

1. Obiekt

**MOST DROGOWY "POMORSKI ŚRODKOWY"**

2. Czas powstania

1879/1930

3. Miejscowość

**WROCLAW**

11. Widok mostu od strony dolnej wody, neg. 400/125/6, od strony górnej wody, neg. 400/325/3, sytuacja, orientacja



4. Adres

ul. Pomorska  
nad służą Mieszczańską

nr hipoteczny

5. Przynależność administracyjna

województwo wrocławskie

gmina Wrocław

pow. wiepły

6. Poprzednie nazwy miejscowości

Breslau (do 1945 r.)

7. Przynależność administracyjna  
przed 1 VI 1975

województwo wrocławskie

powiat Wrocław

8. Właściciel i jego adres

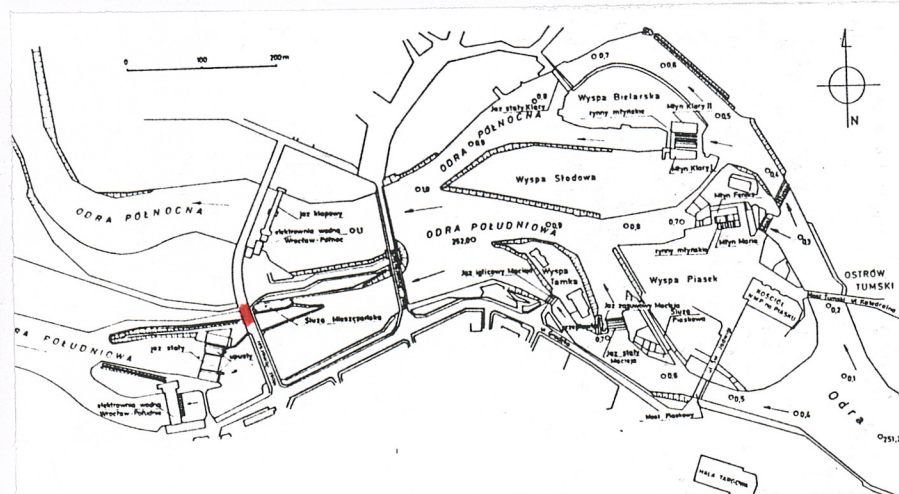
Gmina Wrocław

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

10. Rejestr zabytków

Nr 340/Wm  
A/2494/340/Wm

data 15.10.1976 r.





## 12. Autorzy, historia obiektu, określenia stylu

Most Pomorski Środkowy zbudowany jest nad Śluzą Mieszczańską przy górnym stopniu wodnym we Wrocławiu. 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 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 wysepkę z lewym miejskim brzegiem Odry. Budowę śluz Mieszczańskiej rozpoczęto w latach 1791-92. Śluza Mieszczańska została zbudowana w latach 1791-1794 jako drewniana. Wrota śluzy wykonano również z drewna. Na podstawie rysunku inwentaryzacyjnego z 1843 r. można opisać ówczesną konstrukcję i wymiary śluzy. Śluza zbudowana była wówczas o wymiarach: długość całkowita (między wrotami) wynosiła ok. 120 stóp tj. ok. 37m. Śluza posadowiona była na gęsto wbijanych w podłoże palach drewnianych. Na palach posadowiony był ruszt drewniany wykonany z belek o wymiarach 12 x 12 cali (1 cal pruski = 2,61 cm).

c.d. patrz: Załącznik nr 1

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

Most drogowo-tramwajowy Pomorski Środkowy zbudowany jest nad Śluzą Mieszczańską w ciągu ul. Pomorskiej. Położony jest między dwoma mostami - Pomorskim Południowym zbudowanym w latach 1905-1906 jako kamienny w konstrukcji łukowej, trójprzęsłowej a Pomorskim Północnym zbudowanym w 1930 r. stalowym, belkowym wolnopodpartym.

**Konstrukcja i materiał.** Most jednoprzęsłowy o nieregularnym dostosowanym do funkcji użytkowej rzucie przęsła. Na prześle usytuowano dwa chodniki - wschodni o szerokości 3,78 m i zachodni o szerokości 3,69 m, oraz jezdnię o zmiennej szerokości. Minimalna szerokość jezdni wynosi 11,07 m. W jezdni umieszczono dwa torowiska tramwajowe.

**Przęsła.** Przęsło mostu składa się z dwóch części różniących się konstrukcją, zdylatowanych podłużnie. Część od górnej wody, pochodząca z 1885 r., o rozpiętości w świetle równej 5,22 m składa się z 6 stalowych nitowanych belek dwuteowych o wysokości 400 mm rozstawionych w odstępach co 1,25 m. Część od dolnej wody (zbudowana w 1935 roku) o nieregularnej geometrii jest rusztem z 5 nitowanych blachownic o rozpiętościach od 9,86 m do 15,00 m. Belki mają wysokość równą 1,00 m i ułożone są w rozstawie co 2,85 m. Dźwigary te są powiązane co 1,10 m lekkimi poprzecznikami z dwuteownikami.

**Konstrukcja jezdni i chodników.** Pomost na części starszej wykonany jest z blachy nieckowej, przymocowanej nitami do górnych pól dźwigarów stalowych. Blachy te wypełniono betonem. Na tak przygotowanym podłożu ułożono nawierzchnię kostkową na podsypce piaskowej. Część chodnikową zapewne podczas przebudowy w 1935 roku uniesiono do góry wykształcając beleczki nad skrajnymi dźwigarami stalowymi. Pomost w części z 1935 roku wykonany jest jako płyta żelbetowa o grubości 15 cm współpracująca z rusztem stalowym. Na płycie ułożono izolację z papy, którą osłonięto warstwą ochronną betonu. Na tak przygotowanym podłożu ułożono nawierzchnię kostkową na podsypce piaskowej. Na chodnikach nawierzchnię wykonano z płyt granitowych. Nawierzchnia na dojazdach do mostu wykonana jest z kostki granitowej, układanej rzędowo o wysokości 16 cm.

**Podpory.** Konstrukcja mostu wsparta jest na murowanych z cegły klinkierowej ścianach kanału za pośrednictwem ław żelbetonowych. Obmurowania brzegów poniżej śluzy (które stanowią przyczółki mostu a wykonane w czasie budowy śluzy w 1879 r.) zostały w 1930 r. specjalnie dostosowane i wzmocnione. Północna ściana, która spoczywała tylko na oddzielnych filarach o szerokości 2 m., nad poziomem wody połączonych łukami (sklepieniami), została wzmocniona żelbetonowymi palami, zagłębionymi we wnęki między filarami. Południowa ściana nie wymagała takiego wzmocnienia, ponieważ była ona na całej długości oparta na drewnianych palach. Oba mury, także w części znajdującej się pod starym mostem zostały co 3,00 m zakotwione w gruncie mocnymi stalowymi kotwami z par prętów okrągłych. Za pomocą płyt stalowych i leżących za nimi dźwigarów, zostały one uchwycone od strony zewnętrznej i zakotwione co 10,00 m do mocnych murów żelbetonowych wykonanych na głębokości 2,50 m pod jezdnią. Górne części murów na głębokość 2,50 m zostały zdjęte i zastąpione ławami żelbetonowymi. Na ławach ułożono dźwigary za pośrednictwem łożysk stalowych umożliwiających swobodne wydłużanie przęsła.

**Wyposażenie.** Dźwigary spoczywają na podporach za pośrednictwem łożysk stalowych. Odwodnienie mostu odbywa się powierzchniowo poprzez spadki poprzeczne i podłużne. Skrajnia na moście ograniczona jest stalowymi prostymi w formie poręczami o wysokości 1,10 m. Poręcze wykonane jest jako spawana z płaskowników, a podchwyty z ceownika. Z urządzeń obcych na zewnątrz mostu poprowadzono dwa rurociągi wody ciepłej o średnicy zewnętrznej 750 mm, gazociąg o średnicy 200 mm oraz kable elektryczne.



<b>14. Kubatura</b> długość - 11,00 m szerokość - od 17,25 do 20,50 m szerokość jezdni - od 11,07 do 14,40 m szerokość chodników - 2 x 3,09 m rozpiętość przęsła - od 6,07 do 14,93 m	<b>15. Powierzchnia użytkowa</b> 257,7 m <sup>2</sup>	<b>16. Przeznaczenie pierwotne</b> most drogowy	<b>17. Użytkowanie obecne</b> most drogowy w eksploatacji
<b>18. Prace budowlane i konserwatorskie</b> <p>Ostateczną swoją formę most uzyskał w wyniku przebudowy w 1930 r. Część mostu od strony górnej wody (nad śluzą) wykonana została w 1879 r. w czasie budowy murowanej Śluzy Mieszczańskiej. Zbudowany on został w miejscu starszego z lat 90-tych XVIII w. kiedy to zbudowano tutaj pierwszą śluzę w konstrukcji drewnianej. Poszerzenie mostu w 1930 r. związane było z budową mostu Pomorskiego Północnego. Otoczenie mostu uległo zmianom od czasu oddania go do eksploatacji w 1930 r. Obecnie wnioskuje się wykonanie kapitalnego remontu mostu.</p>		<b>19. Stan zachowania (fundamenty, ściany zewnętrzne, ściany wewnętrzne, sklepienia, stropy, konstrukcje dachowe, pokrycie dachu, wyposażenie i instalacje)</b> <p>Ściany przyczółków z cegły klinkierowej i żelbetowe ławy podłożyskowe przy oględzinach nie wykazują spękań. Na ścianach przyczółka od strony południowej widoczne są zacieki wody i wydzielającego się mleczka wapiennego. Zacieki te są wynikiem nieznaczących uszkodzeń izolacji. Zauważa się również wycieki wody ze ściany przyczółka północnego, a sąsiadujące z przyczółkiem mury kanału wymagają uzupełnienia spoin. Łożyska stałe na przyczółku prawobrzeżnym i ruchome na przyczółku lewobrzeżnym są w stanie dobrym, pokryte powierzchnią korozją. Stan konstrukcji stalowej mostu jest zadowalający. Nie stwierdza się większych uszkodzeń i ubytków. Ślady korozji występują lokalnie i nie mają większego znaczenia dla nośności mostu. Miejscami na konstrukcji mostu łuszczy się farba. W stężeniach poprzecznych w części starszej mostu występuje znaczna korozja górnych pólek dźwigarków dwuteowych. W gorszym stanie są prawdopodobnie blachy nieckowe w starej części przęsła, ale ich rozpoznanie wymaga lepszego dostępu do ich oględzin. W skrajnej belce blaszanej od dolnej wody widoczna jest przestrzelina i wygięte jest zeberko usztywniające środką blachownicy.</p> <p>Opis stanu technicznego mostu podano w ekspertyzie technicznej z 1993 r. patrz rubr. 21 (autor J. Rabiega)</p>	
		<b>20. Najpilniejsze postulaty konserwatorskie</b> <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. Rabiega).</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
- R. Stary, Most Pomorski we Wrocławiu, Sprawdzenie nośności mostu na obciążenie klasy I oraz T80, nr 10246/Pr, w: archiwum MZDiK Wrocław
- Most Pomorski Środkowy, Ustalenie nośności i inwentaryzacja, Biuro Projektów Budownictwa Komunalnego we Wrocławiu, 1964, w: archiwum MZDiK Wrocław
- J. Biliszczyk, R. Siępiak, Opinia w sprawie przydatności do dalszej eksploatacji mostu Pomorskiego Środkowego nad kanałem Odry we Wrocławiu, Raporty Instytutu Inżynierii Lądowej, Wrocław 1987, nr 8/21, 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

**22. Bibliografia**

- "Der Ausbau des Werderbrückenzuges über die Stad-Oder-Magistrat m. Wrocławia, 1930, - wydanie z okazji otwarcia mostu
- L. Danielski, J. Rabeaga, Stan techniczny mostu Pomorskiego Środkowego przez służbę miejską w ciągu ul. Pomorskiej we Wrocławiu, SITK Wrocław 1982
- Z. Wasiutyński, O architekturze mostów, Warszawa 1971
- M. Łagiewski, Mosty Wrocławia, Wrocław 1989
- E. Małachowicz, Wrocław na wyspach, Wrocław 1992

**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 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
- nr 2 - dokumentacja archiwalna
- nr 3 - dokumentacja projektowa
- nr 4 - dokumentacja fotograficzna



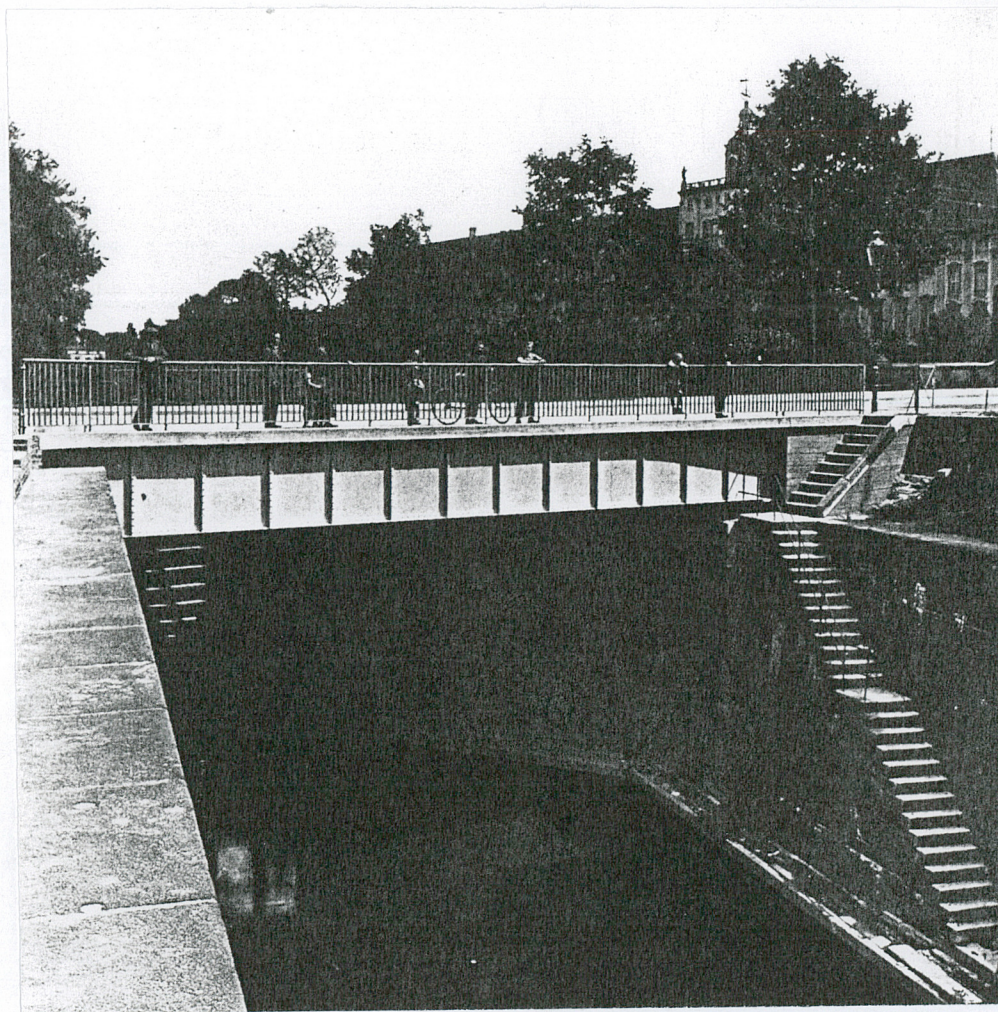
1. Miejscowość	2. Obiekt	3. Zawartość wkładki ( nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego )
<b>W R O C Ł A W</b>	<b>MOST DROGOWY</b> "POMORSKI ŚRODKOWY"	dokończenie opisu rubryki 12      Verte !

Ściany wykonane były z trzech warstw : warstwy desek ułożonych poziomo, warstwy bali pionowych o wymiarach 12 x 6 cali ułożonych szczelnie na pióro własne i wpust oraz warstwy wewnętrznej poziomej wykonanej z desek. Śluza posiadała wówczas drewnianą podłogę wykonaną z dwóch warstw desek. Śluzowanie odbywało się przez wprowadzanie barek do komory śluzy przy pomocy drągów. W związku z rozwojem żeglugi na Odrze, a także zwiększeniem wielkości jednostek pływających wyraźnie odczuwano brak nowoczesnej śluzy we Wrocławiu, która mogłaby sprostać rosnącym potrzebom transportu wodnego. W roku 1843 istniał już projekt budowy nowej śluzy we Wrocławiu, która zastąpiłaby drewnianą śluzę "Mieszczańską". Nowa śluza została zaprojektowana jako murowana z cegły z przestawionymi głowami (komora rozszerzającą się w jedną stronę od wrót, co pozwalało na zwiększenie przepustowości przez równoczesne śluzowanie dwóch barek) i wrotami wspornymi wykonanymi z kształtowników i blach stalowych nitowanych. Projekt śluzy murowanej zawiera: przekrój przez istniejącą i projektowaną śluzę, widok z góry obu śluz oraz przekroje śluzy projektowanej przez głowę górną i dolną oraz komorę śluzy. Na rysunku widać również, że pierwotnie nowa śluza miała być również, tak jak jej poprzedniczka, zbudowana na ruszcie drewnianym posadowionym na gęstym palowaniu. Napędzanie śluzy miało odbywać się kanałami obiegowymi zamykanymi zamknięciami cylindrycznymi - jednak o nieco innym kształcie i zasadzie działania. Realizacja śluzy nastąpiła jednak dopiero w latach 1874 - 1879. Z posiadanej dokumentacji nie wynika czy dok betonowy śluzy został posadowiony bezpośrednio na gruncie czy też na konstrukcji opartej o gęstą sieć pali drewnianych. Podczas budowy śluzy powiększono ponad dwukrotnie wyspę Młyńską. Koszt budowy śluzy wyniósł 857 100 M. Nad śluzą w miejscu dawnego mostku o konstrukcji drewnianej zbudowano nowy most o dźwigarach stalowych. 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. Planowano również poszerzenie mostu nad śluzą lecz zrealizowano to dopiero budując most Pomorski Północny. W latach 1924-1925 po wykupieniu stopnia wodnego przez miasto (co przyspieszył pożar młyna "Na Kępie") przystąpiono do budowy elektrowni Południowej i Północnej. 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 Bauchelt & 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 wody i zagospodarowany cypel przy Śluzie Mieszczańskiej stały się miejscem odpoczynku mieszkańców Wrocławia. Obecnie po likwidacji lodowiska "Torpiast" na Wyspie Mieszczańskiej między mostem Pomorskim Środkowym nad śluzą Mieszczańską a mostem Pomorskim Północnym teren najbliższego otoczenia mostu jest zaniedbany. W 1991 r. przystąpiono do prac zabezpieczających przed runięciem ściany komory oraz do opracowania projektu odbudowy śluzy. W chwili obecnej wszystkie urządzenia i mechanizmy śluzy są zdemontowane, a ściany komory rozparte kształtownikami stalowymi. Projekt odbudowy śluzy zatwierdzony przez Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków wykonany został przez "Water Service" natomiast odbudowę śluzy wykona przedsiębiorstwo "TAN". Konieczne jest opracowanie szczegółowego projektu ochrony i rewaloryzacji krajobrazu tego, jednego z najbardziej wartościowych i nasyconych budowlami zabytkowymi rejonów Wrocławia.

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

Miejsce przechowywania negatywów: BSIDZT S. Januszewski





Widok mostu "Pomorskiego Środkowego" po poszerzeniu w 1930 r.



1. Miejscowość

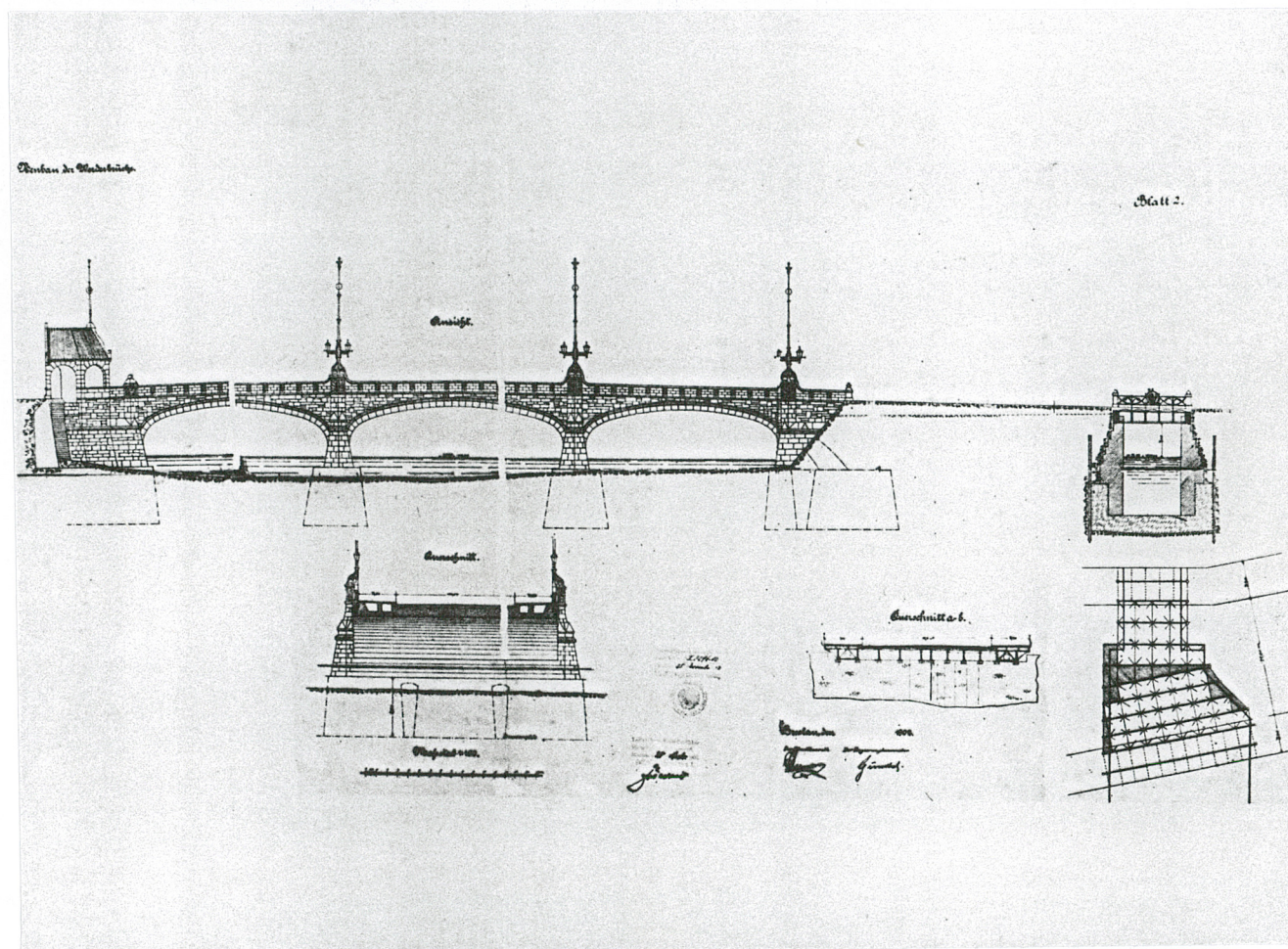
**W R O C Ł A W**

2. Obiekt

**MOST DROGOWY  
"POMORSKI ŚRODKOWY"**

3. Zawartość wkładki ( nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego )

dokumentacja archiwalna Verte 1

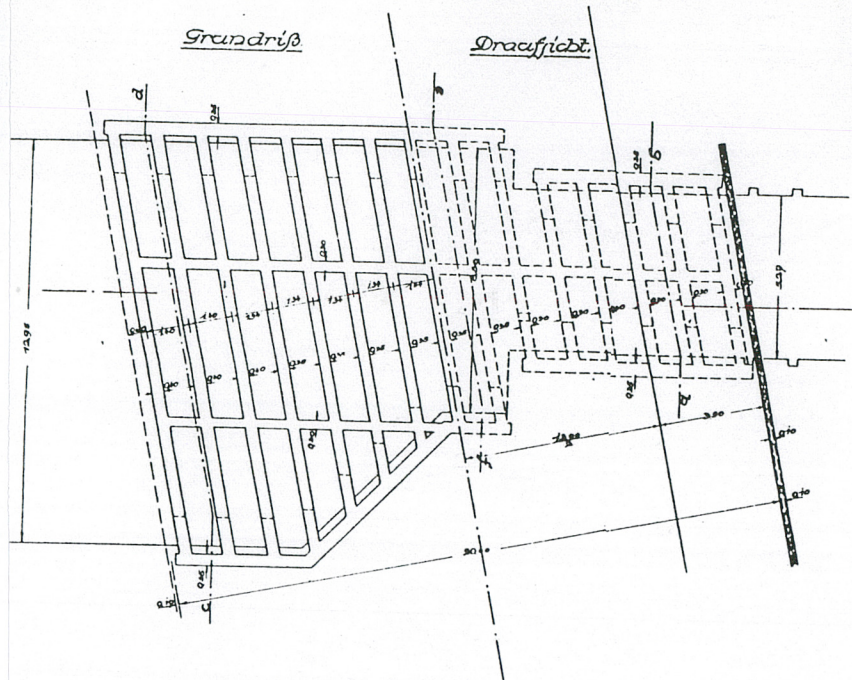


Projekt mostów Pomorskich, Południowego i Środkowego. Niezrealizowana koncepcja z 1902 r.

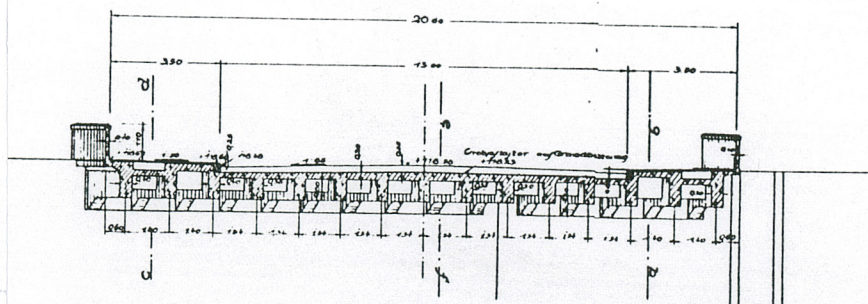
Wkładkę założył: mgr inż. Leszek Budych 30 stycznia 1995 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSiDZT S. Januszewski

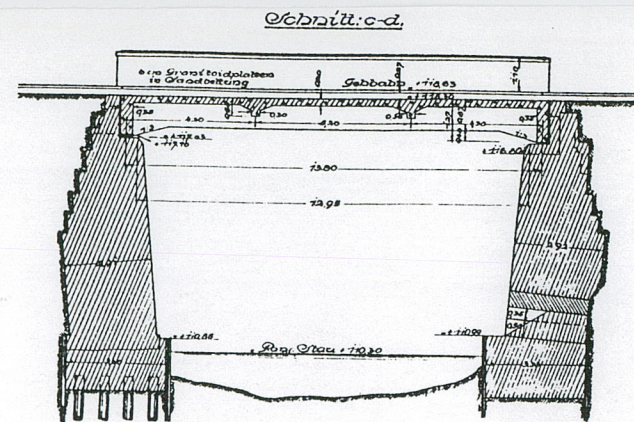




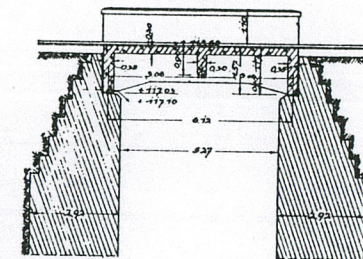
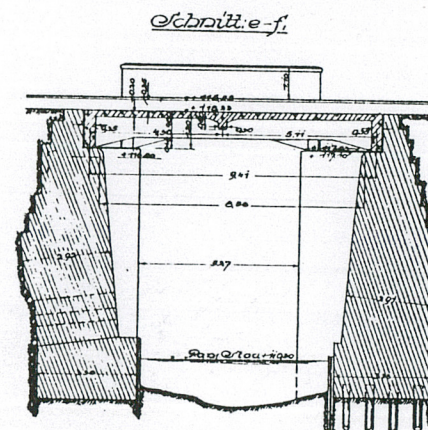
Querschnitt: a-b.  
(jederliche Höhe gemessen zur Brückenachse.)



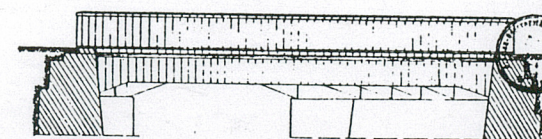
# Ausbau des Werderbrückenzuges über die Stadt-Oder.



Längenschnitte.



Ansicht.



Deichpolizeilich genehmigt  
Breslau, den 2. April 1928.  
Der Deichhauptmann  
Herr Oberverm. Bienenhagen  
Hoffmann.

Breslau, im Juni 1928. Der Stadtbaurat H. Trauer.		Städtischer Brückenbauamt.
7/2.	Neubau einer Brücke über den Unterkanal der Bürgerwerder-Öblecy.	Br. W. 10.
11/100.		



1. Miejscowość

WROCŁAW

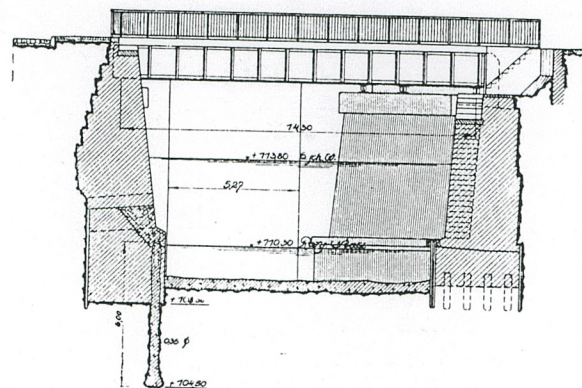
2. Obiekt

MOST DROGOWY  
"POMORSKI ŚRODKOWY"

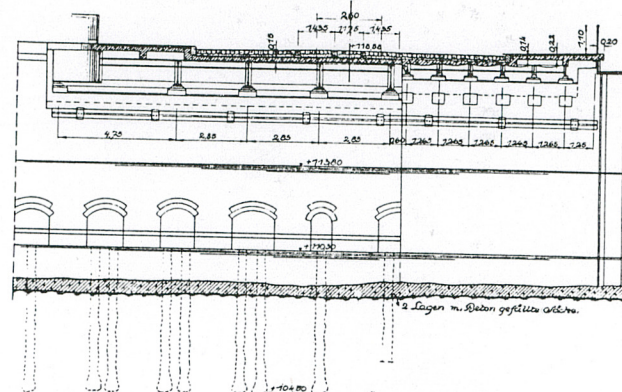
3. Zawartość wkładki ( nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego )

dokumentacja projektowa Verte !

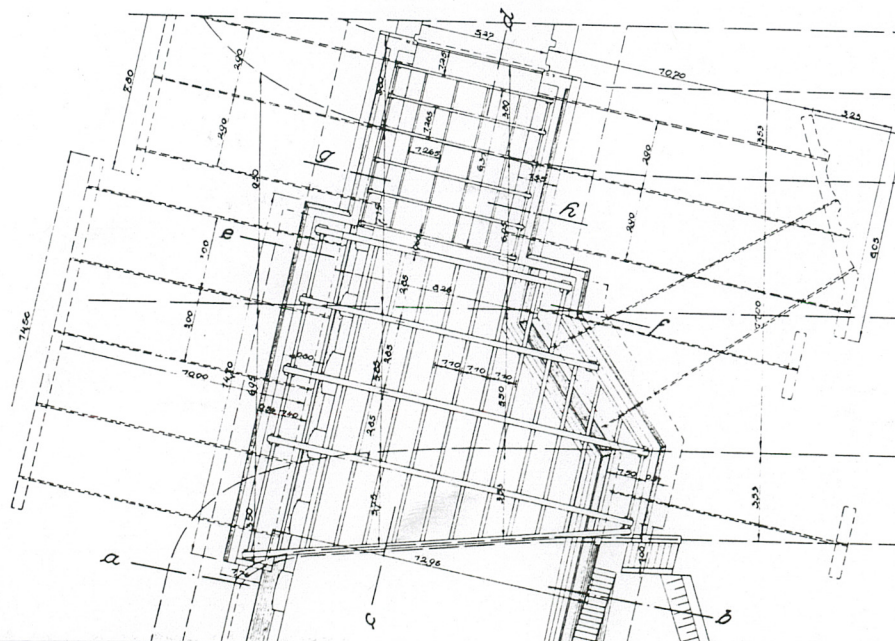
*Ansisort, Schnitt a-b.*



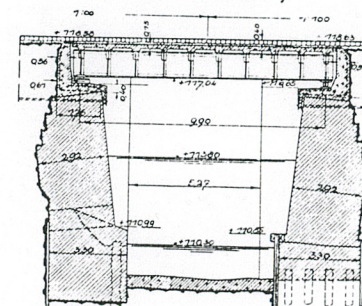
*Querschnitt c-d.*



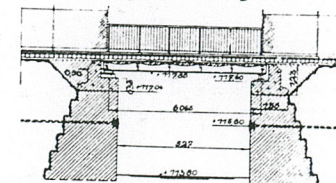
*Aufsicht auf die Trägelage.*



*Längerschnitt e-f*



*Längerschnitt g-h.*



*Maßstab 1:300*



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

Miejsce przechowywania negatywów: BSIDZT S. Januszewski



1. Miejscowość

**W R O C Ł A W**

2. Obiekt

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

1. Widok mostu z boku od strony dolnej wody, neg. 400/126/2

2. konstrukcja przęseł i murów kanału, neg. 400/126/1

3. Gzyms i stalowa bariera, neg. 400/306/5

Verte !

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

Miejsce przechowywania negatywów: BSIDZT S. Januszewski





4. Widok mostu od strony dolnej wody, neg. 400/320/4



5. Widok mostu od strony górnej wody, neg. 400/321/4



6. Jezdnia i chodniki, neg. 400/363/3