

1. Obiekt *H2016*

JĘDRZEJOWSKA KOLEJ DOJAZDOWA - MOST KOLEJOWY (6)

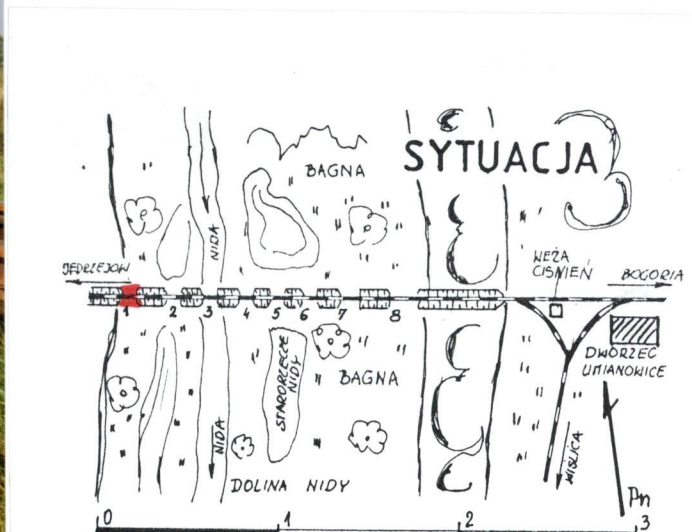
2. Czas powstania

1916/1954

3. Miejscowość

UMIANOWICE

11. Widok mostu od Umanowic, neg. 300/322/2; sytuacja; orientacja; schemat przebiegu linii JKD



4. Adres

Odcinek międzystacyjny  
Motkowice-Umanowice, km. 20,357  
(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

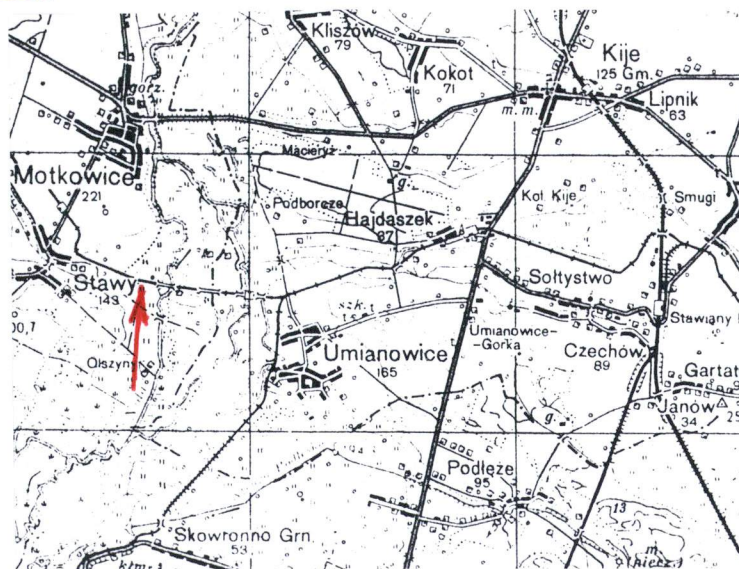
Wschodnia DOKP Lublin  
Zarząd Kolei Dojazdowych  
22-101 Chełm, ul. Chopina 1  
tel. 082/641-208

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 ok. 1 km. sąsiaduje z nim 7 podobnej konstrukcji) 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.

Gdy w latach 1981/82 jednostka wojsk kolejowych z Przemysła 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.

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

Most zbudowano w dolinie Nidy, na terenach zalewowych i starorzeczu, na lewym brzegu rzeki, od strony stacji kolejowej Umianowice. Odległy jest ok. 850 m. na zach. od stacji (jest 3-cim z kolei mostem liczącym od stacji Umianowice). Prowadzony jest w nizinnym terenie doliny, porośniętym wysokimi trawami i krzewami (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. 1,50 m.

**Konstrukcja i materiał.** Most wieloprzęsłowy (4 przęsła) o konstrukcji belkowej, wolnopodpartej.

**Podpory mostu** wykonane jako drewniane. Pośrednie w konstrukcji jarzma pojedynczego złożonego z 3 pali o średn. 30 cm., na których ułożono oczep złożony z dwu podkładów kolejowych, zespolonych śrubami o łącznych gabarytach 24 x 48 x 300 cm. Oczepy mocowane są do pali klamrami stalowymi. Jarzma, ze względu na małą wysokość, nie posiadają stężeń poprzecznych. Wszystkie wzmocniono zastrzałem ukośnym. Podpory skrajne (brzegowe) składają się z jarzma pojedynczego o konstrukcji jak podpora pośrednia i ze ścianki szczelnej wykonanej z drewnianych krawędziaków. Ścianka szczelna (podtrzymująca nasyp ziemny przed osuwaniem) dodatkowo wzmocniona jest szyną kolejową. Dodatkowo przęsła podparto podporami stosowymi (kaszycą) 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 płyt prefabrykowanych.

**Przęsła.** Każde przęsło wykonano z trzech belek stalowych, walcowanych NP 45. Długość belek po 10,55 m. Ułożone są one na jarzmach i kaszycach w rozstawie 0,9 m. Belki wsparte są na jarzmach pojedynczych w odległości ok. 0,5 m. od krawca. Kaszyce usytuowano bezpośrednio przy jarzmach. Nad niektórymi jarzmami i kaszycami wprowadzono wtórnie drewniane kliny - tam gdzie podpory osiadały.

**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 robocze (od dplnej wody), wykonany z pojedynczej dyliny ułożonej bezpośrednio na mostownicach, na ich krawędzi. Na międzytorzu brak blaszanych niecek (blacha stalowa, ocynkowana), wypełnionych tłuczniem. Most nie posiada poręczy



<b>14. Kubatura</b> struktura przestrzeni długość mostu 42,40 m. szerokość pomostu 2,3 m. max. światło przęsła 1,5 m. wysokość konstrukcyjna ok. 0,8 m.	<b>15. Powierzchnia użytkowa</b> pow. pomostu 97,5 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. 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 -1994 stałe prowadzone są tutaj roboty wzmacniające konstrukcję. Pod przęsła wprowadza się podpory pośrednie w postaci stosów (kaszyce) z kolejowych podkładów. W 1993 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, zakończone w 1994 r., związane są z przywróceniem trakcji parowej na linii - uruchomieniem pociągu turystycznego. Pociągnęło to za sobą potrzebę wzmocnienia konstrukcji (bezpieczeństwo ruchu). W związku z niebezpieczeństwem vzniesienia przez wysypujący się z paleniska parowozu żużel pożarów planuje się tutaj wykonanie stalowego pokrycia międzytorza (niecka z blachy stalowej, ocynkowanej), przykrywanego zwykle kamiennym tłuczniem.</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>Należałoby również usunąć relikty starych podpór bowiem także zmniejsza to światło przęsła i przepływ wód powodziowych.</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-Wisłica i Umianowice-Raków ochroną prawną - wpis do rejestru zabytków chroniąc równocześnie tradycyjne mosty, zwłaszcza na odcinku międzystacyjnym Motkowice-Umianowice.</p>	

<p>21. Akta archiwalne ( rodzaj akt, numer i miejsce przechowywania )</p> <p>- Księga inwentarzowa JKD, w: JKD, Jędrzejów, ul. Dojazd 1</p>	<p>24. Uwagi różne</p> <p>patrz karta ewidencyjna: Jędrzejowska Kolej Dojazdowa - Zespół i karty obiektów zabytkowych tam wymienionych</p> <hr/> <p>25. Opracował Program komputerowy karty - Word for Windows - <b>BSiDZT S. Januszewski</b></p> <p>tekst                      mgr inż. Leszek Budych 15 wrzesień 1994 r.</p> <p>plany, rysunki        mgr inż. Leszek Budych 15 wrzesień 1994 r.</p> <p>zdjęcia fotogr.      mgr inż. Leszek Budych , dr Stanisław Januszewski 15 wrzesień 1994 r.</p> <p>miejsce przechowywania negatywów    BSiDZT S. Januszewski</p> <p><b>KARTA PO WYPEŁNIENIU PODLEGA OCHRONIE NA PODSTAWIE PRZEPISÓW PRAWA AUTORSKIEGO !</b></p>
<p>22. Bibliografia</p> <p>- Z Wasiutyński, O architekturze mostów, Warszawa 1971</p> <p>- Mosty niskowodne. Instrukcja i album, MON, Warszawa 1950</p>	<p>26. Adnotacje o inspekcjach, informacje o zmianach ( daty, imiona i nazwiska wypełniających )</p>
<p>23. Źródła ikonograficzne i fotograficzne ( rodzaj, miejsce przechowywania, sygnatury )</p>	<hr/> <p>27. Załączniki</p> <p>Nr 1 - dokumentacja fotograficzna</p> <p>Nr 2 - dokumentacja rysunkowa</p>



1. Miejscowość dolina Nidy <b>UMIANOWICE</b>	2. Obiekt JKD (6) <b>MOST KOLEJOWY</b>	3. Zawartość wkładki ( nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego ) dokumentacja fotograficzna
---	---	--



1. Stalowe przęsło z mostownicami, wsparte dodatkowo kaszycą nad ciekiem wodnym, neg. 300/480/2
2. Jarzma pojedyncze i kaszyce w miejscu podparcia dwu sąsiednich przęseł, neg. 300/480/3

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

Miejsce przechowywania negatywów: BSIDZT S. Januszewski

### 1. Miejscowość dolina Nidy

# UNI ANDOWICE

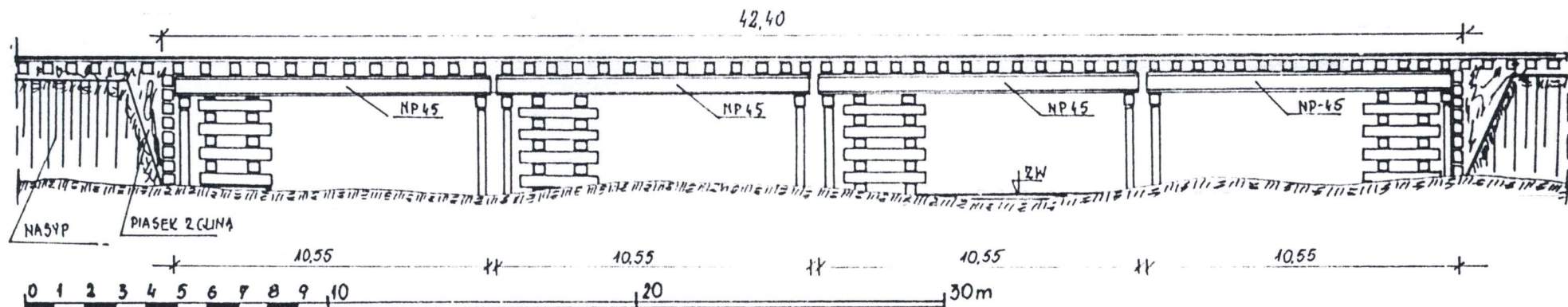
2. Obiekt JKD (6)

## MOST KOLEJOWY

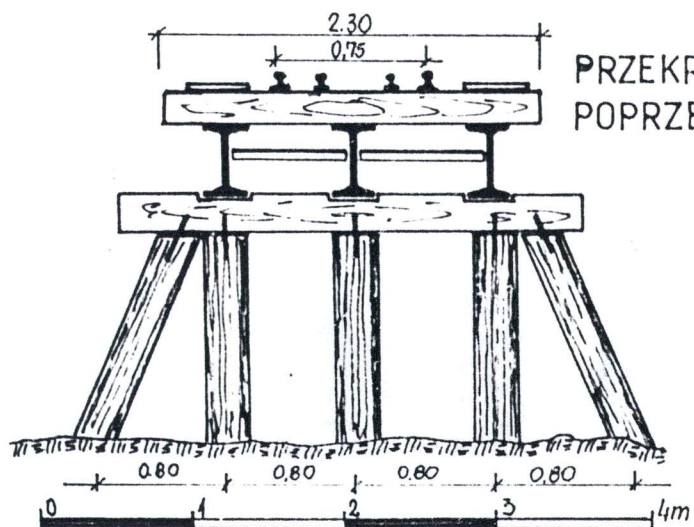
3. Zawartość wkładki ( nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego )

dokumentacja rysunkowa

WIDOK Z BOKU



PRZEKRÓJ  
POPRZECZNY



PRZEKRÓJ POPRZECZNY PRZYCZÓŁKA

