

1. Obiekt

MOST DROGOWY

2. Czas powstania
1905

3. Miejscowość
TRZEBIATÓW

4. Adres nad rz. Regą, w ciągu
ul. Dworcowej

nr hipoteczny

5. Przynależność administracyjna

województwo szczecińskie

gmina Trzebiatów

6. Poprzednie nazwy miejscowości

Treptow a.d. Rega (do 1945 r.)

7. Przynależność administracyjna
przed 1 VI 1975

województwo szczecińskie

powiat Gryfice

8. Właściciel i jego adres

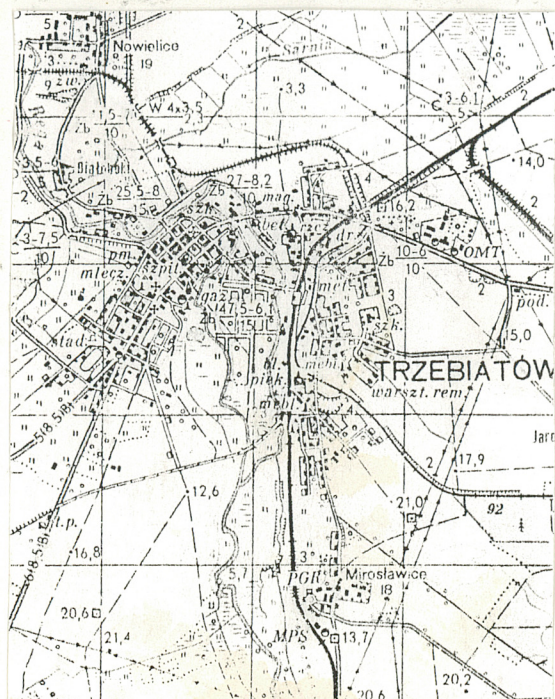
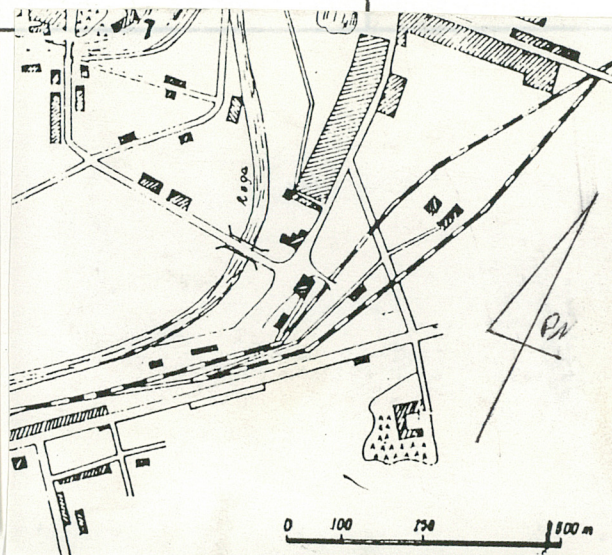
Urząd Miasta i Gminy
Trzebiatów, ul. Rynek

9. Użytkownik i jego adres

Urząd Miasta i Gminy
Trzebiatów, ul. Rynek

10. Rejestr zabytków

Nr A 1253 data 21.12.1993r.



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

Most zbudowano jako drogowy w ciągu ulicy Dworcowej nad rzeką Regą.

Materiał. Podstawowym elementem konstrukcji mostu są trzy przęsła żelbetowo - betonowe o konstrukcji łukowej, sklepionej. Środkowe przęsło zyskało konstrukcję łukową, trójprzegubową, a przęsła boczne łuku bezprzegubowego. Tarcze czołowe, skrzydła przyczółków i filary mostu również wykonano z żelbetu (te ostatnie licowano kamiennymi blokami piaskowca). Linie sklepień na tarczach czołowych (opaski) wykonano z gładzonego tynku przeciwnie aniżeli powierzchnie tarcz czołowych i skrzydeł przyczółków, które tynkowano i boniowano w sposób zamierzony wywołując wrażenie, że licowane są materiałem kamiennym (ciosy piaskowca). W przęśle środkowym, w partiach skrajnych, jezdnia jest położona na żelbetowej płycie opartej na łuku sklepienia za pośrednictwem żelbetowych ścianek otworów pachwinowych. W części centralnej zaś jezdnię brukowano na nadsypce piaskowo-tłuczniowej ułożonej bezpośrednio na łuku sklepienia. W przęsłach skrajnych jezdnia na całej długości ułożona jest na nadsypce piaskowo-tłuczniowej (nie wprowadzano tutaj płyty żelbetowej). Filary mostu, tak od górnej jak i dolnej wody, wzmacniano kamiennymi (granitowymi) izbicami. Gzyms podporęczowy - kapinos i barierę wykonano z betonu, z wyjątkiem partii poręczowych na wlotach na most i w części centralnej nad przęsłem nawodnym. Nawierzchnia na moście pierwotnie z kostki granitowej przykryta wtórnie dywanikiem bitumicznym. Chodniki obustronnie z płytek betonowych.

Plan. Długość całkowita mostu 53,90 m. szerokość 10,50 m. w tym jezdnia o szerokości 6,10 m. chodniki 2 x 1,95 m. Most posadowiony prostopadle do osi rzeki. Przyczółki brzegowe częściowo zatopione w ziemne skarpy ograniczające koryto rzeki. Poza prostokątny plan mostu wysunięte obustronnie izbice filarów.

Bryła. Most trzyprzęsłowy, sklepienia łukowe, jednowieńcowe, w przęśle środkowym równej grubości, w przęsłach skrajnych zwiększającej się od klucza w kierunku węzłowania. Rozpiętość przęsła skrajnych 2 x 7,0 m. środkowego 28,0 m. Wysokość przęsła w świetle 3,0 m. konstrukcja w kluczu 0,95 m. Nad łukowym sklepieniem przęsła środkowego wykonano po trzy, z każdej strony klucza otwory pachwinowe o szer. 1,75 m., i wys. 2,30 m., 0,80 m., 0,50 m. Bariery betonowe, ażurowe o zróżnicowanych gabarytach słupków i tralek, o wys. 1,20 m. i szerokości nadwieszono go parapetu 0,25 m. Przy wjazdach na most bariery pełnościennie na długości 5,00 m., z każdej strony (piaskowiec). Filary na planie prostokąta o wym. 2,55 x 10,45 m., z rozbudowanymi (na planie trójkąta o ścianach zaokrąglonych) izbicami. Przyczółki brzegowe o skrzydłach równoległych do osi mostu, częściowo zatopione w ziemne skarpy.

Elewacje. Symetryczne, osiowe, z bogatym detalem architektonicznym wykonanym w tynkach i kamiennych licówkach. W tarczach czołowych, łuki sklepień zaznaczone opaską z gładzonego tynku. Pozostała część ścian czołowych, węzłowania przęsła, skrzydła przyczółków - tynkowane z boniowaniem w formie licówki kamiennej. Linia pomostu wyraźnie zaznaczona gzymsem podporęczowym z wysuniętym kapinosem i fryzem. Bariery - jako element mostu, który jest widoczny, zarówno z pomostu jak i od strony rzeki - były przedmiotem szczególnego opracowania architektonicznego. Na parapetach od wjazdów na most i w części centralnej przęsła środkowego osadzono kamienne (piaskowiec) wyobrażenia delfinów, symbolizujące związki budowli z wodą. Na wysokości filarów wprowadzono nadwieszono balkoniki dające wgląd na dekoracyjnie traktowane tarcze czołowe przęsła. Na uwagę zasługuje również stalowa bariera wprowadzona na skracających wlotów na most a osłabiająca ciężar dekoracji rzeźbiarskiej barier. (c.d. w załączniku nr 3).

12. Autorzy, historia obiektu, określenia stylu

Most w Trzebiatowie stanowi reprezentatywny przykład miejskiego mostu drogowego z początku XX w. Z uwagi na swe usytuowanie - wmieście, na przelazowym ciągu ulicznym łączącym centrum z dworcem kolejowym - zyskał bogatą architekturę i wystrój odwołujący do wzorców ikonograficznych historyzmu, nie pozbawionego przy tym wpływów secesji. W swych formach architektonicznych nawiązuje do dekoracyjnych mostów miejskich Berlina. Na Nadodrzu analogie do rozwiązań plastycznych tego mostu znaleźć można m.in. w Legnicy (most nad Kaczawą z 1904 r.), w Gorzowie Wlkp. (nad Wartą z 1926 r.). Szersze analogie znaleźć można przywołując przykłady rozwiązań nie mostów żelbetowych (jak wyżej) ale kamiennych (np. wrocławskie mosty: Oławski i Osobowicki, 1883 i 1897 czy kaliski most Aleksandra z 1825). Most trzebiatowski wyróżnia nader bogata dekoracja rzeźbiarska maskująca fakt, że ustrój nośny budowli wykonano w żelbecie. Ten sposób postępowania był rzadki w odniesieniu do żelbetu, w skali takiej jak uczyniono w Trzebiatowie. Zwykle nie skrywano żelbetowej konstrukcji, raczej ją eksponowano podkreślając zalety nowego materiału konstrukcyjnego (jak np. w Przyłuku woj. wałbrzyskiego i w Szprotawie, woj. zielonogórskie, 1902-1903). W tym aspekcie budowlę trzebiatowską można uznać za zachowawczą zważywszy, że twórcy mostu dołożyli maksimum starań by wywołać wrażenie, że ich budowla posiada rodowód kamienny. Równocześnie jednak w pełni czerpali z możliwości konstrukcyjnych nowego materiału - żelbetu. Widoczne jest to szczególnie w konstrukcji przęsła środkowego, które uzyskało, lekkość, ekspresję i łuk nieosiągalny dla budowniczych mostów kamiennych (rozpiętość i strzałka łuku).

Technika wznoszenia budowli z betonu i żelbetu oparta jest na zastosowaniu cementu portlandzkiego, którego wynalezienie przypada na początek XIX w. (1824 r.).(c.d. - wkładka nr 3).

14. Kubatura struktura przestrzenna długość mostu 53,9 m. szerokość 10,5 m.	15. Powierzchnia użytkowa pow. jezdni 565,9 m ²	16. Przeznaczenie pierwotne most drogowy	17. Użytkowanie obecne most drogowy, w eksploatacji
18. Prace budowlane i konserwatorskie. ich przebieg i dokumentacja W okresie eksploatacji mostu od XIX w. roboty ograniczano do bieżących remontów i prac konserwacyjnych nie naruszając bryły, planu i elewacji budowli. Uszkodzenia barier eliminowano wprowadzając w miejsce żelbetonowych prefabrykowanych słupków i preparatów tralki bądź preparaty murowane z cegły i tynkowane: drobne ubytki materiału wypełniano zaprawą cementową. Prace te z reguły wykonywano niestarannie co też sprawiło, że w latach 80-tych XX w. stan barier i balkoników przedstawiał się katastrofalnie. Zniszczone były również gzymsy podporeczowe, występowały znaczne ubytki tynków tarcz czołowych przęseł. Z biegiem czasu przestała pełnić swą rolę instalacja odwadniająca jezdnię co też powodowało zacieki wody na sklepieniach i tarczach czołowych, ubytki otuliny betonowej konstrukcji żelbetowej i postępującą korozję betonu. Poważnie uszkodzone były przęsła, skrzydła i łuki przęseł - wykazujące liczne spękania. W 1992 r. wykonano ekspertyzy techniczne stanu mostu, dokumentację prac remontowych i podjęto odbudowę mostu. W pierwszym etapie wykonano nowe instalacje odwadniające, wymieniono nadsypkę i ułożono jezdnię i chodniki. W drugim etapie prac - kontynuowanych w chwili opracowywania karty ewidencyjnej - prowadzone są roboty wymieniania i naprawiające uszkodzone elementy mostu, (w tym rekonstrukcja barier i wystroju plastycznego).		19. Stan zachowania (fundamenty, ściany zewnętrzne, ściany wewnętrzne, sklepienia, stropy, konstrukcje dachowe, pokrycie dachu, wyposażenie i instalacje) Most spełnia warunki współczesnego natężenia ruchu drogowego. Prace remontowe i konserwatorskie wykonują wyspecjalizowane firmy, w tym PKZ "Zamek" w Płotach. Projekt odbudowy mostu opracowała i sprawuje nadzór autorski mgr inż. Ewa Kordek, która bardzo starannie rozwiązała zagadnienia przywrócenia budowli pierwotnego kształtu architektonicznego. Zdecydowano się przy tym na odbudowę elewacji i elementów betonowych detalu w torkrecie, uzupełnianie ubytków preparatem Emaco i rekonstrukcję elementów zniszczonych (fragmenty słupków, parapetów) w formie i materiale analogicznym do pierwotnego. Betonem, preparatem Emaco i żywicami uzupełnia się również ubytki w barierach i kamiennych okładzinach tarcz czołowych, filarów, wezłowi sklepień, gzymsów etc.	
		20. Najpilniejsze postulaty konserwatorskie - reprezentatywna dla pierwszych mostów żelbetonowych, sklepionych konstrukcja. Z uwagi na wybitne walory historyczno-techniczne i architektoniczne oraz miejsce w karajobrazie kulturowym Pomorza most należy objąć ochroną prawną (wpis do rejestru zabytków). - dopuszcza się wprowadzenie nawierzchni asfaltowej (ze względu na bezpieczeństwo ruchu samochodowego . ograniczy to również możliwości uszkodzeń mechanicznych barier), - w trakcie prac remontowych mostu w programie robót uwzględnić zabezpieczenie koryta rzeki w górę i w dół mostu,(c.d. patrz - wkładka nr 3)	

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

- E.Kordek, Opis techniczny do wytycznych remontu mostu przez rzekę Regę w ciągu ul. Dworcowej w Trzebiatowie, PPU "Omega", Trzebiatów 1992, mnps.

22. Biblioteka

- Z.Wasiutyński, O architekturze mostów, Warszawa 1971

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

24. Uwagi różne

25. Opracował

mgr inż. Leszek Budych 10.07.1993 r.

tekst

imię, nazwisko, data, podpis

mgr inż. Leszek Budych 10.07.1993 r.

plany, rysunki

imię, nazwisko, data, podpis

zdjęcia fotogr. dr Stanisław Januszewski 10.07.1993 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 (dąty, imiona i nazwiska wypełniających)

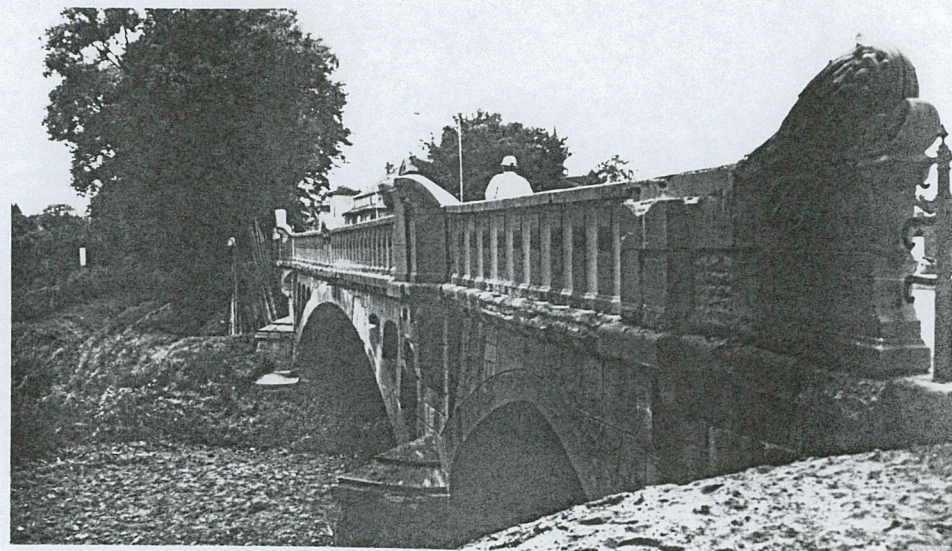
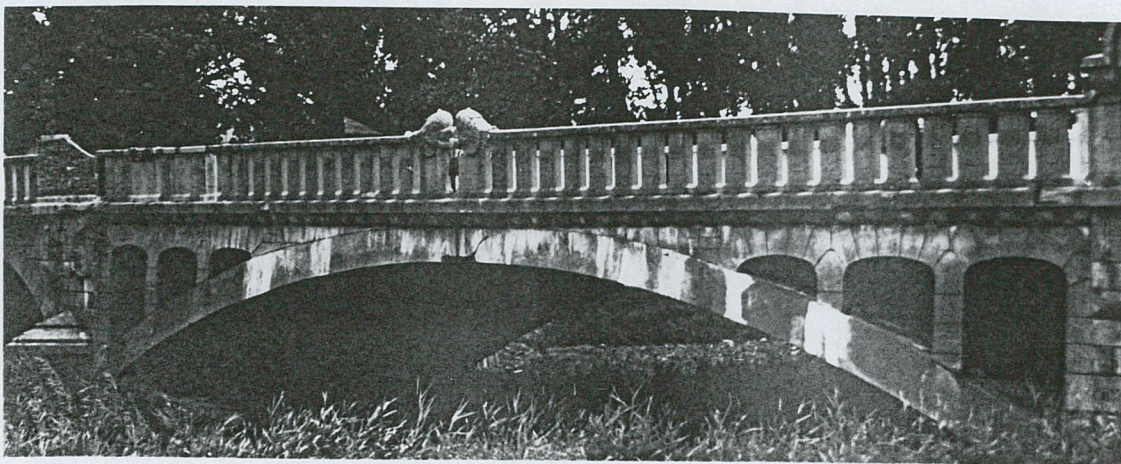
27. Załączniki

Nr 1 - dokumentacja fotograficzna

Nr 2 - dokumentacja rysunkowa

Nr 3 - dokończenie opisu rubryki nr 12, 13 i 20

- | | | |
|-------------------------------|---|--|
| 1. Miejscowość
TRZEBIA TÓW | 2. Obiekt (nazwa jak na karcie)
MOST DROGOWY
ul. Dworcowa, rz. Rega | 3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)
dokumentacja fotograficzna
Verte! |
|-------------------------------|---|--|



1. Widok mostu od dolnej wody
2. Ustrój nośny mostu
3. Wystrój plastyczny bariery u wjazdu na most
Verte!
4. Balkonik nad filarem i wezglowiem przęsła nawodnego
5. Jezdnia i wjazd na most od centrum miasta
6. Widok mostu od górnej wody
7. Fragment balustrady /balkonik od jezdni/

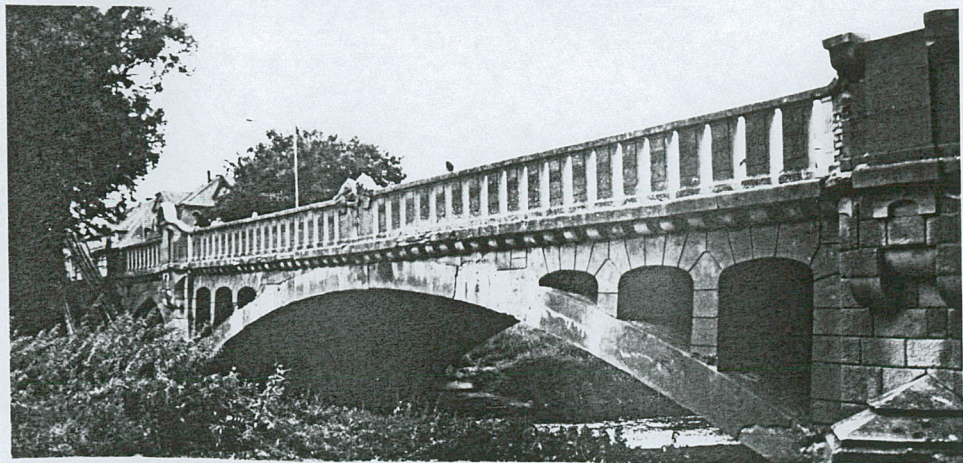
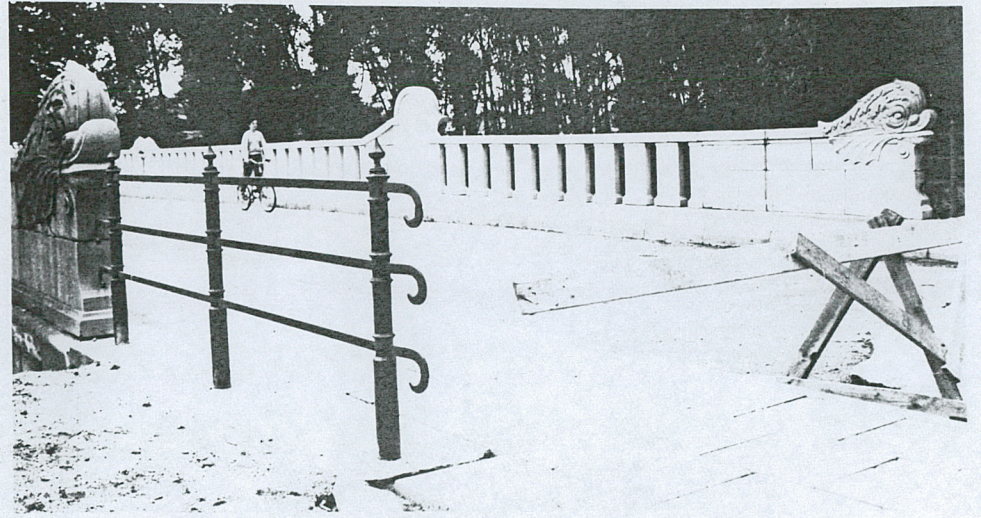
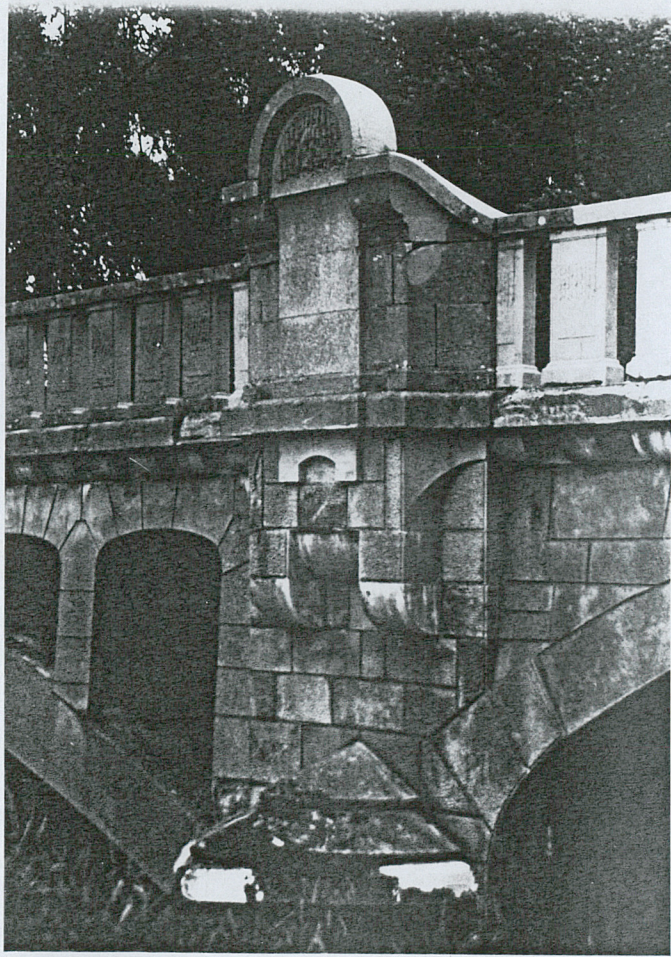


Wkładkę założył: dr Stanisław Januszewski 10.07.1993 r.

(imię, nazwisko, data)

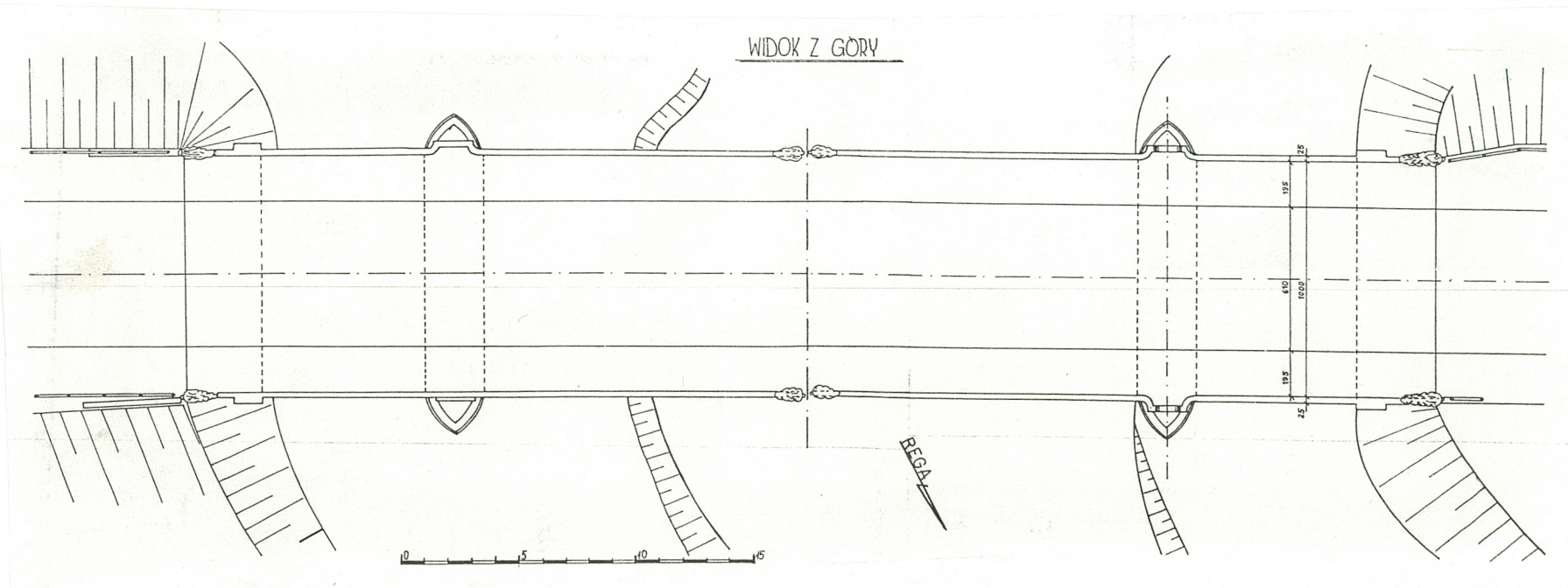
archiwum BSiDZT S. Januszewski

Miejsce przechowywania negatywów:



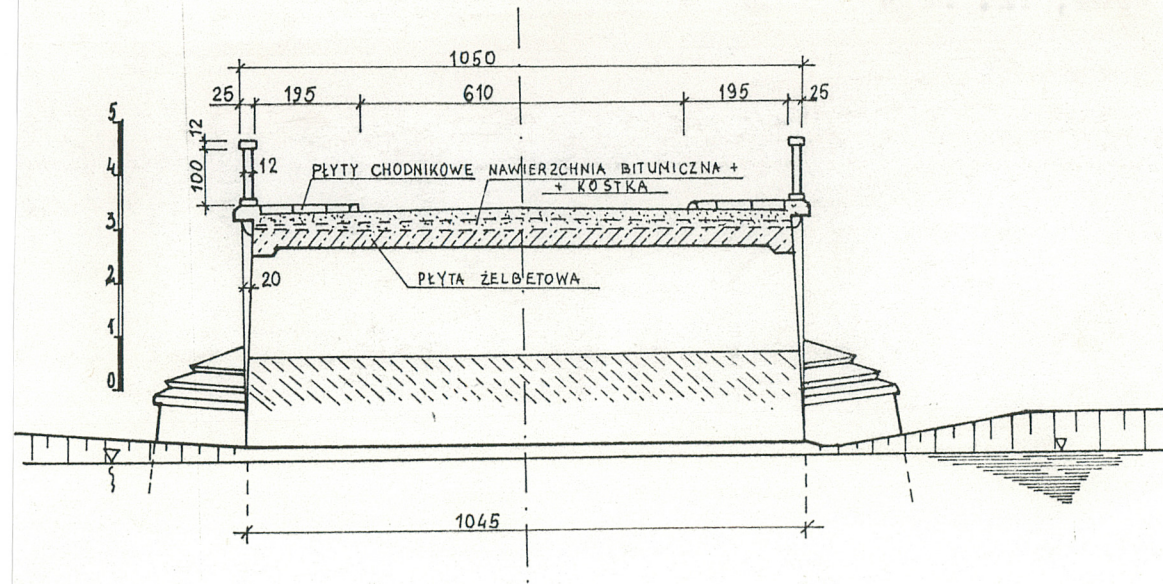
3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

Verte!



Miejsce przechowywania negatywów: archiwum BSidZT S. Januszeński /kalki rys./

PRZEKRÓJ POPRZECZNY



... 10.07.1992 ...

... 10.07.1992 ...

1. Miejscowość TRZEBIATÓW	2. Obiekt (nazwa jak na karcie) M O S T D R O G O W Y	3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego) dokończenie opidu rubryki nr 12, 13 i 20.
------------------------------	--	---

dokończenie opisu rubryki nr 12 - Pierwsze próby zastosowania spoiw cementowych do budowy mostów - to, jeszcze przed wynalezieniem cementu portlandzkiego, użycie cementu romańskiego do budowy mostu sklepionego we Francji w roku 1816. Idea zbrojenia konstrukcji dla polepszenia ich pracy przy zginaniu była znana od dawna. Już w XVI w. przy budowie umocnień i kościołów zakładano pomiędzy mury kamienne metalowe pręty. Za rok narodzin konstrukcji żelbetowych należy uznać lata pięćdziesiąte XIX wieku, kiedy to we Francji, USA i Anglii zgłoszono pierwsze patenty na praktyczne wykorzystania współpracy stali z betonem. Pierwsza publikacja F. Coigneta na temat żelbetu ukazała się we Francji w 1861 r. Najszerze praktyczne zastosowanie uzyskały patenty I. Moniera na żelbetowe zbiorniki, rury, płyty, mosty. W latach 1875-1877 w parku markiza Tiliere, Monier po raz pierwszy zastosował żelbet do budowy mostu dla pieszych. Most o konstrukcji łukowej miał rozpiętość 16,5 m. i szerokość 4 m. Bezpośrednim bodźcem do budowy szeregu mostów żelbetowych stała się wystawa w Bremie z 1890 r. Na jej terenie zbudowano pokazowy most żelbetowy dla pieszych o rozpiętości sklepienia 40 m., strzałce 4,5 m., grubości w kluczu 25 cm. Pierwszy doświadczalny most żelbetowy na terenie Polski zbudowano w Warszawie w roku 1892. Konstrukcja łukowa miała rozpiętość 8,0 m. i strzałkę 80 cm. przy grubości w kluczu 8 cm. i wezgłowiu 12 cm. Drugi most pokazowy podobnego typu, jako kładka dla pieszych, zrealizowany był we Lwowie w roku 1894 na terenie Politechniki, z okazji odbywającej się wówczas Wystawy Krajowej. Projekt opracował Maksymilian Thullie, profesor Politechniki Lwowskiej autor "Podręcznika statyki budowli dla inżynierów, architektów i słuchaczy szkół politechnicznych" wydanej w 1886 roku.

Konstruktorzy mostu trzebiatowskiego w pełni czerpali z tych doświadczeń. Ustrojowi nośnemu mostu nadali formy optymalnej, która zwycięsko opiera się upływowi czasu skoro po 90 latach eksploatacji stan konstrukcji mostu spełnia warunki współczesnego natężenia ruchu.

Wśród pierwszych mostów żelbetowych, wznoszonych na terenie obecnych ziem polskich, miejski most drogowy Trzebiatowa stanowi dzieło unikatowe o wysokich walorach historyczno-technicznych, artystycznych i krajobrazowych. O jego walorach hist.-techn. decyduje zarówno forma konstrukcyjna powtarzająca w żelbecie formę klasycznych mostów kamiennych jak i forma architektoniczna przydająca żelbetowej konstrukcji stylistyki odpowiadającej pojęciom wykształconym w epoce dominacji mostów kamiennych. W rzędzie pierwszych mostów żelbetowych na terenie ob. ziem polskich wyróżnia most trzebiatowski traktowanie betonu - kamienia sztucznego, tak jak naturalnego i konsekwencja w wyrażaniu betonem form ekspresji budownictwa kamiennego: gzymsów, odsadzek, podziału powierzchni zewnętrznych na ciosy przez wprowadzenie na nie boniowania i obrabianie ich tak, jak kamień młotem lub dłutami. Budowlę tę można traktować jako reprezentatywny przykład naśladownictwa przez pierwsze mosty żelbetowe form konstrukcyjnych i architektonicznych mostów kamiennych co w konsekwencji prowadziło również do naśladownictwa stylów. Ale można ją traktować również jako interesującą próbę wyzyskania własności plastycznych betonu na drodze poszukiwania takich form jego kształtowania by jego stosowanie dało wyniki równie dobre jak naturalny materiał kamienny. Ten kierunek poszukiwań szybko zarzucono a most w Trzebiatowie stanowi dzisiaj dzieło, które znakomicie je dokumentuje co też przesądza o jego walorach hist.-tech. i architektonicznych.

dokończenie opisu rubryki nr 13 - Instalacje. Odwadniająca. Pierwotnie most posiadał instalację oświetleniową - gazową opartą na barierach, zdemontowaną w latach 60-tych XX w.

dokończenie opisu rubryki nr 20 - - na moście wprowadzić oświetlenie elektryczne. Słupy oświetleniowe i kształt lamp wzorować na pierwotnych - gazowych.

- odbudowę mostu prowadzić pod nadzorem Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.

Wkładkę założył: mgr inż. Leszek Budych 10.07.1993 r.
(imię, nazwisko, data)

Miejsce przechowywania negatywów: