

ŚP. MGR INŻ. ZYGMUNT BURSKI 1939–2018



Zygmunt Burski urodził się 22 stycznia 1939 roku w Kluwińcach w woj. tarnopolskim w rodzinie inteligentnej. Po przyjeździe na „Ziemie Odzyskane” osiedlił się wraz z rodzicami w Tyńcu Małym k. Wrocławia, gdzie w 1945 roku rozpoczął naukę w miejscowej szkole podstawowej. Szkołę podstawową ukończył w 1952 roku w Kobierzycach k. Wrocławia. Następnie rozpoczął naukę w Państwowym Technikum Geodezyjnym we Wrocławiu, które po złożeniu egzaminu maturalnego ukończył w 1956 roku. W 1957 roku rozpoczął studia na Wydziale Budownictwa Lądowego Politechniki Wrocławskiej na specjalności Drogi i Lotniska, a następnie na specjalności Mosty i Budownictwo Podziemne. Pracę dyplomową wykonał w Katedrze Budowy Mostów pod kierunkiem prof. dr hab. inż. Jana Kmity na temat „Most drogowy z betonu sprężonego przez rzekę San w Sanoku”, ocenioną jako bardzo dobrą. Egzamin magisterski z wynikiem bardzo dobrym złożył w dniu 3 stycznia 1964 roku.

W marcu 1964 roku rozpoczął pracę zawodową we Wrocławskich Zakładach Betoniarskich i Żelbetowych „WROBET”, gdzie zajmował się produkcją elementów prefabrykowanych z zakresu budownictwa komunalnego i mostowego, budową pięćdziesięciometrowe-

go toru naciągowego do produkcji płyt z betonu sprężonego o rozpiętości 16,00 m (zbrojonych splotami), opracowaniem technologii produkcji płyt z betonu sprężonego i ich produkcją. We Wrocławskich Zakładach Żelbetowych i Betoniarskich we Wrocławiu pracował do końca lutego 1965 roku, tzn. do uruchomienia produkcji elementów z betonu sprężonego na skalę przemysłową.

W marcu 1965 roku rozpoczął pracę w Wielobranżowej Pracowni Projektowej Budownictwa Rolniczego przy Zjednoczeniu Budownictwa Rolniczego we Wrocławiu, na stanowisku starszego asystenta projektanta, gdzie samodzielnie opracował projekty techniczne dwudziestu obiektów z zakresu budownictwa komunalnego i mostowego. Na wniosek Zarządu Przedsiębiorstwa został, z dniem 1 października 1965 roku, skierowany na roczne Studium Podyplomowe z zakresu Betonu Sprężonego i Prefabrykacji na Wydziale Inżynierii Budowlanej Politechniki Warszawskiej, które po złożeniu egzaminu końcowego ukończył z wyróżnieniem w czerwcu 1966 roku. Na stanowisku starszego asystenta pracował do końca października 1966 roku, a następnie od 1 listopada 1966 roku został służbowo przeniesiony do Zarządu Przedsiębiorstwa

na stanowisko głównego technologa ds. produkcji elementów z zakresu budownictwa mostowego, na którym pracował do końca stycznia 1967 roku.

W międzyczasie w okresie od 1 listopada 1965 roku do 5 lutego 1966 roku pracował w Biurze Projektów Kolejowych we Wrocławiu na stanowisku starszego projektanta w Pracowni Mostów, gdzie opracował projekt przebudowy wiaduktu kolejowego położonego w km 3,531 linii PKP Wrocław - Poznań nad ul. Robotniczą we Wrocławiu.

Od 1 lutego 1967 roku rozpoczął pracę na Politechnice Wrocławskiej w Katedrze Budowy Mostów, na stanowisku starszego asystenta, a po reorganizacji Uczelni w Zakładzie Mostów Betonowych Instytutu Inżynierii Lądowej początkowo na stanowisku wykładowcy, a następnie na stanowisku starszego wykładowcy. W okresie pracy na Uczelni wykonał, w Zakładach Doświadczalnych Instytutu Inżynierii Lądowej, dwadzieścia dziewięć opracowań z zakresu mostownictwa w tym prace projektowe, ekspertyzy i nagrodzone cztery prace konkursowe przekroczeń mostowych w konkursach organizowanych przez Zarząd Główny SIITK w Warszawie. Za szczególne osiągnięcia w pracach związanych ze współpracą z przemysłem uzyskał pięć „Nagród Rektora Politechniki Wrocławskiej” w latach 1968 - 1973.

Niezależnie od pracy zawodowej w Zakładach Doświadczalnych Instytutu, prowadził działalność dydaktyczną ze studentami IV i V roku na studiach dziennych i wieczorowych. Był promotorem szesnastu prac magisterskich, z tego sześć za wysoki poziom naukowy i techniczny uzyskały „Nagrody Rektora Politechniki Wrocławskiej”.

W Instytucie Inżynierii Lądowej Politechniki Wrocławskiej pracował do września 1973 roku, a od października 1973 rozpoczął pracę w Biurze Studiów i Projektów Komunikacji i Inżynierii Miejskiej we Wrocławiu na stanowisku starszego projektanta. W tym okresie opracował szereg projektów obiektów inżynierskich wchodzących w skład modernizowanego układu komunikacyjnego m. Wrocławia. Do ciekawszych opracowań projektowych tego okresu można zaliczyć:

- » PT przejścia podziemnego dla pieszych w ciągu ul. Świdnickiej (pod Trasą W-Z) we Wrocławiu;
- » PT przejścia podziemnego dla pieszych pod drogą



Most Drogowy nad rzeką Biała Łądecka w Łądku Zdroju.

krajową nr 8 w rejonie stacji PKP Wrocław Psie Pole we Wrocławiu;

- » ZTE i PT przebudowy i modernizacji mostu drogowego na rzece Widawie położonego w ciągu drogi krajowej nr 8 we Wrocławiu;
- » ZTE na przebudowę bezkolizyjnych skrzyżowań ulicy Brucknera z ulicą Krzywoustego i ulicy Kowalskiej z ulicą Krzywoustego we Wrocławiu;

W lipcu 1975 roku rozpoczął pracę w Pracowni Projektowej Dróg i Mostów Przedsiębiorstwa Robót Eksploatacyjnych Budownictwa Komunikacyjnego „DROMEX” w Trutnowie CSRS na stanowisku kierownika zespołu mostowego. Do szczególnie ciekawszych opracowań projektowych z tego okresu można zaliczyć:

- » PT obiektów mostowych zlokalizowanych w ciągu drogi Trutnov - Svoboda;
- » PT obiektów mostowych zlokalizowanych w ciągu drogi Radelski Młyn - Radlo;
- » ZTE wielopoziomowego węzła komunikacyjnego Ohrazenice;
- » PT obiektów mostowych i murów oporowych zlokalizowanych w ciągu drogi Svoboda - Marsow.

W grudniu 1979 roku po zakończonym kontrakcie w CSRS ponownie rozpoczął pracę w Biurze Studiów i Projektów Komunikacji i Inżynierii Miejskiej we Wrocławiu na stanowisku kierownika zespołu mostowego. Za ciekawe opracowania projektowe z tego okresu można uznać:

- » ZTE i PT mostu drogowego im. Dmowskiego we Wrocławiu;
- » ZTE i PT mostu tramwajowego im. Dmowskiego we Wrocławiu.

W grudniu 1983 roku rozpoczął pracę w Pracowni Projektowej Przedsiębiorstwa Budownictwa Drogowego i Mostowego we Wrocławiu na stanowisku kierownika pracowni projektowej. Do szczególnie ciekawych prac projektowych tego okresu można zaliczyć:

- » PT przebudowy mostu drogowego przez rzekę Jizerę w Małej Skale, położonego w ciągu drogi nr 28216 w rejonie Jablonca n/N w CSRS. Obiekt E - 2;
- » PT przebudowy mostu drogowego przez rzekę Jizerę w Lisnem, położonego w ciągu drogi nr 28215 w rejonie Jablonca n/N w CSRS. Obiekt E - 3;
- » PT modernizacji wiaduktów położonych w ciągu autostrady Wrocław - Opole;
- » PT organizacji montażu konstrukcji przęseł estakady drogowej położonej w ciągu obwodnicy Kłodzka;
- » ZTE i PT estakady drogowej nad torami PKP położonej w ciągu Alei Konstytucji 3 Maja w Jeleniej Górze.



Most kolejowy nad rzeką Sołą w Milówce w ciągu linii PKP Katowice - Zwardoń na odcinku Bielsko-Biała - Zwardoń w km 93,283.

W marcu 1990 roku rozpoczął samodzielną działalność gospodarczą w Zakładzie Budowy Inżynierskich. Do szczególnie ciekawych prac projektowych opracowanych w ZBI zaliczyć można:

- » PT remontu tunelu peronowego na stacji PKP w Oleśnicy (jedno z pierwszych zastosowań elastomerów poliuretanowych);
- » PT remontu estakady drogowej położonej nad torami PKP w ciągu drogi krajowej nr 8 w rejonie PZL HYDRAL we Wrocławiu;
- » PB i PW remontu i modernizacji obiektów inżynierskich położonych w ciągu linii PKP Katowice - Zwardoń na odcinku Bielsko-Biała - Zwardoń w km 55,623 - 113,785 (łącznie 30 obiektów inżynierskich);
- » PB i PW przebudowy mostu kolejowego na rzece Sole w Milówce położonego w ciągu linii PKP Katowice - Zwardoń na odcinku Bielsko-Biała - Zwardoń w km 93,283;
- » PB i PW remontu (ze wzmocnieniem do poziomu obciążeń klasy B) mostu drogowego na rzece Biała Łądecka, położonego w ciągu drogi wojewódzkiej nr 391 w km 19+195 w Łądku Zdroju;
- » PB i PW remontu (wraz ze wzmocnieniem do poziomu obciążeń klasy B) Mostu Szczytnickiego we Wrocławiu;
- » PB i PW wiaduktu drogowego położonego w ciągu ul. Karkonoskiej we Wrocławiu (z zachowaniem ciągłości ruchu, bez mostu objazdowego);
- » PB mostu drogowego na rzece Ślęzie, położonego w ciągu ul. Raclawickiej we Wrocławiu;
- » PB i PW likwidacji osuwisk, w ramach przebudowy linii kolejowej E30 na odcinku Opole - Wrocław, na stacji PKP w Łosiowie, o łącznej długości około 170,00 m;
- » PB i PW remontu (ze wzmocnieniem do poziomu obciążeń klasy B) Estakad Warszawskich, długości około 430,00 m, położonych w ciągu ul. Fordońskiej w Bydgoszczy;
- » PB i PW przebudowy mostu drogowego w km 76+132 drogi krajowej nr 8 koło położonego miejscowości Niemcza n/potokiem Piekielnik;
- » PB i PW przebudowy mostu drogowego w km 418+540 drogi krajowej nr 5 koło m. Domanów n/rzece Nysa Szalona;
- » PB i PW przebudowy obiektów inżynierskich (5 obiektów) oraz likwidacja osuwisk nasypów kolejowych (wysokości 10,00 - 25,00 m), łącznej długości 597,00 m, w ramach przebudowy linii kolejowej nr 276 Wrocław - Międzyzlesie - Granica Państwa.
- » Obliczenia statyczno-wytrzymałościowe przęsła łukowego wiaduktu kolejowego w km 1 + 940 linii kolejowej E59 Wrocław - Poznań nad ul. Grabiszyską we Wrocławiu.

Zygmunt Burski zmarł 14 kwietnia 2018 roku. Pożegnaliśmy go 21 kwietnia 2018 roku na cmentarzu w Tyńcu Małym pod Wrocławiem.



Most drogowy i most tramwajowy im. Dmowskiego na Odrze Południowej we Wrocławiu.



Most Szczytnicki na Starej Odrze we Wrocławiu.