

1. Obiekt

MOST DROGOWY - "POMORSKI PÓŁNOCNY"

2. Czas powstania

1928-1930

3. Miejscowość

WROCLAW

11. Widok mostu od dolnej wody z lewego brzegu, neg. 400/125/3, od górnej wody, neg. 400/322/4, sytuacja, orientacja



4. Adres

ul. Pomorska
nad rz. Odrą Północną

nr hipoteczny

5. Przynależność administracyjna

województwo wrocławskie

gmina Wrocław

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

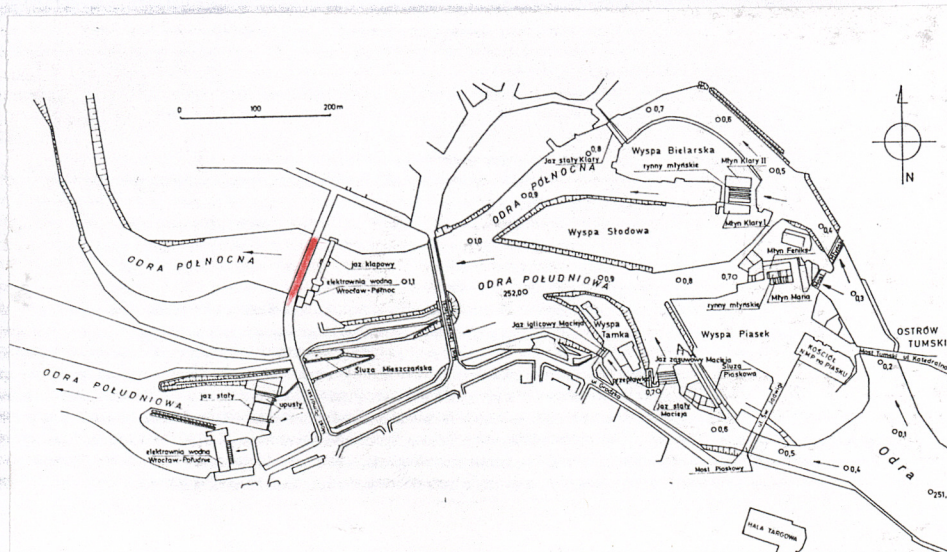
9. Użytkownik i jego adres
Zarząd Dróg i Komunikacji
Wrocław
ul. Długa 49
tel. 55-90-76

10. Rejestr zabytków

Nr 341/WM

data 15.10.1976

A/2495/341/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 powstanie 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 Weinera 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. W latach 1924-1925 po wykupieniu stopnia wodnego przez miasto (co przyspieszył pożar młyna "Na Kępie") przystąpiono do budowy elektrowni Południowej i Północnej.

c.d. patrz: Załącznik nr 1

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

Most drogowo-tramwajowy Pomorski Północny zbudowany jest nad Odrą Północną w ciągu ul. Pomorskiej. Położony jest na końcu ciągu mostowego składającego się z trzech mostów - Pomorskiego Południowego zbudowanego w latach 1905-1906 jako kamienny w konstrukcji łukowej i Pomorskiego Środkowego z lat 1885/1930, jednoprzęsłowego, stalowego o ustroju belkowym.

Most trzyprzęsłowy o całkowitej długości w osiach skrajnych 85,4 m i szerokości użytkowej 20,00 m, w tym jezdnia o szerokości 13,00 m i obustronne chodniki po 3,50 m każdy. Most leży w małym skosie. Podpory tj. filary i ściany przyczółków skierowane są równolegle do nurtu rzeki. Kąt skrzyżowania, mierzony między ścianami podpór a osią mostu wynosi 7°.

Konstrukcja i materiał

Przęsła. Konstrukcja przęseł składa się z 7 pełnościennych dźwigarów głównych, nitowanych o schemacie trzyprzęsłowej belki ciągłej o rozpiętościach teoretycznych 29,60 + 28,50 + 27,30 m. Rozstaw dźwigarów głównych pod jezdnią wynosi 3,25 m, zaś odstęp skrajnych podchodnikowych dźwigarów od sąsiednich wynosi 3,50 m. Wysokość dźwigarów pod jezdnią wynosi około 2,00 m, dźwigary skrajne mają odpowiednio większą wysokość. Dźwigary główne powiązane są poprzecznkami pełnościennymi w odstępach 3,64 m i 3,56 m. Do poprzecznic przymocowane są podłużnice, po dwie w każdym polu, wykonane z dwuteowników walcowanych 300 mm.

Konstrukcja jezdni i chodników. Pod jezdnią górne pasy dźwigarów głównych i poprzecznic oraz górne półki podłużnic leżą na jednym poziomie. Na nich oparta jest żelbetowa monolityczna płyta o grubości 15 cm stanowiąca podłoże nawierzchni. Na płycie ułożona jest izolacja asfaltowa z 4 cm warstwą betonu ochronnego. Nawierzchnia wykonana jest z kostki granitowej ułożonej rzędowo na podsypce płaskowej. Środkiem jezdni biegnie dwutorowa linia tramwajowa, o osiowym rozstawie torów 2,60 m. Szyny tramwajowe typu 180 W/S wbudowane są w nawierzchnię. Chodniki pierwotnie wykonane z płyt granitowych o grubości 13 cm zostały zastąpione w 1984 r. na ciągłą płytę żelbetową o grubości 13 cm z betonu klasy B25 i stali 18G2 przykrytą dywanikiem z asfaltu lanego o grubości 2 cm. Podparcie chodnika stanowią: od strony krawężnika ścianka krawędziowa (obrzeże) płyty pomostowej, następnie dwie podłużnice podchodnikowe z dwuteownika szerokostopowego 180 mm ustawione na poprzecznicach za pośrednictwem stolików o wysokości 300 mm oraz skrajny dźwigar główny. Skrajne dźwigary są wyższe od wewnętrznych i wystają ponad górne pasy poprzecznic na wysokość 380 mm, leżą więc około 100 mm poniżej górnych półek podłużnic.

Podpory. Filary i przyczółek prawy (północny) posadowione są na skrzyniach zapuszczonych w warstwę gliny na głębokość co najmniej 2,0 m tj. 8 - 10 m poniżej normalnego poziomu wody. Przyczółek lewy (południowy) posadowiony jest na palach drewnianych, odciętych na poziomie normalnego stanu wody. Filary i przyczółki betonowe, licowane od strony dolnej i górnej wody ciasami granitowymi. Na podporach ułożono dźwigary za pośrednictwem łożysk stalowych umożliwiających swobodne wydłużanie przęseł. Filar od strony południowej stanowi jednocześnie na swym przedłużeniu podporę pod konstrukcję jazu.

Wyposażenie. Dźwigary spoczywają na podporach za pośrednictwem łożysk stalowych przegubowo-nieprzesuwnych i przegubowo-przesuwnych (jednowałkowych i dwuwałkowych). Odwodnienie mostu odbywa się powierzchniowo poprzez spadki poprzeczne i podłużne oraz przez stalowe elementy wbudowane w krawężniki jezdni z otworami i rurami spustowymi. Skrajnia na moście ograniczona jest stalowymi prostymi w formie poręczami z 1884 r. o wysokości 1,00 m. Poręcze wykonane jest jako spawana z płaskowników, a podchwyt z ceownika. Z urządzeń obcych pod mostem, między dźwigarami głównymi poprowadzono dwa rurociągi wody ciepłej o średnicy zewnętrznej 750 mm, gazociąg o średnicy 200 mm oraz kable elektryczne.

14. Wymiary długość - 84,80 m szerokość - 18,00 m szerokość jezdni - 11,00 m szerokość chodników - 2 x 3,50 m rozpiętość przęseł - 19,25+22,3+19,25 m	15. Powierzchnia całkowita 1526,40 m ²	16. Przeznaczenie pierwotne most drogowy	17. Użytkowanie obecne most drogowy w eksploatacji
18. Prace budowlane i konserwatorskie <p>Przebudowę nabrzeży od strony północnej przeprowadzono już w końcu lat 30-tych XX w. budując gmach dzisiejszego Archiwum Wojewódzkiego. W trakcie działań wojennych, zimą i wiosną 1945 r. konstrukcja mostu została uszkodzona bombą lotniczą i po zakończeniu działań wojennych prowizorycznie naprawiona. Inwentaryzację i naprawę główną mostu przeprowadzono w 1953 r. W 1984 r. przeprowadzono remont mostu wymieniając chodniki pierwotnie wykonane z płyt granitowych na ciągłą płytę żelbetową o grubości 13 cm z betonu klasy B25 i stali 18G2 przykrytą dywanikiem asfaltowym. Wymieniono skorodowane podłużnice i zdemontowano starą obudowę kabli elektrycznych wykonując nową jako koryto stalowe o szerokości 80 cm i wysokości 40 cm. Nad chodnikami wykonano włązy kontrolne 70 x 50 cm, przykryte stalową uźebrowaną płytą, od górnej części wypełnioną warstwą betonu. Istniejącą dotychczas poręcz stalową o wysokości 1,10 m ze względu na jej miejscowe pogięcie zdemontowano i wymieniono na nową typu miejskiego o wysokości 1,00 m.</p>		19. Stan zachowania (fundamenty, ściany zewnętrzne, ściany wewnętrzne, sklepienia, stropy, konstrukcje dachowe, pokrycie dachu, wyposażenie i instalacje) <p>Przyczółki mostu są w dobrym stanie fizycznym, na przyczółkach występują ślady ciekącej wody przez nieszczelną dylatację. Wyplukane są ścianki żwirowe pod dylatacjami. Spękania występują w balustradach kamiennych przy obu przyczółkach, z których groźniejsza jest na przyczółku lewobrzeżnym. Oddzielenie się skrzydła od przyczółka nastąpiło na skutek osiadania nasypu. Osiadanie jest również przyczyną uszkodzeń budynku elektrowni, gdzie na ścianach występują znaczne spękania. Na przyczółku prawobrzeżnym urwał się i wpadł do wody grzys z bloków kamiennych. Stalowa konstrukcja przęseł jest w stanie dobrym. Występują nieliczne ogniska rdzy. W stanie awaryjnym znajdują się końcowe partie dźwigarów głównych w strefie oparcia na przyczółkach i filarach. W złym stanie są również łożyska. Nawierzchnia na moście i dojazdach posiada miejscowe zapadnięcia przy szynach tramwajowych. Opis stanu technicznego mostu podano w ekspertyzie technicznej z 1993 r. patrz rubr. 21 (autor J. Rąbiega).</p> <p>Most kwalifikuje się do kapitalnego remontu !</p>	
		20. Najpilniejsze postulaty konserwatorskie <p>Most kwalifikuje się do objęcia ochroną prawną.</p> <p>Przeprowadzić remont kapitalny w zakresie określonym ekspertyzą z 1993 r. (patrz rubr. 21 (autor J. Rąbiega). Remont prowadzić tak by usunąć równocześnie przyczyny powodujące destrukcję bud. elektrowni wodnej "Północ".</p> <p>Opracować kompleksowy program zagospodarowania otoczenia mostu, z uwagi na fakt, że funkcjonuje w obszarze cywilizacyjnym nasyconym dziełami cywilizacji techn. o wysokiej randze zabytkowej (np. elektrownie, śluza, jazy, nabrzeża).</p> <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
- Z. Mańko, J. Rąbiega, A. Wysokowski, Opinia w sprawie przydatności do dalszej eksploatacji mostu Pomorskiego Północnego, Raporty Instytutu Inżynierii Lądowej, Wrocław 1983, nr 3/9, 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
- J. Rąbiega, Ekspertyza techniczna mostu Pomorskiego Północnego w ciągu ul. Pomorskiej przez Odrę Północną we Wrocławiu, Raporty Instytutu Inżynierii Lądowej, nr 19/93, Wrocław 1993, 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

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

tekst mgr inż. Leszek Budych 30 stycznia 1995 r.

plany, rysunki mgr inż. Leszek Budych 30 stycznia 1995 r.

zdjęcia fotogr. mgr inż. Leszek Budych 30 stycznia 1995 r.

miejsce przechowywania negatywów BSIDZT S. Januszewski

KARTA PO WYPEŁNIENIU PODLEGA OCHRONIE NA PODSTAWIE PRZEPISÓW PRAWA AUTORSKIEGO !

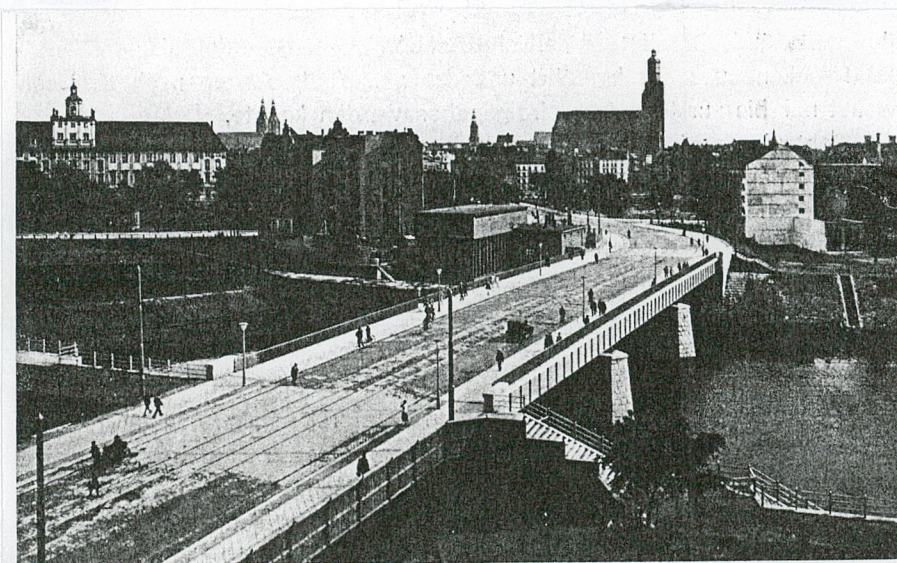
26. Adnotacje o inspekcjach, informacje o zmianach (daty, imiona i nazwiska wypełniających)**27. Załączniki**

- nr 1 - dokończenie rubryki 12 i dokumentacja ikonograficzna
- nr 2 - dokumentacja archiwalna, fotograficzna i projektowa
- nr 3/4 - dokumentacja fotograficzna
- nr 5 - dokumentacja fotograficzna i inwentaryzacyjna

1. Miejscowość W R O C Ł A W	2. Obiekt MOST DROGOWY POMORSKI PÓŁNOCNY	3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego) dokończenie opisu rubryki 12 i ikonografia Verte !
--	--	--

c.d. opisu rubryki 12.

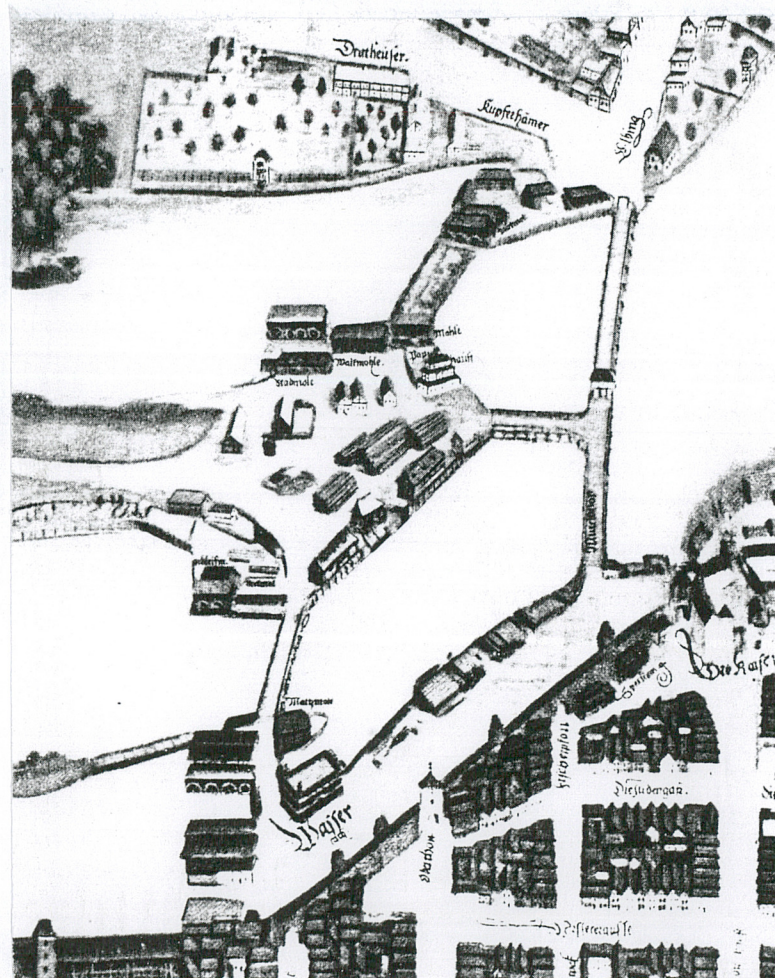
Autorstwo projektów architektonicznych przypisywane jest Maxowi Bergowi, konstrukcję elektrowni projektowali Trauer i Scholz, energetykę Sticher i Kirchner. Współpracownikami Berga byli prawdopodobnie Ludwig Moshamer i Richard Konwiarz. Przygotowanie miejsca pod budowę elektrowni Północnej sprawiło wiele kłopotów formalnych związanych z koniecznością odkupienia od kilku właścicieli małych działek i kanałów. Budowę rozpoczęto w 1924r. Przystąpiono wówczas do burzenia budynków i urządzeń pozostałych po spalonym młynie "Werdermühle". Musiano przy tym usunąć z dna ok. 1000 pali na których posadowione były fundamenty wcześniejszych budowli. Budowę elektrowni Północnej zakończono w 1925 r. Uroczyste przekazanie elektrowni władzom miejskim nastąpiło 26 stycznia 1926 r. Po zakończeniu budowy elektrowni decyzją Rady Miejskiej z 14 lutego podjęto decyzję przedłużenia mostu Kępowego. Prace przygotowawcze rozpoczęto w listopadzie 1928 r, Opracowanie projektu, a potem nadzór nad realizacją powierzono dr inż. G. Trauerowi. Nadzór z ramienia magistratu sprawował inż. Steinwender a współpracowali z nimi inżynierowie Reimer i Weigt. Prace przygotowawcze prowadziła spółka A-G "Huta" z Wrocławia, konstrukcję stalową przygotowała firma Beuchelt & Co z Zielonej Góry. Granit na budowę dostarczały kamieniołomy Śląskie. Zakres prac przy moście był bardzo szeroki i obejmował poza budową samej konstrukcji wykonanie nabrzeży i dojazdów do mostu. Rejon Kępy Mieszczańskiej zabudowany do końca XIX w., w sposób chaotyczny budynkami i urządzeniami przemysłowymi stał się reprezentacyjnym miejscem Wrocławia o większych walorach krajobrazowych. Granitowe nabrzeża, tarasy widokowe, schody prowadzące do poziomu i zagospodarowany cypel przy Śluzie Mieszczańskiej stały się miejscem odpoczynku mieszkańców Wrocławia. Koszt budowy mostu wyniósł 1 985 00 marek a most do eksploatacji oddano uroczystie 9 lipca 1930 r. W trakcie działań wojennych, zimą i wiosną 1945 r. konstrukcja mostu została uszkodzona bombą lotniczą i po zakończeniu działań wojennych prowizorycznie naprawiona była pierwszą przeprawą mostową we Wrocławiu. Inwentaryzację i naprawę główną mostu przeprowadzono w 1953 r. Obecnie po likwidacji lodowiska "Torpiast" na Wyspie Mieszczałskiej między mostem Pomorskim Środkowym nad śluzą Mieszczańską a mostem Pomorskim Północnym teren najbliższego otoczenia mostu jest zaniedbany. Konieczne jest opracowanie szczegółowego projektu ochrony i rewaloryzacji krajobrazu tego, jednego z najbardziej wartościowych i nasyconych budowlami zabytkowymi rejonów Wrocławia.



Widok mostu Pomorskiego Północnego
(Werderbrücke) ok. 1930 r.

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

Miejsce przechowywania negatywów: BSiDZT S. Januszewski



Widok dolnego stopnia na Odrze i mostów na planie Weinera z 1562 r.

1. Miejscowość

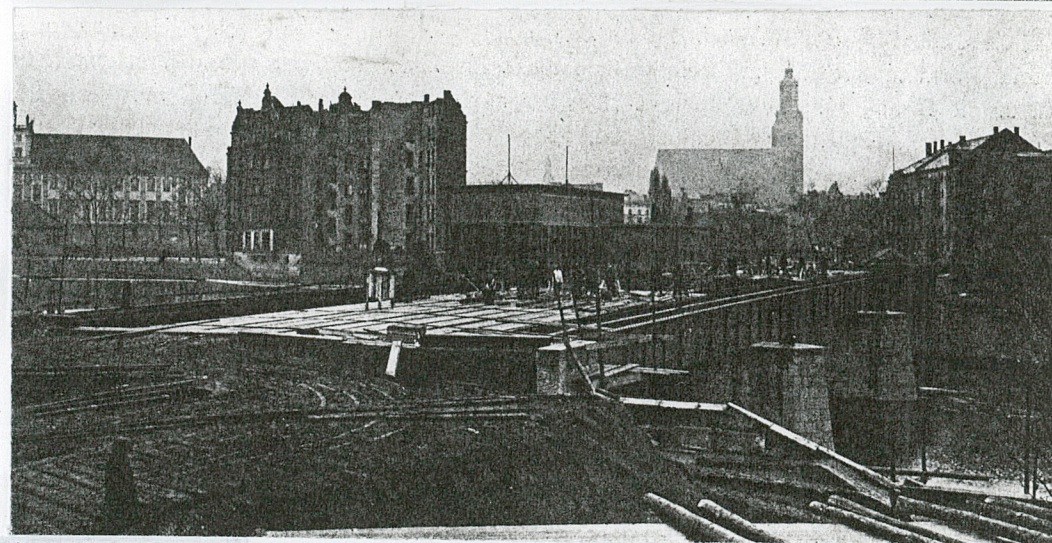
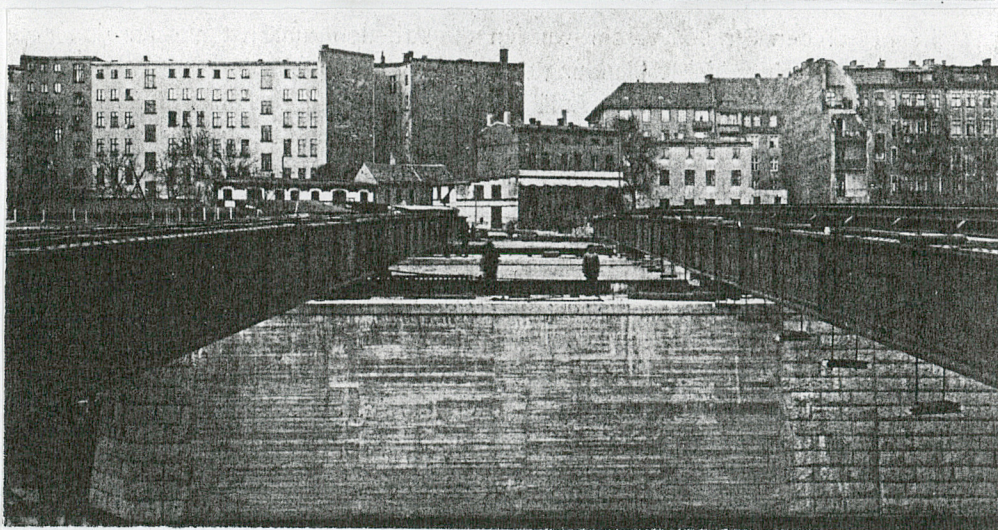
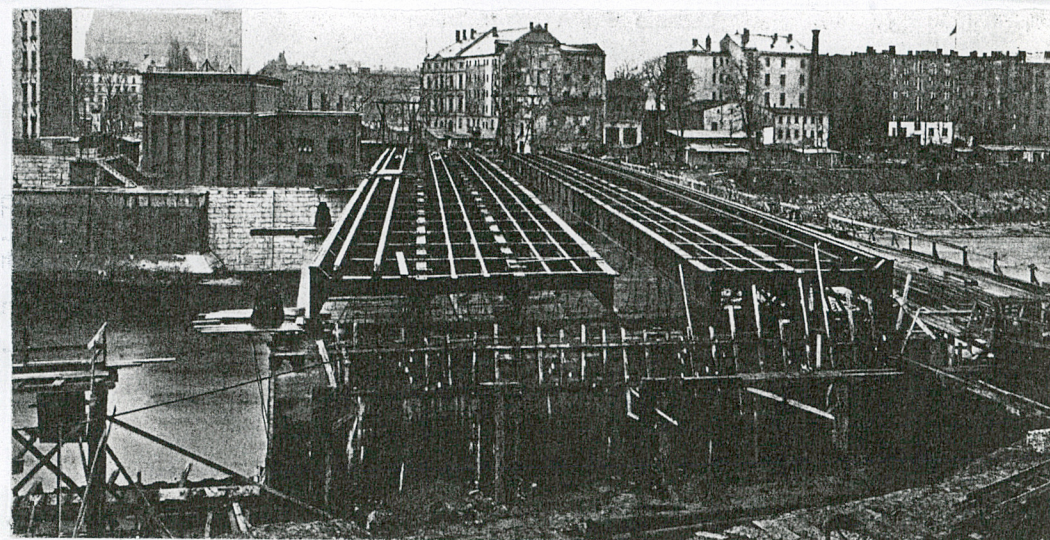
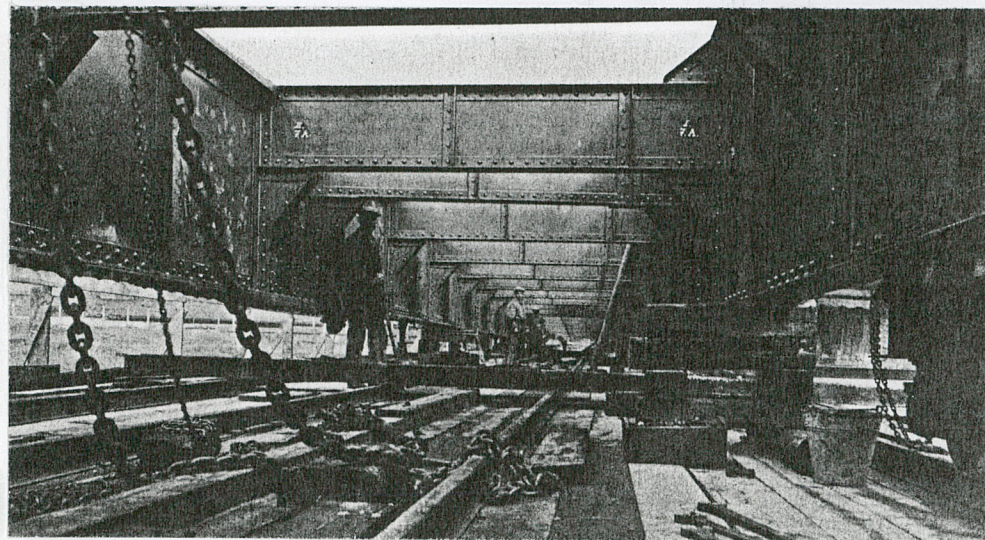
WROCŁAW

2. Obiekt

MOST DROGOWY
POMORSKI PÓŁNOCNY

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

dokumentacja archiwalna rysunkowa i fotograficzna



Dokumentacja fotograficzna budowy mostu Pomorskiego Północnego (Werderbrücke) w latach 1928-1930

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

Miejsce przechowywania negatywów: BSIDZT S. Januszewski

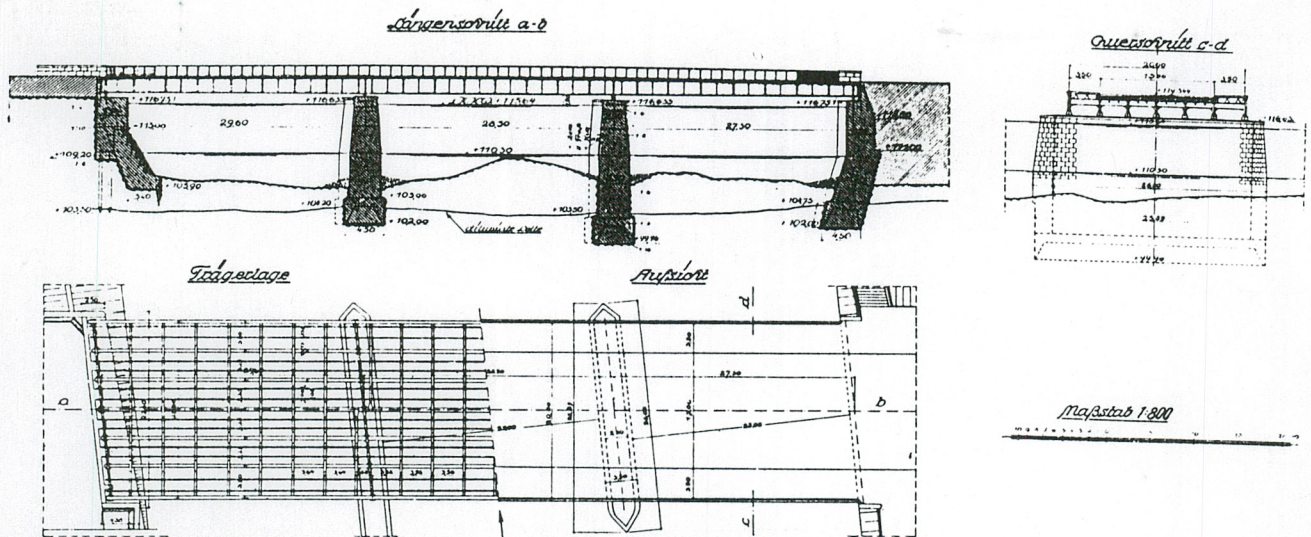


ABB. 10: GESAMTAUSBILDUNG DER NEUEN WERDERBRÜCKE

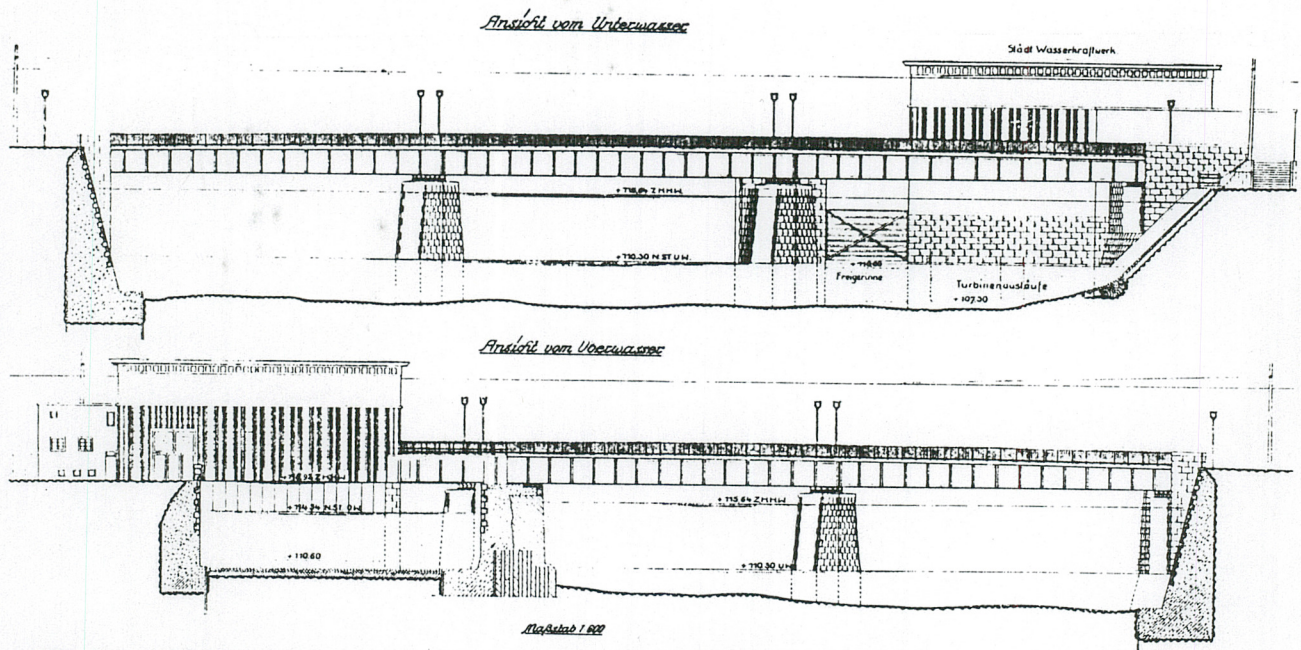


ABB. 11: ANSICHTSZEICHNUNG DER NEUEN WERDERBRÜCKE

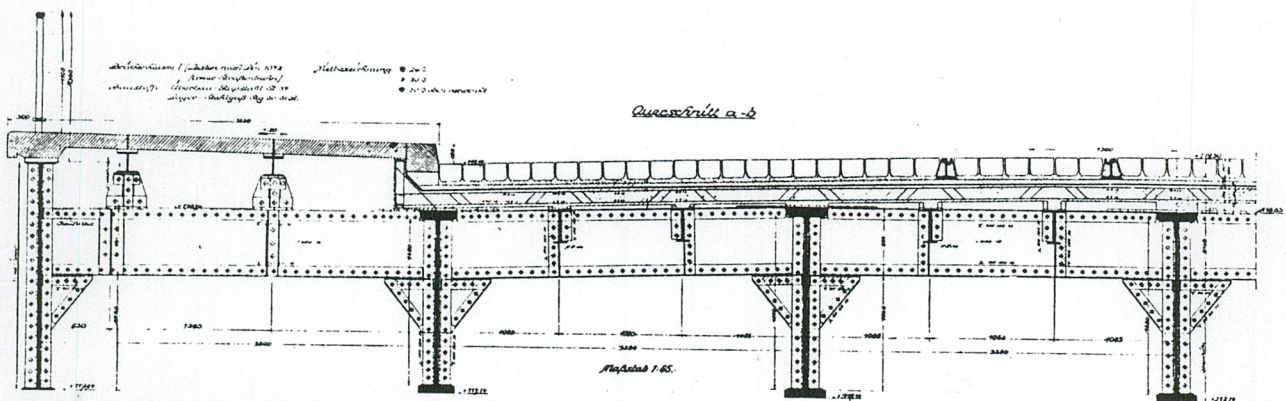


ABB. 12: QUERSCHNITT DURCH DEN ÜBERBAU

1. Miejscowość

WROCŁAW

2. Obiekt

**MOST DROGOWY
POMORSKI PÓLNOCNY**

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

dokumentacja fotograficzna Verte !



1/2. Widok mostu od strony górnej wody, neg. 400/287/4i5

3. Widok mostu od strony dolnej wody, neg. 400/125/1



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

Miejsce przechowywania negatywów: BSIDZT S. Januszewski



4. Widok mostu od strony górnej wody, neg. 400/129/3.



5. Widok mostu od strony jazu elektrowni, neg. 400/297/4



6. Widok z boku na belki główne i poręcz, neg. 400/124/2



7. Filar i dźwigar od strony dolnej wody, neg. 400/125/4

1. Miejscowość

WROCŁAW

2. Obiekt

**MOST DROGOWY
POMORSKI PÓŁNOCNY**

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

dokumentacja fotograficzna Verte !



7. Widok mostu od strony górnej wody, neg. 400/128/3

8. Przyczółek lewobrzeżny z uszkodzonym skrzydłem, neg. 400/125/2

9. Przyczółek prawobrzeżny, neg. 400/125/5

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

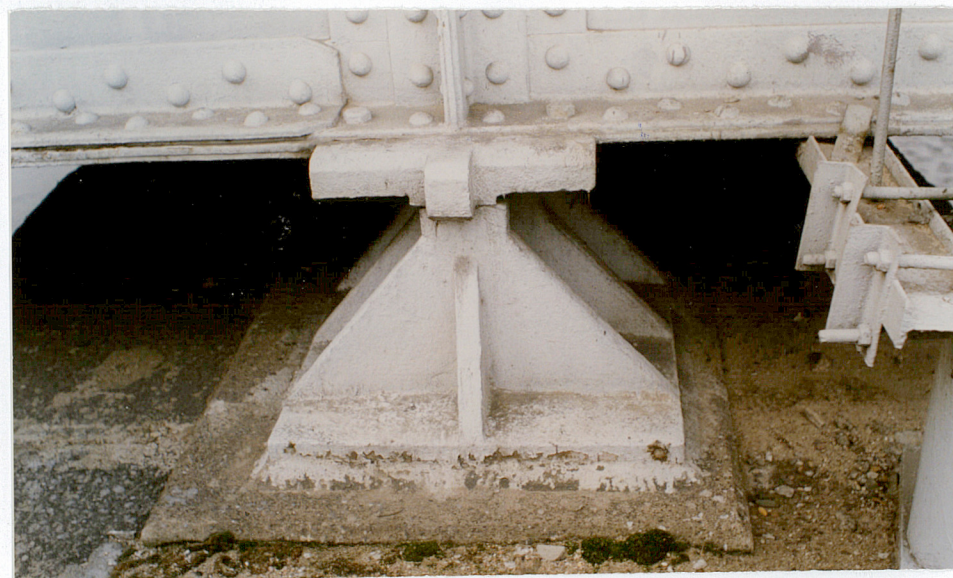
Miejsce przechowywania negatywów: BSIDZT S. Januszewski



10. Przesło na przyczółku lewobrzeżnym, neg. 400/297/2



11. Przesło na filarze nurtowym, neg. 400/297/3



12. Łożysko stałe, neg. 400/298/5

1. Miejscowość

W R O C Ł A W

2. Obiekt

**MOST DROGOWY
POMORSKI PÓLNOCNY**

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

dokumentacja fotograficzna i rysunkowa Verte !



13. Widok mostu od strony dolnej wody, neg. 400/330/1

14. Przyczółek lewobrzeżny od strony elektrowni, neg. 400/338/2

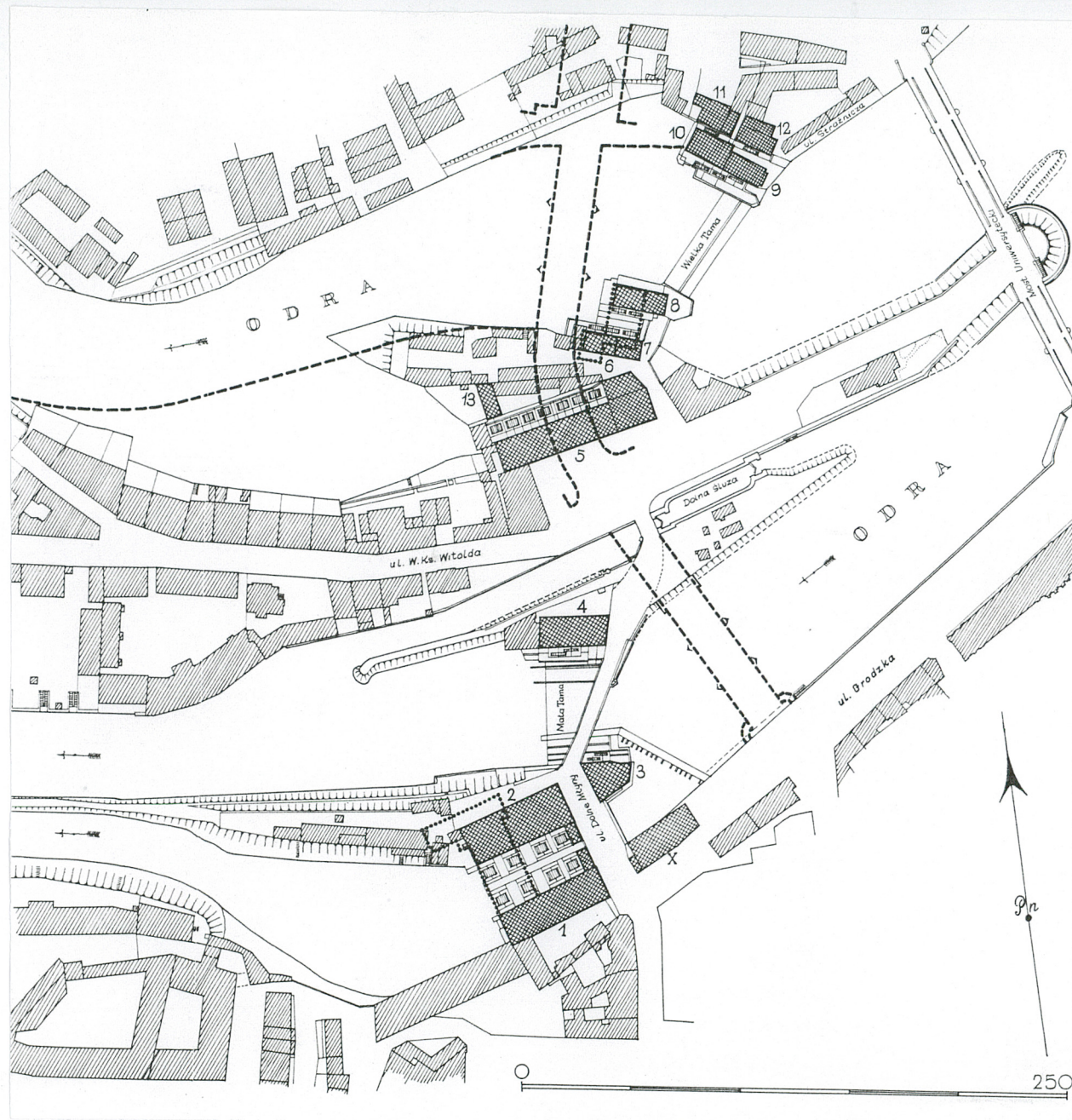
15. Widok mostu od strony dolnej wody, neg. 400/320/2

16. Widok z boku, neg. 400/319/4

17. Kamienna bariera nad przyczółkiem, neg. 400/319/5

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

Miejsce przechowywania negatywów: BSIDZT S. Januszewski



Dolny stopień wodny. Stan z końca XIX w. z zaznaczonymi przerywaną linią mostami z początku XX w.