

Czy za worek mąki można było wybudować drogę? – z kart historii drogownictwa!

Kategoria: Komunikacja i Transport

Opublikowano: piątek, 09, sierpień 2024 22:07

Katarzyna Sekuła

Odśłony: 699

Jak dawniej budowano drogi? Jakich narzędzi i maszyn używano? Czy za worek mąki można było wybudować drogę? Jakie inne ciekawostki skrywa historia budowy dróg? Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) rozpoczyna cykl podróży po kartach historii drogownictwa. Pierwszy rozdział poświęcony jest urządzeniu, bez którego nie sposób sobie wyobrazić budowy nowej drogi - walcowi drogowemu.

Walec drogowy jest najbardziej charakterystycznym narzędziem pracy drogowca. Jego wielkość, napęd i zastosowanie ewoluowały przez lata, a przestarzałe konstrukcje z początku XX wieku, ciężkie kilkunastotonowe bryły żeliwa, można dziś zobaczyć głównie w skansenach i na wystawach. Pierwsze wzmianki o walcach drogowych pochodzą ze starożytności. Były to niewielkie wałki wykonane z pni drzew twardych, ciągnięte przez konie. W czasach nowożytnych pojawiły się angielskie patenty Johna Shotbolte z 1619 roku, jednak praktyczne zastosowanie walców konnych nastąpiło dopiero 150 lat później. Kluczowe znaczenie miało opracowanie metody budowy dróg bitych przez francuskiego inżyniera Pierre'a Tresageuta, rozwijane przez Thomasa Telforda i Johna McAdama.

W 1787 roku Louis Cessart zbudował konny żeliwny walec drogowy o masie 3,5 tony. Jego konstrukcja przetrwała do lat 30. XIX wieku, kiedy to nastąpiły rewolucyjne zmiany techniczne. Rozwój gospodarczy i potrzeba dobrych dróg przyczyniły się do udoskonalania walców drogowych. Antoine Polonceau wprowadził w 1830 roku wał ciągnięty przez konie, a konstrukcje te udoskonalano przez ponad 100 lat.

Pierwsze walce parowe pojawiły się w 1859 roku we Francji, a firma Gellerat et Cie w Paryżu rozpoczęła ich produkcję w 1864 roku. W Anglii firma Aveling & Porter podjęła produkcję walców parowych w 1867 roku, stając się liderem w tej dziedzinie. Konstrukcje walców parowych miały różne średnice wałów i były udoskonalane pod kątem stabilności i zwrotności. W Polsce walce parowe produkowały m.in. firmy H. Cegielski - Poznań oraz Pierwsza Fabryka Lokomotyw w Chrzanowie.

Pojawienie się walców spalinowych na początku XX wieku było odpowiedzią na potrzeby rozwijającej się infrastruktury. Silniki spalinowe były bardziej efektywne i tańsze w eksploatacji niż walce parowe. Walce spalinowe były napędzane silnikami wybuchowymi, a następnie silnikami diesla. Historia walców drogowych to także historia postępu technicznego i gospodarczego. Zabytkowe walce i maszyny są dziś dokumentami kultury narodowej, świadczącymi o tradycjach myśli technicznej. W Polsce, w latach 70. i 80. XX wieku, gromadzono i katalogowano zabytki techniki drogowej, tworząc skanseny i izby tradycji.

Współczesne walce drogowe są owocem wieloletnich doświadczeń i udoskonaień, a ich historia jest fascynującą podróżą przez dzieje drogownictwa. Skanseny techniki drogowej, zachowane do dziś, stanowią bezcenny skarb techniczny, dokumentujący rozwój budowy dróg na przestrzeni wieków.

Więcej na stronie: www.gov.pl

Źródło: GDDKiA