

**ZWIĄZEK MOSTOWCÓW****RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ****POLISH SOCIETY OF BRIDGE ENGINEERS**Collective Member of
International Association for Bridge and Structural Engineering**BIULETYN INFORMACYJNY**

październik-grudzień 4/99 (26)

Zdzisław Podgórski 50 lat pracy zawodowej budowniczego mostów

50-lecie pracy zawodowej w mostownictwie to bardzo miła okazja, aby przybliżyć Kolegom sylwetkę zawodową inżyniera Zdzisława Podgórskiego.

Z. Podgórski urodził się 30 sierpnia 1926 r. w Ostrowcu Świętokrzyskim. W wieku 15 lat rozpoczął prace jako przyuczony tokarz w Zakładach Mechanicznych w Starachowicach, uczęszczając jednocześnie do Wieczorowej Rzemieślniczej Szkoły Zawodowej, którą ukończył w 1944 r. W grudniu 1944 r. został wywieziony na roboty do Niemiec, skąd wrócił w maju 1945 r. W latach 1945+1948 ukończył Śląskie Techniczne Zakłady Naukowe na Wydziale Mechanicznym. W październiku 1948 r. został powołany do odbycia służby wojskowej w Podchorążówce Rezerwy Wojsk Lotniczych, którą ukończył w październiku 1949 r.

11.10.1949 r. Zdzisław Podgórski rozpoczął pracę w Mostostalu Zabrze przy montażu mostu kolejowo-drogowego przez rzekę Narew w Nowym Dworze Mazowieckim jako starszy technik budowy. Tam też poznał swą małżonkę, tam zbudował dom, ale zamieszkał w nim dopiero w początku lat osiemdziesiątych, po zakończeniu typowej dla mostowca wędrówki po różnych zakątkach Polski. Kolejne budowy to mosty przez Wisłę w Szczucinie i Górze Kalwarii.

Pracując na różnych stanowiskach, był związany z budową lub przebudową obiektów mostowych kolejowych i drogowych. Ta lista jest imponująca, świadczy o ogromnej aktywności zawodowej.

W latach 1951+1961, gdy podjął pracę w PPUKoł., potem przekształconym w PRK-15, zapisał na swej liście osiągnięć zawodowych:

- podpory na kesonach drogowego mostu przez rzekę Dziwną w Wolicie,

- drogowy most zwodzony w Dziwnowie,
- most drogowy na Sole w Rajczy, a także budowę portów rybackich w Przytorze i Karciborzu oraz umocnieniu nabrzeży w zachodniopomorskich miejscowościach portowych.

W latach 1962+1967 studiował (wieczorowo) na Wydziale Budownictwa Politechniki Śląskiej. Pracując w PRK-15, najpierw jako zastępca kierownika SKB w Katowicach, a od lutego 1967 r. jako kierownik GKB-32, potem dyrektor Oddziału nr 2 w Katowicach, budował takie obiekty, jak:

- zbiornik podsadzkowy (keson $D = 30$ m, głębokości 30 m) i most samowyladowczy w kopalni Nivka-Modrzejów,
- dwa wiadukty kolejowe nad torami w Szopienicach i wiadukt kolejowy w Szczakowej,
- tunele pod torami na stacjach kolejowych Łabędy, Bukowno, Zawiercie, Mysłowice,
- kesony w hucie Łaziska i pompowni w Katowicach,
- most kolejowy przez Wisłę w Strumieniu,
- trzy wiadukty kolejowe i most w Rybniku, na linii Żory-Rybnik,
- dwa wiadukty kolejowe w Bytomiu i dwa w Zabrze,
- cztery wiadukty na linii Łoszek-Paczyna,
- przebudowa stacji kolejowych Skarżysko i Szydłowiec,
- stacja kolejowa dla kopalni siarki w Grzybowie,
- cztery wiadukty na „ósmym wylocie z Jarnowskich Gór”,
- dwa mosty i cztery wiadukty na linii Woszczowice-Grzybów,
- stacja kolejowa Częstochowa Mirów i układ torowy w hucie Częstochowa,
- wiadukty na stacjach w Skarżysku i w Trzebinii,
- dziewięć obiektów mostowych związanych z Hutą Katowic,

- jedenaście obiektów mostowych na CMK, w tym most przez Pilicę,
- trzy wiadukty w Częstochowie,
- most kolejowy przez Wisłę w Zadusznikach i pięć innych mostów na LHS,
- montaż pięciu wiaduktów kolejowych we Wrocławiu oraz po jednym w Racławicach Śląskich i w Sosnowcu,
- trzy wiadukty kolejowe i jeden drogowy na wschodniej obwodowej GOP,
- wiadukty kolejowe w Czechowicach-Dziedzicach i w Katowicach (nad ul. Mikołowską).

W kwietniu 1984 r. Zdzisław Podgórski został powołany na stanowisko zastępcy dyrektora DODP w Warszawie i pełnił funkcję generalnego realizatora budowy drogi szybkiego ruchu Warszawa-Płońsk, wraz z mostem przez Wisłę w Zakroczymiu i sześcioma wiaduktami drogowymi. Dopiero wtedy osiadł w swym domu w Nowym Dworze Mazowieckim.

Po przejściu na emeryturę we wrześniu 1991 r. dalej aktywnie działa zawodowo, przekazując swą wiedzę i doświadczenie innym. Życiorys zawodowy „emeryt” wypełnia kolejnymi realizacjami, pełniąc obowiązki inspektora nadzoru. Są to:

- budowa drugiej nitki mostu przez Wisłę w Zakroczymiu,
- remont mostu przez Wisłę w Płocku,
- remont wiaduktu w Trzebini (inżynier kontraktu),
- remont wiaduktu w Sosnowcu,
- wyrób i montaż konstrukcji stalowej mostu przez Narew w Łomży,
- budowa wiaduktu w Koninie,
- montaż konstrukcji stalowej mostu nad Parnicą Trasy Zamkowej w Szczecinie,
- montaż wiaduktu Trasy Kwiatkowskiego w Gdyni i mostu nad Omazą na trasie Elbląg-Królewiec (kierowanie robotami),
- montaż mostu przez rzekę Elbląg w Elblągu.

Jubilat ma ogromne zapasy energii, które poświęca kolejnym podejmowanym obowiązkom. Inżynier Zdzisław Podgórski uczestniczy też w działalności Oddziału Warszawskiego Związku Mostowców.

Życzymy naszemu Koledze dużo zdrowia, dalszych ciekawych prac i więcej czasu dla Rodziny.

Krzysztof Grzegorzewicz

III Krajowa Konferencja „ESTETYKA MOSTÓW”

21 – 23 kwietnia 1999 roku w Popowie nad Bugiem odbyła się III Krajowa Konferencja „Estetyka Mostów”, zorganizowana tak, jak obie poprzednie (I – w 1994 roku, por. „Drogownictwo” nr 9/1994 oraz II – w 1996 roku, por. „Inżynieria i Budownictwo” nr 10/1996) przez Instytut Dróg i Mostów Politechniki Warszawskiej oraz Oddział Warszawski Związku Mostowców Rzeczypospolitej Polskiej. Zespół organizatorów to w dużej części uczniowie i współpracownicy sp. Profesora Zbigniewa Wasiutyńskiego, zmarłego w 1974 roku, wielkiego uczonego, inżyniera i humanisty, któremu sprawy estetyki budowlanej mostowych były szczególnie bliskie. Konferencje są więc pewną formą kontynuacji Jego dzieła.

Obserwowane w ostatnich latach wyraźne zwiększenie znaczenia estetyki w światowym mostownictwie znajduje swoje odzwierciedlenie także w Polsce, w znacznej mierze również dzięki konferencjom poświęconym tej tematyce.

W skład Komitetu Organizacyjnego oraz Komisji Wydawniczej wchodził: prof. Wojciech Radomski (przewodniczący), inż. Jerzy Trepiński (wiceprzewodniczący) i mgr inż. Krzysztof Grzegorzewicz (wiceprzewodniczący), dr inż. Wojciech Trochymiak (pełnomocnik przewodniczącego ds. kontaktów z przemysłem), mgr inż. Grażyna Borończyk-Plaska (sekretarz), dr inż. Bogusław Obiegałka (skarbnik) oraz dr inż. Thakaa Alkhalafi, dr inż. Grażyna Łagoda, Elżbieta Makowska, Larysa Salek, inż. Dariusz Słotwiński, dr inż. Andrzej Stańczyk, mgr inż. Janusz Wiśniewski i dr hab. inż. Henryk Zobel.

Komitet Naukowy konferencji stanowili profesorowie: Jan Biliszczuk, Andrzej M. Brandt, Andrzej Buchner (architekt), Roman Ciesielski, Zbigniew Cywiński, Henryk Czudek (przewodniczący), Kazimierz Flaga, Józef Głomb, Andrzej Jaromiński, Jan Knita, Zbigniew Parandowski (architekt), Wojciech Radomski, Mieczysław Rybak, Andrzej Rzyżyński, Witold Wołowicki i dr hab. Henryk Zobel.

W III konferencji uczestniczyło 220 osób (najwięcej z dotychczasowych; w I – 95 osób, w II – 140), reprezentujących wyższe uczelnie techniczne, instytuty badawcze, biura projektów, przedsiębiorstwa wykonawcze i handlowe związane z mostownictwem oraz służby utrzymaniowe i jednostki administracji drogowej z całego kraju. To wyraźne zwiększenie liczby uczestników pozytywnie świadczy o doborze i znaczeniu tematyki konferencji. Na podkreślenie zasługuje i to, że można odnotować także zwiększenie zainteresowania estetyką mostów ze strony środowiska architektów i urbanistów; 6 spośród 30 referatów zamieszczonych w księdze konferencyjnej opracowali i wygłosili przedstawiciele tego właśnie środowiska. Ponadto zgłoszono i zaprezentowano referaty autorów o polskich korzeniach, ale od wielu lat pracujących poza krajem – w Japonii, Wielkiej Brytanii i USA. Warto nadmienić, że organizatorzy nie czynili specjalnych starań o umiędzynarodowienie konferencji – uczestnicy spoza Polski przybyli na konferencję z własnej inicjatywy.

Gośćmi konferencji byli między innymi zastępca generalnego dyrektora Generalnej Dyrekcji Dróg Publicznych mgr inż. Marek Mistewicz, prezes Agencji Budowy i Eksploatacji Autostrad dr inż. Andrzej Urbanik oraz dziekan Wydziału Inżynierii Lądowej Politechniki Warszawskiej profesor Wojciech Zółtowski.

Dwudniowe obrady odbywały się w pięciu sesjach, podczas których wygłoszono 29 referatów i przeprowadzono ich dyskusję. Sesja I była poświęcona zagadnieniom ogólnym estetyki mostów; wygłoszono na niej 6 referatów. Sesja II (5 referatów) była zatytułowana „Obiekty zabytkowe i współczesność”, sesja III (7 referatów) – „Kształtowanie przepraw mostowych”, sesja IV (6 referatów) – „Projektowanie i budowa mostów i ich otoczenia”, sesja V (5 referatów) – „Rekonstrukcja, modernizacja i detale mostów”. Konferencję zakończyła dyskusja generalna.

W krótkiej informacji o konferencji nie sposób wymienić choćby tytułów wszystkich referatów oraz przedstawić najbardziej nawet syntetycznie ich treść. Zwróconą zatem zostanie uwaga na niektóre tylko zagadnienia ogólne, te – zdaniem piszącego te słowa – najbardziej istotne.

Tematyka konferencji z natury rzeczy wymagała współpracy i udziału przedstawicieli humanistyki, zwłaszcza filozofów estetyki. Niestety, podobnie do dwóch poprzednich konferencji, i tym razem nie udało się organizatorom, mimo czynionych prób, skutecznie zachęcić osób reprezentujących to środowisko do opracowania stosownych referatów. Niemniej starania organizatorów i Komitetu Naukowego nie pozostały całkowicie bezowocne – w księdze konferencyjnej zamieszczono referat wybitnego specjalisty w zakresie filozofii i metodologii projektowania, pracownika naukowego Instytutu Filozofii i Socjologii PAN i Politechniki Warszawskiej, profesora Wojciecha Gasparskiego pt. „Względy estetyczne w ocenianiu przedmiotów technicznych – z zagadnień metodologii projektowania”. Referat ten, wygłoszony podczas konferencji, wzbudził żywe zainteresowanie, co znalazło swój wyraz w dyskusji.

Konferencja stanowiła także okazję do prezentowania i dyskusowania zagadnień nie związanych bezpośrednio tylko z estetyką mostów, ale także tych, które ogólnie nazwać można zagadnieniami nietechnicznymi, a przecież immanentnie i niemal od zawsze związanych z projektowaniem, wznoszeniem i użytkowaniem tych budowli i wpływających na życie gospodarcze, społeczne i kulturalne w skali od lokalnej do nawet globalnej (np. zamierzana budowa mostów międzykontynentalnych). Tematyka ta znalazła odzwierciedlenie w referacie prof. Józefa Głomba pt. „O wyznacznikach współczesności w projektowaniu mostów”, w którym Autor wskazywał na niewystarczalność traktowania mostownictwa jako wyłącznie domeny działań technicznych w sytuacji szybkich zmian warunków społecznych i gospodarczych na świecie, wobec których Polska nie może zostać obojętna.

Na szczególną uwagę zasługują też referaty uczestników zagranicznych, zwłaszcza te o ogólniejszym znaczeniu. Należy więc tu wymienić referat Cezarego M. Bednarskiego z Londynu pt. „Fenomen tzw. Mostów Tysiąclecia w Wielkiej Brytanii i ich krytyczna ocena”, w którym przedyskutowano związki między procedurą zaniawiania projektów mostów i ich jakością inżynierską i artystyczną oraz wskazano na możliwość szukania inspiracji kulturowych w projektowaniu tych budowli, jak również referat autorów z Nowego Jorku Tomasza P. Piotrowskiego i Evana M. Supcoffa pt. „Praktyka współpracy in-

żyniersko-architektonicznej przy rekonstrukcji i wymianie współczesnych i historycznych mostów w USA”, w którym zamieszczono liczne przykłady wymienionej w tytule współpracy oraz zawarto wiele informacji mających istotne znaczenie dla podejmowania i rozwijania mostowych zadań inżyniersko-architektonicznych także w Polsce.

Wśród referatów o ogólniejszej tematyce warto wymienić referat prof. Kazimierza Hłagi pt. „Konstrukcyjne aspekty estetyki obiektów mostowych”, w którym całą złożoną tematykę ujęto historycznie.

Niech darują mi pozostali Autorzy, że ich referaty nie będą tu wspomniane. Jest to niemożliwe. Czytelników tego sprawozdania zachęcam do przeczytania wszystkich referatów w księdze konferencyjnej, dostępnej w Bibliotece Narodowej oraz Bibliotece Instytutu Dróg i Mostów Politechniki Warszawskiej oraz Bibliotece Głównej tej Uczelni.

Konferencji towarzyszyły sesje promocyjne firm sponsorujących. Liczba donatorów obejmowała 38 firm wymienionych w księdze konferencyjnej, z których kilkanaście urządziło wystawę swoich osiągnięć. Wszystkie stoiska reprezentowały bardzo wysoki poziom ekspozycyjny i cieszyły się wielkim zainteresowaniem wśród uczestników konferencji.

Specjalną sesję urządziła firma BBR Polska Sp. z o.o. z okazji pięciolecia swej działalności w naszym kraju. Sesja ta miała merytoryczny, a nie promocyjny charakter i wzbudziła wielkie zaciekawienie, ponieważ dotyczyła opisu budowy wielkiego, wieloprzęsłowego mostu łukowego Godawari w Indiach oraz mostów podwieszonych, realizowanych przy udziale szwajcarskiej firmy BBR.

Wśród licznych sponsorów na szczególne słowa podziękowania zasługuje firma „Dronex” SA, reprezentowana w Komitecie Organizacyjnym przez dyrektorów Jerzego Hrepińskiego i Dariusza Słotwińskiego. Dzięki tej firmie księga konferencyjna mogła zostać wydana w szacie graficznej godnie odpowiadającej tematyce zamieszczonych w niej referatów.

W dyskusji generalnej, zamykającej konferencję, uznano ją za udaną, potrzebną i dlatego wartą kontynuacji. Proponowano rozszerzenie jej tematyki, także o zagadnienia etyki. Bardzo pozytywnie oceniono styl i poziom zorganizowania konferencji oraz atmosferę zarówno podczas obrad, jak i podczas nieformalnych spotkań. Wiele miłych słów wypowiedzianych przez uczestników konferencji przy oficjalnych i towarzyskich okazjach pod adresem organizatorów stanowiło dla nich nagrodę za poniesiony trud.

Wojciech Radomski

IX seminarium „Współczesne metody wzmocnienia i przebudowy mostów”

Seminarium odbyło się 8–9.06.1999 roku w Kiekrzu k. Poznania. Organizatorem był Instytut Inżynierii Lądowej Politechniki Poznańskiej oraz Związek Mostowców RP, Oddział Wielkopolski. Przewodniczącym Komitetu Organizacyjnego był prof. dr hab. inż. Witold Wołowicki, a sekretarzem dr inż. Arkadiusz Madaj. Seminarium było poświęcone wymianie doświadczeń związanych z projektowaniem, realizacją i kontrolą

skuteczności wzmocnień oraz utrzymaniem konstrukcji mostowych. Było także miejscem prezentacji firm zajmujących się działalnością mającą związek z tematem seminarium.

W seminarium wzięło udział 195 uczestników. Odbyły się cztery sesje problemowe i jedna sesja promocyjna. Wygłoszono 25 referatów (w tym dwa zagraniczne i jeden, w którym współautorem była osoba z zagranicy).

SESJA I – referaty:

1. Ph. Van Bogaert: Fatigue strength tests for repairing of cope holes in welded beams (Badania wytrzymałości zmęczeniowej spawanych styków belek blachownicowych z wycięciami w środku przy pasach).
2. Ph. Van Bogaert: Long term fatigue bending tests on stiffened plates for railway bridges (Badania wytrzymałości zmęczeniowej pomostów ortotropowych w mostach kolejowych).
3. M. Cichocki, R. Lewandowski: Badania zarysowanych belek teowych wzmocnionych laminami kompozytowymi z włókien węglowych.
4. A. Madaj, J. Wisłata, T. Janusz: Badania „in situ” przepustki stalowego z blach falistych, użytego do przebudowy tamowego wiaduktu kolejowego.

SESJA II – referaty

1. K. Jartak: Przypadek wzmocnienia żelbetowych belek mostowych za pomocą mat kompozytowych z włókien węglowych.
2. W. Wólczycki, L. Lipiński: Przykład wzmocnienia belek kablobetonowych zrealizowany w ramach przebudowy drogowego obiektu mostowego.
3. M. Czapelski, A. Madaj: Podniesienie nośności i trwałości wiaduktu o przęsłach z belek prefabrykowanych typu „Płońsk”.
4. S. Libura: Ocena siły sprężającej w ciągach po sześciu latach eksploatacji wzmocnionego mostu.
5. Z. Mańka: Modernizacja przyczółków i filara kładki dla pieszych nad kanałem Młynówka w ciągu ulicy Mozarta w Opolu.

SESJA III – referaty

1. J. Biliszczak, J. Onyszk, Cz. Machelski, M. Węgrzyniak, P. Potulicki: Dodatkowy dźwigar podwieszony jako wzmocnienie dwudźwigarowych przęseł stalowych.
2. Z. Mańka: Przywrócenie walorów użytkowych w zabytkowym stalowym moście drogowym o konstrukcji kratownicowej.
3. P. Jakiel, Z. Mańka: Odbudowa oraz modernizacja zniszczonego przez powódź stalowego mostu drogowego.
4. J. Rubiega, E. Budka: Naprawa po powodzi mostu drogowego przez rzekę Olawę w Sienicach.

5. A. Mieszczak, B. Stankiewicz, Z. Mańka: Modernizacja wiaduktu „Kościszki” w Gdańsku.
6. J. Marszałek, A. Wiśniewski: Ocena nośności przęsła obiektów komunikacyjnych wykonanych z konstrukcji mostów składanych.
7. B. Ciapiński, Z. Bartnikowski: Most objazdowy przez Wisłę w Grudziądzu.
8. J. Skarżewski: Zastosowanie nowego typu konstrukcji odciażających przy przebudowie mostów kolejowych na liniach, na których należy utrzymać dużą prędkość jazdy pociągów.
9. J. Holowaty: Naprawa przęsła zwalzonego poprzez uciągnięcie.

SESJA IV – referaty

1. M. Ryniak: Ruchome obciążenia normowe w niektórych państwach przed Eurokodami.
 2. J. Ryzwa: Sposób określania możliwości przejazdu pojazdów ponadnormalnych po obiektach mostowych zaprojektowanych wg normy DIN 1072.
 3. J. Szelka: Akwizycja wiedzy eksperckiej przy odbudowie dawniej mostów.
 4. J. Marszałek, P. Bryła: Analiza ryzyka pracy konstrukcji podpor składanych w warunkach obciążeń wyjątkowych.
 5. A. Królakowska, A. Giergiewicz: Zabiegi zabezpieczenia antykorozyjne stalowych obiektów mostowych.
 6. W. Pomysł: Błędy przy budowie, modernizacji i utrzymaniu drogowych obiektów mostowych.
 7. M. Abramski, R. Janowski, Z. Kozakow: Uwagi do projektowania barier skrajnych na obiektach mostowych.
 8. Z. Hasiński, A. Koniak: Ocena przydatności komórkowego systemu GEOWEB do naprawy podtorzy i nasypów kolejowych na przykładzie osuwiska w Chruszczobrodzie.
- Wszystkie referaty zostały zamieszczone w księdze konferencyjnej.
- W promocji swoich produktów uczestniczyło 7 firm, w tym 5 firm zaprezentowało się w ramach sesji promocyjnej.

Witold Wołowicki

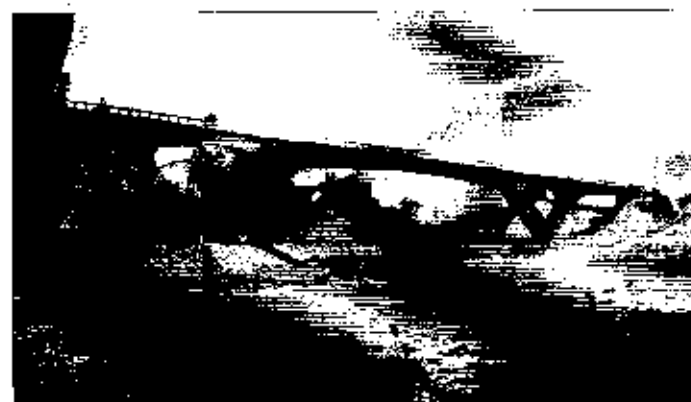
Współczesne i historyczne mosty Portugalii i Hiszpanii

W dniach 3÷18 lipca 1999 r. prof. dr hab. inż. Kazimierz Flaga, kierownik Katedry Budowy Mostów i Tuneli Politechniki Krakowskiej, przy współpracy Agencji Turystycznej „Animador” oraz portugalskiej firmy MOVA & COMPANHIA, zorganizował kolejną już VIII Wyprawę Mostową, tym razem do Hiszpanii i Portugalii.

Wyprawa miała charakter naukowo-dydaktyczny. Jej uczestnikami byli pracownicy naukowcy, projektanci i wykonawcy w dziedzinie budownictwa mostowego oraz studenci specjalności konstrukcje mostowe.

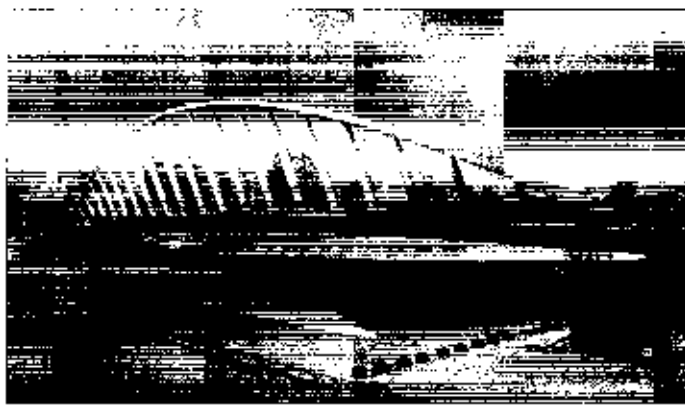
Trasa wyprawy miała następujący przebieg: Lizbona, Nazaré, Alcobaca, Batalha, Fatima, Coimbra, Figueira da Foz, Aveiro, Porto, Viseu, Salamanca, Avilha, Segowia, Madryt, Jódledo, Sagossa, Montserrat, Martorell, Barcelona, Tarragona, Tortosa, Walencja, Alicante, Granada, Kordoba, Algeciras, Gibraltar, Sewilla, Lizbona.

Portugalia i Hiszpania to kraje o bogatej przeszłości historycznej – bogactwa naturalne oraz strategiczne położenie przyciągały Fenicjan, Kartagińczyków, Greków, Rzymian, Wizygotów i Arabów. Rzymska kolonizacja zaowocowała monumentalnymi budowlami – murami obronnymi, tarczami triu-



Most Diabła (Puente del Diablo) przez rzekę Llobregat w Mostrol (Barcelona)

falnymi, fortyfikacjami, a także praktycznymi obiektami, takimi jak: akwedukt k. Tarragony, akwedukt w Segowii długości około 800 m, kanały irygacyjne, drogi, mosty, które w większości nie służą już celom komunikacyjnym (most kamienny Puente Romano w Salamance z I w. po n.Ch. – długości około



Most Alameda przez rzekę Turis w Walencji

400 m, most Hannibala w Martorell z 218 r. p. n.Ch.), ale stanowią wspaniałe pomniki sztuki inżynierskiej.

Lizbona i Porto, leżące w estuariach największych rzek Portugalii – Tagu i Douro, to główne miasta, w których współczesność najbardziej przeplata się z historią.

W Lizbonie wznosi się dwa największe i najbardziej nowoczesne mosty Portugalii – Most 25 Kwietnia (wiszący – pomost kratownicowy, przęsło główne – 1012,9 m) i Most Vasco da Gamy (podwieszony, przęsło główne – 420 m, wiadukty dojazdowe – konstrukcje belkowe, cała długość przeprawy – 17,2 km).

Największą atrakcją Porto – głównego miasta północnej Portugalii – jest pięć imponujących mostów: trzy współczesne – most Freixo (most drogowy – konstrukcja ciągła), most S. João (most kolejowy – konstrukcja ramowa), most Arrabida (betonowy łukowy) oraz dwa z XIX wieku – most Maria Pia i most Luiza I (łukowe kratownicowe).

Na trasie wyprawy zwiedzono i omówiono również szereg innych mostów, jak np. most Barqueta i most Chapina w Sewilii czy most del Pilar w Saragossie.

Najciekawsze konstrukcje mostowe, które mieliśmy możliwość podziwiać na trasie wyprawy są dziełami wybitnych in-

żynierów i projektantów – Santiago Calatravy czy Julio M. Calzona. Santiago Calatrava zasłynął jako architekt – konstruktor (m. in. wiadukt Bach de Roda-Felipe II w Barcelonie, most Alameda przez Turis w Walencji, most Alamillo przez Gwadalkiwr w Sewilii, dworzec kolejowy i stacja metra „Oriente” w Lizbonie), znany ze śmiałych i trudnych technicznie rozwiązań konstrukcyjnych, opartych na obserwacjach otaczającego świata przyrody. Projekty konstrukcji mostowych jego autorstwa szokują oryginalnością rozwiązań konstrukcyjnych oraz ich ekspresyjnością. Dzieła J. M. Calzona (m. in. konstrukcje zespolone ramowe – most przez Llo-



Uczestnicy wyprawy na de mostu S. Joao w Porto

bregat w Martorell, most del Milenario w Tortosie, most przez Gwadalkiwr w Kordobie) stanowią nowatorskie rozwiązania w zastosowaniu do mostów o konstrukcji zespolonej stalowo-betonowej.

W czasie 16 dni wyprawy obejdzano około 50 obiektów mostowych i inżynierskich na trasie liczącej w Portugalii i Hiszpanii około 5200 km.

*Tadeusz Rudka
Politechnika Krakowska*

Nowy most przez Wisłę w Wyszogrodzie

13 października 1999 r. w obecności prezydenta RP Aleksandra Kwaśniewskiego, dokonano uroczystego przekazania do ruchu nowego mostu drogowego przez Wisłę w Wyszogrodzie. W uroczystości uczestniczyli między innymi: minister transportu i gospodarki morskiej Tadeusz Syryjczyk, dyrektor Generalnej Dyrekcji Dróg Publicznych Tadeusz Suwara, prezes Mostostalu Kraków SA Stanisław Osieka, biskup płocki Stanisław Wielgus i łowicki Józef Zawitkowski, parlamentarzyści, budowniczowie mostu, przedstawiciele władz samorządowych oraz licznie zgromadzeni mieszkańcy Wyszogrodu i okolic.

Budowę rozpoczęto w lipcu 1996 roku, a zakończono we wrześniu 1999 roku. Wybudowany most stanowi ciągłą konstrukcję stalową, zespoloną z żelbetową płytą współpracującą. Ma długość 1200,00 m i szerokość 12,37 m. Konstrukcja zosta-

ła podzielona na część zalewową o $L = 50,00 + 10 \times 60,00 = 650,00$ m i nurtową $l = 75,00 + 4 \times 100,00 + 75,00 = 550,00$ m. Filary mostu posadowiono na palach wierconych średnicy 1500 mm, długości od 11 do 21 m. Wysokość filarów jest zmienna od 8,80 do 16,70 m. Przyczółki żelbetowe, skrzyniowe z podwieszonymi skrzydłami posadowiono na palach pionowych i ukośnych. Ustrój nośny składa się z dwóch blachownic stalowych spawanych, ze stali 18G2A, o rozstawie 7 m.

W przęsłach zalewowych blachownice mają stałą wysokość 2,30 m, a w przęsłach nurtowych wysokość blachownice jest zmienna wg paraboli drugiego stopnia i wynosi od 5,37 nad podporą do 2,54 m w przęśle. Całkowita masa konstrukcji wynosi 4000 t.

Płytę żelbetową wykonano z betonu klasy B40, średnia



grubość płyty wynosi 0,28 m. Zastosowano łożysko garnkowe o nośności do 13000 kN i urządzenia dylatacyjne o przesuwie do 320 mm.

Całością prac kierował zespół generalnego wykonawcy – Mostostalu Kraków SA (dyrektor budowy Bogusław Piłujski).

Nadzór nad zapewnieniem jakości w trakcie realizacji budowy był prowadzony w oparciu o PN-89/S-10050, program zapewnienia jakości oraz procedury i instrukcje zapewnienia jakości Mostostalu Kraków SA zgodne z normą EN ISO 9002.

Najciekawszym zagadnieniem w trakcie budowy był montaż konstrukcji stalowej mostu. Organizacja montażu nie przewidywała składowisk konstrukcji stalowej na budowie. Według ustalonego harmonogramu gotowe elementy wysyłkowe dostarczano bezpośrednio na plac scalania. Innowacją jest również fakt, że nasuwanie konstrukcji odbywało się bez podpór pośrednich, osiągano wspornik o wysięgu odpowiednio dla części zalewowej 60,0 m, a dla części nurtowej 100,0 m.

Nowy most zastąpił starą, wysłużoną, tymczasową przeprawę, której rozbiórkę rozpoczęto jeszcze przed oddaniem nowego mostu do ruchu.

Bogusław Piłujski
Mostostal Kraków SA

Krajowa Narada Mostowa w Pułtusku

8–10 listopada 1999 r. w Domu Polonii w Pułtusku odbyła się Krajowa Narada Mostowa, zorganizowana przez Oddział Centralny Generalnej Dyrekcji Dróg Publicznych w Warszawie. Narady te, organizowane od kilkunastu lat, stały się ważnym dla polskiego mostownictwa forum, na którym dochodzi do konfrontacji zamierzeń z realiami naszego życia polityczno-społecznego, gospodarczego i zawodowego.

W pierwszym dniu narady odbyło się spotkanie zastępców dyrektorów Oddziałów, biur i naczelników wydziałów z dyrektorem Biura Zarządzania Drogami i Mostami J. Kozickim oraz spotkanie okręgowych inspektorów mostowych z generalnym inspektorem mostowym A. Kaszyńskim.

Po oficjalnym otwarciu Krajowej Narady Mostowej przez dyrektora Oddziału Centralnego GDDP W. Adamczyka i zastępcę generalnego dyrektora dróg publicznych M. Misticwicza wystąpili:

- przewodniczący ZMRP prof. K. Flaga,
- zastępcę dyrektora Oddziału Centralnego GDDP W. Dąbrowski; omówił „Mosty w Oddziale Centralnym GDDP”,
- główny inspektor mostowy A. Kaszyński; omówił „Stan techniczny obiektów mostowych na tle wykonanych przeglądów”,
- naczelnik E. Zabawa, omówił „Zamierzenia GDDP w zakresie remontów i budowy mostów”, a ponadto:
 - J. Rymsza z referatem „Warunki techniczne użytkowania mostów”,
 - T. Karczmarzyk z referatem „Most Świętokrzyski w Warszawie”,
 - M. Łałowski z referatem i pokazem filmu „Most w Wyszogrodzie”.

W drugim dniu narady uczestnicy złożyli wizytę techniczną na budowie mostu Świętokrzyskiego w Warszawie oraz na moście przez Wisłę w Wyszogrodzie. Tu, oprócz oględzin mostu, zapoznano się z pracą Urządzenia Obsługi Mostów firmy Barin s.p.a. oraz pracą Wózka Rewizyjnego, zaprojektowanego specjalnie dla Mostu w Wyszogrodzie przez KBP-B Budownictwa Przemysłowego.

Trzeci dzień Narady poświęcono na wysłuchanie 10 referatów specjalistycznych i dyskusję. Referaty te dotyczyły:

- Projektowania mostów (J. Biliszczuk),
- Kosztów robót związanych z budową, remontem i utrzymaniem obiektów mostowych (W. Pomykała),
- Projektowania przekrojów poprzecznych obiektów mostowych w dostosowaniu do ruchu drogowego (J. Kaczmarek),
- Wymagań GDDP w zakresie jakości robót remontowych (A. Wysokowski, A. Lewandowski, O. Rajski, A. Moczko, A. Żurawicka, W. Rowińska, A. Królikowska),
- Utrudnień w ruchu podczas remontów mostów (W. Dąbrowski),
- Przykładu realizacji remontu na podstawie projektu sporządzonego w oparciu o poprawną diagnostykę (A. Rajkowski).

W naradzie wzięło udział ponad 170 uczestników; prezentowane prace i dyskusje stały na wysokim poziomie, stanowiąc dobrą podstawę do dalszych, ambitnych zamierzeń polskiego mostownictwa. Słowa uznania należą się organizatorom narady za rzeczowy i wartościowy program, bardzo dobrą organizację, a także za stworzenie klimatu i warunków do jej przeprowadzenia.

Kazimierz Flaga

WSPOMNIENIE O ZAMIŁOWANYM W MOSTACH mgr inż. JĘDRZEJU WYSOKOWSKIM



30.09.1999 r. zmarł w Barłogach (woj. lubuskie) na swoim ukochanym „ranchu” mgr inż. Jędrzej Wysokowski, który całe swoje życie zawodowe poświęcił mostownictwu. Na ementarzu w pobliskich Bobrowicach zęgnala Go rodzina oraz liczne grono kolegów i przyjaciół.

Jędrzej Wysokowski urodził się 11.04.1929 r. w Zgierzu. Studia ukończył w 1952 roku na Wydziale Budownictwa Lądowego Politechniki Wrocławskiej i rozpoczął pracę zawodową w Dyrekcji Okręgowych Kolei Państwowych we Wrocławiu jako inspektor nadzoru. Na tym stanowisku pracował do 03.08.1953 roku nadzorując budowę dużych obiektów mostowych. Przeszedł następnie do pracy w Biurze Projektów Kolejowych pełniąc funkcję projektanta, starszego projektanta, kierownika zespołu i kierownika pracowni mostowej. W okresie tym wykonał projekty i sprawował nadzór nad realizacją wielu mostów i wiaduktów kolejowych i drogowych wraz z drogami dojazdowymi na terenie Dolnego Śląska. Obiekty te cieszyły się uznaniem ze względu na wysoką jakość i nowoczesność rozwiązań.

Jako kierownik pracowni zorganizował zespoły pracowników, które uzyskały wysokie osiągnięcia w projektowaniu, nagrody zespołowe Oddziału Wojewódzkiego Naczelnej Organizacji Technicznej oraz resortu komunikacji, między innymi za projekt sprężonego wiaduktu kolejowego nad ulicą Powstańców Śl. we Wrocławiu i za opracowania typizacyjne. Brał czynny udział w konferencjach naukowo-technicznych z dziedziny projektowania oraz budowy mostów i dróg.

Współpracował przy opracowywaniu norm, wytycznych i przepisów dotyczących budownictwa mostowego. Posiadał uprawnienia budowlane do projektowania i prowadzenia robót inżynierskich. Był rzeczoznawcą Naczelnej Organizacji Technicznej w dziedzinie mostów kolejowych i drogowych.

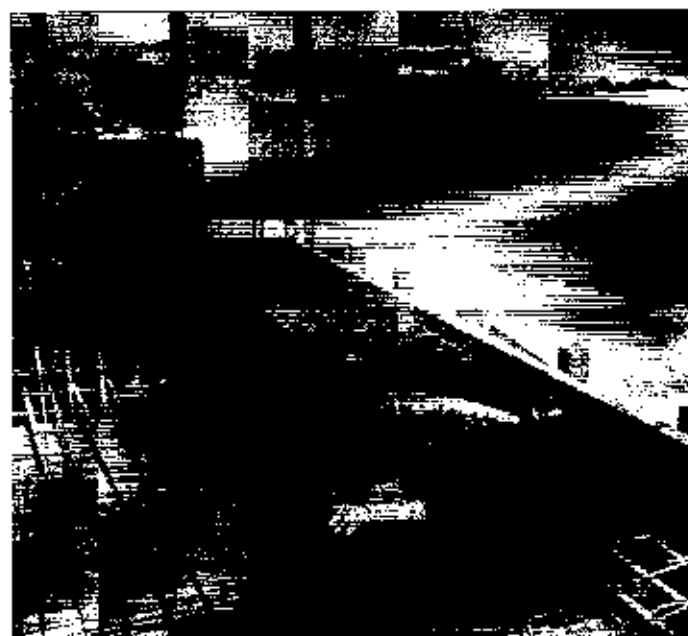
Od 1971 r. do 1977 pracował w Libii, w departamencie ds. technicznych Zarządu Miejskiego w Tripolisie, przygotowując

i opracowując projekty wielu mostów i wiaduktów, nadzorując ich badania wytrzymałościowe. Wykonał projekty przejść dla pieszych, projekty sieci kanalizacyjnych, wykonywał próby, testy, analizy budowlane, nadzorował budowę skrzyżowań dróg szybkiego ruchu. Ponadto był przewodniczącym wielu komisji technicznych. Za swą działalność uzyskał bardzo pochlebną opinię Zarządu miasta Tripolisu oraz Ambasady Polskiej w Libii.

Po powrocie do kraju pełnił funkcję kierownika pracowni mostowej BPKol we Wrocławiu, usprawniając jej organizację, podnosząc kwalifikacje pracowników, szkoląc młodych absolwentów Politechniki.

Posiadał dużą umiejętność współpracy z przełożonymi oraz kierowania zespołami pracowników. Swoje doświadczenia przekazywał współpracownikom. Za osiągnięcia zawodowe i techniczne został odznaczony Srebrnym Krzyżem Zasługi, odznaczeniami regionalnymi i Naczelnej Organizacji Technicznej.

W swoim życiu zawodowym zawsze starał się dążyć do perfekcji i zawsze podkreślał wagę uczciwości. Wszystko co tworzył było zawsze wyjątkowo przemyślane i dopracowane.



Kilka lat temu przeszedł na zasłużoną emeryturę, ale pozostał dalej bardzo aktywny, tym razem w projektowaniu, przebudowie i rozbudowie swojego „ranchu”, na którym się osiedlił na ostatnie lata swojego życia wśród przepięknych lasów w zachodniej części woj. lubuskiego.

Zmogła Go ciężka choroba, której do końca nie chciał się poddać. Po pierwszej operacji lekarze orzekli, że jak dożyje października następnego roku to sobie przed szpitalem (we Wrocławiu) pomnik wystawią, że taki to dobry szpital. Niestety, zmarł ostatniego dnia września, godzinę przed październikiem. Czyżby zbieg perfekcji i w tej dziedzinie?

Syn
Adam Wysokowski

VI IV Lubelsko - Rzeszowskie Dni Mostowe „Susiec 99”

23-25 września 1999 r. w miejscowości Susiec na Roztoczu, w ramach Lubelsko - Rzeszowskich Dni Mostowych organizowanych w tym roku przez Oddział Lubelsko-Rzeszowski ZMRP, odbyło się sympozjum naukowo-techniczne, którego tematem były „Mosty w okresie zmian strukturalnych w drogownictwie”.

W sympozjum wzięło udział 106 uczestników reprezentujących wszystkie dziedziny mostownictwa. Przybyli między innymi pracownicy naukowcy uczelni z Polski i Ukrainy, jednostek naukowo-badawczych, przedstawiciele biur projektów, służb zajmujących się zarządzaniem mostami na wszystkich szczeblach administracji drogowej oraz firm związanych z mostownictwem.

Honorowymi gośćmi byli: przewodniczący ZMRP prof. Kazimierz Flaga, prof. Andrzej Jarominiak, prof. Mieczysław Rybak, prof. Józef Głomb, prof. Georgij Borisowicz z Ukrainy.

Ogółem w 3 sesjach programowych i jednej promocyjnej wygłoszono 15 referatów szczegółowych. Referat generalny pt. „Poglądy na temat polskiego mostownictwa po ostatnich zmianach strukturalnych w drogownictwie” wygłosił prof. Andrzej Jarominiak. Poruszone w referacie tematy wzbudziły duże zainteresowanie nie tylko w gronie mostowców, ale również przedstawiciele nowych samorządów terenowych. Całe wystąpienie przepełnione było troską o polskie mostownictwo, ze szczególnym uwzględnieniem nowych uwarunkowań, jakie przyniesie XXI wiek.

W czasie sympozjum zorganizowano również wycieczkę krajoznawczą, chcąc w ten sposób zapoznać uczestników z pięknymi terenami lubelszczyzny.

Słowa uznania należą się wszystkim sponsorom, którzy mieli bardzo interesujące wystąpienia promocyjne oraz starannie przygotowane wystawy. Łącznie na sympozjum reprezentowane były 23 firmy, którym należą się serdeczne podziękowania za pomoc finansową w organizacji Sympozjum.

Sprostowania

• W numerze 2/99 Biuletynu Informacyjnego, w informacji dotyczącej Krajowego Zebrania Delegatów, znalazły się błędy w składach osobowych Komisji Rewizyjnej i Sądu Koleżeńskiego. Na KZD wybrano następujące skład: Komisji Rewizyjnej – *Janusz Karlikowski, Lesław Brunarski* (przewodniczący) i *Lucjan Malinowski* oraz Sądu Koleżeńskiego – *Witold Wolowski, Kazimierz Wysiatycki* (przewodniczący) i *Arkadiusz Maduj*.

• W zestawieniu aprobat technicznych (nr 3/99) dotyczących izolacji nie ujęto aprobaty: AT/97-03-0219 „Żywica epoksydowa ERGOFLEX DUR 500S”; wnoskodawca: Addiment Polska Sp. z o.o., ul. Ujastek 1, 30-969 Kraków; data wydania 31.07.1997; data ważności 31.07.2002; wraz ze zmianą nr 1/98 z 21.07.1998 i aneksem nr 1/98 z 21.07.1998.

• W numerze 3/99 znalazł się lapsus o oddaniu mostu autostradowego w Opolu. Oczywiście chodzi o most przez Odrę, znajdujący się na łączniku doautostradowym.

Przepraszamy



**Z okazji Świąt Bożego Narodzenia
i Nowego Roku 2000
wszystkim członkom i sympatykom Związku
najlepsze życzenia składa**

Zarząd ZMRP

Redakcja: Biuletyn Informacyjny Związku Mostowców Rzeczypospolitej

31-156 Kraków, ul. Warszawska 111, tel./fax (0-12) 633-36-09 lub tel. 602-10-00 w: 2113

e-mail: kpiwowa@imkb.wil

Redaktor: mgr inż. Kazimierz Flaga

Wydawca: Instytut Inżynieria i Budownictwo, Warszawa, ul. Świętokrzyska 11