

1. Obiekt

**MOST DROGOWY - TRZEBNICKI POŁUDNIOWY**

2. Czas powstania

1904 - 1905

3. Miejscowość

**WROCLAW**

11. Widok mostu od strony dolnej wody, neg. 500/476/6, skrajny słupek bariery mostu, neg. 500/641/4, sytuacja, orientacja



4. Adres

ul. Trzebnicka  
nad kanałem żeglutowym

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

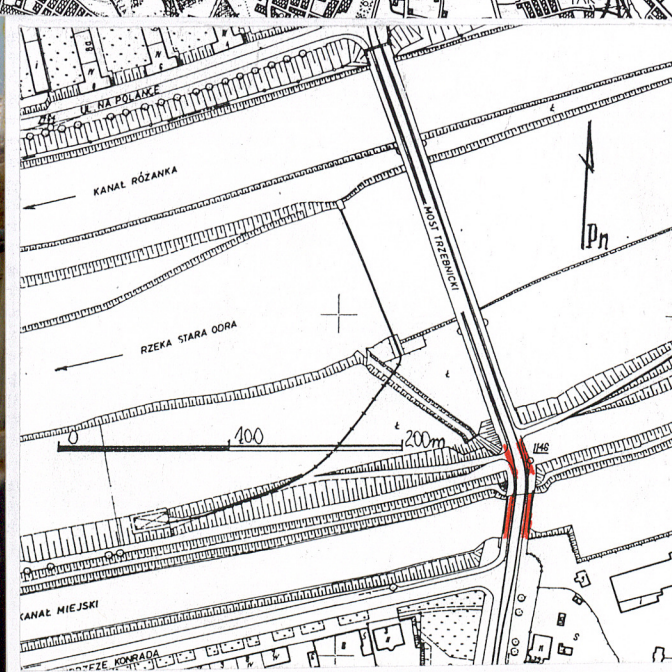
Zarząd Dróg i Komunikacji  
Wrocław, ul. Długa 49  
tel. 55-90-76

10. Rejestr zabytków

335/MW  
4/1645/335/Wm

data 1976 r.

15.10.1976





## 12. Autorzy, historia obiektu, określenia stylu

Kanał żeglugowy - miejski zbudowano w latach 1892-1897. Celem tak dużej inwestycji było poprowadzenie drogi wodnej z ominięciem śródmieścia Wrocławia. W związku z tym żeglugę poprowadzono najpierw Starą Odrą (zamkniętą od Odry właściwej jazem faszynowym oraz spiętrzoną jazem iglicowym, zbudowanym w odległości 3 km poniżej miejsca jej odgałęzienia od Odry właściwej) a następnie kanałem bocznym (lateralnym) - odchodzącym tuż powyżej jazu od starego koryta Odry i biegnącym równolegle do niego.

Zakres prac obejmował również budowę mostów nad przeszkodą jaką stanowił sztuczny kanał. Zbudowano nowe mosty w linii przeprawy osobowickiej, trzebnickiej i Psiego Pola. Są to dzisiejsze mosty Osobowicki Pld., Trzebnicki Pld. i Warszawski Pld.

Most Trzebnicki Południowy zbudowano w latach 1904-1905 w miejscu wcześniejszego. Przyczyną przebudowy mostu w 6 lat po otwarciu kanału były trudności nawigacyjne (mała skrajnia dla taboru rzecznoego) pod konstrukcją starszą. Most aby spełniał warunki skrajni dla żeglugi wykonano w konstrukcji kratowej z jazdą dołem. W analogicznej konstrukcji zbudowano most nad kanałem przy moście Warszawskim (zastąpiony w 1931 r. konstrukcją żelbetową). Most zachował konstrukcję z okresu budowy a jego ozdobą są oryginalne żeliwne bariery zakończone betonowymi słupkami.

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

Most położony jest w ciągu ul. Trzebnickiej nad kanałem żeglugowym. Po moście prowadzony jest ruch w kierunku Poznania. W odległości ok. 10 m w kierunku północnym ul. Trzebnicka prowadzi przez 200 m długi most Trzebnicki Północny który jest przedłużeniem mostu opisywanego. Mosty położone są względem siebie w skosie co spowodowane jest tym, że most Trzebnicki zbudowany 11 lat wcześniej skierowany był w kierunku mostu starszego. Nowy most zbudowano obok starszego.

Most jednoprzęsłowy przecinający kanał żeglowny w skosie. Długość całkowita mostu wynosi 24,70m. Szerokość pomostu 14,20 m, w tym: jezdnia o szerokości 8,10 m i dwa chodniki o szerokości 2 x 2,20 m. Pozostałą szerokość pomostu zajmują dźwigary kratowe o rozstawie osiowym 9,95 m.

### Konstrukcja i materiał.

**Przęsła.** Konstrukcję nośną mostu stanowią dźwigary główne kratowe, o pasach równoległych. Pomost jezdni położony jest w poziomie dolnego pasa dźwigarów. Pas górny i dolny dźwigarów wykonany jest w konstrukcji skrzynkowej jednostronnie otwartej z blach, kątowników i ceowników. Odstępy węzłów kraty wynoszą 3,850 m. Wszystkie połączenia wykonane są na nity. Konstrukcję pomostu stanowią poprzecznicze główne wykonane w konstrukcji blachownicy pełnościennej. Poprzecznicze zamocowane są do dźwigarów w osi węzłów 3,850 m. Pomost usztywniony jest podłużnie za pomocą dwuteowników. Rozstaw podłużnic pod jezdnią wynosi 1,30 m. Chodniki wyprowadzone są po zewnętrznej stronie dźwigarów kratowych. Konstrukcja wsporników podchodnikowych wykonana jest ze stalowych kątowników i dwuteowników.

**Konstrukcja jezdni i chodników.** Jezdnia drogowa mostu prowadzona jest między dźwigarami głównymi, a chodniki na wspornikach po zewnętrznej stronie dźwigarów. Konstrukcja jezdni ułożona jest na ruszcie z poprzecznic i podłużnic. Składa się z blach nieckowych o wymiarach 1800 x 1300 mm. W środku pola każdej niecki umieszczono otwory odwadniające. Blachy wypełnione są chudym betonem, na którym ułożono warstwę izolacji. Nawierzchnia wykonana jest z 4 cm warstwy asfaltu ułożonej na 8 cm warstwie wyrównawczej. W jezdni mostu wbudowane są dwa tory tramwajowe. Tory prowadzone są przy dźwigarach mostu. Nawierzchnia na chodnikach wykonana jest z płyt betonowych ułożonych na ruszcie stalowym z dwuteowników. Skrajnia na moście ograniczona jest stalową azurową barierą, która nad przyczółkami zakończona jest betonowymi słupkami.

**Podpory.** Podpory skrajne (przyczółki) masywne, betonowe, związane z masywnymi skrzydlami. Skarpy wokół przyczółków wzmocnione są ciosami granitowymi. Dźwigary spoczywają na przyczółkach za pośrednictwem łożysk stalowych, przegubowych. Łożysko ruchome ułożone jest na przyczółku prawobrzeżnym.

**Wyposażenie i urządzenia obce.** Instalacje obce prowadzone są pod wspornikami chodnikowymi. Podwieszone są tutaj przewody wodociągowe, gazowe i przepusty, w których umieszczono kable energetyczne i telekomunikacyjne. Rurociągi instalacji ciepłowniczej podwieszone są po zewnętrznej stronie pomostu i prawie całkowicie go przysłaniają.



<b>14. Wymiary</b> długość - 24,60 m szerokość - 14,12 m szerokość jezdni - 8,10 m szerokość chodników - 2 x 2,15 + 0,86 m rozpiętość przęsła - 23,40 m	<b>15. Powierzchnia całkowita</b> jezdni i chodników - 347,55 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 wiadomości o pracach remontowych prowadzonych na moście przed 1945 r. Most w 1945 r. był uszkodzony w minimalnym stopniu i już w maju odbywał się po nim normalny ruch. W okresie po II wojnie światowej systematycznie prowadzono prace konserwacyjne i remontowe. Malowano poręcze, naprawiano nawierzchnię na jezdni i chodnikach, czyszczono i malowano elementy stalowe dźwigarów. W 1992 r., przeprowadzono remont kapitalny mostu, którego zakres obejmował modernizację nawierzchni, naprawę izolacji i malowanie całej konstrukcji stalowej.		<b>19. Stan zachowania ( fundamenty, ściany zewnętrzne, ściany wewnętrzne, sklepienia, stropy, konstrukcje dachowe, pokrycie dachu, wyposażenie i instalacje )</b> Stan techniczny mostu jest dobry. Konstrukcja stalowa pokryta powłokami malarskimi. Nawierzchnia, po wymianie w 1992 r., w stanie dobrym.	
		<b>20. Najpilniejsze postulaty konserwatorskie</b> Most prezentuje wartości historyczne, techniczne i architektoniczne. Wpis mostu w rejestr zabytków jest w pełni uzasadniony. <ul style="list-style-type: none"> <li>- utrzymać konstrukcję, bryłę i materiał mostu,</li> <li>- systematycznie prowadzić prace konserwacyjne,</li> <li>- na kamieniu pamiątkowym umieścić tablicę podającą podstawowe informacje o wartościach zabytkowych mostu,</li> <li>- zakresy prac remontowych, modernizacyjnych, konserwacyjnych i innych każdorazowo uzgodnić z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków,</li> </ul>	



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

- Inwentaryzacja mostu z lat 1903-1904, w: archiwum MPWiK we Wrocławiu,
- Z. Mańko, J. Rąbiega, A. Wysokowski, Opinia w sprawie przydatności do dalszej eksploatacji mostu Trzebnickiego Południowego nad kanałem żeglownym w ciągu ul. Trzebnickiej we Wrocławiu, Raporty Instytutu Inżynierii Lądowej, Wrocław 1983, nr 3/15/83, w: archiwum MZDiK Wrocław,
- J. Kmita, J. Biliszczuk, Raport o stanie mostów miejskich Wrocławia opracowany na podstawie analiz szczegółowych poszczególnych obiektów wykonanych w latach 1983-1985, Raporty I i L, Wrocław 1985, nr 30/85, w: archiwum MZDiK Wrocław,

**24. Uwagi różne****25. Opracował; Program komputerowy karty - Word for Windows - BSIDZT S. Januszewski**

tekst mgr inż. Leszek Budych 6 listopada 1995 r.

plany, rysunki mgr inż. Leszek Budych 6 listopad 1995 r.

zdjęcia fotogr. mgr inż. Leszek Budych 6 listopad 1995 r.

miejsce przechowywania negatywów BSIDZT S. Januszewski

BIURO STUDIÓW I DOKUMENTACJI  
ZABYTKÓW TECHNIKI  
Stanisław Januszewski  
53-203 Wrocław, tel. 61-72-78  
ul. gen. J. Hallera 118/11

KARTA PO WYPEŁNIENIU PODLEGA OCHRONIE NA PODSTAWIE PRZEPISÓW PRAWA AUTORSKIEGO !

**22. Bibliografia**

- Trauer - Die Neubauten der Hindenburg-Brücke und Rosentaler Brücke in Breslau, w: Zentralblatt der Bauverwaltung, nr. 67 z 1916 r., s. 453-455
- M. Łagiewski, Mosty Wrocławia, Wrocław 1989

**26. Adnotacje o inspekcjach, informacje o zmianach ( daty, imiona i nazwiska wypełniających )****23. Źródła ikonograficzne i fotograficzne ( rodzaj, miejsce przechowywania, sygnatury )**

- Trauer - Die Neubauten der Hindenburg-Brücke und Rosentaler Brücke in Breslau, w: Zentralblatt der Bauverwaltung, nr. 67 z 1916 r., s. 453-455,
- M. Łagiewski, Mosty Wrocławia, Wrocław 1989.

**27. Załączniki**

nr 1/2 - dokumentacja rysunkowa - archiwalna  
nr 3 - dokumentacja fotograficzna



1. Miejscowość

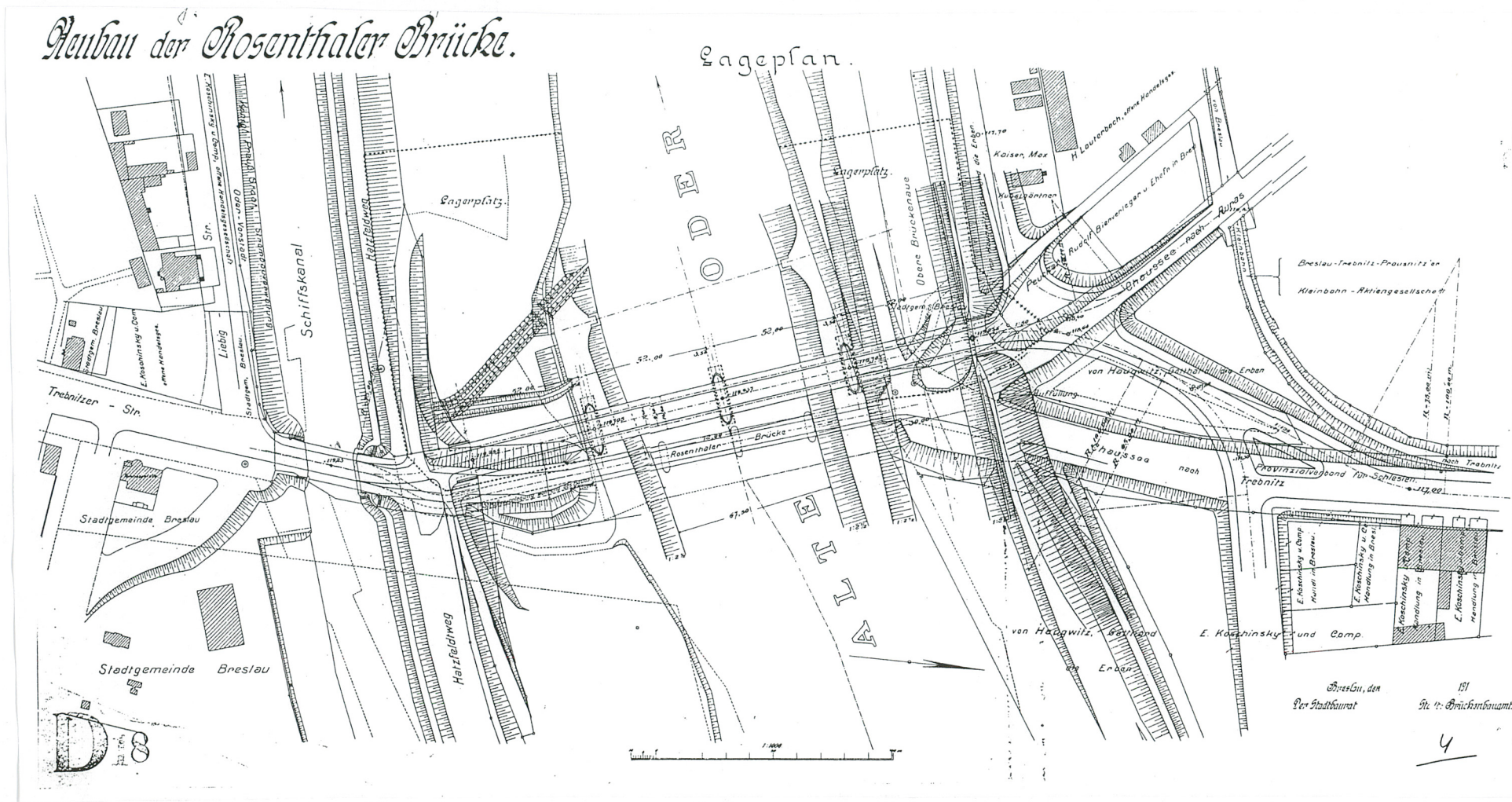
W R O C Ł A W

2. Obiekt

**MOST DROGOWY  
TRZEBNICKI POŁUDNIOWY**

3. Zawartość wkładki ( nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego )

dokumentacja rysunkowa - archiwalna - Verte !



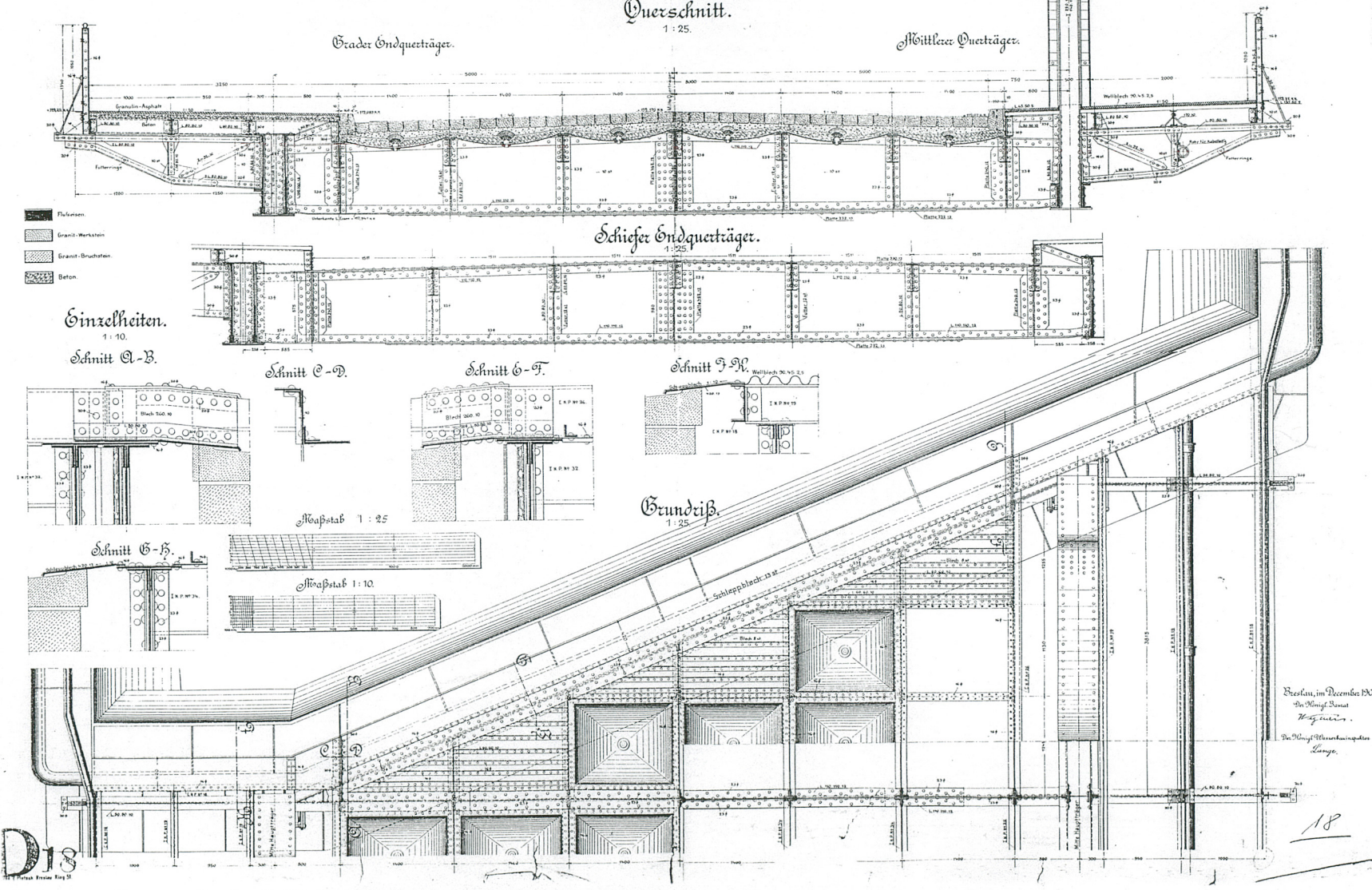
Plan przedstawiający sytuację starego i nowego mostu.

Wkładkę założył: mgr inż. Leszek Budych 6 listopad 1995 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSIDZT S. Januszewski



Großschiffahrtsweg bei Breslau.  
Rosenthaler Kanalbrücke.  
Der eiserne Kleberbau.  
Querschnitt.  
1:25.



Przekroje poprzeczne i konstrukcja pomostu - kserokopia dokumentacji projektowej z 1903 r.



1. Miejscowość

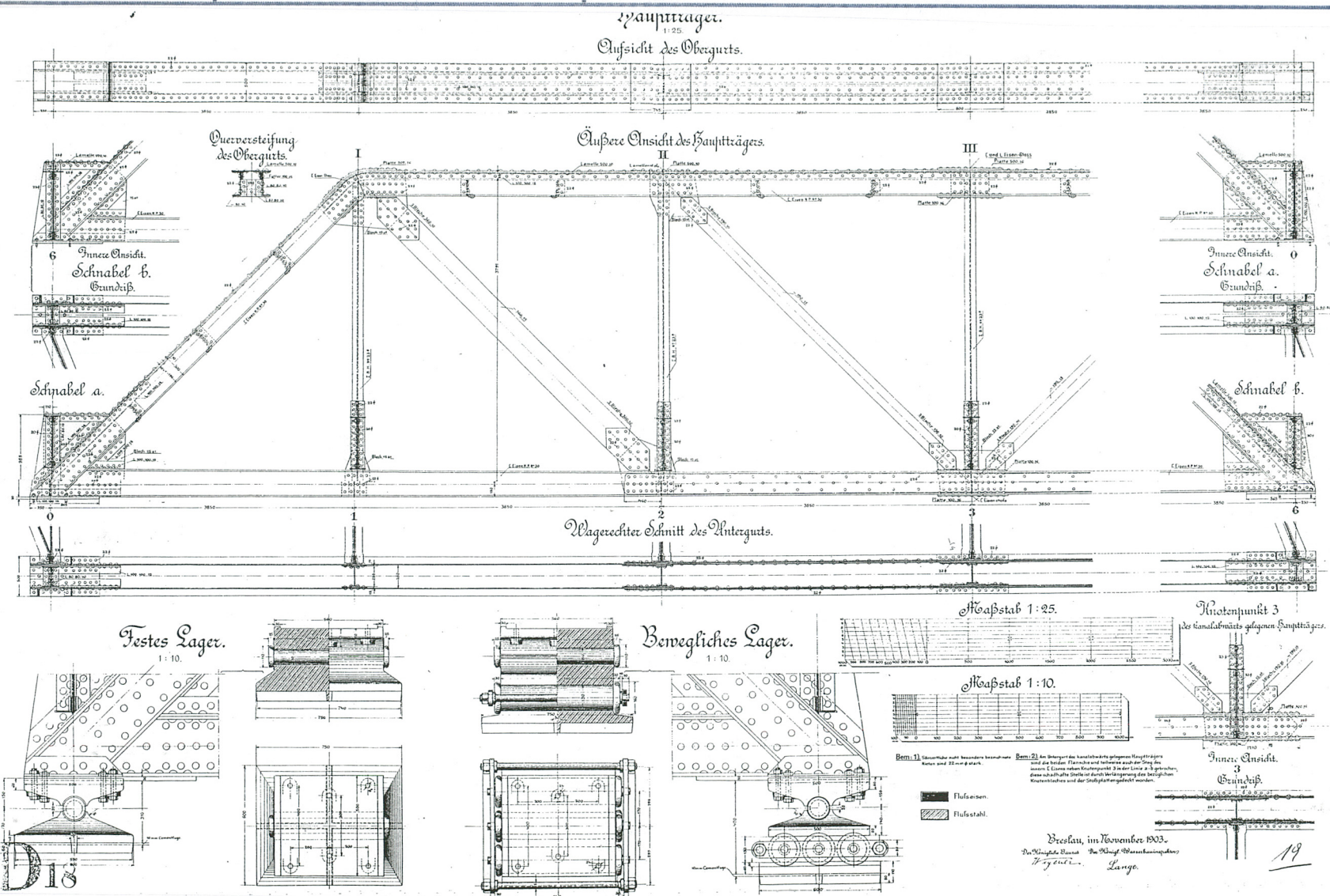
W R O C Ł A W

2. Obiekt

**MOST DROGOWY  
TRZEBNICKI POŁUDNIOWY**

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

dokumentacja rysunkowa - archiwalna Verte !



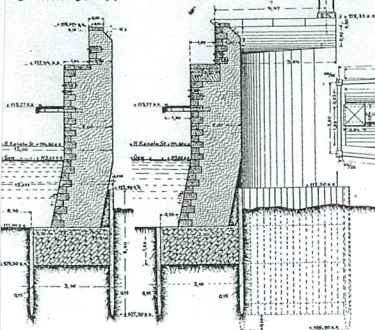
Wkładkę założył: mgr inż. Leszek Budych 6 listopad 1995 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSIDZT S. Januszewski

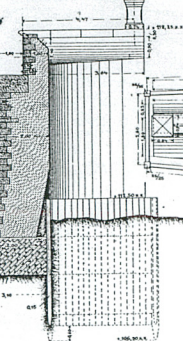


# Rosenthaler Kanalbrücke.

Schnitt A-B.

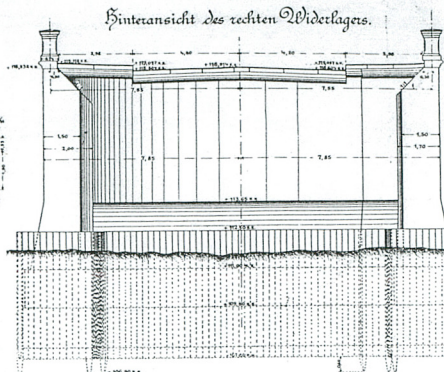
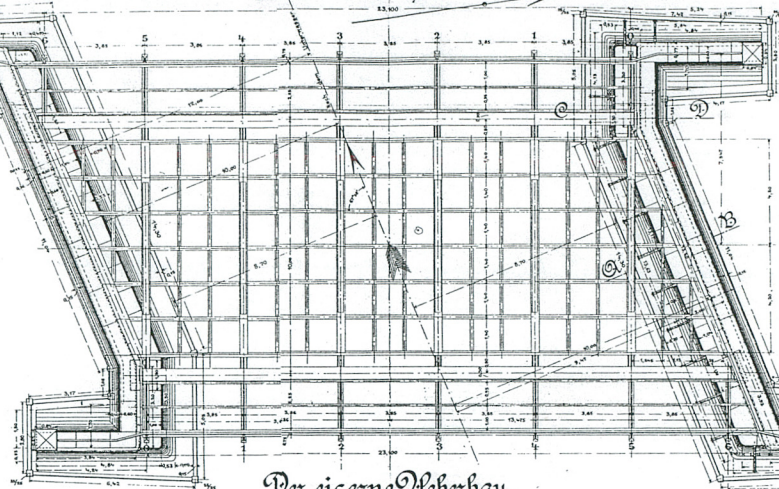


Schnitt C-D.

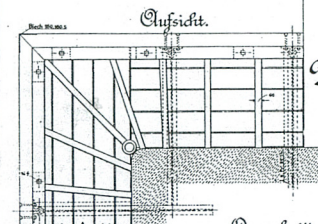


Die Widerlager.

1:100.  
Grundriß.

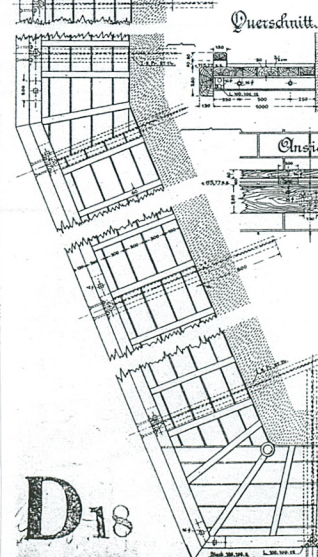


Hintersicht des rechten Widerlagers.



Aufsicht.

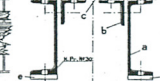
Der Freidelsteg.  
1:25.



Querschnitt.

Nutzquerschnitt  
der Gurte.  
1:10.

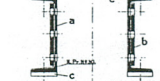
Obergurt.



Eisensorten im Obergurt.

- a = 2 C-Eisen 8 Pf. 30.
- b = 2 L-Eisen 100/100.12.
- c = 1 Kopfplatte 500/10.
- d = 1 Stosplatte 500/16.
- e = 2 Stosplatten 100/16.
- f = 2 500/10.
- g = 2 500/16.
- h = 2 100/16.

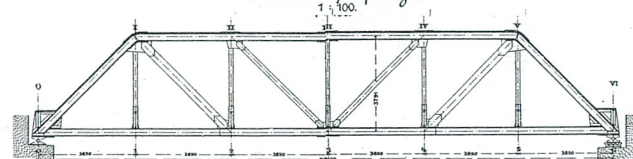
Untergurt.



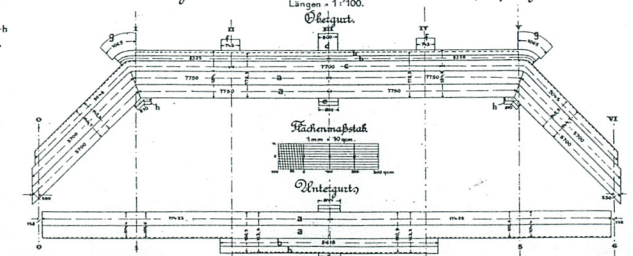
Eisensorten im Untergurt.

- a = 2 C-Eisen 8 Pf. 30.
- b = 2 Seitenplatten 250/16.
- c = 4 Stosplatten 100/16.

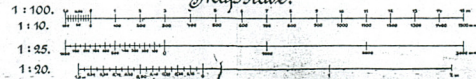
Der eiserne Kleberbau.  
Ansicht des Hauptträgers.  
1:100.



Verteilung des Eisens und der Stöße in den Gurten des Hauptträgers.

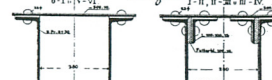


Maßstäbe.

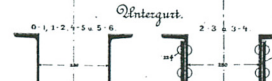


Zusammensetzung  
der Querschnitte für den Hauptträger.  
1:10.

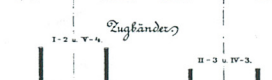
Obergurt.



Untergurt.



Zugbänder.



Zusammensetzung  
der Querschnitte  
für das Fahrkabinerippe.  
1:10.

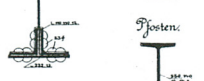
Querträger. Zwischenlängsträger.



Zwischenquerträger.



Posten.



Breslau, im August 1904.

Dr. Ing. Hans

Dr. Ing. Hans

Dr. Ing. Hans

Dr. Ing. Hans

Dr. Ing. Hans

Dr. Ing. Hans

Dr. Ing. Hans

Dr. Ing. Hans

Dr. Ing. Hans

Dr. Ing. Hans

Dr. Ing. Hans

Dr. Ing. Hans

Dr. Ing. Hans

Dr. Ing. Hans

Dr. Ing. Hans

Dr. Ing. Hans

Dr. Ing. Hans

Dr. Ing. Hans

D18



1. Miejscowość

**W R O C Ł A W**

2. Obiekt

**MOST DROGOWY  
TRZEBNICKI POŁUDNIOWY**

3. Zawartość wkładki ( nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego )

dokumentacja fotograficzna Verte !



1. Przyczółek lewobrzeżny, neg. 500/475/6

2. Przyczółek prawobrzeżny, neg. 500/642/6

3. Widok mostu od strony górnej wody, neg. 500/475/

Wkładkę założył: mgr inż. Leszek Budych 6 listopad 1995 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSIDZT S. Januszewski





4. Jezdnia na moście, neg. 500/634/4



5. Skrajny węzeł dźwigara kratowego, neg. 500/641/5