



CZAS NA WYBORY!

- Dzień Budowlanych 2013 w LOiIB • Dlaczego Południowa Obwodnica Lublina?
- Ankieta na prenumeratę prasy branżowej • Mosty okresu Średniowiecza

LUBELSKA OKRĘGOWA IZBA INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA

20-150 Lublin, ul. Bursaki 19
tel./fax 81 534-78-12

www.lub.piiib.org.pl
e-mail: lub@piiib.org.pl
Biuletyn Informacji Publicznej:
www.bip.piiib.org.pl

Biuro czynne: poniedziałek, środa, czwartek, piątek
w godz. 8.00–16.00; wtorek w godz. 9.00–17.00

Konto LOIIB:

PEKAO SA 3612405497111000050101920

Przewodniczący Okręgowej Rady

tel. 81 534-78-11

Skład biura:

Dyrektor biura – tel. 81 534-78-13
Sekretariat biura – tel. 81 534-78-12
Główna księgową – tel. 81 534-78-14
Sekcja księgowości – kasa – tel. 81 741-40-95
Sekcja spraw członkowskich – tel. 81 534-78-16
Sekcja szkolenia – tel. 81 534-78-17
Sekcja uprawnień budowlanych
– tel. 81 741-41-83
Sekcja obsługi organów Izby – tel. 81 534-78-15

Biuro terenowe w Białej Podlaskiej

21-500 Biała Podlaska, ul. Narutowicza 10
(Dom Technika NOT Oddział Regionalny),
pok. nr 2 (I piętro)
Terminy dyżurów: w poniedziałki i czwartki
w godz. 11.00–14.00; w środy w godz. 9.00–13.00
biala@lub.piiib.org.pl
tel. 83 343-62-05; fax 83 343-60-08

Biuro terenowe w Chełmie

22-100 Chełm, ul. Podgórze 2
Terminy dyżurów: we wtorki w godz. 9.00–13.00
w środy i czwartki w godz. 15.00–18.00
chelm@lub.piiib.org.pl; tel. 82 563-36-59

Biuro terenowe w Zamościu

22-400 Zamość, ul. Rynek Wielki 6
(Dom Technika NOT)
Terminy dyżurów: w poniedziałki i środy
w godz. 13.00–16.00; w piątki w godz. 12.00–16.00
zamosc@lub.piiib.org.pl;
tel. 84 638-58-08, 84 639-10-28

PREZYDIUM OKRĘGOWEJ RADY LOIIB

Wojciech Szewczyk – przewodniczący
Tadeusz Cichosz – I wiceprzewodniczący
Janusz Iberszer – II wiceprzewodniczący
Joanna Gieroba – III wiceprzewodniczący
Jan Ludwik Ziółek – sekretarz
Zbigniew Mitura – skarbnik
Tomasz Grzeszczak – członek Prezydium
Janusz Wójtowicz – członek Prezydium

CZŁONKOWIE OKRĘGOWEJ RADY LOIIB

Romuald Czekalski
Władysław Król
Bolesław Matej
Andrzej Mroczek
Ryszard Siekierski
Teresa Stefaniak
Zbigniew Szcześniak
Franciszek Ząbek

OKRĘGOWA KOMISJA KWALIFIKACYJNA

Bolesław Horyński – przewodniczący
Kazimierz Bonetyński – wiceprzewodniczący
Anna Halicka – wiceprzewodnicząca
Edward Wilczopolski – wiceprzewodniczący
Wiesław Nurek – sekretarz
Andrzej Adamczuk – członek
Stanisław Bicz – członek
Lech Dec – członek
Jerzy Ekiert – członek
Jerzy Kamiński – członek
Jerzy Kasperek – członek
Maria Kosler – członek
Andrzej Pichla – członek
Stanisław Plechawski – członek
Edward Woźniak – członek

OKRĘGOWA KOMISJA REWIZYJNA

Leszek Boguta – przewodniczący
Tadeusz Małaj – wiceprzewodniczący
Anna Krasnodębska-Ciołek – sekretarz
Janusz Fronczyk – członek
Andrzej Szkuat – członek

OKRĘGOWI RZECZNIKI ODPOWIEDZIALNOŚCI ZAWODOWEJ

Andrzej Leniak – koordynator
Henryk Korczewski
Anna Ostańska
Roman Nowak
Kazimierz Stelmaszczuk

OKRĘGOWY SĄD DYSCIPLINARNY

Zenon Misztal – przewodniczący
Katarzyna Trojanowska-Żuk
– wiceprzewodnicząca
Iwona Żak – sekretarz
Henryk Bujak – członek
Eugeniusz Czyż – członek
Andrzej Gwozda – członek
Mieczysław Hryciuk – członek
Paweł Izdebski – członek
Elżbieta Komor – członek
Kazimierz Kostrzanowski – członek
Józef Koszut – członek
Kazimierz Żbikowski – członek

DELEGACI LOIIB NA ZJAZD KRAJOWY

Tadeusz Cichosz
Joanna Gieroba
Bolesław Horyński
Janusz Iberszer
Zbigniew Mitura
Andrzej Pichla
Zbigniew Szcześniak
Wojciech Szewczyk
Edward Woźniak
Janusz Wójtowicz

Dyżury 2013

Członkowie Prezydium Okręgowej Rady LOIIB

Pełnią dyżury we wtorki w godz. 14.00–16.00, s. 115

Wiceprzewodniczący inż. Tadeusz Cichosz – 22.01., 18.06., 26.11.
Wiceprzewodniczący mgr inż. Janusz Iberszer – 19.02., 23.07., 13.12.
Wiceprzewodniczący mgr inż. Joanna Gieroba – 19.03., 27.08.
Sekretarz mgr inż. Jan Ludwik Ziółek – 23.04., 24.09.
Skarbnik mgr inż. Zbigniew Mitura – 28.05., 22.10.

Rzecznik Odpowiedzialności Zawodowej

Pełni dyżur w pierwszą środę miesiąca, w godz. 15.00–16.00, s. 115
– tel. 81 534-78-15

Członkowie Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

Pełnią dyżur w drugi wtorek miesiąca, w godz. 16.00–17.00, s. 115
dr inż. Bolesław Horyński – 08.01., 09.04., 09.07., 08.10.
dr inż. Wiesław Nurek – 12.02., 14.05., 13.08., 12.11.
mgr inż. Edward Wilczopolski – 12.03., 11.06., 10.09., 10.12.

Radca Prawny

Pełni dyżur w sali 102, tel. 81 534-78-12
– w każdy piątek w godz. 9.00–11.00
– w każdą środę w godz. 9.00–13.00

Dyżury organów LOIIB pełnione są w biurze LOIIB
w Lublinie przy ul. Bursaki 19



Wydawca

Lubelska Okręgowa Izba
Inżynierów Budownictwa
20-150 Lublin, ul. Bursaki 19
tel./fax 81 534-78-12
www.lub.piib.org.pl
e-mail: lub@piib.org.pl

Redakcja

20-150 Lublin
ul. Bursaki 19
tel. 81 741-41-84

Redaktor naczelna

Urszula Kieller-Zawisza
tel. 81 741-41-84
e-mail: u.kieller@lub.piib.org.pl

Rada programowa

Janusz Iberszer – przewodniczący
Jerzy Ekiert – wiceprzewodniczący
Wiesław Nurek – wiceprzewodniczący
Agnieszka Jaśkiewicz – sekretarz
Jerzy Adamczyk
Stanisław Bicz
Wiesław Bocheńczyk
Andrzej Pichla
Wiesław Pomykała
Ryszard Siekierski

Skład i druk

Drukarnia ALF-GRAF
ul. Abramowicka 6, 20-442 Lublin
tel./fax 81 532-15-12
e-mail: info@alfgraf.com.pl

**Redakcja zastrzega sobie prawo
skracania i adiustacji
publikowanych tekstów.**

Lubelski Inżynier BUDOWNICTWA
dostępny jest także w wersji elektronicznej
na stronie internetowej LOIIB:
www.lub.piib.org.pl

Na okładce:



**Obwodowe
zebranie wyborcze
LOIIB w Lublinie**



Szanowni Państwo!

Z okazji zbliżających się Świąt Bożego Narodzenia

oraz Nowego Roku życzymy Państwu,

wiele zdrowia i pomysłności,

świąt spędzonych w ciepłej, rodzinnej atmosferze

a Nowy Rok niech przyniesie wiele sukcesów

w działalności zawodowej i społecznej

życzy

Okręgowa Rada

Lubelskiej Okręgowej Izby

Inżynierów Budownictwa

SPIS TREŚCI

Czas na wybory!	4
Składki członkowskie i opłata na obowiązkowe ubezpieczenie OC w roku 2014	6
Deregulacja i co dalej?!	7
Uprawnienia budowlane jeszcze aktualne (cz. I)	8
Rok akademicki rozpoczęty...	9
Dzień Budowlanych 2013 w LOIIB	10
Nowa sala – nowe możliwości!	12
Ankieta na prenumeratę prasy branżowej	13
Dlaczego Południowa Obwodnica Lublina?	14
Prosto z drogi	16
59. Konferencja Naukowa w Krynicy Zdrój	17
Kto jest kim w lubelskim budownictwie	19
„Samotnia” pełna życia kulturalnego i intelektualnego	20
Trzeba usuwać bariery hamujące rozwój budownictwa!	22
Mosty okresu Średniowiecza (cz.II)	23
Obwodowe zebrania wyborcze w LOIIB w obiektywie	27

W grudniu zaplanowano jeszcze 5 zebrań w Lublinie i po jednym w Zamościu oraz w Chełmie. Zebrania będą się także odbywały w styczniu 2014 r., a ostatnie wyznaczono na 23 stycznia 2014 r. w Lublinie, Białej Podlaskiej i Zamościu.

O obwodowych zebraniach wyborczych wszyscy członkowie LOIB (według stanu na 30 września br.) zostali powiadomieni imiennie. Zawiadomienia były załączone do 10 numeru miesięcznika „Inżynier Budownictwa”. W tabeli nr 1 stanowiącej załącznik nr 1 do Uchwały Nr 557/13 przypominamy terminy wszystkich obwodowych zebrań, zarówno tych, które już się odbyły, jak i tych, które nas jeszcze czekają.

O tym, jaki będzie nasz samorząd zawodowy przez następne lata, czyli w kadencji przypadającej na lata 2014–2018 zdecydujemy sami biorąc udział w zebraniach obwodowych oraz dokonując rozważnych wyborów naszych reprezentantów.



Obwodowe zebranie wyborcze w Białej Podlaskiej, które odbywało się 7 listopada br. w siedzibie Białskich Wodociągów i Kanalizacji



Uczestnicy lubelskiego obwodowego zebrania wyborczego w dn. 8 listopada br., głosząc za wyborem przewodniczącego prezydium

(Red.)

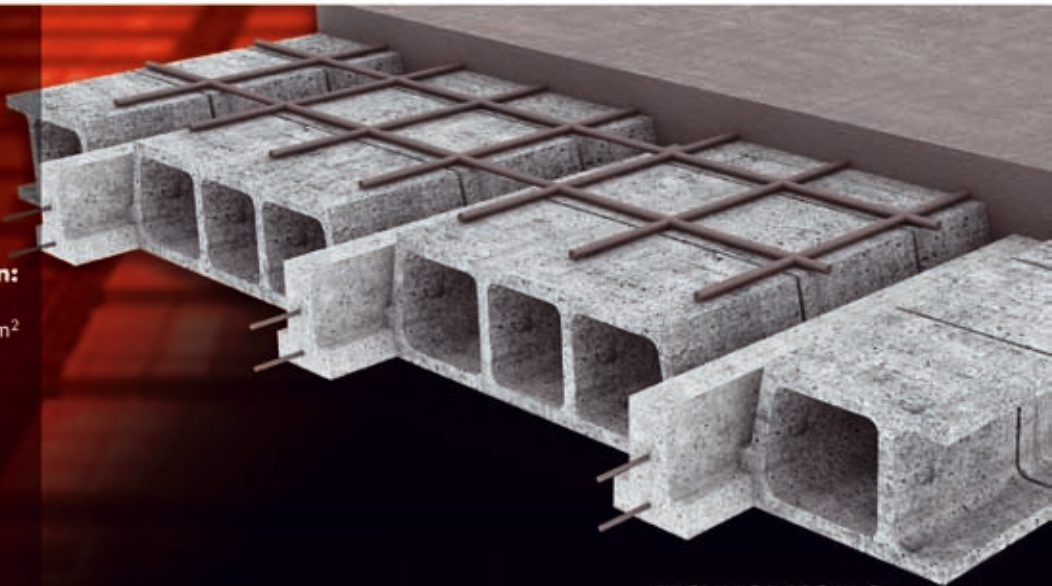
Obwód wyborczy	Miejsca zebrań wyborczych i adres	Data i godziny zebrań wyborczych	Osoba upoważniona przez Radę do otwarcia i prowadzenia zebrania
1	2	3	4
Nr 1 Lublin	20-150 Lublin ul. Bursaki 19	Godz. 14.00–17.00 1) 08.11.2013 2) 04.12.2013 3) 11.12.2013 4) 18.12.2013 5) 19.12.2013 6) 20.12.2013 7) 09.01.2014 8) 10.01.2014 9) 16.01.2014 10) 17.01.2014 11) 23.01.2014	Joanna Gieroba Zbigniew Mitura Janusz Iberszer Janusz Wójtowicz Zbigniew Szcześniak Janusz Wójtowicz Zbigniew Mitura Jan Ludwik Ziółek Zbigniew Szcześniak Jan Ludwik Ziółek Tomasz Grzeszczak
Nr 2 Biała Podlaska	Białskie Wodociągi i Kanalizacja 21-500 Biała Podlaska ul. Narutowicza 35A	Godz. 14.00–17.00 1) 05.11.2013 2) 07.11.2013 3) 23.01.2014	Wojciech Szewczyk Tomasz Grzeszczak Tadeusz Cichosz
Nr 3 Chełm	Zespół Szkół Technicznych w Chełmie 22-100 Chełm ul. Graniczna 2	Godz. 14.00–17.00 1) 07.11.2013 2) 17.12.2013	Jan Ludwik Ziółek Wojciech Szewczyk
Nr 4 Zamość	Lubelski Urząd Wojewódzki Delegatura w Zamościu 22-400 Zamość ul. Partyzantów 3	Godz. 14.00–17.00 1) 05.11.2013 2) 17.12.2013 3) 23.01.2014	Joanna Gieroba Tadeusz Cichosz Janusz Iberszer

NOWOCZESNE ROZWIĄZANIE W ZAKRESIE KONSTRUKCJI STROPÓW

Atrakcyjna ekonomicznie oraz konstrukcyjnie alternatywa dla dotychczas stosowanych systemów stropowych w budownictwie jedno- i wielorodzinnym, obiektach biurowych, handlowych oraz w budownictwie użyteczności publicznej

Zalety Systemu Stropowego Technobeton:

- Wysokość konstrukcyjna stropu od 20 cm
- Obciążenia charakterystyczne do 11.0 kN/m²
- Zwiększenie wytrzymałości na wystąpienie zarysowań lub klawiszowania
- Brak konieczności wykonania żeber rozdzielczych
- Całkowite wyeliminowanie deskowania
- Prosty, szybki i ręczny montaż
- Możliwość stosowania stref obniżonych z pustaków o niższych wysokościach
- Przyspieszenie czasu realizacji budowy
- Obniżenie kosztów budowy
- Bezpłatny projekt wykonawczy
- Rewelacyjna cena przy zachowaniu bezkompromisowej jakości



TECHNOBETON Sp. z o.o.

ul. Tomasz Zana 32A, 20-601 Lublin
tel.: +48 81 534 05 96, fax: +48 81 534 05 95
e-mail: tb@technobeton.pl, www.technobeton.pl

Składki członkowskie i opłata na obowiązkowe ubezpieczenie OC w roku 2014

Opłaty na obowiązkowe ubezpieczenie OC

Członkowie Izby, którzy okres ubezpieczenia rozpoczynają od 1 stycznia 2014 r. i później, opłacają roczną składkę w wysokości 70 zł (składka ponownie obniżona). Wysyłane przez Polską Izbę Inżynierów Budownictwa druki przelewów uwzględniają powyższe zmiany. Opłatę na ubezpieczenie OC należy regulować łącznie ze składką na Izbę Krajową.

Składki członkowskie

Składki członkowskie w Polskiej Izbie Inżynierów Budownictwa w roku 2014 są następujące:

- » na okręgową izbę 29 zł/miesiąc, płatne jednorazowo za 12 m-cy 348 zł lub w dwóch ratach po 174 zł każda (za 6 miesięcy),
- » na krajową izbę 6 zł/miesiąc, płatne jednorazowo za cały rok 72 złotych.

Członkowie PIIB w przesyłce czasopisma „Inżynier Budownictwa” otrzymują blankiety płatnicze. Na blankietach wydrukowano wszystkie niezbędne informacje. W przypadku zlecenia płatności drogą elektroniczną należy w dyspozycji umieścić wszystkie dane znajdujące się na drukach.

Składka na ubezpieczenie powinna być zapłacona, co najmniej 15 dni przed końcem poprzedniego okresu ubezpieczenia. Podane na drukach numery kont są indywidualne, dlatego też prosimy o niedokonywanie opłat za kilka osób na jedno indywidualne konto.

Na stronie internetowej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa: www.piib.org.pl w zakładce „Lista członków” został uruchomiony serwis umożliwiający wydruk spersonalizowanych blankietów opłat na rzecz Izby oraz ubezpieczenia OC.

W przypadku nie otrzymania lub zagubienia przekazów lub wątpliwości związanych z opłacaniem składek, Krajowe Biuro jest do Państwa dyspozycji:

- » **korespondencyjnie na adres:**
ul. Mazowiecka 6/8, 00-048 Warszawa;
- » **telefonicznie:**
tel. 22 828-31-89 wew. 121 i 127 od poniedziałku do piątku w godz. od 9.00 do 15.00; fax 22 827-07-51
- » **za pomocą poczty elektronicznej:**
e-mail: skladki@piib.org.pl

(Źródło: PIIB)

Deregulacja i co dalej?!

24 września odbyło się w Sejmie RP wysłuchanie publiczne w sprawie projektu ustawy o ułatwieniu dostępu do wykonywania niektórych zawodów regulowanych, który odnosi się do zawodów budowlanych. Andrzej R. Dobrucki, prezes Krajowej Rady PIIB przedstawił stanowisko Izby oraz uwagi odnoszące się do proponowanych zmian.

Jest to już szósty projekt ogłoszony 17 lipca 2013 r. (poprzednio były projekty z: 27 września i 6 grudnia 2012 r., 31 stycznia, 21 lutego, 13 czerwca 2013 r.).

Początkowo projekt ustawy deregulacyjnej przewidywał możliwość łączenia uprawnień budowlanych do projektowania i kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń bez możliwości uzyskania uprawnień odrębnych do projektowania lub kierowania. Proponowano także włączenie specjalności drogowej, mostowej, kolejowej i wyburzeniowej do specjalności konstrukcyjno-budowlanej oraz zakładano likwidację specjalności telekomunikacyjnej. W projekcie chciano także skrócić wymiar praktyki zawodowej wymaganej przy egzaminie na uprawnienia budowlane oraz zlikwidować funkcje rzeczoznawcy budowlanego. PIIB nie zgodziła się na te zmiany. W kolejnych stanowiskach odnoszących się do kolejnych projektów przedstawiała swoje rzeczowe argumenty.

Samorząd zawodowy inżynierów budownictwa podkreślał, że muszą być oddzielne uprawnienia projektowe i wykonawcze. Powinny być zachowane odrębne uprawnienia w zakresie specjalności drogowej, mostowej, kolejowej oraz telekomunikacyjnej. Zdecydowane nie, postawiono propozycji skrócenia praktyki zawodowej. Kolejne projekty zmian ustawy deregulacyjnej uwzględniły niektóre uwagi PIIB.

Projekt ustawy z 17 lipca 2013 r. Czy ostatni?

W ostatnim, przedłożonym przez Nadzwyczajną Komisję ds. ograniczania biurokracji, projekcie ustawy z dn. 17 lipca br. uwzględniono część uwag zgłoszonych przez PIIB odnoszących się do osobnych uprawnień projektowych i do kierowania robotami budowlanymi oraz łączenia specjalności. Nadal jednak utrzymana jest propozycja ograniczenia czasu trwania praktyk zawodowych w odniesieniu do projektantów z dwóch lat do roku. Zaproponowano także wprowadzenie możliwości zwolnienia z egzaminu na uprawnienia budowlane i zaliczenia praktyki studenckiej na mocy porozumienia samorządu zawodowego inżynierów budownictwa z uczelnią. Jest to o tyle kontrowersyjne, że na uczelniach ogranicza się liczbę godzin przedmiotów zawodowych, a praktykę studencką trudno zaliczyć jako praktykę zawodową.

Budzi to poważne zaniepokojenie środowiska, gdyż zmiany te mogą w konsekwencji stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa realizowanych obiektów budowlanych, a tym samym osób, które będą z nich korzystać.

Autorzy ustawy deregulacyjnej wprowadzają także funkcję patrona. Zdaniem Izby należy, jednak sprecyzować kryteria, jakie powinna spełniać osoba będąca patronem. Patron mógłby funkcjonować przy odbywaniu praktyki zawodowej w zakresie projektowania. Natomiast w odniesieniu do wykonawstwa nie ma ra-

czej możliwości wprowadzenia patrona, gdyż budowa kieruje się innymi prawami niż biuro projektowe (poczynając od ubezpieczenia i na odpowiedzialności z przebywaniem na terenie budowy związanej). Patron – zgodnie z zapisem - będzie mógł skrócić praktykę zawodową o połowę, co przy zakładanej w proponowanych zapisach rocznej praktyce projektowej, jest nie do przyjęcia.

To się udało...

Dzięki wcześniejszym kilkuletnim działaniom Izby udało się przywrócić w projekcie ustawy deregulacyjnej możliwość uzyskania uprawnień budowlanych bez ograniczeń w zakresie wykonawstwa osobom posiadającym wyższe wykształcenie zawodowe (inżynierowie pierwszego stopnia) oraz w ograniczonym zakresie osobom ze średnim wykształceniem technicznym (technicy). Udało się także wprowadzić specjalność hydrotechniczną.

Swoje stanowisko PIIB przekazała członkom Komisji Nadzwyczajnej do spraw związanych z ograniczaniem biurokracji.

(Redakcja)

Stanowisko Izby w odniesieniu do ostatniego projektu ustawy deregulacyjnej zamieszczone jest na stronie internetowej PIIB: www.piib.org.pl

Na stronie internetowej PIIB można także zapoznać się z uwagami PIIB do tego projektu Kodeksu budowlano-urbanistycznego opracowywanego przez Komisję Kodyfikacyjną Prawa Budowlanego.

II sesja egzaminacyjna na uprawnienia budowlane 2013

Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna LOIIB zakończyła we wrześniu kwalifikacje osób ubiegających się o uzyskanie uprawnień budowlanych, którzy w listopadzie przystąpili do drugiej w tym roku sesji egzaminacyjnej. Liczba osób dopuszczonych do egzaminu, a mianowicie 188 utrzymuje się od kilku lat na zbliżonym poziomie (w maju br. wynosiła 189).

W poszczególnych specjalnościach mogło przystąpić do egzaminu:

- » 71 w specjalności konstrukcyjno-budowlanej (w tym 13 zakwalifikowanych na majową sesję, którzy do niej nie przystąpili lub uzyskali negatywny wynik z egzaminu),
- » 27 w specjalności drogowej (w tym 1 osoba z poprzedniej sesji),
- » 13 w specjalności mostowej (4 osoby z poprzedniej kwalifikacji),
- » 34 w specjalności instalacje sanitarne (5 osób z poprzednich kwalifikacji),
- » 43 w specjalności instalacje elektryczne (w tym 5 osób z poprzednich kwalifikacji).

W listopadowej sesji egzaminacyjnej, która rozpoczęła się 22 listopada br. pisemnym testem, nie było żadnej osoby ubiegającej się o uprawnienia w specjalnościach: architektonicznej, telekomunikacyjnej i kolejowej.

dr WIESŁAW NUREK

Sekretarz Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej LOIIB



Uprawnienia budowlane jeszcze aktualne (cz. I)

Jednym z zagadnień, z którymi spotyka się Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna Lubelskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa jest interpretacja uprawnień budowlanych w specjalności architektonicznej i konstrukcyjnej wydanych w latach 1928–1994.

Tą publikacją rozpoczynamy blok trzech odcinków poświęconych uprawnieniom budowlanym, które pomimo upływu wielu lat od chwili ich nadania, nadal obowiązują.

Zgodnie z art. 104 obowiązującej ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (tekst jednolity Dz. U. z 2010 r. Nr 243, poz. 1623 z późniejszymi zmianami), który deklaruje poszanowanie praw dobrze nabytych: „osoby, które przed dniem wejścia w życie ustawy, uzyskały uprawnienia budowlane lub stwierdzenie posiadania przygotowania zawodowego do pełnienia samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie, zachowują uprawnienia do pełnienia tych funkcji w dotychczasowym zakresie”.

Zakres uprawnień należy odczytywać zgodnie z treścią decyzji o ich nadaniu i przy uwzględnieniu przepisów będących podstawą ich nadania.

Pierwszym w Polsce aktem prawnym w dziedzinie budownictwa było Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 16 lutego 1928 r. o Prawie budowlanym i zabudowie osiedli.

W Dzienniku Ustaw z 1939 r. Nr 34, poz. 216 został ogłoszony jednolity tekst powyższego rozporządzenia, które w artykułach od 361 do 364 ustaliło: podział uprawnień budowlanych na uprawnienia do kierowania robotami budowlanymi architektonicznymi, konstrukcyjnymi i obejmującymi urządzenia (instalacje) związane z budynkiem, określiło wymagania w zakresie wykształcenia wyższego i średniego oraz warunki odbycia praktyki budowlanej.

Zgodnie z art. 358 ust. 1 - roboty realizowane na podstawie zatwierdzonego projektu i pozwolenia właściwej władzy, powinny być wykonywane pod nadzorem technicznego kierownika. Ust. 2 w/w artykułu określa, że „Roboty, dotyczące budynków większych o skomplikowanych konstrukcjach żelaznych, żelazobetonowych i innych, powinny być wykonywane pod nadzorem kierownika architektonicznego, posiadającego uprawnienia przewidziane w art. 361 i kierownika robót konstrukcyjnych, posiadającego uprawnienia przewidziane w art. 362, albo uprawnienia do kierowania robotami konstrukcyjnymi, uzyskane na podstawie art. 361 ust. 2”.

Osobom posiadającym uprawnienia wydane na podstawie art. 361 do pełnienia funkcji kierownika architektonicznego przysługiwało prawo do sporządzania projektów robót, do kierowania którymi są upoważnione (art. 361 ust. 2). Osoby te zgodnie z ust. 3 mogły uzyskać uprawnienia do kierowania robotami konstrukcyjnymi, dotyczących budynków określonych w ust. 2 art. 358 (o skomplikowanych konstrukcjach) po wykazaniu się praktyczną umiejętnością kierowania takimi robotami.

Osoby, które uzyskały uprawnienia z art. 362 do kierowania robotami konstrukcyjnymi mogły sporządzać projekty (plany) robót konstrukcyjnych i instalacyjnych (art. 362 ust.2). Po wykazaniu się praktyczną umiejętnością do sporządzania projektów architektonicznych, mogły uzyskać rozszerzenie uprawnień.

Uprawnienia z art. 361 (kierowanie architektoniczne), art. 362 (roboty z wyjątkiem architektonicznego kierowania) oraz art. 363 (roboty obejmujące urządzenia związane z budynkiem, z wyjątkiem robót o skomplikowanych konstrukcjach) mogły uzyskać osoby posiadające wykształcenie wyższe techniczne.

Osoby ze średnim wykształceniem technicznym mogły uzyskać z art. 364 uprawnienia budowlane pokierowania robotami budowlanymi z wyjątkiem budynków o skomplikowanych konstrukcjach. Uprawnione były również do sporządzania projektów (planów) robót budowlanych do kierowania, którymi są uprawnione z wyjątkiem robót w miastach: Warszawie, Bydgoszczy, Częstochowie, Grudziądzu, Krakowie, Lublinie, Łodzi, Poznaniu, Toruniu. Otrzymywały razem z odnośnymi uprawnieniami tytuł „budowniczego”.

Zgodnie z pismem ogólnym z 13 listopada 1950 r. ogłoszonym w Dzienniku Urzędowym Ministra Budownictwa Nr 14, poz. 176, ograniczenie dotyczące projektów (planów) robót w w/w miastach nie obowiązywało uprawnień wydawanych po tej dacie.

W Dzienniku Ustaw z dnia 31 grudnia 1947 r. Nr 76, poz. 490 ogłoszono Rozporządzenie Ministra Odbudowy z dnia 11 grudnia 1947 r. o skomplikowanych konstrukcjach stosowanych w budynkach.

Zgodnie z § 1 w/w rozporządzenia: za skomplikowane konstrukcje w rozumieniu art. 358 ust. 2 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 16 lutego 1928 r. o Prawie budowlanym i zabudowaniu osiedli uważa się:

- 1) wszelkie ustroje budowlane statycznie niewyznaczalne z wyjątkiem:
 - a) belek ciągłych o jednakowym momencie bezwładności przęseł,
 - b) ustrojów powszechnie stosowanych, które można obliczać, jako statycznie wyznaczalne, lub też takich, których obliczenie następuje przy użyciu tablic ogólnie stosowanych;
- 2) belki następujących rodzajów o rozpiętości między podporami ponad 10 m:
 - a) blachownice o przekroju złożonym,
 - b) kratownice stalowe lub drewniane,
 - c) belki żelbetowe;
- 3) ustroje łukowe i wiszące z wyjątkiem sklepień ceglanych o rozpiętości do 10 m;
- 4) ściany oporowe o wysokości ponad 5 m;

- 5) kominy fabryczne wolnostojące i maszyny o wysokości ponad 15 m;
- 6) wieże konstrukcji szkieletowej o wysokości ponad 15 m;
- 7) fundamenty z posadowieniem sposobami sztucznymi, wymagające obliczeń z zakresu teorii mechaniki gruntów;
- 8) ustroje podlegające obciążeniom użytkowemu większym od 800 kg/m²;
- 9) ustroje podlegające obciążeniom dynamicznym;
- 10) ustroje, których konstrukcja oparta jest na zasadach odmiennych od ogólnie stosowanych (norma PN/B-2 Polskiego Komitetu Normalizacyjnego).

Uprawnienia o skomplikowanych konstrukcjach z art. 361, 362, 363, 369 nadawał do 1939 r. Minister Spraw Wewnętrznych, a po wojnie od 1945 r. Komitet Budownictwa, Urbanistyki i Architektury Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej. Te dwa artykuły prawne obowiązywały od 1961 r. (14 sierpnia 1961 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 13 lutego Nr 7, poz. 46)).

Zgodnie z treścią art. 90 ust. 1 w/w ustawy: „osoby, które przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy uzyskały prawo kierowania robotami budowlanymi lub nabyły prawo do kierowania robotami budowlanymi i sporządzania projektów tych robót, zachowują te prawa nadal w dotychczasowym zakresie”.

Ustawodawca w ten sposób gwarantował trwałość decyzji administracyjnych, wydanych na podstawie tracących moc aktów prawnych (poszanowanie praw dobrze nabytych).

Mimo upływu wielu lat, w naszym budowlanym środowisku, można jeszcze spotkać osoby, którym uprawnienia budowlane zostały nadane na podstawie w/w aktów prawnych.

JERZY KAMIŃSKI

Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna LOIIB

Literatura:

Uprawnienia budowlane w latach 1928–2011 wynikające z Prawa budowlanego i przepisów wykonawczych, Zbigniew Dzierżewicz i Joanna Smarż, Wolters Kluwer, 2011

Rok akademicki rozpoczęty...

4 października 2013 r. Politechnika Lubelska zainaugurowała 61. rok akademicki. W uczelni na 17. kierunkach uczy się ogółem 10 tysięcy 700 studentów, w tym na studiach stacjonarnych 7 800 osób. Na pierwszym roku zajęcia rozpoczęło prawie 2250 osób.

Do budynku Wschodniego Innowacyjnego Centrum Architektury, oddanego właśnie do użytku, na uroczystość inauguracji nowego roku akademickiego licznie przybyli przedstawiciele władz państwowych, administracji samorządowej oraz stowarzyszeń i organizacji związanych z branżą budowlaną i szkolnictwem. Lubelską Okręgową Izbę Inżynierów Budownictwa reprezentował Wojciech Szewczyk, przewodniczący Okręgowej Rady LOIIB.

– *Jesteśmy przekonani, że mechanik, elektryk, elektronik, automatyk, informatyk, konstruktor, architekt czy instalator to tradycyjne zawody, które na rynku pracy będą miały wzięcie* – **powiedział podczas inauguracji nowego roku akademickiego prof. Piotr Kacejko, rektor Politechniki Lubelskiej.**

Jak podkreślił rektor PL, uczelnia dobrze wypadła w ocenie naukowców z Komitetu Ewaluacji Jednostek Naukowych. Trzy wydziały dostały kategorię „A” (najwyższa to „A+”): Budownictwa i Architektury, Elektrotechniki i Informatyki oraz Mechaniczny.

– *Szczególnie cieszy sukces Wydziału Budownictwa i Architektury, który zajął trzecie miejsce w kraju na 32 podobne jednostki* – zauważył P. Kacejko.

Podczas inauguracji tytuł Honorowego Profesora Politechniki Lubelskiej nadano prof. Janowi Marii Kisyńskiemu za wybitne osiągnięcia naukowe, dokonania w zakresie rozwoju kadry oraz popularyzację politechniki. Pracownikom PL zasłużonym w działalności na rzecz rozwoju nauki oraz za wzorowe wykonywanie obowiązków wynikających z pracy zawodowej przyznane zostały odznaczenia państwowe oraz **Medale Komisji Edukacji Narodowej.**

Gratulacje za najwyższe osiągnięcia w ogólnopolskim konkursie „Student – Wynalazca” otrzymali: Adam Majczak oraz Zbigniew Czyż. Natomiast najlepsi absolwenci uczelni odebrali dyplomy, a studenci po raz pierwszy rozpoczynający naukę na Politechnice Lubelskiej – indeksy.

Lubelska Okręgowa Izba Inżynierów Budownictwa otrzymała podziękowania od Ewy Błazik-Borowej, dziekana Wydziału Budownictwa i Architektury PL, która w imieniu Komitetu Organizacyjnego, Komitetu Naukowego i Organizatorów 59. Konferencji Naukowej Komitetu Inżynierii Lądowej i Wodnej PAN oraz Komitetu Nauki PZITB, podziękowała za zaangażowanie i pomoc w organizacji tegorocznej Konferencji Naukowej w Krynicy. Podkreśliła, że dotychczasowa twórcza i owocna współpraca jest dobrym przykładem na rzecz wspólnego działania dla rozwoju nauki, gospodarki i umocnienia pozycji naszego regionu.

Uroczystość zakończył wykład premera, ministra gospodarki Janusza Piechocińskiego nt. „Patriotyzm gospodarczy – nowa racja stanu? Jak i z kim budować silną, zdolną do globalnej ekspansji gospodarkę”. Uroczystość uświetnił występ Akademickiego Chóru PL pod dyrekcją prof. Elżbiety Krzemińskiej.

(Red.)

W Politechnice Lubelskiej na 17. kierunkach uczy się ogółem 10 tysięcy 700 studentów, w tym na studiach stacjonarnych 7 800 osób. Na pierwszym roku zajęcia rozpoczęło prawie 2250 osób. Uczy ich 526 nauczycieli akademickich. Do tej pory mury uczelni z dyplomem inżyniera opuściło ponad 43 tysiące absolwentów.

Dzień Budowlanych 2013 w LOIIB

Członkowie Lubelskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa świętowali w tym roku „Dzień Budowlanych” i „Dzień Inżyniera Budownictwa” 7 września 2013 r. Do „Zespołu Pałacowo-Parkowego” w Wierchowiskach k/Lublina przyjechało ok. 370 osób z całego województwa lubelskiego. Było nie tylko uroczyste, ale także sportowo i rekreacyjnie.



Po raz pierwszy w historii obchodów „Dnia Budowlanych” i „Dnia Inżyniera Budownictwa” przez Lubelską Okręgową Izbę Inżynierów Budownictwa miało miejsce ogłoszenie wyników konkursu na najlepsze prace dyplomowe wykonane na kierunku Budownictwo na Wydziale Budownictwa i Architektury Politechniki Lubelskiej w roku akademickim 2012/2013. W komisji



W czasie obchodów dokonano wręczenia Honorowych Odznak Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa członkom LOIIB, którzy swoją postawą, pracą zawodową oraz działalnością społeczną mogą być przykładem dla innych. Wręczenia zasłużonych odznaczeń dokonali: Joanna Gieroba, zastępca sekretarza Krajowej Rady PIIB i Wojciech Szewczyk, przewodniczący Okręgowej Rady LOIIB. Złote Honorowe Odznaki PIIB otrzymali: Jerzy Kamiński i Kazimierz Stelmaszczuk. Natomiast Srebrne Honorowe Odznaki PIIB wręczono: Eugeniuszowi Czyżowi, Andrzejowi Gwoździe, Kazimierzowi Żbikowskiemu, Ireneuszowi Wentlandtowi i Krzysztofowi Juryckiemu.

Miłą chwilą podczas tegorocznego spotkania, było także wyróżnienie naszych członków, którzy w tym roku świętują 50-lecie nadania uprawnień budowlanych. Nasi jubileaci: Mieczysław Banach, Zenon Halicki, Tadeusz Jaszczewski, Stanisław Kosiński, Józef Majewski, Zygmunt Nowak i Jerzy Wojtał otrzymali z tej okazji okolicznościowe dyplomy, medale LOIIB oraz książki.



konkursowej uczestniczyli przedstawiciele LOIIB: Joanna Gieroba i Zbigniew Szcześniak. Ocenie zostały poddane inżynierskie i magisterskie prace dyplomowe. Wśród prac inżynierskich najlepszą okazała się praca napisana przez Barbarę Tracz, drugie miejsce



zajął Tomasz Kaczor oraz przyznano dwie trzecie nagrody dla Rafała Mielnika i Anny Sztokalińskiej. Najlepszą pracą magisterską okazała się praca napisana przez dwóch autorów – Macieja Polaczuka i Krystiana Hernika. Drugie miejsce zajęła praca Jakuba Gontarza, zaś trzecie miejsce przypadło Annie Przybyłe. Wręczenia nagród dokonali: Wojciech Franus, prodziekan ds. Ogólnych i Nauki na Wydziale Budownictwa i Architektury Politechniki Lubelskiej, Anna Halicka, kierownik Katedry Konstrukcji Budowlanych na Wydziale Budownictwa i Architektury Politechniki Lubelskiej oraz Joanna Gieroba i Wojciech Szewczyk reprezentujący LOIIB.

W lubelskich obchodach „Dnia Budowlanych” i „Dnia Inżyniera Budownictwa” udział wzięli także zaproszeni goście, a wśród nich m.in. Stanisław Żmijan, poseł na Sejm RP; Urszula Sieteska, Wojewódzki Inspektor Nadzoru Budowlanego; Piotr Matyś, reprezentujący Lubelski Urząd Wojewódzki; Mirosław Hagemeyer, Główny Architekt m. Lublin; Marzena Szczepańska, z-ca dyr. Wydziału Inwestycji i Remontów UM Lublin; Janusz Ozonek, dziekan Wydziału Inżynierii Środowiska Politechniki Lubelskiej; Kazimierz Widysiewicz, prezes Polskiego Towarzystwa Mieszkaniowego Oddział Lublin.

Po uroczystej części obchodów „Dnia Budowlanych” i „Dnia Inżyniera Budownictwa” rozpoczął się program rekreacyjny. Wszyscy przybyli na spotkanie mogli brać udział w licznych grach i zawodach przygotowanych na tę okazję. Na najlepszych czekały zasłużone nagrody. Wszystkich uczestników spotkania pożegnał natomiast atrakcyjny i niezapomniany pokaz sztucznych ogni.



Nowa sala – nowe możliwości



10 października br. odbyło się pierwsze szkolenie dla członków Lubelskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa zorganizowane w nowej sali szkoleniowej znajdującej się w odremontowanej części budynku przy ul. Bursaki 19 w Lublinie.

„Ocena efektywności energetycznej kotłów i instalacji grzewczych w kontekście wymagań ustawy Prawo budowlane” – taki był temat pierwszego szkolenia, które odbywało się w odremontowanej sali konferencyjnej, znajdującej się na parterze budynku – siedziby Lubelskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa. Wraz z nią oddano do użytku: pomieszczenia socjalne, pełne zaplecze higieniczno-sanitarne oraz pomieszczenie biblioteki, w którym w przyszłości mają być zlokalizowane stanowiska komputerowe.

Prace remontowe obejmujące tę część budynku dotyczyły głównie przebudowy części pomieszczeń (po byłej stołówce) właśnie na pomieszczenia szkoleniowe oraz wykonanie instalacji wewnętrznych: wodno-kanalizacyjnej, ciepłej wody użytkowej, wentylacyjnej, klimatyzacyjnej, elektrycznej i centralnego ogrzewania. Ponadto wymieniono drzwi wewnętrzne we wszystkich pomieszczeniach oraz wymieniono drzwi wejściowe do tej części parteru na specjalne drzwi przeciwogniowe. Korytarz zyskał nowy wystrój – nowa terakota, elegancki tynk marmurkowy na ścianach, nowe oświetlenie itd. Sala szkoleniowa została wyposażona w specjalne stoliki umożliwiające uczestniczenie w jednym szkoleniu ok. 60 osób jednocześnie oraz zainstalowano w niej sprzęt audiowizualny.

Przeprowadzone prace remontowe sprawiły, że odremontowana część parteru budynku przy ul. Bursaki 19 w Lublinie zyskała nowe, funkcjonalne oblicze i umożliwi rozwijanie działalności statutowej Lubelskiej OIIB.

Nadal trwają natomiast roboty budowlane związane z wykonaniem nowej elewacji połączonej z ociepleniem budynku wraz z remontem i przebudową trzech wejść do obiektu oraz wykonania ich zadaszenia.

(Red.)



ANKIETA

W związku z planowaną kontynuacją zamawiania prenumerat specjalistycznych czasopism branżowych dla członków LOIIB, Lubelska Okręgowa Izba Inżynierów Budownictwa zwraca się z prośbą o wypełnienie poniższej ankiety i zaznaczenie jednego z proponowanych tytułów. Czasopismo, którego tytuł zostanie zaznaczony będzie zamówione w formie rocznej prenumeraty na rok 2014 dla osoby, która wypełni ankietę.

Koszt prenumeraty w całości pokrywa LOIIB.

Wypełnione i podpisane ankiety prosimy przysyłać pocztą na adres biura Izby w Lublinie przy ul. Bursaki 19, 20-150 Lublin lub zeskanowane przysyłać mailem na adres: a.koralewski@lub.piib.org.pl w terminie do 15 stycznia 2014 roku.



Imię

Nazwisko

Numer członkowski

Adres do wysyłki

.....

.....
Data i czytelny podpis

Materiały Budowlane

Drogownictwo

Przegląd Budowlany

Gospodarka Wodna

Ciepłownictwo, Ogrzewnictwo, Wentylacja

Inżynieria i Budownictwo

Gaz, Woda i Technika Sanitarna

Technika Transportu Szynowego

INPE

Przegląd Telekomunikacyjny





Dlaczego Południowa Obwodnica Lublina?

Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych Oddział Lublin, w ramach realizacji dróg ekspresowych S12/S17 i S19, buduje obwodnicę Lublina po północnej i wschodniej stronie miasta, od węzła Lublin Sławinek (Dąbrowica) do węzła Lublin Felin (Witosa). W następnej kolejności, w ramach budowy drogi S19, zrealizowana zostanie obwodnica po zachodniej stronie miasta, od węzła Lublin Sławinek (Dąbrowica) do węzła „Konopnica”. W efekcie powstanie obwodnica obejmująca trzy-czwarte obwiedni miasta Lublina, bez strony południowej.

Miasto Lublin zmierza do dokończenia budowy wewnętrznej, pełnej obwodnicy miasta („ringu”), tj. do przedłużenia ul. Dywizjonu 303 do ul. Wrotkowskiej i do wybudowania ul. Bohaterów Monte Cassino na odcinku od ul. Wojciechowskiej do węzła „Sławin” (na obecnie realizowanym przedłużeniu Al. Solidarności do węzła Lublin Sławinek (Dąbrowica)). Zewnętrzna (niepełna) obwodnica, w ciągach dróg ekspresowych z ośmioma węzłami drogowymi w rejonie miasta, oprócz ruchu tranzytowego i docelowego do (z) Lublina, przenosić będzie również ruch lokalny – pomiędzy dzielnicami miasta. W obrębie północnej i wschodniej części miasta Lublina, przewidziana jest w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego jeszcze trzecia trasa o przebiegu pośrednim pomiędzy w/w obwodnicami. Z powyższego wynika, że południowa część miasta jest traktowana trochę po macoszemu.

Rozwój miasta Lublina w kierunku południowym oraz coraz bardziej intensywna urbanizacja sąsiednich gmin na tym kierunku, sugerują potrzebę **zaplanowania i rezerwacji terenów** pod przyszłą Południową Obwodnicę Lublina.

Argumenty za Południową Obwodnicą Lublina

Od strony południowej do Lublina dochodzą następujące istniejące drogi: krajowa nr 19 – przyszła S19 (od strony Rzeszowa i Kraśnika), droga wojewódzka nr 747 (od strony Solca, Bełżyc), droga wojewódzka nr 835 (od strony Biłgoraja) i drogi powiatowe, po obu stronach Zalewu Zemborzycznego. Dro-

gi te nie mają ze sobą dogodnego, bezpośredniego połączenia przed miastem. Skomunikowanie tych dróg odbywa się ulicami miejskimi. Obecnie najdalej na południe oddaloną ulicą w Lublinie jest ul. Jana Pawła II, łącząca ul. Krochmalną i Diamentową z Al. Kraśnicką. W planie zagospodarowania miasta Lublina, przewidziana jest jeszcze Trasa Zielona (TZ) – klasy GP, o przebiegu od skrzyżowania ul. Piłsudskiego i Lubelskiego Lipca, obok stadionu w budowie, przez skrzyżowanie z ul. Diamentową i Krochmalną (węzeł „LKJ”), dalej przy linii kolejowej Warszawa – Lublin – Dorohusk (po stronie miasta), do al. Kraśnickiej, z włączeniem jej do istniejącego skrzyżowania przy kościele w Konopnicy.

Proponowane rozwiązania

WARIANT I – Poprowadzenie trasy drogowej klasy – co najmniej G, dwujezdniowej – od węzła „Konopnica”, o przebiegu na południe od Stasina Leśnego i lasu Stary Gaj, z wykorzystaniem przewidzianej w planie ulicy – po granicy Lublina, przecięcie dwupoziomowe linii kolejowej Lublin – Stalowa Wola, rejon ul. Żeglarskiej (koło Zalewu Zemborzycznego) w kierunku Abramowic, skrzyżowanie z drogą wojewódzką nr 835 (do Biłgoraja), do połączenia z przedłużeniem ulicy Grygowej w kierunku południowym (przewidzianym w planie zagospodarowania miasta) i dalej do węzła Lublin Felin (Witosa).

Przebieg ten umożliwiłby powstanie Południowej Obwodnicy Lublina z wykorzystaniem terenów na skraju gminy Konopnica i miasta Lublina. Taka dodatko-

wa trasa drogowa, na obrzeżach miasta, znaczne odciążą istniejący miejski układ komunikacyjny oraz skróci skomunikowanie kierunków od strony Rzeszowa i Kraśnika (S19) oraz drogi wojewódzkiej nr 747 (Solec, Bełżyce) z S17/S12 z węzłem Lublin Felin (Witosa), a wcześniej z drogą wojewódzką nr 835 i odwrotnych. Umożliwi również dogodny dojazd do portu lotniczego w Świdniku. Byłaby uzupełnieniem układu komunikacyjnego miasta Lublina od strony południowej i mogłaby zastąpić, z korzyścią, planowaną Trasę Zieloną w Lublinie, na jej części od skrzyżowania z ul. Diamentową i Krochmalną (węzeł „LKJ”) do al. Kraśnickiej. Pojazdy relacji od węzła „Konopnica” w kierunku wschodnim i odwrotnej, nie przekraczałyby dwukrotnie linii kolejowej Warszawa – Lublin – Dorohusk. Planowany pas drogowy pod Trasę Zieloną na w/w odcinku, byłby możliwy do wykorzystania pod ulicę niższej klasy, dla obsługi powstających tam osiedli mieszkaniowych.

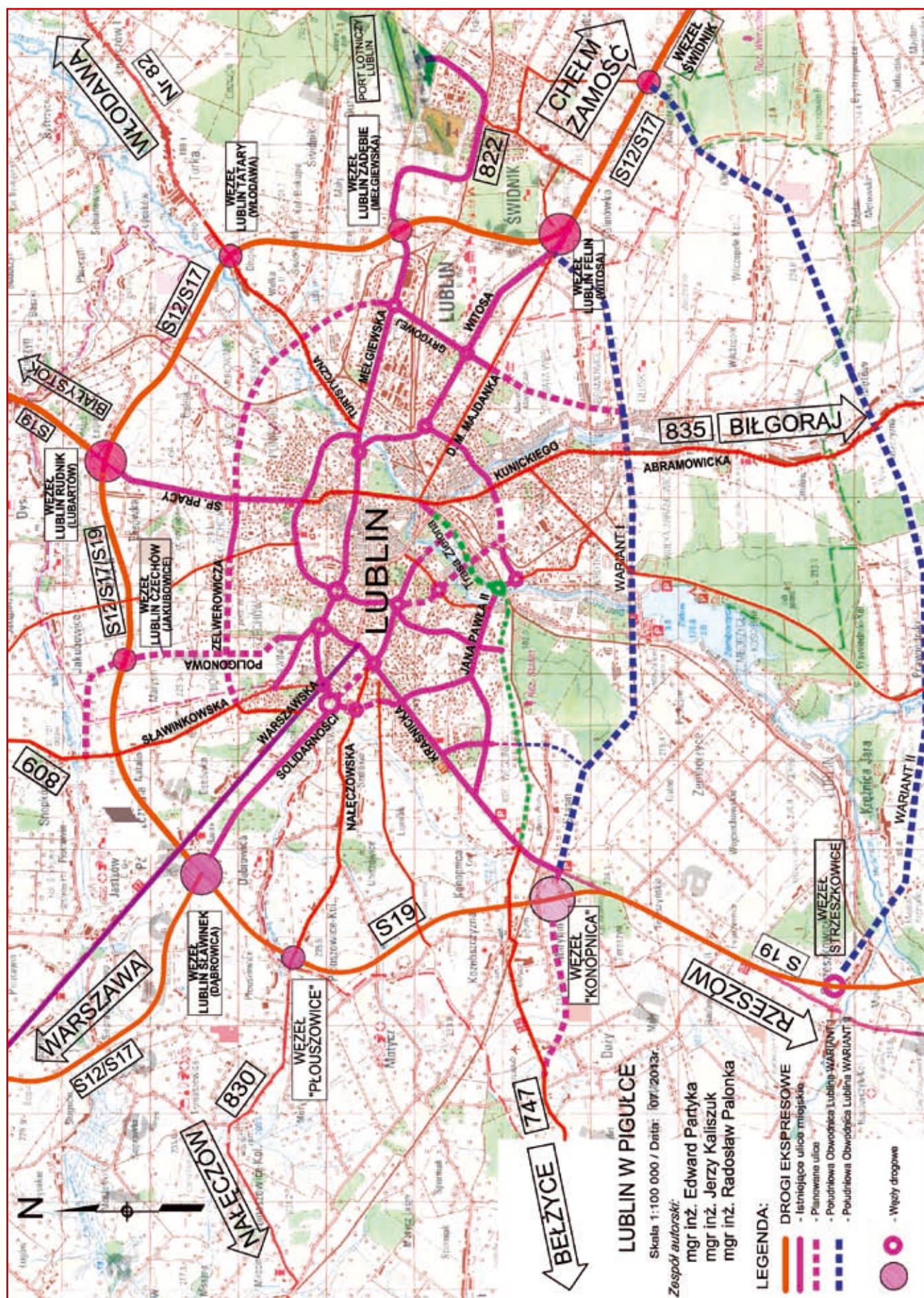
Po zrealizowaniu w/w robót drogowych z uwzględnieniem wariantu I południowej obwodnicy, miasto Lublin może mieć dwie pełne obwodnice.

WARIANT II – Przebieg trasy Południowej Obwodnicy Lublina według wariantu II to: – od węzła „Strzeszkowice” (na przyszłej drodze ekspresowej S19) na południe od Zalewu Zemborzycznego i Lasu Dąbrowa, przekroczenie istniejącej drogi wojewódzkiej nr 835 do połączenia z węzłem Świdnik na S17. Wariant ten byłby mniej funkcjonalny w stosunku do wariantu I i przebiegałby poza granicami miasta Lublina, przez tereny sąsiednich gmin.

Powyższe propozycje – wariant I i wariant II przedstawiono na załączonej mapce Lublina i okolic - „Lublin w pigułce”.

Dotyczy węzła „Konopnica” – na przecięciu drogi S19 z drogą wojewódzką nr 747 i przedłużeniu al. Kraśnickiej oraz

ciąg dalszy na str. 16



ciąg dalszy ze str. 14

miejsca, od którego ma się zaczynać w/w Wariant I.

Węzeł ten został zaprojektowany przed czternastu laty, w koncepcji na budowę drogi ekspresowej S19, jako typu „półkoniczynka” i powtórzony w dokumentacji wykonawczej, podlegającej obecnie aktualizacji. Przez okres ten nastąpił znaczny wzrost natężenia ruchu drogowego na drogach wlotowych do przyszłego węzła, a ponadto: – droga wojewódzka nr 747 relacji Iłża – Solec – Konopnica, skomunikowana z tym węzłem, uzyskuje wyższą rangę (klasę GP) z racji jej modernizacji (budowa obwodnic miejscowości i mostu na rzece Wiśle w miejscowości Kamień). Z węzłem tym ma być skomunikowana również Południowa Obwodnica Lublina – Wariant I.

Powyższe przemawia za koniecznością zmiany geometrii węzła „Konopnica”, na inny typ, bardziej rozbudowany, bezkolizyjny dla relacji wszystkich czterech kierunków i zapewniający bezpieczeństwo ruchu oraz odpowiednią przepustowość.

Wnioski

Należy opracować koncepcję dla Południowej Obwodnicy Lublina oraz uwzględnić zmiany w planach zagospodarowania przestrzennego danych jednostek administracyjnych.

O tyle jest to naglące, że następuje coraz bardziej intensywna urbanizacja tak terenów miejskich, jak i terenów gminnych w sąsiedztwie miasta Lublina. Wcześniejsze podjęcie decyzji, ułatwi opracowanie koncepcji i zmniejszy ilość przyszłych protestów podczas konsultacji społecznych. Pierwsza nasza przymiarka dla południowej obwodnicy z 2005 roku, zdezaktualizowała się ze względu na powstałą na tym ciągu bardzo liczną, nową zabudowę.

Porównując powstający układ komunikacyjny naszego miasta z układami komunikacyjnymi innych miast, Lublin ma szansę na wyprzedzenie wielu z nich.

mgr inż. EDWARD PARTYKA

mgr inż. JERZY KALISZUK

mgr inż. RADOSŁAW PALONKA

Prosto z drogi....

Szybciej do Warszawy

24 kilometrowy odcinek S17 pomiędzy węzłami Kurów Zachód (nazwa robocza Sielce) – Jastków (Bogucin), umożliwi ominięcie Kurowa, Markuszowa i Garbowa skracając dotychczasowy czas przejazdu, co najmniej o połowę oraz skracając drogę z Lublina do Warszawy. Obecnie, jadąc zgodnie z przepisami, pokonamy ten odcinek w około 12 minut. Na węźle Jastków kierowcy zjeżdżają na dotychczasową DK17.

Umowę na realizację tego odcinka podpisano 3 marca 2011 roku. Wykonawca (konsorcjum Mota – Engil Polska Central Europe z siedzibą w Krakowie – lider, wraz z partnerami: Mota – Engil Engenharia e Construcão Portugalia, Przedsiębiorstwo Robót Drogowych Lubartów, Komunalne Przedsiębiorstwo Robót Drogowych z Lublina i Przedsiębiorstwo Robót Drogowych Puławy) zbudował dwujezdniową drogę klasy S (o długości 23,7 km plus włączenie do obecnego przebiegu DK17 oraz łącznicę na węźle Kurów Zachód w ciągu S12) wraz z obiektami inżynierskimi, węzłami, skrzyżowaniami, drogami poprzecznymi i drogami dojazdowymi (57 odcinków o łącznej długości 38,4 km) umożliwiającymi połączenie z istniejącą siecią dróg i zapewnienie pełnej obsługi komunikacyjnej terenów przyległych do projektowanej drogi. Przebudowano kolidującą z drogą linię energetyczną 400 kV na długości 7,4 km. Wybudowano 20 obiektów inżynierskich (w tym siedem mostów, trzynaście wiaduktów drogowych, 31 przejść dla zwierząt i płazów) oraz przepusty.

Za sprawą lokalizacji inwestycji na obszarze zbiornika wód podziemnych zbudowano szczelny system odwodnienia

(o łącznej długości 16,5 km, wraz z dwunastoma zbiornikami retencyjnymi i siedmioma infiltracyjnymi).

Kierowcy mogą korzystać z Miejsc Obsługi Podróżnych ulokowanych po obu stronach drogi ekspresowej na wysokości miejscowości Markuszów. Dostępne są parkingi i toalety.

Wjazd na drogę ekspresową możliwy jest poprzez węzły:

- » Kurów Zachód (robocza nazwa Sielce) na przecięciu z projektowaną drogą ekspresową S12 (odc. Puławy – węzeł Kurów Zachód) i istniejącą DK17.
- » Kurów Wschód (Kurów) – na przecięciu z drogą powiatową nr 1514L.
- » Nałęczów (Przybysławice) – na przecięciu z przedłużeniem drogi wojewódzkiej nr 826.
- » Jastków (Bogucin) – na przecięciu z istniejącą DK12/17.

Wartość całego projektu (prace projektowe, wykupy gruntów, budowa i nadzór) wyniosła ok. 785 mln zł. Inwestycja finansowana była ze środków unijnych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

Rusza zachodnia obwodnica Lublina

9,8-kilometrowy odcinek pomiędzy węzłami Lublin Sławinek oraz Lublin Węglin powstanie w systemie tradycyjnym. Lubelski Oddział GDDKIA przekaze przyszłemu wykonawcy zaktualizowany projekt budowlany i wykonawczy. Toczy się już postępowanie związane z wydaniem decyzji zezwolenia na realizację inwestycji drogowej (ZRID), a większość nieruchomości potrzebnych pod budowę drogi jest już przejęta.

W pierwszym etapie ogłoszonego 8 listopada br. przetargu w trybie zamkniętym, zainteresowani wykonawcy złożą wnioski o dopuszczenie do udziału w postępowaniu. Do drugiego etapu zaproszeni zostaną wykonawcy po przeprowadzeniu oceny pod względem potencjału technicznego i kadrowego oraz zdolności ekonomicznej i finansowej. Po podpisaniu umowy, co może nastąpić w III kwartale przyszłego roku, wykonawca będzie mógł od razu rozpocząć budowę obwodnicy.

Zachodnia obwodnica Lublina połączy zbudowany już na przecięciu S12, S17 i S19 węzeł Lublin Sławinek (nazwa robocza Dąbrowica) z węzłem Lublin Węglin (nazwa robocza Konopnica), gdzie przetnie się z budowaną drogą wojewódzką 747. Zachodnia część obwodnicy Lublina pozwoli na ominięcie miasta m.in. kierowcom, jadącym z kierunku Rzeszowa do Białegostoku, a także Warszawy. Podróżując w godzinach szczytu będzie można zaoszczędzić blisko pół godziny, a Lublin odetchnie od ruchu tranzytowego.

(Źródło: GDDKIA Oddział Lublin)

59. Konferencja Naukowa w Krynicy Zdrój

15–20 września br. odbyła się w Krynicy Zdroju 59. Konferencja Naukowa Komitetu Inżynierii Lądowej i Wodnej PAN oraz Komitetu Nauki PZITB. Bezpośrednim jej organizatorem był Wydział Budownictwa i Architektury Politechniki Lubelskiej. Przedstawiciele LOIB licznie uczestniczyli w obradach konferencji.

Konferencję patronatem objęli: minister nauki i szkolnictwa wyższego Barbara Kudrycka, minister rolnictwa i rozwoju wsi Stanisław Kalemba, podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Janusz Żbik, oraz marszałek województwa lubelskiego Krzysztof Hetman.

W konferencji wzięło udział 367 osób, reprezentujących uczelnie techniczne, Polską Izbę Inżynierów Budownictwa, instytuty badawcze i uczelnie rolnicze a także projektanci i przedstawiciele wykonawstwa budowlanego. Obrady odbywały się w dwóch częściach: problemowej i ogólnej.

Konferencja została uroczystie otwarta przez przewodniczącego Komitetu Naukowego prof. dr. hab. inż. Wojciecha Radomskiego i dziekana Wydziału Budownictwa i Architektury Politechniki Lubelskiej dr hab. inż. Ewę Błazik-Borową, prof. PL. Odczytano list od rektora Politechniki Lubelskiej prof. dr. hab. inż. Piotra Kafejki do uczestników konferencji. Słowa powitania wygłosili także: przewodniczący Komitetu Nauki PZITB prof. dr. hab. inż. Andrzej Łapko, przewodniczący PZITB mgr inż. Ryszard Trykosko oraz zastępca Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego dr inż. Jacek Szer.

Dokonano także wręczenia nagród i medali PZITB. Nagrodę im. prof. Żenczykowskiego otrzymał dr hab. inż. Zbigniew Perkowski, nagrodę im. prof. Bryły – dr hab. inż. Renata Kotynia, prof. PŁ, medal im. prof. Kaufmana – prof. dr hab. inż. Ryszard Kowalczyk, a medal im. prof. Cisielskiego – prof. dr hab. inż. Tadeusz Godycki-Ćwirko. Dwie nagrody im. prof. Dyżewskiego otrzymali: za osiągnięcia naukowe – dr hab. inż. Mieczysław Połoński, a za osiągnięcia praktyczne – mgr inż. Michał Wrzosek.

Uroczystość rozpoczęcia konferencji ubarwił występ studenckiej Formacji Tańca Towarzyskiego „Gamza” z Politechniki Lubelskiej.

Część problemowa konferencji

Część problemowa konferencji poświęcona jest zawsze zagadnieniom związanym z budownictwem i mającym aspekt

społeczny. W tym roku była ona zatytułowana „**Budownictwo na obszarach wiejskich – nauka, praktyka, perspektywy**”.

Organizatorzy wybrali tematykę opierając się na siedmiu przesłankach, którymi są: - społeczna skala problemu, - przemiany zachodzące obecnie na obszarach wiejskich, związane ze zmianami kulturowymi społeczeństwa wiejskiego oraz zmianami technologicznymi w rolnictwie; - tradycja traktowania budownictwa wiejskiego jako problemu społecznego i tradycja kształcenia specjalistów w tym zakresie, - badania naukowe prowadzone na polskich uczelniach, - specyfika obiektów związanych z rolnictwem i przemysłem rolno-spożywczym,



Otwarcie konferencji przez dziekana Wydziału Budownictwa i Architektury Politechniki Lubelskiej dr hab. inż. Ewę Błazik-Borową, prof. PL

- intensyfikacja inwestycji na terenach wiejskich związana z programami pomocowymi, - specyfika Lubelszczyzny jako regionu rolniczego.

W części problemowej wygłoszono 25 referatów zgrupowanych w sześciu sesjach problemowych. Referaty zostały przygotowane na zamówienie organizatorów przez uznanych specjalistów z zakresu budownictwa wiejskiego i tematyki związanej.

Sesja pierwsza poświęcona była inwestycjom w rolnictwie i przemyśle rolno-spożywczym. Na jej wstępie przedstawiciel Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi prof. dr hab. A. Kowalski omówił miejsce rolnictwa i przemysłu rolno-spożywczego w gospodarce kraju, a specyfikę inwestycji w regionie rolniczym, jakim jest Lubelszczyzna – przedstawiciel Urzędu

ciąg dalszy na str. 18

ciąg dalszy ze str. 17

Marszałkowskiego Województwa Lubelskiego dr J. Sobczak. Poruszono również zagadnienia równowagi w planowaniu przestrzennym na obszarach wiejskich (dr hab. inż. arch. M. Kowicki, prof. PK) oraz omówiono miejsce budownictwa rolniczego w Prawie budowlanym (dr inż. Jacek Szer).

W sesji drugiej zatytułowanej „**Problemy kształtowania budownictwa wiejskiego**” przedstawiono charakterystykę tradycyjnego budownictwa wiejskiego (dr hab. inż. arch. I. Niedźwiedzka-Filipiak), problemy rewitalizacji zabytkowych obiektów przemysłu rolno-spożywczego (dr hab. inż. arch. E. Przesmycka, prof. PWR), zagadnienia gospodarki energią pochodzącą z alternatywnych źródeł na terenach wiejskich (prof. dr hab. inż. P. Kacejko i dr inż. S. Adamek), specyfikę budownictwa leśnego (dr hab. inż. G. Trzczeński) oraz problematykę dróg lokalnych (dr inż. M. Ćwiąkała). Sesja trzecia poświęcona

stalowym (dr hab. inż. E. Hotała, prof. PWR). Ostatnia sesja poświęcona była systemom wodnym na terenach wiejskich, a referaty na temat tzw. melioracji i związanych z nią obiektów budowlanych oraz małych zbiorników wodnych wygłosili prof. dr hab. E. Pierzgałski, prof. dr hab. S.L. Dabkowski, dr hab. W. Mioduszeński i dr inż. A. Pichla.

Referaty wzbudziły żywą dyskusję. Stwierdzono że tematyka budownictwa wiejskiego traktowanego często jako budownictwo „drugiej kategorii”, okazała się interesująca. Inwestycje na obszarach wiejskich, tak obecnie zintensyfikowane, są nie tylko szansą dla tych obszarów – inwestycje te są także szansą dla budownictwa, bowiem projektanci i firmy wykonawcze mogą znaleźć tu miejsce dla swojej działalności. Budownictwo rolnicze stwarza szerokie możliwości badawcze zwłaszcza w zakresie poszukiwania materiałów pracujących w specyficznych warunkach, a także wykorzystywania materiałów miejscowych i odpadowych zmniejszających kosztocłonność inwestycji.



Wręczenie jednej z nagród ZMRP „Dzieło mostowe roku” z udziałem podsekretarza stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Janusza Żbika (stoi pierwszy z lewej)

była konstrukcjom i materiałom w budownictwie rolniczym. Dwa referaty tej sesji poświęcone były lekkiej obudowie termoizolacyjnej stosowanej w przechowalniach, chłodniach i mroźniach (mgr inż. A. Krzywulski i dr inż. Z. Pozorski); omówiono także zasady ochrony konstrukcji żelbetowych w obiektach rolniczych (dr inż. T. Możaryn) oraz scharakteryzowano szkło jako materiał konstrukcyjny dla szklarni (mgr inż. A. Marczeńska). Sesja czwarta dotyczyła kształtowania budynków rolniczych z uwzględnieniem zagadnień fizyki budowli, zagrożeń korozyjnych i pożarowych, a w szczególności obiektów biogazowni rolniczych (prof. dr hab. inż. A. Myczko), budynków inwentarskich (dr hab. inż. T. Głuski, prof. UP), szklarni (dr inż. S. Grabarczyk), chłodni i mroźni (prof. dr hab. inż. H. Nowak), a o zagrożeniach pożarowych w imieniu zespołu autorskiego z ITB mówił dr inż. A. Borowy. Sesja piąta poświęcona była silosom na płody rolne – specyfice ich projektowania i wykonawstwa (prof. dr hab. inż. A. Łapko), badaniom i modelowaniu obciążeń w silosach (prof. dr hab. J. Horabik) oraz silosom

Część ogólna konferencji

W części ogólnej wygłoszono 114 referatów, które zostały zakwalifikowane przez Komitet Naukowy. Referaty, zgodnie ze swą tematyką, podzielone były na sesje: Budownictwo ogólne i rolnicze, Fizyka budowli, Inżynieria Komunikacyjna – Mosty, Inżynieria Materiałów Budowlanych, Inżynieria Przedsięwzięć Budowlanych, Konstrukcje Betonowe, Konstrukcje Metalowe, Mechanika Konstrukcji i Materiałów, Projektowanie geotechniczne, a także Zabytkowe obiekty budowlane oraz Inżynieria wiatrowa.

W podsumowaniu części ogólnej stwierdzono, że poszukując wśród wygłoszonych artykułów nowych trendów, da się zauważyć dwie grupy zagadnień: inżynierię wiatrową i problematykę rusztowań.

Wydarzenia towarzyszące konferencji

W czasie konferencji odbył się tradycyjny „Wieczór inżynierski” organizowany przez PZITB i prowadzony przez przewodniczącego PZITB mgr. inż. R. Trykosko. Podczas jego trwania obchodzono jubileusz 75-lecia czasopisma „Inżynieria i Budownictwo” oraz odbyła się prezentacja działań Koła Młodych PZITB. Następnego dnia odbył się „Wieczór mostowy”, którego gospodarzem był Związek Mostowców RP i udział w nim wziął podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Janusz Żbik. Podczas uroczystości wręczono doroczne nagrody Związku Mostowców RP.

(opr. na podst. materiałów przygotowanych przez prof. dr hab. inż. WOJCIECHA RADOMSKIEGO, przewodniczącego Komitetu Naukowego oraz dr hab. inż. ANNY HALICKIEJ, prof. PL, wiceprzewodniczącej Komitetu Organizacyjnego)

Kto jest kim w lubelskim budownictwie



inż. Roman Krasoń

Urodził się w Tomaszowie Lub. w 1950 r. Absolwent Zasadniczej Szkoły dla Pracujących o profilu budowlanym przy Przedsiębiorstwie Budownictwa Rolniczego w Tomaszowie Lub. W 1967 r. rozpoczął naukę w Technikum dla Pracujących w Lublinie o profilu ogólnobudowlanym, pracując jednocześnie w Lubelskim Przedsiębiorstwie Budownictwa Miejskiego. Uczestniczył

w budowie osiedli mieszkaniowych w dzielnicach m.in. Maki i Kalinowszczyzna. Brał udział w realizacji pierwszych w Lublinie budynków wykonywanych w technologii ramy H oraz przy prekursorskim wprowadzaniu mechanicznego tynkowania.

W 1970 r. rozpoczął studia na Wydziale Budownictwa Wyższej Szkoły Inżynierskiej w Lublinie i podjął pracę w Kraśnickim Przedsiębiorstwie Budownictwa Ogólnego na stanowisku majstra, następnie kierownika budowy. Realizował m.in. budynki mieszkalne przy ul. Junoszy oraz pawilony handlowe przy ul. J. Popiełuszki (wcześniej R. Luksemburg) w Lublinie.

Na trzecim roku studiów rozpoczął pracę w Dziale Budownictwa Wojewódzkiego Zarządu Gminnych Spółdzielni Oddział w Lublinie. Na początku pracował jako inspektor ds. przygotowania produkcji, następnie objął stanowisko kierownika działu przygotowania produkcji w OBP Lubartów przy WZGS Lublin, a potem awansował na stanowisko dyrektora technicznego.

Studia na WSI ukończył w 1976 r. Temat pracy dyplomowej to: „Makrostruktura, a wytrzymałość betonu” i została wyróżniona nagrodą Ministra Budownictwa III stopnia.

W 1979 r. przeniósł się do Przedsiębiorstwa Budownictwa Przemysłowego „Puławy”, gdzie objął stanowisko koordynatora robót na budowie Fabryki Żelatyny. Po roku został przeniesiony do Kraśnika na budowę Fabryki Łożysk Toczných, gdzie po pół roku objął stanowisko kierownika robót Wielkiej Budowy w Kraśniku, obejmującej realizację kulkowni oraz działu robót produkcji niekatalogowej.

W latach 1982-1987 pracował w Iraku w ramach współpracy z firmą Polimex Protinas. Realizował m.in. budowę fermy drobiu w miejscowości Suwejra oraz jako zastępca dyrektora ds. technicznych uczestniczył przy realizacji 7 kontraktów.

W 1987 r. podjął pracę na budowie Centrum Onkologii w Warszawie oraz uczestniczył w realizacji przyczółku mostu S. Poniatowskiego w stolicy.

W 1988 r. rozpoczął pracę w Przedsiębiorstwie Exportu Usług Technicznych EXBUD Kielce w Oddziale Budownictwa w Lublinie. Uczestniczył m.in. w pracach przy realizacji kontraktów odlewni żeliwa w Lipsku (byłe NRD) oraz modernizacji Ambasady RP w Moskwie.

W 1989 r. przeszedł do PB „Konsbud” Sp. z o.o. w Lublinie obejmując stanowisko zastępcy dyrektora ds. technicznych. Za jego kadencji zrealizowano ponad 300 inwestycji na terenie Lubelszczyzny i kraju, poczynając od obiektów przemysłowych, farmaceutycznych, bankowych, mieszkaniowych oraz obiektów biurowych i zabytkowych. Od 2012 r. objął w tej firmie stanowisko pełnomocnika Zarządu ds. Inwestycji i Rozwoju.



mgr inż. Marian Dyś

Urodził się 23 stycznia 1938 r. w Lublinie. Absolwent lubelskiego Technikum Energetycznego, które ukończył w 1955 r. uzyskując tytuł technika energetyka.

Od 1 sierpnia 1955 r. rozpoczął pracę w Oddziale Elektrotechnicznym Warszawa Zachodnia PKP. 2 stycznia 1956 r. podjął pracę w Biurze Projektów Kolejowych DOKP Lublin. W 1962 r. został wytypowany przez zakład pracy na studia

do ZSRR. Od 1 września 1962 r. rozpoczął edukację w Moskiewskim Instytucie Inżynierów Transportu Kolejowego na Wydziale Elektryfikacji Kolei. W 1967 r. obronił pracę dyplomową i otrzymał tytuł magistra inżyniera elektryka.

Od września 1967 r. podjął ponownie pracę w BPK w Lublinie jako starszy asystent projektanta. Pracował przy projektowaniu sieci trakcyjnych, elektryfikacji linii kolejowych oraz realizacji obiektów kubaturowych PKP. Uczestniczył m.in. w projektach modernizacji dworców PKP w Lublinie i Radomiu; lokomotywni w: Lublinie, Oświęcimiu, Kielcach i Dęblinie oraz przy elektryfikacji stacji Małogoszcz.

W 1968 r. uzyskał uprawnienia budowlane w specjalności elektryfikacji linii kolejowych, natomiast w 1971 r. - uprawnienia budowlane w specjalności instalacji i urządzeń elektrycznych.

W 1974 r. objął stanowisko zastępcy dyrektora BPK DOKP w Lublinie, a następnie stanowisko dyrektora. Uczestniczył m.in. w realizacji

Linii Hutniczo-Siarkowej oraz infrastruktury kolejowej Kopalni Bogdanka.

W latach 1977-1978 ukończył Studium Podyplomowe na Politechnice Warszawskiej w zakresie Ochrony Odgromowej.

Od 1987 do 1988 stworzył na terenie byłego NRD pracownię projektową w ramach firmy „Instalexport”, która wykonywała projekty dla przemysłu ciężkiego.

W grudniu 1991 r. dokonano wyłączenia BPK ze struktur PKP. Od 1 stycznia do 31 lipca 1992 r. pełnił w nim funkcję kierownika.

1 sierpnia 1992 r. podjął pracę w PW „PROPER”, gdzie objął stanowisko dyrektora, które piastował aż do przejścia na emeryturę w 2009 r.

W trakcie swojej pracy współuczestniczył w projektowaniu i budowie kilkudziesięciu obiektów z branży energetyki ciepłej i elektrycznej m.in. takich, jak: Ciepłownia Miejska w Tarnobrzegu; ciepłownie osiedlowe w Sandomierzu; kotłownie w: Trzebiatowie, Rzeszowie, Jaśle, Lublinie i Krasnymstawie, kotłownie w firmach: „Agram” i „Lubella” oraz urządzeń klimatyzacyjnych m. in. w: Instytucie Jana Pawła II KUL, „Cersaniec Krasnystaw”, „Apisie” Lublin, na Zamku w Sandomierzu, w Hotelu „Sobieski” w Warszawie.

Współorganizował system serwisu obiektów w zakresie gospodarki ciepłej, wentylacji i klimatyzacji, który obejmuje ok. 100 obiektów m.in. takich, jak ciepłownia w Tarnobrzegu, Politechnika Lubelska oraz lubelskie firmy: „Lubella”, „Apis”, „Agram”, „Herbapol”.

Należał do SITK Oddział Lublin oraz SEP w Lublinie.

Za pracę zawodową i działalność społeczną odznaczony m.in. Złotym i Srebrnym Krzyżem Zasługi, Srebrną Odznaką SEP.

„Samotnia” pełna życia kulturalnego i intelektualnego



Fot. E. Dudzińska

Obecny wygląd willi „Samotnia” w Puławach po przeprowadzonych remontach

Willa „Samotnia” w Puławach to ciekawy architektonicznie, posiadający bogatą historię obiekt zabytkowy. Po przeprowadzonym kapitalnym remoncie odzyskała swój wygląd z lat świetności i jest obecnie jedną z perełek turystycznych Puław.

Willa „Samotnia” to skromny budynek znajdujący się w sąsiedztwie skrzyżowania ulicy Zielonej i Głębokiej w Puławach, na terenie zwanym Mokradłami. Powstała w pierwszej połowie XIX wieku i usytuowana jest poza obrębem Osady Pałacowej Czartoryskich, dokładnie na południowy-wschód od puławskiego założenia pałacowo-parkowego. Willa podczas jej realizacji rozlokowana była na bagnie, pomiędzy dwoma wąwozami. Tutaj spotykały się dwa cieki wodne, które oddziaływały na kształtowanie terenu. Od tamtych czasów wiele się zmieniło i obecnie dookoła budynku rozpościera się płaski teren. Początkowo obiekt pełnił rolę domku myśliwskiego, z którego myśliwi strzelali do dzikiego

ptactwa. Później zmieniał właściciele i swoje przeznaczenie. Pełnił m.in. funkcję kaplicy.

Właścicielką willi w latach 1847–1886 była Łucja z Giedrojców Rautenstrauch pochodząca z rodu książąt litewskich.

Takie były początki...

Łucja z Giedrojców Rautenstrauch bywała częstym gościem u książąt Czartoryskich prowadzących aktywną działalność na rzecz życia kulturalnego i intelektualnego Puław. Była przyjaciółką Izabelli księżnej Czartoryskiej.

Po klęsce powstania listopadowego, wielu arystokratów opuściło Puławę i wyjechało za granicę. Małżeństwo Józef i Łucja Rautenstrauch, które należało do najwyż-

szych sfer upadającej Rzeczypospolitej, a następnie Królestwa Kongresowego, zdecydowali się na wybudowanie dwóch willi i stworzeniu w nich ośrodków życia kulturalnego i intelektualnego Puław, jak za czasów księżnej Izabelli, która zmarła na uchodźstwie. Willa „Samotnia” nawiązywała swoją budową do romantycznego gotyku, natomiast druga willa – willa „Cienista”, rozlokowana po przeciwnej stronie drogi został zrealizowana w stylu szwajcarsko-tyrolskim i otoczona uroczym ogródkiem.

Łucja Rautenstrauch zadbała o stworzenie intelektualnej atmosfery wewnątrz obu willi wyposażając je w liczne dzieła sztuki oraz organizując spotkania kulturalne. Tu skupiało się ówczesne życie intelektualne Puław. Studenci zamiłowani do historii chętnie bywali u generałowej Rautenstrauch, która została zapamiętana też jako autorka romansu „Ewelina i Arnolf”.

prekursorka opisów podróży, osoba, która ceniła sobie towarzystwo ludzi młodych i była filantropem. Lubiła opowiadać o dawnych czasach i można jej było słuchać godzinami. W willi „Samotnia” generał Józef Rautenstrauch przewodniczył zebraniom, jako mistrz łoży masońskiej działającej w Puławach.

Taki stan rzeczy trwał około 40 lat, do roku 1886 r., dokąd żyła Łucja.

Na przełomie XIX i XX wieku Puławy były niezwykle barwnym ośrodkiem. Przed I wojną światową stacjonowały tu wojska rosyjskie, a sporą część mieszkańców stanowili Żydzi. Taka mieszanina etniczna, religijna i kulturowa nikogo nie szokowała. Przyjmowano to wszystko za normalne. Ludzie potrafili ze sobą współpracować, współżyć, szanowali się nawzajem.

„Samotnia” w ówczesnych czasach nie była synonimem komfortu, jaki należny był arystokracji. W obiekcie było zimno, jak podają źródła „panowały przeciągi, gaśły świece woskowe, trzeba było ogrzewać pościel żelazkiem przed położeniem się spać”.

Po śmierci generałowej zabytkowe obiekty trafiły w ręce zwykłych ludzi, zmieniając swój dotychczasowy charakter. Do wybuchu II wojny światowej willa „Samotnia” znajdowała się w rękach żydowskiej rodziny Gildy i Izaaka Kurzbardów, którzy przekształcili budynek w zakład produkcji octu. Po zakończeniu wojny w willi znalazło lokum kilka rodzin, gdyż Puławy były bardzo zniszczone i brakowało mieszkań.

Obecnie zabytkowa willa, jeden z bardziej interesujących obiektów w Puławach stanowi siedzibę Towarzystwa Przyjaciół Puław. Cyklicznie organizowane są tutaj spotkania, koncerty, imprezy kulturalne. Mieści się tu również restauracja z kawiarnią. Członkowie Towarzystwa Przyjaciół Puław starają się, aby willa „Samotnia” kontynuowała tradycję tego obiektu jako miejsca życia kulturalnego i intelektualnego Puław.

Opis zabytku

Obiekt został wybudowany w latach 1830-1842 w stylu neogotyckim. Składał się z baszty i dobudowanej do niej niższej, podłużnej części z altaną na piętrze. Elewacje budynku posiadały gładkie tynki. Zachowane z roku 1847 akta potwierdzają istnienie

w tym miejscu budynku drewniano-murwanego. W 1875 r. urządzono tutaj kaplicę.

Korpus główny to początkowo trójkondygnacyjna, ośmiokątna murowana wieża, z dachem w kształcie ostrosłupa, z dobudowanym na planie prostokąta parterowym budynkiem. Współcześnie obiekt posiada jednoprzestrzenną, dwukondygnacyjną wieżę na planie oktagonu i znacznie większy niż pierwotnie, dobudowany budynek. Od strony północnej znajduje się piętrowa altana i wiatrołap od strony ul. Zielonej. Elewacja baszty jest podzielona gładkim gzymsem i zwieńczona gzymsem koronującym oraz attyką zamykającą drugą kondygnację. We fryzie umieszczone są centrycznie główki w medalionach, gryfy i motywy roślinne. Część dobudowana, w rzucie prostokąta, jest bez fasady, a naroże południowo-zachodnie jest zryzalitowane oraz posiada oddzielny dach.

Od strony wschodniej znajduje się wejście do obiektu. Wiatrołap w rzucie posiada kształt sześciobocznej przybudówki i przykryty jest wielopłaciowym daszkiem. Naroże południowo-zachodnie posiada ryzalit. Pierwsze piętro w elewacji wschodniej i północnej rozczłonkowane jest murem. Elewacja północna o symetrycznym układzie jest trójosiowa i posiada szczyt dekorowany snycerką.

Obecnie wewnątrz budynku, na parterze zarówno w baszcie, jak i części południowo-zachodniej znajduje się sala konsumpcyjna. W części północnej zlokalizowano zaplecze restauracji, w której w zachodnią ścianę

wmurowano oryginalne fragmenty: rozetę stropową i fryzy.

Na piętrze willi, w kilku pokojach posiada teraz swoją siedzibę Towarzystwo Przyjaciół Puław. Ogólna kubatura obiektu nie przekracza 1000 m³.

Na przestrzeni dwóch wieków budynek był wielokrotnie remontowany i przebudowywany. Obecnie jest zabytkiem indywidualnie wpisanym do rejestru zabytków województwa lubelskiego.

W ciągu ostatnich 20 lat wykonano:

- » rozbiórkę części drewnianej obiektu, poprzedzoną badaniami architektonicznymi, które zaowocowały odkryciem pierwotnych fundamentów obiektu (1993r.),
- » w ramach rozbudowy zostały zrealizowane prace polegające na nadbudowie współczesnego fragmentu obiektu do części zabytkowej wg projektu mgr inż. arch. Tadeusza Bobrowskiego (1994r.),
- » roboty budowlane polegające na wykonaniu izolacji przeciwwilgociowych wraz z pomalowaniem elewacji wieży (2007r.),
- » remont kapitalny obiektu (w latach 2008- 2009). Aktualnie stan zabytku jest dobry.

mgr inż. ELŻBIETA DUDZIŃSKA
PINB w Puławach
współpraca
URSZULA KIELLER-ZAWISZA

WARTO WIEDZIEĆ...

Towarzystwo Przyjaciół Puław powstało w 1959 roku, kiedy to grupa miłośników „Polskich Aten” spotkała się w bibliotece IUNG, by połączyć siły i działać pod wspólnym szyldem. Od tamtego czasu, nieprzerwanie przez ponad 50 lat towarzystwo prowadzi działalność na rzecz miasta i jego mieszkańców. Celem działalności jest w szczególności pobudzanie rozwoju duchowego, społecznego i kulturalnego mieszkańców, prowadzenie badań nad historią miasta, a także udział w życiu społecznym przy rozwiązywaniu bieżących problemów

miasta. Towarzystwo realizuje swoje cele między innymi przez działalność wydawniczą, organizację imprez kulturalnych i artystycznych, a także organizację odczytów i dyskusji o problematyce społecznej, kulturalnej i popularyzacji naukowej.

Towarzystwo Przyjaciół Puław ma status prawny towarzystwa regionalnego i od kilku lat znajduje się na liście Organizacji Pożytku Publicznego. Siedzibą Towarzystwa jest zabytkowa willa „Samotnia”, położona przy ulicy Zielonej 36 w Puławach.



Trzeba usuwać bariery hamujące rozwój budownictwa!

Temat ustawy o zamówieniach publicznych jest tematem nie do wyczerpania. Ustawa o zamówieniach publicznych jest aktem prawnym kilkakrotnie zmienianym, lecz nadal niedoskonałym, jak twierdzą wykonawcy.

Wykonawcy, zarzucają zamawiającemu mnożenie liczby wymaganych dokumentów załączanych do oferty. Ponadto przygotowanie materiałów ofertowych wymaga zaangażowania zbyt dużej ilości czasu i pieniędzy. Wybierana jest zawsze najtańsza oferta. Wykonawcy zarzucają, że niska cena oferty nie pozwala należycie wykonać zamówienia spełniającego zakładaną jakość, co się niejednokrotnie potwierdziło w praktyce.

Zamawiający zaś odpierają zarzut twierdząc, że proponowana przez wykonawcę najniższa cena powinna zapewniać możliwość właściwego wykonania zadania. To wykonawcy są winni zaniżania wyceny ofertowej. Zamawiający prawie zawsze dysponuje pieniędzmi wystarczającymi na zgodne z oczekiwaniami wykonanie zadania. Po przeprowadzonym przetargu okazuje się, często, że oferta stanowi nawet 30-40% wartości zabezpieczonych przez zamawiającego środków.

Istnieją rozbieżności, co do wskazania sposobu przygotowania wyceny oferty i wyboru oferty: czy powinien być kosztorys ofertowy? Czy należy wybierać ofertę o najniższej cenie końcowej? Czy można odrzucić ofertę, w której np. jedną pozycję wyceniono poniżej możliwych kosztów wykonania? Czy w ogóle musi być kosztorys? Z tymi pytaniami boryka się czasami zamawiający. W zasadzie na te pytania odpowiada aktualna ustawa o zamówieniach publicznych.

Przed ogłoszeniem przetargu należy przeanalizować, jaki charakter będzie miał budowa lub remont. Czy można stwierdzić, że wykonanie zadania jest w pełni określone projektem i specyfikacją techniczną i nic nie może się zmienić? Czy też zadanie może ulec zmianie ze względu na np. długi okres realizacji budowy na terenie nie będącym własnością inwestora? Gdy budowa jest, co do wykonania „oczywista” i zmian nie będzie, to można przetarg, dokumenty przetargowe z wyceną polecić przygotować do rozliczenia ryczałtowego. Przy rozliczaniu kosztorys nie musi być sporządzony, a jeśli zostanie sporządzony, to będzie miał charakter tylko pomocniczy. Natomiast, jeśli zamówienie dotyczy inwestycji tzw. liniowej w terenie nie będącym własnością inwestora, a także przy wszelkiego rodzaju remontach, nie powinno się ustawiać dokumentów do rozliczenia ryczałtowego i ograniczonego bezwzględny terminem zakończenia robót. Z praktyki wynika, że zawsze następują zmiany w stosunku do założeń projektu i sporządzonego kosztorysu ofertowego. Wynikają one z różnych powodów: następują zmniejszenia lub zwiększenia zakresu robót lub występuje konieczność zmian materiałowych. Czasami zadanie w ogóle nie może być wykonane w przewidywanym zakresie. Roboty te powinny być rozliczane kosztorysem powykonawczym, a więc za rzeczywiście wykonany zakres robót i cen kosztorysu ofertowego.

Zlecenie robót oraz zawieranie umów

Umowy dla tych zadań nie powinny być zawierane jako tzw. ryczałtowe. W umowach tych podana cena ofertowa wykonawcy może stanowić koszt graniczny wykonania zamówienia, który nie może być przekroczony. Właściwie zawarte umowy na wykonanie robót budowlanych nie powodują nieporozumień między zamawiającym a wykonawcą i stwarzają właściwą atmosferę współdziałania w celu osiągnięcia oczekiwanego efektu oraz zakończenia robót w zakładanym terminie.

Ostatnio spotyka się sytuacje, kiedy organy samorządowe zlecają wykonanie projektów łącznie z uzyskaniem pozwolenia na budowę lub zlecenie robót w systemie „zaprojektuj i wybuduj”. Nie tylko według mnie jest to złe już w swoim założeniu. Wiadomo, że każda inwestycja prowadzona jest przy udziale i współdziałaniu, co najmniej dwóch stron procesu budowlanego, tj. zamawiającego i wykonawcy. W procesie inwestycyjnym każdy z uczestników ma swoje zadania do wykonania i kontrolę działania, aby uzyskać najlepszy efekt przy minimalizacji kosztów. Sporządzenie projektu kubaturowego na działce zamawiającego, z uzyskaniem pozwolenia na budowę, przez projektanta nie jest sprawą trudną. Natomiast sporządzenie projektu tzw. „liniowego” (sieci) i uzyskanie pozwolenia na budowę przez projektanta jest sprawą niezwykle trudną, niekiedy niemożliwą. Dotyczy to w szczególności budowy dróg lub sieci kanalizacyjnej. W tych wypadkach prawie zawsze konieczne jest pozyskanie części działek prywatnych np. na poszerzenia pasa drogowego lub pozyskania terenu pod budowę przepompowni. Wyłączenie się zamawiającego z koniecznego wykupu gruntu jest wręcz niemożliwe, a to mieści się w zleceniu dla projektanta, zaprojektuj i uzyskaj pozwolenie na budowę. Projekt taki kosztuje od razu prawie dwa razy drożej niż projekt wykonany z zaangażowaniem się zamawiającego. Zamawiający w tym przypadku jest niezwykle wygodny. Nie wiadomo, po co zatrudnia urzędników. Nie zdaje sobie sprawy, że takie zlecenie wydłuża okres przygotowania i realizacji zadania. Zlecenie robót w systemie „zaprojektuj i wybuduj” automatycznie sprowadza wykonawcę do szukania rozwiązań mających na celu obniżenie kosztów budowy, a tym samym jakości. A więc, po wygraniu przetargu, poleca projektantowi projektuj w technologii najtańszej, aby uzyskać jak najwyższy zysk.

Następnie, na etapie wykonawstwa trwają sprzeczki o nie doprojektowanie czegoś np. śmietnika, czy zadaszenia. W specyfikacji do przetargu na zadanie „zaprojektuj i wybuduj” nie wszystko zostaje precyzyjnie określone. Ponieważ ten sposób zlecenia robót odbywa się na zasadzie ceny ryczałtowej, niedomówienia powodują zakłócenia w prawidłowej realizacji umowy.

Przy tych zleceniach robót istnieje duże prawdopodobieństwo ryzyka nie wykonania robót w terminie umownym, a więc stworzenia procederu przy korzystaniu przez zamawiającego z dotacji. Zamawiający boją się o nie udzielenie lub obniżenie dotacji przez instytucję dotującą ze względu na nie wywiązanie się ze stawianych warunków. W tym względzie powinny nastąpić takie uproszczenia w dotowaniu zadań budowlanych, aby były one wspomagane po wykonaniu zadania, bez obostrzeń, szczególnie dotyczących ścisłego terminu zakończenia. Ścisłe określony termin zakończenia robót, jest dość często nierozważnie, wprowadzany przez zamawiającego w dokumentach przetargowych oraz w projekcie umowy załączanej do dokumentów przetargowych. Jest to błąd prowadzący do obniżenia jakości robót wykonanych w tzw. „ostatniej chwili”. Czasami roboty te wykonywane są w takich warunkach atmosferycznych, w których ze względów technologicznych, nie powinny być wykonywane.

Podsumowując moje uwagi chciałbym stwierdzić, że w branży budowlanej należy poprawiać przepisy, dążyć do eliminowania ludzkich błędów oraz usuwać bariery hamujące rozwój budownictwa. Bo ten, kto utrudnia, formalizuje i przez to wydłuża czas realizacji inwestycji, a także ten, kto utrudnia lub ogranicza pozyskanie środków pomocowych, to działa przeciwko interesom nas wszystkich i państwa polskiego!

mgr inż. ZENON MISZTAŁ

Mosty okresu Średniowiecza (cz. II)

Mosty realizowane w późniejszych okresach Średniowiecza przybierały nowe, coraz doskonalsze formy. Pełniły też one nie tylko funkcję komunikacyjną, ale stawały się również ośrodkami handlu i zamieszkania miejscowej ludności.

Duże mosty kamienne okresu Średniowiecza w stosunku do swoich poprzedników łączyły już monumentalność z estetyką, a nawet już pewną miarowość układu przęsł. Wynikało to też z tego, że reprezentują one okres wzrastającej potęgi miast i bogactwa feudałów. Bogatsze także stawało się społeczeństwo. W celu doskonalenia konstrukcji, mosty budowane były już pod wykwalifikowanym nadzorem mistrzów i na podstawie wcześniej opracowanego projektu, a z uwagi na potrzebę zwiększenia rozpiętości przęsł, zaczęto powszechnie stosować łuki ostre i o zmiennych krzywiznach. Trzeba też podkreślić, że mosty tego okresu były przedmiotem dumy ludności, miejscem uroczystości i spotkań oraz ożywionym ośrodkiem handlowym. Nie zapomniano oczywiście, że mosty to przede wszystkim obiekty służące komunikacji lądowej i część składowa szlaku drogowego.

Problemem nadal trudnym przy budowie tych dużych mostów kamiennych, który stwarzał poważne trudności ich budowniczym, było posadowienie podpór w nurtach rzek.

Problemy fundamentowania mostów okresu Średniowiecza

Pomimo nabytych doświadczeń przy budowie mostów oraz innych budowli tego okresu, stale pogłębianej znajomości geometrii i lepszej organizacji robót, nadal problemem najpoważniejszym było fundamentowanie tych obiektów. Dotyczyło to przede wszystkim ograniczonej wiedzy w zakresie rozpoznania geologicznego, a przede wszystkim braku możliwości technicznych takiego rozpoznania. O wynikłych błędach w posadowieniu i ich skutkach świadczą jednak nie tylko mosty, które ulegały przedwczesnemu uszkodzeniu, a niekiedy nawet całkowitemu zniszczeniu, ale również wiele innych budowli takich, jak np: wieża w Pizie, Rawennie, czy Bolonii. Przy budowie mostów budowniczowie często nie byli w stanie pokonać pojawiających się problemów przy zakładaniu fundamentów podpór, przede wszystkim zlokalizowanych w korytach dużych rzek.

Chcąc tych kłopotów uniknąć, coraz częściej budowano mosty załamane w planie, doprowadzając grupy przęsł do występujących wysp i płyczn w nurtach rzek. Na wyspach tych, łączących wybudowane ciągi mostowe, powstawała zabudowa. I były to nie tylko kapliczki, niekiedy poświęcone budowniczym tych mostów, ale często również osady ludzkie. Przykłady takich mostów pokazujemy na rys. 1

Przykładem szukania różnych sposobów fundamentowania w celu zapewnienia trwałości konstrukcji budowanych mostów, a przede wszystkim uniknięcia zagrożeń podczas spływu wód powodziowych, były wskazania Albertiego. W opracowaniach tych, powołując się na sposoby stosowane w starożytności, podkreślał on konieczność kopania fundamentów, aż do osiągnięcia warstw twardego gruntu. Natomiast, przy wznoszeniu budowli w wodzie, wskazane było wbijanie „osmolonych pali” górną, grubszą częścią w dół, dbając o to, by powierzchnia tego umocnienia była dwa razy szersza niż wznoszona górna część korpusu podpory.

Inny przykład to wskazania Palladia mówiące, że gdy dno rzeki jest piaszczyste i żwirowe, należy w gruntach tych wykonać niewielkie otwory, a w nich obsadzać pale dębowe o zabezpieczonych elementami metalowymi ostrzach. Przy tych sposobach zaczęto stosować już proste urządzenia kafarowe. Innym istotnym warunkiem było wybieranie miejsca dla mostu takiego, w którym bieg rzeki jest możliwie prosty, aby uniknąć tworzenia się zatorów, czego konsekwencją mogą być podmycia podpór oraz uszkodzenia dróg dojazdowych.

Przedstawiając problemy budownictwa mostowego okresu późnego Średniowiecza, a w niektórych krajach były to już początki Odrodzenia, postanowiłem zobrazować je na kilku przykładach, aby bardziej szczegółowo zapoznać czytelników, nie tylko z coraz doskonalszymi konstrukcjami, ale również z ich wybitnymi budowniczymi.

„Most Karola” na rzece Wełtawie w Pradze

Most na Wełtawie w Pradze, zwany dawniej „Praskim Mostem”, a później „Kamiennym Mostem” nosi obecnie nazwę „Mostu Karola” – i tak określany jest dopiero od stu lat.

Przedstawiając historię budowy tego mostu należy wspomnieć, że już wcześniej na rzece Wełtawie w Pradze istniały mosty. Jednym z nich był most drewniany. Jest on też poniekąd związany z historią Polski, bowiem w roku 1004 w czasie zamieszek antypolskich zginął Sobiesław Sławnikowic, brat św. Wojciecha. W XII w. w miejsce uszkodzonego mostu, w wyniku wielokrotnych powodzi, wybudowano most kamienny, którego ślady odkryto dopiero w 1940 r. Należy jednak wspomnieć, że najstarszym średniowiecznym mostem kamiennym na terenie Czech jest „Jeleni Most” przez rzekę Otawę w Pisku. Most ten wybudowano w XII w. Miał on 9 przęsł, z których do dziś zachowało się 6 – zdj 2

Do najpiękniejszych jednak mostów kamiennych późnego Średniowiecza zalicza się istniejący dotychczas „Most Karola”. Jego budowniczym był Peter Parler.



Rys. 1. Most przez Sekennę w Mantes pod Paryżem

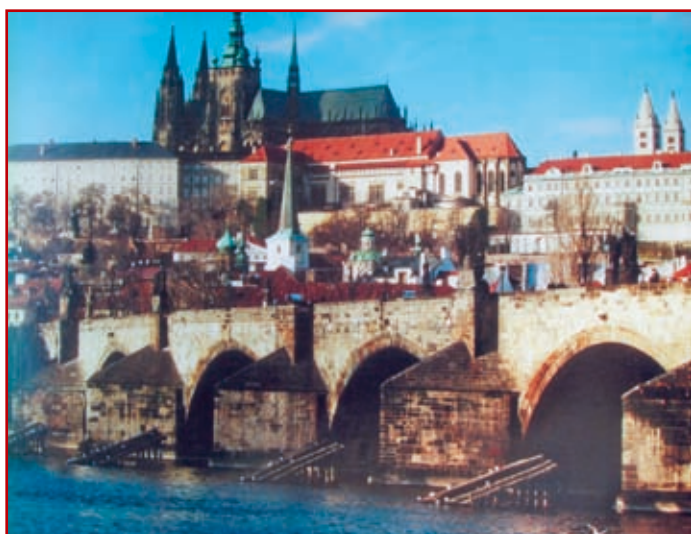


Zdj. 2. Jeleni most na rzece Otawa - stan istniejący

Panujący ówczesny władca Karol, kiedy został cesarzem, będąc z pochodzenia Niemcem, dbał o swą nową ojczyznę i potrzebował energicznego oraz zdolnego współpracownika, który zadbałby o nowe oblicze Pragi. Z jego rekomendacji przybył do Pragi młody Parler. Dwudziestoletni młodzieniec nie miał jeszcze wielkiego doświadczenia, ale cechowała go po ojcu wiara w siebie, odwaga i zapał. Kiedy postawiono przed nim tak wielkie zadanie, dzięki wrodzonym cechom, nie miał wątpliwości, że temu zadaniu sprosta.

9 lipca 1357 r. podczas uroczystej parady orszaku Karola IV, został wmurowany kamień węgielny w brzegową podporę i staromiejską mostową wieżę.

„Most Karola” w Pradze zdj. 3 jest to typowy most miejski, który łączy dwie dzielnice położone po obu stronach rzeki Wełtawy. Jego budowa trwała 45 lat. Utrzymaniem mostu w tym okresie zajmował się specjalnie ustanowiony „Urząd Mostowy”. „Most Karola” ma 16 przęseł o rozpiętościach: od 16,6 do 23,4 m i długość 607 m. Szerokość jego wynosi 10, 5 m, co wyróżnia go spośród innych dużych mostów, jako najszerszego tego okresu. Jego kamienne podpory są ostro zakończone izbicami w celu ochrony przed uszkodzeniami podczas spływu kry lodowej. Nawierzchnia mostu jest usytuowana wyżej o około 5 m od poprzedniego, 200 lat starszego „Mostu Judyty”. Pewną cechą charakterystyczną jest zakrzywiona w planie trasa. Załamanie to jest łagodne, co korzystnie dzieli znaczną długość mostu na części. Położenie „Mostu Karola” w stosunku do wysokościowo dominującego Hradczańskiego Wzgórza i Starego Miasta jest unikalne. Przez ponad 600 lat swego ist-



Zdj. 3. Most Karola w Pradze

nienia most przechodził różne koleje losu. Dotknęły go m.in. kilkakrotnie katastrofalne powodzie, był również świadkiem wielu wojen i wydarzeń historycznych, ponieważ położony jest na tradycyjnej drodze, jaką królowie i niemieccy cesarze udawali się do Wyszogrodu, aby w katedrze św. Wita włożyć koronę św. Wacława.

Most ma bogatą ornamentację, chociaż pochodzi z okresu Średniowiecza. W wielu fragmentach konstrukcji, a przede wszystkim zdobieniach wież, widoczne są już cechy Odrodzenia. Obecnie most przyozdobiony jest 28 kamiennymi i metalowymi figurami ustawionymi w XVII stuleciu. Najpiękniejszą z nich jest statua św. Jana Nepomucena, który jak notuje historia, za to, że zdradził tajemnicę spowiedzi został w noc 16 maja 1393 r. na rozkaz władcy zrzucony z odciętym językiem z mostu do Wełtawy. Pomimo tego, według legendy, po dotknięciu figury, przynosi ona szczęście.



Zdj. 4. Most Ponte Vecchio Florencja – stan obecny

W roku 1621 zostały też odnotowane w kronikach krwawe wydarzenia. Ścięto, bowiem głowy 27 heretykom i przestępcom, a 12 z nich wywieszono ku przestrodze na Staromiejskiej Bramie Mostowej. W podziemiach bramy więziono dawniej dłużników. Według niektórych źródeł w 1714 r. została tu otwarta pierwsza praska kawiarnia. Obecnie Brama Mostowa jest najpiękniejszą budowlą tego typu w Europie. Na wieżę bramy można wejść po 138 schodach, by podziwiać piękno panoramy Pragi.

Budowniczy tego mostu Parler zadbał nie tylko o jego konstrukcję, ale również o swój wizerunek. W katedrze św. Wita istnieje jego posąg, przed którym chylą głowy nie tylko prażanie, ale również europejska kultura.

„Most Ponte Vecchio” we Florencji

Most „Ponte Vecchio” dosłownie „Stary Most” jest zachowanym, najstarszym mostem na rzece Arno. Został zbudowany z ciosów kamiennych według projektu Neriego di Fioravante i Taddeo Gaddi. Należy wspomnieć, że w tym samym miejscu już w roku 972, w czasach etruskich, był most drewniany na kamiennych podporach, a w roku 1177 w kronikach opisany jest most kamienny oraz kolejny o konstrukcji drewnianej.

Most „Ponte Vecchio” rys 4 został wybudowany w latach 1345–1395. Ostro zakończone podpory stanowiące izbice jako zabezpieczenie przed ich uszkodzeniem mają grubość 6 m. Ewentualnym są łuki, które stanowią odcinki mniejsze niż półkoło pomimo, że jeszcze w tym okresie nie znano obliczeń statycznych. Różnica ta w stosunku do łuków o pełnym półkołu wynika z tego, że ich rozpór jest znacznie większy. Most ten swą wyjątkową konstrukcją wyprzedzał swój czas, bo kolejne płaskie

luki zaczęły powstawać dopiero kilkaset lat później. Również rekordowa była rozpiętość przęsła wynosząca 160 stóp, tj. 58,70 m.

W XIII w. na moście powstały pierwsze sklepy. Początkowo handlowano tu rybami i mięsem. W 1593 r. decyzją Księcia Ferdynanda na moście powstały warsztaty jubilerów i złotników.

Wcześniej nad rybnymi kramami tego mostu przeprowadzono korytarz, który łączył Pałac Vecchio z Pałacem Pitti. Nadbudowa ta została wykonana w 1565 r. Po II wojnie światowej we Florencji pozostał tylko ten jeden most, który też miał być zniszczony, ale oddziały niemieckie, nie zdążyły tego dokonać.

Most, zwany obecnie „Mostem Złotników”, na którym są liczne sklepy, stanowi teraz atrakcję turystyczną, a pozostając w niezmiennym kształcie, stanowi malowniczy układ zróżnicowanych form i jest jednym z najpiękniejszych zabytków Florencji.

„Most Valentre”

Jest to jeden z piękniejszych i najlepiej zachowanych mostów średniowiecznych. Jego budowę na rzece Lot w Cahors zakończono w 1260 r. Inicjatorem budowy był R. Ponchielli, biskup tego miasta. Na moście wznoszą się potężne baszty ze strzelnicami i pomieszczeniami dla straży, ponieważ był on punktem obronnym miasta. Rys 5 Środkowa baszta wznosi się ponad 40 m ponad poziomem rzeki Lot. Do dzisiaj w wezłowiach łuków zachowały się otwory, które wskazują, na zastosowaną technikę budowy tego mostu. W otworach tych montowano drewniane bale, na których układano drewniany pomost dla robotników i składania materiałów. Służyły one także do zamocowania krążyn łuków. Most miał ogółem 8 przęseł, a budowę jego sfinansowano z opłat za przywożone do miasta towary i płody rolne.

Inne mosty Średniowiecza

Charakteryzując mosty okresu Średniowiecza, należy wspomnieć również o innych mostach, m.in. o moście w Cèret (Pont du Diable) w Pirenejach Wschodnich. Uchodził on, bowiem za niezwykle, jak na te czasy śmiałą konstrukcję. Półkoliste przęsło miało rozpiętość 45 m.

Ten okres Średniowiecza, co należy podkreślić, charakteryzuje się ogromnym rozkwitem budowy mostów mieszkalnych. Wynikało to z tego, że miasta Średniowiecza otoczone były murami obronnymi i miały niewielkie możliwości rozwoju przestrzennego z powodu małej powierzchni zabudowy. Nic, więc dziwnego, że wykorzystywano każde wolne miejsca, także na mostach. Na mostach umieszczano młyny wodne, często po kilka na jednej rzece.

Francja miała wiele wspaniałych średniowiecznych mostów. Wiele z nich zachowało się do dzisiaj. Pozostałe znane są tylko z opisów. Jednym z nich, który należał do mostów najciekawszych, tak pod względem



Zdj. 6. Most mieszkalny Kramerbrücke na rzece Gera w Erfurcie - stan obecny

konstrukcyjnym, jak też funkcjonalnym był most w Blois. Most ten posiadał 20 przęseł, na którym ustawiono nie tylko wieże i umocnienia, ale też znajdowała się kapliczka, dwa młyny i kilka domów mieszkalnych. Po moście tym przejeżdżali prawie wszyscy francuscy królowie, a w roku 1428 także Joanna d'Arc. Przetrwał do roku 1716.

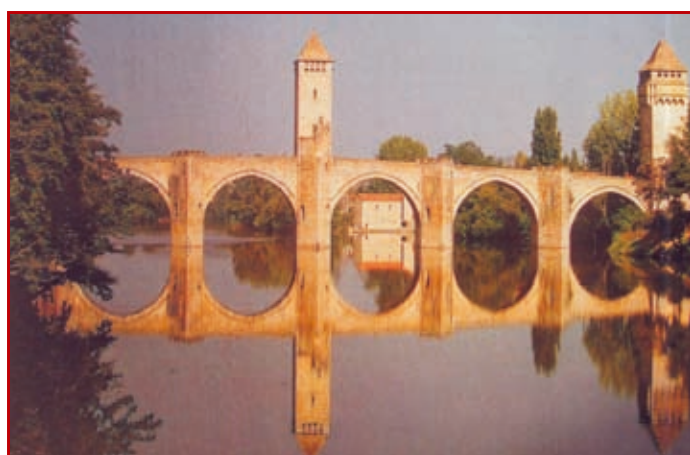
Dziełem Braci Mostowych był most Saint Esprit na Rodanie, którego budowę rozpoczęto w 1265 r., a zakończono po 30 latach. Długość tego mostu wynosiła 1000 m, a jeden z jego 22 półkolistych łuków miał ponad 30 m. Fundusze na pokrycie budowy i konieczne naprawy, czerpano z opłat pobieranych za przewóz soli.

Innym ciekawym mostem był most kamienny Petera de Colechurcha (London Bridge) w Londynie. Ponieważ przypliw morza powodowało u ujścia Tamizy duże spiętrzenie wód, przejazd przez most w tym okresie był niezwykle niebezpieczny. Początkowo na moście nie było żadnych zabudowań, poza kapliczką, w której pochowano jego budowniczego, zakonnika Petera de Colechurcha. Jednak z biegiem czasu na moście budowano różne budynki. Było ich tak dużo, że tworzyły one rodzaj tunelu nad jezdnią i przypominało to ruchliwą ulicę miejską. Będąc ruchliwym punktem miasta, to dla przestrogi wystawiano nie raz na jego parapetach, głowy przestępców, zdrajców i buntowników.

Już w roku 1281 pobierano myto nie tylko za przejazd po nim, ale również przepływanie pod nim. Most będąc własnością króla Henryka III przynosząc pokaźne dochody, został zabrany radzie miejskiej i podarowany królowej Eleonorze. Królowa zwróciła jednak ten most obywatelom Londynu, ale dopiero wówczas, kiedy most wymagał poważnych napraw. Po przejęciu, rada miejska utworzyła specjalną służbę, przydzielając jej pomieszczenie i wyposażając w narzędzia do jego utrzymania oraz przeprowadzania niezbędnych prac remontowych. Niezależnie od pobieranego myta (za przejazd po moście), do mostu należały również sąsiadujące z nim tereny wraz z wybudowanym „Domem Mostowca”, które powiększały środki na jego utrzymanie.

Most ten posiadał fundamenty podpór spoczywające na palach z wiązu wbitych w dno rzeki i połączonych rusztem drewnianym, zasypianym kamieniem. Siódme przęsło od strony południowej było przęsłem podnoszonym, co pozwalało na przepływ nawet większych statków. Pomimo wielu zagrożeń, jednym z nich było osiadanie podpór w wyniku podmywania przez spiętrzone wody Tamizy, most przetrwał 700 lat i został rozebrany dopiero w 1821 r.

Most Krämerbrücke w Erfurcie na rzece Gera jest rzadkim przypadkiem zachowanego do dziś wczesnośredniowiecznego mostu. Powstał



Zdj. 5. Most Valentre



Zdj. 7. Most w Weronie wybudowany w latach 1354-1356 - stan obecny

początkowo jako konstrukcja drewniana w X i XI wieku, stopniowo obrastał zabudowaniami mieszkalnymi i sklepami. Uzyskane z opłat środki pozwalały na stopniową przebudowę konstrukcji na kamienną. Zachowana do dziś konstrukcja powstała w roku 1275. Obecnie budynki zajmują cały most, a na obu jego końcach są kościoły. Zdj. 6.

W latach 1354–1356, wybudowano w Weronie przez rzekę Adygę most o nazwie „Castell Vecchio”. Most ten charakteryzowały łuki o rozpiętościach wzrastających w kierunku strażnicy. Na moście tym, do dzisiaj kontrastuje czerwona cegła z białą okładziną łuków i czerwonym marmurem filarów. Zdj. 7.

Mosty na ziemiach polskich

Opisując mosty okresu Średniowiecza na ziemiach polskich, należy zaznaczyć, że w tego typu budownictwie przodował Śląsk, który w różnych okresach nie zawsze jednak wchodził w skład państwa polskiego. Do końca XIV w. w źródłach historycznych wspomina się o 10 wybudowanych mostach drewnianych oraz jednym moście kamiennym wybudowanym w roku 1323 na rzece Bystrzycy w Świdnicy. Wiadomo jest również, że w końcu XIV w. wybudowano most kamienny w Krakowie na rzece Rudawa, a Kazimierz Wielki wybudował most kamienny pod Czyżynami.

Most św. Jana w Kłodzku

Charakteryzując most w Kłodzku i jego losy przez prawie 726 lat, należy wspomnieć o początkowym grodzie, a następnie osadzie miejskiej. Pierwsza wzmianka o istnieniu tego grodu, na górze zwanej Forteczną lub Zamkową pochodzi według czeskiego kronikarza Kosmasa z roku 981 Według tego opisu był to zespół drewnianych budynków otoczony palisadą. Istniał długo i dopiero w roku 1144 został spalony przez czeskiego księcia Sobiesława.

Mostem, który przetrwał do naszych czasów jest most kamienny w Kłodzku na rzece Młynówce. zdj. 8 Dostępne źródła historyczne podają różne daty rozpoczęcia jego budowy, np. rok 1281, ale według kronikarza Georga Promnitza był to rok 1286. Bardziej jednak potwierdzona jest data jego ukończenia, a był to rok 1390, zaś znajdujące się na moście posągi pochodzą z okresu XVI – XVIII wieku.

W roku 1286 wszystkie okoliczne wsie i osady należały do Kłodzka i musiały oddawać jaja. Specjalna służba miejska oddzielała białka, a żółtka sprzedawano po jednym halerzu za ich pełną tyżkę. Białka te, bowiem połączone z wapnem, stanowiły spoiwo przy układaniu kamiennych bloków.

Most został wzniesiony na południowo-wschodnim odcinku murów obronnych. Stanowiąc monumentalną budowlę wybudowany został częściowo z kamienia ciosanego, z którego wykonane były łuki sklepienia arkad i lodołamy podpór oraz częściowo, a dotyczy to okresu baroku, z cegły palonej. Konstrukcja mostu spoczywa na dwóch przyczółkach

i trzech filarach. Filary są dwukondygnacyjne i mają postać kamiennych izbic. Ponad każdym łukiem znajdują się kamienne rzygacze (rynni), odprowadzające wodę z nawierzchni jezdni mostu. Po obu stronach most jest ograniczony balustradami, nakrytymi kamiennymi parapetami.

Most ma długość 52,5 m i szerokość 5,70 m. W ciągu wielu wieków był wielokrotnie wzmacniany i przebudowywany. Posiadał m.in. dwie bramy. Bramy te jednak, jak na innych mostach tego okresu, nie miały charakteru obronnego, były natomiast rogatkami zamykanymi na czas nocy. Obie te bramy rozebrano w roku 1870.

W roku 1655 na balustradzie mostu ustawiono pierwszą figurę. Była to Pieta, która zapoczątkowała rzeźbiarskie barokowe dekorowanie mostów. Pieta (Matka Boska Bolesna z ciałem Chrystusa) ustawiona jest na zachodniej balustradzie, na największym kaplicznym filarze mostu. Kolejne figury przedstawiają: św. Wacława, św. Jana Nepomucena,



Zdj. 8. Most w Kłodzku - stan obecny

Świętą Trójcę, Marię Magdalenę oraz św. Franciszka Ksawerego patrona Kłodzka. Rzeźbę tą ufundowało miasto jako wotum za ocalenie z zarazy panującej w latach 1713–1714. Obecnie na moście stoi kopia tej rzeźby. Pojawienie się rzeźb było rezultatem poreformacyjnego rozwoju katolicyzmu i pobożności rodzin szlacheckich hrabstwa kłodzkiego.

Most w Kłodzku zdaniem historyków jest najstarszym zachowanym w Polsce mostem kamiennym i jednym z najwcześniejszych w tej części Europy.

Na terenie Polski najstarsze kamienne mosty budowano dopiero w XVI wieku. I tym mostom oraz mostom Europy i świata, ale już okresu Odrodzenia poświęcony będzie kolejny artykuł.

JÓZEF WIESŁAW POMYKAŁA

Literatura:

1. Adriana Rosset, *Drogi i mosty w Średniowieczu i czasach odrodzenia*, 1974 r
2. Zbigniew Wasutyński, *O architekturze mostów*, PWN, Warszawa, 1971 r.
3. *Zabytki Przemysłu i Techniki w Polsce*, Politechnika Wrocławska, 2007 r.
4. David J. Bron, *Mosty Trzy tysiące lat zmagają z naturą*, Arkady, 2005 r
5. Biuletyn ZMRP, „*Mosty mieszkalne*”, Jan Piekarski, Warszawa, 2007 r.

Obwodowe zebrania wyborcze w LOIIB



Obwodowe zebrania wyborcze w LOIIB

