

1. Obiekt

(B. URÓLEWSKI)

MOST DROGOWY "Im. Gen. W. SIKORSKIEGO"

2. Czas powstania

1875

3. Miejscowość

WROCLAW

11. Widok mostu od strony górnej wody, neg. 400/299/6, 400/363/4, sytuacja, orientacja



4. Adres

ul. Mostowa
rz. Odra Południowa

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

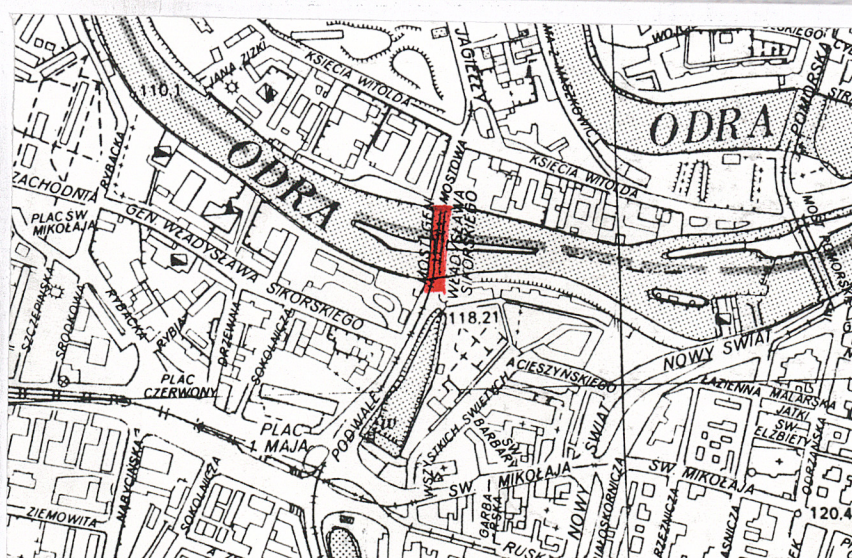
8. Właściciel i jego adres

Gmina Wrocław

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

10. Rejestr zabytków

Nr 333 data 15.10.1976



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. Most Władysława Sikorskiego zwany w okresie powojennym Legnickim wybudowano w 1875 r. Nazwano go wtedy Królewskim, które to miano nosił do tamtej pory inny most. Wybudowany w 1822 r. pierwszy żelazny most we Wrocławiu usytuowany na fosie u wylotu dawnej Bramy Mikołajskiej w rejonie dzisiejszego pl. 1 Maja. Został on zlikwidowany po zasypaniu fosy miejskiej.

O kształcie mostu decydują stalowe kratownice o górnym pasie parabolicznym, które oglądane z daleka wyglądają jak dwa łuki. Łuki dodatkowo stężono wiatrownicami które tworzą ażurowe zadaszenie mostu.

Most Sikorskiego należy do najstarszych żelaznych mostów Wrocławia. Składa się z dwu przęseł kratowych, wspartych na filarze nurtowym. Ze stalową konstrukcją przęseł 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.

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

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

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 przeseł w świetle podpór 2 x 44,45 m.

Przęsła. Konstrukcję nośną mostu (dźwigary) stanowią dla każdego przęsła, dwie stalowe kratownice, górnoparaboliczne o pasach dwuściankowych, rozpiętości teoretycznej 46,41 m. Dźwigar kratowy posiada dziewięć pól w tym dwa skrajne po 4,55 m, pozostałe po 5,33 m. Pasy wykonane są z blach i kątowników. Przekrój pasa górnego składa się z dwóch blach pionowych 625 x 13 mm, blachy poziomej 730 x 13 mm, czterech narożnych kątowników 90 x 90 x 13 i dwóch par kątowników 120 x 120 x 13 umieszczonych od wewnątrz w połowie wysokości ścianek pomiędzy którymi przebiega ciągle skratowanie z płaskowników. Pas dolny składa się z dwóch niepowiązanych gałęzi. Każda wykonana jest z dwóch blach pionowych 560 x 13 i 495 x 13 mm oraz dwóch kątowników 150 x 150 x 14 i 75 x 75 x 12. Krzyżulce pierwotnie wiotkie wykonane z dwóch oddzielnych płaskowników o grubości 13 mm, szerokości 150, 165, 195 i 105 mm zostały usztywnione przez dospawanie do każdej gałęzi teowników 50 x 50 i powiązanie ich co 60 cm przyspawanymi przewiązkami. Nieusztywnione pozostały tylko podwójne, skrzyżowanie przekątne w polach środkowych. Wszystkie słupki kraty posiadają jednakowe przekroje, złożone z par kątowników 130 x 130 x 2 powiązanych skratowaniem. Pasy górne obu dźwigarów powiązane są górnym kratowym tężnikiem wiatrowym i ramami portalowymi.

Konstrukcja pomostu jezdni i chodników. Pomost oparty jest na pasie dolnym dźwigarów głównych. Składa się z rusztu złożonego z pełnościennych, nitowanych podłużnic i poprzecznic. Podłużnice pod jezdnią rozmieszczone są w odstępach 1,287 m, a na końcach wsporników wyprowadzonych z poprzecznic w odległościach 1,70 m od osi dźwigarów głównych. Podłużnica pod jezdnią składa się ze środka o przekroju 560 x 12 mm i kątowników pasowych 60 x 60 x 10, a skrajna ze środka o przekroju 470 x 10 mm oraz kątowników 80 x 80 x 10. Poprzecznica o rozpiętości teoretycznej równej odstępowi dźwigarów głównych t. j. 9,10 m z obustronnymi wspornikami po 1,68 m posiadały pierwotnie przekrój dwuteowy złożony ze środka o wymiarach 640 x 13 mm, kątowników w pasie górnym 80 x 80 x 12 a w pasie dolnym 100 x 100 x 12 oraz obustronnych nakładek o przekrojach 300 x 14 mm. Przekroje te zostały wzmocnione przez przynitowanie do pasów dolnych dwuteowych elementów spawanych o wysokości 400 mm, wykonanych z kątowników i blach z przynitowaną nakładką dolną o przekroju 300 x 20 mm. Wzmocnione zostały też połączenia poprzecznic z dźwigarami głównymi przez dodanie w każdym po 6 nitów jednociętych o średnicy 26 mm. Na belkach poprzecznych i podłużnych ułożono blachy zebrowane wypełnione betonem konstrukcyjnym zbrojonym siatką z prętów o średnicy 8 mm. Na warstwie betonu ochronnego ułożono izolację z 1 cm warstwy mastyksu oraz wylano 12 cm warstwę betonu ochronnego. Nawierzchnię stanowi 5 cm warstwa betonu asfaltowego i 4 cm warstwa asfaltu lanego. Nawierzchnię na chodnikach stanowią płyty chodnikowe, wykonane jako prefabrykowane żelbetowe o grubości 10 cm. Na płytach chodnika ułożono dywanik asfaltowy o grubości 3 cm.

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.

c.d. patrz: Załącznik nr 1

<p>14. Wymiary długość - 97,60 m szerokość - 12,55 m szerokość jezdni - 6,25 m szerokość chodników - 2 x 3,15 m rozpiętość przęseł - 2 x 46,41 m</p>	<p>15. Powierzchnia całkowita 1224,90 m²</p>	<p>16. Przeznaczenie pierwotne most drogowy</p>	<p>17. Użytkowanie obecne most drogowy w eksploatacji</p>
<p>18. Prace budowlane i konserwatorskie</p> <p>O pracach remontowych i konserwacyjnych prowadzonych przed 1945 r. brak wiarygodnych informacji. Poprzecznice mostu pierwotnie pełnościenne, nitowane o wysokości 660 mm, zostały w 1952 r. wzmocnione przez dodanie pełnościennych belek spawanych, przynitowanych do dolnych pasów poprzecznic pierwotnych. Projekt wzmocnienia wykonał Mostostal Zabrze.</p> <p>W 1986 r. wykonano remont kapitalny mostu. Przebudowano konstrukcję jezdni, zmniejszając jej ciężar. Na zachowanym ruszcie podłużnic i poprzecznic, po ich naprawie i konserwacji wykonano nowy pomost. Pokład z blach nieckowych zastąpiono spawanymi blachami z żebrami poprzecznymi opartymi na podłużnicach. Wykonano nową nawierzchnię na jezdni i chodnikach. Wbudowano nowe torowiska. Wykonano nowe dylatacje i wpusty odwadniające. Całą konstrukcję stalową istniejącego mostu oczyszczono ze starej farby i powierzchniowej korozji przy pomocy płaskowania i pokryto warstwą minii oraz warstwą farby podkładowej i trzema warstwami lakieru zgodnie z projektem kolorystyki. W poręczy wymieniono uszkodzone elementy. Przeprowadzono konserwację kamieniarki podpór.</p>		<p>19. Stan zachowania (fundamenty, ściany zewnętrzne, ściany wewnętrzne, sklepienia, stropy, konstrukcje dachowe, pokrycie dachu, wyposażenie i instalacje)</p> <p>Po pracach remontowych i konserwacyjnych zakończonych w 1986 r. stan techniczny mostu jest dobry. Elementy stalowe mostu pokryte powłokami malarskimi bez widocznych śladów korozji. W kamiennych podporach występują nieznaczne ubytki spoin i widoczne są zacieki. Wymagają napraw bieżących.</p> <p>20. Najpilniejsze postulaty konserwatorskie</p> <p>Most Władysława Sikorskiego jest wybitnym zabytkiem z zakresu budownictwa inżynierskiego i posiada duże walory artystyczne i estetyczne.</p> <p>- prace przy moście prowadzić pod nadzorem Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków</p>	

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

- Projekt techniczny remontu nawierzchni mostu im. Sikorskiego we Wrocławiu sporządzony przez Zakład Budowy Kolei Instytutu Inżynierii Lądowej Politechniki Wrocławskiej w 1969 r. w: archiwum MZDiK,
- L. Danielski, J. Rabiega, Ocena stanu i możliwości modernizacji mostów stalowych na drogach państwowych we Wrocławiu, most im. Sikorskiego-Raporty Instytutu Inżynierii Lądowej, Wrocław 1976, nr 48, w: archiwum MZDiK Wrocław
- Z. Mańko, J. Rabiega, A. Wysokowski, Opinia w sprawie przydatności do dalszej eksploatacji mostu Sikorskiego nad rzeką Odrą w ciągu ul. Podwale we Wrocławiu, Raporty Instytutu Inżynierii Lądowej, Wrocław 1983, nr 3/17, w: archiwum MZDiK Wrocław
- J. Kmita, J. Biliszcuk, Raport o stanie mostów miejskich Wrocławia, Raporty Instytutu Inżynierii Lądowej, Wrocław 1985, nr 30, w: archiwum MZDiK Wrocław
- J. Biliszcuk, Projekt dylatacji na moście Sikorskiego we Wrocławiu, Wrocław 1985, w: archiwum MZDiK,

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 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 13 i dokumentacja rysunkowa
nr 2/4 - dokumentacja fotograficzna

1. Miejscowość W R O C Ł A W	2. Obiekt MOST DROGOWY Im. Gen W. SIKORSKIEGO	3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego) dokończenie opisu rubryki nr 13 i dokumentacja rysunkowa Verte !
--	--	--

Wypożazenie. Dźwigary spoczywają na podporach za pośrednictwem łożysk. Na przyczółkach łożyska styczne z żeliwa, na filarze stałe-przegubowe również z żeliwa. W jezdni między przęsłami (nad filarem) wykonano dylatację stalową. Odwodnienie pomostu (jezdni i chodników) odbywa się za pośrednictwem nieznacznych spadków poprzecznych i podłużnych oraz rowków w płytach kamiennych do otworów w nawierzchni jezdni, przy krawężnikach. Poręcze żeliwne, przed mostem i w osi filara balustrada kamienna z ciosów piaskowca.

Urządzenia obce. Pod każdym z chodników podwieszone są przewody rurowe o średnicy 300 mm w izolacji termicznej. Ponadto na podwieszonych pod wspornikami chodnikowymi pomostach z desek ułożone są kable elektryczne i telekomunikacyjne. Sieć elektryczna trakcji tramwajowej podwieszona na stalowych słupach umieszczonych przy wjazdach na most i w osi filaru na balkonikach. Most oświetlony jest lampami jarzeniowymi przymocowanymi do poziomych rygli stężenia wiatrowego.

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. Przyczółki mostowe zwieńczone są balustradami kamiennymi wykonanymi z piaskowca z granitowymi nakrywkami. Na całej długości przęsła poprowadzona jest ozdobna żeliwna bariera zakończona kamiennymi słupkami.

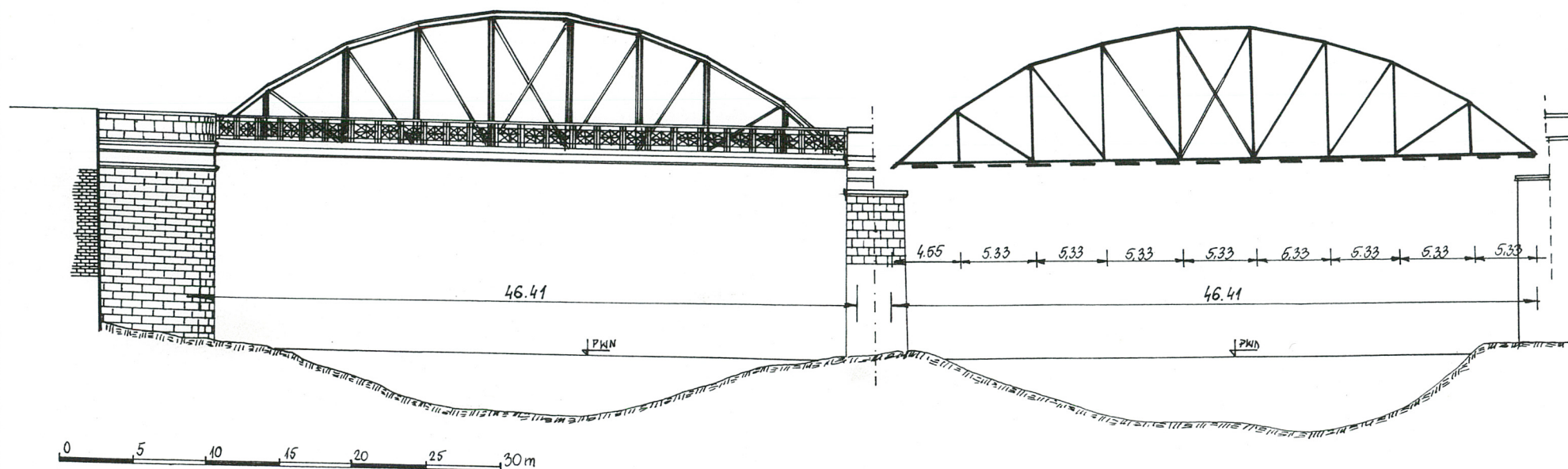
Wkładkę założył: mgr inż. Leszek Budych 30 styczeń 1995 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSIDZT S. Januszewski

MOST im. gen. W. SIKORSKIEGO

WIDOK

PRZEKRÓJ



1. Miejscowość

W R O C Ł A W

2. Obiekt

MOST DROGOWY
Im. Gen W. SIKORSKIEGO

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

dokumentacja fotograficzna Verte !



1. Widok mostu z boku od strony górnej wody, neg. 400/308/5,
 2. Portal wjazdowy na most od strony Kępy Mieszczańskiej, neg. 400/356/1,
 3. Portal wjazdowy na most od strony pl. 1 Maja, neg. 400/308/4,
- Verte !

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

Miejsce przechowywania negatywów: BSIDZT S. Januszewski





4. Widok mostu z boku, od strony dolnej wody,
neg. 400/308/6.



5. Stalowa konstrukcja dźwigara, neg. 400/301/6



6. Nawierzchnia na moście, neg. 400/356/2

1. Miejscowość

W R O C Ł A W

2. Obiekt

MOST DROGOWY
Im. Gen W. SIKORSKIEGO

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

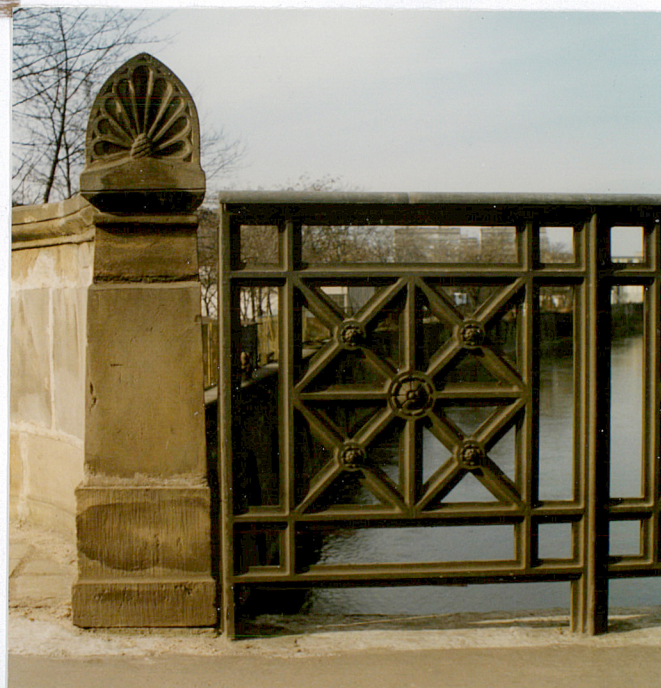
dokumentacja fotograficzna Verte !



- 7. Pomost, poprzecznice i podłużnice, neg. 400/301/3,
- 8. Górne stężenia wiatrowe, neg. 400/356/3,
- 9. Kamienny detal balustrady nad przyczółkiem, neg. 400/308/1,
- 10. Fragmenty żeliwnej i kamiennej balustrady, neg. 400/356/4,
Verte !

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

Miejsce przechowywania negatywów: BSIDZT S. Januszewski





11. Przyczółek, neg. 400/301/4



12. Filar, neg. 400/301/5



13. Pomost od dołu, poprzecznice i podłużnice, 400/301/2

1. Miejscowość

WROCŁAW

2. Obiekt

MOST DROGOWY
Im. Gen W. SIKORSKIEGO

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

dokumentacja fotograficzna Verte !



14. Filar, neg. 400/308/3.

15. Kamienna balustrada nad filarem, neg. 400/308/2.

16. Stalowa bariera i bramka prowadząca na schody
przy przyczółku od strony Kępy Mieszczańskiej, neg. 400/356/5.

Verte !

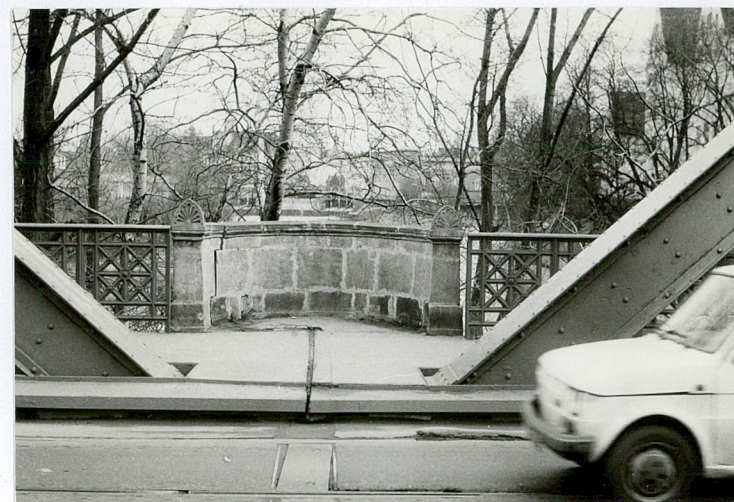
Wkładkę założył: mgr inż. Leszek Budych 30 stycznia 1995 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSIDZT S. Januszewski

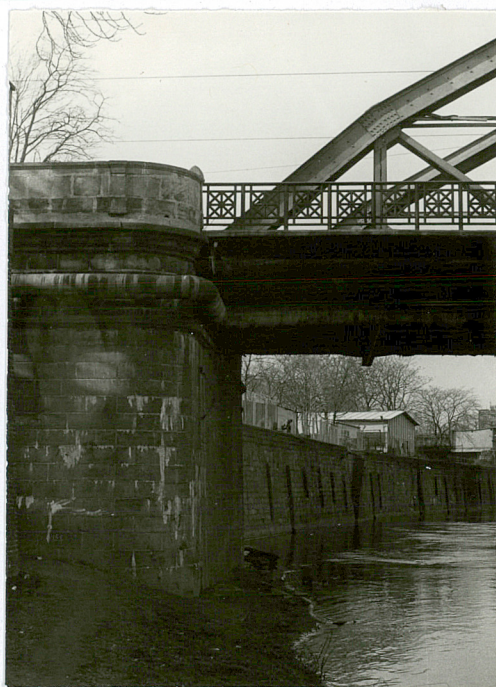




17. Widok ogólny mostu z wysepki przy elektrowni południowej, neg. 400/322/5



18. Balkonik nad filarem od strony jezdni, neg. 400/339/5



19. Przyczółek, neg. 400/363/5



20. Filar, neg. 400/364/1