

Trylinka

Zabytek techniki drogowej

Postępujące w coraz szybszym tempie (nie licząc autostrad) zmiany w infrastrukturze drogowej naszego kraju powodują, że stopniowo znika z powierzchni naszych dróg, placów i podwórek niezwykle popularna w okresie międzywojennym, a także powojennym – trylinka. Ustępuje ona miejsca nawierzchniom z różnobarwnych i różnokształtnych betonowych kostek brukowych. Osoby niezwiązane z drogownictwem zazwyczaj nie wiedzą, co to takiego ta trylinka, a jeżeli już ta nazwa jest im nieobca, to mało kto wie, że pochodzi od nazwiska jej wynalazcy. Inni sądzą, że jest na odwrót i nazwisko jej twórcy pochodzi od tego wyrobu.

Wynalazcą trylinki był inżynier komunikacji Władysław Tryliński (1878–1956), zaliczany na forach internetowych do wąskiego grona genialnych wynalazców polskiego pochodzenia. Innym patentowym wynalazkiem jego autorstwa są – będące w powszechnym użyciu – żelbetonowe podkłady kolejowe. Inż. Władysław Tryliński jest również współtwórcą konstrukcji – razem z profesorem Stefanem Bryłą (1886-1943) – pierwszego w Europie, a według niektórych źródeł pierwszego na świecie, spawanego mostu. Został on wzniesiony w Marzęcinie na rzece Studwi niedaleko Łowicza w latach 1928-1929. Ten zachowany do dzisiaj most był eksploatowany do 1977 roku, a obecnie jest pomnikiem techniki.



**Wynalazca trylinki, inżynier komunikacji
Władysław Tryliński (1878–1956)**

Inż. Władysław Tryliński piastował różne funkcje; był między innymi dyrektorem robót publicznych, wojewodą warszawskim, a także wybrano go na asesora Trzeciego Polskiego Kongresu Drogowego w roku 1934, którego prezesem był były premier i minister robót publicznych Jędrzej Moraczewski.

Trylinka to nazwa uniwersalnego materiału brukarskiego. Jest to sześcioboczna, betonowa kostka brukowa zazwyczaj o boku długości 20, wysokości 15 centymetrów i wadze 35 do 37 kilogramów, czasem zbrojona drutem żelaznym. Władysław Tryliński przewidział również w patencie możliwość produkowania trylinki o mniejszych gabarytach – o boku 15 cm i wadze 15 kg, ale autor artykułu nigdzie nie odnalazł nawierzchni z tego typu drobnogabarytowej kostki. Do wyrobu trylinki stosowano tłuźceń kamienny średnicy 6 do 12 centymetrów, który miał być w czasie produkcji tak układany, aby znajdował się na jej górnej powierzchni. Niestety, większość kostek z zachowanych trylinkowych nawierzchni nie spełnia tego patentowego wymogu. Być może były już produkowane po wygaśnięciu praw autorskich właściciela patentu.

Szczegółowy opis wykonywania trylinki, jej parametry i własności stosowanych do jej produkcji materiałów przedstawia reprodukcja oryginalnego patentu nt.: „Jezdnia drogowa i chodniki z płyt betonowych sześciokątnych”, uzyskanego przez inż. Władysława Trylińskiego w roku 1933. Warto zwrócić uwagę na samą procedurę uzyskania patentu na tak bardzo prosty wyrób, jakim jest trylinka. Wniosek patentowy został zgłoszony 14 grudnia 1932 roku, zaakceptowany 24 kwietnia 1933 roku, a wydrukowany, jako Opis Patentowy Urzędu Patentowego Rzeczypospolitej Polskiej Nr 18323, dopiero 15 września 1933 roku.



Oryginalny Opis Patentowy inż. Władysława Trylińskiego na wykonanie trylinki

FOT. ARCHIWUM RODZINNE (4)



Pojedyncza trylinka z zastosowaniem czarnego bazaltu z Wołynia - Władysławowo



Fragment nawierzchni Nowego Kleparza w Krakowie z trylinki wykonanej na bazie porfiru z okolic Krzeszowic



Prawie współczesna trylinka wykonana na bazie żwiru rzeczno - Żęgiełstów

O popularności tego typu nawierzchni świadczy fakt, że w okresie od 1933 do 1938 roku wyprodukowano około 10 milionów sztuk trylinki, którymi można by pokryć milion metrów kwadratowych powierzchni, co w przybliżeniu odpowiada 25-krotnej powierzchni krakowskiego Rynku Głównego.

W różnych częściach Polski, głównie w jej przedwojennych granicach, tam gdzie produkowano trylinkę zgodnie z wymogami patentu, możemy zaobserwować indywidualne różnice w stosowanym do jej wyrobu kamiennym tłuczniu, wynikające z dostępności lokalnego surowca skalnego. Dla przykładu na Pomorzu jest to różnobarwny żwir pochodzenia lodowcowego, na Wołyniu fragmenty czarnego bazaltu z rejonu Janowej Doliny i Berestowca,

a w rejonie Krakowa – tłuczeń fioletowego porfiru z okolic Krzeszowic. Coraz trudniej odszukać taką zabytkową nawierzchnię, a jeszcze trudniej wykonaną z trylinki o tym samym rodzaju tłucznia. Przykładem takiej nawierzchni, wykonanej z trylinki z użyciem płaskich fragmentów porfiru z okolic Krzeszowic, może być w Krakowie stara, niezmodyfikowana część nawierzchni placu targowego Nowy Kleparz u wylotu ul. Długiej. Nawierzchnia z trylinki wykonanej z kruszywa bazaltowego znajdowała się do niedawna, razem z innymi zabytkowymi typami nawierzchni, na Politechnice Warszawskiej. Powstała ona w latach 30. XX wieku dla celów dydaktycznych. Aktualnie została usunięta w ramach trwającej budowy nowego budynku Wydziału Matematyki i Nauk Informatycznych. Miejmy nadzieję, że zostanie przywrócona w nieuszkodzonym stanie.

Największe zalety trylinki to:

- łatwość produkcji z różnorodnego, lokalnie dostępnego surowca skalnego;
- prosty sposób układania i trwałość wykonanych nawierzchni;
- zupełny brak długich, prostych spoin w trylinkowych nawierzchniach, co w istotny sposób wpływa na trwałość samych kostek, jak i całej nawierzchni;
- łatwość naprawy, a w razie konieczności rozebrania takiej nawierzchni.

W różnych okresach, głównie w czasie ochrony patentowej, podejmowano próby produkcji podobnej betonowej kostki, ale o zarysach kwadratu lub prostokąta. Niestety, taka nawierzchnia posiadała długie proste spoiny, wzdłuż których dochodziło do pionowego przemieszczenia elementów na skutek nierównomiernego obciążenia, co nie miało miejsca w nawierzchniach z trylinki. Ten typ nawierzchni zachował się jeszcze rzadziej, głównie na podjazdach do kamienic i chodnikach. Na terenie Krakowa jednym z miejsc, gdzie jeszcze możemy obserwować taki prostopadłościenny bruk, wykonany na bazie fragmentów porfiru z okolic Krakowa, to podjazd do budynku Collegium Śniadeckiego przy ul. Kopernika 27.

Autor żywi nadzieję, że zwróci tym krótkim artykułem uwagę na historyczne i estetyczne walory trylinki, szczególnie tej wykonanej z ciekawych surowców skalnych zgodnie z patentem inż. Władysława Trylińskiego i uchroni chociaż niewielkie jej fragmenty przed zniszczeniem.

Można też pomyśleć o reanimacji tej interesującej pod wieloma względami nawierzchni, wykorzystując różne kruszywa o ciekawej kolorystyce, dobrej odporności na ścieranie i odpowiedniej wytrzymałości na ściskanie. Ta współczesna trylinka może być również alternatywą dla czysto betonowego bruku wchodzącego lawinowo i zachłannie na nasze nawierzchnie. ●

Jacek Rajchel

Katedra Geologii Ogólnej, Ochrony Środowiska i Geoturystyki; Wydział Geologii, Geofizyki i Ochrony Środowiska; Akademia Górniczo-Hutnicza im. St. Staszica. E-mail: jrajchel@geol.agh.edu.pl