

1. Obiekt

(d. K9142309)
MOST DROGOWY - SZCZYTNIKI

2. Czas powstania

1888-90/1934

3. Miejscowość

WROCLAW

11. Widok mostu od strony górnej wody, neg. 500/471/2, widok mostu z prawego brzegu, neg. 500/500/2, sytuacja, orientacja



4. Adres

ul. Młodej Gwardii
nad Starą Odą

nr hipoteczny

5. Przynależność administracyjna

województwo wrocławskie

gmina Wrocław

6. Poprzednie nazwy miejscowości

Breslau (do 1945 r.)

7. Przynależność administracyjna
przed 1 VI 1975

województwo wrocławskie

powiat Wrocław

8. Właściciel i jego adres

Gmina Wrocław

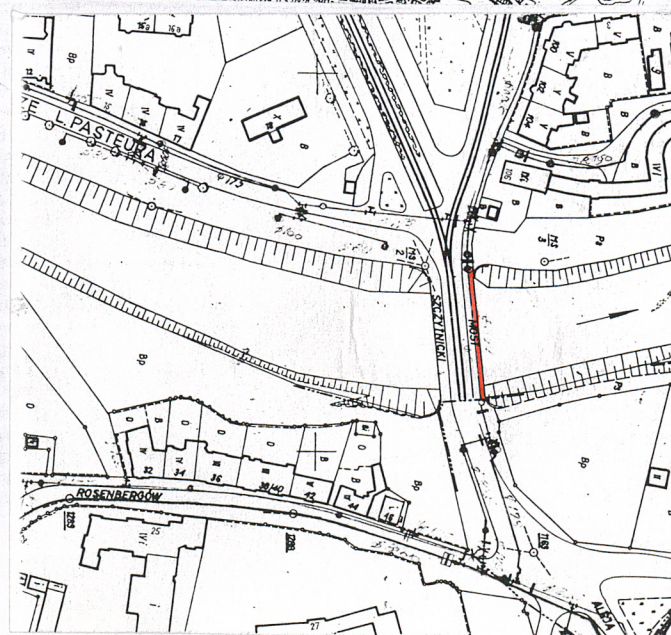
9. Użytkownik i jego adres

Zarząd Dróg i Komunikacji
Wrocław
ul. Długa 49
tel. 55-90-76

10. Rejestr zabytków

Nr

data



12. Autorzy, historia obiektu, określenia stylu

W miejscu dzisiejszego mostu Szczytnickiego prowadząca przeprawa przez bagniste koryto Starej Odry istniała już w 1544 r., a masywniejsza od 1790 r. W latach 1780-1784 książę Friedrich Ludwig Hohenlohe zakłada w Szczytnikach duży Ogród Książęcy, który po włączeniu w 1868 r. Szczytnik Starych w granice miasta Wrocławia stał się parkiem miejskim, chętnie i masowo odwiedzany przez mieszkańców. W kierunku parku prowadziła reprezentacyjna ulica Fürstenstrasse (dzisiejsza Sienkiewicza). W latach 1888-1889 przez koryto Starej Odry zbudowano nowy most - nazwany Książęcym (Fürstenbrücke). Ustrój nośny stanowiły trzy sklepienia murowane z cegły, licowane w tarczy czołowej ceglą klinkierową. Mury nadłucza wybudowano z cegły o żółtym kolorze. Dwa filary w nurcie rzeki licowano ciosami kamiennymi o młotkowej fakturze. W osi filarów umieszczono murowane z kamienia balkoniki widokowe. Architektura mostu kształtowana była w secesyjnej stylizacji form gotyckich. Był to pierwszy most przez Odrę zbudowany z funduszy miejskich, a koszty jego budowy wyniosły 298 132 marki.

W latach 1933-1934 most przebudowano, zwiększając jego szerokość. Wprowadzono obustronne przęsła żelbetowe na których poprowadzono chodniki i ścieżki rowerowe. Z każdej strony wykonano konstrukcję żelbetową składającą się z pary belek żelbetowych i płyty żelbetowej. Kształt belek od spodu dostosowano do kształtu łuków ceglanych. Projektantem przebudowy był dr inż. Trauer, który również sprawował nadzór nad budową z ramienia władz miasta. Pracami kierował majster budowlany Weigt. Wykonawcą była wrocławskie firmy Florentius Brichta i Böhm & Hädig. Prace rozpoczęto w maju 1934 r. a roboty betoniarские zakończono w maju 1934 r. Wtedy też otwarto most dla ruchu. Całość prac przy moście zakończono w lipcu 1934 r.

c.d. patrz: Załącznik nr 1

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

Most położony jest w ciągu ul. Młodej Gwardii nad korytem Starej Odry. Po moście prowadzony jest ruch z pl. Grunwaldzkiego w kierunku na Warszawę.

Most trzyprzęsłowy o zróżnicowanej konstrukcji przęseł. Rozpiętość w świetle poszczególnych przęseł wynosi (w kolejności od strony pl. Grunwaldzkiego) 21,05 + 24,30 + 21,05 m. Szerokość użytkowa w świetle między poręczami wynosi 22,70 m., w tym: jezdnia o szerokości 11,00 m, dwa chodniki dla pieszych po 4,40 m, dwie ścieżki rowerowe po 1,25 m.

Konstrukcja i materiał

Przęsła. Konstrukcję przęsła mostu, w paśmie jezdni stanowią trzy łuki ceglane o rozpiętości 21,15 + 24,00 + 21,15 m. Szerokość łuku 12,50 m. Grubość sklepienia łuku jest stała na całej długości i wynosi 0,78 m. Nad sklepieniem położono jedną warstwę cegły z otworami \varnothing 15 mm, które służą do odwadniania. Mury pachwinowe wykonane są z cegły. Grubość murów pachwinowych wynosi 0,41 m. Przestrzeń nadłucza, między murami pachwinowymi wypełniona jest chudym betonem. Na betonowym wypełnieniu łuku ułożona jest konstrukcja jezdni. Chodniki i ścieżki rowerowe ułożone są na niezależnej konstrukcji wykonanej w czasie przebudowy mostu w latach 1933-1934. Z każdej strony wykonano konstrukcję żelbetową składającą się z pary belek żelbetowych i płyty żelbetowej. Kształt belek od spodu dostosowano do kształtu łuków ceglanych. Rozstaw belek głównych wynosi 3,48 m, grubość płyty pomostowej 20 cm. Wysokość belek jest zmienna i wynosi od 1,62 do 3,37 m. Szerokość belek stała - 0,55 m. Każde przęsło posiada trzy poprzecznice główne, grubości 0,50 m. Płyta pomostu wzmocniona żebrami poprzecznymi 0,25 x 0,42.

Konstrukcja jezdni i chodników. Jezdnia mostu ułożona jest na betonowym wypełnieniu łuków. Izolacja z podwójnej warstwy papy na lepiku. Podsypka piaskowa o grubości 15 cm. Na podsypce ułożona jest nawierzchnia z kostki granitowej 15 x 18 cm. Kostka zalana cementem. Jezdnia od ścieżek rowerowych ograniczona jest krawężnikami kamiennymi. Całkowita szerokość jezdni 11,10 m. W konstrukcji jezdni wbudowane dwa tory tramwajowe. Tory usytuowane są symetrycznie w stosunku do osi podłużnej mostu w rozstawie 2,60 m. Niweleta drogi na moście przebiega w łuku pionowym. Nawierzchnia na chodnikach z płytek chodnikowych 35 x 35 x 5 cm na podsypce piaskowej 1,0 cm. Nawierzchnia na pasach rowerowych z asfaltu grubości 4,0 cm. Skrajnia na moście ograniczona stalową azurową barierą, która nad przyczółkami przechodzi w monolityczną - betonową.

Podpory. Pośrednie wykształcone są w postaci masywnych filarów betonowych z okładziną kamienną. Ze względu na podział ustroju przęseł filary rozdzielone są dylatacjami na trzy części. Podstawa korpusu filarów ozdobiona jest gzymsem kamiennym, korpus zaś wydłużony i zakończony obustronnie dziobami. Cokół filarów i dzioby wyłożone ciosami granitu. Przyczółki betonowe również rozdzielone na trzy części z wykształconymi silnie skrzydłami. Filary i przyczółki zwieńczone kamiennymi ławami podłożyskowymi.

Wyposażenie i urządzenia obce. Na długości mostu nie ma żadnych urządzeń odwadniających, odprowadzających bezpośrednio wody powierzchniowe. Most położony jest w łuku pionowym a chodniki posiadają spadek poprzeczny 2%. Urządzenia obce poprowadzone są w kanałach pod chodnikami. W strefie przyczółków umieszczono w chodnikach studzienki rewizyjne. Na tarczy czołowej mostu od strony górnej wody wykonano stalową konstrukcję wsporczą podwieszenia rurociągów ciepłowniczych \varnothing 300 mm i kabli energetycznych. W osi filarów zamontowane słupy oświetlenia mostu.

14. Wymiary długość - 66,90 m szerokość - 22,00 m szerokość jezdni - 11,10 m szerokość chodników - 2 x 4,25 m szerokość ścieżek rowerowych - 2x1,25m rozp. przęseł - 21,05 + 24,00 + 21,05 m	15. Powierzchnia całkowita jezdni i chodników = 1471 m ²	16. Przeznaczenie pierwotne most drogowy	17. Użytkowanie obecne most drogowy w eksploatacji
18. Prace budowlane i konserwatorskie Most zbudowano w latach 1889-1890 w miejscu starszego - drewnianego. W latach 30-tych XX w. przebudowano most wprowadzając obustronne przęsła żelbetowe, na których poprowadzono chodniki i ścieżki rowerowe. Most po drugiej wojnie nie był zniszczony. Prace prowadzone na moście po 1945 r. ograniczały się do robót związanych z utrzymaniem bieżącym. W 1985 r. wprowadzono na tarczę czołową mostu konstrukcję wsporczą przewodów ciepłowniczych. Ekspertyzę dopuszczającą podwieszenie rurociągów autorstwa Jana Kmity i Czesława Machelskiego opracowano na Politechnice Wrocławskiej w 1983 r. Od początków lat 60-tych XX w. rozpatruje się możliwości poszerzenia mostu kosztem ścieżek rowerowych. Opracowano szereg ekspertyz i projektów, które z różnych przyczyn nie zostały zrealizowane do dnia dzisiejszego. Z punktu widzenia konserwatorskiego rozwiązania i propozycje tam zawarte są wadliwe.		19. Stan zachowania (fundamenty, ściany zewnętrzne, ściany wewnętrzne, sklepienia, stropy, konstrukcje dachowe, pokrycie dachu, wyposażenie i instalacje) Stan techniczny mostu jest dobry. Nawierzchnia jezdni i stan torowisk - zły. Występuje nierównomierne osiadanie kostki kamiennej przy torowiskach i w strefie przykrawężnikowej. Nawierzchnia wymaga remontu. Nawierzchnia na chodnikach i ścieżce rowerowej w stanie dobrym. Na podniebieniu łuków w części przypodporowej występują liczne zacieki. Na żelbetowych belkach widoczne spękania - prawdopodobnie pochodzenia skurczowego. W licznych miejscach widoczne jest zbrojenie. Stalowe bariery na moście niestarannie pokryte powłokami malarskimi, z licznymi ogniskami korozji.	
		20. Najpilniejsze postulaty konserwatorskie Most przebudowany w połowie lat 30-tych XX w. Nowa konstrukcja całkowicie kryje mury z cegły sklepienia mostu z lat 1888-1889. Most prezentuje wartości historyczne, techniczne i architektoniczne. Nie widzimy potrzeby objęcia mostu ochroną prawną, wyjąwszy oryginalne stalowe bariery - wpis do rejestru zabytków. Karta ewidencyjna stanowi wystarczającą formę dokumentacji historyczno-konserwatorskiej. <ul style="list-style-type: none"> - utrzymać bryłę mostu - usunąć instalacje prowadzone po tarczy czołowej mostu, - utrzymać metaloplastykę stalowych barier. 	

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

- Fürstenbrücke, pojedyncze rysunki i korespondencja z 1870 r., w: WAP, sygn. II/280, k. 1142
- Dokumentacja projektowa z 1888 r., pojedyncze rysunki - widok z boku, przekroje poprzeczne i podłużny w: archiwum MPWiK we Wrocławiu.
- F. Kamiński, Inwentaryzacja, Wrocław 1959, w: archiwum MZDiK Wrocław,
- S. Sobieszczyk, Z. Woch, Orzeczenie o stanie technicznym mostu Szczytnickiego na rzece Odrze we Wrocławiu, "Autoserwis-Budowa" 1960, w: archiwum MZDiK Wrocław,
- D. Jarzęmski, Sprawdzenie nośności i inwentaryzacja, oraz orzeczenie techniczne odnośnie poszerzenia jezdni, w: archiwum MZDiK Wrocław,
- A. Czernia, Projekt przebudowy mostu Szczytnickiego, praca dyplomowa z 1963 r., w: Zespole Mostowym Inst. Inż. Łąd. Polit. Wrocławskiej,
- J. Kmita, Cz. Machelski, Opinia w sprawie przydatności do dalszej eksploatacji mostu Szczytnickiego przez rzekę Odrę we Wrocławiu, Raporty Instytutu Inżynierii Łądowej, Wrocław 1983, nr 3/7/83, w: archiwum MZDiK Wrocław,
- J. Kmita, J. Biliszczuk, Raport o stanie mostów miejskich Wrocławia opracowany na podstawie analiz szczegółowych poszczególnych obiektów wykonanych w latach 1983-1985, Raporty I i L, Wrocław 1985, nr 30/85, w: archiwum MZDiK Wrocław,

22. Bibliografia

- Steinwender, Die Verbreiterung der Fürstenbrücke über die Alte Oder in Breslau, w: Die Bautechnik 1935, s. 733-738,
- Trauer, Drei Jahrzehnte Brückenbau in einer Großstadt, w: Die Bautechnik 1940, s. 237-241,
- Z. Wasiutyński, O architekturze mostów, Warszawa 1971
- E. Małachowicz, Wrocław na wyspach, Wrocław 1992
- Odra we Wrocławiu, pod red. O. Czernera, Wrocław 1984
- M. Łagiewski, Mosty Wrocławia, Wrocław 1989

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

- Steinwender, Die Verbreiterung der Fürstenbrücke über die Alte Oder in Breslau, w: Die Bautechnik 1935, s. 733-738,
- Trauer, Drei Jahrzehnte Brückenbau in einer Großstadt, w: Die Bautechnik 1940, s. 237-241,
- M. Łagiewski, Mosty Wrocławia, Wrocław 1989.

24. Uwagi różne**25. Opracował; Program komputerowy karty - Word for Windows - BSIDZT S. Januszewski**

tekst mgr inż. Leszek Budych 6 styczeń 1996 r.

plany, rysunki mgr inż. Leszek Budych 6 styczeń 1996 r.

zdjęcia fotogr. mgr inż. Leszek Budych 6 styczeń 1996 r.

miejsce przechowywania negatywów BSIDZT S. Januszewski

KARTA PO WYPEŁNIENIU PODLEGA OCHRONIE NA PODSTAWIE PRZEPISÓW PRAWA AUTORSKIEGO !

26. Adnotacje o inspekcjach, informacjach, zmianach (data, imiona i nazwiska wypełniających)**27. Załączniki**

- nr 1 - dokończenie opisu rubryki 12, ikonografia i dokumentacja archiwalna
- nr 2 - dokumentacja rysunkowa - archiwalna
- nr 3 - dokumentacja ikonograficzna i fotograficzna
- nr 4 - dokumentacja fotograficzna

1. Miejscowość W R O C Ł A W	2. Obiekt MOST DROGOWY SZCZYTNICKI	3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego) dokończenie opisu rubryki 12, ikonografia i dokumentacja archiwalna Verte !
--	--	---

c. d. opisu rubryki 12.

W wyniku przebudowy 1934 r. secesyjno-gotycka forma starego mostu została zastąpiona surową konstrukcją z betonu. Skromnym detalem są umieszczone w środku balustrad ażurowe motywy plastyczne, których stylizacja jest przykładem dekoratywizmu, charakteryzującego się ostrością geometrycznych figur. Jeden z motywów przedstawia orla a drugi pięciopółowy herb Wrocławia obowiązujący do 1938 r. Pięciopółowa tarcza herbu Wrocławia jest motywem często spotykanym na mostach wrocławskich (Zwierzyński, Grunwaldzki, Osobowicki).

Most ustrzegł się zniszczeń w 1945 r. Utrzymał do dnia dzisiejszego konstrukcję i materiał z okresu przebudowy z 1934 r. Po wojnie otrzymał nową nazwę, nawiązującą do dzielnicy i parku - Szczytnicki i charakterystyczną dla mostów wrocławskich dekorację w postaci przewodów ciepłowniczych prowadzonych po tarczy czołowej.

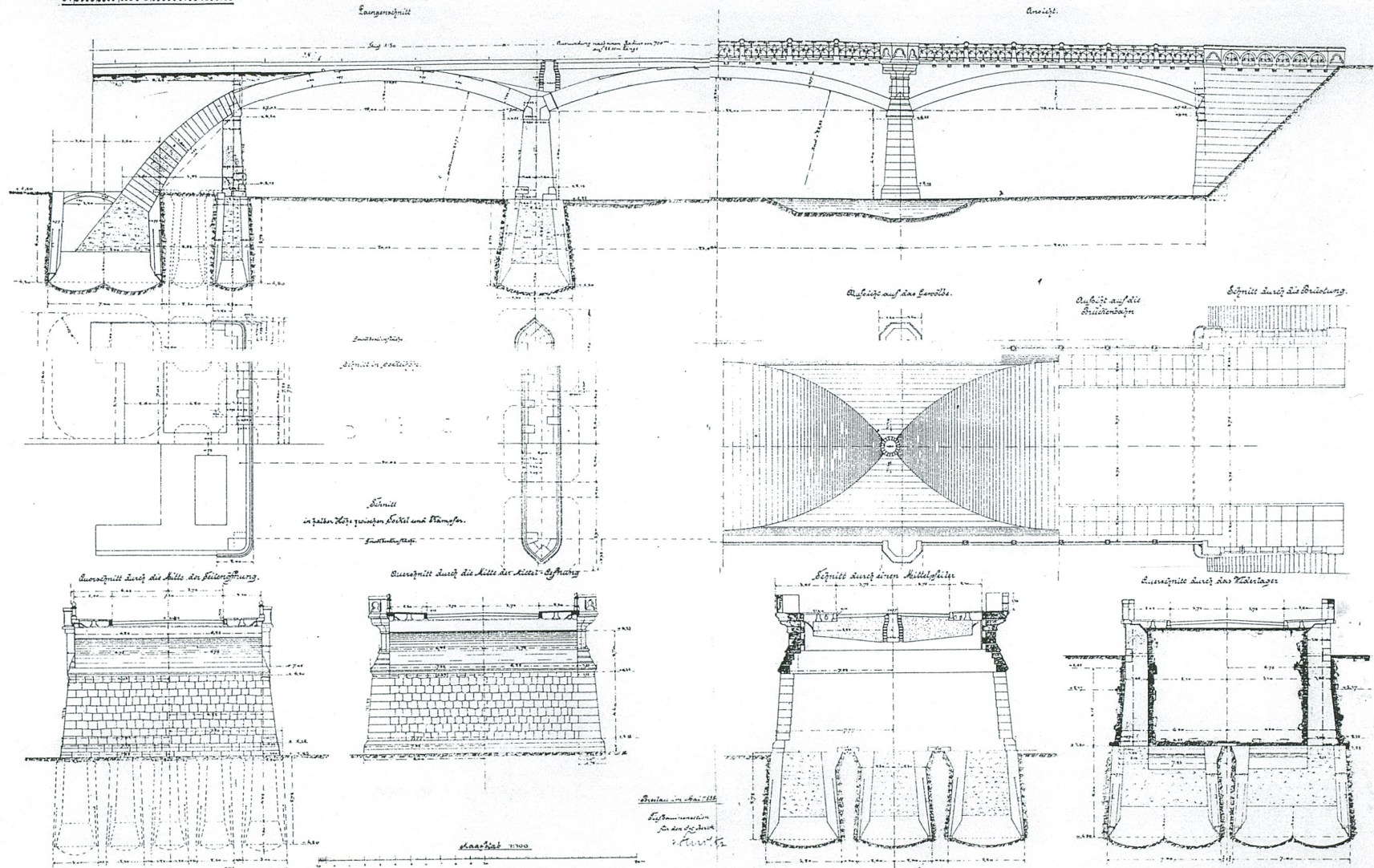
Wkładkę założył: mgr inż. Leszek Budych 6 stycznia 1996 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSIDZT S. Januszewski

22 IX 1888. 124/90.

Most Szczytnicki - Przechyja.

Neubau der Eisenbrücke



D
1888

W. ew. d. c.
Szafa Toka Arkusz

Widok z boku, przekrój podłużny, widok z góry i przekroje poprzeczne. Kserokopia z dokumentacji projektowej z 1888 r. Oryginał w archiwum MPWIK we Wrocławiu.

1. Miejscowość

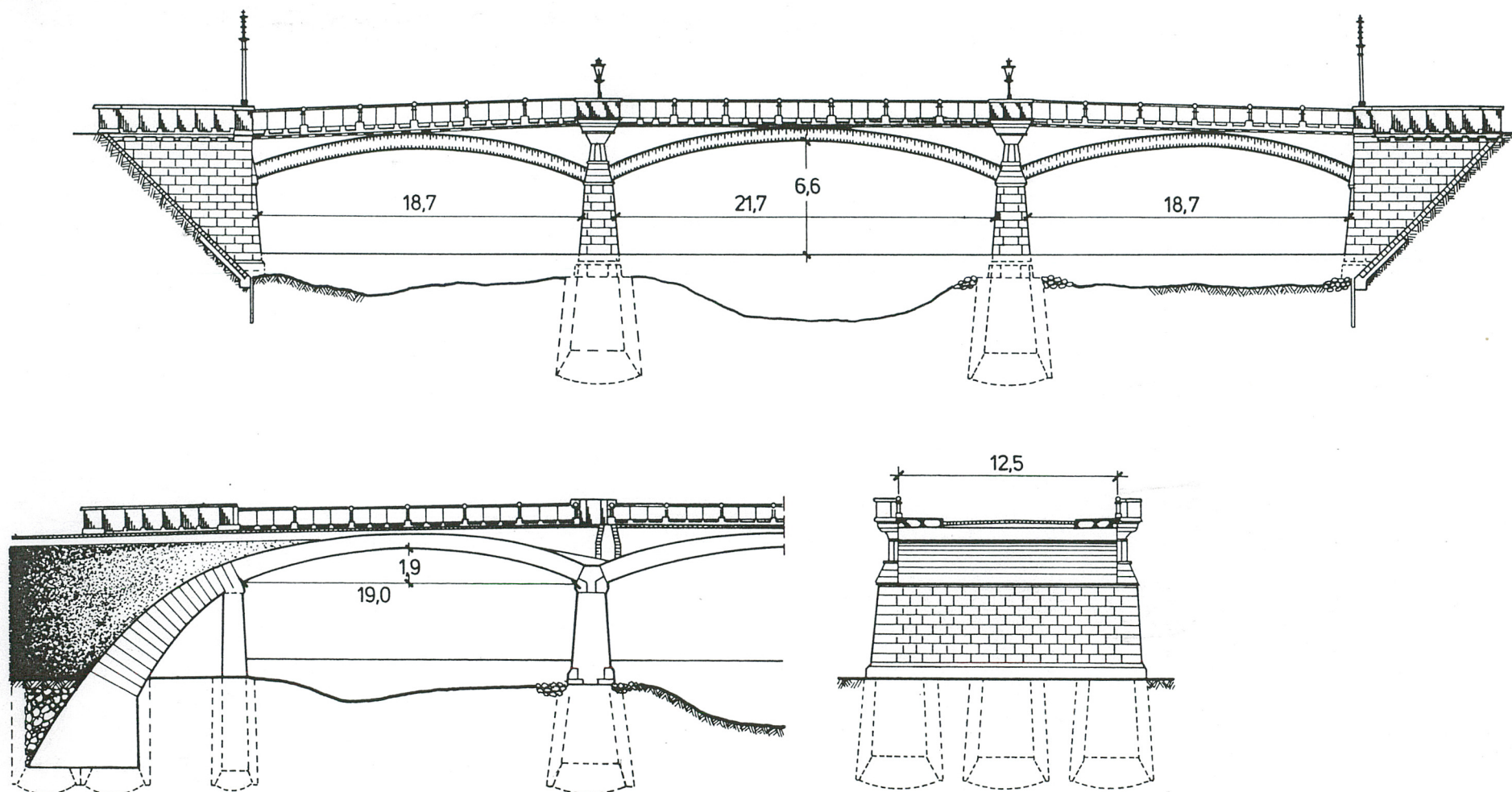
WROCŁAW

2. Obiekt,

MOST DROGOWY
SZCZYTNICKI

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

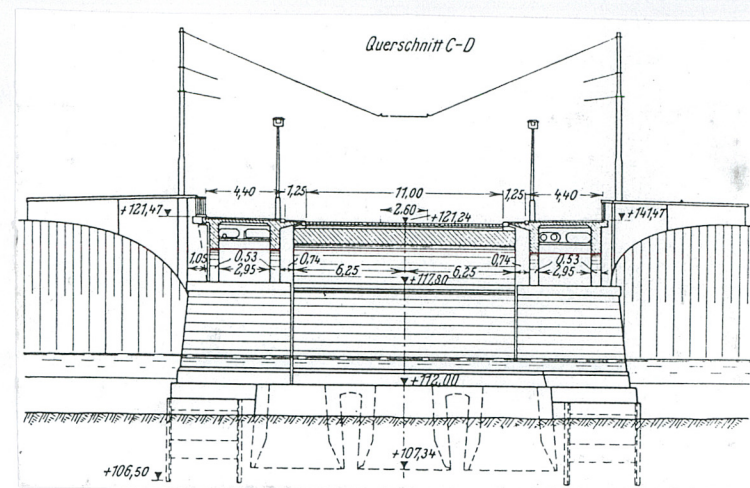
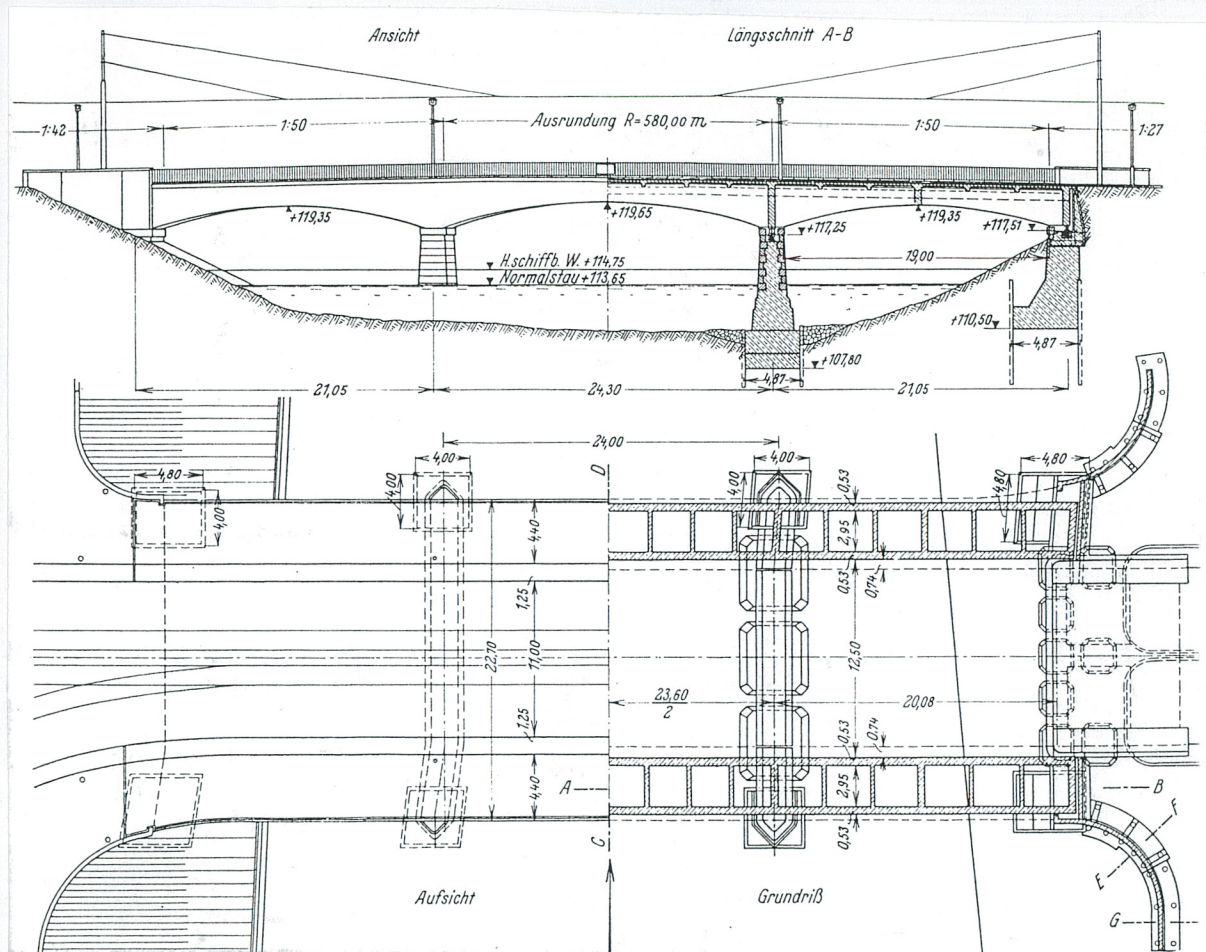
dokumentacja rysunkowa - archiwalna Verte !



Widok z boku, przekrój podłużny i poprzeczny. Przerys z dokumentacji mostu z 1888 r.

Wkładkę założył: mgr inż. Leszek Budyń 6 stycznia 1996 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSIDZT S. Januszewski



Widok z boku, przekroje poprzeczne i podłużne mostu z dokumentacji przebudowy mostu w 1934 r.

1. Miejscowość

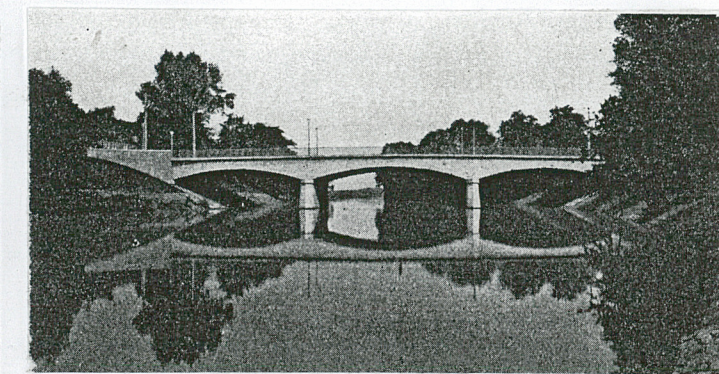
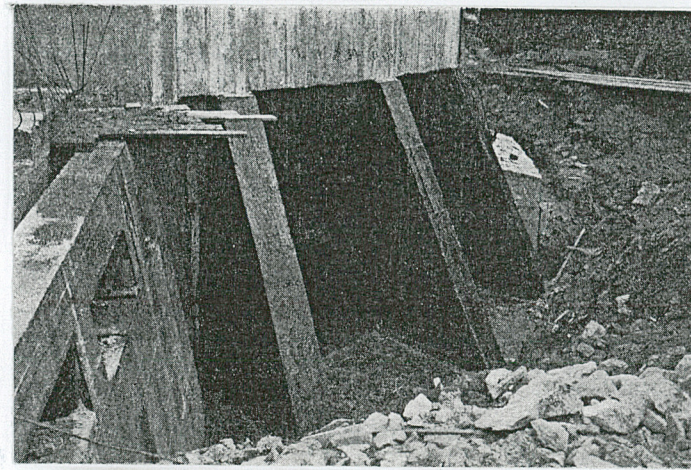
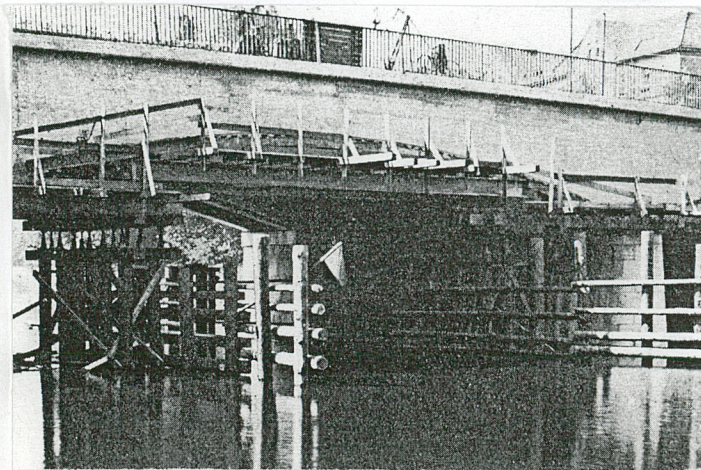
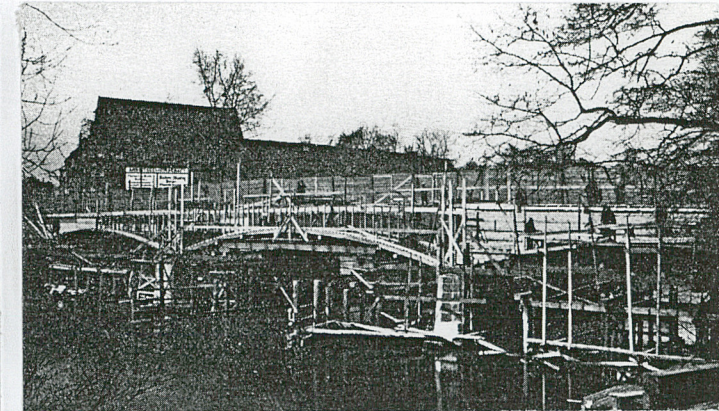
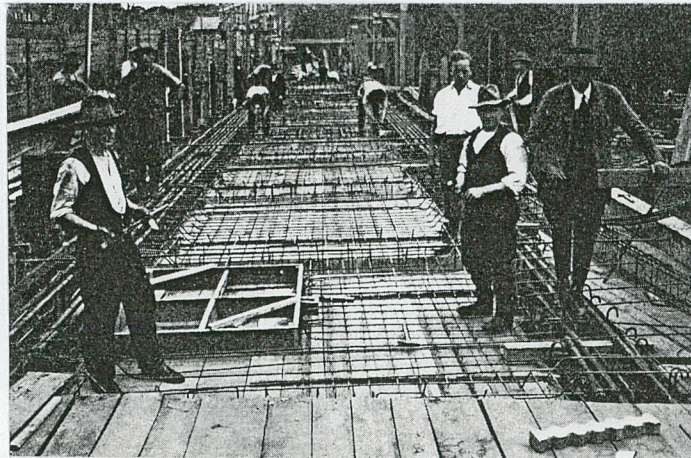
WROCŁAW

2. Obiekt

**MOST DROGOWY
SZCZYTNIKI**

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

dokumentacja ikonograficzna i fotograficzna Verte !



Archiwalna dokumentacja fotograficzna przebudowy mostu w 1934 r.

Wkładkę założył: mgr inż. Leszek Budych 6 stycznia 1996 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSIDZT S. Januszewski



1. Widok mostu od strony górnej wody, neg. 500/81/6



2. Widok mostu od strony dolnej wody, neg. 500/501/3



3. Przesło mostu w widoku z lewego brzegu, neg. 500/501/2



4. Chodniki na moście i bariera nad przyczółkiem, neg. 500/500/3

1. Miejscowość

WROCŁAW

2. Obiekt

**MOST DROGOWY
SZCZYTNIKI**

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

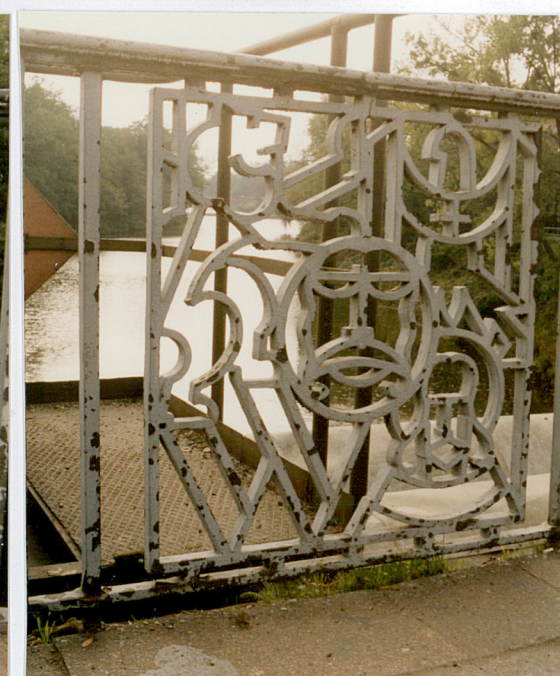
dokumentacja fotograficzna - Verte !



1. Filar, neg. 500/471/3

2. Przyczółek, neg. 500/81/5

3/4. Orzeł Pruski i herb Wrocławia na
balustradzie mostu, neg. 500/500/4 i 5



Wkładkę założył: mgr inż. Leszek Budych 6 stycznia 1996 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSIDZT S. Januszewski



5. Posadowienie przęseł na przyczółku, neg. 500/500/1



6. Posadowienie przęseł na filarze, neg. 500/499/5



7. Sklepienie z cegły mostu z 1888 r., neg. 500/501/1



8. Żelbetowe belki z przebudowy mostu w 1934 r., neg. 500/81/4