

Orłowski, Bolesław

Śp. doc. dr inż. Bolesław Chwaściński
(1909-1992)

Kwartalnik Historii Nauki i Techniki 38/3, 129-138

1993

Artykuł umieszczony jest w kolekcji cyfrowej Bazhum, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych tworzonej przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego.

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie ze środków specjalnych MNiSW dzięki Wydziałowi Historycznemu Uniwersytetu Warszawskiego.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.



Bolesław Orłowski
(Warszawa)

Śp. Doc.dr inż. Bolesław Chwaściński (1909-1992)

27 grudnia 1992 r. zmarł Bolesław Chwaściński, najwybitniejszy badacz dziejów inżynierii polskiej, autor cennych publikacji, w latach 1976-1981 członek Rady Naukowej Instytutu Historii Nauki, Oświaty i Techniki PAN.

Biografia Zmarłego była równie urozmaicona i ciekawa, jak czasy, w których przyszło Mu żyć. Miał kilka pasji — a jedną z nich, najpóźniejszą, była historia techniki. Działał na rozmaitych polach, odnosząc sukcesy pomimo przeciwności jakie piętrzyła epoka. We wszystkich tych dziedzinach pozostawił trwałe, znaczące ślady. Zgodnie z dewizą, najlepiej znaną dzięki piosence Wojciecha Młynarskiego, przez całe życie starał się „robić swoje”, często na przekór rzeczywistości, czy poglądom środowiska. Dokonał wiele, z pożytkiem dla całego szeregu ważnych spraw. Mimo osiągnięć, których starczyłoby z powodzeniem na kilka nietuzinkowych biografii, przez całe życie pozostawał człowiekiem nad wyraz skromnym. Cechowała Go odpowiedzialność, kompetencja, życzliwy stosunek do ludzi i nienaganne „przedwojenne” maniere.

Urodził się 6 września 1909 r. w Warszawie. Jego ojciec, Edmund (1863-1940) należał do jakże licznych w tym czasie polskich inżynierów budujących koleje na bezmiernych obszarach imperium rosyjskiego. W latach 1915-18 kierował budową odcinka linii kolejowej Kazań - Jekatierynoburg na Uralu. Okres ten spędził Bolesław Chwaściński z rodzicami w miejscowości Bisertski Zawod, leżącej na szlaku, którym niewiele w końcu dawniej pędzono na Sybir skutych łańcuchami zesłańców. Niedaleko od niej, jakieś 40 km na wschód, stał słup graniczny Europy i Azji, przy wiosce o znamiennej nazwie: Grobowo.

Jesienią 1918 r. powrócili Chwaścińscy do kraju. W sierpniu 1920 r. niespełna jedenastoletni Bolesław był gościem w szpitalu polowym zaimprovizowanym w sali warszawskiego kina Collosseum na Nowy Świecie.

W 1927 r. ukończył warszawskie gimnazjum Ludwika Lorenza, a w latach 1928-35 studia na wydziale inżynierii lądowej Politechniki Warszawskiej, uzyskując dyplom inżyniera dróg i mostów.

W czasach studenckich zajął się poważnie jedną ze Swych wielkich pasji — wspinaczką wysokogórską. W 1929 r. został członkiem Polskiego Towarzystwa Tatrzańskiego oraz jednym ze współzałożycieli i długoletnim członkiem zarządu Koła Wysokogórskiego przy jego oddziale warszawskim. Chodził w wysokie Tatry, uczestnicząc w pionierskich wejściach, m.in. na Rumanowy Szczyt i na Mały Kieżmarski Szczyt; w 1930 r. wszedł samotnie południową ścianą na Zamarłą Turnię. Brał udział w wyprawach polskich taterników w Alpy (1932), Atlas Marokański (1934) i na Kaukaz (1935). Jedną z osób, z którymi dokonał zimowego wejścia na Śnieżny Szczyt w 1934 r., była Hanna Napieralska, wówczas studentka warszawskiej Szkoły Głównej Handlowej, z którą ożenił się w 1935 r.

Po studiach odbył roczną służbę wojskową. Rozpoczął ją w Szkole Podchorążych Saperów Rezerwy w Modlinie, a następnie przeniósł się do Szkoły Podchorążych Lotnictwa Rezerwy w Dęblinie, którą ukończył w 1936 r.

Pracę zawodową — a uprawianie zawodu inżyniera było wielką, przez długi czas główną pasją Chwaścińskiego — rozpoczął w biurze konstrukcyjnym departamentu dróg kołowych Ministerstwa Komunikacji, uczestnicząc w projektowaniu stalowego mostu przez Wisłę w Płocku. Od czerwca 1937 r. pracował w przedsiębiorstwie Towarzystwo Robót Kolejowych i Budowlanych „Tor” Sp.Akc. jako zastępca kierownika budowy linii kolejowej Częstochowa - Siemkowice, prowadząc m.in. budowę wszystkich mostów na tym szlaku, w tym mostu przez Wartę.

Następnie podpisał trzyletni kontrakt z ministerstwem robót publicznych Afganistanu i w lutym 1939 r. wyjechał tam przez Wenecję i Bombaj. W Afganistanie wraz z inżynierami Mieczysławem Okęckim i Franciszkiem Wichrzyckim projektował i budował drogi kołowe — pierwsze prawdziwe nowoczesne szosy w tym kraju — m.in. drogę z Kabulu do Dżelalabadu wzdłuż rzeki Kabul, należąca — zwłaszcza w rejonie wąwozu Tangi Garu (przełom rzeki Kabul) — do najpiękniejszych dróg Afganistanu i nadal stanowiącą główne połączenie tego kraju z Pakistanem. Przebywając tam uprawiał też wspinaczkę wysokogórską.

Pragnąc uczestniczyć w wojnie, rozwiązał w grudniu 1940 r. kontrakt i udał się przez Bombaj dookoła Afryki do Glasgow. W Wielkiej Brytanii zaciągnął się jako nawigator do polskiego 301 Dywizjonu Bombowego RAF-u. Woląc uczestniczyć bezpośrednio w walce, odrzucił propozycje współpracy z wywiadem, pragnącym m.in. wykorzystać Jego znajomość Afganistanu; proponowano Mu m.in. wyjazd w składzie personelu ambasad polskiej do ZSRR. Odbił wiele lotów bojowych nad terytorium Niemiec, uzyskując liczne odznaczenia polskie i brytyjskie, w tym order *Virtuti Militari* i czterokrotnie Krzyż Walecznych. W wolnych chwilach napisał słownik i gramatykę języka farsi-kabuli, używanego powszechnie w Afganistanie (łącznie ok. 300 stron brulionowych); opracowanie to udostępnił polskim drogowcom wysłanym w 1958 r. przez Ministerstwo Handlu Zagranicznego do Afganistanu, gdzie służyło następnie, wielokrotnie przepisywane, przebywającym tam Polakom. Następnie, odkomenderowany jako inżynier do brytyjskiego 5002 Airfield Construction Squadron, budował lotnisko, a potem został przeniesiony do Dowództwa Saperów Polskich Sił Powietrznych w Londynie. Wojnę zakończył w stopniu kapitana. W latach 1945-46 pracował w laboratorium mechaniki gruntów w Road Research Laboratory w Harmondworth pod Londynem.

Na powojennym zebraniu Stowarzyszenia Techników Polskich w Wielkiej Brytanii, w którym uczestniczyło kilkaset osób, Chwaściński był jedną z trzech opowiadających się za powrotem do kraju. Decyzja, podjęta wbrew dominującym w środowisku nastrojom, nie była łatwa. Wpłynęło na nią niewątpliwie spotkanie z inż. F. Wichrzyckim, którego dobrze znał i cenił. Ten zaś był już pogodzony z nową rzeczywistością w Polsce, należał nawet do partii.

Chwaściński wybrał więc powrót do rodziny i do ojczyzny, którą pragnął odbudowywać. Zrobił wiele, żeby pogodzić się z sytuacją, jaką zastał w kraju. Bardzo wiele, jeśli wziąć pod uwagę, jak przyjęto w Gdańsku kombatantów z Zachodu, którzy — podobnie jak On — przyплыли tam „Sobieskim” w maju 1946 r.: zostali na trzy dni zamknięci za drutami kolczastymi obozu we Wrzeszczu i poddani natrętnej indagacji przez funkcjonariuszy UB (Chwaścińskiemu uporczywie wmawiano, że ma ukrytą broń i domagano się jej oddania).

Mimo wszystko, zrobił to, co wydawało Mu się najważniejsze — z pasją rzucił się w wir odbudowy. Od czerwca 1946 r. do grudnia 1953 r. pracował w Państwowym Przedsiębiorstwie Robót Komunikacyjnych (w 1951 r. przemianowano je na Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych) piastując rozmaite funkcje kierownicze, m.in. budując linie kolejowe Toma-

szów-Radom i Skierniewice-Łuków, odbudowując mosty i wiadukty węzła warszawskiego oraz mosty na Bugu we Fronołowie i w Małkini, parowozownię na Odolanach, wznosząc gmach Ministerstwa Komunikacji. Zrobił nawet więcej — próbował uznać tę rzeczywistość za swoją, zapisując się w 1947 r. do PPR. Pozostawał członkiem partii do 1953 r. Mimo ogromnego zaangażowania zawodowego, nie zdobył zaufania władz, traktujących Go nieufnie z uwagi na chlubną przeszłość wojenną na Zachodzie. Ta podejrzliwość nasiliła się w okresie stalinowskich „polowań na czarownice”, zwłaszcza w 1953 r., kiedy dokonano aresztowań w kadrze kierowniczej przedsiębiorstwa, a Chwaścińskiego przeniesiono na Śląsk, na koordynatora budowy linii kolejowej Kochłowice - Janów - Zawiercie. Na otwarciu kolei Skierniewice - Łuków w 1954 r. w ogóle nie został zaproszony.

Rozgoryczony, od grudnia 1953 r. poświęcił się pracy naukowo-dydaktycznej w Katedrze Mechaniki Gruntów i Fundamentowania wydziału inżynierii lądowej Politechniki Warszawskiej, jako starszy asystent, od 1960 r. adiunkt, od 1964 r. wykładowca. W 1965 r. uzyskał tytuł doktora nauk technicznych, broniąc pracy *Wpływ właściwości geotechnicznych torfów na stateczność budowanych na nich nasypów*. W latach 1954-66 był też sekretarzem Polskiego Komitetu Geotechniki i Robót Podziemnych NOT, organizując Ogólnopolskie Konferencje Naukowo-Techniczne Mechaniki Gruntów i Fundamentowania w Krakowie (1960) i Rzeszowie (1963) oraz Międzynarodową Konferencję Urbanistyki i Robót Podziemnych w Warszawie (1965).

Nadał pociągał Go Wschód, którego zakosztował w Afganistanie. W 1955 r. uczestniczył w zorganizowanej przez CEKOP wyprawie inżynierskiej do Jordanii i Arabii Saudyjskiej, na pustynię Wielki Nefud na Półwyspie Arabskim, w celu przygotowania oferty opracowania projektu odbudowy linii kolejowej Ma'an — Medyna, tzw. hedżaskiej bo służącej głównie do odbywania pielgrzymek, zniszczonej podczas pierwszej wojny światowej. Przetarg został wygrany, Chwaściński w 1956 r. wrócił do Jordanii, ale po paru miesiącach w wyniku nacisków amerykańskich umowa została rozwiązana. Wówczas udał się do Syrii, gdzie uczestniczył w rekonesansie terenowym w związku z opracowywaniem oferty na budowę linii kolejowej Latakia - Aleppo - El-Kamiszi. Skorzystał wówczas z okazji, by wejść na nie zdobyty przedtem szczyt w pobliżu Zatoki Akaba (1560 m) oraz na najwyższą górę Antylibanu Dżebel el-Szejch (2814 m).

Należał do tych, którzy wykorzystali okres względnej swobody po

Październiku dla odbudowy alpinizmu polskiego. Uczestniczył w wyprawie na Kaukaz w 1957 r., wchodząc na Elbrus (5595 m), a w 1960 r. zorganizował pierwszą powojenną polską wyprawę wysokogórską w dobrze sobie znany Hindukusz Afgański (a zarazem pierwszą europejską w te góry), którą kierował. Zdobyto wtedy Noszak (7492 m), drugi szczyt tego pasma, ustanawiając ówczesny polski rekord wysokości. Nadto, w 1966 r. kierował wycieczką grupy polskich alpinistów zaproszonych do Wielkiej Brytanii, w góry Szkocji, Walii i Anglii.

Na dobre zakosztował ponownie Wschodu w latach 1966-68, kiedy wykładał fundamentowania, prowadził laboratorium mechaniki gruntów i kierował pracami dyplomowymi z budowy dróg w College of Engineering uniwersytetu w Mosulu. Wracał w 1968 r. do kraju kupionym w Iraku samochodem, ucząc się go po drodze prowadzić, gdyż nie miał przedtem prawa jazdy (irackie otrzymał, jako zagraniczny gość, bez egzaminu). W trakcie tej podróży wszedł na Ararat (5156 m).

Po powrocie został w 1969 r. awansowany na starszego wykładowcę, a od października 1970 r. przeniesiony w ramach ówczesnej reorganizacji uczelni, wraz z tematyką badań i wykładów, do Instytutu Dróg i Mostów. W tym czasie rozpoczął też wykłady w filii Politechniki Warszawskiej w Płocku. W 1973 r. został powołany na stanowisko docenta. Opublikował książkę *Projektowanie palowań fundamentowych* (1977) oraz kilka artykułów naukowych, m.in. *Nowy pogląd na próbne obciążanie gruntu* (1958) i *Dopuszczalne obciążenie pali* (1970).

Po przejściu na emeryturę w 1975 r. poświęcił się przede wszystkim historii inżynierii polskiej XIX i XX wieku, głównie mostownictwa i drogownictwa. Uprawiał tę dziedzinę z pasją, systematycznie, z ogromną skrupulatnością prowadząc badania i publikując ich wyniki na łamach fachowych czasopism technicznych (bibliografię prac Chwaścińskiego z tej dziedziny zamieszczamy niżej). Są to głównie artykuły dotyczące pojedynczych obiektów czy osób, względnie pewnych dziedzin w stosunkowo krótkich okresach, zawierające na ogół cenne pionierskie ustalenia. Zajmował się też reinterpretacją dawniejszych ustaleń, np. w odniesieniu do pierwszego stałego mostu na Wiśle w Warszawie z XVI wieku, a także zagadnieniami nieco ogólniejszej natury, jak np. początkami zawodu inżyniera w Polsce. Pozostawił w maszynopisie dwie obszerne prace: *Zarys dziejów mostów drogowych w Polsce do 1945 r.*, opracowany w 1985 r. dla Generalnej Dyrekcji Dróg Publicznych i znajdujący się w jej archiwum, oraz *Mosty na Wiśle, ich dzieje i budowniczowie* — dzieło paru ostatnich lat życia, złożone w naszym Instytucie. Obie zasługują ze wszech

miar na wydanie drukiem, obie też pozostaną na długo podstawowymi pozycjami w tej dziedzinie.

Nadto, uczestniczył Chwaściński — o czym już wspomniano — w pracach Rady Naukowej naszego Instytutu, był też przewodniczącym Podkomisji do badania działalności polskich inżynierów na obczyźnie w XIX wieku, funkcjonującej w latach 1974-81 w ramach Komisji Wydawnictw Monograficznych przy Wydziale IV PAN, kierowanej przez prof. Janusza Groszkowskiego.

Jednym z większych dokonań Bolesława Chwaścińskiego było opracowanie w latach 1974-80, w większości samodzielnie, oraz zredagowanie w całości *Słownika biograficznego inżynierii polskiej*, obejmującego blisko tysiąc haseł. Przedsięwzięcie to doszło do skutku dzięki wsparciu finansowemu Muzeum Techniki NOT w Warszawie. Ta cenna, bardzo kompetentnie zrobiona i skrupulatnie zredagowana, zwarta tematycznie praca nie doczekała się dotychczas publikacji. Dzięki zabiegom osób zorientowanych w jej wartości, w czym kluczową rolę odegrał przychylny tej inicjatywie dyrektor Muzeum Techniki, inż. Jerzy Jasiuk, została parę lat temu włączona do materiałów *Słownika Biograficznego Techników Polskich NOT*. Sędziwego Badacza martwiło, że nie uda Mu się dopilnować wydania *Słownika* w odpowiedniej formie. Głęboko też przeżywał trudności, jakie piętrzone na drodze urzeczywistnienia tej Jego pożytecznej inicjatywy.

Wiele też publikował Chwaściński na tematy alpinistyczne, zarówno prace o charakterze historycznym, jak wspomnieniowe. Wydał trzy tego rodzaju książki: *Wśród gór Marokka. Wspomnienia z wyprawy wysokogórskiej* (wraz z Justynem Wojniszem, Warszawa 1935), *Z dziejów taternictwa: o górach i ludziach* (Warszawa 1979, drugie wyd. 1988) i *Ku niezdobytym szczytom* (Warszawa 1987), oraz wiele artykułów, także w specjalistycznych czasopiśmie zagranicznych.

W latach 1977-79 był członkiem zarządu głównego Towarzystwa Przyjaciół Warszawy i przewodniczącym Komisji nazewnictwa ulic i placów m.st. Warszawy.

Za swą działalność naukową, kulturalną, sportową i społeczną był wielokrotnie nagradzany i odznaczany, m.in. nagrodą indywidualną drugiego stopnia Ministra Nauki, Szkolnictwa Wyższego i Techniki (1975), tytułem Zasłużonego działacza kultury fizycznej (1959), dyplomem honorowym Ministra Kultury i Sztuki za osiągnięcia w upowszechnianiu kultury (1978), medalem pamiątkowym 160-lecia powołania Jeneralnej Dyrekcji Dróg i Mostów przez Centralny Zarząd Dróg Publicznych Mini-

sterstwa Komunikacji (1979), złotą odznaką Zasłużony dla transportu (1989) i Złotą Odznaką Honorową Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji (1989). Był członkiem honorowym Klubu Wysokogórskiego (1960), Akademickiego Klubu Alpinistycznego Studentów Politechniki Warszawskiej (1969) oraz Polskiego Klubu Górskiego (1992).

Bolesław Chwaściński zmarł w Warszawie 27 grudnia 1992 r. Pochowany został na Cmentarzu Powązkowskim (kwatery D–Y–31/32). Obszerne poświęcone Mu wspomnienie pośmiertne zamieścił miesięcznik „Inżynieria i Budownictwo” (1993, nr 4/5).

Jego śmierć oznacza dotkliwą stratę nie tylko dla środowiska historyków techniki. Mam nadzieję, że udało mi się tego dowieść w niniejszym szkicu o życiu Człowieka, któremu nie tylko Polska, Afganistan, Wielka Brytania i Irak, nie tylko nasza historia techniki i nasz alpinizm, ale — gdzieś pod koniec długiej listy, którą możnaby w tym miejscu zestawić, także i ja osobiście mam sporo do zawdzięczenia.

**Bibliografia prac doc.dra Bolesława Chwaścińskiego
z dziedziny historii techniki
(w układzie chronologicznym)**

[red. naukowa:] Jankowski Janusz: *Mosty w Polsce i mostowcy polscy (od czasów najdawniejszych do końca I wojny światowej)*, „Monografie z dziejów nauki i techniki” t. LXXXIII, Wrocław 1973.

Stephensonowskim torem (Tradycje kolejnictwa polskiego), „Polska”, 1976, nr 4.

O początkach zawodu inżyniera w Polsce (Z historii transportu i łączności), „Drogi kolejowe”, 1978, nr 7/8.

Budownictwo drogowe w dawnej Polsce i na ziemiach polskich, „Drogownictwo”, 1979, nr 7/8.

Franciszek Ksawery Christiani, tamże.

Budowniczość dróg żelaznych w Polsce w latach 1918-1939, „Drogi Kolejowe”, 1980, nr 12.

Pierwsi polscy inżynierowie drogowi w Afganistanie, „Drogownictwo”, 1981, nr 3 (przedruk: „Technika i Nauka”, Londyn, 1983, nr 51).

Apolinary Przybylski, zapomniany historyk mostów warszawskich, „Drogownictwo”, 1982, nr 2.

Mosty strategiczne na Wiśle 1939 roku, „Drogownictwo”, 1982, nr 7 (przedruk: „Saper”, Londyn, 1983, nr 11).

Kierbedziowie w Warszawie, „Stolica”, 1982, nr 33.

Budowniczość stalowych mostów na Wiśle w latach 1918-1939, „Drogownictwo”, 1982, nr 8/9 i 1983, nr 4/5.

Wspomnienie o Wacławie Straszyńskim (w pierwszą rocznicę śmierci), „Przegląd Budowlany”, 1983, nr 6.

Odbudowa dużych mostów drogowych na Wiśle po II wojnie światowej, „Drogownictwo”, 1983 nr 6 i nr 8.

Budowniczość dużych mostów kolejowych na Wiśle po II wojnie światowej, „Drogi Kolejowe”, 1983, nr 7.

Jerzy Grycz — budowniczy mostów dorzecza Górnej Wisły, „Drogownictwo”, 1983, nr 11 i nr 12.

Pierwszy polski most metalowy, „Drogownictwo”, 1983, nr 12.

Budowniczość nowych dużych mostów drogowych na Wiśle w latach 1945-1981, „Drogownictwo”, 1984, nr 1 i nr 3.

Stanisław Kierbedź i Jęgo most w Warszawie, „Drogownictwo”, 1984, nr 4/5 i nr 8.

O najstarszych mostach kolejowych na Wiśle, „Eksplatacja Kolei”, 1984, nr 8.

Zarys dziejów mostów drogowych w Polsce do 1945 r. (maszynopis, stron 233, w Archiwum Generalnej Dyrekcji Dróg Publicznych, opracowany w 1985 r. na jej zamówienie).

Z dziejów drogownictwa w Królestwie Polskim 1815-1831, „Drogownictwo”, 1985, nr 2.

Z Warszawy do Wiednia w latach 1834-1857; 140 lat Drogi Warszawsko-Wiedeńskiej, „Eksplatacja Kolei”, 1985, nr 3/4.

Z dziejów drogownictwa w Królestwie Polskim 1831-1915, „Drogownictwo”, 1985, nr 3 i nr 6.

Budowniczość mostów kolejowych na Wiśle w latach 1918-1939, „Eksplatacja kolei”, 1985, nr 5.

Most i wiadukt im. ks. Józefa Poniatowskiego przez Wisłę w Warszawie, „Drogownictwo”, 1986, nr 2, nr 3 i nr 4/5.

Polska eskadra budowy lotnisk nr 5029 w W. Brytanii, „Technika i Nauka”, Londyn, 1986, nr 56.

Mosty Wrocławia. Z kart drogownictwa, „Drogownictwo”, 1987, nr 2.

Mosty na Narwi. Z kart drogownictwa, „Drogownictwo”, 1987, nr 6, 8, 9 i 10.

Most na Wistołce pod Przeczycą, „Drogownictwo”, 1987, nr 10.

Pierwszy most żelbetowy w Królestwie Polskim, „Drogownictwo”, 1987, nr 12.

Kilka uwag o pierwszym moście przez Wisłę w Warszawie, „Drogownictwo”, 1989, nr 2.

Most na Pilicy pod Białobrzegami, „Drogownictwo”, 1989, nr 10.

Most na Kanale Wielkim Prosnym w Kaliszu, „Drogownictwo”, 1990, nr 1.

Bolesław Chwaściński (autobiografia), „Drogownictwo”, 1990, nr 7.

Stanisław Rechniewski 1863-1940, „Drogownictwo”, 1991, nr 1-2.

Mosty na Wiśle, ich dzieje i budowniczość (maszynopis, 603 strony + ok. 300 ilustracji, w Archiwum Instytutu Historii Nauki, Oświaty i Techniki PAN, ukończony w 1992 r.).

B. Chwaściński opracował też następujące biogramy zamieszczone w *Polskim słowniku biograficznym*:

— Majewski Julian Adam (1826-1920)

— Marszewski Mieczysław (1857-1916)

— Maślanka Jerzy (1886-1961)

— Nestorowicz Melchior (1880-1939)

— Pancer Feliks (1798-1851)

- Piętkowski Radzimir (1888-1970)
- Piotrowski Ignacy (1879-1971)
- Przybylski Apolinary (1878-1960)
- Pstrokoński Aleksander (1859-1951)
- Pszenicki Andrzej (1869-1941).