

1. Obiekt

MOST DROGOWY "POKOJU"

2. Czas powstania

1958

3. Miejscowość

WROCLAW

11. Widok mostu od strony górnej wody, neg. 400/304/3, widok mostu od strony dolnej wody, neg. 400173/1, sytuacja, orientacja.



4. Adres

ul. Kard. S. Wyszyńskiego
nad rzeką Odra

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

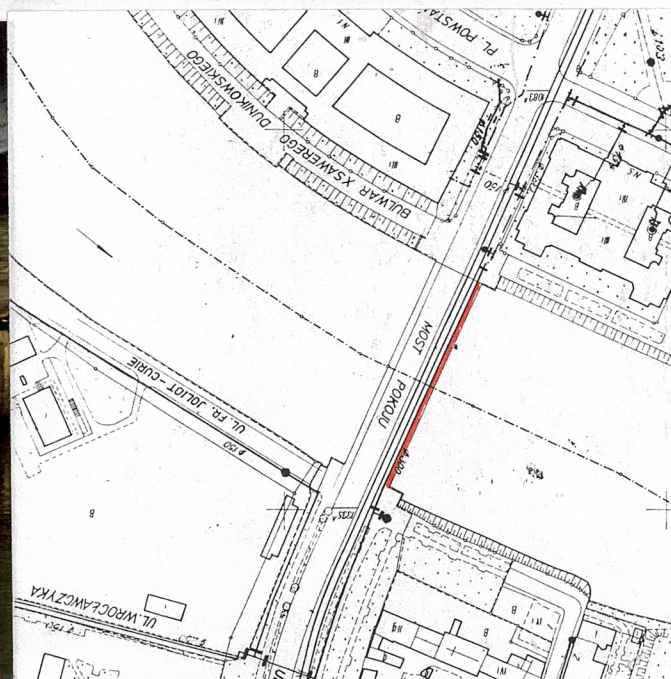
9. Użytkownik i jego adres

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

10. Rejestr zabytków

Nr

data



12. Autorzy, historia obiektu, określenia stylu

Pierwszą przeprawę mostową w miejscu dzisiejszego mostu Pokoju zbudowano już w XVI w. Był to most prywatny i właściciel mostu pobierał opłaty za przeprawę po moście. Położenie mostu poza fortyfikacjami miejskimi i brak możliwości obrony były przyczyną (już po kilku latach) jego likwidacji. Istotnym wydarzeniem dla kształtu przestrzennego miasta była likwidacja fortyfikacji miejskich po zdobyciu Wrocławia przez wojska napoleońskie w 1807 r. Zbudowano wówczas wąski drewniany most z przęsłami o konstrukcji kratowej. Nosił miano mostu Paulinów. Likwidacja fortyfikacji miejskich przyczyniła się do urządzania na terenach pofortecznych parków i promenad. Po rozparcelowaniu części terenów pofortecznych i sprzedaży ich mieszkańcom w posiadaniu gminy miejskiej pozostały fosy z wąskim pasem terenu wzdłuż nich, place drzewne nad Odrą oraz bastiony Sakwowy i Ceglany. W 1873 r. uregulowano ujście Olawy do Odry według projektu Miejskiego Rady Budowlanego Aleksandra Kaumanna. Zasypano część Olawy w rejonie Alei i Parku Juliusza Słowackiego, zlikwidowano plac drzewny i urządzono park, powiązany z miejską halą gimnastyczną (1877) i neorenesansowym gmachem Zarządu Prowincji (1883-1886). Wzgórze bastionu Ceglany stanowiło doskonały punkt widokowy na panoramę Ostrowa Tumskiego i Piaskowego. U podnóża bastionu urządzono w 1872 r. Plac Cesarzowej Augusty z zieleńcem o radialnym układzie ścieżek i pomnikiem zwycięstwa pośrodku. Plac zamknięty był od pld. gmachem Królewskiej Szkoły Sztuk i Rzemiosł (później Akademii), od zachodu zaś budynkiem Gimnazjum Realnego św. Ducha. Od placu ku zachodowi ciągnął się bulwar nadodrzański (dziś Xawerego Dunikowskiego) z przystanią statków spacerowych, przechodzący w ulicę Grodzką ze skupionymi wzdłuż niej historycznymi budynkami terenu dawnej kurii książęcej.

c.d. patrz: Załącznik nr 1

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

Most Pokoju położony jest w ciągu ul. Kard. S. Wyszyńskiego (dawniej Wieczorka) i przeprowadza drogę i linię tramwajową przez rzekę Odrę Śródmiejską.

Materiał i konstrukcja

Most wykonany w konstrukcji trzyprzęsłowej z betonu sprężonego (kablobetonu). Gerberowski ustrój skrzynkowy składa się z dwóch przęseł wspornikowych o długości 55,10 m każde i przęsła zawieszonego o rozpiętości 14,50 m. Łączna długość mostu wynosi 124,70 m licząc po skosie gdyż most jest usytuowany w niewielkim skosie, którego kąt wynosi $86^{\circ} 46'$.

W przekroju poprzecznym most jest podzielony na dwa odrębne przęsła - drogowe od strony górnej wody i tramwajowe od strony dolnej wody - oparte na wspólnych podporach. Ukształtowanie przekroju poprzecznego przęsła wykonano w postaci ustroju skrzynkowego o trzech komorach w części tramwajowej i pięciu komorach w części drogowej, z dodatkowymi komorami podchodnikowymi otwartymi od góry, zarówno w części drogowej jak i w tramwajowej. Kanały te są ograniczone od dołu pomostem z żelbetowych płyt prefabrykowanych grubości 5 cm ułożonych na wspornikach wystających z belek głównych, od góry zaś przykryte prefabrykowanymi płytami chodnikowymi o grubości 10 cm.

Wysokość ustroju nośnego w części jezdni drogowej i tramwajowej wynosi w przęsłach 1,00 m, a nad filarami 3,00 m. Belki skrajne są o 0,28 m wyższe. Grubość środników belek w przęsłach = 0,20 m z tym, że w ostatnim polu między poprzecznikami przy filarach grubość ta zwiększa się do 0,30 m nad filarami. Grubość płyty pomostowej i płyty dolnej skrzynki = 0,12 m. Poprzecznice (przepony) z otworami przejazdowymi są rozstawione co 5,52 m w przęsłach skrajnych, co 6,33 m na wspornikach w przęśle środkowym i 7,25 m w przęśle zawieszonym.

Konstrukcję nośną wykonano z betonu marki $R_{w28} = 45,00$ MPa i sprężono w kierunku podłużnym kablami zgrupowanymi z lin $\varnothing 45$ mm (61 drutów $\varnothing 5$) o zakotwionych głowicach, a w kierunku poprzecznym (poprzez poprzecznice) kablami Freyssinet'a (18 kabli o $\varnothing 5$). Zbrojenie konstrukcyjne belek i poprzecznic oraz zbrojenie płyt pomostowych i dolnych płyt skrzynek ze stali $Q_r = 230$ MPa.

Podpory mostu wykonano jako betonowe w posadowionej w gruncie ścianie szczelnej typu Larsena, z posadowieniem na palach typu Franki. Dzięki odciążeniu podpór przez wsporniki grubość podpór wynosi 2,5 m przy wysokości 7,02 m. Podpory zaopatrzone są w ławę podłożyskową, silnie zbrojoną. Filary od strony górnego biegu wody zaopatrzone w ostrza wzmocnione szynami stalowymi, do których przyspawano wkładki przeciwwkurczowe. Ławałożyskowa złożyskiem wykształconym jako ciągła wstęga ołowiana o szerokości 20 cm i grubości 3 cm.

Nawierzchnię jezdni wykonano z warstwy betonu wyrównawczego 1 - 9 cm, 1 cm izolacji, 4 cm betonu ochronnego, 14 cm betonu lekkiego i 2 cm pokrowca smołowego. Szyny tramwajowe o zwykłej wysokości (180 mm) ułożono w specjalnych korytach i zabetonowano tworząc podłużną konstrukcję nośną (szyna, beton) ułożoną na podlewce bitumicznej. Na chodnikach założono 4 cm betonu wysokiej wytrzymałości z "ryflowaniem" jako nawierzchnię oraz płytki prefabrykowane przykrywające komorę skrajną przygotowaną do przeprowadzenia różnych miejskich instalacji. Skrajnia mostu ograniczona jest obustronnymi stalowymi barierami o wysokości 1,20 m. W strefie nad przyczółkiem bariera wykonana z ciosów granitowych. Mury oporowe wykonane z żelbetu i licowane okładziną z ciosów granitowych.

Urządzenia obce

W komorach skrajnych podchodnikowych poprowadzono instalacje oświetlenia mostu oraz:

- od strony górnej wody - przewód gazowy $\varnothing 300$ oraz kable energetyczne,
- od strony dolnej wody - przewody wodociągowe $\varnothing 300$ przewody centralnego ogrzewania i przewody telefoniczne,
- w dylatacji podłużnej między przęsłem drogowym i tramwajowym poprowadzono kable zasilania trakcji tramwajowej.

14. Kubatura długość - 125,30 m szerokość - 26,50 m szerokość jezdni - 12,00 m szerokość torowiska - 6,40 m szerokość chodników - 2 x 3,70 m	15. Powierzchnia użytkowa pow. jezdni i chodników 3243,00 m ²	16. Przeznaczenie pierwotne most drogowo-tramwajowy	17. Użytkowanie obecne most drogowo-tramwajowy w eksploatacji
18. Prace budowlane i konserwatorskie <p>Od chwili oddania mostu do eksploatacji prace ograniczały się do zabiegów konserwatorskich i okresowych przeglądów. Zakres prac był skromny. Już na początku lat 60-tych XX w., dokonano przeglądu mostu przez komisję pod przewodnictwem inż. Wieli z udziałem prof. Strozeckiego. Następne przeglądu prowadzone były przez mgr inż. Dąbrowskiego. W tym okresie wykonano szereg zabiegów konserwacyjnych. Uszczelniano lepikiem zarysowania płyt chodnikowych, chroniąc lica belek skrajnych przed zaciekaniem. Wymieniano instalacje wodno-kanalizacyjne i kable energetyczne prowadzone w kanałach pod chodnikami. Wymieniono oświetlenie, wprowadzając słupy stalowe z podwieszonymi lampami spełniającymi współczesne normy. Przeprowadzano naprawy i remonty nawierzchni drogowej i na torowiskach.</p>		19. Stan zachowania (fundamenty, ściany zewnętrzne, ściany wewnętrzne, sklepienia, stropy, konstrukcje dachowe, pokrycie dachu, wyposażenie i instalacje) Stan techniczny mostu omówiony jest szczegółowo w raporcie Instytutu Inżynierii Lądowej PWR nr 9/95 z 1995 r. Most podlega lawinowej degradacji i wymaga podjęcia prac remontowych w trybie awaryjnym. Stan techniczny nawierzchni tramwajowej zagraża bezpiecznej eksploatacji. Stan nawierzchni drogowej i na chodnikach jest zły. Należy uznać że nawierzchnia nie spełnia podstawowych parametrów technicznych. Dylatacja podłużna i poprzeczna jest całkowicie zniszczona. Wsporniki mostu w okresie ostatnich 6 lat obniżyły się o 5 mm, i dzisiaj są od 11 do 14 cm poniżej poziomu projektowanego. Przekroje przęsła usytuowane nad filarami uległy zarysowaniu. Na powierzchni około 10% przęsła występuje korozja betonu. Na przyczółkach występuje rozluźnienie spoin i liczne odspojenia ciosów granitowych. Osiedanie nawierzchni i granitowych krawężników uniemożliwia odprowadzanie wód opadowych w kierunku poprzecznym do osi mostu. Platformy przyczółkowe zanieczyszczone. W spoinach wyrastają krzewy i małe drzewka.	
		20. Najpilniejsze postulaty konserwatorskie Most prezentuje walory historyczne, techniczne, architektoniczne i krajobrazowe. Karta ewidencyjna stanowi wystarczającą formę dokumentacji konserwatorskiej - archiwalnej. - przeprowadzić remont mostu w zakresie określonym w raporcie Instytutu Inżynierii Lądowej Politechniki Wrocławskiej nr SPR 9/95! - utrzymać bryłę i materiał mostu, - przeprowadzić prace porządkowe otoczenia mostu,	

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

- Pełna dokumentacja techniczna mostu i dojazdów wykonana w latach 1954-1956 w Biurze Projektów Budownictwa Komunalnego we Wrocławiu: nr rejestru Wr 1975.
- J. Kmita, J. Biliszczyk, Opinia w sprawie przydatności do dalszej eksploatacji mostu Pokoju przez rzekę Odrę we Wrocławiu, Raporty Instytutu Inżynierii Lądowej, Wrocław 1983, nr 3/3/83, w: archiwum MZDiK Wrocław.
- J. Kmita, J. Biliszczyk, Raport o stanie mostów miejskich Wrocławia, Raporty Instytutu Inżynierii Lądowej, Wrocław 1985, nr 30, w: archiwum MZDiK Wrocław.
- J. Biliszczyk, J. Onysyk, Cz. Machelski, P. Prabucki, M. Strojcka, Ocena stanu technicznego i możliwości modernizacji mostu Pokoju we Wrocławiu, Raporty Instytutu Inżynierii Lądowej, Wrocław 1995, nr SPR /95, w: archiwum MZDiK Wrocław.

22. Bibliografia

- J. Kmita, Most drogowy sprężony kablami z lin, w: Inżynieria i Budownictwo, nr 12, z 1960 r.
- J. Kmita, Mosty z betonu sprężonego na Dolnym Śląsku, w: Inżynieria i Budownictwo, nr 8, z 1961 r.
- J. Biliszczyk, Cz. Machelski, J. Onysyk, M. Węgrzyniak, Stan dużych mostów z betonu sprężonego zbudowanych w latach 1954 - 1975, Konferencja naukowo techniczna, Awarie Budowlane, Szczecin - Międzyzdroje 1995 r.
- 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
- J. Kmita, Most drogowy sprężony kablami z lin, w: Inżynieria i Budownictwo, nr 12, z 1960 r.

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

tekst mgr inż. Leszek Budych 6 styczeń 1996 r.

plany, rysunki mgr inż. Leszek Budych 6 styczeń 1996 r.

zdjęcia fotogr. mgr inż. Leszek Budych 6 styczeń 1996 r.

miejsce przechowywania negatywów BSIDZT S. Januszewski

KARTA PO WYPEŁNIENIU PODLEGA OCHRONIE NA PODSTAWIE PRZEPISÓW PRAWA AUTORSKIEGO I

26. Adnotacje o Inspekcjach, Informacje o zmianach (daty, imiona i nazwiska wypełniających)**27. Załączniki**

- nr 1 - dokończenie opisu rubryki 12 i dokumentacja ikonograficzna
- nr 2 - dokumentacja archiwalna i ikonograficzna
- nr 3/5 - dokumentacja rysunkowa (projektowa i inwentaryzacyjna)
- nr 6/7 - dokumentacja fotograficzna

1. Miejscowość W R O C Ł A W	2. Obiekt MOST DROGOWY "POKOJU"	3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego) dokończenie opisu rubryki 12 i dokumentacja ikonograficzna
--	---	--

c.d. opisu rubryki 12.

Most Paulinów uszkodzony przez lody, zastąpiony został w 1875 r. nowym czteroprzęsłowym, stalowym mostem. Konstrukcję mostu opracował inż. Schwedler a projekt zatwierdził Architekt Miejski, Alexander Kaumann. Most o długości 116,7 m był drugą pod względem długości przeprawą mostową we Wrocławiu. Dłuższym był tylko most Uniwersytecki. Mosty stalowe o przęsłach systemu Schwedlera funkcjonują na Odrze do dnia dzisiejszego. Są to mosty Młyńskie i most Mieszczański. Most ze względu na sąsiedztwo z gmachem Zarządu Prowincji zyskał bogaty wystrój architektoniczny (żeliwne bariery i lampy oświetlenia gazowego, licowanie filarów i przyczółków starannie ciosanym granitem). Z mostu otwierał się widok na malowniczą panoramę Wyspy Piaskowej i Ostrowa Tumskiego. Uwzględniając ten aspekt, wyposażono most w balkoniki widokowe na każdej z mostowych podpór. Most nazwano imieniem poety, krytyka i filozofa niemieckiego wieku Oświecenia G. E. Lessinga (1729 - 1781), przebywającego we Wrocławiu w latach 1760 - 1765. Most został zniszczony w trakcie walk o Wrocław w 1945 r. Po wyzwoleniu do czasu odbudowy mostu Grunwaldzkiego, służył wyłącznie jako przeprawa dla pieszych. W latach pięćdziesiątych most rozebrano i na jego miejscu, wykorzystując istniejące przyczółki, postawiono nowy. Projekt mostu wykonano w latach 1954-1956 w Biurze Projektów Budownictwa Komunalnego we Wrocławiu. Konstrukтором był mgr. inż. Jan Kmita późniejszy profesor i rektor Politechniki Wrocławskiej. Most wykonano w nowoczesnej konstrukcji z betonu sprężonego, sprężając ustrój kablami koncentrycznymi z lin o zakotwieniu w blokach kotwiących wzorowanych na rozwiązaniu Bauera. Most zaprojektowano tak aby nie tworzył estetycznej dysharmonii z otaczającymi go budowlami. Nadano mu linię horyzontalną, unikając wszelkich konstrukcji biegnących pionowo. Niskie położenie przęseł nad wodą utrudnia pływanie pod mostem statków pasażerskich co stanowi jego istotną wadę ograniczającą żeglugę na najbardziej atrakcyjnym odcinku rzeki we Wrocławiu.

Wkładkę założył: mgr inż. Leszek Budych 6 stycznia 1996 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSiDZT S. Januszewski



Most Paulinów (Paulinen Brücke), fotografia z ok. 1870 r.

1. Miejscowość

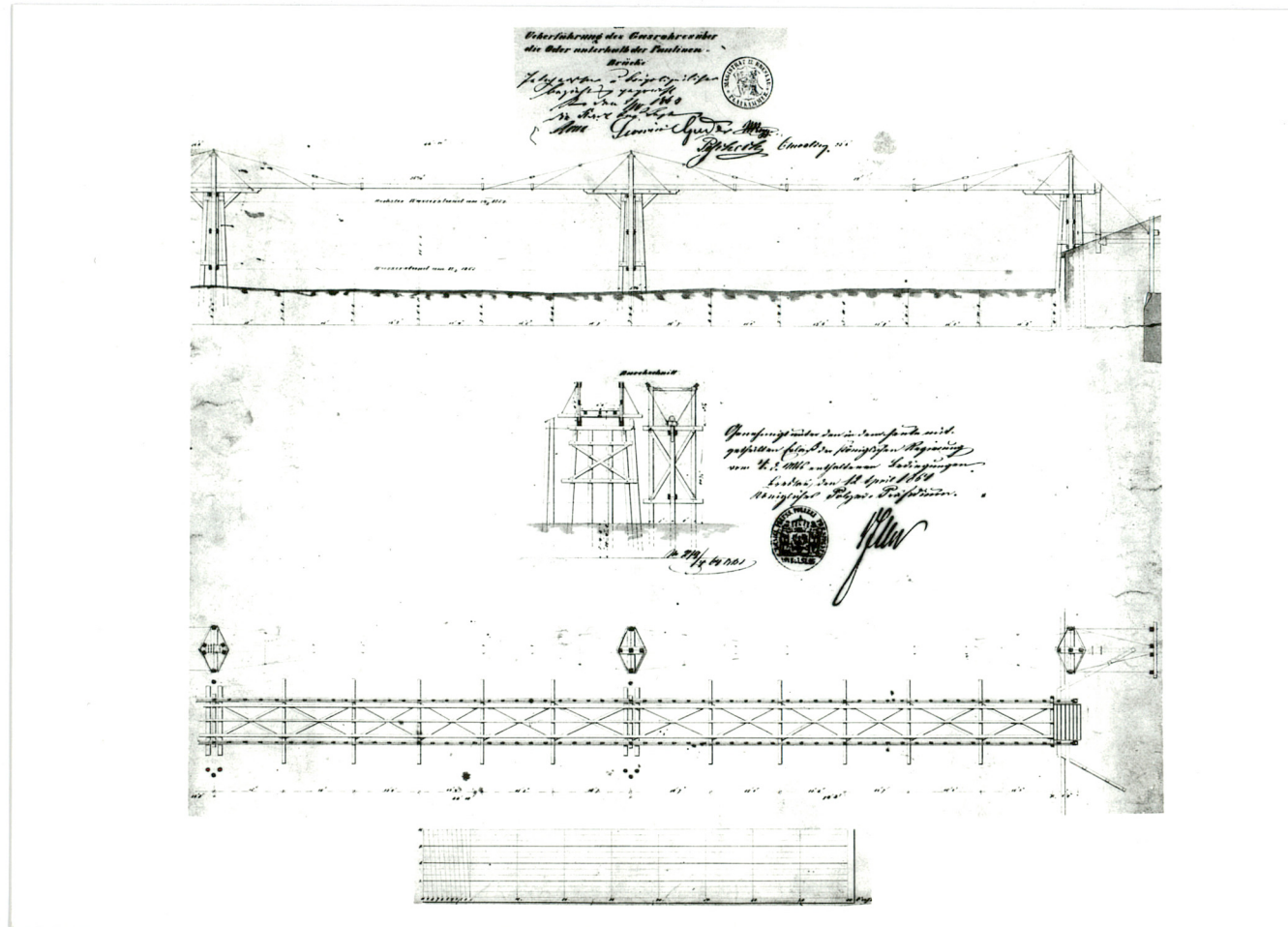
WROCŁAW

2. Obiekt

MOST DROGOWY
"POKOJU"

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

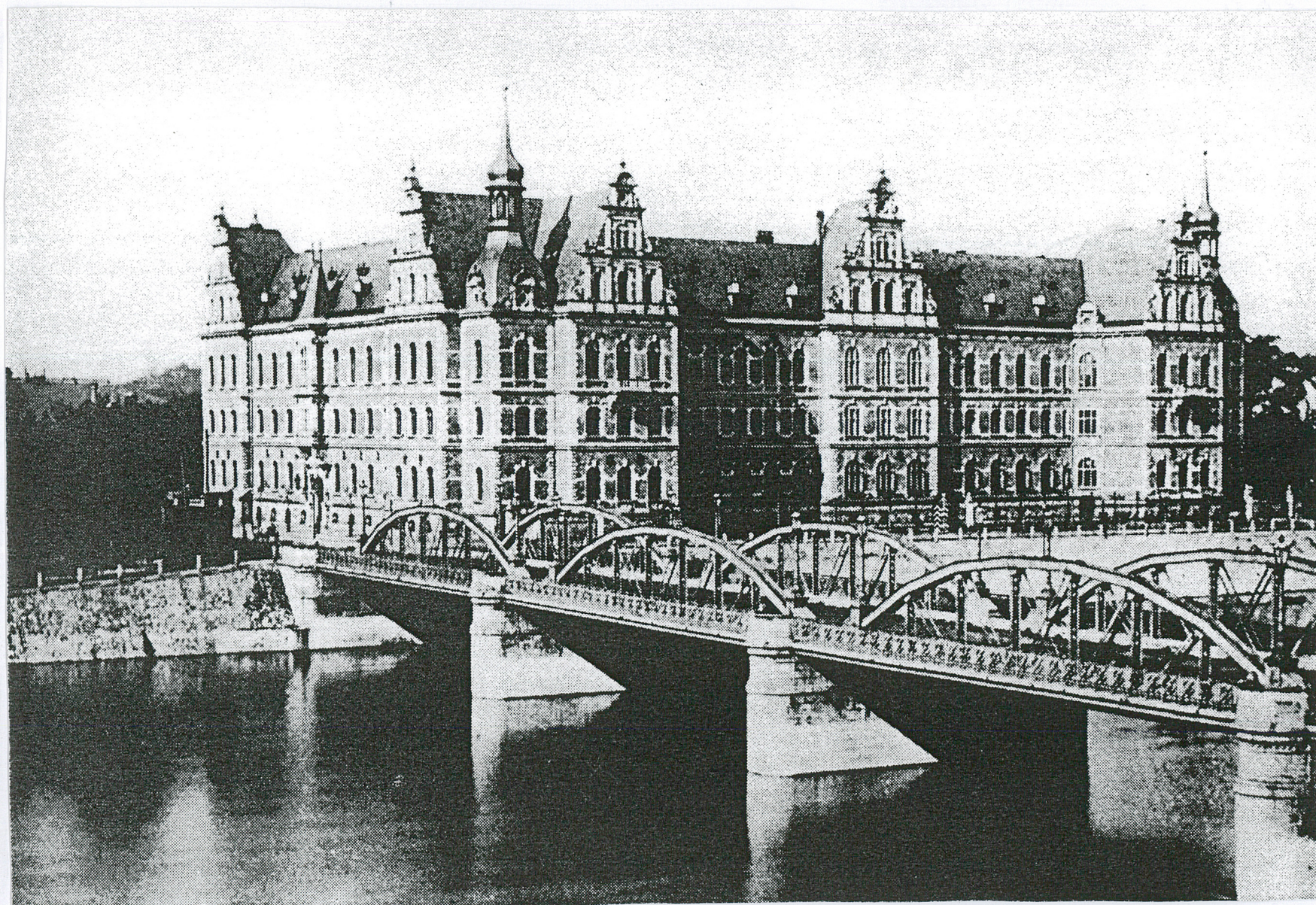
dokumentacja archiwalna i ikonograficzna Verte !



Przekrój poprzeczny i widok z boku mostu Paulinów na dokumentacji archiwalnej budowy mostu pod gazociąg z 1860 r., neg. 1/109

Wkładkę założył: mgr inż. Leszek Budych 6 stycznia 1996 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSIDZT S. Januszewski



Czteroprzęsłowy most Lessinga z 1875 r. Projekt Kaumana i Schwedlera, most zniszczony w 1945 r.

1. Miejscowość

WROCŁAW

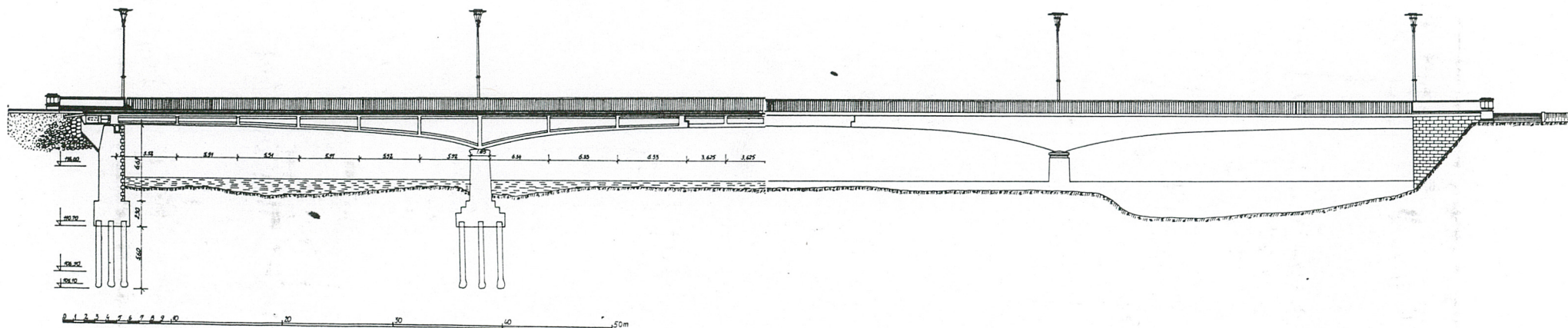
2. Obiekt

MOST DROGOWY
"POKOJU"

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

dokumentacja rysunkowa (projektowa z 1956 r.) Verte !

PRZEKRÓJ PODŁUŻNY I WIDOK Z

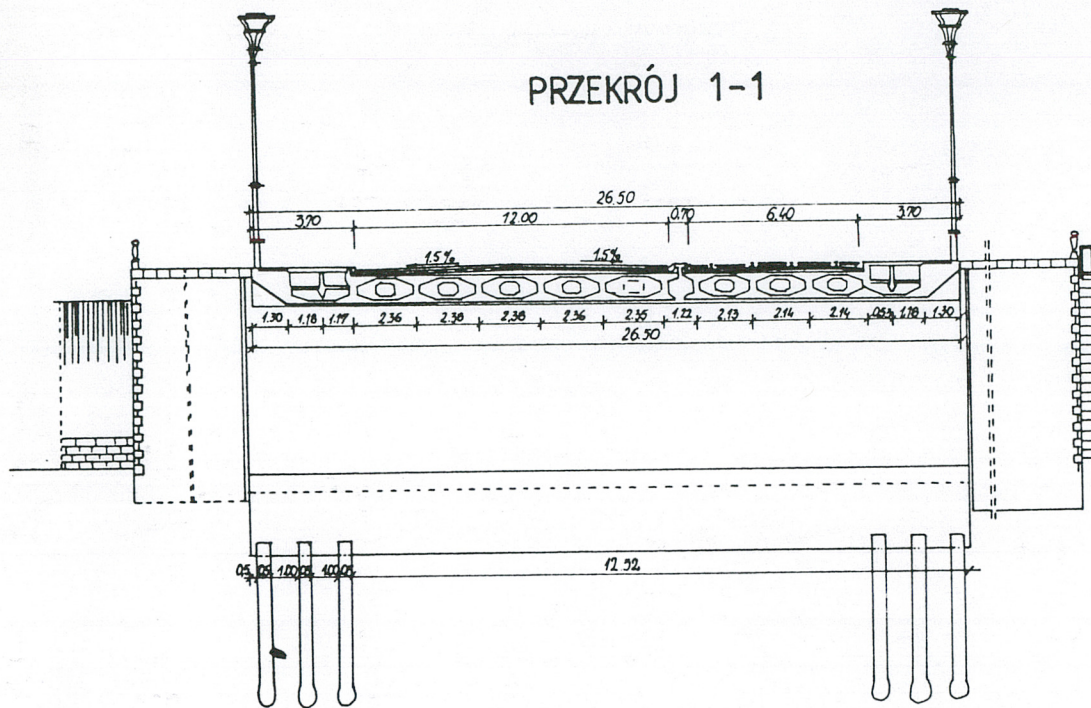


Przekrój podłużny i widok z boku, (przerys z dokumentacji projektowej)

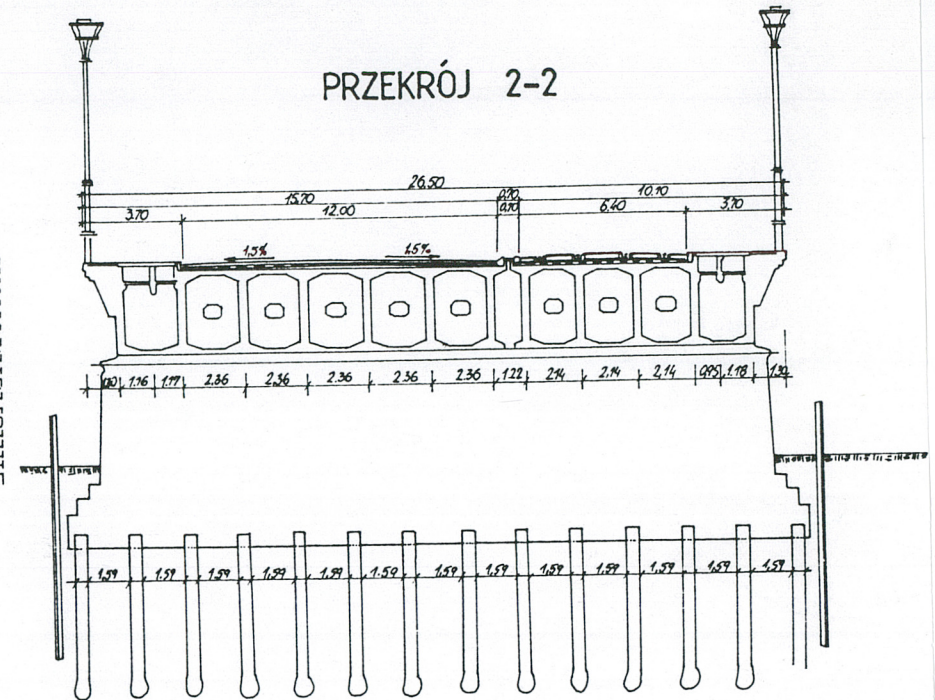
Wkładkę założył: mgr inż. Leszek Budych 6 stycznia 1996 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSIDZT S. Januszewski

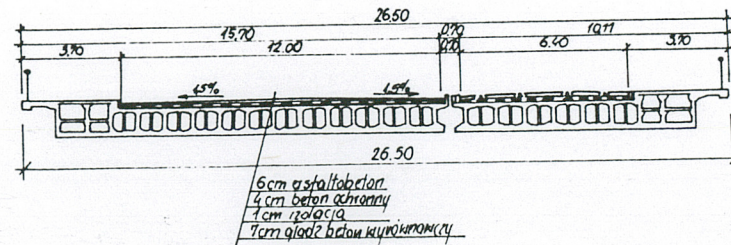
PRZEKRÓJ 1-1



PRZEKRÓJ 2-2



PRZEKRÓJ 3-3



Przekroje poprzeczne: 1-1 nad przyczółkiem, 2-2 nad filarem, 3-3 w osi przęsła środkowego. (przerys z dokumentacji projektowej)

1. Miejscowość

2. Objekt

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

W R O C Ł A W

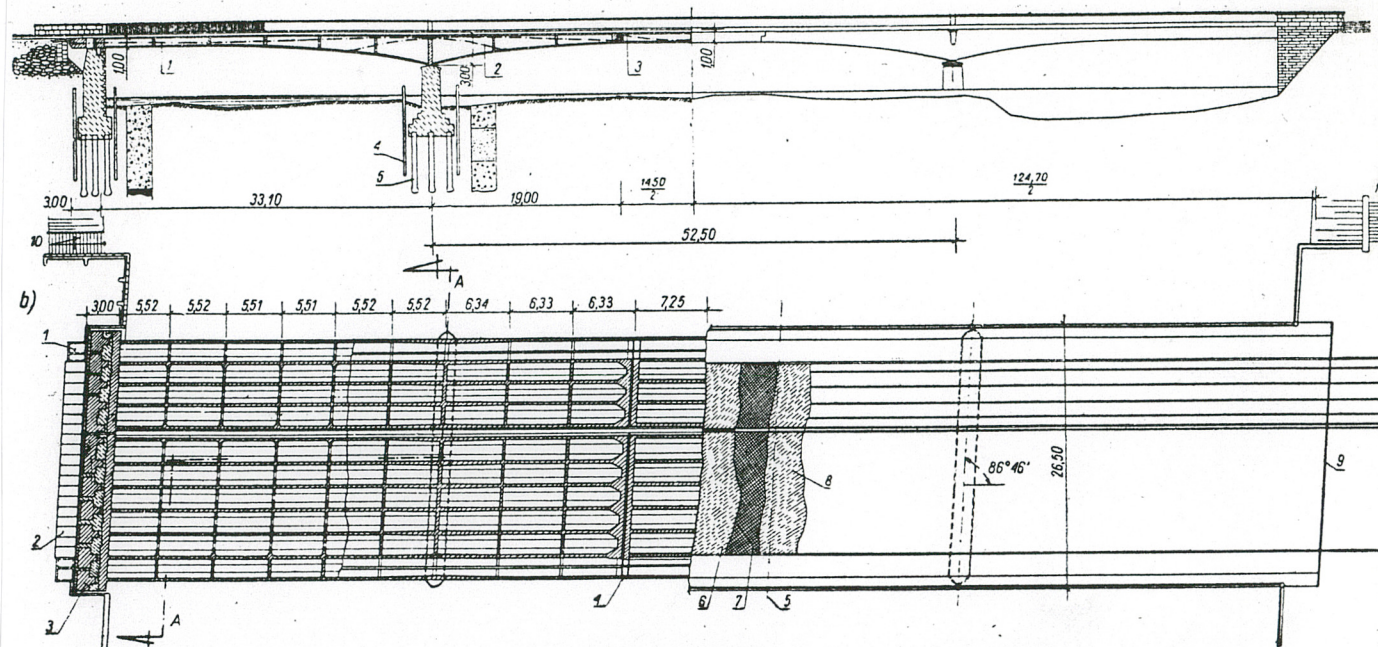
MOST DROGOWY "POKOJU"

dokumentacja rysunkowa (projektowa i stan istniejący) Verte 1

Rys. 1. Przekrój podłużny i widok z boku:

1 - kabel koncentryczny z lin, 2 - kable odgięte.

3 - kable, 4 - ścianka Larsena, 5 - pale Franki.



Rys. 2. Przekrój i rzut poziomy:

1 - studzienki dla przewodów, 2 - płyty zjazdowe.

3 - bloki kotwiące od strony naciągu.

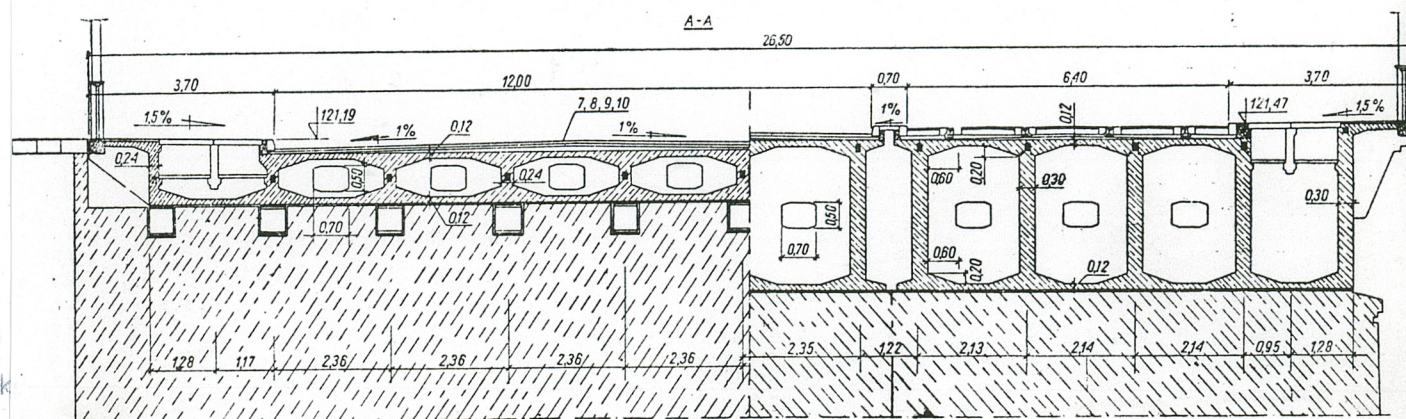
4 - łozyska ruchome, 5 - łozyska stałe.

6 - beton wyrównawczy, 7 - izolacja, 8 - beton ochronny.

9 - dylatacja, 10 - zejście na bulwar.

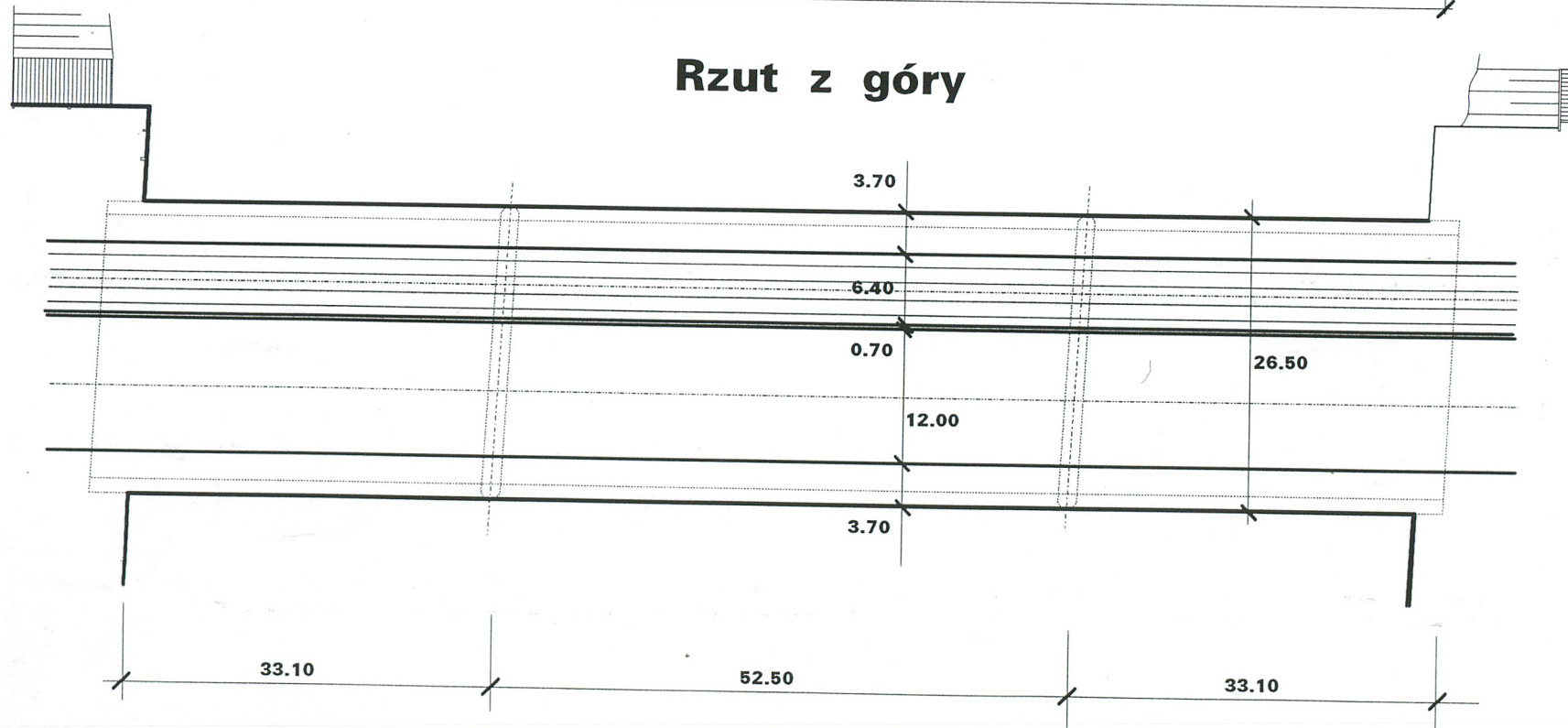
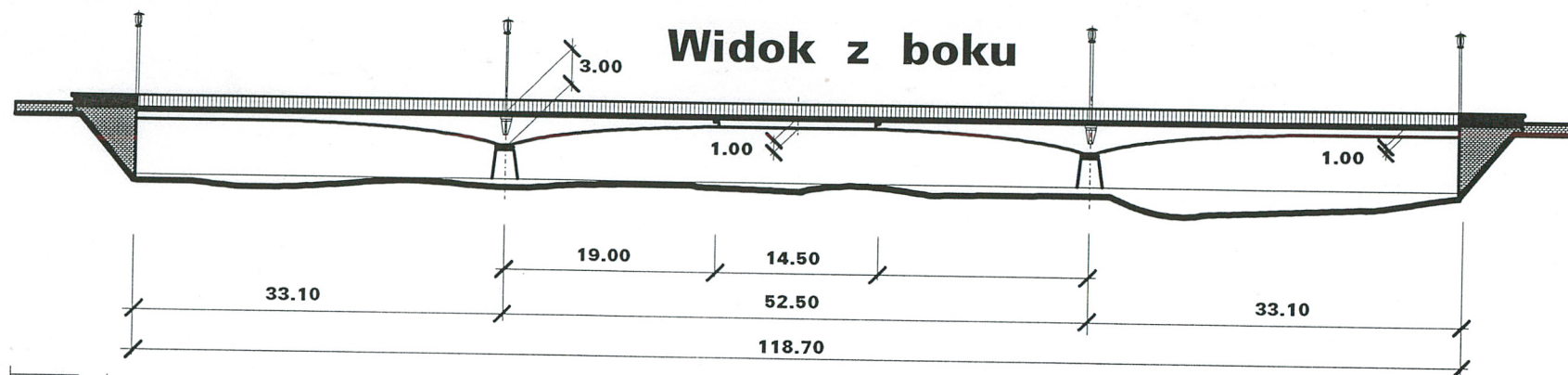
Rys. 2. Konstrukcja mostu. a) przekrój podłużny i widok z boku: 1 — kabel koncentryczny z lin, 2 — kable odgięte 18 Ø 5, 3 — kable 18 Ø 5, 4 — ścianka Larsena nr IV, 5 — pale Franki Ø 50; b) przekrój i rzut poziomy: 1 — studzienki dla przewodów, 2 — płyty zjazdowe, 3 — bloki kotwiące od strony naciągu, 4 — łożyska ruchome, 5 — łożyska stałe, 6 — beton wyrównawczy, 7 — izolacja, 8 — beton ochronny, 9 — dyktalacja, 10 — zejście na bulwar

Rys. 3. Przekrój poprzeczny w osi filara
i przy przyczółku.



Wkładkę założył: mgr inż. Leszek Budych 6 stycznia 1996 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSIDZT S. Januszewski



1. Miejscowość

WROCŁAW

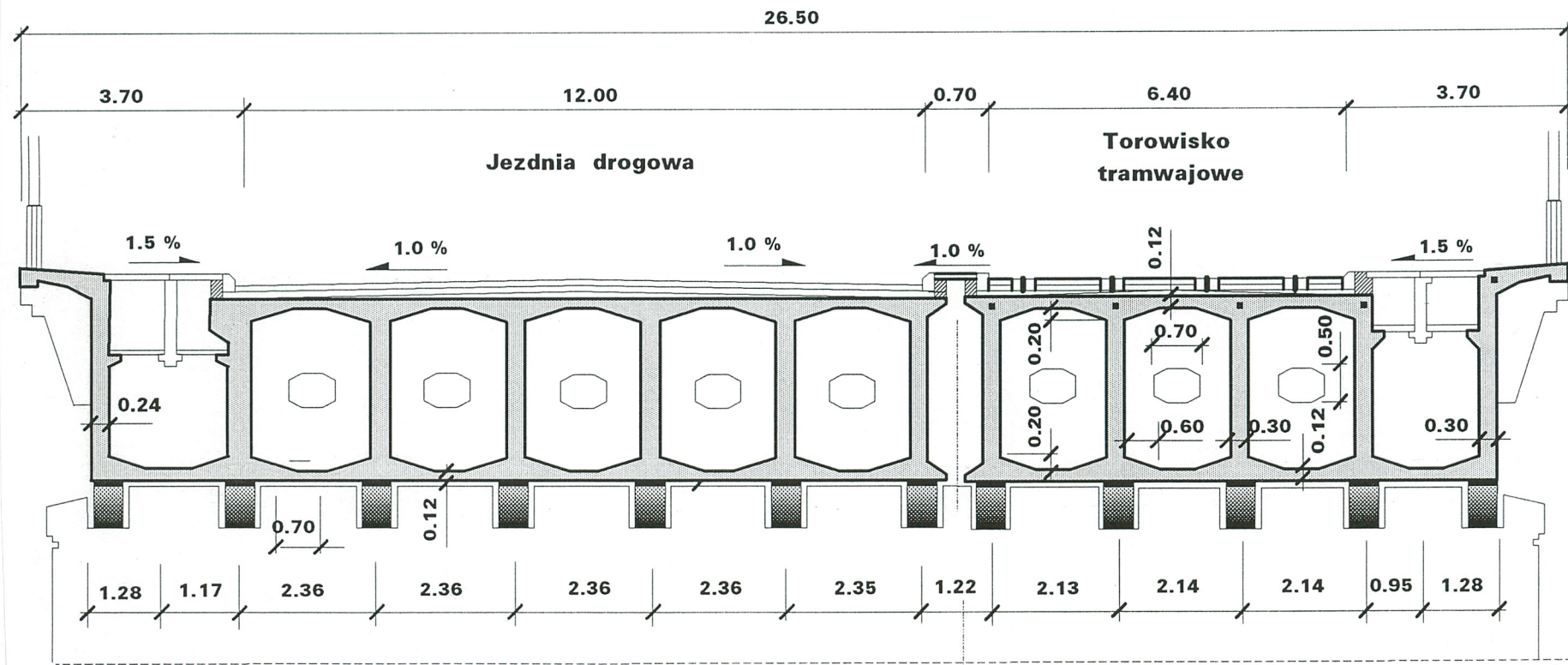
2. Obiekt

MOST DROGOWY
"POKOJU"

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

dokumentacja rysunkowa (stan istniejący) Verte !

Przekrój poprzeczny mostu w osi filara stan istniejący



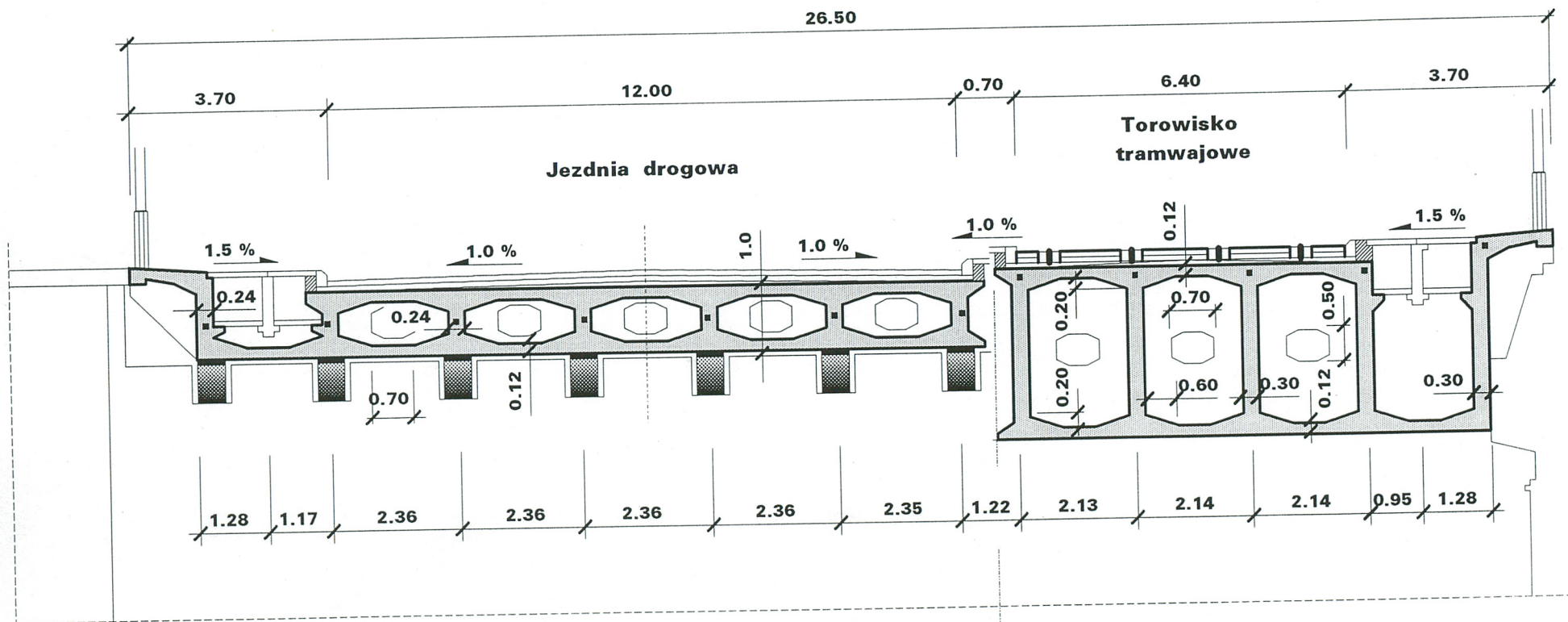
Wkładkę założył: mgr inż. Leszek Budych 6 stycznia 1996 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSIDZT S. Januszewski

Przekrój poprzeczny mostu stan istniejący

Przy przyczółku

W osi filara



1. Miejscowość

WROCŁAW

2. Obiekt

**MOST DROGOWY
"POKOJU"**

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

dokumentacja fotograficzna Verte !



1. Widok ogólny mostu, neg. 400/172/4

2. Widok mostu z boku, od strony dolnej wody, neg. 400/172/6

3. Widok mostu z boku, od strony górnej wody, neg. 400/173/5

Verte !

Wkładkę założył: mgr inż. Leszek Budych 6 stycznia 1996 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSIDZT S. Januszewski



4. Widok mostu z boku, od strony górnej wody z prawego brzegu, neg. 400/82/4



5. Widok tarczy bocznej i filar nurtowy, neg. 400/173/6



6. Filar i widok przęsła od dołu. Widoczna szczelina dzieląca most na dwie części, neg. 400173/2



7. Torowiska na moście, neg. 400/173/3

1. Miejscowość

WROCŁAW

2. Obiekt

MOST DROGOWY
"POKOJU"3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)
dokumentacja fotograficzna Verte !

1. Granitowe ciosy licujące przyczółki, neg. 400/304/4

2. Przyczółek i skarpa przy moście, neg. 400/172/5

3. Schody i przyczółek mostu od strony Bulwaru Xsawerego Dunikowskiego, neg. 400/173/4
Verte !

Wkładkę założył: mgr inż. Leszek Budyń 6 stycznia 1996 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSiDZT S. Januszewski





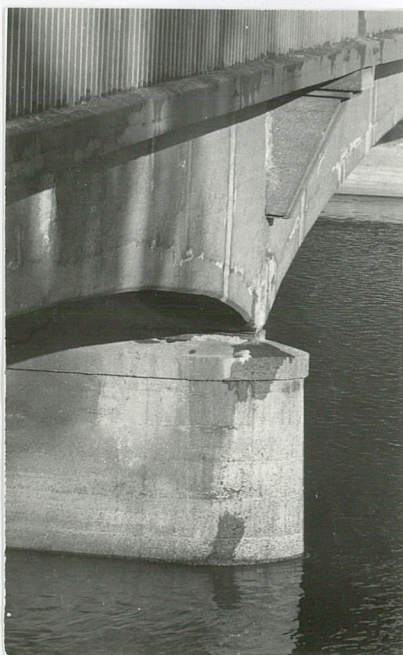
4. Widok ogólny mostu, neg. 400/112/3



5. Widok mostu z boku, od strony dolnej wody,
neg. 400/113/4



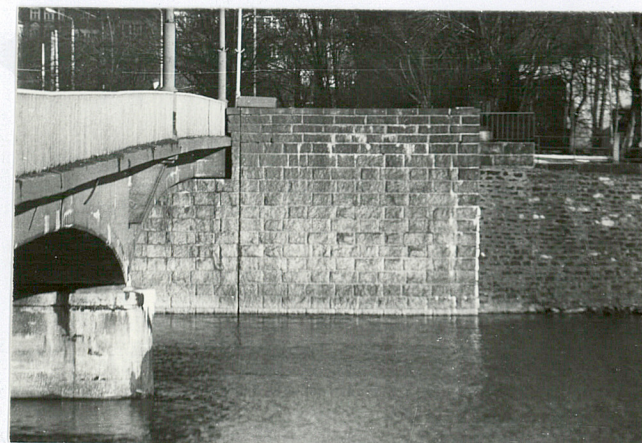
6. Widok mostu z boku, od strony górnej wody,
neg. 400/112/4



7. Filar, neg. 400/113/1



8. Torowiska na moście, neg. 400/113/3



9. Przyczółek prawobrzeżny,
neg. 400/113/2



10. Uszkodzona bariera nad przyczółkiem,
neg. 400/324/2