

1. Obiekt

MOST DROGOWY

2. Czas powstania

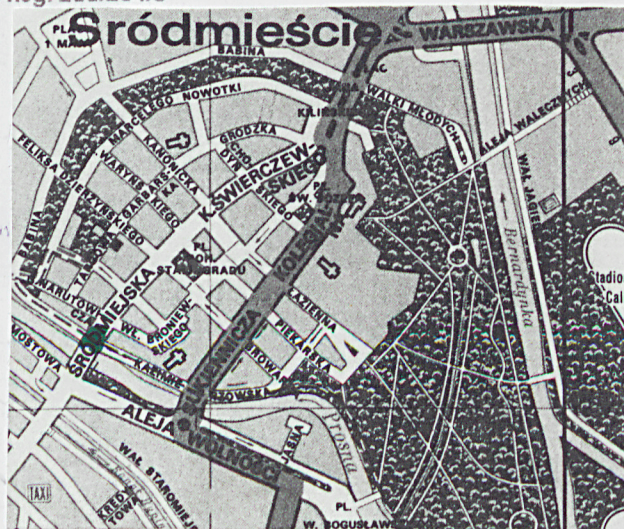
1825

3. Miejscowość

KALISZ

11. Zdjęcia, rzut, przekrój, sytuacja, orientacja

Widok ogólny mostu od dolnej wody, neg. 200/264/5



4. Adres

w ciągu ul. Śródmiejskiej, nad rzeką
Prosną.

nr hipoteczny

5. Przynależność administracyjna

województwo kaliskie

powiat KALISZ

gmina Kalisz

6. Poprzednie nazwy miejscowości :

7. Przynależność administracyjna
przed 1 VI 1975

województwo wrocławskie

powiat Kalisz

8. Właściciel i jego adres

Wojewódzka Dyrekcja Dróg Miejskich
Kalisz. Al. Wojska Polskiego 2
tel. 369-70

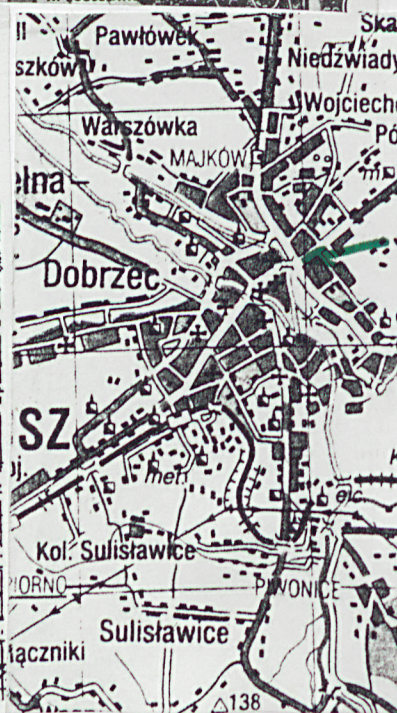
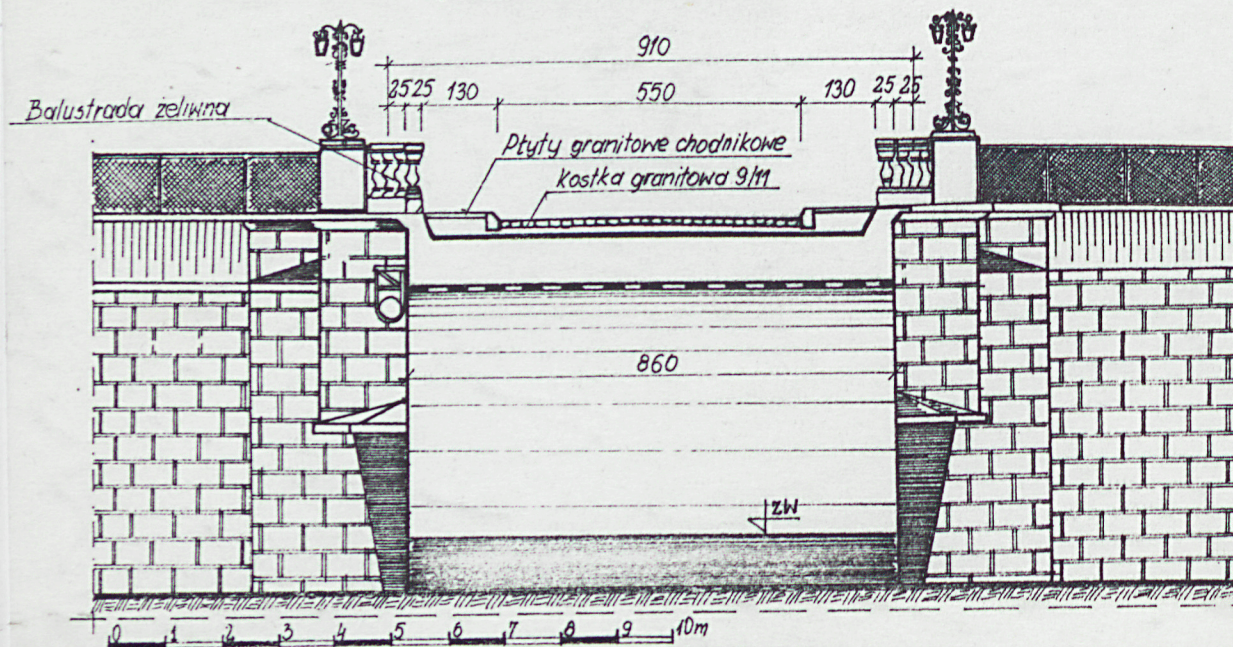
9. Użytkownik i jego adres

Wojewódzka Dyrekcja Dróg Miejskich
Kalisz. Al. Wojska Polskiego 2
tel. 369-70

10. Rejestr zabytków

Nr 93/32/A data 14.12.1969

PRZEKRÓJ POPRZECZNY



12. Autorzy, historia obiektu, określenia styl

Początek XIX w. to okres dynamicznego rozwoju miasta Kalisza. Przystąpiono do likwidacji miejskich fortyfikacji i przebudowy ulic. Na wprost Bramy Wrocławskiej, w miejscu gdzie do początków XIX w. był przerzucony drewniany most zwodzony, zbudowano w 1825 r. nowy - kamienny.

Most projektował architekt Sylwester Szpilowski (1790-1832 r.), twórca wielu klasycystycznych gmachów w Kaliszu. Wykonawcą była firma kamieniarska kierowana przez Franciszka Reinsteina. Budowę rozpoczęto w marcu 1824 r. a zakończono w sierpniu 1825 r. Do budowy użyto ciosu z piaskowca sprowadzanego z kamieniołomów w Gosławicach.

Wśród mostów kamiennych, wznoszonych na terenie Polski, miejski most drogowy Kalisza stanowi dzieło unikatowe o wysokich walorach historyczno-technicznych, artystycznych i krajobrazowych. O jego walorach hist.-techn. decyduje zarówno forma konstrukcyjna, jak i forma architektoniczna przydająca kamiennej konstrukcji stylizacji odpowiadającej pojęciom wykształconym w epoce dominacji mostów kamiennych. Most w Kaliszu stanowi reprezentatywny przykład miejskiego mostu drogowego z początku XIX w. Z uwagi na swe usytuowanie - w mieście, na prestiżowym ciągu ulicznym - zyskał bogatą architekturę i wystrój odwołujący do wzorców ikonograficznych historyzmu, nie pozbawionego przy tym wpływów romanizmu. W swych formach architektonicznych nawiązuje do dekoracyjnych mostów miejskich Berlina i Paryża. Analogii dla tego mostu na ziemiach Polskich można poszukiwać w rozebranym w latach 70-tych XX w. moście na rzece Rudawie w Krakowie z 1818 r., czy moście na Agrykoli w Warszawie z 1834 r. Na Nadodrzu analogie dla rozwiązań plastycznych tego mostu znaleźć można m.in. w mostach wrocławskich: Olawskim z 1883 r. i Osobowickim z 1897 r.

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

Most zbudowano w ciągu ul. Śródmiejskiej nad rz. Prośna.

Materiał. Ustrój nośny mostu stanowi sklepienie łukowe, murowane z równomiernych ciosów piaskowca, spoinowane. Tarcze czołowe murowane z piaskowca, spoinowane. Skrzydła mostu w partii przyziemnej murowane z równomiernych ciosów kamiennych. Na sklepieniu oparte są mury pachwinowe z dobrze obrobionych bloków granitu. Konstrukcja mostu wypełniona nadsypką z piasku i tłucznia na której ułożono nawierzchnie z kostki kamiennej 9 X 11 cm. Chodniki z płyt betonowych, krawężniki granitowe. Gzyms podporęczowy z ciosów granitu. Poręcze z elementów żeliwnych pustych w środku, podchwyty stalowe zgrzewane. Skarpy rzeki przy moście wzmocnione murem oporowym, kamiennym.

Plan. Most posadowiony prostopadle do osi rzeki. Skrzydła przyczółków prostopadłe do osi mostu zatopione w ziemne skarpy koryta rzeki. Przy podporach równoległe do osi rzeki wykonane są kamienne mury oporowe o wysokości 6,00 m. Długość mostu 23,30 m, szerokość 9,10 m.

Bryła. Jedno przęsło łukowe, paraboliczne o stałej grubości sklepienia 1,00 m. Rozpiętość przęsła w świetle 17,60 m. Wysokość całkowita mostu 6,85 m, w tym światło 4,50 m, wysokość w kluczu 1,20 m, i bariera 1,07 m. Szerokość pomostu 9,10 m. Szerokość jezdni 5,50 m., chodniki 2 x 1,30 m.

Elewacje. Symetryczne, osiowe, jednorodne murowane z równomiernych ciosów piaskowca. W tarczach czołowych, łuk sklepienia zaznaczony opaską z odmiennie układanych ciosów (prostopadle do sił ściskających). W zworniku stylizowana litera "A" od imienia cara Aleksandra I, Linia pomostu wyraźnie zaznaczona gzymsem podporęczowym z wyprofilowanym kapinosem. Bariery - jako element mostu który jest widoczny, zarówno z pomostu jak i od strony torowiska - były przedmiotem szczególnego opracowania architektonicznego. Neobarokowe balustrady Zyskały tralkowe otwory i zmienną wysokość dzięki czemu monolityczna, monumentalna bryła mostu zyskała na czytelności ustroju nośnego. W środkowej partii barier na kamiennych płytach umieszczono, z jednej strony herb miasta, z przeciwnej łaciński napis: " Miasto Kalisz pragnie aby most ten wykonany za publiczne pieniądze i rozpoczęty w marcu 1824 r. a skończony w sierpniu 1825 r., poświęcony majestatycznemu imieniu Aleksandra I J.R.Q. stał się dla potomnych i dla cieni trwałym świadkiem jego ojcowskiej opieki nad ojczyzną i wybawienia jego wdzięcznego i wiernego miasta". Przemysłana konstrukcja i umiejętne operowanie detałem sprawiają, że to dzieło inżynierii zyskuje swoistej elegancji.

Instalacje. Odwadniająca, oraz teletechniczna i wodno-kanalizacyjna prowadzona w rurach stalowych w konstrukcji wsporczej zabudowanej obustronnie wzdłuż tarcz czołowych mostu. Oświetlająca, wprowadzona na początku XX w., umieszczona na żeliwnych, stylizowanych słupach.

| | | | |
|--|---|--|--|
| <p>14. Kubatura</p> <p>struktura przestrzenna</p> <p>długość mostu 23,30 m.</p> <p>szerokość 9,10 m.</p> | <p>15. Powierzchnia użytkowa</p> <p>pow. pomostu 212,03 m²</p> | <p>16. Przeznaczenie pierwotne</p> <p>most drogowy</p> | <p>17. Użytkowanie obecne</p> <p>most drogowy w eksploatacji</p> |
| <p>18. Prace budowlane i konserwatorskie</p> <p>W okresie eksploatacji mostu ograniczano się do bieżących remontów i prac konserwacyjnych które odtwarzały stan oryginalny, przy czym ich zakres był nader skromny. Budowla utrzymała kształt pierwotny z okresu budowy. Na początku XX w. na moście wprowadzono instalację oświetleniową (elektryczną), umieszczając ją na żeliwnych słupach zamontowanych obustronnie na barierach przy wlotach na most. W latach 30-tych XX w. wzmocniono murem oporowym brzegi rzeki Prosnę, bezpośrednio przy moście.</p> | | <p>19. Stan zachowania (fundamenty, ściany zewnętrzne, ściany wewnętrzne, sklepienia, stropy, konstrukcje dachowe, pokrycie dachu, wyposażenie i instalacje)</p> <p>Most spełnia warunki współczesnego natężenia ruchu drogowego. Most jest w dobrym stanie technicznym. Na sklepieniach łuków występują nieliczne zacieki i wykwyty spowodowane korozją. Na konstrukcji nie widać pęknięć i zarysowań. Świadczy to niewątpliwie o stabilizacji konstrukcji oraz braku jakichkolwiek przemieszczeń i osiadań. Fatalny wpływ na wygląd mostu ma umieszczenie instalacji w tarczach czołowych co świadczy nie tylko o braku wyczucia i smaku estetycznego, ale również o braku szacunku dla spuścizny minionych pokoleń.</p> <p>20. Najpilniejsze postulaty konserwatorskie</p> <ul style="list-style-type: none"> - typowa dla murowanych z kamienia mostów sklepionych konstrukcja, standardowa. Z uwagi na walory historyczno-techniczne i architektoniczne oraz miejsce w krajobrazie kulturowym most należy objąć ochroną prawną (wpis do rejestru zabytków) - utrzymać bryłę, plan i elewacje mostu, który dotychczas jako jeden z nielicznych tego typu w Polsce utrzymał oryginalny kształt, - instalacje teletechniczne szpecące tarcze czołowe poprowadzić pod płytą pomostu, - usunąć porosty traw i krzewów, - prace remontowe prowadzić pod nadzorem Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków | |

21. Materiałowe (rodzaj akt, numer i miejsce przechowywania)

- J. Olczak. Orzeczenie techniczne mostu, Wrocław 1977, w: WDDM w Kaliszu

24. Uwagi różne

25. Opracował

tekst mgr inż. Leszek Budych 30.09.1993 r.

plany, rysunki mgr inż. Leszek Budych 30.09.1993 r.

zdjęcia fotogr. mgr inż. Leszek Budych 30.09.1993 r.

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

KARTA PO WYPEŁNIENIU PODLEGA OCHRONIE NA PODSTAWIE PRZEPISÓW PRAWA AUTORSKIEGO !

22. Bibliografia

- J. Jankowski, Mosty w Polsce i mostowcy polscy, Wrocław 1973.
- Z. Wasiutyński, O architekturze mostów, Warszawa 1971
- Ogólnokrajowe sympozjum nt. "Ochrony zabytków techniki drogowej" (materiały) pod red. Leona Nowickiego, Zawiercie - październik 1983 r.
- B. Chwaścirski, Zarys dziejów mostów drogowych w Polsce do 1945 r., Warszawa 1986, mnps. w: Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych - Zespół d/s informacji Naukowo-Technicznej

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

KALISZ

2. Obiekt

MOST DROGOWY rz. Proсна

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

dokumentacja fotograficzna VERTE !



1. Bariera. (neg. 200/465/2)
 2. Widok mostu od górnej wody. (neg. 200/465/5)
 3. Jezdnia i bariery oświetlenie. (neg. 200/465/1)
- Verte!
4. Tablica erekcyjna mostu. (neg. 200/465/3)
 5. Tablica z herbem miasta. (neg. 200/465/4)

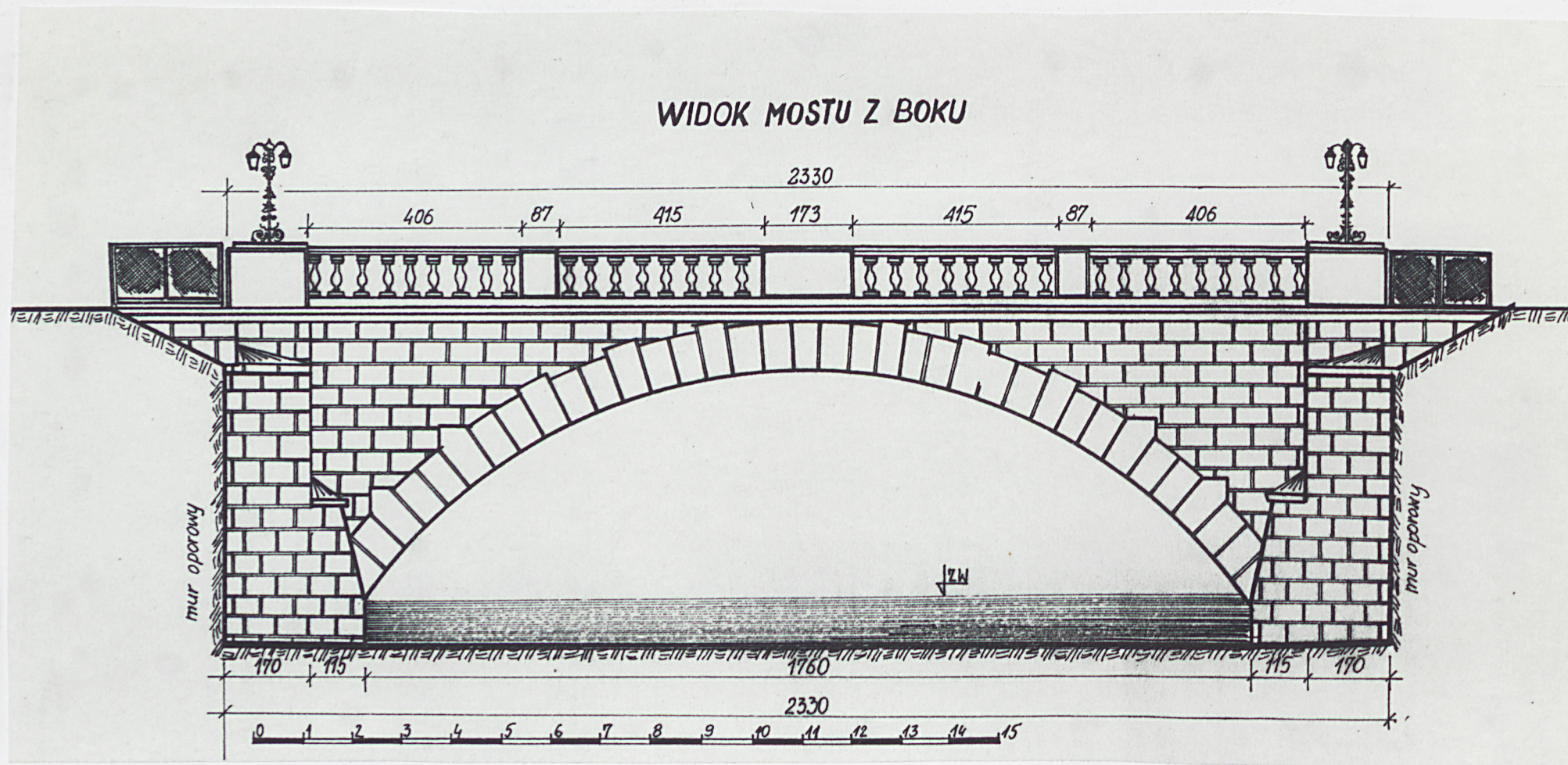


Wkładkę założył: mgr inż. Leszek Budych 30.09.1993 r.

Miejsce przechowywania negatywów: archiwum BSIDZT S. Januszewski



| | | |
|---------------------------------|--------------------------------------|--|
| 1. Miejscowość KALISZ | 2. Obiekt MOST DROGOWY RZ. PROSNA | 3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego) dokumentacja rysunkowa |
|---------------------------------|--------------------------------------|--|



Wkładkę założył: mgr inż. Leszek Budych 30 wrzesień 1993 r.

Miejsce przechowywania negatywów: archiwum BSiDZT S. Januszewski