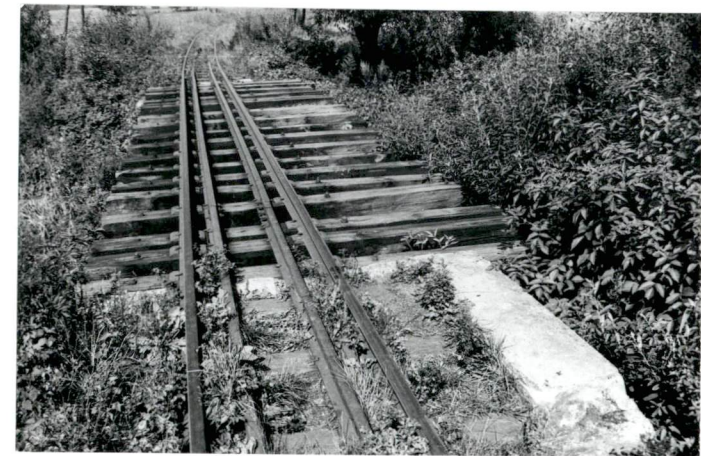
- Z Wasiutyński, O architekturze mostów, Warszawa 1971

- 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 <b>Skowronno Grn.</b>	2. Obiekt JKD (13) <b>MOST KOLEJOWY</b>	3. Zawartość wkładki ( nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego ) dokumentacja fotograficzna i rysunkowa (VERTEI)
---	--	---



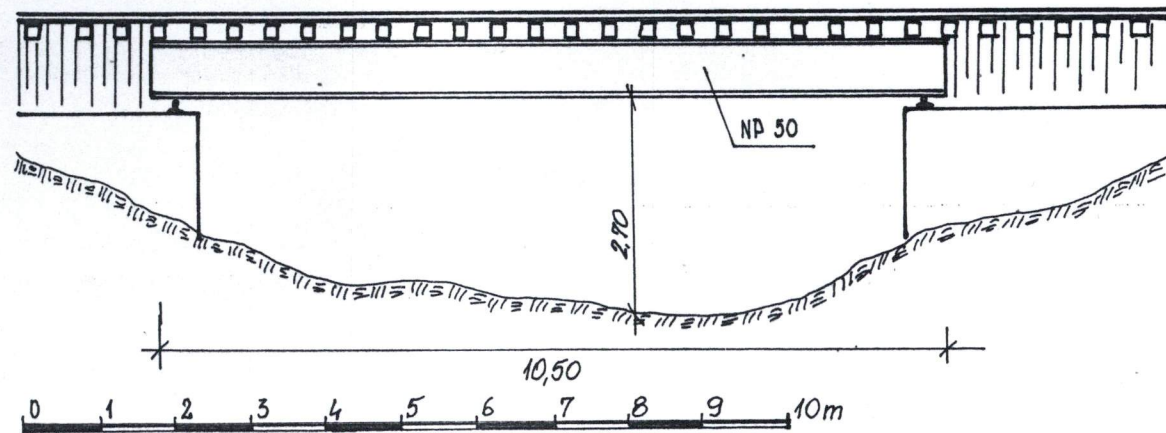
1. Przyczółek betonowy i stalowe przęsło mostu, neg. 300/447/5

2. Pomost mostu z torowiskiem, neg. 300/446/4

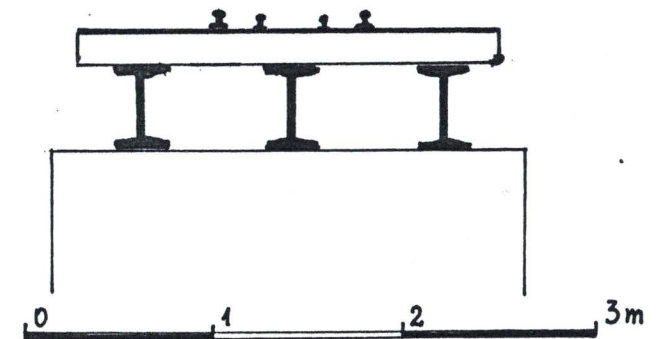
Wkładkę założył: mgr inż. Leszek Budych 15 wrzesień 1994 r

Miejsce przechowywania negatywów: BSiDZT S. Januszewski

# WIDOK Z BOKU



# PRZEKRÓJ POPRZECZNY



# WIDOK Z GÓRY

