

# KARTA EWIDENCYJNA ZABYTKU NIERUCHOMEGO

1. Nazwa  
**MOST KOLEJOWY**

2. Czas powstania  
1951 r.

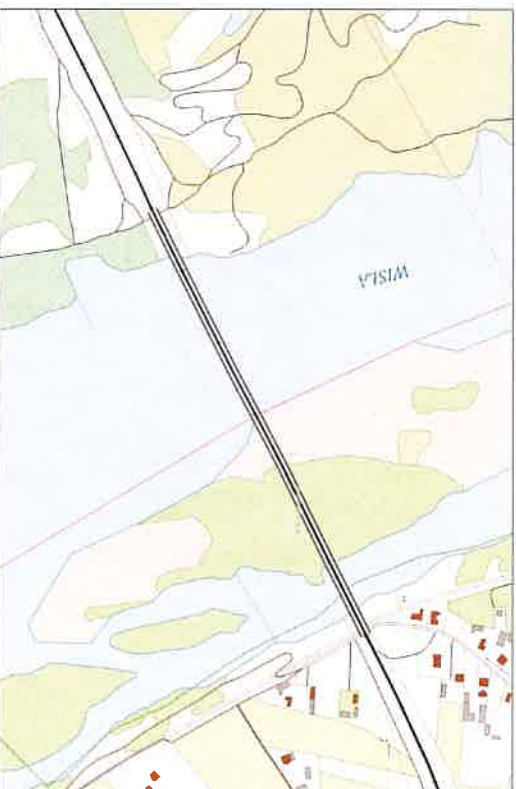
3. Miejscowość  
GÓRA KALWARIA / КЕРА ГЛИНІЕЦКА

4. Adres  
nr ewidencyjny działki z obręb  
nr księgi wieczyste Patrz załącznik nr 2

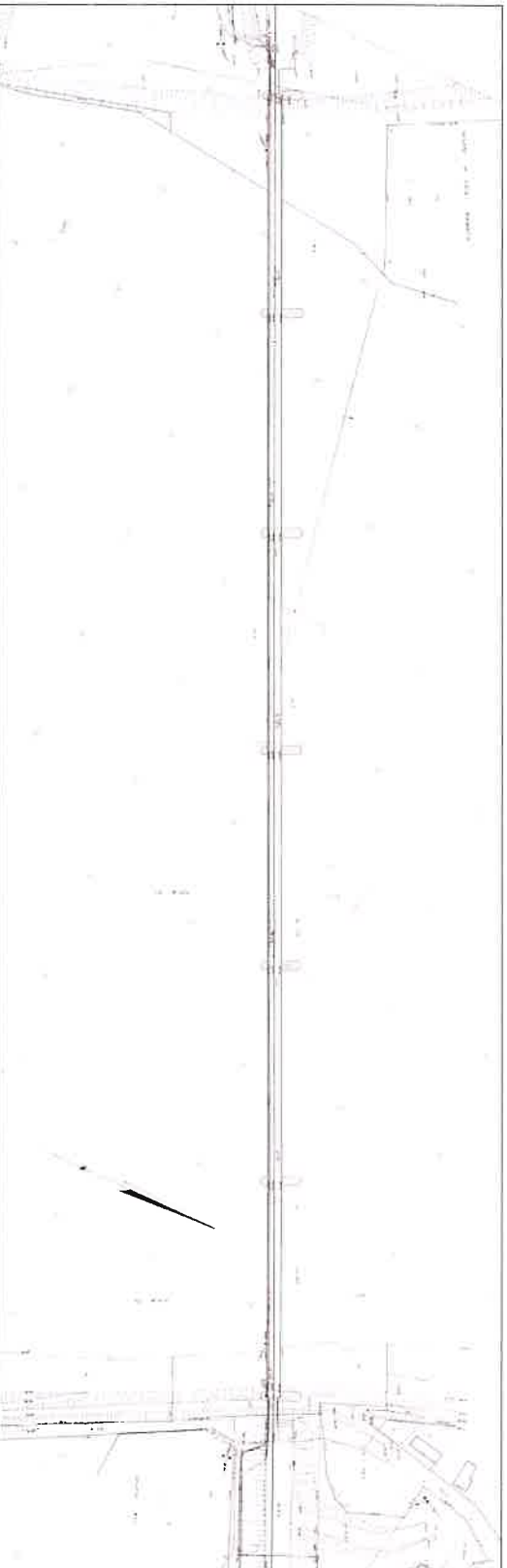
11. Materiały graficzne Sytuacja 1:2000, orientacja 1:10 000, rzuty i przekroje, fotografie



Widok mostu od strony zachodniej.



Topograficzna mapa orientacyjna 1:10000



Sytuacja, fragment mapy zasadniczej 1:5000

5. Przynależność administracyjna

województwo Mazowieckie  
powiat Piasczyński / Otwocki  
gmina Góra Kalwaria / Karzew

6. Współrzędne geograficzne  
+51° 59' 52.2" +21° 13' 33.8"

7. Właściciel i jego adres  
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.  
ul. Targowa 74  
03-734 Warszawa

8. Użytkownik i jego adres  
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.  
ul. Targowa 74  
03-734 Warszawa

9. Formy ochrony

10. Stan zachowania  
Obiekt zachowany  
Szczegóły – patrz pkt. 22.

## 12. Autorzy, historia obiektu, określenie stylu

Budowa linii kolejowej Skierniewice-Łuków była planowana od lat 30. XX w. Linia ta w założeniach miała oddzielić Warszawski Węzeł Kolejowy (WMK) i przejąć tranzytowy ruch pociągów towarowych po południowej stronie Warszawy, 23 lutego 1939 r. Sejm podjął uchwałę o budowie normalnotorowej linii kolejowej Skierniewice-Łuków. Rozpoczęte prace przygotowawcze do budowy linii zostały przerwane przez wybuch II wojny światowej we wrześniu 1939 r. Po zakończeniu II wojny światowej, w 1949 r. podjęto decyzję o budowie linii kolejowej Skierniewice-Łuków w oparciu o przedwojenne plany. Linia ta według nowych założeń miała stać się jednym z odcinków nowego szlaku tranzytowego łączącego ZSRR z zachodem Polski. Zakładano że po nowo wybudowanej linii kolejowej będzie przejeżdżać 6 par pociągów z węglem do ZSRR. Linia ta została zaprojektowana bez większych odchyień, promienie skreśłu miały mieć nie mniej niż 1000 m, a wzniesienie miarodajne nie większe niż 5%. Zamierzano wykonać od razu podtorze dla linii dwutorowej. Prace przy linii o długości ok. 160 km rozpoczęto wg. harmonogramu, na początku 1950 r. Głównym inżynierem budowy został Zygmunt Piskorski, a pierwszym kierownikiem robót został Bolesław Chwaściński. Prace przy budowie linii prowadził Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych nr 1. Linia kolejowa początkowo jako jednotorowa została oficjalnie oddana do użytku 3 października 1954 r. Linia ta została rozbudowana w większej części na dwutorową w latach 60. XX w. jedynie fragment linii na odcinku Góra Kalwaria-Kępa Gliniecka jest jedynym odcinkiem jednotorowym. Linia została zelektryfikowana na całej swojej długości w grudniu 1972 r.

Największym obiektem inżynieryjnym nowo wybudowanej linii kolejowej jest most nad rzeką Wisłą, znajdujący się po północnej stronie Góry Kalwarii. Obiekt ten został wybudowany w latach 1950-1951 i został częściowo zaprojektowany na bazie przedwojennego projektu przeseł mostu na rzece Bug w Mierzvicach Kolonii (Fronołowie) wybudowanego w 1935 r. Świadczy o tym fragment dokumentacji dźwigarów mostu z archiwum PKP PLK w Siedlcach (Patrz załącznik nr 7). Dokumentacja ta została sporządzona w Chorzowie (Hucie Królewskiej) w 1933 r. Najprawdopodobniej w projekcie mostu wzorowano się także na schemacie mostu kolejowego w Sandonierzu oddanego do użytku w 1928 r. (Patrz załącznik nr 4). Wybudowany most w Górze Kalwarii składa się łącznie z 8 przęseł – 2 mniejszych żelbetowych przy skrajnych przyczółkach, każde o rozpiętości 11,75 m oraz z 6 głównych, stalowych, nitowanych, wielobocznych przęseł kratowych, każde o rozpiętości 98 m. Przeseła te są identyczne z trzema przęsłami mostu Mierzvicach Kolonii (Fronołowie). Najprawdopodobniej projektantami przedwojennego dobowanego drugiego toru mostu w Mierzvicach Kolonii (Fronołowie) byli inż. Leon L. Pszenicki (1889–1950), bratanek prof. dr. hab. inż. Andrzeja Pszenickiego) oraz prof. dr. hab. inż. Franciszek Szelągowski (1898-1973). W latach 40. i 50. XX w. dla części nowych i odbudowywanych mostów kolejowych wykorzystano projekty i obliczenia dla kratowych przęseł o rozpiętości około 72 m i 98 m autorstwa Pszenickiego i Szelągowskiego. Takimi przykładami mogą być oprócz mostów kolejowych w Mierzvicach Kolonii (Fronołowie), Górze Kalwarii czy Toruniu, także dwa mosty na dużej i małej obwodnicy kolejowej Krakowa. Most w Górze Kalwarii został zaprojektowany jako 2-torowy. Zostały przygotowane wszystkie przyczółki i filary do posadowienia przęseł i drugiego toru, jednak ze względów finansowych oraz kryzysu ekonomicznego po 1954 r. planu tego nie zrealizowano. Elementy sta-

cd. patrz wkładka 1

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

SYTUACJA: most zlokalizowany jest nad rzeką Wisłą, między miejscowościami Góra Kalwaria po zachodniej stronie i Kępa Gliniecka po wschodniej stronie rzeki, obiekt ten znajduje się na 75,913 km dwutorowej, zelektryfikowanej linii Łuków-Skierniewice, pomiędzy stacjami Góra Kalwaria i Osiek. Dojazd do obiektu: od strony Góry Kalwarii (strony zachodniej) od strony ul. Lipkowskiej i dalej drogą nieutwardzoną wzdłuż nasypu kolejowego. Od strony Kępy Glinieckiej od drogi krajowej nr 50 i drogi utwardzonej biegnącej wzdłuż wału przeciwpowodziowego.

MATERIAŁ: filar i przyczółki obiektu wykonane są z żelbetu oraz okładziny wykonanej z kamiennych ciosów granitowych. Mniejsze, skrajne przeseła płytowo-żelbetowe, główne przeseła stalowe, kratownicowe wykonane z nitowanych blach i kątowników. Przeseła wykonane są z blach, dwuteowników i kątowników stalowych nitowanych. Na przęsłach tor kolejowy na podkładach drewnianych, w części skrajnych dwóch przęseł oparty na podsypce żwirowej, na przęsłach głównych oparty na stalowych poprzecznicach i podłużnicach. Balustrada wzdłuż krawędzi przęseł wykonana jest z kątowników stalowych.

KONSTRUKCJA: most stalowy, 8-przęsłowy, złożony z 2 skrajnych przęseł płytowo-żelbetowych oraz 6 głównych stalowych, nitowanych, kratownicach, wsparty na żelbetowych licowanych ciosami granitowymi przyczółkach i filarach.

PRZĘSŁA: 2 skrajne brzegowe, znajdujące się przy przyczółkach mostu: żelbetowe, płytowe, monolityczne o rozpiętości teoretyczne ok. 10,8 m. Każde z żelbetowych monolitycznych przęseł składa się dwóch głównych podłużnych belek o przekroju 166x80 cm, usztywnionych 6 żebrami poprzecznymi o przekroju 98x30 cm nakrytych płytą o grubości ok. 16 cm; wieżchnia płyta wykończona warstwą spadkową i izolacyjną o nachyleniu ok. 1% w czterech kierunkach, do dwóch sączków odwadniających znajdujących się po dwóch stronach płyty nośnej; powyżej znajdują się warstwa tłucznia stanowiąca część podtorza. Przeseła oparte są na żelbetowych ławach podporowych przyczółka oraz filara.

6 głównych przęseł stalowych, nitowanych, złożonych z kątowników i blach płaskich; każde ze stalowych przęseł składa się z dźwigarów głównych kratowych z jazdą dołem oraz jezdni wykonanej ze stalowych belek pełnych (podłużnic i poprzecznic); za nawierzchnie służy tor kolejowy ułożony na drewnianych mostownicach. Układ geometryczny kratownicy składa się z poziomego pasa dolnego oraz górnego pasa parabolicznego (wielokątnego), krzyżulców i słupków tworzących ustroj trójkątno-zasitratowy, z dodatkowymi słupkami i wieżakami oraz z drugorzędnymi krzyżulcami i krótkimi wieżakami. Kratownica ma rozpiętość teoretyczną 98 m i składa się z 16 przedziałów po 6,125 m każdy. Wysokość kratownicy w najwyższym punkcie (w połowie rozpiętości) 18 m. Poziome stężenia wiatrownicowe znajdują się w płaszczyźnie pasa górnego i dolnego dźwigarów głównych i mają one kształt podwójnej kraty krzyżulcowej. Przeseła oparte są na żelbetowych ławach podporowych filarów i na łożyskach stałych przegubowych oraz ruchomych przegubowo-przesuwnych.

PRZYZCZÓŁKI: dwa, wykonane z betonu monolitycznego oblicowanego ciosami z kamienia granitowego; przyczółki posadowione są płasko, bezpośrednio na gruncie; przyczółki wykonano pod dwa tor, przyjmując rozstaw międzytorza na moście 7,0 m i rozstaw każdego z dźwigarów kra-

cd. patrz wkładka 1

14. Kubatura	15. Powierzchnia użytkowa	16. Przeznaczenie pierwotne Most kolejowy	17. Użytkowanie obecne Most kolejowy
<p>18. Akta archiwalne (rodzaj akt, numer i miejsce przechowywania)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Linie Kolejowe. Zakożenia projektowe budowy nowych linii kolejowych Skiermiewice-Łuków, Pyskowice-Lubliniec, Kielce-Zabno i Brochów, 1949 r.; Ze zbioru Głównej Komisji Oceny Projektów Inwestycyjnych; sygn. 2/331/0/5.6.2/2192; Archiwum Akt Nowych w Warszawie</i></li> <li>- Projekt mostu stalowego, rzeka Wisła Góra Kalwaria, Km 75,912 linii Skiermiewice-Łuków; Teczeki 1-4; PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Siedlcach, ul. Plantowa 7</li> <li>- Inwentaryzacja Mostu Kolejowego przez rzekę Wisłę, PKP Biuro Projektów Kolejowych, Łódź 1987, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Siedlcach, ul. Plantowa 7</li> <li>- Inwentaryzacja Mostu, Centralne Biuro Studiów i Projektów Budownictwa Kolejowego, 1964, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Siedlcach, ul. Plantowa 7</li> </ul>	<p>19. Źródła ikonograficzne (rodzaj, miejsce przechowywania)</p> <p><u>Serwisy internetowe:</u>  <a href="http://geoportal.gov.pl/">http://geoportal.gov.pl/</a>  <a href="http://igrek.amzp.pl/">http://igrek.amzp.pl/</a>  <a href="http://bazakolejowa.pl/">http://bazakolejowa.pl</a>  <a href="http://isap.sejm.gov.pl/">http://isap.sejm.gov.pl/</a>  <a href="http://www.fronolow.pl/">http://www.fronolow.pl/</a>  <a href="http://commons.wikimedia.org">http://commons.wikimedia.org</a>  <a href="https://audiovis.nac.gov.pl/">https://audiovis.nac.gov.pl/</a>  <a href="http://www.s-l.cal24.pl/">http://www.s-l.cal24.pl/</a>  <a href="https://bcpw.bg.pw.edu.pl/">https://bcpw.bg.pw.edu.pl/</a>  <a href="https://otwocki.e-mapa.net/">https://otwocki.e-mapa.net/</a></p>	<p>21. Uwagi</p>	
<p>20. Bibliografia</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Mosty Kolejowe</i>, Jan Cholewo, Mieczysław Sznurowski, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1970.</li> <li>- <i>Mosty na Wiśle i ich budowniczości</i>, Bolesław Chwaściński, Fundacja im. A. i Z. Wasiułyńskich, Warszawa 1997.</li> <li>- <i>W rocznicę XL pracy prof. Andrzeja Pszenickiego</i>, Praca zbiorowa, Drukarnia Techniczna S.A., Warszawa 1937; Biblioteka Cyfrowa Politechniki Warszawskiej;</li> <li>- <i>Kronika krajowa, Otwarcie stałego mostu kolejowego przez Wisłę pod Sandomierzem</i>, czasopismo: Inżynier Kolejowy str. 89 nr 3. 1928 r.</li> </ul>			

## 22. Stan zachowania

Most w Górze Kalwarii przetrwał w oryginalnym kształcie 70 lat. Zachowane zostały wszystkie oryginalne elementy konstrukcyjne obiektu. Prowadzono jedynie bieżącą konserwację mostu. W 2003 r. miało miejsce przesunięcie ładunku na jednym z wagonów w pociągu przejeżdżającym przez most, w wyniku tego zdarzenia zostały uszkodzone pojedyncze elementy dwóch słupów konstrukcji pierwszego dźwigara od strony Kępy Glinieckiej. W latach 2016-2017, obiekt przeschodził remont pomostów drewnianych, wymianę mostownic oraz częściowo wykonano nowe warszwy antykorozyjne w konstrukcji pod mostownicami (podkładami). Obiekt w wielu miejscach jest skorodowany, część elementów nośnych zwłaszcza pod torowiskiem jest w dostatecznym stanie pozwalającym jedynie na używanie przez parę następnych lat. Stan zachowania obiektu dostateczny. Przyczółki mostu – dostateczny /dobry; filary – dostateczny; przęsła stalowe – dostateczny; przęsła żelbetowe – dostateczny/ dobry; mostownice (podkłady) – dostateczny; torowisko – dostateczny; instalacje – dostateczny.

## 23. Istniejące zagrożenia, najpilniejsze postulaty konserwatorskie

Most jest w dostatecznym stanie zachowania. Obiekt ten wymaga generalnego remontu, uzupełnienia, wymiany skorodowanych lub zużytych części konstrukcyjnych, nowego zabezpieczenia farbą antykorozyjną i nowego malowania oraz wymiany całego torowiska. Most najprawdopodobniej ze względu na wysokie koszty remontu i bieżące koszty utrzymania będzie przeznaczone w niedalekim czasie do rozbioru. Najprawdopodobniej także część mostów odbudowanych lub wybudowanych po drugiej wojnie światowej według podobnego projektu zostanie w części rozebrana lub znacząco przebudowana. Jest to jeden z najdłuższych mostów na rzece Wisła o takiej konstrukcji - 6 przęseł od długości ok. 98 m każde. Dlatego też należy po dokładnej analizie istniejących obiektów o podobnej konstrukcji rozważyć wpis mostu do rejestru zabytków. Ewentualny wpis do rejestru zabytków powinien obejmować wszystkie elementy konstrukcyjne mostu: przęsła stalowe i żelbetowe, wszystkie filary oraz przyczółki wraz ze ścianami bocznymi.

## 24. Adnotacje o inspekcjach, informacje o zmianach (daty, imiona, nazwiska wypełniających)

### 25. Opracował(a):

tekst: mgr inż. arch. Jakub Andrzejewski

maj 2021 r.

plany, rysunki: mgr inż. arch. Jakub Andrzejewski



fotografie: mgr inż. arch. Jakub Andrzejewski

KARTA PO WYPEŁNIENIU PODLEGA OCHRONIE NA PODSTAWIE PRZEPISÓW PRAWA AUTORSKIEGO

### 26. Załączniki

Liczba załączonych wkładek: 14

Załączniki nr:

1-2 opis, historia i opis obiektu,  
oraz mat. kartograficzne  
3 rzut mostu

4-9 mat. ikonograficzne  
10-14 fotografie współczesne.

1. Miejscowość Góra Kalwaria / Кера Глиницька	2. Obiekt Most kolejowy
--	----------------------------

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego) cd. pkt. 12, autorzy, historia obiektu; cd. pkt. 11, materiały kartograficzne; cd. pkt. 13, opis;
---

cd. pkt. 12 (autorzy, historia, określenie stylu)

lowe mostu wykonano w Chorzowskiej Wytwórni Konstrukcji Stalowych „Konstalu” zakładu przy dawnej Hucie Królewskiej która wykonywała elementy mostów przed wojną wg. tych samych projektów. W dostępnej dokumentacji mostu nie ma podanych dokładnych autorów części stalowych mostu. Głównym projektantem kesonów pod filarami był J. Starzyński oraz filarów inż. Jerzy Tetajew, w pozostałych planach nazwiska są nieczytelne. Most przez ostatnie 70 lat nie był przebudowywany, był poddawany bieżącej konserwacji. W 2003 r. miało miejsce przesunięcie ładunku na jednym z wagonów w pociągu przejeżdżającym przez most, w wyniku tego zdarzenia zostały uszkodzone pojedyncze elementy dwóch słupów konstrukcji pierwszego dźwigara od strony Kéry Glińskiej. W latach 2016-2017, obiekt przeszedł remont pomostów drewnianych, wymianę mostownic oraz częściowo wykonano nowe warstwy antykorozyjne w konstrukcji pod mostownicami (podkładami). Obecnie PKP PLK ze względu na plany modernizacji linii kolejowej Skiernewice-Luków planują rozebranie mostu oraz wyburzenie filarów i wybudowanie zupełnie nowego obiektu w technologii żelbetowej.



Fragment polskiej mapy topograficznej z 1933 r. Niebieską przerywaną linią zaznaczona jest przybliżona lokalizacja przyszłego mostu i linii kolejowej. (źródło: <http://grek.amzp.pl>)

cd. pkt. 13 opis (sytuacja, materiał, konstrukcja, rzut, bryła, elewacje, wnętrze)

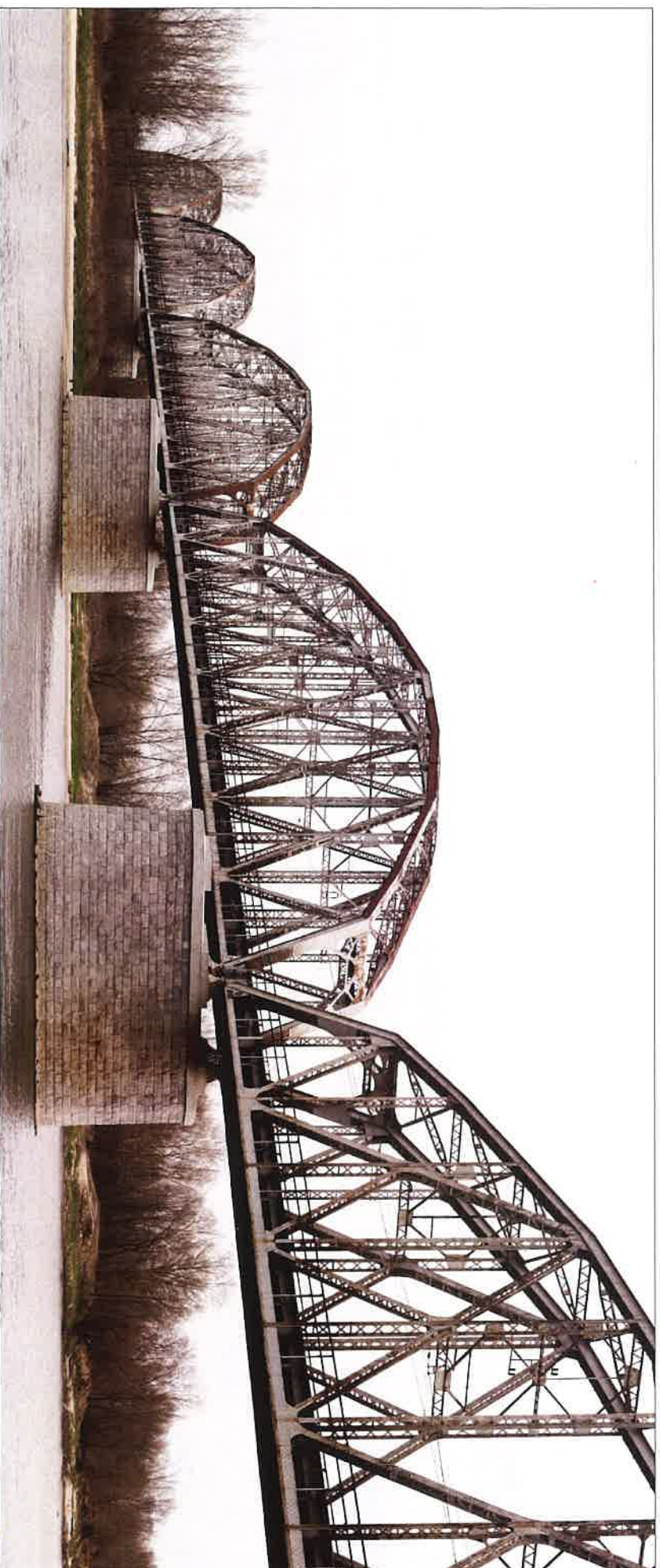
towych na 5,3 m. Każdy z przyczółków po wschodniej i zachodniej stronie Wisły składa się z równoległych skrzydeł licowanych ciosami z kamienia granitowego, z żelbetowej ławy łozyskowej na której oparte jest żelbetowe przeszło oraz powyżej ławy ze ścianki żwirowej wykonanej z granitowego kamienia łamanego na zaprawie cementowej.

FILARY: siedem, w tym: dwa filary brzegowe mają w rzucie kształt prostokąta o wylugowanych narożach bez izbic oraz pięć filarów nurtowych podłużnych z częścią dziobową i izbicami oraz tylną częścią w kształcie półkola. Filary o wymiarach 18,0x4,0 m posadowiono na kesonach żelbetowych, powyżej wykonano je z betonu w trzech płaszczynach poziomych w podstawie w środku i na zwiężczeniu zbrojone, licowane z zewnętrznych ciosami z kamienia granitowego, ciosy o wysokości około 45 cm. Filary wykonano pod dwa torry, przyjmując rozstaw międzytorza na moście 7,0 m i rozstaw każdego dźwigarów kratowych na 5,3 m. Na głowicach filarów zatopiono ciosy i bloki żelbetowe przystosowane do oparcia przęseł na łożyskach stałych przegubowych oraz ruchomych przegubowo-przesuwnych.

TOROWISKO: mostem poprowadzona jest jednotorowa zelektryfikowana linia kolejowa. Podłoże na przęśtach płytowo-żelbetowych stanowi podsypka żwirowa położona bezpośrednio na płycie, warstwach spadkowych oraz izolacji przeciwwodnej, powyżej znajduje się warstwa tłucznia, w której umieszczone są szyny na drewnianych podkładach. Grubość podsypki żwirowej wraz z tłucznem wynosi najprawdopodobniej ok. 50 cm. Podłoże na przęśtach stalowych stanowia mostownice (podkłady) oparte na jezdni wykonanej ze stalowych belek pełnych (podłużnic i poprzecznic).

PLAN: most o długości ok. 621,40 m (inwentaryzacja z 1984 r. podaje 622,30 m) składa się z 8 przęseł w tym z 2 skrajnych, krótkich przęseł płytowo-żelbetowych oraz 6 głównych przęśtach stalowych. Oparty jest na dwóch przyczółkach i 7 filarach – 2 brzegowych oraz 5 nurtowych.

INSTALACJE: wzdłuż zachodnich przęseł w poziomie barierek poprowadzone są wtórnie 4 rury z instalacją teletechniczną lub elektryczną.



Widok ogólny mostu od strony zachodniej. (fot. Jakub Andrzejewski, 2021 r.)

1. Miejscowość

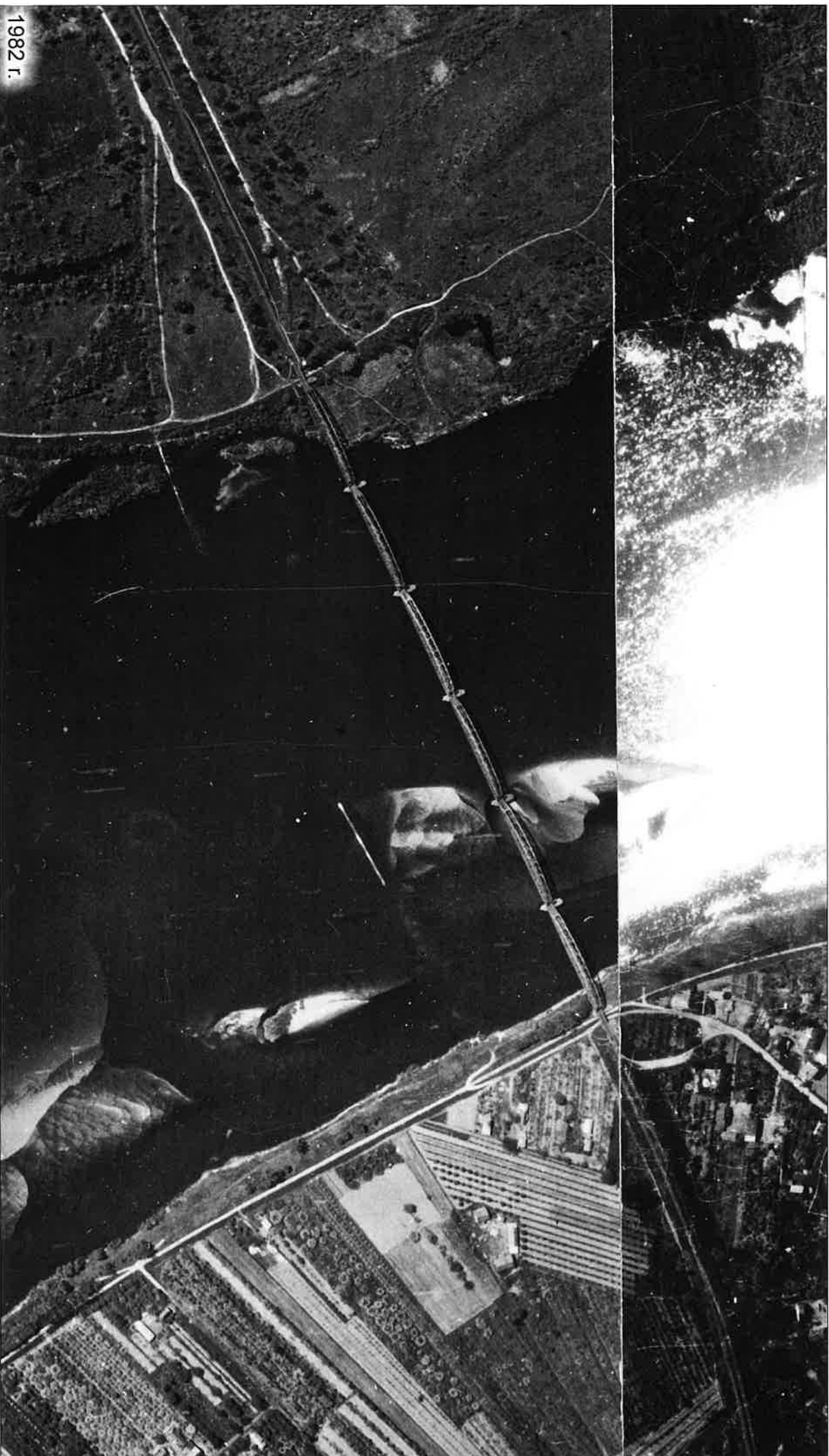
Góra Kalwaria / Kępa Gliniecka

2. Obiekt

Most kolejowy

3. Zawartość wkladki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

cd. pkt. 11, materiały kartograficzne

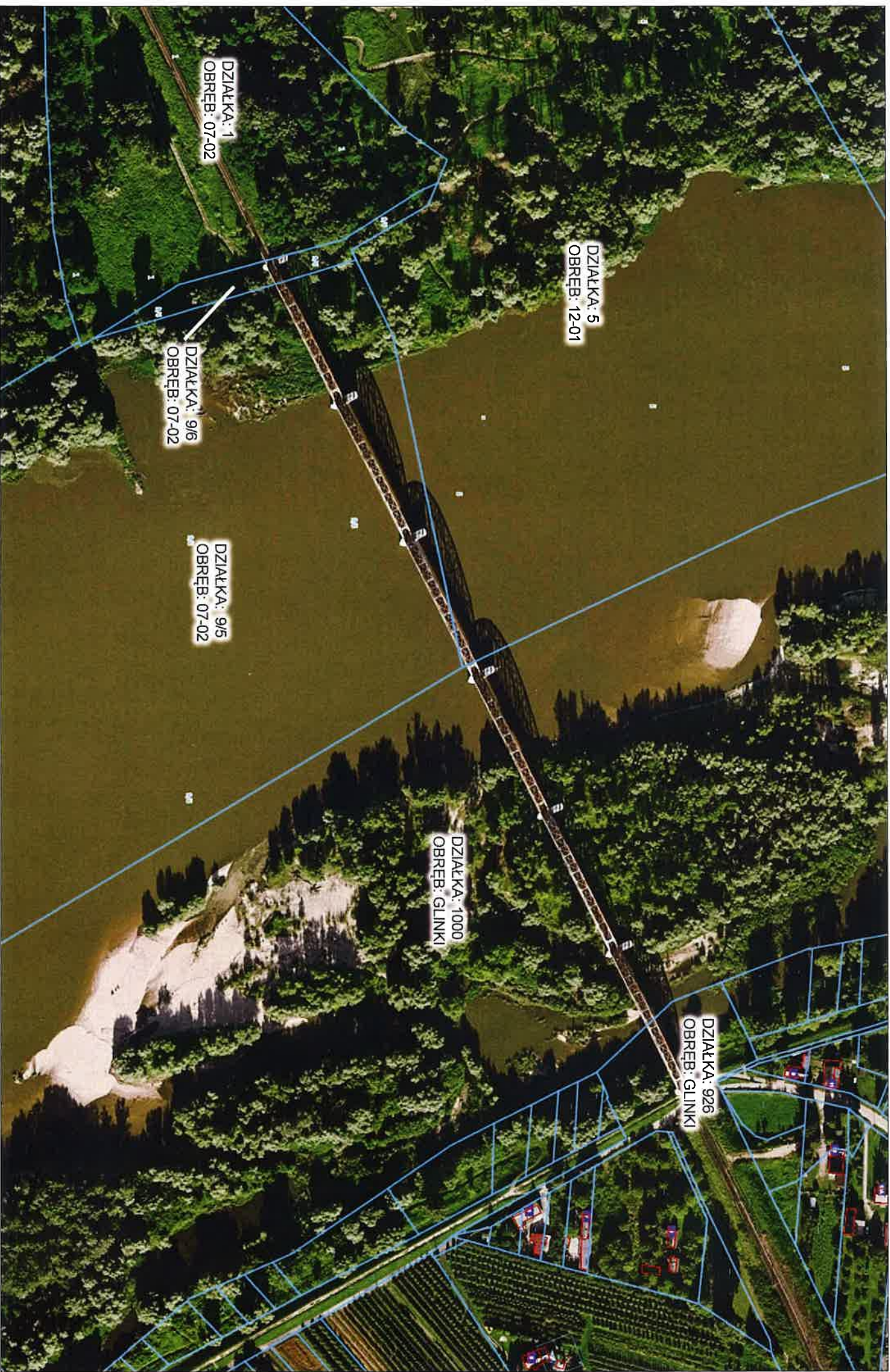


1982 r.

Fragment fotoplanu z 1982 r. (źródło: <http://mapa.um.warszawa.pl>)

Wkładkę założył: mgr inż. arch. Jakub Andziejewski

verte



Fragment fotoplanu z 2021 r. z zaznaczeniem działek ewidencyjnych. **UWAGA:** Stan na maj 2021 r. - proszę każdorazowo zweryfikować obręb i numery działek. (źródło: <http://geoportal.gov.pl> oraz <https://otwocki.e-mapa.net/>)



1. Miejscowość

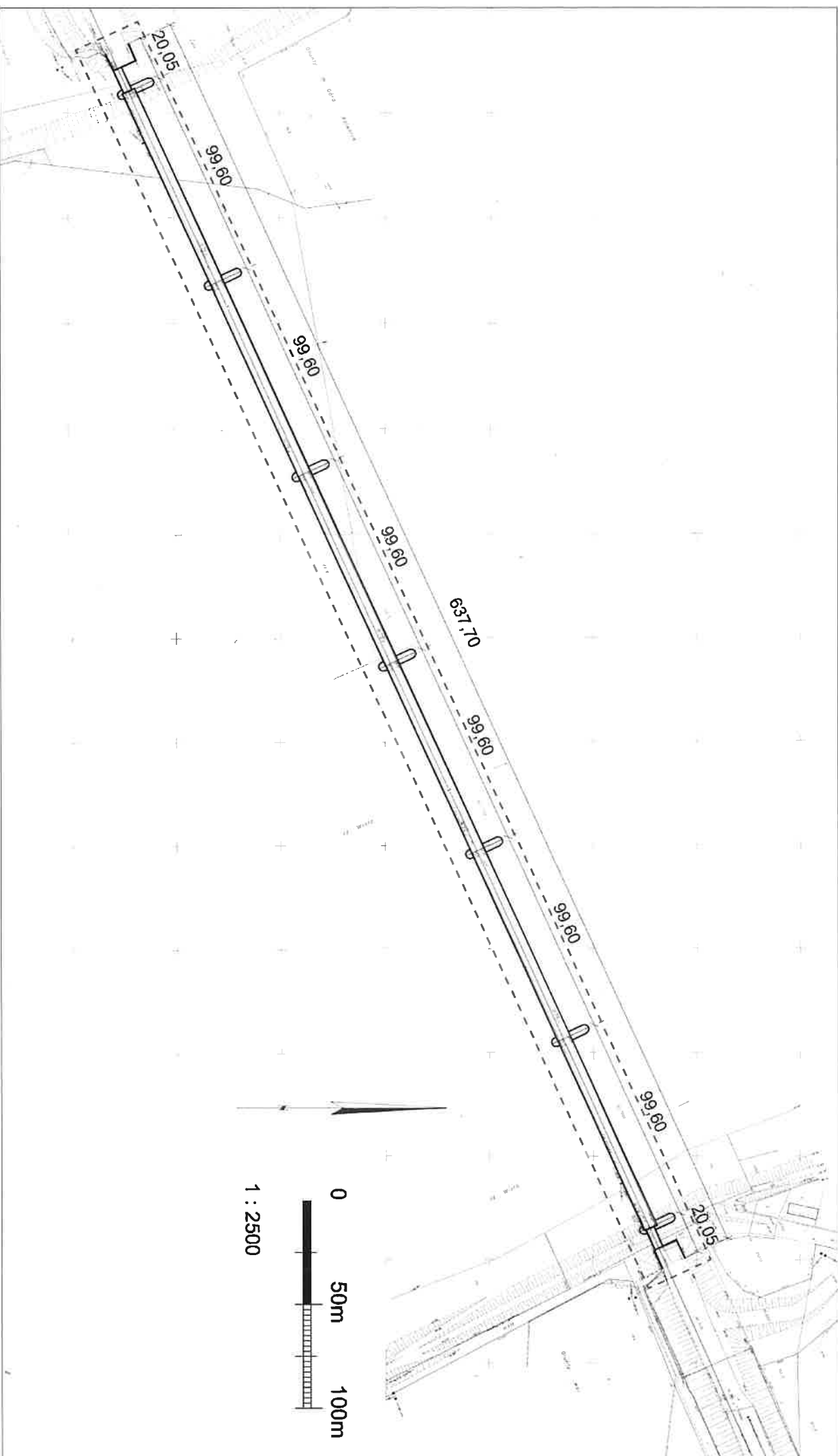
Góra Kalwaria / Kępa Gliniecka

2. Obiekt

Most kolejowy

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

cd. pkt. 11, materiały kartograficzne



Rzut mostu z zaznaczonymi przęsłami, filarami oraz przyczółkami.

Wkładkę złożył: mgr inż. arch. Jakub Andriejowski

verte

Nr R.K.-30/13/49  
3 komplety po 3 załączniki.

Warszawa, dnia 30 września 1949 r.

**D o**  
Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego  
Departament Budownictwa  
Wydział Dokumentacji Technicznej

**W m i e j s c u .**

Ministerstwo Komunikacji przedstawia do zatwierdzenia założenia, dotyczące projektowanej budowy nowych linii kolejowych Skierniewice - Łuków, Łyskowice - Lubliniec, Kielce - Żabno i Brochów /Ozarniec/ - Oleśnica, opracowane przez Biuro Projektów i Studiów W.K. z następującą uwagą Rady Komunikacyjnej.

Na linii Skierniewice - Łuków w 6-osiowym planie inwestycyjnym przewidziane jest ułożenie jednego toru z tym, że podtorze ma być wykorzystane na oświecenie trakcyjne i dwutorowej, co zmniejszałyby koszty budowy z 6.400 milionów do 5.000 milionów złotych.

Wniosek na odcinku Ozarniec - Oleśnica na razie może być wykonany tylko torotorze dwutorowe, natomiast zaś ułożona dla pojedynczego toru.

PREZES RADY KOMUNIKACYJNEJ



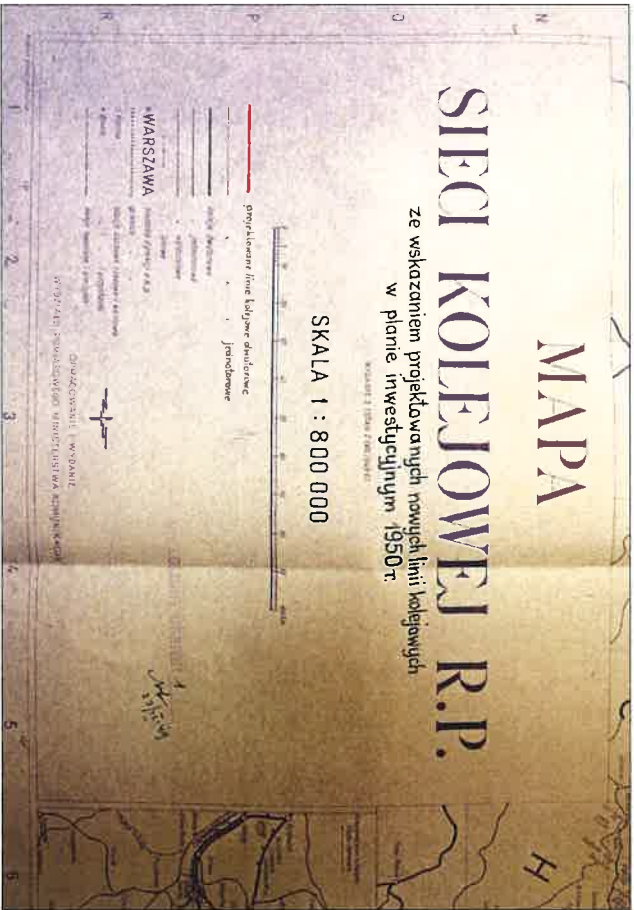
*Leczenie br. 29. do z widok PKB*

*140/39/1949*

Jeden z dokumentów do założeń projektowych budowy nowych linii kolejowych z 1949 r.; Ze zbioru Głównej Komisji Oceny Projektów Inwestycyjnych; (źródło: Archiwum Akt Nowych w Warszawie)



Mapa (fragment) do założeń projektowych budowy nowych linii kolejowych z 1949 r. z zaznaczeniem przebiegu nowej linii kolejowej. (źródło: Archiwum Akt Nowych w Warszawie)



Legenda mapy do założeń projektowych budowy nowych linii kolejowych z 1949 r. (źródło: Archiwum Akt Nowych w Warszawie)

1. Miejscowość

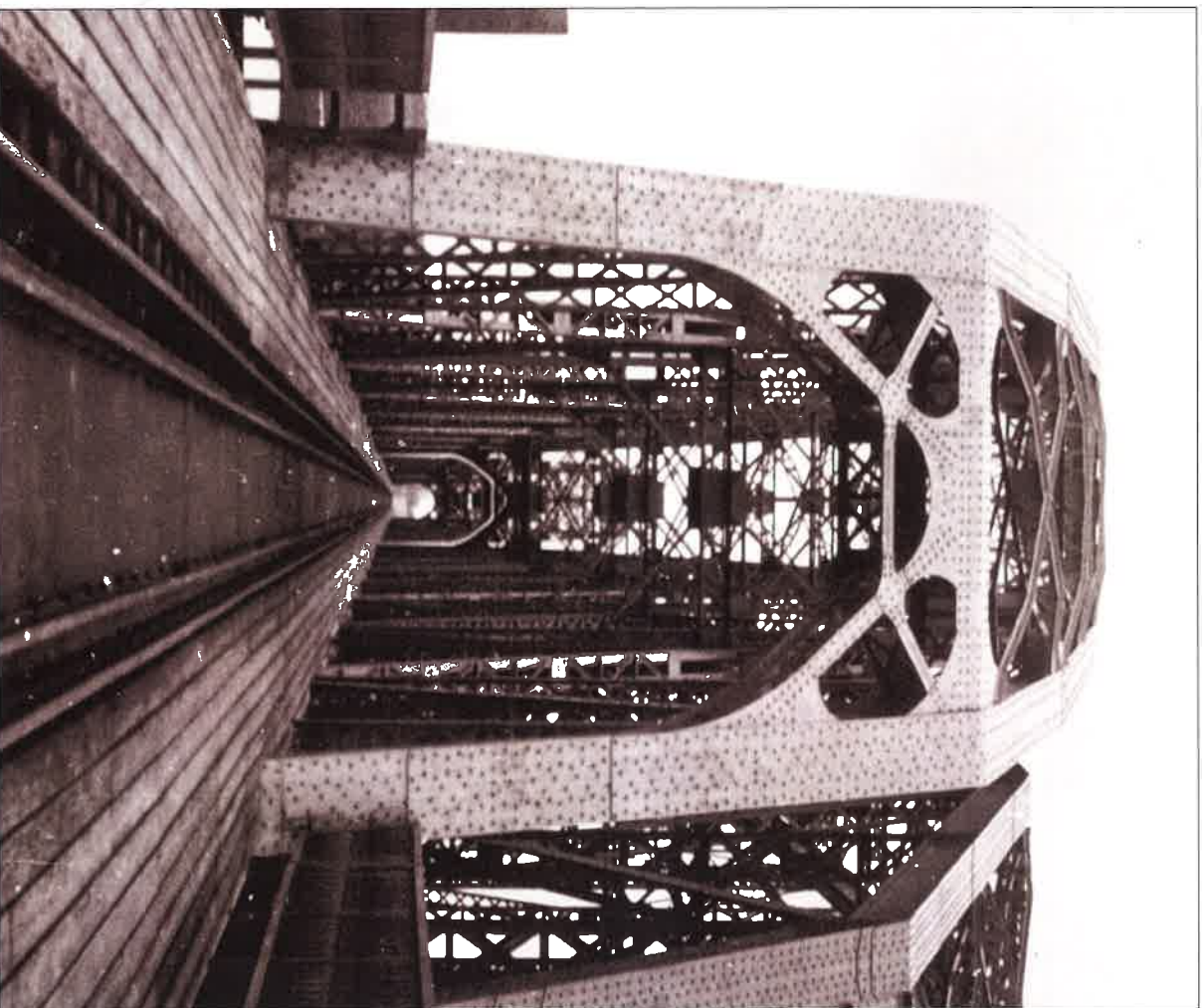
Góra Kalwaria / Kępa Gliniecka

2. Obiekt

Most kolejowy

3. Zawartość wkladki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

cd. pkt. 11, materiały ikonograficzne



Most w Mierzwiczach Kolonii (Fronołowie) wybudowany w 1935 r. dla drugiego toru, zdjęcie wykonane w 1941 r. (źródło: <http://www.fronolow.pl/>)

Wkładkę złożył: mgr inż. arch. Jacek Andrzejewski



Most w Mierzwiczach Kolonii (Fronołowie) został odbudowany po 1945 r. według projektu z 1933 r. Widok mostu podczas remontu w 2017 r. (źródło: <http://www.fronolow.pl/>)



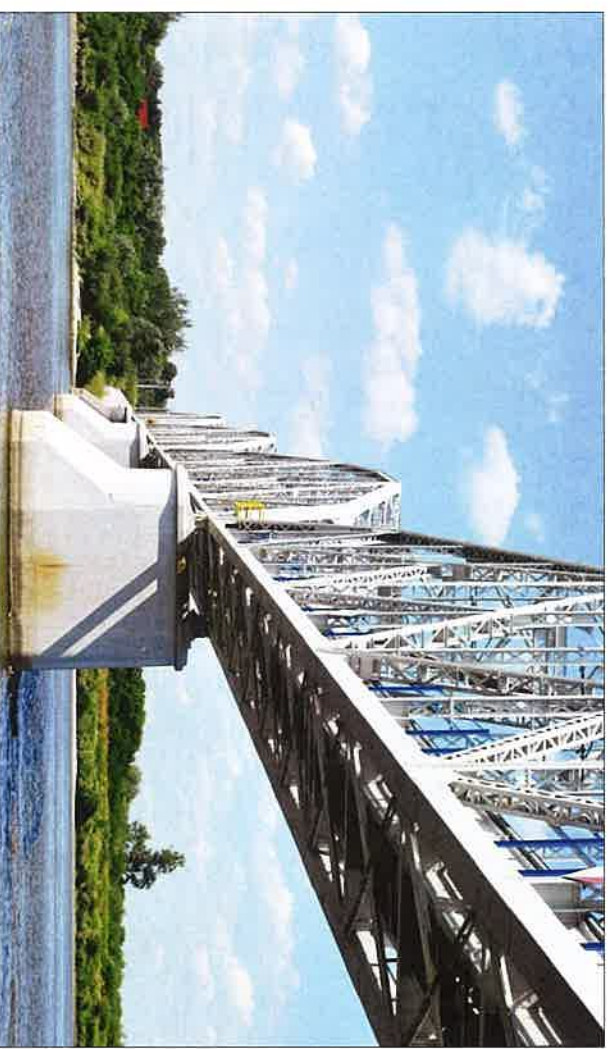
Most podczas remontu w 2017 r. Widoczne w części oryginalne filary pierwszego mostu z 1905 r. (źródło: <http://www.fronolow.pl/>)



Most kolejowy w Sandomierzu, fotografie wykonano podczas otwarcia mostu w lutym 1928 r. Most wygląda identycznie jak ten wybudowany w Górze Kalwarii, różni się jednak rozpiętością przęseł głównych. W Sandomierzu przęsa główne mają rozpiętość 72 m, a w Górze Kalwarii 98 m. (źródło: <https://audiovis.nac.gov.pl/sygn.1-G-3474-1>)



Most w Sandomierzu został odbudowany po 1945 r. w pierwotnym kształcie, widoczne zdjęcie wykonano w 2015 r. po generalnym po remoncie mostu. (źródło: <http://bazakolejowa.pl>)



Most w Sandomierzu, zdjęcie wykonano w 2015 r. po generalnym po remoncie mostu. (źródło: <http://bazakolejowa.pl>)

1. Miejscowość

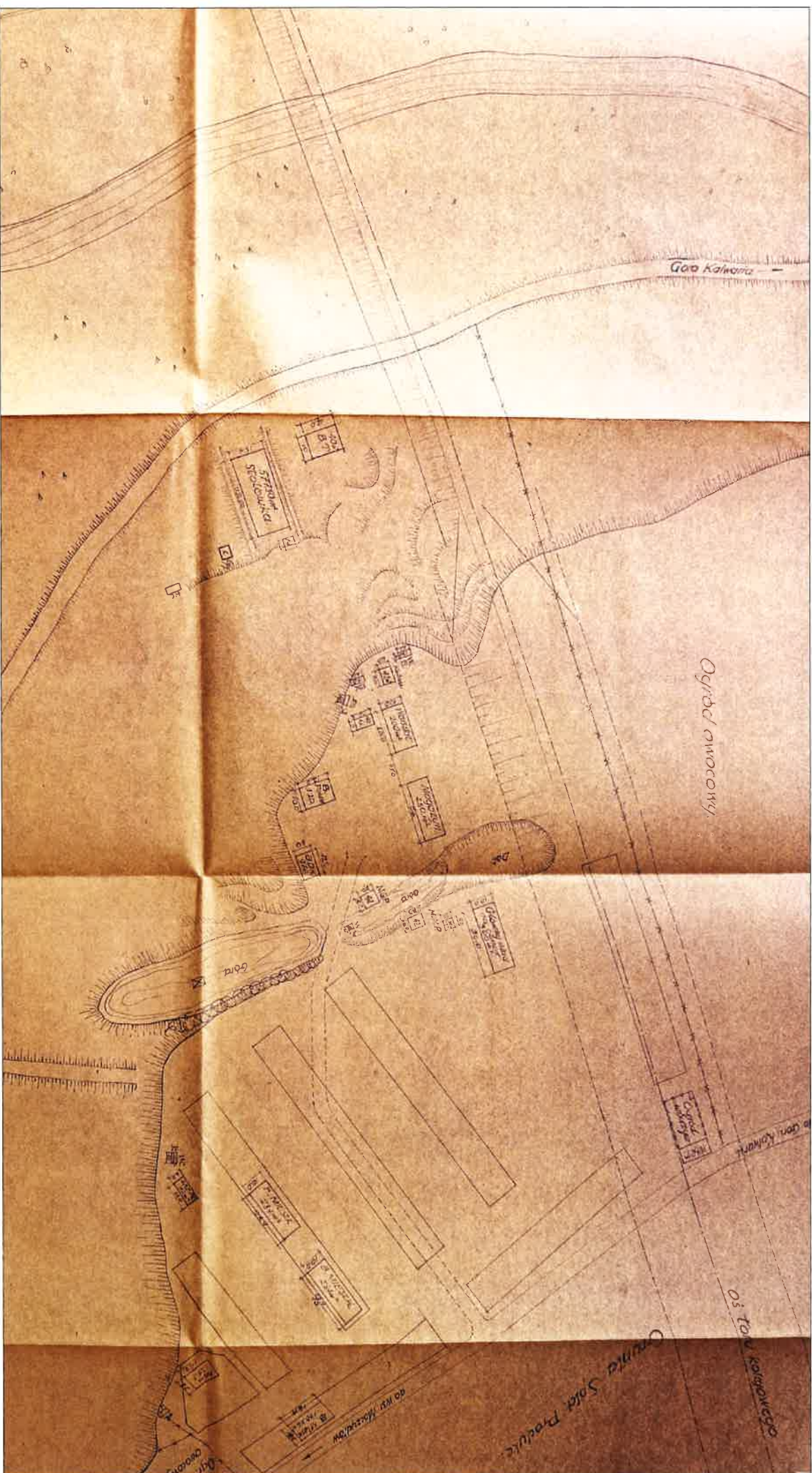
Góra Kalwaria / Kępa Gliniecka

2. Obiekt

Most kolejowy

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

cd. pkt. 11, materiały ikonograficzne

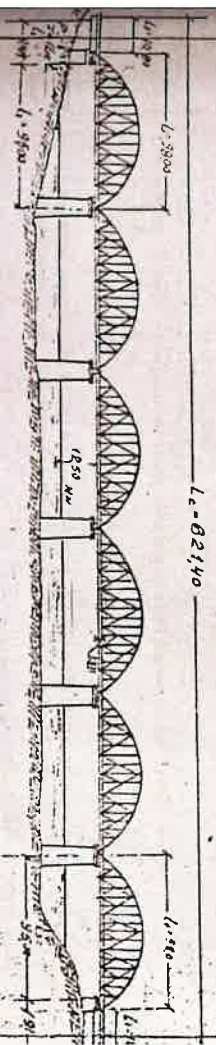


Fragment planu sytuacyjnego z 1950 r. z zaznaczonymi placem budowy na zachodnim brzegu Wisły - od strony Góry Kalwarii. (źródło: PKP PLK Zakład Linii Kolejowych w Siedlcach)

Karta ewidencyjna nr 72  
dla mostu stalowego

- |  |   |
|--|---|
| 1. Linia   | Skiermiewice - Łuków                                    |
| 2. Szlak inżynierski                               | Góra Kalwaria - Osieck                                  |
| 3. Kilometr  | 75,915  |
| 4. Przekroje                                       | rzeka Wisła   |
| 5. Charakterystyka mostu                           | most o konstrukcji stalowej 6 <sup>ci</sup> przęsłowy   |
| 6. Długość całkowita                               | brzołowica z jazdą dołem 5 filarów betonowych<br>621,40 |
| 7. Ilość i rozpiętość rozciągniętych przęseł       | 6 * 98,0 + 2 - 108                                      |
| 8. Światło mostu                                   | 95,0 + 6 + 2 - 910                                      |
| 9. Wysokość w kwiecie od luźna malej wody          | 12,5  |
| 10. Wysokość konstrukcyjna                         | 18,71 m   |
| 11. Waga konstrukcji nośnej                        | 2907 Mg   |
| 12. Data ostatniego malowania konstrukcji stalowej | 1954 r  |
| 13. Wyrzębność mostu                               | Norma A - przekładana na NC                             |
| 14. Ilość torów na moście                          | 1   |
| 15. Przegrodki                                     | beton oblicow.  |
| 16. Filary   | beton - beton.  |
| 17. Fundamenty przegradek i filarów                | dobry   |
| 18. Stan mostu                                     | dobry   |
| 19. Rok budowy wzgl. odbudowy obiektu              | 1924 r.   |

Rysunek szkicowy:

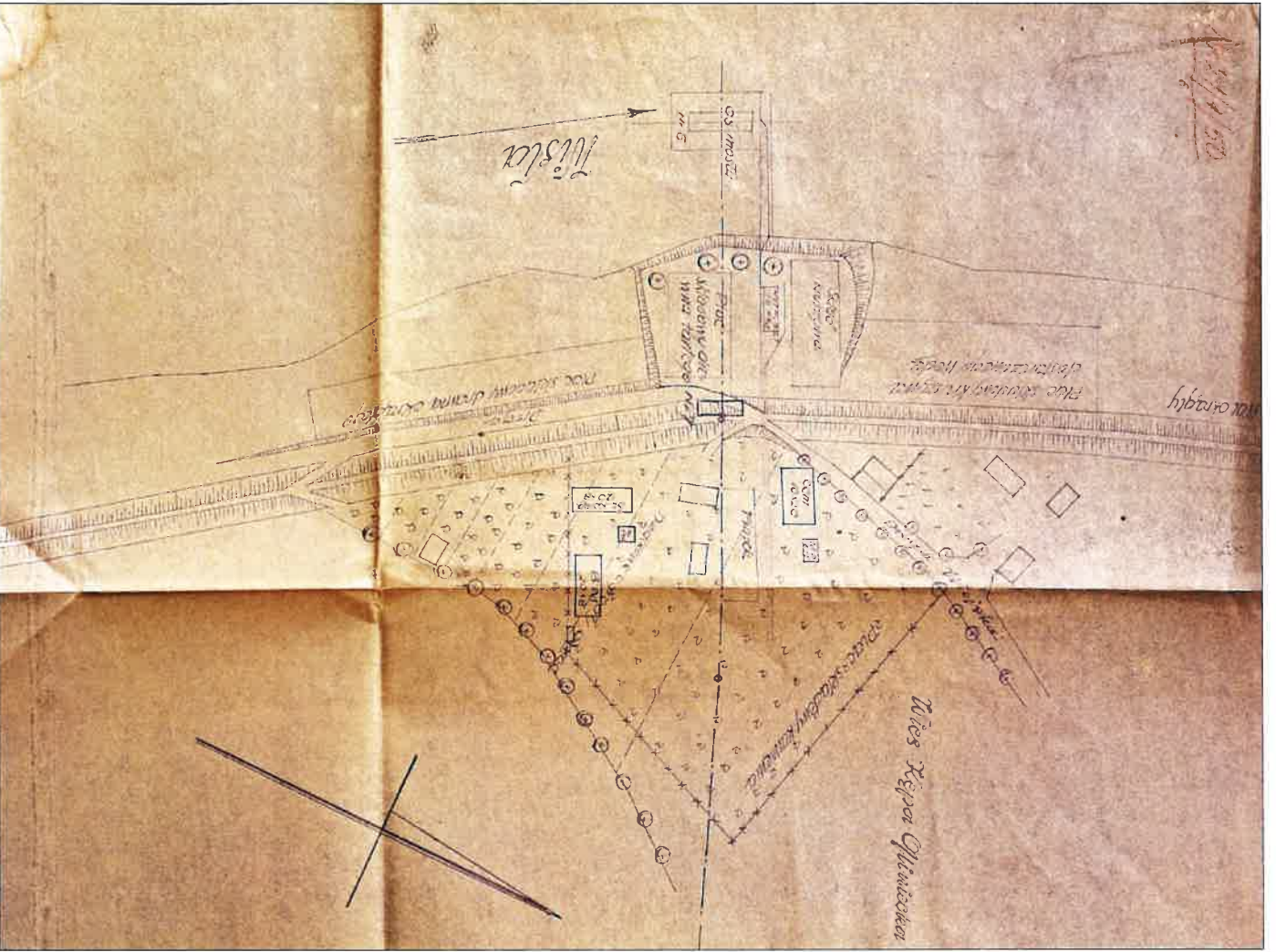


Przegrodki fundam. płytowe.  
Filary - kesony żelbet.



Naczelna Oddział Drogowców

Naczelna Zarządca Drogowców



Fragment planu sytuacyjnego z 1950 r. z zaznaczonym placem budowy na wschodnim brzegu Wisły - od strony Kępy Glinieckiej. (źródło: PKP PLK Zakład Linii Kolejowych w Siedlcach)

Karta ewidencyjna mostu z 1962 r. (źródło: PKP PLK Zakład Linii Kolejowych w Siedlcach)

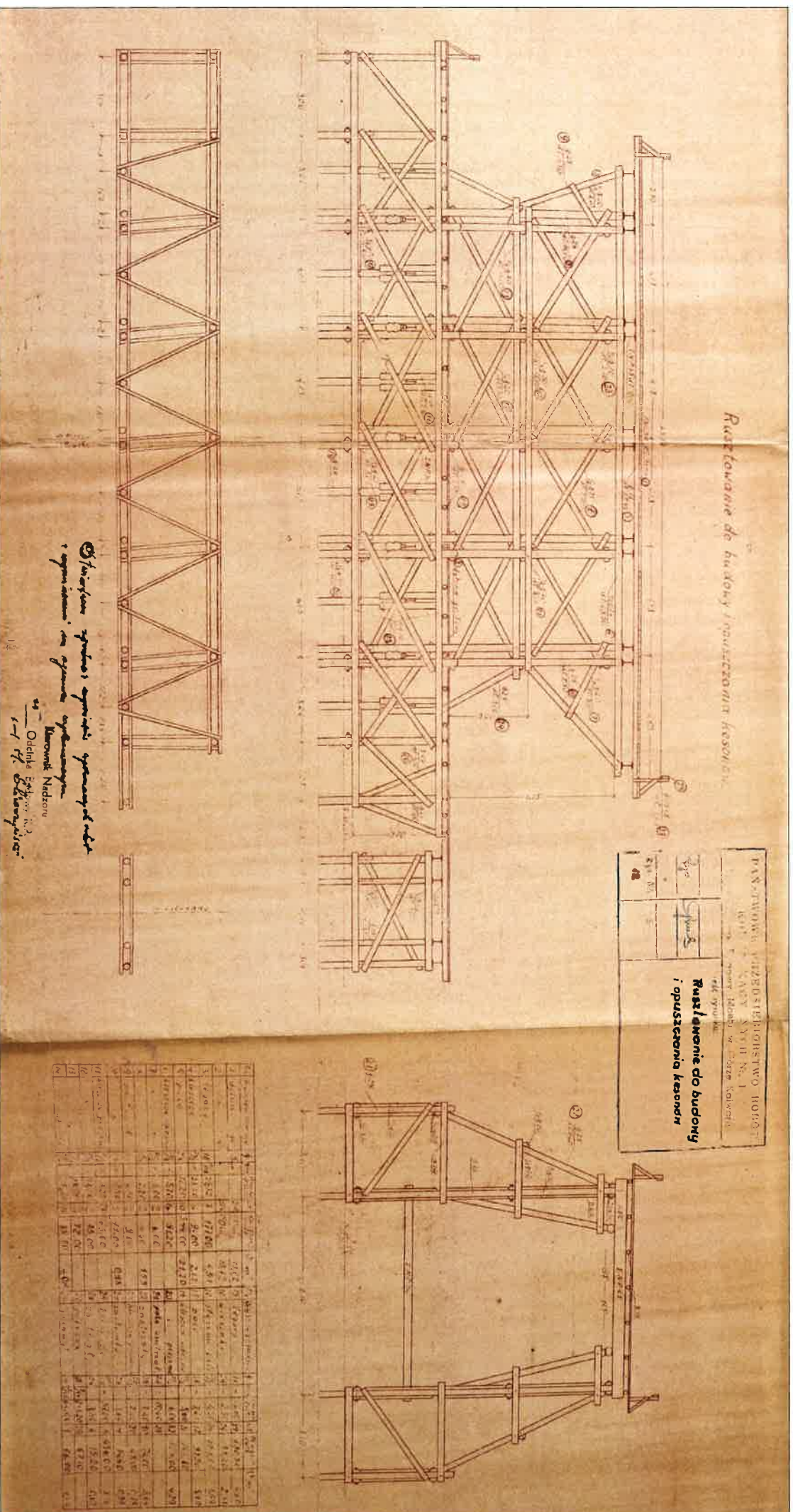
1. Miejscowość

Góra Kalwaria / Kępa Gliniecka

2. Obiekt

Most kolejowy

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)  
cd. pkt. 11, materiały ikonograficzne



Fragment rysunku rusztowania do budowy i opuszczania kesonu. (Źródło: PKP PLK Zakład Linii Kolejowych w Siedlcach)





1. Miejscowość

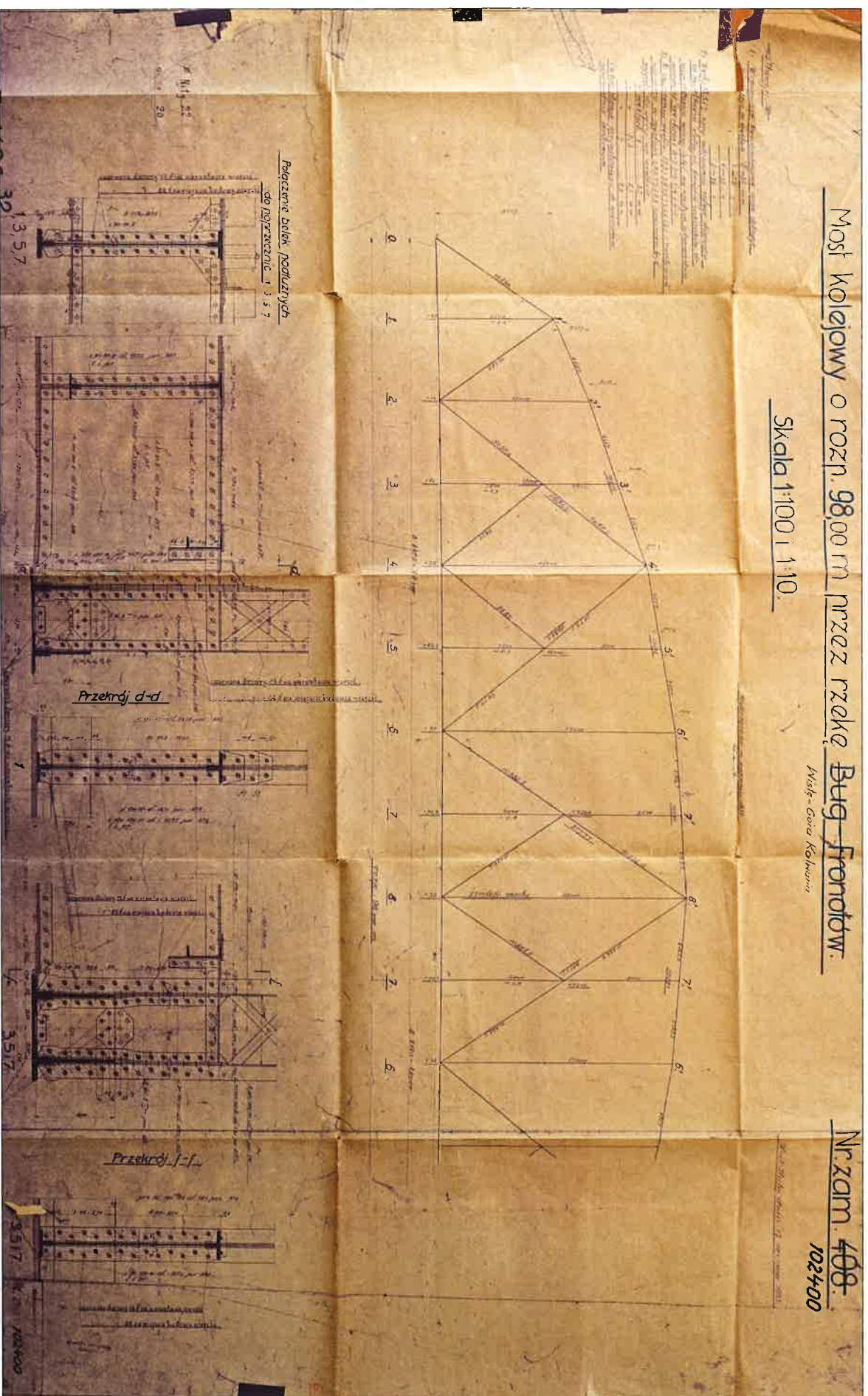
Góra Kalwaria / Kępa Gliniecka

2. Obiekt

Most kolejowy

3. Zawartość wkladki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

cd. pkt. 11, materiały ikonograficzne

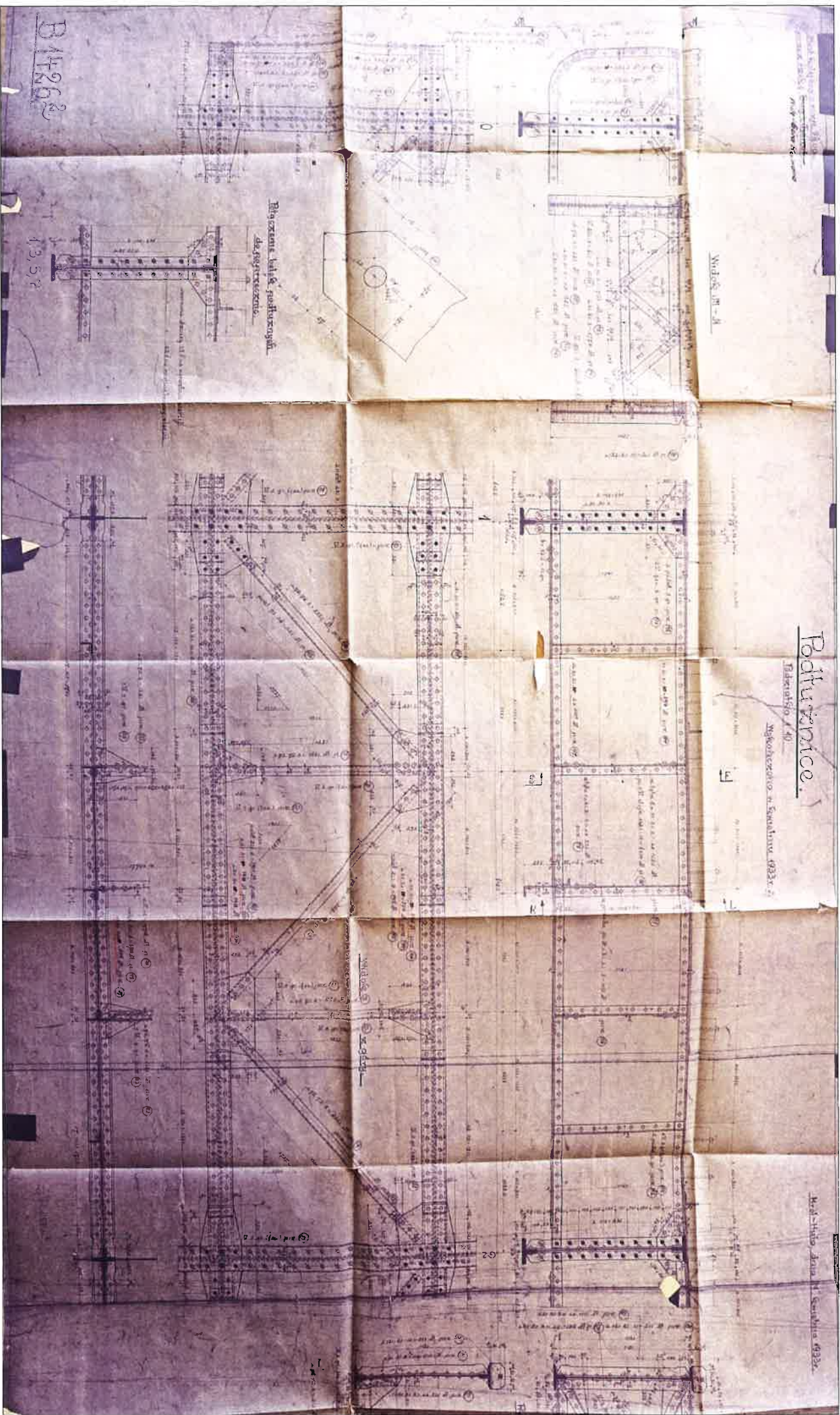


Fragmenty dokumentacji elementów stalowego przęsła mostu - kopia rysunków pochodzący Chorzowskiej Wytwórni Konstrukcji Stalowych „Konstal”. Oryginałnie rysunki te zostały opracowane w 1933 r. w zakładach przy dawnej Hucie Królewskiej (późniejszy „Konstal”), na potrzeby wykonania dźwigarów do mostu w Mierzwicach Kolonii (Fronołowie). (źródło: PKP PLK Zakład Linii Kolejowych w Siedlcach)

Podturzynie.

Blakowski 140

Mikroteksto i Sewulmu 1933r.

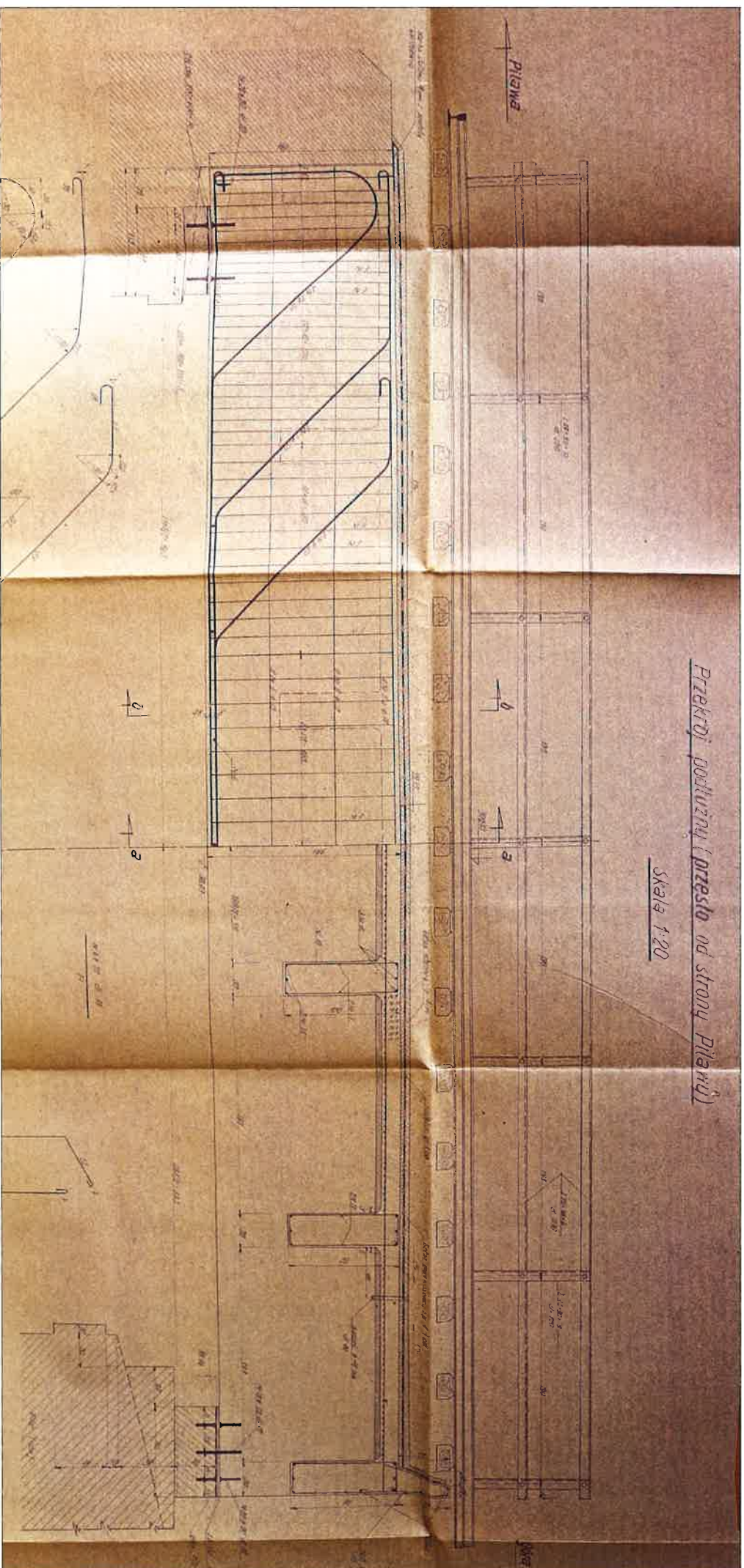


Fragment dokumentacji elementów stalowego prześła mostu - kopia rysunków pochodzi Chorzowskiej Wytwórni Konstrukcji Stalowych „Konstal”. Oryginałnie rysunki te zostały opracowane w 1933 r. w zakładach przy dawnej Hucie Królewskiej (późniejszy „Konstal”), na potrzeby wykonania dźwigarów do mostu w Mierzwicach Kolonii (Fronołowie). (źródło: PKP PLK Zakład Linii Kolejowych w Siedlcach)

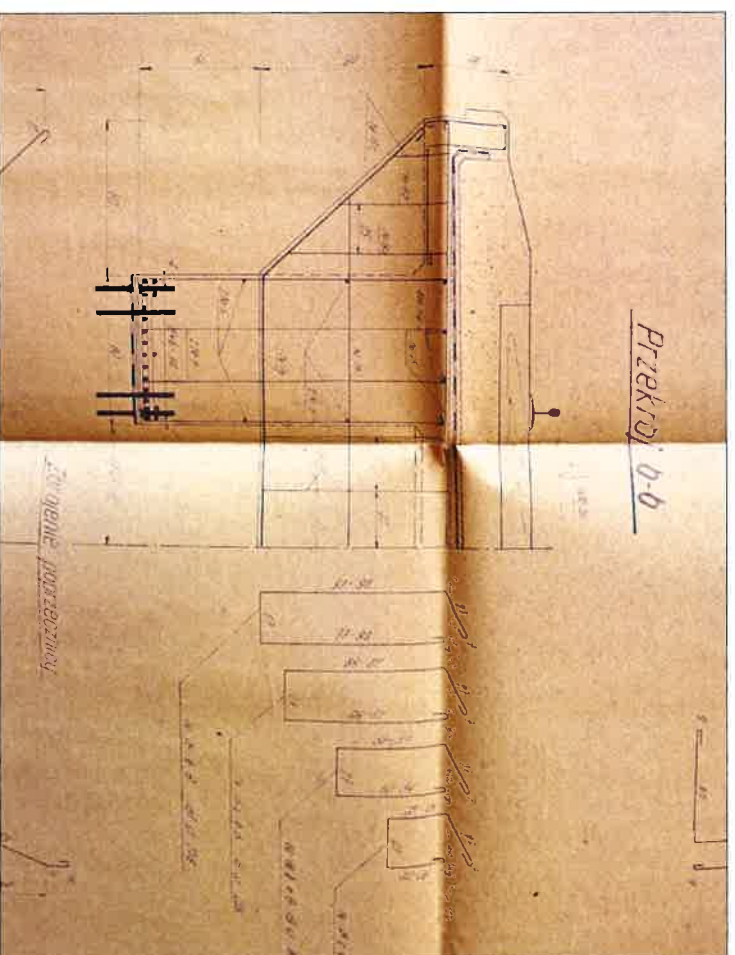
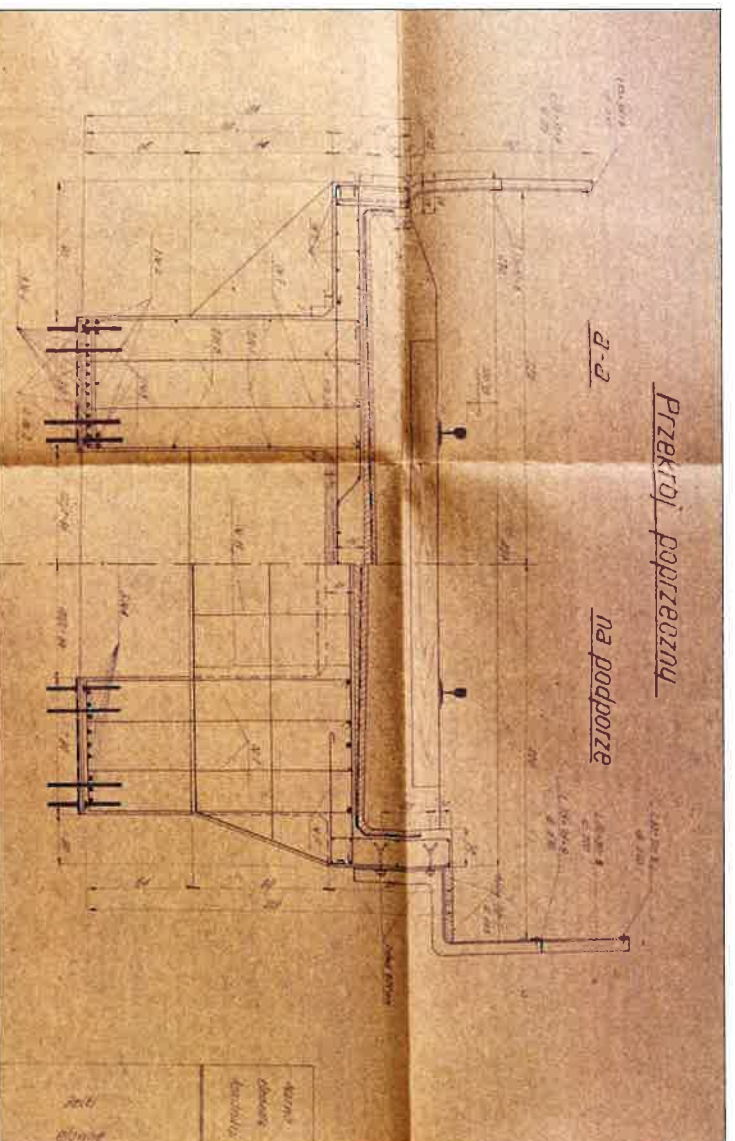
1. Miejscowość  
Góra Kalwaria / Kępa Gliniecka

2. Obiekt  
Most kolejowy

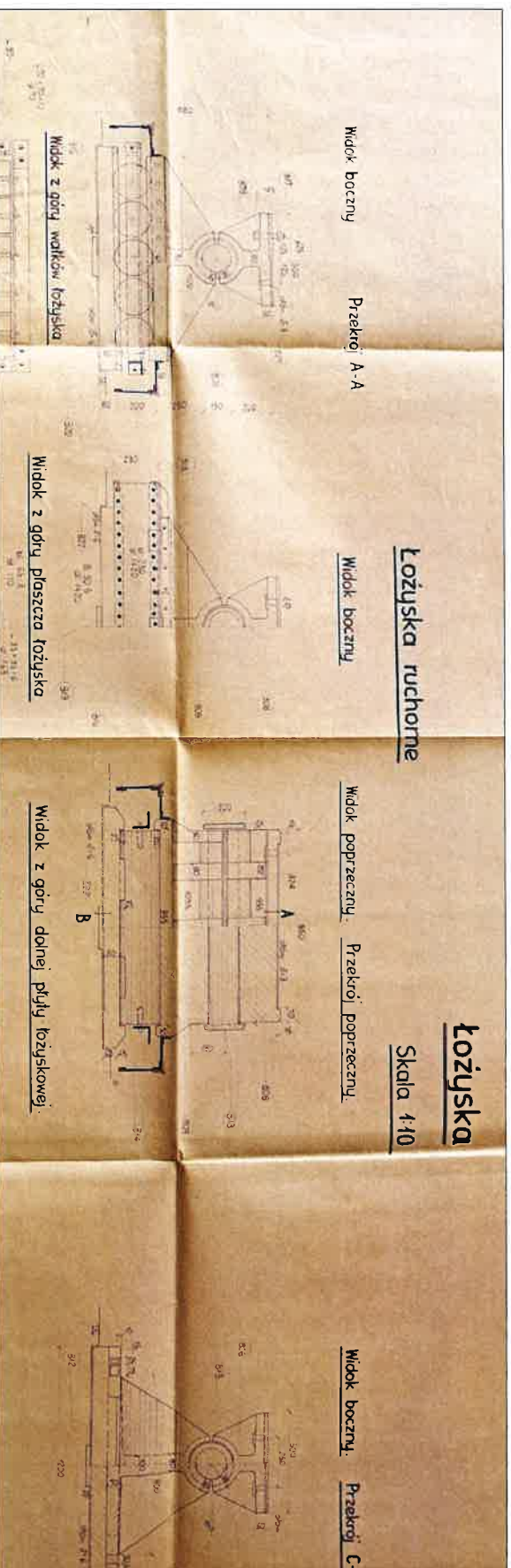
3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)  
cd. pkt. 11, materiały ikonograficzne



Fragment dokumentacji rysunkowej skrajnego dźwigara żelbetowego, dokumentacja została wykonana przez Warszawskie Biuro Studiów i Projektów Budownictwa Kolejowego w 1959 r. przed planowaną rozbudową mostu o drugi tor, prace nigdy nie zostały wykonane. Należy pamiętać że projekt zrealizowanej w 1951 r. jednotorowej części mostu został sporządzony przez Państwowe Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych I. (źródło: PKP PLK Zakład Linii Kolejowych w Siedlcach)



Fragment dokumentacji rysunkowej skrajnego dźwigara żelbetowego z 1959 r. przed planowaną rozbudową mostu o drugi tor, prace nigdy nie zostały wykonane. (źródło: PKP PLK Zakład Lini Kolejowych w Siedlcach)



Fragment inwentaryzacji mostu sporządzonej w 1964 r., widoczne rysunki łożysk ruchomych na których oparte są stalowe dźwigary główne mostu. (źródło: PKP PLK Zakład Lini Kolejowych w Siedlcach)

1. Miejscowość

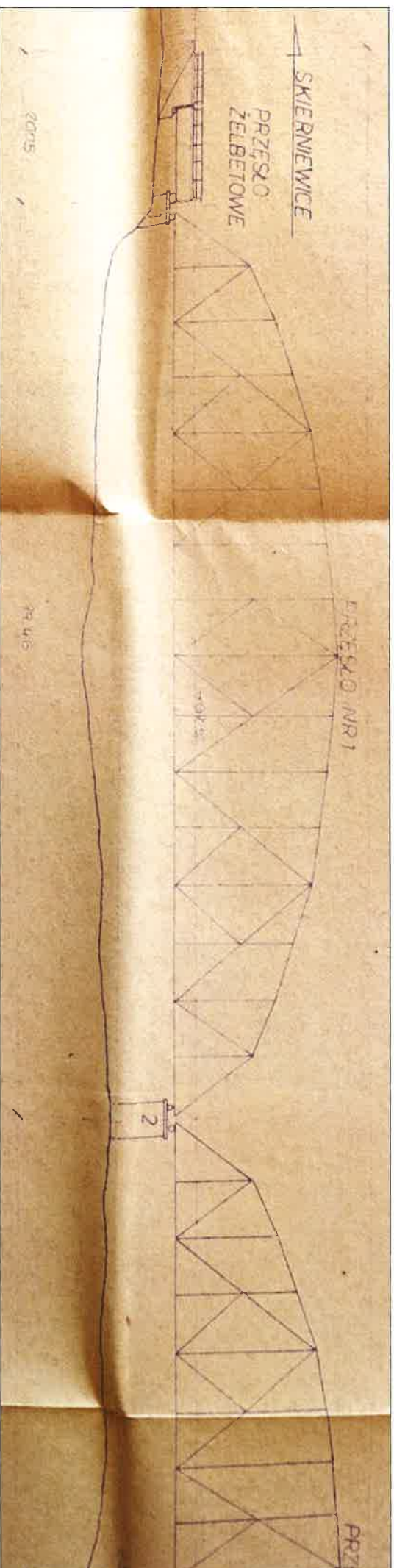
Góra Kalwaria / Kępa Gliniecka

2. Obiekt

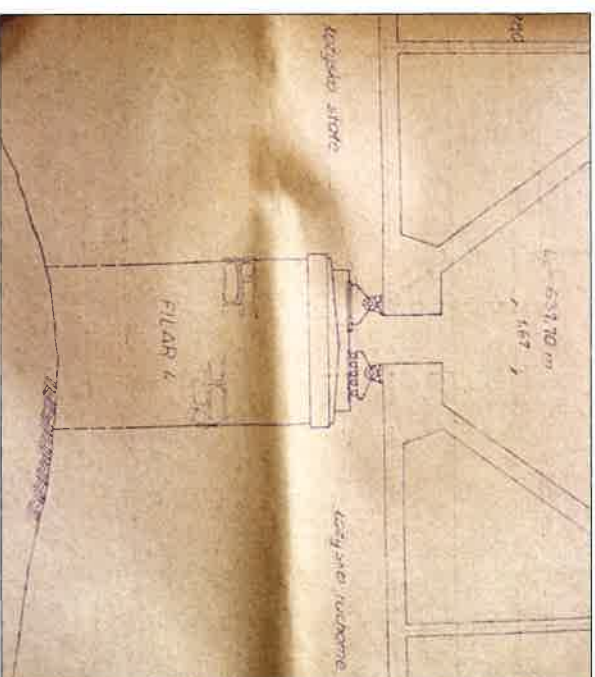
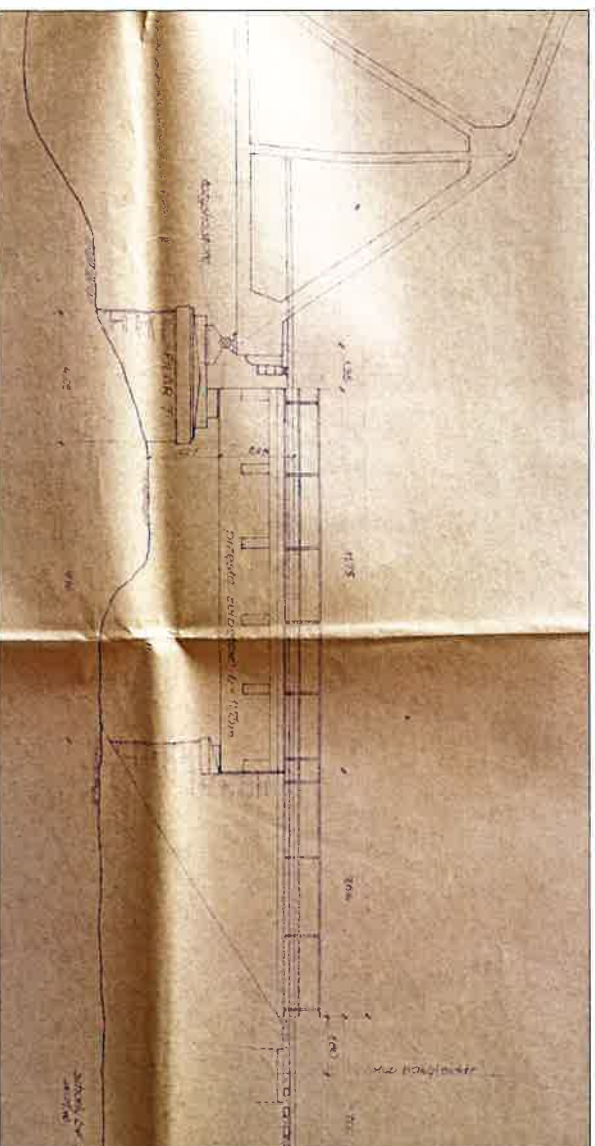
Most kolejowy

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

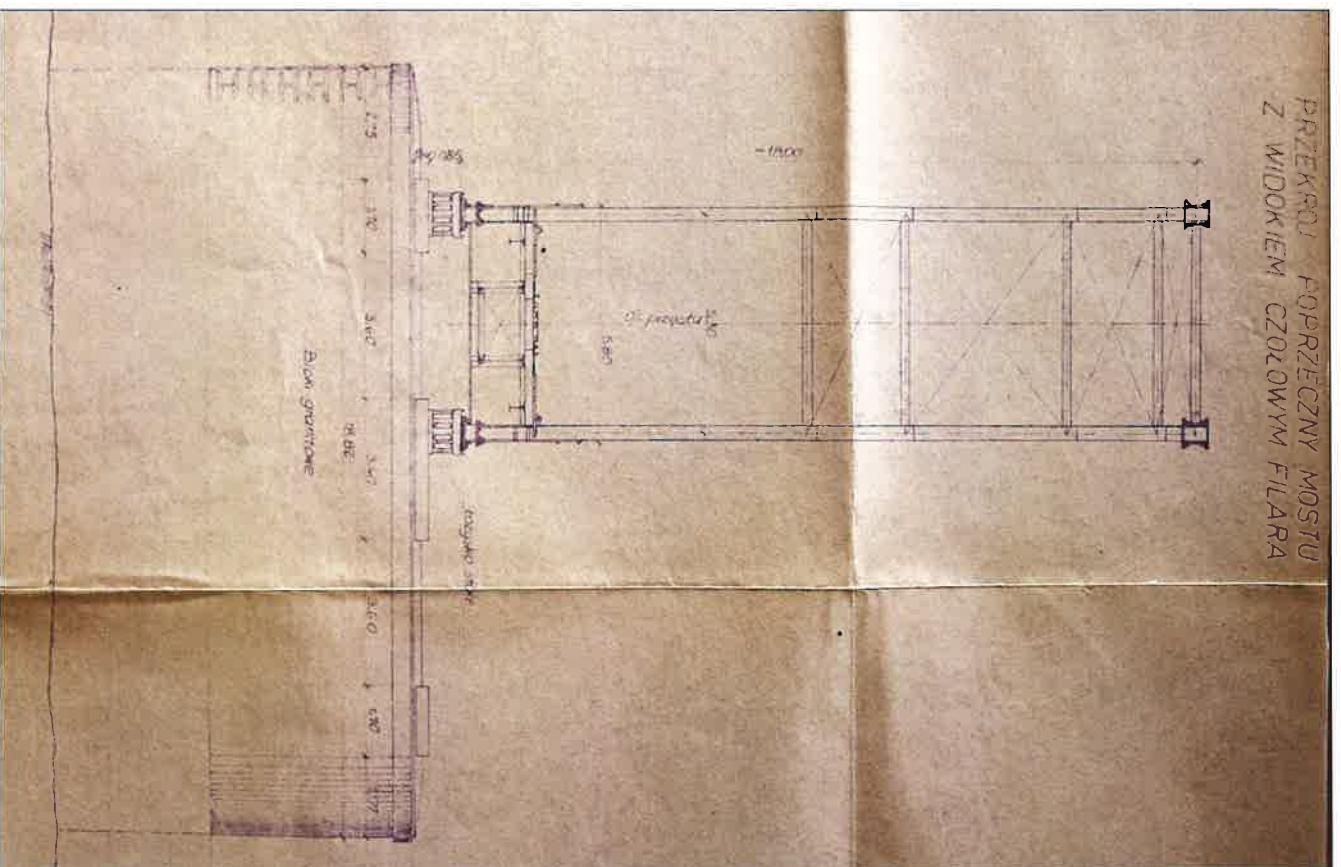
cd. pkt. 11, materiały ikonograficzne



Fragment dokumentacji mostu sporządzonej w 1988 r. w ramach opracowania sprawdzenia nośności mostu. (źródło: PKP PLK Zakład Linii Kolejowych w Siedlcach)



Fragment dokumentacji mostu sporządzonej w 1988 r. w ramach opracowania sprawdzenia nośności mostu. Rysunek widoku przęsła żelbetowego po wschodniej stronie mostu oraz jeden z filarów z zaznaczeniem łozysk (źródło: PKP PLK Zakład Linii Kolejowych w Siedlcach)



Fragment dokumentacji mostu sporządzonej w 1988 r. w ramach opracowania sprawdzenia nośności mostu. (źródło: PKP PLK Zakład Linii Kolejowych w Siedlcach)

Most kolejowy o rozpn. 98,00 m przez rzekę Bug, frontów.  
Skala 1:100 i 1:10.  
*Miszp. Góra Kalwarii*

Nr zam. 408.  
102400  
*Mosty i budowle dawne w województwie 1933*

Wykończono w kwietniu 1933r.  
*J. Jankowski*

Król - Huta dnia 6 kwietnia 1933 r.

Opisy w sporządzonej w 1933 r. dokumentacji dźwigarów mostu we Fronolowie. Dokumentacja ta została wykorzystana później do budowy mostu w Górze Kalwarii. (źródło: PKP PLK Zakład Linii Kolejowych w Siedlcach)



Tabela na jednym z arkuszy dokumentacji mostu w Mierzvicach Kolonii (Fronolowie) z 1946 r., wykorzystana później w budowie mostu w Górze Kalwarii. (źródło: PKP PLK Zakład Linii Kolejowych w Siedlcach)

1. Miejscowość

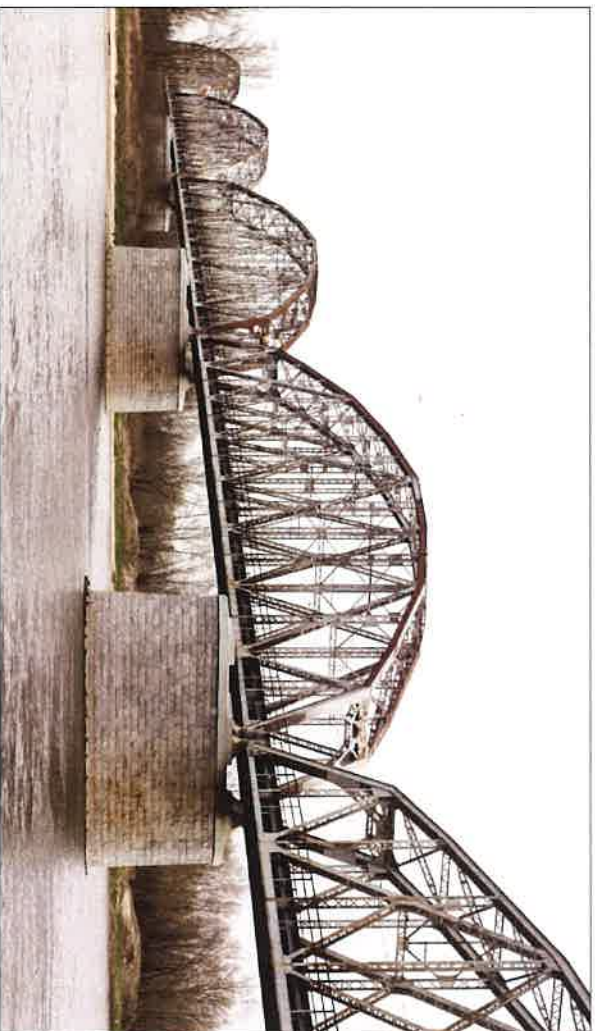
Góra Kalwaria / Kępa Gliniecka

2. Obiekt

Most kolejowy

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

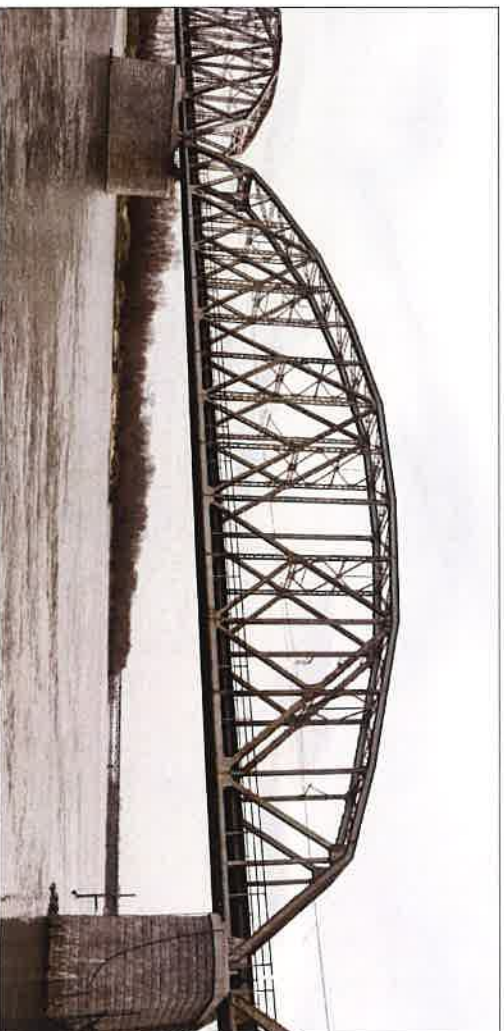
cd. pkt. 11, fotografie



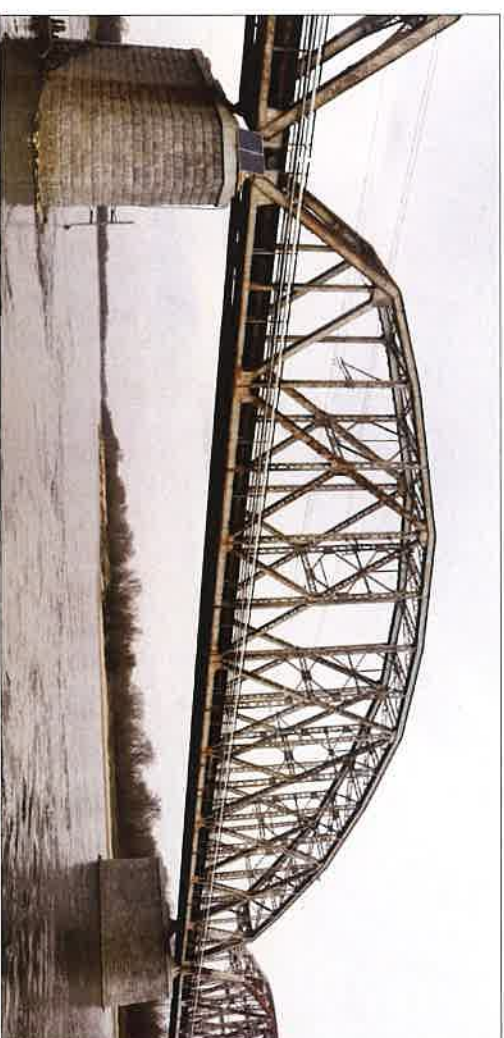
Północna strona mostu, widok z zachodniego brzegu Wisły. (fot. Jakub Andrzejewski, 2021 r.)



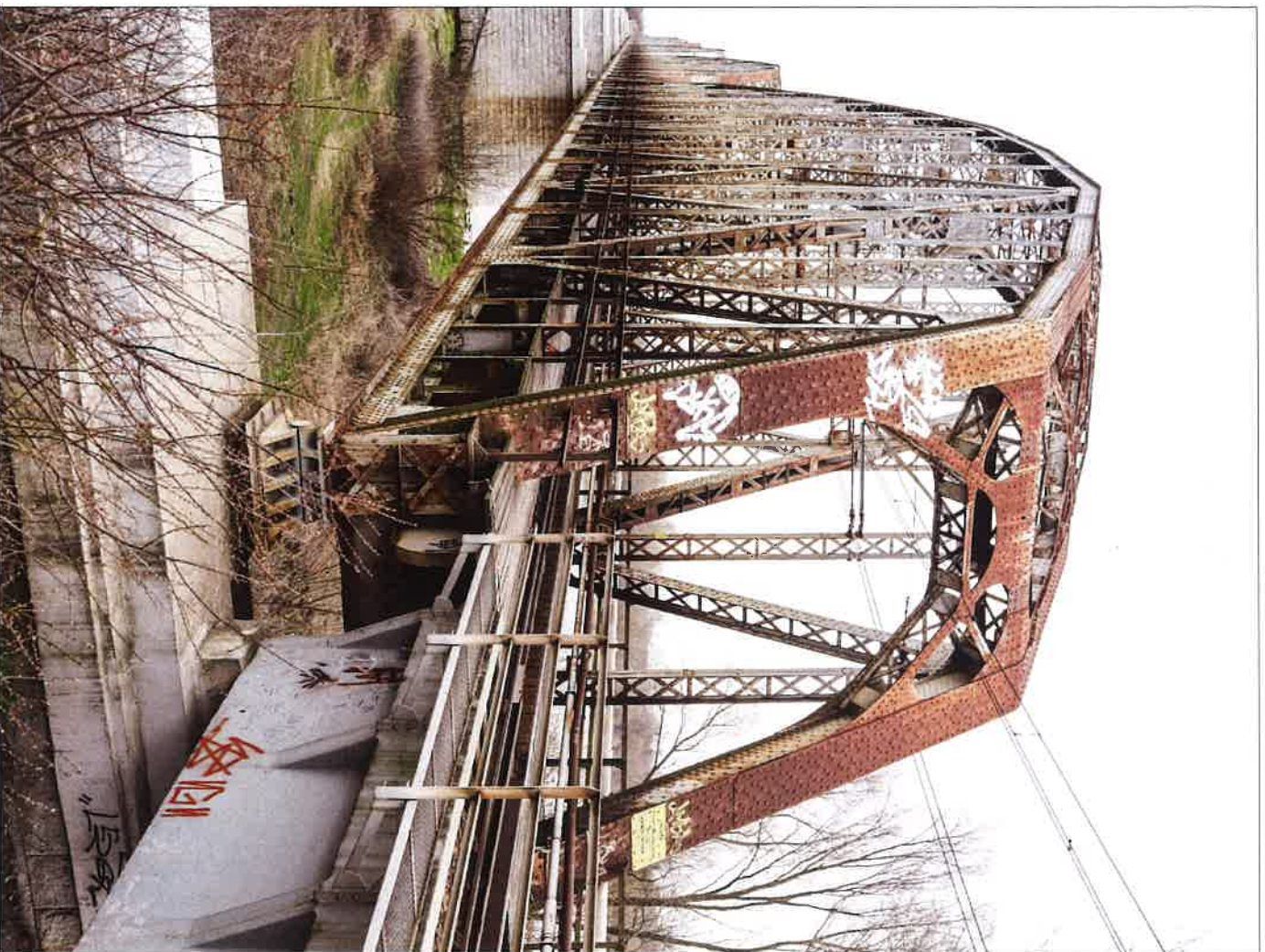
Południowa strona mostu, widok z zachodniego brzegu Wisły. (fot. Jakub Andrzejewski, 2021 r.)



Jedno z głównych przęseł po północnej stronie mostu, widok z zachodniego brzegu Wisły. (fot. Jakub Andrzejewski, 2021 r.)



Jedno z głównych przęseł po południowej stronie mostu, widok z zachodniego brzegu Wisły. (fot. Jakub Andrzejewski, 2021 r.)



Widok drugiego przęsła mostu od strony zachodniej (Góry Kalwarii). (fot. Jakub Andrzejewski, 2021 r.)



Widok siódmego przęsła mostu od strony wschodniej (Kępy Gilnieckiej). (fot. Jakub Andrzejewski, 2021 r.)



1. Miejscowość

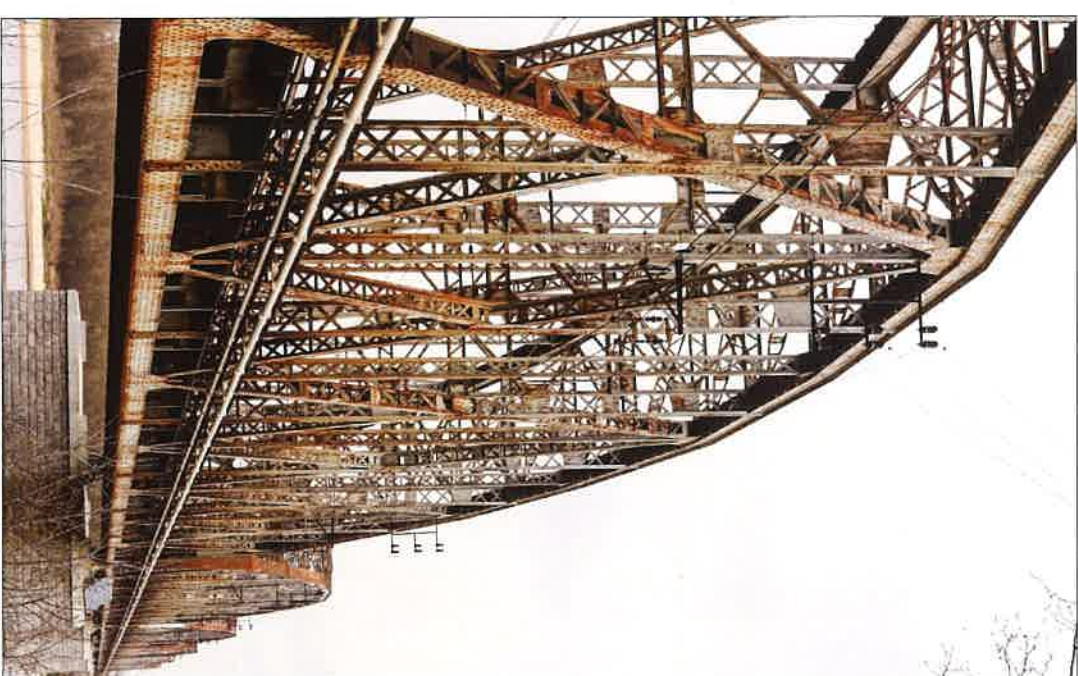
Góra Kalwaria / Kępa Gliniecka

2. Obiekt

Most kolejowy

3. Zawartość wkladki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

cd. pkt. 11, fotografie



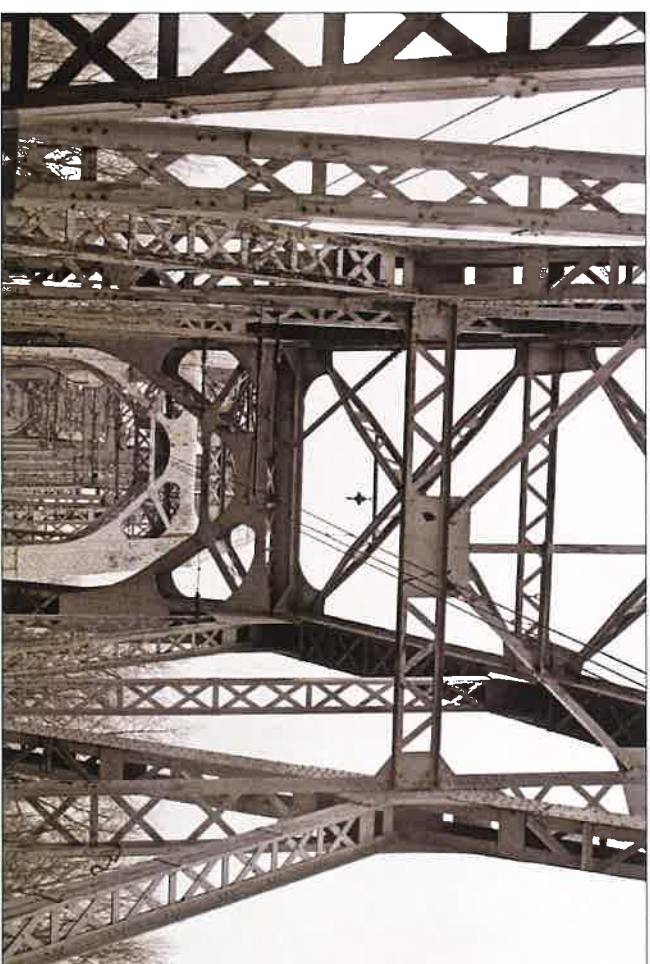
Widok drugiego prześia mostu od strony zachodniej (Góry Kalwarii). Układ geometryczny kratownicy składa się z poziomego pasa dolnego oraz górnego pasa parabolicznego (wielokątnego), krzyżulców i słupków tworzących ustroj trójkątno-zastrzałowy, z dodatkowymi słupkami i wieszakami oraz z drugorzędnymi krzyżulcami i krótkimi wieszakami, na szczycie widoczne stężenia w postaci podwójnej kraty krzyżulcowej. (fot. Jakub Andrzejewski, 2021 r.)



Widoczne uszkodzenia słupa w siódmym dźwigarze spowodowane przez przesunięcie ładunku na wagonie. (fot. PKP PLK Zakład Linii Kolejowych w Siedlcach 2014 r.)



Widoczne uszkodzenia słupa w siódmym dźwigarze spowodowane przez przesunięcie ładunku na wagonie. (fot. PKP PLK Zakład Linii Kolejowych w Siedlcach 2014 r.)



Widoczne stężenia oraz kraty krzyżulcowe na szczycie konstrukcji dźwigara kratowego. (fot. PKP PLK Zakład Linii Kolejowych w Siedlcach 2014 r.)



Widoczne uszkodzenia słupa w siódmym dźwigarze spowodowane przez przesunięcie ładunku na wagonie. (fot. PKP PLK Zakład Linii Kolejowych w Siedlcach 2014 r.)

1. Miejscowość

Góra Kalwaria / Kępa Gliniecka

2. Obiekt

Most kolejowy

3. Zawartość wkladki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

cd. pkt. 11, fotografie



Filar mostu na kłonym oparte są dźwigary żelbetowy i stalowy. Widoczne łozysko przesuwne pod stalowym dźwigarem. (fot. Jakub Andrzejewski, 2021 r.)



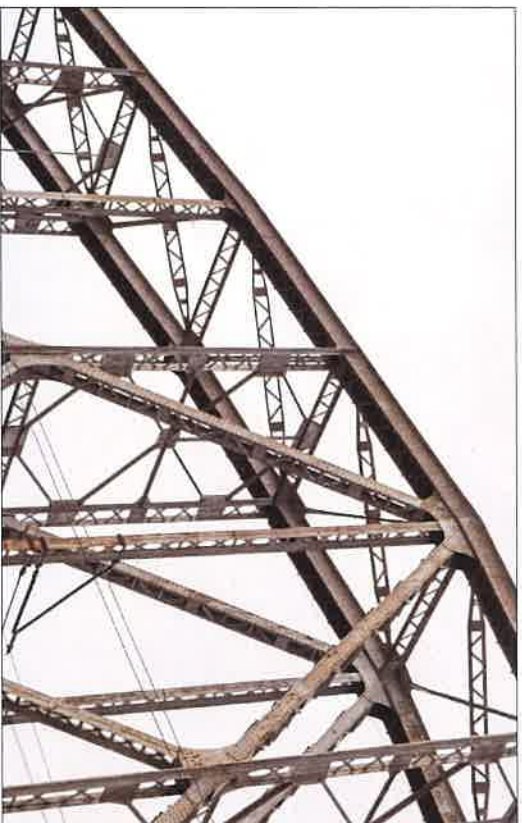
Krzyżulce usztywniające podłużnice i konstrukcję części jezdnej mostu. Powyżej widoczne drewniane mostownice (podkłady). (fot. Jakub Andrzejewski, 2021 r.)



Pas dolny dźwigarów z widocznymi podłużnicami i poprzecznicami usztywnionymi krzyżakami. (fot. Jakub Andrzejewski, 2021 r.)



Pas dolny kratownicy dźwigara od strony północnej z widocznymi drewnianymi mostownicami i pomostem. (fot. Jakub Andrzejewski, 2021 r.)



Kraty krzyżulcowe usztywniające pas górny na szczycie konstrukcji dźwigiara kratowego. (fot. Jakub Andrzejewski, 2021 r.)



Tężnik poprzeczny usztywniający początek pasa górnego kratownicy powyżej skrajni i instalacji trakcji elektrycznej. (fot. Jakub Andrzejewski, 2021 r.)



Filar mostu na którym oparte są dźwigary żelbetowy i stalowy. Widoczne łóżyisko pod stalowym dźwigarem. Po lewej widoczny przyściłek mostu od strony wschodniej (Kępy Glińceckiej). (fot. Jakub Andrzejewski, 2021 r.)

1. Miejscowość

Góra Kalwaria / Kępa Glińska

2. Obiekt

Most kolejowy

3. Zawartość wkladki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

cd. pkt. 11, fotografie



Widok pierwszego przęsła mostu od strony zachodniej (Góry Kalwarii). (fot. Jakub Andrzejewski, 2021 r.)



Widok ósmego przęsła mostu od strony wschodniej (Kępa Glińska). (fot. Jakub Andrzejewski, 2021 r.)



Widok przyczółka mostu od strony zachodniej (Góry Kalwarii). (fot. Jakub Andrzejewski, 2021 r.)



Widok przyczółka mostu od strony wschodniej (Kępa Glińska). (fot. Jakub Andrzejewski, 2021 r.)



Filar mostu z opartymi są dźwigarami żelbetowym i stalowym. Filar od strony zachodniej (Góry Kalwarii). (fot. Jakub Andrzejewski, 2021 r.)



Łożysko przesuwne na filarze po stronie zachodniej. (fot. Jakub Andrzejewski, 2021 r.)



Filar mostu od strony zachodniej (Góry Kalwarii) z blokami żelbetowymi pod łożyska i dźwigary drugiej części mostu. (fot. Jakub Andrzejewski, 2021 r.)



Łożysko przesuwne na filarze po stronie zachodniej. (fot. Jakub Andrzejewski, 2021 r.)

1. Miejscowość

Góra Kalwaria / Kępa Gliniecka

2. Obiekt

Most kolejowy

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

cd. pkt. 11, fotografie



Filary z rezerwą pod drugą część mostu, widok w kierunku wschodnim. (fot. Jakub Andrzejewski, 2021 r.)

Wkładkę złożył: mgr inż. arch. Jakub Andrzejewski



Widok drugiego filara mostu od strony zachodniej. (fot. Jakub Andrzejewski, 2021 r.)



Widok drugiego filara mostu od strony północnej (fot. Jakub Andrzejewski, 2021 r.)



Widok drugiego filara mostu od strony południowej. (fot. Jakub Andrzejewski, 2021 r.)

verte



Instalacje elektryczna i teletechniczna umieszczone po południowej stronie mostu. Włdok od strony Kępy Glinieckiej. (fot. Jakub Andrzejewski, 2021 r.)



Włdok pierwszego żelbetowego przęsła mostu z odcisniętą w betonie datą budowy mostu. (fot. Jakub Andrzejewski, 2021 r.)



Reper wysokościowy umieszczony w zachodnim przyczółku po stronie południowej. (fot. Jakub Andrzejewski, 2021 r.)



Pozostałości rusztowania i pomostu do budowy kesonów i filara z 1950 r. (fot. Jakub Andrzejewski, 2021 r.)