

1. Obiekt

MOST DROGOWY "UNIWERSYTECKI PÓŁNOCNY"

2. Czas powstania

1934

3. Miejscowość

WROCLAW

11. Widok mostu z Kępy Mieszczańskiej, neg. 400/128/4, widok mostu od strony górnej wody, neg. 400/362/4, sytuacja, orientacja



4. Adres

ul Uniwersytecka
Nad Odrą Północną łącząc
Kępę Mieszczańską z Wrocławiem
prawobrzeżnym.

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

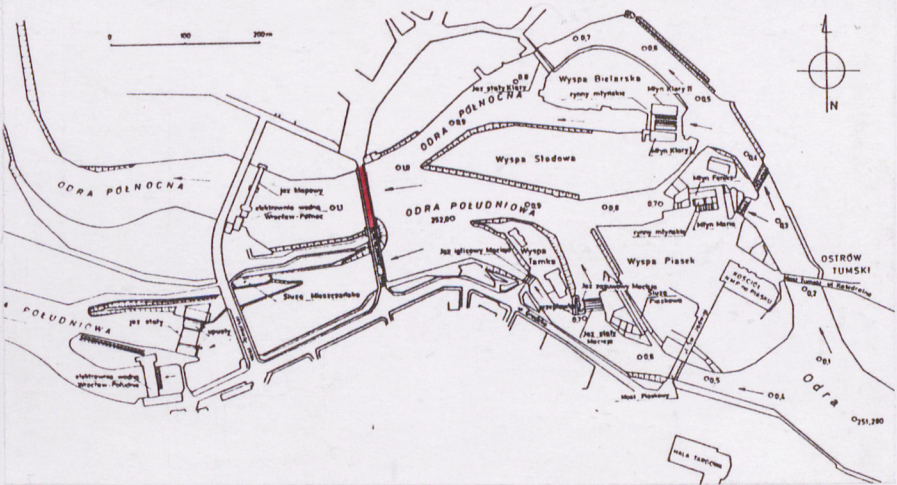
Gmina Wrocław

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

Wzrastające znaczenie drogi wschód-zachód spowodowało stopniową utratę znaczenia militarnego grodu na Wyspie Tumskiej strzegącego drogi północ-południe w kierunku Poznania, stwarzając potrzebę budowy nowego w pobliżu szlaku wschód-zachód. Po zniszczeniu i spaleniu lewobrzeznej Wrocławia przez Tatarów, miasto odbudowuje się w XIII w. wg nowych założeń, przyjmując lokalizację na tzw. prawie niemieckim. Centralnym punktem na osi północ-południe staje się Rynek i zbudowany na przelomie XII i XIII w. warowny zamek książąt piastowskich. Przedłużeniem szlaku wiążącego z Rynki do zamku staje się nowa przeprawa przez Odrę. Był to długi drewniany most, prowadzący z miasta na północ, zwany w średniowieczu Odrzańskim lub "Pons Viatri" od nazwy ulicy i Bramy Odrzańskiej, wzmiankowany w 1397 r. Później, w XVI w., most ten nazywano Środkowym. Most opisał M. Bartłomiej Stenus w 1512 r. w *"Descriptio totius Silesie et civitatis regie Vratislaviensis"* (Opis całego Śląska i królewskiego miasta Wrocławia). "Tu spogląda już cesarski zamek na szerokie zwierciadło wód. Tu przekracza całą szerokość rzeki most, ku któremu zbiegają się drogi z trzech starych bram. Mostu broni pośrodku, jak zawsze, basteja wzniesiona na palach oraz część zwodzona. Sam most zbudowany jest z silnych belek dębowych. Nie ma w tym kraju lepszego." W 1688 r. zburzono część zamku, stawiając w tym miejscu barokowy kościół im. Jezusa, a w 1728 r. rozebrano resztę zamku, kładąc kamień węgielny pod budowę stojącego do dziś budynku uniwersyteckiego ukończonego w 1739 r. Rycina F. B. Wernera z 1760 r. przedstawia most "Długi" po wybudowaniu na południowym, miejskim brzegu długiej ochronnej kurtyny odrzańskiej z brama prowadzącą bezpośrednio na most. W latach 1867-1869 wybudowano pod nadzorem budowniczego miejskiego Aleksandra Kaumanna nowe żelazne mosty, które w linii prostej połączyły brzegi Odry wzdłuż osi biegnącej od bramy przejazdowej pod gmachem Uniwersytetu. Zbudowano je nie w miejscu starego, lecz obok, nieco w górę rzeki, istniejący drewniany most, zlokalizowany był na przedłużeniu ul. Węziennej.

c.d. patrz: Załącznik nr 1

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

Most Uniwersytecki Północny zlokalizowany jest w Śródmieściu Wrocławia, w miejscu rozwidlenia głównego koryta Odry na dwie odnogi opływającej od południa i północy Kępę Mieszczańską. Cypel Kępy Mieszczańskiej między mostem Uniwersyteckim Południowym a Północnym stanowi taras widokowy na panoramę wysp Bielarskiej, Śladowej i piasek z ich zabytkową zabudową.

Most trzyprzęsłowy o jednakowej rozpiętości przęseł po 26,36 m. Szerokość użytkowa w świetle między poręczami wynosi 19,00 m., w tym jezdni o szerokości 11,00 m, dwa chodniki dla pieszych po 2,81 m i dwie ścieżki rowerowe po 1,19 m. Most leży w skosie do osi rzeki. Podpory tj. filary i ściany przyczółków skierowane są w skosie do nurtu rzeki.

Konstrukcja i materiał

Przęsła. W przekroju poprzecznym usytuowanych jest sześć dźwigarów głównych: cztery środkowe belki są niższe od skrajnych, a wszystkie mają zmienną parabolicznie wysokość na długości. Dźwigary zostały wykonane w postaci ciągłych blachownic nitowanych w rozstawie osiowym 2,47 m. Blachownice wewnętrzne mają wysokość środnika od 0,90 m w przęśle do 1,60 m nad filarami natomiast belki skrajne mają wysokość środnika od 1,23 m w przęśle do 1,93 m nad podporami. Belki skrajne, jako bardziej wykonano ze stali St 52 o naprężeniach dopuszczalnych 210 MPa, a belki pośrednie i pozostałe elementy konstrukcji ze stali St 37 o naprężeniach dopuszczalnych 140 MPa. Dźwigary główne stężono poprzecznikami rozmieszczonymi co 3,77 m. Między czterema środkowymi belkami głównymi wykonane są one z dwuteowników walcowanych o wysokości 300 mm, natomiast skrajne dźwigary stężono blachownicami o wysokości identycznej jak środkowe belki główne. Rozwiązanie takie zastosowano aby umożliwić przeprowadzenie rurociągów wodnych i gazowych. Dwie poprzecznicę usytuowane w pobliżu środka rozpiętości każdego przęsła posiadają inną konstrukcję: są one mianowicie ukształtowane na całej szerokości mostu jako blachownice o wysokości równej belką głównym. Usztywnienia nad podporami pośrednimi wykonano jako poprzeczne stężenia kratowe.

Konstrukcja jezdni i chodników. Pomost stanowi dwukierunkowo zbrojona żelbetowa płyta grubości 17 cm. Była ona zdylatowana poprzecznie co 11,30 m, a po remoncie w 1992 r. ze względu na nieszczelności w miejscach dylatacji została ona uciągnięta. Pod chodnikami i ścieżkami rowerowymi zastosowano płytę żelbetową grubości 10 cm. Płyta pomostowa nie jest zespolona z konstrukcją stalową i nie współpracuje z dźwigarami głównymi ani z poprzecznikami. Konstrukcja na jezdni wykonana jest z następujących warstw. Na wyrównanej płycie ułożono izolację z abizolu, mastyksu i papy termozgrzewalnej. Na izolacji ułożono beton ochronny o grubości od 4 do 1 cm, zbrojony siatką o oczkach 20 x 20 i grubości prętów 8 mm. Nawierzchnię stanowi warstwa 6 cm betonu asfaltowego gruboziarnistego i 5 cm betonu asfaltowego średnioziarnistego. Spadek poprzeczny wynosi 2%. Symetrycznie po obu stronach jezdni znajdują się dwa tory tramwajowe wbudowane w nawierzchnię jezdni, w odstępie osiowym 2,90 m. Konstrukcja torowiska wykonana jest w następujący sposób. Na zaizolowaną płytę pomostu ułożono blachę stalową oraz ceownik 245 x 80 x 5 mm. W ceowniku ułożono 2 cm podkładki z drewna dębowego a na nich położono szyny 180 W/S. Przestrzeń między podkładkami, ceownikami i szyną zalano masą asfaltową. Nawierzchnia chodników z płytek cementowych. Chodniki od jezdni ograniczają krawężniki granitowe o wysokości 14-16 cm. Ścieżki rowerowe posiadają wspólny spadek z chodnikami do środka mostu 1,5%.

Podpory. Most zbudowano w miejscu starszego z lat 1868/1869 z wykorzystaniem istniejących od tamtego czasu przyczółków i filarów, przebudowując ciosy podłożyskowe. Podpory mostu wykonane są jako masywne konstrukcje betonowe i posiadają okładzinę z bloków granitowych. Przyczółek południowy posadowiony jest na północny posadowiony jest na palach. W czasie przebudowy konstrukcji przęseł w 1934 roku wykonano na podporach dodatkowe żelbetowe ławy podłożyskowe o wysokości 1,0 m.

Wyposażenie. Dźwigary spoczywają na podporach za pośrednictwem łożysk stalowych. 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 1,10 m. Poręcze wykonane jest jako spawana z płaskowników, a podchwyt z ceownika. Nad przyczółkami wykonano kamienne murki. Z urządzeń obcych pod mostem, między dźwigarami głównymi poprowadzono dwa rurociągi wody ciepłej o średnicy zewnętrznej 650 mm, gazociąg o średnicy 200 mm oraz kable elektryczne.

| | | | |
|--|---|---|--|
| 14. Wymiary długość - 52,80 m szerokość - 19,00 m szerokość jezdni - 11,00 m szerokość chodników - 2 x 4,00 m rozpiętość przęseł - 2 x 26,36 m | 15. Powierzchnia całkowita 1005,20 m ² | 16. Przeznaczenie pierwotne most drogowy | 17. Użytkowanie obecne most drogowy w eksploatacji |
| 18. Prace budowlane i konserwatorskie W czasie działań wojennych wiosną 1945 r. most został poważnie uszkodzony bombami lotniczymi. Były one po wojnie pobieżnie naprawione. Przeprowadzona wówczas naprawa nie przywróciła jednak pełnej nośności przerwany pasom blachownic i podziurawionej płycie żelbetowej. Nie dokonano naprawy drobnych uszkodzeń mechanicznych takich jak pocięcie wsporników podchodnikowych i przestrzeliny pociskami. Na podstawie przeprowadzonej diagnostyki obiektów w końcu lat 80-tych stwierdzono że obiekty muszą być poddane remontowi kapitalnemu (odnowie) w celu przywrócenia im pełnej wartości użytkowej. Kapitalny remont przeprowadzono od maja do końca października 1992 r. Zakres prac był następujący: - odnowienie płyty pomostu jezdni wraz z naprawą jej uszkodzeń, oraz odtworzenie konstrukcji w miejscach zniszczeń wojennych, - ułożenie nowej izolacji na płycie pomostowej, - całkowita wymiana płyt chodnikowych na nową, wylaną na mokro z betonu B30, - wymieniono na nowe skorodowane elementy poprzecznic na przyczółkach, - wymieniono na nowe dylatacje jezdni i chodników nad przyczółkami, na dylatacje o nowoczesnej konstrukcji zapewniającej ich szczelność i trwałość oraz równość przejazdu pojazdów, - uciągnęto przerwany przez bombę górny pas belki głównej, - naprawiono i uzupełniono brakujące elementy poręczy i kamiennych murków balustrad, - naprawiono podziurawione przestrzelinami słupy latarni oraz założono oddzielne oświetlenie słupowe, - naprawiono przez naspawanie płaskowników osłabione korozją elementy stalowe, - oczyszczono nisze łożysk na przyczółkach i filarach, - wymieniono całkowicie izolację wodociągów oraz przewodów gazowych wraz z osłonami, zainstalowano na nich tzw. wachacze oraz podwieszenia kabli elektrycznych, - wymieniono na nowe stropy komór kompensatorów, - oczyszczono nabrzeża w obrębie mostów z wszelkich zarośli i zanieczyszczeń. Generalnym wykonawcą remontu było PWP-U "Budwar" z Wrocławia przy współpracy podwykonawców: PPU "MIRS" roboty konstrukcyjne, PUH "ELLER" roboty antykorozyjne, PPU "DRIM" roboty nawierzchniowe. Nadzór autorski nad remontem pełnił dr inż. Józef Rabiega z Zakładu Mostów IIL PWiR. | | 19. Stan zachowania (fundamenty, ściany zewnętrzne, ściany wewnętrzne, sklepienia, stropy, konstrukcje dachowe, pokrycie dachu, wyposażenie i instalacje) Po remoncie w 1992 r. most pozostaje w dobrym stanie technicznym. Elementy stalowe mostu pokryte powłokami malarskimi. Stan nawierzchni dobry. | |
| | | 20. Najpilniejsze postulaty konserwatorskie Most zbudowany w 1934 roku na podporach starszego z 1869 r. prezentuje wybitne walory techniczne i krajobrazowe. Kwalifikuje się do objęcia ochroną prawną przez wpis do rejestru zabytków. - prace prowadzić pod nadzorem Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków | |

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

- J. Biliszczuk, J. Rąbiega, Badania przydatności do dalszej eksploatacji żelbetowej płyty pomostowej i przeglądy specjalne mostów Uniwersyteckich, Raporty Instytutu Inżynierii Lądowej, Wrocław 1992, nr 8, w: archiwum MZDiK Wrocław
- J. Łazowski, PT remontu mostu: Przebudowa mostów Uniwersyteckich, BPBK we Wrocławiu 1991, w: archiwum MZDiK
- W. Marynowski, Inwentaryzacja mostów Uniwersyteckich Pd i Pn we Wrocławiu, BPBK we Wrocławiu, 1986, w: archiwum MZDiK Wrocław
- J. Rąbiega, J. Biliszczuk, Prace projektowe dotyczące naprawy płyt pomostowych jezdni remontowanych mostów Uniwersyteckich we Wrocławiu, Raporty Instytutu Inżynierii Lądowej, Wrocław 1992, nr 19, w: archiwum MZDiK Wrocław
- J. Bień, Cz. Machalski, M. Boron-Gładysz, Ekspertyza techniczna mostów Uniwersyteckich w ciągu ul. Drobnera we Wrocławiu, Raporty Instytutu Inżynierii Lądowej, Wrocław 1982, nr 18, w: archiwum MZDiK Wrocław
- L. Danielski, J. Borowski, Ustalenie nośności mostu Uniwersyteckiego Południowego i Północnego przez rz. Odrę, Zakład Konstrukcji i Budowy Mostów Politechniki Wrocławskiej, 1960

22. Bibliografia

- 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
- Die Brückenbauten der Stadt Breslau in den Jahren 1933-34, Der Umbau der Universitätsbrücke, 1935, s. 5-22.
- Umbau der Iniversitätsbrücke in Breslau. Dipl. ing. Steinwender (Mag. - Baurat, Breslau), w: Die Bautechnik 1935, s. 439-443, 489-492.
- Die Brückenbauten der Stadt Breslau in den Jahren 1933-34. Der umbau der Universitätsbrücke, Breslau 1935, s. 5-22.

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

- Umbau der Iniversitätsbrücke in Breslau. Dipl. ing. Steinwender (Mag. - Baurat, Breslau), w: Die Bautechnik 1935, s. 439-443, 489-492
- 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 i dokumentacja ikonograficzna
- nr 2 - dokumentacja ikonograficzna
- nr 3 - dokumentacja projektowa
- nr 4/5 - dokumentacja fotograficzna

1. Miejscowość

W R O C Ł A W

2. Obiekt

**MOST DROGOWY
UNIWERSYTECKI PÓŁNOCNY**

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

dokończenie opisu rubryki 12 i dokumentacja ikonograficzna Verte !

c. d. opisu rubryki 12.

Most nowy przerzucony został przez dwa koryta Odry - południowe i północne. Składał się z przęseł o konstrukcji kratowej, górnym pasie parabolicznym systemu Schweidlera. Dwa przęsła były rozpięte nad południowym korytem Odry i most ten nazywał się "Krótkim", a trzy nad północnym "Długim". W miarę rozwoju miasta ruch się wzmacniał i most zaczął stanowić wąskie gardło dla ruchu z północy na południe. Jego szerokość wynosiła 12,50 m, z tego na jezdnię przypadało tylko 6,18 m, gdyż resztę zajmowały dźwigary i chodniki na wspornikach poza dźwigarami. (podobnych mostów we Wrocławiu w drugiej połowie XIX w. wzniesiono wiele, a do dnia dzisiejszego istnieją jeszcze mosty o dźwigarach Schweidlera to Młyńskie Południowy, Północny i Mieszczański). W latach 30-tych naszego wieku postanowiono most poszerzyć i unowocześnić. Do prac przystąpiono w 1933 r. Wtedy to obok zbudowano prowizoryczną drewnianą przeprawę, szeroką na 7,50 m. Pośrodku umieszczono jeden tor tramwajowy, po którym wozy przepuszczano na przemian. Projektantem przebudowy był budowniczy miejski dr inż. Günther Trauer, on także wraz z inż. Reimerem miał nadzór nad budową. Konstrukcję stalową przygotowała firma Beuchelt & Co z Zielonej Góry a prace betoniarskie wykonała firma Unionbau Schlesien AG. Przebudowa i poszerzenie mostu trwały jeden rok. W czasie przebudowy wykorzystano istniejące przyczółki i filary, przebudowując ciosy podłożyskowe a przęsła wykonano jako konstrukcje ciągle blachownic nitowanych o zmiennym przekroju. W trakcie przebudowy zadbano o estetykę otoczenia mostu. Na wschodnim krańcu Kępy Mieszczańskiej zabudowano taras widokowy o ścianach od strony rzeki licowanych ciosami granitu. Z tarasy rozciąga się widok na najstarszą część Wrocławia, Wyspę Piasek i Ostrów Tumski. Wykonano kamienne nabrzeża ze schodami prowadzącymi do poziomu wody.

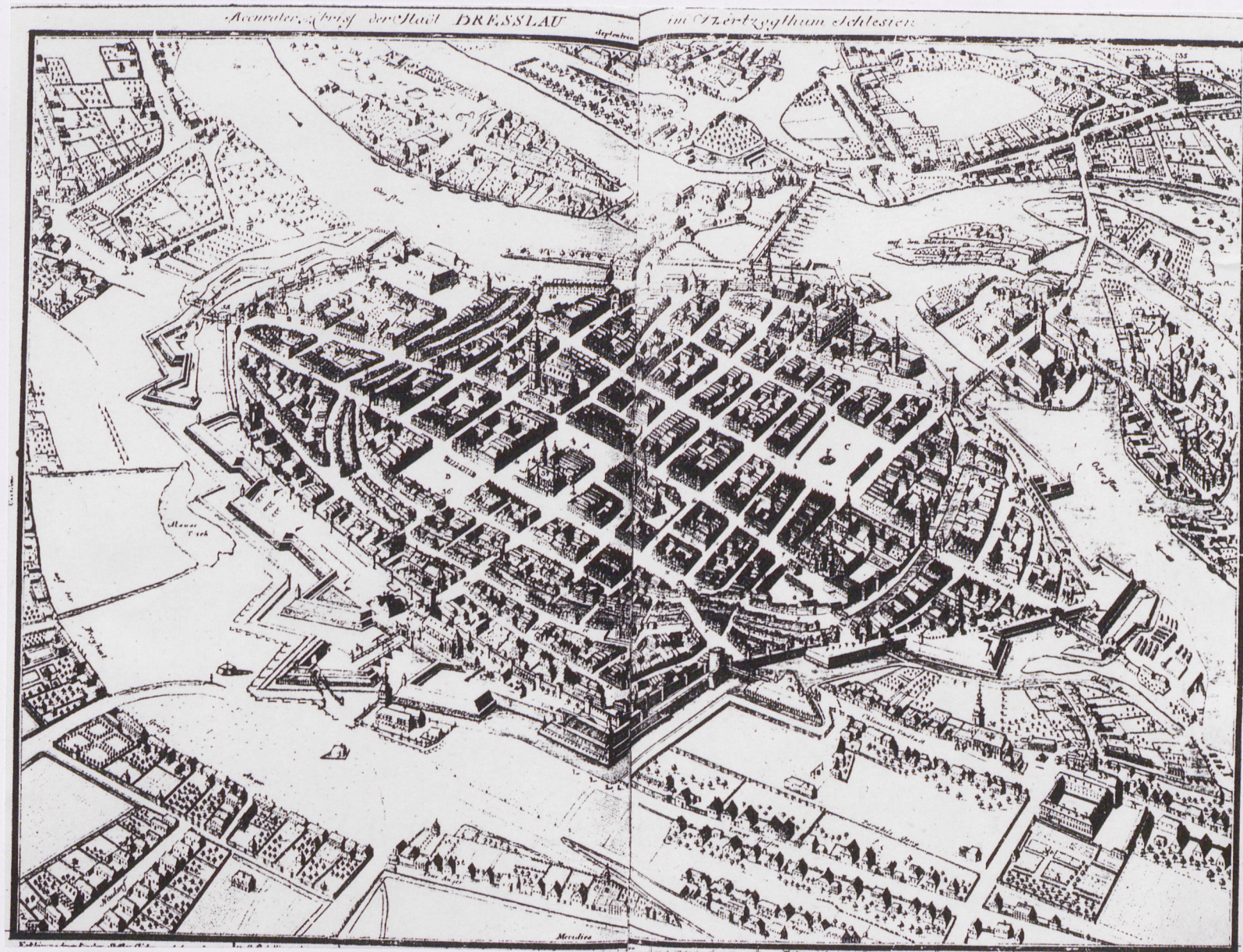


Mosty Uniwersyteckie z lat 1867-1868.



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

Miejsce przechowywania negatywów: BSIDZT S. Januszewski



Plan widokowy Wrocławia z lotu ptaka od południowego wschodu. Według rysunku Fryderyka Bernarda Wernera przygotował Jan Dawid Schleuen w 1741 r.

1. Miejscowość

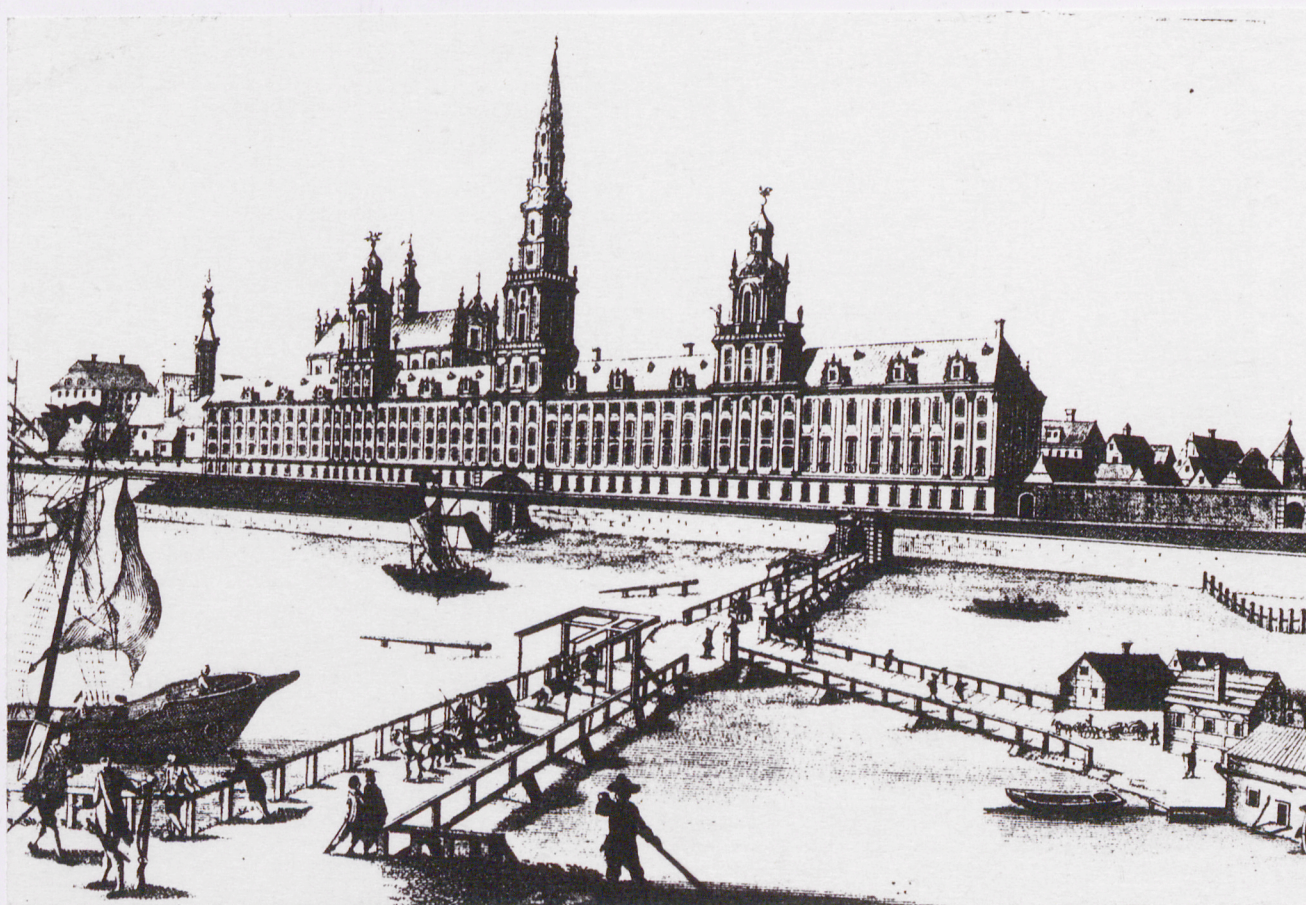
WROCŁAW

2. Obiekt

**MOST DROGOWY
UNIWERSYTECKI PÓLNOCNY**

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

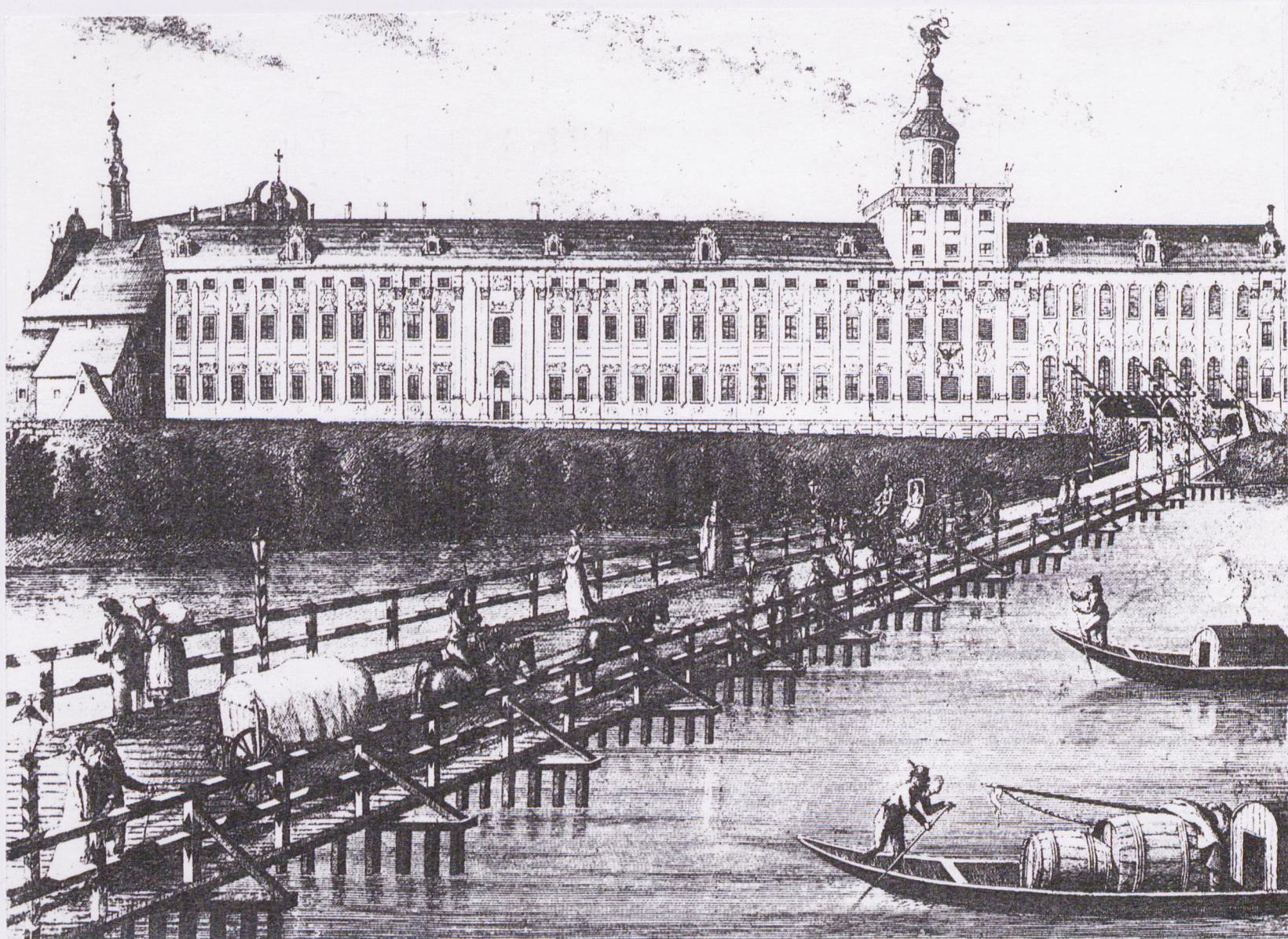
dokumentacja ikonograficzna Verte !



Most Długi na rycinie z początków XVIII w. W tle odrzuca nie zrealizowany do końca plany Uniwersytetu

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

Miejsce przechowywania negatywów: BSIDZT S. Januszewski



Uniwersytet i Długi Most przez Odrę. Według rysunku Jana Feldlera grafikę przygotował Wilhelm Sander ok. 1800 r.

1. Miejscowość

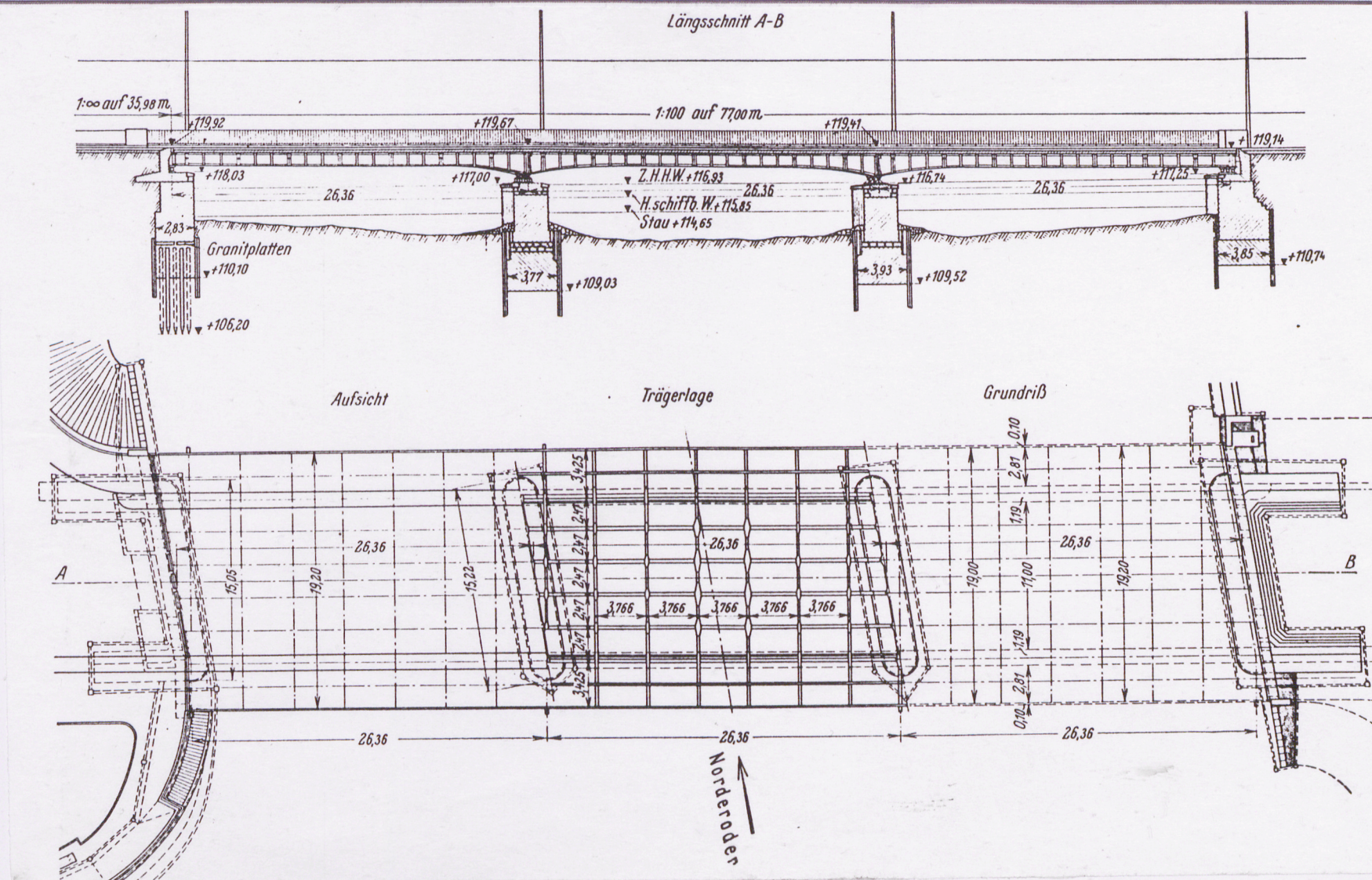
WROCŁAW

2. Obiekt

**MOST DROGOWY
UNIERSYTECKI PÓLNOCNY**

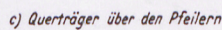
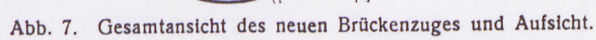
3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

dokumentacja projektowa Verte !



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

Miejsce przechowywania negatywów: BSIDZT S. Januszewski



1. Miejscowość

WROCŁAW

2. Obiekt

**MOST DROGOWY
UNIWERSYTECKI PÓŁNOCNY**

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

dokumentacja fotograficzna Verte !



1. Widok mostu z tarasu na cyplu Kępy Mieszczańskiej, neg. 400/306/3
 2. Konstrukcja mostu, poprzecznice i podłużnice od strony dolnej wody, neg. 400/129/1
 3. Konstrukcja mostu, poprzecznice i podłużnice od strony górnej wody, neg. 400/129/4
- Verte !

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

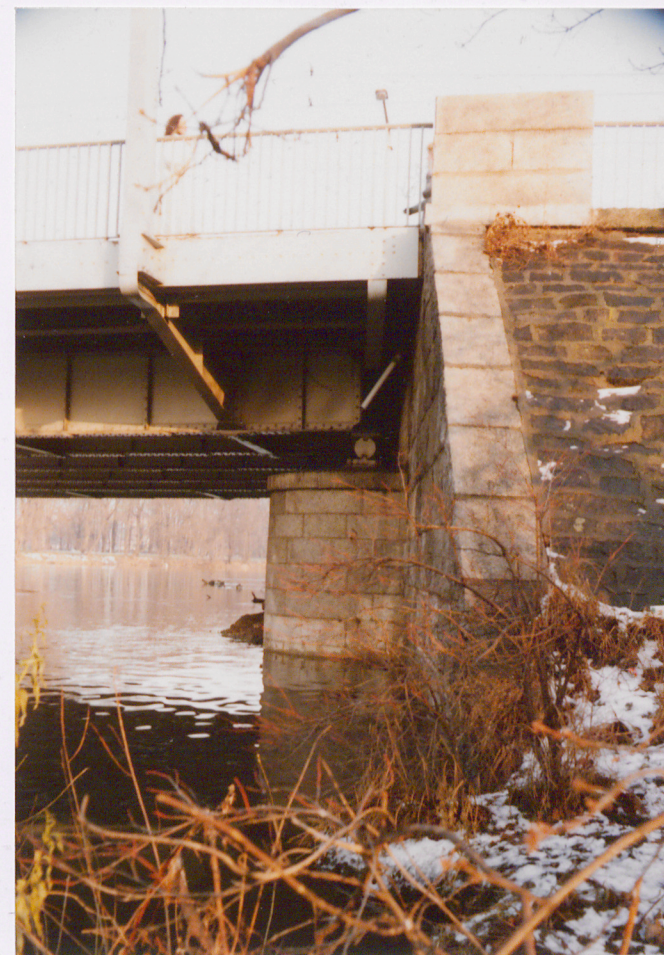
Miejsce przechowywania negatywów: BSiDZT S. Januszewski



4. Poprzeczne wsporniki podchodnikowe, neg. 400/306/2



5. Widok mostu z Kępy Mieszczańskiej, ned. 400/128/6



6. Przyczółek, neg. 400/129/2

1. Miejscowość

WROCŁAW

2. Obiekt

**MOST DROGOWY
UNIWERSYTECKI PÓLNOCNY**

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

dokumentacja fotograficzna Verte !



7. Widok mostu od strony dolnej wody, neg. 400/322/3

8. Widok mostu z Kępy Mieszczańskiej, neg. 400/319/2

9. Konstrukcja pomostu, neg. 400/318/2

10. Taras widokowy na cyplu Kępy Mieszczańskiej, neg. 400/317/5

11. Przyczółek brzegowy, neg. 400/318/1

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

Miejsce przechowywania negatywów: BSiDZT S. Januszewski

