

1. Obiekt

MOST DROGOWY - OŁAWSKI

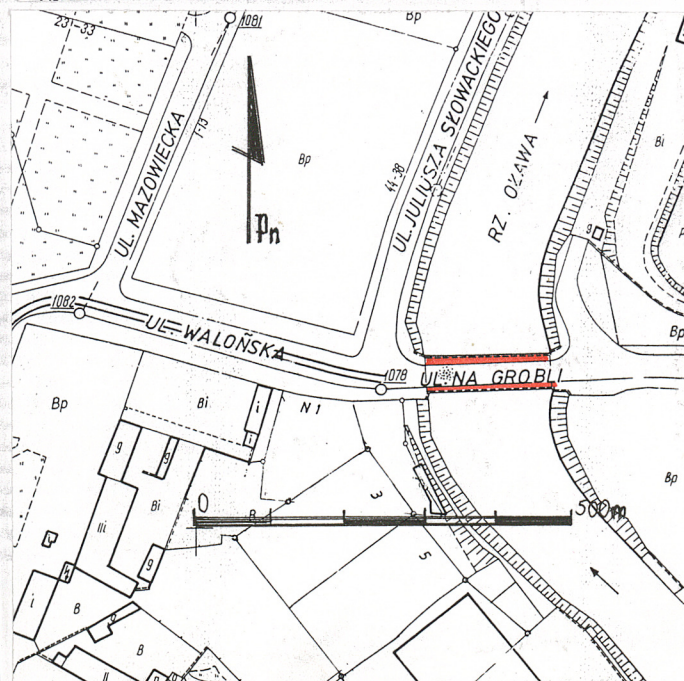
2. Czas powstania

1882 - 1883

3. Miejscowość

WROCLAW

11. Widok ogólny mostu, neg. 400/629/4, alegoryczna płaskorzeźba na tarocy mostu, neg. 400/829/6 sytuacja, orientacja



4. Adres

ul. Na Grobli
nad rzeką Oława

nr hipoteczny

5. Przynależność administracyjna

województwo wrocławskie

gmina Wrocław

pow. wiejski

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 336A/M data 1976 r.

A/1094/350/Wr0205.05.7974

12. Autorzy, historia obiektu, określenia stylu

Druga połowa XIX w. to okres licznych inwestycji związanych z przeprawami odrzańskimi. Mosty odrzańskie zbudowane z drewna często były niszczone przez lody. Konstrukcja ich ograniczała możliwości zwiększania nośności taboru śródlądowego, a potrzeby w tym zakresie szybko rosły (transport węgla ze Śląska).

W latach 1860 - 1875 r. zbudowano na Odrze sześć nowych stalowych mostów. Za wyjątkiem mostu Piaskowego wszystkie zyskały prześła systemu Schwedlera.

Okazją do budowy nowego mostu nad Oławą było w 1873 r. uregulowanie ujścia Oławy do Odry. Projekt przygotował Miejski Radca Budowlany Aleksander Kaumann. Przeprowadzono analizę kosztów i zdecydowano się na budowę mostu sklepionego, murowanego z cegły i kamienia. Z Kaumannem współpracowali Reichelt, Beer, Wackwitz, Hoffmann i Eger. Rysunki projektowe z 1881 r., sygnowane są podpisami Egera i Reichelta.

Budowę mostu rozpoczęto w kwietniu 1882 r. a zakończono w listopadzie 1883 r. Granit na budowę sprowadzono z kamieniołomów Kulmitza w Strzegomiu, a piaskowiec z kamieniołomu Zeidlera i Wimmela w Bolesławcu. Cement dostarczały cementowniwe opolskie a piasek czerpano z Odry.

Most zyskał bogaty kostium architektoniczny. Ceglane sklepienia i korpusy podpór (filarów i przyczółków) pokryto ciosami kamienia o młotkowej fakturze. Most zwieńczyły bogato zdobione tralkowe bariery wykonane z piaskowca. Na barierach ustawiono bogato zdobione latarnie gazowe wykonane w warsztacie metaloplastyki Trelenberga. Tarczę czołową mostu ozdobiło płaskorzeźbą przedstawiającą putta w otoczeniu wodnych roślin. Prace rzeźbiarskie wykonał P. Heisler z pomocą Weltringa pod kierunkiem rzeźbiarza Toberentza.

Do 1945 r. most nosił miano "Mauritius-Brücke". Konserwacja kamieniarki i odbudowa lamp w historycznym kształcie przywróciła mu wygląd zgodny z ryciną z 1885 r.

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

Most położony jest w ciągu ul. Na Grobli nad rzeką Oławą. Przecina rzekę w odległości ok. 500 m od jej ujścia do Odry. Przez most prowadzi droga do portu odrzańskiego "przy ujściu Oławy" (zbudowanego w 1844 r.). Kanał portowy prowadzony jest równolegle do koryta rzeki Oławy i kończy się niemal na wysokości mostu. Do portu dowożono przede wszystkim węgiel dla potrzeb wodociągów miejskich. Wodociągi miejskie zbudowane w latach 1866-1871, z okazałą wieżą ciśnieniową położoną są za mostem w odległości ok. 400 m.

Most 3-przęsłowy o sklepionej konstrukcji przęsł. Rozpiętość przęsł w świetle podpór wynosi $3 \times 13,8$ m. Szerokość użytkowa w świetle między barierami = 13,8 m., w tym: jezdnia o szerokości 8,0 m, dwa chodniki dla pieszych po 2,4 m.

Konstrukcja i materiał.

Prześla. Konstrukcję prześla mostu stanowią trzy luki ceglane o rozpiętości teoretycznej 14,55 m. Szerokość sklepienia luku wynosi 13,40 m. Promień krzywizny dolnej krawędzi sklepień $R = 16,13$ m. Grubość sklepienia jest zmienna na długości i wynosi: w wezłowie 0,77 m, w ćwiartce luku 0,64 m, w kluczu 0,51 m. Mur sklepienia wykonano (dane z raportu Instytutu Inżynierii Lądowej) z cegły $R = 20,0$ MPa i zaprawy cementowej $R = 16,0$ MPa. Przy remoncie w 1962 r., ceglane sklepienie zostało wzmocnione warstwą betonu o grubości od 0,60 m przy wezłowie do 0,16 m - na całym obszarze sklepienia. Warstwa betonu wzmocniającego została uzbrojona przy górnej powierzchni siatką z prętów $\varnothing 8$ mm. o oczkach 0,25 x 0,25 m. Mury pachwinowe wykonane są z cegły i licowane zewnętrznie ciosami z piaskowca i granitu.

Konstrukcja jezdni i chodników. Jezdnia mostu ułożona jest na betonowym wypełnieniu luków. Na betonie wzmocniającym dano izolację z trzech warstw papy na lepiku, 4 cm betonu ochronnego, pogrubionego w pachwinach chudym betonem, 3 cm podsypki piaskowej i nawierzchnię z kostki granitowej. Niweleta jezdni znajduje się na moście w luku pionowym o promieniu $R = 733$ m. Nawierzchnia na chodnikach z kostki i płyt granitowych. Jezdnia od chodników ograniczona jest krawężnikiem z kamienia granitowego. Nawierzchnia na dojazdach jest zróżnicowana. Od strony ul. Na Grobli z asfaltu a od strony ul. Wołowskiej z kostki granitowej. Obustronne bariery mostu wykonano z piaskowca, czerpiąc z wzorców ikonograficznych architektury doby "baroku" przez co budowla zyskała reprezentacyjny charakter, który to efekt wzmocniają bogate putta tarczy czołowej od wody dolnej.

Podpory. Podpory (filary i przyczółki) wykształcone są w postaci masywnych murów kamiennych licowanych ozdobnymi ciosami z piaskowca. Filary posadowione są na ławach betonowych w ścianie szczelnej. Posadowienie fundamentów płaskie - bezpośrednie. Szerokość filarów przy fundamencie 2,50 m, szerokość korpusu przyczółków przy fundamencie 6,50 m.

Wyposażenie i urządzenia obce. Odwodnienie powierzchni mostu odbywa się bezpośrednio za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych. Most położony jest w luku pionowym a chodniki posiadają spadek poprzeczny 2 %. Urządzenia obce poprowadzone są w kanałach pod chodnikami. W strefie przyczółków umieszczono w chodnikach studzienki rewizyjne. Na tarczy czołowej mostu od strony górnej wody wykonano stalową konstrukcję wsporczą podwieszenia rurociągów ciepłowniczych $\varnothing 300$ mm i kabli energetycznych. W osi filarów i nad przyczółkami umieszczono stalowe latarnie o kształcie nawiązującym do historycznych latarni gazowych z 1883 r. Instalację elektryczną oświetlenia poprowadzono pod chodnikami i do skrzynek (zamkniętych stalowymi drzwiczkami) umieszczonych w pośrednich murkach bariery.

14. Wymiary 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	15. Powierzchnia całkowita jezdni i chodników - 347,55 m ²	16. Przeznaczenie pierwotne most drogowy	17. Użytkowanie obecne most drogowy w eksploatacji
18. Prace budowlane i konserwatorskie Brak wiadomości o pracach remontowych prowadzonych na moście przed 1945 r. W 1963 roku przeprowadzono remont kapitalny mostu. Zakres remontu polegał na odkryciu sklepień i wzmocnieniu ich warstwą betonu zbrojonego. Nad sklepieniami wykonano nową izolację i ułożono nawierzchnię. Remont kapitalny został przeprowadzony dla przenoszenia obciążeń normowych I kl oraz obciążenia wyjątkowego ciągnikiem gąsienicowym T - 60 według "Normatywu technicznego projektowania mostów drogowych - obciążenia ruchome" z dnia 6.06.1956 r. W 1990 r, przeprowadzono remont kapitalny kamiennych barier i chodników. Przywrócono również w historycznym kształcie lampy oświetleniowe. Przeprowadzono prace konserwatorskie kamieniarki mostu. Projekt remontu opracowano w pracowni projektowej Przedsiębiorstwa Konserwacji Zabytków. W wyniku remontu most zyskał wystrój zgodny z tym jaki posiadał w 1883 r.		19. Stan zachowania (fundamenty, ściany zewnętrzne, ściany wewnętrzne, sklepienia, stropy, konstrukcje dachowe, pokrycie dachu, wyposażenie i instalacje) Stan techniczny mostu jest dobry.	
		20. Najpilniejsze postulaty konserwatorskie Most prezentuje wartości historyczne, techniczne i architektoniczne. Wpis mostu w rejestr zabytków jest w pełni uzasadniony. Most stanowi nie tylko zabytek sztuki inżynierskiej ale również dzieło artystyczne wysokiej klasy. - utrzymać konstrukcję, bryłę i materiał mostu, - systematycznie prowadzić prace konserwacyjne, - uporządkować otoczenie mostu nasycone dziełami kultury technicznej o wybitnych wartościach dla cywilizacji europejskiej, - zakresy prac remontowych, modernizacyjnych, konserwacyjnych i innych każdorazowo uzgadniać z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków,	

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

- Dokumentacja projektowa z 1881 r., i inwentaryzacja z 1908 r., w: archiwum MPWiK we Wrocławiu,
- Określenie przydatności do dalszej eksploatacji mostu Oławskiego przez rzekę Oławę we Wrocławiu, opracowanie Zakładu Konstrukcji i Budowy Mostów Politechniki Wrocławskiej 1962 r., w: archiwum MZDiK we Wrocławiu,
- Projekt remontu mostu Oławskiego we Wrocławiu, opracowanie Zakładu Konstrukcji i Budowy Mostów Politechniki Wrocławskiej 1962 r., w: archiwum MZDiK we Wrocławiu,
- J. Kmita, Cz. Machalski, Opinia w sprawie przydatności do dalszej eksploatacji mostu Oławskiego przez rzekę Oławę we Wrocławiu, Raport Instytutu Inżynierii Lądowej, Wrocław 1983, nr 3/4/83, 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,

22. Bibliografia

- Eger, Der Bau der Mauritius-Brücke in Breslau, w: Zentralblatt der Bauverwaltung, nr. 24 z 1885 r., s. 243-245,
- S. Januszewski, Zabytki techniki Dolnego Śląska, Warszawa 1988
- M. Łagiewski, Mosty Wrocławia, Wrocław 1989

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

- Eger, Der Bau der Mauritius-Brücke in Breslau, w: Zentralblatt der Bauverwaltung, nr. 24 z 1885 r., s. 243-245,
- M. Łagiewski, Mosty Wrocławia, Wrocław 1989.

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

tekst mgr inż. Leszek Budych 28 października 1995 r.

plany, rysunki mgr inż. Leszek Budych 28 października 1995 r.

zdjęcia fotogr. mgr inż. Leszek Budych 28 października 1995 r.

miejsce przechowywania negatywów BSIDZT S. Januszewski

BIURO STUDIÓW I DOKUMENTACJI
ZABYTEKÓW TECHNIKI
Stanisław Januszewski
53-203 Wrocław, tel. 61-12-78
ul. gen. A. Hallera 118/11

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 - dokumentacja rysunkowa - archiwalna
- nr 2 - dokumentacja rysunkowa - archiwalna
- nr 3 - dokumentacja rysunkowa
- nr 4/5 - dokumentacja fotograficzna

1. Miejscowość

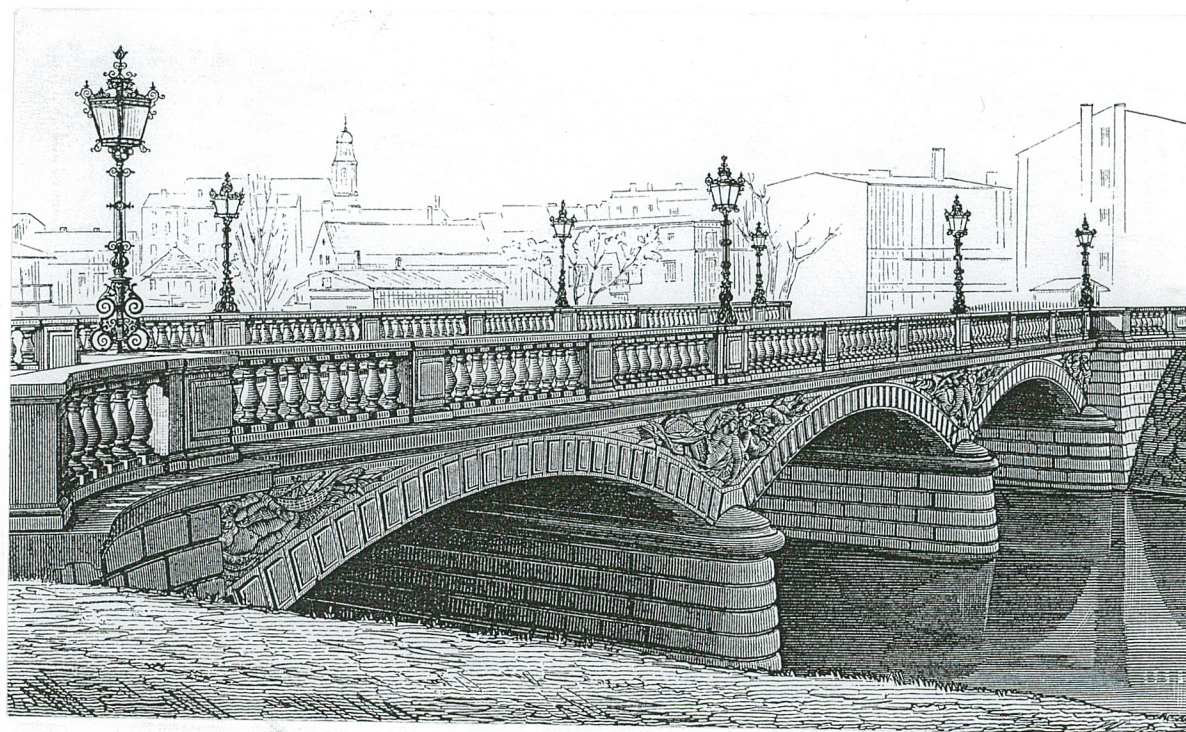
WROCŁAW

2. Obiekt

MOST DROGOWY
OLAWSKI

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

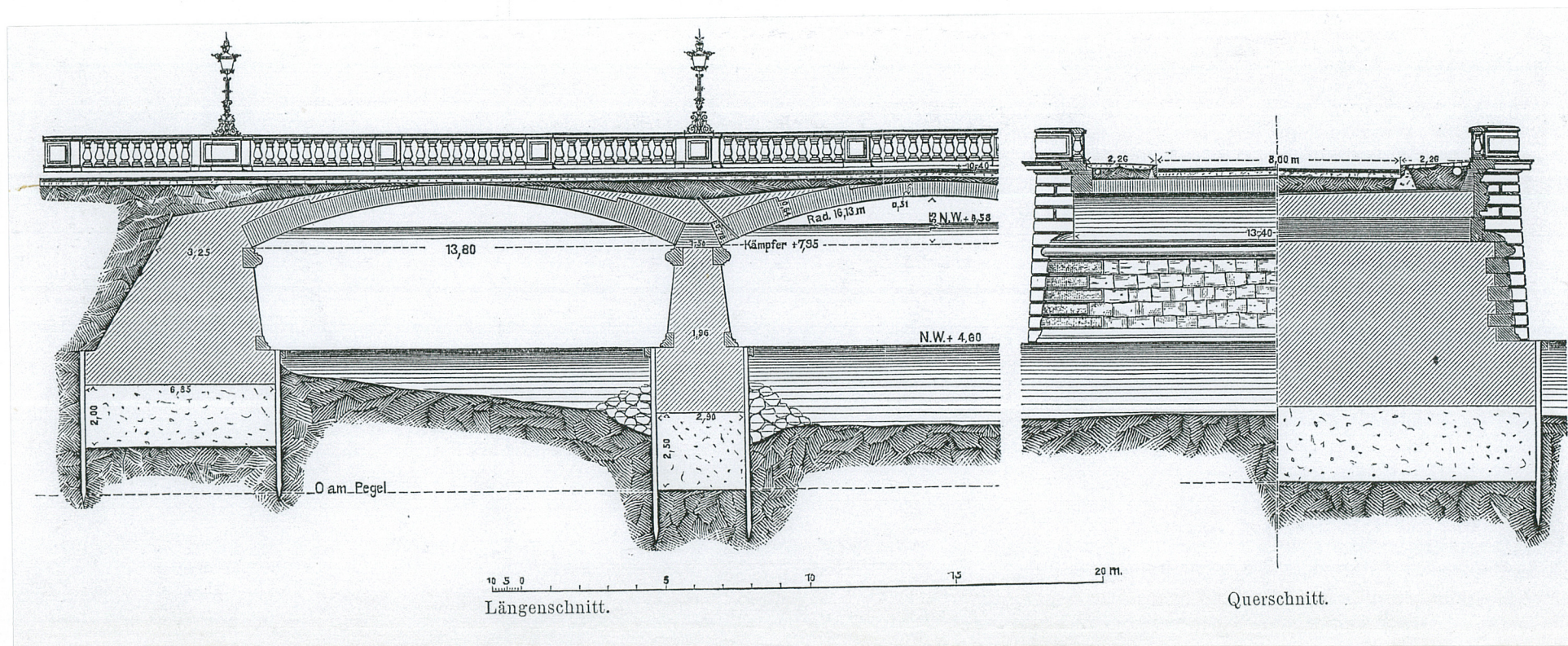
dokumentacja rysunkowa - archiwalna - Verte !



Most Olawski, drzeworyt autorstwa von O. Ebela z Berlina, 1885

Wkładkę założył: mgr inż. Leszek Budych 28 październik 1995 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSiDZT S. Januszewski



Przekrój podłużny i poprzeczny - kserokopia dokumentacji projektowej z 1882 r.

1. Miejscowość

WROCLAW

2. Obiekt

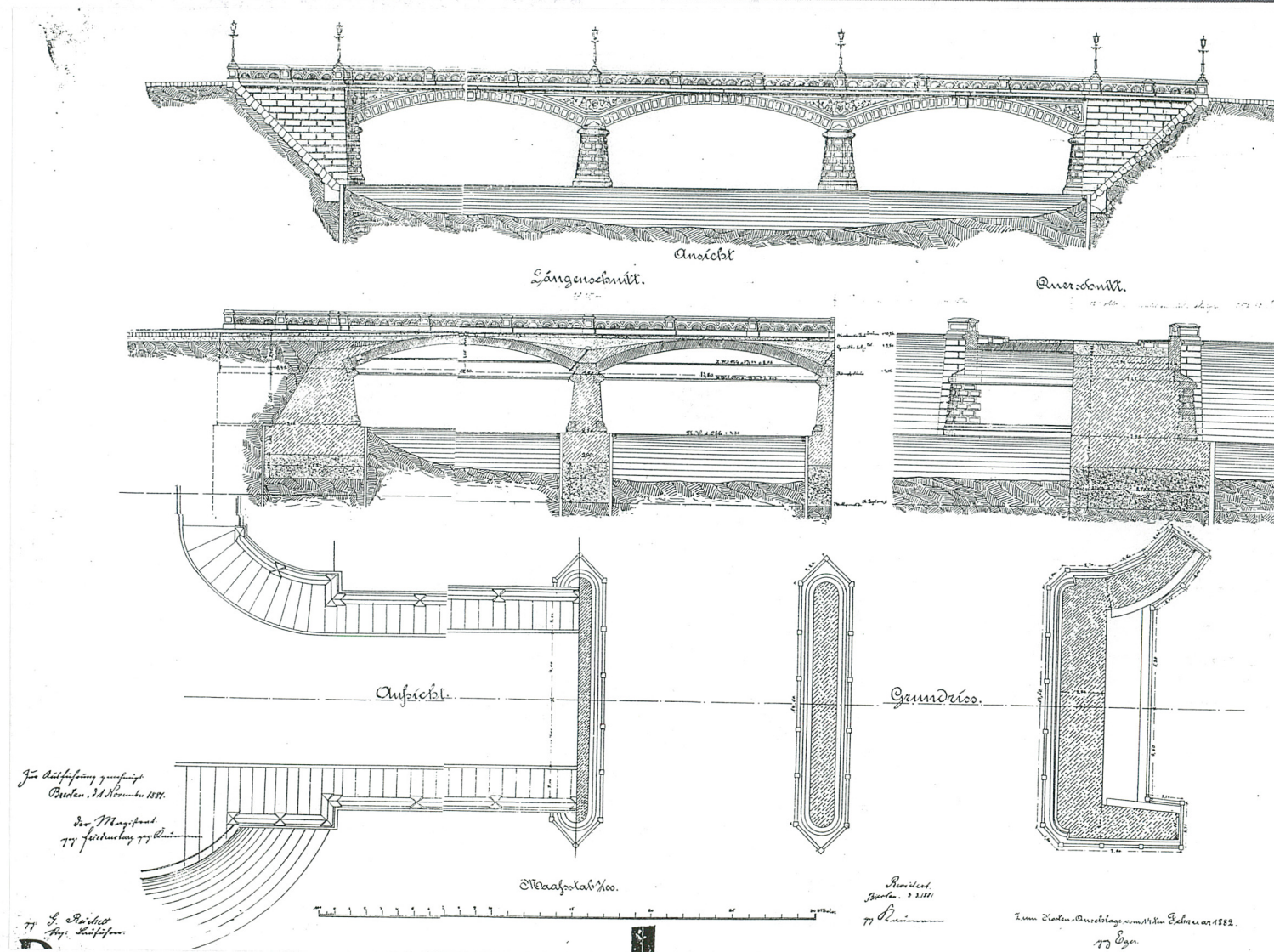
MOST DROGOWY
OLAWSKI

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

dokumentacja rysunkowa - archiwalna Verte !

Projekt mostu Oławskiego

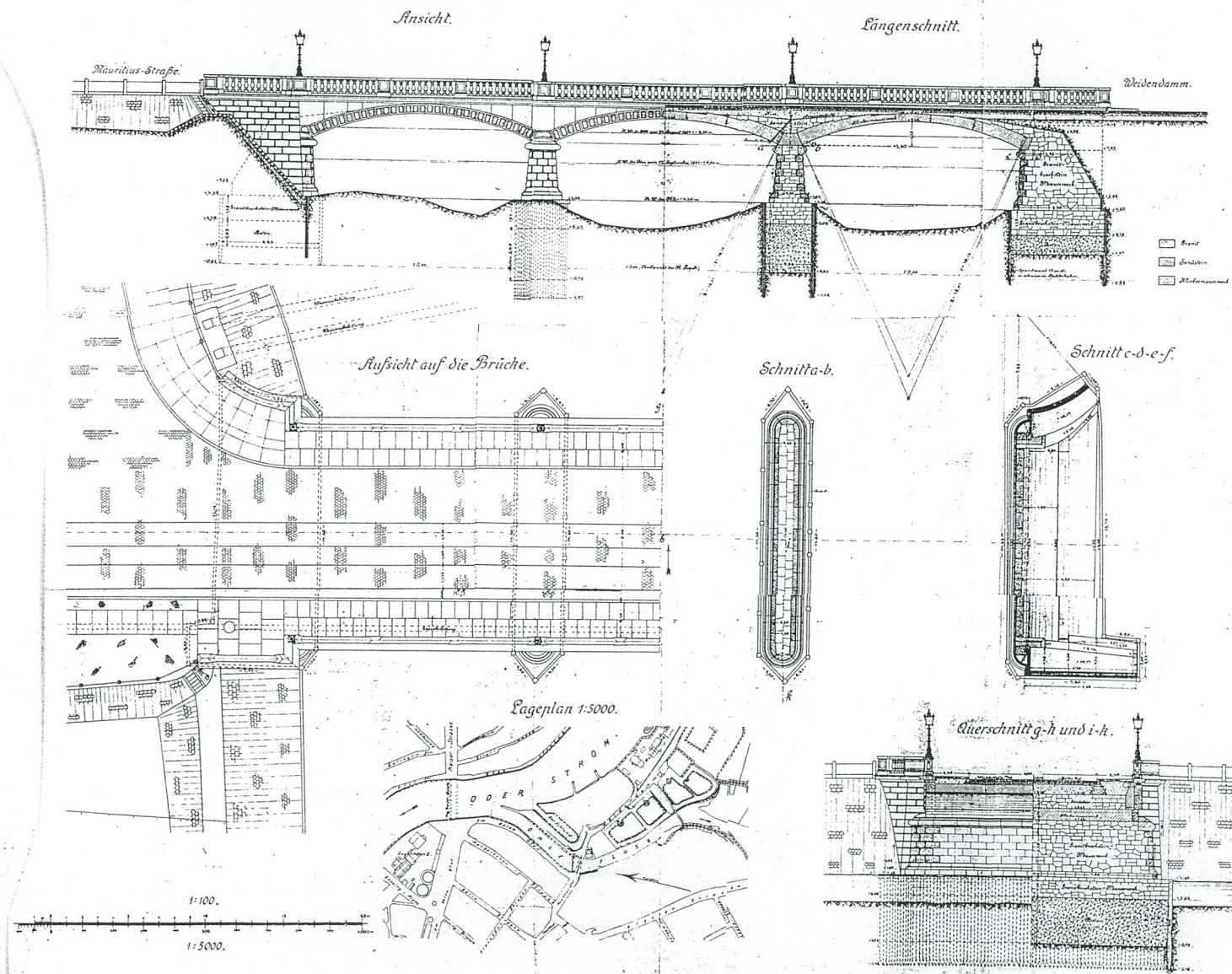
- kserokopia projektu z 1881 r.



Wkładkę założył: mgr inż. Leszek Budych 28 październik 1995 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSIDZT S. Januszewski

Mauritius Brücke - Breslau.



Aufgetragen auf Grund der Bauzeichnungen, Bauakten und des Revisionskostenanschlags vom Jahre 1877 u. 1878.
Breslau, im Mai 1908.
Städtisches Brückenbauamt.

Stadtbaupraktik.

Dokumentacja inwentaryzacyjna mostu Oławskiego wykonana w 1908 r., dla potrzeb Miejskiego Zarządu Mostów

1. Miejscowość

WROCŁAW

2. Obiekt

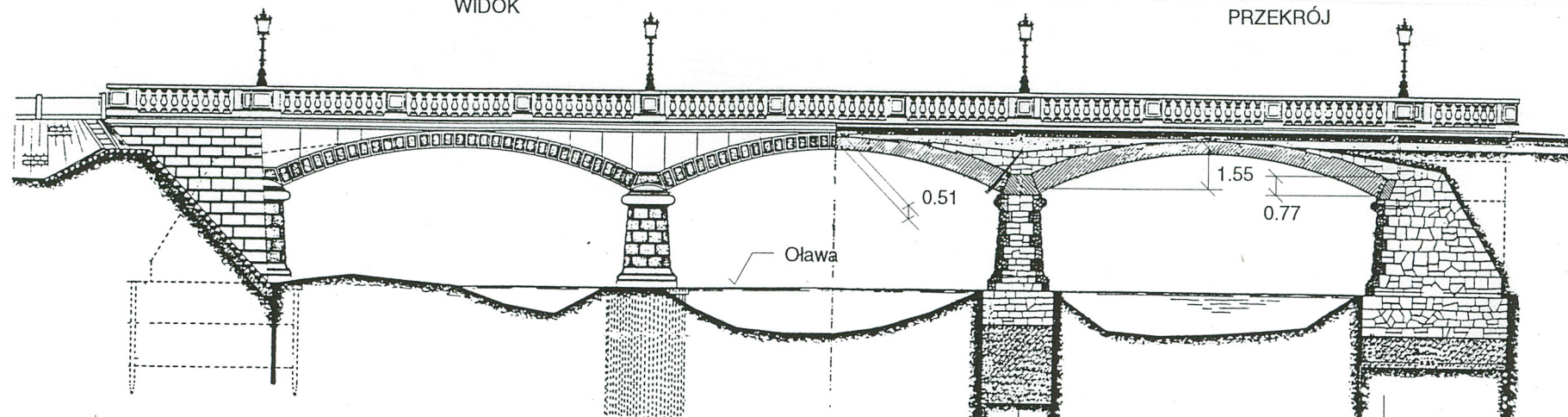
MOST DROGOWY
OŁAWSKI

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

dokumentacja rysunkowa Verte !

WIDOK

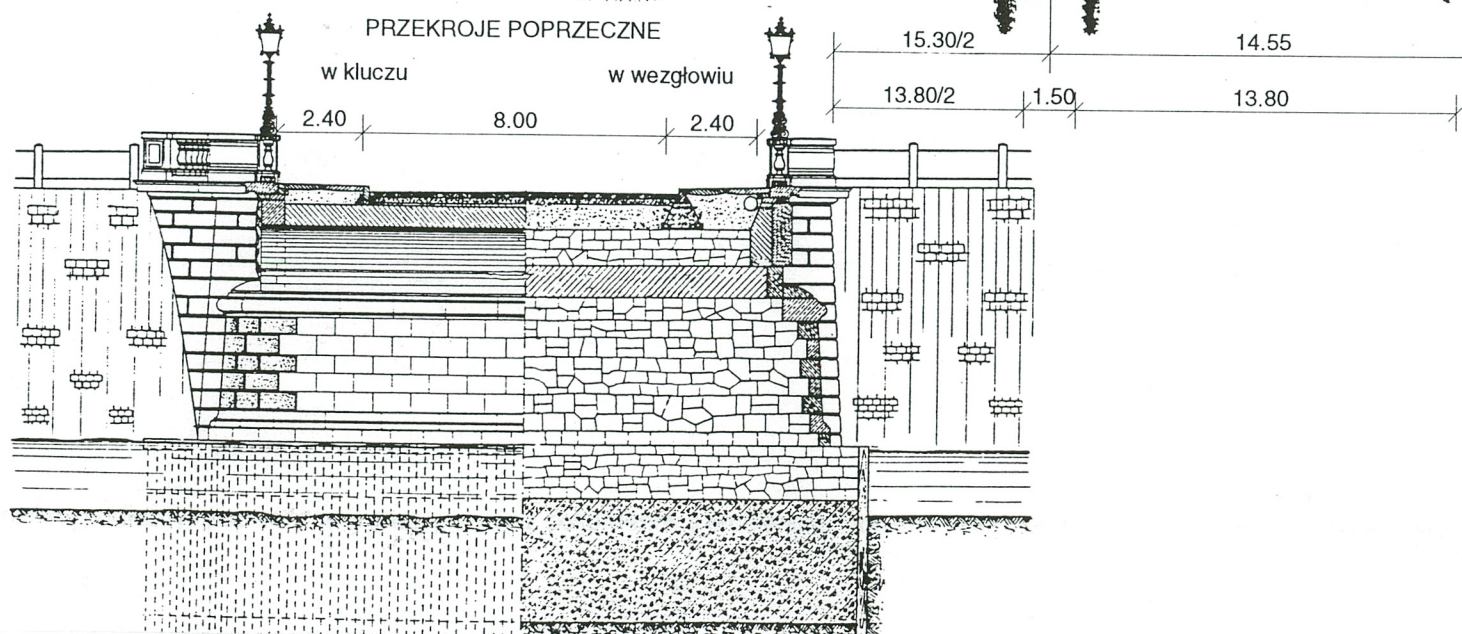
PRZEKRÓJ



PRZEKROJE POPRZECZNE

w kluczu

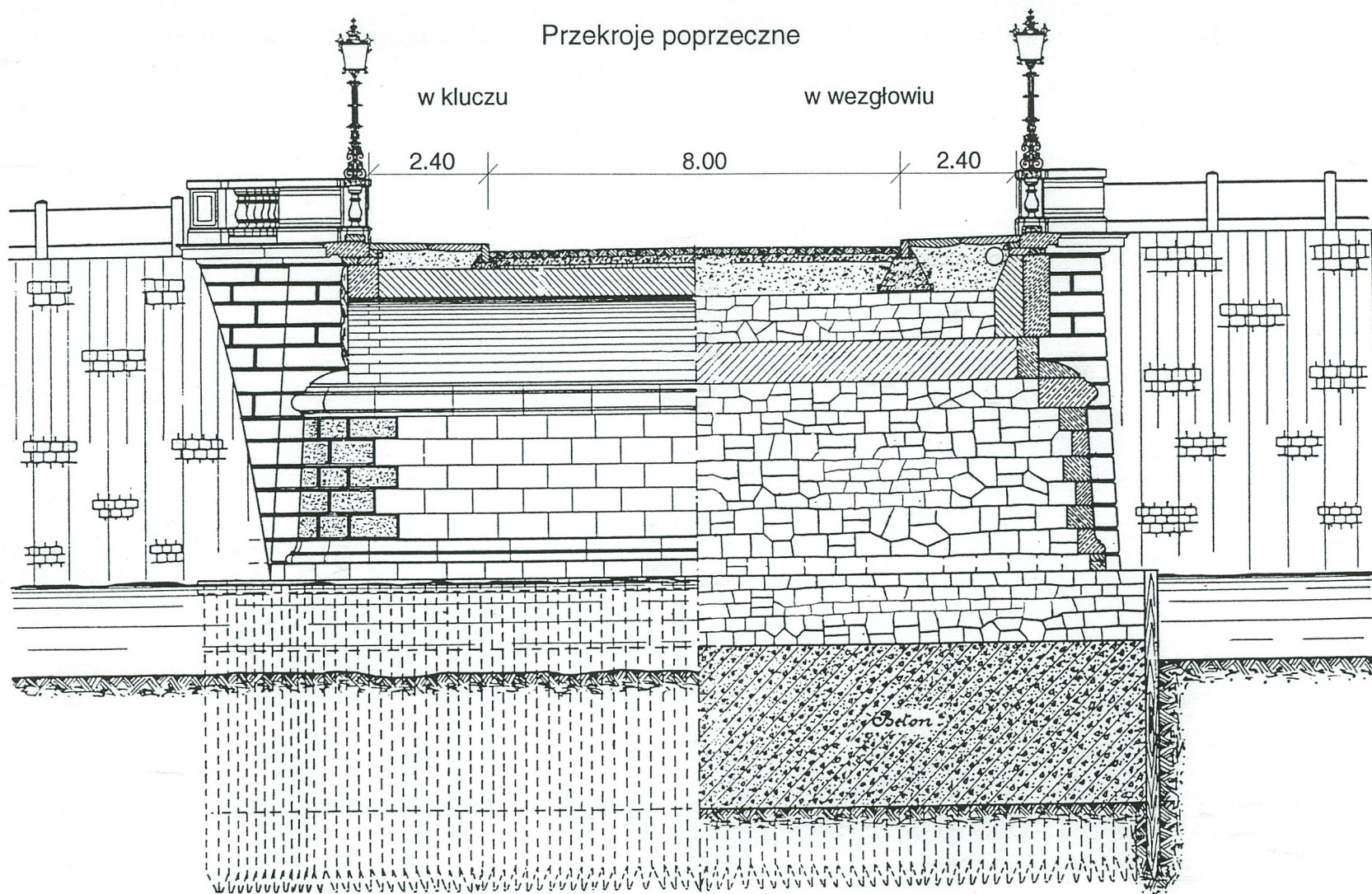
w wezgirowiu



Wkładkę założył: mgr inż. Leszek Budych 28 październik 1995 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSIDZT S. Januszewski

Przekroje poprzeczne



1. Miejscowość

WROCŁAW

2. Obiekt

**MOST DROGOWY
OŁAWSKI**

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

dokumentacja fotograficzna Verte !



1. Filar i tarcza czołowa mostu od strony górnej wody, neg. 400/828/6

2. Widok mostu od strony dolnej wody, neg. 400/829/3

3. Widok tarczy czołowej mostu z boku, neg. 400/829/1



Wkładkę założył: mgr inż. Leszek Budych 28 październik 1995 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSIDZT S. Januszewski



4. Dojazd do mostu, bariery, neg. 400/829/5



5. Nawierzchnia na jezdni i chodnikach, neg. 400/828/2



6. Bariera nad przyczółkiem, neg. 400/827/6



7. Bariera, neg. 400/826/3

1. Miejscowość

WROCŁAW

2. Obiekt

**MOST DROGOWY
OŁAWSKI**

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

dokumentacja fotograficzna



1. Lamy po rekonstrukcji w 1990 r., neg. 400/828/1

2. Przyczółek prawobrzeżny, neg. 400/828/4

3. Sklepienie mostu, neg. 400/828/5



Wkładkę założył: mgr inż. Laszek Budyh 28 październik 1995 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSIDZT S. Januszewski