

1. Obiekt

MOST DROGOWY "POMORSKI POŁUDNIOWY"

2. Czas powstania

1904-1905

3. Miejscowość

WROCLAW

11. Widok mostu od strony górnej wody, neg. 400/355/5, od strony dolnej wody, neg. 400/321/2, sytuacja, orientacja



4. Adres

ul. Pomorska
nad rz. Odrą Południową

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

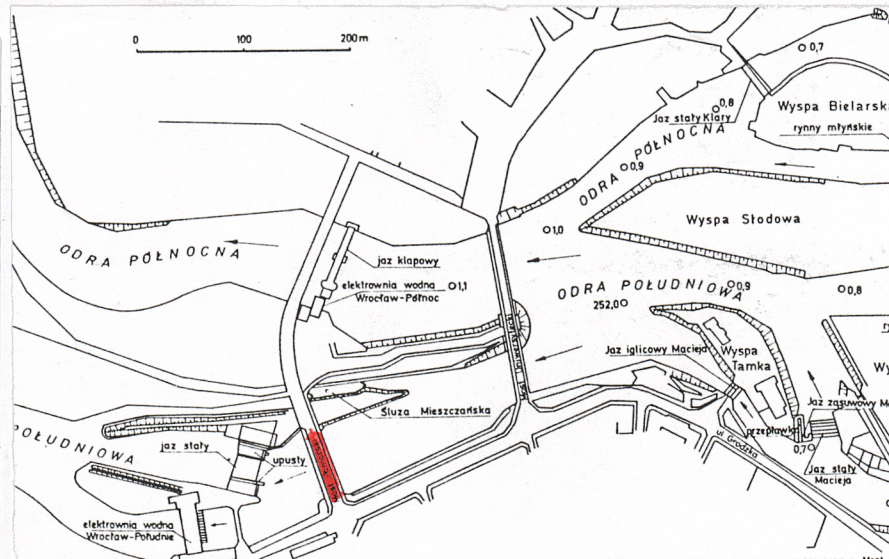
8. Właściciel i jego adres

Gmina Wrocław

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

10. Rejestr zabytków

Nr 347 data 15.10.1976
A/2496/342/wm



12. Autorzy, historia obiektu, określenia stylu

Wyspa Mieszczańska zwana również Kępą była od XIII w. powoli zagospodarowywana w części wschodniej, leżącej naprzeciwko miasta, oraz na pobliskiej wysepce bez nazwy. Był to teren naturalnej ekspansji miasta potrzebującego dogodnych terenów dla urządzeń komunalnych i przemysłowych. Data powstania pierwszych budowli wodnych tworzących dolny stopień piętrzący jest dokładnie znana był to rok 1334 w którym to gmina zawarła umowę z bogaczem krakowskim Wierzyńkiem na budowę młynów, w przekroju Odry dzielącej się przed Wyspą Mieszczańską na dwie odnogi Odrę Południową i Odrę Północną. Było to możliwe dzięki zmianie warunków na rzece przez wcześniejszą o 100 lat zabudowę tworzącą górny stopień piętrzący. Historia zabudowy na dolnym stopniu piętrzącym jest burzliwa jak historia Wrocławia. Niewiele wiadomo o zabudowie tego terenu przed początkiem XIV w. a najdokładniejszy jego obraz przedstawia dopiero plan Wełnera z 1562 r. Ze względu na znaczną różnicę poziomów wody, wynoszącą około 5 m, skupiały się tu główne ówczesne urządzenia energetyczne i już przed połową XIV w. znajdowały się tu folusza, słodownia i 1 do 3 młynów. W początkach lat 30-tych XVII w. została od Kępy Mieszczańskiej oddzielona kanałem-fosą wysepka pod nazwą Młyńska, skupiająca młyny, połączona mostem z północnym brzegiem rzeki, a drugim odcinkiem tegoż mostu przez mniejszą bezimienną wysepką z lewym miejskim brzegiem Odry. Projekty przebudowy skomplikowanego i przestarzałego już zespołu młynów powstał już w końcu XIX w. Budowę elektrowni wodnych w dolnym stopniu piętrzącym śródmiejskiego węzła wodnego planowano już na początku lat 90-tych XIX w. Realizacja napotykała na trudności związane z koniecznością uzyskania zezwolenia przez władze miejskie od władz pruskich. Przebudowa stopnia wodnego zainicjowana została w 1904 r. budową nowego mostu między lewym brzegiem rzeki a Wyspą Mieszczańską. Nowy most wykonano na przedłużeniu ul. Odrzańskiej w konstrukcji złożonej z trzech łukowych przęseł o sklepieniach murowanych z cegły klinkierowej i licowanych piaskowcem.

c.d. patrz: Załącznik nr 1

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

Most łączy Wrocław lewobrzeżny z Wyspą Mieszczańską przez Odrę Południową. Położony jest w ciągu ul. Pomorskiej, między ul. Grodzką i Księcia Witolda na Kępie Mieszczańskiej. Za mostem Pomorskim Południowym w kierunku północnym znajduje się most Pomorski Środkowy nad Słuzą Mieszczańską, a dalej nad Odrą Północną most Pomorski Północny.

Konstrukcja. Most trzyprzęsłowy o konstrukcji łukowej opartej na masywnych podporach. Rozpiętość poszczególnych przęseł w świetle wynosi 18,20 + 20,20 + 18,20 m. Most przeprowadza przez Odrę jezdnię o szerokości 11,00 m z wtopionymi w nią torami tramwajowymi oraz dwa chodniki po 3,50 m każdy.

Przęsła. Dźwigarami głównymi są bezprzegubowe sklepienia wykonane z cegły klinkierowej. Szerokość sklepienia wynosi 19,00 m. Dolna powierzchnia sklepień w przekroju prostokątnym do osi przeszkody ma kształt zbliżony do elipsy. Grubość sklepień zmieniająca się na długości i wynoszą w przęsłach skrajnych od 1,20 m w wezłowiach do 0,64 m w kluczu, a w przęśle środkowym odpowiednio od 1,20 m do 0,77 m. Czoła sklepień obmurowane są ciosami kamiennymi z piaskowca, o grubości 40 - 50 cm. Wysokość oblicówki jest stała i wynosi 0,75 m.

Konstrukcja pomostu, jezdni i chodników. Mury czołowe wykonane są z cegieł i obłożone od zewnątrz ciosami z piaskowca. Na górnej partii murów czołowych usytuowane są kamienne poręcze mostu. Nawierzchnię jezdni wykonano z kostki kamiennej 16 x 16 cm ułożonej na podsypce cementowo-piaskowej o grubości 4,0 cm. Podbudowę pod nawierzchnię w środkowej strefie mostu (nad kluczem) stanowi warstwa betonu o grubości ok. 20 cm. W strefach od klucza przęseł skrajnych w kierunku przyczółków podbudowę stanowią prefabrykowane płyty żelbetowe. Na szerokości torowiska tramwajowego nawierzchnię stanowi warstwa bitumiczna ułożona na żelbetowych, prefabrykowanych elementach wypełniających. Nawierzchnię chodników stanowią płyty żelbetowe o grubości 8,0 cm pokryte warstwą asfaltu o grubości 4,0 cm.

Podpory. Konstrukcja mostu wsparta jest na 2-ch przyczółkach i 2-ch filarach (podporach pośrednich) w nurcie rzeki. Podpory pośrednie wykonane są z betonu obłożonego ciosami granitowymi do poziomu wezłowi sklepień. Sklepienia opierają się na ciosach granitowych. Przyczółki wykonane są częściowo z kamienia, a w dolnej części z betonu obmurowanego granitem. W obiekcie nie ma łozysk.

Wyposażenie. Odwodnienie mostu powierzchniowe realizowane jest przez znaczne spadki podłużne od środka mostu w kierunku przyczółków, bez kratek ściekowych. Chodniki posiadają spadki w kierunku jezdni. Izolacja składa się z 2 warstw papy na lepiku (Abizol "G"). Z urządzeń obcych wzdłuż poręczy, na zewnątrz mostu poprowadzono dwa rurociągi wody ciepłej o średnicy zewnętrznej 750 mm, pod chodnikiem od strony dolnej wody gazociąg o średnicy 200 mm oraz kable elektryczne, pod chodnikiem od strony górnej wody przewody wodociągowe o średnicy 175 mm.

14. Wymiary długość - 86,00 m szerokość - 20,00 m szerokość jezdni - 13,00 m szerokość chodników - 2 x 3,50 m rozpiętość przęseł - 29,60+28,50+27,3 m	15. Powierzchnia całkowita 1720 m ²	16. Przeznaczenie pierwotne most drogowy	17. Użytkowanie obecne most drogowy w eksploatacji
18. Prace budowlane i konserwatorskie <p>Brak informacji o pracach remontowych na moście przed 1945 r. Po 1945 r. zlikwidowano wieżyczki nad filarami i na pilastrach poprowadzono rurociągi ciepłownicze. W 1967 r. wykonano na moście kapitalny remont. Projekt remontu przygotowano w Biurze Projektów Budownictwa Komunalnego we Wrocławiu autorem był mgr inż. S. Fedorowicz. Zakres remontu polegał na wymianie izolacji poziomej obiektu co zabezpieczało konstrukcję przed niszczącym działaniem wody. Zdjęto i założono nową nawierzchnię, wymieniono krawężniki i płyty chodnikowe. Przeprowadzono modernizację kanałów, wymieniono kable elektroenergetyczne i między nimi ułożono przegrody ceramiczne.</p>		19. Stan zachowania (fundamenty, ściany zewnętrzne, ściany wewnętrzne, sklepienia, stropy, konstrukcje dachowe, pokrycie dachu, wyposażenie i instalacje) <p>Na dolnej powierzchni sklepień wszystkich przęseł widoczne są zacieki i bardzo liczne "stalaktyty" związków wapnia. Świadczy to o uszkodzeniach izolacji i penetracji sklepień przez wodę. Okładzina kamienna murów czołowych i czoła sklepień wykazuje liczne ubytki, spowodowane pociskami w czasie działań wojennych. W przęśle północnym od strony dolnej wody w pobliżu filara widoczna jest duża wyrwa. Występują liczne ubytki spoin ciosów kamiennych. Zarysowania i pęknięcia występują na wszystkich pilastrach. Spowodowane są one obciążeniami pochodzącymi od rurociągów ciepłowniczych.</p> <p>Most po wykonaniu aktualnej ekspertyzy, kwalifikuje się do kapitalnego remontu.</p>	
		20. Najpilniejsze postulaty konserwatorskie <p>Most stanowi cenny zabytek secesyjnej architektury w budownictwie mostowym i kwalifikuje się do objęcia ochroną prawną.</p> <p>Przeprowadzić remont kapitalny mostu w zakresie określonym ekspertyzą techniczną z 1982 r. (patrz rubr. 21, autor J. Bieniek i J. Bień).</p> <ul style="list-style-type: none"> - w pracach należy uwzględnić możliwość zlikwidowania rurociągów prowadzonych po tarczach czołowych mostu i odbudowę wieżyczek z secesyjnym oświetleniem, - opracować kompleksowy program zagospodarowania otoczenia mostu, z uwagi na fakt, że funkcjonuje w obszarze cywilizacyjnym nasyconym dziełami techn. o wysokiej randze zabytkowej (np. mosty, śluzy, elektrownie, jazy, nabrzeża) <p>Prace prowadzić pod nadzorem Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.</p>	

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

- Archiwum Państwowe Wrocław, zespół: Akta Miasta Wrocławia, sygn. I/8739, Historia powstania i budowy nowego mostu Pomorskiego we Wrocławiu przy ul. Pomorskiej, Wrocław 1930
- Archiwum Państwowe Wrocław, zespół: Akta Miasta Wrocławia, sygn. 22 i 182, Most Pomorski, wzmocnienie wytrzymałości, Wrocław 1944
- Projekt kapitalnego remontu mostu Pomorskiego Południowego, Wrocław 1964, w: archiwum MZDiK Wrocław
- J. Bieniek, J. Bień, Ekspertyza techniczna nr 3/82 w sprawie przydatności do dalszej eksploatacji mostu Pomorskiego Południowego we Wrocławiu, Wrocław 1982, w: archiwum MZDiK Wrocław
- K. Bieniek, J. Bień, Opinia w sprawie przydatności do dalszej eksploatacji mostu Pomorskiego Południowego, Raporty Instytutu Inżynierii Lądowej, Wrocław 1983, nr 3/13, w: archiwum MZDiK Wrocław
- J. Kmita, J. Biliszczuk, Raport o stanie mostów miejskich Wrocławia, Raporty Instytutu Inżynierii Lądowej, Wrocław 1985, nr 30, w: archiwum MZDiK Wrocław

22. Bibliografia

- "Der Ausbau des Werderbrückenzuges über die Stad-Oder-Magistrat m. Wrocławia, 1930, - wydanie z okazji otwarcia mostu
- Z. Wasiutyński, O architekturze mostów, Warszawa 1971
- 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)

- "Der Ausbau des Werderbrückenzuges über die Stad-Oder-Magistrat m. Wrocławia, 1930, - wydanie z okazji otwarcia mostu
- 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 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 12 ikonografia

nr 2/3 - dokumentacja projektowa

nr 4/5 - dokumentacja fotograficzna

nr 6 - dokumentacja fotograficzna i rysunkowa

1. Miejscowość

W R O C Ł A W

2. Obiekt

**MOST DROGOWY
"POMORSKI POŁUDNIOWY"**

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

dokończenie opisu rubryki 12

c.d. opisu rubryki 12.

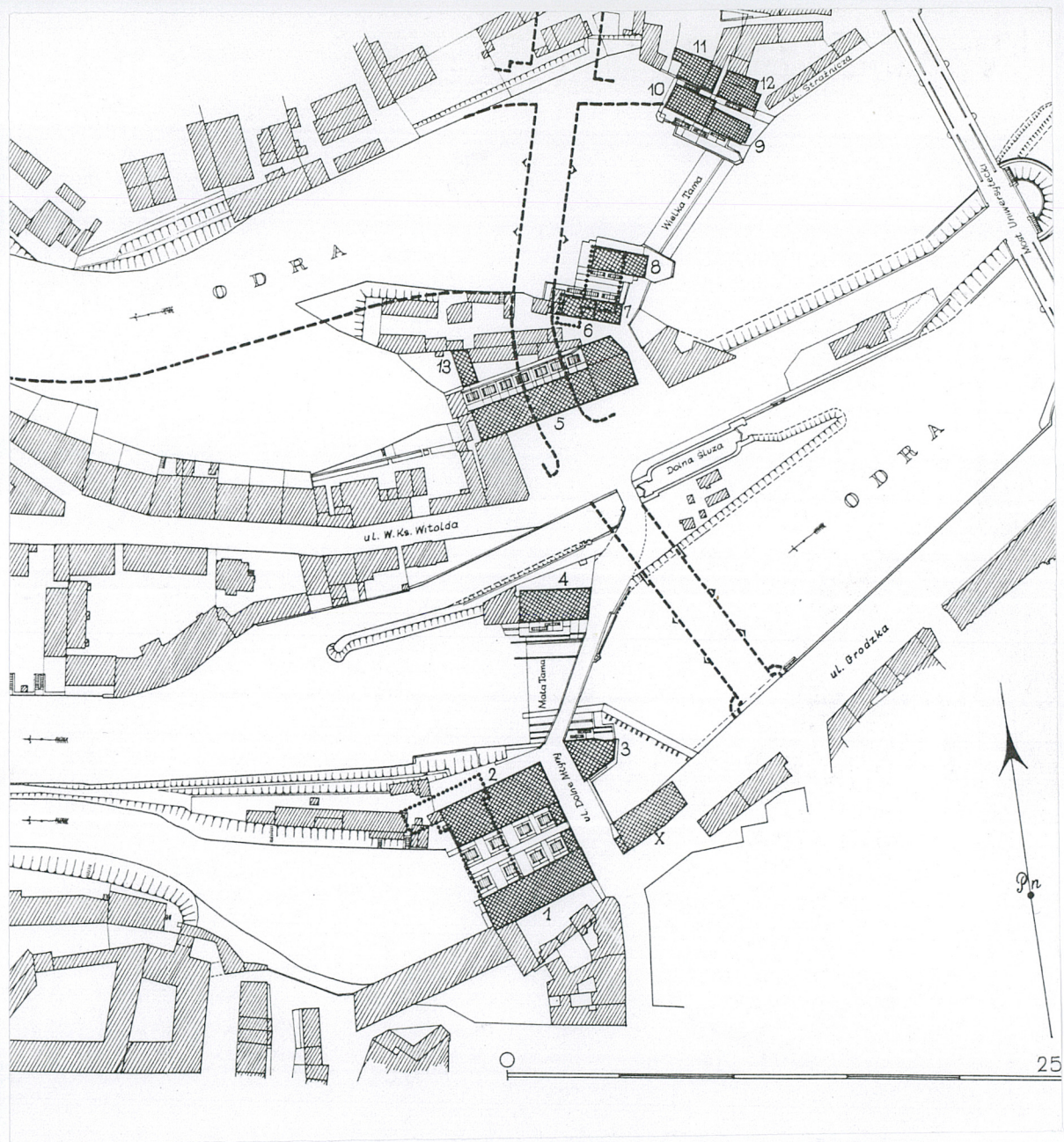
Jest to most o secesyjno-neoromańskich formach architektonicznych posiadający szereg charakterystycznych elementów dekoracyjnych. Most licowany jest okładziną z piaskowca, ułożonego w nieregularne bloki o fakturze celowo niewyglądzonej, określanej mianem "cyklopowej rustyki". Podpory zaznaczają dekoracyjne pilastry będące obecnie podporami rurociągów prowadzących ciepłą wodę a wcześniej trzech pary wieżyczek, na których umieszczone były latarnie, oświetlające drogę na moście. Wieżyczki te były doskonałym rzeźbiarskim akcentem mostowych podpór. Monolityczną barierę zdobią stylizowane maszkarony umieszczone po ich zewnętrznej stronie (całkowicie zasłonięte rurociągami). W zwornikach sklepień środkowych umieszczono od strony górnej wody litery "W" nawiązującą do nazwy mostu "Werderbrücke", od dolnej datę budowy mostu - 1905. Przy wjeździe na most od strony Starego Miasta zbudowano dwa pawilony nawiązujące do dawnych strażnic, gdzie pobierano myto. Styl tych budynków jest mieszaniną ciężkiego neoromanizmu z elementami lekkiej secesji. Łączenie obu tych kierunków było dość typowe dla wielu budowli użyteczności publicznej, powstałych we Wrocławiu na początku XX w. Usunięcie wieżyczek w latach powojennych i poprowadzenie wzdłuż barier mostu na pilastrach podpór rurociągów znacznie zubożyło rzeźbiarskie akcenty mostu. Dodatkowo razi dodawanie do faktury kamienia elementów stalowych i betonowych.



Widok mostu. Zdjęcie z początków XX w.

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

Miejsce przechowywania negatywów: BSIDZT S. Januszewski



Dolny stopień wodny. Stan z końca XIX w. Przerywaną linią oznaczone nowe mosty i elektrownie.

1. Miejscowość

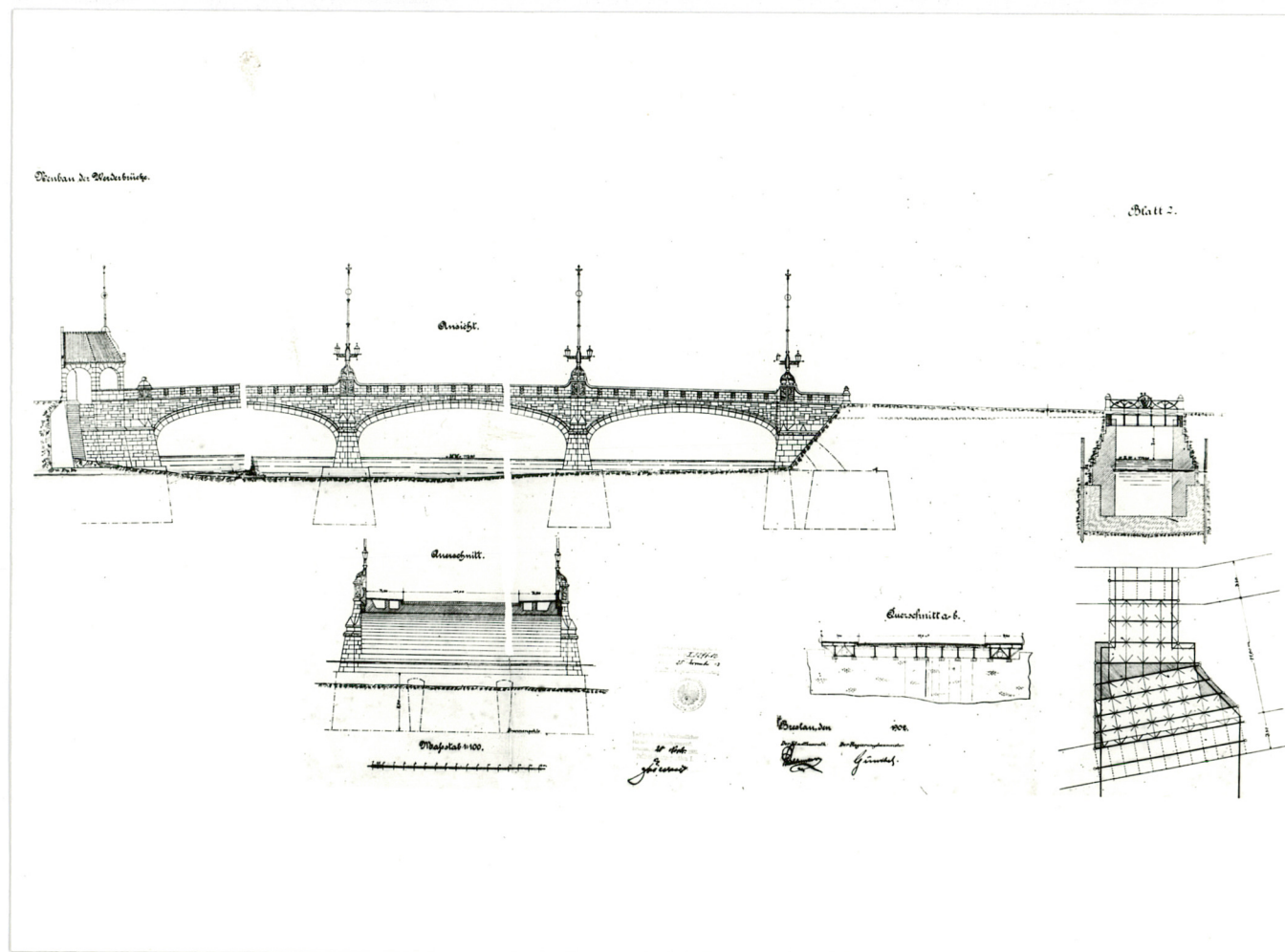
WROCŁAW

2. Obiekt

MOST DROGOWY
"POMORSKI POŁUDNIOWY"

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

dokumentacja projektowa Verte !



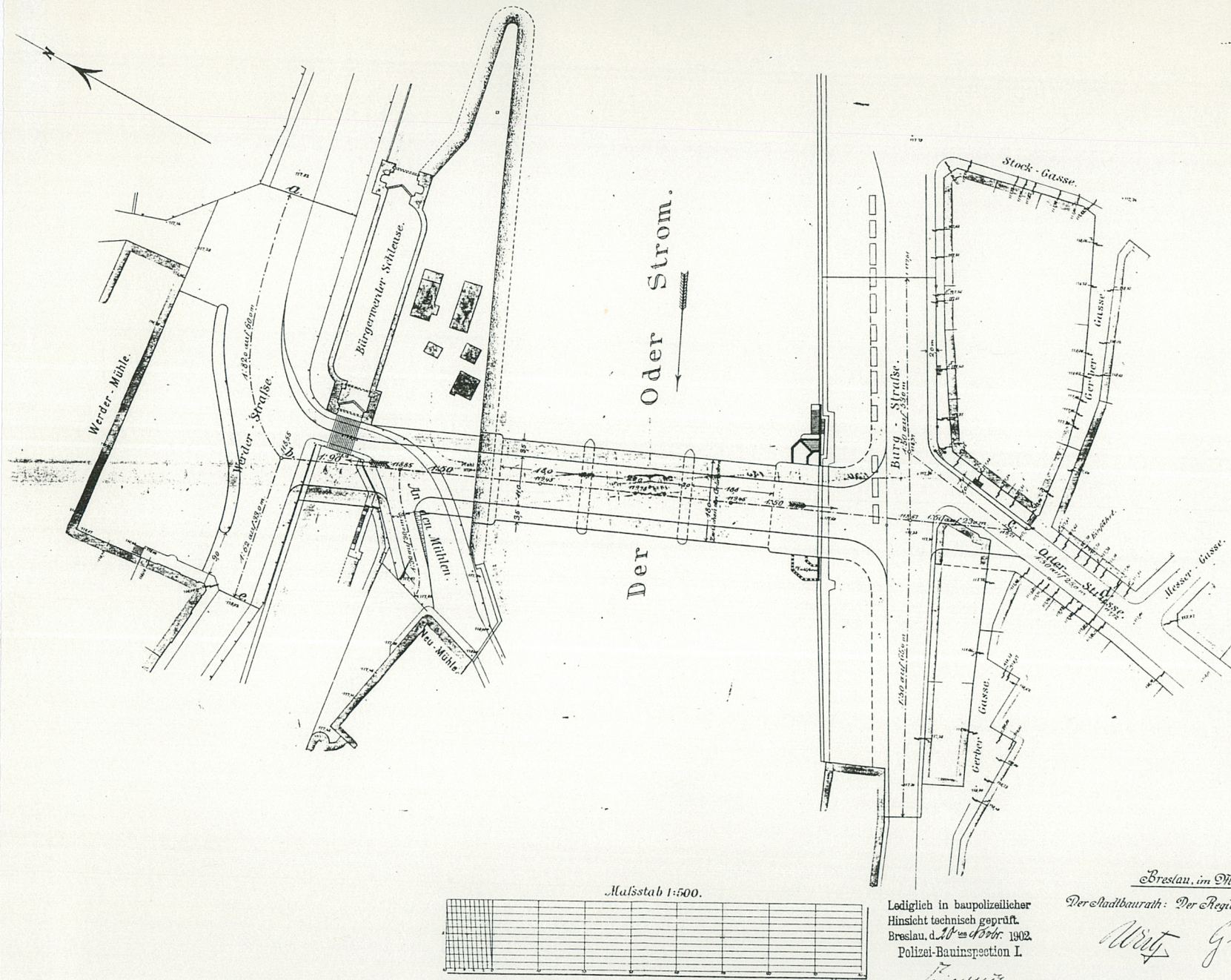
Dokumentacja projektowa z 1902 r. o odmiennej od zrealizowanej w 1905 r. dekoracji mostu i przewidująca poszerzenie mostu nad Służą Mieszczańską

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

Miejsce przechowywania negatywów: BSIDZT S. Januszewski

Lageplan für den Neubau der Werderbrücke.

Blatt 1.



Plan sytuacyjny do projektu z 1902 r. przewidującego między innymi poszerzenie mostu nad Służą Mieszczańską.

1. Miejscowość

WROCLAW

2. Obiekt

MOST DROGOWY
"POMORSKI POŁUDNIOWY"

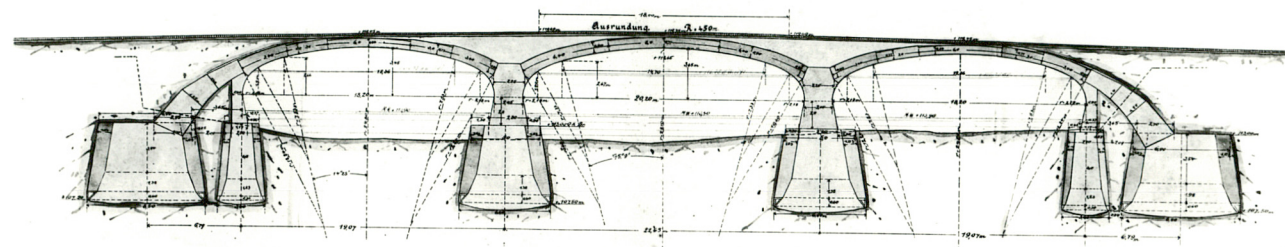
3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

dokumentacja projektowa Verte !

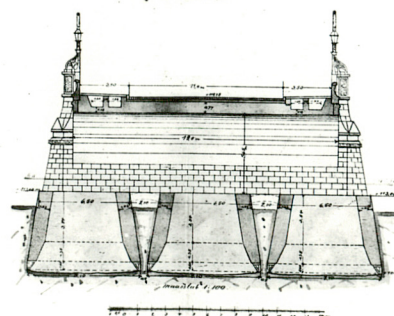
Neubau der Niederbrücke.

Blatt 3.

Längenschnitt.



Querschnitt

Dreslau, im Juli 1902.
Verkehrs- und Bauwesen30. Okt.
J. Januszewski

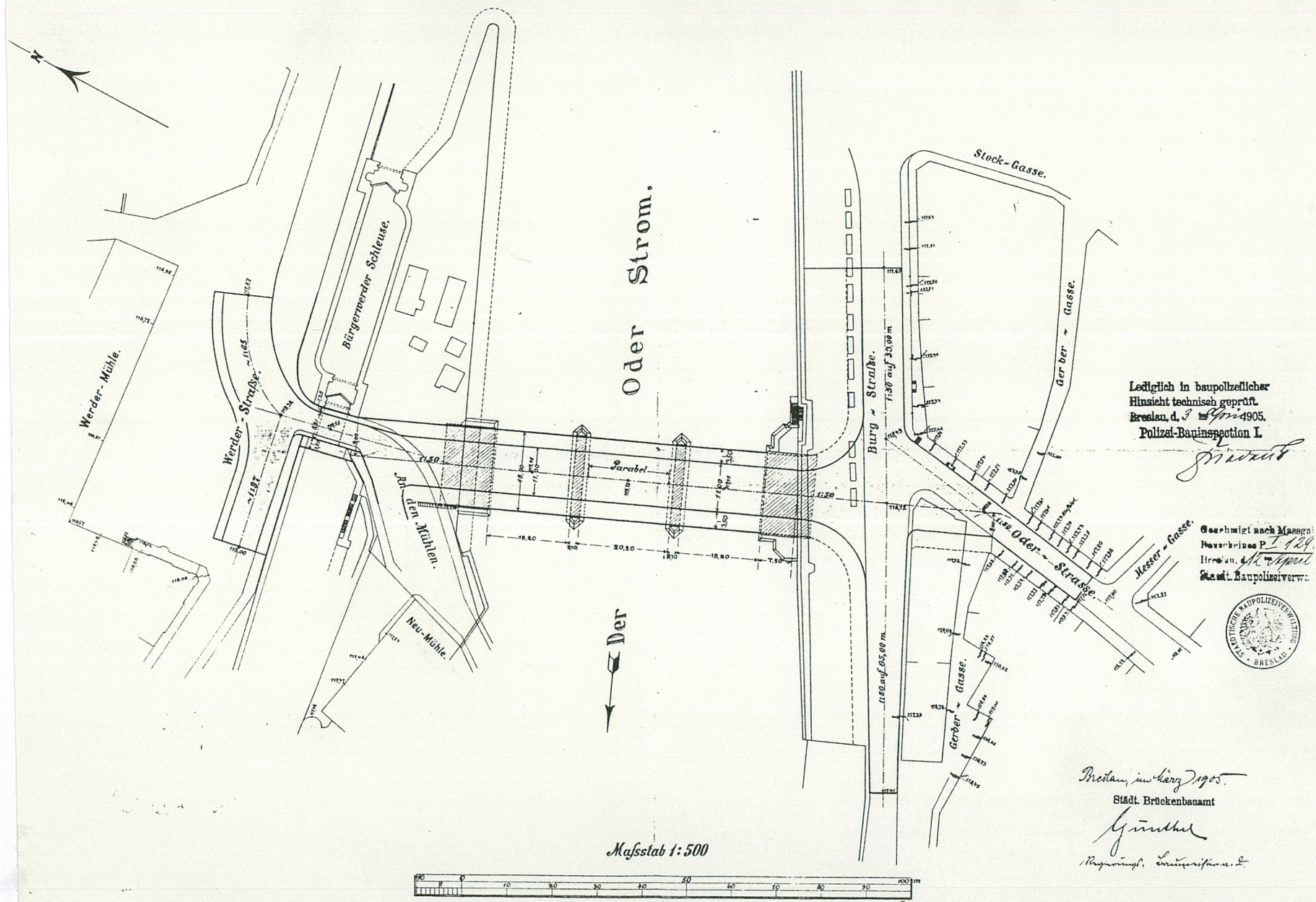
G. Januszewski

Przekrój podłużny i poprzeczny do dokumentacji projektowej z 1902 r.

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

Miejsce przechowywania negatywów: BSIDZT S. Januszewski

LAGEPLAN FÜR DEN NEUBAU DER WERDERBRÜCKE



Plan sytuacyjny do projektu z 1905 r. zrealizowany.

1. Miejscowość

W R O C Ł A W

2. Obiekt

**MOST DROGOWY
"POMORSKI POŁUDNIOWY"**

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

dokumentacja fotograficzna Verte 1



1. Widok mostu od strony dolnej wody, z lewego brzegu, neg. 400/128/1

2. Widok mostu od strony górnej wody, z lewego brzegu, neg. 400/127/4

3. Widok mostu od strony dolnej wody, z prawego brzegu, neg. 400/126/3

Verte 1

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

Miejsce przechowywania negatywów: BSIDZT S. Januszewski



4. Wyrwa w murze czołowym i spękany pilaster, neg. 400/288/6



5. Zwornik sklepienia z datą budowy mostu 1905 r. neg. 400/126/6



6. Bariera nad przyczółkiem, neg. 400/127/3



7. Maszkarona zdobiąca barierę, neg. 400/127/2

1. Miejscowość

WROCŁAW

2. Obiekt

MOST DROGOWY
"POMORSKI POŁUDNIOWY"

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

dokumentacja fotograficzna Verte !



8. Widok mostu od strony dolnej wody, z prawego brzegu, neg. 400/126/5

9. Widok pilastra na filarze od strony dolnej wody, neg. 400/127/1

10. Widok pilastra na przyczółku, neg. 400/126/4

Verte !



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

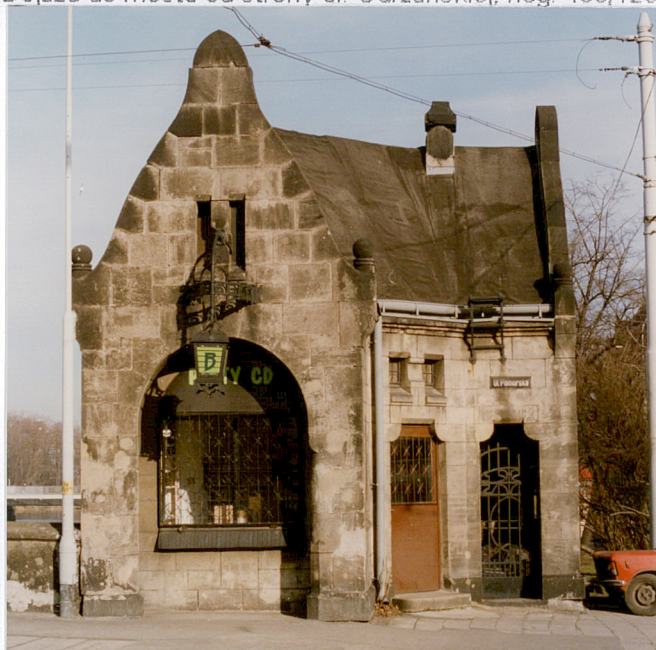
Miejsce przechowywania negatywów: BSIDZT S. Januszewski



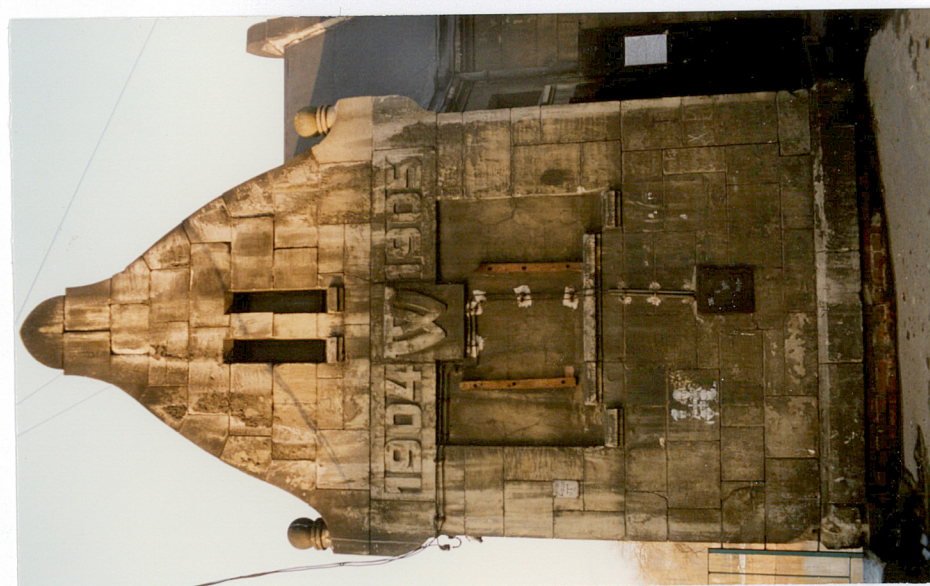
11. Dojazd do mostu od strony ul. Odrzańskiej, neg. 400/128/2



12. Widok ogólny pawilonu, neg. 400/127/5



13. Pawilon, elewacja od strony mostu, neg. 400/306/6



14. Pawilon, elewacja od strony ul. Grodzkiej, neg. 400/127/6

1. Miejscowość

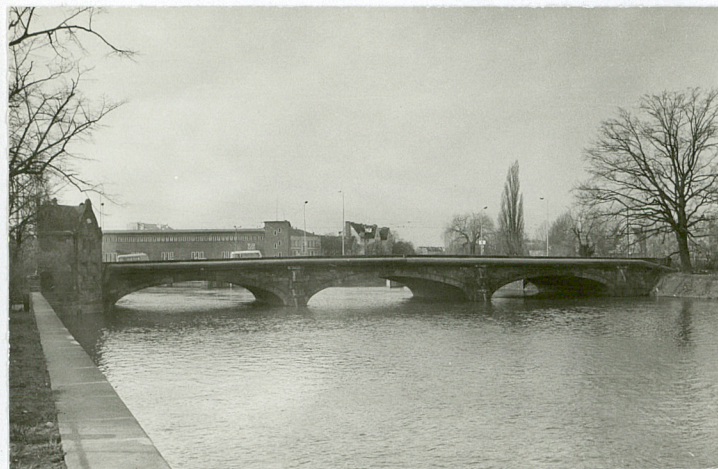
WROCŁAW

2. Obiekt

**MOST DROGOWY
"POMORSKI POŁUDNIOWY"**

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

dokumentacja fotograficzna i rysunkowa Verte !



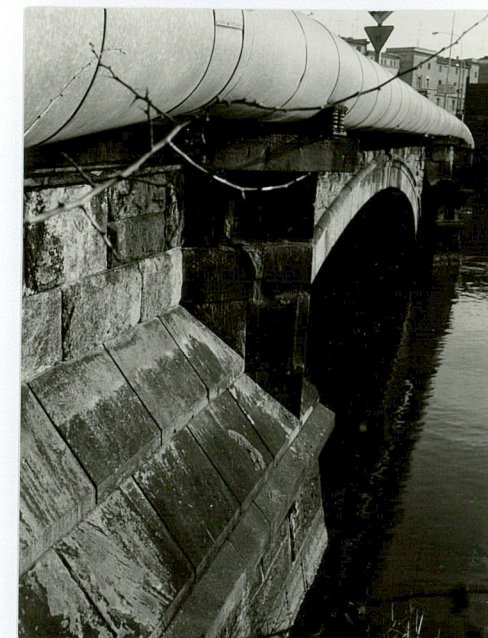
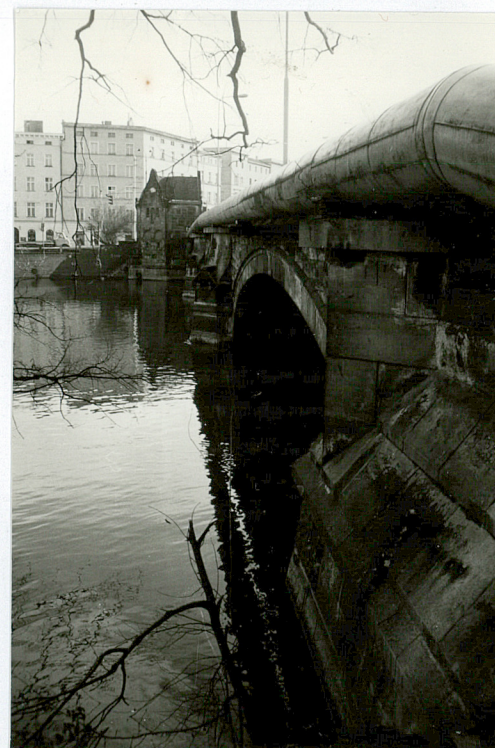
15. Widok mostu od strony górnej wody, z lewego brzegu, neg. 400/363/2

16. Widok mostu od strony dolnej wody, neg. 400/323/2

17. Skrajny słupek bariery nad przyczółkiem, neg. 400/320/5

18. Tarcza czołowa z pilastrami od strony górnej wody, neg. 400/321/5

19. Tarcza czołowa z pilastrami od strony dolnej wody, neg. 400/321/1



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

Miejsce przechowywania negatywów: BSIDZT S. Januszewski