

1. Obiekt

**MOST DROGOWY "MŁYŃSKI PÓŁNOCNY"**

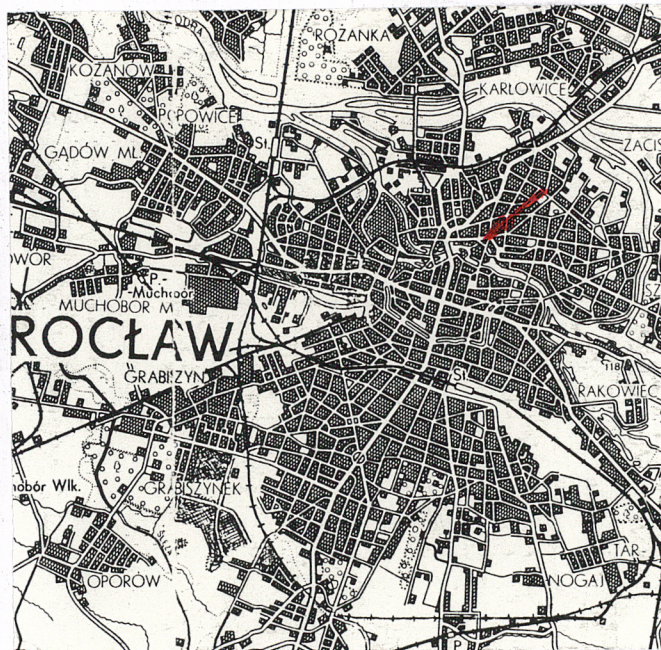
2. Czas powstania

1885

3. Miejscowość

**WROCLAW**

11. Widok mostu od strony Ostrowa Tumskiego, neg. 400/285/6, dźwigary kratowe, jezdnia i chodniki, neg. 400/328/5, orientacja, sytuacja.



4. Adres

Ul. Św. Jadwigi  
nad Odra 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

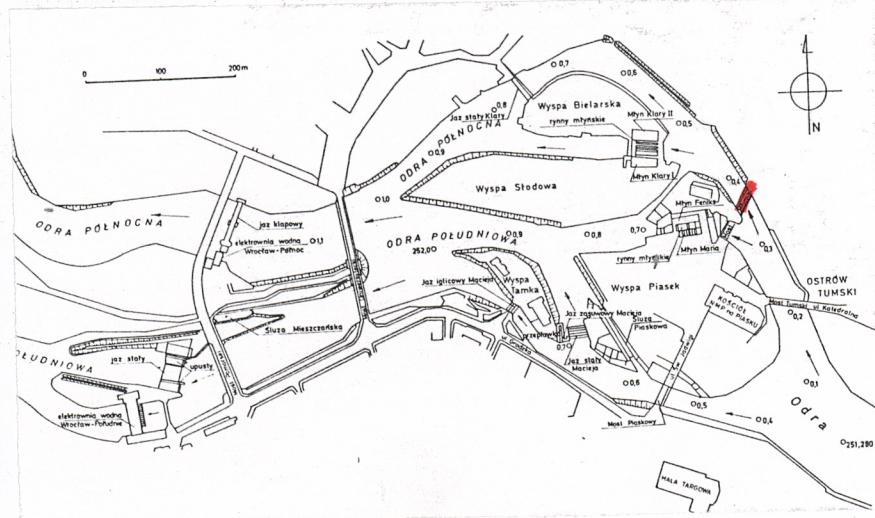
9. Użytkownik i jego adres  
Zarząd Dróg i Komunikacji  
Wrocław  
ul. Długa 49  
tel. 55-90-76

10. Rejestr zabytków

Nr 829/Wm

data 15.10.1976 r.

A/1650/329/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 Wratislaviensis*" (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, wnętrza, wyposażenie, instalacje )

Most położony jest w ciągu ul. Św. Jadwigi nad Odrą Północną. Łączy Wyspę Młyńską z prawobrzeżnym Wrocławiem. Służy jako połączenie komunikacyjne dla ruchu kołowego, tramwajowego (dwa tory) i pieszego.

**Konstrukcja i materiał.** Most jednoprzęsłowy o dźwigarach kratowych "z jazdą dołem" z obustronnymi chodnikami, posadowiony w skośie do osi rzeki (kąt 58° 54'). 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 36,130 m. Rozpiętość teoretyczna 35,600 m. Rozstaw osiowy dźwigarów wynosi 8,290 m, a maksymalna wysokość (maksymalne wyniesienie paraboli) 5,180 m. Kratownica typu N, statycznie wyznaczalna. Most jest górą otwarty (bez tężnika wiatrowego górnego). Dźwigar kratowy posiada dziesięć pól po 3,40 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. Wysokość podłużnic skrajnych wynosi 300 mm, 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 - 2,13 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 warstwę 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 podłwiece 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. Kubatura</b>  długość - 36,60 m szerokość - 12,89 m szerokość jezdni - 6,84 m szerokość chodników - 2 x 3,025 m rozpiętość przęseł - 35,60 m	<b>15. Powierzchnia użytkowa</b>  447,10 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> 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 naśladowania. W 1945 r. mosty zostały uszkodzone. Z chwilą zakończenia działań wojennych odbudowano je tymczasowo z pomostem wykonanym w konstrukcji drewnianej. Remont kapitalny przeprowadzono w 1956 r. Projekt remontu przygotował inż. Andrulewicz. Wzmocniono pasy dolne dźwigarów kratowych, pomalowano konstrukcję do poziomu jezdni. Wykonano nawierzchnie z odzyskanej kostki drewnianej przykrytej dywanikiem bitumicznym na płycie żelbetowej. Na mostach ułożono tory tramwajowe. Od 1956 r. na mostach prowadzono jedynie prace konserwacyjne i zabezpieczające. Ze względu na bardzo zły stan mostu w 1990 r. przeprowadzono remont modernizując nawierzchnię i wykonując nowe zabezpieczenia antykorozyjne. Zaprojektowano nową poręcz o wysokości 110 cm ponad poziom chodnika. Nowa poręcz jest wiernym odtworzeniem poręczy z okresu budowy mostu. Wykonano projekt i przeprowadzono zgodnie z wymogami konserwatorskimi remont kamieniarki mostu. Projekt remontu mostu wykonał w 1989 r. inż. Romuald Siepisiak, a konserwacji kamieniarki arch. A. Ryś i inż. K. Surmacz. 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>  Po remoncie w 1992 r. most pozostaje w dobrym stanie technicznym. Elementy stalowe mostu pokryte powłokami malarskimi. Stan nawierzchni dobry.	
		<b>20. Najpilniejsze postulaty konserwatorskie</b>  Most kwalifikuje się do objęcia ochroną prawną.  Opracować kompleksowy program zagospodarowania otoczenia mostu, z uwagi na fakt że funkcjonuje w obszarze cywilizacyjnym nasycenym dziełami techn. o wysokiej randze zabytkowej (np. młyny, śluza, jazy, nabrzeża).  - wykonać na moście oświetlenie zgodnie z przygotowanym w 1991 r. projektem  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. Rabiega, A. Wysokowski, Opinia w sprawie przydatności do dalszej eksploatacji mostu Młyńskiego Północnego 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. Siepiak, Remont kapitalny mostu Młyńskiego Północnego we Wrocławiu, Wrocław 1989, w: archiwum MZDiK Wrocław,
- A. Ryś, K. Surmacz, Projekt techniczny remontu i konserwacji zabytkowej kamieniarki Mostu Młyńskiego, 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 )**

- M. Łagiewski, Mosty Wrocławia, Wrocław 1989
- E. Małachowicz, Wrocław na wyspach, Wrocław 1992
- Odra we Wrocławiu, pod red. O. Czernera, Wrocław 1984

**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 i ikonograficzna

nr 2/3 - dokumentacja ikonograficzna i rysunkowa

nr 4/6 - dokumentacja fotograficzna



1. Miejscowość <b>W R O C Ł A W</b>	2. Obiekt <b>MOST DROGOWY MŁYŃSKI PÓŁNOCNY</b>	3. Zawartość wkładki ( nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego ) dokończenie opisu rubryki 12 i 13
----------------------------------------	-------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------

## 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 przęseł 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 przęseł. Ze stalową konstrukcją przęseł 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 nakrywami. Balustrady ozdobione są neogotyckim ornamentem w formie czterolistnej kończyny. Na całej długości przęseł poprowadzona jest ozdobna stalowa bariera zakończona kamiennymi słupkami.

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

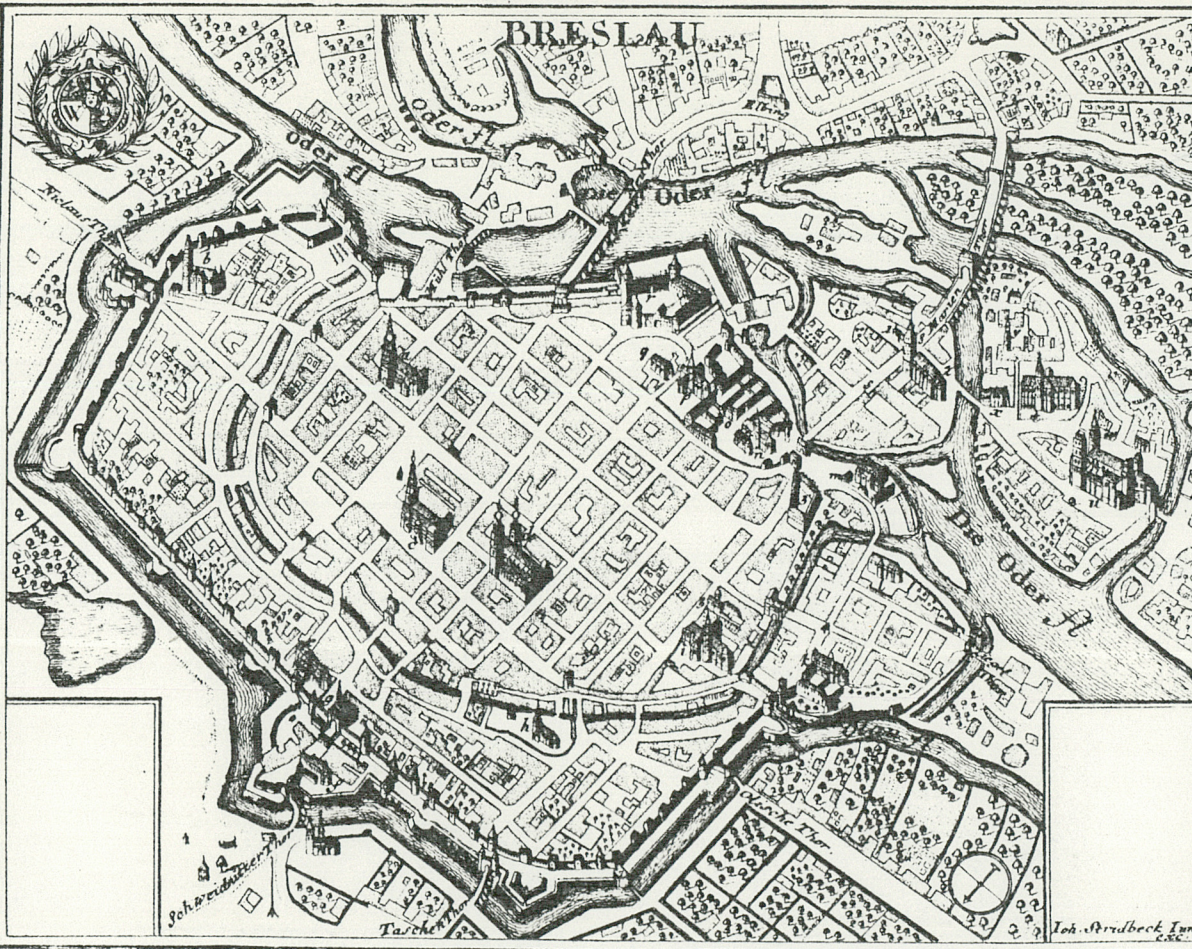
Miejsce przechowywania negatywów: BSIDZT S. Januszewski



# BRESLAU

ist die Hauptstadt des  
ganzen Landes Schle-  
sien an der Oder u. Olan-  
weiche beide Flüsse  
hier zusammen fließen  
zu einem schönen ebenen  
Lande 32 Meil. von Haag  
44 von Wien 80 von Cra-  
covie 200 von Polen und 44  
von Leipzig gelegen  
sie wird unter die  
schönste Städte in  
Teutschland gezehlet  
der große nach wird  
sie angesehen mit Auge-  
spurg dererlichen, mag  
sie die auch für sehr  
stet ob zwar ihre Be-  
festigung nicht  
von allen Bauver-  
ständern wollen gelo-  
bet werden. So giebet  
auch in dieser Stadt  
eine Handlung u. viel  
einnehme Kauffleute  
die hat 6 Thore und sein  
die Bischoffliche Haupt-  
Kirchen der Dom s. To-  
mann in der Insel über  
der Oder, so die Catholi-  
sche innen haben, wohl  
zu sehen und so man  
sich ein Dom-Herr ste-  
hen wird entweder sein  
Gewölbe in der Kirchen  
zusammacht, oder darun-  
ter eine Röhre finden,  
oder aber es leidet eine  
Glocke von sich selbst  
ferner ist auch die  
Kirch zum H. Creutz  
bedeutend.

In der Stadt ist die  
Plan-Kirche zu s. Eli-  
sabeth denen Evan-  
gelischen die große  
Glocke hatte in ihren  
um 1700 s. Breslau  
s. Kien bei s. Maria  
Magdalena Pfarr-  
Kirch ist eine Evan-  
gelische Schul, Unter-



chiedlich mehr ander-  
er Kirchen u. Closter  
nicht zu gedenken  
Von Wollweber Ge-  
bürgen ist zu sehen Die  
Königliche Burg Das  
Rath-Haus Die zwei  
Zeug-Häuser Die Korn-  
häuser die Waage das  
Kauffhaus u. die Wasler-  
Kunsten.

Ob schon schon die  
Evangelisch und Catho-  
liche Religion hier in  
der Menge ist doch der  
Rath der ersten zu ge-  
hen. Als 1702 aber  
habe die Catholische  
endlich dahingebraucht  
das 1702 Eine Uni-  
versität aufgerichtet  
gelegt worden, welche  
nach einiger Meinung  
denen Evangelischen  
wenig nützlich gebracht  
ward. Von diesen  
vornehmen Stadt zu ge-  
denken wäre leider der  
Raum nicht, vor uns  
sich ab, an die aus-  
führliche Beschreibung.

## Erklärung der Buchstaben und Ziffern

- a s. Elisabeth.
- b s. Barbara.
- c Rath-Haus.
- d s. Maria Magdalena.
- e s. Dorothea.
- f s. Hieronymus.
- g s. Christophorus.
- h s. Abrecht.
- i s. Bernhardin.
- k s. Clemens.
- m zum H. Geist.
- n s. Vincentius.
- o s. Clara.
- p s. Matthias.
- q s. Agnes.
- r Kaiserl. Burg.
- s der Land.
- t der Dom.
- u s. Johannes.
- v H. Creutz.
- w s. Petri und Pauli.
- x s. Martinus.
- y Maria.
- 1 s. Anna.
- 2 Erst-Tausend Jungfr.
- 3 Zeug-Haus.
- 4 Neustadt.
- 5 s. Catharina.

Plan Wrocławia przygotowany przez Jana Stridbecka przed 1727 r.



1. Miejscowość

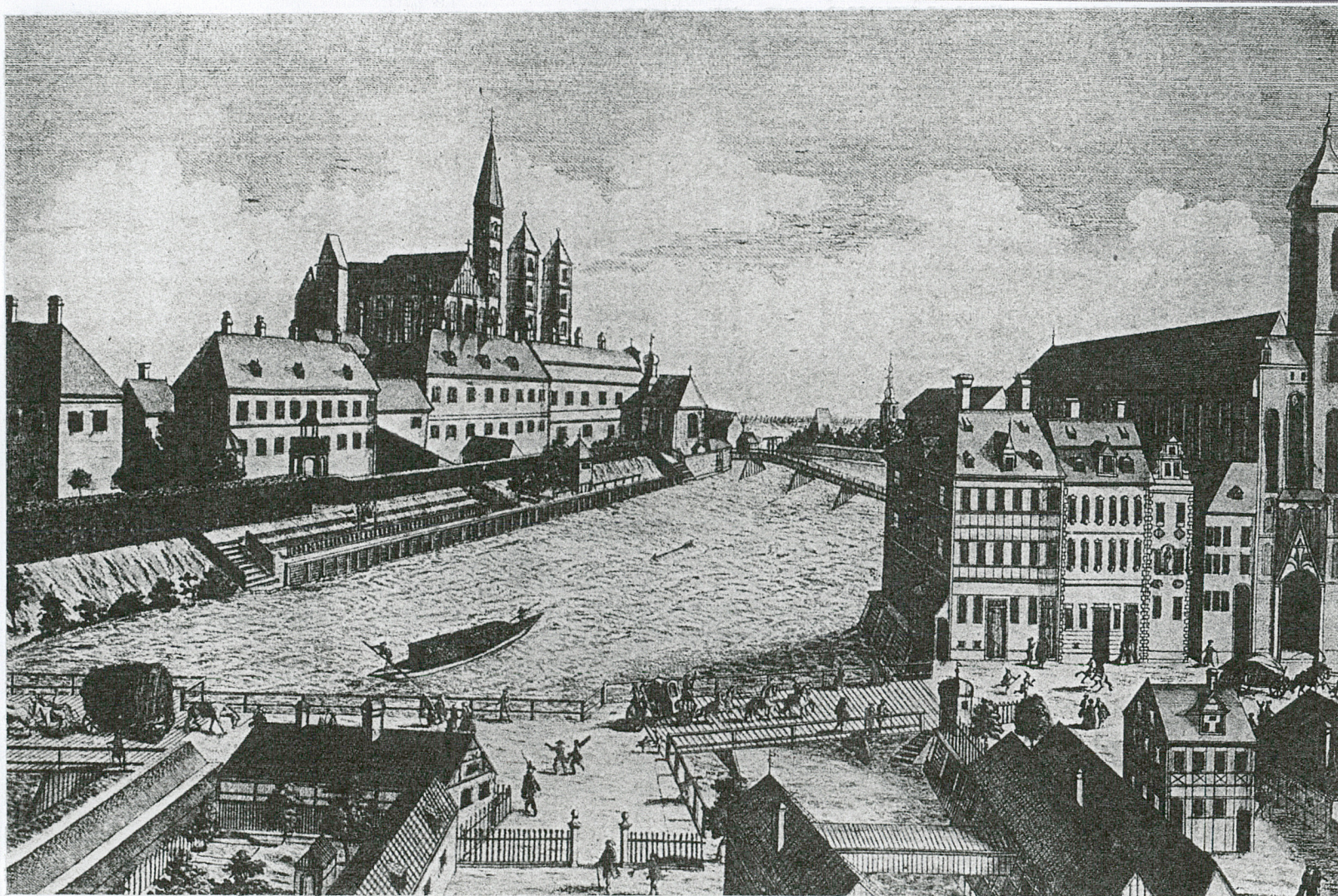
**WROCŁAW**

2. Obiekt

**MOST DROGOWY  
MŁYŃSKI PÓLNOCNY**

3. Zawartość wkładki ( nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego )

dokumentacja ikonograficzna i rysunkowa Verte !

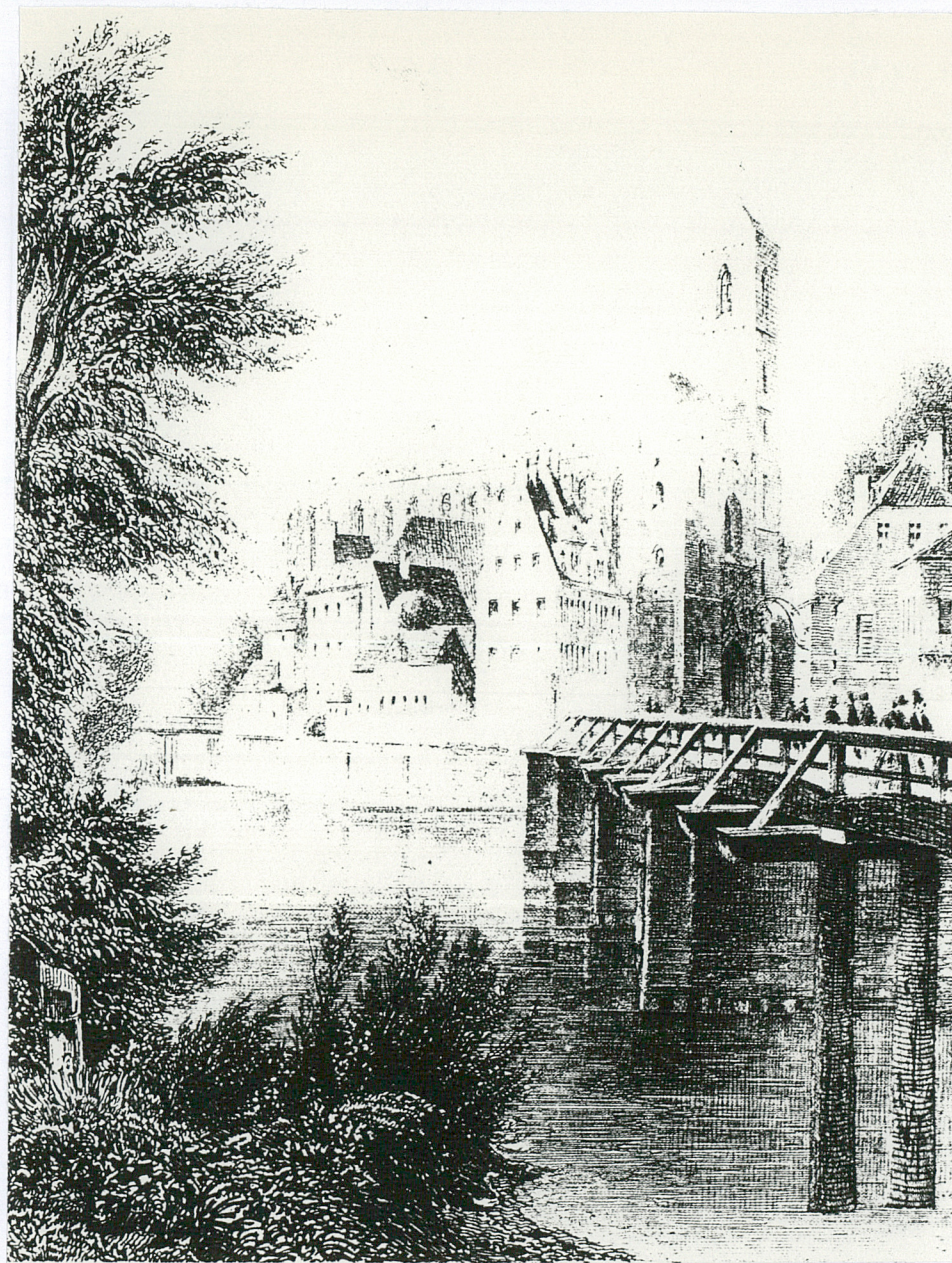


Wkładkę założył: mgr inż. Leszek Budych 30 stycznia 1995 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSiDZT S. Januszewski

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



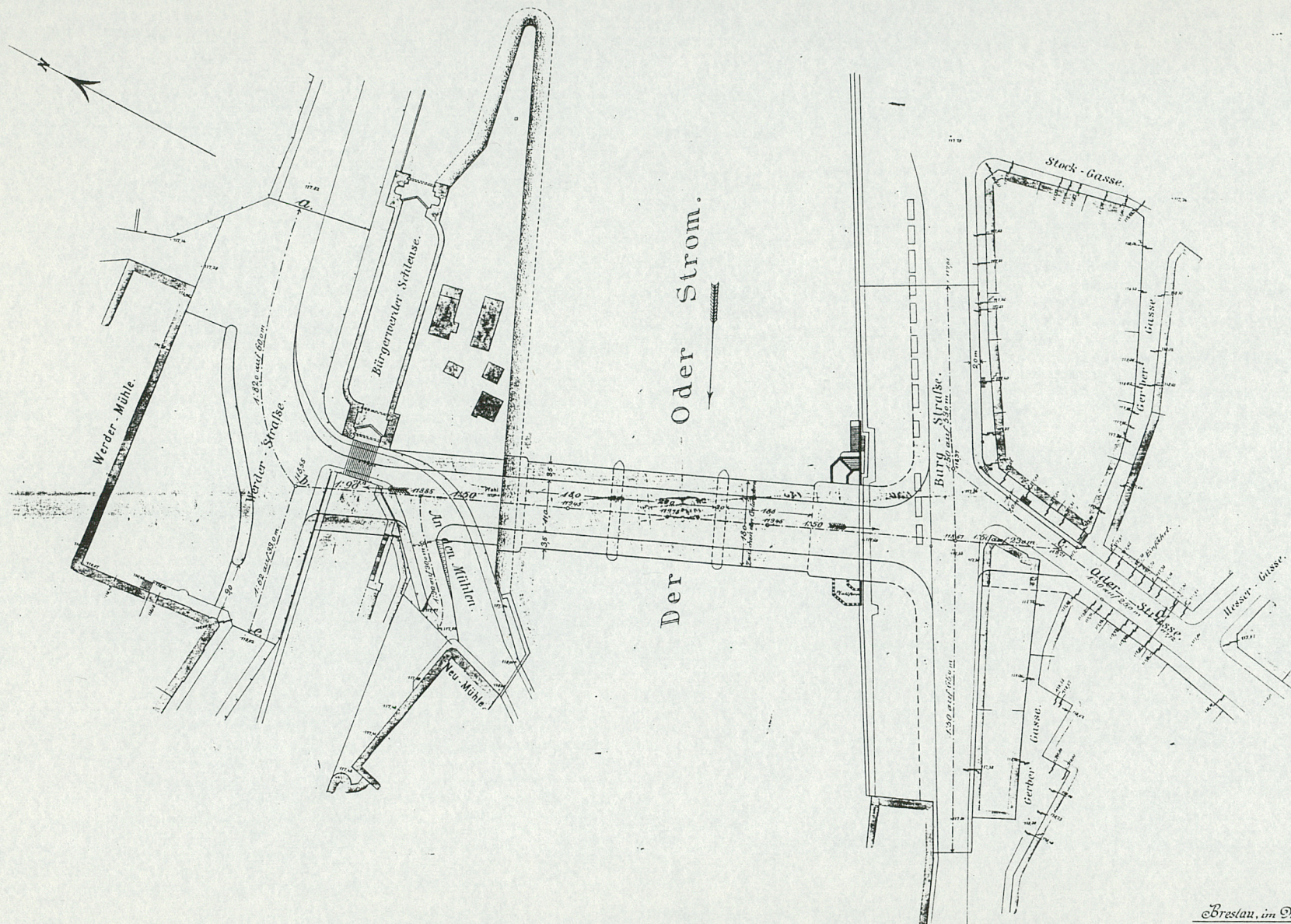


Wyspa Piasek od północy, na pierwszym planie Most Młyński. Grafika Ludwika Rohbocka z 1832 r.



# Lageplan für den Neubau der Werderbrücke.

Blatt 1.



Genehmigt nach Massgabe d.  
Bauscheines P 12276  
Breslau, d. 10. Juni 1902  
Stadt. Baupolizei-Verwaltung



Maßstab 1:500.



Lediglich in baupolizeilicher  
Hinsicht technisch geprüft.  
Breslau, d. 10. Juni 1902.  
Polizei-Bauinspektion I.

*Handwritten signature: J. W. W.*

Breslau, im Mai 1902.

Der Stadtbaurath: Der Regierungsbaumeister.

*Handwritten signature: W. Grunke*



1. Miejscowość

WROCŁAW

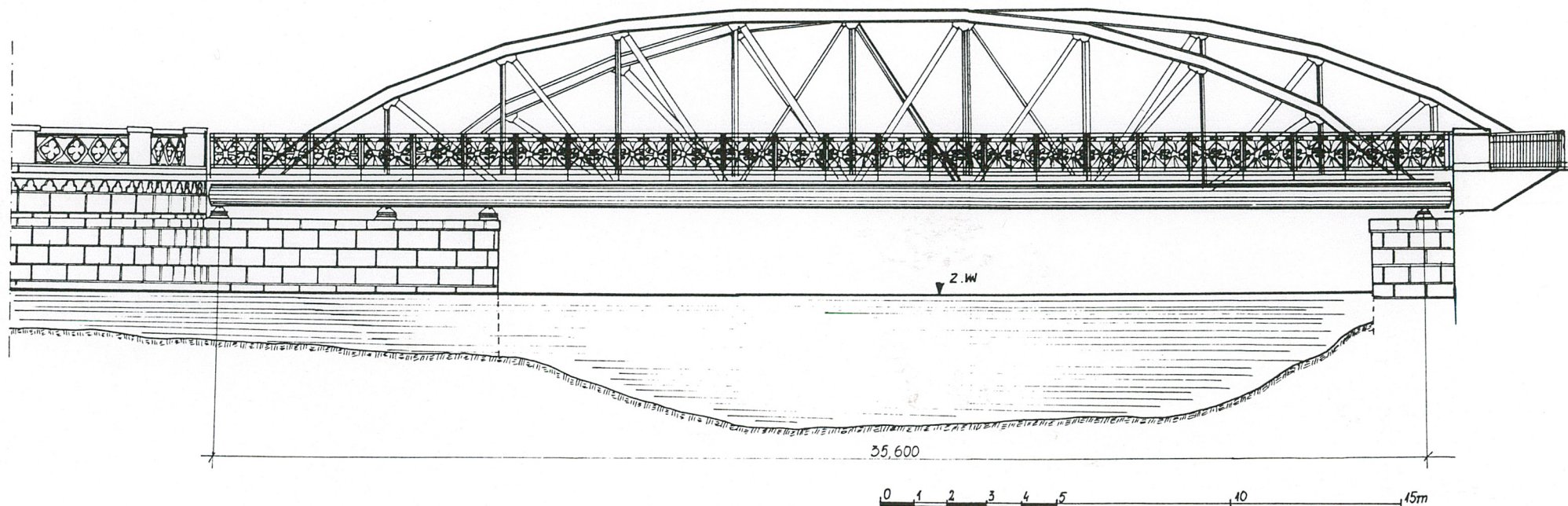
2. Obiekt

MOST DROGOWY  
MŁYŃSKI PÓLNOČNY

3. Zawartość wkładki ( nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego )

dokumentacja rysunkowa Verte !

## WIDOK Z BOKU



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

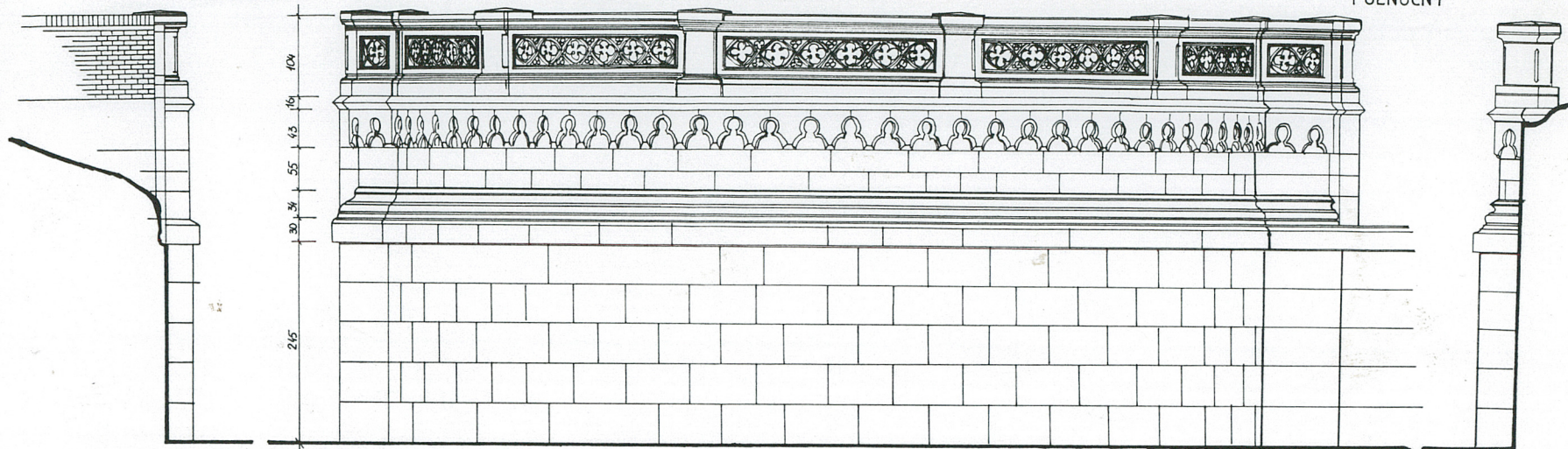
Miejsce przechowywania negatywów: BSIDZT S. Januszewski



MŁYŃSKI  
POŁUDNIOWY

WIDOK OD GÓRNEJ WODY

MŁYŃSKI  
PÓŁNOCNY

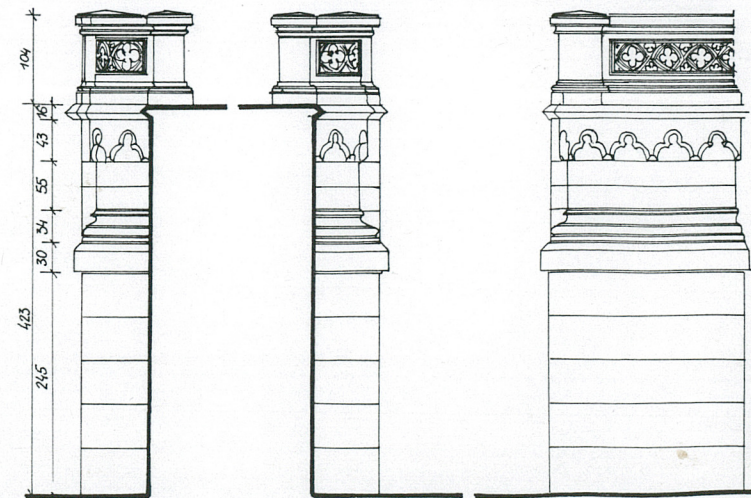
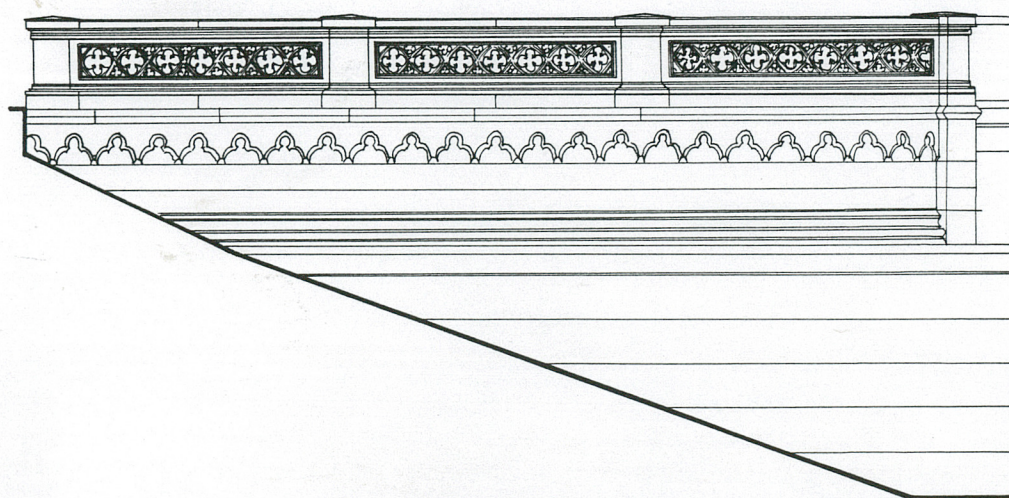


WIDOK OD DOLNEJ WODY

0 1 2 3 4 5 10m

MŁYŃSKI  
PÓŁNOCNY

MŁYŃSKI  
POŁUDNIOWY





1. Miejscowość

**WROCŁAW**

2. Obiekt

**MOST DROGOWY  
MŁYŃSKI PÓLNOCNY**

3. Zawartość wkładki ( nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego )  
dokumentacja fotograficzna Verte !



1. Widok nostów Młyńskich z mostu Tumskiego neg. 400/107/2

2. Widok mostu od wschodu, neg. 400/102/1

3. Dźwigary kratowe, jezdnia i chodniki, neg. 400/103/5

Verte !



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

Miejsce przechowywania negatywów: BSiDZT S. Januszewski





4. Przyczółek prawobrzeżny od strony górnej wody, neg. 400/104/3



5. Przyczółek prawobrzeżny, kamieniarka skrzydeł i bariery, neg. 400/286/1



6. Konstrukcja pomostu i podwieszenia rurociągów, neg. 400/286/2



1. Miejscowość

**WROCŁAW**

2. Obiekt

**MOST DROGOWY  
MŁYŃSKI PÓLNOČNY**

3. Zawartość wkładki ( nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego )

dokumentacja fotograficzna Verte !



7. Widok mostu z boku od strony ul. Św. Marcina, neg. 400/103/4

8. Kamienna bariera i stalowa poręcz od strony ul. Św. Marcina, neg. 400/104/1

9. Dźwigary kratowe, i skrajny słupek bariery od strony Wyspy Młyńskiej, neg. 400/104/2  
Verte !

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

Miejsce przechowywania negatywów: BSiDZT S. Januszewski







10. Kamienna bariera tarasu widokowego na Wyspie Młyńskiej, neg. 400/104/4



11. Kamieniarka Wyspy Młyńskiej, neg. 400/102/3



11. Kamienna bariera tarasu widokowego na Wyspie Młyńskiej  
od strony wody, neg. 400/102/2



1. Miejscowość

**WROCŁAW**

2. Obiekt

**MOST DROGOWY  
MŁYŃSKI PÓLNOČNY**

3. Zawartość wkładki ( nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego )

dokumentacja fotograficzna Verte !



12. Widok mostu od górnej wody, neg. 400/329/5

13. Kamieniarka przyczółka od strony Wyspy Młyńskiej, neg. 400/329/2

14. Dźwigar kratowy i zewnętrzny chodnik, neg. 400/329/4

15. Widok mostu od dolnej wody, neg. 400/329/1

16. Stalowa poręcz wzorowana na oryginalnej z 1885 r, neg. 400/329/3

Verte !

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

Miejsce przechowywania negatywów: BSiDZT S. Januszewski





# PRZEKRÓJ

