

1. Obiekt

M O S T D R O G O W Y

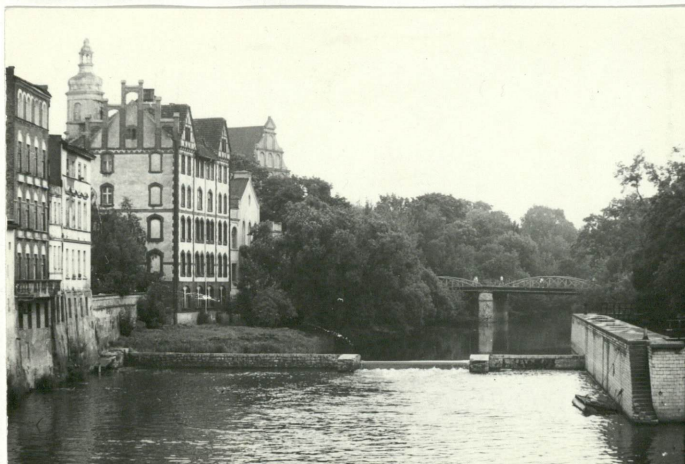
2. Czas powstania

1864

3. Miejscowość

O P O L E

11. Zdjęcia; widok mostu od górnej wody, neg. 200/708/2 i widok mostu od dolnej wody, neg. 300/87/4, sytuacja, orientacja



4. Adres

Opole
nad kanałem "Młynówki"
w ciągu ul. Zamkowej
nr hipoteczny

5. Przynależność administracyjna

województwo opolskie

gmina Opole

6. Poprzednie nazwy miejscowości

Oppeln (do 1945 r.)

7. Przynależność administracyjna
przed 1 VI 1975

województwo opolskie

powiat Opole

8. Właściciel i jego adres

Urząd Miejski
Rynek-Ratusz
45-954 Opole

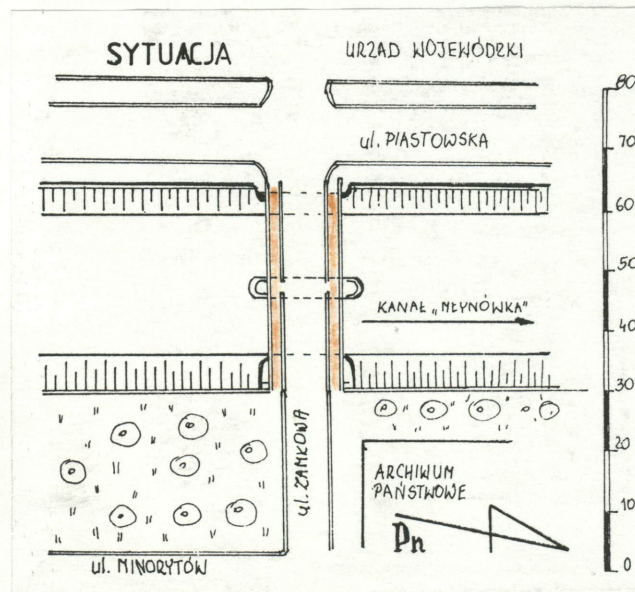
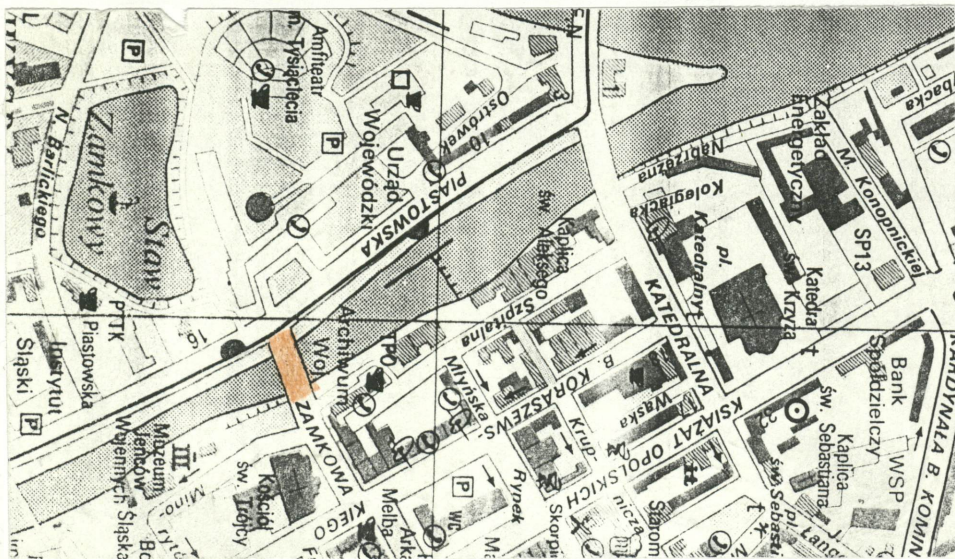
9. Użytkownik i jego adres

Miejski Zarząd Dróg i Mostów
Al. Przyjaźni 9
45-573 Opole

10. Rejestr zabytków

Nr

data



12. Autorzy, historia obiektu, określenia stylu

Informacja o moście przez Odrę w Opolu ukazuje się w źródłach już w roku 1240, nie wiadomo jednak czy chodzi tu o most znajdujący się u wylotu ulicy Zamkowej czy też położony przy ulicy Katedralnej. Założyć można że dokument wspomina o moście w ciągu ul. Zamkowej gdyż w XII w. na Odrze funkcjonował prom książęcy. W roku 1322 Bolko II podarował ten środek komunikacyjny mieszkańcom opolskim z zastrzeżeniem użycia dochodów z promu na utrzymanie w należytym stanie mostu przez Odrę. W 1548 roku zbudowano na Odrze jaz i służył co spowodowało zmianę koryta rzeki której główny nurt stał się Młynówką. Z Pasieką łączyły miasto dwa mosty; jeden wpadał w bramę Zamkową, a drugi - tzw. Mały Most Odrzański - w bramę Odrzańską. Trzeci most na Pasiece stanowił przedłużenie tego drugiego i łączył wyspę z lewym brzegiem Odry. Nosił on miano Dużego Mostu Odrzańskiego.

W latach 1832-1842 zlikwidowano znaczną część wałów, fos i resztek murów, oddając do użytku mieszkańcom ogród spacerowy, zwany Zamkowym. W dniu 27 czerwca 1858 roku założono z inicjatywy prezydenta rejencji, von Pücklera, Związek Upiększania Opola (Oppelner Verschönerungsverein), który jako główny cel działalności postawił przed sobą stworzenie promenady na Pasiece. W ciągu 10 lat stworzono na Pasiece sieć dróg, uporządkowano wyspę i zagospodarowano ją dla celów rekreacyjnych.

W 1860 roku dokonano adaptacji zamku na siedzibę władz rejencji. Zakres prac objął również budowę nowego mostu w ciągu ul. Zamkowej. W miejsce czteroprzęsłowego mostu drewnianego zbudowano dwuprzęsłowy o konstrukcji stalowej. Jest to prosta konstrukcja kratownicowa z jazdą dołem i górnym pasie parabolicznym. Wyróżnia ten most fakt, że wzniesiony w centrum miasta zyskał rozbudowany detal (filary, przyczółki i poręcze). W tradycyjne krajobrazy kulturowe wniósł nowy dla drugiej połowy XIX stulecia element sztuki inżynierskiej.

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

Most położony jest w centrum Opola w ciągu ulicy Zamkowej. Łączy on brzegi kanału Młynówki i stanowi połączenie rejonu Rynku z wyspą Pasiek.

Konstrukcja i materiał.

Prześla. Most składa się z dwu prześel swobodnie podpartych o rozpiętości teoretycznej 18,35 m. Dźwigarami głównymi każdego prześla są dwie kratownice. Pas dolny kratownic jest poziomy a górny paraboliczny. Powierzchnia kratownicy między pasami jest podzielona słupkami na siedem pól. Pola pośrednie skratowano krzyżulcami. Pas górny dźwigarów głównych składa się z 4-ch kątowników 100 x 100 x 10 mm ułożonych w formie krzyża. Przekrój pasa górnego jest stały na całej długości dźwigara. Pas dolny jest wykonany z kątowników 90 x 90 x 10 mm. W każdym polu kratownicy zarówno pas górny jak i dolny stężony jest w środku jedną przewiazką pionową i dwiema poziomymi rozstawionymi w odległości 1/3 rozpiętości pola kratownicy, to jest około 80 cm. Wszystkie pola kratownic posiadają jednakową rozpiętość 2,62 m. Węzły zbudowano za pomocą pojedynczych blach wpuszczonych między kątowniki pasów. Do nich przymocowano elementy słupków i krzyżulce. Słupki wykonano z dwóch kątowników 75 x 75 x 8 mm. Od strony jezdni podparto pas górny zastrzałami wykonanymi z kątowników, wykształcając półramę z poprzecznic, zastrzałów i słupków. Zastrzały wykonane z kątowników 100 x 100 x 10 mm połączono skratowaniem ze słupkami. Konstrukcja posiada stężenia wiatrowe dolne. Pasy górne nie są stężone tężnikiem poziomym.

Pomost jezdni i chodniki. W każdym węźle pośrednim kratownicy wykonano poprzecznice. Są to blachownice o wysokości 58 cm o pasach z dwóch kątowników 80 x 80 x 10 mm. Poprzecznice nie występują nad podporami. W miejscu gdzie kończą się poprzecznice na zewnątrz dźwigarów kratowych wykonano obustronne wsporniki dla podparcia konstrukcji nawierzchni chodników. Długość wsporników wynosi 1,38 m. Na poprzecznicach opiera się 6 podłużnic wykonanych z dźwigarów walcowanych dwuteowych NP 240. Podłużnice leżące najbliżej osi podłużnej prześla mają rozstaw 48 cm. Rozstaw pozostałych wynosi 98 i 78 cm. Nośną konstrukcję jezdni stanowią dwie warstwy dyliny drewnianej. Górna warstwa podłużna o grubości 5 cm i dolna poprzeczna, wykonana z bali 10 x 14 cm, ułożonych obok siebie w równych odstępach 3 - 4 cm. Nawierzchnię na chodnikach wykonano również z dwóch warstw dyliny. Górną warstwę nawierzchni zarówno na jezdni jak i na chodnikach stanowi warstwa asfaltu. Jezdnia na moście ograniczona jest drewnianymi odbojnicami. Odbojnice te o przekroju 18 x 22 cm przymocowane są za pośrednictwem stalowych uchwyty do konstrukcji kratowej dźwigarów. Wewnętrzne ich krawędzie odsunięte są o około 60 cm od dźwigarów głównych.

Bariery i poręcze. Poręcze na moście wykonane są z kątowników i płaskowników, nitowane. Słupki pręcowe przymocowane są do ceownika łączącego wsporniki chodnikowe. Przy wjazdach na most obustronnie poręcze zakończone są murem, tynkowanym murkiem.

Łozyska i podpory. Skrajne podłużnice są oparte bezpośrednio na przyczółkach i filarze. Rozpiętości ich są dłuższe od pozostałych o 0,5 m. Filar wykonany jest z kamienia tak samo jak przyczółki. Dźwigary oparte są na oporach z granitowych ciosów za pośrednictwem łożysk płytowych płaskich (blacha).

Parametry obiektu.

Most dwuprzęsłowy o długości całkowitej 38,03 m. Dwa prześla stalowe o rozpiętości po 18,35 m. Dźwigary główne kratowe, górnoparaboliczne o maksymalnej wysokości 2,55 m. Rozstaw dźwigarów głównych 5,96 m. Jezdnia na moście o szerokości 4,68 m. Prze dźwigarach głównych odbojnice w odległości 0,64 m. Chodniki obustronne na wspornikach o szerokości 2 x 1,45 m.

<p>14. Kubatura</p> <p>długość całkowita mostu 38,03 m</p> <p>długość mostu w świetle 36,23 m</p> <p>szerokość pomostu 8,86 m</p> <p>szerokość jezdni 4,68 m</p> <p>szerokość chodników 2 x 1,45 m</p>	<p>15. Powierzchnia użytkowa</p> <p>powierzchnia całkowita 337,50 m²</p> <p>powierzchnia jezdni 183,9 m²</p> <p>powierzchnia chodników 110,3 m²</p>	<p>16. Przeznaczenie pierwotne</p> <p>most drogowy</p>	<p>17. Użytkowanie obecne</p> <p>most drogowy w eksploatacji</p>
<p>18. Prace budowlane i konserwatorskie</p> <p>Most zniszczony w styczniu 1945 r. odbudowany utrzymał oryginalny kształt konstrukcji nośnej w zakresie materiału, planu, bryły, elewacji. W okresie eksploatacji roboty na moście ograniczono do bieżącej konserwacji nawierzchni jezdni i barier. Ostatnie roboty konserwacyjne prowadzono w 1993 r. i w ich zakres weszła wymiana pokrycia jezdni i malowanie konstrukcji stalowych.</p>		<p>19. Stan zachowania (fundamenty, ściany zewnętrzne, ściany wewnętrzne, sklepienia, stropy, konstrukcje dachowe, pokrycie dachu, wyposażenie i instalacje)</p> <p>Na podstawie przeprowadzonych oględzin można stwierdzić, że most pozostaje w dobrym stanie technicznym i spełnia warunki ograniczonego ruchu samochodowego. Elementy stalowe mostu pokryte powłokami antykorozyjnymi i malarskimi. Liczne ogniska rdzy występują przy styku dźwigarów kratowych z płytą jezdni i to miejsce wymaga stałej konserwacji lub efektywniejszego zabezpieczenia. Nawierzchnia na moście była niedawno remontowana, wymieniono częściowo pokład z dyliny i ułożono nowy dywanik bitumiczny. W przyczółkach i filarze występują nieliczne ubytki cegły i ciosów kamiennych. W wyniku wypłukania spoin niektóre z nich są luźne. Na ściankach licznie występują zacieki spowodowane niedrożnością odwodnienia. W spoinach widoczne są porosty roślinności co w sposób destrukcyjny wpływa na kondycję budowli. Powłoki malarskie i antykorozyjne na elementach stalowych wykonano w sposób niestaranny i nieestetyczny. Słupki poręczowe wykonane z żeliwa nie są dostatecznie pewnie przymocowane do konstrukcji. W polach poręczy występują braki żeliwnych dekoracyjnych rozet.</p> <p>20. Najpilniejsze postulaty konserwatorskie</p> <p>Z uwagi na walory historyczno-techniczne i architektoniczne oraz miejsce w krajobrazie kulturowym miasta most należy objąć ochroną prawną (wpis do rejestru zabytków)</p> <ul style="list-style-type: none"> - utrzymać bryłę, plan i elewacje mostu, który dotychczas jako jeden z nielicznych tego typu w Polsce utrzymał kształt bliski oryginalnemu, - prace remontowe prowadzić pod nadzorem Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków 	

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

- J. Kmita, Ekspertyza techniczna w sprawie przydatności do dalszej eksploatacji mostu drogowego nad kanałem "Młynówka" w ciągu ul. Zamkowej, Wrocław 1977 r., w: Archiwum DODP Opole
- J. Korp, Ustalenie nośności mostu drogowego w ciągu ul. Zamkowej w Opolu, Wrocław 1962 r., w: archiwum DODP Opole
- M. Chalastra, Określenie nośności mostu w aspekcie PN-85/3-10830, Opole 1988, w: archiwum DODP Opole
- J. Kmita, K. Bieniek, Ekspertyza techniczna w sprawie przydatności dla dalszej eksploatacji mostu drogowego nad kanałem "Młynówka" w ciągu ulicy Zamkowej w Opolu, Wrocław 1982, w: archiwum DODP Opole

22. Bibliografia**23. Źródła ikonograficzne i fotograficzne (rodzaj, miejsce przechowywania, sygnatury)**

- Franz Idzikowski, Geschichte der Stadt Opplen, Opplen 1863, Widok miasta z mostami na Odrze i Młynówce z 1680 r.

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

tekst mgr inż. Leszek Budych 15 lipiec 1994 r.

plany, rysunki mgr inż. Leszek Budych 15 lipiec 1994 r.

zdjęcia fotogr. mgr inż. Leszek Budych 15 lipiec 1994 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**

- 1 - dokumentacja fotograficzna
- 2 - dokumentacja fotograficzna
- 3 - dokumentacja rysunkowa
- 4 - ikonografia, widok miasta Opola z mostami na Młynówce i Odrze z 1680 r.

1. Miejscowość

OPOLE

2. Obiekt

MOST DROGOWY

rz. Młynówka na ul. Zamkowej

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

dokumentacja fotograficzna



1. Przyczółek brzegowy od strony Rynku, neg. 200/707/4
2. Jezdnia, poręcz i kratownica dźwigara głównego, neg. 200/707/1
3. Wjazd na most od strony ul. Piastowskiej, neg. 200/706/5
- VERTE !
4. Filar nurtowy od strony górnej wody, neg. 200/708/1
5. Przyczółek brzegowy od strony ul. Piastowskiej, neg. 200/707/5
6. Przyczółek brzegowy od strony Rynku, neg. 200/707/3
7. Jezdnia, dźwigary kratowe i drewniane odbojnice, neg. 200/707/2

Wkładkę założył: mgr inż. Leszek Budych 15 lipiec 1994 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSIDZT S. Januszewski





1. Miejscowość

OPOLE

2. Obiekt

MOST DROGOWY

rz. Młynówka na ul. Zamkowej

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

dokumentacja fotograficzna



1. Filar mostu od strony dolnej wody, neg. 300/85/2

2. Dźwigar kratowy, neg. 300/91/1

3. Pomost mostu z widoczną konstrukcją wspornika i pokładu chodnika, neg. 300/90/5

4. Filar od dolnej wody z nadbudową na której pierwotnie zamocowane były lampy oświetlające most, neg. 300/89/5

5. Chodnik, dźwigar kratowy i odbojnice, neg. 300/89/3

6. Konstrukcja pomostu, poprzecznice, podłużnice i wsporniki chodnikowe z podwieszonymi instalacjami, neg. 300/90/2

VERTE !

Wkładkę założył: mgr inż. Leszek Budych 15 lipiec 1994 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSIDZT S. Januszewski



1. Przyczółek od strony Rynku z kolumną pod oświetlenie mostu, neg. 300/90/3
2. Żeliwny słupek poręczy, neg. 300/91/2
3. Betonowy słupek kończący poręcz na którym pierwotnie zamontowane było oświetlenie, neg. 300/89/4
4. Konstrukcja pomostu, poprzecznice i podłużnice , posadowienie przęsła na filarze, neg. 300/90/1

1. Miejscowość

OPOLE

2. Obiekt

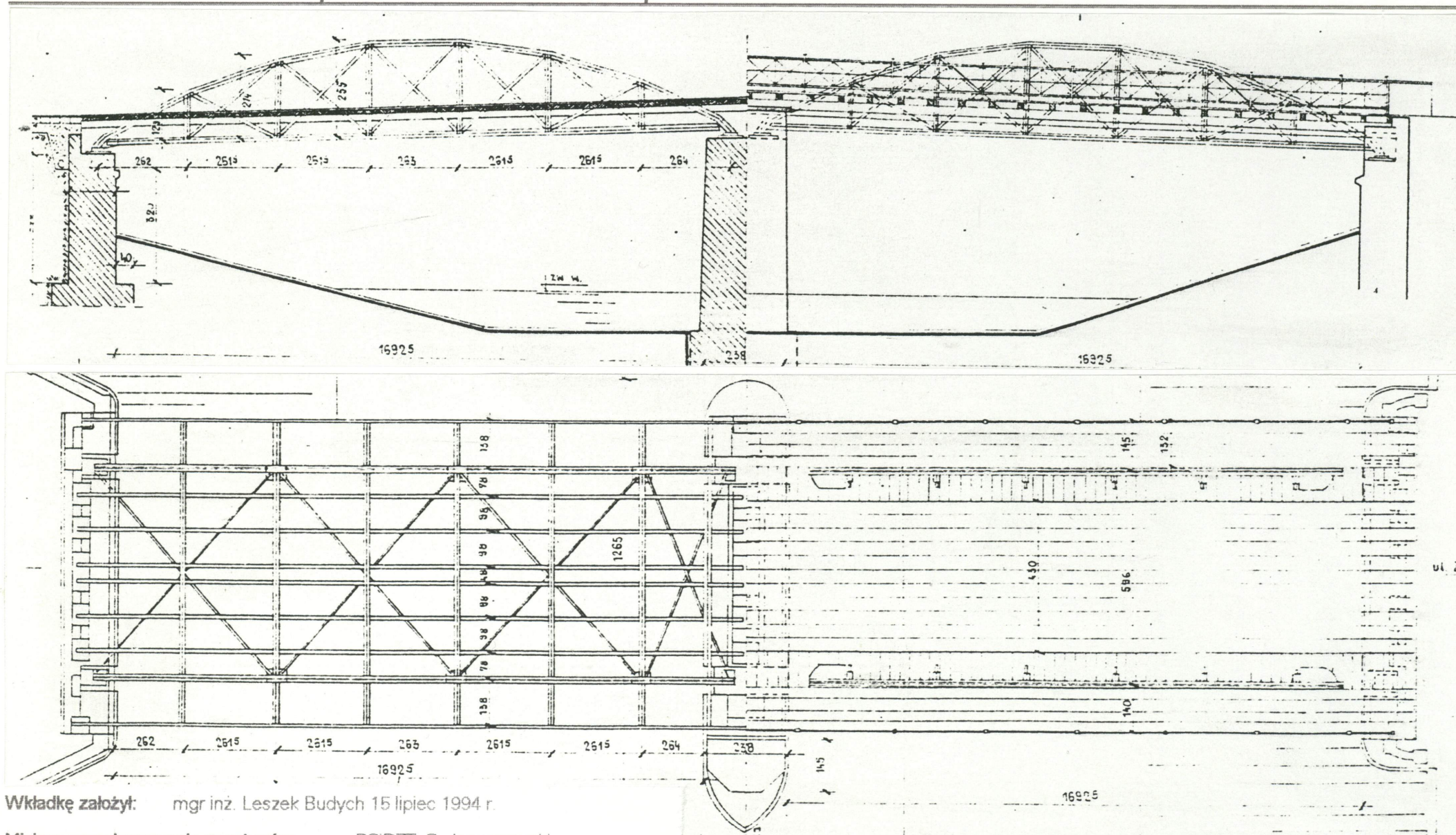
MOST DROGOWY

rz. Młynówka na ul. Zamkowej

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

dokumentacja rysunkowa

widok z boku i rzut z góry, verte, przekrój poprzeczny



1. Miejscowość

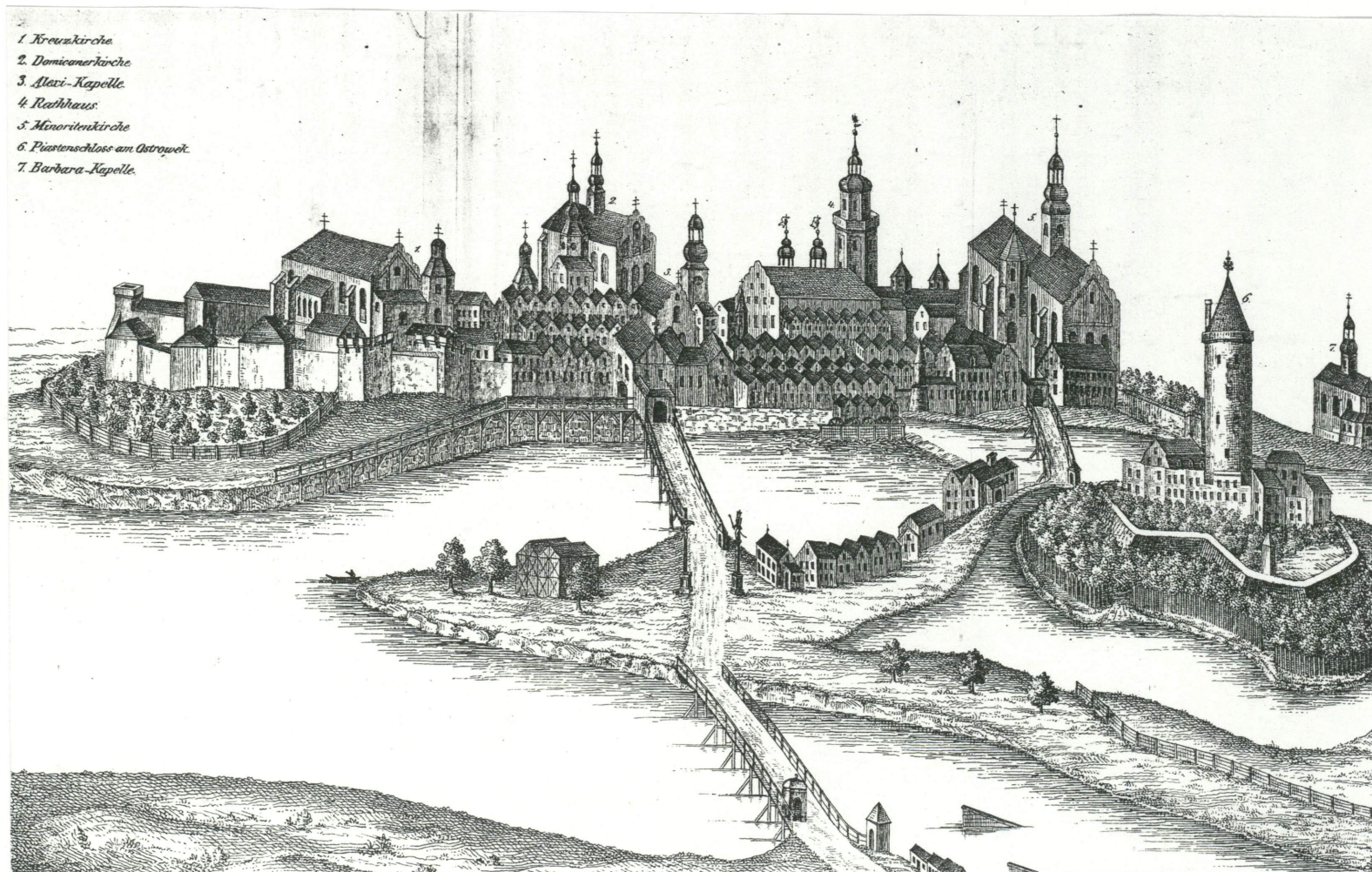
OPOLE

2. Obiekt

MOST DROGOWY
rz. Młynówka na ul. Zamkowej

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

dokumentacja ikonograficzna
widok miasta Opola z mostami na Odrze i Młynówce z 1680 r.



Wkładkę założył: mgr inż. Leszek Budych 15 lipiec 1994 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSIDZT S. Januszewski