

1. Obiekt

327/3

MOST KOLEJOWY

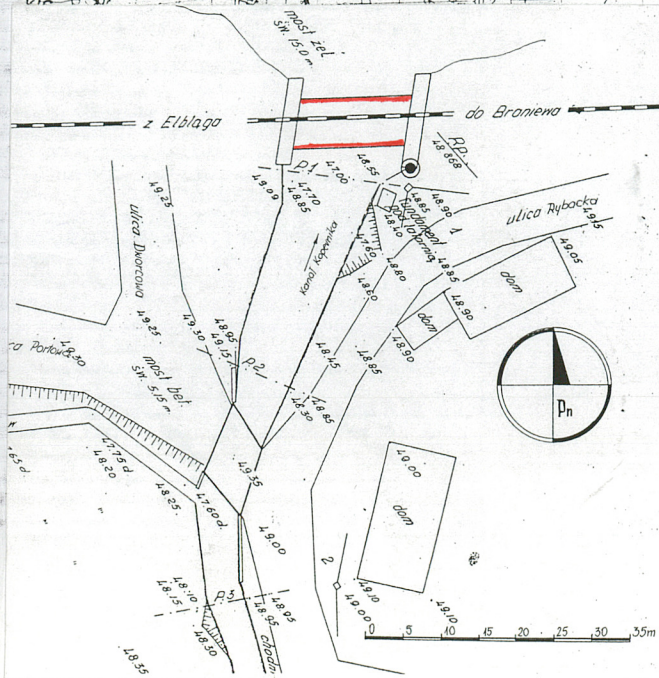
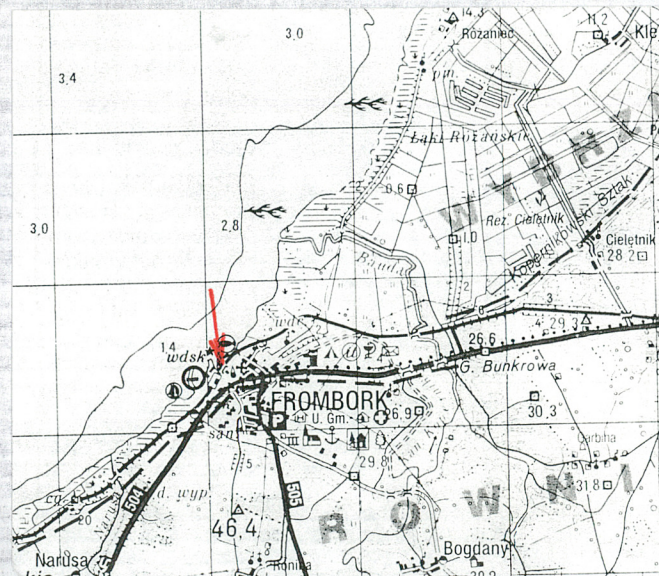
2. Czas powstania

1899

3. Miejscowość

FROMBORK

11. Wzrost mostu od strony miasta, neg. 500/349/5, torowisko na moście, neg. 500/350/1, sytuacja, orientacja.



4. Adres

linia kolejowa Elbląg - Braniewo
nad Kanalem Kopernika

nr hipoteczny

5. Przynależność administracyjna

województwo elbląskie

gmina Frombork

pow. BRANIEWO

6. Poprzednie nazwy miejscowości

Frauenburg (do 1945 r.)

7. Przynależność administracyjna
przed 1 VI 1975

województwo olsztyńskie

powiat Braniewo

8. Właściciel i jego adres

Północna Dyrekcja Okręgowa Kolei
Państwowych Gdańsk
ul. Dyrekcyjna 2/4

9. Użytkownik i jego adres

Zarząd Drogowy Północnej DOKP
Gdańsk ul. Dyrekcyjna 2/4

10. Rejestr zabytków

Nr

data

12. Autorzy, historia obiektu, określenia stylu

Most kolejowy nad tzw. Kanalem Kopernika we Fromborku zbudowano w 1899 r. Linie kolejową Elbląg - Tolmicko - Braniewo oddano do eksploatacji 20 maja 1899 r. Inwestorem było Towarzystwo 'Kolej Nadbrzeżna Elbląg - Braniewo. Idea budowy tanich kolei o znaczeniu lokalnym narodziła się w Prusach z początkiem lat 70-tych XIX w. Forsował ją Otto Bismarck przedstawiając nadprezydentowi prowincji pomorskiej plan budowy kolei o znaczeniu lokalnym mogących łączyć zaplecze rolnicze z portami. Czas realizacji tych propozycji przyszedł jednak później, dopiero po 1892 r. Wtedy to zagęszczenie sieci kolejowej następowało poprzez budowę kolei trzeciego rzędu - kolejek (Kleinbahn, nebenähnliche Kleinbahn).

Ustawę o zasadach budowy kolejek wąskotorowych wydano 28 lipca 1892 r. Ustawa przewidywała pomoc rządową dla budowniczych kolei lokalnych. W 1895 r. państwo ustaliło zasady finansowania budowy ustawami: z 8 kwietnia 1895 r. w sprawie udzielania pomocy państwa ze środków budżetowych i z 19 sierpnia 1895 r. w sprawie trybu udzielania pożyczek dla budujących kolejki. Posunięcie to zachęciło władze samorządowe wielu powiatów ówczesnej Prowincji Pomorskiej do budowy kolejek.

Linia kolejowa Elbląg - Tolmicko - Braniewo prowadzona jest na całej długości brzegiem Zalewu Wiślanego w wielu miejscach przecinając rzeczki i potoki spływające z Wysoczyzny Elbląskiej (rzeczki Garbianka, Stradanka, Suchacz, Dunówka, Dąbrówka i inne). Na rzeczkach tych zbudowano małe stalowe mosty, jednoprzęsłowe o konstrukcji wolnopodpartej. Most kolejowy na Kanale Kopernika we Fromborku jest charakterystycznym dla tej linii. Mosty tego typu zaczęto budować na liniach kolejowych w pol. XIX w. i są szeroko stosowane do dnia dzisiejszego.

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

Most kolejowy przecina Kanał Kopernika bezpośrednio przy jego ujściu do Zalewu Wiślanego. Ujście kanału tworzy małą zatoczkę którą zajmuje Port Rybacki. Statki cumują bezpośrednio przy nasypie kolejowym i moście. W odległości ok. 100 m w kierunku zach. położona jest stacja kolejowa. Do mostu dochodzą ul. Portowa, Rybacka i Dworcowa.

Materiał i konstrukcja. Most jednoprzęsłowy o ustroju wolnopodpartym. Przyczółki betonowe, przęsło stalowe. Przęsło dwudźwigarowe o pasach równoległych z jazdą dolną. Podstawowym elementem konstrukcyjnym mostu są dwa dźwigary pełnościenne - blachownicowe. Środek wykonany jest jako blacha pionowa, pełna. Pas dolny i górny z płaskowników i kątowników. Blachy pionowe są dodatkowo usztywnione żebrami. W osi zeber (co 1,80 m) dźwigary połączone są za pomocą poprzecznic ze stalowych teowników. NP 200. Podłużnice ułożone są w rozstawie 1,40 m. Na ruszcie z podłużnic i poprzecznic ułożono mostownice z dyli drewnianych 30 x 30 cm. Do mostownic przymocowane są szyny w rozstawie normalnotorowym (1435 mm). Most zaopatrzono w jednostronny pomost dla obsługi. Pomost zabudowany jest na stalowych wspornikach, przymocowanych do zewnętrznej strony blachownicy od strony portu. Przestrzeń na międzytorzu i pomost chodnikowy przykryto płytami żelbetowymi. Dźwigary za pośrednictwem stalowych łożysk oparte są na betonowych ławach podłożyskowych. Ławy podłożyskowe stanowią ściany oporowe kanału. Połączenia elementów stalowych mostu za pomocą nitów.

Plan. Długość całkowita mostu wynosi 16,40 m. Dwa dźwigary blachownicowe w rozstawie 3,70 m. z jednostronnym chodnikiem o szerokości 1,00 m. Most posadowiony prostopadłe do kanału.

Bryła. Most jednoprzęsłowy, wolnopodparty posadowiony na 2 przyczółkach brzegowych stanowiących ściany boczne Kanału Kopernika. Wysokość konstrukcyjna mostu 1,20 m. Wysokość prześwitu pod mostem (wysokość od dolnego elementu mostu do poziomu wody najwyższej) wynosi 1,0 m. Jest to wartość najmniejsza jaką przyjmuje się w budownictwie mostowym. Stosowana jest tylko w mostach budowanych na rzekach niespławnych.

14. Kubatura Struktura przestrzenna: długość mostu 16,20 m szerokość mostu 4,70 m	15. Powierzchnia użytkowa Powierzchnia torowiska ok 80 m ²	16. Przeznaczenie pierwotne most kolejowy - jednotorowy	17. Użytkowanie obecne most kolejowy - jednotorowy
18. Prace budowlane i konserwatorskie Most utrzymał oryginalny kształt i konstrukcję z okresu budowy. Okresowo prowadzone są na moście prace remontowe i konserwatorskie, których zakres obejmuje malowanie elementów stalowych konstrukcji. Wymieniono pokrycie międzytorza i pomostu wykonane pierwotnie z dyli drewnianych na płyty prefabrykowane z betonu zbrojonego.		19. Stan zachowania (fundamenty, ściany zewnętrzne, ściany wewnętrzne, sklepienia, stropy, konstrukcje dachowe, pokrycie dachu, wyposażenie i instalacje) Konstrukcja mostu w bardzo dobrym stanie technicznym. Elementy stalowe mostu pokryte powłokami malarskimi bez widocznych śladów korozji. Betonowe przyczółki z nielicznymi ubytkami (korozja betonu).	
		20. Najpilniejsze postulaty konserwatorskie Standardowa i szeroko stosowana w budownictwie mostów kolejowych konstrukcja. Wykonana karta ewidencyjna stanowi wystarczającą formę dokumentacji historyczno-konserwatorskiej. <p>Z uwagi na położenie mostu nad tzw. Kanalem Kopernika - obiekcie o wybitnych walorach zabytkowym należy utrzymać bryłę i materiał mostu.</p>	

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

24. Uwagi różne

patrz: Karta ewidencyjna Kanał Kopernika zespół, wykonana w BSiDZT S. Januszewski w 1995 r.

22. Bibliografia

- H.W. Scharf, Koleje w Prusach Zachodnich. Rozwój historyczny kolei państwowych i prywatnych do 1920 roku, Karlsruhe 1981.
- A. Ryżański, W. Wołowiicki, Mosty stalowe, Poznań 1978 r.

25. Opracował Program komputerowy karty - Word for Windows - BSiDZT S. Januszewski

tekst mgr inż. Leszek Budych 22 październik 1995 r.

plany, rysunki mgr inż. Leszek Budych 22 październik 1995 r.

zdjęcia fotogr. dr Stanisław Januszewski 17 sierpień 1995 r.

miejsce przechowywania negatywów BSiDZT S. Januszewski

KARTA PO WYPEŁNIENIU PODLEGA OCHRONIE NA PODSTAWIE PRZEPISÓW PRAWA AUTORSKIEGO !

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	2. Obiekt	3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)
FROMBORK	MOST KOLEJOWY	dokumentacja fotograficzna i rysunkowa- Verte !



1. Widok mostu od strony miasta, neg. 500/350/3,
2. Widok mostu od strony portu, neg. 500/350/2,
3. Dźwigary blachownicowe, pasy górne i torowisko, neg. 500/349/6.

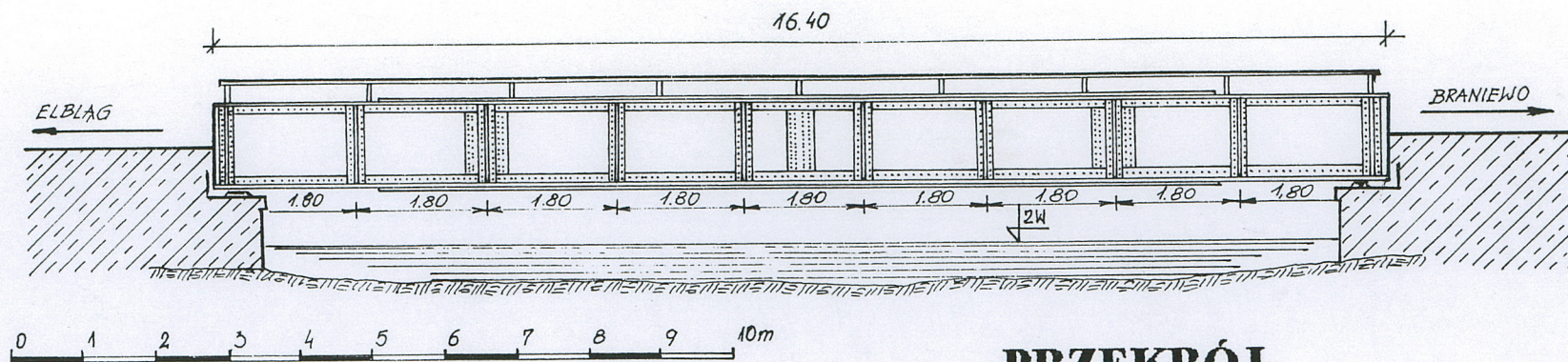
Verte !

Wkładkę założył: mgr inż. Leszek Budych 22 październik 1995 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSIDZT S. Januszewski



WIDOK Z BOKU



PRZEKRÓJ

