

Giganci Nauki

<https://gigancinauki.pl/gn/biogramy/82748,Chwascinski-Boleslaw.html>
2022-10-05, 02:08

Chwaściński Bolesław

CHWAŚCIŃSKI Bolesław (6 IX 1909, Warszawa – 27 XII 1992, tamże), inżynier dróg i mostów, specjalista w dziedzinie mechaniki gruntów i fundamentowania, historyk techniki, alpinista. Syn Edmunda, inżyniera komunikacji, i Jadwigi z domu Brun.

Lata 1915–18 spędził w miejscowości Bisertski Zawod na Uralu, gdzie jego ojciec kierował budową odcinka linii kolejowej Kazań – Jekaterynburg. Jesienią 1918 wrócił z rodziną do Warszawy. W VIII 1920 Ch. ochotniczo był gońcem w szpitalu polowym zaimprovizowanym w warszawskim kinie Colloseum. W 1927 ukończył miejscowe gimnazjum L. Lorentza, a następnie wydz. inżynierii PW (1928–35) z dyplomem inżyniera dróg i mostów. Podczas studiów uprawiał wspinaczkę wysokogórską, w 1929 został członkiem Polskiego Tow. Tatrzańskiego i współzałożycielem Koła Wysokogórskiego przy jego warszawskim oddziale. Dokonywał pionierskich wejść w Tatrach, w 1934 zimowego na Śnieżny Szczyt ze Stanisławem Luxemburgiem i Hanną Napieralską (wówczas studentką Szkoły Głównej Handlowej), z którą ożenił się w 1935. Uczestniczył w wyprawach w Alpy (1932), w Atlas Marokański (1934) i na Kaukaz (1935). Po studiach odbył roczną służbę wojskową, początkowo w Centrum Wyszkolenia Saperów w Modlinie, następnie w Szkole Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie, którą ukończył w 1936. Pracę zawodową rozpoczął w Biurze Konstrukcyjnym Departamentu Dróg Kołowych Ministerstwa Komunikacji uczestnicząc w projektowaniu stalowego mostu przez Wisłę w Płocku. Od VI 1937 pracował w Tow. Robót Kolejowych „Tor” Sp. Akc. jako zastępca kierownika budowy kolei Częstochowa – Siemkowice w Brzeźnicy nad Wartą, m.in. wznosząc w niej wszystkie mosty, w tym most przez Wartę.

Podpisawszy trzyletni kontrakt z ministerstwem robót publicznych Afganistanu, wyjechał tam w II 1939 przez

Wenecję i Bombaj. Współ z inżynierami Mieczysławem Okęckim i Franciszkiem Wichrzyckim projektował i budował pierwsze w tym kraju nowoczesne drogi kołowe, w tym drogę Kabul – Dżalalabad wzdłuż rzeki Kabul, należąca, zwłaszcza w rejonie wąwozu Tangi Garu, do najpiękniejszych dróg Afganistanu i nadal stanowiąca jego główne połączenie z Pakistanem. Tam również uprawiał wspinaczkę wysokogórską. Zwiedził też cały kraj i pozostawił barwny opis dokonanej po nim podróży.

Po wybuchu II wojny światowej, pragnąc w niej uczestniczyć, Ch. rozwiązał w XII 1940 kontrakt i – odrzucając propozycje wywiadu brytyjskiego, zainteresowanego wykorzystaniem jego znajomości terenu i miejscowego języka – udał się przez Bombaj dookoła Afryki do Glasgow. Zaciągnął się do polskiego 301 Dywizjonu Bombowego RAF i uczestniczył jako nawigator w 30 lotach bojowych na terytorium Niemiec (pozostawił ich pełny opis, który został opublikowany), uzyskując odznaczenia polskie i brytyjskie, m.in. order Virtuti Militari oraz czterokrotnie Krzyż Walecznych. W wolnych chwilach opracował słownik i gramatykę języka farsi-kabuli, używanego powszechnie w Afganistanie (ok. 340 stron brulionowych), które w 1958 udostępnił polskim drogowcom tam wysyłanym; były długo w użyciu w odpisach. Odkomenderowany jako inżynier do brytyjskiego 5002 Airfield Construction Squadron, budował lotniska, a następnie 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 Harmondsworth k. Londynu. Na liczącym ok. 400 uczestników powojennym zebraniu Stow. Techników Polskich w W. Brytanii Ch. należał do trzech głosujących za powrotem do kraju. Namówił go do tego F. Wichrzycki, pogodzony z nową rzeczywistością w Polsce i partyjny, który przyjechał służbowo do Anglii.

Ch. przyплыł do Gdańska MS „Sobieskim”, drugim transportem wojskowym, w V 1946. Przybyłych zamknięto na trzy dni w b. obozie niemieckim we Wrzeszczu, gdzie byli indagowani przez funkcjonariuszy UB, wmawiających im zamiary wywiadowcze. Od VI 1946 Ch. pracował w

Państwowym Przedsiębiorstwie Robót Komunikacyjnych (od 1951 Kolejowych) przy budowie kolei Tomaszów – Radom, od 1949 kierując oddziałem 8 PPRK Warszawa-Wschód, który zorganizował, kierując budową linii Skierniewice – Łuków. Piastując rozmaite funkcje kierownicze uczestniczył w odbudowie mostów i wiaduktów kolejowego węzła warszawskiego, w budowie gmachu Min. Komunikacji, parowozowni na Odolanach, mostów na Bugu we Fronołowie i Małkini. Wstąpił w 1947 do PPR (od XII 1948 PZPR), w której pozostał do 1953. Mimo to traktowany był nieufnie. Podczas czystek w 1953 przeniesiono go na Śląsk, gdzie koordynował budowę kolei Kochłowice – Janów – Zawiercie. Na otwarciu linii Skierniewice – Łuków (1954) nie został nawet zaproszony.

Od XII 1953 Ch. pracował w Katedrze Mechaniki Gruntów i Fundamentowania PW jako st. asystent, od 1960 adiunkt, od 1964 wykładowca. W 1965 zrobił doktorat broniąc pracy *Wpływ właściwości geotechnicznych torfów na stateczność budowanych na nich nasypów*. Był też sekretarzem Polskiego Komitetu Geotechniki i Robót Podziemnych NOT (1954–66), organizował konferencje naukowe w Krakowie (1960) i Rzeszowie (1963) oraz Międzynarodową Konferencję Urbanistyki i Robót Podziemnych w Warszawie (1965). Od 1961 doradzał w sprawie robót ziemnych budowanej wówczas kolei leśnej Cisna – Moczarne w Bieszczadach.

W 1955 uczestniczył w zorganizowanej przez CEKOP wyprawie inżynierskiej do Jordanii i Arabii Saudyjskiej na pustynię Nefud w celu przygotowania projektu odbudowy kolei Ma’an – Medyna zniszczonej podczas I wojny światowej. Przetarg został wygrany i Ch. w 1956 przebywał w Jordanii. Kiedy umowa z przyczyn politycznych została rozwiązana, uczestniczył w rekonesansie przygotowującym ofertę na budowę kolei Latakia – Aleppo – El-Kamiszi w Syrii. Skorzystał wtedy z okazji, by wejść na niezdojty wcześniej szczyt w pobliżu Zatoki Akaba (1560 m) oraz na najwyższą górę Antylibanu – Dzebel el-Szejjch (2814 m).

Należał do działaczy, którzy wykorzystali liberalizację związaną z Październikiem 1956 dla odbudowy alpinizmu polskiego. W 1957 uczestniczył w zdobyciu Elbrusu (5595 m) na Kaukazie, a w 1960 kierował pierwszą powojenną polską

wyprawą wysokogórską w Hindukusz Afgański, podczas której zdobyto Noszak (7492 m) ustanawiając ówczesny polski rekord wysokości.

W latach 1966–68 wykładał fundamentowanie, prowadził laboratorium mechaniki gruntów i kierował pracami dyplomowymi w College of Engineering uniwersytetu w Mosulu (Irak). Wracał stamtąd do kraju zakupionym tam samochodem, ucząc się po drodze go 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 awansowany na st. wykładowcę, w ramach reorganizacji PW w X 1970 przeniesiony do Instytutu Dróg i Mostów. W tym czasie rozpoczął też wykłady w filii PW w Płocku. W 1973 powołano go na stanowisko docenta. Opublikował książkę *Projektowanie palowań fundamentowych* (1977) oraz kilka artykułów, m.in. *Nowy pogląd na próbne obciążanie gruntów* (1958), *Dopuszczalne obciążenie pali* (1970).

Po przejściu na emeryturę w 1975 Ch. zajmował się głównie historią polskiego mostownictwa i drogownictwa. Wiele publikował, przeważnie na łamach „Drogownictwa” (1979–91), m.in. o początkach zawodu inżyniera w Polsce (1978), dokonał też interesujących reinterpretacji ustaleń dotyczących pierwszego stałego mostu na Wiśle w Warszawie w XVI w. (1989).

Ważnym dziełem Ch. w tej dziedzinie był *Słownik biograficzny inżynierii polskiej* opracowany (1974–80) w większości samodzielnie przy wsparciu Muzeum Techniki NOT, liczący blisko tysiąc biogramów. Miał on być opublikowany przez Wydawnictwo „Arkady”. Grupa wpływowych działaczy NOT storpedowała ten zamiar, doprowadzając do przejęcia całości tych materiałów i włączenia ich do *Słownika Biograficznego Techników Polskich* ukazującego się od 1989 (z. 3, 7,8), wbrew woli Ch. i przysparzając mu z tej okazji wielu zmartwień i despektów. Pozostawił Ch. obszerne dzieło *Mosty na Wiśle i ich budowniczy*, wydane pośmiertnie przez Fundację rozwoju nauki w zakresie inżynierii lądowej im.

Aleksandra i Zbigniewa Wasiutyńskich (1997). Był też Ch. przewodniczącym Podkomisji do badania działalności polskich inżynierów na obczyźnie w XIX w., działającej w ramach Komisji Wydawnictw Monograficznych przy Wydziale IV PAN, kierowanej przez J. Groszkowskiego.

Wiele też publikował na tematy alpinistyczne. Był członkiem zarządu głównego Tow. Przyjaciół Warszawy (1977–79) i przewodniczącym komisji nazewnictwa ulic i placów m.st. Warszawy.

Był wielokrotnie odznaczany i nagradzany, m.in. nagrodą indywidualną II stopnia Ministra Nauki, Szkolnictwa Wyższego i Techniki (1975), tytułem Zasłużonego działacza kultury fizycznej (1969), dyplomem honorowym Ministra Kultury i Sztuki (1978), złotą odznaką honorową Stow. Inżynierów i Techników Komunikacji (1989). Był też członkiem honorowym Klubu Wysokogórskiego (1960).

SBTP (B. Orłowski).

B. Chwaściński: *Pod rozkazami Bomber Command*, „Przegląd Techniczny”, R. 103, 1982, nr 18, s. 26–28; *Bolesław Chwaściński – budowniczy dróg i kolei, historyk mostów, lotnik i alpinista*, „Drogownictwo”, R. XLV, 1990, nr 7, s. 144–145; B. Orłowski: *Śp. Doc. dr inż. Bolesław Chwaściński (1909–1992)*, KHNiT 1993, nr 3, s. 129–138; *Bolesław Chwaściński (1909–1992)*, [w:] B. Szwedo: *Na bieżni i w okopach. Sportowcy odznaczeni Orderem Wojennym Virtuti Militari 1914–1921, 1939–1945*, Rzeszów 2011, s. 23–26; relacje i opracowania alpinistyczne zamieszczone głównie na łamach „Taternika”; B. Chwaściński: *Tylko niebo nade mną*, Warszawa 2014 (wydrukowana próbnie w kilku egzemplarzach).

Bolesław Orłowski

[Poprzedni](#)
[Następny](#)