



# ZWIĄZEK MOSTOWCÓW RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

POLISH SOCIETY OF BRIDGE ENGINEERS

Collective Member of  
International Association for Bridge and Structural Engineering

## BIULETYN INFORMACYJNY

lipiec–październik 2008 r., nr 3 (61)

### Słowo przewodniczącego ZMRP

*Szanowni i Drodzy Koleżanki i Koledzy,*

Kolejne nasze spotkanie na łamach „Biuletynu” chciałbym przede wszystkim poświęcić „wieczorowi mostowemu”, który tradycyjnie odbywa się w ramach Konferencji Naukowej w Krynicy. Tradycja ta trwa już dziesiątki lat, a spotkania cieszą się dużym zainteresowaniem nie tylko środowiska mostowego, ale wszystkich uczestników konferencji. Dzięki temu osiągnięcia mostowe są znane szerszemu środowisku.

Najważniejszymi wydarzeniami „wieczoru” od wielu już lat jest ogłoszenie wyników prestiżowych konkursów Związku Mostowców RP. Ten rok był bardzo obfity, co świadczy o tym, że najważniejsze cele powstania i działalności Związku, jakimi są działanie na rzecz podnoszenia poziomu polskiego mostownictwa oraz pokazywanie „ludzi dobrej roboty”, znajduje odzwierciedlenie w rzeczywistości. Szczegółowa prezentacja wszystkich laureatów – osób i firm – będzie podana w następnym „Biuletynie”. Przygotuje ją sekretarz Związku, kolega *Wojciech Średniawa*. Tutaj tylko podam, że Statuetki w Konkursie „Dzieło mostowe roku” otrzymały następujące firmy: INTOP Tarnobrzeg, TRANSPROJEKT Gdańsk oraz TRANSPROJEKT Warszawa. Były to jednocześnie firmy sponsorujące „wieczór mostowy” – za co jeszcze raz serdecznie dziękuję.

Warto jednak wspomnieć, że laureatem nie jest łatwo zostać. Kapituła przyznająca to wyróżnienie, pracująca od początku pod przewodnictwem kolegi prof. *Witolda Wołowickiego* z Politechniki Poznańskiej, postawiła wysokie wymagania. Trzeba uzyskać średnią co najmniej pięć punktów na sześć możliwych, aby być laureatem. Już zdarzało się tak, że dana budowa uzyskiwała nagrody w innych konkursach, a nie znalazła wystarczającego uznania w oczach Kapituły. Dlatego też aż trzech laureatów świadczy o wzroście poziomu polskiego mostownictwa.

Druga refleksja, która się nasuwa wynika z przeglądu zrealizowanych obiektów, które były projektowane przez TRANSPROJEKT Gdańsk. Nie ustępują one rozwiązaniom stosowanym w krajach znanych od lat z wysokiego poziomu techniki i technologii. To co daje się wyraźnie zauważyć, to zdecydowanie większa dbałość o walory estetyczne obiektów; widać, że konferencje „Estetyka mostów”, organizowane przez Zespół kolegi prof. *Wojciecha Radomskiego* z Politechniki Warszawskiej, przynoszą pozytywne zni-

wo. Piszę o tym przy okazji prezentacji TRANSPROJEKTU Gdańsk, ale dotyczy to całego środowiska projektantów obiektów mostowych.

Laureatami Medalu „Za wybitne osiągnięcia w polskim mostownictwie” zostali koleżanka *Ewa Kordek* (pierwsza kobieta laureatka konkursu) oraz koledzy *Wojciech Krzewina* i *Andrzej Radoszewski*. Trzeba nadmienić, że od początku konkursu „Dzieło mostowe roku” statuetki wykonuje prof. *Stefan Dousa*, artysta rzeźbiarz z Politechniki Krakowskiej – od początku autor medali. Warto dodać, że są to dzieła wykonywane każdorazowo indywidualnie.

Po raz pierwszy zostały wręczone nagrody im. prof. *Mieczysława Rybaka*. Laureatami zostali koledzy *Piotr Olaszek* i *Krzysztof Wąchal-ski*. Jednak najwięcej wzruszeń w tej części „wieczoru” dostarczył młodszy syn Profesora – *Rafał*, naświetlając „prywatną” sylwetkę Profesora, podając wiele wątków z Jego jakże bogatego w wydarzenia życia oraz uwarunkowań z lat dziecięcych, wojennych i powojennych, które uzupełniają znany powszechnie – bardzo przecież bogaty dorobek naukowy i zawodowy. Panie *Rafale*, dziękujemy za udział w spotkaniu i dostarczenie nam pozytywnych wzruszeń.

Po wręczeniu nagród w strony Azji południowo-wschodniej przeniósł uczestników wieczoru kolega prof. *Kazimierz Flaga*, prezentując wielowątkowe spostrzeżenia ze zorganizowanej przez siebie wyprawy mostowej w tamte strony świata oraz ilustrując bogato fotografiami wielu ciekawych obiektów nie tylko mostowych oraz scen z życia tubylców i turystów.

Na koniec chciałbym jeszcze raz zaawizować przyszlóroczną konferencję „Zespolone konstrukcje mostowe”, która odbędzie się w Krakowie 13 ÷ 15 maja. Robię to tylko dlatego, że jest ona związana z Jubileuszem 70-lecia prof. *Kazimierza Flagi*. Organizatorzy serdecznie zapraszają, licząc na liczny udział członków ZMRP. Poza tym zeszyt 1-2/2009 „Inżynierii i Budownictwa” będzie poświęcony Jubileuszowi dwóch wybitnych mostowców: prof. *Kazimierzowi Fladze* oraz niestrudzonemu budowniczemu mostów *Zygmuntowi Paterowi* – w jednej osobie dyrektorowi i prezesowi Zarządu firmy „Mosty-Łódź”. Zachęcam ponownie do przygotowania artykułów i przypominam, że termin ich przesyłania do Redakcji upływa 30. października 2008 roku.

*Kazimierz Furtak*

## Most Fordoński im. *Rudolfa Modrzejewskiego*



Przewodniczący ZMRP w swoim „Słowie” w „Biuletynie Informacyjnym” nr 2 (60) z 2008 r. zapowiedział, że będzie informacja z uroczystości nadania mostowi przez Wisłę w Fordonie imienia *Rudolfa Modrzejewskiego*.

Te uroczystości odbyły się 15-16 maja 2008 r. Historia tego wydarzenia rozpoczęła się w 2006 r. od starań Rady Polskich Inżynierów w Ameryce o nazwanie mostu im. *Rudolfa Modrzejewskiego* na Wiśle w Polsce. Początkowo proponowano, żeby był to projektowany most w Toruniu. Propozycja nie uzyskała akceptacji władz Torunia. W 2007 roku na konferencji naukowo-technicznej „Awarie budowlane” w Międzyzdrojach spotkało się grono mostowców, którzy analizowali podjętą inicjatywę. Nie wypracowano jednak jednoznacznego poglądu. W gronie rozmówców znajdowali się bydgoszczanie *Adam Podhorecki* i *Marek Gotowski*. Zasłyszane opinie przekazali po powrocie do Bydgoszczy na zebraniu Zarządu Oddziału Pomorsko-Kujawskiego ZMRP. W tym czasie prof. *Andrzej S. Nowak* z *Ryszardem Ciskowskim* (bydgoszczaninem) nawiązali kontakt z Towarzystwem Miłośników Miasta Bydgoszczy w sprawie uhonorowania *Rudolfa Modrzejewskiego*, a w lipcu 2007 roku zawiązany został roboczy zespół organizacyjny przedsięwzięcia w składzie: prof. *Andrzej S. Nowak* – Rada Polskich Inżynierów w Ameryce Północnej, prezes *Jerzy Derenda* – Towarzystwo Miłośników Miasta Bydgoszczy, prof. *Adam Podhorecki* – Uniwersytet Techniczno-Przyrodniczy i ZMRP Bydgoszcz, prezes *Marek Gotowski* – Firma



„Gotowski” i ZMRP Bydgoszcz, przewodniczący *Jan Siuda* – Oddział Pomorsko-Kujawski ZMRP.

Początkowo Zespół myślał tylko o uroczystości nadania imienia mostowi w Fordonie. Z uwagi na lokalizację mostu na terenie dwóch gmin trzeba było przygotować materiały na posiedzenia Rad Gminy Dąbrowa Chełmińska i Gminy Bydgoszcz. Pierwsza z wymienionych Rad już 10.08.2007 roku podjęła pozytywną uchwałę. W Bydgoszczy część radnych nie uznała zasług *Rudolfa Modrzejewskiego*, a brak jego związków z Bydgoszczą przesądził o odrzuceniu uchwały. Dopiero dalsze starania Towarzystwa Miłośników Miasta Bydgoszczy i Oddziału Pomorsko-Kujawskiego ZMRP zostały uwieńczone podjęciem 24.10.2007 roku pozytywnej uchwały.

W trakcie kolejnych spotkań powstawały nowe pomysły. Profesor *Andrzej Nowak* od samego początku aktywnie włączył się w przygotowania i wziął na siebie obowiązek zapewnienia udziału gości ze Stanów Zjednoczonych. W tym czasie podjęto decyzję o wzbogacenie uroczystości zorganizowaniem międzynarodowego sympozjum naukowo-technicznego. Organizacji

sympozjum podjęli się: prof. *A. Nowak* z Uniwersytetu Nebraska i prof. *A. Podhorecki* z zespołem z Uniwersytetu Technologiczno-Przyrodniczego w Bydgoszczy. Uzgodniono tematykę i tytuł sympozjum: „Mosty – tradycja i nowoczesność”. Zamierzeniem jest organizowanie takiego sympozjum co dwa lata w Bydgoszczy.

Ustalono, że tablice pamiątkowe o nadaniu im. *Rudolfa Modrzejewskiego* zostaną umieszczone po obu stronach mostu Fordońskiego. Projekt i wykonanie tablic powierzono bydgoskiemu artyście *Markowi Rona*. Tablica z brązu została umieszczona w ruszcie stalowym zaprojektowanym przez autora niniejszej informacji, wzorowanym na pylonie mostu Benjamina Franklina. Tablice ufundowała i wbudowała na moście firma GOTOWSKI z Bydgoszczy.

Na uroczystość odsłonięcia zaproszono przedstawicieli lokalnych władz państwowych i samorządowych, posłów, senatorów, ministra infrastruktury, przedstawicieli prasy, a także mostowców z Polski, Stanów Zjednoczonych, Litwy i Ukrainy. Uroczystości towarzyszyło spotkanie zaproszonych gości w klasycystycznym zabytkowym zespole pałacowo-parkowym w podbydgoskim Ostromecku.

W godzinach popołudniowych pierwszego dnia uroczystości, w reprezentacyjnej sali sesyjnej ratusza w Bydgoszczy, odbyło się uroczyste spotkanie gospodarzy miasta i województwa z delegacjami zagranicznymi. Goście ze Stanów Zjednoczonych wręczyli organizatorom uroczystości odznaczenia i dyplomy przyznane przez Radę Polskich Inżynierów w Ameryce Północnej. Prezydent miasta w uznaniu zasług inżynierów





rów polskich w Ameryce wręczył medale i dyplomy wszystkim gościom zagranicznym. Spotkanie uświetnił film prezentujący most przez Wisłę w Fordonie i jego historię. Przedstawiciel firmy SIKA przedstawił ciekawy wykład na temat współczesnych technologii i materiałów do budowy i remontów mostów w USA i Polsce.

W godzinach wieczornych, w celu podkreślenia związków *R. Modrzejewskiego* z innym wielkim Polakiem *Ignacym Janem Paderewskim*, uczestnicy wysłuchali koncertu jego muzyki w znakomitej akustycznie Filharmonii Pomorskiej im. I. J. Paderewskiego. Po koncercie w foyer Filharmonii nastąpiło odsłonięcie ekspozycji „*Rudolf Modrzejewski – twórca mostów w Ameryce*”, przygotowanej przez panią *Iwonę Stefaniak* dyrektora Muzeum im. Kazimierza Pułaskiego w Warce.



W Polsce wcześniej nie uhonorowano imieniem *Rudolfa Modrzejewskiego* żadnej konstrukcji mostowej. Można wyrazić opinię, że Bydgoszcz, wspierana przez inżynierów i profesorów z Polski i Ameryki, w znaczący sposób uczciła dorobek znakomitego konstruktora mostów.

Międzynarodowe sympozjum naukowo-techniczne „*Mosty – tradycja i nowoczesność*” odbyło się w Sali Auditorium Novum Uniwersytetu Technologiczno-Przyrodniczego w Bydgoszczy. Komitet naukowy tworzyło 14 profesorów z Polski i 9 z USA. Podczas 4 sesji przedstawiono 28 referatów. Sympozjum poprzedzono otwarciem wystawy „*Rudolf Modrzejewski – twórca mostów w Ameryce*”, na którą składało się 110 fotografii i tzw. Gabinet *Rudolfa Modrzejewskiego*. Poza trudem organizatorów bardzo ważne było wsparcie



sponsorów. Trzeba wyrazić nadzieję, że za dwa lata odbędzie się kolejne spotkanie mostowców w Bydgoszczy.

Organizatorzy uroczystości składają podziękowania mostowcom, a szczególnie przewodniczącemu ZMRP, prof. *Kazimierzowi Furtakowi*, który od początku wspierał działania związane z nadaniem mostowi Fordońskiego imienia *Rudolfa Modrzejewskiego*.

**Dwa tygodnie po spotkaniu bydgoskim zmarł nagle kolega *Ryszard Ciskowski* ze Stanów Zjednoczonych – jeden z pomysłodawców spotkania. Składamy serdeczne wyrazy współczucia Jego Rodzinie i Bliskim.**

*Jan Siuda*  
Przewodniczący Oddziału  
Pomorsko-Kujawskiego ZMRP

## Ponowna obrona pracy doktorskiej prof. dr. hab. inż. *Kazimierza Wysiatyckiego*

27 lutego 2008 roku w Politechnice Gdańskiej odbyło się uroczyste seminarium poświęcone nestorowi polskiego mostownictwa, prof. dr. hab. inż. *Kazimierzowi Wysiatyckiemu*.

Głównym elementem obchodów było uroczyste posiedzenie Rady Wydziału Inżynierii Lądowej i Środowiska, poświęcono odnowieniu doktoratu Profesora w 50 lat po obronie. To znana, ale rzadko kultywowana tradycja. W pięćdziesiąt lat po doktoracie Senior powtórnie zaprezentował tezy swojej pracy. Wydarzenie stało się okazją do spotkania środowiska akademickiego, administracji i przemysłu związanego z budownictwem komunikacyjnym. Uroczystości patronował rektor Politechniki Gdańskiej prof. dr. hab. inż. *Janusz Rachoń*.

Posiedzenie Rady Wydziału otworzył dziekan – dr hab. inż. *Krzysztof Wilde*, prof. PG. Sylwetkę Jubilata przedstawił prof. dr hab. inż. *Jacek Chróścielewski*. W obszernej prezentacji przytoczył najważniejsze fakty

*Jasną rzeczą jest, że wykładający na wyższej uczelni technicznej nie może ograniczać się jedynie do prac teoretyczno-naukowych, lecz powinien mieć ścisły kontakt z prawdziwym działaniem inżynierskim.*

Kazimierz Wysiatycki



Prof. *Jacek Chróścielewski* przedstawia sylwetkę Seniora. W pierwszym rzędzie od lewej siedzą: prof. *Zbigniew Cywiński*, prof. *Jan Filipkowski*, prof. *Kazimierz Wysiatycki*, prof. *Eugeniusz Bielewicz*, prof. *Andrzej Ryżyński*. Za nimi od lewej: prof. *Eugeniusz Dembicki*, prof. *Jan Biliszczuk*, prof. *Witold Wołowicki*, prof. *Józef Glomb* i prof. *Tadeusz Godycki-Cwirko*.

Fot. *Maciej Malinowski*



Prorektor ds. Organizacji i Rozwoju – prof. *Romuald Szymkiewicz*, prorektor ds. Kształcenia – prof. *Władysław Koc* oraz dziekan WILiŚ – prof. nadzw. *Krzysztof Wilde* wręczają Medal Jubileuszowy Politechniki Gdańskiej profesorowi *Kazimierzowi Wysiatyckiemu*.  
Fot. *Maciej Malinowski*



Profesor *Kazimierz Wysiatycki* podczas ponownej obrony doktoratu.  
Fot. *Jerzy Bieniek*



Gratulacje i życzenia od Profesora *Andrzeja Ryżyńskiego*.  
Fot. *Maciej Malinowski*



Profesor *Wysiatycki* podczas wykładu „Refleksje z innej epoki”.  
Fot. *Maciej Malinowski*

z życia Profesora oraz dzieje, w których droga naukowa i zawodowa spłotła się z mrocznym okresem w najnowszej historii XX wieku.

W dalszej części posiedzenia Rada profesor *K. Wysiatycki* przedstawił temat, tezy i okoliczności powstawania swojej pracy doktorskiej. Po ciekawej dyskusji, Rada Wydziału Inżynierii Lądowej i Środowiska Politechniki Gdańskiej jednogłośnie przyjęła uchwałę o odnowieniu doktoratu Jubilatowi.

W uznaniu zasług rektor uhonorował Profesora Medalem Jubileuszowym Politechniki Gdańskiej. Ceremonii wręczenia dokonali: prorektor ds. Organizacji i Rozwoju prof. dr hab. inż. *Romuald Szymkiewicz*, prorektor ds. Kształcenia prof. dr hab. inż. *Władysław Koc* (doktorant Profesora) oraz dziekan WILiŚ.

Uroczystą sesję Rady Wydziału uświetnił koncert muzyki poważnej Zespołu „Fahrenheit Trio”, po którym Profesor wygłosił odczyt pod tytułem „Refleksje z innej epoki”. Były to refleksje z czasów młodości, w których Profesor nawiązał do warunków i okoliczności, w jakich przyszło mu żyć i pracować. „A teraz wszyscy zamknijcie oczy i wyobraźcie sobie, że nie ma komputerów. Dysk twardy to moja szafa z notatkami a suwak logarytmiczny to podręczny kalkulator”. Dużą uwagę Senior poświęcił osobom, które wywarły szczególny wpływ na jego życie prywatne i zawodowe.

Ciepło i z wielkim szacunkiem wspominał swojego mistrza i opiekuna naukowego, prof. *Stanisława Błaszkwia*, a także przyjaciela i wieloletniego współpracownika, mgr. inż. *Tadeusza Klocka*. Po odczycie Profesora przyszedł czas na wystąpienia gości. Gratulacje i życzenia nie było końca. Liczne życzenia i gratulacje nadesłali przyjaciele, sympatycy oraz koleżanki i koledzy ze środowiska.

Wieczorem, po oficjalnych uroczystościach, odbyło się spotkanie towarzyskie w Akademickim Klubie Politechniki Gdańskiej „Kwadratowa”. Profesor po raz kolejny zintegrował pokolenia.

Obchody jubileuszu Profesora *Kazimierza Wysiatyckiego* zorganizowali: Katedra Mechaniki Budowli i Mostów Politechniki Gdańskiej, Związek Mostowców Rzeczypospolitej Polskiej – Oddział Gdański oraz Fundacja Rozwoju Inżynierii Lądowej. Bogata oprawa uroczystości możliwa była dzięki pomocy firm: Płockiego Przedsiębiorstwa Robót Mostowych SA, Transprojektu Gdańskiego Sp. z o.o., Biura Projektów Budownictwa Komunalnego SA w Gdańsku, Freyssinet Polska Sp. z o.o., BBR Polska Sp. z o.o., Vistal Sp. z o.o., WPRD GRAVEL Sp. z o.o., MTM SA, Polwar SA, Most Sp. z o.o., Mostor s.c., Europrojektu Gdańskiego Sp. z o.o.

*Krzysztof Żółtowski*  
*Marek Szafranski*

\* \* \*

*Kazimierz Wysiatycki* urodził się 18 listopada 1925 roku w Sędziszowie Małopolskim. Podczas działań wojennych został osierocony. W 1944 roku został wywieziony do obozu pracy w Słomiankach koło Krakowa, z którego uciekł po trzech miesiącach, ukrywając się u krewnych aż do zakończenia wojny w 1945 r.

W 1946 roku ukończył w trybie przyspieszonym Liceum Przyrodnicze w Ropczycach i rozpoczął studia na Wydziale Inżynierii Lądowo-Wodnej Politechniki Gdańskiej. Podczas studiów był aktywnym członkiem Bratniej Pomocy Studentów Politechniki Gdańskiej oraz Koła Inżynierii Lądowej. Jeszcze podczas nauki, w 1950 roku rozpoczął pracę jako zastępca asystenta w Katedrze Mechaniki Budowli u prof. *Witolda Nowackiego*.

W 1951 roku przeniósł się do Katedry Mostów kierowanej przez prof. *Stanisława Błaszkwia*. W marcu tego samego roku obronił pracę dyplomową i został dopuszczony do odbywania aspirantury naukowej (obecnie studiów doktoranckich) w zakresie budowy mostów.

26 września 1957 roku uzyskał stopień naukowy kandydata nauk technicznych

(obecnie doktora nauk technicznych) na podstawie pracy „Studia z teorii łuków tarczowych”. Promotorem był prof. *Stanisław Błaszkwia*. Pracę habilitacyjną „Płaskie zagadnienie teorii sprężystości w budownictwie mostowym” obronił 19 października 1966 roku w Politechnice Krakowskiej, a od 1967 r. został docentem etatowym Politechniki Gdańskiej.

1 czerwca 1975 roku uzyskał tytuł profesora nadzwyczajnego Politechniki Gdańskiej. Ówczesny dziekan Wydziału, prof. *Juliusz Szczygiel* napisał we wniosku m. in.: [...] *Charakterystyczne dla profesora Wysiatyckiego jest łączenie pracy naukowej z rozwiązywaniem trudnych prac projektowych [...]. Profesor Kazimierz Wysiatycki jest aktywnym członkiem Rady Wydziału, jego wypowiedzi są zawsze nacechowane głęboką troską o dobro Wydziału i studiującej młodzieży.* Obszarem działalności naukowej Profesora były zagadnienia mechaniki budowlanej w dziedzinie mostownictwa i wprowadzenie tych osiągnięć do praktyki inżynierskiej.

Oprócz prac teoretycznych z teorii sprężystości, był współautorem kilku norm mostowych. Ścisłe współpracował z przedsiębiorstwami wykonawczymi przy realizacji wielu mostów w Polsce. Otrzymał za to nagrody i wyróżnienia resortowe. W trakcie ponad półwiecznej pracy w Politechnice Gdańskiej wykształcił wiele pokoleń inżynierów mostowców. Był promotorem około 250 prac magisterskich oraz 6 prac doktorskich. Recenzował 6 prac doktorskich, 3 prace habilitacyjne, 2 doktoraty honoris causa oraz 3 wnioski profesorskie. Pełnił funkcję prodziekana i dziekana Wydziału Budownictwa Lądowego. Był przez wiele lat kierownikiem Katedry Mostów oraz kierownikiem Zakładu Budowy Kolei.

Profesor *Kazimierz Wysiatycki* to człowiek powojennego odrodzenia. Pasja poznawcza, intuicyjne rozumienie konstrukcji oraz głęboka fascynacja muzyką, to przejawy jego ścisłego umysłu i duszy artysty.

□

# Wyprawa mostowa „Od Puław do Krakowa – mosty na Wiśle”

30 maja 2008 r. Katedra Geomechaniki, Budownictwa i Geotechniki AGH, w ramach przedmiotu „budownictwo komunikacyjne”, z inicjatywy i pod kierownictwem prof. *Piotra Witakowskiego*, zorganizowała wyprawę techniczną na obiekty mostowe na Wiśle. Wyprawa objęła odcinek rzeki między Puławami a Krakowem. Uczestniczyli w niej studenci IV roku z Akademii Górniczo-Hutniczej [specjalności „geotechnika i budownictwo specjalne” (GIBS) oraz „geotechnika” w rewaloryzacji zabytków (GWRZ)], a także zaproszona grupa studentów III i V roku specjalności „mosty i budowle podziemne” (MIBP) z Politechniki Krakowskiej. Podróż odbyła się dwoma autokarami wycieczkowymi (opiekunowie prof. *Piotr Witakowski*, mgr *Dorota Pawluś*, dr inż. *Marek Pańtak*).

Trasa wyprawy wyniosła ponad 600 km i została podzielona na dwa etapy. Pierwszy przebiegał z Krakowa przez Kielce i Radom do Puław, gdzie zaplanowano postój na budowie nowego mostu drogowego przez Wisłę oraz wizytę na moście im. *Ignacego Mościckiego*. Etap drugi planowo prowadził przez Kłudzie (przeprawa promowa), Annopol (most drogowy), Sando-

mierz (most drogowy i kolejowy), Nagnajów (most drogowy i kolejowy), Zadzuszniki (most kolejowy), Szczucin (most drogowy), Górka-Sokołowice (most drogowy), Nowe Brzesko (most drogowy), Niepołomice (most drogowy i kolejowy), Kraków (most Wandy, most Nowohucki, stopień wodny Dąbie). Przyznać należy, że pokonanie całej trasy w ciągu jednego dnia okazało się niemalym wyzwaniem. Z powodu opóźnień czasowych i zapadającego zmierzchu konieczne okazało się wprowadzenie modyfikacji trasy na odcinku Nagnajów – Nowe Brzesko oraz na odcinku krakowskim. Z trasy wykluczono obiekty w Zadzusznikach, Szczucinie i Górce-Sokołowicach oraz wszystkie mosty krakowskie. Stworzyło to okazję do organizacji kolejnej wyprawy mostowej, być może tym razem będą to „Mosty małopolski”.

Dzięki prelekcją wygłoszonym przez prof. *P. Witakowskiego* (naprzemiennie w dwóch autokarach) uczestnicy wyprawy poznali bogatą historię budowy i eksploatacji przepraw oraz historię żeglugi i transportu na Wiśle.

W ramach wyprawy zorganizowano konkurs na fotoreportaż i artykuł z wypra-

wy. Prace, które można było przygotować indywidualnie lub grupowo (w grupach nie większych niż 5 osób), nie musiały ściśle odpowiadać programowi wyprawy, lecz musiały być zainspirowane wyprawą. Przykładowe tematy to „Wisła jako droga wodna”, „Przeprawy przez Wisłę (przeprawy promowe, przeprawy mostowe)”, „Wykorzystanie komunikacyjne Wisły”. W konkursie przewidziano nagrodzenie trzech najlepszych prac (nagrody pieniężne oraz publikacje w prasie naukowej). Informacja o wynikach konkursu zostanie przedstawiona w kolejnym numerze Biuletynu ZMRP.

Największą atrakcją wyprawy była wizyta na budowie nowego mostu drogowego przez Wisłę w Puławach (w trakcie wyprawy – końcowy etap realizacji inwestycji). Most ten to obiekt o konstrukcji zespolonej stalowo-betonowej, o całkowitej długości 1038,0 m i przęśle nurtowym podwieszonym do stalowego łuku rozpiętości 212,0 m i strzałce 36,0 m. W trakcie wizyty uczestnicy wyprawy, oprowadzani przez kierownictwo budowy, zyskali okazję do zapoznania się ze szczegółami rozwiązań technicznych. Padły liczne pytania dotyczące



Trasa wyprawy



Widok przęsła nurtowego nowego mostu w Puławach



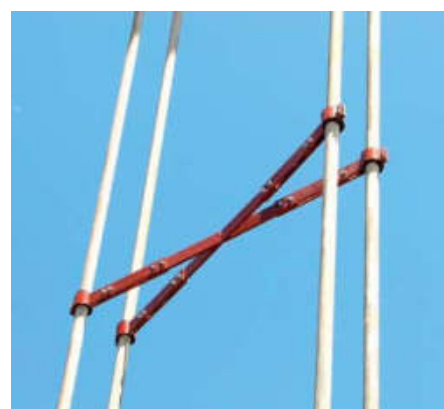
Widok stalowego rusztu mostu w Puławach



Uczestnicy wyprawy na budowie mostu w Puławach



Izolacja i odwodnienie pomostu mostu w Puławach



„Tłumiki drgań” wieszaków mostu w Puławach



Stary most puławski – im. Ignacego Mościckiego (widoczny w dalszym planie)



Kłudzie – przeprawa promowa przez Wisłę



Most drogowy w Annopolu



Most drogowy w Sandomierzu



Most drogowy i most kolejowy w Nagnajowie

zagadnień związanych z wykorzystaniem pomostu jako ściągu łuków nośnych (duże naprężenia rozciągające w pomoście zespolonym) oraz budowy i metody montażu łuków. Duże zainteresowanie wzbudził również system odwodnienia i montaż izolacji przeciwwodnej pomostu (prace wykonywane w trakcie wizyty) oraz montaż „tłumików drgań” (systemu usztywnień), mających zapobiec drganiom aerodynamicznym najdłuższych wieszaków mostu (wieszaki wykonano z prętów Macalloy M85).

Kolejnym punktem wyprawy była wizyta na starym moście puławskim – moście im. *Ignacego Mościckiego*. Obserwacja ruchu pojazdów na tym obiekcie dostarczyła

cennych doświadczeń. Jego majestatyczna konstrukcja, dopracowana od strony statycznej, wzbudziła uznanie wśród uczestników wyprawy. Jednocześnie ograniczone aspekty użytkowe (brak normatywnej poziomej skrajni ruchu) stały się przestrożą przypominającą o trudnościach i odpowiedzialności spoczywającej na projektantach mostów, jak również wskazówką świadcząca o ogromnym znaczeniu, jakie przeprawy mostowe odgrywają w życiu codziennym.

Obiekty odwiedzone w dalszej kolejności pozwoliły zapoznać się z różnorodnością spotykanych rozwiązań konstrukcyjnych oraz sposobami pokonywania dużych przeszkód terenowych do jakich należy Wi-

śla z jej terenami zalewowymi.

W opinii uczestników wyprawa stworzyła doskonale podłoże do ugruntowania i poszerzenia wiedzy, wymiany indywidualnych poglądów i spostrzeżeń, rozwiania wątpliwości i niejasności oraz zwiększenia zainteresowania zagadnieniami mostownictwa. Życzeniem licznej grupy studentów było częstsze uczestnictwo w tego typu wyjazdach, dających możliwość wiązania teorii z praktyką już na wczesnym etapie nauki zawodu. W opinii autora tego krótkiego sprawozdania, wypada tego życzyć wszystkim adeptom sztuki mostowej.

*Marek Pańtak*

## BASTEI – most w Szwajcarii Saksońskiej

W dobie naszych czasów – świata globalnej wioski, dodajmy wioski otwartej dla turystów – wynalazkiem ostatnich lat wydaje się być nowy rodzaj mostu – most widokowy. Można tu przytoczyć przykłady mostu Skywalk nad Wielkim Kanionem, Panorama czy Bridge Langkawi Island w Malezji. Można jednak sięgnąć daleko w przeszłość i przypomnieć wybudowany w 21 r. po Chr. most pontonowy na Zatoce Neapolitańskiej, kaprys Cesarza Kaliguli (był to most – arena paradna by Cesarz mógł konno jechać „po morzu”) lub do nie tak już odległych lat 1850 – 1851, kiedy zbudowano imponującą konstrukcję Bastei Brücke. Wieloprzęsłowy łukowy most znajduje się w górzystym terenie w Szwajcarii Saksońskiej (przedłużeniem tego re-

jonu w Czechach jest tzw. Szwajcaria Bohemska), uroczej krainie gęstych lasów, skał i zamków. Region leżący po obu stronach Łaby, bogaty w fantastycznie ukształtowane formy skalne, ma od 1990 roku status parku narodowego. Godzinę drogi na południe od miasta Drezno, w rejonie Pirny, przy brzegu Łaby pojawia się nagle gąszcz skalnych baszt, wieżyczek, iglic i kopuł. Zostały one wyrzeźbione w skałach na skutek działań erozyjnych rzeki, deszczów i mrozów przez miliony lat.

Jedno z najsłynniejszych, bajkowych miejsc w tym regionie to Bastei. Jest to rozległa grupa efektownych skał z ruinami średniowiecznego zamku. Jedne formacje skalne stoją samotnie, inne w grupach, przypominając wieżowce Manhattanu,

Hongkongu czy Singapuru. Bastei robi ogromne wrażenie. Wznoszące się na wysokość trzystu metrów skały oraz liczne punkty widokowe zachwycają swoją niezwykłością. Na dodatek w pobliżu, oprócz takich atrakcji, jak Drezno czy Miśnia, mamy Stolpen, a w nim osiemsetletni zamek, w którym hrabina *Cosel* spędziła większość życia, Königstein – potężną twierdzę, która nigdy nie została zdobyta, była także jednym z najlepiej zabezpieczonych więzień czy Hohnstein, a w nim zamek otoczony malowniczymi kamieniczkami.

Bastei leży 305 m nad poziomem morza, znajduje na prawym brzegu, przy zakolu Łaby, pomiędzy kurortem Rathen i miastem Wehlen, wznosząc się stromo na 194 m nad poziomem rzeki. Do Rathen można

dostać się z Drezna płynąc Łabą kołowym parowcem. Biała flota kursuje na trasie Drezno – Pillnitz – Bad Schandau. Już w 1814 roku prowadziło na Baszty z Rathen 487 schodów. Nazwa Baszta nie jest tylko odniesieniem do kształtu naturalnych skał w średniowieczu; było już tutaj drewniano-kamienne zamczysko obronne. Dziś stosunkowo dobrze zachowana jest jedynie cysterna na wodę i zrekonstruowana katapulta. Dawne drewniane pomosty i budynki padły ofiarą pożaru, dziś są częściowo zastąpione metalowymi pomostami i schodkami. Dla osób cierpiących na lęk wysokości spacer tutaj to duże wyzwanie. Makietę zamku w tym miejscu wręcz niewyobrażalnym można zobaczyć w muzeum obejmującym jego pozostałości zamku (rys. 1). „Felsenburg Neurathen” był największym zamkiem skalnym tego rodzaju w Szwajcarii Saksońskiej. Ten skalisty rejon był, podobnie jak nasze Podhale, inspiracją dla artystów, między nimi dla *Caspara Davida Friedricha* (twórcy utworu „Felsenschlucht” – „Skalisty wąwóz”). Wspominając podobieństwa widoki z bastei śmiało można porównać do urokliwych krajobrazów rozciągających się przed wędrowcem ze szczytu Sokolicy czy Trzech Koron w Pieninach.



Rys. 1. Makietka zamku z czasów średniowiecza z ciągiem mostów drewnianych

Kiedy po zamku zostały już tylko znikome ślady, zbudowano w tym samym miejscu widokowe mosty o konstrukcji drewnianej. Były to czasy, gdy pierwsi przewodnicy, pastory *Carl Heinrich Nicolai* i *Wilhelm Lebrecht Götzinger* popularyzowali piękno tych terenów, kreując te rejon Szwajcarii Saksońskiej jako atrakcje i główny cel wycieczek turystycznych. Upamiętnia to tablica wmurowana przy głównym trakcie turystycznym na moście kamiennym (rys. 2). O ówczesnym wyglądzie tej grupy skał mogą zaświadczyć stare ilustracje (rys. 3 i 4). Dzisiaj za skalnymi basztami na płaskowyżu znajduje się czterogwiazdkowy hotel o dość szablonowej architekturze, szczęśliwie ukryty pośród drzew. Tutaj już w 1826 r. stanął budynek schroniska dla podróżnych, z możliwością



Rys. 2. Pamiątkowa tablica pierwszych popularyzatorów i przewodników po rejonie Bastei



Rys. 3. Widok Bastei, Christian Gottlob Hammer (1779-1864); rycina malowana



Rys. 4. Widok Bastei ze skały „Große Steinschleuder” (Skały procy)

noclegu i wyżywienia. W 1895 r. doprowadzono bieżącą wodę, a w 1897 linie telefoniczną. Były też już w 1900 roku plany budowy kolejki górskiej, których nie zrealizowano.

Kolejna tablica wmurowana przy moście upamiętnia Hremana Krone – przyrodnika, fotografa, który jak to pięknie opisuje tekst z tablicy malował światłem pięknym Szwajcarii Saksońskiej (rys. 5).

Widać na nich nowy drewniany most wybudowany w 1826 roku. Most ten łączył



Rys. 5. Pamiątkowa tablica poświęcona *Hermannowi Krone*

skąłę „Skalnych wrót” ze skałą „Baszty”. W roku 1851 ten drewniany most został zastąpiony obecnym kamiennym mostem „Bastei”.

Dzisiejszy most jest wykonany z piaskowca, którego barwa zmienia się wraz z oświetleniem, porą dnia, roku i zachmurzeniem. Most ma długość 76,5 m i przekracza siedmioma łukami jar głębokości 40 m. Szlak turystyczny uzupełniają schody i mostki stalowe; przykład takiego mostka pokazuje rys. 6. Kamienny most zbudowano pod patronatem króla Saksonii *Fryderyka August II*, o czym mówi okolicznościowa tablica (rys. 7).

Dochodząc do Bastei wygodną drogą przez płaskowyż i las z niedalekiego parkingu nic nie zwiastuje tego, co za chwilę ukaże się naszym oczom, a są to widoki robiące naprawdę duże wrażenie, gdy jeszcze dopisze ładna pogoda i przejrzyste powietrze pozwala na obserwację po ho-



Rys. 6. Uzupełnienie szlaku turystycznego – mostek stalowy



Rys. 7. Tablica upamiętniająca budowę mostu kamiennego



Rys. 8. Bastei widok ogólny



Rys. 9. Widok Bastei wraz z kamiennym mostem z piaskowca

ryzont można długo napawać się rozpościerającymi się przed nami krajobrazami.

Ilustracja nie są w stanie oddać uroku tego miejsca, niech będą jednak zachętą do jego odwiedzenia (rys. 8 i 9). Oczywiście nie można zapomnieć, że widoki te zawdzięczamy również konstruktorom jednego z pierwszych tej skali mostów widokowych na świecie.

*Wojciech Średniawa*

## Śp. mgr inż. *Franciszek Szatkowski* (1928 – 2008)

**28 kwietnia 2008 roku zmarł w Gdańsku kolega mgr inż. *Franciszek Szatkowski*. Całe swoje życie zawodowe poświęcił polskiemu mostownictwu.**

Urodził się 4 października 1928 r. w Tucholi na Pomorzu. Od roku 1945 uczył się w Państwowym Gimnazjum i Liceum w Tucholi, gdzie w roku 1948 zdał maturę typu humanistycznego. W tym samym roku podjął studia na Wydziale Inżynierii Lądowej i Wodnej Politechniki Gdańskiej. W roku 1952 uzyskał dyplom inżyniera, a w roku 1954 dyplom magistra inżyniera w specjalności mosty. Jeszcze przed ukończeniem studiów podjął pracę na stanowisku technika budowy w ówczesnym Zarządzie Okręgowym Budowy Mostów Drogowych w Płocku. Po ukończeniu studiów podjął pracę w Centralnym Biurze Projektów Kolejowych w Warszawie, Oddział w Gdańsku. Po reorganizacji biura, od 30 września 1955 r. pracował na stanowisku głównego projektanta. 1 marca 1958 r. został mianowany kierownikiem zespołu projektowego, a od 1 października 1958 r. – kierownikiem pracowni projektowej mostów kolejowych. Kolejna reorganizacja w resorcie spowodowała wydzielenie pionu drogowego z GBPBK w Gdańsku, podporządkowując go Warszawskiemu Biuru Studiów i Projektów Transportu Drogowego i Lotniczego, z Pracownią Terenową w Gdańsku. W biurze tym pełnił funkcję zastępcy kierownika pracowni terenowej ds. mostowych. W roku 1970 Pracownia Terenowa usamodzielniała się tworząc Gdańskie Biuro Projektów

Dróg i Mostów, w którym pełnił funkcję kierownika pracowni mostowej.

W 1975 r. podjął pracę w strukturach Wojewódzkiego Zjednoczenia Budownictwa Komunalnego w Gdańsku, a od 15 września 1977 r. w Wojewódzkim Przedsiębiorstwie Robót Drogowych, pełniąc w obu przypadkach funkcję specjalisty ds. budowy inżynierskich. W 1981 r. rozpoczął pracę w Płockim Przedsiębiorstwie Robót Mostowych w Płocku, przejmując vacat głównego projektanta w Pracowni Projektowej Oddziału Gdańskiego. Z dniem 1 listopada 1987 r. podjął pracę w PKP – Biurze Projektów Kolejowych w Gdańsku na stanowisku starszego projektanta, a następnie kierownika Pracowni Mostowej. W roku 1991 przeszedł na wcześniejszą emeryturę w ramach zmian restrukturyzacyjnych w BPK.

Jego osiągnięcia zawodowe są wynikiem bezpośredniego lub pośredniego uczestnictwa w projektowaniu, realizacji i nadzorze obiektów mostowych, z których ważniejsze to: mosty przez rzekę Wisłę w Tczewie (odbudowa) i w Toruniu (przebudowa), most przez rzekę Odrę (prześlą obrotowe i filar tego prześlą posadowiony na kesonie pływającym) i Parnicę w Szczecinie, most przez rzekę Czarną Hańczę koło Suwałk, dwa wiadukty nad drogą Turnov – Liberec w Czechosłowacji, mosty przez rzekę Wisłę w Kiezmarku, Chełmnie, An-



nopolu (prześlą nurtowe) i Krakowie, most przez rzekę Odrę w Lubiążu, most przez rzekę San w Postołowie, most przez rzekę Wartę w Ważnych Młynach, wiadukty i estakady drogowe, np. w ciągu ulicy Rakoczego w Gdańsku oraz w ciągu ul. E. Kwiatkowskiego w Gdyni.

Działalność społeczną rozpoczął w roku 1954 w Stowarzyszeniu Inżynierów i Techników Komunikacji. W późniejszym okresie działał w Związku Mostowców Rzeczypospolitej Polskiej, będąc jego współzałożycielem oraz współorganizatorem Oddziału Gdańskiego. W ZMRP był członkiem Zarządu pierwszej kadencji, a następnie w ostatnich dwóch kadencjach członkiem komisji rewizyjnej. Od samego początku pełnił funkcję wiceprzewodniczącego w Oddziale Gdańskim ZMRP. Z ramienia ZMRP współorganizował struktury Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa, gdzie pełnił funkcję zastępcy rzeczownika odpowiedzialności zawodowej. Był również członkiem komisji egzaminacyjnej na uprawnienia budowlane oraz członkiem komisji legislacyjnej POIIB pierwszej kadencji.

*Koleżanki i Koledzy z ZMRP*

**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](mailto:biuletyn@zmrp.pl), [www.zmrp.pl](http://www.zmrp.pl)

**Redaktor:** dr inż. Wojciech Średniawa **Współpraca:** mgr inż. Piotr Rychlewski  
**Wydawca:** Fundacja PZITB Inżynieria i Budownictwo, 00-050 Warszawa, ul. Świętokrzyska 14