



ZWIĄZEK MOSTOWCÓW RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

POLISH SOCIETY OF BRIDGE ENGINEERS

Collective Member of
International Association for Bridge and Structural Engineering

BIULETYN INFORMACYJNY

nr 1 (73) 2016 r.

Słowo przewodniczącego ZMRP

Koleżanki i Koledzy,

Rozpoczęła się nowa kadencja władz Związku. Tak się zdarzyło, że przypadł mi zaszczyt kierowania Zarządem przez kolejne trzy lata. Za ten wybór, ale przede wszystkim za zaufanie, jakim obdarzyli mnie delegaci na Krajowe Zebranie, chciałbym wszystkim bardzo serdecznie podziękować. Niestety muszę w tym miejscu użyć dość wytartego frazesu: nie chciałbym tego zaufania zawieść.

Kierować mam Związkiem, który w tym roku obchodzi rocznicę 25-lecia powstania. Należy do niego od początku, tj. od czerwca 1991 r. Pamiętam tę datę w sposób szczególny, ponieważ zbiegła się ona z organizacją pierwszego seminarium mostowego, poświęconego pierwotnie zagadnieniom wzmocnienia i przebudowy mostów, a którego formuła została poszerzona później o zagadnienia związane również z budową mostów. Kiedy tworzył się Oddział Wielkopolski ZMRP, na jego czele stanął prof. *Witold Wołowicki*, proponując mi funkcję sekretarza Oddziału. Wstępując do ZMRP i biorąc udział w organizowaniu Oddziału Wielkopolskiego, nigdy nie myślałem, że przyjdzie mi kierować Zarządem Krajowym. Ale się stało!

Rozpoczynając nową kadencję chciałbym odwołać się „do korzeni”, o czym wspominałem bezpośrednio po wyborze na funkcję przewodniczącego. Dlatego też pozwolę sobie przypomnieć ponownie zdania z Deklaracji programowej, sformułowane przez śp. prof. *Mieczysława Rybaka*: *„Wolni od statutowych ograniczeń, przy minimum formalności chcemy zaspokajać potrzeby w doskonaleniu osobowości i wzbogacaniu umiejętności korzystając ze współdziałania naszych instytucji macierzystych i tych jednostek oraz stowarzyszeń, które dostrzegają w tym swój interes.*

Podnosimy koleżeńską i prawosć w postępowaniu i pracy do rangi kanonu nadrzędnego w naszym działaniu. W świecie zanikających zasad etycznych chcemy ratować swoją moralność i wykazać, że jest to nie tylko możliwe, ale pożyteczne i przynoszące satysfakcję (Deklaracja programowa – projekt).

Mam nadzieję, że uda mi się tak kierować Związkiem, aby te cele, chociażby w części, zostały zrealizowane. Liczę w tym względzie na owocną współpracę wszystkich Koleżanek i Kolegów. Jest to truizm, ale tylko wspólnym działaniem można osiągnąć tak nakreślone cele. Tylko kolektywne działanie daje pozytywne rezultaty, szczególnie w takiej organizacji, jak nasza, która nie ma celów o charakterze komercyjnym, a ma głównie za cel integrację środowiska, podnoszenie etosu inżynier-

ra-mostowca, wymianę myśli, pomoc koleżeńską. Oczywiście w naszej działalności nie powinniśmy zapominać o pomocy Koleżankom i Kolegom w realizacji celów zawodowych czy eliminowaniu utrudnień w prowadzeniu działalności gospodarczej. Niestety, ponieważ Związek jest „tylko” stowarzyszeniem, nasz wpływ na tzw. decydentów jest bardzo ograniczony. Uważam jednak, że w tym względzie nieoceniona może być Polska Izba Inżynierów Budownictwa. Dlatego też chciałbym, aby w tej kadencji doszło do zacieśnienia współpracy z Izbą. Moim zdaniem, wykorzystując potencjał PIIB, której członkami jest przeważająca część członków ZMRP, możemy osiągnąć cele, o których mówi się od wielu lat na zebraniach – m.in. na wprowadzeniu zmian w Prawie budowlanym, w Prawie o zamówieniach publicznych, uzyskanie większego wpływu członków ZMRP na rozporządzenia ministerstw, dotyczących zagadnień związanych z budownictwem mostowym.

Kolejnym istotnym celem, który chciałbym zrealizować, to zwiększenie w szeregach ZMRP liczby młodych inżynierów. Mam świadomość, że w czasach, w których chęć uzyskania coraz większych sukcesów zawodowych, ale i materialnych, atrakcyjność naszej organizacji maleje, jeśli nie możemy pomóc młodym inżynierom w realizacji tych celów. Dlatego powinniśmy postarać się, aby pogodzić cele wymienione w zacytowanej deklaracji programowej z celami o charakterze praktycznym, ważnymi nie tylko dla młodych inżynierów.

Na zakończenie chciałbym poruszyć sprawę zmian w Statucie ZMRP. Statut, który powstał w latach formułowania się Związku wymaga modyfikacji. Problem ten sygnalizowało od kilku lat wielu członków Związku. Mam nadzieję, że podjęte w tym kierunku działania zakończą się pozytywnym rezultatem i w najbliższym czasie przedstawimy Koleżankom i Kolegom propozycje zmian w statucie, które zostaną zatwierdzone na zwołanym w tym celu, w pierwszej połowie przyszłego roku, nadzwyczajnym Krajowym Zebraniu.

Koleżanki i Koledzy, kończąc moje pierwsze wystąpienie na łamach „Biuletynu Informacyjnego” chciałby jeszcze raz podziękować za wybór na funkcję przewodniczącego ZMRP. Z powierzonego mi zadania chciałbym wywiązać się jak najlepiej. Liczę w tym względzie na współpracę Koleżanek i Kolegów. Oczekuję wszelkich propozycji, które usprawniłyby działalność Związku i przyczyniły się do wzrostu jego rangi.

Arkadiusz Madaj

Redakcja „Biuletynu Informacyjnego
Związku Mostowców Rzeczypospolitej Polskiej”
03-301 Warszawa, ul. Jagiellońska 80, tel. 22 39 00 172, fax 22 39 00 193
e-mail: biuletyn@zmrp.pl, prychlewski@ibdim.edu.pl, www.zmrp.pl

Redaktor: mgr inż. Piotr Rychlewski
Współpraca: Łukasz Górecki
Wydawca: Fundacja PZITB Inżynieria i Budownictwo,
00-050 Warszawa, ul. Świętokrzyska 14

Nowe władze ZMRP

Związek Mostowców Rzeczypospolitej Polskiej to stowarzyszenie, które powstało w Poznaniu 24 czerwca 1991 r. Przez minione lata zmieniały się władze i siedziby Zarządów, jednak podstawowe cele pozostały. Po 25 latach swej działalności Związek zrzesza ponad 1200 członków w 12 oddziałach regionalnych w Polsce. Statutowym celem Związku jest reprezentowanie środowiska wobec urzędów i instytucji, tworzenie warunków do wymiany doświadczeń, popularyzowanie nowych osiągnięć techniki mostowej. Reprezentują go ludzie nauki, inżynierowie projektanci, budowniczowie i urzędnicy. Przedstawiciele Związku zasiadają w wielu komisjach, radach, instytucjach i urzędach w naszym kraju, jak i poza jego granicami.

28 kwietnia 2016 r. we Wrocławiu odbył się Krajowy Zjazd Delegatów ZMRP, w którym udział wzięło ponad 100 delegatów z 12 oddziałów regionalnych. Podstawowym celem Zjazdu był wybór władz Związku nową, 3-letnią, już X kadencję. **Przewodniczącym ZMRP został wybrany dr hab. inż. Arkadiusz Madaj, prof. Politechniki Poznańskiej.** Tym samym historia zatoczyła koło i Oddział Wielkopolski stał się ponownie gospodarzem Zarządu ZMRP.

Prezydium Związku będą reprezentowali trzej wiceprzewodniczący: dr hab. inż. *Janusz Rymaszka*, prof. IBDiM, dr hab. inż. *Tomasz Siwowski*, prof. Politechniki Rzeszowskiej, dr hab. inż. *Krzysztof Żółtowski*, prof. Politechniki Gdańskiej. Skarbnikiem Związku został mgr inż. *Tomasz Szata-*

nik, a sekretarzem mgr inż. *Lukasz Szuba*. Członkami Zarządu są: *Franciszek Bartmanowicz* (przewodniczący Oddziału Małopolskiego), *Jan Bieliński*, *Włodzimierz Bielski* (przewodniczący Oddziału Warszawskiego), *Mirosław Biskup*, *Edmund Budka*, *Marek Gotowski*, *Małgorzata Jezierska* (przewodnicząca Oddziału Łódzkiego), *Ewa Kordek* (przewodnicząca Oddziału Gdańskiego), *Grzegorz Lewandowski*, *Stanisław Łukasik*, *Czesław Machelski*, *Andrzej Niemierko*, *Jan Piekarski*, *Kazimierz Piwowarczyk*, *Stanisław Rozin* (przewodniczący Oddziału Świętokrzyskiego), *Piotr Rychlewski*, *Marek Salamak* (przewodniczący Oddziału Górnośląskiego), *Marcin Sęk* (przewodniczący Oddziału Dolnośląskiego), *Dariusz Sobala*, *Justyna Sobczak-Piąstka* (przewodnicząca Oddziału Pomorsko-Kujawskiego), *Janusz Szelka*, *Wojciech Trochymiak*, *Helena Walasek* (przewodnicząca Oddziału Warmińsko-Mazurskiego), *Janusz Wasilkowski* (przewodniczący Oddziału Zachodniopomorskiego), *Adam Wysokowski*, *Henryk Zobel*.

Komisję Rewizyjną tworzą: *Ewa Michalak* (przewodnicząca), *Leszek Budyń*, *Marcin Czech*.

Sąd Koleżeński tworzą: *Adam Podhorecki* (przewodniczący), *Grażyna Czopek*, *Krzysztof Germaniuk*, *Stanisław Kamiński*, *Andrzej Śliwka*.

Dynamicznie rozwijająca się branża gospodarki, jaką stanowi budownictwo komunikacyjne, stawia przed Związkiem duże wyzwania. Integracja środowiska i ciągłe podnoszenie kwalifikacji zawodowych mostowców to cel, jaki przyświeca nowym władzom Związku.

ANDRZEJ NIEMIERKO

Instytut Badawczy Dróg i Mostów

Wyniki Konkursu Fotograficznego 2015 ZMRP

Od 2004 r. ZMRP organizuje dla swoich członków Konkurs Fotograficzny na najlepsze zdjęcie mostu w Polsce. Na ubiegłoroczną XII edycję konkursu nadesłano 56 prac od 11 uczestników z 7 Oddziałów (widoczny postęp w stosunku do Konkursu 2014, na który wpłynęło 28 prac od 9 uczestników z 5 Oddziałów). Sąd Konkursowy w składzie: *Katarzyna Janikowska* (Bydgoszcz), *Jerzy Mąkowski* (Warszawa), *Ewa Michalak* (Rzeszów), *Marek Mistewicz* (Warszawa), *Andrzej Niemierko* (Warszawa) – przewodniczący i *Jadwiga Wrzesińska* (Warszawa), po przeprowadzeniu w sposób jawny 2-stopniowych eliminacji, do finałowej rozgrywki zakwalifikował 13 prac. W głosowaniu tajnym przyznano 3 nagrody i 3 wyróżnienia.

Laureatami Konkursu 2015 zostali:

– I nagroda: **Wojciech Średniawa** (Kraków) za pracę „**Kładka nad Zakopianką w Jaworniku koło Myślenic**”.

– II nagroda: **Michał Delmaczyński** (Bydgoszcz) za pracę „**Wiadukt na ul. Gdańskiej w Bydgoszczy**”.

– III nagroda: **Marek Rzytelewski** (Bydgoszcz) za pracę „**Poranek w Solcu nad Wisłą**” – budowa mostu przez Wisłę w m. Kamień.

3 wyróżnienia przyznano pracom:

– „**Kładka przez Odrę na jazie w Chróścicach**”, autor: **Władysław Kluczewski** (Wrocław),

– „**Most Średnicowy przez Wisłę w Warszawie**”, autor: **Tomasz Wierzbicki** (Warszawa),

– „**Krata 3**” – most przez Wisłę w ciągu linii kolejowej nr 26, autor: **Mariusz Prędota** (Warszawa).

Uroczyste ogłoszenie wyników konkursu wraz z wręczeniem nagród laureatom odbyło się 7 czerwca 2016 r. tradycyjnie podczas XXVI seminarium „Współczesne metody budowy, wzmocnienia i przebudowy mostów”, organizowanego przez Politechnikę Poznańską i Oddział Wielkopolski ZMRP w Rosnowku koło Poznania. Sekretarz Sądu Konkursowego dr inż. *Ewa Michalak* wraz z przewodniczącym Związku Mostowców RP dr hab. inż. *Arkadiuszem Madajem*, prof. Politechniki Poznańskiej, wręczyli nagrodzonym i wyróżnionym dyplomy oraz albumy z dziedziny architektury i malarstwa. W holu obok sali konferencyjnej zaprezentowano plakat z pracami nadesłanymi na Konkurs.

Wybrane prace z Konkursu 2015 znajdują się tradycyjnie w wydawanym wspólnie z MEDIA PRO kalendarzu ZMRP na rok 2017. Konkurs jest kontynuowany w roku 2016. Termin nadsyłania prac konkursowych upływa 31 grudnia 2016 r. Zapraszamy do udziału w nim wszystkich członków Związku, także tych, którzy wstąpią do niego w bieżącym roku. Polecamy też zapoznać się szczegółowo z regulaminem konkursu zamieszczonym w Internecie na stronie Związku.

Niżej zamieszczono prace nagrodzone i wyróżnione oraz pozostałe prace zakwalifikowane do etapu finałowego w Konkursie 2015.

PRACE NAGRODZONE



I nagroda – Wojciech Średniawa (Kraków)
Kładka nad Zakopianką w Jaworniku koło Myślenic



II nagroda – Michał Delmaczyński (Bydgoszcz)
Wiadukt na ul. Gdańskiej w Bydgoszczy



III nagroda – Marek Rzytelewski (Bydgoszcz)
„Poranek w Solcu nad Wisłą” – budowa mostu przez Wisłę w m. Kamień

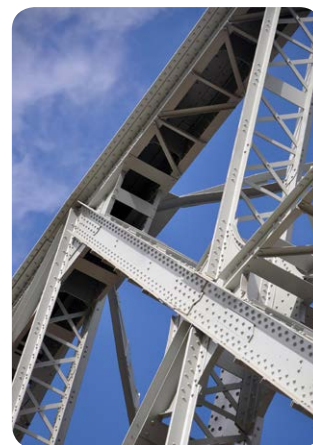
PRACE WYRÓŻNIONE



Wyróżnienie – **Władysław Kluczewski** (Wrocław)
Kładka przez Odrę na jazie w Chrząstowicach



Wyróżnienie – **Tomasz Wierzbicki** (Warszawa)
Most Średnicowy przez Wisłę w Warszawie



Wyróżnienie – **Mariusz Prędoła** (Warszawa)
„Krata 3” – most przez Wisłę w ciągu linii kolejowej nr 26

POZOSTAŁE PRACE ZAKWALIFIKOWANE DO ETAPU FINAŁOWEGO



Tomasz Wierzbicki (Warszawa) – Most Średnicowy w Warszawie



Wojciech Średniawa (Kraków) – Most kolejowy w Niepołomicach na Wisłę



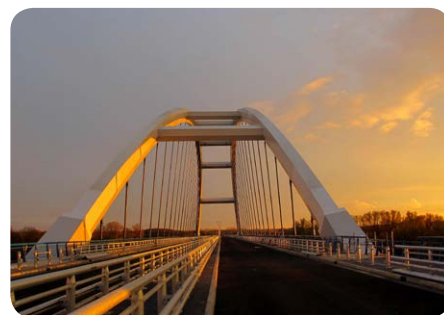
Wojciech Średniawa (Kraków) – Most Anielski w Brodach koło Kalwarii



Anna Banaś (Gdańsk) – Wiadukt Nowa Wałowa w Gdańsku



Wojciech Średniawa (Kraków) – Most kolejowy w Niepołomicach na Wisłę



Anna Banaś (Gdańsk) – Most łukowy przez Wisłę w Toruniu



Władysław Kluczewski (Wrocław) – Most Ręziński – spojrzenie na wanty

Śp. Inżynier Kazimierz Chudziński (1925–2013)

Trzy lata temu na cmentarzu Junikowskim w Poznaniu pożegnaliśmy zmarłego 3 grudnia 2013 r. inżyniera *Kazimierza Chudzińskiego*. Tego niezwykłego mostowca warto przypomnieć, zwłaszcza młodszemu pokoleniu środowiska inżynierskiego.

Kazimierz Chudziński urodził się 15 lutego 1925 r. w Kwilczu w województwie wielkopolskim jako najmłodszy z trójki synów. Rodzina przeniosła się w tym samym roku do Poznania. Przed II wojną światową ukończył szkołę podstawową i zdał egzamin do Gimnazjum im. Jana Kantego w Poznaniu, jednak już po pierwszym roku nauki zmuszony był ją przerwać. W czasie okupacji niemieckiej od 14 roku życia pracował przymusowo jako robotnik w sklepie warzywnym prowadzonym przez Niemców. Po zakończeniu wojny kontynuował naukę w Gimnazjum i Liceum im. Bergera w Poznaniu, gdzie w maju 1947 r. uzyskał świadectwo dojrzałości. W październiku tego roku wstąpił do Szkoły Inżynierskiej w Poznaniu na Wydział Inżynierii Lądowej. Na studiach wybrał specjalizację budownictwa mostowego. Będąc na studiach dziennych pracował w Liceum Melioracyjnym w Rokietnicy pod Poznaniem, gdzie prowadził zajęcia z dotyczące przepustów, małych mostów i hydrologii. W lutym 1951 r. ukończył studia, uzyskując stopień inżyniera budownictwa lądowego. Jego praca dyplomowa dotyczyła mostów stalowych.

Po ukończeniu studiów otrzymał nakaz pracy w Ministerstwie Przemysłu Ciężkiego, które skierowało Go do Zakładów Metalowych w Radomiu. Do końca 1954 r. pracował na stanowisku inspektora nadzoru przy rozbudowie fabryki. Jednocześnie był nauczycielem przedmiotu mosty w Technikum Drogowym w Radomiu.

Na początku 1955 r. powrócił do Poznania i podjął pracę w ówczesnym Biurze Projektów Kolejowych, które stanowiło wtedy Oddział Terenowy Centralnego Biura Studiów i Projektów Kolejowych w Warszawie. Z biurem tym związał się aż do przejścia na emeryturę w 1990 r.

W chwili, gdy wszedłem w skład Jego zespołu, *Kazimierz Chudziński* był już znanym i cenionym inżynierem. Lata pięćdziesiąte ub. wieku to okres dalszej odbudowy kraju ze zniszczeń wojennych. Kolej stanowiła wówczas jedyny masowy środek transportu, więc zapotrzebowanie na dokumentację mostów było bardzo duże.

Rejon działania biura obejmował zachodnią część Polski. Brakowało wtedy norm i literatury technicznej. Inż. *K. Chudziński* korzystał wtedy z własnej biblioteki oraz kompletu wykładów prof. *Lucjana Ballenstedta*, którego był studentem i u którego pisał pracę dyplomową; znajomość języka pozwoliła Mu także na korzystanie z literatury pozostawionej przez Niemców.

W roku 1961 uzyskał uprawnienia do kierowania robotami budowlanymi i do sporządzania projektów robót konstrukcyjnych zgodnie z art. 362 prawa budowlanego, a uprawnienia budowlane do projektowania i kierowania robotami budowlanymi w zakresie mostów kolejowych i drogowych – w 1966 r. Ponadto w 1972 r. uzyskał uprawnienia do weryfikacji dokumentacji projektowej pod względem spawalniczym. Posiadał także uprawnienia rzeczoznawcy SITK w zakresie specjalności: technika i technologia konstrukcji betonowych i metalowych – mosty, wiadukty, tunele.

Inżynier *Chudziński* wykonywał najtrudniejsze zadania, wprowadzając jednocześnie do praktyki projektowej nowoczesne wówczas rozwiązania konstrukcyjne. Należały do nich kratownice z prętów o przekrojach zamkniętych, konstrukcje spawano-nitowane, zespolone oraz z pomostami uźebrowanymi, dźwigary Langera, konstrukcje skrzynkowe, konstrukcje z pomostami uźebrowanymi, otwarte i zamknięte ramy żelbetowe.

Był świetnym znawcą konstrukcji nitowanych. Wykonał wiele inwentaryzacji, a następnie projektów wzmocnień mostów kolejowych. Początkowo były to projekty odbudowy zniszczonych mostów, np. przez Rzekę Odrę w Opolu (86 m, 1956 r.) oraz inwentaryzacje pozostałości po wysadzonych mostach. Ich konstrukcje skracal, aby można je było wbudować na innych liniach. Takim przykładem jest most w Ujściu skrócony z 75 do 57 m.

Inżynier *Chudziński* projektował mosty przez Wartę w Solcu i Poznaniu (1955 r.), w Gorzowie Wielkopolskim (95,8 m, 1962), w Skwierzynie (76,0 m, 1968), w Orzechowie (300 m, 1968/1969), przez Odrę w Czernicy koło Wrocławia (1955), w Krapkowicach (51,2 m, 1961), przez rzekę Starą Noteć pod Rynarzewem (52 m, 1957.), mosty przez kanał rzeki Obrzy niedaleko Chwalimia, Kargowej (34 m, 1957) i przez rzekę Obrę w Zbąszyniu, przez rzekę Cybinę i Stare koryto Warty w Poznaniu (1962), przez rzekę Prosnę (48 i 36 m, 1964). Jako współautor za most w Orzechowie otrzymał w 1974 r. nagrodę zespołową II stopnia przyznawaną przez Oddział Wojewódzki NOT w Poznaniu. W Jego dorobku jest kapitalny remont mostu obrotowego nad rzeką Dziwną (1958) oraz wiadukty nad ul. Dworcową w Szczecinie (1961), a także projekty mostów i wiaduktów w ramach modernizacji węzłów kolejowych. Można tu wymienić obiekty nad trasą E-14 w Gorzowie Wlkp. (39 m, 1971), w Chorzowie nad ul. Wolności (1972), w Katowicach nad ul. Graniczną (1972) i ul. Francuską (1974), na linii kolejowej Kluczbork – Poznań (1971), na łącznicy omijającej stację Września (1971), kładkę dla pieszych nad torami w Głogowie (1969).

W latach 1964–1969 napisał jako autor lub współautor kilka prac studialnych na temat mostów kolejowych. Dotyczyły one elastycznego podparcia szyn (1964), konstrukcji o minimalnych wysokościach konstrukcyjnych (1966), stężeń w mostach kolejowych (1968), wpływu siły odśrodkowej na mosty z torem położonym w łuku (1967) oraz wpływu tegoż na ugięcia (1969).

Pod koniec lat sześćdziesiątych i na początku siedemdziesiątych projektował mosty i wiadukty na drogach prowadzących do takich zakładów, jak „Petrochemia Płock”, „Cementownia Kujawy”, „Elektrownia Dolna Odra” „Huta Katowice” (obecnie „Sędzimir”).

W latach siedemdziesiątych w zespole inżyniera *Chudzińskiego* powstały projekty dużych obiektów związanych z przebudową i modernizacją wielu węzłów kolejowych, np. wiadukty nad ulicami Niestachowską i Żeromskiego w Poznaniu, mosty przez Wartę w Kostrzynie nad Odrą (1975), w Czerwieńsku (54 m, 1977), w Żaganii oraz konstrukcje toru nr 1 estakady w dolinie rzeki Warty w ciągu północnej obwodnicy kolejowej miasta Poznania (778 m, 1977). Opracowano też projekty podniesienia



konstrukcji na stacji Kępno (1979), wiadukt na ponadnormatywne obciążenia dla Bazy Wyróbów Materiałów Walcowanych Huty Katowice (1978), wzmocnienia mostu kolejowego przez Odrę w Nietkowicach (75 m, 1981).

Przełom lat siedemdziesiątych i osiemdziesiątych to początek budowy Poznańskiego Szybkiego Tramwaju oraz czas projektów wiaduktów kolejowych (1982, 1983) w rejonie przyszłego węzła Grudzieniec. W latach 1985–1987 projektował obiekty inżynierskie na modernizowanej stacji rozrządowej Poznań Franowo, a poza Poznaniem – wiadukt kolejowy w Kępnie (1988). W tychże latach wykonał też wiele inwentaryzacji obiektów na liniach przewidzianych do modernizacji. 1 kwietnia 1990 r. przeszedł na emeryturę. Jednak po kilku dniach podejmował prace zawodowe. Weryfikował projekty nowych i przebudowywanych obiektów inżynierskich na modernizowanym odcinku linii E-20 od Konina przez Poznań do Kunowic, projekty obiektów inżynierskich na dostosowywanych do większych prędkości liniach kolejowych (np. na linii E-30, E-65). Współpracował również z innymi biurami projektów, np. przy realizacji dużego obiektu jakim jest most Dworcowy w Poznaniu. Był weryfikatorem projektu konstrukcji nowego mostu Św. Rocha przez rzekę Wartę w Poznaniu o długości całkowitej 207,10 m.

Ogromną zaletą inż. *Kazimierza Chudzińskiego* była chęć i umiejętność dzielenia się własną wiedzą. Uczył także pokory w stosunku do wykonywanej pracy i krytycznego spojrzenia na wyniki obliczeń.

Inżynier *Kazimierz Chudziński* został wyróżniony odznakami resortowymi oraz Honorową Odznaką Miasta Poznania i Odznaką „Za Zasługi dla Województwa Zielonogórskiego”. Został odznaczony Złotym Krzyżem Zasługi (1984) oraz Krzyżami Kawalerskim (1990) i Oficerskim (2002) Orderu Odrodzenia Polski. W roku 2007 otrzymał Nagrodę im. gen. Ignacego Prądzińskiego za wybitne osiągnięcia w rozwoju systemu transportu w aglomeracji poznańskiej.

Należał do Związku Mostowców RP od początku jego powstania. Związek nadał Mu członkostwo honorowe. Otrzymał też opatrzony numerem 13 Medal ZMRP za wybitne osiągnięcia w polskim mostownictwie.

Przepracował zawodowo 56 lat. Z Biurem Projektów Kolejowych (później Komunikacyjnych) w Poznaniu był związany przez 52 lata. Na rzeczywistą emeryturę przeszedł w wieku 80 lat. Napisał wtedy ilustrowaną wieloma unikatowymi zdjęciami historię rodziny. Udzielał się w swojej parafii pw. Św. Jana Kantego w Poznaniu.

Państwo *Helena* i *Kazimierz Chudzińscy* wychowali córkę oraz syna, doczekali się trojga wnucząt i trojga prawnucząt.

Kazimierz Chudziński pozostał na zawsze w wdzięcznej pamięci swoich bliskich oraz szerokiego grona mostowców.

Marek Jusik