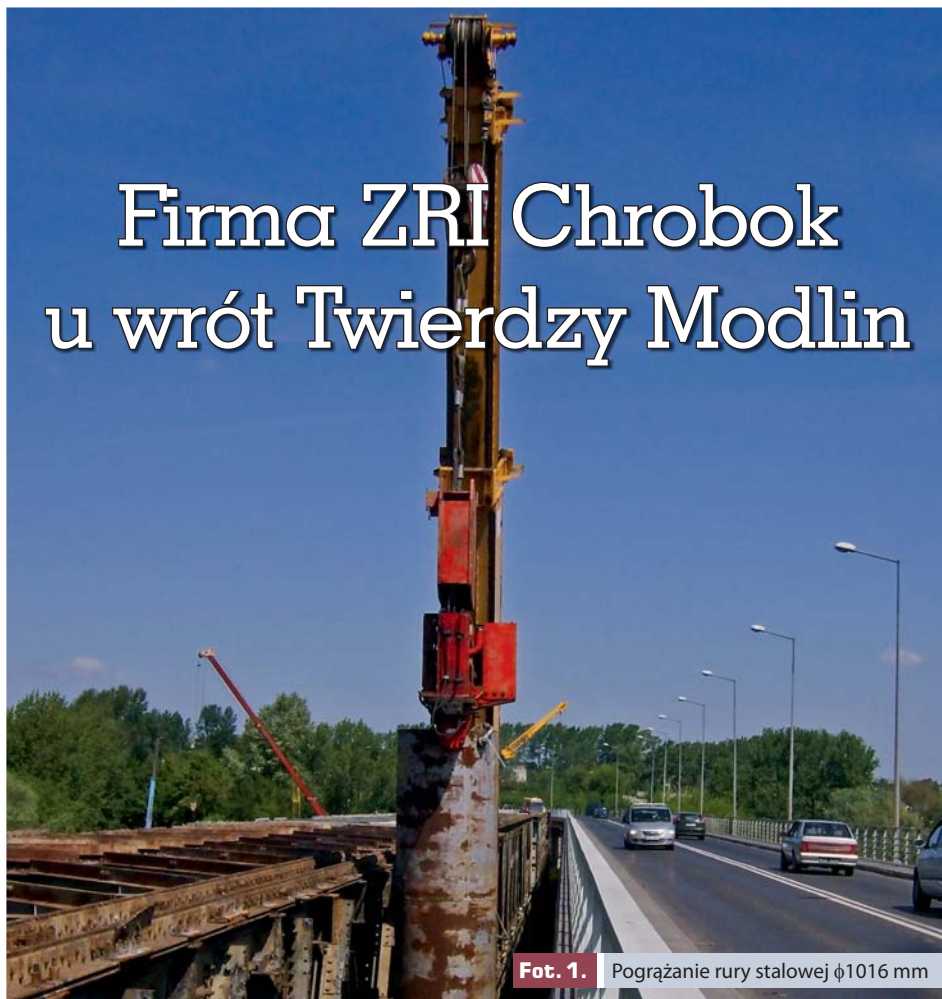
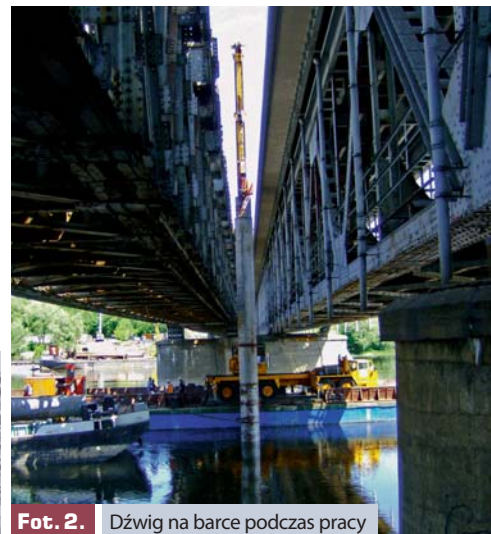


Firma ZRI Chrobok u wrót Twierdzy Modlin



Fot. 1. Pograżanie rury stalowej $\phi 1016$ mm



Fot. 2. Dźwig na barce podczas pracy

zdjęcia archiwalne mostu



Autor inż. Zbigniew Urbanek, Szymon Michalik - Zakład Robót Inżynieryjnych Henryk Chrobok i Hubert Chrobok sp.j.

Wykonanie podpór pośrednich, stanowiących dodatkowe podparcie ustroju mostowego przeprawy przez rzekę Narew w ramach modernizacji linii kolejowej E-65 Warszawa–Gdynia.

Przeprawa przez rzekę Narew u podnóża Twierdzy Modlin na przestrzeni lat stanowiła bardzo ważny element strategiczny działań o charakterze militarnym. Obecny jej obraz stanowią dwa niezależne, stalowe ustroje mostowe. Każdy z nich posiada trzy kratowe przęsła, nadające obiektowi całkowitą długość ponad 250 m. W ramach modernizacji linii kolejowej E-65 Warszawa–Gdynia jeden z nich został poddany wymianie.

Przyjęta technologia robót zakładała wykonanie podpór pośrednich stanowiących dodatkowe podparcie ustroju na etapie rozbiórki oraz montażu nowej konstrukcji. Jako fundament oraz główny element nośny wspomnianych podpór założono rury stalowe 1016/17,5 mm długości ponad 18 m.

Zakład Robót Inżynieryjnych Chrobok, posiadający wysoce wyspecjalizowaną kadrę oraz bazę sprzętową, przystąpił do robót

polegających na pograżeniu rur w nurcie rzeki w maju 2009 r. Pomimo wieloletniego doświadczenia w prowadzeniu tego typu robót zadanie to stanowiło duże wyzwanie na płaszczyźnie robót inżynieryjnych. Utrudnienie stanowił silny nurt rzeki oraz bliskie sąsiedztwo drugiego obiektu – przestrzeń robocza na poziomie nie większym niż 1,4 m (Fot. 2.) – warunkowała tym samym nadzwyczajną precyzję podczas prowadzenia robót.

Generalny wykonawca PUT „Interkor” sp. z o.o. dla realizacji zadania wynajął 4 barki, w tym dwie o wyporności 1000 t, wraz z obsługą holowników, będące do dyspozycji firmy Chrobok. Do wykonania robót został wyznaczony dźwig o optymalnych parametrach udźwigu, a zarazem nie dużych gabarytach – Krupp Ardel 80 GMT (uwzględnienie wyporności barki oraz skrajni pod obiektem). Dodatkową przeszkodą w trakcie wykonywania prac



Fot. 3. Wibromłot podczas pogrążania rur stalowych



Fot. 4. Widok na remontowany most

okazała się wspomniana historia przeprawy przez rzekę Narew i jej strategiczne znaczenie. Pograżanie rur według pierwotnej wersji projektowej, czyli na pierwszej podporze w przęśle skrajnym południowym, okazało się niemożliwe. Zalegająca w dnie rzeki stalowa konstrukcja wcześniejszego mostu, wysadzonego w czasie działań wojennych, wymusiła zmiany rozwiązania podpór pośrednich.

Pomimo wielu utrudnień oraz ekstremalnych warunków prowadzenia robót wszystkie prace zostały wykonane z należytą dokładnością, zgodnie z ustalonymi terminami. Firma Chrobok, wykonując specjalistyczne roboty inżynieryjne, spotyka zadania trudne, każde z nich stanowi nowe wyzwanie i każde realizowane jest z pasją, tak aby ich rezultat spełniał oczekiwania naszych klientów. ■