

WSPOMNIENIA

ŚP. MGR INŻ. ROMAN HÖFFNER (1951-2021)



29 marca 2021 roku po długiej i ciężkiej chorobie zmarł we Wrocławiu w wieku 70 lat mgr inż. Roman Höffner, znany i ceniony inżynier budownictwa mostowego. Inżynier o wyjątkowych zdolnościach technicznych, wspaniały konstruktor. Był dobrym lojalnym przyjacielem i kolegą, kochającym mężem i ojcem. Wykształcił wielu młodych inżynierów, którzy pod Jego opieką zdobywali wiedzę i doświadczenie niezbędne w trudnym zawodzie projektanta budownictwa mostowego.

Urodził się 6 grudnia 1951r. W 1970 roku ukończył renomowane Lotnicze Zakłady Naukowe we Wrocławiu. Studiował na Wydziale Budownictwa Lądowego Politechniki Wrocławskiej, uzyskując w 1977 roku dyplom magistra inżyniera w specjalności inżynieria lądowa. W roku 1998 odbył Studia Podyplomowe „Utrzymanie mostów” na Politechnice Wrocławskiej.

Po studiach, okresie 1978-1979 odbywał służbę wojskową w Szkole Oficerów Rezerwy przy Wyższej Szkole

Oficerskiej Inżynierii Wojskowej we Wrocławiu, zdobywając stopień podporucznika.

W 1978 roku rozpoczął pracę w Pracowni Mostowej Biura Projektów Kolejowych Wrocław na stanowisku asystenta projektanta. W latach 1981-1983 jako specjalista grupy robót pracował w jednostce wykonawczej PKP Oddziale Zmechanizowanych Robót Drogowych we Wrocławiu. Zdobywał tam doświadczenie wykonawcze potrzebne do uzyskania uprawnień projektowych. Kierował przebudową wielu kolejowych obiektów mostowych.

W latach 1983 do 1997 pracował jako straszny projektant w Pracowni Mostowej Biura Projektów Kolejowych we Wrocławiu. Był głównym projektantem branży mostowej przy elektryfikacji linii kolejowych Wrocław-Legnica-Miłkowie, Miłkowie-Węglińiec, Wielkie Piekary – Miłkowie. Był również głównym projektantem branży mostowej modernizowanej linii kolejowej E-59 Wrocław - Poznań /odcinek Wrocław - Żmigród - granica dłś.

DOKP/. Wykonał wiele ekspertyz nośności kolejowych obiektów sklepionych i projektów ich wzmocnienia.

Projektował również w branży trakcyjnej:

- » PT konstrukcji wsporczy sieci trakcyjnej na wielu liniach kolejowych /bramki, słupy kratowe z wysięgami, słupy trakcyjne na obiektach mostowych/,
- » PT konstrukcji wsporczy sieci trakcyjnej na elektryfikowanej linii kolejowej Wrocław - Międzyzlesie (bramki, słupy kratowe z wysięgami, słupy trakcyjne na obiektach mostowych i w 2-ch tunelach liniowych).

W 1990 roku pracował jako projektant w Düsseldorfie w firmie ENERGOPROJEKT Wrocław. Projektował konstrukcje stalowe dla elektrowni w Berlinie Zachodnim, w zakresie obliczeń statycznych, konstruowania, rysunków wykonawczych elementów.

W 1992 roku był współzałożycielem firmy BPK MOSTY S.C. Sławomir Biegański i S-ka, która od 2001 roku działała pod nazwą Biuro Projektowo – Konsultingowe BPK MOSTY s.c. Sławomir Biegański, Jerzy Broś, Roman Höffner. W firmach tych był współnikiem i wiceprezsem. Jako projektant mostowy wykonał wiele opracowań projektowych, w tym:

- » projekt estakady drogowej „Klecińska” w ciągu Obwodnicy Śródmiejskiej we Wrocławiu (fot. 1),
- » projekty wiaduktów drogowych w ciągu ul. Lotniczej we Wrocławiu (nad linią kol. Wrocław–Szczecin oraz nad torami tramwajowymi),
- » projekty obiektów mostowych na 7 km odcinku Siechnice – Łany drogi wojew. Wschodniej Obwodnicy Wrocławia Bielany – Łany– Długołęka (3 mosty, 2 estakady, łączna długość obiektów 1700 m) (fot. 2 i 3),
- » projekt przebudowy mostu Piastowskiego nad rz. Odrą w Opolu,
- » projekt przebudowy wiaduktu w ciągu ul. Ozimskiej nad torami stacji Opole Wschodnie (fot. 4),
- » projekty przebudowy mostów kolejowych i budowy przejść podziemnych dla pieszych pod torami w ramach modernizacji linii E59 Wrocław – Poznań (odcinek Żmigród – Korzeńsko, 5 mostów, 2 przejścia pod torami),
- » projekt modernizacji mostu kolejowego w km 21.364 linii Węglińiec – Zgorzelec,
- » projekty obiektów mostowych w ciągu Północnej Obwodnicy Śródmiejskiej we Wrocławiu,
- » projekt wiaduktu drogowego w ciągu ul. Strzegomskiej (fot. 5),
- » KPP budowy Śródmiejskiej Trasy Południowej z nowatorskim sposobem przebudowy wiaduktu kolejowego w obszarze stacji Wrocław Główny (fot. 6).
- » projekt modernizacji mostu w km 171,867 linii kolejowej nr 273, most dziesięcioprzęsłowy o całkowitej długości 424,40 m. Nowe przęsła stalowe, kratowe przeszło nad Odrą o rozpiętości 72,15 m i 10 przęseł

fot. 1



fot. 2



fot. 3



blachownicowych o rozpiętościach średnio po 35m. Projekt ten został wykonany w firmie PBW Inżynieria Wrocław.

» projekt przebudowy Mostu Pomorskiego we Wrocławiu. Obiekt sklepiony trzyprzęsłowy o rozpiętościach 18,20 + 20,20 + 18,20 m. Projekt ten został wykonany w firmie PBW Inżynieria Wrocław.

» ekspertyzy wybranych mostowych obiektów kolejowych dla przejazdów ponadnormatywnych wagonu specjalnego „NORCA-32”

» projekt technologiczny podniesienia przęseł zawieszonych mostu Pokoju we Wrocławiu (dla potrzeb naprawy przegubów gerberowskich konstrukcji obiektu),

» projekty demontażu konstrukcji mostowych z użyciem żurawia kolejowego EDK-1000,

» projekty demontażu konstrukcji galerii transportowej przenośnika cementu Cementowni Groszowice nad linią kol. nr136 (E30),

» projekty konstrukcji bramek semaforowych PKP: węzły kolejowe Wrocław, Opole, Brzeg, Łowicz, Warszawa Zachodnia, Wałbrzych,

W roku 2008 założył własną firmę projektową Biuro projektowe „MOSTY” Roman Höffner, w której był prezesem i projektantem. W tym okresie, do ostatniej chwili współpracował ze wszystkimi wiodącymi przedsiębiorstwami budownictwa kolejowego w zakresie projektów i realizacji konstrukcji wsporczych bramek sieci trakcyjnej i semaforowych. Stał się niekwestionowanym krajowym ekspertem w tej dziedzinie.

Z firmą BPK MOSTY S.C. S. Biegański, J. Broś współpracował głównie jako sprawdzający.

Był właścicielem patentów technicznych: konstrukcji wsporczej do transportu kolejowego dźwigara kratowego mostu o rozpiętości 45 m oraz podstawy do mocowania słupów bramek sieci trakcyjnej i semaforowych. Opracował projekt konstrukcji wsporczej do przewozu przęseł blachownicowych o przekrojonej skrajni transportowej.

Brał udział w konkursach mostowych uzyskując wiele nagród.

W konkursie ogłoszonym w 1999 roku przez Urząd Miejski w Wałbrzychu, Wydział Inwestycji i Zamówień Publicznych na projekt koncepcyjny Obwodnicy Wałbrzych – odcinek północny – węzeł ul. Łączyńskiego i odcinek północny – włączenie w ulicę Świdnicką reprezentują BPK MOSTY s.c. uzyskał II nagrodę (pierwszej nagrody nie przyznano).

W konkursie ogłoszonym w 2001 roku przez Zarząd Dróg i Komunikacji we Wrocławiu na projekt koncepcyjny trzech kładek dla pieszych w obrębie obszaru Ostrów Tumski-Wyspy-Ogród Botaniczny we Wrocławiu reprezentując BPK MOSTY s.c. uzyskał następujące nagrody:

I nagroda – Kładka Bielańska,

II wyróżnienie – Kładka Słodowa.

Był czynnym członkiem Związku Mostowców Rzeczypospolitej (fot. 7). Brał udział we wszystkich spotkaniach, szkoleniach, wycieczkach, splywach pontonowych i to z dużą radością (fot. 8).

Był naszym przyjacielem i takim pozostanie.

Wspominał wieloletni współpracownik i przyjaciel Sławomir Biegański



fot. 4



fot. 5



fot. 6



fot. 7



fot. 8

WSPOMNIENIE O ROMANIE HÖFFNERZE

Z głębokim żalem przyjąłem wiadomość o śmierci naszego zacnego Kolegi Romana. W momencie otrzymania wiadomości o odejściu, Romana Höffnera stanęły mi przed oczami Jego obrazy z dawnych lat w biurze przy kuhlmannie (dla młodych inżynierów - były to deski kreślarskie na których się kiedyś rysowało).

Roman jako inżynier zatrudnił się w pracowni mostowej Biura Projektów Kolejowych na Wiśniowej we Wrocławiu w pracowni kierowanej przez mojego ojca Jędrzeja. Jako jeszcze młody student mostów na Politechnice Wrocławskiej miałem wtedy okazję z Nim wielokrotnie rozmawiać i uczyć się od Niego. Po wyjeździe mojego ojca do Libii wielokrotnie odwiedzałem Biuro, gdzie zawsze zastawałem uśmiechniętego Romana, często głęboko zamyślonego nad projektami. Romek był wtedy już ważnym ogniwem tego zespołu specjalistów. Imponował mi wtedy - jako starszy kolega - swoją wiedzą na temat mostów. Trzeba wiedzieć, że ten Zespół projektowy w tych latach miał już ogromne osiągnięcia, gdyż zaprojektował wiele zrealizowanych obiektów w kraju, ale co ważne również na Dolnym Śląsku i w samym Wrocławiu. Był wśród nich m.in., co warto wiedzieć, pierwszy kablobetonowy wiadukt kolejowy, który jest do dzisiaj eksploatowany w ciągu obwodnicy kolejowej Wrocławia nad ulicą Powstańców Śląskich. Trudność tego projektu polegała na wyjątkowo małej wysokości konstrukcyjnej co wymusiło zastosowanie unikalnego zamocowania szyn bezpośrednio do konstrukcji. Mało kto, z młodych wiekiem mieszkańców Wrocławia, zdaje sobie sprawę, że dzisiaj eksploatowane nad naszymi głowami wiadukty kolejowe, umożliwiające bezkolizyjny ruch w aglomeracji wrocławskiej powstały na deskach kreślarskich w Zespole Specjalistów, w którym aktywnie uczestniczył również Roman Höffner. Było to tym bardziej trudne, gdyż dotyczyło to obiektów stosunkowo „starych”, wyeksploatowanych, większość z nich wykonanych ze stali zgrzew-



Roman Höffner reprezentujący Biuro Projektów Kolejowych, inż. Teresa Schabowska - Naczelnik Sekcji Mostów DDOKP Wrocław i Adam Wysokowski z Instytutu Badawczego Dróg i Mostów w Żmigrodzie w trakcie rozważań technicznych na temat możliwości wzmocnienia mostu kolejowego w Pilchowicach - czerwiec 1988

nej, a także uszkodzonych w trakcie działań wojennych.

Z Jego udziałem wdrożono wówczas do praktyki kolejowej nowoczesne na owe czasy, do dziś stosowane rozwiązania, żeby wymienić chociażby - konstrukcje blachownicowe z pochylonymi środnikami, które umożliwiały budowę obiektów o wyjątkowo małej wysokości konstrukcyjnej. Projektowanie tych rozwiązań konstrukcyjnych wymusiło konieczność stosowania w Biurze Kolejowym nowatorskiego na owe czasy, sprzętu komputerowego nazywanych wówczas „maszynami obliczeniowymi”. Mam przed oczami, jak wtedy Roman sprawdzał po swojemu „co te komputery wyliczyły”. Wynikało to z Jego dociekliwości i zawsze chciał być pewny swoich konstrukcji, które tworzył na desce kreślarskiej. Widać było, że projektował je, wczuwając się w ich „pracę” z jednoczesną pasją i miłością do nich. On po prostu „mosty czuł - mosty rozumiał” - i to można było odczuć przebywając z Nim - przy

okazji różnych rozmów i dysput technicznych.

Kto spotkał krótko Romana to mógł odnieść wrażenie, że był skrytym człowiekiem. Jednak po chwili ożywiało się i widać było ten ciepły błysk w Jego oczach przy rozmowach, nawet często na trudne tematy w tym - uwielbianych przez Niego konstrukcji mostowych.

Uważam, że może On stanowić wzór dla młodych inżynierów, swoją ogromną wiedzą, pasją, rozważą, dokładnością i spokojem z jakim podchodził do swoich ukochanych konstrukcji mostowych. Miał też dużo serca dla otaczających go przyjaciół i zwykłych ludzi.

Aż trudno sobie wyobrazić, że to już było... i że nie będzie możliwości spotkania się z Nim przynajmniej na tym świecie.

Pozostanie na zawsze w naszej pamięci!

Kol. Adam Wysokowski

Na początku tego roku pożegnaliśmy jednego ze swoich czołowych projektantów mostowych - magistra inżyniera Romana Hoffnera. Nie tylko znakomitego konstruktora, ale również naszego mentora. Od kilku lat to właśnie on wskazywał kierunek projektowania, sprawdzał opracowania, rozwiązywał problemy techniczne. Na spotkaniach zawsze był „na czas” i siedział z nami tyle, ile wymagała sytuacja, niezależnie czy to była dziesięciminutowa konsultacja, czy kilkugodzinne spotkanie.

Pan Höffner odegrał szczególną rolę w moim procesie kształtowania drogi inżynierskiej. Spotkałam się z nim po raz pierwszy w mojej poprzedniej pracy, do której przysłałam jeszcze jako studentka przed obroną pierwszego stopnia studiów. Wrzucona w duży, szybki temat mostu stalowego na kolei dla Wykonawcy „dostałam” Pana Inżyniera jako pomoc w zakresie projektowania. Przychodził i siedział ze mną przy biurku, po kolei tłumaczył mi, jak powinny wyglądać strefy węzłowi łuku, jak je uźebrać, jak dzielić

dźwigar na elementy wysyłkowe, jak powinny wyglądać spoiny i wyjaśniał „dlaczego tak a nie inaczej” przy każdym kolejnym elemencie. To było jak prywatne lekcje z mostów! Maksimum wiedzy i zrozumiałości dla mnie, studentki. Nigdy nie dawał mi odczuć, że jestem mniej wartościowym pracownikiem, mimo, że nie mam doświadczenia ani dużej wiedzy. I tak było później przy każdym kolejnym wspólnym zadaniu. Co to była za wspaniała wiadomość, że Inżynier Höffner będzie współpracował z nami w PBW INŻYNIERIA! Właściwie od zawsze był z nami, od samego początku. Przy wszystkich tematach mostowych, na każdej znaczącej naradzie. Zawsze gotowy do udzielenia pomocy, do konsultacji, sprawdzenia naszej pracy, wspólnego konstruowania i rozwiązywania problemów. Nie pozostawiał pytań bez odpowiedzi. Często wyciągał rozwiązania z przepastnych obszarów swojej pamięci, nawet, gdy już wszystkim kończyły się pomysły. W projektowaniu korzystał ze swojego długiego doświadczenia, ale też był otwarty na nowe rozwiązania.

Poprawiał nas i strofował, kiedy było trzeba. Cieszył się wspólnie z nami, kiedy z sukcesem kończyliśmy kolejny projekt.

Pił czarną kawę, jedną za drugą. I dużo się uśmiechał. I żartował. Nigdy nie narzekał. Dużo opowiadał - a słuchało się go zawsze z zapartym tchem.

Jego obecność była elementem naszej codzienności w biurze i wciąż mocno odczuwamy jego brak. To tak, jakby zaraz miał otworzyć drzwi i z uśmiechem się przywitać. Jego cień wciąż krąży pośród naszych opracowań, wśród pokoiów biura i w pamięci ludzi. Pan Roman Höffner był niezastąpionym, doświadczonym projektantem, wspaniałym, uprzejmym, błyskotliwym człowiekiem. Jesteśmy zaszczytzeni, że mogliśmy mieć go w swoim zespole i dzielić z nim trudy inżynierskiej pracy. Już zawsze pozostanie Pan w naszej pamięci, Inżynierze!

**Marcelina Thai Van
wraz z całym zespołem
PBW INŻYNIERIA Sp. z o.o.**