

1. Obiekt

MOST DROGOWY "MIESZCZAŃSKI"

2. Czas powstania

1876

3. Miejscowość

WROCLAW

11. Widok mostu od strony górnej wody, neg. 400/356/6, od dolnej wody, neg. 400/323/4, sytuacja, orientacja



4. Adres

ul. Mieszkańska
nad 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

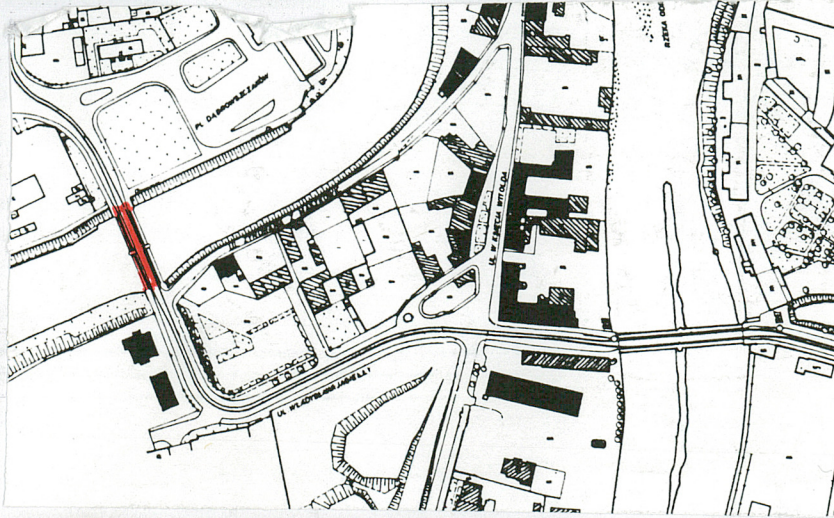
Gmina Wrocław

9. Użytkownik i jego adres

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

10. Rejestr zabytków

Nr A/1648/332 data 15.10.1976
wru



12. Autorzy, historia obiektu, określenia stylu

Likwidacja fortyfikacji miejskich na początku XIX w. przyczyniła się do terytorialnego rozwoju miasta. Rozbudowa portu miejskiego który rozciągał się wzdłuż południowego koryta rzeki od starego portu naprzeciwko szpitala Wszystkich Świętych aż do cypla wyspy, a w minimalnym stopniu wzdłuż północnego koryta rzeki oraz budowa linii kolejowych wymogła potrzebę budowy nowej trasy przelotowej przez Kępę Mieszczańską. Zbudowano na niej dwa mosty. Władysława Sikorskiego (dawniej Królewski) na Odrze Południowej i Mieszczański (dawniej Wilhelma) na Odrze Północnej. Powstały w okresie kiedy to wykorzystując wysokie kontrybucje, zapłacone przez Francję zwycięskim Prusom po wojnie francusko-pruskiej (1871 r.) przystąpiono do inwestycji mających stworzyć z Wrocławia silną bazę przemysłową. Trasa prowadząca przez Kępę Mieszczańską była nowa, więc i mosty postawione w miejscu, gdzie dotąd nie było żadnych przepraw.

O kształcie mostu decydują stalowe kratownice o górnym pasie parabolicznym, które oglądane z daleka wyglądają jak dwa łuki. Wykonano je w konstrukcji systemu Schwedlera chętnie stosowanego w drugiej połowie XIX w. we Wrocławiu. Pierwszymi mostami o kratownicach systemu Schwedlera we Wrocławiu były zbudowane w latach 1867-1869 pod nadzorem budowniczego miejskiego Aleksandra Kaumanna nieludnie już konstrukcje przęsł mostów Uniwersyteckich. Konstrukcję kratownic tego systemu posiadają również mosty Młyńskie Pn. i Płd. zbudowane w 1885 r.

Most Mieszczański należy do najstarszych żelaznych mostów Wrocławia. Składa się z dwu przęsł kratowych, wspartych na filarze nurtowym. Ze stalową konstrukcją przęsł kontrastują filary i przyczółki przydające budowli inżynierskiej architektury o historyzującej formie. Przykładem racjonalnej dekoracji mostu może być umieszczenie na głowicach kamiennych filarów i przyczółkach niewielkich balkoników widokowych. Obecnie trwa budowa nowego mostu Mieszczańskiego. Dla starego mostu przewiduje się funkcje rezerwowe a bliskie sąsiedztwo tych dwóch przepraw jest przykładem przemian jakie zaszły w technice mostowej w ostatnim stuleciu.

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

Most położony jest na międzynarodowej drodze E-83 i przekracza Odrę Północną w ciągu ul. Mieszczańskiej.

Konstrukcja i materiał. Most dwuprzęsłowy, posadowiony prostopadle do osi rzeki. Wykonany w konstrukcji stalowej nitowanej, opartej na masywnych przyczółkach licowanych regularnymi blokami kamienia granitowego oraz na filarze kamiennym. Rozpiętości teoretyczna przęsł 2 x 28,40 m.

Przęsła. Konstrukcję nośną mostu (dźwigary) stanowią dla każdego przęsła, dwie stalowe kratownice, górnoparaboliczne systemu Schwedlera o pasach dwuściankowych. Wszystkie dźwigary posiadają jednakową konstrukcję. Ich rozpiętość teoretyczna wynosi po 29,50 m. Most jest górą otwarty (bez tężnika wiatrowego górnego). Dźwigar kratowy posiada dziewięć pól w tym dwa skrajne po 2,80 m, pozostałe po 3,47 m długości. Wysokość w środku rozpiętości dźwigara (maksymalne wyniesienie paraboli) wynosi 4,625 m. Dźwigary rozstawione są w odległości osiowej 7,65 m.

Konstrukcja nośna jezdni i chodników. Pomost oparty jest na pasie dolnym dźwigarów głównych. Składa się z rusztu złożonego z pełnościennych, nitowanych podłużnic i pełnościennych, wzmocnionych poprzecznic (wzmocnienia wykonane w 1952 r.). Wsporniki podchodnikowe (przedłużenie poprzecznic nie posiadają wzmocnienia. Podłoże nawierzchni jezdni stanowią żeliwne, uzebrowane elementy cylindryczne o długości 1070 mm, szerokości 657 mm, grubości 13 mm o strzałce 70 mm z podłużnymi zębami co 215 mm. Elementy te wypełnione są betonem. Na podłożu takim ułożona jest na podsypce piaskowej nawierzchnia z kostki granitowej 18 x 18 cm i szyny tramwajowe obudowane elementami prefabrykowanymi. Szerokość jezdni na moście uwarunkowana jest odstępem kratowych dźwigarów głównych i wynosi 7,65 m i jest mniejsza od szerokości jezdni przed mostem (10,90 m) i za mostem tj. od strony północnej (12,55 m). Tory tramwajowe poza mostem biegnące środkiem jezdni w typowym odstępie, na moście rozsunęte są ku krawędzi jezdni. Most posiada obustronne chodniki zewnętrzne (na wspornikach po zewnętrznej stronie dźwigarów) o szerokości użytkowej - mierzonej od zewnętrznej krawędzi dźwigara kratowego do poręczy - 2,05 m. Całkowita szerokość mostu między poręczami wynosi 13,85 m. Na moście nie ma krawężników ograniczających jezdnię. Rolę ich pełnią krawędzie granitowych płyt chodnikowych, wzniesione na wysokość 2 - 6 cm nad poziomem nawierzchni. Węzły przypodporowe pasów belek głównych przykryte żeliwnymi cokolkami.

Podpory. Konstrukcja mostu wsparta jest na 2-ch przyczółkach i filarze w nurcie rzeki. Podpory wykonane z regularnych bloków kamienia o młotkowanej fakturze. Filar posadowiony w nurcie rzeki na rzucie owalu.

Wyposażenie. Dźwigary spoczywają na podporach za pośrednictwem łożysk. Na przyczółkach łożyska styczne z żeliwa, na filarze stałe-przegubowe również z żeliwa. Odwodnienie pomostu (jezdni i chodników) odbywa się za pośrednictwem nieznacznych spadków poprzecznych i podłużnych oraz rowków w płytach kamiennych. Jezdnia mostu nie posiada kratek kanalizacyjnych. Poręcze żeliwne w wielu miejscach wtórnie uzupełniane stalowymi z kątowników i płaskowników.

Urządzenia obce. Pod każdym z chodników podwieszone są elektryczne kable wysokiego napięcia w obudowie z desek (częściowo uszkodzonych i spróchniałych). Od górnej wody wzdłuż mostu poprowadzono gazociąg w rurze stalowej w izolacji z korka. Sieć elektryczna trakcji tramwajowej podwieszona na stalowych słupach umieszczonych przy wjazdach na most i w osi filaru na balkonikach.

Elewacje. Stalowa konstrukcja przęsła kratowego z regularnym rysunkiem pasów, wieszaków, krzyżulców i stężeń poprzecznych na całej długości w linii przęsł. Ze stalową konstrukcją przęsł kontrastują filary i 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 nakrywkami. Na całej długości przęsł poprowadzona jest ozdobna stalowa bariera zakończona kamiennymi słupkami.

14. Wymiary długość - 62,00 m szerokość - 13,87 m szerokość jezdni - 7,65 m szerokość chodników - 2 x 3,11 m rozpiętość przęseł - 2 x 29,90 m	15. Powierzchnia całkowita 860,00 m ²	16. Przeznaczenie pierwotne most drogowy	17. Użytkowanie obecne most drogowy w eksploatacji
18. Prace budowlane i konserwatorskie <p>O pracach remontowych i konserwacyjnych prowadzonych przed 1945 r. brak wiarygodnych informacji. Poprzecznice mostu pierwotnie pełnościenne, nitowane o wysokości 660 mm, zostały już przed wojną wzmocnione dodatkowymi pasami o przekroju złożonym z 2 kątowników 100 x 100 x 10. Po wojnie w 1952 r. ponownie wzmocniono poprzecznice przez dodanie pełnościennych belek spawanych, przynitowanych do dolnych pasów poprzecznic pierwotnych. Projekt wzmocnienia wykonał Mostostal Zabrze. Prawdopodobnie przy okazji wzmocnienia poprzecznic usztywnione zostały też krzyżulce dźwigarów głównych.</p> <p>Wielokrotnie przeprowadzano konserwację konstrukcji stalowej. W 1982 r. przeprowadzono naprawę stalowych poręczy zastępując oryginalne żeliwne nowymi stalowymi, spawanymi.</p> <p>Most był pierwotnie oświetlony lampami gazowymi. Cztery lampy umieszczone były na cokolikach, po dwie z każdej strony mostu, oraz dwie w połowie jego długości, między przęsłami. Obecnie most jest oświetlony jedną lampą elektryczną zawieszoną na środku.</p>		19. Stan zachowania (fundamenty, ściany zewnętrzne, ściany wewnętrzne, sklepienia, stropy, konstrukcje dachowe, pokrycie dachu, wyposażenie i instalacje) <p>Na konstrukcji dźwigarów głównych wystającej ponad poziom chodników, pokrytej kilkoma warstwami farby widać wyraźne ubytki wywołane korozją. Konstrukcja stalowa pomostu jest w bardzo złym stanie. Podłużnice i poprzecznice a zwłaszcza ich górne półki oraz połączenia, węzły pasów dolnych dźwigarów głównych, jak również cylindryczne elementy podłoża są w wielu miejscach pokryte rdzą. Granitowe płyty na chodnikach zdekompletowane, uzupełnione w paru miejscach żelbetowymi są popękane i wykruszone. Otwory w chodnikach dla pasów dźwigarów głównych przykryte są żeliwnymi ramkami z pokrywami imitującymi cokoliki. Cokoliki te są zdekompletowane.</p> <p>Most po wykonaniu ekspertyzy kwalifikuje się do kapitalnego remontu.</p> 20. Najpilniejsze postulaty konserwatorskie <p>Most kwalifikuje się do objęcia ochroną prawną.</p> <p>Przeprowadzić kapitalny remont w zakresie określonym ekspertyzą. Przywrócić na moście stylowe oświetlenie. Wykonać oryginalne bariery stalowe na całej długości mostu na wzór odcinków zachowanych.</p> <p>Prace prowadzić pod nadzorem Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.</p> <p>Opracować kompleksowy program zagospodarowania otoczenia mostu, z uwagi na fakt budowy obok nowego mostu.</p>	

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

- Archiwum Państwowe Wrocław, zespół: Akta Miasta Wrocławia, sygn. II/287, Peilungen der Oder unter der Wilhelmsbrücke, 1923
- "Mostostal" Zabrze, Dokumentacja na wzmocnienie konstrukcji mostu Mieszczakańskiego, Zabrze 1952, w: archiwum MZDiK Wrocław
- L. Danielski, J. Gluszczyk, J. Kmita, Ekspertyza mostu Mieszczakańskiego, Raporty Zakładu Konstrukcji i Budowy Mostów Politechniki Wrocławskiej, Wrocław 1964, w: archiwum MZDiK Wrocław
- L. Danielski, J. Rabiega, Ocena stanu i możliwości modernizacji mostów stalowych na drogach państwowych we Wrocławiu, most Mieszczakański, Raporty Instytutu Inżynierii Lądowej, Wrocław 1976, nr 49, w: archiwum MZDiK Wrocław
- Badania wytrzymałościowe, analiza chemiczna i badania metalograficzne próbek stali wyciętych z konstrukcji mostu Mieszczakańskiego, Raporty Instytutu Metaloznawstwa i Mechaniki, w: archiwum MZDiK Wrocław
- J. Kmita, J. Biliszczyk, Raport o stanie mostów miejskich Wrocławia, Raporty Instytutu Inżynierii Lądowej, Wrocław 1985, nr 30, w: archiwum MZDiK Wrocław

22. Bibliografia

- 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 stycznia 1995 r.

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

zdjęcia fotogr. mgr inż. Leszek Budych 30 stycznia 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 - dokumentacja rysunkowa

nr 2/4 - dokumentacja fotograficzna

1. Miejscowość

WROCŁAW

2. Obiekt

**MOST DROGOWY
"MIESZCZAŃSKI"**

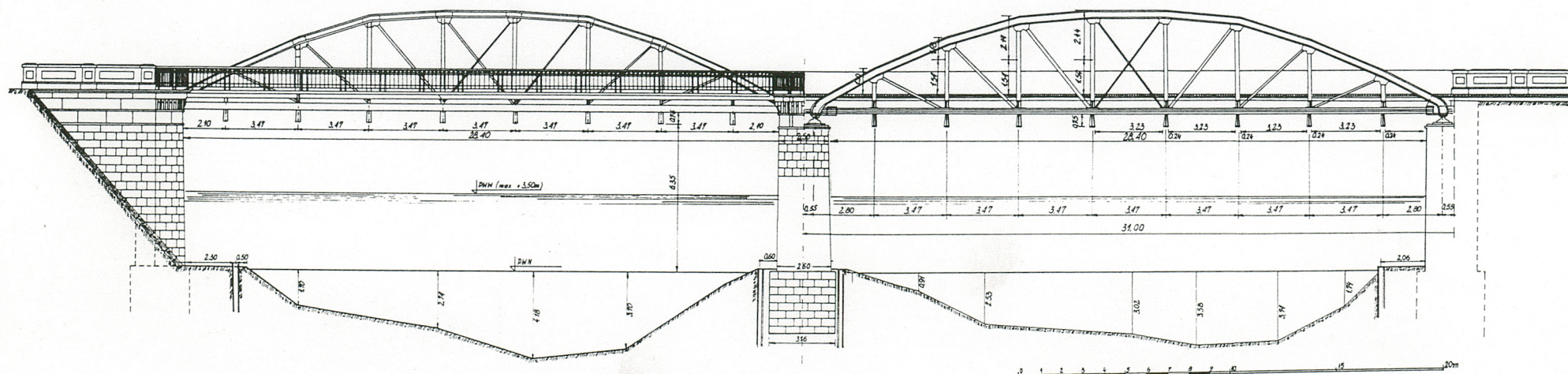
3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

dokumentacja rysunkowa Verte !

MOST MIESZCZAŃSKI

WIDOK

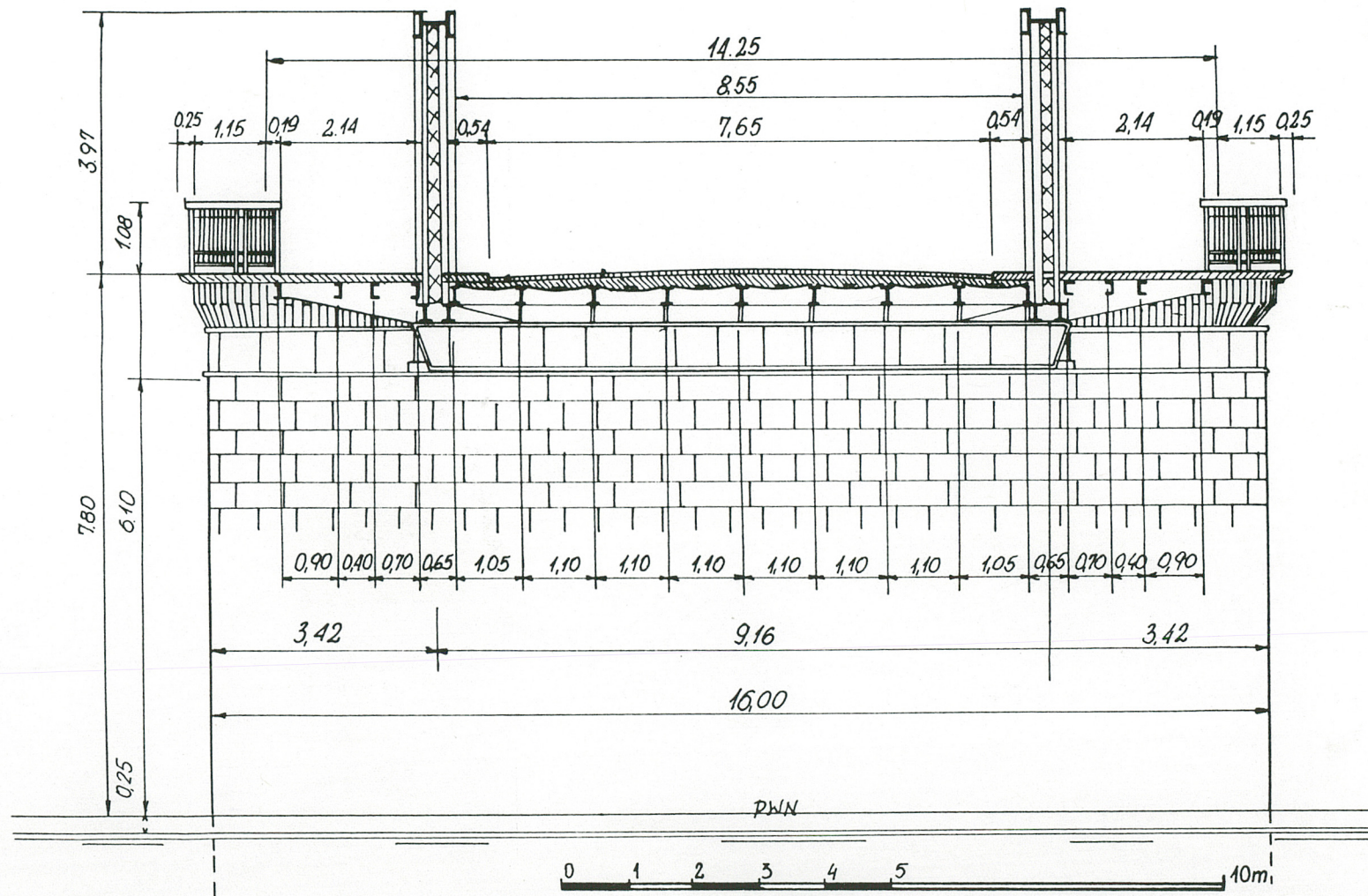
PRZEKRÓJ PODŁUŻNY



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

Miejsce przechowywania negatywów: BSIDZT S. Januszewski

PRZEKRÓJ POPRZECZNY



1. Miejscowość

WROCŁAW

2. Obiekt

MOST DROGOWY
"MIESZCZAŃSKI"

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

dokumentacja fotograficzna Verte !



1. Widok ogólny mostu od strony górnej wody, neg. 400/96/2.

2. Przyczółek od strony Kępy Mieszczańskiej, neg. 400/98/3.

3. Filar, neg. 400/96/5.

Verte !



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

Miejsce przechowywania negatywów: BSIDZT S. Januszewski



4. Przyczółek od strony górnej wody przy
Kępie Mieszczańskiej, neg. 400/96/3



5. Filar i pomost mostu od strony dolnej wody w widoku
z Kępy Mieszczańskiej, neg. 400/99/3



6. Widok mostu z boku, neg. 400/97/1

1. Miejscowość

W R O C Ł A W

2. Obiekt

MOST DROGOWY
"MIESZCZAŃSKI"

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

dokumentacja fotograficzna Verte !



7. Murowana bariera nad przyczółkiem, neg. 400/99/4,

8. Dźwigar kratowy nad jezdnią mostu, neg. 400/97/2,

9. Węzeł kratownicy przypodporowy, neg. 400/97/3,

Verte !

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

Miejsce przechowywania negatywów: BSIDZT S. Januszewski



10. Stalowa poręcz, neg. 400/97/5



11. Filar i konstrukcja pomostu, poprzecznicę, neg. 400/98/2



12. Górny pas dźwigara kratowego, neg. 400/97/4



13. Konstrukcja pomostu, poprzecznicę i podłużnicę, neg. 400/99/2

1. Miejscowość

WROCŁAW

2. Obiekt

**MOST DROGOWY
"MIESZCZAŃSKI"**

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

dokumentacja fotograficzna Verte !



14. Widok mostu z Kępy Mieszkańskiej od górnej wody, neg. 400/364/6,

15. Widok mostu z Kępy Mieszkańskiej od dolnej wody, neg. 400/323/3,

16. Pole środkowe dźwigara kratowego, neg. 400/364/3,

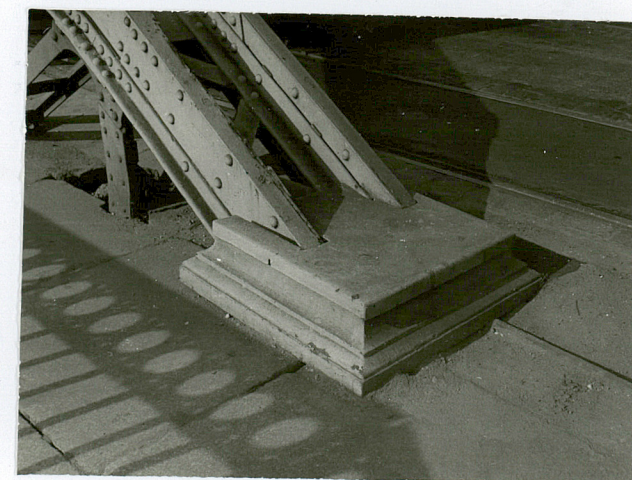
17. Żeliwna osłona przejścia dźwigara przez pomost, neg. 400/364/4,

18. Górny pas dźwigara kratowego, neg. 400/364/2,

Verte !

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

Miejsce przechowywania negatywów: BSIDZT S. Januszewski



Budowa nowego mostu Mieszczańskiego

