



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

BIULETYN INFORMACYJNY

przez czerwiec - grudzień 2006 r., nr 4 (30)

Odszedł Profesor Juliusz Koreleski



W dniu 31 sierpnia br. zmarł w Krakowie Profesor Juliusz Koreleski, honorowy członek Związku Mostowców Rzeczypospolitej Polskiej, wieloletni pracownik Politechniki Krakowskiej i jej pierwszy doktor nauk technicznych, wybitny polski mostowiec, wychowawca wielu pokoleń polskich mostowców, autor podręczników z zakresu mostownictwa, człowiek cichy, skromny i życzliwy dla którego mosty były celem życia. Późna śmierć profesora na Chocimierz Ruciońskim w Krakowie w dniu 5. września br. Przegląd o Profesorze pragniemy podzielić publikując jego krótką autobiografię, czy też raczej wspomnienia z przeszłości.

Zyciorys inżyniera mostowca

Od dzieciństwa miałem wielkie zamiłowanie do majsterkowania. W szkole moim ulubionym przedmiotem była Fizyka, a w dalszej kolejności: matematyka. Inne przedmioty - traktowałem jako „zło konieczne”. Pomimo tego łatwo uczyłem się tych innych przedmiotów, wymagających dobrej pamięci. Stąd ogólne moje wyniki na świadectwach były „bardzo dobre”. Zawsze chciałem zostać inżynierem. Jeden z moich wujów zachęcał, bronił wybrał zawód taki sam jak on posiadał - a to inżyniera dróg i mostów. Już w czasach gimnazjalnych nauczyłem się obsługiwać się z instrumentami geodezyjnymi i wykonywać łatwiejszych pomiarów. W czasie studiów na Politechnice Lwowskiej (Wydział Inżynierii Lądowej i Wodnej) od 1926 r. z zapałem i niecierpliwie patrzyłem na różne „wykresy” na ścianach sal wykładowych oczekując, że i ja będę się tego uczył. Miałem takich wspaniałych profesorów, jak Antoni Łocznicki, Stefan Banach, Maksymilian Huber, Maksymilian Matkiewicz. Uzyskiwałem ciekawe lub bardzo dobre oceny na egzaminach, a także na egzaminie dyplomowym w marcu 1932 r.

Praktyki wakacyjne odbywałem w Zarządzie Dróg Powiatowych w Przenyślu. Objazdzałem na własnym rowerze miejsca prowadzonych robót, pozwalając się tytułować „panem inżynierem”. Największym z tych obiektów był belkowy most żelbetowy w Żurawicy. Przetrwał on dobrze wojnę, choć po nim przejechały czołgi i działa polskie i niemieckie.

Z innych obiektów - to był przepust o dużym przekroju w Popowicach (obecnie za granicą) i wiele mniejszych. Ponadto wykonałem (na zlecenie) pomiary i projekt nowej drogi (4. km) w Nowym Mieście, a następnie inwentaryzację konstrukcji dachowych wielu obiektów Zakładu Wychowawczo-Poprawczego w Przedzielnicy. Dla tego samego Zakładu wykonałem (już jako inżynier) projekt dachu nad dużym magazynem (wiązary drewniane trapezowe, poszlizgujące także stropy). Wykorzystałem tu wykłady prof. Boguckiego „Drewniane konstrukcje inżynierskie” i „Podjęzonia inżynierskie”. Dało mi to pewne doświadczenie w tej dziedzinie oraz zachęciło i ułatwiło późniejszą pracę w czasie okupacji niemieckiej.

Pod różnym „półprzymianką” zdecydowałem się - choć niechętnie - na podjęcie pracy na PKP. Od tego czasu (15.VIII.1932 r.) zaczął się dla mnie, zamkniętego inżyniera, ciekawy i zmienny okres życia. Musiałem odbywać kolejno praktyki w wielu dziedzinach tej potężnej machiny, jaką była i jest kolej. Musiałem wyuczać się różnych instrukcji i zwracać egzamin. Przerzucono mnie z miejsca na miejsce i w końcu, jako już żonatego z jednym dzieckiem - przeniesiono do Krakowa do DOKP (szewczer 1939 r.).

Już niedługo, bo 1 września nadszedł wybuch II wojny światowej. Zgłosiłem się do wojska jako „pospolite ruszenie z bronią” na ul. Warszawską, gdzie były koszary, ale tam nie przyjęto, mówiąc, że zni broni, ani umundurowania nie mają. Rodzinę już wcześniej wysłałem do rodziców żony do Dobromiła, sam zaś 3 września opuściłem węłdówkę „turytylę wojenną”. Najpierw koleją, ale już od Przeworska aż do Lwowa na piechotę w grupie koljarzy. Ja na dwóch końach mam iść dalej i tak doszedłem pieszo aż blisko granicy w Zóllbauowie. Stąd odwrót do Lwowa, do którego w dniu 21 września wkroczyli Rosjanie.

Zaczął się haniebnny i ponijający pobyt (przez 9 miesięcy) w „zajęto wieckim”. Na dworcu kolejowym widniał jeszcze napis „Semper Fidelis”, ale Lwowa i zajęli już Ukraińcy udający komunistów i Żydzi.

Od grudnia 1939 r. pracowałem w Dolbrunilu jako „naczelnik Rog-wak-Widulit”. Języka ukraińskiego nie znałem. Nauczylem się z samouczka ich alfabetu i pisałem po polsku, ale tymi ich literami. Opracowywałem na ich żądanie jakieś sprawozdania i brzesensowem kosztorysy. W końcu, w marcu 1940 r. uciekłem z pracy, zabierając żonę i dziecko do Lwowa, do moich rodziców. Ja jeszcze, w najwyższej obawie przed wywiezieniem, czekałbym blisko 2 miesiące, śpiąc z workami najpotrzebniejszych rzeczy przy głowie, aż doczekaliśmy otwarcia granicy „dla biszefców” 131 maja 1940 r., aby od wroga sowieckiego przejść do drugiego wro-

ga – Niemców. W naszej sytuacji był to jedyny ratunek, bo ja jako „bieżeniec” byłbym pojechał na biedę nieludzką.

Zatrzymaliśmy się w Jarosławiu u mojej siostry, bo moje mieszkanie w Krakowie było już zarekwirowane przez Niemców. Przepadły wszystkie moje rzeczy, a także wszystkie pulchności techniczne, które zostały spalone.

Dzięki znajomym w Jarosławiu, udało się mi uzyskać pracę w polskiej przedsiębiorstwie (M.Bróś) z Krakowa, które wykonywało prace budowlane dla „Osibahn” w Żurawicy. Tu byłem do końca 1940 r. i od tego czasu pracowałem w tej firmie aż do końca wojny, mieszkając w Krakowie w bardzo skromnym mieszkaniu (budynki niewykończony). Cały ten okres, jakkolwiek przepiękany gwałtownymi chwilami w dniach łapanek ulicznych itp., miał też i dobre strony. Miałem zajęcie ściśle inżynierskie; wprawdzie nie mostowe, ale ciekawe. Mój szef, jakkolwiek doświadczony budowlanicy, nie posiadał prawa podpisywania obliczeń i rysunków. A mój dyplom – lwowski – Niemcy respektowali. Miałem pieczęć: Dipl.Ing. Stali było brak, więc wyżywałem się na projektowaniu dachów drewnianych, kratowych. Miałem cudem oszalały susak logarytmiczny oraz notes ze wzorami do obliczeń szarych, jeszcze sprzed wojny. Ponadto w księganii niemieckiej można było kupić bardzo dobre książki niemieckie techniczne. Wykonywałem projekty więzów dachowych drewnianych nawet do 18 m rozpiętości, z zastosowaniem gwóźdźkowania lub z łącznikami parentowymi „Girka” (magazyń w Krakowie na dworcu towarowym, a także w parowozowniach (np. w Krakowie i w tartaku w Przemyślu). Na dworcu towarowym w Krakowie jest także i mój projekt długi magazyn żelbetonowy. Wojna się skończyła. Dostałem wezwanie z DOKP (sokista z karabinem) żebym się zgłosił do pracy w PKP. Musiałem rozkaz wykonywać, ale równocześnie rozpocząłem pracę na organizowanej przez prof. Stella Sawickiego Politechnice w Krakowie. Przyjęto mnie tu jako st. asystenta (później adiunkta) do Katedry Mostów i dr inż. Stanisława Andruszewicza. Wykłady odbywały się na „Olwandrach”, a i w innych miejscach. Musiałem pogodzić pracę na „Ulzeli” i na Kolei równocześnie, co tolebowano.

Z butką na zupę w plecaku biegłem byle jak ubrany z mego domu na ul. Siemaszki na Oleandry i do Dyrekcji Kolejowej. A ponadto trzeba było się dokształcać. Najpierw studiowałem „Rachunek oporu”, Marcusa, który mi się przydał przy mojej pracy doktorskiej. Dalej interesowałem się „Krakowianami” i nie jedną godzinę spędziłem w Bibliotece Jagiellońskiej robiąc odpowiednie notatki. Później jednak doszedłem do wniosku, że znana dawno metoda rozwiązywania wielu równań liniowych, opracowana przez Gaussa, jest bardziej przydatna. Zwłaszcza, gdy zajmowałem się pracą doktorską Stanisława Andruszewicza. Pracę tę nawet w całości sobie przepisałem. Z kolei studiowałem „metodę Cressa”, która wtedy była bardzo modna. Zastosowałem ją nawet do ram zasuszalowych. Potem zajmowałem się ruszami, zwłaszcza ujętowanymi metodami, które rozszerzyłem uwzględniając wpływ skręcania. Następnie zajmowałem się konstrukcjami zespolonymi. Najmniej interesowałem się konstrukcjami sprzężonymi. Zawsze bowiem raczej lubiłem konstrukcje stalowe, więcej niż betonowe. Wprowadzenie maszyn elektronicznych z programami zabrano wato stałsze wysiłki w celu obliczenia obliczeń.

Wojenna styczność z konstrukcjami inżynierskimi drewnianymi nasunęła mi myśl opracowania sposobu obliczania konstrukcji, które nazywałem „mieczowanymi” (zasuszalowymi), czyli rami uszlachetnionych w warunkach za pomocą zasuszalów. Każdą wolną chwilę temu tematowi poświęcałem i w końcu napisałem pracę, którą zamierzałem przedstawić jako „doktorską”. Wszystkie wymagane egzemplarze były ręcznie przepisywane. Pomagała mi w tym moja żona i pracowała żona, która w trudnych warunkach wojennych zajmowała się domem i dziećmi. Pierwsze egzemplarze były napisane na lichym papierze, pozostałe na „makaliturze” przez kalkę. Maszyny do pisania nie wolno było wówczas mieć. Stopień doktorski uzyskałem w 1948 r. (31.I.48, dyplom Nr 1). Oklady się to już w gmachu obecnej Politechniki na ul. Warszawskiej.

Wniosem podanie do Ministerstwa Komunikacji o zwolnienie mnie z PKP, lecz dostalem odpowiedź odmowną, bo Kolej była zmobilizowana. Gdy w dniu 15 września 1951 r. przyszedłem na Politechnikę w celu pobrania pensji – dwudziestolatyzelną „ubowiec”, referent personalny mi oświadczył, że ponieważ nie zostałem zwolniony z PKP – jestem skreślony z listy pracowników Politechniki. Dziekan Roniewicz nie nie mógł na to poradzić. Byłem bezpartyjny, nikt się za mną nie ujął.

Zaczął się dla mnie „stalinowski urlop” i trwał do tzw. „odwilży” w 1957 r., od którego czasu widziałem jako adiunkta do pracy na Politech-

nice. Ten „stalinowski urlop” był dla mnie wielkim dobrodziejstwem. Pozwolił mi przez blisko 6 lat całkowicie poświęcić się mostom kolejowym. A ta sytuacja była bardzo poważna. Większość mostów zniszczonych, mostów mostów prowizorycznych, odbudowanych przez wojska radzieckie. Podpory prowizoryczne drewniane – często bardzo wysokie filary wieżowe, na nich stalowe przęsła wojenne. Wszystko trzęsło się i drżało, drewno próchniało coraz bardziej. Siłach był wjechać na nie. Najwyższe takie filary były w Grybowie i Dobrej, a także pod Kasiną Wielką i nad potokiem Jasna. Oprócz tych wielkich wysokich mostów, dosłownie wszystkie mnie wymagały jeśli nie odbudowy, to przynajmniej gruntownego remontu. Szczęściem w zespole, w którym pracowałem, byli pełni poświęcenia i zamiłowania mostowcy, bezpartyjni, którzy się dosłownie kochali w mostach i pracowali uczciwie. Każde z nas dostawał do wykonania projekt odbudowy któregoś mostu i pilnował później jego wykonania. Krakowskie Biuro Proj. Kol. dopiero się organizowało. Lw. Dyrekcja Odbudowy Mostów zajmowała się nowo budowanymi liniami, jak „obwodowa” Mała i Duża oraz związanych z budową N.Luty. Największe przęsła stalowe, jak 72,72 m i 98 m projektowało Biuro Projektów przy Min. Kom. w Warszawie. W Krakowie zamówiona została u Zieleniewskiego (= Szukowskiego) cała seria przęseł spawano-nitowanych 72,72 m. Miałem z nimi wielkie kłopoty, bo jeszcze nie było w tej wytwórni Roentgena, a ja dostalem polecenie te przęsła odbierać. Pomagał mi w tym zasłużony spawalniki inż. Syjczyk. Inne przęsła, jak np. dla linii obwodowej (98 m) odbierałem w Starosielcach, a także w Konstalu, Zastalu (Zielona Góra), Radomiu, Grybowie, Poznaniu i wielu innych.

Całkowity projekt odbudowy wykonałem i nadzorowałem dla wiaduktu w Kasinie Wielkiej, a także mostów w Zatorze, na Skawie pod Suchą, Rabce Zaręce, nad Stryszawicą w Suchej, nad Skawinką w Skawinie, Ropie w Witkowicach, Wildze obok Solwaja, Przemszy w Mysłowicach (popzedni most) itd.

Ponadto w mniejszym lub większym zakresie przy mostach nad Dunajcem, Wisłoką, Szacem, Popiaćm pod Pławniczą i wielu innych. Oprócz tego w formie ekspertyz przy odbiorach mostów w Nowej Hucie i na Śląsku, na Kolei Paskowej (PMP), w liczbie ponad 100.

Wracam jeszcze myślą do okresu „urlupu stalinowskiego”. Miałem wparianych starszych wiekiem kolegów inżynierów mostowych, od których się wiele nauczyłem. Niemniej jednak i oni też dużo przy mnie zyskali. Mosty kolejowe miały prawie zawsze przęsła swobodnie podparte. Ale zdarzały się i belki ciągłe, które mogą być pułapką dla niedoświadczonych inżynierów, zwłaszcza przy małych rozpiętościach. Trzeba zawsze dobrze sprawdzić, czy nie wystąpią tu ujemne reakcje podporowe, co wymaga zakotwień i sama ciągła nawierzchnia kolejowa tego „nie zadawia”. Kilka razy z tym się zetknąłem. Raz nawet z własnej inicjatywy kazałem wykonać je, pomimo zapewnień doświadczonych kolegów projektantów, że to jest zbędne. W czasie próbnego obciążenia wiaduktu kolejowego nad torami stacji Kraków – Płaszów poprosiłem jednego z tych kolegów o przyjęcie na tę pracę. Wyłączyłem zakotwienie na skrajnym przęśle przy przyczółku i okazało się, że łuski przęsła urlił się do góry o kilka milimetrów. Wtedy przyznali oni sobie, że walczyć należy wierzyc.

Przebywając niemal codziennie na miejscach wykonywania robót mostowych nabierałem wielkiego szacunku dla dawnych Słusarzy mostowych, czyli tzw. „mostowniczych”, którzy życie spędzali na stalowych konstrukcjach mostowych. Od nich dużo się nauczyłem. Wielka szkoda, że ich dzisiaj w ogóle nie ma. Słowa wysokiego uznania należą się grupom pracowników kolejowych, które wykonywały roboty przy mniejszych mostach, prymitywnymi sposobami, od świtu do nocy. Słyszałem takie słowa: „Noc nas wygonia z domu i noc nas do niego sprowadza”. A wyżywienie – to butka z zupą i flaszką z kawą, ogrzewane na ognisku. Widziałem przy huciewie mostu w Rabce Zaręce jak zabite pale drewniane obciążały pilą pod powierzchnią lodowatej wody obciążonymi powyżej łokcia gotywni rękami. Gdy zlaniałem się na ten widok, majster mi powiedział: „trudno, muszą się poświęcić”. Ludzie pracowali z zapalem. Nieco później obrzytnie usługi oddawał dźwig „American”, który w własnym zakresie został zakupiony w odpowiedzialnie prowadzone i wykorzystywany był także do wbijania pali drewnianych. Ogromne uznanie należy się też Warsztatom Mostowym (późniejsze PRK 15 w Grybowie). Zbudowali oni własnego pomysłu prymitywny dźwig na platformie kolejowej z dźwigarów Peinera, z wysuniętym do przodu wspornikiem, do którego podwieszano nowe stalowe przęsła mostowe, wkładane na

już odbudowane filary. Używano go do mostu w Grybowie i innych. Pomyśl inż. Górskiego i kierownika Wrześniaka. Gdy nadchodzi chwila układowania pierwszego przęsła – obecny naczelnik Oddziału Dróg – usiekił, bo stare konstrukcje drewniane wojskowego mostu strasznie trzeszczały. Ale w zdecydowanej chwili majster Gruca (były Legionista) zdjął kapełusz, przecygnał się i rozkazał „jechać”. I wczepiwszy się udało. Z innymi przęsłami poszło już łatwiej. Tyle podobnych niebezpiecznych momentów było, że szczęśliwie ani jednego rzeszczętkowego wypadku nie było. Szkoła i wielka luzowka, że to wszystko poszło w niepamięć i nikt o tym nie wspomina.

Moja przerwa w pracy na Politechnice była dla mnie wielkim dobrodziejstwem. Była to doskonała praktyka zawodowa. Odtąd przy tablicy na

Uczelni czułem się doskonale (jak doświadczony lekarz w szpitalu), mając praktyczne wiadomości, a nie tylko książkowe.

W ogóle, kto wykladał przedmiot fachowy, a takim są mosty – musi być i praktykiem, a nie tylko teoretykiem bez dobrej praktyki.

Od roku 1957 na Politechnice pracowałem dalej w Katedrze Mostów. Od 1963 r. jako dr habilitowany i docent, a od 1.X.1975 r. jako profesor. Miałem wiele publikacji oraz skryptów, także i do mostów zespolonych.

Przeszedłem przez to życie mostowca bez jednego wypadku z moimi obliczeniami. Miałem jednak dwa razy sztyg głowę: raz od gorącego nitu, który mi przebił kapełusz i drugi raz, gdy spadłem z drabiny przy oglądaniu konstrukcji mostowej (już w podeszłym wieku).

Rozstrzygnięcie Konkursu „Dzielo Mostowe Roku”

Kapituła Konkursu w tegorocznej edycji przyznała 3 nagrody. Dwie w kategorii „za konstrukcję mostową roku” oraz jedną nagrodę „za wdrożenie nowych technologii realizacji nowych rozwiązań konstrukcyjnych oraz nowych rozwiązań w zakresie elementów wyposażenia mostów”.

Za Dzieło Mostowe roku 2000 uznano:

- w kategorii „za konstrukcję mostową”
 - most przez rzekę Odrę w ciągu Obwodnicy Północnej Opola, a statuetkę z dyplomem otrzymało Kieleckie Przedsiębiorstwo Robót Mostowych
 - obiekty mostowe nr 4 i 5 w ciągu drogi państwowej nr 98 Wądołwiec – Świeńa Beskidzka w ramach budowy Zbiornika Wądołwiec „Świtowa Po-

reba”, a statuetkę z dyplomem otrzymało Kieleckie Przedsiębiorstwo Robót Mostowych.

- w kategorii „za wdrożenie nowych technologii realizacji, nowych rozwiązań konstrukcyjnych oraz nowych rozwiązań w zakresie elementów wyposażenia mostów”

kladki dla pieszych nad Nysą Kłodzką w Podtynie oraz nad Bystrycą w Wrocławiu Leśnicy o konstrukcji z tur stalowych, a statuetkę z dyplomem przyznano dla Zespołu Badawczo-Projektowego MOSTY WROCŁAW s.c.

Laureatom składamy serdeczne gratulacje.

Spotkanie Mostowców w Krynicy

W dniu 18 września br. odbyło się kolejne Spotkanie Mostowców, tradycyjnie organizowane podczas łowania Konferencji Krynickiej. Spotkanie odbyło się w Sali Konferencyjnej Pijalni Głównej i miało charakter otwarty. W czasie spotkania zostały wybrane statuetki, przyznane w konkursie „Dzielo Mostowe Roku”. Odebrali je w imieniu swoich firm dyr. Julian Kolesowski z Kieleckiego Przedsiębiorstwa Robót Mostowych oraz prof. Jan Biliśczak z ZB-P Mosty Wrocław s.c. Przewodniczący Związku, kol. prof. Kazimierz Flaga poinformował o rozpoczęciu wydawania certyfikatów Związku Mostowców Rzeczypospolitej Polskiej. Uroczystie wręczył również certyfikat dla kol. inż. badacza Witczyńskiego, przewodniczącego Oddziału Łódzkiego Związku.

W czasie spotkania interesujący wykład na temat zabrykowanych obiektów mostowych w Polsce wygłosił prof. dr hab. inż. Jan Biliśczak.

Nie mniej interesujący był wykład prof. dr hab. inż. Wojciecha Radomskiego, który przedstawił ciekawe porównanie zagadnień, o których dyskutowano na konferencjach mostowych w świetle do tego czyniącej się w Polsce, Programu tematycznego 7th International Bridge Engineering Conference, która odbyła się w Tampa (Floryda), a której Profesor był uczestnikiem, w większości pokrywając się z tematami konferencji organizowanymi w kraju.

Do spotkania uczestnicy zostali zaproszeni do hali Pijalni na poczęstnek w asyście muzyki.

Sponsorami spotkania były Kieleckie Przedsiębiorstwo Robót Mostowych SA oraz Politechnika Wrocławska.

Certyfikaty ZMRP

Zgodnie z regulaminem przyznawania Certyfikatów ZMRP prezentujemy listę osób, które dotychczas otrzymały certyfikaty wraz z czasem certyfikacji i numerem.

Lp.	Imię i Nazwisko	Oddział	Zakres	Numer
1.	mgr inż. Andrzej Jaworski	O/WA	proj./wyk.	1/2000
2.	mgr inż. Krzysztof Czerwikowski	O/WA	proj./wyk.	2/2000
3.	mgr inż. Jacek Skrzyszewski	O/WP	proj.	3/2000
4.	mgr inż. Zygmunt Kubiak	O/DS	wyk.	4/2000
5.	dr inż. Janusz Bytuz	O/WA	proj./wyk.	5/2000
6.	mgr inż. Andrzej Rajkowski	O/WA	proj./wyk.	6/2000
7.	mgr inż. Marcin Morawiec	UMLD	proj./wyk.	7/2000
8.	dr inż. Janusz Witczyński	O/ID	proj./wyk.	8/2000
9.	mgr inż. Halina Muzia	O/ID	proj./wyk.	9/2000
10.	mgr inż. Henryk Bużyski	O/ID	proj./wyk.	10/2000
11.	inż. Urszula Romanowska	O/ID	proj.	11/2000
12.	inż. Beata Nowak	O/ZP	wyk.	12/2000
13.	mgr inż. Bronisław Zawadzki	O/ZP	proj./wyk.	13/2000

Lp.	Imię i Nazwisko	Oddział	Zakres	Numer
14.	tech. drog. Zenon Murda	O/ZP	wyk.	14/2000
15.	mgr inż. Jerona Gabryśiak	O/ZP	proj./wyk.	15/2000
16.	mgr inż. Zbigniew Ejerski	O/WP	proj.	16/2000
17.	tech. drog. Jerzy Odor	O/WP	wyk.	17/2000
18.	mgr inż. Grzegorz Kłodowski	O/DS	proj./wyk.	18/2000
19.	prof. dr hab. inż. Witold Wolawicki	O/WP	proj./wyk.	19/2000
20.	dr inż. Arkadiusz Madaj	O/WP	proj.	20/2000
21.	mgr inż. Tadeusz Apian	O/WP	proj.	21/2000
22.	dr inż. Grzegorz Rajajewski	O/WP	proj.	22/2000
23.	mgr inż. Adam Grabowski	O/WP	proj.	23/2000
24.	mgr inż. Zenon Stachowski	O/WP	proj./wyk.	24/2000
25.	mgr inż. Zdzisław Schramm	O/WP	proj.	25/2000
26.	mgr inż. Zbigniew Szulc	O/ID	wyk.	26/2000
27.	mgr inż. Leszek Kowalski	O/WA	proj./wyk.	27/2000
28.	mgr inż. Jerzy Drupa	O/WA	proj./wyk.	28/2000
29.	mgr inż. Rajmund Kilarski	O/WA	wyk.	29/2000

Norweskie mosty belkowe dużych rozpiętości

W dniach 1-15 lipca br. Katedra Budowy Mostów i Tuneli Politechniki Krakowskiej zorganizowała, pod kierunkiem prof. Kazimierza Flaga, kolejną już IX Wyprawę Mostową „Skandynawia 2000” - tym razem po obiektach mostowych Norwegii, Finlandii i Szwecji. Dużo zainteresowanych uczestników wyprawy wzbudziły m. in. norweskie betonowe mosty belkowe o rekordowych rozpiętościach przeszły w skali światowej.

Poniżej przybliżono charakterystykę konstrukcyjną czterech najdłuższych tego typu obiektów w Norwegii, w układzie chronologicznym ich powstawania.

Most Norddalsfjord jest oddalony ok. 30 km od miasta Florø w środkowo-zachodniej części Norwegii. W 1965 r. uruchomiono przeprawę promową pomiędzy miastami Bjørnset i Haukå. W latach osiemdziesiątych podjęto decyzję o zawieszaniu połączenia promowego i zbudowaniu między wyspami obiektu mostowego. Rozpoczęto prace projektowe realizowane ze środków publicznych. Most miał powstać nad fiordem o szerokości 120 m, stać uwzględniając konfigurację lądu przyjęto rozpiętość przęsła głównego obiektu ok. 200 m. Rozważano cztery koncepcje rozwiązania konstrukcyjnego mostu, tj. belkowy kratownicowy, podwieszony oraz wiszący. Ostatecznie do realizacji przyjęto koncepcję mostu belkowego wznoszonego metodą wspornikową o długości całkowitej 401,4 m i rozpiętości przęsła głównego 230,5 m oraz dwóch skrajnych o długościach odpowiednio 98,0 i 68,5 m. Ustrój nośny stanowi żelbetonowa skrzynia o zmiennym przekroju, złożona z 64 segmentów o maks. długości 5,0 m, wykonana z betonu klasy C25. Ustrój skrzynkowy oparto na dwóch podporach żelbetonowych, ze stań na fundamentach położonych ok. 10,0 m poniżej lustra wody. W trakcie betonowania segmentów ustrój nośny wprowadzono podpartą podcięciem dla zniwelowania momentów zginających. Prowadzone w czasie budowy kontrolne pomiary geodezyjne wykazały pełną zgodność geometrii konstrukcji z obliczeniami teoretycznymi.

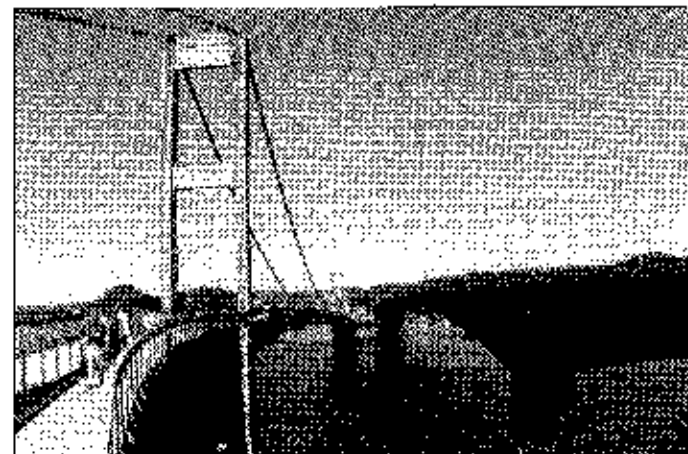
Dane techniczne

Długość całkowita	401,4 m
Rozpiętość głównego przęsła	230,5 m
Wysokość skrajni żeglarskiej	22,0 m
Szerokość jezdni (dwa pasy ruchu)	8,0 m
Łoże wbudowanego betonu	1.590 m ²
Łoże o budowanej stańi sprężającej	230 t
Całkowity koszt budowy (mln NOK)	19,4

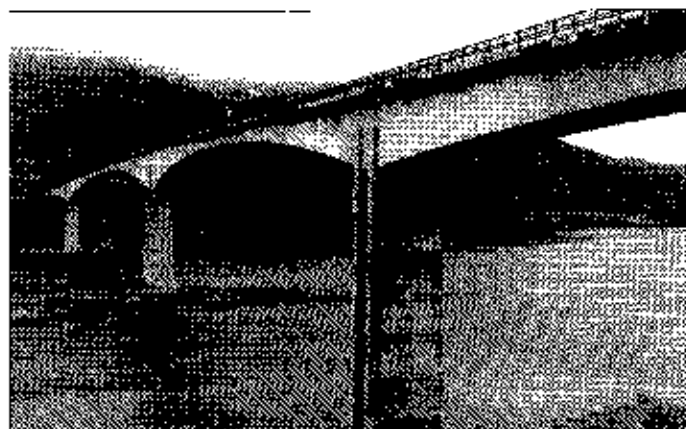
Most oddano do użytku w maju 1987 r. Czas budowy - 2 lata, przy zatrudnieniu 25 pracowników. W ówczesnym czasie był to betonowy sprężony most belkowy o najdłuższym przęsle w Europie.

Most Varodd przez Tøbstadstjord zbudowano równolegle do istniejącego mostu wiszącego z 1956 r. Nowy obiekt zlokalizowano we wschodniej części miasta Kristiansand, w odpowiedzi na zwiększony ruch samochodowy związany z rozwojem turystyki w tym rejonie. Zaprojektowano most belkowy o całkowitej długości 660,0 m, składający się z czterech przęseł o długościach 120,0 + 260,0 + 200,0 + 80,0 m. Pod mostem pozostaje przestrzeń żeglarska wysokości 32,0 m. Fundamenty wykonano z betonu klasy C45, a pozostałe elementy konstrukcji z betonu klasy C65. Budowę rozpoczęto w marcu 1992 r.; obiekt oddano do użytku w lipcu 1994 r.

Most Varodd jest trzecim, co do rozpiętości przęsła głównego (260,0 m), mostem na świecie w klasie betonowych sprężonych mostów belkowych.



Most Raftsundet przez cieśniną Raftsundet jest zlokalizowany w północnej Norwegii, pomiędzy dwiema wyspami Lofotów - Austvaagøy i Hinngøy. W 1991 roku Publiczna Administracja Drogową Norwegii (PRAN) rozpisła konkurs architektoniczny na projekt mostu o konkretno rodzaju mostu, jego komponowanie w otoczenie, preferowaną rozpiętość przęsła oraz rodzaj mostu - belkowy budowany metodą wspornikową lub konstrukcją podwieszana. Wykonano badania modelowe i przeprowadzono skomplikowaną analizę wyników badań dla obciążenia dynamicznego wiatrem. Ostatecznie zwyciężyła koncepcja mostu belkowego, budowanego metodą wspornikową ze względu na uształtowanie otoczenia oraz dobrze skomponowaną linię mostu z horyzontem. Zaprojektowano most belkowy (konstrukcja monolityczna zdyktowana podłużnicą) o całkowitej długości 711,0 m składający się z czterech przęseł o długości 86,0 + 302,0 + 298,0 + 125,0 m. Most ma dwie krzywizny: poziomą o promieniu $R = 3000$ m oraz pionową o promieniu $R = 5000$ m i maks. nachylenie jezdni równe 6,0 ‰. Pod mostem pozostaje przestrzeń żeglarska o szerokości 180,0 m i wysokości 43,0 m.



Wpływ arktycznych wiatrów na konstrukcję poddano analizie komputerowej przy obciążeniu statycznym i dynamicznym, obserwując ich wpływ na ustrój ramowy mostu.

Dane techniczne

Długość całkowita	711,0 m
Rozpiętość głównego przęsła	298,0 m
Wysokość skrajni żeglarskiej	45,0 m
Szerokość jezdni (dwa pasy ruchu)	-
Łoże wbudowanego betonu	14 700 m ²
Łoże o budowanej stańi zmiennowej	3 500 t
Całkowity koszt budowy (mln USD)	10,2

Fundamenty podpór posadowiono na podłożu skalnym. Wykonano je z betonu klasy C45 (wytrzymałość betonu na ściskanie badano na próbkach 10³ cm³). Słupy podporowe wykonano z betonu klasy C65 w desko waniu kroczącym (ślizgowym). Pomiędzy podporami murtowymi wykonano no podporcie tymczasowe na czas wykonania konstrukcji nośnej. Po wykonaniu płyty pomostu podpory tymczasową usunęto. Konstrukcję nośną mostu stanowi skrzynia żelbetonowa o zmiennej wysokości, tj. 14,5 m nad podporami do 3,5 m w środku rozpiętości przęsła. Szerokość konstrukcyjna obiektu zawierającego dwie jezdnie i chodnik wynosi 10,3 m. W przęsła wbudowano beton klasy C65, z wyjątkiem przęsła głównego o rozpiętości 298,0 m, którego część środkowa (224,0 m) wykonano z betonu lekkiego klasy LC60. Ciężar objętościowy betonu lekkiego klasy LC60 wynosi 19,5 kN/m³, betonu zwykłego klasy C65 wynosi 24,5 kN/m³.

Obiekt wznoszono metodą nawisową: po 10-14 dniach dojrzewania betonu tzw. zarodka, betonowano po obu stronach podpory kolejne segmenty w cyklu tygodniowym (maks. długość segmentu wynosiła 5,0 m). Ustrój nośny sprężono kablami długości 273 m, z których każdy składał się z 24 lir o średnicy 15,2 mm i sile sprężającej w kablu - 3645 kN.

Most Raftsundet jest drugim, na świecie co do rozpiętości przęsła betonowym obiektem mostowym o konstrukcji belkowej.

Budowę obiektu rozpoczęto w lipcu 1996 roku i zakończono ostatecznie w listopadzie 1998 r.

Most Stolma powstał w ramach projektu z 1995 r. - połączenia wysp Stolmen oraz Selbjørn, na południowy zachód od Bergen. Połączenie to

o długość budowę 1800 m. połączenia drogowego w tym mostu Stolma o długości 407,0 m. Zaprojektowano most trypięściowy o konstrukcji ramowej i przekroju skrzynkowym o zmiennej wysokości, tj. 15,0 m nad podporami i 3,5 m w środku rozpiętości przęseł. Na płycie pomostu zaprojektowano dwa pasy ruchu o łącznej szerokości 6,0 m i chodnik szerokości 2,0 m; łączna szerokość konstrukcyjna pomostu wynosi 9,0 m. Konstrukcję nośną oparto na dwóch słupach o przekroju skrzynkowym (8,2 x 3,0 m), te zaś na fundamentach płytowych posadowionych bezpośrednio na skale wyspy Stolmen i skrzynkowym (17,0 m poniżej lustra wody), wypchniętym światłem po stronie wyspy Selhorn. Analizę statyczną oraz dynamiczną pracy konstrukcji mostu wykonano w ośrodku naukowym SINTEF.

Dane techniczne

Długość całkowita	1 67,0 m
Rozpiętość głównego przęsła	301,0 m
Wysokość skłoni żegludowy	-
Szerokość jezdnii (dwa pasy ruchu)	6,0 m
Łoż wstawianego betonu	11 500 m ³
Łoż wstawianej stali zbrojenisowej	1 850 t
Całkowity koszt budowy (mln USD)	17,8

Przęsło główne o rozpiętości 301,0 m, w odcinku środkowym długości 182,0 m, wykonano z betonu lekkiego klasy LC60, dwa przęsła skrajne długości 72,0 m i 94,0 m oraz pozostałe elementy konstrukcji z betonu zwykłego klasy C65. Most wykonano metodą wspornikową, betonując przy użyciu trawlera (łączna masa segmentu – 320 t, samego trawlera 95 t) segmenty o długości 5,0 m a następnie całość przekroju sprężono 100 kablami z siłą sprężającą 3 000 kN. O doskonałości wykonania konstrukcji można świadczyć fakt, iż w zworniku różnica wysokości pomiędzy segmentami wynosiła w stosunku do założeń projektowych mniej niż 10 mm.

Budowę mostu rozpoczęto w listopadzie 1996 r. i zakończono w okresie dwóch lat. Jest to konstrukcja mostowa o najdłuższym przęśle w klasie betonowych mostów belkowych na świecie wzniesionych metodą nawisową, przed mostem Raftsmudet (293,0 m) i Varodd (260,0 m) w Norwegii oraz mostem Gateway w Australii, o rozpiętości przęsła również 260,0 m.

Kazimierz Flaga, Andrzej Ruska

„Materiały kompozytowe w budownictwie mostowym”

Konferencja naukowo-techniczna „Materiały kompozytowe w budownictwie mostowym” odbyła się w Łodzi w dniach 16-18 października 2000 r. Jej organizatorami były: Wydział Budownictwa, Architektury i Inżynierii Środowiska Politechniki Łódzkiej, Przedsiębiorstwo Robót Mostowych „Mosty-Łódź” SA oraz Oddział Łódzki Związku Mostowców Rzeczypospolitej Polskiej.

Referaty dotyczyły możliwości zastosowań w budownictwie mostowym wszelkiego typu kompozytów. Referat generalny przygotował prof. dr hab. inż. Wojciech Radomski. Uczestnicy podkreślali istotny dobór tematyki konferencji, wyrażano także nadzieje na wymierne efekty tego spotkania dla branży mostowej.

Sympatycznym i dostojnym wydarzeniem był jubileusz 85. urodzin prof. dr inż. Władysława Kuczyńskiego, dr h.c. Politechniki Łódzkiej.

Konferencja upłynęła w bardzo sympatycznej atmosferze, goście podziękowali doświadczeni organizatorzy. Sesji naukowej towarzyszyła sesja promocyjna oraz część sponsorowana, prezentująca ofertę firm budowlanych SİKA i BAUCHEMIL.

Sponsorami konferencji byli: MOSTY-ŁÓDŹ SA, UNIDRO SA, VARTILEX SA, Towarzystwo Ubezpieczeniowe WARTA SA, TARCOPOL Sp. z o.o., Polskie Przedsiębiorstwo Robót Mostowych SA, DESKONT Sp. z o.o., SİKA Poland Sp. z o.o. Dotacji udzielił także Urząd Miasta Łodzi.

VII Rzeszowsko-Lubelskie Dni Mostowe, Rzeszów 2000

W dniach 23 - 25 października 2000 r. w Boguchwałce k. Rzeszowa odbyły się VII Rzeszowsko-Lubelskie Dni Mostowe. Sympozjum zostało zorganizowane przez Oddział Rzeszowsko-Lubelski ZMRP, przy współdziałaniu Katedry Mostów Politechniki Rzeszowskiej.

W sympozjum wzięło udział 130 osób - pracowników drogowej administracji rządowej i samorządowej, uczelni, instytutów, firm wykonawczych i biur projektów.

Obiady rozpoczęły się 23 października 2000 r. po południu sesja I (promocyjna), w której wystąpili przedstawiciele firm sponsorujących sympozjum.

Uroczyste otwarcie sympozjum miało miejsce 24 października 2000 r. W imieniu organizatorów, przybyłych gości powitał mgr inż. Piotr Kopycz - przewodniczący Oddziału Rzeszowsko-Lubelskiego ZMRP.

Sesji II przewodniczył prof. Kazimierz Flaga wraz z prezesem mgr inż. Zygmuntem Paterem i mgr inż. Joanną Gierobą. Prof. Kazimierz Flaga był również pierwszym referentem, wygłaszając interesujący referat pt. „Mosty. Dzieła inżynierii i sztuki”. Następnie głos zabierali kolejni referenci. Dr hab. inż. Ukasz Zobel i mgr inż. Dariusz Sabata poruszyli ważny problem temperatur i odkształceń termicznych w mostach. Dr inż. Tomasz Siwowski zaprezentował najnowsze realizacje mostowe Podkarpacia. Referat prof. Zbigniewa Maniły i mgr inż. Przemysława Jakiela dotyczył badań stalowego mostu warownego. Na zakończenie sesji mgr inż. Piotr Kopycz wprowadził słuchaczy w atmosferę lańcuckiego zamku referatem pt. „Most Zamkowy w Łańcucie”.

Po południu uczestnicy sympozjum zwiedzali Zamek w Łańcucie. Na zakończenie dnia, w Salu Balowej odbyła się miła uroczystość, w trakcie której Pan Wiesław Pomykała otrzymał z rąk przewodniczącego Związku Medal „Za wybitne osiągnięcia w polskim mostownictwie”.

Medalem został również uhonorowany Profesor Andrzej Jaromiński, który miał wziąć udział w uroczystości zbiegającej się z jego jubileuszem 70-lecia. Niestety stan zdrowia nie pozwolił Profesorowi na przyjazd do Łańcucha i uczestnictwo w sympozjum.



Umiejętność w Sali Balowej Zamku w Łańcucie uświetnił koncert muzyczny w wykonaniu zespołu kameralnego.

W środę – 23 października III sesji przewodniczył prof. Józef Gębik wraz z dyrektorem inż. Władysławem Rawskim i mgr inż. Bogusławą Siemradzką. Dr inż. Janusz Rymasz, poruszając wierny tematyzm, którą się ostatnio zajmuje, ciekawie zaprezentował historię mostu Cezara przez Ren. Wypowiedzenie problemy związane z remontem mostu przez Wisłę w Annapolis przedstawił dr inż. Tomasz Siwowski i mgr inż. Zbigniew Szepletowski. O wykorzystaniu mostów składowych w inżynierii lądowej opowiadał dr inż. Lucjan Janas. Referat dr inż. Ewy Michałek i mgr inż. Wiesława Tężyckiego dotyczył rozwoju materiałów naprężonych do konstrukcji żelbetowych. Na zakończenie III sesji odbyła się dyskusja generalna.

Most Świętokrzyski w Warszawie

W dniu 5.10.2000 r. z udziałem Prezydenta RP i Prymasa Polski został otwarty w Warszawie Most Świętokrzyski.

Na taką uroczystość przyszło warszawiaków czekać 19 lat, tj. od 1981 roku, kiedy to w listopadzie został otwarty Most Toruński. Nowy most za stałą załóżony dla Warszawy Most Syreny, o konstrukcji opartej na MS-53, wybudowany jako tymczasowy na okres paru lat, na czas remontu mostu Poniatowskiego, a potem Śląsko-Dąbrowskiego.

Potrzeba mostu w tym miejscu Warszawy okazała się tak mocna, że władze miasta, wobec nieuchronnej konieczności rozbiórki mostu Syreny po 15 latach eksploatacji, postanowiły obok istniejącego mostu wybudować nowy most.

Trasa Świętokrzyska nie jest czymś nowym na planach urbanistycznych Warszawy. Pierwsze plany budowy mostu w tym miejscu sięgają okresu międzywojennego. Możliwość zrealizowania tej trasy pojawiła się jednak dopiero wtedy, gdy duża spółka giełdowa, w zamian za tereny inwestycyjne, zgodziła się na współfinansowanie budowy mostu.

Jako współfinansowania budowy mostu przez kapitał prywatny jest pierwszym elementem „nowego”, jakie do polskiego mostownictwa wniosł Most Świętokrzyski.

Drugim elementem jest fakt, że jest to pierwszy most podwieszony nad dużą rzeką, oddany do użytku w Polsce.

Projekt mostu, wykonało wyłonione w drodze przetargu konsorcjum polskiej firmy BAKS i fińskiej MESTRA. Główny cieżka: projektu spoczywał na fińskich projektantach, weryfikatorem projektu był prof. H. Czudek. Konstrukcja jednopylonowego mostu podwieszono została narzucona już w warunkach przetargowych. O wyborze takiego a nie innego projektu do realizacji zdecydowała opinia komisji przetargowej, wsparta głosami ekspertów.

W celu zrealizowania współfinansowania budowy, Gmina Warszawa Centrum i ELEKTRIM powołały Spółkę „Trasa Świętokrzyska”, która w imieniu pełniła funkcję inwestora. Nadzór nad realizacją inwestycji powierzono wykonawcom w drodze przetargu inwestorowi zastępczemu, a mianowicie ZBM Inwestor Zastępczy Sp. z o.o. W drodze przetargu wyłoniono również wykonawcę mostu: MOSTOSTAL SA wraz z BBR Polska.

Konstrukcja mostu składa się z części podwieszonoj o długości części 180 + 140 m, belki ciągłej zespolonej o przęsłach 30 + 40 + 40 m i dwóch wiaduktów żelbetonowych najazdowych 30 i 15 m. W przekroju poprzecznym most składa się z dwóch jezdni po 7,0 m rozdzielonych pasem rozdzieliczym i dwóch chodników pieszo-rowerowych po 5,0 m – w sumie 30 m. Pylon ma wysokość 87,5 m nad poziom „0” Wisły. Most jest podwieszony na 48 linach o długościach od 51 do 171 m. Kable składają się drutów Sc 1400/1600 67 mm. Liczba drutów zmienia się od 113 do 337. Największa siła w kablach od 3194 do 9444 kN. Najcięższe kable, jakie został dostarczony na budowę na specjalnym bębnie waży 24 t. Dostawcą gorących kabli produkowanych „na wymiar” był BBR System Ltd. ze Szwajcarii. Na budowę mostu zużyto 2700 t stali 1800/1800, 350 t stali w kablach, 1610 m³ betonu klasy B50 w pylonie oraz 17 000 m³ betonu klasy B40 i B30 w płycie współpracującej i podporach.

Most jest posadowiony na palach dużych średnic 2700 i 1500 mm, o łącznej długości 4000 m. Pod pylonem wykonano 44 pale o nośności 10000 kN przy długości 32 m. Kolejnym nowym w budowie tego mostu, zresztą mocno dyskutowanym przez środowisko mostowe, było odciążenie betonu w masowych konstrukcjach podpór pomocą systemu ruz, przez które przepływała woda.

Zamknięcia sympozjum dokonał mgr inż. Piotr Kopyczk, który podziękował wszystkim uczestnikom za udział, a firmom za finansowe wsparcie imprezy.

W ten sposób dobiegł ku końcu już VII Dni Mostowe, impreza, która od początku swego istnienia miała na celu wymiarę doświadczeń naukowców, inwestorów, projektantów i wykonawców oraz integrację rzeszowskięgo i lubelskiego środowiska mostowego. W opinii uczestników sympozjum tegoroczne spotkanie w pełni sprostało tym oczekiwaniom.

Ewa Michałek, Piotr Kopyczk

Montaż mostu w części nawodnej odbywał się przez nasunięcie po podporach tymczasowych wykonanych w Wiśle, na części zakładowej (praskiej) montaż z łódź na podpory tymczasowe. Po zenontowaniu konstrukcji wykonano płytę współpracującą z oddzielnym betonowaniem grzymu. Ostatnim ważnym etapem budowy było pakwieszenie mostu i zwolnienie podpór tymczasowych.

Całość robót została wykonana w ciągu 24 miesięcy, tj. w terminie kontraktowym.

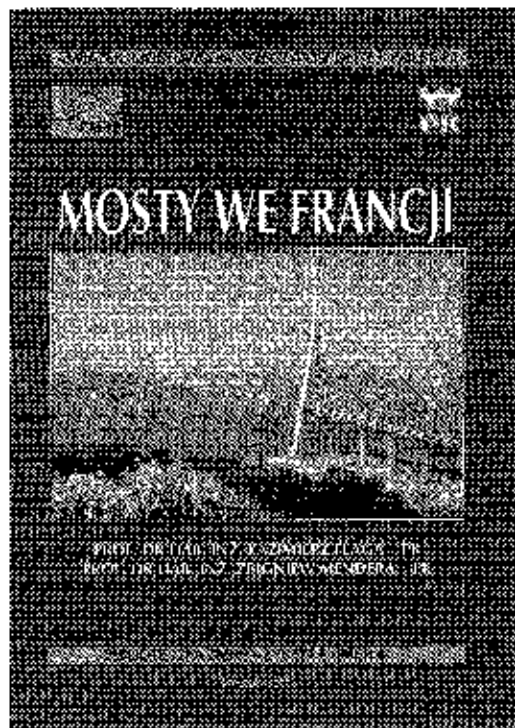
Kolorystyka mostu została oparta na naturalnym kolorze betonu pylonu, białych kablach podwieszenia i jasnoszarych ławach konstrukcji stalowej. Powstał most, który się bardzo podobaj, niżej podpisaniemu też.

Stanisław Pajekal

Zdjęcia z budowy mostu można obejrzeć na stronie: www.most.com.pl

Biblioteczka Mostowca ZMRP

Ukazał się 4 numer Biblioteczki ZMRP pt. „Mosty we Francji”. Autorami tego zeszytu są prof. dr hab. inż. Kazimierz Flaga i prof. dr hab. inż. Zbigniew Mendera z Politechniki Krakowskiej. Zeszyt liczy 59 strony plus okładkę, 79 ilustracji obiektów mostowych, ponad 30 bardziej szczegółowych opisów obiektów oraz opis mostów Sekwary w Paryżu. Zachęcamy do zapoznania się z tą ciekawą przysięgą wykładniczą.



Zebranie Zarządu w Warszawie

W dniu 23 listopada odbyło się w Warszawie kolejne posiedzenie Zarządu ZMRP. Zebranie zwołano w związku ze zbliżającym się terminem Krajowego Zebrania Delegatów. Ustalono, że kolejne KZD odbędą się w Krakowie w dniu 29 marca 2001 roku i przyjęto harmonogram koniecznych działań. Powołano Komisję Statutową do przygotowania projektów

znowu pod przewodnictwem kol. Jacka Skarżewskiego. Przyjęto zasadę, że 1 delegat na KZD będzie reprezentował 10 członków Oddziału.

Zarząd podjął uchwałę nt. wysokości składek członkowskich w roku 2001.

Na spotkaniu dyskutowano również sprawy organizowania konferencji naukowych w Polsce.

Kieleckie Przedsiębiorstwo Robót Mostowych

Kieleckie Przedsiębiorstwo Robót Mostowych w Kielcach, działające jako Spółka Akcyjna od 1 kwietnia 1992 r., jest prawnym następcą Kieleckiego Przedsiębiorstwa Robót Mostowych założonego w 1945 roku. Przedsiębiorstwo ma 5 Oddziałów na terenie kraju: w Krakowie, Sandomierzu, Skoczowie k. Cieszyńa, we Wrocławiu i jeden Oddział w Kielcach. Zatrudnia 894 osoby, w tym 114 osób z wyższym wykształceniem. Wykwalifikowana kadra zdolna jest do wszelkich realizacji z dziedziny budownictwa.

Przedsiębiorstwo było powołane do odbudowy mostów zniszczonych podczas działań wojennych, planu budowy nowych obiektów drogowych: mostów, wiaduktów, estakad. W pierwszych latach działalności zbudowano m.in.: mosty przez Wisłę w Sandomierzu i Szczuście, przez Odrę w Kolonii Popielowskiej, przez Dunajec w Nowym Targu, wiadukty i estakady w Częstochowie, Wrocławiu, Katowicach. W latach następnych mosty przez Wisłę w Aniopolu, Krakowie, Dęblinie, mosty stopni wodnych na Wiśle: „Dąbie”, „Kościuszkę”, „Smolice”, „Dwory”, mosty przez Śanę w Sieniawie, Stalowej Woli, Ruchowie, Kuryłowie i Iskaniu koło Przemysła oraz szereg wiaduktów i estakad związanych z rozwojem komunikacji drogowej w dużych miastach Polski (południowej Wznoszone również obiekty związane z realizacją największych inwestycji na terenie kraju: Centralnej Magistrali Kolejowej, linii Hutniczo-Siawiowej, Muty Katowice, obwodnic Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego, Fabryki Samochodów w Bielsku i Tyńcach, obwodnic cięspasowe Krakowa oraz autostrady Wrocław – Kalisz – Kraków.

Kieleckie Przedsiębiorstwo Robót Mostowych jako pierwsze w kraju rozpoczęło w latach pięćdziesiątych budowę obiektów mostowych z betonu wstępnie sprężonego i produkując prefabrykatów kablo- i stalobetonowych o długości do 40 m i masie do 60 t. Zbudowano również jako pierwszy w kraju most (przez Sołę w Oświęcimiu) opracowaną metodą podłużnego nasuwania sprężonej konstrukcji ustroju nośnego oraz szereg obiektów o ustrojach nośnych konstruowanych „na mokro” i sprężanych kablami.

Pod koniec 1996 roku przekazano do eksploatacji most graniczny przez Nysę Łużycką w Olszynie inwestowany z funduszu Phare oraz obiekty z przetargów międzynarodowych w Brzegach k. Kielc, estakadę na Zakopiance w Chabówce k. Rebki, realizowaną w technologii nasuwania podłużnego, most w Wóskrzemcach w rejonie Teresnola oraz szereg innych obiektów, m.in. wiadukt Drogowy Trasy Średnicowej na terenie Górnośląskiego, mostowe obiekty kolejowe w Kielcach na trasie Warszawa – Kraków, obiekty obwodnicy Jarowa. Zakończono również wiele poważnych robót remontowych mostów i wiaduktów w Krakowie, Olawie, Ścieżku, Jeleniej Górze, miastach Górnośląskiego i we Wrocławiu.

W latach 1997–1998 KPRM SA odbudowała szereg mostów zniszczonych powodzią: most graniczny przez Odrę w Chałupkach, most przez Odrę w Ścinawie, mosty w ciągu drogi nr 407 Nysa – Łącznik w miejscowościach: Rybna, Wyszów, Kambarnów, most przez rzekę Kwisę w Lubaniu.

Wyremontowano obiekty mostowe w ciągu autostrady A-4 Katowice – Kraków: obiekty nr 20 i 21 w Morawicy, wiadukty drogowe nr 19a i 19b w węźle „Zakopianka” w Krakowie. Przeprowadzono wiele remontów obiektów mostowych – w Warszawie, Sieradzu, Wolicy, Jaworznie, Biadunzicach. Zakończono obiekty nr 4 i 5 związane z realizacją Zbiornika Wodnego na rzece Skawie w Swinię Porębie k. Wadowic (technologia nasuwania podłużnego, łączna dł. konstrukcji nośnej 393 m), most graniczny zwany „południowym” przez Nysę Łużycką w Olszynie o długości 193 m, wiadukt z dojazdami w ciągu drogi Babica – Wązyce w Zabrowie oraz modernizację mostu na rzece Stary Bieł w Sadkowej

Górze (realizowane z funduszy Banku Światowego). W ciągu Trasy Kwidawskiej w Gdyni wybudowano estakadę o długości 297 m (2 × 11 przęsła × 23 m) oraz estakadę na trasie N S w Starachowicach o długości 359 m w technologii nasuwania podłużnego.

W 1999 roku Kieleckie Przedsiębiorstwo Robót Mostowych SA zakończyło budowę mostu na Odrze w ciągu Obwodnicy Południowej Opola w technologii betonowania wspornikowo-nawisowego (długość 388 m), odbudowę mostu na Dunaju w miejscowości Wąksmund, naprawę mostu przez rzekę Czarną w Polanicy, przedłużenie ulicy Piłsudskiego w Zabrze wraz z wiaduktem drogowym, remont mostu przez Odrę w Lubiążu, wiadukt nad torami PKP w ciągu ul. Słowackiego w Radomiu, dł. 435 m, remont mostu nad ul. Różycyńskiego w Jeleniej Górze.

W 2000 roku Kieleckie Przedsiębiorstwo Robót Mostowych SA zakończyło most i przejście przez Odrę w ciągu Obwodnicy Jeleniej Góry i zbliża się do zakończenia następujących obiektów: remontu mostu przez Nysę na odcieście Klodzka, remontu mostu przez Odrę w m. Mikolin k. Opola.

Obecnie realizowane są: II nitka wiaduktu w Świętochłowicach, dwa wiadukty drogowe E-1 i E-2 przez rzekę Regalicę, remont wiaduktu w ciągu ul. Ks. Popieluszczy w Warszawie, remont mostu przez rzekę Wieprz w Leżyczanach.

Zywnione są przygotowania do realizacji dużego przedsięwzięcia pod nazwą „Most Zwierzyniecki wraz z połączeniem drogowym od ul. Księcia Józefa do ul. Praskiej w Krakowie”.

Przedsiębiorstwo prowadziło również działalność eksportową. W latach 1969–1978 KPRM budowało obiekty mostowe, tj. mosty, wiadukty, estakady półmosty oraz mury oporowe w północno-zachodniej Czechosłowacji. Większość obiektów stanowiły mosty przez Łpę i fabry oraz partie regulacji rzeki z murami oporowymi i podporowymi. Otrzymały one od czeskiego inwestora ocenę budowy wzorowej. Ogółem w latach 1945–1996 Przedsiębiorstwo wybudowało ponad 100 km mostów i wiaduktów na terenie Polski i Czechosłowacji. Przez szereg lat kadra techniczna i robotnicy pracowali na budowlach w Libii i Iraku.

Przedsiębiorstwo jest wyspecjalizowane w kompleksowej budowie obiektów mostowych, prowadzeniu generalnych remontów obiektów, fundamentowaniu specjalnym na palach wbijanych oraz wieńczonych o średnicy do 1600 mm (również ukosnych), sprężaniu konstrukcji żelbetonowych i stalowych, produkcji dźwigarów mostowych żelbetonowych i sprężonych oraz pali prefabrykowanych, wyważaniu konstrukcji stalowych mostowych i przemysłowych (dźwigary, siłosy, formy stalowe), produkcji mieszanki betonowej wysokiej klasy, projektowaniu obiektów komunikacyjnych.

Przedsiębiorstwo posiada w Kielcach bazę o powierzchni 60 tys. m², z wytwórniami betonów o zdolności produkcyjnej 20 tys. m³ wyrobów rocznie. Produkują się tu różnego rodzaju prefabrykowane elementy żelbetonowe i z betonu sprężonego (klasy do B 50) sprężone splotami Ø15,5 mm, głównie dla potrzeb budownictwa mostowego. Znajdują się tu również wytwórnia konstrukcji stalowych obiektów mostowych i przemysłowych oraz form do produkcji prefabrykatów. Zakładem prefabrykacji i warsztatami mechanicznymi oraz centralnym laboratorium kieruje wyspecjalizowana kadra techniczna.

Opócz głównej bazy w Kielcach przedsiębiorstwo dysponuje bazami produkcyjnymi w Skoczowie, Sandomierzu, Krakowie i Wrocławiu.

Poza budownictwem ściśle mostowym, które stanowi 55 letnią tradycję firmy, KPRM jest przygotowane do rozpoczęcia budowy prefabrykowanych, wielopoziomowych garaży samochodowych.

Z działalności Oddziałów

Oddział Górnśląski

W dniu 19 czerwca 2000 r. zorganizowane zostało przez Oddział Górnśląski ZMRP spotkanie członków i sympatyków w siedzibie Zarządu „Drogowej Trasy Średnicowej” w Katowicach. Tematem spotkania było zapoznanie się z całoszczałtem budowy szybkiej i bezpiecznej drogi pomiędzy Katowicami i Gliwicami, zwanej „Drogową Trasą Średnicową”, a w szczególności z wieloma obiektami inżynieryjnymi, które są sytuowane na wzdłuż tej drogi. Wśród z tych obiektów jest już zrealizowanych w ciągu oddanego do użytkowania odcinka drogi, kilka jest w realizacji, inne jeszcze czekają na rozpoczęcie prac. Ogólny zakres prac i zamierzeń „Drogowej Trasy Średnicowej” przedstawił przez Zarządu mł. inż. Ireneusz Muszyński, po czym nastąpił wyjazd w teren na niektóre, najbardziej ciekawe obiekty mostowe znajdujące się w budowie. Interesującym szczegółem tej wyprawy był zrealizowany metodą Freyssisa z prefabrykowanych wież logarytmicznych cienkościennych elementów żelbetonowych. Przewodnikiem wyprawy był członek Zarządu Oddziału inż. Marek Wązowski. Po wyprawie odbyło się spotkanie koleżeńskie. Sponsorem spotkania był Zarząd „Drogowej Trasy Średnicowej” z przewodnikiem inż. Ireneuszem Muszyńskim na czele, któremu jeszcze raz składam serdeczne podziękowanie. W spotkaniu wzięło udział 35 członków i sympatyków Oddziału Górnśląskiego.

W marcu bieżącego roku przeszedł na zasłużoną emeryturę jeden z najbardziej zasłużonych badawczych w polskim mostownictwie, członek naszego Oddziału od założenia, inż. Stanisław Hendzel, długoletni wiceprezes Zarządu DROMICX-CIESZYN sp. z o.o. W czasie swojej 44,5-letniej pracy zawodowej dał się poznać jako znakomity fachowiec i organizator wielu budów obiektów inżynieryjnych. W imieniu górnśląskich mostowców serdecznie dziękuję za zawsze życzliwą współpracę i składam serdecznie życzenia szczęścia i pomyślności w życiu osobistym, mając nadzieję, że jeszcze wieloletnie spędzimy korzystając z doświadczenia Szanownego Emeryta.

Andrzej Hadzman

Oddział Małopolski

Dnia 29 listopada bieżącego roku odbyło się w siedzibie Inżyniera Rzeczypospolitej Polskiej, którego tematem była budowa Południowego Autostradowego Obwodnicy Krakowa odcinek I: ul. Kapielowa – potok Malinówka. Program spotkania obejmował zwiedzanie budowy oraz wysłuchanie następujących referatów:

– Wprowadzenie – zapoznanie uczestników z ogólną koncepcją rozwiązań konstrukcyjnych i przebiegiem dotychczas prowadzonych prac budowlanych – mgr inż. Andrzej Miłkowski, COMPLEX PROJEKT Sp. z o.o.

– Posadowienie Autostrady A-4 na gruntach słabych – mgr inż. Jerzy Wójciszewski, COMPLEX PROJEKT Sp. z o.o.

– Przegląd zaprojektowanych obiektów mostowych – mgr inż. Ireneusz Kaczmarek, EUROPONT KATOWICE Sp. z o.o. oraz mgr inż. Piotr Morgala, MSM PONTEX Sp. z o.o. Mysłowice.

W trakcie spotkania wywiązała się ożywiona dyskusja konfrontująca zaprezentowane rozwiązania z wieloletnim doświadczeniem Mostowców Małopolski. Wysoka frekwencja świadczyła o istotnie wybranym temacie spotkania.

Sponsorami spotkania były firmy: COMPLEX PROJEKT Sp. z o.o., EUROPONT KATOWICE Sp. z o.o. oraz MSM PONTEX Sp. z o.o. Mysłowice.

Grażyna Kruk



*Życzenia wszelkiej pomyślności,
wszystkim Członkom i Sympatykom
Związku Mostowców Rzeczypospolitej Polskiej,
na progę nowego Tysiąclecia, składa*

Redakcja



Redakcja: Biuletyn Informacyjny Związku Mostowców Rzeczypospolitej Polskiej

31-150 Kraków, ul. Warszawska 24, tel./fax: (11) 21 638 36-09 lub tel. 632-02-00 w. 2143

e-mail: kip@warszawa.poczta.onk.pl

Redaktor: mgr inż. Kazimierz Prowincowski

Wydawca: Fundacja PZPiB Inżynierów i Budowniczych, ul. Śmigły Rymka 14