

1. Obiekt

**MOST DROGOWY "MŁYŃSKI POŁUDNIOWY"**

2. Czas powstania

1885

3. Miejscowość

**WROCLAW**

11. Widok mostu od strony Ostrowa Tumskiego, neg. 400/285/5, chodniki i bariera, neg. 400/328/2, orientacja, sytuacja.



4. Adres

ul. Św. Jadwigi  
nad rz. Odrą łącząc Wyspę Piasek z  
Wyspą Młyńską.

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

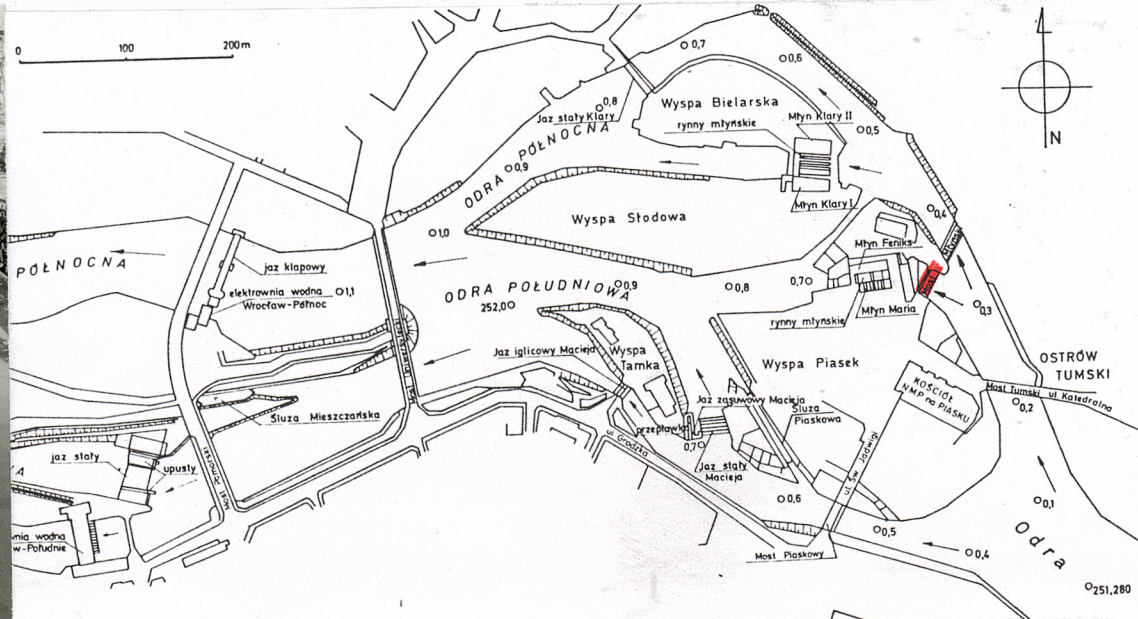
9. Użytkownik i jego adres  
Zarząd Dróg i Komunikacji  
Wrocław  
ul. Długa 49  
tel. 55-90-76

10. Rejestr zabytków

Nr. 528/Wm

data 15.10.1976 r.

A/1651/328/wm





## 12. Autorzy, historia obiektu, określenia stylu

Położenie Wrocławia na jednej z wysp utworzonych przez liczne odgałęzienia Odry w okolicach ujścia rzek Olawy, Ślęzy i Widawy związane było korzystnymi walorami obronnymi i komunikacyjnymi. Jeden ze szlaków prowadził z południa na północ: z Włoch przez Czechy i Bramę Kłodzką ku wybrzeżom Bałtyku (Bursztynowy Szlak). Już w X w. na Ostrowie Tumskim istniał gród posiadający obwarowania drewniano-ziemne. Strzegł on przeprawę przez Odrę na głównej drodze prowadzącej z południa na północ. Przecinała ona Wyspę Piaskową i zachodni cypel Ostrowa Tumskiego. Wzmianka z XII w. mówiąca o "*Wratislavia iunxta pontem*" dotyczy zapewne tej drogi. Znajdowało się na niej kilka drewnianych mostów. Od czasu fundacji Piotra Włosta i jego żony Marii t.j. od 1149 r. gospodarzem Wyspy Piaskowej o nazwie łacińskiej "*in Arena*" zostało opactwo kanoników regularnych Świętego Augustyna (przeniesionych do Wrocławia z góry Ślęzy) i kościół pod wezwaniem Najświętszej Panny Marii. Do opactwa należały dwa mosty z których pobierano myto. Most Piaskowy określano jako "*Pons ad Virginem Maria in Arena*" i most - Bożego Ciała określany jako "*Pons ad molam de corpore Jesu Christi*". Z roku tego pochodzi pierwsza potwierdzona w dokumentach pisanych informacja o mostach, dzisiejszym Piaskowym i Młyńskich. Most Bożego Ciała łączył Wyspę Piaskową z obecnymi wyspami Słodową i Bielarską i nieistniejącą dziś Wyspą św. Klary. Dalej prowadził trzeci most "Fortuna". Mosty te opisał M. Bartłomiej Stenus w 1512 r. w "*Descriptio totius Silesie et civitatis regie Vratislaviensis*" (Opis całego Śląska i królewskiego miasta Wrocławia). "Z tej wyspy (Wyspa Piasek) wiodą dwa mosty. Jeden biegnie na północ długim ciągiem przez wyspy, na których stoją młyny, poprzez cały teren zalewany przez Odrę aż do drugiego brzegu. Most ten jest uzbrojony w dwie basteje zbudowane z belek, oblepione gliną. Przed każdą z nich zamyka przejście most zwodzony. Przez drugi, krótszy most prowadzi wąska uliczka na Wyspę św. Jana, czyli Tumską. Jeśli się jednak idzie na drugą stronę, to trafia się na długą groblę przeciwpowodziową, aż do klasztoru..."

c.d. patrz: Załącznik nr 1

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

Most położony jest w ciągu ul. Św. Jadwigi nad kanałem Odry zasilającym młyny. Łączy Wyspę Piasek z Wyspą Młyńską. Służy jako połączenie komunikacyjne dla ruchu kołowego, tramwajowego (dwa tory) i pieszego ul. Św. Ducha z Ostrowem Tumskim.

**Konstrukcja i materiał.** Most jednoprzęsłowy o dźwigarach kratowych "z jazdą dołem" z obustronnymi chodnikami, posadowiony prostopadle do osi rzeki. Wykonany w konstrukcji stalowej nitowanej, opartej na masywnych przyczółkach licowanych regularnymi blokami kamienia granitowego.

**Konstrukcja dźwigarów.** Konstrukcję nośną mostu (dźwigary) stanowią, dwie stalowe kratownice o pasach nierównoległych (paraboliczne) systemu Schwedlera. Długość kraty wynosi 27,360 m. Rozpiętość teoretyczna 26,800 m. Rozstaw osiowy dźwigarów wynosi 8,290 m a maksymalna wysokość (maksymalne wyniesienie paraboli) 4,250 m. Kratownica typu N, statycznie wyznaczalna. Most jest górą otwarty (bez tężnika wiatrowego górnego). Dźwigar kratowy posiada dziesięć pól po 2,73 m. Pas górny składa się z czterech kątowników 80 x 80 x 10 stężonych skratowaniem z płaskowników. Kątowniki przynitowane są do środników z blach 365 x 13 mm. Przy krawędziach każdego środnika przymocowane są kotowniki pasowe 85 x 85 x 11 mm. Pas dolny składa się z ośmiu kątowników 120 x 120 x 11. Krzyżulce kraty wykonane są z płaskowników. Pasy krzyżulców stężone są co 40 cm przewiązkami z płaskownika 50 x 12 mm z wyjątkiem pól środkowych, w których krzyżulce krzyżują się. Słupki wykonane są z czterech kątowników 65 x 65 x 8. Kątowniki są parami stężone skratowaniem z płaskowników. Wszystkie połączenia wykonane są za pomocą nitów o średnicy 22 mm.

**Konstrukcja nośna jezdni i chodników.** Konstrukcję pomostu jezdni stanowi ruszt z poprzecznic i podłużnic, stalowych na których ułożona jest jezdnia i torowiska. Poprzecznice o przekroju symetrycznym zawieszone są w węzłach pasa dolnego dźwigarów kratowych. Wykonane są z środnika wykonanego z płaskownika 610 x 12 mm, i pasów dolnego i górnego z których każdy składa się z 2 kątowników 80 x 80 x 10 i płaskownika 200 x 11 mm. Połączenia w poprzecznicach wykonane są przy pomocy nitów o średnicy 22 mm. Całkowita wysokość poprzecznic wynosi 670 mm. Do poprzecznic przymocowane są belki podłużne wykonane z dwuteowników walcowanych. Wtokość podłużnic skrajnych wynosi 300mm, środkowych 240 mm. Rozstaw podłużnic nie jest stały w całym przekroju poprzecznym i wynosi 0,925 m pomiędzy podłużnicą środkową i sąsiednimi oraz 0,855 m pomiędzy pozostałymi podłużnicami. Szerokość użytkowa mostu w części jezdnej, pomiędzy krawężnikami wynosi 7,15 m. Tężniki wiatrowe założone są w pociomie dolnych pasów poprzecznic i wykonane są z płaskowników 130 x 12 mm. Most posiada obustronne chodniki zewnętrzne (na wspornikach po zewnętrznej stronie dźwigarów) o szerokości użytkowej - mierzonej od zewnętrznej krawędzi dźwigara kratowego do poręczy - 2,15 m. Wsporniki chodnikowe mają jednostronnie zmienną wysokość od 465 mm przy dźwigarze głównym, do 175 mm przy poręczy. Środnik wspornika stanowi blacha 465 x 10 mm, pasy dwa kątowniki 80 x 80 x 8. Wsporniki chodnikowe połączone są belkami podłużnymi wykonanymi z kształtowników walcowych o wysokości 200 mm, w rozstawie 980 i 890 mm. Całkowita szerokość mostu między poręczami wynosi 13,090 m. Na ruszcie z podłużnic i poprzecznic wylana jest płyta żelbetowa o grubości 15 cm, na której ułożono podbudowę z betonu B-30 o grubości zmiennej 2 - 7 cm, izolację z trzech warstw tkaniny szklanej i warstwy z papy asfaltowej wzmocnionej folią aluminiową o grubości 0,18 mm. Na izolacji ułożono blachę ochronną pod tory, ceownik 300 pod szyny i warstwę 8 cm betonu ochronnego zbrojonego siatką. Na tak wykonanej podbudowie wykonano nawierzchnię z kostki granitowej 10 x 10 x 10 cm układając ją na podsypce cementowo-piaskowej grubości 3 cm. Nawierzchnię jezdni ograniczają krawężniki kamienne 10 x 20 cm. Na ceownikach ułożono za pośrednictwem desek topolowych szyny. Nawierzchnia chodników to ułożone na podłwecce cementowo-piaskowej płyty prefabrykowane żelbetowe z wylaną na nich żelbetową płytą monolityczną. Gzyms mostu stanowi wbetonowany w płytę kątownik z przyspawana blacha. W płytę zatopiono płytki cementowo-grysowe. Węzły przypodporowe pasów belek głównych przykryte kratą stalową z płaskowników.

c.d. patrz: Załącznik nr 1



|  |  |  |  |
|--|--|--|--|
| <b>14. Wymiary</b><br>długość - 27,80 m<br>szerokość - 12,80 m<br>szerokość jezdni - 6,80 m<br>szerokość chodników - 2 x 3,00 m<br>rozpiętość przęseł - 26,86 m  | <b>15. Powierzchnia całkowita</b><br>356,00 m <sup>2</sup> | <b>16. Przeznaczenie pierwotne</b><br>most drogowy   | <b>17. Użytkowanie obecne</b><br>most drogowy w eksploatacji |
| <b>18. Prace budowlane i konserwatorskie</b><br>Brak informacji o pracach remontowych na moście przed 1945 r. W 1893 r. przez Mosty Młyńskie poprowadzono pierwszą linię tramwaju elektrycznego we Wrocławiu wbudowując w nawierzchnie mostu dwa torowiska. W archiwum budowlanym zachowały się pojedyncze rysunki z 1902 r. projektu wykonania podwieszenia przewodów gazowych i wodociagowych pod wspornikami chodnikowymi których konstrukcja może być do dzisiaj wzorem do naśladownictwa.<br>W 1945 r. mosty zostały uszkodzone i z chwilą zakończenia działań wojennych odbudowane tymczasowo z pomostem zabudowanym w konstrukcji drewnianej. Remont kapitalny przeprowadzono w 1956 r. Projekt remontu przygotował inż. Andrulewicz. Wzmocniono pasy dolne dźwigarów kratowych, pomalowano konstrukcję do poziom jezdni. Wykonano nawierzchnię z odzyskanej kostki drewnianej przykrytej dywanikiem bitumicznym na płycie żelbetowej. Ułożono na mostach tory tramwajowe.<br>Od 1956 r. na mostach prowadzono jedynie prace kosmetyczne i zabezpieczające.<br>Ze względu na bardzo zły stan mostu w 1992 r. przeprowadzono remont modernizując nawierzchnię i wykonując nowe zabezpieczenia antykorozyjne. Wykonano projekt i przeprowadzono zgodnie z wymogami konserwatorskimi remont kamieniarki mostu. Projekt remontu mostu wykonał inż. Romuald Siewpiał, a konserwacji kamieniarki arch. A. Ryś i inż. K. Surmacz.<br>W 1991 r. mgr inż. Marek Kempski wykonał projekt latarni które do dnia dzisiejszego nie zostały zamontowane na mostach. |  | <b>19. Stan zachowania (fundamenty, ściany zewnętrzne, ściany wewnętrzne, sklepienia, stropy, konstrukcje dachowe, pokrycie dachu, wyposażenie i instalacje)</b><br>Po remoncie w 1990 r. most pozostaje w dobrym stanie technicznym. Elementy stalowe mostu pokryte powłokami malarskimi. Stan nawierzchni dobry.   |  |
|  |  | <b>20. Najpilniejsze postulaty konserwatorskie</b><br>Most kwalifikuje się do objęcia ochroną prawną.<br>Opracować kompleksowy program zagospodarowania otoczenia mostu, z uwagi na fakt że funkcjonuje w obszarze cywilizacyjnym nasyconym dziełami techn. o wysokiej randze zabytkowej (np. młyny, śluza, jazy, nabrzeża).<br>- wykonać na moście oświetlenie zgodnie z przygotowanym w 1991 r. projektem<br>Prace prowadzić pod nadzorem Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. |  |



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

- G. Andrulewicz, Projekt kapitalnego remontu mostu mlyńskiego, Wrocław 1956, w: archiwum MZDiK Wrocław,
- Z. Mańko, J. Rabeja, A. Wysokowski, Opinia w sprawie przydatności do dalszej eksploatacji mostu Mlyńskiego Poludniowego przez rz. Odrę w ciągu ulicy Św. Jadwigi we Wrocławiu, Raporty Instytutu Inżynierii Lądowej, Wrocław 1983, nr 3/20, 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,
- R. Siepsiak, Remont kapitalny mostu Mlyńskiego Poludniowego we Wrocławiu, Wrocław 1989, w: archiwum MZDiK Wrocław,
- A. Ryś, K. Surmacz, Projekt techniczny remontu i konserwacji zabytkowej kamieniarki Mostu Mlyńskiego, Wrocław 1992, w: archiwum MZDiK Wrocław,
- Dokumentacja techniczna obiektu, pojedyncze rysunki konstrukcyjne, 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 13
- nr 2/3 - dokumentacja ikonograficzna i rysunkowa
- nr 4/5 - dokumentacja fotograficzna
- nr 6 - dokumentacja rysunkowa



|  |   |   |
|--|---|---|
| 1. Miejscowość<br><b>W R O C Ł A W</b> | 2. Obiekt<br><b>MOST DROGOWY<br/>MŁYŃSKI POŁUDNIOWY</b> | 3. Zawartość wkładki ( nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego )<br>dokończenie opisu rubryki 13 i ikonografia. |
|--|---|---|

## c. d. opisu rubryki 12.

Mosty te przedstawili na zachowanych do dnia dzisiejszego planach widokowych: Berthel Weihner w 1562 r., J. Braun i F. Hogenberg w 1572 r., i J. D. Schleuen w 1741 r. (patrz załączniki). Na początku XIX w. likwidując fortyfikacje miejskie zasypano północną odnogę Odry i przeprowadzono regulację jej koryta. Zlikwidowano wówczas most "Fortuna", a zachował się tylko most Przedtumski zwany obecnie Młyńskim, wtedy jeszcze drewniany. W 1885 r. stary drewniany most Przedtumski zastąpiono dwoma przęsłami nowego stalowego mostu. Jedno łączy Wyspę Piasek z Wyspą Młyńską, drugie Wyspę Młyńską z Wrocławiem prawobrzeżnym. Powstały one w okresie kiedy to wykorzystując wysokie kontrybucje, zapłacone przez Francję zwycięskim Prusom po wojnie francusko-pruskiej (1871 r.) przystąpiono do szeregu inwestycji mających stworzyć z Wrocławia silną bazę przemysłową, z wykorzystaniem dogodnego położenia geograficznego. Nowy most "Przedtumski", zbudowany w 1885 r. otrzymał nazwę od imienia pruskiego feldmarszałka z okresu wojen napoleońskich "Gneisenau". O kształcie mostu decydują stalowe kratownice o górnym pasie parabolicznym, które oglądane z daleka wyglądają jak dwa łuki. Ze stalową konstrukcją przęsła kontrastują filary i przyczółki przydające budowli inżynierskiej architektury o historyzującej formie. Po drugiej wojnie światowej mosty nazwano Młyńskimi, nawiązując do starej nazwy wyspy która dzieli go na Południowy i Północny.

## c.d. opisu rubryki 13.

**Podpory.** Konstrukcja mostu wsparta jest na 2-ch przyczółkach z pośrednictwem łożysk stalowych. Ruchomych od strony Wyspy Piasek i stałych od strony Wyspy Młyńskiej. Ciosy podłożyskowe wykonane z bloków granitowych wbudowanych w mury oporowe ścian brzegów Odry Południowej będącej w tym miejscu kanałem roboczym młynów. Ściany licowane ciosami granitowymi na zaprawie cementowej.

**Wyposażenie.** Dźwigary spoczywają na podporach za pośrednictwem łożysk. Na przyczółku prawym łożyska styczne z żeliwa, na przyczółku lewym stałe-przegubowe również z żeliwa. Odwodnienie pomostu (jezdni i chodników) odbywa się za pośrednictwem nieznacznych spadków poprzecznych i rur spustowych rozmieszczonych przy krawężnikach. Poręcze żeliwne zakończone kamiennymi słupkami.

**Urządzenia obce.** Do każdym z chodników, po zewnętrznej stronie podwieszono są rury gazociągu niskoprężnego o średnicy 471 mm, (dokumentacja projektowa podwieszenia gazociągu w Archiwum Miejskim patrz rub. 21). Pod chodnikami, w połowie ich szerokości podwieszono jest koryto na przewody energetyczne. W każdym korycie umieszczone są dwie rury o średnicach 135 i 30 mm, w których poprowadzono kable wysokiego napięcia i telekomunikacyjne. Pod chodnikiem od górnej wody podwieszony jest przewód wodociągowy o średnicy 200 mm, i siedmiootworowa kanalizacja telefoniczna z kablami magistralnymi i rozdzielczymi WUT oraz dwa kable sygnalizacji Straży Pożarnej w rurach stalowych o średnicy 95 mm. Sieć elektryczna trakcji tramwajowej i oświetleniowa podwieszona na stalowych i betonowych słupach umieszczonych przy wjazdach na most i w osi filaru na tarasie.

**Elewacje.** Stalowa konstrukcja przęsła kratowego z regularnym rysunkiem pasów, wieszaków, krzyżulców i stężeń poprzecznych na całej długości w linii przęsła. Ze stalową konstrukcją przęsła 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. Balustrady ozdobione są neogotyckim ornamentem w formie czterolistnej kończyny. Na całej długości przęsła poprowadzona jest ozdobna stalowa bariera zakończona kamiennymi słupkami.

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

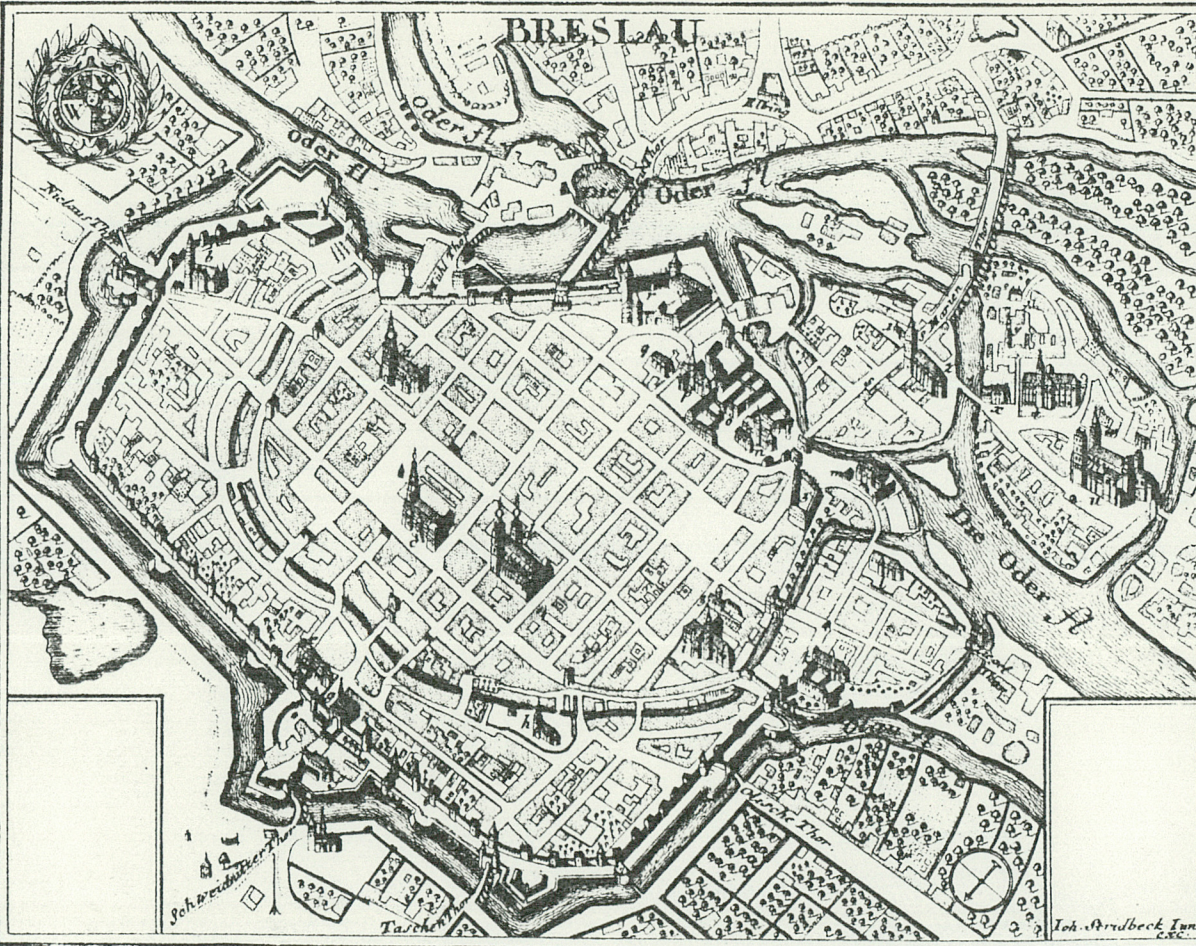
Miejsce przechowywania negatywów: BSiDZT S. Januszewski



# BRESLAU

ist die Hauptstadt des  
ganzten Landes Schle-  
sien in der Oder u. Olau  
welche beide Flüsse  
hier zusammen fließen  
in einen schönen ebenen  
Lande 22 Meil. von  
Wien 33 von Cra-  
cow 33 von Polen und  
von Leipzig gelegen  
sie wird unter die  
schöneste Stadt in  
Teutschland gezehlet  
der Größe nach wird  
sie Angeseht mit Aus-  
spung 300000000  
heißt sie auch für sehr  
gut ob zwar ihre Be-  
festigung nur besteht  
von allen Bauwer-  
ken ausser den Ge-  
bäuden wollen ge-  
bet werden. Es gehet  
auch in dieser Stadt  
viel Handlung u. viel  
Kaufmannschaft  
sie hat 3 Thore und  
die Bischoffliche Haupt-  
Kirchen der Dom 8. To-  
bann in der Insel über  
der Oder, so die Catho-  
liche inen haben, wohl  
zu sehen und so man  
dann ein Dom-Herr  
steht wird entweder sein  
Gewölbe in der Kirchen  
zugemacht, oder darin  
nen eine Role finden.  
Aber aber es läuft eine  
Glocke von sich selbst  
ferner ist auch die  
Kirch zum H. Creutz  
schau.

In der Stadt ist die  
Pfarre Kirche zu St. Eli-  
sabeth denen Evange-  
lischen die große  
Glocke hatte in ihren  
um 1600 in Breslau  
er. Es ist bei St. Mariae  
Magdalene Pfarr-  
Kirch ist eine Bran-  
schliche Schul, Unter-



schiedlich mehr ander-  
rer Kirchen u. Clogter  
nicht zu gedenken  
Von Weiblichen Ge-  
bäuden ist zu sehen Das  
Königliche Burgo Das  
Rath Haus Die Zey-  
Zeug Häuser Die Korn-  
händler die Wäge des  
Kauflhaus u. die Wasler-  
Kunften

Ob sonst schon die  
Evangelisch und Catho-  
liche Religion hier un-  
ter mengel ist doch der  
Rath der ersten zu ge-  
than. Als 1702 aber hi-  
erst die Catholische  
endlich dahingebracht  
das 1702 Eine Uni-  
versität zu hier, ange-  
leat worden, welche  
nach einiger Meinung  
denen Evangelischen  
wenig nützlich gebracht  
war. Sondern von dieser  
Vornehmen Stadt zu ge-  
denken wurde. Zu ge-  
denken nicht, per wies  
sens ab, an die aus-  
führliche Beschreibung.

## Erklärung der Buchstaben und Ziffern

- a. St. Elisabeth.
- b. St. Barbara.
- c. Rath Haus.
- d. St. Maria Magdalena.
- e. St. Dorothea.
- f. H. Leichnam.
- g. St. Hieronymus.
- h. St. Christophorus.
- i. St. Margarethe.
- k. St. Bernhardin.
- l. St. Clemens.
- m. zum H. Geist.
- n. St. Vincentius.
- o. St. Clara.
- p. St. Mathias.
- q. St. Agnes.
- r. Katherin Burg.
- s. der Sand.
- t. der Dom.
- u. St. Johannes.
- v. H. Creutz.
- w. St. Petri und Pauli.
- x. St. Martinus.
- y. Maria.
1. Anna.
2. St. Trinität Jungfr.
3. Zey Haus.
4. Neustadt.
5. St. Catharina.



1. Miejscowość

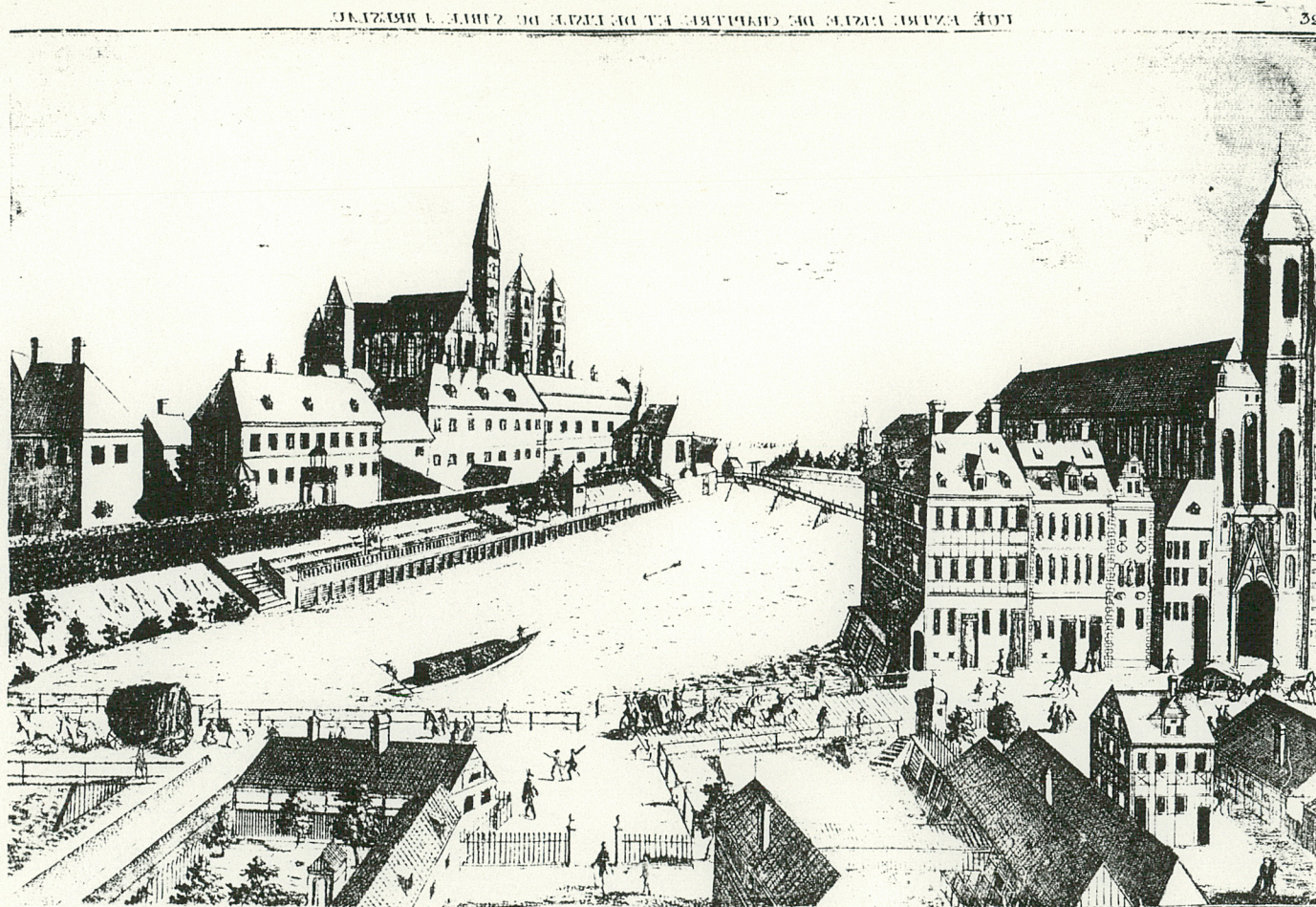
WROCŁAW

2. Obiekt

MOST DROGOWY  
MŁYŃSKI POŁUDNIOWY

3. Zawartość wkładki ( nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego )

dokumentacja ikonograficzna i rysunkowa Verte !

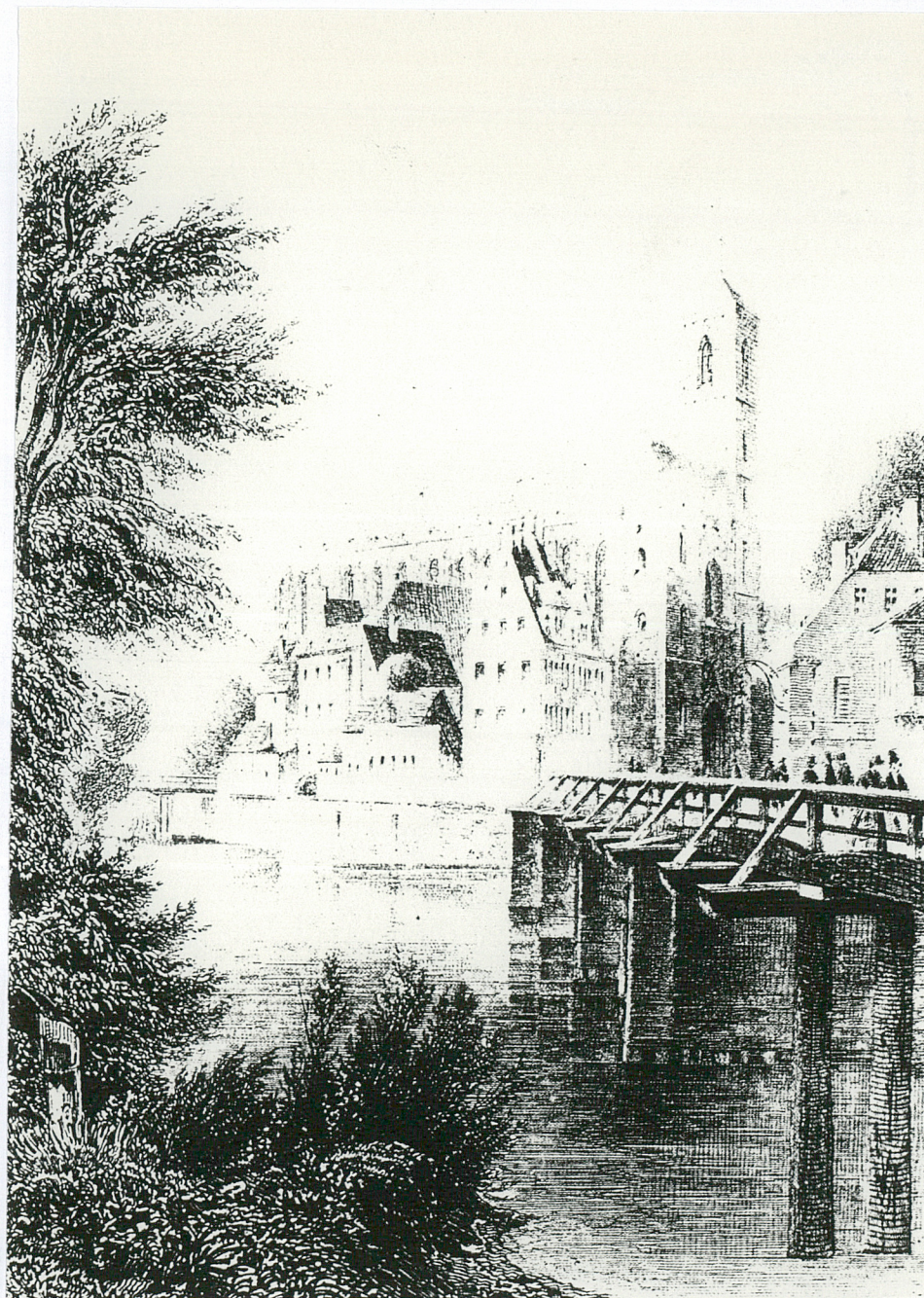


Wkładkę założył: mgr inż. Leszek Budych 30 stycznia 1995 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSIDZT S. Januszewski

Mosty Młyńskie według rysunku Fryderyka Bernarda Wernera grafika wykonana po 1760 r.





Wyspa Piasek od północy, na pierwszym planie Most Młyński. Grafika Ludwika Rohbocka z 1832 r.



1. Miejscowość

WROCŁAW

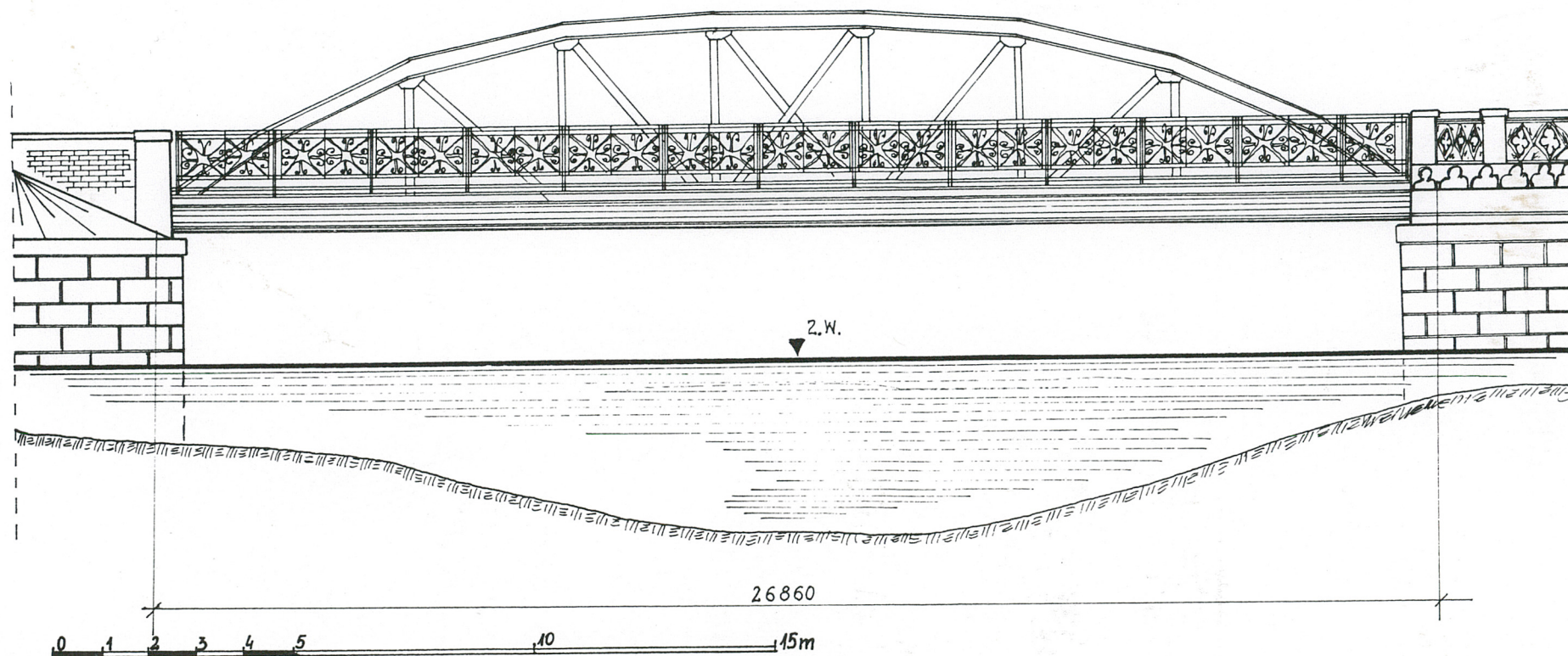
2. Obiekt

MOST DROGOWY  
MŁYŃSKI POŁUDNIOWY

3. Zawartość wkładki ( nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego )

dokumentacja rysunkowa Verte !

## WIDOK Z BOKU

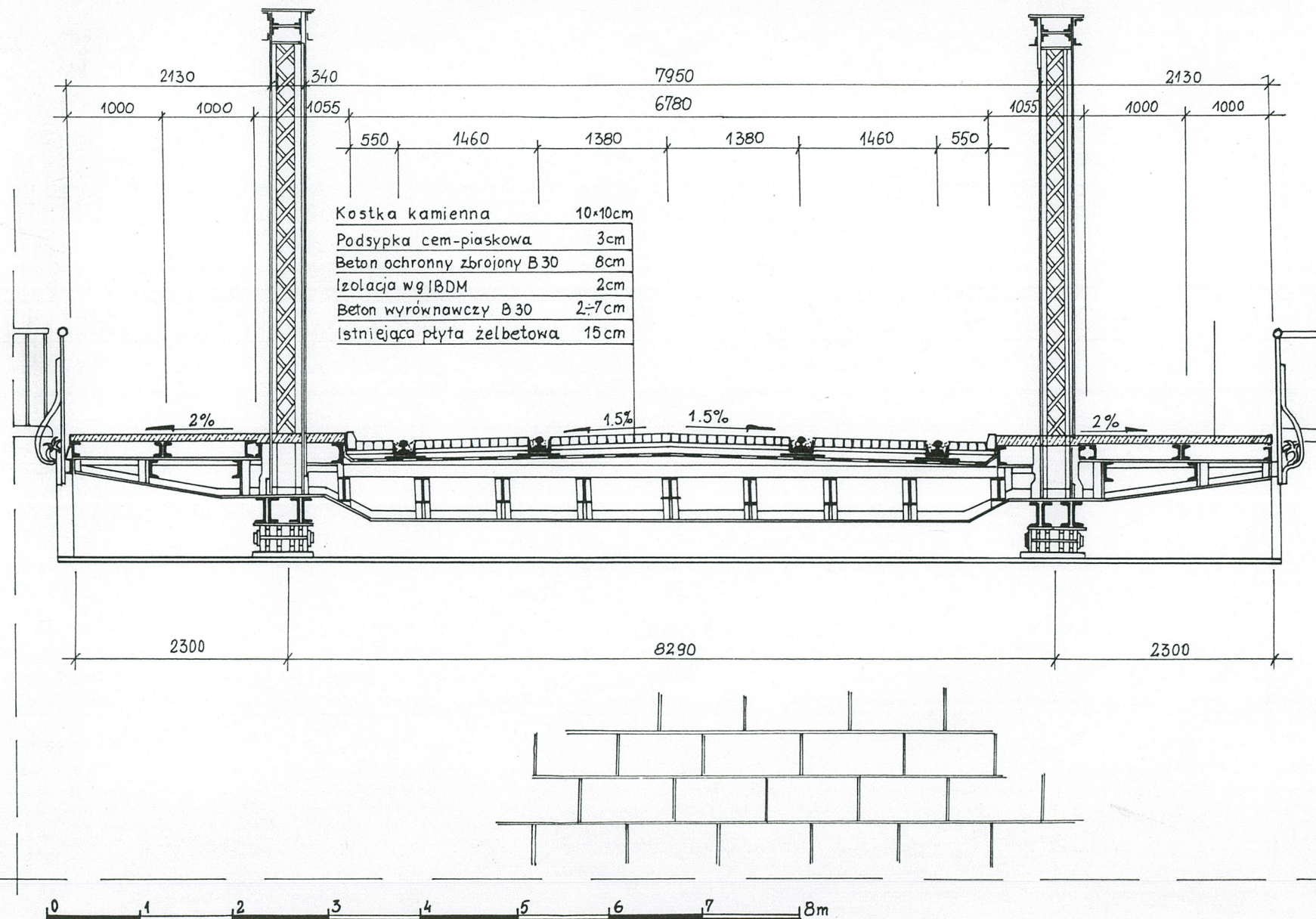


Wkładkę założył: mgr inż. Leszek Budych 30 stycznia 1995 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSIDZT S. Januszewski



# PRZEKRÓJ POPRZECZNY





1. Miejscowość

**WROCŁAW**

2. Obiekt

**MOST DROGOWY  
MŁYŃSKI POŁUDNIOWY**

3. Zawartość wkładki ( nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego )

dokumentacja fotograficzna Verte !



1. Widok mostu od strony dolnej wody, neg. 400/106/1

2. Widok mostu od górnej wody, neg. 400/104/5

3. Przyczółek od strony Wyspy Piasek, neg. 400/103/1

Verte !



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

Miejsce przechowywania negatywów: BSIDZT S. Januszewski





4. Pas górny dźwigara kratowego, neg. 400/105/4



5. Węzeł w pasie górnym, neg. 400/105/2



6. Przyczółek od strony Wyspy Młyńskiej, neg. 400/105/5



1. Miejscowość

**W R O C Ł A W**

2. Obiekt

**MOST DROGOWY  
MŁYŃSKI POŁUDNIOWY**

3. Zawartość wkładki ( nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego )

dokumentacja fotograficzna Verte !



7. Kamieniarka skarp Wyspy Młyńskiej, neg. 400/304/6

8. Poręcz od strony dolnej wody, neg. 400/105/3

9. Skrajny słupek poręczy z z nazwą mostu "Gneisenau"  
i datą budowy 1885, neg. 400/286/3

10. Skrainv wezeł pasa górnego, neg. 400/105/1

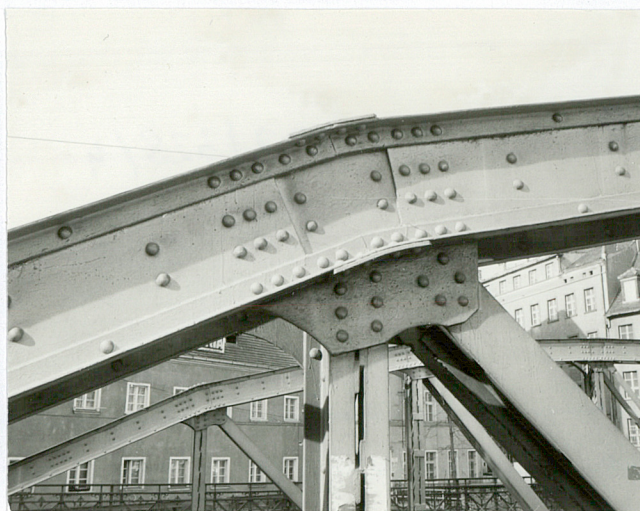
Wkładkę założył: mgr inż. Leszek Budych 30 stycznia 1995 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSIDZT S. Januszewski





11. Widok mostu od strony Wyspy Piasek,  
neg. 400/328/1



12. Węzeł pasa górnego, neg. 400/328/4



13. Poręczce, neg. 400/328/2



14. Kamienna poręcz na tarasie widokowym Wyspy Młyńskiej,  
neg. 400/330/1



15. Kamieniarka od strony wody, neg. 400/330/2



1. Miejscowość

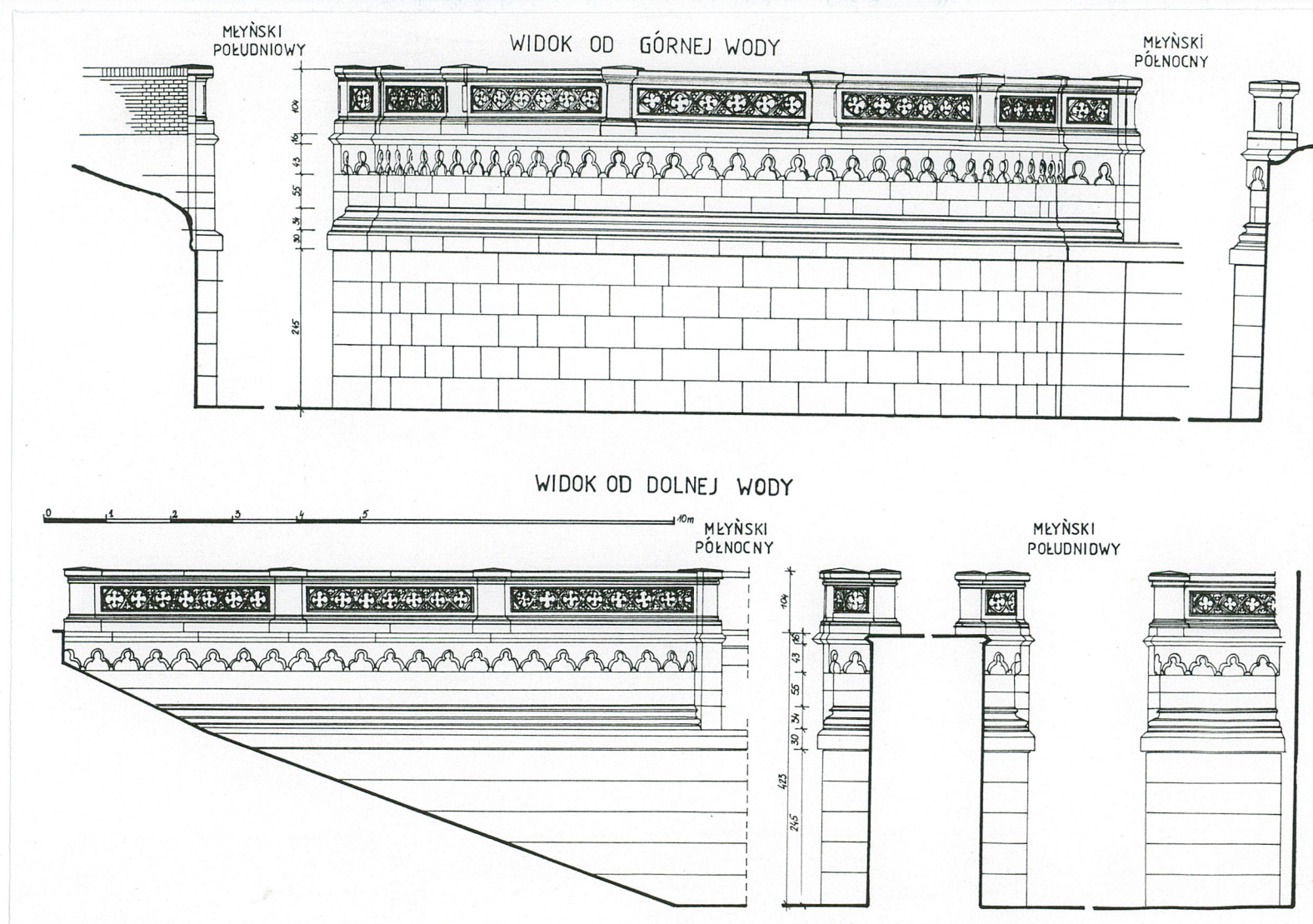
**WROCŁAW**

2. Obiekt

**MOST DROGOWY  
MŁYŃSKI POŁUDNIOWY**

3. Zawartość wkładki ( nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego )

dokumentacja rysunkowa Verte !



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

Miejsce przechowywania negatywów: BSIDZT S. Januszewski