



CZAS NA WYBORY!

- Jak minął rok 2017? • Okiem elektryka i pod dobrym napięciem •
- Zabytkowy most w Lublinie wart odnowienia! • XXX sesja egzaminacyjna w LOIIB •

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

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

Przewodniczący Okręgowej Rady

tel. 81 534-78-11

Biuro w Lublinie:

Dyrektor biura – tel. 81 534-78-13

Sekretariat biura – tel. 81 534-78-12

Główna księgowość – tel. 81 534-78-14

Sekcja księgowości – 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.piib.org.pl

tel. 83 343-62-05; fax 83 343-60-08

Biuro terenowe w Chełmie

22-100 Chełm, ul. Lwowska 51/1 Budynek ChSM

Terminy dyżurów: we wtorki w godz. 9.00–13.00;

w środy i czwartki w godz. 15.00–18.00

chelm@lub.piib.org.pl; tel. 82 563-36-59

Biuro terenowe w Zamościu

22-400 Zamość, ul. Rynek Wielki 6

(Dom Technika NOT)

Terminy dyżurów: we wtorki i środy

w godz. 11.00–14.00; w piątki w godz. 10.00–13.00

zamosc@lub.piib.org.pl;

tel. 84 639-10-28

PREZYDIUM OKRĘGOWEJ RADY LOIIB

Wojciech Szewczyk – przewodniczący

Joanna Gieroba – zastępca przewodniczącego

Teresa Stefaniak – zastępca przewodniczącego

Janusz Iberszer – zastępca przewodniczącego

Jan Ludwik Ziótek – sekretarz

Zbigniew Mitura – skarbnik

Tomasz Grzeszczak – członek Prezydium

Janusz Wójtowicz – członek Prezydium

CZŁONKOWIE OKRĘGOWEJ RADY LOIIB

Jerzy Adamczyk

Adam Borowy

Tadeusz Cichosz

Grzegorz Dobosz

Krzysztof Jurycki

Ireneusz Krupa

Bogdan Kucharski

Bolesław Matej

Zbigniew Miłoś

Andrzej Mroczek

Zbigniew Szcześniak

Tadeusz Wagner

OKRĘGOWA KOMISJA KWALIFIKACYJNA

Wiesław Nurek – przewodniczący

Jerzy Kasperek – wiceprzewodniczący

Andrzej Pichla – wiceprzewodniczący

Jerzy Kamiński – sekretarz

Andrzej Adamczuk

Stanisław Bicz

Kazimierz Bonetyński

Lech Dec

Grzegorz Dębowski

Dariusz Flak

Anna Halicka

Bolesław Horyński

Maria Kosler

Stanisław Plechawski

Edward Woźniak

OKRĘGOWA KOMISJA REWIZYJNA

Leszek Boguta – przewodniczący

Dariusz Zaorski – wiceprzewodniczący

Anna Krasnodębska-Ciołek – sekretarz

Tadeusz Małaj

Andrzej Szkuat

OKRĘGOWY SĄD DYSCIPLINARNY

Władysław Król – przewodniczący

Zenon Misztal – wiceprzewodniczący

Iwona Żak – sekretarz

Barbara Chodkowska-Sagan

Zbigniew Dobrowolski

Andrzej Gwozda

Elżbieta Komor

Kazimierz Kostrzanowski

Józef Koszut

Sławomir Krasuski

Władysław Rawski

Katarzyna Trojanowska-Żuk

Kazimierz Żbikowski

OKRĘGOWI RZECZNIICY ODPOWIEDZIALNOŚCI ZAWODOWEJ

Anna Ostańska – koordynator

Grzegorz Gębka

Henryk Korczewski

Andrzej Leniak

Tomasz Lis

Kazimierz Stelmaszczuk

DELEGACI NA KRAJOWE ZJAZDY W KADENCJI 2014–2018

Leszek Boguta

Tadeusz Cichosz

Joanna Gieroba

Tomasz Grzeszczak

Janusz Iberszer

Andrzej Leniak

Zbigniew Mitura

Wiesław Nurek

Zbigniew Szcześniak

Wojciech Szewczyk

Janusz Wójtowicz

Dyżury pełnione przez członków organów LOIIB w 2017 r.

Członkowie Prezydium Okręgowej Rady

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

» Zastępca przewodniczącego mgr inż. Joanna Gieroba
– 10.01.2017, 11.04.2017, 11.07.2017, 24.10.2017

» Zastępca przewodniczącego mgr inż. Janusz Iberszer
– 14.02.2017, 23.05.2017, 29.08.2017, 28.11.2017

» Zastępca przewodniczącego mgr inż. Teresa Stefaniak
– 21.03.2017, 13.06.2017, 26.09.2017, 12.12.2017

Rzecznik Odpowiedzialności Zawodowej

Pełni dyżur w pierwszą środę miesiąca, godz. 15.00–16.00,
s. 102, tel. 81 534-78-12

Członkowie Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

Pełnią dyżur w drugi wtorek miesiąca w godz. 16.00–17.00, s. 115

» dr inż. Wiesław Nurek – 10.01.2017, 11.04.2017, 11.07.2017, 10.10.2017

» mgr inż. Jerzy Kasperek – 14.02.2017, 09.05.2017, 08.08.2017, 14.11.2017

» inż. Jerzy Kamiński – 14.03.2017, 13.06.2017, 12.09.2017, 12.12.2017

Radca prawny

Pełni dyżur w sali 102, tel. 81 534-78-12

» w każdy piątek o godz. 9.00–11.00

» w każdą środę o godz. 9.00–13.00

Dyżury organów LOIIB pełnione są w biurze Lubelskiej Okręgowej
Izby Inżynierów Budownictwa 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
Wiesław Nurek – wiceprzewodniczący
Jerzy Adamczyk – sekretarz
Wiesław Bocheńczyk
Jerzy Kamiński
Edward Partyka
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:



Czas na wybory!



*Ciepłych, radosnych Świąt Bożego Narodzenia,
pełnych życzliwości i wzajemnego zrozumienia
oraz pomysłowości i sukcesów w Nowym Roku 2018*

*życzy
Okręgowa Rada
Lubelskiej Okręgowej
Izby Inżynierów Budownictwa*

SPIS TREŚCI

Czas na wybory!	4
Jak minął rok 2017?	6
Uprawnienia budowlane bez tajemnic	8
15-lat minęło...	11
Jak należy prawidłowo projektować wyrzutnie terenowe w instalacjach oddymiania garażu?	12
Okiem elektryka i pod dobrym napięciem	14
Zabytkowy most w Lublinie wart odnowienia!	17
II Zawody Wędkarskie o Puchar Przewodniczącego LOIIB	21
Od pierwszej Prywatnej Szkoły Budownictwa w Lublinie do Technikum Drogowego. Część II.	22
Wspomnienie o Bolesławie Horyńskim	26
XXX sesja egzaminacyjna w LOIIB	27
Dzień Budowlanych w LOIIB w obiektywie	28

CZAS NA WYBORY!

W listopadzie rozpoczęły się w Lubelskiej Okręgowej Izbie Inżynierów Budownictwa obwodowe zebrania wyborcze, które są zapowiedzą zbliżających się wyborów do okręgowych i krajowych organów statutowych na kolejną kadencję funkcjonowania samorządu zawodowego inżynierów budownictwa, przypadającą na lata 2018–2022. Podczas zebrań w lubelskiej izbie zostanie wybranych 106 delegatów.

Obwodowe zebrania wyborcze we wszystkich 16 okręgowych izbach inżynierów budownictwa w kraju zaplanowano w IV kwartale 2017 r. i w styczniu 2018 r. Członkowie samorządu zawodowego inżynierów budownictwa zostali na nie imiennie zaproszeni według stanu na 31 sierpnia 2017 r. Zawiadomienia były dołączone do październikowego numeru miesięcznika „Inżynier Budownictwa”. Lubelska Okręgowa Izba Inżynierów Budownictwa dodatkowo zamieściła na stronie internetowej LOIIB listę umożliwiającą sprawdzenie, którego dnia, gdzie i o jakiej godzinie, członek Izby powinien wziąć udział w zebraniu wyborczym.

Pierwsze zebrania obwodowe w lubelskiej izbie odbyły się 3 listopada br. w Białej Podlaskiej i w Zamościu. Wszystkie spotkania w Białej Podlaskiej odbywają się w siedzibie Białskich Wodociągów i Kanalizacji przy ul. Narutowicza 35A, natomiast w Zamościu w Delegaturze Lubelskiego Urzędu Wojewódzkiego przy ul. Partyzantów 3. Okręgową Radę LOIIB podczas obrad w Białej Podlaskiej reprezentował Tomasz Grzeszczak, członek OR lubelskiej izby, natomiast w Zamościu – Teresa Stefaniak, zastępca przewodniczącego. Podczas posiedzeń mówiono o funkcjonowaniu Lubelskiej OIIB oraz działalności samorządu zawodowego inżynierów budownictwa. Dokonano wyboru delegatów na przyszłoroczny zjazd sprawozdawczo-wyborczy LOIIB: w Białej Podlaskiej – 5 osób i w Zamościu – 5 osób.



Pierwsze obwodowe zebranie wyborcze w Chełmie odbyło się 10 listopada br. w pomieszczeniach Chełmskiej Biblioteki Publicznej przy ul. Partyzantów 40. Okręgową Radę LOIIB reprezentował Wojciech Szewczyk, przewodniczący lubelskiej izby. W wyniku przeprowadzonego głosowania wybrano 5 delegatów na zjazd w 2018 r. W Lublinie natomiast pierwsze obwodowe zebranie wyborcze odbyło się 16 listopada br. w siedzibie Lubelskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa przy ul. Bursaki 19. Okręgową Radę reprezentowała Joanna Gieroba, zastępca przewodniczącego LOIIB. Podczas wyborów status delegata uzyskało 6 osób.



GŁOSOWANIE! GŁOSOWANIE! GŁOSOWANIE!



W wyniku przeprowadzonych już obwodowych zebrań wyborczych w LOIIB wybrano – 26 delegatów (23.11.2017 r.). Wszystkie okręgowe zjazdy sprawozdawczo-wyborcze w kraju odbędą się w terminie do 21 kwietnia 2018 r. W czasie obrad lubelskiego zjazdu sprawozdawczo-wyborczego, wybrani delegaci zdecydują, kto będzie reprezentował nasz samorząd zawodowy na szczeblu okręgowym przez najbliższe lata.

Należy dodać, że w Lubelskiej OIIB wytypowano 4 obwody wyborcze – Lublin, Biała Podlaska, Chełm i Zamość, w których zostanie wybranych 106 delegatów. W grudniu 2017 r. i styczniu 2018 r. zaplanowano jeszcze 8 zebrań w Lublinie, 2 w Zamościu i po jednym w Białej Podlaskiej i Chełmie. Ostatnie zebranie odbędzie się 25 stycznia 2018 r. w Zamościu.

W tabeli obok przypominamy terminy wszystkich obwodowych zebrań, zarówno tych, które już się odbyły, jak i tych, które nas jeszcze czekają. Informacje dotyczące zebrań wyborczych będziemy także zamieszczać na stronie internetowej LOIIB: www.lub.piib.org.pl

O tym, jaki będzie nasz samorząd zawodowy przez następne lata, czyli w kadencji przypadającej na lata 2018–2022 zdecydujemy sami, biorąc udział w obwodowych zebraniach oraz dokonując wyborów naszych reprezentantów. **(RED.)**

Obwód wyborczy	Miejsca zebrań wyborczych i adres	Data i godziny zebrań wyborczych
1	2	3
Nr 1 Lublin	20-150 Lublin ul. Bursaki 19	Godz. 14.00–17.00 1) 16.11.2017 2) 24.11.2017 3) 30.11.2017 4) 01.12.2017 5) 07.12.2017 6) 12.12.2017 7) 14.12.2017 8) 11.01.2018 9) 12.01.2018 10) 18.01.2018 11) 19.01.2018
Nr 2 Biała Podlaska	Bialskie Wodociągi i Kanalizacja 21-500 Biała Podlaska ul. Narutowicza 35A	Godz. 14.00–17.00 1) 03.11.2017 2) 09.11.2017 3) 01.12.2017
Nr 3 Chełm	Chełmska Biblioteka Publiczna ul. Partyzantów 40	Godz. 14.00–17.00 1) 10.11.2017 2) 21.12.2017
Nr 4 Zamość	Lubelski Urząd Wojewódzki Delegatura w Zamościu 22-400 Zamość ul. Partyzantów 3	Godz. 14.00–17.00 1) 03.11.2017 2) 14.12.2017 3) 25.01.2018



Zebranie w Chełmie w dn. 3 listopada br.



Obwodowe zebranie wyborcze w Zamościu w dn. 3 listopada br.

JAK MINAŁ ROK 2017?

Do końca roku 2017 pozostało jeszcze trochę czasu, ale już teraz możemy spróbować dokonać jego podsumowania. Zwróciliśmy się do przewodniczących organów statutowych Lubelskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa z pytaniem: Jak minął rok 2017? i poprosiliśmy o krótkie podsumowanie.

Zapytaliśmy o to: **Wojciecha Szewczyka** – przewodniczącego Okręgowej Rady LOIIB, **Wiesława Nurka** – przewodniczącego Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej, **Annę Ostańską** – Rzecznika Odpowiedzialności Zawodowej – koordynatora i **Władysława Króla** – przewodniczącego Okręgowego Sądu Dyscyplinarnego. Ich wypowiedzi publikujemy poniżej.



WOJCIECH SZEWCZYK
Przewodniczący Okręgowej Rady LOIIB

Nawet się nie obejrzelśmy, a już zbliżamy się do końca 2017 roku i końca IV kadencji naszej Izby. W listopadzie tego roku rozpoczęliśmy w okręgach wybory delegatów na XVII Zjazd Sprawozdawczo-Wyborczy Lubelskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa. Delegaci na zjeździe dokonają oceny dotychczasowej działalności, a także wybiorą swoich przedstawicieli do poszczególnych organów Izby.

Zazwyczaj koniec roku sprzyja refleksjom i podsumowaniom nie tylko ostatnich miesięcy, ale czasami i lat poprzednich. Patrząc na naszą Izbę warto wspomnieć, że w 2016 r. dokonano zakupu trzeciego piętra budynku przy ul. Bursaki 19 w Lublinie. Obecnie LOIIB jest właścicielem całego obiektu.

Organizowane spotkania integracyjne z okazji Dnia Inżyniera Budownictwa, z roku na rok cieszą się coraz większym zainteresowaniem naszych członków. W pierwszych spotkaniach brało udział około 150 osób, obecnie liczba uczestników znacznie przekracza 400.

Od 2014 r. LOIIB organizuje dla swoich członków także spotkania integracyjne w powiatach. Do tej pory odbyło się takich spotkań 9. W pozostałych powiatach (z wyjątkiem siedzib biur

terenowych) napotykamy na pewne trudności w zorganizowaniu tych spotkań z uwagi na brak inicjatywy ze strony członków tam zamieszkałych.

W tym roku Zespół prawno-regulaminowy LOIIB aktywnie opiniował i wypracowywał stanowiska w odniesieniu do materiałów dotyczących projektów ustaw i rozporządzeń. Prawie całą kadencję zespół poświęcił opiniowaniu ustawy o zmianie ustawy Prawo budowlane oraz projektowi Kodeksu urbanistyczno-budowlanego. Oba projektu zostały wycofane z opracowania. Okazuje się, w co z resztą środowisko budowlane od początku wątpiło, czyli w sukces ustawodawcy, że problem ten nie jest łatwy do opracowania w krótkim czasie.

Osobny temat to ustawy i rozporządzenia dotyczące samorządu zawodowego inżynierów i architektów. Każdy kolejny projekt ustawy budzi coraz większe wątpliwości środowiska. Odsyłam do stanowiska Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa w tej sprawie (strona internetowa PIIB).

**Z okazji zbliżających się Świąt Bożego Narodzenia oraz Nowego Roku 2018
życzę sukcesów w życiu prywatnym i zawodowym
wszystkim członkom Lubelskiej Okręgowej Izby
Inżynierów Budownictwa oraz ich Rodzinom.**



dr inż. WIESŁAW NUREK
Przewodniczący Okręgowej Komisji
Kwalifikacyjnej LOIIB

Dla Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej LOIIB rok 2017 to kolejne rekordowe ilości kandydatów ubiegających się o uzyskanie uprawnień lub rozszerzenie już posiadanych. W dwu sesjach egzaminacyjnych, majowej i listopadowej do egzaminu przystąpiło łącznie ponad 600 osób, a jednocześnie ze składu OKK LOIIB odeszli kolejni członkowie. Aktualnie Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna liczy 12 osób podczas, gdy

na początku kadencji było nas 15-tu. (zmarli: Kazimierz Bonetyński, Stanisław Bicz i Bolesław Horyński).

Podczas szkolenia w Radziejowicach (wrzesień 2017 r.) ze strony Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej poinformowano nas (tj. wszystkie okręgowe komisje kwalifikacyjne), że trwają prace nad udoskonaleniem procedur związanych z przekazywaniem i opracowywaniem pytań zarówno części testowej, jak i ustnej egzaminów, co w przyszłości ma ułatwić funkcjonowanie okręgowych komisji kwalifikacyjnych (m.in. zestawy testowe będą przekazywane przez Internet).



LESZEK BOGUTA
Przewodniczący
Okręgowej Komisji Rewizyjnej LOIB

Mijający rok był rokiem intensywnej pracy na rzecz naszego samorządu zawodowego. Praca w Izbie daje dużo satysfakcji, a przeprowadzone kontrole potwierdziły dobre jej zorganizowanie i sprawne zarządzanie. Zespół ludzi kierujących organami statutowymi dobrze ze sobą współpracował, co przejawiało się właściwą atmosferą pracy i współdziałaniem. Nieliczne sprawy sporne załatwiane były w formie szerokiej dyskusji i rzeczowej argumentacji. Przyniosło to wymierne i racjonalne skutki w gospodarowaniu środkami finansowymi i efektami rzeczowymi. Dobra atmosfera była przyczynkiem do ciągle zwiększającej się popularności organizowanych spotkań integracyjnych przygotowywanych przez Radę Izby, jak również

w powiatach. Wzrosła zdecydowanie powierzchnia biurowa zajmowana przez Izbę w budynku przy ul. Bursaki w związku z zakupem trzeciego piętra.

W opinii OKR dotychczasowe działania były przeprowadzane zgodnie ze statutem i nie wymagały interwencji w tym zakresie. Współpraca z Krajową Komisją Rewizyjną przebiegała w naszej opinii właściwie, co potwierdzały wizyty opiekuna. Przedstawiciele OKR brali również czynny udział w szkoleniach organizowanych przez KKR. Krajowa Komisja Rewizyjna nie miała uwag do działalności lubelskiej OKR.

Reasumując. Okręgowa Komisja Rewizyjna pracując w składzie: L. Boguta, A. Krasnodębska-Ciołek, D. Zaorski, T. Małaj i A. Szkut wykazała się sumiennością i zaangażowaniem, równocześnie stosując zasadę obiektywności, w ocenie kontrolowanych organów.



dr inż. ANNA OSTAŃSKA
Rzecznik Odpowiedzialności Zawodowej
– koordynator LOIB

W mijającym roku 2017 rzecznicy odpowiedzialności zawodowej LOIB prowadzili w stosunku do członków LOIB 22 postępowania wyjaśniające z tytułu odpowiedzialności zawodowej i 2 postępowania z tytułu odpowiedzialności dyscyplinarnej, przy czym 3 zawodowe i 1 dyscyplinarne to postępowania z ubiegłych lat. Wśród kierowników budów najczęściej karanymi osobami byli technicy budowlani, a wśród inspektorów nadzoru i projektantów – inżynierowie.

Jako rzecznik dostrzegam problem potwierdzania nieprawdy zarówno przy realizacji obiektów, np. przez niedbałe prowadzenie dziennika budowy polegające na braku wpisów branżystów, jak i potwierdzania nieprawdy w oświadczeniach kierowników budów

w sprawie zgodności wykonanego obiektu z zatwierdzoną dokumentacją i pozwoleniem na budowę.

Na dyżurach rzecznika zgłaszano wiele pytań dotyczących projektów, źle wykonywanych robót, uzyskania odszkodowania, zakresu ekspertyzy, obowiązków osób pełniących samodzielne funkcje techniczne w budownictwie.

Najciekawszą dla rzecznika sprawą w 2017 r. był wniosek o wykonanie niezgodnie z obowiązującymi przepisami projektu budowlanego konstrukcji nadbudowy, przebudowy i rozbudowy fragmentu piętra budynku szpitala w Lublinie. Postępowanie wyjaśniające prowadzone przez rzecznika odpowiedzialności zawodowej potwierdziło liczne uszkodzenia, wynikające prawdopodobnie z nienależytego rozpoznania przedprojektowego stanu technicznego budynku i posadowienia.



WŁADYSŁAW KRÓL
Przewodniczący Okręgowego Sądu
Dyscyplinarnego LOIB

W roku 2017 Okręgowy Sąd Dyscyplinarny prowadził 4 sprawy w trybie odpowiedzialności zawodowej: 3 przeciwko kierownikom budów, których ukarano za dokonanie istotnych odstępień od warunków pozwoleń na budowę i jedną przeciwko projektantowi za popełnienie rażących błędów i zaniedbań – odmówiono ukarania.

Podczas szkoleń członkowie sądu zapoznali się z obszerną nowelizacją Kodeksu postępowania administracyjnego. Zmienia się relacja między organem (sądem), a stronami postępowania, a także pojawiają nowe pojęcia i procedury: mediacja, milczące załatwienie sprawy, czy postępowanie uproszczone.

Ważnym tematem był przygotowywany od wielu lat projekt Kodeksu urbanistyczno-budowlanego, a z nim zmiana przepisów

dotyczących samorządu zawodowego inżynierów budownictwa. Z naszego punktu widzenia istotna jest szansa likwidacji dwu osobnych trybów postępowania: odpowiedzialności zawodowej oraz dyscyplinarnej i prowadzenie wszystkich w jednym trybie, co znacząco ułatwiłoby pracę sądu.

Upubliczniony ostatnio projekt ustawy „samorządowej” także zawiera ujednoczenie postępowań, jednak narzuca obowiązek prowadzenia postępowań według Kodeksu postępowania karnego, co powoduje konieczność poznania przez członków OSD (również rzeczników odpowiedzialności DYSZYPLINARNEJ) nowej procedury i wdrożenia jej do praktyki. Dodatkowym problemem jest to, że ustawa ma wejść w życie od nowego roku bez żadnych okresów przejściowych.

Jak widać nadchodzący rok zapowiada się pracowicie i aktywnie.



Uprawnienia budowlane bez tajemnic

W ramach kontynuacji cyklu poświęconego interpretacji posiadanych uprawnień budowlanych zamieszczamy kolejny artykuł poświęcony temu tematowi. W poprzednim biuletynie w artykule „Uprawnienia budowlane bez tajemnic”, posłużono się przykładem uprawnień budowlanych nadanych na podstawie ustawy Prawo budowlane z dnia 24 października 1974 r. (Dz. U. Nr 38). Kontynuując temat powróćmy do 1961 r.

Ustawa z dnia 31 stycznia 1961 r. – Prawo budowlane (Dz.U. z 13 lutego 1961 r. Nr 7, poz. 46 z późn. zm.; w skrócie Pb), która weszła w życie 14 sierpnia 1962 r., Art. 2 wprowadziła podział obiektów budowlanych, zależnie od szczególnego charakteru wymagań technicznych występujących przy projektowaniu, budowie, rozbiórce i utrzymaniu obiektów budowlanych, na obiekty „budownictwa powszechnego” i „budownictwa specjalnego”.

Obiektami budowlanymi „budownictwa powszechnego” w rozumieniu ustawy były:

- 1) budynki stałe i tymczasowe oraz urządzenia budowlane związane z budynkami,
- 2) pomniki, posągi, wodotryski itp. obiekty architektury ogrodowej oraz kapliczki i inne podobne obiekty kultu religijnego.

Przepisy ustawy dotyczące budownictwa powszechnego stosowało się ponadto do:

- 1) obiektów inżynierskich służących do celów szkolnictwa, nauki, kultury, zdrowia, wypoczynku, rozrywki i sportu,
- 2) innych obiektów budowlanych, niezaliczonych w obowiązujących przepisach do budownictwa specjalnego,
- 3) urządzeń wpływających na wygląd obiektów budowlanych, jak tablice pamiątkowe, urządzenia reklamowe, napisy, szyldy, trwałe urządzenia wewnątrz budynków użytku publicznego.

Obiektami „budownictwa specjalnego” w rozumieniu ustawy były:

- 1) obiekty inżynierskie w zakładach energetycznych, zakładach wodnych i w innych zakładach przemysłowych,
- 2) obiekty inżynierskie, związane z eksploatacją kopalni, służące do utrzymania ruchu i transportu kolejowego, drogowego, miejskiego, lotniczego i wodnego oraz służące do celów łączności, energetyki, gospodarki komunalnej oraz melioracji wodnych oraz potrzeb rolnictwa,
- 3) obiekty inżynierskie, służące do celów ochrony brzegów morskich oraz ochrony i regulacji brzegów wód śródlądowych oraz służące do wszystkich celów budownictwa wod-

- nego, mających wpływ na zasoby i obniżenie lub podniesienie się stanu wód powierzchniowych i podziemnych,
- 4) instalacje przemysłowe,
- 5) urządzenia techniczne.

Przepisy ustawy dotyczące budownictwa specjalnego stosowało się ponadto do:

- 1) obiektów budowlanych, służących celom ściśle wojskowym oraz celom terenowej obrony przeciwlotniczej,
- 2) obiektów budowlanych, zaliczonych do budownictwa powszechnego, a przeznaczonych do produkcji materiałów i środków służących do celów obrony kraju oraz służących do celów łączności, związanych z obronnością kraju,
- 3) budynków stałych i tymczasowych, służących do celów technologicznych górnictwa i komunikacji.

Do wykonywania funkcji technicznych w budownictwie tj. projektanta, kierownika budowy, kierownika robót, majstra budowlanego oraz inspektora nadzoru inwestorskiego, zgodnie z dyspozycją Art. 17 ust. 1 ustawa obligatoryjnie wprowadziła obowiązek uzyskania uprawnień budowlanych, stwierdzających posiadanie odpowiednich kwalifikacji fachowych w zakresie wykształcenia technicznego oraz odbycia praktyki zawodowej.

Przepisy szczegółowe oraz tryb postępowania w sprawie nadawania uprawnień budowlanych w zakresie budownictwa powszechnego wydał Przewodniczący Komitetu Budownictwa, Urbanistyki i Architektury a właściwi ministrowie w porozumieniu z Przewodniczącym KBUA w zakresie budownictwa specjalnego. Ponadto dla budownictwa specjalnego przepisy w zakresie górnictwa wydawane były w porozumieniu z Prezesem Wyższego Urzędu Górniczego.

Zgodnie z Art. 18 ust. 1 Pb uprawnienia budowlane wydawane były jako uprawnienia do projektowania bądź jako uprawnienia do kierowania robotami budowlanymi, a także jako uprawnienia łączne do projektowania i kierowania.

Omówmy uprawnienia w zakresie „budownictwa powszechnego”.

Zgodnie z Art. 19 ust. 1 ustawy Pb, w budownictwie powszechnym nadawano uprawnienia budowlane w następujących specjalnościach techniczno-budowlanych:

- 1) architektonicznej,
- 2) konstrukcyjno-inżynierskiej,
- 3) instalacji i urządzeń sanitarnych,
- 4) instalacji i urządzeń elektrycznych.

Dla uzyskania uprawnień do projektowania w specjalnościach, o których mowa w ust. 1, wymagane było posiadanie

wyższego lub średniego wykształcenia technicznego w danej specjalności oraz odpowiedniej praktyki zawodowej.

Dla uzyskania uprawnień do kierowania robotami budowlanymi w odpowiednim zakresie w poszczególnych specjalnościach techniczno-budowlanych wymagane było posiadanie wyższego lub średniego wykształcenia technicznego odpowiedniej specjalności bądź dyplomu mistrza w odpowiednim zawodzie budowlanym oraz odpowiedniej praktyki na budowie, przy robotach budowlanych w danej specjalności.

Uprawnienia do projektowania w danej specjalności mogły obejmować prawo projektowania określonych robót budowlanych w innych specjalnościach oraz prawo kierowania takimi robotami innych specjalności. Uprawnienia do kierowania robotami budowlanymi określonej specjalności mogły obejmować prawo kierowania określonymi robotami w innej specjalności.

Zgodnie z rozporządzeniem Przewodniczącego Komitetu Budownictwa, Urbanistyki i Architektury z dnia 19 września 1962 r. w sprawie kwalifikacji fachowych osób wykonujących funkcje techniczne w budownictwie powszechnym (Dz. U. z 18 października 1962 r. Nr 53, poz. 266), które weszło w życie z dniem 1 listopada 1962 roku, rodzaj uprawnień budowlanych i ich zakres oraz specjalność techniczno-budowlaną, ustalano w zależności od rodzaju posiadanego wykształcenia technicznego osoby ubiegającej się o uprawnienia i zakresu odbytej przez nią praktyki zawodowej.

Ponadto można było uzyskać uprawnienia w wąskiej specjalizacji w ramach odpowiedniej specjalności. Na przykład osoba posiadająca dyplom magistra inżyniera mechanika, inżyniera mechanika lub świadectwo technika mechanika mogła uzyskać uprawnienia w specjalności konstrukcyjno-inżynierskiej w zakresie robót odnoszących się do budowy (montażu) konstrukcji stalowych i związanych z nimi robót przy konstrukcjach żelbetonowych bądź betonowych.

Jak również „mistrz” w odpowiednim zawodzie budowlanym, mógł uzyskać uprawnienia do kierowania robotami budowlanymi w takim zakresie, w jakim otrzymał dyplom mistrza. W powyższym zakresie obowiązywało rozporządzenie Ministra Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych z dnia 8 czerwca 1965 r., w sprawie kwalifikacji fachowych majstrów budowlanych w budownictwie powszechnym (Dz. U. Nr 25, poz. 172 z późn. zm.)

Ilekroć jest mowa o „mistrzu” w odpowiednim zawodzie, należy przez to rozumieć zgodnie z Art. 19 ust. 4 Pb, osoby posiadające zawodowe uzdolnienia do samodzielnego prowadzenia rzemiosła budowlanego, stwierdzone dyplomem mistrza w zawodach objętych listą rzemiosł, wydanym przez państwową komisję egzaminacyjną lub przez izbę rzemieślniczą.

Ustawodawca nie wprowadził nazw uprawnień budowlanych na uprawnienia bez ograniczeń i uprawnienia w ograniczonym zakresie. Taki podział istniał, aczkolwiek różnił się sposobem stosowania ograniczeń polegających na określeniu, w jakim zakresie osoba posiadająca uprawnienia budowlane może wykonywać samodzielne funkcje techniczne w budownictwie, a w jakim podlega wyłączeniu.

Zasadą nadawania uprawnień było, że osoby z wyższym wykształceniem technicznym odpowiednim dla danej specjalności mogły uzyskać uprawnienia budowlane bez ograniczeń, natomiast osoby ze średnim wykształceniem technicznym lub z wyższym ale pokrewnym dla danej specjalności oraz posiadające dyplom mistrzowski, mogły uzyskać uprawnienia jedynie w ograniczonym zakresie.

Zakres tych uprawnień określała podstawa prawna ich nadania oraz treść decyzji.

W decyzji określony był konkretny zakres prac projektowych lub robót budowlanych, do których uprawniona jest dana osoba. O fakcie ograniczenia uprawnień decydowała zatem każdorazowo treść decyzji, a nie jej nazwa. Zakres „z wyłączeniem”, „z wyjątkiem” oznacza, że są to uprawnienia w ograniczonym zakresie w danej specjalności techniczno-budowlanej.

Ustawodawca w w/w rozporządzeniu użył pojęć:

- » w specjalności architektonicznej: „*obiekty budowlane o prostej architekturze*”,
- » w specjalności konstrukcyjno-inżynierskiej: „*obiekty o skomplikowanej konstrukcji*”,
- » w specjalności instalacji i urządzeń sanitarnych: „*skomplikowane instalacje i urządzenia sanitarne*”,
- » w specjalności instalacji i urządzeń elektrycznych: „*skomplikowane instalacje i urządzenia elektryczne*”.

Wyjaśnienie tych pojęć określono w § 1 ust. 3 do 6 w/w rozporządzenia.

Ilekroć w decyzji jest mowa o :

- » **„obiekty budowlanych o prostej architekturze” (§ 1 ust. 3) należało przez to rozumieć :**
 - 1) budynki gospodarcze i inwentarskie,
 - 2) budynki mieszkalne do 2 kondygnacji nadziemnych (ewentualnie z mieszkalnym poddaszem) o kubaturze łącznej do 1000 m³, z wyjątkiem obiektów zabytkowych. Ograniczenie kubatury do 1000 m³ stosuje się w budownictwie mieszkaniowym szeregowym do jednego segmentu, a w budownictwie bliźniaczym – do samodzielnej części budynku bliźniaczego.
- » **„obiekty budowlanych o skomplikowanej konstrukcji” (§ 1 ust. 4) należało przez to rozumieć :**
 - 1) wszelkie obiekty budowlane zawierające elementy składowe, przy których obliczeniu uwzględniało się przestrzenny schemat pracy statycznej całej konstrukcji lub jej części, z wyjątkiem prostokątnych krzyżowozbrojonych płyt żelbetonowych swobodnie podpartych, o rozpiętości do 4,0 m,
 - 2) wszelkie obiekty budowlane zawierające elementy składowe o statycznie niewyznaczalnym, płaskim schemacie obliczeniowym, z wyjątkiem prostych belek ciągłych przy rozpiętości przęsła do 6,0 m oraz płyt ciągłych o rozpiętości do 4,0 m, rozwiązywanych przy pomocy ogólnie znanych tablic i nomogramów,

ciąg dalszy na str. 10

ciąg dalszy ze str. 9

- 3) wszelkie obiekty budowlane zawierające elementy składowe o statycznie wyznaczalnym, płaskim schemacie obliczeniowym i rozpiętości ponad 12,0 m oraz elementy o osi geometrycznej krzywej bądź łamanej i rozpiętości ponad 6,0 m oraz o wysięgu wsporników ponad 2,0 m,
- 4) wszelkie obiekty budowlane zawierające elementy składowe podlegające obciążeniom równym bądź większym od 800 kg/m² oraz elementy, przy których obliczaniu uwzględniać należy wpływy dynamiczne, termiczne i skurczowe lub osiadania podpór poziomych elementów nośnych, jak również obciążenie ruchome albo o działaniu wielokierunkowym,
- 5) wszelkie obiekty budowlane zawierające elementy konstrukcyjne wymagające, ze względu na bezpieczeństwo budowli sprawdzenia rachunkowego lub doświadczalnego warunków utraty stateczności miejscowej pod działaniem obciążenia,
- 6) wszelkie obiekty budowlane o posadowieniu odmiennym od płaskich ław i stóp fundamentowych, posadowionych bezpośrednio na stałym, nie podlegającym żadnym ruchom gruncie nośnym,
- 7) wszelkie ściany oporowe o wysokości ponad 2,0 m,
- 8) wszelkie obiekty budowlane o wysokości pionowych elementów nośnych dla jednej kondygnacji powyżej 6,0 m oraz obiekty budowlane o całkowitej wysokości ponad 16,0 m nad terenem bądź też o zagłębieniu większym niż 3,0 m poniżej terenu.

» **„skomplikowanych instalacjach sanitarnych” (§ 1 ust. 5) należało rozumieć:**

- 1) instalacje i urządzenia sanitarne w obiektach budowlanych z pomieszczeniami zaliczanymi do I i II kategorii niebezpieczeństwa pożarowego w rozumieniu przepisów techniczno-budowlanych,
- 2) instalacje i urządzenia: ogrzewania wodnego systemu zamkniętego, ogrzewania parowego o temperaturze powyżej 115° C, wszelkiego ogrzewania przez promieniowanie, ogrzewania zdalczynnego obsługiwanego przez kotłownie, kotłownie wodne i parowe niskiego ciśnienia o wydajności powyżej 400 000 kcal/h oraz wszelkiego typu węzły cieplne, instalacje i urządzenia pełnej i częściowej klimatyzacji oraz instalacje i urządzenia wentylacji o mechanicznym pobudzeniu, obsługującej pomieszczenia o różnym przeznaczeniu,
- 3) instalacje i urządzenia gaśnicze przeciwpożarowe, z wyjątkiem instalacji kranów przeciwpożarowych wodnych, nie wymagających specjalnej obsługi,
- 4) instalacje i urządzenia hydroforowe i przepompownie o wydajności ponad 1,5 l/sek, lokalne oczyszczalnie wody i ścieków – niezaliczane przez obowiązujące przepisy do budownictwa specjalnego, instalacje i urządzenia wodociągowe oraz kanalizacji zewnętrznej na terenie nieruchomości o powierzchni przekraczającej 2,0 ha,

- 5) instalacje gazowe o ciśnieniu powyżej 0,03 at. nadciśnienia.

» **„skomplikowanych instalacjach i urządzeniach elektrycznych” (§ 1 ust. 6) należało rozumieć:**

- 1) wszelkie instalacje i urządzenia elektryczne w budynkach z pomieszczeniami zaliczanymi do I i II kategorii niebezpieczeństwa pożarowego w rozumieniu przepisów techniczno-budowlanych,
- 2) wszelkie instalacje i urządzenia elektryczne w obiektach użyteczności publicznej,
- 3) wszelkie instalacje i urządzenia elektryczne o napięciu znamionowym powyżej 1 kV,
- 4) wszelkie instalacje i urządzenia elektryczne automatycznych central telefonicznych o pojemności powyżej 200 NN rozgłaszania przewodowego o mocy powyżej 500 W i dyspozytorskie o pojemności łącznej ponad 10 NN,
- 5) wszelkie instalacje i urządzenia elektryczne o mocy zainstalowanej powyżej 1MW.

Ustawodawca nie określił, co należy rozumieć przez pojęcie „budynki użyteczności publicznej”. Wobec powyższego należy przywołać przepisy obowiązującego rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (tekst jednolity Dz. U. z 17 lipca 2015 r., poz. 1422).

Zgodnie z § 3 pkt 6 w/w rozporządzenia, przez „budynki użyteczności publicznej” należy rozumieć budynek przeznaczony na potrzeby administracji publicznej, wymiaru sprawiedliwości, kultury, kultu religijnego, oświaty, szkolnictwa wyższego, nauki, wychowania, opieki zdrowotnej, społecznej lub socjalnej, obsługi bankowej, handlu, gastronomii, usług, w tym usług pocztowych lub telekomunikacyjnych, turystyki, sportu, obsługi pasażerów w transporcie kolejowym, drogowym, lotniczym, morskim lub wodnym śródlądowym, oraz inny budynek przeznaczony do wykonywania podobnych funkcji; za budynek użyteczności publicznej uznaje się także budynek biurowy lub socjalny.

Podmiotem uprawnionym do wydawania uprawnień budowlanych w budownictwie powszechnym był Komitet Budownictwa, Urbanistyki i Architektury. Komitet w drodze rozporządzenia mógł przekazać sprawy wydawania uprawnień organom prezydów wojewódzkich rad narodowych (rad narodowych miast wyłączonych z województw), właściwym do spraw nadzoru budowlanego.

Konkludując, uprawnienia budowlane zawierające w treści decyzji pojęcie określone w § 1 ustęp od 3 do 6 rozporządzenia Przewodniczącego KBUA, są uprawnieniami w ograniczonym zakresie o charakterze przedmiotowym w danej specjalności techniczno-budowlanej.

inż. JERZY KAMIŃSKI
Sekretarz

Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej LIIB

15-lat minęło...

2 września 2017 r. w Zespole Pałacowo-Parkowym w Wierchowiskach członkowie Lubelskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa świętowali „Dzień Budowlanych” i „Dzień Inżyniera Budownictwa” połączone z obchodami 15-lecia funkcjonowania samorządu zawodowego inżynierów budownictwa.

W spotkaniu udział wzięło ponad 400 osób, w tym członkowie LOIB z całego województwa lubelskiego oraz goście reprezentujący: władze wojewódzkie i samorządowe, Politechnikę Lubelską, stowarzyszenia naukowo-techniczne oraz organizacje współpracujące z lubelską Izbą, m.in. uczestniczył Stanisław Żmijan, poseł na Sejm RP, Krzysztof Tajer reprezentujący Wojewodę Lubelskiego, Małgorzata Suchora z Wydziału Infrastruktury LUW, Andrzej Gwozda z Zarządu Dróg Wojewódzkich w Lublinie, Alicja Siuta-Olcha, prodziekan ds. nauki Wydziału Inżynierii Środowiska i Bartłomiej Kwiatkowski, prodziekan ds. studenckich na Wydziale Budownictwa i Architektury Politechniki Lubelskiej.

Polską Izbę Inżynierów Budownictwa reprezentowała Joanna Gieroba i Zbigniew Kledyński, wiceprezesa Krajowej Rady. Po raz pierwszy gościliśmy tak liczną reprezentację z zaprzyjaźnionych okręgowych izb: Romana Lulisa z Mazowieckiej OIIB, Ewę Dworską ze Śląskiej OIIB, Jana Skawińskiego i Kazimierza Ślusarczyka z Małopolskiej OIIB, Tomasa Marcinowskiego ze Świętokrzyskiej oraz Sławomira Korzeba z Zachodniopomorskiej OIIB.

Część oficjalną uroczystości rozpoczął W. Szewczyk, który w krótkim wystąpieniu omówił działalność LOIB, podkreślając jej osiągnięcia w minionym 15-leciu oraz sygnalizując istotne wytyczne na najbliższe lata. Uczestniczący w obchodach goście w swoich wypowiedziach podkreślali znaczenie samorządu zawodowego inżynierów budownictwa, akcentowali dobrą współpracę z lubelską Izbą, zaangażowanie jej przedstawicieli w życie Lubelszczyzny oraz koleżeńskie współdziałanie z innymi okręgowymi izbami inżynierów budownictwa na rzecz samorządu zawodowego.

W czasie spotkania odznaczono dwóch członków LOIB – Andrzeja Gwozdę i Krzysztofa Suraję – Złotymi Odznakami Honorowymi PIIB. Uhonorowano osoby świętujące 50-lecie nadania uprawnień budowlanych okolicznościowymi medalami specjalnie przygotowanymi na tę okazję i i pismami gratulacyjnymi od Andrzeja R. Dobruckiego, prezesa PIIB. Dokonano także, po raz kolejny, rozstrzygnięcia konkursu na najlepsze prace dyplomowe wykonane na kierunku Budownictwo na Wydziale Budownictwa i Architektury oraz na Wydziale Inżynierii Środowiska Politechniki



Lubelskiej w roku akademickim 2016/2017. W komisji konkursowej uczestniczyli przedstawiciele LOIB i ocenie poddano inżynierskie oraz magisterskie prace dyplomowe.

W czasie oficjalnej części spotkania uczestnicy wysłuchali koncertu „Muzyczna podróż”, który zagrał kwartet „Claribel” z Filharmonii Lubelskiej.

Blok rekreacyjno-rozrywkowy rozpoczęły konkursy i gry oraz Kasyno Szczęścia i Akademia Golfa. Na najlepszych czekały też zasłużone nagrody niespodzianki. Obchody „Dnia Budowlanych” i „Dnia Inżyniera Budownictwa” tradycyjnie już zakończył pokaz sztucznych ogni.

U. Kieller-Zawisza



JAK NALEŻY PRAWIDŁOWO PROJEKTOWAĆ WYRZUTNIE TERENOWE W INSTALACJACH ODDYMIANIA GARAŻU?

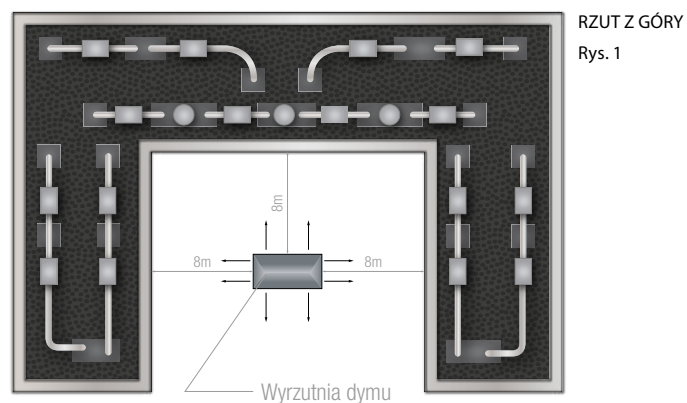
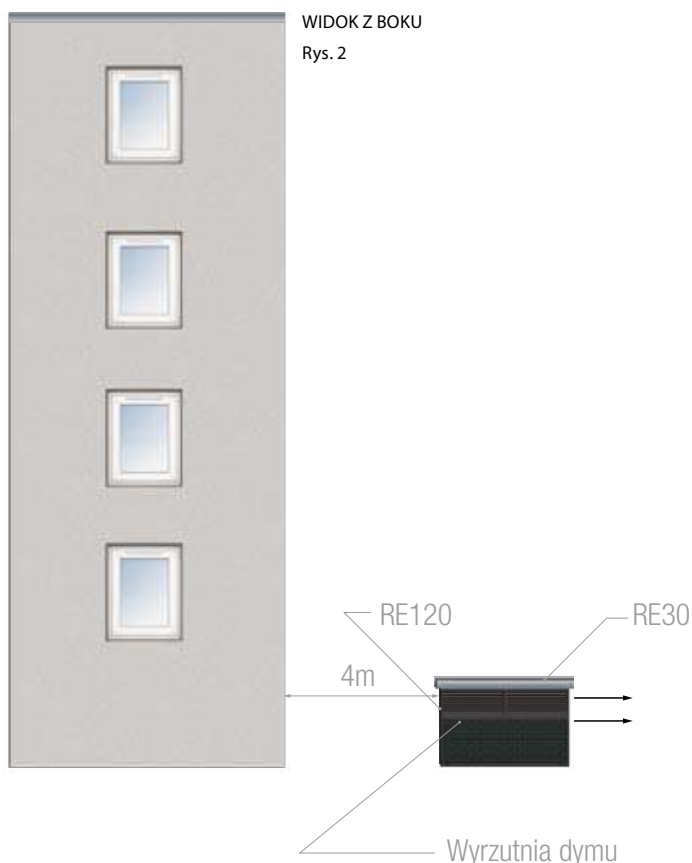
Obowiązujące wysokie wymagania techniczne dotyczące ilości powietrza usuwanego z garażu w czasie pożaru sprawiają, że powierzchnia w budynku, którą trzeba przeznaczyć na wyrzutnie do oddymiania, jest znaczna. Znalazienie odpowiedniego miejsca w budynku stanowi zawsze spore wyzwanie dla projektanta.

Należy przyjąć, że najmniejsza ilość powietrza dla potrzeb usuwania gorących gazów i dymu podczas pożaru w garażu niewyposażonym w instalację tryskaczową, w zależności od zastosowanego systemu, wynosi od 120 000 do 160 000 m³/h. Takie ilości powietrza powodują konieczność wygospodarowania w budynku szachtów o powierzchniach od 3 do 5 m². Często zdarza się, że jest ich kilka na każdej kondygnacji. Lokalizowanie w kubaturze budynku wyrzutów o tak dużej powierzchni jest często trudne i bardzo kosztowane. Powierzchnia wygospodarowana na te wyrzutnie jest nie do wykorzystania dla innych instalacji (brak możliwości prowadzenia innych instalacji w szachtach wentylacji pożarowej, co reguluje Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie Warunków Technicznych (WT)..., § 268 ust. 3). W ten sposób traci się cenną dla inwestora kubaturę. Dlatego projektując instalację wentylacji pożarowej, warto zastanowić się nad wykorzystaniem tzw. wyrzutni terenowej.

Pojawia się pytanie, jak ją zaprojektować, aby była zgodna z przepisami. Wykładnia prawa nie jest w tym miejscu jednoznaczna i nie

znajdziemy w prawie budowlanym określenia wyrzutnia dymu. Jednak odpowiednie przepisy, które można zastosować do opisywanego przypadku, znajdują się w WT – § 271 podaje odległości, jakie powinny zostać zachowane pomiędzy zewnętrznymi ścianami budynków niebędących ścianami oddzielenia przeciwpożarowego. W tabeli w ust. 1. § 271 podane zostały odległości w zależności od rodzaju budynków, a dla budynków PM (czyli produkcyjno-magazynowych) dodatkowo w zależności od maksymalnej gęstości obciążenia ogniowego strefy pożarowej. Przykładowo w przypadku garażu pod budynkiem mieszkalnym klasa odporności pożarowej garażu przyjmowana jest jak dla budynku PM o gęstości obciążenia ogniowego do 500 MJ/m² zaś sam budynek jest w kategorii ZL, zatem odległość konieczna do zachowania wynosi 8 m od każdej ściany zewnętrznej (rys. 1). Jeśli ta odległość nie może być zachowana ze względu na zbyt mały pas terenu wokół budynków, wtedy można odwołać się do § 271 ust. 10 oraz 218 WT, które w takiej sytuacji nakazują wykonać ściany budynku wyrzutni bez otworów wyrzutowych w klasie RE120, zaś pokrycie dachu w klasie co najmniej RE30 (rys. 2). Tego typu rozwiązanie jest zgodne z literą prawa.

Trzeba mieć jednak świadomość, że jeśli wyrzutnia zostanie wykonana zbyt blisko okien sąsiedniego budynku, zwiększa się prawdopodobieństwo wystąpienia wtórnego zadymienia znajdujących się w nim pomieszczeń wyposażonych w otwierane okna.





AERECO. WENTYLACJA DOSTOSOWANA DO TWOICH POTRZEB. OSZCZĘDNOŚĆ ENERGII. SKUTECZNOŚĆ DZIAŁANIA.

Precyzyjnie dobrane elementy HIGRO AERECO tworzą niezawodny system wentylacji gwarantujący komfort energetyczny, termiczny i akustyczny w mieszkaniu.

Innowacyjna technologia AERECO zapewnia doskonałą jakość powietrza wewnątrz pomieszczeń, usuwając z nich zanieczyszczenia takie jak wilgoć i CO₂. Systemy wentylacji mechanicznej i hybrydowej AERECO sterowane poziomem wilgotności względnej, dostosowują strumień

przepływającego powietrza do aktualnych potrzeb użytkownika. Dzięki temu zapewniają doskonałą efektywność energetyczną oraz komfortową jakość powietrza w mieszkaniach i obiektach użyteczności publicznej.



Okiem elektryka i pod dobrym napięciem

Zarząd Oddziału Lubelskiego Stowarzyszenia Elektryków Polskich w dniach 19–25 września 2017 r. zorganizował dla swoich członków jubileuszowy, bowiem z kolei 10 wyjazd szkoleniowo-integracyjny do wybranych państw położonych nad Bałtykiem. Program był atrakcyjny i ciekawy. W Polsce zaplanowano zapoznanie się z modernizacją Elektrowni Kozienice; na Litwie odwiedzenie Góry Krzyży (Szawle) i Wilna, na Łotwie – Jurmały, Rygi i Kircholmu (Salaspils), w Estonii – Tallina, a w Finlandii – Helsinek.

W autokarowej wycieczce udział wzięło 58 osób. Pierwszego dnia zapoznaliśmy się z planem modernizacji i budową nowego bloku energetycznego o mocy 1075 MW w Elektrowni Kozienice, która jest pierwszą w Polsce pod względem wielkości zainstalowanej mocy wśród elektrowni opalanych węglem kamiennym. Decyzję o budowie elektrowni o 6 blokach energetycznych o mocy 200 MW podjęto 1 kwietnia 1968 r., a 5 maja 1971 r. postanowiono rozbudować ją o 2 bloki o mocy po 200 MW. Pierwszy blok oddano do eksploatacji w 1972 r. Następną decyzją z 3 maja 1973 r. przewidywała rozbudowę elektrowni o bloki 2 x 500 MW. W latach 1973–1979 do eksploatacji oddawano kolejne bloki nr 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 i 10.

Obecnie dobiega końca budowa nowego wysokosprawnego bloku nr 11 o mocy 1075 MW na parametry nadkrytyczne i sprawności 45,6%. Kontrakt na budowę bloku podpisany 21 września 2012 r. z konsorcjum Mitsubishi Hitachi Power Systems Europe i Polimexem – Mostostal o wartości inwestycji 6,4 mld zł zostanie zrealizowany do końca 2017 r. Dla przesyłu mocy z nowego bloku zostanie wybudowana napowietrzna linia elektroenergetyczna 400 kV do stacji elektroenergetycznej „Ołtarzew” 400/220/110 kV. W dniu 1 września 2017 r. przeprowadzono pierwszą synchronizację nowego bloku z Krajowym Systemem Elektroenergetycznym (KSE) i przystąpiono do przeprowadzenia zaplanowanych prób i testów posynchronizacyjnych poprzedzających uzyskanie mocy 1000 MW. Podczas zwiedzania byliśmy świadkami wykonywania tych prac, a poszczególne urządzenia budziły duże zainteresowanie kolegów-elektryków, np. wążąca 1900 ton turbina, czy 640-tonowy generator, dyspozytornia oraz układ przetwarzania energii elektrycznej do poziomu 400 kV.

Największa energetyczna inwestycja w Polsce większy o 1/3 zdolności produkcyjne tej elektrowni, co pozwoli na zasilanie z Kozienic większej grupy odbiorców. Za pośrednictwem linii najwyższych napięć

energia elektryczna trafi również do mieszkańców aglomeracji warszawskiej i północno-wschodniej Polski.

Następnego dnia wyjechaliśmy już z Suwałk, gdzie odpoczywaliśmy po intensywnym zwiedzaniu Elektrowni Kozienice, na Łotwę. W czasie podróży mieliśmy przerwę na terenie Litwy, gdyż chcieliśmy wejść na

między Zatoką Ryską a rzeką Lelupą, o szerokich piaszczystych plażach. Jurmała po łotewsku oznacza „morski brzeg” i składa się z szeregu uzdrowiskowych osiedli. Ciąg małych kurortów posiada charakterystyczną romantyczną, drewnianą zabudowę z XIX w., wille i dachy dawnych bogatych mieszkańców. Pogoda, niestety nie pozwoliła na kąpiel, ale można było się dotlenić żywiczno-jodowym powietrzem.

Dalszym etapem naszej wycieczki było centrum historyczne Rygi, czyli Starówka, która została wpisana na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO. Uznaje się, że rok 1201 jest oficjalną datą powstania miasta, którego założycielem był niemiecki biskup



Góra Krzyży w Szawlach

Górę Krzyży (Szawle), aby oddać hołd tym, którzy w powstaniach 1831 r. i 1863 r. oraz w okresie okupacji sowieckiej, oddali swe życie za wolność. W miejscu tym w 1430 r. postawiono kapliczkę upamiętniającą przyjęcie przez Żmudzinów chrztu, nad którą górował wielki krzyż. Po upadku powstania listopadowego w 1831 r. zaczęto na wzniesieniu stawiać kolejne krzyże. Stale ich przybywało i przybywa. Obecnie na wzniesieniu jest około 50 tys. samych krzyży stojących, a dodając do tego krzyże leżące i wiszące to ok. 150 tys. Pozostawiane są przez pielgrzymów z Litwy i całego świata z prośbami o różne łaski oraz jako wota dziękczynne. Należy nadmienić, że papież Jan Paweł II podczas pielgrzymki na Litwę, która miała miejsce 7 września 1993 r. celebrował na Górze Krzyży mszę świętą.

Kontynuując podróż do Rygi zatrzymaliśmy się w Jurmali, letniskowym mieście liczącym ok. 56 tys. mieszkańców, położonym

Albert, wywodzący się z rycerskiego rodu Appeldern. Miasto otrzymało nazwę od wpadającej do Dźwiny (Daugawy) rzeki Rīdzene (lub Rygi).

Na Starówce w Rydze mogliśmy podziwiać: – plac Ratuszowy z posągiem św. Rolanda, ratusz, Dom Bractwa Czarnogłowych, kościół św. Piotra – obecnie kościół luterański, Katedrę Domską – nazywaną



Nadmorska willa w Jurmale



Dom Czarnogłowych w Rydze



Opera w Rydze



Plac Ratuszowy w Rydze

również Katedrą Ryską, średniowieczny zespół architektoniczny – Trzej Bracia, dziedziniec Konwentu, koszary Jakuba, plac Liwów, Małą i Wielką Gildię, Koci Dom, mury miejskie i wiele secesyjnych kamienic, które można uznać za dzieła sztuki początku XIX w. Ryga nazywana jest muzeum stylu modernistycznego.

Następnego dnia czekał na nas Tallin, stolica Estonii. Po drodze do niego, niedaleko od Rygi (na prawym brzegu Dźwiny) zobaczyliśmy miejsce, gdzie 27.09.1605 r. odbyła się jedna z większych bitew w nowożytnej historii – pod Kircholmem (Salaspilis). Tutaj właśnie wojska Korony Polskiej i Wielkiego Księstwa Litewskiego z udziałem sił Księstwa Kurlandii pod dowództwem hetmana Jana Karola Chodkiewicza pokonały przeważające siły szwedzkie króla Karola IX – Sudermańskiego.

W godzinach popołudniowych zwiedzaliśmy już Tallin: – malowniczą Starówkę ze średniowiecznym rynkiem i gotyckim

ratuszem oraz kompleks średniowiecznych kamieniczek – Trzy Siostry. Wąskie, brukowane uliczki z mieszczańskimi kamienicami, murami obronnymi i imponującymi kościołami stwarzają atmosferę dawnych lat. Duże wrażenie robi Dolne i Górne Miasto. Można powiedzieć, że Tallin to miasto – muzeum znajdujące się przez wieki pod wpływem sąsiedniej Skandynawii. Warto zauważyć, że z Tallina można nowoczesnymi wodolotami i promami odwiedzić metropole, sąsiadujące przez Zatokę Fińską.

Następnego dnia rozpoczęliśmy rejs promem do Helsinek, w czasie którego mogliśmy podziwiać z morza Tallin oraz liczne wysepki i Helsinki. Jako miasto Helsinki zostały założone w 1550 r. przez króla Szwecji Gustawa Wazę i szybko stały się ważnym ośrodkiem handlowym. Główne centrum miasta zostało przeniesione w obecne miejsce w 1640 r. Często było niszczone przez Rosjan w czasie wojen ze Szwecją. W XVIII w. nastąpił przyśpieszony rozwój

miasta i wybudowano twierdzę Suomenlinna (1748 r.).

W 1809 r. Finlandia stała się częścią Rosji. Po wielkim pożarze w 1812 r. miasto zostało stolicą Wielkiego Księstwa Finlandii, którą zaczęto rozbudowywać na wzór rosyjskiego Sankt Petersburga. Wtedy powstało wiele instytucji i budynków klasycystycznych, rozwinął się przemysł, a w 1870 r. zbudowano pierwszą linię kolejową.

W 1918 r. Helsinki stały się miejscem fińskiej wojny domowej pomiędzy komunistami, a ich przeciwnikami. W tym roku także zostały stolicą niepodległej Finlandii. Po II wojnie światowej nastąpił bardzo szybki rozwój miasta. W 1952 r. były gospodarzem igrzysk olimpijskich, a w 1972 r. podpisano tutaj traktat Konferencji Bezpieczeństwa i Współpracy w Europie (KBWE).

Podczas zwiedzania Helsinek mogliśmy zobaczyć: stadion olimpijski z wieżą widokową i w pobliżu posąg biegacza Paavo Nurmiego, wykuty w skale

ciąg dalszy na str. 16



Pomnik bitwy pod Kircholmem w Salaspils k./Rygi



Tallin widziany z Zatoki Tallińskiej

Wokół budownictwa

ciąg dalszy ze str. 15

kościół Tempeliaukio, gmach parlamentu Finlandii, plac Senacki z pomnikiem cara Rosji Aleksandra II i otaczającymi go klasycystycznymi budynkami oraz luterańską katedrę. Następnie odbyliśmy spacer ulicą handlową (Aleksanderintatu) do Soboru Uspeńskiego, skąd autokarem udaliśmy się do portu i promem wróciliśmy do Tallina.

Szóstego dnia naszej wyprawy wyruszyliśmy do Wilna, które w latach 1323–1569 było stolicą Wielkiego Księstwa Litewskiego, a następnie do 1795 r. było stolicą Wielkiego Księstwa Litewskiego Rzeczypospolitej Obojga Narodów. Od 1920 r. do 1922 r. było stolicą Litwy Środkowej, a w latach 1922–1939 znajdowało się w granicach II Rzeczypospolitej Polskiej jako stolica województwa wileńskiego. W lipcu 1944 r. Litwa wraz z Wilnem została włączona do Związku Socjalistycznych Republik Radzieckich.

Ruchy niepodległościowe, zapoczątkowane w 1988 r. przez Litewski Ruch na Rzecz Przebudowy (Sajudis), doprowadziły do starć pod wieżą telewizyjną w Wilnie. Od 17 września 1991 r. Wilno jest stolicą niepodległej Litwy.



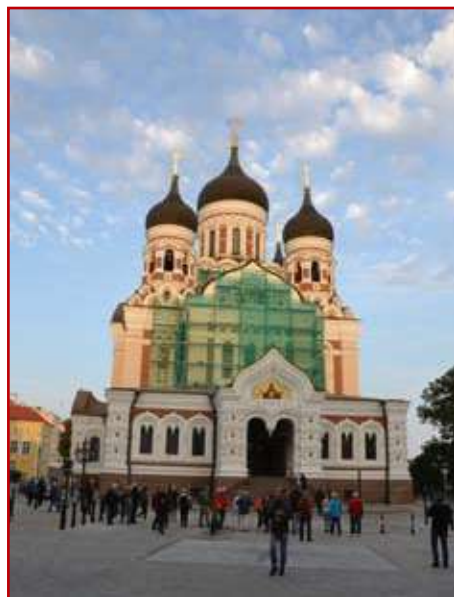
Budynek, w którym odbywało się posiedzenie KBWE



Kościół wykuty w skale – Tempeliaukio



Uczestnicy wycieczki pod Ostrą Bramą obok kaplicy Ostrobramskiej



Sobór św. Aleksandra w Tallinie



Katedra luterańska i pomnik cara Aleksandra II w Helsinkach

Zwiedzanie rozpoczęliśmy od Ostrej Bramy, która jest najcenniejszym skarbem Wilna ze słynącym z cudów i łask obrazem Matki Boskiej Miłosierdzia.

W XV i XVI w. miasto zostało otoczone murem obronnym z 9 bramami miejskimi. Do dziś przetrwała tylko Ostra Brama, na której umieszczono obraz Matki Boskiej, zgodnie ze średniowiecznym zwyczajem. Opiece Matki Boskiej Miłosierdzia powierzono wówczas miasto i jego mieszkańców.

Spacerując urokliwymi wileńskimi ulicami: Ostrobramską, Wielką i Zamkową podziwialiśmy liczne zabytki z zamkiem i katedrą wileńską na czele. Katedra wileńska została ufundowana przez Władysława Jagiełłę po chrzcie Litwy w 1387 r. Po licznych pożarach i przebudowach jest zabytkiem w stylu klasycystycznym i czynną świątynią katolicką.

Czas szybko mijał i już następnego dnia musieliśmy wyruszyć do Polski, aby przez Augustów i Białystok, dotrzeć do Lublina.

Reasumując: mogliśmy poznać rozbudowę jednej z największych elektrowni na węgiel kamienny nie tylko w Polsce, ale też w Europie. Podziwiać piękne krajobrazy północno-wschodniej Polski, Litwy, Łotwy, Estonii i Finlandii oraz realizację wielu inwestycji (np. drogowych), porównać rozwój państw nadbałtyckich, ciekawych pod względem kultury, mających bogatą historię i nieustających przez wieki w walce o niepodległość. Jako miasta nadmorskie umiejętnie wykorzystują to do rozwoju handlu i turystyki. Warto wybrać się na taką wyprawę, aby poznać te kraje, ich historię i rozwój oraz spojrzeć na to wszystko inżynierskim okiem.

Opracował: RYSZARD SIEKIERSKI

**Fot. ZBIGNIEW POŁECKI
i WITOLD WOLIŃSKI**

Zabytkowy most w Lublinie wart odnowienia!

W ciągu ul. Pliszczyńskiej w Lublinie znajduje się stary, zabytkowy most żelbetowy, łukowy. Niestety, jego obecny stan jest bardzo zły i wymaga remontu. Jego bezpośrednie sąsiedztwo także zawiera elementy, które są cenne w sensie zrównoważonego rozwoju (Our Common Future, 1987 r.).

Wspomniany most znajduje się w dolinie rzeki Bystrzycy, w sąsiedztwie zespołu pałacowo-parkowego, pozostałości młyna wodnego oraz nowego mostu żelbetowego przez Bystrzycę, wybudowanego w miejscu starego, z zastawkami piętrzącymi wodę przy młynie (Rys. 1).



Rys. 1. Lokalizacja zabytkowego mostu w ciągu ul. Pliszczyńskiej (Google Maps)

Lublin, jako miasto inspiracji, dąży do rewitalizacji przyrodniczej i społecznej terenów parkowych, wykorzystania interesujących architektonicznie budowli do kreowania synergicznych miejskich punktów węzłowych. Przykładem może być Ogród Saski lub most Lutosławskiego w ciągu ul. Zamojskiej, który poza jego podstawową rolą kładki dla pieszych stał się też miejscem różnych wydarzeń kulturalnych.

Usytuowanie zabytkowego mostu w ciągu ulicy Pliszczyńskiej, predysponuje go, jak i jego otoczenie, do włączenia w zakres projektu Rewitalizacja doliny Bystrzycy. Utrata wartości przyrodniczych, krajobrazowych, historycznych i materialnych (most łukowy) byłaby przeciwieństwem koncepcji zrównoważonego rozwoju.

Most łukowy jest w stanie niedostatecznym (ocena 2), wg punktowej skali ocen stanu technicznego mostów. To powoduje, że wcześniej czy później trzeba będzie zdecydować o jego losie. Pojawia się też pytanie: Co robić ze starymi zabytkowymi mostami? W rozpatrywanym przypadku można wyróżnić 3 opcje:

1. Rozbórka zabytkowego mostu i budowa nowego, odpowiednio do prognozy ruchu miejskiego na najbliższe dekady. Jest to opcja wygodna, lecz społecznie i historycznie nieodwracalna.
2. Lokalna korekta przebiegu drogi (linia przerywana żółta na Rys.1) z pominięciem zabytkowego mostu. Konieczna jest wówczas budowa przepustu o odpowiednim świetle w ciągu nowego odcinka drogi. Zakładając, że zabytkowy most będzie widziany z nowej drogi i zwiedzany, docelowo powinien być remontowany odtworzeniowo w czasie budowy odcinka drogi lub remontowany niezależnie. Jest to opcja najdroższa, ale ze wszech miar właściwa.

3. Wzmocnienie konstrukcji łukowej z dodaniem wsporników. Tu wadą komunikacyjną, przy założeniu wzrostu ruchu miejskiego, jest w dalszym ciągu, minimalna szerokość jezdni i chodników. Wadą architektoniczną będzie zmiana w widoku z boku obiektu. Jest to opcja, pośrednia i niedoskonała.

ZABYTKOWY MOST I JEGO OTOCZENIE

Postaramy się omówić otoczenie mostu, którego objekty zaznaczone są na Rys.1.

Budynek młyna wodnego

Budynek Starego Młyna na rzece Bystrzycy jest odrestaurowany. Zdaniem autorów, efekt rewitalizacji jest co najwyżej skromny. Elewacje południowa i wschodnia pokryto tynkiem (Rys. 2.a), którego barwy próbują nawiązać do konstrukcji obiektu. Elewacja zachodnia nie jest całkowicie otynkowana (Rys. 2.b). To stwarza okazję, by zobaczyć interesującą konstrukcję ceglana z przełomu XIX–XX wieku. Należy zaznaczyć, że można operować jedynie przybliżonymi datami, z tej racji, że jak do tej pory nie odnaleziono w archiwach źródłowych informacji historycznych.

Elementy wyposażenia z dawnego młyna są eksponowane na dziedzińcu. Natomiast nie zachowały się w całości urządzenia turbiny napędzającej żarna. Obiekt po rewitalizacji jest obecnie nieczynny.



Rys. 2. Otoczenie młyna: a) elewacja południowa po rewitalizacji, b) zachodnia elewacja bez rewitalizujących tynków, c) nowy most żelbetowy

ciąg dalszy na str. 18

ciąg dalszy ze str. 17

W miejscu poprzednio funkcjonującego mostu drewnianego, istnieje nowy most żelbetowy o ustroju płytowym ciągłym (Rys. 2.c), który jest w stanie zadawalającym, jednakże w żaden sposób nie nawiązuje architektonicznie do młyna.

Teren pałacowo-parkowy

Do prywatnych terenów pałacowo-parkowych prowadzi brama, która po odnowieniu wygląda bajkowo (Rys. 3.a). Teren ten obejmuje: park, pałac oraz fragment murów obronnych. Krótką historię pałacu można znaleźć na stronie: http://teatrnn.pl/leksykon/node/3254/pa%C5%82ac_w_jakubowicach_murowanych, [1]. Wymienione elementy składowe są zaniedbane i pod każdym względem wypełniają kryteria ruiny.

W tym miejscu, w wieku XVI zbudowano dwór renesansowy. Obecna forma to rezultat przeprowadzonej przebudowy w wieku XIX. Bryła pałacu była kamienicą, określaną przez Joannę Żentar jako lubelski neo-styl, dodatkowo uzupełnioną architektonicznie bogatą narożną basztą.

Dewastacja pałacu miała miejsce zwłaszcza po wyzwoleniu z okupacji hitlerowskiej. Destrukcja trwa nadal i przyczynia się do tego przede wszystkim brak zadaszenia. Zamieszczone zdjęcia (Rys. 3. b–d) obrazują sytuację z połowy lat 70. W tamtych latach teren nie był ogrodzony i korzystać z niego mógł każdy.



Rys. 3. Pałac w Jakubowicach. Lata 70: a) brama wjazdowa 2017 r., b) wieża narożna, autor: Jerzy Marcinek, c-d) puste okna jako sceneria do zdjęć

Obecny stan budynku jest bardzo podobny do tego ze zdjęć. Pojawilo się jedynie ogrodzenie i teren został zamknięty.

Most łukowy

Bezpośrednio przed bramą do terenu pałacowo-parkowego usytuowano zabytkowy most. Jego zabytkowość wynika z wieku i architektonicznych resztek lubelskiego neo-stylu z okresu dynamicznego rozwoju kapitalizmu z przełomu XIX i XX w. oraz z początku wieku XX. Jako odniesienie architektoniczne mogą tu posłużyć kamienice/pałace fabrykantów z ul. Krochmalnej w Lublinie.

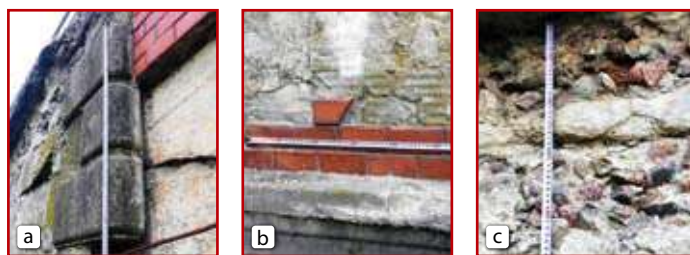
Most znajduje się nad ciekim bez nazwy, który swój bieg rozpoczyna od źródła w niewielkim rowie u stóp wyniosłej skarpy. Wpływa do Bystrzycy, jako króciutki dopływ lewostrony. Przebieg cieku jest wyraźnie czytelny na Rys. 1. i tworzy rozlewiska o charakterze zastoiskowym.



Rys. 4. Most w ciągu ul. Pliszczyńskiej: a) widok w dół cieku, b-c) ograniczenia prędkości i skrajni na moście, d-e) pozostałości ceglonej elewacji, odpowiednio od napływu i odpływu

Most jest ewidencjonowany pod numerem JN1 31000245, droga powiatowa 2224L. Jego długość wynosi $L_c = 14,1$ m, szerokość $B = 6,6$ m, a rozpiętość podporowa łuku jest równa $L_t \approx 6,8$ m.

Nośność mostu jest niewielka, przy czym przed nim nie ma znaków ograniczających nośność. Redukcja obciążeń wynika z ograniczenia szerokości skrajni ruchu do jednego pasa o szerokości 2,5 m i ograniczenia prędkości do 30 km/h. Niewielki lokalny ruch samochodowy sprawia, że znaki pierwszeństwa na zwięzonym odcinku jezdni (D-5) powodują funkcjonowanie na zasadzie ruchu wahadłowego. Należy nadmienić, że most nawet w istniejącym stanie jest niezbędnym elementem do funkcjonowania ulicy Pliszczyńskiej (Rys. 4). Jego brak powodowałby kłopotliwe objazdy. Zastosowana przez administratora drogi organizacja ruchu jest prawidłowa, nie występują przeciążenia obiektu i nadmierne drgania.



Rys. 5. Ilościowe rozpoznanie elementów obiektu:

a) boniowanie blokami betonowymi, b) płytki terakoty, c) kruszywo betonu

Podobnie, jak przy wcześniej wymienionych obiektach, także o moście, w sensie historycznym i technicznym, nie ma pełnej wiedzy. Z tego powodu, zamieszczone tu informacje mogą mieć charakter podstawowy. Już pierwsza ilustracja obiektu asocjuje podobieństwo detali architektonicznych do występujących w pałacu. Resztki okładziny skrzydeł i widoczne ściany korpusu mostu, a także łuku, są pokryte warstwą elewacyjną z cegły klinkierowej ciemnoczerwonej (Rys. 5.b–c). Naroża przyczółka były boniowane elementami betonowymi, szarymi (Rys. 5.a). Element konstrukcyjny – łuk, z boku i od spodu nie były osłonięty, prawdopodobnie w celu eksponowania gładkości betonu. W planie część przęsłowa jest węższa od szerokości w licach skrzydeł o 2x10 cm.

Niska nośność i nieestetyczność wywołuje wrażenie dysharmonii i turpizmu. W sensie technicznym jest to rezultat braku właściwego utrzymania obiektu drogowego. Trudna, a nawet niebezpieczna dostępność do obiektu, skutkuje niedostatkami wiedzy o zabytku i przenosi się na brak właściwego utrzymania.

Inwentaryzacja oraz informacja techniczna o omawianym obiekcie została sporządzona przez Joannę Kupczyk i Natalię Płociniczak, studentki studiów niestacjonarnych na specjalności Drogi i Mosty w Katedrze Dróg i Mostów Politechniki Lubelskiej. W zakresie kształcenia studentów w tej katedrze jest sporządzenie szczegółowego przeglądu wybranego mostu.

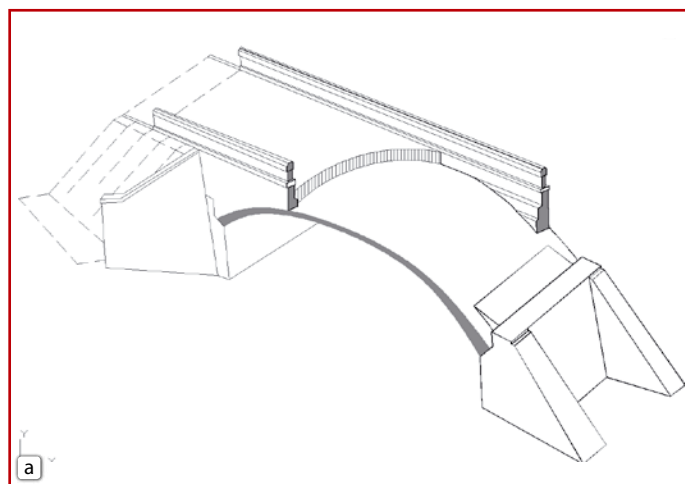
Przyjmując, że most ten jest zabytkowy, mimo iż nie jest formalnie ujęty w rejestrze obiektów chronionych, badania były prowadzone w zakresie nieinwazyjnym i obejmowały inwentaryzację wymiarów, uszkodzeń oraz rozpoznanie schematu statycznego.

Uzupełniając treści obrazów z Rys. 5, stwierdzono z dokładnością do 1 cm: – boniowanie o wymiarach: $h = 20$ cm, $L = 30/60$ cm, $lico\ b = g = 10$ cm,

- terakota: $h = 6$ cm, $L = 13$ cm, $g = 1$ cm,
- kruszywo riolitowe o umownej średnicy $d = 5$ cm.

Zastosowano kruszywo pochodzenia lokalnego, morenowego o wysokiej jakości. Każde z ziaren było w pełni otoczone zaprawą betonową (Rys. 5.c). Na jednym ze skrzydeł przyczółków zamontowano reper wysokościowy, który ze względu na korozyjne zużycie oraz zachłapanie zaprawą betonową jest nieczytelny.

Najciekawszym rezultatem przeprowadzonego rozpoznania mostu jest stwierdzenie jego podobieństwa do tzw. łuku Moniera. Przypomnijmy, że odpowiednio, Joseph-Louis Lambot (1814–1887) w roku 1848 oraz Joseph Monier (1823–1906) w roku 1867, wynaleźli żelbet, przy czym to Monier jest nazywany ojcem żelbetu. Przez łuk Moniera rozumie się modyfikację kamiennej konstrukcji mostu łukowego polegającej na zastosowaniu cylindrycznej powłoki żelbetowej zamiast sklepienia kamiennego oraz żelbetowych przyczółków. Rys. 6.a zaczerpnięto z monografii o mostach Lutosławskiego w Lublinie. [2] Zastosowanie żelbetu spowodowało, że rozpiętość łuku mogła być dużo większa.



Rys. 6. Łuk Moniera: a) schemat łuku Moniera, b) wyodrębnienie łuku i przyczółka, c) wyodrębnienie wezgiłowia, d-e) dolna powierzchnia łuku

Na Rys. 6.b widzimy most z Jakubowic, przy czym ustrój nośny to łuk o wysokości w kluczu 19 cm, który opiera się o masywne przyczółki przenoszące charakterystyczną dla łuków siłę poziomą, nazywaną rozporem. Ponad łukiem, nieregularnie, biegnie linia szczeliny w betonie. Również w skrzydle pojawiła się szczelina w miejscu tylnej ściany korpusu (Rys. 6.c).

Użytkowe zastosowanie łuku w mostach jest znane od kilku milenium. [3] Realizowane jest przez budowę ścian bocznych na krawędziach łuku, dawniej nazywanych w Polsce pachwinami, po to, by na podsypce między pachwinami, ułożyć nawierzchnię drogi o niwelecie w łuku lub w poziomie. Jak widać na Rys. 6, boczne parcia obciążanej podsypki na pachwiny doprowadziły do powstania szczelin i w konsekwencji przesunięć poziomych o około 1–3 cm.

Rys. 6.d–e ukazują wezgiłowia łuku, jednocześnie widać na nich, że na dolnej powierzchni łuku występują liczne nacieki, spękania, odpryski, jednakże nie dostrzeżono charakterystycznych dla korodującej stali siatki „odbicia” prętów zbrojeniowych. W tej sytuacji możliwa jest również opcja, że łuk jest betonowy, tj. bez zbrojenia.

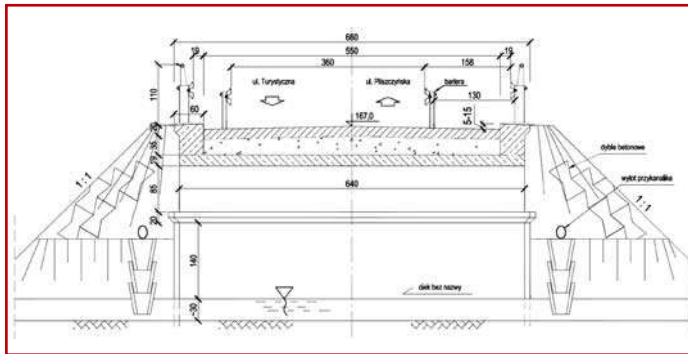
Ściany czołowe przyczółków są w dobrym stanie z racji wieloletniej osłony z płytek klinkierowych. Nie dostrzeżono na ich powierzchniach śladów przepływu wód wysokich.

ciąg dalszy na str. 20

ciąg dalszy ze str. 19

Dodatkowo na Rys. 6.d widać zastosowane wspólnie umocnienie sztywne stożków skarp ciężkimi elementami betonowymi i współczesne odprowadzenie wód opadowych z mostu rurą częściowo krytą z PCV do prefabrykowanego ścieku bez separatora ciężkich zanieczyszczeń.

Na Rys. 7–8. zamieszczono rezultat inwentaryzacji wymiarów obiektu w przekroju poprzecznym i widoku z boku. Część dotycząca konstrukcji jezdni i fundamentów jest tylko domniemaniem, z tej racji, że do ścisłego rozpoznania konieczne było wykonanie odwiertów w jezdni, a to przekraczało zakres zadania studenckiego. Z przyczyn edytorskich nie zamieszcza się obrazów rozpoznania stref korozji betonu i innych uszkodzeń elementów.

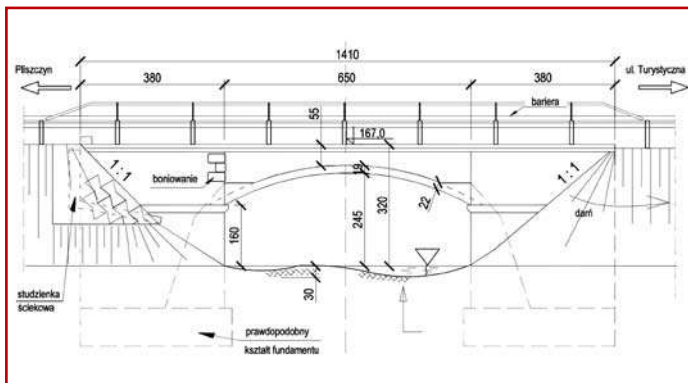


Rys. 7. Inwentaryzacja. Przekrój poprzeczny

Wyniesienie łuku w kluczu ponad linie podparcia wynosi ~ 85 cm, przy grubości łuku w tym miejscu 19 cm.

Trudna do odgadnięcia jest rola pachwin/belek podporęczowych. Szerokość górnej powierzchni pachwiny w przeszłości wynosiła 70 cm. Jeśli nawet uwzględnimy redukcję szerokości o występ kapinosa o 10 cm, to i tak mamy znaczny wymiar 60 cm. Pachwiny były połączone z krawędziami łuku monolitycznie. Klasyczny łuk betonowy budowano z przerwą dylatacyjną/technologiczną między pachwiną i łukiem. Przykładem mogą być łuki wiaduktu średnicowego w Warszawie, gdzie wiadukt pod pierwszy tor wybudowano w roku 1934, a drugi równoległy wiadukt w roku 1962. W rozpatrywanym moście ściany pachwin, w przybliżeniu w miejscach połączenia z łukiem, uległy zarysowaniu na skutek ścięcia betonu na całej grubości, tj. 60 cm.

Skarpy w stanie oryginalnym były pokryte darnią tak, jak jest to również obecnie na przyczółku od strony ul. Turystycznej. Na stożkach skarp drugiego przyczółka, podczas prac remontowych, przy montażu studzienki odprowadzenia wód opadowych i przykanalików, ułożono umocnienie sztywne.



Rys. 8. Inwentaryzacja. Widok od napływu

Poziome światło mostu wynosi 6,5 m. Grubość łuku ulega niewielkiej zmianie (Rys. 8). Jak już wspomniano, w kluczu grubość wynosi 19 cm, podczas gdy u wezłowania zwiększa się do 22 cm. Na rysunku zaznaczono „przedłużenie” linii góry łuku, przy wejściu w wezłowanie, linią przerywaną. Uzasadnieniem jest wyraźny ślad domniemanej przerwy technologicznej w czasie betonowania, zgodnie z takim przebiegiem (Rys. 6.a). Jednocześnie zaznaczono linią ciągłą opcjonalny kształt wezłowania, kierując się linią pęknięcia betonu.

Obserwując konstrukcję nośną mostu nie dostrzeżono niekorzystnych efektów spowodowanych wadliwym funkcjonowaniem fundamentów.

Reasumując, rozpatrywany łuk był kształtowany w sposób interesujący technicznie, przy czym, jak wykazały lata eksploatacji, popełniono błędy.

ZAKOŃCZENIE

Most w ciągu ul. Pliszczyńskiej może być potencjalnie estetycznym elementem Lublina. Dodatkowo jest elementem interesującego pod względem środowiskowym, historycznym i architektonicznym otoczenia. Niewątpliwie, chronologicznie można go klasyfikować, jako obiekt z początkowego okresu żelbetu w tym rejonie Polski.

Przedstawiono rezultaty inwentaryzacji, którą należy traktować, jako dobrą podstawę do dalszych badań, w tym w szczególności badań betonu, rozpoznania pachwin i nawierzchni na moście oraz posadowienia. Przy istniejącym ruchu nie zaobserwowano wyraźnych efektów dynamicznych, co nie zmienia faktu, że takie badania też należy przeprowadzić. W niniejszym opracowaniu zapisano wiele wątpliwości o mechanice mostu. Dalsze badania powinny dać jednoznaczne wyjaśnienia.

Zdaniem autorów, most należy zachować i restaurować w ten sposób, by odtworzyć jego pierwotny, choćby w przybliżeniu widok, przy zredukowanej funkcji komunikacyjnej.

**SŁAWOMIR KARAŚ
JOANNA KUPCZYK**

LITERATURA

1. Fiuta Ł., Pałac w Jakubowicach Murowanych, http://teatrn.pl/leksykon/node/3254/pa%C5%82ac_w_jakubowicach_murowanych, [12.07.2017]
2. Karaś S. (2014), Mosty inżyniera Mariana Lutosławskiego w Lublinie, PWN.
3. Karaś S. (2016), History of Sustainable Bridge Solutions. Chapter 1, Structural Bridge Engineering, InTech, pp. 1–24. DOI: 10.5772/63461

II Zawody Wędkarskie o Puchar Przewodniczącego LOIIB

9 września 2017 r. odbyły się II Zawody Wędkarskie o Puchar Przewodniczącego Lubelskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa. Zwycięzcą został Marek Szczepaniuk z Radzyna Podlaskiego, który złowił 9 ryb o wadze 10,52 kg.

Profesjonalne wędkowanie jest popularnym hobby braci inżynierskiej i do zawodów zgłosiło się wielu chętnych członków LOIIB z terenu całego województwa lubelskiego. Spotkanie wyznaczono w godzinach rannych na terenie łowiska „Leśna Ryba” w Jedlance. Organizator powitał zebranych i zapoznał z regulaminem zawodów. Następnie wszyscy zawodnicy w znakomitych humorach i z ogromną wolą zwycięstwa przystąpili do losowania stanowisk, a później udali się z przywiezionym ekwipunkiem na wyznaczone miejsca. Przed rozpoczęciem zawodów był czas na przygotowanie, który każdy z wędkarzy wykorzystał na organizację swojego stanowiska, rozkładanie i ustawianie wędki oraz innych niezbędnych akcesoriów, a głównie zachęcał i zanęcał ryby do swojej części łowiska.

Na ustalony sygnał rozpoczęto zawody i wówczas okazało się, że bogactwo przywiezionych zanęt i karmy bardzo rybom smakuje. Wędkarze, ku ogólnemu zadowoleniu, wyciągali jedną rybę po drugiej. Nie było nudno i czas się nie dłużył. Szczęście jednak, jak zwykle jest zmienne i nie każdemu jednakowo sprzyja. Większość zawodników mogła pochwalić się połowem, ale byli też tacy, do których ryby nie chciały przylpnąć.

Kiedy zakończono zawody i przystąpiono do finału, komisyjnie zważono złowione ryby, notując uzyskane wyniki, a ryby wpuszczono do wody. Dla chętnych była też możliwość zakupu złowionych ryb.

W pięknej, leśnej scenerii i sympatycznym nastroju dokonano podsumowania zawodów oraz ogłoszono wyniki. Najlepsi otrzymali nagrody, a wszyscy uczestnicy upominki przydatne do wędkowania. Zwycięzcą II Zawodów Wędkarskich o Puchar Przewodniczącego LOIIB został Marek Szczepaniuk z Radzyna Podlaskiego. Był zdecydowanie skuteczniejszy niż pozostali zawodnicy, gdyż złowił 9 ryb o wadze 10,52 kg. Drugi był Jarosław Kowalczyk – złowił 6 ryb o wadze 6,90 kg. Miejsce trzecie zajął Mieczysław Chwała – wywędkował 5,95 kg ryb, a czwarte Artur Kurowski z ilością 5,30 kg ryb. Pozostali zawodnicy mieli skromniejsze osiągnięcia, co będzie stanowić motywację do rewanżu i poprawy wyniku w następnych zawodach, w przyszłym roku. Należy w tym miejscu przypomnieć, że Marek Szczepaniuk w ubiegłorocznych zawodach też był w ścisłej czołówce zajmując drugie miejsce.

Bardzo dziękujemy wędkarzom za udział w konkursie, sportową rywalizację, koleżeńską i sympatyczną atmosferę. Serdecznie zapraszamy uczestników I i II zawodów oraz wszystkich chętnych wędkujących członków LOIIB na kolejne już III zawody w przyszłym roku.

Autorka tej relacji też została uhonorowana piękną statuetką wędkarza z rybą z inskrypcją „Z podziękowaniami za cierpliwość w czasie zawodów – Wędkarze LOIIB”, za co, a głównie za życzliwość i okazaną sympatię składam podziękowania.

TERESA STEFANIAK
Zastępca Przewodniczącego
Okręgowej Rady LOIIB



Od pierwszej prywatnej Szkoły Budownictwa w Lublinie do Technikum Drogowego

CZĘŚĆ II
lata 1951–1960

Lata 50-te charakteryzowały się stale wzrastającymi potrzebami związanymi z budową i utrzymaniem sieci drogowej Lubelszczyzny. Specjaliści reprezentujący branżę drogową byli poszukiwani. Okazało się jednak, że nie było to łatwe, ponieważ wielu inżynierów, techników i majstrów straciło życie z rąk okupanta. W tej sytuacji kadre techniczną uzupełniali absolwenci Szkoły Budownictwa, a po reorganizacji Technikum Drogowego. Przed tymi młodymi ludźmi stały olbrzymie i odpowiedzialne zadania.

TECHNIKUM DROGOWE. LATA 1951–1959

Technikum Drogowe Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotniczego, taka była pełna jego nazwa, posiadało początkowo dwa wydziały: wydział dróg kołowych i mostów oraz wydział ruchu kolejowego. W początkowym okresie, prowadzenie zajęć było poważnie utrudnione, ponieważ przejęte pomieszczenia nie były dostosowane i wymagały także poważnych prac remontowych. Nauka była prowadzona na dwie zmiany. Często w godzinach popołudniowych, a nawet wieczorowych. W ostatecznym jednak podziale budynku szkoły, które miało miejsce 13 marca 1952 r. Technikum Drogowe otrzymało 3 sale na parterze oraz 8 sal na pierwszym piętrze.

W okresie tym, na podstawie zarządzenia Prezesa Centralnego Urzędu Szkolenia Zawodowego z dnia 30 sierpnia 1951 r., otwarte zostało również Technikum Geodezyjne pod nazwą: Technikum Geodezyjne Głównego Urzędu Powiatów Kraju. Zmiana nazwy nastąpiła już w roku 1952 po przejęciu technikum przez Główny Urząd Pomiaru Kraju. Nazwa wtedy brzmiała: Technikum Geodezyjne Centralnego Urzędu Geodezji i Kartografii w Lublinie. Piszę o tym technikum dlatego, że absolwenci, przyszli geodeci byli niezbędni przy pracach pomiarowych tak w drogownictwie, jak i przy coraz bardziej skomplikowanych pracach w układach geometrycznych i wysokościowych obiektów mostowych.

W technikach obowiązywał 4-letni program nauczania, oparty na podbudowie 7 klas szkoły podstawowej. W roku 1957 na podstawie uchwały Rady Ministrów z 27 czerwca 1957 r. w sprawie zmian ustroju szkolnictwa zawodowego, nauka w technikach została przedłużona do 5 lat. Uzyskany tytuł technika uprawniał do podejmowania studiów na wyższych uczelniach, do prowadzenia robót przy budowie dróg i mostów oraz zatrudnienia w biurach projektowych i planowania, w administracji i przedsiębiorstwach państwowych.

Na przełomie lat 1958/59 w wyniku coraz większego zapotrzebowania głównie na prowadzonych budowach drogowych, rozszerzono zakres nauczania przez przyjmowanie absolwentów szkół ogólnokształcących (po maturze), na skrócony okres nauczania.

W roku 1957 Technikum Drogowe otrzymało dotacje od Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotniczego, co pozwoliło na zakup wielu pomocy naukowych. Natomiast przy modernizacji pomieszczeń duże zasługi miały warsztaty uczniowskie.

Należy też wspomnieć o ułatwieniach w administrowaniu szkołą, a była to działalność Komitetów Rodzicielskich. Posiadane przez komitety środki finansowe były dzielone na takie cele, jak: dożywianie młodzieży, pomoc materialną dla niezamożnej

młodzieży, nagrody dla wyróżniających się uczniów, pomoc w niebezpiecznych wypadkach, a także subsydiowanie organizowanych uroczystości szkolnych, kolonii letnich, wycieczek, a także prowadzonych remontów.

Profil nauczania w Technikum Drogowym wymagał stałego nawiązywania współpracy z odpowiednimi terenowymi jednostkami organizacyjnymi, a w szczególności z przedsiębiorstwami państwowymi. Istniał również zakład opiekuńczy, którego celem było informowanie o nowych konstrukcjach, materiałach i technologiach stosowanych przy budowie dróg i obiektów mostowych. Zakładem tym był Wojewódzki Zarząd Dróg Publicznych w Lublinie, a głównymi jego inicjatorami ze strony WZDP byli: inż. Leon Sułot, dyrektor oraz inżynierowie, a jednocześnie wykładowcy: Dominik Nagórny, Stanisław Deska, Stanisław Choina i Jan Teresiński. Patronat ten był ze wszelkich miar korzystny dla szkoły. Młodzież korzystała też z laboratorium drogowego, a dyrekcja szkoły miała ułatwione organizowanie praktyk dyplomowych i produkcyjnych zarówno w Lublinie, jak i poza nim. Wielu absolwentów szkoły podjęło pracę w przedsiębiorstwach, w których odbywali praktyki. Należał do nich m.in. Rejon Budowy Mostów w Lubartowie, Krakowskie Przedsiębiorstwo Robót Mostowych, Kieleckie Przedsiębiorstwo Robót Mostowych, jak również Rejony Eksploatacji Dróg Publicznych podległe WZDP, które jako pierwsze w kraju wykonywały systemem gospodarczym budowę dróg i dużych mostów na głównych rzekach Lubelszczyzny. Kierownikami robót byli wówczas: Adam Chlebiński, Andrzej Dziurkowski, Piotr Klembka, Tadeusz Boguta, Zygmunt Kosikowski i Tadeusz Grodek. Należy też wspomnieć, że grupę tę uzupełniali technicy, którzy ukończyli Szkołę Budownictwa podczas okupacji w latach 1941–1943. Byli wśród nich: Stanisław Gejner, Waclaw Hostman, Stanisław Pawełczak, Stefan Zieliński, Ryszard Berej, Edmund Koziółek, Henryk Myszała i Tadeusz Niedziela.

Wiele uwagi w latach 1952–1956 poświęcano zajęciom dydaktyczno-wychowawczym. Młodzież wywodziła się bowiem z różnych środowisk i w jej wychowaniu wyłaniała się konieczność uwzględnienia takich zagadnień, jak higiena osobista, zachowanie się w szkole i poza szkołą, czy poszanowanie mienia społecznego.

Naukę podstawową uzupełniały także zajęcia warsztatowe. Były one prowadzone w trzech punktach, a mianowicie: ślusarsko – ciesielskie we własnym pomieszczeniu, kowalsko spawalnicze przy Zasadniczej Szkole Metalowej i Technikum Mechanizacji Rolnictwa oraz zajęcia murarskie w baraku przy szkole.

W roku 1957 w Technikum Drogowym została powołana organizacja harcerska. Na terenie szkoły działała również Szkolna Rada Uczniowska. Organizacje te korzystały z opieki poszczególnych nauczycieli. Rozwijano także wśród młodzieży samorządność. W ramach samorządu działały sekcje: porządkowe, gospodarcze, naukowe, kulturalno-oświatowe, sportowe, a nawet hodowli roślin w doniczkach. W wyniku ich działalności Technikum Drogowe i Geodezyjne dysponowały również zespołem tanecznym, instrumentalnym, recytatorskim i chórem. Patronat nad sekcją sportową przejęło „Zrzeszenie Kolejowe”, a w kolejnych latach sekcja sportowa przekształciła się w Szkolne Koło Sportowe „Zryw”. W Technikum Drogowym młodzież redagowała też dwutygodnik „Echo Drogowca”.

Należy również wspomnieć, że już wcześniej, bo w roku 1952 zarządzeniem Prezesa Centralnego Urzędu Szkolenia Zawodowego wprowadzono dyplom przodownika nauki i pracy społecznej dla absolwentów, którzy osiągnęli roczne oceny średnie większe lub równe 4,5 oraz ocenę bardzo dobrą ze sprawowania, a także wykazali dojrzałość polityczną i aktywność w pracy społecznej.

Absolwenci szkoły mieli także zapewnione zatrudnienie w okresie działania ustawy o dyscyplinie pracy i byli objęci nakazami. Specjalne rozdzielniki sporządzone przez Ministerstwo Transportu Drogowego i Lotniczego oraz Centralny Urząd Geodezji i Kartografii zostały przekazane dyrektorom szkół do wykonania.

Wspominając rok 1952, jako absolwent tego roku, postanowiłem przedstawić Państwu wykładowców tego okresu, wybitnych inżynierów – praktyków, a zarazem wspaniałych wychowawców. Byli nimi inżynierowie: Konrad Jankowski (w zakresie budowy i projektowania dróg, pełniący również funkcję dyrektora szkoły); Bronisław Jaroszewicz (budowa mostów), Eugeniusz Woronko i Czesław Seredyński (statyka budowli), Mieczysław Kaczorowski (budownictwo ogólne), Stanisław Szramowicz (fundamentowanie budowli), Józef Żmigrodzki (maszyny drogowe), a także wybitna polonistka dr Adela Sommer i matematyk mgr Stanisław Ryczyński oraz nauczyciel, który dbał o prawidłowy rozwój fizyczny młodzieży – mgr Stefan Swiech. Nauczyciele ci, mieli wiele przydomków wymyślonych przez uczniów, np. inż. Woronko to „Czarna Magia”, inż. Kaczorowski – „Skalówka” (jego rysunki na tablicy żał było ścierać), a mgr Ryczyński i dr Sommer to „Dziadzio” i „Babcia”.

Kolejne zmiany w strukturze organizacyjnej szkoły wprowadziła Uchwała Rady Ministrów w roku 1956. Jej konsekwencją było przejęcie szkolnictwa zawodowego przez ministra oświaty. Jednak wniosek Rady Pedagogicznej Technikum Drogowego o przejęciu szkoły przez ministra oświaty został wprowadzony dopiero 19 stycznia 1957 r.

W dniu 1 września 1960 r., na podstawie Zarządzenia Ministra Oświaty nastąpiło formalne połączenie Technikum Geodezyjnego i Technikum Drogowego w jedną szkołę o nazwie Technikum Geodezyjno-Drogowe w Lublinie. W latach 1952–1960 Technikum Drogowe ukończyło 395 uczniów w tym 34 kobiety, a Technikum Geodezyjne – 274 uczniów w tym 44 kobiety.

Na początku roku 1960, w wyniku wprowadzonych zmian strukturalnych szkoły, zmieniono częściowo warunki nauczania, które dostosowano do przygotowania kadr dla powstających i rozbudowywanych inwestycji, głównie w ramach infrastruktury drogowej. W okresie tym w rozwoju szkoły wystąpiły podokresy, które charakteryzowały się działaniami dostosowawczymi do stawianych placówce zadań.

Pierwszym z nich tzw. pionierskim zajął się Feliks Oleksiejuk, dyrektor szkoły. Wykonanie drugiego zadania, polegającego na intensyfikacji procesów modernizacji istniejących pomieszczeń oraz dalszymi zmianami w zakresie kierunków nauczania, nastąpiło po przejęciu kierownictwa szkoły przez Edwarda Krawczyka. W wyniku tych zmian w roku 1965 stworzono młodzieży możliwość korzystania z pracowni chemicznej i fizycznej, kreślarni, własnego dobrze wyposażonego laboratorium drogowego, pracowni geodezyjnej i co było szczególnie istotne – pracowni budowy i utrzymania dróg i mostów.

W kolejnych latach następowały dalsze zmiany, które charakteryzowały się jeszcze lepszymi warunkami nauczania i nowymi programami, dostosowanymi do zmieniających się potrzeb w zakresie nowoczesnych konstrukcji, materiałów i technologii. Niestety, był też okres, który w wyniku nieprzemyślnych decyzji

decydentów mógł doprowadzić do likwidacji szkoły. Na szczęście, tak się nie stało!

Chcąc tę część, jestem przekonany, że znajdą się kolejni absolwenci, którzy będą kontynuować opis dalszych losów tej Wspaniałej Szkoły oraz powstaną nowe publikacje obejmujące również techników budownictwa i geodetów, a będzie ku temu okazja, gdyż zbliża się – jubileusz 90-lecia szkoły.

PO LATACH. MOJE SPOTKANIA ZE SZKOŁĄ

Jako absolwent Technikum Drogowego od początku swojej pracy zawodowej starałem się utrzymywać kontakty ze szkołą. Czyniłem to biorąc udział w okresowych spotkaniach z młodzieżą, podczas których w czasie krótkich prelekcji, zapoznawałem młodzież z nowoczesnymi konstrukcjami mostów, jak również z zabytkowymi obiektami, wybudowanymi przez poprzednie pokolenia.



Rok 2007. Spotkanie z wykładowcami i uczniami czwartej klasy Technikum Drogowego. Temat prelekcji – mosty świata.

Dzięki współpracy z Dyrekcją i Gronem Nauczycielskim Technikum Drogowego, a przede wszystkim z wykładowcą mostów inż. Tadeuszem Mazurkiem, podczas organizowanych wycieczek staraliśmy się tak ustalić trasy, aby młodzież mogła zapoznać się z najciekawszymi konstrukcjami obiektów mostowych Lubelszczyzny. Zwiedzając te budowle przekazywałem uczestnikom informację o ich budowie, występujących problemach, jak również o ich budowniczych, z których wielu było absolwentami Szkoły Budownictwa.

Wydarzeniami na miarę wspomnień o „Mojej Szkole”, wspaniałych wykładowcach, koleżankach i kolegach z ław szkolnych, z którymi mogłem się po latach spotkać i uściskać, były organizowane Jubileusze 70 i 75-lecia szkoły. Zdjęcia z ich przebiegu prezentujemy na stronach: 24 i 25.

My absolwenci tej Szkoły mogliśmy i możemy być dumni, że byliśmy jej uczniami.

JÓZEF WIESŁAW POMYKAŁA

LITERATURA:

1. Berezowski J., Dzieje Zespołu Szkół Geodezyjno-Drogowych nr 3 w Lublinie. Wydanie Jubileuszowe.
2. Sułot L., Organizacja drogownictwa i szkolnictwa zawodowego na Lubelszczyźnie w latach 1918–1985.
3. Zarchiwizowana dokumentacja Zespołu Szkół Geodezyjno-Drogowych w Lublinie.
4. Dokumentacja fotograficzna Józef Wiesław Pomykała.

Jubileusz 70-lecia



Spotkania pokoleń podczas jubileuszu



Pierwszym punktem programu Jubileuszu 70-lecia były wspomnienia o pierwszych organizatorach szkoły, nauczycielach i absolwentach szkoły, którzy zginęli podczas II wojny światowej



Absolwenci Technikum Drogowego z roku 1952 podczas zwiedzania szkolnych klas, w których dawniej zdobywali wiedzę



Uczestnicy obrad, nauczyciele, absolwenci i zaproszeni goście podczas uroczystości otwarcia Jubileuszu 70-lecia

Jubileusz 75-lecia



Nauczyciele, absolwenci i zaproszeni goście na sali obrad podczas jubileuszu



Dyrektor inż. Edward Krawczyk wśród absolwentek Technikum Geodezyjnego



Poczet sztandarowy Państwowej Szkoły Budownictwa i Geodezji podczas uroczystości otwarcia Jubileuszu 75-lecia



Absolwenci Technikum Drogowego, w przerwie obrad, przed dawną szkołą



dr inż. Bolesław Stanisław Horyński
21.04.1939 r. – 17.09.2017 r.

Urodził się 21.04.1939 r. w Równem. Studia magisterskie na Wydziale Elektrycznym Politechniki Warszawskiej ukończył w 1965 r. Stopień naukowy doktora nauk technicznych uzyskał na Wydziale Elektrycznym Politechniki Warszawskiej w 1976 r. (tytuł rozprawy „Optymalizacja selsynowego łącza różnicowego”).

Pracę zawodową rozpoczął w Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego w Świdniku, gdzie w latach 1956–1966 pracował na stanowisku starszego projektanta urządzeń elektrycznych. W 1966 r. rozpoczął pracę na Wydziale Elektrycznym Politechniki Lubelskiej na etacie pracownika akademickiego, którą zakończył w 2004 r. wraz z przejściem na emeryturę. Przez okres 15 lat pracował także jako członek zespołu ds. oceny projektów w Pracowni Konserwacji Zabytków w Lublinie.

W ramach pracy akademickiej prowadził różnorodne zajęcia dydaktyczne w tym: wykłady i laboratoria z teorii obwodów elektrycznych oraz z pola elektromagnetycznego, oraz wybrane zajęcia specjalistyczne z elektrotechnologii. Dał się poznać jako ceniony i szanowany przez młodzież dydaktyk i wychowawca. Swoje prace naukowe ukierunkował w obszarze teorii obwodów elektrycznych – stany nieustalone, a także elektromaszynowych elementów automatyki, czego dowodem było wiele publikacji.

Otrzymał wiele nagród i wyróżnień, w tym: Nagrodę Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego III stopnia, nagrody Rektora Politechniki Lubelskiej za osiągnięcia w pracy naukowej i dydaktycznej.

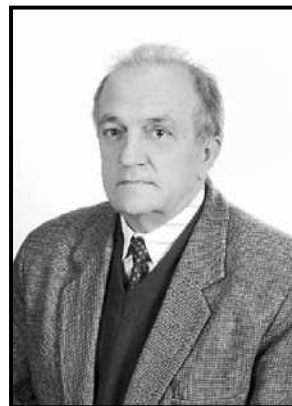
W trakcie pracy na Politechnice Lubelskiej pełnił funkcję kierownika Zakładu Podstaw Elektrotechniki, a także w latach 1981–1984 prodziekana ds. studentów na Wydziale Elektrycznym. Był członkiem założycielem Oddziału Lubelskiego PTETIS (2000 r.).

Przechodząc na emeryturę nie zakończył działalności zawodowej. Prowadził własne biuro projektowe, w ramach którego opracowywał dokumentację na budowę sieci elektroenergetycznych oraz instalacji elektrycznych dla potrzeb budownictwa ogólnego, placówek handlowych.

Bolesław Horyński był aktywnym członkiem Lubelskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa. Współuczestniczył w jej tworzeniu, a następnie do września 2017 r. aktywnie działał w Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej, pełniąc w latach 2007–2010 i 2010–2014 funkcję przewodniczącego Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej. Za swoją działalność na rzecz samorządu zawodowego inżynierów budownictwa został odznaczony Srebrną i Złotą Odznaką Honorową PIIB.

Pozostanie w naszej pamięci jako niezwykle uczynny i skromny Kolega, o uzdolnieniach inżynierskich popartych rzetelną wiedzą, zawsze gotowy do pomocy i współpracy.

Przyjaciele



XXX SESJA EGZAMINACYJNA W LOIIB



17 listopada 2017 r. rozpoczęła się XXX, a więc jubileuszowa sesja egzaminacyjna dla kandydatów ubiegających się o nadanie uprawnień budowlanych. Do pierwszej części testowej w Lubelskiej Okręgowej Izbie Inżynierów Budownictwa zostało zakwalifikowanych 287 osób.



Jak zwykle najwięcej kandydatów było w specjalności konstrukcyjno-budowlanej, bo aż 110. W innych specjalnościach było tych kandydatów na poziomie zbliżonym do ilości starających się w poprzednich sesjach, a mianowicie: w instalacyjnej sieci i urządzenia elektryczne – 63 osoby, w instalacyjnej sieci i urządzenia sanitarne – 50 osób, w inżynierskiej drogowej – 39 osób, w inżynierskiej mostowej – 7 osób, w inżynierskiej hydrotechnicznej 6 osób, natomiast w najmniej „obsadzonych” trzech specjalnościach tj. instalacyjnej telekomunikacyjnej, inżynierskiej kolejowej (KOB) i inżynierskiej kolejowej (SRK) po 4 osoby.



Na egzamin testowy zgłosiło się 248 osób, a wynik pozytywny uzyskały 203 osoby, tj. 18,145% nie zdało pierwszej części egzaminu. Do części ustnej mogły dołączyć 34 osoby, które zaliczyły test w poprzednich sesjach, a nie uzyskały pozytywnej oceny na egzaminie ustnym.



dr WIESŁAW NUREK

**Przewodniczący
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej LOIIB**



DZIEŃ BUDOWLANYCH W LOIIB

