



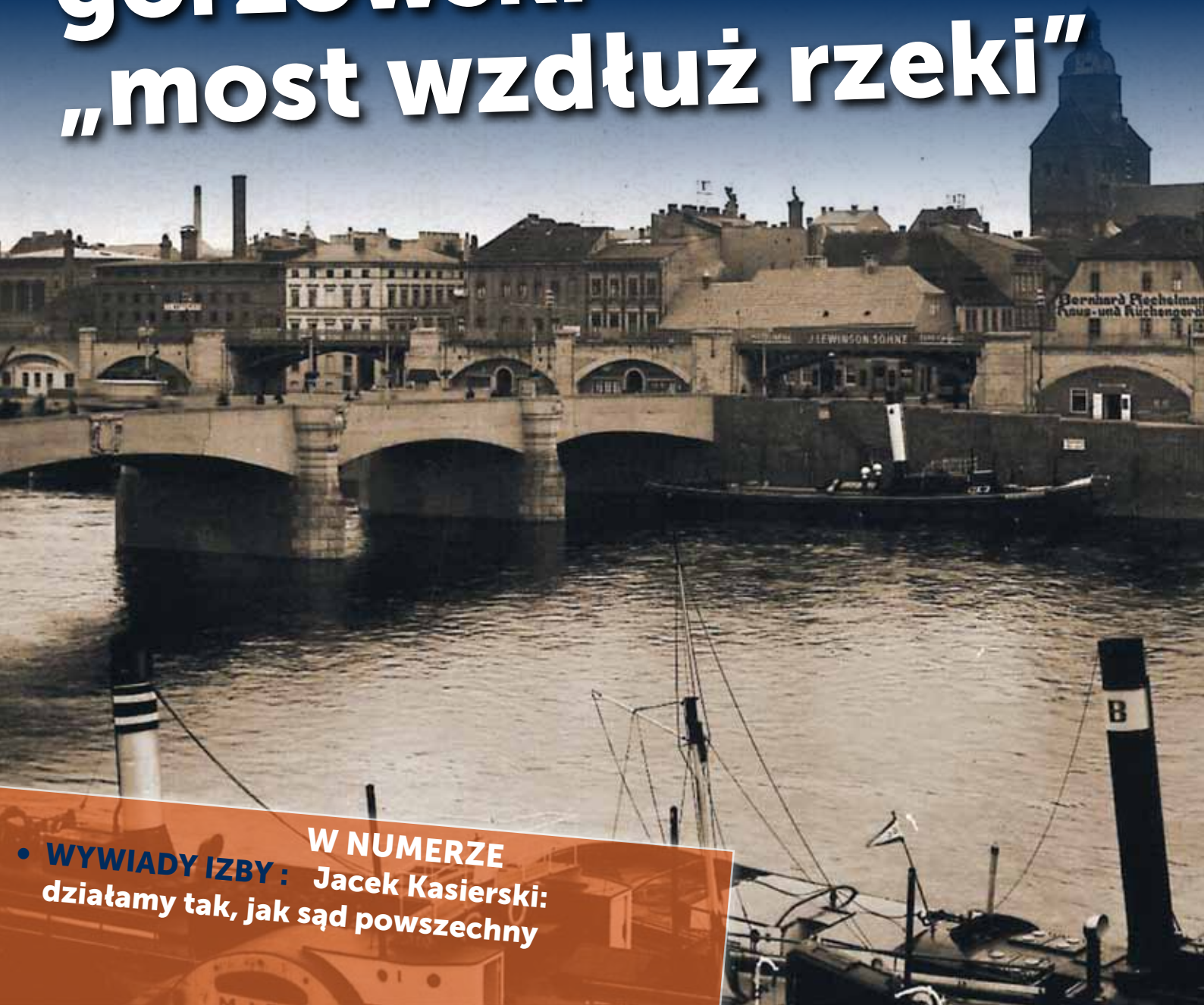
BIULETYN LUBUSKIEJ OKRĘGOWEJ
IZBY INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA



KWARTALNIK: nr 3/2014 (6)

ISSN2353-3242

100 lat już żyje nam gorzowski „most wzdłuż rzeki”



W NUMERZE

- **WYWIADY IZBY:** Jacek Kasierski:
działamy tak, jak sąd powszechny

Lubuska Okręgowa Izba Inżynierów Budownictwa

ul. Kazimierza Wielkiego 10, 66-400 Gorzów Wielkopolski
fax. 95 720 77 17 e-mail: lbs@lbs.piib.org.pl

Dział Członkowski (sprawy członkowskie): 95 720 15 38; 95 720 66 41

Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna (uprawnienia budowlane): 95 736 47 17

Okręgowy Rzecznik Odpowiedzialności Zawodowej: 95 736 47 17

Okręgowy Sąd Dyscyplinarny: 95 736 47 17

biuro czynne: poniedziałek – piątek w godzinach 8.00 – 15.00



źródło NOT

Placówka Terenowa

w Zielonej Górze:

Aleja Niepodległości 22

65-722 Zielona Góra

Placówka Terenowa w Żarach:

ul. Osadników Wojskowych 40, tel/fax: 68 475 33 55

biuro czynne:

poniedziałek – piątek: 12.00 – 16.00

dyżur Komisji Kwalifikacyjnej

- czwartek: 14.00 – 16.00



Biuletyn Lubuskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa

- wydawnictwo samorządu zawodowego cztery razy w roku trafia do rąk najwyższej klasy fachowców w dziedzinie budownictwa. Swoim zasięgiem obejmuje całe województwo, a jego nakład to 3 tysiące egzemplarzy.

Przedstawiane artykuły dotyczą m.in. aktualnie realizowanych inwestycji o kluczowym znaczeniu dla polskiej gospodarki, osiągnięć nauki w dziedzinie budownictwa, najnowszych technologii i materiałów, bezpieczeństwa w budownictwie, także problematyki samorządu zawodowego inżynierów budownictwa.

Jeżeli chcą Państwo dotrzeć do naszych Czytelników z informacją o swoich produktach bądź usługach,

serdecznie zapraszamy do współpracy.

Okręgowa Rada LOIIB

W numerze

- 4 Nauka:** X Jubileuszowa Konferencja Naukowa „Konstrukcje zespolone”
- 5 Nauka:** Naukowcy na rzecz bezpieczeństwa na drogach
- 6 Współpraca zagraniczna Izby:** Z wizytą w Poczdamie
- 7 Nasze budownictwo:** Wielka płyta ludziom się podobała
- 8 Wywiad Izby:** Jacek Kasierski: działamy tak, jak sąd powszechny
- 9-10 Prawo Budowlane:** Zmiany w ustawie Prawo budowlane i ułatwienia w nabyciu uprawnień budowlanych
- 11 Komisja Prawno-Regulaminowa:** Po zjeździe: znaczące zmiany w samorządzie zawodowym
- 13-15 Historia budownictwa:** 100 lat już żyje nam gorzowski „most wzdłuż rzeki”
- 16 Materiały w budownictwie:** Przepisy prawa a praktyka budowlana
- 17 Z życia Izby:** Kalendarium Izby – trzeci kwartał 2014
- 18 Komisja Ustawicznego Doskonalenia Zawodowego:** Harmonogram szkoleń 2014
- 19 Fotorelacja:** Wyjazd techniczny do Parku Mużakowskiego
- 20 Fotoreportaż:** 27 czerwca – wyjazd techniczny członków LOIIB na podnośnię statków Niederfinow

Koleżanki i Koledzy

Z dniem 1 sierpnia 2014 r. zmieniliśmy siedzibę placówki terenowej w Zielonej Górze. Zdaniem wielu osób dotychczasowa siedziba mieszcząca się przy ulicy Dekoracyjnej była położona zbyt daleko od centrum. Stąd też wychodząc naprzeciw tym głosom nowy lokal znajduje się w samym centrum Zielonej Góry, przy ul. Niepodległości 22. Dla wielu osób jest to lokalizacja bardzo dobrze znana i dobrze odbierana. W tym zabytkowym budynku swoją siedzibę ma przecież Federacja Stowarzyszeń Naukowo-Technicznych NOT. Jest to organizacja działająca w obszarze i na rzecz budownictwa, z którą od wielu już lat ściśle współpracujemy. To właśnie w tym budynku niejednokrotnie organizowane były spotkania dotyczące wspólnej organizacji szkoleń i konferencji. Również tutaj od lat organizowane są kursy przygotowawcze na uprawnienia budowlane.



W naszej codziennej działalności zawodowej nie ma potrzeby częstego osobistego stawiennictwa w biurze Izby. Jednakże nie można zapominać, że bywają sytuacje, w których nie wszystko da się załatwić telefonicznie bądź listownie. Pamiętajmy również, że takie miejsce to ośrodek, w którym organizowane jest i toczy się życie Izby. Dlatego też musimy dbać o zapewnienie odpowiednich warunków lokalowych zarówno w siedzibie Izby w Gorzowie Wlkp., jak i w Placówkach Terenowych w Zielonej Górze i w Żarach. Wydaje mi się, że pierwszy krok w tym kierunku został właśnie uczyniony.

Andrzej Cegielnik,

Przewodniczący Okręgowej Rady Lubuskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa

Biuletyn Lubuskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa

Wydawca: Lubuska Okręgowa Izba Inżynierów Budownictwa, ul. Kazimierza Wielkiego 10, 66-400 Gorzów Wielkopolski, fax. (95) 720-77-17,
E-mail: lbs@lbs.piib.org.pl

Redaktor naczelny: Adam Oziewicz

Projekt i przygotowanie DTP: Robert Nowicki, www.nowik@nowik.net.pl, tel. kom. 608 329 993

Autorzy: Prof. dr hab. inż. Antoni Matysiak – Uniwersytet Zielonogórski, dr inż. Elżbieta Grochowska – Uniwersytet Zielonogórski, dr hab. Dariusz A. Rymar – Dyrektor Archiwum Państwowego w Gorzowie, Józef Rybka, Łukasz Sadowski – ILF Consulting Engineers Polska Sp. z o.o., Halina Szamotulska – Oddział GDDKiA w Zielonej Górze, Zenon Pilarczyk – Rzeczoznawca budowlany, Jerzy Kaszyca – Rzeczoznawca budowlany (*architektura i urbanistyka*), Józef Krzyżanowski Przewodniczący Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej, Artur Juszczyk – Asystent, Zakład Dróg i Mostów Uniwersytetu Zielonogórskiego, Jakub Marcinowski – Dziekan Wydziału Inż. Łąd. i Środ. Uniwersytetu Zielonogórskiego, Adam Wysokowski – Kierownik Zakładu Dróg i Mostów Uniwersytetu Zielonogórskiego, Emilia Kucharczyk – Sekretarz Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej, Wojciech Janik – Sekretarz Okręgowej Rady LOIIB, Prof. dr hab. inż. Tadeusz Biliński, Robert Piotrowski.
mgr inż. Gruszecki – przewodniczący Komisji Prawno-Regulaminowej,
mgr inż. Cegielnik – przewodniczący Okręgowej Rady LOIIB,
inż. Jacek Kasierski – przewodniczący Okręgowego Sądu Dyscyplinarnego LOIIB, Dariusz DREWING, dr inż. Józef Wtosek

Korekta: Michał Stupczyński

Nakład: 3 000 egzemplarzy

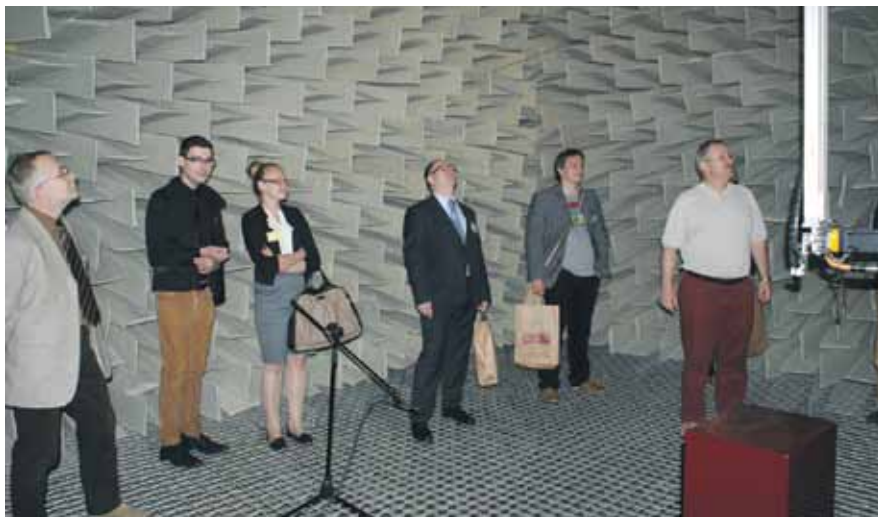
Publikowane w Biuletynie LOIIB artykuły prezentują stanowiska, opinie i poglądy ich autorów. Redakcja zastrzega sobie prawo skracania i adjustacji tekstów oraz zmiany tytułów. Przedruki i wykorzystywanie opublikowanych materiałów, mogą odbywać się wyłącznie za zgodą Redakcji.
Materiałów niezamówionych nie zwracamy.

X Jubileuszowa Konferencja Naukowa „Konstrukcje zespolone”

Zielona Góra, 26 – 27 czerwca 2014 r.

26 i 27 czerwca 2014 roku, na Uniwersytecie Zielonogórskim, na Wydziale Inżynierii Lądowej i Środowiska, odbyła się X Jubileuszowa Konferencja Naukowa „Konstrukcje zespolone”. Eksperti obradują cyklicznie, co trzy lata.

Obradom patronowali: Przewodniczący Komitetu Inżynierii Lądowej i Wodnej PAN prof. dr hab. inż. Wojciech Radomski oraz Rektor Uniwersytetu Zielonogórskiego prof. dr hab. inż. Tadeusz Kuczyński. Patronat medialny nad konferencją sprawowało czasopismo „Mosty”. Organizatorami konferencji byli: Instytut Budownictwa Uniwersytetu Zielonogórskiego, Komisja Nauki Oddziału PZITB, zielonogórski oddział PTMTIS, przy współpracy Związku Mostowców RP, Sekcji Konstrukcji Betonowych Komitetu Inżynierii Lądowej i Wodnej PAN oraz Sekcji Konstrukcji Metalowych Komitetu Inżynierii Lądowej i Wodnej PAN.



Sesja wyjazdowa. Zwiedzanie Laboratorium Izolacyjności Akustycznej

Naukowcy pracowali w siedmiu sesjach tematycznych: Sesja I – jubileuszowa, Sesja II – sesja referatów problemowych, Sesja III – teoria i projektowanie, Sesja IV – badania doświadczalne, Sesja V – sesja wyjazdowa, Sesja VI i VII – diagnostyka i analizy numeryczne. Łącznie wygłoszono 31 referatów: jeden okolicznościowy, dwa problemowe i 28 tematycznych. W konferencji uczestniczyło 59 osób, w tym 45 autorów i współautorów referatów, 23 profesorów i doktorów habilitowanych, a nadto 10 członków Sekretariatu Konferencji oraz studenci kierunku Budownictwo. Uczestnicy konferencji pochodzili z 11 ośrodków krajowych i z dwóch ośrodków zagranicznych: Uniwersytetu Zielonogórskiego, Politechniki Poznańskiej, Politechniki Wrocławskiej, Politechniki Warszawskiej, Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technicznego w Szczecinie, Politechniki Krakowskiej, Politechniki Lubelskiej, ITB Warszawa, Politechniki Rzeszowskiej, Politechniki Śląskiej oraz AP Projekt sp. z o.o., z Białorusi, Białoruskiego Naukowego Instytutu Budownictwa w Mińsku (BelNIIS Mińsk), z Ukrainy, z Narodowego Uniwersytetu Budownictwa i Architektury w Kijowie. W konferencji wzięli również udział przedstawiciele Lu-

buskiej Izby Budownictwa i Lubuskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa. LIB reprezentował Zenon Bambrowicz, a LOIIB reprezentowali Mirosław Gruszecski, Zbigniew Kokoszka, Przemysław Puchalski oraz Andrzej Wesoty.

W ramach sesji jubileuszowej prof. Tadeusz Biliński wygłosił skróconą wersję referatu pt. „Dorobek pierwszych dziesięciu Konferencji Naukowych Konstrukcje Zespolone w Zielonej Górze w latach 1986-2014.” W sesji referatów problemowych, referaty wygłosili: prof. Antoni Biegus i prof. Wojciech Lorenc oraz prof. Kazimierz Flaga w imieniu własnym i prof. Kazimierza Furtaka. W ramach sesji wyjazdowej zwiedzono Park Naukowo-Technologiczny Uniwersytetu Zielonogórskiego w Nowym Kisielinie, w tym 5 laboratoriów: Laboratorium Budownictwa Zrównoważonego, Laboratorium Odnawialnych Źródeł Energii Elektrycznej, Laboratorium Izolacyjności Akustycznej, Laboratorium Kompatybilności Elektromagnetycznej, Laboratorium Elektroakustyki. Następną konferencją na temat konstrukcji zespolonych w Zielonej Górze planowana jest w 2017 r.

Przewodniczący Komitetu Organizacyjnego:

Prof. dr hab. inż. Tadeusz Biliński

W składzie Komitetu Naukowego byli: prof. dr hab. inż. Andrzej Ajdukiewicz, prof. dr hab. inż. Tadeusz Biliński, prof. dr hab. inż. Kazimierz Flaga (z-ca Przewodniczącego), prof. dr hab. inż. Kazimierz Furtak, prof. dr hab. inż. Józef Gtomb, dr hab. inż. Anna Halicka, prof. PL, prof. dr hab. inż. Jan Kmita (Przewodniczący), prof. dr hab. inż. Mieczysław Kuczma, prof. dr hab. inż. Stanisław Kuś, prof. dr hab. inż. Andrzej Łapko, prof. dr hab. inż. Czesław Machelski, prof. dr hab. inż. Antoni Matysiak, prof. dr hab. inż. Janusz Murzewski, prof. dr hab. inż. Wojciech A. Radomski, prof. dr hab. inż. Leonard Runkiewicz, prof. dr hab. inż. Andrzej Ryżyński, prof. dr hab. inż. Witold Wotowicki, dr hab. inż. Adam Wysocki, prof. UZ, prof. dr hab. inż. Jerzy Ziółko.

Komitetem Organizacyjnym konferencji kierował prof. dr hab. inż. Tadeusz Biliński, a sekretarzem naukowym był dr inż. Jacek Korentz.

Naukowcy na rzecz bezpieczeństwa na drogach

Zielona Góra, 16 czerwca – Wydział Inżynierii Lądowej i Środowiska Uniwersytetu Zielonogórskiego, Seminarium: „Audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego – dwa lata doświadczeń po implementacji Dyrektywy Unijnej”.

Organizatorem konferencji naukowej był Zakład Dróg i Mostów WILŚ UZ kierowany przez profesora Adama Wysokowskiego oraz Lubuska Rada BRD przy Marszałku Województwa Lubuskiego. W seminarium wzięli udział przedstawiciele Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Zarządu Dróg Wojewódzkich Zielonej Górze, powiatów lubuskich i Wojewody Lubuskiego, członkowie Lubuskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa oraz Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji.

Spotkanie otworzył dziekan WILŚ profesor Jakub Marcinowski – w wystąpieniu podkreślił wagę rozwiązań inżynierskich dla bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz znaczenie uregulowań prawnych w tym zakresie na poziomie krajowym i europejskim. Przytoczył chronologię powstawania dyrektyw unijnych dotyczących siedlisk oraz ptaków mających doniosłą wagę w planowaniu i budowie dróg i dyrektywy nr 2008/96/WE o zarządzaniu bezpieczeństwem infrastruktury drogowej, która jako tzw. „ludzka” jest uzupełnieniem dyrektyw dotyczących fauny i flory.

Przedstawiciele GDDKiA, SITK, LOIIB oraz LR BRD zaprezentowali główne obszary swojej działalności z uwzględnieniem tematyki drogownictwa i bezpieczeństwa ruchu drogowego. Prezentacja ta pokazała, że w województwie lubuskim istnieje duży potencjał inżynierski, znający specyfikę budownictwa drogownictwa i zarządzania drogami oraz związanej z tym problematyki brd.

W ramach seminarium pracownicy Zakładu Dróg i Mostów UZ zaprezentowali dwa referaty: dr inż. Józef Wtosek – „Od Dyrektywy 2008/96/WE do nowelizacji ustawy o drogach publicznych – aktualny stan prawny w praktyce”, mgr inż. Artur Juszczak – „Projekt organizacji ruchu na czas prowadzenia robót – teoria i praktyka w kontekście BRD”. Bardzo ważne referaty o dużej wadze praktycznej wygłosili: naczelnik Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji w Gorzowie Wlkp. mł. insp. Wiesław



WILŚ Uniwersytetu Zielonogórskiego, Seminarium: „Audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego – dwa lata doświadczeń po implementacji Dyrektywy Unijnej”

Wiedecki – „Statystyka zdarzeń drogowych w Polsce i woj. lubuskim w latach 2012-2013” oraz mgr inż. Dariusz Szymkowiak z GDDKiA Oddz. Zielona Góra, który zaprezentował dwa referaty „Przebudowa przejścia przez m. Pyrzyce w ciągu drogi krajowej nr 3 na odcinku od km 123+895 do km 125+284 z uwzględnieniem spowolnienia ruchu” oraz „Audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego przeprowadzony na etapie użytkowania drogi krajowej nr 27 (odcinek Nowogród Bobrzański – Zielona Góra)”.

Istotnym uzupełnieniem referatów i wypowiedzi było wystąpienie Pełnomocnika Wojewody Lubuskiego ds. Infrastruktury Transportowej pana Bogdana Muchy, który zaprezentował bazę danych o wypadkach drogowych wraz z ich lokalizacją w województwie (dostępne na stronie: str.luw.pl/flexviewers/wypadki/).

Referaty stworzyły okazję do wymiany doświadczeń uczestników seminarium oraz zgłaszania wniosków:

- Podkreślono potrzebę organizowania corocznych spotkań na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego ze względu na wagę tematyki.
- Konieczna jest analiza całego procesu inwestycyjnego od studium techniczno-

-ekonomiczno-środowiskowego do fazy użytkowania od strony projektanta oraz inwestora pod kątem brd.

- Należy popularyzować bezpieczne zachowania na drodze wśród uczniów w szkołach.
- Konieczne jest szkolenie audytorów brd w województwie lubuskim.
- Konieczna jest współpraca wszystkich środowisk zajmujących się projektowaniem i wykonawstwem w szczególności należy nawiązać współpracę w zakresie brd z Izbą Projektowania Budowlanego.
- Popularyzować audyt brd wśród inżynierów budownictwa drogowego w celu podnoszenia kwalifikacji zawodowych.

Wniosek o konieczności szkolenia audytorów brd jest zgodny z postulatami zgłaszanymi konsekwentnie na forum Lubuskiej Rady BRD o braku kadr do zarządzania bezpieczeństwem na drogach. Odpowiedzią na ten wniosek jest kurs audytora brd organizowany na Uniwersytecie Zielonogórskim od października 2014 r., przy udziale lubuskich wykładowców oraz zaproszonych ekspertów z kraju i zagranicy szczegółowe informacje o kursie na stronie:

www.dk.uz.zgora.pl/kursy.php?s=1

dr inż. Józef Wtosek

Z wizytą w Poczdamie

Lubuska Okręgowa Izba Inżynierów Budownictwa od wielu już lat utrzymuje bliskie kontakty z Brandenburską Izbą Inżynierów Budownictwa w Poczdamie. Właśnie na jej zaproszenie 20 czerwca br. Przewodniczący Okręgowej Rady LOIIB Andrzej Cegielnik uczestniczył w 19. Brandenburskim Dniu Inżyniera.

Ta coroczna impreza organizowana w pięknie położonym centrum konferencyjnym w Poczdamie, cieszy się dużym zainteresowaniem członków niemieckiej Izby. W tym roku uczestniczyło w niej ponad 100 osób, w tym także przedstawiciele z naszej i z Dolnośląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa. Hasłem przewodnim 19. Brandenburskiego Dnia Inżyniera był temat „Inżynierowie a przyszłość – pomiędzy konkurencyjnością a jakością”. W ramach tego tematu uczestnicy spotkania mieli okazję zarówno do wystuchania wielu ciekawych referatów, jak i do wzięcia udziału w debacie, której uczestnikami byli przedstawiciele zarówno środowiska inżynierskiego, jak i ze świata polityki.

Uczestnictwo w takim spotkaniu daje niepowtarzalną okazję do zapoznania się z problemami, jakie nurtują środowisko inżynierskie w Niemczech. Okazuje się też, że problemy te są podobne do problemów nurtujących nas w Polsce, jak choćby kwestia statusu zawodu inżyniera czy też kryterium najniższej ceny w zamówieniach publicznych. Stąd też referaty wygłoszone podczas konferencji, z których nie wszystkie dotyczyły bezpośred-



źródło BBIK

nio budownictwa, można traktować jako interesujące i aktualne również dla nas jako uczestników. W tym kontekście bardzo ciekawie problemy dotyczące zaufania w biznesie i odpowiedzialności ekspertów za swoje działania przedstawił ekspert w tej dziedzinie, prof. dr Christoph Hommerich.

Drugą część dnia wypełnił panel dyskusyjny, prowadzony przez Prezesa Izby Brandenburskiej – Matthiasa Krebsa. W tym czasie do zaproszonych na spotkanie po-

lityków z różnych frakcji padło wiele pytań, zarówno dotyczących przyszłości zawodu inżyniera budownictwa w otwartej na konkurencję Unii Europejskiej, jak i tych związanych z rynkiem pracy czy też dotyczących problematycznych inwestycji – jak choćby lotnisko Berlin-Brandenburg. Formuła takiego spotkania, podczas którego inżynierowie mają okazję podyskutować w szerszym gronie na tematy ważne i bezpośrednio ich dotyczące, wydaje się potrzebna i u nas, szczególnie w dobie zmian związanych z wejściem w życie „ustawy deregulacyjnej” czy też prac nad kodeksem urbanistyczno-budowlanym.

Na zakończenie spotkania organizatorzy zaprosili wszystkich na uroczysty obiad, w trakcie którego już w węższym gronie można było podzielić się swoimi uwagami dotyczącymi poruszanych tematów. W naszym przypadku było to również ustalenie terminu roboczego spotkania naszej Komisji do spraw współpracy z zagranicą z przedstawicielami BBIK. Tym razem już u nas.

mgr inż. Andrzej Cegielnik



źródło BBIK

Wielka płyta ludziom się podobała

Cykl „Nasze budownictwo” powstał dzięki inż. mgr Zbigniewowi Opalińskiemu – były dyrektor Zielonogórskiego Przesiębiorstwa Budowlanego (w 1978 roku przekształconego w Kombinat Budowlany) tym razem opowiedział nam o nowych technologiach, kadrze i zmianach organizacyjnych okresu buma budowlanego końca lat 70’.

Z PB w okresie buma inwestycyjnego przetomu lat 70’ i 80’ zatrudniano ponad 1300 pracowników. Rocznie oddawało do użytku około 1200 mieszkań. W bliźniaczej firmie w Gorzowie (GPBP „Zachód”) w tym samym okresie było podobnie. Z kolei gorzowska „Przemysłówka” specjalizowała się w realizacji obiektów budowlanych dla gospodarki – co prawda stawiła mieszkania, ale to zadanie było na marginesie jej działalności. Zbigniew Opaliński wyjaśnia, że „Przemysłówki” brały się za budowę mieszkań tylko wtedy, gdy traciły cierpliwość. W czym rzecz? Nasz rozmówca przywołuje przykład z Nowej Soli. – Tamtejsza firma odpowiadająca za inwestycje przemysłowe denerwowała się, że nasze ZPB nie nadąża rozbudowywać ich osiedli – mieliśmy wtedy masę innych zadań – wtedy postawili sami dla siebie trzy wieżowce – wspomina. Jednak, aby coś takiego zrobić, musieli dostać zgodę i przydział na prefabrykaty ze Zjednoczenia. Wtedy budowano się z W70 lub wielkiego bloku.

Około 9 procent załogi ZPB to byli tzw. umysłowi – potowę z nich stanowiła kadra techniczna: kierownicy budów, kierownicy działów technicznych i majstrowie. Z. Opaliński przypomina, że w latach 80’ nie było mowy jeszcze o komputerach i o specjalistycznym oprogramowaniu. – Przed laty etatów w kadrach i księgowości było znacznie więcej niż teraz. Z kolei w liczebności zespołów technicznych nie ma aż takiej dysproporcji – zwraca uwagę nasz rozmówca. W latach 80’ nieco inne były też oczekiwania od kadry kierowniczej – szef na budowie nie musiał kalkulować, w mniejszym stopniu był ekonomistą. Obecnie dostaje kontrakt – dokładnie wie, jaką sumą dysponuje i musi się w niej zmieścić. – Za moich czasów finanse nie bardzo obchodziły kierownika na budowie – wszelkie rozliczenia odbywały się poza nim – wspomina Z. Opaliński. Za to był zaangażowany w organiza-

cję funduszu płac i wycenę pracy swoich podwładnych. Były nadgodziny, fundusze majsterskie, premie – kwestie nie do końca wymierne, dlatego rodziły kontrowersje wśród pracowników, a kierownik musiał je łagodzić.

Gdy Zbigniew Opaliński zaczął pracę w ZPB (1969 rok) na budowach realizowano jeszcze obiekty z cegły, jednak głównym materiałem był już tzw. wielki blok (technologia wprowadzona na przełomie 1963 i 64 roku). To elementy znacznie mniejsze od wprowadzonej w 1970 roku wielkiej płyty (W70). Bloki były przygotowywane w dwóch wersjach – ściennej nośnej i ostonowej stosowanej na zewnątrz. Były produkowane na bazie siporeksu i betonu. Pierwszy spełniał rolę izolacyjną, a drugi nośną. Razem były gotowe prefabrykaty (wys. 2,5 m / szer. do 2 m / grub. do 36 cm). Produkcją siporeksu na naszym terenie zajmowała się wtedy tylko jedna firma: Prefabet z Powodowa pod Wolsztynem. Ilość budowlanych mieszkań była uzależniona tylko i włącznie od mocy przerobowej tej fabryki.

Gdy na dobre weszła już technologia W70 to ZPB nadal budowało właśnie z wielkiego bloku, ale jedynie nietypowe obiekty użyteczności publicznej, choćby przedszkola. Z. Opaliński wspomina, że tzw. wielka płyta ludziom się podobała, bo ze zmianą technologii wiązała się również zmiana układu mieszkań, stały się wygodniejsze i bardziej funkcjonalne. Ale rewolucja w budowaniu wiązała się również z nową organizacją pracy, narzędziami oraz przede wszystkim transportem. Specjalizowały się w tym oddzielne firmy tzw. transbudy – miały specjalne pojazdy do przewożenia ogromnych płyt. – Już w latach 70’ wprowadzaliśmy zasady czynnego zaopatrzenia – centrale materiałów budowlanych zobowiązano do do-

starczania produktów prosto na plac budowy. Co istotne, proces musiał być zaplanowany odpowiednio wcześniej, według precyzyjnych zamówień – ze wskazaniem kiedy, gdzie i ile materiałów ma być przywiezionych – przedstawia sytuację Z. Opaliński.

Miało to niebagatelne znaczenie, bo nie wymagało organizowania na terenie budowy wielkich zapleczy magazynowych. Materiały wykończeniowe szły z samochodów wprost na obiekty – chodziło o okna, płytki i większość materiałów instalacyjnych: wanny, muszle itd. W efekcie wszystkie te produkty były w mniejszym stopniu narażone na rozkradanie – to była plaga tamtej epoki. Nasz rozmówca podkreśla jednak, że patologiczne zjawisko nie wynikało z chęci dorobienia się, ale z tragicznego zaopatrzenia w sklepach budowlanych obsługujących indywidualnych klientów.

W następnym wydaniu: m.in. o przemianach w ZPB po przełomie 1989 roku

Województwo zielonogórskie powstało w styczniu 1951 roku. Do tego czasu na terenie Zielonej Góry i Gorzowa działały przedsiębiorstwa poznańskie. Pierwsza firma o lubuskim rodowodzie zaczęła pracę w 1956 roku – to Zielonogórskie Przedsiębiorstwo Budowlane.

Zbigniew Opaliński (w latach 1980-1990 dyrektor ZPB a wcześniej przez 5 lat zastępca dyrektora) – to na jego oczach tworzyła się historia lubuskiego budownictwa. Zaczął pracę w 1969 roku, 13 lat po rozpoczęciu działalności ZPB (1 stycznia 1957 roku).

Jacek Kasierski: działamy tak, jak sąd powszechny

Jeżeli na budowie idzie wszystko zgodnie z planem, to sąd dyscyplinarny do niczego się nie przydaje. Gorzej, gdy coś nie wypali – wtedy pojawia się problem... O zadaniach OSD LOIIB opowiada jego nowy przewodniczący Jacek Kasierski.



Adam Oziewicz: Jedynie inżynier zrzeszony w Izbie IB może pełnić samodzielną funkcję techniczną w budownictwie określonej prawem budowlanym. To przywilej członka Izby, ale również odpowiedzialność...

Jacek Kasierski, przewodniczący okręgowego sądu dyscyplinarnego LOIIB:

– Zgadza się, Izba może go rozliczyć z tego, czy pod względem zawodowym i dyscyplinarnym prawidłowo działa. Z tym faktem ściśle powiązana jest kwestia ubezpieczenia członka Izby. Jeżeli będzie miał wpadkę w swojej działalności budowlanej, wtedy ubezpieczyciel – każdy zrzeszony płaci na jego rzecz składkę roczną – do sumy około 50 tys. euro pokrywa mu straty i ewentualne kary finansowe. Jeszcze jedna istotna sprawa, posiadane ubezpieczenie OC umożliwia raz do roku każdemu członkowi Izby zasięgnięcie porady prawnej o wartości do 5 tys. zł np. na poradę adwokata.

Od kwietnia kolejna kadencja okręgowego sądu dyscyplinarnego LOIIB. Są zmiany w składzie?

– Przypomnijmy, to czwarta kadencja samorządu zawodowego IB w regionie – pierwsza obowiązywała dla dwóch oddzielnych Izb w Zielonej Górze i Gorzowie. Następnie były dwie kadencje lubuskiej Izby z siedzibą w Gorzowie. Niedawno zaczęliśmy trzecią. Zgodnie z zasadami, ten sam członek Izby może pełnić funkcje przewodniczących komisji tylko dwie kadencje pod rząd. Pani Krystyna Bednarczyk była przewodniczącą Sądu w pierwszej kadencji, gdy w lubuskim działały dwie Izby. Po potężeniu w jedną, przez dwie kadencje pani Bednarczyk również była przewodniczącą OSD, dlatego na kolejną nie mogła już kandydować. Ja z kolei przez cały ten czas byłem jej zastępcą, stąd moja decyzja o kandydowaniu na przewodniczącego Sądu – zostałem wybrany. Z kolei nowo wybrani członkowie OSD na swoim pierwszym

posiedzeniu panią Krystynę wybrali przez aklamację na wiceprzewodniczącą – bez wątplenia wzięli pod uwagę jej ogromne doświadczenie.

Sprawy rozstrzygane są w składach trzosobowych, ale w Sądzie w sumie jest dziewięć osób. Skąd potrzeba tak licznego zespołu?

– Bywa, że członkowie Sądu rozpatrywali jedną ze spraw, a ona wraca do nas po odwołaniu – wtedy musi rozpatrzyć ją inny skład. Inna sytuacja: członkowie Sądu nie mogą rozpatrywać spraw, gdy są powiązani zawodowo czy rodzinnie z uczestnikami postępowania. Biorąc to pod uwagę, skład Sądu wcale nie jest aż tak duży.

Jak często Sąd się zbiera?

– Raz na kwartał mamy posiedzenia okresowe – omawiamy sprawy związane z funkcjonowaniem OSD, są też szkolenia z wykładami. Co do samych posiedzeń Sądu? Ich liczba zależy od tego, jak często Okręgowy Rzecznik Odpowiedzialności Zawodowej skieruje sprawę, a Sąd zakwalifikuje ją do rozpatrzenia – może ją też oddalić, gdy wniosek nie jest odpowiednio przygotowany, wtedy go oddalamy lub umarzamy. W tym roku, dotąd wpłynęło do nas osiem spraw.

Jakimi aktami postępuje się OSD?

– Naszą podstawą prawną są przepisy Prawa budowlanego, które w rozdziale 10 określają odpowiedzialność zawodową w budownictwie. Szczególnie artykuł 95 – mówi o tym, kto podlega karze oraz o prowadzeniu spraw. W sumie jest tych artykułów 7 i one precyzyjnie opisują zagadnienie odpowiedzialności zawodowej. Ponadto działania Sądu podlegają Kodeksowi postępowania administracyjnego także karnego.

Główne zadania OSD?

– To rozstrzyganie spraw związanych z odpowiedzialnością zawodową i dyscyplinarną. Gdy któryś z członków Izby dokona przewinienia, uchybienia, nieetycznie się zachowa wtedy OSD rozstrzyga czy rzeczywiście skierowany zarzut – w pierwszej kolejności do rzecznika odpowiedzialności zawodowej, a następnie do sądu – jest słuszny. Jeżeli tak, to w jakim zakresie. Po rozstrzygnięciu następuje ukaranie, ewentualnie uniewinnienie.

Kto zgłasza nieprawidłowości?

– Jeżeli chodzi o odpowiedzialność dyscyplinarną to każdy może to zrobić – nawet ktoś, kto nie jest uczestnikiem postępowania czy spornego zdarzenia. Z kolei w przypadku odpowiedzialności zawodowej stroną jest jedynie inspektor nadzoru budowlanego – on sporządza wniosek do okręgowego rzecznika odpowiedzialności zawodowej, a ten przeprowadza procedurę: przestuchuje świadków, zbiera dowody, kompletuje dokumentację. Gdy uważa, że zgromadzony materiał jest wystarczający wtedy przygotowuje i składa wniosek do sądu, a ten rozpatruje sprawę. Identycznie jak w sądzie powszechnym – działamy według tych samych zasad.

Dziękuję

Skład Okręgowego Sądu Dyscyplinarnego LOIIB w nowej kadencji:

Jacek Kasierski – przewodniczący, Krystyna Bednarczyk – wiceprzewodnicząca, Danuta Szypilo – sekretarz, członkowie – Grażyna Markowicz, Wiesław Bogacz, Ferdynand Czerniakiewicz, Aleksander Rudnicki, Jan Błaszczuk, Ireneusz Trzciniński. Z dziewięcioosobowego składu ośmioro członków jest ponownie wybranych. Jedną członkini – pani Grażyna Markowicz – wcześniej była rzecznikiem odpowiedzialności zawodowej. Wszyscy członkowie OSD nowej kadencji mają doświadczenie w pracy na tym polu.

Zmiany w ustawie Prawo budowlane i ułatwienia w nabyciu uprawnień budowlanych

Ustawa „deregulacyjna”, czyli ustawa z dnia 9 maja 2014 r. o ułatwieniu dostępu do wykonywania niektórych zawodów regulowanych – wchodzi w życie 10 sierpnia 2014r. – objęta swoją regulacją zawody inżynierskie, wprowadzając zmniejszenie ograniczeń w dostępie do nabycia uprawnień budowlanych.

Nowelizacja ta to drugi etap otwierania dostępu do zawodów regulowanych. Wprowadza zmiany sposobu uzyskiwania uprawnień do wykonywania m.in. zawodów technicznych, które podlegają Ministrowi Infrastruktury i Rozwoju. Zakłada ograniczenie lub likwidację obecnych wymogów (certyfikatów, licencji), co ma ułatwić wejście do danego zawodu. Stąd również z dniem 10 sierpnia 2014 r. wejdą w życie zmiany w ustawie z dnia 7 lipca 1994r. – Prawo budowlane.

Tutaj należy zwrócić uwagę, że w związku z ustawą „deregulacyjną” wyklucza się z kręgu zawodów regulowanych rzeczoznawców budowlanych poprzez uchylene w ustawie Prawo budowlane punktu 7 w art.12 ust. 1 i art. 15, czyli usunięcie z katalogu samodzielnych funkcji technicznych rzeczoznawstwa budowlanego i przeniesienie przepisów przewidujących możliwość nadawania tego tytułu z przepisów ustawy – Prawo budowlane do przepisów ustawy o samorządach zawodowych oraz przekazanie danych z Centralnego Rejestru Rzeczoznawców prowadzonego dotychczas przez GUNB – Polskiej Izbie Inżynierów Budownictwa (zmiany w art. 88a).

Następuje też likwidacja urbanistów, co skutkuje zmianą tytułu i treści ustawy, samorządach zawodowych, która z dniem 10 sierpnia 2014 r. wraz ze zmianami w zakresie przynależności do izby architektów i inżynierów budownictwa otrzyma tytuł: Ustawa z dnia 15 grudnia 2000 r. o samorządach zawodowych architektów oraz inżynierów budownictwa”.

Ustawa z dnia 9 maja 2014 r. o ułatwieniu dostępu do wykonywania niektórych zawodów regulowanych (Dz. U. z 2014 r., poz. 678) zmienia w ustawie Prawo budowlane: art. 3 pkt 19, art. 12, art. 13 ust. 1, art. 14, art. 16, art. 20 ust. 2, art. 76 ust. 2, art. 88a, uchyla: art. 15.

Czego dotyczą zmiany?

O ile zmiany w art. 3 pkt 19, art. 16, art.76 ust.2 są zmianami porządkowymi wskutek wprowadzenia innych pojęć czy nazewnictwa, to pozostałe zmiany dotyczą szerokich zmian związanych z nadawaniem uprawnień budowlanych takich jak:

- wprowadzenie w ustawie szczegółowych zasad związanych z prowadzeniem postępowań kwalifikacyjnych, opłat za postępowania kwalifikacyjne i egzaminy oraz zasad obowiązujących przy przeprowadzaniu egzaminów.
- wprowadzenie możliwości ubiegania się o uprawnienia bez ograniczeń do kierowania robotami budowlanymi przez inżynierów po ukończeniu studiów I stopnia na kierunku odpowiednim dla danej specjalności, wprowadzenie możliwości uzyskania uprawnień w ograniczonym zakresie do kierowania robotami budowlanymi przez techników oraz mistrzów w zawodzie budowlanym.
- skrócenie wymiaru praktyki:
 - (1) dla uprawnień do projektowania bez ograniczeń – 1 rok praktyki przy sporządzaniu projektów i 1 rok praktyki na budowie (po ukończeniu studiów II stopnia na kierunku odpowiednim dla danej specjalności),



- (2) dla uprawnień do projektowania w ograniczonym zakresie – 1 rok praktyki przy sporządzaniu projektów i 1 rok praktyki na budowie (po ukończeniu studiów pierwszego stopnia na kierunku odpowiednim dla danej specjalności lub studiów drugiego stopnia na kierunku pokrewnym dla danej specjalności),
- (3) dla uprawnień do kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń – 1,5 roku praktyki na budowie (po ukończeniu studiów II stopnia na kierunku odpowiednim dla danej specjalności) lub 3 lata na budowie (po ukończeniu studiów I stopnia na kierunku odpowiednim dla danej specjalności), dla uprawnień do kierowania robotami budowlanymi w ograni-

czonym zakresie – 1,5 roku na budowie (po ukończeniu studiów odpowiednio I stopnia na kierunku odpowiednim lub II stopnia na kierunku pokrewnym) albo – 3 lata na budowie (po ukończeniu studiów I stopnia na kierunku pokrewnym) lub 4 lata na budowie (po ukończeniu technikum), dla uprawnień do projektowania i kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń – 1 rok praktyki przy sporządzaniu projektów i 1,5 roku praktyki na budowie (po ukończeniu studiów drugiego

stopnia na kierunku odpowiednim dla danej specjalności);
(4) dla uprawnień do projektowania i kierowania robotami budowlanymi w ograniczonym zakresie: 1 rok praktyki przy sporządzaniu projektów i 1,5 roku praktyki na budowie (po ukończeniu studiów I stopnia na kierunku odpowiednim dla danej specjalności lub studiów II stopnia na kierunku pokrewnym dla danej specjalności),

– umożliwienie uzyskania odrębnych uprawnień do projektowania i kierowania robotami budowlanymi,
– zmiana w nazewnictwie dotychczasowych specjalności uprawnień budowlanych i dodanie w katalogu specjalności, dla których udzielane są uprawnienia budowlane, nowej specjalności: hydrotechnicznej.

W wyniku nowelizacji katalog specjalności przedstawia się następująco:

- 1) architektoniczna;
- 2) konstrukcyjno-budowlana;
- 3) inżynierska:
 - a) mostowa,
 - b) drogowa,
 - c) kolejowa,
 - d) hydrotechniczna,
 - e) wyburzeniowa,
- 4) instalacyjna w zakresie sieci, instalacji i urządzeń:
 - a) telekomunikacyjnych,
 - b) ciepłych, wentylacyjnych, gazowych, wodociągowych i kanalizacyjnych,
 - c) elektrycznych i elektroenergetycznych.

Na uwagę zasługują również zmiany w art. 14 ust. 4a dot. możliwości zaliczenia praktyki studenckiej w części lub całości w przypadku, gdy odbywała się na studiach w zakresie odpowiadającym programowi kształcenia opracowanemu z udziałem organu samorządu zawodowego oraz, warunkami określonymi w umowie zawartej między uczelnią a organem samorządu zawodowego.

Ponadto nowelizacja wprowadza instytucję „patrona” praktyki przy sporządzaniu projektów, którą traktuje się za równorzędną z praktyką zawodową (patronem może być osoba, która posiada co najmniej 5-letnie doświadczenie zawodowe przy sporządzaniu projektów w ramach posiadanych uprawnień budowlanych). Innym ułatwieniem jest wprowadzenie możliwości zwolnienia z egzaminu na uprawnienia budowlane zgodnie z warunkami umowy zawartej między uczelnią a organem samorządu zawodowego.

autor artykułu:
mgr Emilia Kucharczyk
Sekretarz OKK LOIIB
Opracowanie z dnia 28-07-2014



Po zjeździe: znaczące zmiany w samorządzie zawodowym

Jesteśmy „świeżo” po zjeździe sprawozdawczo-wyborczym LOIB na kadencję 2014-2018. Mamy liczne zmiany: począwszy od zmiany przewodniczącego Izby, poprzez składy komisji statutowych, jak również komisji problemowych.

W naszej Izbie mamy siedem komisji dedykowanych określonym problemom. Jedną z nich jest Komisja Prawno-Regulaminowa, której pięciorosobowy organ ukonstytuował się następująco: Mirosław Gruszecki – przewodniczący; Zenon Pilarczyk – sekretarz; Waldemar Cytryna – członek; Sławomir Lewandowski – członek; Mieczysław Olejniczak – członek.

W składzie mamy poprzedniego przewodniczącego Komisji Sławomira Lewandowskiego oraz członka Waldemara Cytrynę. Taki mikst młodości z rutyną pozwala sądzić, że na pewno coś ciekawego z tego powstanie. Na wstępie usankcjonowaliśmy swoją działalność poprzez stworzenie regulaminu Komisji. A teraz najważniejsze jest pytanie: Co chcemy zrobić? Na pewno po szczegółowej analizie będziemy kontynuować sprawdzone wzorce poprzedniego składu komisji, a do tego chcemy dodać wiele nowych rozwiązań. Jednym z podstawowych zadań, jakie wynikają z regulaminu komisji, jest opiniowanie aktów prawnych, które funkcjonują w naszym środowisku inżynierskim. Jak wiemy, ścieżka legislacyjna jest długa i w trakcie jej tworzenia możemy wносить swoje uwagi i wnioski do tych aktów. Jednak, aby nasz głos był reprezentatywny, musimy zaktywizować nasze koleżanki i kolegów do czynnego wypowiedzenia się w tych sprawach. Z tym na razie nie jest dobrze – podam przykład: na zapytanie o uwagi do projektu kodeksu urbanistyczno-budowlanego otrzymaliśmy z naszej prawie trzytysięcznej rzeszy inżynierów tylko jedno opracowanie z uwagami. To wymownie świadczy, że trzeba większej mobilizacji i zaangażowania naszego środowiska. Podobnie było przy opiniowaniu innych aktów prawnych.

Z kolei pierwszym zadaniem, jakie otrzymaliśmy, było zebranie uwag do wniosków zgłoszonych na zebraniach sprawozdawczo-wyborczych Okręgowych Izb Inżynierów Budownictwa. Po zapoznaniu się z powyższym materiałem, można było stwierdzić, że w całym kraju jest bardzo dużo wspólnych problemów. Niepokojące jest jednak to, że rysują się różnice w podejściu do spraw między tzw. dużymi a małymi Izbami. Podłożem tych różnic są m.in. sprawy finansowe. Meritum tego jest zawarte w filozofii podejścia do wykorzystania tak zwanych nadwyżek finansowych. Większe Izby, mając oszczędności, szukają ich zagospodarowania w sposób taki, który w konsekwencji uderzy w mniejsze izby. Konkludując należy stwierdzić, że jest to temat bardzo delikatny i każde rozwiązanie należy starannie przemyśleć, mając na uwadze dobro wszystkich członków PIIB.

Z bieżących spraw zbieraliśmy i zbieramy opinie naszego środowiska w zakresie: ustawy z dnia 9 maja 2014 r. o ułatwieniu dostępu do wykonywania niektórych zawodów regulowanych (Dz. U. z 2014 r. poz. 678), proponowanych zmian w ustawie z dnia 7 lipca 1994 r.



Prawo budowlane, (Dz.U. 1994 nr 89 poz. 414), projektu rozporządzenia o samodzielnych funkcjach technicznych w budownictwie oraz tworzonego projektu Kodeksu urbanistyczno-budowlanego.

Podsumowując, zwracamy się jeszcze raz do koleżanek i kolegów, o czynne i aktywne włączenie się w kształtowanie aktów prawnych dotyczących naszego środowiska, w myśl zasady „nic o nas bez nas”.

*Z poważaniem:
Mirosław Gruszecki, przewodniczący
Komisji Prawno-Regulaminowej*

STROP SMART

STROP NA MEDAL POLECA

Damian Janikowski



DAMIAN JANIKOWSKI – zapaśnik, brązowy medalista igrzysk olimpijskich w Londynie

www.stropsmart.pl

SZYBKI MONTAŻ • DŹWIĘKOIZOLACYJNOŚĆ • WYSOKA NOŚNOŚĆ

100 lat już żyje nam gorzowski „most wzdłuż rzeki”

Dokładnie wiek temu do użytku przekazano niezwyklej klasy obiekty inżynierski w Gorzowie. Estakada kolejowa na trasie Kolei Wschodniej z Berlina do Królewca służy do dziś, choć już tylko w ruchu lokalnym.

Bez wątplenia warto poznać parę faktów z jej historii... By od października 1857 r. kolej żelazna na dobre zawitała do miasta nad Wartą, pruski król Wilhelm IV musiał porzucić obawy, że krowy stracą mleko, a konie się zbiesią. Swym rozkazem gabinetowym z 22 lutego 1845 r. przypięczętował połączenie kolejowe obu pruskich stolic. Debatując nad wyborem dystansów i miast, w których powstać miały dworce, brano w Landsbergu także pod uwagę jego dość specyficzne ukształtowanie – moreny i dość wąski pas trasy nadrzecznej, zajęty zresztą gęstą zabudową miasta. Przed poprowadzeniem kolei na północ od miasta z dworcem, gdzie poza dzisiejszym Nowym Miastem, uratowano się poświęcając średniowieczne mury miejskie w ich południowym przebiegu (między rzeką a miastem) z towarzyszącą nadrzeczną zabudową. Identyczna sytuacja miała miejsce także wcześniej w Berlinie, gdzie po przetamaniu dotychczasowego oporu Hohenzollernów trasą Kolei Miejskiej połączono dotychczasowe dworce czołowe, prowadząc wiadukty w obrębie centrum właśnie po linii dawnych obwarowań. Ofiar budowy kolei nad Wartą było więcej, a najpoważniejszą,



Zamknięte rogatki na ul. Mostowej, czasy sprzed estakady

choć połowiczną stratą była rozbiórka Szkoły Miejskiej w tzw. miejscu zamkowym – narożniku Starego Miasta u końca ul. Obotryckiej.

W maju 1856 r. rozpoczęto budowę dworca – docelowo z trzema zadaszonymi

peronami, które początkowo znajdowały się na poziomie gruntu, w typowym układzie równoległym wzajemnie i do dworca, z zadaszeniami opartymi na żeliwnych ażurach. Sam zaś „Hauptbahnhof Landsberg (Warthe)” rozwiązano zgodnie z ówczesnymi potrzebami i standardami. Obok holu głównego, kas, informacji i innych potrzebnych miejsc, dworzec oferował także poczekalnie aż trzech klas, odpowiadające biletom wykupionym w odpowiednich wagonach. W wyższych klasach czekał na podróżnych bufet, częściowo z widokiem na perony, a nawet ogródkiem. Dodatkowo utworzył się w Landsbergu w latach 1896-1912 węzeł kolejowy, z którego pociągi wyjeżdżały nie tylko na trasy Królewiec-Berlin, ale także do Międzyrzecza, Sulęcina, Myśliborza oraz trasą południową do Krzeszyc i Stońska. Gęsta sieć kolei, w tej epoce już bez wyjątku państwowych, odgrywała nieprzecenioną rolę w rozwoju gospodarczym Nowej Marchii i sąsiednich regionów, nawet w okresie międzywojennych kryzy-



Rzadkie ujęcie starego torowiska i nowej estakady



Tak powstawała gorzowska estakada kolejowa na trasie Berlin-Królewiec

sów. Zmiany w tym układzie przyniosły dopiero lata tuż sprzed I wojny światowej, a w czasie jej trwania masowe transporty wojskowe na front wschodni, w drugą stronę rannych, jeńców i uciekinierów, kiedy to zawałidroga, jaką była kolej w samym środku miejskiego zamieszkania – wjazdu na most i do Starego Miasta oraz portu rzeczno, data się najbardziej odczuć.

Ustalenie nazwisk architektów i budowniczych całego kompleksu landsberskiego węzła kolejowego, tak jak innych dworców wymagałoby osobnych studiów. Należy jednak spodziewać się fachowców zatrudnionych przez państwowy zarząd kolei pruskiej, być może z utworzonej w 1848 r. Dyrekcji Kolei w Bydgoszczy. Podobnie na tę chwilę nie da się przypisać konkretnych nazwisk do tytułowej, największej w dotychczasowej historii miasta inwestycji kolejowej – budowy estakady, zwanej przez mieszkańców „wiaduktem”. Biegające przez sam środek miasta tory, o które z taką determinacją pół wieku wcześniej walczone, stały się z czasem przekleństwem Gorzowa. Dwutorowy od 1864 r. szlak kolejowy wzdłuż Warty z czasem dla bezpieczeństwa oddzielono od otoczenia żelaznymi ozdobnymi bariera-

mi, zaopatrując nieliczne ulice przelotowe w przejazdy kolejowe i budując konieczne obiekty dróżników. Nie chroniło to jednak w pełni, szczególnie wobec znacznego nachylenia wielu staromiejskich ulic w kierunku torowiska. Szczególnie niebezpiecznie, ale także uciążliwie było na ul. Mostowej (i Wodnej), kiedy kilkanaście pociągów przejeżdżających codziennie paraliżowało dojazd do portu i mostu (a tym samym na Zawarcie) na w sumie kilka godzin. Doszło do liczby 35 zamknięć szlabanów na dobę, każdorazowo na kilka minut zatrzymując ruch uliczny, a nawet do w sumie 4 i pół godziny blokady (wrzesień 1905 r.) przejazdu dziennie. To, tak przecież ważne, połączenie kolejowe z Rzeszy do Prus Wschodnich, ale także na trasie Rosja – Europa Zachodnia, zyskiwało na coraz większym znaczeniu. Ale wnioski magistratu składane od 1906 r. o bezkolizyjne rozwiązanie tego węzła gordyjskiego, przyniosły po długich pertraktacjach ingerencję państwa pruskiego i pomysł budowy murowanej estakady kolejowej dopiero jesienią 1909 r.

Postużono się tu sprawdzonym od lat 80. XIX w. wzorcem Kolei Miejskiej w Berlinie, zapewne biorąc także pod uwagę rozwiązania stosowane w innych niemieckich



Budowane tuki estakady wzdłuż dzisiejszego Bulwaru Wschodniego

miastach. Zgodnie z ustaleniami, nowa budowla, wznosząc się po zachodniej stronie dworca, miała osiągnąć na przebiegu peronów żądaną wysokość, przeciąć miasto, by wzdłuż ul. Teatralnej opaść ponownie do poziomu gruntu. Konstrukcja stanowiąca kwintesencję ówczesnej wiedzy i praktyki, połączyła dobrze opanowaną już technologię lanego betonu z elementami murowanymi na szalunkach (podniebienia tuków).

Na przejazdach – skrzyżowaniach ważnych ulic zastosowano nitowane stalowe konstrukcje mostowe. W sumie wykonano ich trzy, oraz dodatkowo największy rozbudowany element nad nieczynnym obecnie korytem Kłodawki. Są one dziełem wspomnianej w poprzednim Biuletynie zielonogórskiej firmy Beuchelt & Co., a ich montaż – dowiezionych wagonami kolejowymi gotowych segmentów – odbywał się nad intensywnym ruchem ulicznym. Oprócz takiego osiągnięcia inżynierskiego są one także nadal bardzo estetyczne. Elewacje murowanych tuków zaś oblicowano betonem „muszelkowym” – rodzajem matowego lastryka z domieszkami, które odlano w ciekawych architektonicznie formach – boniowanych pilastrów do elementów pionowych i wyodrębnionej opaski nad tukami, dodatkowo obrabiając całość kamieniarsko. Tak wykonane licówki nie wymagały malowania. Całą estakadę zaopatrzone w estetyczne balustrady, początkowo rozpięte między wypiętrzonymi nad poziom płyty obiektu ozdobnymi pylonami. Przy kolejnych przebudowach i remontach dużą część ozdobnych elementów usuwano, a wielokrotnie malowane elewacje zmieniły kolor.

Magistrat zapewnił pod budowę konieczne parcele, biorąc na siebie ich wykup oraz rozbórkę licznych stojących między starymi torami a nabrzeżem budynków, zyskując zaledwie półmilionową państwową dotację. Ponownie była to ważka strata dla miasta – zniknął np. narożny dom radcy handlowego Gustawa Schroedera z pierwszą w mieście placówką telegraficzną, drukarnia oficyny Schneiderów itd. Prace po fazie uzgodnień rozpoczęto w grudniu 1910 r. przebudową terenu dworca, kontynuowaną w 1911 r., a jednocześnie wykonywano ogromne nasypy ziemne. Tym samym powstał znany nam dziś układ

rozległych torowisk na zachód od lokomotywni, gazowni itd. Jesienią tego samego roku przystąpiono do rozbiórek oraz właściwych prac budowlanych – tym razem od wschodniego krańca tj ul. Cichońskiego.

Pamiętać należy, że na starym XIX-wiecznym przebiegu torów nadal odbywał się stały niepomniejszony ruch pociągów pasażerskich i towarowych. Wiosną 1914 r. nowy obiekt był niemal w całości gotowy, prace toczyły się tylko na małym odcinku między ul. Młyńską, a przecinającą teren Kłodawką. Nie udało się tym samym oddać obiektu do użytku przed momentem największego obciążenia tej drogi kolejowej z chwilą wybuchu I wojny światowej. Ten wzmożony ruch dodatkowo utrudnił dokończenie prac budowlanych i wykończeniowych, tak iż dopiero 15 października 1914 r. możliwe było przejście estakady do normalnego użytkowania. Nieco wcześniej, bo na początku roku, gotowy był przebudowany dworzec, w którym zmieniono samą bryłę i wnętrza z zakomponowanym na nowo układem hali z kasami biletowymi, bagażowymi i zapleczem. Konieczne było także wybudowanie tunelu łączącego budynek z peronami, szczególnie najdalej położonym peronem IV, zwanym „dworcem warciańskim”. Ale już od 1912 r. możemy mówić o tutejszym węźle kolejowym w jego najpełniejszym kształcie – w sierpniu uruchomiono połączenie z Sulęcinem, a we wrześniu tego samego z Myśliborzem, dla których właśnie ten ostatni peron był przewidziany, kiedy od 1899 r. możliwe było połączenie z dworcem Zawarcie na trasie do Skwierzyny-Mię-

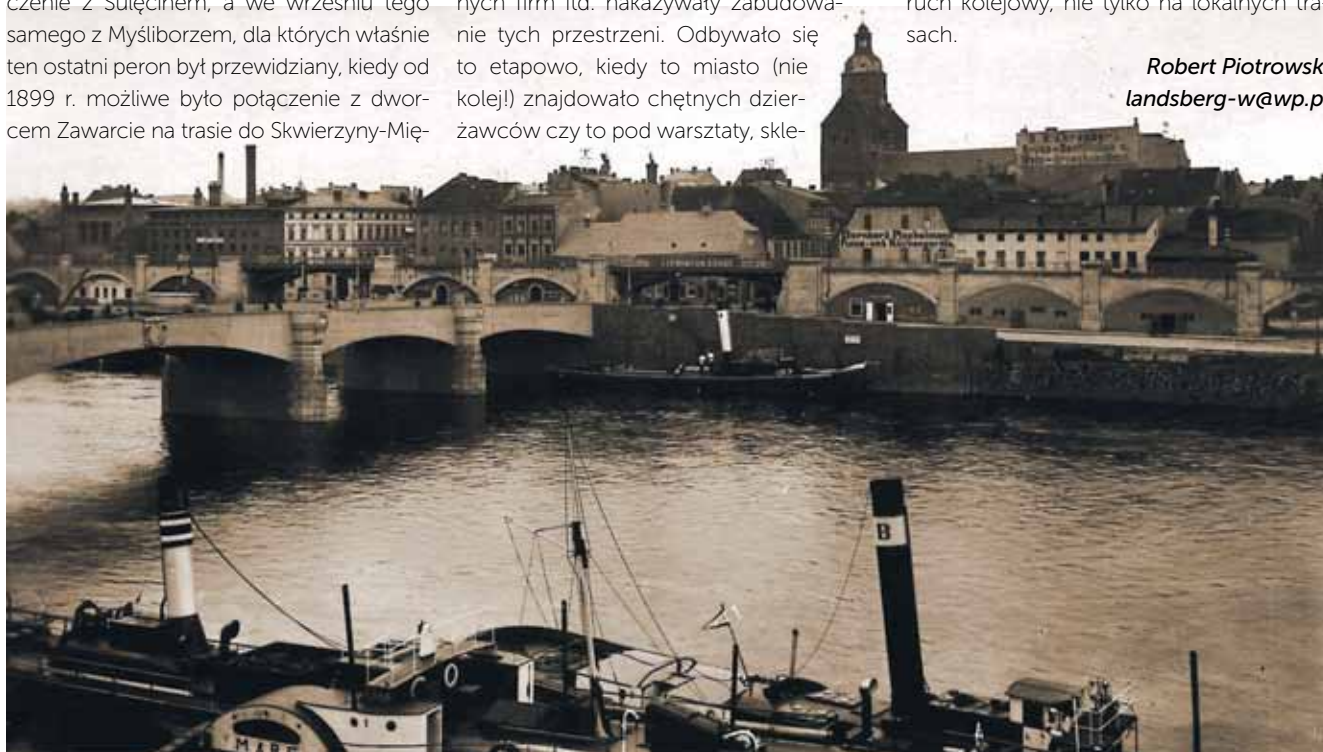
dzyrzecza przez most kolejowy, oddanymi do użytku trzy lata wcześniej. Prace budowlane nad rozbudową dworca i podniesieniem trasy wschód-zachód toczyły się niemal równocześnie, dając w efekcie imponujące założenie składające się z trzech dworców: wschodniego, tras północ-południe (włącznie z trasą południową do Kostrzyna) oraz towarowego z całym koniecznym zapleczem technicznym, stowarniczym, obsługi pasażerów, pojazdów, spedycji itd. Trudno sobie wyobrazić jak przy ówczesnych środkach technicznych, jak zwykle skromnych środkach inwestycyjnych, udało się przeprowadzić takie operacje, a szczególnie sprawne „przetączenie” trasy głównej na nowy wypiętrzony na estakadę szlak i spięcie wszystkich nitek w jeden węzeł.

Warte wspomnienia jest także – czasem związane z publicznymi debatami użytkowanie tzw. nisz pod łukami estakad. W początkowej fazie, zapewne w związku z wojną, następującymi kryzysami, łuki były puste, co dokumentuje wiele archiwalnych zdjęć. Jednak stan ten, choć tak dobrze zwizualizowany, był przejściowym i na pewno nie docelowym. Świadczy o tym choćby staranne, przemyślane opracowanie wyeksponowanych elewacji zamykających łuki. Z jednej strony gospodarność nakazywała skorzystanie z „darmowego” stropu, z drugiej położenie blisko ważnych ekonomicznie adresów – portu, okolicznych firm itd. nakazywały zabudowanie tych przestrzeni. Odbywało się to etapowo, kiedy to miasto (nie kolej!) znajdowało chętnych dzierżawców czy to pod warsztaty, skle-

py czy magazyny. Liczne z tak powstałych miejsc stały się ważne i kultowe, wiele grało rolę – jak choćby waga towarowa portu z biurem spedycji właśnie pod niszą przy ul. Wodnej, zapisując się w historii miasta na trwałe. Funkcja handlowa stała się także powodem urządzania targów we wschodniej części nabrzeża portowego. Te elementy były czytelne do niedawna, a dziś coraz więcej z przestrzeni pod wiaduktem wpisuje się w funkcje rozrywkowe, dominujące na obu przebudowanych bulwarach warciańskich.

Tak w kilku akapitach można opowiedzieć pokrótce o prowadzonej w latach 1910-1914 inwestycji, która jak w wielu metropoliach stworzyła estakadę kolejową, na której ułożono tory, niekolidujące już z życiem miasta. Łuki wiaduktu według pierwotnego zamysłu w Berlinie, są w Górzowie pięknie wyeksponowane w nadwarciańskiej panoramie. Estakada jako swoisty lubuski „most wzdłuż rzeki” stała się jednym z symboli miasta. Dziś mimo licznych korekt w stosunku do pierwotnego zamysłu – uproszczenia elewacji, zastąpienia jednego ze stalowych łuków stalowym przęstem, nie do końca estetycznych elementów całości, zmienionego dworca itd., estakada gorzowska jest ważnym, chronionym prawem zabytkiem, czekającym nie tylko na wdrażony właśnie remont, ale także ponownie wzmożony ruch kolejowy, nie tylko na lokalnych trasach.

*Robert Piotrowski
landsberg-w@wp.pl*



Przepis prawa a praktyka budowlana

Od 20 lat obowiązuje ustawa Prawo budowlane (weszła w życie 7 lipca 1994 r.) – zmieniła całkowicie podejście do procesu budowlanego, dając uczestnikom tegoż procesu większą samodzielność, ale i nakładając z tego tytułu większą odpowiedzialność. Chodzi głównie o osoby pełniące samodzielne funkcje techniczne.

W międzyczasie rozpoczął się również proces dostosowawczy polskiego prawodawstwa do przepisów Unii Europejskiej. Stąd m.in. zniesienie obowiązku stosowania polskich norm, rozpoczęcie procesu harmonizacji polskich norm z normami europejskimi oraz całkowicie nowe i wciąż modyfikowane podejście do obrotu i wprowadzania na rynek wyrobów budowlanych. Celem tego ostatniego jest usuwanie barier technicznych w wymianie handlowej z krajami Unii Europejskiej, zwiększenie konkurencyjności w obrocie wyrobami budowlanymi i szersze otwarcie na nowe technologie. I właśnie to zagadnienie chciałbym poruszyć, mając nadzieję, że uda mi się dołożyć cząstkę swoich spostrzeżeń w celu pełniejszego zrozumienia występujących problemów związanych z realizacją.

Na początku funkcjonowania nowych regulacji prawnych definicja wyrobu budowlanego zawarta była w ustawie PB i tam w art. 10. funkcjonowała do czasu uchwalenia osobnej regulacji prawnej. Była to ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o wyrobach budowlanych, która całą mnogość zagadnień skierowała na oddzielną ścieżkę związaną z dopuszczeniem do obrotu wyrobami budowlanymi i procesem dostosowawczym do prawa unijnego. Zatem od roku 2004 definicja wyrobu budowlanego zawarta była w ustawie o wyrobach budowlanych i prawdopodobnie byłaby tam do dzisiaj, gdyby nie kolejny akt prawny, związany z procesem dostosowawczym, uchwalony w 2011r., tj. rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 305/2011 z dnia 9 marca 2011r. Obecnie definicja wyrobu budowlanego znajduje się w tym rozporządzeniu i do tego właśnie aktu prawnego odwołuje się art. 2 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o wyrobach budowlanych, definiując wyrób budowlany. Przyjrzyjmy się zatem obecnemu brzmieniu wspomnianej definicji:

„Wyrób budowlany” oznacza każdy wyrób lub zestaw wyprodukowany i wprowadzony do obrotu w celu trwałego wbudowania w obiektach budowlanych lub ich częściach, którego właściwości wpływają na

właściwości użytkowe obiektów budowlanych w stosunku do podstawowych wymagań dotyczących obiektów budowlanych. Niezależnie od czasu i od przepisu, w którym znajdowała się ta definicja, miała ona niezmiennie dwie cechy charakterystyczne, mianowicie: (1) trwałego wbudowania, zainstalowania, zamontowania w obiekcie budowlanym, oraz (2) umożliwienie prawidłowo zaprojektowanemu obiektowi konieczności spełnienia wymagań podstawowych.

Te dwie cechy występowały zawsze wspólnie i nierozłącznie, charakteryzując wyrób budowlany. Tak więc cecha „trwałego wbudowania” zawsze występowała w parze z cechą „umożliwienia spełnienia wymagań podstawowych”. Czy zatem konstrukcja wsporcza lub element tej konstrukcji (np. dwuteownik będący częścią rusztowania szalunkowego) jest wyrobem budowlanym, czy też nie? Biorąc pod uwagę choćby pierwszą cechę, odpowiedź jest oczywista. Skoro więc w świetle powyższej definicji nie jest, nie podlega zatem ustawie o wyrobach, certyfikacji, czy deklarowaniu zgodności w aspekcie wymagań stawianych tym właśnie wyrobom. Nie żądajcie zatem panowie inspektorowie dokumentów, których żądać od wykonawcy lub dostawcy nie musicie. Pamiętajmy jednocześnie o definicji obiektu budowlanego, która od samego początku znajduje się w ustawie PB. Zgodnie bowiem z zapisami ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o wyrobach budowlanych, wyroby budowlane stosuje się właśnie do wykonania obiektu budowlanego. W przypadku obiektów nie mieszczących się w kategorii obiektu budowlanego, nie ma konieczności stosowania wyrobów budowlanych w świetle zapisów wspomnianej ustawy wraz ze wszystkimi jej wymaganiami. W praktyce spotkałem się bowiem z sytuacją, w której zamawiający zażądał deklaracji zgodności na piasek, który miał być wysypany na... plażę. Czysty absurd.

Pozostaje do omówienia ostatnia cecha charakteryzująca wyrób budowlany, a mianowicie:

„ma umożliwić prawidłowo zaprojektowanemu i wykonanemu obiektowi budowlanemu spełnienie wymagań podstawowych” (art. 10

ustawy z dnia 7 lipca 1994 PB). I właśnie tu w moim odczuciu następuje pewna nieścisłość.

W prawie budowlanym (art. 5.1 pkt 1) zapisane zostały wymagania podstawowe: (1) bezpieczeństwo konstrukcji, (2) bezpieczeństwo pożarowe, (3) bezpieczeństwo użytkowania, (4) odpowiednich warunków higienicznych i zdrowotnych oraz ochrony środowiska, (5) ochrony przed hałasem i drganiami, (6) odpowiedniej charakterystyki energetycznej budynku oraz racjonalizacji użytkowania energii.

Zatem wyrób budowlany wbudowany, zainstalowany lub wmontowany w obiekt budowlany ma umożliwić temu obiektowi, przy założeniu poprawności rozwiązań projektowych, spełnienie w/w wymagań podstawowych. Jednocześnie, skoro właściwa definicja wyrobu budowlanego znajduje się w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 305/2011, to odnosi się ona do wyrobu budowlanego spełniającego wymagania podstawowe zawarte w tym właśnie rozporządzeniu, a właściwie w załączniku do niego i są to: (1) nośność i stateczność, (2) bezpieczeństwo pożarowe, (3) higiena, zdrowie i środowisko, (4) bezpieczeństwo użytkowania i dostępność obiektów, (5) ochrona przed hałasem, (6) oszczędność energii i izolacyjność cieplna, (7) zrównoważone wykorzystanie zasobów naturalnych.

Już na pierwszy rzut oka widać, że wymagań zawartych w rozporządzeniu PE i RE nr 305/2011 jest więcej i sformułowane są one w nieco inny sposób od tych zawartych w ustawie PB. Chociaż z drugiej strony jak się dokładniej przyjrzymy zapisom zawartym w tych wymaganiach, to doszukamy się bardzo wielu podobieństw, zwłaszcza że wymagania podstawowe, znajdujące się w załączniku nr 1 do rozporządzenia PE i RE nr 305/2011, oprócz zapisów hasłowych, tak jak to ma miejsce w „naszej ustawie”, doprecyzowane zostały dokładnymi wyjaśnieniami. M. in. o tym w następnej części opracowania.

Dariusz Drowing

Kalendarium LOIIB:

Wydarzenia – trzeci kwartał 2014 roku

Czerwiec:

- **5 czerwca** – szkolenie w Gorzowie Wlkp. nt. „Opis zamówień i warunki przetargowe kontra kosztorys ofertowy i wynagrodzenie wykonawcy”. Wykładowca: dr inż. Olgierd Sielewicz – Firma WACETOB.
- **13 czerwca** – szkolenie w Zielonej Górze nt. j.w.
- **16 czerwca** – na Wydziale Inżynierii Lądowej i Środowiska Uniwersytetu Zielonogórskiego odbyło się Seminarium „Audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego– dwa lata doświadczeń po implementacji Dyrektywy Unijnej”. W seminarium brali udział nasi członkowie m.in. A. Cegielnik, A. Dybikowski, T. Glapa, H. Szamotulska.
- **20 czerwca** – wizyta Przewodniczącego OR w Brandenburgskiej Izbie Inżynierów Budownictwa w Poczdamie. Brandenburgski Dzień Inżyniera odbył się pod hasłem „Inżynierowie a przyszłość- pomiędzy konkurencyjnością a jakością”.
- **24 czerwca** – odbyło się posiedzenie Okręgowej Rady LOIIB, pod-

czas którego Komisje Problemowe przedstawiły propozycje regulaminów.

- **26 czerwca** – spotkanie z Przewodniczącymi Okręgowych Rad w Warszawie.
- Tego samego dnia odbyło się szkolenie w Żarach nt. „Opis zamówień i warunki przetargowe kontra kosztorys ofertowy i wynagrodzenie wykonawcy”.
- **26-27 czerwca** – konferencja naukowa „Konstrukcje zespolone” organizowana przez Uniwersytet Zielonogórski, na której reprezentowali nas: M. Gruszecki, Z. Koszka, P. Puchalski, A. Wesoty,
- **27 czerwca** – wyjazd techniczny dla członków LOIIB na podnośnię statków Niederfinow.
- Tego samego dnia odbyło się X Sprawozdawcze Zebranie Ogólne Członków Lubuskiego Sejmiku Gospodarczego w WiMBP w Gorzowie Wlkp., podczas którego LOIIB reprezentował Sekretarz OR - Wojciech Janik

- **27-28 czerwca** – XIII Krajowy Zjazd Sprawozdawczo-Wyborczy Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa, w którym uczestniczyli nasi delegaci: E. Bosy, A. Cegielnik, P. Koczwarą, J. Krzyżanowski, E. Kucharczyk. Podczas Zjazdu wybrano Piotra Koczwarę na wiceprzewodniczącego Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej.
- **30 czerwca** – rozdanie uprawnień budowlanych dla 42 osób. Do egzaminu pisemnego podeszło 51 osób, zdały 44. Do egzaminu ustnego podeszło 59 osób, pozytywny wynik uzyskały 42 osoby.

Lipiec:

- **3-4 lipca** – Emilia Kucharczyk- Sekretarz OKK, była członkiem Komisji Konkursowej, która miała za zadanie wybrać Lubuskiego Mistra Budowy.
- **10 lipca** – zebranie Zespołu Redakcyjnego Biuletynu LOIIB, podczas którego ustalono tematy kolejnego wydania Biuletynu.

Sierpień:

- **25 sierpnia** – posiedzenie Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej LOIIB.
- **26 sierpnia** – posiedzenie Prezydium OR, na którym omówiono pozostałe regulaminy Komisji Problemowych oraz sprawy związane z przeniesieniem Placówki Terenowej w Zielonej Górze.



Harmonogram szkoleń na rok 2014 – II półrocze

<p>Gorzów Wlkp.</p> <p>Miejsce szkolenia: Wojewódzka i Miejska Biblioteka Publiczna, nowy budynek, wejście od ul. Kosynierów Gdyńskich, godz. 15.00</p> <ul style="list-style-type: none"> • 18.09. Zasilanie i instalacje elektryczne placu budowy. Wykładowca: mgr inż. Waldemar Olczak • 09.10. Przykłady istotnych i nieistotnych odstępstw od projektu budowlanego w świetle artykułu 36 A Prawa Budowlanego. Wykładowca: mgr inż. Piotr Koczwarą • 30.10. Odwodnienie kluczowym elementem budowy i eksploatacji dróg i ulic w aspekcie wymogów ochrony środowiska. Wykładowca: mgr inż. Maciej Janecki • 20.11. Obowiązki wszystkich uczestników procesu budowlanego związane z oddaniem obiektu do użytkowania. Wykładowca: mgr Robert Lacroix • 04.12. Samowola budowlana, sposoby legalizacji i obowiązujące w tym zakresie przepisy prawa budowlanego. Wykładowca: mgr inż. Jarosław Dokurno 	<p>Zielona Góra</p> <p>Miejsce szkolenia: Uniwersytet Zielonogórski, Wydział Inżynierii Łądowej i Środowiska, ul. Prof. Szafrana 1, Budynek A 8, sala 213, godz. 16.00 (Uwaga! zmiana godziny szkoleń)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 26.09. Zasilanie i instalacje elektryczne placu budowy. Wykładowca: mgr inż. Waldemar Olczak • 17.10. Przykłady istotnych i nieistotnych odstępstw od projektu budowlanego w świetle artykułu 36 A Prawa Budowlanego. Wykładowca: mgr inż. Piotr Koczwarą • 07.11. Odwodnienie kluczowym elementem budowy i eksploatacji dróg i ulic w aspekcie wymogów ochrony środowiska. Wykładowca: mgr inż. Maciej Janecki • 28.11. Obowiązki wszystkich uczestników procesu budowlanego związane z oddaniem obiektu do użytkowania. Wykładowca: mgr Robert Lacroix • 12.12. Samowola budowlana, sposoby legalizacji i obowiązujące w tym zakresie przepisy prawa budowlanego. Wykładowca: mgr inż. Jarosław Dokurno 	<p>Żary</p> <p>Miejsce szkolenia: Technikum Budowlane, ul. Górnośląska 2, godz. 15.00</p> <ul style="list-style-type: none"> • 02.10. Zasilanie i instalacje elektryczne placu budowy. Wykładowca: mgr inż. Waldemar Olczak • 23.10. Przykłady istotnych i nieistotnych odstępstw od projektu budowlanego w świetle artykułu 36 A Prawa Budowlanego. Wykładowca: mgr inż. Piotr Koczwarą • 13.11. Odwodnienie kluczowym elementem budowy i eksploatacji dróg i ulic w aspekcie wymogów ochrony środowiska. Wykładowca: mgr inż. Maciej Janecki • 04.12. Obowiązki wszystkich uczestników procesu budowlanego związane z oddaniem obiektu do użytkowania. Wykładowca: mgr Robert Lacroix • 18.12. Samowola budowlana, sposoby legalizacji i obowiązujące w tym zakresie przepisy prawa budowlanego. Wykładowca: mgr inż. Jarosław Dokurno
---	---	---

UWAGA!

Prosimy o podanie aktualnego adresu e-mail, ponieważ te znajdujące się w naszej bazie często są już nieaktualne.

Informujemy, że biuro Izby na życzenie wydaje certyfikaty o uczestnictwie w szkoleniach.

Prosimy również o przesyłanie propozycji szkoleń na I półrocze 2015 pod adres e-mail: lbs@lbs.piib.org.pl.

Wyjazd techniczny do Parku Mużakowskiego

Park Mużakowski to największy i jedyny w Polsce obiekt znajdujący się na liście Światowego Dziedzictwa UNESCO, reprezentujący założenie parkowe w stylu angielskim o powierzchni 728 ha. Na listę wpisany został 2 lipca 2004 r. podczas konferencji UNESCO w chińskim Suzhou.



Członkowie LOIIB zachwyceni pięknem przyrody, krajobrazu i różnorodnością biologiczną podczas spaceru po Parku Mużakowskim

Nieco wcześniej, 1 maja 2004 r. polska część parku o pow. 522 ha uznana została za pomnik historii na podstawie zarządzenia prezydenta RP. W naszym województwie jest jeszcze tylko jeden obiekt tej rangi, to poaugustiański zespół klasztorny w Żaganiu uznany za pomnik historii 11 marca 2011 r. W ten sposób oznacza się zabytki o najwyższej wartości, w obecnie obowiązującej ustawie o ochronie zabytków. Uprzednia ustawa dzieliła zabytki wg klas od III do I.

23 i 24 maja LOIIB w Gorzowie Wlkp. zorganizowała dwudniowy wyjazd do Łęknicy. Liczna, bo ponad 80-osobowa grupa członków Izby została powitana przez burmistrza Łęknicy Piotra Kuliniaka. Program naszej wizyty obejmował w pierwszym dniu wykład dra hab. inż. Wojciecha Eckerta o założeniach ogrodowych na przestrzeni wieków. Temat dotyczył rozległej dziedziny wiedzy o walorach estetycznych i przyrodniczych preferowanych w różnych kulturach.

Wykład wprowadzał w atmosferę i zachęcał do długiego spaceru po parku. Twórcą parku była barwna postać, książę Hermann von Pückler-Muskau (1785-1871) – podróżnik, pisarz i... awanturnik, który poznał w Anglii sztukę budowy ogro-

dów i wielkim nakładem zrealizował swoją wizję na Łużycach w posiadłości, którą otrzymał od ojca. Mimo bankructwa przedsięwzięcia, możemy dziś po obu stronach Nysy Łużyckiej oglądać piękne założenie parkowe z osiami widokowymi, barwnymi obrazami pejzażu zmieniającego się w czasie wędrówki. Wszystko zostało w ostatnich latach odtworzone z wielkim pietyzmem. Godne polecenia jest niedawno otwarte muzeum w odbudowanym Zamku (bilet 8 euro z wstępem na wieżę). Zajmuje ono większość zamku i nowoczesnie przedstawia epokę, historię budowy parku, profil psychologiczny głównych autorów zdarzeń. Równie atrakcyjna jest przejażdżka bryczką przez park zainscenizowany w komnatach zamku, dużo interaktywnych spotkań z osobami tamtych czasów. Po interesującym spacerze po parku odbyła się w Hotelu Mużakowskim uroczysta kolacja koleżeńska przy muzyce i długie inżynierskie rozmowy o kondycji naszego budownictwa.

Drugi dzień wycieczki zaczął się od objazdu obwodnicy Łęknicy. Przewodnikiem była koleżanka Halina Szamotulska, która ma duży wkład w realizację tego obiektu i przekazała dużo informacji na jego temat. Ciekawostką jest fakt, że część obiektu jest zrealizowana na terenie po szko-



Kolacja koleżeńska w Hotelu Mużakowskim (mużak to w języku serbołużyckim „mężczyzna”)

dach górniczych. Był to obszar podziemnej eksploatacji węgla brunatnego oraz glin. Często zdarzało się, że sonda badająca budowę geologiczną gruntu wpadła w czeluście i budownicy mieli do rozwiązania problem nośności podłoża gruntowego. Pozostałości po eksploatacji węgla brunatnego oraz itów ceramicznych, która trwała w latach 1920-1973 zobaczyliśmy w czasie spaceru po ładnie urządzonej i przygotowanej dla turystów „ścieżce geoturystycznej dawna kopalnia Babina”. Stanowi ona fragment morenowej struktury geologicznej nazywanej Łukiem Mużakowa.

Powierzchnia Łuku wynosi ok. 170 km kw. z czego w Polsce 75 km kw. Cenne walory geologiczne, przyrodnicze, krajobrazowe oraz związane z nimi dziedzictwo kulturowe stały się podstawą do utworzenia geoparku.

Podsumowując, za wyjazd techniczny do Parku Mużakowskiego należą się gorące podziękowania organizatorom – Delegaturze LOIIB w Żarach. Koledzy pokazali nam interesujący zakątek województwa lubuskiego. Liczymy na kolejne wyjazdy techniczne o takich walorach poznawczych.

mgr inż. Zenon Pilarczyk



Widok na Zamek z mostku przy stawie zamkowym (jezioro Lucie, imię żony księcia Pücklera)

27 czerwca – wyjazd techniczny członków LOIBB na podnośnię statków Niederfinow

foto. Roman Buszkiewicz

