

A B C D E F G H I J K L Ł M N O P R S T U V W X Y Z

Nr

LUBUSKIE

2345

1. Obiekt

MOST DROGOWY

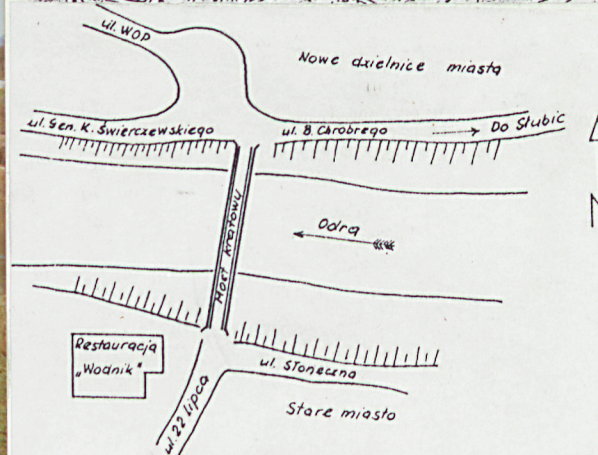
2. Czas powstania

ok. 1905

3. Miejscowość

KROSNO ODRZAŃSKIE

11. Zdjęcia, rzut, przekrój, sytuacja, orientacja



- 6a -

SCHEMAT DZWIGARA GŁÓWNEGO
MOSTU DROGOWEGO PRZEZ ODRA W KROSNIE ODRZAŃSKIM

4. Adres nad rzeką Odrą

nr hipoteczny

5. Przynależność administracyjna

województwo zielonogórskie

gmina Krosno Odrzańskie
pow. KROSNO ODR.

6. Poprzednie nazwy miejscowości

Crossen (do 1945 r.)

7. Przynależność administracyjna
przed 1 VI 1975

województwo zielonogórskie

powiat Krosno Odrzańskie

8. Właściciel i jego adres

Wojewódzka Dyrekcja Dróg Publicznych
Zielona Góra, ul. Boh. Westerplatte 21

9. Użytkownik i jego adres

Wojewódzka Dyrekcja Dróg Publicznych
Zielona Góra, ul. Boh. Westerplatte 21

10. Rejestr zabytków

Nr L-600/A data 13.08.2013

Nr

data

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

Most poprowadzono nad rzeką Odrą, na drodze Zielona Góra - Słubice, przebiegającej przez centrum Krosna Odrzańskiego. Przeznaczony jest dla ruchu kołowego i pieszego.

Materiał: Konstrukcję nośną mostu stanowią dwie belki kratownicowe, stalowe, nitowane, trójprzęsłowe, o schemacie statycznym belki gerberowskiej. W częściach skrajnych i w przęśle zawieszonym kratownice posiadają system skratowania typu N. Pasy dolne dźwigarów leżą w prostej, z wyjątkiem części w obrębie filarów gdzie pasy są nieznacznie obniżone. Część zawieszona przęsła oraz znaczna część kratownic skrajnych posiadają pasy górne równoległe do pasa dolnego, jedynie w częściach nad filarami pasy górne są krzywoliniowe, bezpośrednio spięte ryglami nad filarami. Łożyska stałe znajdują się na filarach, na przyczółkach usytuowane są łożyska przgubowo-przesuwne. Pręty kratownic wykonane są z blach i kształtowników walcowych łączonych na nity. Również wszystkie połączenia w węzłach wykonane są jako nitowane. Dźwigary główne nie posiadają stężeń wiatrowych dolnych.

Konstrukcja pomostu jest zróżnicowana. W części wspornikowej (skrajnej) ruszt pomostu złożony jest z poprzecznic mocowanych do blach węzłowych oraz przymocowanych do nich belek podłużnych. Belki te mają przekroje dwuteowe. W przekroju poprzecznym przęsła jest 5 belek podłużnych w rozstawie 1,485 m. Między poprzecznicami głównymi do podłużnic przymocowane są w każdym polu dodatkowe beleczki poprzeczne pośrednie dla ułożenia blach nieckowych, wypełnionych betonem, na którym z kolei położona jest nawierzchnia z kostki drewnianej przykryta warstwą asfaltu lanego o zmiennej grubości od 5 do 10 cm. Przęsła skrajne mają wysunięte poza filary wsporniki, na których przgubowo zawieszono przęsło środkowe.

W części środkowej - zawieszonej, wykonanej na nowo po II wojnie światowej - podkład dla nawierzchni stanowią profile z giętej blachy o grubości 7 mm. Pozostała konstrukcja jest identyczna jak w części wspornikowej.

Chodniki mostu zamocowane są na zewnątrz kratowych dźwigarów. Wsporniki chodnikowe mocowane są do blach węzłowych i wykonane jako elementy kratowe z kątowników. Na wspornikach, równoległe do osi podłużnej mostu, ułożone są belki podchodnikowe z ceowników i dwuteowników. Na nich ułożone są żelbetowe płyty.

Most wsparty jest na dwu przyczółkach brzegowych i dwu filarach posadowionych w nurcie rzeki. Przyczółki i filary wykonano w konstrukcji betonowej i obłożono ciosami kamiennymi, spoinowanymi. Ławy podłożyskowe filarów formowane w postaci płyt kamiennych. Bariery mostu stalowe, nitowane.

Plan: Długość całkowita mostu 163,54 m. Konstrukcja 3-przęsłowa o świetle przęsła po 47,01 + 69,52 + 47,01 m. Szerokość jezdni 5,8 m, szerokość chodników 2 x 2,2 m.

Bryła: Most zyskał dynamiczną sylwetę, którą kształtują dwa dźwigary kratowe o zakrzywionym rysunku pasów górnych. Osiowy, poprzeczny rozstaw dźwigarów 7,45 m. Wysokość dźwigarów w częściach o pasach równoległych 4,4 m, w części nad filarami 10,0 m. Tak znaczna różnica w wysokości dźwigarów, mimo dużej rozpiętości mostu nadaje mu monumentalny charakter. ...

c.d. w załączniku Nr 3

12. Autorzy, historia obiektu, określenia stylu

Most zbudowano ok. 1905 r. jako drogowy na ważnym szlaku Zielona Góra-Słubice. Budowa mostu wiązała się m.in. z rozwojem transportu lądowego i żeglugi odrzańskiej. Wcześniejszy most drewniany nie był w stanie podołać rosnącemu natężeniu ruchu drogowego a wysokość jego przęsła ograniczała możliwości transportu wodnego, w którym coraz większą rolę odgrywać poczęły holowniki parowe.

Przeprawa mostowa w Krośnie posiada bogatą tradycję sięgającą wieków średnich, kiedy to prowadził tędy ważny szlak handlowy wiodący z Wrocławia przez Zieloną Górę do Szczecina oraz Frankfurtu n/Odrą.

Z przełomem XIX/XX w. podjęto na Odrze budowę szeregu nowych, nowoczesnych mostów stalowych m.in. w Brzegu, Wrocławiu, Brzegu Dolnym, Ścinawie, Kostrzynie.

Stalową konstrukcję mostu w Krośnie Odrzańskim wykonała huta Beuchelt z Zielonej Góry o czym informuje utrzymana do dzisiaj tabliczka na pierwszym słupku kratownicy przęsła od zach. brzegu rzeki (huta ta, specjalizująca się w budownictwie mostowym, wykonała m.in. konstrukcje mostowe mostu Grunwaldzkiego we Wrocławiu, mostu drogowego w Ścinawie, Brzegu Dolnym oraz szereg mniejszych m.in. na rzece Baryczy).

Twórcy mostu nadali mu interesującą architekturę. Konstrukcja stalowych dźwigarów, prosta w linii pasa dolnego, w linii pasa górnego ujawnia przebieg sił w konstrukcji mostu. Inżynieria zyskała przy tym bogatą oprawę architektoniczną. Kształtowano ją w duchu renesansu niemieckiego.

Mimo licznych modernizacji i zniszczeń wojennych odbudowany w 1948 r. most utrzymał do dzisiaj kształt bliski pierwotnemu. Należy do rzędu najpiękniejszych mostów odrzańskich, obok mostów drogowych w Brzegu, Wrocławiu, Ścinawie.

<p>14. Kubatura</p> <p>struktura przestrzenna długość mostu 163,54 m szerokość mostu 11,85 m</p>	<p>15. Powierzchnia użytkowa</p> <p>powierzchnia jezdni 1219 m² powierzchnia chodników 696,7 m²</p>	<p>16. Przeznaczenie pierwotne</p> <p>most drogowy</p>	<p>17. Użytkowanie obecne</p> <p>most drogowy</p>
<p>18. Prace budowlane i konserwatorskie. ich przebieg i dokumentacja</p> <p>W 1936 r. wzmocniono konstrukcję pomostów i dźwigarów głównych celem przystosowania mostu do przenoszenia obciążeń I klasy wg obowiązującej od września 1931 r. normy DIN 1072. Wtedy też zwiększono szerokość użytkową jezdni z 5,5 do 5,78 m. W wyniku działań wojennych w 1945 r. most uległ zniszczeniu w części środkowej. Odbudowę podjęto w 1948 r., prowadziło ją Państwowe Przedsiębiorstwo Odbudowy Mostów w Krośnie Odrzańskim. Wykonano nowe przęsło nawodne - na wzór zniszczonego. W 1953 r. most poddano kolejnej modernizacji celem przystosowania go do przenoszenia większych obciążeń. W wyniku podjętych wówczas prac wzmocniono podłużnice i poprzecznice. Na jezdni wykonanej z drewnianej kostki ułożono dywanik bitumiczny. W 1960 r. zastąpiono go asfaltem lannym. Od tego czasu nawierzchnia jezdni wymieniana jest przeciętnie co dwa lata.</p>		<p>19. Stan zachowania (fundamenty, ściany zewnętrzne, ściany wewnętrzne, sklepienia, stropy, konstrukcje dachowe, pokrycie dachu, wyposażenie i instalacje)</p> <p>Most pozostaje w dobrym stanie technicznym. Konstrukcja stalowa wykazuje znikome ślady korozji. Roboty antykorozyjne i malarskie prowadzone są systematycznie, ostatnie wykonano w 1990 r. Kamienne licowanie przyczółków i filarów pozostaje w stanie dobrym. Występują nieznaczne ubytki spoin. Widoczne są zacieki na kamiennym licowaniu.</p> <p>20. Najpilniejsze postulaty konserwatorskie - wartości historyczno-techniczne i architektoniczne nakazują ochronę prawną mostu - wpis do rejestru zabytków. To jeden z lepiej utrzymanych przykładów rozwiązań konstrukcyjnych mostów z przełomu XIX/XX w., który cechuje oryginalna forma ustroju nośnego i architektury.</p> <ul style="list-style-type: none"> - utrzymać oryginalny materiał, konstrukcję, plan, bryłę, elewacje mostu - uzupełnić ubytki materiału kamiennego elewacji filarów i przyczółków. W pracach remontowych nie stosować wypełniania ubytków elewacji betonem - kształt lamp oświetleniowych mostu wystylizować w sposób harmonizujący z historyzującym i bogatym w detal kształtem wsporników pod oświetlenie. 	

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

- J. Rabeiga, Badanie stanu technicznego i określenie przydatności eksploatacyjnej stalowego mostu drogowego przez Odrę w Krośnie Odrzańskim, Wrocław 1986, mnps., w: Politechnika Wrocławska Instytut Inżynierii Lądowej. Zakład mostów.

22. Biblioteka

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

24. Uwagi różne

25. Opracował

tekst..... mgr inż. Leszek Budych 30.03.1993 r.

imię, nazwisko, data, podpis

plany, rysunki..... mgr inż. Leszek Budych 30.03.1993 r.

imię, nazwisko, data, podpis

zdjęcia fotogr..... mgr inż. Leszek Budych 30.03.1993 r.

imię, nazwisko, data, podpis

miejsce przechowywania negatywów archiwum BSiDZT S. Januszewski (także kalki rys.)

KARTA PO WYPEŁNIENIU PODLEGA OCHRONIE NA PODSTAWIE PRZEPISÓW PRAWA AUTORSKIEGO

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

27. Załączniki
Nr 1 - dokumentacja fotograficzna i rysunkowa
Nr 2 - dokumentacja rysunkowa
Nr 3 - dokończenie opisu rubryki 13

1. Miejscowość KROSNO ODRZAŃSKIE	2. Obiekt (nazwa jak w karcie) MOST DROGOWY rz. Odra	3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego) dokumentacja fotograficzna
-------------------------------------	--	--



1. Widok mostu od dolnej wody
2. Przyczółek brzegowy
3. Jeźdnia Verte!
4. Kratowe dźwigary mostu



Wkładkę założył: mgr inż. Leszek Budych 30.03.1993 r.
(imię, nazwisko, data)

Miejsce przechowywania negatywów: archiwum BSidZT S. Januszewski

Z-d Poligr. Jan Jasiński W-wa, ul. Wolna 13, tel. 12-43-83

Wzór ODZ 1978 r



3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

dokumentacja rysunkowa

dokumentacja rysunkowa

MOST PRZEZ RZODRĘ W KROŚNIE ODRZAŃSKIM



Wkładkę założył:

archiwum BSIDZT S. Januszewski /także kalki/

Miejsce przechowywania negatywów:

Wzrost ODZ 1978 r

1. Miejscowość KROSNO ODRZAŃSKIE	2. Obiekt (nazwa jak w karcie) MOST DROGOWY	3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego) dokończenie opisu rubryki 13
--	--	--

dokończenie opisu rubryki 13: Portale usytuowane nad filarami nadają konstrukcji charakter zamknięty, podkreślający monumentalny charakter dzieła. Przywołują również skojarzenia z przemysłowym budownictwem halowym XIX stulecia.

Elewacje: Elewacje przęsła zawieszonego i skrajnych stalowe z widocznym rysunkiem nitów. Szczególnie dekoracyjnie potraktowano węzły kratownic oraz portale przęsła zawieszonego, nawodnego. Ażurowy charakter budowli podkreślają krzyżulce i wieszaki nie posiadające pełnościennej konstrukcji. Historyzm architektury eksponują monumentalne formy przyczółków i filarów obłożonych kamieniem granitowym o tzw. "cyklopowej rustyce". Architekturę swoistego "eklektycznego mebla" kształtują w moście również bogato dekorowane wsporniki pod lampy oświetleniowe, usytuowane przy obu wlotach na most oraz w najwyższych punktach pasa górnego kratowych dźwigarów. Z całością konstrukcji znakomicie harmonizuje subtelny rysunek barier oraz wsporników podchodnikowych przechodzących w słupki barier.

Instalacje: Odwadniająca. Na wspornikach od strony dolnej wody ułożono dwa rurociągi. Pod chodnikiem od strony górnej wody poprowadzono kable energetyczne. Przy wjazdach na most obustronnie zainstalowano oświetlenie (pierwotnie gazowe, później elektryczne), zawieszone na bogato zdobionych słupach wykonanych z blachy i kątowników nitowanych, osadzonych na kamiennych podstawach.

Wkładkę założył: mgr inż. Leszek Budych 30.03.1993 r.
(imię, nazwisko, data)

Miejsce przechowywania negatywów:

Z-d Poligr. Jan Jasiński W-wa, ul. Wolna 13, tel. 12-43-83

Wzór ODZ 1978 r