



WIEŚLAW POMYKAŁA

## O mostach Lubelszczyzny, ich budowniczych w latach 1918–2000 oraz zmianach organizacyjnych w drogownictwie

Lubelszczyzna po pierwszej wojnie światowej, podobnie jak pozostała część naszego kraju, rozpoczynała swój niepodległy byt, jako region poważnie zniszczony w wyniku działań wojennych. Na domiar złego ustępujące wojska rosyjskie już od roku 1915, nie tylko wywoziły maszyny i urządzenia, ale również niszczyły infrastrukturę transportową: tory kolejowe, drogi oraz przede wszystkim mosty.

Po odzyskaniu niepodległości w roku 1918 na ówczesnych terenach województwa lubelskiego było jedynie 166 mostów drogowych o łącznej długości 16932 m, z tego tylko 5 o konstrukcji stałej i o długości 550 m, resztę stanowiły niskowodne drewniane mosty tymczasowe.

W roku 1925 na terenie Lubelszczyzny rozpoczęto budowę mostów powstałych systemem inż. St. Rechniewskiego. Zastosowanie w tych obiektach stalowych belek dwuteowych, pozwoliło na budowę mostów o większych rozpiętościach podporowych przęseł, co miało szczególne znaczenie przy przekraczaniu szerokich rzek. W tym czasie rozpoczęto również budowę pierwszych mostów żelbetowych i stalowych. Były to mosty łukowe z jazdą dołem, a jeden z nich na rzece Biała Łada w Biłgoraju wybudowany w roku 1928 istnieje do dziś i nadal jest eksploatowany (fot. 1).

W pierwszej dekadzie ubiegłego stulecia również w Lublinie na rzece Bystrzyca wybudowano dwa mosty żelbetowe, na Kalinowszczyźnie oraz w ciągu ul. Zamojskiej. Projektantem i budowniczym obu tych obiektów był inż. Marian Lutostałski. Ulica Zamojska była wówczas główną arterią komunikacyjną miasta, a także fragmentem ciągu drogowego z Warszawy do Lwowa. Przy moście powstała roгатka Lublina zwana Piasecką. O ważności tej przeprawy świadczy również fakt, że już na starych planach miasta Lublina z 1829 r. przy istniejącym wtedy moście były zaznaczone roгатki, przy których przejeżdżający musieli uiszczać należną opłatę wjazdową.

Konstrukcję mostu w ciągu ul. Zamojskiej wykonano według oryginalnej koncepcji F. Hennebique'a. Most oddano do użytku w 1909 roku i był on drugim mostem żelbetowym (po moście na Kalinowszczyźnie) na terenie południowo-wschodniej Polski. Mając na względzie, że obiekt ten był istotnym elementem panoramy Lublina, w sposób szczególny zadbano o jego estetykę. Balustradę mostu ze sterczynami w kształcie szyszek zaprojektował architekt Jan Heurich, wzorując się na balustradzie kościoła St. Severin w Paryżu, natomiast skrajne przęsła zakończono dwoma parami ozdobnych neogotyckich fiali, na których zawieszono

a)



b)



Fot. 1. Most przez rzekę Biała Łada w Biłgoraju w ciągu ul. Lubelskiej: a) widok w czasie budowy [1], b) widok obecnego mostu

latarnie. Obecnie po wykonanych pracach renowacyjnych obiekt ten stanowi przejście dla pieszych, a na jego pomoście organizowane są w ramach „Dni Kultury Lublina” wystawy prezentujące dawne zabytki Lublina, a także zachowane zdjęcia z czasów budowy mostu. W roku 1987 most został wpisany do rejestru zabytków miasta Lublina. Po wielu latach starań w roku 2011 przystąpiono do rewitalizacji mostu. Ponowne otwarcie mostu do użytkowania nastąpiło w lipcu

2013 r. W uroczystości otwarcia mostu wzięła udział wnuczka inż. M. Lutosławskiego, na ręce której Prezydent Miasta Lublina przekazał okolicznościowy list (fot. 2).

a)



b)



*Fot. 2. Most M. Lutosławskiego w ciągu ul. Zamojskiej: a) widok po rewitalizacji, b) Prezydent Lublina w towarzystwie wnuczki M. Lutosławskiego podczas uroczystości otwarcia mostu.*

Charakteryzując mosty Lubelszczyzny i ich budowniczych w okresie po odzyskaniu niepodległości, należy jednak na chwilę wrócić do lat poprzedzających ten okres, do lat, w których powstawały pierwsze zręby administracji drogowych, a na dużych rzekach: Wiśle, Bugu i Wieprzu, budowano mosty, o jak na tamte czasy ciekawych rozwiązaniach konstrukcyjnych.

## Most przez rzekę Wieprz w Kośminie

W roku 1841 na rzece Wieprz w Kośminie w ciągu głównego traktu drogowego wiodącego z Warszawy przez Lublin do Lwowa, wybudowano most drewniany o konstrukcji łukowej (fot. 3), który miał rekordową jak na tamte czasy rozpiętość przęsła wynoszącą 77,76 m. Autorem projektu był inż. Feliks Pancer. Most ten z dobrze opracowanymi detalami, jako je-

dyny w tym czasie w Polsce, został odnotowany w literaturze europejskiej, jako przykład doskonałej konstrukcji. Za ten ówczesny „cud techniki” F. Pancera nagrodzono „Orderem Św. Włodzimierza 4 kl.”.



*Fot. 3. Drewniany most łukowy przez rzekę Wieprz w Kośminie zaprojektowany przez F. Pancera [1]*

W rok po wybudowaniu mostu w Kośminie, F. Pancer zostaje członkiem nowo utworzonego w Królestwie Polskim „Zarządu Komunikacji”. Największym jednak jego osiągnięciem był zbudowany w Warszawie w latach 1844-1846 wiadukt w ciągu ulicy Nowy Zjazd z placu Zamkowego w stronę Wisły.

Wspominając osiągnięcia budownictwa mostowego tamtych lat, również nieodzownym jest przypomnieć niektóre fakty dotyczące rozwoju polskiej myśli technicznej. Przykładem może być wydana w roku 1811 publikacja pt. „Urządzenia naprawy dróg, mostów i grobel na traktach publicznych w Departamencie Warszawskim”. W roku 1812 ukazał się natomiast pierwszy podręcznik budowy stałych obiektów drogowych, którego autorem był ksiądz Sebastian hrabia Sierakowski. Natomiast w dwutomowym dziele „Architektura”, jeden z działów został poświęcony budowie mostów. Omówiono w nim nie tylko zagadnienia konstrukcji, lecz również problemy hydrologiczne, związane z projektowaniem mostów i ochroną podczas spływu wielkich wód powodziowych.



*Fot. 4. Kratownicowy most drewniany przez rzekę Wisłę w Annopolu, 1917 rok [2]*

## Most przez rzekę Wisłę w Annopolu

W roku 1916 na Wiśle w Annopolu odbudowano po zniszczeniach wojennych wieloprzęsłowy most wysokowodny o drewnianej konstrukcji kratownicowej (fot. 4). Długość całkowita obiektu wynosiła 852 m, natomiast przęsła miały rozpiętości 35 i 40 m. Most został zaprojektowany przez porucznika Juliusza Fiedlera, który będąc czeskim Niemcem, znał również język polski, co pozwoliło mu na korzystanie z polskiej cenionej już wówczas nie tylko w kraju, literatury technicznej. Projektując most mógł więc wykorzystać obszerną wiedzę zawartą w książce „Mosty Drewniane”, autorstwa Maksymiliana Thullie, wybitnego profesora Szkoły Politechnicznej we Lwowie. J. Fiedler będąc projektantem mostu, kierował również jego budową.

Jeden z budowniczych tego mostu o nazwisku Voit, wykonał model tego obiektu, który jako przykład poprawnie wykonanej konstrukcji kratownicowej, został umieszczony w muzeum austriackiego Ministerstwa Spraw Wojskowych w Wiedniu.



Fot. 5. Most przez rzekę Bug w Sławatyczach [3]

## Most przez rzekę Bug w Sławatyczach

Na początku lat trzydziestych, w wyniku potrzeby rozwoju sieci dróg w najbardziej zaniedbanej od lat części wschodniej Lubelszczyzny, rozpoczęto budowę dużych mostów w dolinie rzeki Bug, były to mosty: w Brześciu, Terespolu, Kodniu, Sławatyczach, Zosinie i Dorohusku.

Most w Sławatyczach (fot. 5) oddany do użytku w roku 1925, o rekordowej długości wynoszącej 660 m, wynikającej z konieczności pokonania rozległych zalewisk i bagien, miał konstrukcję drewnianą łukową z jazdą górą. Pozwoliło to na zastosowanie przęseł o większych rozpiętościach teoretycznych.

Projektantem i budowniczym mostu był inż. J. Marynowski. Most przetrwał do roku 1939 i będąc ostatnią przeprawą na Bugu, w dniu 17 września został częściowo spalony przez wojsko polskie cofające się przed zbliżającymi się oddziałami niemieckimi.

Most o podobnej konstrukcji, lecz znacznie krótszy, wybudowany w latach 1922–1924 na Bugu w Zosinie, posiadał charakterystyczne bramy wjazdowe (fot. 6), a za przejazd po nim pobierano myto.



Fot. 6. Most przez rzekę Bug w Zosinie [1]

O mostach na rzece Bug, które nie tylko łączą się z rozwojem Lubelszczyzny, ale również w różnych okresach historycznych z ważnymi niekiedy tragicznymi wydarzeniami dla kraju, postaram się przekazać wiedzę w kolejnym artykule pt. Mosty Lubelszczyzny w dolinie Bugu.

## Most przez rzekę Wisłę w Puławach, 1931–1934

W roku 1931 Okręgowa Dyrekcja Robót Publicznych w Lublinie, przystąpiła do budowy stałego mostu drogowego



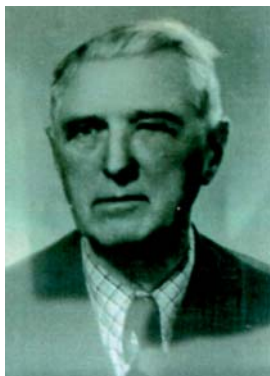
Fot. 7. Most przez rzekę Wisłę w Puławach [1]

go przez rzekę Wisłę w Puławach (fot. 7). Most o konstrukcji stalowej kratownicowej typu Gerbera o długości 436 m jest użytkowany do dnia dzisiejszego. Został zaprojektowany przez inż. Aleksandra Pstrokońskiego, a kierownikiem budowy z ramienia Dyrekcji był inż. Stefan Litwiniszyn, który w okresie poprzedzającym budowę mostu był konstruktorem mostów w Stanach Zjednoczonych. Podpory mostu zostały posadowione na kesonach. Przekazanie mostu do eksploatacji odbyło się 20 października 1934 r., a most otrzymał imię Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej prof. Ignacego Mościckiego.

## Budownictwo mostowe Lubelszczyzny w latach powojennych 1944–1975

W scenerii palących się zgliszcz lubelskiej Starówki, w dochodzącym jeszcze z nad Wisły huku dział, już w dniu 24 lipca 1944 roku, a więc w dzień po wyzwoleniu miasta, powołano Urząd Wojewódzki w Lublinie. W ramach Urzędu jako jeden z pierwszych utworzony został Wydział Komunikacyjno-Budowlany, którego naczelnikiem został inż. Konrad Jankowski (fot. 8), wybitny specjalista w zakresie budowy dróg i obiektów mostowych. W latach trzydziestych był on głównym koordynatorem robót przy budowie stalowego mostu przez rzekę Wisłę w Puławach, a w dalszych latach był dyrektorem i wykładowcą w Szkole Budownictwa w Lublinie.

Warunkiem rozwoju gospodarczego regionu po zniszczeniach wojennych była konieczność posiadania sprawnej infrastruktury transportowej. W tej sytuacji władze administracyjne dodatkowo powołały do działania Oddział Budowy Dróg i Mostów, którego kierownikiem został inż. Dominik Nagórny (fot. 9).



Fot. 8. Konrad Jankowski, naczelnik Wydziału Komunikacyjno-Budowlanego w latach 1944–1946 [4]



Fot. 9. Dominik Nagórny, naczelnik Oddziału Budowy Dróg i Mostów [4]

Wybór ten nie był przypadkowy, gdyż inż. Dominik Nagórny specjalizując się od lat w konstrukcjach żelbetowych, mógł w pełni wykorzystywać zdobytą wiedzę przy odbudowie zniszczonych obiektów mostowych. W późniejszych latach będąc zastępcą dyrektora Wojewódzkiego Zarządu Dróg Publicznych, wykładał konstrukcje żelbetowe w Państwowej Szkole Budownictwa w Lublinie. Pozostał w pamięci jej absolwentów, wśród których jest autor niniejszego artykułu.

Skalę potrzeb pierwszych powojennych lat opisują ówczesne sprawozdania. Na drogach samorządowych długość mostów wynosiła 6593 m, z tego mostów trwałych również częściowo uszkodzonych było tylko 550 m. Pozostałe obiekty to mosty drewniane, półstałe, w większości niskowodne wybudowane przez wojskowe jednostki saperskie.

Szczególnie trudnym zadaniem była odbudowa zniszczonych dużych obiektów mostowych, gdyż na Lubelszczyźnie nie było ani zaplecza technicznego, ani materiałowego, a przy tym w trakcie prowadzenia robót niejednokrotnie narażano na miny, pociski artyleryjskie i bomby lotnicze. Przy olbrzymim wysiłku nielicznej kadry inżynierów, techników i majstrów, wywodzących się głównie z okresu sprzed 1939 roku – wielu bowiem mostowców zginęło podczas działań wojennych lub zostało zamordowanych przez okupanta – zdołano pokonać te trudności i okres odbudowy najpilniejszych mostów Lubelszczyzny został zakończony już w roku 1949.

W dniu 1 stycznia 1950 roku powołano Wojewódzki Zarząd Dróg Publicznych w Lublinie, którego dyrektorem został inż. Leon Sułot (fot. 10).



Fot. 10. Leon Sułot, dyrektor Wojewódzkiego Zarządu Dróg Publicznych w Lublinie [4]

Jednocześnie utworzono jednostki terenowe, którymi były Rejony Eksploatacji Dróg Publicznych pełniące funkcje zarządcy sieci drogowej. W zakresie swej działalności Rejony miały nie tylko zadania dotyczące utrzymania sieci drogowej, ale również budowy nowych dróg i obiektów mostowych. W pierwszych latach ich działalności, co należy szczególnie podkreślić i co było ewenementem w skali kraju, systemem gospodarczym wybudowano wiele małych mostów o konstrukcjach żelbetowych i stalowych, średnio budowano około 12 obiektów rocznie.

Systemem gospodarczym budowano również mosty na dużych rzekach, na przykład na rzece Wieprz w Krasnymstawie, Trawninkach (fot. 11), Baranowie



Fot. 11. Most przez rzekę Wieprz w Trawninkach

i Jeziorzanach (fot. 12), na rzece Krznie w Kijowcu, na rzece Tyśmienicy w Kocku oraz na rzece Tanwi w Harasiukach, Neplach i Markowiczach. Długość tych mostów wynosiła od 90 do ponad 200 m. Wiele z nich po przeprowadzonych pracach remontowych i wzmocnieniu jest nadal eksploatowanych.



Fot. 12. Most przez rzekę Wieprz w Jeziorzanach

Jednym z istotnych problemów tamtych początkowych lat, w których budowano te mosty, był brak specjalistycznych biur projektowych. Ale i ten problem pokonano dzięki inżynierom, naczelnikom Wydziału Mostów: Mikołajowi Kostryco i Marianowi Adachowi (fot. 13 i fot. 14).



Fot. 13. Mikołaj Kostryco, naczelnik Wydziału Mostów w WZDP w latach 1952–1957



Fot. 14. Marian Adach, naczelnik Wydziału Mostów w WZDP i DODP w latach 1957–1973

Inż. Mikołaj Kostryco, absolwent Politechniki Lwowskiej, był nie tylko wybitnym fachowcem w dziedzinie mostownictwa, konstruktorem praktykiem, ale również tym, który wymagając od podległego personelu sumiennej pracy, często trwającej do późnych godzin nocnych, przekazywał im jednocześnie olbrzymi zasób wiedzy praktycznej. Wiedzę tę, a byli to ludzie młodzi, zdobywali nie tylko w trakcie prac projektowych, ale również na budowach, co procentowało już w tym okresie dużą ich samodzielnością.

Po przedwczesnej śmierci inż. Mikołaja Kostryco, naczelnikiem Wydziału Mostów w latach 1957–1973 został inż. Marian Adach. W okresie tym były budowane duże mosty na głównych rzekach Lubelszczyzny, a w tym między innymi:

na rzece Wieprz w Baranowie o długości 200 m oraz mosty w Łęcznej, Ciechankach, Łańcuchowie i w Borowej.

W tych początkowych latach powojennych większość budowanych dużych mostów na Lubelszczyźnie była wykonywana przez Rejony Eksploatacji Dróg Publicznych systemem gospodarczym. W tej sytuacji zazwyczaj kierownikami budowy mostów byli pracownicy Rejonów, a byli nimi technicy, najczęściej absolwenci Państwowej Szkoły Budownictwa w Lublinie. W tym miejscu wypada wspomnieć, że szkoła ta powstała w roku 1928 i niedawno obchodziła Jubileusz 90-lecia. Kierownikami budów mostów byli m.in.: Adam Chlebiński, Stanisław Gejner, Marian Drabarek, Henryk Pasternak, Władysław Rysak, Stanisław Szafranski, Wacław Hostman. Kadre majsterską stanowili natomiast, co było szczególnie w tym czasie istotnym, ludzie z dużym doświadczeniem, w większości zdobytym jeszcze na budowach przed 1939 rokiem. Byli to: Stanisław Zagrabą, budowniczy mostów na Kresach Wschodnich Stanisław Waryszak, Zygmunt Juzepczuk, Lucjan Gileta, Stanisława Jaworek, Władysław Kasiura, Antoni Puława.

Wspominając podstawową kadre techniczną i jej osiągnięcia w budowie i utrzymaniu mostów, tym który w sposób dla siebie tylko znany, umiał w tym trudnym okresie dla gospodarki Lubelszczyzny, która nadal uważana była jako „Polska B” – pozyskiwać niezbędne środki finansowe, był wieloletni Dyrektor WZDP i późniejszej DODP inż. Leon Sułot. Dzięki wspólnym wysiłkom, na Lubelszczyźnie jako pierwszym województwie w kraju, do roku 1975 na sieci dróg głównych, przebudowano wszystkie mosty o konstrukcji drewnianej i półstałej na mosty trwałe.

W latach 1956–1975 na najbardziej od lat zaniedbanej sieci dróg lokalnych Lubelszczyzny, z których większość stanowiły drogi o nawierzchni gruntowej, wybudowano 80 mostów trwałych o łącznej długości 1491 m, co klasyfikowało region również na jednym z pierwszych miejsc w kraju. Były to mosty na rzece Wieprz w Borowicy, Zawieprzycach, Chlewiskach, Kijanach, Jaszczowie oraz na rzece Krznie w Malowej Górze o długościach ponad 100 m. Mosty te, podobnie jak na drogach krajowych, były budowane przez Powiatowe Zarządy Dróg systemem gospodarczym, a tymi którzy najbardziej do tego się przyczynili byli: Kazimierz Załuski, Czesław Zięba, Kazimierz Jędrzyckowski, Tadeusz Klębka, Stanisław Zbiciak oraz liczna kadra majsterska. Budowane mosty były w większości o konstrukcji prefabrykowanej, to przy PZD w Lubartowie powstała pierwsza na Lubelszczyźnie wytwórnia prefabrykatów mostowych.

### Lata 1975–1985, zmiany organizacyjne w drogownictwie – dodatkowe mosty w zarządzie DODP w Lublinie

Po przeprowadzeniu reformy administracyjno-terytorialnej kraju i powołaniu z dniem 1 czerwca 1977 roku Dyrekcji Okręgowej Dróg Publicznych (DODP) w Lublinie, ustalając wspólne zarządzanie gospodarką drogową na sieci dróg państwowych i lokalnych oraz przejściu do administracji województwa tarnobrzesckiego, liczba mostów wynosiła 1631 sztuk, ich łączna długość 26697 m, w tym mostów trwałych

1178 sztuk o długości 21307 m. W wyniku tych zmian DODP w Lublinie przejęło w zarządzanie dwa mosty na rzece Wiśle: w Sandomierzu i w Nagnajowie, a także mosty na rzece San: w Krzeszowie, Nisku, Brandwicy i Ulanowie. Mosty te wymagały nie tylko poważnych kompleksowych prac remontowych, ale w dwóch przypadkach znacznej przebudowy. W zasadzie w stanie awaryjnym znajdował się stalowy most na Sanie w Ulanowie. Z ekspertyz technicznych przekazanych przez jego poprzedniego zarządcę wynikało, że obiekt musi być wyłączony z ruchu publicznego, gdyż zachodziła realna obawa jego katastrofy. Jednak w wyniku współpracy z Instytutem Badawczym Dróg i Mostów w Warszawie, z Profesorami Mieczysławem Rybakiem i Juliuszem Cieślą, udało się ten most uratować. Opracowano i wdrożono unikalne w tych latach rozwiązanie wzmocnienia ustroju nośnego, poprzez sprężenie przęseł kratownicowych kablami zewnętrznymi (fot. 15).



Fot. 15. Most na rzece San w Ulanowie po wzmocnieniu ustroju nośnego

Drugim obiektem wymagającym prawie całkowitej przebudowy był most przez San w Krzeszowie. W ramach przebudowy wzmocniono wszystkie podpory, natomiast konstrukcja nośna przęseł w postaci składanych elementów blachownicowych typu L18 została uciążlona. Istniejący pomost drewniany zastąpiono płytą żelbetową (fot. 16).



Fot. 16. Most na rzece San w Krzeszowie po przebudowie

W tym nowym dla Lubelszczyzny okresie, w wyniku zaistniałych olbrzymich potrzeb w zakresie utrzymania, remontów i budowy nowych mostów, ważnym wydarzeniem było powołanie na początku 1975 roku, na bazie dotychczasowej wytwórni prefabrykatów drogowych w Lubartowie oraz Kierownictwa Grupy Robót Mostowych w Zamościu, pierwszego w kraju Rejonu Budowy Mostów w Lubartowie. Rejon ten jako jednostka specjalistyczna zaspakajał potrzeby w zakresie budownictwa mostowego regionu Lubelszczyzny, zarówno na sieci dróg krajowych, jak również lokalnych. Rejon Budowy Mostów w Lubartowie posiadał własną wytwórnię prefabrykatów mostowych o rocznej produkcji ok. 6000 m<sup>3</sup>, w której wytwarzał trzy rodzaje prefabrykowanych belek mostowych żelbetowych i sprężonych strunobetonowych, w tym typu WBS i PŁOŃSK. W ramach współpracy z Instytutem Badawczym Dróg i Mostów w Warszawie, wytwórnia prefabrykatów posiadała nowoczesny tor naciągowy do produkcji prefabrykatów sprężonych. Dysponując sprzętem, a przede wszystkim wysoko kwalifikowaną kadrą techniczną, Rejon Budowy Mostów w Lubartowie w coraz większym stopniu wchodził również na rynek krajowy, tak z wyrobami, jak również budową i remontami mostów. Pierwszym tego przykładem była zrealizowana przebudowa wiaduktu z belek typu PŁOŃSK w miejscowości Lubice, na terenie Dyrekcji Okręgowej Dróg Publicznych w Warszawie.



Fot. 17. Juliusz Otrocki, dyrektor Rejonu Budowy Mostów w Lubartowie

Rejon Budowy Mostów w Lubartowie, mając już od początku opinię solidnego wykonawcy, zawdzięczał to przede wszystkim wysoko kwalifikowanej kadrze technicznej. Tymi którzy dbali o jakość robót, stały postęp we wdrażaniu nowych, ale wcześniej sprawdzonych technologii i materiałów byli: Juliusz Otrocki (fot. 17), Tadeusz Klębka, Zdzisław Włodarczyk, a w dalszych latach w wyniku usamodzielnienia się Rejonu i przekształcenia w Przedsiębiorstwo Budowy Mostów inżynierowie: Waldemar Witkowski, Janusz

Wójtowicz i Andrzej Szkuat.

W latach 70-tych ubiegłego stulecia, pomimo wielu osiągnięć w rozwoju budownictwa mostowego, występowało również wiele problemów, które w niewielkim stopniu dotyczyły mostów starych, tych wybudowanych przed 1939 rokiem i tych z lat pięćdziesiątych i sześćdziesiątych XX wieku o konstrukcji monolitycznej. Problemy dotyczyły głównie mostów i wiaduktów z elementów prefabrykowanych np. typu PŁOŃSK, budowanych w 100-dniowych cyklach realizacyjnych. W wielu przypadkach okazało się, że już kilka lat po wybudowaniu trzeba było przystępować do ich remontu, głównie ze względu na zastosowanie złych elementów wyposażenia (urządzeń odwadniających, izolacji, urządzeń dylatacyjnych). Negatywnymi przykładami nałożenia się wielu błędów tak projektowych, jak i wykonawczych były wiadukty w Rykach, Sitańcu, Zawadzie, Nisku oraz mosty

na Huczwie w Hrubieszowie. Obiekty te musiano całkowicie przebudować.

Dodatковым negatywnym czynnikiem pogarszającym jakość budowanych w tym czasie obiektów było wprowadzenie ustawowych ograniczeń w nadzorze inwestorskim, poprzez przekazanie tej roli służbom bezpośredniego wykonawcy. Nie było jednak reguły bez wyjątku, a była nią budowa wiaduktu z prefabrykatów typu PŁONSK w Puławach. W tym przypadku Dyrekcja Lubelska nie bacząc na odgórne ustalenia, nadzór na budowę obiektu powierzyła doświadczonemu mostowcowi, Kierownikowi Sekcji Mostowej z Rejonu w Puławach, Janowi Skowyrze. Wiadukt co prawda wymagał w kolejnych latach kilku napraw, ale jest on nadal eksploatowany.

Z uwagi na stale wzrastający ruch na drogach Lubelszczyzny, z dużą przewagą ruchu ciężkiego, do czego przyczynił się rozwój tutejszego przemysłu, a w tym rozbudowa Zagłębia Węglowego w Bogdanie, w celu zminimalizowania kosztów utrzymania infrastruktury mostowej, na terenie Dyrekcji Lubelskiej utworzono 16 Obwodów Mostowych. Obwody te kierowane przez wcześniej przeszkoloną kadrę techniczną, wyposażone w środki transportowe oraz stale doskonalony specjalistyczny sprzęt, nie tylko w pełni wykonywały prace w ramach bieżącego utrzymania, ale również wykonywały znaczny zakres robót remontowych. Dodatkowo pracownicy Obwodów posiadający uprawnienia budowlane oraz po przeszkoleniu przez Politechnikę Rzeszowską, wykonywali okresowe przeglądy techniczne obiektów mostowych.

W trakcie użytkowania wielu mostów stalowych zaobserwowano stosunkowo niską trwałość ich antykorozyjnych powłok malarskich. Szczególnie uwidoczniło to się w południowej części regionu Lubelszczyzny na obiektach, które narażone były na oddziaływanie zanieczyszczonych dymów i pyłów przenoszonych przez wiatr z Zakładów Azotowych w Puławach. Najbardziej narażonym na szkodliwe działanie środowiska okazał się stalowy most przez rzekę Wisłę w Puławach. W tej sytuacji Kierownik Sekcji Mostowej w Rejonie Dróg w Puławach p. Sławomir Bzoma, na którego terenie było zlokalizowanych najwięcej mostów stalowych, we współpracy z Mostostalem w Puławach przeprowadził pierwsze próby metalizacji konstrukcji bezpośrednio na obiektach mostowych na Wiśle w Puławach i Wieprzu w Kośminie. Pozytywne wyniki tych prób były przyczynkiem do zlecenia przez Generalną Dyrekcję Dróg Publicznych w Warszawie, zabezpieczenia części elementów wyposażenia mostu przez rzekę Wisłę w Zakroczymiu. W Rejonie Dróg w Puławach powstała również pierwsza w kraju grupa monterów wykonująca prace rewizyjne konstrukcji stalowych, w tym wymianę nitów, również na śruby sprężające.

Dążąc do stałego doskonalenia technologii robót, na terenie Lubelszczyzny wdrażano systematycznie, ale i z rozważą, nowe rozwiązania, głównie w zakresie nowoczesnych elementów wyposażenia. W momencie jednak kiedy mostownictwo posiadało nie tylko odpowiednio przygotowaną kadrę techniczną, specjalistyczny sprzęt i środki transportowe, zapasy materiałów i urządzeń, co pozwalało na szybkie usuwanie uszkodzeń, w wyniku odgórnych decyzji podjętych prawdopodobnie przez ludzi nie w pełni znających problemy utrzymania mostów, postanowiono dosłownie w kilka

dni rozwiązać Obwody Mostowe. Skutki tych decyzji powodowały, że nie tylko drobne naprawy, ale przede wszystkim naprawy poważniejszych uszkodzeń przeciągały się w czasie, zwiększając przy tym zakresy robót, na dodatek przy stale malejących nakładach finansowych.

O ile w ciągu kolejnych lat, problemy utrzymania obiektów mostowych zlokalizowanych w ciągach dróg krajowych ulegały znaczącej poprawie, to jeśli chodzi o jednostki samorządowe, problem ten nie tylko nie ulegał poprawie, ale znacznie narastał. Podstawową przyczyną tego stanu jest brak wystarczających nakładów finansowych na wykonanie niezbędnych remontów, i to nawet w przypadkach potrzeby ich wykonania wręcz natychmiast.

## Lata 1985–2000, lata postępu technicznego w budownictwie mostowym

Nawiązując do budowy i utrzymania obiektów mostowych, zlokalizowanych w ciągach dróg krajowych Lubelszczyzny, czynnikami dominującymi w tym czasie było konsekwentne i przemyślane, a przede wszystkim wcześniej sprawdzone, wdrażanie nowoczesnych rozwiązań konstrukcyjnych i technologicznych. Szczególnie zwracano uwagę na wbudowywane elementy wyposażenia obiektów. W wieloprzęsłowych obiektach stosowano głównie układy ciągle przęsła, przez co eliminowano zbędne urządzenia dylatacyjne nad filarami. W coraz większym stopniu zwracano uwagę na poprawę bezpieczeństwa ruchu. Jednym z przykładów była budowa wiaduktu nad linią kolejową Warszawa – Lublin w Dęblinie (fot. 18).



Fot. 18. Wiadukt nad linią kolejową Warszawa – Lublin w Dęblinie

Innym obiektem, na którym istotnie poprawiono bezpieczeństwo ruchu publicznego był most na Wieprzu w Kośminie. Obiekt ten w ciągu drogi nr 17 Warszawa – Lublin wybudowany w roku 1950, został nie tylko poszerzony, ale zwiększono jego nośność dostosowując ją do obowiązującej nowej normy obciążeń. Poszerzenie nośnej stalowej konstrukcji wykonano poprzez przecięcie jej wzdłuż osi podłużnej, rozsuniecie dźwigarów na wcześniej wzmocnione i poszerzone podpory oraz wykonaniu między dźwigarami

dotatkowej konstrukcji stalowej pomostu, uzyskując w ten sposób w przekroju poprzecznym założoną w projekcie szerokość obiektu. W tym jednak przypadku zaszła konieczność likwidacji chodników, które wykonano pod konstrukcją pomostu na poziomie pasa dolnego dźwigara (fot. 19).



Fot. 19. Most przez rzekę Wieprz w Kośminie po przebudowie

Charakteryzując budownictwo mostów na Lubelszczyźnie w różnych okresach i wspominając ich budowniczych, z którymi dane mi było pracować od 1954 roku i dzięki którym doskonalić wiedzę, przez ostatnie 26 lat pełniłem obowiązki Naczelnika Wydziału Mostów uważam, że moją powinnością, jako jednego z ostatnich najstarszych mostowców lat 50-tych ubiegłego stulecia, jest przekazanie kolejnym pokoleniom, choćby tylko po części informacji o organizacji mostownictwa, budowie i utrzymaniu mostów, a również jak pokonywano niełatwe w tych latach problemy, a przede

wszystkim jak dbano o trwałość obiektów mostowych, czego dowodem jest, że wiele z nich do dziś jest eksploatowanych.

## Zakończenie

Gospodarka mostowa Lubelszczyzny od najdawniejszych lat, a szczególnie w okresie powojennym kiedy większość mostów była zniszczona, dzięki sprawnej organizacji i bardzo dobremu przygotowaniu merytorycznym kadry inżynierjno-technicznej, charakteryzowała się szybką odbudową mostów o konstrukcjach drewnianych i półstalych. Z kolei w latach 50-tych ubiegłego stulecia na głównych rzekach regionu rozpoczęto budowę dużych mostów stalych o konstrukcjach żelbetonowych monolitycznych wykonywanych systemem gospodarczym. Przez ten cały okres pomimo niewielkich środków finansowych, dbano również o utrzymanie obiektów mostowych w sprawności technicznej zapewniającej bezpieczeństwo przy stale rosnącym na dogach Lubelszczyzny coraz intensywniejszym ruchu drogowym. W artykule wykorzystano informacje zawarte w opracowaniu [5].

## Bibliografia

- [1] Archiwum Muzeum Techniki Drogowej i Mostowej w Zamościu.
- [2] Bolesław Chwaściński B., *Mosty na Wiśle i ich budownictwie*, Warszawa 1997.
- [3] Gminna Biblioteka Publiczna w Sławatyczach, opracowanie książkowe pt. *Nadburzańskie Sławatycze*. Sztab akcji przeciwlodowej w 1926 r.
- [4] Archiwum DODP w Lublinie.
- [5] Sutot L., *Historia drogownictwa Lubelszczyzny do roku 1983*, Archiwum Muzeum Techniki Drogowej i Mostowej w Zamościu.

WWW.TRAKOTARGI.PL

# TRAKO

13. MIĘDZYNARODOWE TARGI KOLEJOWE

24-27.09.2019 | GDAŃSK | AMBEREXPO