



MAREK MISTEWICZ

Instytut Badawczy Dróg  
i Mostów  
mmistewicz@ibdim.edu.pl

## Historia mostów warszawskich przez Wisłę z początków XVIII wieku

XVIII wiek Rzeczypospolita Obojga Narodów rozpoczęła wojną, w którą uwikłał ją, wybrany za ledwie cztery lata wcześniej na króla Polski, elektor saski August II (1670–1733) zwany Mocnym. Po zawarciu sojuszu z królem Danii i carem Rosji postanowił odzyskać ziemie utracone przez państwa tej koalicji w wojnach ze Szwecją, wykorzystując wstąpienie na tron szwedzki młodego i – jak się wtedy wydawało – niedoświadczonego Karola XII (1682–1718) z dynastii Wittelsbachów (fot. 1). Początkowo neutralna w konflikcie Rzeczypospolita stała się teatrem działań wojennych. Tak zwana trzecia wojna północna rozpoczęła się daleko od granic Królestwa Polskiego atakiem wojsk saskich Augusta II na Rygę i wojsk duńskich Fryderyka IV na Holsztyn, lecz już wkrótce wojska szwedzkie wtargnęły na terytorium Inflant, potem Litwy, zajęły Wilno i zbliżyły się ku Warszawie.



Fot. 1. Karol XII król Szwecji na XVII-wiecznej rycinie Bernarda Picarta w zbiorach Achenbach Foundation for Graphic Arts, Fine Arts Museums of San Francisco, USA (Karl XII av Sverige (Bernard Picart). jpg – Wikimedia Commons)

publicznych Magistratu Starej Warszawy z lat 1702–1707. Poznajemy je po latach dzięki wybitnemu historykowi i konserwatorowi akt miejskich magistratu Aleksandrowi Wejnertowi (1809–1879) i jego *Starożytnościom Warszawskim* wydawanym w latach 1857–1858 [7]. Dowiadujemy się z nich jak Warszawa przechodziła wielokrotnie z rąk saskich w szwedzkie i odwrotnie. Wówczas zdetronizowano Augusta II Mocnego, następnie na błoniach Woli odbyła się elekcja Stanisława Leszczyńskiego, a w katedrze św. Jana jego koronacja na króla Polski. Pięć mostów zbudowanych w tym okresie, opisał w 1936 r. inżynier Apolinary Przybylski (1878–1960) [6], cytując zapisy z XVIII-wiecznych ksiąg *Volumina Legum*. Z kolei Aleksander Wejnert [8] na podstawie badań akt miejskich dowodził, że w tym burzliwym okresie w Warszawie istniało sześć różnych mostowych przepraw przez Wisłę. Na podstawie dzisiejszej wiedzy można opisać następujące mosty:

- **Pierwszy szwedzki most** przez Wisłę w Warszawie zbudowały wojska Karola XII zaraz po 25 maja 1702 r., kiedy wkroczyły do miasta [6]. Magistrat Starej Warszawy w uchwale z dnia 27 maja 1702 r. informuje, że Karol XII z armią szwedzką ...przyszedł pod miasto Warszawskie i na Pradze 22 praesentis stanął, Zamek zaś 25 praesentis odebrał, praesidium swoje wprowadził, most na Wiśle budować każe.... [7]. 16 czerwca 1702 r. odnotowano, że król szwedzki przejechał Wisłę po zbudowanym moście.



Fot. 2. Miejsce budowy pierwszego mostu szwedzkiego na panoramie Warszawy w 1708 r. z *Europens Pracht und Macht* opublikowanego przez Gabriela Bodenehra w Augsburgu w 1720 r. (zbiór autora)

Wydarzenia, jakie rozgrywały się wówczas wokół stolicy Królestwa Polskiego, skrzętnie odnotowano w uchwałach

Gdzie zlokalizowano most dowiadujemy się z dziejów Karola XII opisanych w trzytomowym dziele przez królewskie-

go szambelana Gustavusa Adlerfelda (1671–1709). Autor dokonuje w nim krytycznej oceny królewskiej decyzji: *...ale zamiast wybrać najłatwiejsze miejsce, gdzie są zawsze pływające mosty podczas Sejmów, jego Wysokość nakazał im jego rozpoczęcie po stronie przedmieść Krakowskich, naprzeciwko pałacu Księcia Radziwiłła, w najbardziej niebezpiecznej części rzeki, gdzie zawsze wylewa ze swoich brzegów, szczególnie w sezonie deszczowym, który obecnie trwa kilka tygodni, niebaczny zwracanych mu uwag, że woda nie była wysoka wówczas* (tłum. autora) [1]. Informacja jest warta głębszej analizy. Dowiadujemy się z niej, że most stawiano *vis a' vis* zakupionego przez Radziwiłłów pałacu zbudowanego w połowie XVII wieku przez Koniecpolskich – dzisiejszego Pałacu Prezydenckiego.

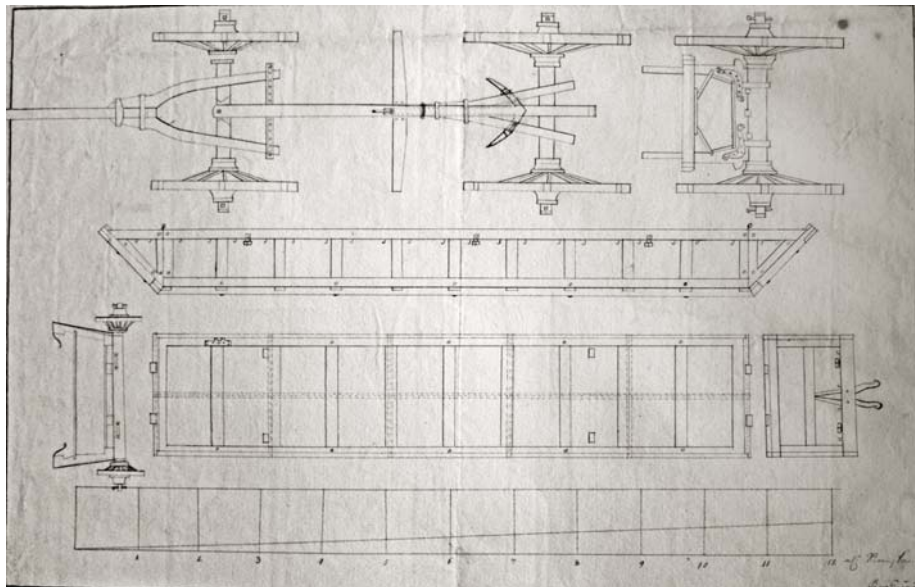
Wybrano miejsce, w którym występowały rozległe tereny zalewowe, gdzie koryto Wisły prawdopodobnie było najwęższe, a wcześniej nie stawiano tam mostów łyżwowych. Pałac i drogę, która prowadziła do mostu, widzimy na rycinie panoramy Warszawy w 1708 r. z dzieła Gabriela Bodenehra (fot. 2).

Czy most zbudowany przez Szwedów mógł być mostem na filarach palowych? Brak jest dowodów rozstrzygających o tym, że nie był. Jednak budowano go nie dłużej niż 22 dni i zapewne stąd zgodne przekonanie autorów wcześniejszych opracowań, że był to most pływający, oparty prawdopodobnie na statkach rzecznych.

Szwedzi niezbyt długo korzystali ze swojego mostu, ponieważ 18 września 1702 r. do Warszawy wkroczyły wojska saskie z polskim królem Augustem II Mocnym. Jeszcze podczas zimy, bo 29 stycznia 1703 r., do Warszawy na krótko powrócili Szwedzi dowodzeni przez generała Reinszilda, nakładając na miasto kontrybucję *na sumę 20,000 tynfów co tydzień wynoszącą*, co czytamy w stosownej uchwale warszawskiego Magistratu [7]. W końcu marca 1703 r. most zniszczyły opuszczające Warszawę wojska Augusta II Mocnego [8] lub, co bardziej prawdopodobne, zniósł go pochód lodów na Wiśle.

• **Drugi szwedzki most** przez Wisłę zbudowały wojska generała Magnusa Stenbocka (1665–1717) w kwietniu 1703 r., po wiosennym spływie lodów na Wiśle [8]. W uchwale z dnia 1 kwietnia 1703 r. Magistrat Starej Warszawy odnotował, że: *Tegoż dnia po obiedzie. JP. generał Steinbock comparendo na ratuszu (...) żądał oraz, aby żelaza, cokolwiek będzie potrzeba na budowanie mostu, miasto wydało, osobliwie szkobli wielkich na pół łokcia długich 280, ogniów wielkich esowych 140 i gwoździ 4,500 długich po 8 cali, świdrów 4, in reliquo jako registr poda, i żeby zaraz na próbę jeszcze dziś, haec necessaria robić kazał...*[7]. Burmistrz Starej Warszawy zastosował się do rozkazu szwedzkiego generała i wydał stosowne dyspozycje kowalom.

Przed 7 kwietnia 1703 r. most był już zbudowany, o czym dowiadujemy się z relacji Gustavusa Adlerfelda: *Jak tylko pływaki przybyły do Warszawy, Król udał się na Pragę aby je zobaczyć, i spowodował przerzucenie mostu ponad Wisłą,*



Fot. 3. Ponton szwedzki i podwozie do jego przewozu na rycinie z końca XVII w. w zbiorach Szwedzkiego Archiwum Wojskowego w Sztokholmie (KrA: Fordon: 0003: 3.)

w tym samym miejscu które przyjął poprzednio, który został dopracowany w ciągu kilku dni (tłum. autora) [1]. Most był więc mostem pływającym, zbudowanym również naprzeciwko ówczesnego Pałacu Radziwiłłów. Zapewne zmontowano go na takich samych pływakach, jakie kilka dni potem zastosowali Szwedzi do przekroczenia mostem Bugu. *Nocą Szalupy pod dowództwem Pułkownika Rank rozpoczęły spływ w dół Wisły, i wozy, które przewoziły łodzie do mostu, wybrały tą samą drogę z jego Wysokością, i konno wszyscy przybyli do Nowodwor, który jest cztery mile od Warszawy, i wieczorem rozpoczęli prace przy moście, pod kierunkiem Hrabiego Stenbocka* (tłum. autora) [1]. Zapis informuje, że łodzie dostarczono na podwoziach kołowych, a zatem można uznać, że w Nowym Dworze zbudowano klasyczny most pontonowy.

Jak wyglądały pontony stosowane wówczas do budowy mostów? W zbiorach Szwedzkiego Archiwum Wojskowego w Sztokholmie jest przechowywany rysunek pontonu wykonany po 1696 r. przez B. v. Spange w Szczecinie (fot. 3). Wymiary pontonu podane w łokciach szwedzkich (0,594 m) po przeliczeniu wynosiły  $5,61 \times 1,16$  m w planie, a wysokość pionowych burt 0,62 m. Ciągnęły go konie na podwoziu, które składało się z dwóch osi rozmieszczonych w odległości 3,05 m, z kołami o średnicy 1,57 m w rozstawie 1,39 m. Ponton (po szwedzku *fordon*) był przeznaczony do budowy mostów pływających, pomostów lub promów. Jest prawdopodobne, że właśnie takich lub podobnych pontonów, po zaledwie siedmiu latach, Szwedzi użyli do budowy mostów pływających w Warszawie i w Nowym Dworze.

Zbudowany przez Szwedów most przez Wisłę w Warszawie użytkowano do końca kwietnia 1703 r. *Ponieważ już król Jmci szwedzki, dnia 28 Aprilis z Warszawy wyjechał, et in crastino most na Wiśle zrucony jest, a dzisiejszego dnia już wszyscy Szwedzi, wodą na statkach na dół popłynęli, armatę i chorych z sobą wzięli i cokolwiek im należało, z miastem się porachowali...* informuje uchwała Magistratu z 4 maja 1703 r. [7]. Pontony z rozebranego mostu mogły posłużyć do przewozu armat w dół Wisły.



W Polsce opanowanej przez Szwedów miały wówczas miejsce ważne wydarzenia polityczne. Zorganizowana przez polską szlachtę konfederacja warszawska w dniu 15 lutego 1704 r. zdeponowała Augusta II Mocnego. Poszukiwano nowego monarchy. Wobec uwięzienia, przez króla Augusta, królewiczów Jakuba i Konstantego Sobieskich – potencjalnych kandydatów do polskiego tronu, 31 marca 1704 r. w Lidzbarku Warmińskim Karol XII spotkał się z dwudziestosiedmioletnim wojewodą poznańskim Stanisławem Leszczyńskim (1677–1766) i zaproponował mu kandydowanie na króla Polski. Wobec zgody kandydata podjęto przygotowania do sejmu elekcyjnego [4].



Fot. 4. Elekcja Stanisława I Leszczyńskiego na rycinie z „Imhofschen Bildersaal” 1730 r. (zbiór autora)

• Czy Szwedzi zbudowali **most na elekcję polskiego króla**? Od roku 1632 regularnie stawiano pływające mosty przed elekcjami polskich królów. Jednak Magistrat Starej Warszawy w uchwałach publicznych z 26 czerwca i 4 lipca 1704 r. nie wzmiankuje o budowie mostu [7]. Roboty budowlane zazwyczaj trwały około trzech tygodni, a trudno sobie wyobrazić, aby most przez Wisłę mógł powstać bez jakiegokolwiek udziału samorządu miasta. Zapewne na tę elekcję nie postawiono mostu.

Przed 12 lipca 1704 r. tradycyjnie na błonia wsi Wola zjechała na sejm szlachta, tym razem w stosunkowo małej liczbie 30 tysięcy osób. Kandydat zgłoszony przez Karola XII – Stanisław Leszczyński został wybrany na króla Polski. Odśpiewano „Te Deum” przy salwie szwedzkich muszkieterów [4][5]. Na rycinie z epoki pokazano koto generalne otoczone szlachtą na koniach z dwunastoma chorągwiami. W środku kota biskup ogłasza deputatom wybór króla (fot. 4).

August II Mocny dowiedział się o elekcji i z końcem sierpnia 1704 r. przybył z Rusi pod Warszawę z wojskami saskimi i wiernymi mu polskimi wojskami koronnymi. Miał zamiar przeszkodzić w koronacji ledwo co wybranego króla Stanisława. Wojska saskie podjęły szturm zajmowanej przez Szwedów Warszawy, co skrupulatnie odnotował w uchwale Magistrat Starej Warszawy pod datą 30 sierpnia [7].

• **Saski most** przez Wisłę rozpoczęły stawiać wojska Augusta II Mocnego podczas zdobywania stolicy Polski. Okoliczności tej budowy opisał Magistrat Starej Warszawy: *Most przez Wisłę budować, ludzie króla Jegomości poczę-*

*li, tego zaś mostu Szwedzi budować im bronili, mając sześć sztuk armaty od Jmci księdza Biskupa Poznańskiego sobie danych, z piwnicy wykopanych; ale te były bez łoża y bez kół, ławetów nie miały, nie czyniły żadnego skutku, lubo z nich do Sasów nad Wisłę z zamku bito nie trafiano, przenoszono albo niedonoszono;...[7].*

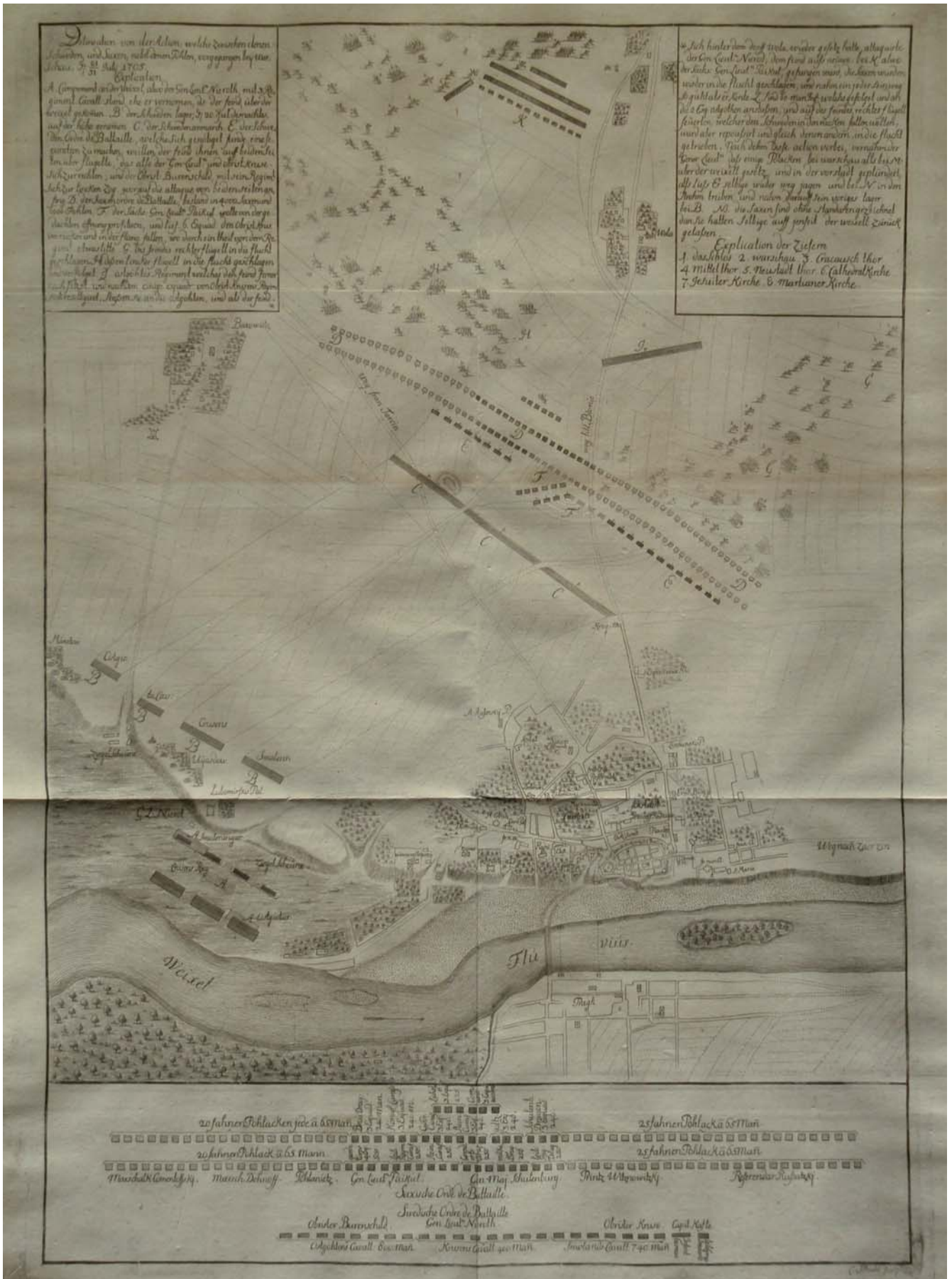
Warszawy bronił garnizon szwedzki pod dowództwem generała Arvida Bernharda Horna (1664–1742) liczący 900 żołnierzy, wspieranych przez kilkuset świeżo zaciągniętych gwardzistów, który poddał się 4 września 1704 r. Wojska Augusta II Mocnego wkroczyły na Zamek Królewski w Warszawie. Uchwała Magistratu z dnia 15 września 1704 r. informuje o reskrypcie Jego Królewskiej Mości dotyczącym zapłaty: *...tudzież kowalom za żelaza, anky, kłamy i siekiery i za robotę około budowania mostu podjętą,...* [7]. Z pewnością kontynuowano budowę niedokończonego mostu, co potwierdza kolejny zapis z 23 września informujący, że: *Tenże JP. Goltz pułkownik potrzebuje klamer do mostu żelaznych 1,000 i gwoździ wielkich 2,000, obiecując żelazo i robotę zapłacić, conclusum kazać to robić dla wygody króla Jmci,...* Wydatki te miały zostać pokryte ze Skarbu Królewskiego [7].

28 października 1704 r. o godzinie 16 na Pradze zjawił się po raz kolejny król Szwecji, który po ucieczce Augusta II już następnego dnia z królem Stanisławem i królewiczem Aleksandrem przeprawili się przez Wisłę zapewne po saskim moście i wjechali do Warszawy. Nie zabawili zbyt długo w stolicy, ponieważ już 31 października 1704 r. Karol XII ruszył w pościg za Augustem II na Wielkopolskę *...zostawiwszy Szwedów sto kilkadziesiąt na odwodzie, dla zrzucenia mostu na Wisłę, który też die 4 Novembris zniesiono* [7]. Tak więc most saski przestał istnieć 4 listopada 1704 r.

Do wiosny 1705 r. w Warszawie nie funkcjonował żaden most przez Wisłę, co potwierdza zapis Magistratu Starej Warszawy z dnia 24 marca 1705 r., odnoszący się do chorągwi starosty bobrujskiego, która zjawiła się na przedmieściach Warszawy: *Potrzebują promów do przeprawy przez Wisłę i opowiadają, że dywizją tegoż JP. starosty i z Szwedami idzie za niemi* [7].

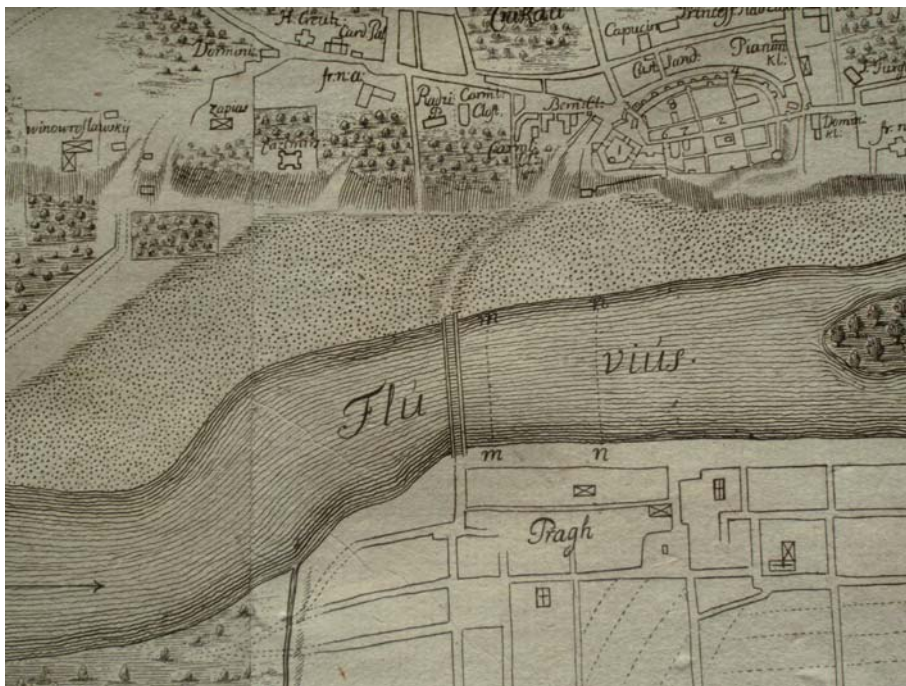
31 lipca 1705 r. na przedpolach Warszawy wojska saskie i polskie stoczyły wielką bitwę ze Szwedami. Sasi w liczbie od 3500 do 4000 kirasjerów i dragonii, dowodzeni przez generała Otto Arnolda von Paykulla (ok.1662–1707) oraz 5500 Polaków i Litwinów pod referendarzem koronnym Stanisławem Mateuszem Rzewuskim (1662–1728), a także hetmanem wielkim litewskim Michałem Serwacym Wiśniowieckim (1680–1744), hetmanami polnymi koronnymi Adamem Mikołajem Sieniawskim (1666–1726) i Stanisławem Chomętowskim (1673–1728), sforsowali Wisłę pod Kazuniem. W nocy z 29 na 30 lipca rozbili oddział pułkownika Klasa Bondego, który Szwedzi wystali do obserwacji ruchów nieprzyjaciela. Pewni zwycięstwa dotarli na pola wsi Wola, gdzie wyszły im naprzeciw ledwo 2-tysięczne wojska szwedzkie dowodzone przez generała Karla Gustawa Nierotha (ok.1650–1712). Pomimo zdecydowanej przewagi liczebnej wojsk sasko-polskich, po sześciogodzinnej walce Szwedzi zmusili je do odwrotu [2][4].

W 17 tomie dzieła *Theatrum Europaeum*, wydanym we Frankfurcie nad Menem w 1720 r., zamieszczono wykonaną przez C. Albrechta rycinę pokazującą bitwę pod Warszawą (fot. 5). Na rycinie, w jej górnej części, na polach wsi Wola



Fot. 5. Mapa okolic Warszawy podczas bitwy 1705 r. na rycinie C. Albrechta z dzieła spadkobierców Mätthausa Meriana Theatrum Europaeum Band XVII, Frankfurt am Main 1720 (zbiór autora)





Fot. 6. Lokalizacja mostu przez Wisłę w Warszawie w 1705 r. na fragmencie ryciny Albrechta z dzieła spadkobierców Mätthausa Meriana *Theatrum Europaeum* Band XVII, Frankfurt am Main 1720 (zbiór autora)

widzimy ustawione ukosem w trzech liniach wojska saskie, a poniżej nich, w lewej dolnej części pojedynczą linię pozycji szwedzkich, rozlokowanych początkowo tuż przed zamkiem w Ujazdowie, a potem rozwinętych w kierunku przeciwnika. Wzdłuż dolnej krawędzi ryciny narysowano Wisłę dzielącą dwa zurbanizowane obszary Warszawy i Pragi. Na przedłużeniu ulicy Podwale wyprowadzono ze skarpy warszawskiej jarem, skośnie drogę gruntową, łączącą się z wylotem dzisiejszej ulicy Bednarskiej, wówczas również gruntowej. Dalej biegnie na nasypie szerokim łukiem po niskim, piaszczystym terenie zalewowym w kierunku rzeki. W korycie Wisły narysowano szeroki pomost obramowany podwójną kreską, sugerującą oporęczowanie, z poprzecznym kreskowaniem, pokazującym drewnianą dylinę (fot. 6). Jezdnia mostu wpisuje się w układ ulic Pragi, w okolicy dzisiejszej ul. Kłopotowskiego. Most przez Wisłę pokazano bez oznaczania liczby i lokalizacji łodzi lub filarów. Poniżej mostu widzimy dwie przerywane linie przeciągnięte w poprzek Wisły, których końce opisano literami m-m i n-n. Lokalizują miejsca przepraw wojsk szwedzkich podczas bitwy.

• **Szwedzki most na koronację polskiego króla** postanowiono postawić po zwycięskiej bitwie. Rankiem 8 sierpnia 1705 r. Karol XII zaraz po obejrzeniu poboju udął się nad Wisłę, *żeby pokierować przetrzuceniem mostu, dla utrzymania swobodnej komunikacji* (tłum. autora) [1]. Po kilku dniach, 17 sierpnia w księgach Magistratu odnotowano, że *JP. generał Nerott żąda i Każe także dać żelaza, drzewa et alia necessaria do budowania mostu na Wiśle* [7]. Wspomniana rycina C. Albrechta z pewnością pokazuje właśnie ten most. Użytkowano go już 29 sierpnia 1705 r., kiedy to: *Dywizye JW. JP. wojewody kijowskiego i sapieżyńska przyszedłszy do Warszawy, dla przeprawy na drugą stronę Wisły przez most, aby przedmieściom graves nie były,...* [7].

4 października 1705 r. w kościele św. Jana kolegiaty warszawskiej ksiądz Konstanty Józef Zieliński (1646–1709) – arcybiskup lwowski, koronował Stanisława (fot. 7) i jego żonę Katarzynę z Opalińskich na władców Polski. Do ostatniej chwili zdetronizowany wcześniej August usiłował temu przeszkodzić. Jeszcze 28 października Magistrat Warszawy informuje, że *onegdaj podjazd króla Jmci Augusta przyszedłszy na Pragę do mostu, gwardyą króla Jmci Stanisława i trzy działka (niektórych na placu położywszy) zabrał, a JP. Wrangla majora szwedzkiego postrzelono na moście i dla innych żołnierzy rannych potrzebna była kuracja* [7]. W konsekwencji tych wydarzeń Szwedzi zażądali od burmistrza Starej Warszawy środków finansowych na leczenie rannych żołnierzy, a *...także na przeniesienie mostu z pod Warszawy pod Solczyk, nowego kosztu na żelaza et alia necessaria* [7]. Źródła nie potwierdzają faktu przeniesienia mostu, natomiast w dniu 26 listopada 1705 r. Magistrat Starej Warszawy odnotował kolejne wydatki *...na budowanie*

*mostu, który się rozerwał dla nawalności wody i kry przy nim idącej, że go tańczuchami od bram i ulic miejskich wykowanymi i od mieszczan pobranymi, utrzymać nie mogli Szwedzi;...* [7]. Szambelan królewski Gustavus Adlerfeld przed 29 grudnia potwierdził, że *Wisła była tak wypełniona lodem, że most w Warszawie został uszkodzony, ale wkrótce ponownie naprawiony* (tłum. autora) [1].



Fot. 7. Stanisław I Leszczyński król Polski – wizerunek na żetonie „Academie de Stanislas”, wybitym w miedzi we Francji, J. Borrel ok. 1750 r. (zbiór autora)

4 września 1706 r. Karol XII, August II Mocny i Stanisław I Leszczyński podpisali pokój w Altranstädt. Jednak po zwycięstwie wojsk króla Augusta (fot. 8) nad wojskami szwedzkimi Karola XII, 28 października w bitwie pod Piotrkowem, role się odmiały i zdetronizowany władca powrócił rychło do Warszawy.



Fot. 8. August II Mocny – wizerunek na nielegalnej VI-groszowej monecie Ludwika Pocięja z 1706 r., nazywanej „Ludu płacz” przez mieszkańców Rzeczypospolitej z powodu represji w stosunku do jej posiadaczy (zbiór autora)

• **Miejski most pod Solcem** powstał na rozkaz Augusta II Mocnego, który po zdobyciu Warszawy postanowił przenieść most zbudowany naprzeciwko ulicy Bednarskiej do wsi Solec, poza granice miasta. Potwierdzają to księgi Magistratu Starej Warszawy, w których zapisano, że Rada Miejska, która dostała polecenie zbudowania mostu przez Wisłę, postanowiła zlecić to zadanie specjalście. *O budowanie mostu na Wiśle zgodził się JP. prezydent z kapitanem który mostem zawiaduje za talarów 200 bitych, a już ab impensis od budowania jego necessariis miasto będzie wolne.* Umowę tę aprobowala Rada Miejska, *...ponieważ nierównie więcej miasto kosztowałoby musiał ten most, gdyby wszystko co potrzeba do stawienia jego procurare musiało.* – czytamy w uchwale publicznej z 19 listopada 1706 r. [7]. Mowa tu zapewne o wynagrodzeniu kapitana za pełnienie funkcji kierownika robót, ponieważ 200 talarów bitych w srebrze, według sejmu pacyfikacyjnego z 1717 r., miało wartość 89 dukatów, zawierających 9,8 uncji czystego złota, o dzisiejszej wartości 42,6 tys. zł.

17 października 1707 r. most pod Solcem rozebrali Rosjanie, co potwierdzają księgi Magistratu Starej Warszawy, w których zapisano, że *JP. generała Hecke przechodzącego z wojskiem, przywitano antałem wina i wódką cyrmonową de consensu miasta tego. Za którego przejściem, most jeden pod Solcem na Wiśle Moskwa zrucila....* [7].

• **Rosyjski most** zbudowano zapewne w okolicy dzisiejszej ulicy Bednarskiej pod koniec marca 1707 r. Wojska rosyjskie cara Piotra I Wielkiego (1672–1725) – sojusznika króla Augusta, już wówczas poruszały się swobodnie po Polsce żądając posłuchu i danin od jej mieszkańców. Pod datą 26 lutego 1707 r. w uchwale publicznej Magistratu Starej Warszawy zapisano, że: *JP. generałowi Hejnowi ofiarowano antał wina, który przyjął i obiecał być taskaw na miasto. Most stawiać kaze na Wiśle, ale miasto statków et alia necessaria nie może subministrare* [7]. O pozyskaniu statków i prowadzeniu robót mogą świadczyć dwie wzmianki w uchwale z 22 marca 1707 r. informujące, że zostały *...wzięte p. Porowi, także żelaza na most, robotę kowalom, (...)* i w uchwale z 29 marca, że: *Na rozkaz JP. komendanta moskiewskiego do rąbania drzewa na most ludzi 30 z siekierami, lubo więcej potrzebuje, dodać conclusum* [7]. A. Wejnert uważał, że *most ten był pływający, najprawdopodobniej na galarach lub innych statkach im podobnych zbudowany i zlokalizowano go przy ulicy dziś Bednarską zwanej* [8].

Warszawskim mostem zarządzało wojsko rosyjskie, albowiem 6 czerwca 1707 r. *JP. pułkownik moskiewski komendę mający nad mostem przysłał, aby traktament miasto sprawiło dla gości których ma częstować.* Niebawem, 20 czerwca 1707 r. Magistratem wstrząsnęła wiadomość o przyjeździe cara Rosji Piotra I, *Którego u mostu przy Wiśle miasto witać będzie* [7].

Jednak dopiero po miesiącu, 22 lipca 1707 r. *Najjaśniejszy Car Jmci moskiewski przyjechał do Warszawy, stanął w pałacu Morsztynowskim JW. JP. marszałka koron. (...)* *Którego Cara Jmci Nobilis magistratus witał nad Wisłą przy moście,...* [7]. Przebywał w Warszawie dwa miesiące, a po wyjeździe ograbił miasto. Opisał to Magistrat Starej Warszawy w uchwale z 26 września 1707 r.: *Po wyjeździe dnia wczorajszego Cara Jmci z Warszawy za Wisłę, żąda JP. Holand marszałek dworu ks. Jmci Mężyka, aby miasto wydało 1,000 tal. bitych w korzeniach na dwór carski, i osobnie 4,000 gotowych tal. bitych, sukna 98 postawów, wina antałów 15, sub executione militari et arrestatione magistratus persona* [7].

Most w okolicach dzisiejszej ulicy Bednarskiej użytkowano do 22 października 1707 r., o czym świadczy zapisana w uchwale z tego dnia informacja: *Za przeprowadzeniem się wojska moskiewskiego i kozaków za Wisłę, i po zruconych obudwu mostach, pozostał się p. major i p. pułkownik kozacy w mieście,...* [7].

Historia warszawskich mostów z początków XVIII wieku zakończyła się ostatecznie wraz z klęską Karola XII w bitwie z wojskami cara Piotra I pod Połtawą dnia 8 lipca 1709 r., po której August II Mocny w wyniku detronizacji Stanisława Leszczyńskiego odzyskał koronę Polski. Na kolejny most przez Wisłę czekała Warszawa do czasów wolnej elekcji w 1732 r., kiedy to na króla Polski po raz kolejny wybrano Stanisława I Leszczyńskiego.

#### Bibliografia

- [1] Adlerfeld Gustavus: *The military history of Charles XII. King of Sweden*, J. and P. Knapton, J. Hodges, A. Millar, J. Nourse, London 1740.
- [2] Kowalczyk Jerzy: *Bitwa warszawska w 1705 r.*, Stolica. Tygodniowa kronika budowy Warszawy rok IX nr 1 (315), Warszawa 1954, s. 12–13.



- [3] Merian Mätthaus (spadkobiercy): *Theatrum Europaeum Band XVII*, Frankfurt am Main 1720.
- [4] Muratori-Philip Anne: Stanisław Leszczyński, Król-tułacz, Świat Książki, Bertelsmann Media sp. z o.o., Warszawa 2007.
- [5] Kaczorowski Włodzimierz: *Pole elekcyjne na Woli miejscem obrad sejmowych oraz wyboru nowego króla*, Wolne elekcje królów Polski na warszawskiej Woli 430 lat później, Towarzystwo Przyjaciół Woli, Warszawa Wola 2010.
- [6] Przybylski Apolinary: *Ulice i mosty Warszawy*, Nakładem autora, Warszawa 1936, s. 79–83.
- [7] *Starożytności Warszawy*: Dzieło zbiorowe wydane przez Aleksandra Wejnerta, Serya Druga Tom III, VI, Nakładem autora, Drukarnia Banku Polskiego, Warszawa 1858.
- [8] Wejnert Aleksander: *Wiadomość o mostach na Wiśle pod Warszawą (1376–1864)*, Rocznik Warszawski VII, Państwowy Instytut Wydawniczy MCMLXX, s. 13–17.

## Z działalności SITK

# Wspieranie rozwoju w zawodach z dziedziny transportu Atrakcyjność stowarzyszeń i organizacji zawodowych z dziedziny transportu

W obecnej fazie globalizacji rynków i ujednoczenia technologicznych standardów oraz procesów, przedsiębiorstwa muszą dbać o zaufanie klientów poprzez zwiększanie jakości produktów i usług i wydajności swego personelu. W branży kolejowej oraz w związanym z nią przemyśle skutkuje to nowymi wymaganiami wobec inżynierów i techników.

Idea deregulacji dostępu do zawodów jest szczytna i zgodna z duchem liberalizacji, zwiększa konkurencyjność i unowocześnia naszą gospodarkę. Wdrożone w ostatnich latach reformy na kolejach europejskich dowodzą jednak, że przy realizacji nawet najbardziej szczytnych idei często nie dostrzegamy dobrych elementów starego porządku i poświęcamy je ulegając potrzebie szybkich zmian. Zmiany te jednak muszą być wprowadzane równolegle z procesami je wspierającymi, takimi jak: usprawnienie procesu decyzyjnego, ponoszenie odpowiedzialności osób zajmujących decyzyjne stanowiska.

Aktualny poziom wymagań stawiany osobom sprawującym samodzielne funkcje jest zbyt niski, zwłaszcza w odniesieniu do czasu trwania praktyki zawodowej. Wymagana praktyka nie gwarantuje nabycia praktycznej wiedzy oraz wielu innych umiejętności niezbędnych do zapewnienia bezpieczeństwa fizycznego i materialnego uczestnikom procesu transportowego. Programy nauczania realizowane na wyższych uczelniach obejmują jedynie, ujęte w sposób teoretyczny, wybrane zagadnienia wiedzy. Powszechność tworzenia kierunków inżynierskich przez wiele nowych uczelni doprowadziła do obniżenia się poziomu nauczania oraz wymagań stawianych przyszłym absolwentom. Rzeczywistość, w jakiej funkcjonuje się po ukończeniu studiów, znacznie różni się od jej wcześniejszego wyobrażenia. Potrzeba szybkiego opanowania nieznanych wcześniej programów czy „gęstwiny” przepisów, o których wcześniej nie miało się pojęcia, zabierają sporo czasu.

W tej sytuacji ranga praktyki, w trakcie której młody inżynier zapoznaje się z technologiami, organizacją procesu eksploatacyjnego, planowaniem, potencjalnymi zagrożeniami, staje się nieoceniona. Praktyka w poszczególnych służbach kolejowych kształtuje u młodych ludzi zdolności przewidywa-

nia, wyboru priorytetów, podejmowania decyzji, kierowania zespołami ludzkimi, egzekwowania postanowień i poleceń.

Inżynier kolejowy musi udowodnić, że jest przygotowany do nowych wymagań. Musi on rozwijać swoje specjalistyczne kwalifikacje i udokumentować je, aby podtrzymać swoje podstawy zawodowe w przyszłości na kolei, administracji i prywatnych przedsiębiorstwach. Wymaga to stałej adaptacji i poszerzania potencjału wiedzy i umiejętności.

Kogo możemy dzisiaj nazwać dobrym inżynierem? Kiedy i jak zadbać o to, by nie być przeciętnym, lecz znakomitym, poszukiwanym przez pracodawców inżynierem? Jak realizuje się to poprzez fachowe stowarzyszenia i organizacje w Polsce, a jak w Niemczech lub we Francji?

### Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej (SITK RP)

SITK RP jest organizacją naukowo-techniczną, której celem jest rozwój transportu oraz kształcenie i poszerzenie informacji na temat najnowszych osiągnięć w transporcie wśród swoich członków. Dzisiejsza forma działalności Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej nie różni się w swych założeniach od swojej pierwotnej działalności, ale jedynie dostosowuje się warunków i potrzeb swoich członków.

Władzami Stowarzyszenia są:

- Zjazd Delegatów,
- Zarząd Krajowy,
- Krajowa Komisja Rewizyjna,
- Krajowy Sąd Koleżeński.

Jednostkami terenowymi SITK RP są oddziały. Zarząd Krajowy i zarządy oddziałów mogą powoływać sekcje (komitety) krajowe i oddziałowe jako zespoły doradcze.

Współczesne cele SITK RP sformułowane w Statucie mocno eksponują potrzebę wykorzystania potencjału intelektualnego środowiska inżynierów i techników związanych profesjonalnie i emocjonalnie z transportem oraz przemys-

stem kolejowym, dla wspomagania rozwoju gospodarczego poszczególnych regionów i kraju oraz dla dobra członków Stowarzyszenia, a w szczególności:

- działanie na rzecz nauki, techniki i gospodarki, w tym przedsięwzięć innowacyjno-wdrożeniowych,
- podnoszenie kwalifikacji zawodowych członków, promocji zatrudnienia, reorientacji zawodowej oraz pomocy w zakresie poszukiwania pracy,
- tworzenie forum wymiany informacji w zakresie nauki i techniki oraz zagadnień gospodarczych i społecznych,
- dbałość o przestrzeganie etyki zawodowej inżynierów i techników komunikacji,
- popularyzacja osiągnięć nauki, techniki, gospodarki i twórców z dziedziny transportu,
- reprezentowanie i obrona interesów zawodowych i osobistych swoich członków,
- rozwijanie więzi koleżeńskich i zawodowych,
- propagowanie idei przedsiębiorczości,
- udzielanie pomocy młodym inżynierom i technikom oraz seniorom Stowarzyszenia,
- propagowanie kultury i dobrych obyczajów oraz idei przedsiębiorczości, humanizacji techniki działalności stowarzyszeniowej,
- wspomaganie rozwoju wspólnot i społeczności lokalnych,
- wspieranie edukacji, nauki i kultury,
- zakładanie własnych ośrodków szkoleniowych.

W ramach tych zadań Stowarzyszenie organizuje również konferencje naukowo-techniczne, na których wybitni naukowcy z najlepszych uczelni w Polsce oraz czołowe firmy krajowe i zagraniczne prezentują najnowsze rozwiązania techniczne stosowane w technice kolejowej. Poprzez działający przy Zarządzie Krajowym w Warszawie SITK RP Centralny Ośrodek Szkolenia oferowany jest następujący zakres prac:

- opracowania ofert i ekspertyz techniczno-ekonomicznych w branży kolejowej i drogowej,
- opracowania koncepcji, prac studialnych, projektów budowlanych, technicznych, materiałów przetargowych dla kolejnictwa, drogownictwa oraz komunikacji miejskiej obejmujących m. in: kubaturę, obiekty liniowe, inżynierskie, energetykę, sieć trakcyjną, srk,
- opracowania organizacyjno-techniczne w zakresie napraw, utrzymania i obsługi taboru kolejowego, drogowego i miejskiego,
- opracowania regulaminów dla bocznic kolejowych oraz instrukcji pracy wewnętrznych,
- szkolenia wstępne i okresowe z zakresu bhp oraz dla pracowników w zakresie podnoszenia kwalifikacji zawodowych.

Wysoka jakość i terminowość opracowań, które spełniają wymagania europejskie, przepisy prawa budowlanego oraz obowiązujące przepisy resortowe, zapewniana jest poprzez angażowanie do prac wysokokwalifikowanych i doświadczonych specjalistów z poszczególnych branż infrastruktury komunikacyjnej oraz Instytutów Naukowo-Badawczych i Wyższych Uczelni. Wszystkie prace wykonywane są technikami komputerowymi przy pomocy programów o standardzie europejskim. Takie podejście pozwala na zwiększenie

zainteresowania pracą w Stowarzyszeniu przez młodą kadrę.

Przy Zarządzie Krajowym SITK RP działa także Ośrodek Analiz Ekonomicznych, który oferuje uczestnikom rynku kolejowego, drogowego i lotniczego, żegluga śródlądowej oraz regionalnych systemów transportowych i transportu kombinowanego, usługi doradcze, prace badawcze, analityczno-studialne, opinie i ekspertyzy oraz szkolenia z zakresu ekonomii.

## **Verband Deutscher Eisenbahn-Ingenieure e.V. (VDEI) – Związek Niemieckich Inżynierów Kolei**

Związek Niemieckich Inżynierów Kolei (stowarzyszenie wyższej użyteczności) jest organizacją zawodową inżynierów kolei i specjalistów w systemie transportu szynowego.

Związek utworzono 10 grudnia 1949 roku w Hamm (Westfalia). W Związku działa 5000 członków zgrupowanych w sektorach: technika budowlana, budownictwo/architektura, technika maszynowa, elektrotechnika, zabezpieczenie, telekomunikacja, technika pomiarowa, projektowanie komunikacyjne, eksploatacja, utrzymanie. Członkowie Związku zatrudnieni są w kolejowej ochronie środowiska, w urzędach kolejowych, w gospodarce, przemyśle, w badaniach i na uczelniach oraz jako rzeczoznawcy kolejowi, u przewoźników i zarządców infrastruktury, Urzędzie Transportu Kolejowego (EBA), Urzędzie Badań Wypadków Kolejowych, w firmach i przedsiębiorstwach, projektujących, budujących, dostarczających i utrzymujących sprzęt kolejowy. Zadaniem VDEI jest kształtowanie zawodu inżyniera kolejowego, reprezentowanie zawodowe i w zakresie polityki zawodowej inżynierów kolejnictwa oraz promowanie zawodowego dokształcania w ramach postępu technicznego.

Działalność odbywa się w 15 Regionalnych Okręgach: Berlin/Brandenburg, Essen, Hamburg, Hanower, Hessen / Rheinland-Pfalz, Karlsruhe, Koln, Meklenburgia – Przedpomorze/Neubrandenburg, Północna Bawaria, Saarbrücken, Sachsen-Anhalt, Saksonia, Stuttgart, Południowa Bawaria, Turyngia. Organami Związku są: Kongres Federalny, Zarząd Federalny, Prezydium, Zjazd Okręgowy, Zarząd Okręgowy.

VDEI prowadzi działalność w podziale na sektory i komisje, podległe sektorom.

**Sektor Infrastruktura** – Komisje: techniki budowlanej, budownictwa/architektury, konstrukcji budowli inżynierskich, pomiarów i zarządzania danymi infrastruktury.

**Sektor Wyposażenie techniczne** – Komisje: elektrotechniki, zabezpieczenia / informatyki / komunikacji, systemów sieciowych/urządzeń niskich napięć.

**Sektor Systemy kolejowe** – Komisje: sterowanie ruchem i eksploatacją, budowa / ruch.

**Sektor Pojazdy** – Komisja: produkcja i utrzymanie.

Ponadto funkcjonuje 5 Grup roboczych:

- inżynierowie w pracy i w społeczeństwie,
- młoda sieć kolejowa,
- public relations,
- rzeczoznawcy i eksperci zawodowi,
- polityka transportowa,



oraz **Rada Doradcza**, która składa się z 15 członków z gospodarki, przedsiębiorstw, uczelni i organów państwowych. Rada Doradcza doradza Zarządowi Krajowemu w strategicznych zagadnieniach Stowarzyszenia. Składa się ona z osobistości, które promują transport szynowy i są aktywne w całym spektrum systemu kolejowego. Rada Doradcza jest kierowana przez Rzecznika, który, jak i pozostali członkowie Rady, pracuje społecznie. Rada obraduje co najmniej dwa razy do roku i jest powoływana na jedną kadencję.

Rada ocenia zewnętrzne i wewnętrzne działania VDEI i przedstawia rekomendacje dla Prezydium i całego Stowarzyszenia. Członkowie Rady Doradczej uczestniczą w najważniejszych wydarzeniach i wspierają pracę i rozwój VDEI.

Skład Rady Doradczej od 18 marca 2015 roku:

**Prof. Dr. rer. nat. Jens Braband** – Siemens AG, Industry Sector Mobility Division

**Dr.-Ing. Karsten Derks** – niezależny ekspert

**Dipl.-Ing. Wolfgang Fally** – Prezes firmy Robel

**Dipl.-Pol. Dirk Flege** – Prezes Allianz pro Schiene e.V. – Rzecznik Rady

**Dipl.-Ing. Eckart Fricke** – Pełnomocnik Zarządu DB AG dla Saksonii

**Dipl.-Ing. Annette Hering** – Dyrektor Spółki Zarządzającej Hering GmbH & Co. KG

**Dr.-Ing. Bärbel Jäger** – Dyrektor Działu Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. Helmholtz

**Prof. Dr.-Ing. Jürgen Krimmling** – Professur für Verkehrsleitsysteme und – prozessautomatisierung w TU Dresden, Fakultät Verkehrswissenschaften Friedrich List, Institut für Verkehrstelematik,

**Prof. Dr.-Ing. Frank Lademann** – Technische Hochschule Mittelhessen, Institut für Bahnsysteme und Verkehrstechnik Lehrstuhl Eisenbahnwesen

**Maria Leenen** – SCI Verkehr GmbH

**Wolfram Neuhöfer** – Kierownik Działu Technika w Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

**Stefan Orlinski** – Dyrektor Sprzedaży i Marketingu Handlu Wewnętrznego Thales

**Frank Sennhenn** – Prezes Zarządu DB Netz AG

**Dr.-Ing. Andreas Thomasch** – Kierownik Działu w Eisenbahn-Bundesamt

**Dipl.-Ing. Rudolf Vienenkötter** – Prezes Ing.-Büro Dipl.-Ing. H. Vössing GmbH

VDEI stawia przed sobą cele, które są istotne dla swoich członków oraz dla całej gospodarki niemieckiej:

- Włączenie wiedzy inżynierów w decyzje polityczne, wzmocnienie kolei jako nowoczesnego, wydajnego, zorientowanego na klienta i ekologicznie zaawansowanego środka transportu.
- Uczciwa konkurencja wśród wszystkich rodzajów transportu, a także równe traktowanie kolei z innymi środkami transportu, wymogiem podróżowania koleją w Europie, jako przyjaznym dla środowiska, bezpiecznym i energooszczędnym systemu transportu.
- Ujednolicanie systemów technicznych kolei europejskich.
- Utrzymanie i rozbudowa miejsc pracy inżynierskich, powiązana z praktyką i kwalifikacjami edukacja i szkolenia, certyfikacja na Eurail-Inż.

- Profesjonalny rozwój wszystkich członków w systemie transportu szynowego, tym samym zachowanie zdolności i umiejętności poszczególnych osób przez całe życie.
- Przeprowadzanie własnych imprez, takich jak sympozja nawierzchni kolejowej (OFT), kolejowe sympozja techniczne (EFT), iaf-Kongres Infrastruktury Kolejowej, targi i wystawy, jak Międzynarodowa Wystawa Techniki Infrastrukturalnej (iaf Münster), seminaria, konferencje, szkolenia, itp.

Obowiązki, wynikające z zakresu treści dokształcania i szkolenia we wszystkich obszarach systemu kolejowego wykonuje Akademia-VDEI dla systemów kolejowych, wykorzystująca do zagadnień organizacyjnych VDEI-Service GmbH (VDEI-Serwis Spółka z o.o.). Jest organizatorem wszystkich krajowych i międzynarodowych imprez dokształcania VDEI. Dąży do uzyskania akredytacji jako uznana instytucja edukacyjna w sektorze kolejowym. Akademia oferuje pełną gamę konferencji, sympozjów, seminariów, kursów, warsztatów i wizyt studyjnych oraz publikacji we wszystkich dziedzinach systemów kolejowych. Pomyślny udział w imprezie jest potwierdzany świadectwem.

### Osiągnięcia VDEI

Związek:

- jest uznanym partnerem przedsiębiorstw kolejowych i osób posiadających mandat polityczny,
- jest dostrzeganym organizatorem krajowych i międzynarodowych sympozjów w zakresie techniki kolejowej,
- wydaje z największym nakładem w obszarze niemieckojęzycznym fachowe czasopismo dla transportu kolejowego i techniki kolejowej „EI – DER EISENBAHNINGENIEUR”.

Związek jest także członkiem innych organizacji krajowych i międzynarodowych, jak na przykład: Allianz pro Schiene (Berlin), Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft e. V. (Berlin), Kompetenzzentrum für Hochleistungsbahnen und Magnetbahnsysteme der TU Dresden, Österreichische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft e. V. (Wiedeń), Union Europäischer Eisenbahn-Ingenieur-Verbände e. V. (Frankfurt/M), Zentralverband der Ingenieurvereine e.V.

### AFFI, Francuskie Stowarzyszenie Inżynierów oraz Kadr kolejowych

AFFI, Francuskie Stowarzyszenie Inżynierów oraz Kadr Kolejowych jest stowarzyszeniem na bazie prawa z 1901 roku, a także pierwszym francuskim stowarzyszeniem, które zrzesza inżynierów i menedżerów, czynnych lub na emeryturze, reprezentujących wszystkie sektory kolejowych, w tym:

- przedsiębiorstwa, zajmujące się projektowaniem i produkcją sprzętu i urządzeń,
- operatorów sieci kolejowych, linii tramwajowych, metra na kołach żelaznych i oponach,
- firmy budowlane i utrzymujące drogi,
- osoby fizyczne lub prawne, które są bezpośrednio lub pośrednio zainteresowane sektorem kolejowym.

AFFI wspiera współpracę pomiędzy inżynierami oraz kadrą kierowniczą firm kolejowych i innych przedsiębiorstw

transportu szynowego. Stara się być instytucją wymiany doświadczeń technicznych i wiedzy praktycznej dla wszystkich, którzy chcą poprawiać działalność i wdrażać innowacje w transporcie. Bogactwo AFFI leży w stałej gotowości jego członków dzielenia się ich wiedzą i doświadczeniami. Można tu przedstawić swoje propozycje i sugestie, skonfrontować swoje poglądy, znaleźć wszystkie informacje na temat działalności Stowarzyszenia, prognozy, programy, wykazy wizyt i konferencji.

Celem Stowarzyszenia jest zebranie wszystkich inżynierów i kadry kierowniczej z sektora publicznego i prywatnego, którzy działają lub działali w różnych dziedzinach kolejowych: w infrastrukturze i na stanowiskach inżynierskich, w nawierzchni kolejowej, sygnalizacji, taborze kolejowym, w tworzeniu aplikacji dla przewozów pasażerskich i towarowych, miejskich, aglomeracyjnych i dalekobieżnych, i oferowanie swoim członkom platformy wymiany wiedzy między różnymi dyscyplinami kolejowymi.

W tym celu, AFFI organizuje w trakcie roku:

- kilkanaście wizyt i spotkań technicznych,
- obchody uroczystości i Walnego Zgromadzenia, w obecności zaproszonej osobistości,
- dni osiągnięć badawczych lub projektów kolejowych w ścisłej współpracy z innymi sieciami europejskimi,
- sympozja na aktualne tematy, pozwalające na wymianę poglądów czołowych ekspertów,
- okresowe informacje Stowarzyszenia AFFI INFO oraz FLASH INFO.

Utworzone w 1996 roku Stowarzyszenie AFFI podejmowało wiele inicjatyw, chcąc osiągnąć wielkość starszych Stowarzyszeń w największych krajach kolejowych, takich jak Niemcy, Włochy i Wielka Brytania, które mają tysiące członków.

Zasadnicza struktura organizacji przedstawia się następująco:

#### Zarząd Stowarzyszenia

- Jean-Pierre Loubinoux – Prezes, Dyrektor Generalny UIC
- Jean-Louis Wagner – Wiceprezes
- Jean-Pierre Audoux – Wiceprezes IFF
- Jean-Pierre Riff – Sekretarz Generalny
- Teodor Gradinariu – Skarbnik, UIC
- Gérard Heullant – zastępca Skarbnika
- Francois-Xavier Picard – zastępca Sekretarza generalnego

#### Komitet Administracyjny

- Jean Berge, Bombardier Transportation
- Christian Boscher, OSP
- Jacques Clear, CERTIFER
- Pierre Dupriet, były prezydent
- Philippe Francois, FIGW
- Marcel Journet, INGEROP
- François Lacôte, Alstom Transport
- Jérôme Martens, RATP
- Eric Tregcoat, SIEMENS TRANSPORT
- Didier Mainard, VOSSLOH
- Bernard Schaer, SNCF
- Patrick Trannoy, RFF
- Dominique SEQUIER, ARCADIS

#### Komisja komunikacji i publikacji

- Hervé Aubert, UIC

#### Księgowość

- Rosalie Loubinoux

#### Sekretariat

- Evelyne Loumes, UIC

#### Członkowie - Partnerzy AFFI

- TRANSPORT ALSTOM
- ARCADIS
- BOMBARDIER
- EGIS RAIL
- FIF (Federacja Przemysłu Kolejowego)
- FNTP (Krajowa Federacja Robót Publicznych)
- FIGW (Inżynieria zarządzania technicznego i szkoleń)
- INGEROP
- RATP
- RFF (Réseau Ferré de France)
- SIEMENS
- SNCF
- SYSTRA

Młoda kadra kolejarzy dostrzegła już korzyści wynikające z przynależności do AFFI, co zaowocowało tym, iż w 2014 roku akces do organizacji złożyło 435 nowych członków. Na 2015 rok ustalono składkę członkowską na poziomie:

- inżynier ponad 30 lat: 48 EUR
- inżynier poniżej 30 lat i emeryt: 32 EUR
- student: 24 EUR

Uwzględniając potrzeby młodej generacji udostępniono system opłaty składki kartą kredytową za pośrednictwem bezpiecznego łącza online na stronie internetowej: [www.ingenieur-rail.net](http://www.ingenieur-rail.net).

W oparciu o zasady uczestnictwa stowarzyszenie AFFI pozwoliło wielu członkom na wymianę poglądów, do poznania, a często odkryć zawodów sektora kolejowego, poprzednio nieznanych lub o których wiedzieli tylko w ogólnych zarysach. Jest to osiągnięcie, które nadaje sens funkcjonowaniu AFFI, a z drugiej strony podbudowuje ambicje członków, aby jeszcze lepiej realizować się w sferze biznesowej, w której już zanotowano liczne rezultaty. Poprzez prezentowanie różnic poglądów, następuje również rozwijanie poczucia przynależności do zawodu w najwyższym i najszerszym tego słowa znaczeniu.

Podczas Walnego Zgromadzenia AFFI w dniu 20 listopada 2014 roku podkreślono rygorystyczne zarządzanie budżetem stowarzyszenia. Pomimo że budżet ten pozwalał na organizację wielu przedsięwzięć bez dodatkowych opłat i utrzymał koszty w okresie ostatnich 6 lat na identycznym poziomie. Rok 2015 był oczywiście nadal szczególnie trudny i skomplikowany z uwagi na występowanie kryzysów finansowych i politycznych, które mają wpływ na wszystkie sektory gospodarki na całym świecie, w tym oczywiście na transport. Jednak spojrzenie na wszystkie projekty rozwojowe w najbliższych dziesięcioleciach pozwala zauważyć, że właśnie „szyna” jawi się rozwiązaniem dla transportu, odpowiedzią na nowe potrzeby mobilności osób i towarów, będąc jednocześnie przyjaznym dla środowiska naturalnego środkiem transportowym.

W celu zaprezentowania swoich działań na forum europejskim, AFFI zostało członkiem UEEIV, Unii Europejskich Stowarzyszeń Inżynierów Kolejowych z siedzibą we Frankfurcie w Niemczech, która prowadzi akcję informacyjną i lobbującą wobec władz w Brukseli.



## Unia Europejskich Stowarzyszeń Inżynierów Kolejowych – *Union der Europäischen Eisenbahn-Ingenieur-Verbände (UEEIV)*

UEEIV jest europejskim związkiem 24 narodowych Stowarzyszeń Inżynierów Transportu Kolejowego z 21 krajów europejskich. Posiada także 30 członków wspierających z przemysłu kolejowego z 9 krajów europejskich. UEEIV jest organizacją wspierającą współpracę przemysłu kolejowego, wyższych uczelni, przedsiębiorstw kolejowych i inżynierów kolejnictwa. Najwyższym organem statutowym jest Zgromadzenie Ogólne, a bieżącą pracę programuje i monitoruje Prezydium, w którym uczestniczy przedstawiciel SITK. Organem kontaktowym jest Sekretariat Generalny z siedzibą we Frankfurcie nad Menem.

Strategia działania UEEIV jest ukierunkowana na:

- Wskazanie specyficznych korzyści transportu kolejowego, w szczególności z uwagi na ochronę środowiska, zużycie energii, bezpieczeństwo i zdolność przewozową.
- Poprawę założeń dla ujednoczenia szans kolei w konkurencji z innymi środkami transportu.
- Wdrażanie nowoczesnej techniki dla rozwoju kooperacji z innymi rodzajami transportu (transport drogowy, lotniczy, rzeczny i morski).
- Intensyfikację prac wdrożeniowych w zakresie interoperacyjności kolei poprzez zastosowanie technicznych innowacji, systemów informatycznych, standaryzacji i normalizacji.
- Wspieranie modernizacji, restrukturyzacji i racjonalizacji kolei z uwzględnieniem unijnych rekomendacji i dyrektyw.

Zarysowany przed laty zakres działania „Integracja europejska” sygnalizuje ponadnarodowe, europejskie ukierunkowanie, reprezentowanie i wspieranie inżynierów kolejnictwa, pracujących przede wszystkim na kolejach, którzy mogą i powinni realizować te zamierzenia polityczne. UEEIV wspiera więc zmianę ich mentalności i gotowość do wzajemnego dopasowywania się, aby w niedalekiej przyszłości móc osiągnąć rzeczywiście europejski system kolejowy bez wąskich gardeł i specyficznych miejscowych uregulowań. Dla realizacji tej strategii UEEIV utrzymuje bieżące kontakty z Komisją Europejską i z innymi organizacjami międzynarodowymi jak na przykład: UIC, OSZD, CER, AICCF, UNIF i UITP oraz wspiera narodowe stowarzyszenia poprzez organizację kongresów, sympozjów i seminariów, które mają służyć poszerzaniu technicznych doświadczeń i przedstawianiu najnowszych technologii, a także poprzez fachowe publikacje w prasie kolejowej.

Europejskie koleje rozwijają się coraz dynamiczniej. Granice kraju nie są już granicami kolei. Narodowe sieci kolejowe są otwarte dla trzecich użytkowników. Unia Europejska reguluje całość europejskiej harmonizacji spraw technicznych oraz działalność kolei. Rynek przemysłu kolejowego i gospodarka ukierunkowuje się coraz bardziej na europejski nurt. Główne zadania i obowiązki, które były do tej pory w zakresie odpowiedzialności kolei są przydzielane innym.

W tych warunkach inżynier kolejowy musi udowodnić, że jest przygotowany do nowych wymagań. Wymaga to stałej adaptacji i poszerzania potencjału wiedzy i umiejętności.

W celu udokumentowania tego, niezbędne są uznawane na płaszczyźnie międzynarodowej referencje oraz świadectwa.

Certyfikacja EURAIL-ING jest uznaniem kompetencji inżynierów, którzy są aktywni w sektorze kolejowym. W 18 już krajach 330 inżynierów kolejowych ubiegało się o świadectwo ich specjalistycznych umiejętności. W Polsce już 12 inżynierów posiada ten certyfikat.

Świadectwo „*European Railway Engineer*“ jest dowodem kwalifikacji inżynierów i przedsiębiorstw do wykonywania usług inżynierskich w sektorze kolejowym i oznacza:

- dla inżynierów kolejowych:
  - dowód ich zdolności jako specjalistów,
  - zwiększa szanse podczas ubiegania się o zatrudnienie,
  - zwiększa możliwości rozwoju profesjonalnego,
  - ułatwić mobilność zawodową w Europie.
- dla organów państwowych i przedsiębiorstw kolejowych:
  - zapewnia większą niezawodność podczas doboru i przyznawania kontraktów zewnętrznym podmiotom.
- dla przedsiębiorstw przemysłu kolejowego i gospodarki:
  - zwiększa szanse wniosku składanego po otrzymaniu zaproszeń przetargowych do złożenia ofert, poprzez okazanie dowodu dostępności specjalistów,
  - gwarantuje zabezpieczenie wysokiej jakości usług,
  - służy jako kryterium doboru w zatrudnieniu inżynierów kolejowych.

Obecna sytuacja gospodarcza wymaga, aby poprzez innowacje zwiększyć wydajność. Nie będzie mogło być to osiągnięte poprzez zwalnianie wykwalifikowanego personelu, lecz wyłącznie poprzez konsekwentne podnoszenie wydajności potencjału, będącego w dyspozycji zarządów przedsiębiorstw. W tym celu trzeba zidentyfikować posiadaczy *know-how*. Zdecydowanie łatwiej można tego dokonać poprzez wykorzystanie personelu posiadającego świadectwa. Tylko taki personel jest w stanie zrealizować istniejące pomysły w praktyczny sposób i połączyć je z wymaganiami rynkowymi. W ten sposób sukces rynkowy będzie zapewniony.

Innymi powodami certyfikacji personelu są:

- Świadectwa personelu dokumentują kompetencje pracownicze i tym samym prowadzą do bezpieczeństwa i zafiania.
- Personel posiadający świadectwa jest oznaką jakości i reklamą dla każdej firmy.

Proces certyfikacji jest zainicjowany przez zainteresowanego wnioskiem skierowanym do sekretariatu UEEIV. Egzamin i wręczenie świadectwa przez UEEIV oparte jest na regulacji EN 17024. W celu przeprowadzenia procesu audytu powoływani są doświadczeni egzaminujący specjaliści. Wyznaczony międzynarodowy Komitet Sterujący śledzi proces stosowania regulacji europejskiej. Skoro tylko procedura egzaminacyjna pomyślnie zostaje zakończona, Prezydent UEEIV składa podpis na dokumencie i tym samym nadaje ważność świadectwu. Świadectwo jest ważne przez okres 10 lat. Po tym czasie można ponowić ważność świadectwa poprzez zastosowanie uproszczonej procedury.

**Tadeusz Kaczmarek – Przedstawiciel SITK w UEEIV,  
Członek Prezydium UEEIV**