

1. Obiekt

**MOST DROGOWY "ŚW. MACIEJA"**

2. Czas powstania

1880/1967

3. Miejscowość

**WROCLAW**

11. Widok mostu od strony górnej wody, neg. 400/130/6, widok mostu z lewego brzegu, neg. 400362/2, sytuacja, orientacja

4. Adres

ul. Szewska  
nad rz. Odrą Północną

nr hipoteczny

5. Przynależność administracyjna

województwo wrocławskie

gmina Wrocław

pow. miejski

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

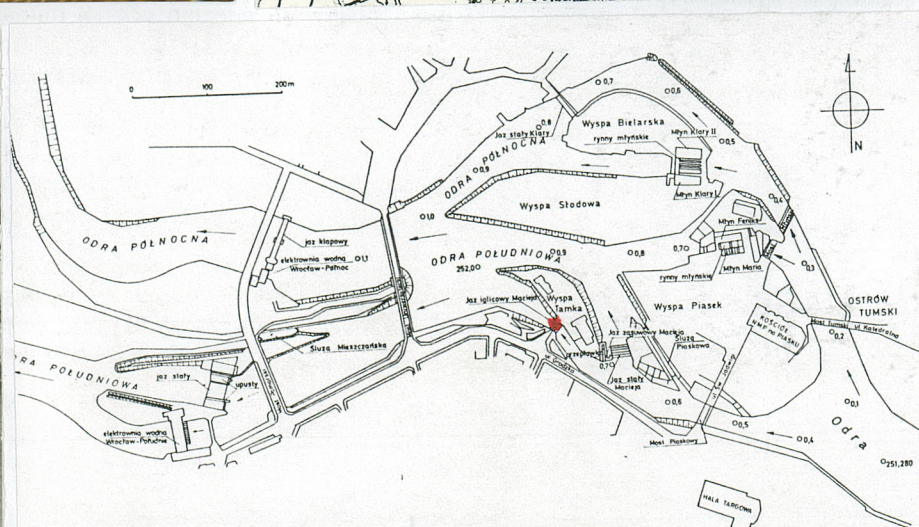
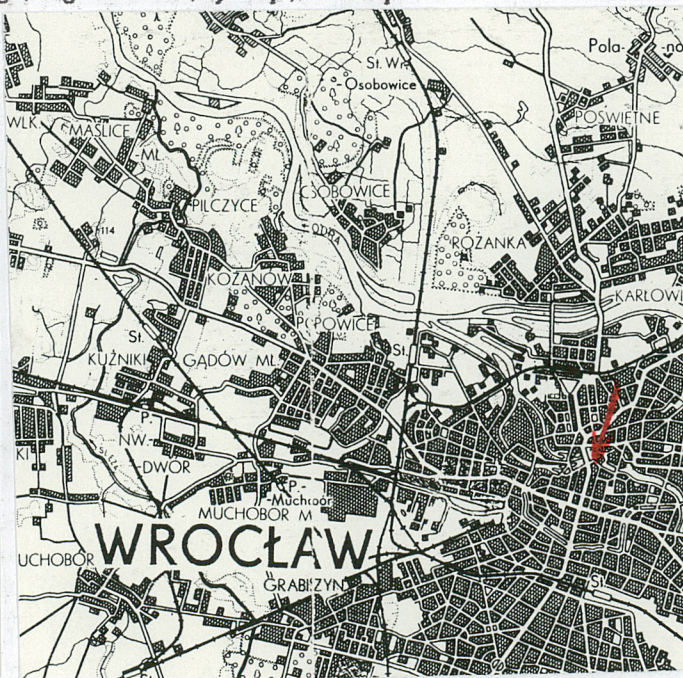
9. Użytkownik i jego adres

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

10. Rejestr zabytków

Nr

data





## 12. Autorzy, historia obiektu, określenia stylu

Wyspa Tamka zwana była Wyspą Św. Macieja, a oficjalnie otrzymała tę nazwę na początku XIX wieku. Obecną nazwę nadano jej po 1945 r. Najstarsza informacja o młynie pracującym na Odrze we Wrocławiu pochodzi z 1254 r. i dotyczy młyna "Św. Macieja" na Tamce, chociaż niewątpliwie młyny istniały już we Wrocławiu w XI i XII w. Budowniczymi młyna był zakon szpitalników z czerwoną gwiazdą, którym wyspę darowała wdowa po Henryku II Pobożnym - księżna Anna. W miejscu dzisiejszego mostu istniały początkowo dwa młyny o tej samej nazwie. Większy, młyn św. Macieja o 3 - szczytowej elewacji, wyposażony w 3 koła wodne, oraz drugi mniejszy na miejskim brzegu, przy którym to zbudowano w 1539 r. nowy wodociąg (Mathias kunst). Zasilał on wraz ze starym wielkim wodociągiem Kępy Mieszczańskie, sieć drewnianych rur zaopatrujących w wodę tylko lewobrzeżne miasto. Drewniany mostek znajdował się nad wlotem do rynien roboczych młynów na ich wschodniej szczytowej stronie. Układ zabudowy na wyspie Tamka pozostał nie zmieniony do XIX w. W 2. połowie XIX w. (przed 1870 r.) rozebrano młyny św. Macieja. W 1876 r. rynny robocze tego młyna zostały przebudowane na jaz iglicowy, zamykający koryto Odry pomiędzy wyspą Tamką, a obecną ulicą Grodzką. Wtedy też wybudowano nowy most z bogatym detałem (balustrady, lampy) i granitowymi przyczółkami będącymi jednocześnie podporami konstrukcji urządzeń jazu. W Miejskim Archiwum Budowlanym znajduje się dokumentacja z 1880 i 1886 r. opracowana dla potrzeb remontu i wymiany elementów jazu, na której widoczne są granitowe przyczółki mostu (E. Małachowicz i M. Łagiewski datują most stalowy z kamiennymi przyczółkami na lata 1905-1907). W 1893 r. w zachodniej części wyspy wzniesiono pierwszą we Wrocławiu salę gimnastyczną, a w latach 1906-1907 we wschodniej części wzniesiono wielki gmach klubowy. Architektura tego budynku, o charakterze ludowo-romantycznej secesji, projektował Rudolf Zahn. W okresie międzywojennym wysepka miała być całkowicie zabudowana wg projektu Maxa Berga z 1920 r. i późniejszych z lat 30-tych, kiedy to planowano przeprowadzić przez wysepkę ciąg komunikacyjny mający odciążyć przeprawę biegnącą przez Wyspę Piaskową wąską ul. Św. Jadwigi.

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

Most łączy Wyspę Tamka z lweobrzeżnym Wrocławiem (Stare Miasto). Położony jest na przedłużeniu ul. Szewskiej, prostopadle do ul. Grodzkiej biegnącej wzdłuż lewego brzegu Odry. Przekracza lewy kanał Odry Południowej nad jazem iglicowym św. Macieja.

**Konstrukcja i materiał.** Most jednoprzęsłowy, posadowiony prostopadle do osi rzeki. Wykonany w konstrukcji stalowej spawanej jako belka swobodnie podparta o rozpiętości w osi łożysk 15,15 m i w świetle między ścianami przyczółków 14,65 m. Pomost stanowi żelbetowa płyta jezdni. Przyczółki to betonowa ława podłożyskowa oparta na masywnych ścianach z kamiennych bloków.

**Przęsła.** Konstrukcję nośną mostu (dźwigary) stanowią trzy belki blachownicowe o zmiennej sztywności na długości. Środkowe belek usztywnione są zeberkami pionowymi. Długość belek 15,15 m, rozstaw osiowy 3,00 m (układ belek symetryczny do osi podłużnej mostu). Dźwigary główne stężone są poprzecznie w połowie swej rozpiętości i na skrajach belką spawaną o przekroju dwuteowym. Przęsło nie ma stężeń wiatrowych dolnych.

**Konstrukcja jezdni i chodników.** Pomost wykonany jest jako płyta żelbetowa, zespolona z dźwigarami. Całkowita szerokość płyty wynosi 8,05 m w tym jezdni 3,65 m, chodniki 2 x 2,00 m. Nawierzchnię na moście stanowi warstwa asfaltu lanego ułożona na izolacji i warstwie wyrównawczej z chudego betonu. Nawierzchnia na chodnikach to płytki betonowe 32 x 32 cm. Chodniki od jezdni ograniczają krawężniki wykonane jako prefabrykaty betonowe. Wysokość krawężników wynosi 14 cm. Dojazdy do mostu, z obu stron, wykonane są z kostki granitowej.

**Podpory.** Konstrukcja mostu wsparta jest na 2-ch przyczółkach za pośrednictwem betonowej ławy podłożyskowej. Przyczółki stanowią mury oporowe skarp kanału Odry Południowej opływającej wyspę Tamka od południa. Mury oporowe wykonane jako betonowe z okładziną kamienną.

**Wyposażenie.** Dźwigary spoczywają na podporach za pośrednictwem łożysk płaskich. Odwodnienie mostu odbywa się za pomocą spadki poprzeczne i podłużne. Skrajnia na moście ograniczona jest stalowymi prostymi w formie poręczami o wysokości 1,10 m. Poręcze wykonane jest jako spawana z płaskowników, a podchwyty z ceownika. Skrajne słupki poręczy to kamienne (piaskowiec) murki częściowo tynkowane. Obustronnie tak od dolnej jak i górnej wody w murach oporowych wykonano tarasy widokowe. Położone są one poniżej poziomu posadowienia przęseł i na most prowadzą z nich kamienne schody.

**Elewacje.** Ze stalową konstrukcją przęseł, kontrastują przyczółki przydające budowli inżynierskiej architektury o historyzującej formie odwołującej do wzorców ikonograficznych budownictwa romańskiego. Kamieniarka mostu składa się z granitowych podpór mostowych wykonanych z bloków kamiennych zakończonych wydatnym gzymsem i fryzem arkadowym. Przyczółki mostowe zwieńczone są balustradami kamiennymi wykonanymi z piaskowca z granitowymi nakrywami. Balustrady ozdobione są neogotyckim ornamentem o roślinnych formach.



<b>14. Wymiary</b> długość - 15,75 m szerokość - 7,50 m szerokość jezdni - 3,50 m szerokość chodników - 2 x 2,00 m rozpiętość przęseł - 15,25 m	<b>15. Powierzchnia całkowita</b> 118,00 m <sup>2</sup>	<b>16. Przeznaczenie pierwotne</b> most drogowy	<b>17. Użytkowanie obecne</b> most drogowy w eksploatacji
<b>18. Prace budowlane i konserwatorskie</b> <p>Most wraz z jazem św. Macieja do II wojny światowej podlegał stałemu nadzorowi i naprawom oraz konserwacjom. Po II wojnie światowej znaczenie jazu w śródmiejskim węźle wodnym uległo degradacji na skutek zwiększenia piętrzenia w 1959 r. na wrocławskich elektrowniach wodnych Północnej i Południowej. Został on wówczas praktycznie pozbawiony swej funkcji. Zlikwidowano wówczas całkowicie część iglicową jazu, podniesiono i zablokowano zasuwę w przepławce dla ryb oraz zablokowano uniesioną zasuwę w części zasuwowej jazu. Pomost mostu wymieniono w 1967 r. na konstrukcję złożoną z trzech stalowych dźwigarów z żelbetową płytą jezdni. Kamienne przyczółki pozbawione konserwacji w chwili obecnej wymagają natychmiastowego remontu.</p>		<b>19. Stan zachowania (fundamenty, ściany zewnętrzne, ściany wewnętrzne, sklepienia, stropy, konstrukcje dachowe, pokrycie dachu, wyposażenie i instalacje)</b> <p>Stan przyczółków a w szczególności kamiennych barier i schodów w stanie złym. Zjawiskiem wpływającym na obniżenie przydatności eksploatacyjnej przyczółków i kamiennych barier mostu jest proces korozyjny. Dotyczy to tak kamienia jak i zaprawy cementowo-wapniowej. Korozja zaprawy, ługowanie węgla wapnia widoczne jest w postaci białych nacieków. Wypłukana zaprawa straciła swoje właściwości wytrzymałościowe a jednocześnie nie spełnia ona swojego podstawowego zadania, czyli łączenia ciosów kamiennych. Znacznie zniszczone są kamienne elementy bariery i schody prowadzące na most. Brak szeregu elementów. Wymagają natychmiastowego remontu i prac konserwatorskich. Elementy stalowe mostu (dźwigary, bariery) pokryte powłokami malarskimi z wieloma ogniskami rdzy. Brak zacieków na stalowych belkach nośnych świadczy o dobrym stanie izolacji.</p>	
		<b>20. Najpilniejsze postulaty konserwatorskie</b> <p>Most św. Macieja i jaz jest jedną z głównych budowli górnego stopnia piętrzącego śródmiejskiego węzła wodnego. Zachowanie działania jazu jest nierozdzielnie związane z lekceważonym problemem podniesienia stopnia piętrzenia na elektrowniach. Może to doprowadzić do zniszczenia takich budowli jak katedra wrocławska i prawdopodobnie spowodowało to już zawilgocenie ok. 500 domów w dzielnicy Śródmieście.</p> <p>Budowla prezentuje wartości historyczno-techniczne, architektoniczne i krajobrazowe. Kwalifikuje się do ochrony prawnej i jest wpisana do rejestru zabytków.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- wykonać remont kapitalny i konserwację kamiennych elementów przyczółków i skarp nadbrzeżnych, odbudować żeliwne bariery,</li> <li>- wszystkie prace remontowe prowadzić pod nadzorem Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków,</li> </ul>	



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

- Z. Mańko, J. Rąbiega, A. Wysocki, Opinia w sprawie przydatności do dalszej eksploatacji mostu im. Św. Macieja nad rz. Odrą w ciągu ul. Szewskiej we Wrocławiu, Raporty Instytutu Inżynierii Lądowej, Wrocław 1983, nr 3/18, w: archiwum MZDiK Wrocław
- J. Kmita, J. Biliszczuk, Raport o stanie mostów miejskich Wrocławia, Raporty Instytutu Inżynierii Lądowej, Wrocław 1985, nr 30, w: archiwum MZDiK Wrocław

**22. Bibliografia**

- Z. Wasiutyński, O architekturze mostów, Warszawa 1971
- M. Łagiewski, Mosty Wrocławia, Wrocław 1989
- E. Małachowicz, Wrocław na wyspach, Wrocław 1992
- Odra we Wrocławiu, pod red. O. Czernera, Wrocław 1984

**23. Źródła ikonograficzne i fotograficzne ( rodzaj, miejsce przechowywania, sygnatury )****24. Uwagi różne****25. Opracował: Program komputerowy karty - Word for Windows - BSIDZT S. Januszewski**

tekst mgr inż. Leszek Budych 30 styczeń 1995 r.

plany, rysunki mgr inż. Leszek Budych 30 styczeń 1995 r.

zdjęcia fotogr. mgr inż. Leszek Budych 30 styczeń 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 )****27. Załączniki**

- nr 1 - dokończenie opisu rubryki 12 i dokumentacja ikonograficzna
- nr 2 - dokumentacja fotograficzna
- nr 3 - dokumentacja fotograficzna i rysunkowa
- nr 4/5 - dokumentacja rysunkowa



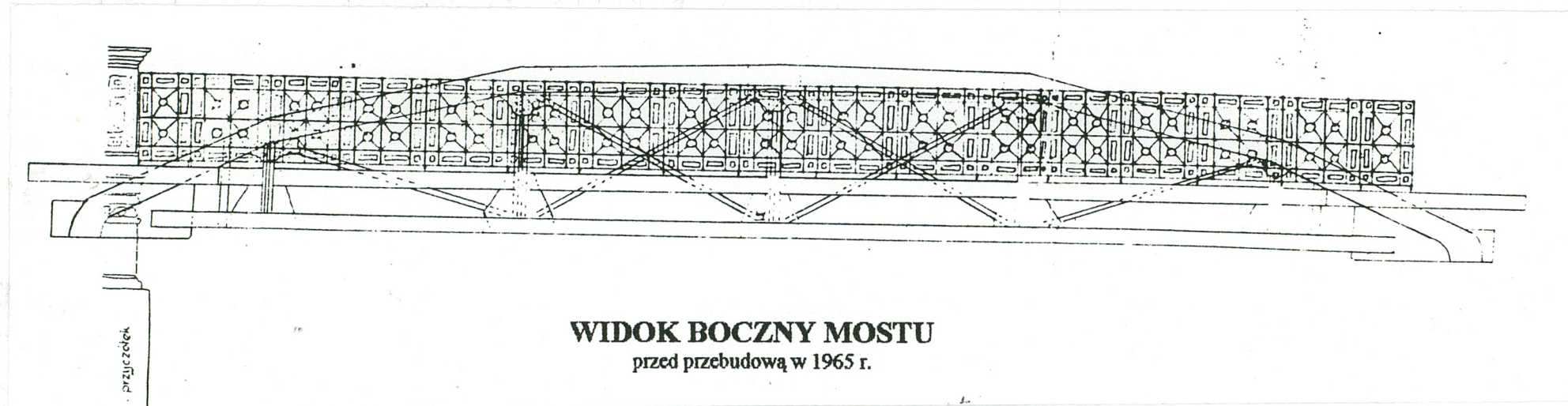
1. Miejscowość <b>W R O C Ł A W</b>	2. Obiekt <b>MOST DROGOWY ŚW. MACIEJA</b>	3. Zawartość wkładki ( nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego ) dokończenie opisu rubryki 12 i dokumentacja ikonograficzna
--	--	--

## dokończenie opisu rubryki 12.

Projekty zakładały budowę nowej arterii, prowadzącej w przedłużeniu ul. Szewskiej przez most św. Macieja na Wyspę Tamka, przez krawędź Wyspy Piaskowej, Wyspy Słodowej i Bielarskiej na północny brzeg Odry. Projektu tego nie zrealizowano.

W 1942 r. po zbudowaniu jazu klapowego przy elektrowni "Północnej" zaistniała możliwość podniesienia piętrzenia poziomu wody przy elektrowniach. Po II wojnie światowej w obrębie górnego stopnia wodnego zaszły istotne zmiany. Na skutek podniesienia piętrzenia na jazu elektrowni wodnej "Północna" o 96 cm, od 1959 r. gospodarka wodna w tym węźle wodnym uległa bardzo istotnym zmianom. Na skutek podwyższenia piętrzenia przy elektrowniach nastąpiło podtopienie górnego stopnia piętrzącego. Zmiana piętrzenia sięgała wpływem do jazu Szczytnickiego. Zmiany te spowodowały praktycznie likwidację górnego stopnia piętrzącego w śródmiejskim węźle wodnym. Jaz św. Macieja został zlikwidowany w części stanowiącej jaz iglicowy. Wylączona została przeplawka dla ryb przez uniesienie jej zasuw, a także uniesiona została zasuwą jazu. Tylko część stała jazu pełni swą funkcję - jednak z uwagi na powyższe zmiany działanie jego jest obecnie praktycznie bez znaczenia. Zmiany te spowodowały obniżenie poziomu wód gruntowych w pobliżu katedry, natomiast podtopienie i zawilgocenie ok. 500 budynków w śródmieściu Wrocławia. Spowodowało to również zmianę proporcji przepływu wody w odnogach Odry. W chwili obecnej ok. 80% przepływu Odry Miejskiej przypada na Odrę Południową, natomiast tylko 20% wody płynie Odrą Północną. Powoduje to niekorzystne zjawiska w korycie Odry, które w przyszłości mogą przynieść nieobliczalne straty w bezcennej zabudowie śródmieścia Wrocławia. Należy jednak przed pojęciem jakichkolwiek decyzji dokonać precyzyjnej oceny poprzedzonej badaniami, czy zawilgocenie jest wynikiem podniesienia poziomu piętrzenia na stopniu dolnym czy też wynikało z wieloletnich zaniedbań związanych z brakiem konserwacji odwodnienia terenów w pobliżu dolnego stopnia piętrzącego!

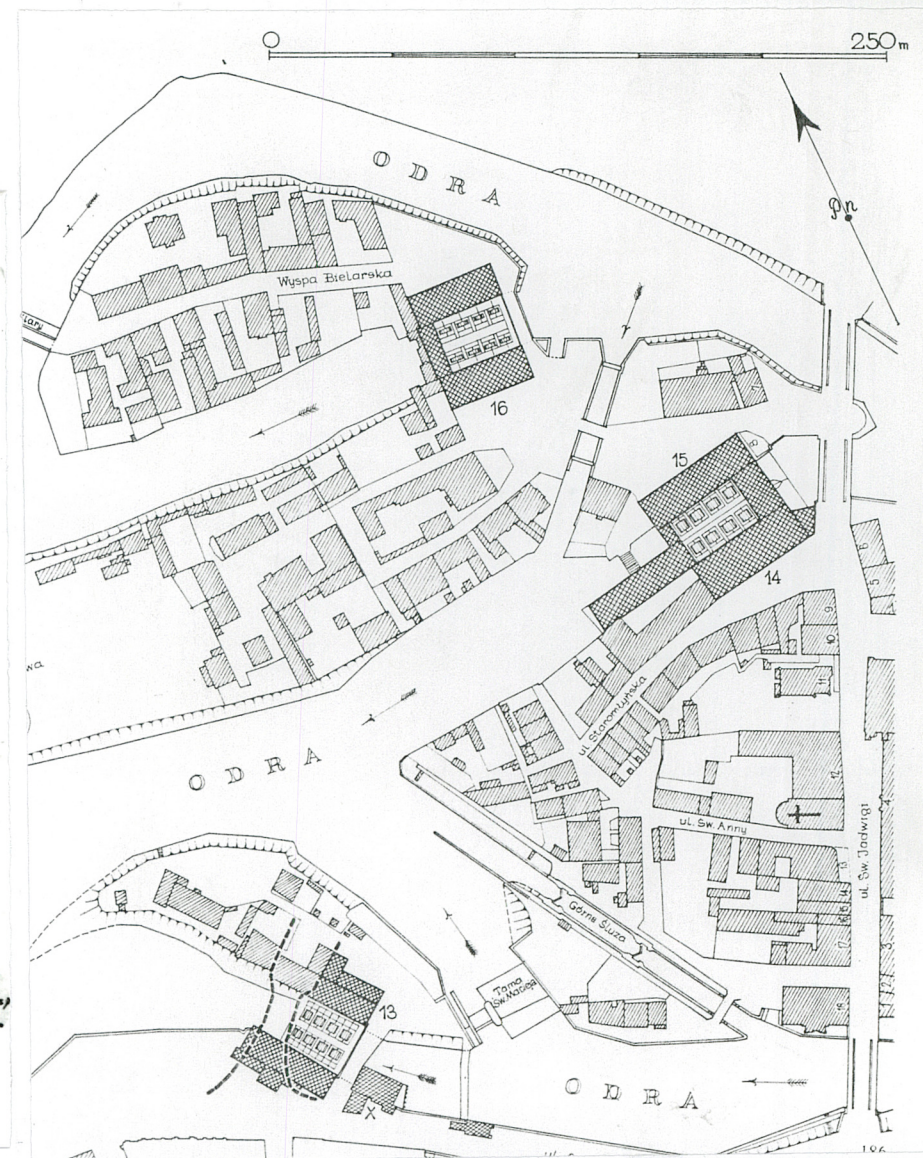
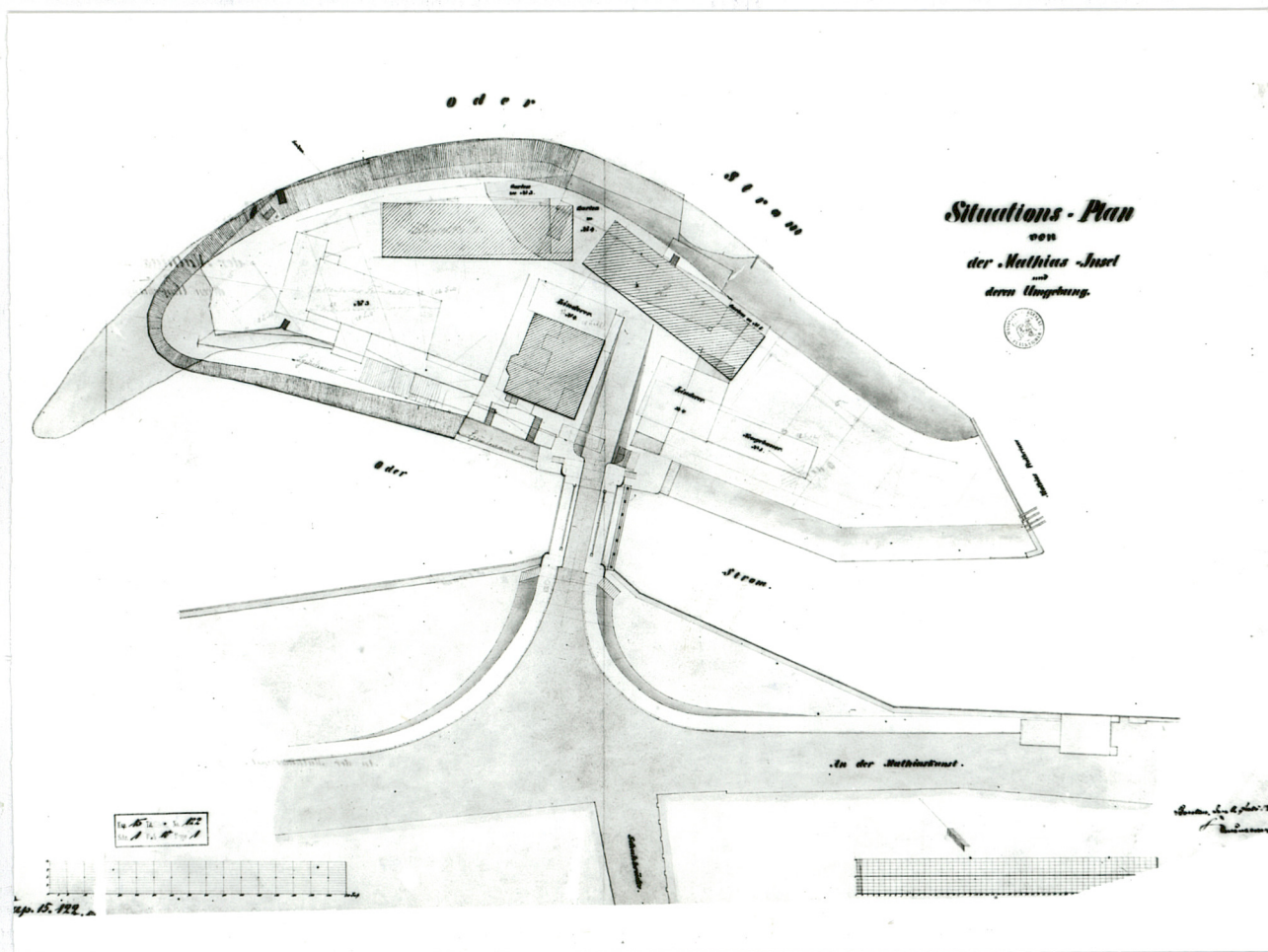
Dawny żelazny most św. Macieja o konstrukcji kratowej z górnym pasem parabolicznym przebudowano w 1967 r. na belkowy wolnopodparty wykonany z trzech stalowych dźwigarów a proste w formie poręcze wykonano z płaskowników i ceowników. Zachowano dekoracyjnie ukształtowane granitowe przyczółki które mimo wpisu w 1976 r. mostu w rejestr zabytków są obecnie niekonserwowane i pozostają w bardzo złym stanie.



Wkładkę założył: mgr inż. Leszek Budych 30 stycznia 1995 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSiDZT S. Januszewski





Plan sytuacyjny Wyspy św. Macieja z 1880 r. Widoczny most i konstrukcja jazu iglicowego. Górny stopień wodny we wschodniej grupie wysp odrzańskich. Stan z końca XIX w. Grubą linią oznaczono nowy most na wyspę Św. Macieja.



1. Miejscowość

**WROCŁAW**

2. Obiekt

**MOST DROGOWY  
ŚW. MACIEJA**

3. Zawartość wkładki ( nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego )

dokumentacja fotograficzna Verte !

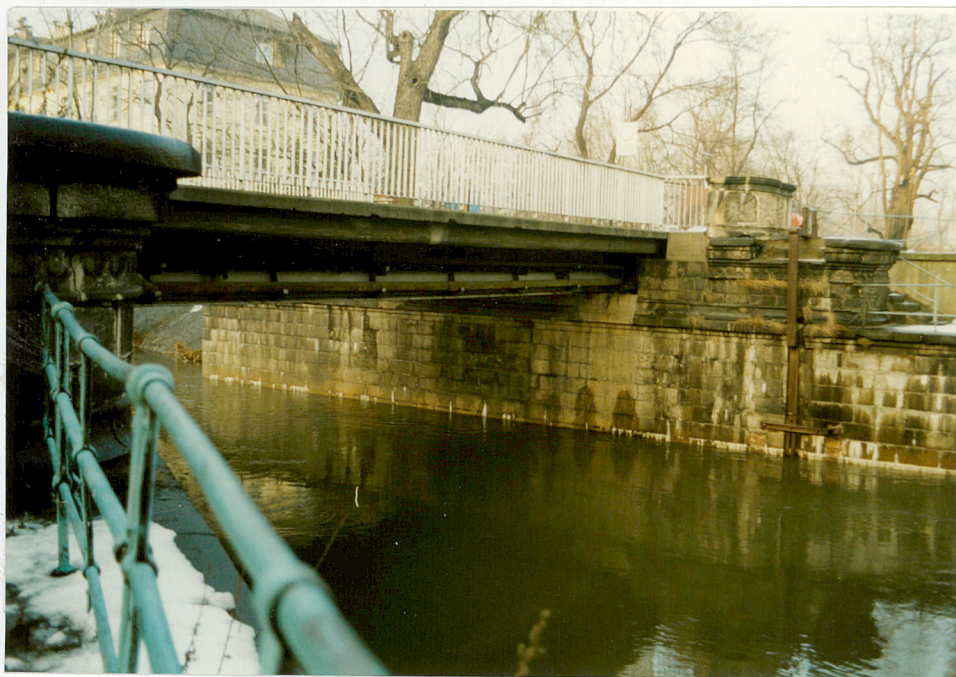


1. Widok mostu od strony górnej wody, neg. 400/130/1
  2. Widok mostu od strony dolnej wody, neg. 400/207/3
  3. Dźwigary i granitowe przyczółki od strony dolnej wody, neg. 400130/2
- Verte !

Wkładkę założył: mgr inż. Leszek Budych 30 stycznia 1995 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSiDZT S. Januszewski





4. Widok mostu od strony górnej wody, neg. 400/130/3



5. Jezdnia na moście i stalowe bariery, neg. 400/355/3



6. Przyczółek prawobrzeżny z reliktnami konstrukcji wsporzej iglic jazu, neg. 400/355/1



1. Miejscowość

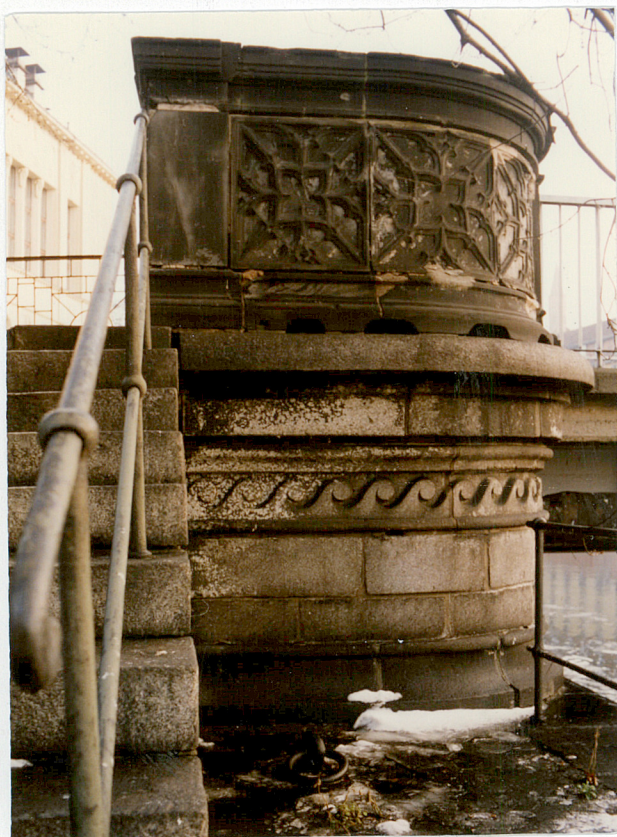
WROCŁAW

2. Obiekt

MOST DROGOWY  
ŚW. MACIEJA

3. Zawartość wkładki ( nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego )

dokumentacja fotograficzna i rysunkowa    Verte !



7. Kamienny detal przyczółku, neg. 400/130/4



8. Uszkodzona bariera uzupełniona prowizorycznie, neg. 400/354/1

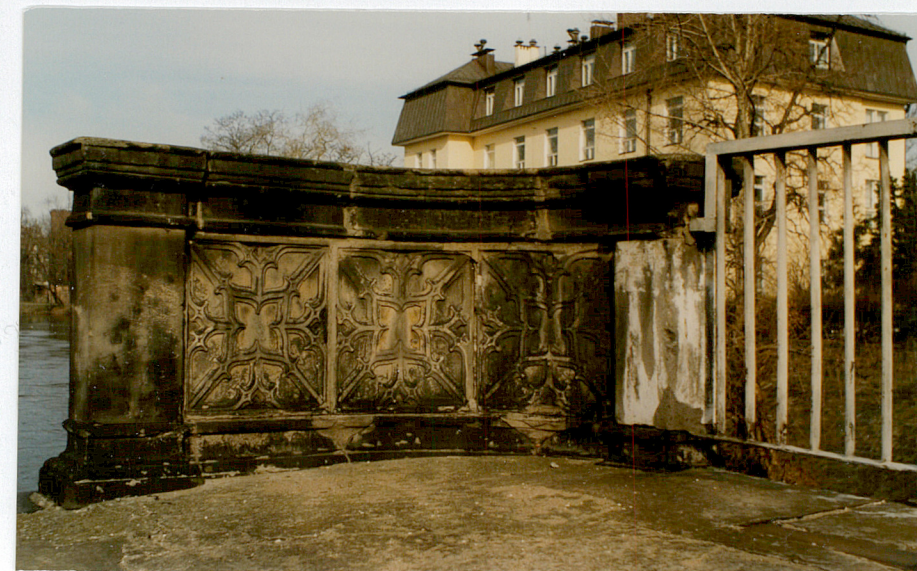
9. Kamienna bariera przy wjeździe na most od strony miasta, neg. 400/355/2

10. Kamienny detal przyczółku, neg. 400/130/5

Verte !

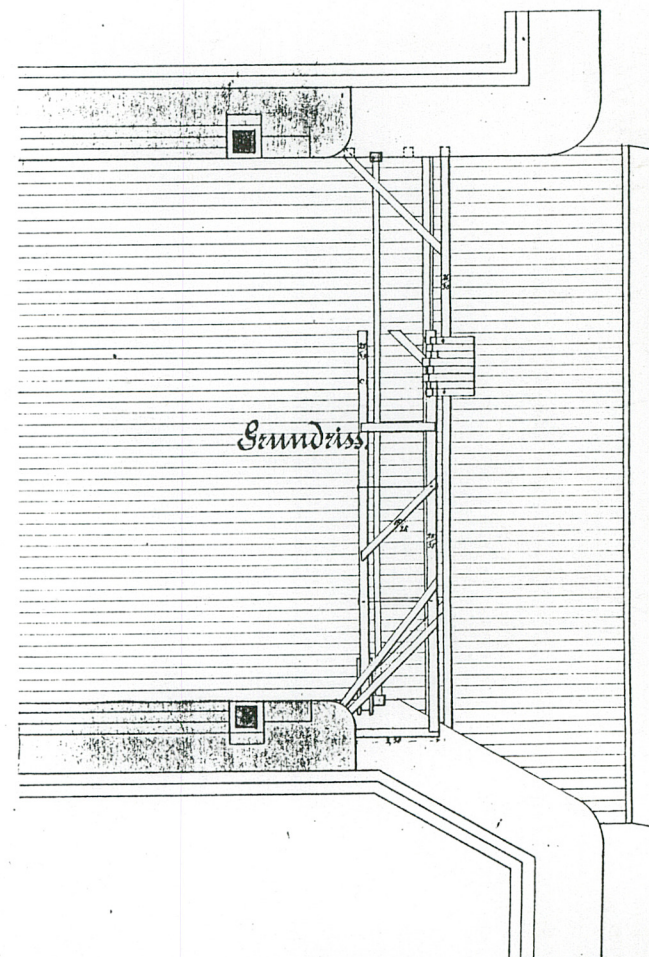
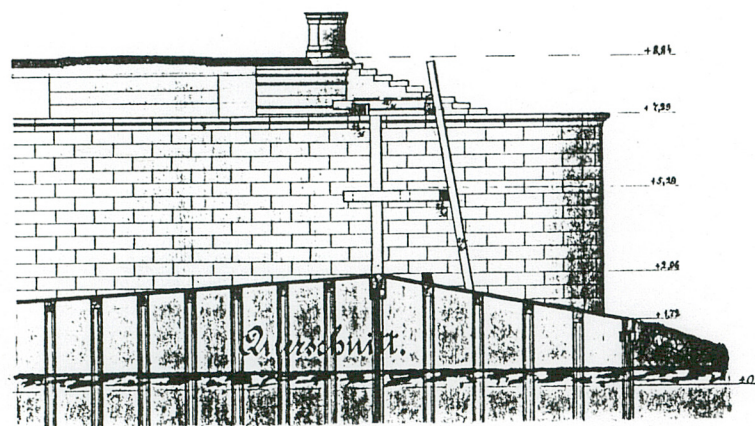
Wkładkę założył: mgr inż. Leszek Budych 30 stycznia 1995 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSIDZT S. Januszewski

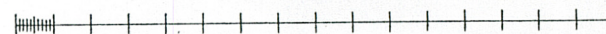




Skizze  
der provisorischen Seidelwehkonstruction  
an der Marktbasbrücke.



Maassstab 1/100.



Prowizoryczna konstrukcja jazu iglicowego przy moście z widocznymi przyczółkami i barierami mostu, rysunek z 1880 r.



1. Miejscowość

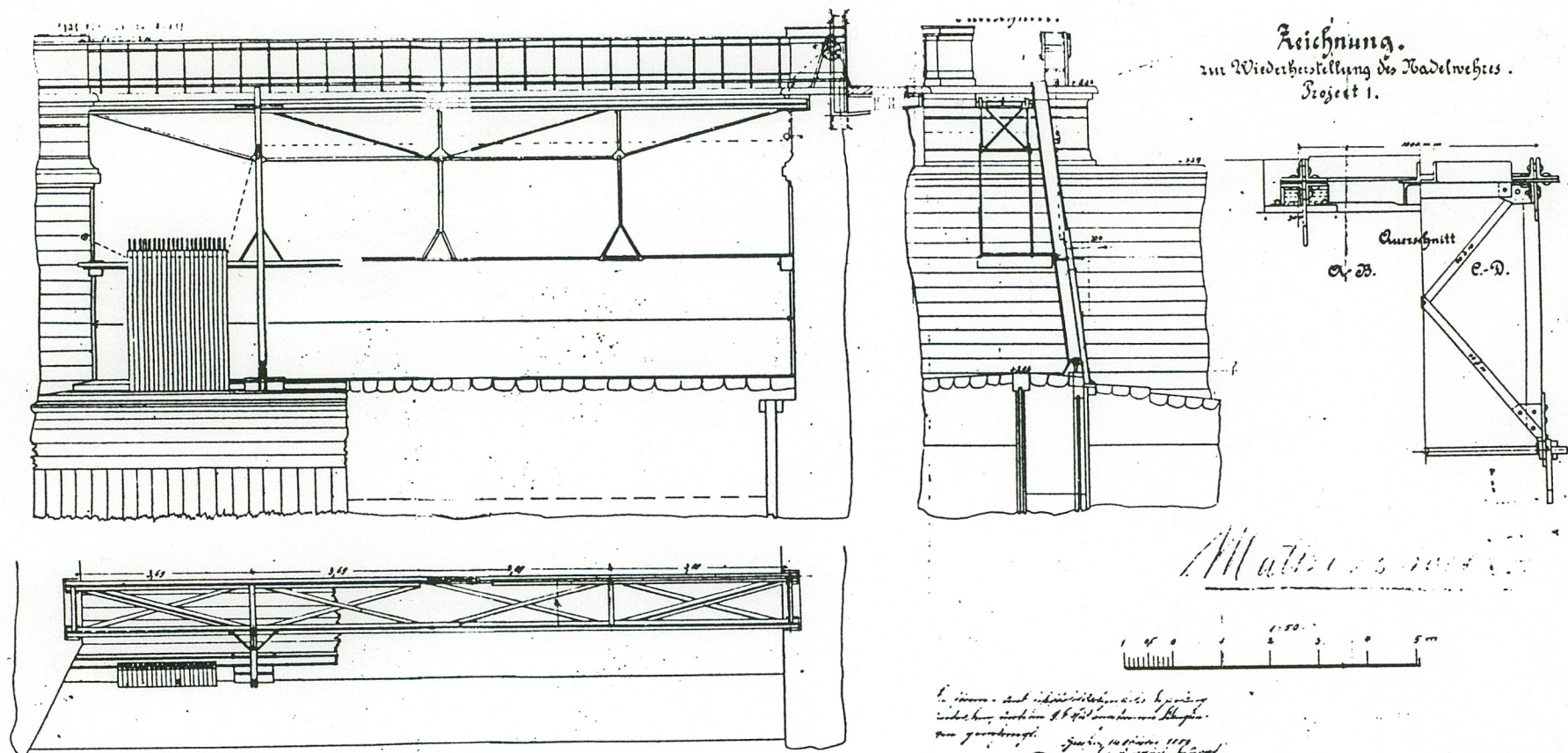
WROCŁAW

2. Obiekt

MOST DROGOWY  
ŚW. MACIEJA

3. Zawartość wkładki ( nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego )

dokumentacja rysunkowa - Verte!



Jaz idlicowy przv moście św. Macieja. rusunek z 1886 r.

Wkładkę założył: mgr inż. Leszek Budych 30 stycznia 1995 r.

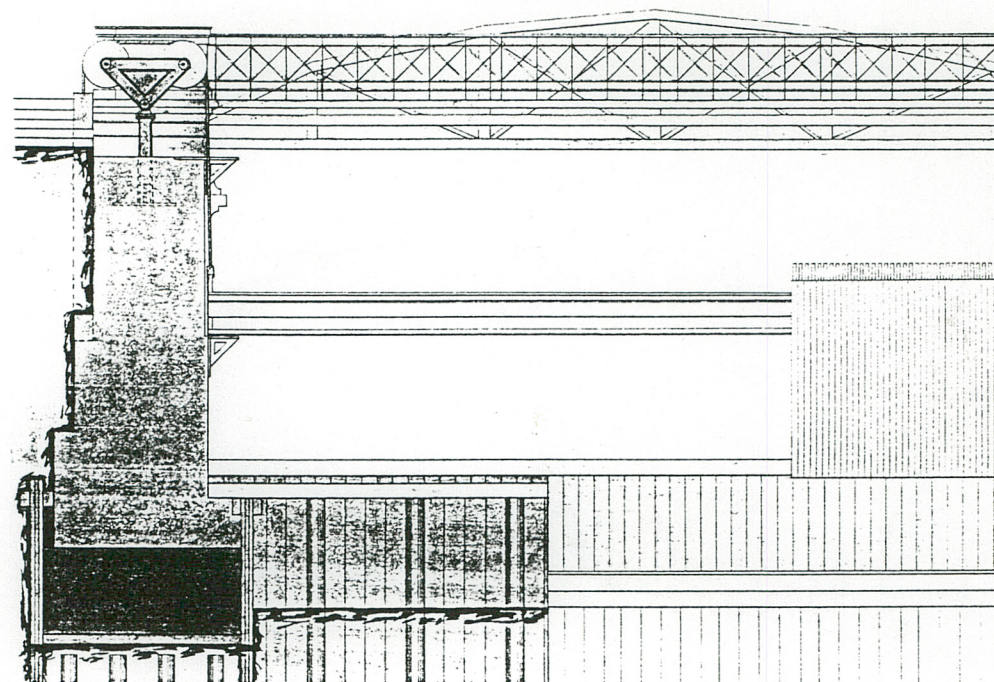
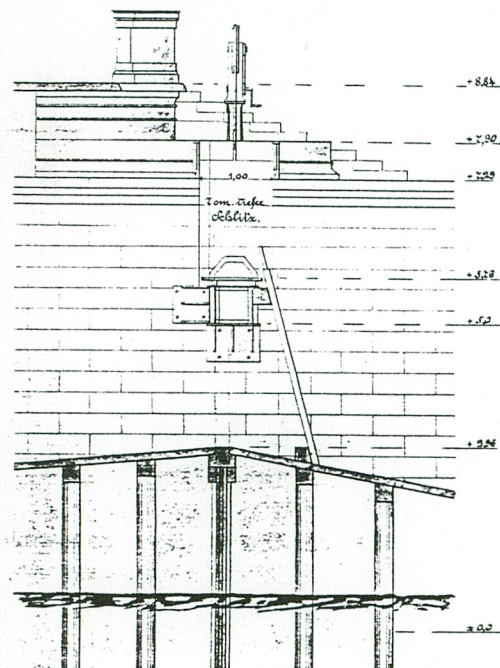
Miejsce przechowywania negatywów: BSIDZT S. Januszewski



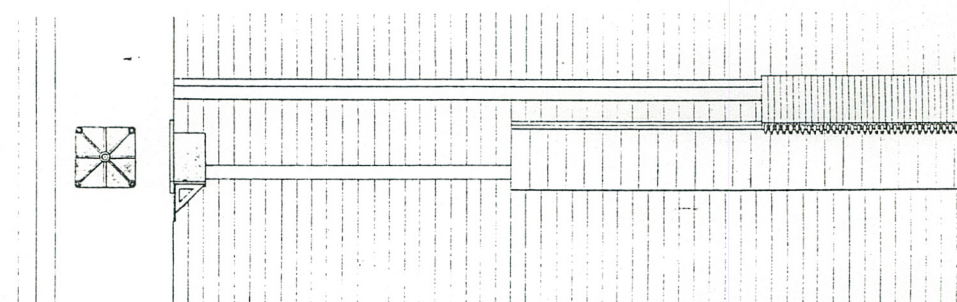
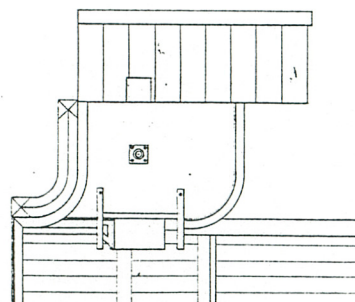
# Project

Blatt III.

zum Neubau des Nadelwehres an der Matthiasbrücke.  
Schnitt A B. Schnitt C D.



Grundriss.



Maassstab 1:50.

Most św. Macieja z niezrealizowanym projektem jazu iglicowego z około 1880 r.

Breslau den 21. Jan. Februar.  
Der Bau Inspector.

*Handwritten signature*



1. Miejscowość

WROCŁAW

2. Obiekt

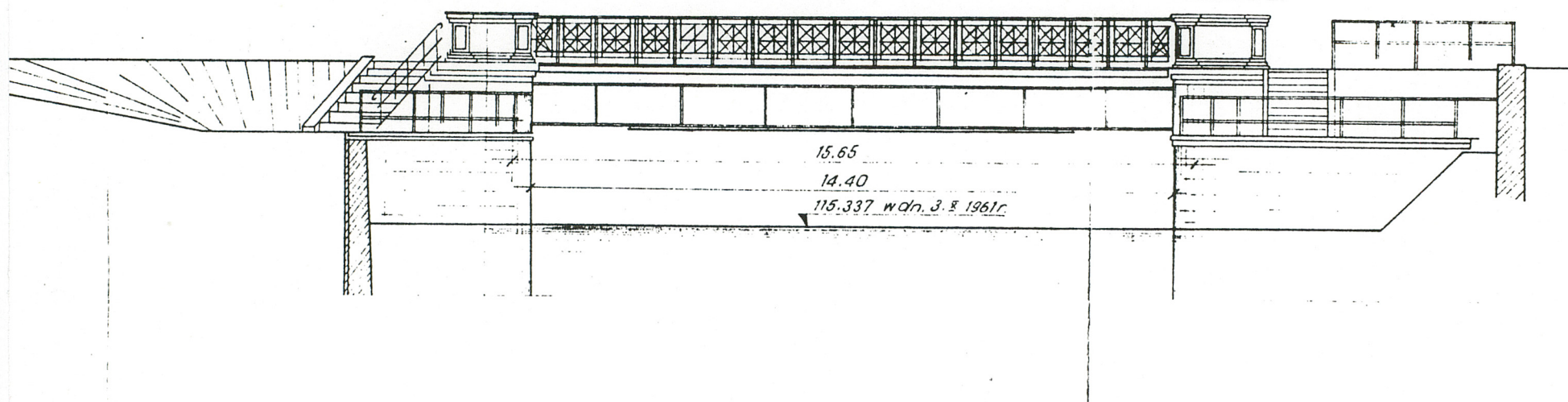
MOST DROGOWY  
ŚW. MACIEJA

3. Zawartość wkładki ( nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego )

dokumentacja rysunkowa

## WIDOK OGÓLNY MOSTU OD STRONY GÓRNEJ WODY

Rysunek na podstawie dokumentacji z 1965 r.



Wkładkę założył: mgr inż. Leszek Budych 30 stycznia 1995 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSIDZT S. Januszewski



Rysunek na podstawie dokumentacji z 1965 r.

