



MAREK MISTEWICZ

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

Pierwsi naczelnicy Wydziału Mostowego Departamentu Dróg Kołowych

Zaraz po 11 listopada 1918 roku, kiedy Rzeczpospolita Polska odradzała się po 124 latach rozbiorów, w Warszawie rozpoczęto tworzenie administracji publicznej. Zapewne już pod koniec listopada, w polskim Ministerstwie Spraw Wewnętrznych powstał Wydział Dróg Kołowych kierowany przez inżyniera Melchiora Władysława Nestorowicza (1880–1939). Był on wówczas inżynierem budowniczym I kategorii, absolwentem Wydziału Inżynierjno-Budowlanego Warszawskiego Instytutu Politechnicznego imienia Mikołaja II. Przed administracją stanęły dwa trudne zadania likwidacji skutków działań wojennych i zintegrowania sieci transportowych trzech państw zaborczych. Do pracy w Wydziale Dróg Kołowych zgłaszali się inżynierowie, którzy wcześniej budowali drogi i mosty na obszarach państw zaborczych: Imperium Rosyjskiego, Królestwa Prus i Cesarstwa Austrii.

Wydział Dróg Kołowych przeniesiono do Ministerstwa Robót Publicznych i przekształcono w Sekcję IV Dróg i Mostów, którą w początkach 1919 roku podzielono na dwa wydziały: drogowy oraz mostowy. Na czele Wydziału Mostowego stanął przybyły ze Lwowa 57-letni już inżynier Michał Strożecki, absolwent tamtejszej Szkoły Politechnicznej. Zapewne nieco później do pracowników wydziału dołączył inżynier Stefan Bryła, który miał 33 lata i legitymował się już stopniem naukowym doktora habilitowanego, uzyskanym na lwowskiej uczelni. Odnosząc się do lat 1919–1920, autorzy biografii tych wybitnych inżynierów dr Bolesław Chwaściński [2] i prof. Jan Augustyn [1], przy obu ich nazwiskach umieszczają ten sam tytuł – naczelnika Wydziału Mostowego.

Na podstawie zachowanych źródeł pisanych, ikonografii i opracowań biograficznych zostały zebrane informacje dokumentujące kim byli pierwsi naczelnicy, którym władze

odrodzonego państwa polskiego powierzyły tak newralgiczną dla transportu problematykę mostów.

Michał Strożecki (Stróżecki wg Czasopisma Technicznego [6] [7]) urodził się 13 kwietnia 1862 roku w Kłodnie w Powiecie Żółkiewskim Województwa Lwowskiego [12] – na terenach zaboru austriackiego zwanych Galicją. Studiował w Szkole Politechnicznej we Lwowie. Po ukończeniu tej uczelni i uzyskaniu tytułu inżyniera Michał Strożecki podjął pracę najpierw w kolejowej służbie drogowej w Mszanie (1885–1888), a potem w administracji dróg kołowych – jako urzędnik w Wydziale Powiatowym w Skalać (1888–1897) [3]. Jego nazwisko i stanowisko zostało odnotowane w *Szematyzmie Królestwa Galicji i Lodomerji z Wielkim Księstwem Krakowskim na rok 1889* [17]. 29 września 1894 roku w Tarnopolu Michał Strożecki zawarł związek małżeński z mieszkanką tego miasta Rypsymą Piątkiewicz urodzoną 6 kwietnia 1870 roku [12]. Trzy lata później, w 1897 roku, został przeniesiony do Oddziału Techniczno-Drogowego Wydziału Krajowego we Lwowie i zatrudniony w tamtejszym Dziale Mostów [3]. Zapewne razem z żoną przenieśli się do pięknego Lwowa.

W roku 1902 inż. Michał Strożecki został naczelnikiem Działu Mostów w Wydziale Krajowym Królestwa Galicji i Lodomerii we Lwowie. W ramach działu zorganizował biuro projektowe, dzięki którego działalności w okolicach Lwowa i Rzeszowa rozpoczęto budowę pierwszych na ziemiach polskich żelbetonowych mostów drogowych [3]. Powstały dzięki pracom teoretycznym dr. inż. Maksymiliana Thullie (1853–1939) – profesora Szkoły Politechnicznej we Lwowie, a ich wykonaniem i badaniami zajmowała się firma „Sonsnowski i Zachariewicz” [9]. Bogate doświadczenia zebrane podczas projektowania i budowy galicyjskich mostów inż. Michał Strożecki mógł wykorzystać w administrowaniu mostami w skali terytorium całej Polski.



Fot. 1. Inżynier Michał Strożecki, wg Z. Bzymek, *Album profesorów mostownictwa (Drogownictwo, nr 7–8/1979, s. 228)*



Fot. 2. Prof. Stefan Bryła, który pełnił funkcję naczelnika Wydziału Mostowego (*Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 1-N-71*)

Stefan Bryła urodził się 17 sierpnia 1886 roku w dawnym Wolnym Mieście Krakowie inkorporowanym do Cesarstwa Austrii. Z Krakowa jego rodzina przeniósła się do Galicji, gdzie w roku 1903 w Stanisławowie Stefan Bryła ukończył z odznaczeniem szkołę realną. Potem studiował na Wydziale Inżynierii Lądowej i Wodnej w Szkole Politechnicznej we Lwowie uzyskując w 1908 roku tytuł inżyniera. Decydując się na naukową karierę w 1909 roku Stefan Bryła został doktorem i w 1910 roku doktorem habilitowanym. Jako dobrze zapowiadający się naukowiec uzyskał stypendium Akademii Umiejętności w Krakowie, dzięki któremu mógł pogłębić wiedzę teoretyczną studiując zagranicą na Politechnice Berlińskiej w Charlottenburgu, potem École des Ponts et Chaussées we Francji i University of London w Anglii. Uzpełnił również swoją wiedzę praktyczną na budowach w Kanadzie i w Stanach Zjednoczonych Ameryki, w szczególności uczestnicząc w realizacji wówczas najwyższego w świecie budynku – 260-metrowego domu towarowego Woolworth Building w Nowym Jorku. Do Lwowa powrócił przez Hawaje, Japonię, Chiny i Syberię. 20 czerwca 1914 roku we Lwowie Stefan Bryła zawarł związek małżeński z Marią Tustanowską urodzoną 8 sierpnia 1892 roku w Wiedniu, absolwentką lwowskiego Konserwatorium Muzycznego. Podczas podróży poślubnej na Bliski Wschód wybuchła pierwsza wojna światowa i w Tyflisie młoda para została internowana przez Rosjan. Nie mogąc powrócić do austriackiej Galicji przenieśli się do rosyjskiego Kijowa, gdzie inżynier Stefan Bryła podjął pracę w Dziale Mostowym Towarzystwa Drogi Żelaznej Moskwa–Kijów–Woroneż projektując mosty kolejowe. Został wówczas wybrany prezesem Związku Inżynierów i Techników Polskich na Rusi [1] [11].

W listopadzie 1918 roku Stefan Bryła był jednym z obrońców polskiego Lwowa oblężonego przez Ukraińców. Pełnił funkcję zastępcy komendanta, a następnie komendanta mobilizacyjnego. Został odznaczony Krzyżem Obrony Lwowa. Po odstąpieniu wojsk Zachodnio-Ukraińskiej Republiki Ludowej od oblężenia miasta, 25 maja 1919 roku dr hab. Stefan Bryła zakończył służbę w Brygadzie Lwowskiej [1] i dopiero wówczas mógł bez przeszkód wyjechać do Warszawy, aby podjąć pracę na stanowisku starszego referenta, a wkrótce potem naczelnika Wydziału Mostowego Sekcji IV Dróg Kołowych Ministerstwa Robót Publicznych.

W początkach 1919 roku przed Wydziałem Mostowym postawiono zadanie zorganizowania odbudowy mostów drogowych po zniszczeniach pierwszej wojny światowej. Realizację zadania komplikował *Dekret w przedmiocie tymczasowych przepisów o zarządzie drogami kołowymi* wydany 7 lutego 1919 r. przez Naczelnika Państwa, zaliczający wszystkie drogi publiczne tylko do dwóch kategorii – powiatowych i gminnych, zarządzanych przez związki samorządowe. Sejmiki powiatowe, które nie dysponowały środkami finansowymi w ilości umożliwiającej utrzymanie, a tym bardziej budowę mostów przez wielkie rzeki, domagały się przejęcia ich w zarząd przez okręgowe dyrekcje robót publicznych podległe Ministerstwu Robót Publicznych [10]. Wymagało to jednak regulacji ustawowych.

Proces rekonstrukcji infrastruktury transportowej kraju zakłóciła agresja Rosji sowieckiej na Rzeczpospolitą Pol-

ską w 1920 roku. Gdy wroga Armia Czerwona zbliżyła się do miasta stołecznego Warszawy, 8 sierpnia 1920 roku naczelnik Stefan Bryła opuścił ministerstwo i w stopniu szeregowca zaciągnął się do polskiej Armii Ochotniczej [1]. Niebawem wyjechał na front, a na inż. Michała Strożeckiego spadły wszelkie obowiązki. Dolna Wisła stanowiła główny szlak komunikacyjny, którym dostarczano z Francji przez port na Helu całe zaopatrzenie dla Wojska Polskiego. Ponadto, usytuowane na niej mosty były niezbędnie potrzebne do przeprowadzenia skutecznej kontrofensywy przez 5 Armię Wojska Polskiego, którą dowodził generał Władysław Sikorski (1881–1943). Mosty te należało za wszelką cenę utrzymać, a Wydział Mostowy otrzymał z pewnością zadania związane z realizacją tego celu. W tym czasie, naczelnik Stefan Bryła uczestniczył w słynnej sierpniowej Bitwie Warszawskiej 1920 roku, w której wojska sowieckie poniosły klęskę, oskrzydłone polskim manewrem wyprowadzonym znad Wieprza przez naczelnego wodza Józefa Piłsudskiego (1867–1935) [10].

Inżynier Michał Strożecki utrzymywał kontakt z macierzystą lwowską uczelnią. W czerwcu 1920 roku wydawane we Lwowie Czasopismo Techniczne odnotowało fakt jego członkostwa w Polskim Towarzystwie Politechnicznym we Lwowie [5]. 30 października 1920 roku naczelnik Stefan Bryła został zwolniony ze służby wojskowej [1] i powrócił do Wydziału Mostowego na krótko, bo już 1 sierpnia 1921 roku otrzymał nominację na profesora zwyczajnego w II Katedrze Budowy Mostów i mógł rozpocząć wykłady na Politechnice Lwowskiej.



Fot. 3. Most drogowy przez Wisłę we Włocławku odbudowany w 1921 roku ze zniszczeń wojennych na pocztówce bez obiegu wydanej nakładem księgarni Z. Arentowicza i H. Kosińskiej we Włocławku, fot. K. Wojutyński (ze zbioru autora)

Po zakończeniu działań wojennych, jeszcze w trakcie rokowań pokojowych w Rydze, sejm uchwalił *ustawę z dnia 10 grudnia 1920 r. o budowie i utrzymaniu dróg publicznych w Rzeczypospolitej Polskiej*, która ustanowiła dwie nowe kategorie – dróg państwowych i dróg wojewódzkich. Na podstawie przepisów ustawy okręgowe dyrekcje robót publicznych przejęły od samorządów powiatowych te drogi, które sejm zaliczył do kategorii państwowych, a przebiegi wielu z nich ustalił po mostach przez wielkie rzeki. W 1921 roku Sekcja IV Dróg i Mostów Ministerstwa Robót

Publicznych została przekształcona w Departament Dróg Kołowych, w którego skład wchodził Wydział Mostowy kierowany przez naczelnika Michała Strożeckiego. Rozpoczęto odbudowę mostów.

Jako pierwszy powstał ze zniszczeń wojennych most drogowy przez Wisłę we Włocławku. Zaprojektowany i zbudowany w 1916 roku przez niemieckich inżynierów z Generalnego Gubernatorstwa Warszawskiego most, 16 sierpnia 1920 roku został spalony przez Wojsko Polskie w celu uniemożliwienia Armii Czerwonej przekroczenia linii Wisły. Jego półtrwałą konstrukcją o długości 676 m składała się z drewnianego pomostu, ustroju niosącego stalowego, kratownicowego, z jazdą górą i filarów złożonych z jarzm drewnianych, oszalowanych drewnem i okutych blachą [10] (fot. 3).

W okresie pierwszej wojny światowej wiślane mosty o półtrwałej konstrukcji były budowane nie tylko przez Niemców we wspomnianym Włocławku, ale również w Płocku, Wyszogrodzie, Warszawie (most Beselera), Górze Kalwarii i garwolińskim Podzamczu, a także przez Austriaków pod Sandomierzem, Annopolem i Puławami. Do ich budowy stosowano drewno, które już po 10 latach użytkowania ulegało destrukcji, a coroczne wiosenne pochody lodów ścinały drewniane izbice lub filary. Półtrwałe mosty odziedziczone po zaborcach wymagały stałego nadzoru ze strony Wydziału Mostowego kierowanego przez inż. Michała Strożeckiego oraz prowadzenia robót utrzymaniowych przez okręgowe dyrekcje robót publicznych. 27 marca 1924 roku wydarzyła się jedna z największych katastrof, podczas której wielki pochód lodów ściął pięć izbic i kompletnie zniszczył cztery filary mostu przez Wisłę w Wyszogrodzie. Odbudowany przed kolejną zimą most musiał być dalej przebudowywany do 1928 roku [10].

W początkach roku 1920 Magistrat miasta stołecznego Warszawy podjął dzieło odbudowy mostu im. księcia Józefa Poniatowskiego ze zniszczeń wojennych. Ponieważ

w miejskiej kasie brakowało pieniędzy – *Rząd zdecydował się na udzielenie miastu pomocy i zaproponował Magistratowi kredyt w sumie 2 milionów marek, udzielonych w postaci 1 miliona bezwrotnej zapomogi państwowej i 1 miliona tytułem pożyczki* [13].

Był to tak zwany III Most, który został zbudowany w latach 1905–1913 pod kierunkiem inż. Mieczysława Marszewskiego (1857–1916), na zlecenie Magistratu miasta stołecznego Warszawy przez Towarzystwo Akcyjne „K. Rudzki i Ska”. Jego konstrukcja o długości 506 m składała się z ośmiu żelaznych przęseł w kształcie parabolicznych łuków *z jazdą górą, o rozpiętościach teoretycznych w kierunku od Warszawy ku Pradze: 32 + 58 + 68 + 80 + 68 + 58 + 58 + 38 metrów* [13]. Niespełna dwa lata po oddaniu mostu do ruchu, 5 sierpnia 1915 roku wycofujące się z Warszawy wojska rosyjskie zburzyły jego dwa przęsła, a kolejne dwa poważnie uszkodziły [4] (fot. 4). Zajmujący Warszawę Niemcy najpierw wyrazili zgodę na rozbiórkę ruin, a zaraz potem zlecieli firmie Brückenbau Flander A.G. przywrócenie mostu do użytku. Zbudowano cztery prowizoryczne przęsła z belek żelaznych, wzmocnionych parabolicznymi podciągami, które 14 sierpnia 1917 roku w nieznanych okolicznościach spłonęły. Po odzyskaniu niepodległości, już w 1919 roku powstał ogólny program robót wykonany przez inż. Bronisława Plebińskiego (1876–1940) [13]. Był on wówczas zatrudniony na stanowisku naczelnika Działu Mostów w Wydziale Budownictwa Zarządu Miejskiego w Warszawie. 26 maja 1920 roku rozpoczęto wyburzanie pozostałości pierwszego ze zniszczonych przęseł mostu.

Do ogólnego nadzoru nad pracami Magistrat powołał Komitet Odbudowy mostu ks. J. Poniatowskiego, na którego czele stanął Prezydent miasta inż. Piotr Drzewiecki (1865–1943) zastępowany przez wiceprezydenta Władysława Jabłońskiego (1872–1952). W jego skład wchodziło czterech członków Magistratu, jeden rzeczoznawca spośród obywateli miasta i czterech przedstawicieli rządu. Przy Komitecie utworzono Biuro Kierownictwa Odbudowy Mostu, a na jego kierownika powołano wspomnianego inż. Bronisława Plebińskiego, wchodzącego również w skład Komitetu. 9 czerwca 1920 roku komisja upoważniona przez Magistrat zatwierdziła regulamin Komitetu, który przekazano do Ministerstwa Robót Publicznych. Po aprobowaniu 4 grudnia 1920 roku regulaminu przez ministerstwo, 12 marca 1921 roku Komitet Odbudowy mostu ks. J. Poniatowskiego zebrał się po raz pierwszy. Na tym inauguracyjnym posiedzeniu Ministerstwo Robót Publicznych reprezentowali inżynierowie Ignacy Ciszewski (1875–1924) i Stefan Bryła. Do sierpnia 1921 roku wykonywano pierwszą z czterech serii robót, obejmującą rozbiórkę niemieckich przęseł i nadbudówek dwóch filarów [13].

Zapewne dopiero w drugiej połowie 1921 roku w odbudowę mostu im. księ-



Fot. 4. Zburzony 5 sierpnia 1915 roku przez Rosjan III most w Warszawie na pocztówce z datownikiem pocztowym 6.07.1919 (ze zbioru autora)



Fot. 5. Członkowie Komitetu Odbudowy I-jej połowy mostu ks. J. Poniatowskiego (inż. Stróżecki stoi w drugim rzędzie pośrodku grupy), Most i wiadukt imienia Ks. Józefa Poniatowskiego przez rzekę Wisłę w Warszawie, Warszawa 1927 (z kolekcji Roberta Marcinkowskiego)

cia Józefa Poniatowskiego w Warszawie zaangażował się naczelnik Michał Stróżecki, zastępując dr. inż. Stefana Bryłę w pracach Komitetu Odbudowy. Została powołana Komisja Techniczna składająca się z inżynierów: Ad. Weisblata, St. Kuksza, J. Prüffera, Z. Słomińskiego, M. Stróżeckiego, która rozpatrywała sprawy techniczne i budowlane, przedstawiając wnioski Komitetowi. Inżynier Michał Stróżecki był również członkiem Komisji Rewizyjnej, sprawdzającej roczne sprawozdania z czynności Komitetu i kierownictwa odbudowy mostu [13]. Za zasługi w odbudowie kraju dekretem prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 maja 1923 roku Stróżecki Michał, inżynier pełniący funkcję naczelnika wydziału w Ministerstwie Robót Publicznych został odznaczony Krzyżem Oficerskim Orderu Odrodzenia Polski [15].

W 1925 roku Komitet Odbudowy mostu im. księcia Józefa



Fot. 6. Posiedzenie Komitetu Odbudowy I-jej połowy mostu ks. J. Poniatowskiego w Warszawie (inż. Stróżecki siedzi trzeci od lewej strony, a tuż za nim stoi inż. Plebiński), Most i wiadukt imienia Ks. Józefa Poniatowskiego przez rzekę Wisłę w Warszawie, Warszawa 1927 (Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 1-G-3492)

fa Poniatowskiego, w którym z ramienia Ministerstwa Robót Publicznych zasiadali inżynierowie Michał Stróżecki i Ludwik Tylbor (1887–1953), przystąpił do zlecenia ostatniej serii robót. Przyjęto bezprzetargowy tryb wyboru wykonawcy. *Konkurencji na wyszczególnione roboty Komitet nie urządził, lecz na podstawie opinii ad hoc wyłonionej Komisji, złożonej z pp.: radcy inż. Stróżeckiego, inż. A. Weisblata, inż. Z. Słomińskiego p. I. Pileckiego i kierownika odbudowy – inż. Br. Plebińskiego powierzył wykonanie robót T-wu „K. Rudzki i S-ka” za cenę zł. 217,000 [8].* Po zakończeniu robót, 9 sierpnia 1925 roku odbyła się uroczystość oddania do użytku połowy szerokości mostu, podczas której Prezydent miasta Władysław Jabłoński *przeciął tradycyjną taśmę [13].*

Kolejny etap robót Komitet Odbudowy mostu im. księcia Józefa Poniatowskiego zlecił z zachowaniem warunków konkurencji. 20

października 1925 roku odbył się przetarg ograniczony na odbudowę drugiej połowy mostu, do którego zaproszono pięć polskich towarzystw akcyjnych i jedną fabrykę, mające doświadczenie w budowie mostów. Przetarg wygrało Towarzystwo Akcyjne „K. Rudzki i Ska” [13].

W kolejnych latach kończyły się budowy zainicjowane przez naczelnika Michała Stróżeckiego, który był wówczas zapraszany na uroczystości otwierania nowych mostów. W roku 1927 osiągał wiek 65 lat, w którym mógł już zakończyć pracę zawodową. Oficjalną informację o *przeniesieniu inż. Michała Stróżeckiego naczelnika wydziału V stopnia służbowego na emeryturę* odnajdujemy w Czasopiśmie Technicznym – Organie Ministerstwa Robot Publicznych i Polskiego Towarzystwa Politechnicznego we Lwowie, wydanym 10 marca 1927 roku [6]. Jego następcą został inż. Stanisław Hofman-Kalinowski (1864–1929) pracujący w Ministerstwie Robót Publicznych od roku 1922. Niedługo inżynier Stróżecki cieszył się emeryturą. Zapewne powrócił z żoną do Lwowa, gdzie zmarł w dniu 29 listopada 1929 roku [7] i został pochowany w grobie rodzinnym na słynnym Cmentarzu Łyczakowskim (fot. 8) [12].

W lutym 1926 roku Stefan Bryła jako przedstawiciel Chrześcijańskiej Demokracji objął mandat posła na sejm Rzeczypospolitej Polskiej, a w latach 1928 i 1930 do parlamentu był wybierany ponownie [1]. Nie podejmował już pracy w administracji publicznej, lecz często bywał w Warszawie. Utrzymywał kontakty z Wydziałem Mostowym Departamentu Dróg Kołowych, kierowanym przez inż. Stanisława Hofmana-Kalinowskiego. Na podstawie wyników wieloletnich badań belgijskich w 1927 roku profesor Stefan Bryła opracował zalecenia p.t. *Spawanie elektryczne żelaza w budownictwie i mostownictwie*, a w 1930 roku Ministerstwo Robót Publicznych wprowadziło je do stosowania, jako pierwsze w świecie przepisy techniczne dotyczące obliczania i wykonywania konstrukcji spawanych [14].



Fot. 7. Most imienia Księcia Józefa Poniatowskiego przez rzekę Wisłę w Warszawie, fot. Marek Mistewicz, 1991 r. (ze zbioru autora)



Fot. 8. Nagrobek Michała Strożeckiego i jego żony Rypsymy na Cmentarzu Łyczakowskim we Lwowie [12]

Most przez rzekę Słudwię pod Łowiczem był pierwszym w świecie mostem, w którym w 1926 roku zamierzano zastosować nowatorską technologię spawania elektrycznego. Jednoprzęsłowa konstrukcja składała się z dwóch metalowych kratownic (o łamanym parabolicznym pasie górnym) z jezdnią dolną, o rozpiętości w świetle 27 m i wysokości konstrukcyjnej 4,30 m, rozmieszczonych w rozstawie 6,76 m. Kratownice, pierwotnie zaprojektowane o konstrukcjach nitowanych z żelaza zlewne, musiały zostać prze-

projektowane. Pod kierunkiem profesora Stefana Bryły, dr inż. Wenczesław Poniż (1900–1967) dokonał zmiany sposobu łączenia elementów kratownic z nitowania na spawanie. 59-tonową konstrukcją metalową do budowy mostu wykonało Towarzystwo Akcyjne „K. Rudzki i Ska” w zakładach w Mińsku Mazowieckim, z którymi współpracowali spawacze z firmy Soudure Electrique Autogene z Brukseli (fot. 9). W grudniu 1928 roku zakończono montaż konstrukcji stalowej i po niezbędnych badaniach w sierpniu 1929 roku po moście dopuszczono ruch drogowy [14].

W 1934 roku profesor Stefan Bryła rozpoczął pracę na Politechnice Warszawskiej, jako profesor w dziedzinach fundamentowania oraz konstrukcji stalowych i żelazobetonowych. W latach 1938–1939 pełnił funkcję dziekana Wydziału Architektury Politechniki Warszawskiej, na którym wykładał budownictwo. Jest projektantem stalowej

konstrukcji 17-piętrowego wieżowca Towarzystwa Ubezpieczeń „Prudential” (późniejszego Hotelu Warszawa) – w roku 1933 najwyższego budynku w Warszawie oraz konstrukcji gmachów: Funduszu Kwaterunku Wojskowego przy Krakowskim Przedmieściu nazywanego domem bez kantów, Marynarki Wojennej przy ulicy Żwirki i Wigury (obecnie siedziba Dowództwa Generalnego Rodzajów Sił Zbrojnych), 10-piętrowego Domu Akademickiego przy placu Narutowicza w Warszawie, a także budynku Biblioteki Jagiellońskiej w Krakowie i 14-piętrowego gmachu Urzędu Skarbowego w Katowicach, posadowionego na szkodach górniczych [1].



Fot. 9. Profesor Stefan Bryła (drugi od lewej strony) podczas pełnienia nadzoru nad spawaniem dźwigarów mostu przez Słudwię pod Łowiczem (Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 1-G-3400-1)



Fot. 10. Pierwszy w świecie stalowy spawany most drogowy przez rzekę Stodnię pod Łowiczem, fot. Marek Mistewicz, 1990 r. (ze zbioru autora)

Do tragicznego końca swojego życia, profesor Stefan Bryła opublikował ponad 250 prac naukowych, podręczników i artykułów. W uznaniu światowych osiągnięć zawodowych został wybrany na wiceprezidenta (w kadencji 1936–1945) międzynarodowego stowarzyszenia inżynierów IABSE (*International Association for Bridge and Structural Engineering*), do którego należeli również budowniczowie z Niemiec. Po klęsce Polski w kampanii wrześniowej 1939 roku, w okresie niemieckiej okupacji, podjął pracę w strukturach Polskiego Państwa Podziemnego. Wspólnie z inż. Witoldem Gokielim (1904-1956) opracował wówczas *10-letni plan odbudowy Polski (po zniszczeniach wojennych)* oraz organizował wykłady i egzaminy dla studentów na działającym w podziemiu Wydziale Architektury Politechniki Warszawskiej. Profesor Stefan Bryła nie doczekał końca wojny. Wraz z żoną i córką został aresztowany przez Niemców, a następnie 3 grudnia 1943 roku publicznie rozstrzelany w grupie 67 polskich zakładników (bosych, ze związanymi rękami i workami na głowach) w Warszawie na ulicy Puławskiej przy dzisiejszym skrzyżowaniu z ul. Goworka. Żona

i córka profesora przeżyły niemiecką okupację. Miejsce pochówku profesora Stefana Bryły nie jest znane, a jego pamięć uczczono symboliczną mogiłą w grobie rodzinnym na Cmentarzu Powązkowskim w Warszawie [11] [16].

Bibliografia

- [1] Augustyn J.: *Stefan Bryła. Życie i dzieło*, Fundacja PZITB „Inżynieria i Budownictwo”, Warszawa 1994
- [2] Bzymek Z.: *Album profesorów mostownictwa, Michał Strożeczki*, *Drogownictwo*, nr 7–8 (1979), s. 228–229
- [3] Chwaściński B.: *Strożeczki Michał (1862–1929)* w: *Słownik Biograficzny Techników Polskich*. Z. 8 s. 119
- [4] Chwaściński B.: *Mosty na Wiśle i ich budowniczy*, Fundacja Rozwoju Nauki w Zakresie Inżynierii Lądowej im. A. i Z. Wasiułyńskich, Warszawa 1997
- [5] *Czasopismo Techniczne*, Lwów, Rocznik XXXVIII, Nr 12 (1920), s. 100
- [6] *Czasopismo Techniczne*, Lwów, Rocznik XLV, Nr 5 (1927), s. 66
- [7] *Czasopismo Techniczne*, Lwów, Rocznik XLVIII, Nr 4 (1930), s. 49
- [8] Jabłoński W.: *Odbudowa Mostu Ks. Józefa Poniatowskiego*, w: *Kronika Warszawy*, 1925 nr 5/6 (31 VII) s. 2–6
- [9] Jankowski J.: *Mosty w Polsce i mostowcy polscy (od czasów najdawniejszych do końca I wojny światowej)*, Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Wrocław, Warszawa, Kraków, Gdańsk 1973, s. 229–237
- [10] Mistewicz M.: *Dawny most przez Wisłę w Wyszogrodzie. The old bridge over the Vistula in Wyszogród*, *Studia i Materiały (zeszyt 78)*, Instytut Badawczy Dróg i Mostów, Warszawa 2016
- [11] Piłatowicz J.: *Bryła Stefan (1886–1943)* w: *Inżynierowie polscy w XIX i XX wieku*, Tom VII, Polskie Towarzystwo Historii Techniki, Warszawa 2001, s. 34–38
- [12] *Potomkowie Zachariasza Krzysztofowicza* na: www.ormianie.pl/files/drzewa_gen/...laqwg04.htm
- [13] Praca zbiorowa: *Most i wiadukt imienia Ks. Józefa Poniatowskiego przez rzekę Wisłę w Warszawie*, Warszawa 1927, s. 46, 85, 86, 96, 100, 137
- [14] Praca zbiorowa pod redakcją prof. Józefa Kwiatkowskiego: *60 lat pierwszego na świecie mostu spawanego. 60 Years of First Welded Bridge in the World*, Warszawa 1989
- [15] Rzeczpospolita Polska Prezydium Rady Ministrów: *Order Odrodzenia Polski Trzechlecie pierwszej kapituły 1921–1924*, Warszawa 1926 s. 29
- [16] Skarzyński T.: *Bryła Stefan Władysław (1886–1943)* w: *Słownik Biograficzny Techników Polskich*. Z. 6 s. 17–22
- [17] *Szematyzm Królestwa Galicyi i Lodomerji z Wielkim Księstwem Krakowskim na rok 1889*, Lwów 1889, s. 274

Z serwisu GDDKiA

Trasa S8 na Podlasiu udostępniona kierowcom

30 grudnia 2017 r. udostępniono kierowcom, ostatni na Podlasiu, niemal 15-kilometrowy odcinek drogi ekspresowej S8 Mężenin – Jeżewo. Dzięki temu kierowcy mogą już korzystać z obu jezdni na całej, blisko 80-kilometrowej, części trasy S8 w woj. podlaskim.



Po odcinku Mężenin – Jeżewo kierowcy jadą w ramach tymczasowej organizacji ruchu, która ma obowiązywać do zakończenia wszystkich robót i uzyskania niezbędnych pozwoleń, co powinno nastąpić w pierwszych miesiącach 2018 roku. To podobne rozwiązanie

do tego, jakie zastosowano 22 grudnia ub.r. na fragmencie S8 od granicy województw mazowieckiego i podlaskiego do obwodnicy Zambrowa. Podobny jest też powód. Wokół ciągu głównego prowadzone będą prace wykończeniowe. Co za tym idzie, prędkość będzie ograniczona do wysokości nie większej niż 100 km/h, a miejscami mogą pojawiać się utrudnienia i dodatkowe ograniczenia związane z wykonywanymi robotami. Chodzi o takie prace jak chociażby realizację dróg serwisowych i lokalnych, przebudowywanych w ramach kontraktu. Co ważne, gotowe są obie jezdnie w ciągu głównym, elementy bezpieczeństwa ruchu drogowego (oznakowanie, bariery), jak i te chroniące środowisko (ekrany, przejścia dla zwierząt).

Ponad 14-kilometrowy odcinek od Mężenina do Jeżewa – „dopinający” całą drogę ekspresową S8 w woj. podlaskim – połączył funkcjonujący już 40 km fragment S8 od granicy województwa do Mężenina, z użytkowanym, 24-kilometrowym odcinkiem od Jeżewa aż do Białegostoku.

30-12-2017