



ZWIĄZEK MOSTOWCÓW RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

POLISH SOCIETY OF BRIDGE ENGINEERS
Collective Member of
International Association for Bridge and Structural Engineering

BIULETYN INFORMACYJNY

październik–grudzień 2005 r., nr 4 (50)

Słowo przewodniczącego ZMRP

Szanowni i Drodzy Koleżanki i Koledzy, nasi Mili Czytelnicy,

Ten numer naszego „Biuletynu” był przygotowywany z myślą, aby otrzymali go wszyscy uczestnicy tegorocznej Konferencji Krynickiej wraz z kolejnym zeszytem miesięcznika „Inżynieria i Budownictwo”. To przecież w ramach tej konferencji nasze środowisko ma jak zwykle znaczny udział i merytoryczny – specjalne sesje mostowe, i oficjalno-towarzyski – od lat już organizowane Wieczory Mostowe.

Zmieszczone tu materiały dotyczą głównie wydarzeń związanych z Wieczorem Mostowym, który w tym roku będzie w czwartek, 15 września. Informujemy więc o następujących dwóch sprawach.

W Rosnówku koło Poznania, tradycyjnie w przeddzień kolejnego (w tym roku już XV – zatem jubileusz!) seminarium „Współczesne metody wzmocnienia i przebudowy mostów”, 6 czerwca 2005 roku, obradowała Kapituła Medalu ZMRP. Przypominam (pisałem o tym krótko w poprzednim *Słowie*), że postanowiono, aby w tym roku przyznać medale czterem naszym kolegom: *Bolesławowi Kłosińskiemu* z Warszawy, *Arkadiuszowi Madajowi* z Poznania, *Janowi Piekarskiemu* z Warszawy oraz *Andrzejowi Topolewiczowi* z Gdańska. Serdecznie im gratuluję. Medale zostaną wręczone podczas Wieczoru Mostowego. W „Biuletynie” zamieszczamy krótkie noty biograficzne o wszystkich wyróżnionych tym tak cenionym w naszym środowisku medalem.

Także w Rosnówku 6 czerwca 2005 roku obradowała Kapituła Konkursu ZMRP „Dzieło Mostowe Roku”. Jest mi niezmiernie miło powiadomić, że Kapituła przyznała za rok 2004 komplet statuetek – we wszystkich trzech konkurencjach konkursu. I tak:

- „za konstrukcję mostową roku” statuetkę przyznano generalnemu wykonawcy „Mostu Milenijnego” we Wrocławiu – firmie Skanska SA, Oddział Budownictwa Mostowego w Skoczowie, a dyplomy za udział w projektowaniu i realizacji tego obiektu otrzymują koledzy: *Zygmunt Andrejas*, *Sławomir Cebo*, *Marek Jagiello*, *Tomasz Jendernal*, *Rolf Meichtry*, *Krzysztof Michałowski*, *Jan Piekarski*, *Jacek Pysz*, *Krzysztof Rogowski* i *Piotr Wanecki*,

- „za rehabilitację konstrukcji mostowej” statuetkę przyznano generalnemu inwestorowi odnowy i modernizacji „Mostu św. Rocha” w Poznaniu – Zarządowi Dróg Miejskich w Poznaniu, a dyplomy za udział w projektowaniu i realizacji tego przedsięwzięcia otrzymują koledzy: *Kazimierz Chudziński*, *Marek Jusik*, *Wojciech Siewert*, *Stanisław Sipiński*, *Jacek Szukała*, *Andrzej Urbaniak*, *Andrzej Wechta* i *Witold Wołowicki*,

- „za wdrożenie nowych technologii realizacji, nowych rozwiązań konstrukcyjnych oraz nowych rozwiązań elementów wyposażenia mostów” statuetkę przyznano firmie „Montostal” Sp. z o. o. w Szczecinie za „Most przez Dziwnę w Szczecinie”, a za udział we wdrożeniu nowej technologii realizacji dyplomy otrzymują koledzy: *Marek Cichowski*, *Janusz Gąsior*, *Stanisław Kamiński*, *Jacek Krawczyk*, *Tomasz Kusznierewicz* i *Krzysztof Topolewicz*.

Wszystkim nagrodzonym firmom i wyróżnionym osobom składam gorące gratulacje. Statuetki i dyplomy zostaną wręczone podczas wrześniowego Wieczoru Mostowego w Krynicy. Relację z tego Wieczoru zamieścimy w następnym numerze „Biuletynu”, już przyszłorocznym. Postaramy się także wydrukować w nim informacje o nagrodzonych obiektach.

Ponadto polecam do przeczytania krótki tekst *Karola Morgena*, zaczerpnięty z czasopisma „Beton-und Stahlbetonbau” i przetłumaczony przez kolegę *Krzysztofa Germaniuka*. Wart jest ten tekst głębszej refleksji. Zachęcam do niej. Może coś uda się nam zmienić.

Gdy ten „Biuletyn” dotrze do Szanownych Czytelników, będzie już jesień – najpierw ta złota, polska (oby rzeczywiście tak było!), a następnie – pewno dżdżysta i wietrzna. Niech jesienny nastrój nie będzie jednak nastrojem smutku, ale pogodnej i spokojnej nadziei na dobry dzień dzisiejszy i jeszcze lepsze jutro. Mostowcy muszą być zawsze optymistami, wbrew wszelkim zewnętrznym i wewnętrznym trudnościom i zawirowaniom, krajowym i światowym. Naszym powołaniem jest budowanie mostów – i w tym dosłownym i w tym przenośnym znaczeniu tego słowa. To wymaga z naszej strony pogody ducha i uśmiechu. Bądźmy więc tacy!

Wojciech Radomski

Laureaci Medalu ZPRP w roku 2005



● **Bolesław Kłosiński.** Urodził się 21 czerwca 1938 r. w Warszawie. W 1955 r. ukończył I Liceum im. M. Kopernika w Łodzi, a w r. 1961 studia na Wydziale Inżynierii Budowlanej Politechniki Warszawskiej w specjalności „mosty i budowle podziemne”. Przez dwa lata pracował w Katedrze Budowy Mostów Politechniki Warszawskiej, a od grudnia 1962 jest pracownikiem Instytutu Badawczego Dróg i Mostów (do r. 1973 COBiRTD), w Zakładach Mostów, Fundamentowania i Geotechniki, od r. 1967 jako adiunkt.

Uczestniczył i kierował realizacją oraz wdrażaniem w praktyce wielu prac badawczych Instytutu z dziedziny budowy mostów i fundamentowania oraz badań gruntów, m.in. w realizacji pionierskich konstrukcji podpór mostowych, opracowaniu projektów, nadzorach budowy i badaniach wielu budowli (mosty, wieżowce, tunele komunikacyjne, głębokie podziemia, konstrukcje przemysłowe). Uczestniczył w opracowaniach norm i przepisów, m.in. projektowania oraz wykonywania pali wielkośrednicowych, ścian szczelinowych, mikropali, drogowych robót ziemnych, badań podłoża obiektów drogowych i mostowych, wzmocnienia podłoża, stosowania geosyntetyków, polskich wersji norm europejskich dotyczących fundamentowania. Pracuje w Komitecie Technicznym PKN nr 254 „Geotechnika” (wiceprzewodniczący od 2003 r.), w Komisjach CEN TC 250/TC 7 „Geotechnical design” i TC 288 „Execution of special geotechnical work” oraz w Grupach Roboczych CEN (od 1997 r.). Uzyskał stopień naukowy doktora nauk technicznych za pracę „Wzmocnianie fundamentów budowli mikropalami”.

Doktor inż. *B. Kłosiński* brał także udział w opracowaniu i konsultowaniu licznych projektów konstrukcji inżynierskich, mostów oraz różnego rodzaju fundamentów, wykonywaniu ekspertyz, a także w nadzorowaniu robót, wdrażaniu nowych technologii i badaniach. Kierował i bezpośrednio uczestniczył m. in. w:

– pracach badawczych i rozwojowych, które wprowadziły do krajowego budownictwa nowoczesne metody fundamentowania, zwłaszcza pale wielkośrednicowe, co pozwoliło przelamać tradycję posadawiania na kesonach podpór mostów przez duże rzeki, zwłaszcza przez Wisłę; prace te

wyróżniono w roku 1970 nagrodą państwową zespołową II stopnia,

– popularyzacji nowoczesnych metod fundamentowania głębokiego, wzmocnienia podłoża i zabezpieczania głębokich wykopów – pracach badawczych, opracowaniu norm lub wytycznych, szkoleniach, wdrażaniu i nadzorach budów m.in. pali wielkośrednicowych, ścian szczelinowych, mikropali, kotew gruntowych, konsolidacji dynamicznej.

Doktor inż. *B. Kłosiński* projektował lub konsultował posadowienie kilku warszawskich wieżowców, wśród nich WTT (DAEWO) i RONDO (RONDO ONZ).

Odbył staże zawodowe, naukowe i szkoleniowe w Wielkiej Brytanii, USA, RFN, NRD, Czechosłowacji, na Węgrzech. Brał udział w opracowaniach projektów międzynarodowych, np. części geotechnicznej wydawnictwa Europejskiego Instytutu Badawczego Kolejnictwa ERRI „Bridge Ends – Embankment-structure transition” (1998 – 1999) oraz międzynarodowej sieci „Geotechnet” (2001 – 2005).

Posiada uprawnienia budowlane do projektowania i kierowania robotami w specjalności konstrukcyjno-budowlanej oraz obiektów mostowych; jest rzeczoznawcą budowlanym w specjalności konstrukcyjno-budowlanej (CRRB nr 153/01/R), rzeczoznawcą SITK w specjalności geotechnika oraz fundamenty mostów (1980), rzeczoznawcą PZITB w specjalnościach geotechnika i fundamentowanie (1991); uzyskał I i II stopień specjalizacji zawodowej w dziedzinie budownictwa i inżynierii lądowej ze specjalnością „konstrukcje inżynierskie i specjalne” (1985, 1989). Posiada certyfikat Polskiego Komitetu Geotechniki (2001). Od 1982 jest tłumaczem tekstów technicznych NOT (język angielski i rosyjski).

Doświadczenia zawodowe przekazywał będąc wykładowcą studiów podyplomowych, kursów i szkoleń zawodowych dla inżynierów mostowych i budowlanych oraz geologów. W latach 1979 – 2000 był redaktorem działu „Geotechnika” oraz inicjatorem „zeszytów geotechnicznych” w miesięczniku PZITB „Inżynieria i Budownictwo”. Jego dorobek obejmuje m. in. współautorstwo monografii „Pale i fundamenty palowe” (Arkady, 1976), podręcznika „Ocena uszkodzeń i odtwarzanie przejezdności dróg zniszczonych przez działanie celowe” (GDDP, 1995), kierowanie opracowaniem „Instrukcji badań podłoża gruntowego budowli drogowych i mostowych” (GDDP, 1998) i „Wytycznych wzmocnienia podłoża gruntowego w budownictwie drogowym” (GDDP, 2002) oraz około 300 publikacji prac badawczych, technicznych i popularyzacyjnych, a także opracowania i nowelizacje norm, przepisów, wytycznych technicznych oraz patenty.

Działa w organizacjach technicznych: Polskim Komitecie Geotechniki od 1970 (członek Zarządu Głównego przez 2 kadencje), Międzynarodowym Stowarzyszeniu Mechaniki Gruntów i Geotechniki (od

1977), Sekcji Geotechniki KILiW PAN (do 2003). Od 1975 działał w Sekcji Głównej Techniki Mostowej, a od 1992 w Związku Mostowców RP (1997 – 2004 członek Zarządu, 2001 – 2004 redaktor „Biuletynu” ZMRP).

Za osiągnięcia zawodowe otrzymał odznaczenia państwowe, resortowe i NOT, m. in. nagrodę państwową zespołową II stopnia (1970), Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski (1987), Złotą Odznakę „Zasłużony dla Budownictwa i PMB” (1988), Złotą Odznakę Honorową NOT (1989).

Doktor inż. *Bolesław Kłosiński* jest wybitnym znawcą geotechniki i fundamentowania, specjalistą, z którego wiedzy i doświadczenia korzystają projektanci i budowniczy mostów i wielkich budowli.



● **Arkadiusz Madaj.** Urodził się 5 stycznia 1954 roku w Puszczykowie koło Poznania. Po ukończeniu liceum ogólnokształcącego odbył studia na Wydziale Budownictwa Lądowego Politechniki Poznańskiej, które ukończył w roku 1978 uzyskując tytuł magistra inżyniera budownictwa w specjalności mosty i budowle podziemne. W roku 1987 uzyskał stopień naukowy doktora nauk technicznych (Politechnika Poznańska, promotor prof. dr hab. inż. *Witold Wolowski*). Bezpośrednio po studiach podjął pracę w Zakładzie Budowy Mostów Instytutu Inżynierii Lądowej Politechniki Poznańskiej, początkowo na etacie konstruktora, a od roku 1979 na etacie naukowo-dydaktycznym: kolejno asystenta, starszego asystenta i adiunkta. W latach 1997 – 2001 pracował w Poznańskim Biurze Projektów Dróg i Mostów na stanowisku starszego projektanta – konsultanta ds. mostów. Obecnie jest konsultantem kilku biur projektów z terenu Poznania zajmujących się projektowaniem mostów. Od założenia Związku Mostowców RP do roku 2004 był sekretarzem Oddziału Wielkopolskiego ZMRP, a od roku 2004 jest jego przewodniczącym. W poprzednich kadencjach był i obecnie jest członkiem Zarządu Krajowego ZMRP oraz członkiem Sądu Koleżeńskiego. Przez dwie kadencje był członkiem komisji rewizyjnej Zarządu Krajowego ZMRP. W Wielkopolskiej Okręgowej Izbie Inżynierów Budownictwa pracuje w Komisji ds. szkoleń. Współorganizował jako sekretarz organiza-

cyjni i naukowy wszystkie piętnaście ogólnopolskich konferencji „Współczesne metody wzmocnienia i przebudowy mostów”. Brał również aktywny udział w organizowaniu innych konferencji, których organizatorem lub współorganizatorem był Instytut Inżynierii Ładowej Politechniki Poznańskiej. Jest zaangażowany w szkoleniach organizowanych przez zarządy dróg i biura projektów, dotyczących zagadnień projektowania i utrzymania mostów.

Odnaczony Srebrnym Krzyżem Zasługi, nagradzany przez ministra edukacji narodowej, ministra infrastruktury oraz rektora Politechniki Poznańskiej.

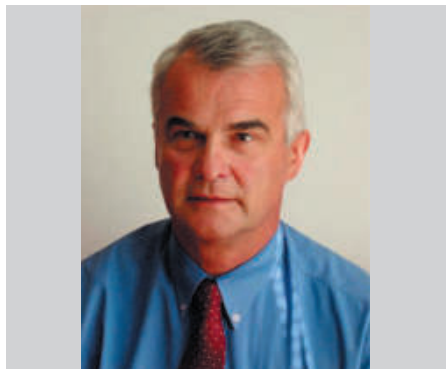
Zainteresowania naukowe dr. inż. A. Madaja koncentrują się na stalowo-betonowych konstrukcjach zespolonych, konstrukcjach podatnych z blach z falistych oraz zagadnieniach związanych z utrzymaniem i trwałością obiektów inżynierskich. Jest współautorem kilku monografii i podręczników z zakresu mostownictwa, m. in. wydanych przez WKiŁ książek: „Budowa i utrzymanie mostów” (dwa wydania), „Mosty betonowe” (dwa wydania), „Podstawy projektowania budowli mostowych”. Jest też współautorem książki „Mostowe konstrukcje zespolone” oraz autorem bądź współautorem ponad osiemdziesięciu publikacji naukowych i popularnonaukowych z zakresu mostownictwa i teorii konstrukcji inżynierskich.

W ostatnich latach zajmuje się wdrażaniem do szerokiego stosowania w budownictwie komunikacyjnym konstrukcji podatnych z blach falistych. Sprawował m.in. nadzór naukowy nad pierwszym zastosowaniem w Polsce konstrukcji podatnych z blach falistych o dużej rozpiętości jako wiaduktu kolejowego. W tej dziedzinie prowadzi również badania nad zastosowaniem konstrukcji podatnych do wzmocnienia obiektów inżynierskich. Prace z tego zakresu były prezentowane wielokrotnie na międzynarodowej konferencji TRB w Waszyngtonie.

W Politechnice Poznańskiej prowadzi m.in. wykłady na temat mostów stalowych, utrzymania mostów oraz podstaw mostownictwa. Jest promotorem kilkunastu prac dyplomowych z dziedziny mostownictwa.

Brał m.in. udział w opracowaniu projektu wstępnego autostrady A2 od Wrześni do Świecka, projektów obiektów inżynierskich autostrady A2 na odcinku obwodnicy Poznania oraz wiaduktów na odcinku Nowy Tomyśl – Świecko. Współuczestniczył jako konsultant naukowy i współautor kilku projektów obiektów inżynierskich, w tym m. in. projektu mostu przez Odrę w m. Miłsko, o jednym z najdłuższych w Polsce prześle zespolonym stalowo-betonowym (123 m). Brał udział w opracowaniu koncepcji pierwszego w Poznaniu obiektu o konstrukcji podwieszanej (wiadukt Obornicki). Jest autorem bądź współautorem kilkudziesięciu ekspertyz budowlanych inżynierskich, w tym badań wiaduktu Dworcowego w Poznaniu, których celem było zachowanie fragmentów zabytkowego obiektu i przystosowanie go do nowych warunków eksploatacji. Pełnił nadzór nad sprzężaniem mostu św.

Rocha w Poznaniu. Brał udział w licznych badaniach obiektów inżynierskich, w tym m.in. na CMK w celu ich przystosowania do ruchu pociągów z prędkością przekraczającą 200 km/h.



● **Jan Piekarski.** Urodził się 11 stycznia 1953 roku w Warszawie, mieście z którym jego rodzina jest związana od pokoleń. Maturę w żoliborskim Liceum Ogólnokształcącym nr 41 im. *Joachima Lelewela* uzyskał w roku 1971. W tym samym roku rozpoczął studia na Wydziale Inżynierii Ładowej Politechniki Warszawskiej. Na trzecim roku studiów wybrał specjalność mosty i budowle podziemne, a w roku 1976 obronił pracę magisterską „Projektowanie mostowych zespolonych belek ciągłych z uwzględnieniem wpływu odkształcalności łączników zespolenia”, napisaną pod kierunkiem prof. dr hab. inż. *Henryka Czudka*.

Po zakończeniu studiów rozpoczął pracę w warszawskiej Dyrekcji Budowy Tras Komunikacyjnych (DBTK) przy opracowywaniu ciekawego, lecz nigdy nie zrealizowanego projektu bezkolizyjnego przedłużenia Trasy Łazienkowskiej od Pomnika Lotnika do Alei Jerozolimskich.

Po odbyciu służby wojskowej (wraz z praktyką w budownictwie wojskowym) rozpoczął pracę w Warszawskim Przedsiębiorstwie Konstrukcji Stalowych i Urządzeń Przemysłowych Mostostal (później przekształconym w Mostostal Warszawa SA). Jednym z pierwszych zadań realizowanych w tym przedsiębiorstwie była budowa kilku kładek dla pieszych nad ulicą Czerniakowską w Warszawie. W roku 1978 został członkiem zespołu kierowanego przez mgr. inż. *Jerzego Bogaczyka*, przygotowującego projekt organizacji i technologii montażu mostu Grota-Roweckiego przez Wisłę w Warszawie, a następnie wraz z pierwszymi brygadami Mostostalu rozpoczął pracę na jego budowie.

W latach osiemdziesiątych, w ramach działalności eksportowej Mostostalu, pracował w RFN i Berlinie Zachodnim, przede wszystkim na budowach wielkich elektrowni, a w roku 1985 kierował także robotami montażowymi przy budowie łukowego mostu kolejowego w pobliżu Lubeki. Pracę w Niemczech zakończył w roku 1987, a od roku 1989 jako pełnomocnik Zarządu Mostostal Warszawa SA kierował pracami przedstawicielstwa tej firmy

w Szwajcarii budując obiekty przemysłowe i ochrony środowiska.

Po powrocie do Polski w roku 1993 rozpoczął organizowanie polskiego oddziału szwajcarskiej firmy inżynierskiej BBR, a po rejestracji spółki z ograniczoną odpowiedzialnością BBR Polska objął funkcje jej dyrektora i prezesa Zarządu, które sprawuje do dziś. Pod jego kierownictwem firma brała udział w realizacji wielu znaczących obiektów mostowych w Polsce, cechujących się innowacyjnymi rozwiązaniami technicznymi i nowoczesnymi technologiami budowy, wdrażanymi we współpracy z wiodącymi polskimi przedsiębiorstwami. Spośród 10 obiektów mostowych wyróżnionych przez ZMRP tytułem „Dzieło mostowe roku” (przedstawionych w albumie pod tym tytułem wydanym w roku 2003) aż 7 zbudowano ze znaczącym udziałem BBR. Dwukrotnie (za mosty Świętokrzyski w Warszawie i Zwierzyniecki w Krakowie) ZMRP przyznał BBR, w uznaniu wkładu pracy, dyplom honorowy.

Za ważne osiągnięcia firmy kierowanej przez Laureata można uznać między innymi upowszechnienie metody wzmocnienia mostów zewnętrznymi kablami sprężającymi (pierwsza realizacja w Jaworzu – most przez Wisłok), metody nasuwania podłużnego zarówno mostów betonowych (mosty w Świnnej Porębie i Chabówce), jak też stalowych (mosty w Wyszogrodzie, Świętokrzyski i Siekierski w Warszawie i wiele innych), pełne wdrożenie technologii betonowania nawisowego segmentów (mosty przez Odrę w Opolu i Krzyżanowicach oraz rekordowej długości prześło mostu Zwierzynieckiego przez Wisłę w Krakowie) czy też technologii olinowania dużych mostów podwieszonych – Świętokrzyskiego i Siekierskiego w Warszawie.

Najnowszym osiągnięciem jest wybudowany w formule DB (Design & Build – „zaprojektuj i zbuduj”) most Milenijny przez Odrę we Wrocławiu, gdzie firma BBR Polska była odpowiedzialna za kompletny projekt obiektu i technologię jego budowy oraz dostawę i montaż lin podwieszających, kabli sprężających, łożysk i urządzeń dylatacyjnych.

Poza organizowaniem i kierowaniem pracami BBR Polska w zakresie projektowania, wdrażania nowych technologii i wykonywania specjalistycznych prac inżynierskich na budowach, mgr inż. *Jan Piekarski* prowadzi działalność promującą nowoczesną inżynierię w środowisku inwestorów, projektantów i wykonawców, a także przyszłych inżynierów, prowadząc gościnnie zajęcia ze studentami wielu Politechnik w Polsce.

Opublikował ponad 20 artykułów w pismach branżowych, głównie w „Inżynierii i Budownictwie”. Jest też autorem lub współautorem szeregu referatów wygłoszonych na konferencjach naukowo-technicznych.

Jest członkiem ZMRP oraz polskiej grupy *fib* (fédération internationale du béton). Od niedawna reprezentuje Polskę w komisji roboczej C-9 *fib* „Reinforcing and prestressing materials and systems” (Materiały i systemy do zbrojenia i sprzężania).



• **Andrzej Topolewicz.** Urodził się 18 sierpnia 1932 roku w Wilnie. Maturę otrzymał w 1950 roku w Sopocie. W 1950 roku rozpoczął studia na Wydziale Inżynierii Lądowej i Wodnej Politechniki Gdańskiej. W 1954 roku uzyskał dyplom inżyniera, a w 1956 roku dyplom magistra inżyniera budownictwa lądowego w specjalności mosty.

2 maja 1955 roku rozpoczął pracę w Centralnym Biurze Studiów i Projektów Kolejowych, Oddział w Gdańsku, które po połączeniu z Biurem Studiów i Projektów Transportu Drogowego i Lotniczego oraz kilku reorganizacjach zostało w 1991 roku sprywatyzowane i przekształciło się w Transprojekt Gdański sp. z o. o. W 1958 roku został kierownikiem zespołu projektowego, a w latach od 1977 do 1982 był kierownikiem pracowni mostowej. W latach od 1982 do 1986 był kierownikiem kontraktu Biura Projektów i Polservice'u w Algierii. Po kontrakcie powrócił do biura na stanowisko kierow-

nika zespołu projektowego. Obecnie jest zatrudniony jako doradca dyrektora.

W latach 1967 – 1971 projektował obiekty mostowe w Czechosłowacji. Odbił trzykrotnie staże we Francji i raz w Belgii. Dotyczyły one problematyki mostów sprężonych, mostów autostradowych, gruntu zbrojonego i dużych obiektów inżynierskich.

Pracując jako projektant i kierownik zespołu mgr inż. *Andrzej Topolewicz* zaprojektował ponad sto pięćdziesiąt obiektów mostowych. Z zasługujących na uwagę należy wymienić:

- most łukowy systemu Nielsena o rozpiętości 52,0 m (wspólnie z inż. *S. Filipiukiem*),

- prześło mostu kolejowego przez Skawę w Wadowicach o rozpiętości 41,4 m,

- most przez Jar Brzeźnicy w Płocku, długości 173 m,

- most przez rzekę Wisłok, długości 55,0 m,

- 38 obiektów mostowych na przebudowywanej sieci drogowej koło Elektrowni Bełchatów,

- most przez zalew Łaby koło Szpindlerowego Młyna (Czechosłowacja), długości 118 m,

- wiadukty na węźle Północnym obejścia Zielonej Góry,

- most przez Odrę w Cigacicach (zrealizowany w innej wersji konstrukcji nośnej, projekt inż. *S. Filipiuka*),

- 10 mostów i wiaduktów w ciągu TAPP (obecnie autostrada A1),

- wzmocnienie 6 mostów w ciągu autostrady A4, odcinek Legnica – Wrocław,

- projekt i stały nadzór autorski na budowie mostu przez Odrę w Rogowie Opol-

skim w ciągu autostrady A4; długość mostu 421 m, rozpiętość przęsła nurtowego 92,0 m,

- projekt mostu przez Odrę Wschodnią w ciągu A6; rozpiętość przęsła nurtowego 99,0 m,

- projekt remontu mostu przez Wisłę we Włocławku, długości 754 m,

- projekt i stały nadzór autorski na budowie 34 obiektów w ciągu autostrady A4, odcinek Wrocław – Przylesie, w tym rozszerzenie projektu typowego belki „kujan” na rozpiętości zmienne co 0,5 m,

- materiały przetargowe do modernizacji drogi krajowej nr 7, na odcinku Gdańsk – Jazowa, w tym projekty 10 nowych obiektów mostowych i remont ze wzmocnieniem przez sprężenie kablami zewnętrznymi mostu przez Nogat, długości 191 m.

Oprócz projektowania pełnił nadzory inwestorskie na budowie obiektów współfinansowanych przez PHARE i Bank Światowy. Są to:

- budowa mostu w Elblągu; długość mostu 440 m, dróg dojazdowych 2300 m (Project Manager),

- rehabilitacja i wzmocnienie nawierzchni dróg krajowych nr 5, 10 i 25 na odcinku Bydgoszcz – Stryszek – Białe Błota; długość 13,6 km (Inżynier Rezydent).

Napisał kilkanaście artykułów do miesięczników „Inżynieria i Budownictwo” i „Drogownictwo” oraz wiele referatów na konferencje krajowe i dwa na konferencje międzynarodowe.

30 kwietnia 2005 roku minęło 50 lat pracy zawodowej mgr. inż. *Andrzeja Topolewicza*.

Budowniczość mostów czy „code-checker”-owie?

Budownictwo mostowe jako królewska gałąź inżynierii budowlanej wywierała zawsze wielkie wrażenie, zarówno na inżynierach, jak i na interesujących się budownictwem laikach. Wiele śmiałych konstrukcji mostowych na całym świecie stanowi przykłady wielkiej sztuki budowlanej.

Niedawno pewien holenderski kolega opowiedział nam, że w tamtejszych biurach projektów ukształtowały się dwie grupy inżynierów. Jedną, którą można nazwać twórczymi projektantami i drugą, którą należałoby określić mianem „code-checker”-ów (sprawdzających zgodność z normami). Druga grupa przekopuje się mozolnie przez rosnącą górę norm, normatywów, zaleceń i innych przepisów, aby sprawdzić zgodność przyjętych rozwiązań z normami. To nie jest najlepsza droga.

Największy postęp w budownictwie mostowym w Niemczech przypadł na czasy, gdy liczba przepisów była znacznie mniejsza niż obecnie. Niepowodzenia w dziedzinie budownictwa, szczególnie wywołane przekroczeniem wytrzymałości eksploatacyjnej obiektów, są wyolbrzymiane. To powoduje, że sztuka inżynierska jest coraz bardziej ograniczana i krępowana przez regulacje prawne. Pozostaje mieć nadzieję, że nowe europejskie przepisy, szczególnie normy i specyfikacje dadzą nowe impulsy do dalszego rozwoju

budownictwa mostowego. Przepisy powinny być tworzone w ten sposób, by nie kładły tamy rozwojowi budownictwa, ale by zezwalały na jego dalszy uporządkowany rozwój.

Jakość i trwałość budowli inżynierskich nie jest zależna wyłącznie od przepisów dotyczących ich wymiarowania i kształtowania. Tak samo ważne są: dobrze przemyślana koncepcja, dobrej jakości projekt, perfekcyjne wykonanie obiektu, niezależna weryfikacja i nadzór, a także bieżące utrzymanie każdej budowli. To oczywiście brzmi banalnie, oznacza jednak odpowiednie wynagrodzenie inżynierów, dobre ceny robót budowlanych dla przedsiębiorców oraz inwestora zatrudniającego odpowiednio liczny i kompetentny personel. Nie wszyscy biorący udział w procesie budowlanym to rozumieją. Nie jest to także zgodne z marzeniami polityków o regionalizacji. Dlatego też my inżynierowie powinniśmy włożyć wiele wysiłku w wyjaśnianie naszego punktu widzenia przy wszelkich nadarżających się okazjach.

Tłumaczył *Krzysztof Germaniuk*

Źródło: Tekst *Karla Morgena* z „Beton- und Stahlbetonbau”, zeszyt 4, 2003.

Redakcja „Biuletynu Informacyjnego Związku Mostowców Rzeczypospolitej Polskiej”

03-301 Warszawa, ul. Jagiellońska 80, tel. (0-22) 675-43-75, fax (0-22) 811-17-92; e-mail: biuletyn@zmrp.pl, www.zmrp.pl

Redaktor: mgr inż. Piotr Rychlewski, współpraca: mgr inż. Beata Gajewska

Wydawca: Fundacja PZITB Inżynieria i Budownictwo, 00-050 Warszawa, ul. Świętokrzyska 14