Bolesław Chwaściński



Official Number	P-1460
Rank	polski: kpt.obs./301 DB/ brytyjski: F/Lt
Date of birth	1909-09-06
Date of death	1992-12-25
Cemetery	Warszawa, Powązkowska - Powązki Stare **Wsp.** 52.253356, 20.977879
Grave	Kwatera D; Rzad 5; Miejsce 28,29
Photo of grave	
Country	Polska
Period	Okres powojenny

Source

"Polskie Siły Powietrzne..." T.J. i Anna Krzystek
"Bolesław Chwaściński w 18 OTU i Dywizjonie 301" R. Gretzyngier, W. Matusiak ("Gapa" nr 17/2016)
Zdj. IPiMS via W. Matusiak/listakrzystka.pl/?p=37300
Zdj. grobu: mojecmentarze.com/Sławomir Hordejuk

Bolesław Orłowski, Śp. Doc.dr inż. Bolesław Chwaściński (1909-1992), Kwartalnik Historii Nauki i Techniki, 1993, t.38

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 Zawód, 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 gońcem w szpitalu polowym zaimprowizowanym 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, należącą - 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 ambasady polskiej do ZSRR. Odbył 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 farsikabuli, 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, wielo- krotnie 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 przypłynęli 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 Tomaszów-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 otwarcie kolei Skierniewice - Luków 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). Nadal 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-Kamiszli. Skorzystał wów- czas 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 piętrzono 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 Marokko. Wspomnienia z wyprawy wysokogórskiej (wraz z Justynem Wojniszem, Warszaw a 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 czasopismach 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 naukowa, 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 Generalnej Dyrekcji Dróg i Mostów przez Centralny Zarząd Dróg Publicznych Ministerstwa 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 (kwatera D-Y-31/32). Obszerne poświęcone Mu wspomnienie pośmiertne umieścił 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 można by w tym miejscu zestawić, także i ja osobiście mam sporo do zawdzięczenia.