

**ZWIĄZEK MOSTOWCÓW
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ**
POLISH SOCIETY OF BRIDGE ENGINEERS

Collective Member of
International Association for Bridge and Structural Engineering

BIULETYN INFORMACYJNY

NR 14
kwiecień - czerwiec 1996

ZWIĄZEK MOSTOWCÓW RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

działając w porozumieniu
z **Prezydentem m. Płocka i Generalną Dyrekcją Dróg Publicznych w Warszawie**
na prośbę
Stowarzyszenia **Spółeczny Komitet Remontu Mostu "Ratunek dla Płocka"**
ogłasza

KONKURS

na

**PROJEKT NOWEJ DROGOWEJ PRZEPRAWY MOSTOWEJ
PRZEZ RZEKĘ WISŁĘ W PŁOCKU**

CZĘŚĆ I

**KONKURS OTWARTY NIEOGRANICZONY NA
PROJEKT KONCEPCYJNY MOSTU**

W konkursie mogą wziąć udział zespoły projektowe, firmowane przez jednostki gospodarcze, prowadzące działalność w zakresie budownictwa komunikacyjnego i mostowego, a także zespoły osób fizycznych, mających dostateczne kwalifikacje do projektowania obiektów mostowych.

Celem I części konkursu jest uzyskanie projektu koncepcyjnego mostu drogowego przez Wisłę o wysokich walorach technicznych, architektonicznych i technologicznych oraz zapewniającego optymalne warunki wykonawstwa.

Autorzy nagrodzonych i wyróżnionych projektów konkursowych z części I będą zaproszeni do udziału w II części konkursu, którego zadaniem będzie opracowanie techniczne, odpowiadające co do zakresu podstawowemu projektowi budowlanemu. Projekt nagrodzony pierwszą nagrodą w II części konkursu będzie skierowany do dalszego postępowania projektowego.

Szczegółowe **Warunki konkursu** można otrzymać osobiście lub na listowne zamówienie w dniach od 01.06 do 15.06.1996, w **Sekretariacie Konkursu**, mieszczącym się w siedzibie Zarządu ZMRP, pod adresem:

Związek Mostowców Rzeczypospolitej Polskiej

ul. Strzelecka 11, 61-845 Poznań

tel. (061)527521 w.138, fax (061)782432

Poznań - Płock, maj 1996

Konkurs na projekt koncepcyjny mostu przez Wisłę w Płocku

Władze województwa i miasta Płocka oraz Towarzystwo "Ratunek dla Płocka" w porozumieniu z Generalną Dyрекcją Dróg Publicznych, zwróciły się do Związku Mostowców RP z prośbą o ogłoszenie konkursu na projekt nowego mostu. Most o proponowanej długości 1420 m będzie usytuowany na południowym obrzeżu miasta.

Konkurs przewidziano jako dwuetapowy.

Etap I to konkurs otwarty na projekt koncepcyjny.

Etap II to konkurs zamknięty na projekt budowlany. Zwycięskiemu projektowi zostanie nadana ranga projektu budowlanego i będzie on przedstawiony KOPI jako projekt inwestorski.

Zebnanie Prezydium Zarządu ZMRP

Kolejne zebranie Prezydium Zarządu ZMRP odbyło się 11 kwietnia br. w gościnnej siedzibie Zakładów Budownictwa Mostowego w Warszawie. Zebranie otworzył Przewodniczący ZMRP kol. A. Ryżynski i podziękował uczestniczącemu w tej części zebrania kol. Mirosławowi Tobole, zarządcy ZMB, na zgodę na zorganizowanie zebrania w siedzibie firmy.

Przyjęty został następujący program obrad:

1. Otwarcie zebrania
2. Przyjęcie protokołu z posiedzenia Zarządu ZMRP w dniu 16.11.95 r.
3. Sprawy zakończenia kadencji Zarządu Związku i organizacji Krajowego Zebrania Delegatów w roku 1996
4. Zatwierdzenie Regulaminu obrad Walnego Zebrania Członków w oddziałach regionalnych oraz przyjęcie Regulaminu Zarządu Oddziału ZMRP
5. Sprawy bieżące i wniesione

Realizując powyższy porządek, w kolejności:

- Przewodniczący omówił zapisy zawarte w protokole z posiedzenia Zarządu w dniu 16.11.1995 r. i realizację postanowień. Przypomniał, że protokół był w grudniu '95 rozesłany do wszystkich członków Zarządu. Protokół został przyjęty bez uwag.

W związku z kończąca się w roku bieżącym kadencją aktualnego Zarządu Związku Przewodniczący przedstawił proponowane kalendarium statutowych zebrań sprawozdawczo-wyborczych. Przed krajowym Zebraniem Delegatów, na którym wybrany zostanie Zarząd

Związku następnej kadencji, muszą się odbyć Walne Zebrania Członków ZMRP we wszystkich oddziałach regionalnych Związku, dla wyborów Zarządów Oddziałów oraz delegatów na KZD ZMRP. Z tego względu wstępny termin KZD proponuje się na listopad '96 - w Poznaniu, dotychczasowej siedzibie Zarządu. Ostateczny termin ustali Zarząd, po przedstawieniu przez Przewodniczących Oddziałów terminów WZCz w regionach.

Przewodniczący Związku omówił funkcjonowanie poszczególnych oddziałów i ich zarządów, podkreślając dużą aktywność jednych i bardzo małą innych.

W dyskusji stwierdzono, że Walne Zebrania Członków w Oddziałach będą okazją do skontrolowania aktywności, zarówno Zarządów Oddziałów, jak też szeregowych członków Związku.

Ustalono, że kolejne zebranie Zarządu ZMRP zwołane zostanie na dzień 10 maja br. w Warszawie.

Kol. L. Brunarski, przewodniczący Komisji Rewizyjnej Związku, zaproponował, aby w tym samym dniu odbyło się zebranie komisji, na którym skarbnik Związku przedstawi rozliczenie finansowe roku 1995. Prezydium przyjęło propozycję, polecając sekretarzowi rozesłanie zaproszeń do członków Komisji Rewizyjnej Związku.

-Prezydium, z upoważnienia Zarządu Związku z dnia 16.11.1995 r. (Uchwała nr 7/95), po zapoznaniu się z przesłanymi uwagami i po wprowadzonych własnych poprawkach:

- zatwierdziło "Regulamin obrad Walnego Zebrania Członków ZMRP w oddziałach regionalnych"

- przyjęło "Regulamin Zarządu Oddziału ZMRP",

- w ramach spraw wniesionych Prezydium wysłuchało informacji Przewodniczącego Związku o podjęciu przez ZMRP organizacji konkursu na "Projekt nowej drogowej przeprawy mostowej w Płocku, na prośbę Stowarzyszenia "Społeczny Komitet Remontu Mostu - Ratunek dla Płocka". Konkurs będzie dwuczęściowy, I część - Konkurs otwarty nieograniczony na "projekt koncepcyjny mostu" zostanie ogłoszony w maju, w czasopiśmie technicznych: "Inżynieria i Budownictwo" oraz "Drogownictwo", a także w Biuletynie Informacyjnym ZMRP i Biuletynie GDDP.

Prezydium zaakceptowało dotychczasowe działania w sprawie konkursu oraz przedstawione propozycje składu Sądu Konkursowego.

Prezydium Zarządu Związku zatwierdziło "Regulamin konkursów mostowych Związku Mostowców Rzeczypospolitej Polskiej".

Wspomnienie o koledze Jerzym Łabudzie



Jerzy Łabuda urodził się 20 kwietnia 1930 r w Słupcy. W roku 1949 ukończył gimnazjum w Koninie, a następnie rozpoczął studia na Wydziale Budownictwa Politechniki Poznańskiej, którą ukończył w 1953 r., uzyskując dyplom inżyniera budownictwa.

Pierwszą swoją pracę rozpoczął w Przedsiębiorstwie Robót Kolejowych na budowie linii kolejowej Lubaczów-Hrebenno, gdzie jako młody inżynier zetknął się z twardą szkołą życia. Tam po raz pierwszy musiał korygować swój nigdy niepohamowany temperament i wrodzone zdolności organizacyjne w warunkach lat pięćdziesiątych. Pracując w bardzo prymitywnych warunkach dojrzał do zaspokojenia wyższej wiedzy inżynierskiej.

W 1954 r rozpoczął studia magisterskie na Wydziale Budownictwa Lądowego Politechniki Wrocławskiej, uzyskując w 1956 r. dyplom magistra inżyniera w zakresie komunikacji.

Bezpośrednio po ukończeniu studiów powrócił do pracy w Przedsiębiorstwie Robót Kolejowych Nr 15 w Warszawie, skąd został skierowany na budowę mostu przez rzekę Odrę w Gryfinie, gdzie pełnił funkcję kierownika budowy. Już tam dał się poznać jako odważny projektant i realizator montażu dużego mostu na rzece granicznej.

Po ukończeniu budowy w Gryfinie był koordynatorem budowy mostu przez rzekę Odrę w Krajniku Dolnym.

Równocześnie kierował modernizacją lokomotywowni w Zbąszynku, a pod koniec lat 50-tych odbudową mostu przez rzekę Odrę w Lubiążu pod Wrocławiem.

W 1961 r. pojechał do Szczecina obejmując stanowisko Głównego Inżyniera w Szczecińskim Oddziale Przedsiębiorstwa Robót Kolejowych Nr 15.

Przy jego aktywnym udziale odbudowano szereg szczecińskich mostów, m. in. Most Portowy,

zespół mostów, wiaduktów i estakad nad Odrą i Parnicą na linii kolejowej Szczecin Główny - Szczecin Port Centralny, Odbudowa mostu kolejowego przez rzekę Odrę na szlaku Szczecin Główny - Szczecin Zdroje, wiadukt drogowo - tramwajowy w ciągu ul. Lubeckiego w Szczecinie, mostu kolejowego przez Kanał Parnicki do Nabrzeża Wrocławskiego ZPS w Szczecinie.

Ponadto kierował odbudową: mostu kolejowego przez rzekę Wartę na linii kolejowej Gorzów Wlkp. - Gorzów Zawarcie, mostu kolejowego przez rzekę Wartę w ciągu linii kolejowej Skwierzyna - Skwierzyna Gaj, wiaduktu nad terenami zalesionymi w ciągu linii kolejowej Skwierzyna - Skwierzyna Gaj.

Był jednym z inicjatorów budowy mostu przez rzekę Odrę na wyspę Karsibórz w rejonie Świnouścia, który zrealizowano siłami PRK-15 w latach 60.

Jerzy Łabuda w swym wrodzonym zamiłowaniu do mostów stał się pasjonatem ich budowy. Swoją pasję potrafił przenieść na swoich współpracowników oraz młodszych kolegów.

Był obecny na każdej trudnej operacji montażowej. Miał wiele niekonwencjonalnych pomysłów, które wdrażał w rozwiązaniach zamiennych. Swym spokojem wprowadzał pewność w działaniu młodych inżynierów, którzy pod jego okiem wyrastali na samodzielnych budowniczych.

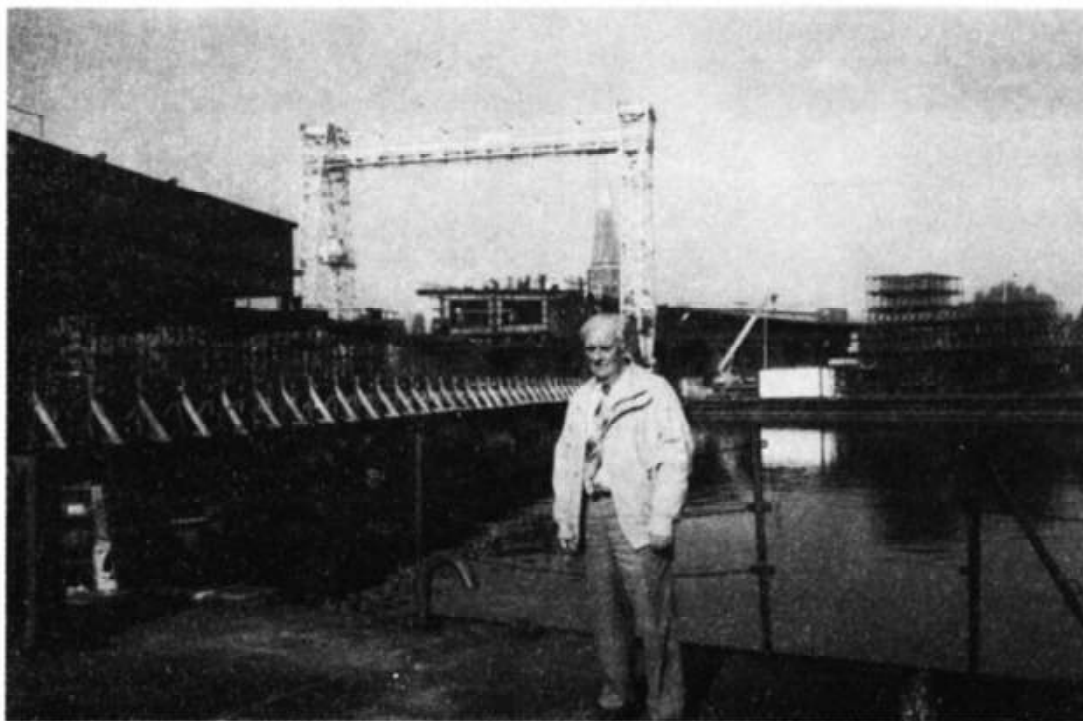
Już na początku lat 70-tych talent organizacyjny J. Łabudy został zauważony przez ówczesne władze wojewódzkie. W 1970 został powołany na zastępcę dyrektora powstałego Przedsiębiorstwa Budownictwa Kolejowego w Szczecinie, a w 1971 został mianowany dyrektorem Fabryki Domów GRYFBET, w której uruchomił produkcję prefabrykatów budynków mieszkalnych.

W 1974 r. przeniesiono J. Łabudę na stanowisko dyrektora Nadodrzańskiego Przedsiębiorstwa Budownictwa Przemysłowego, które było zaangażowane w realizację budowy Zakładów Chemicznych Police. Stanowisko to piastował do 1978 roku.

W 1978 roku podjęto decyzję o budowie Trasy Zamkowej w Szczecinie. Współtwórcą tej decyzji był J. Łabuda, ówczesny radny Wojewódzkiej Rady Narodowej.

W tym samym roku powołano Dyрекcję Budowy Trasy Zamkowej, gdzie J. Łabuda objął stanowisko Głównego Inżyniera budowy, a następnie od 1981 roku przejął obowiązki Dyrektora Budowy.

To dzięki jego staraniom Szczecin stał się na wiele lat największym placem budowy mostów w



Polsce. Jego konsekwencja w realizacji doprowadziła w 1987 r. do ukończenia i oddania do ruchu jezdni wjazdowej Trasy Zamkowej. Budowa Trasy Zamkowej pomimo wielu trudności w uzyskaniu środków na realizację nigdy nie była wstrzymana. Organizacja robót inspirowana przez J. Łabudę była tak prowadzona, aby budowa nie utrudniała komunikacji miejskiej. W całej historii budowy były tylko nieliczne, przeważnie nocne zamknięcia ruchu drogowego oraz sporadyczne ograniczenia w zegludze na Odrze.

Za swe osiągnięcia zawodowe J. Łabuda uzyskał szereg nagród. I tak w 1973 r. II nagrodę Rady Wojewódzkiej NOT w Szczecinie za rozwiązanie zamienne Wiaduktu Wrocławskiego w Szczecinie oraz nagrody zespołowe za opracowanie i wykonanie operacji nasunięcia przęsła przez rzekę Odrę w Szczecinie: I stopnia Ministra Budownictwa, I stopnia Rady Wojewódzkiej NOT, I stopnia Ministra Postępu Naukowo-Technicznego i Wdrożeń.

Poza intensywną pracą zawodową mgr inż. Jerzy Łabuda znajdował czas na aktywną działalność w organizacjach inżynierskich. Był aktywnym członkiem Sekcji Głównej Techniki Mostowej przy SITK. Pełnił od 1981 r. do końca życia funkcję Prezesa Zarządu Wojewódzkiego Oddziału Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji w Szczecinie.

Przez wiele lat aktywnie pracował w Radzie Wojewódzkiej Federacji Stowarzyszeń Naukowo-Technicznych NOT, pełniąc przez kilka lat funkcję przewodniczącego Rady.

Mgr inż. Jerzy Łabuda był współtwórcą Związku Mostowców Rzeczypospolitej Polskiej i od 1993 r. pełnił funkcję prezesa Zachodniopomorskiego Oddziału ZMRP.

Za całokształt pracy został wyróżniony najważniejszym odznaczeniem Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji tj. Medalem imienia prof. prof. Aleksandra i Zbigniewa Wasiutyńskich. Odznaczony był także wieloma odznaczeniami państwowymi i resortowymi.

Po krótkiej, ciężkiej chorobie w dniu 18 stycznia 1996r. Jerzy Łabuda odszedł od nas na zawsze.

Zespół pracowników Przedsiębiorstwa Budowy Tras Komunikacyjnych "TRAKT" w Szczecinie, którym kierował do ostatnich dni, jest kontynuatorem realizacji mostowych, inspirowanych przez śp. Jerzego Łabudę.

mgr inż. Stanisław Kamiński

Adres redakcji Biuletynu Informacyjnego
61-845 Poznań, ul. Strzelecka 11, tel.(0-61)
527-521 w. 130, 138, fax 782-432

Redaktor Biuletynu Informacyjnego: G.Ratajczak