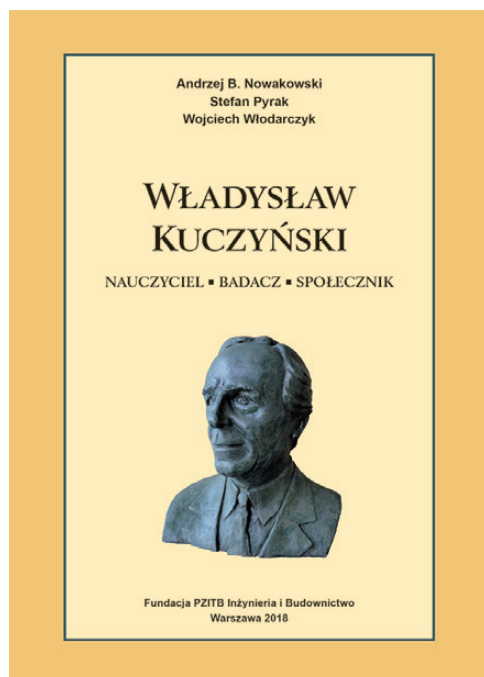


O historii działalności i osiągnięciach inżynierów polskich zapisanej przez prof. **Władysława Kuczyńskiego** oraz wspomnienie o Profesorze w 16. rocznicę Jego odejścia do wieczności

Setna rocznica odzyskania niepodległości przez Polskę skłania do refleksji nad historią działalności inżynierów Polaków w Ojczyźnie i w świecie, jak też nad ich dziełami, które wpisały się w tę historię. Pewien szkic takiej historii – wartej przypomnienia – przedstawiał na różnych spotkaniach w gronie PZITB prof. dr inż. **Władysław Kuczyński**. Jedno z takich wystąpień miało miejsce podczas uroczystości jubileuszu 40-lecia Oddziału PZITB w Łodzi (22 października 1988 r.), przypadającej wówczas w 70. rocznicę odzyskania niepodległości przez Polskę.

Wystąpienie prof. dr inż. **Władysława Kuczyńskiego** – twórcy Wydziału Budownictwa Lądowego Politechniki Łódzkiej, później członka honorowego PZITB i doktora honoris causa tej uczelni, wieloletniego redaktora tematycznego, autora i przyjaciela „Inżynierii i Budownictwa” – zostało opublikowane na jej łamach (nr 4/2009) w artykule dr inż. **Andrzeja B. Nowakowskiego** [2], a także w pracy [3], wydanej w roku 2018. Treść tego wystąpienia warto – jak można sądzić – opublikować w roku 100-lecia odzyskania niepodległości przez Polskę, mając nadzieję, że zainteresuje ono naszych Czytelników i będzie skłaniało do refleksji. Na zakończenie niniejszego opracowania **podano też krótki biogram Profesora**, a także tekst zamieszczony w [3], zatytułowany „Pożegnanie Profesora”.



Okladka książki poświęconej prof. **Władysławowi Kuczyńskiemu**, wydanej przez Fundację PZITB Inżynieria i Budownictwo w 2018 r.

Wystąpienie Profesora zostało poprzedzone mottem: „Wczoraj nigdy nie mija” (*Joseph Conrad-Korzeniowski*). Oto treść tego wystąpienia (w 1988 r.).

W roku bieżącym, jubileuszowym dla nas inżynierów budownictwa z powodu czterdziestolecia Oddziału Łódzkiego PZITB, zbiega się więcej rocznic równie istotnych. Wśród nich jedna jest najdonioślejsza w życiu naszego narodu. To 70. rocznica odzyskania niepodległości.

Historia Polski Niepodległej, tej międzywojennej, wydaje się krótka – zaledwie niewiele ponad dwadzieścia lat. A jakże brzemienne w następstwa dla dalszych losów, dla niezwykłej, niespotykanej gdzie indziej żywotności narodu, który zaborcy na próżno usiłowali wymazać z mapy Europy.

Jeśli dziś się cieszymy z osiągnięć łódzkiego inżyniera, z jego pracy społecznej, z jego twórczości, z jego optymistycznego trudu, to nasuwa się pytanie: jak to się stało, że ośrodek, który przed wojną nie miał większych tradycji w dziedzinie inżynierii lądowej, potrafił w czasach współczesnych działać, tworzyć na równi z ośrodkami o tradycji wiekowej?

Aby odpowiedzieć na to pytanie, należy sięgnąć do historii, do korzeni zawodu polskiego budownika. Jest wiele miejsc na świecie, uwiecznionych dziełami inżynierów Polaków. Byłoby ich znacznie więcej znanych szeroko, gdyby nie zacieranie śladów pamięci o tych dziełach inżynierskich i o ich twórcach. Niestety, nie sięgamy zbyt często do kronik chlubnych czasów działalności inżynierów Polaków na świecie. Proponuję, zróbmy WYPRAWĘ W PRZESZŁOŚĆ.

Uruchomimy pojazd wyobraźni, który pozwoli nam się cofnąć do historii. Będzie to podróż w pogoni za minionym czasem. Nasz wehikuł czasoprzestrzenny zawiezie nas bezszelestnie w dalekie miejsca i w czas zaprzeszyły. Ma on takie właściwości, że niewidzialny wraz z nami umożliwi obecność wśród ówczesnych ludzi i minionych zdarzeń. Ruszajmy!

Oto znajdujemy się w sali Senatu Politechniki Warszawskiej. Zerkamy na kalendarz. Jest 30 marca 1939 roku. Cóż to szczególnego dzieje się w obszernej sali dostojnej uczelni? Znajome twarze, jakże znane nazwiska, znakomitości świata inżynierii lądowej i wodnej. Przewodniczy profesor *Stefan Bryła*, sekretarzuje inżynier *Jerzy Nechay*. Oto odbywa się posiedzenie organizacyjne Krajowego Komitetu Kongresu (AIPC) Międzynarodowego Stowarzyszenia Mostów i Konstrukcji. Wśród zebranych widzimy uczonych: oto *Maksymilian Huber* – profesor Politechniki Lwowskiej, po wojnie Politechniki Warszawskiej, *Andrzej Pszenicki* rodem z Pabianic – profesor Politechniki Warszawskiej, wielki specjalista budowy mostów, były profesor Instytutu Politechnicznego w Petersburgu, dostojna sylwetka profesora *Witolda Wierzbickiego* oraz znana

wielu z nas tu obecnych postać *Wacława Żenczykowskiego* – ówczesnie najmłodszego profesora Wydziału Inżynierii Politechniki Warszawskiej. Są również przedstawiciele innych uczelni: Politechniki Lwowskiej, Akademii Górniczej w Krakowie, ośrodka katowickiego z doktorem *Stefanem Kaufmanem*, dziś seniorem profesorów i inżynierów polskich. Jednymyślnie powołany zostaje na honorowego protektora Kongresu Prezydent Rzeczypospolitej prof. dr *Ignacy Mościcki*.

O co tu chodzi? Dlaczego ten podniósł nastrój?

Najpoważniejszą światową organizacją inżynierów jest powołana w roku 1929 AIPC. Pierwszy jej kongres odbył się w Paryżu w roku 1932. Drugi kongres AIPC miał miejsce w Berlinie w roku 1936. Był to kongres pod znakiem najnowszych idei o konstrukcjach sprężonych, ale wobec nieustannych demonstracji hitlerowskich na sali obrad, atmosfera nie sprzyjała klimatowi naukowemu. Dwa lata później była podjęta przez międzynarodowy zarząd (tzw. Stały Komitet AIPC) uchwała o charakterze manifestacyjnie propolskim jako reakcja na agresywne działania niemieckie. Postanowiono powierzyć Polsce organizację III kongresu w Warszawie w roku 1940. Nie obeszło się bez sprzeciwu. Podczas obrad, które miały miejsce w Krakowie, doszło do utarczki słownej z wiceprezesem AIPC dr. *Klonnem*, który przedstawił wniosek o wprowadzenie do statutu zmiany, ażeby liczba członków zarządu była proporcjonalna do liczby każdej grupy narodowej. Było oczywiste, że w ten sposób Niemcy, mający najliczniejszą grupę narodową członków stowarzyszenia, mogliby łatwo wprowadzać swoje antagonistyczne koncepcje działalności. Profesor *Campus*, rektor Uniwersytetu w Liège, wielki przyjaciel Polaków, energicznie zaoponował. W rezultacie wniosek upadł. Można więc było przystąpić w Polsce do organizowania III kongresu AIPC w Warszawie. Stąd ten uroczysty nastrój w sali senatu Politechniki Warszawskiej. Był to wspaniały dowód uznania dla poziomu nauki polskiej i osiągnięć inżynierii lądowej młodego państwa, ale ówczesnie już o dobrych tradycjach twórczych.

Nasz bezszelestny wehikuł opuszcza Warszawę, przenosi się do Holandii – do Hagi. Jest koniec czerwca 1938 roku. Odbywa się tutaj międzynarodowy Kongres Drogowy. Wśród 2300 uczestników bierze w nim udział ponad 100 inżynierów z Polski. Na ogólną liczbę 63 referatów jest 5 opracowań naszych. Po obradach, w miarę potrzeby, członkowie delegacji polskiej zbierają się, aby się podzielić wrażeniami z obrad i przygotować materiał sprawozdawczy.

A dziś, 43 lata po wojnie, czyż można by podać chociaż jeden przykład takiej liczebności i takiej aktywności merytorycznej polskiej delegacji w jakimkolwiek kongresie inżynierii budowlanej? A przecież w tamtych latach liczba inżynierów stowarzyszonych w Polskim Związku Inżynierów Budowlanych nie przekraczała 1000 osób w całej Polsce!

W przerwach obrad spotykamy się na kawie z różnymi uczestnikami kongresu. Wiadomo, że równie ważne, a może czasami ważniejsze, są kontakty i dyskusje w kularach niż te oficjalne na sali obrad. Oto przy stoliku widzimy zawsze eleganckiego profesora *Campusa* z Liège, byłego rektora tamtejszego uniwersytetu, który właśnie wymienia żywo poglądy z sędziwym profesorem *Rosem* z Zurychu i z *Eugeniuszem Freyssinetem* z Paryża – znamienitym żelbetnikiem i praktycznie wynalazcą betonu sprężonego. Rozmówcy z uznaniem wyrażają się o naszym profesorze *Huberze*, który już w roku 1924 podczas

Kongresu Mechaniki Technicznej w Delft zainspirował badania doświadczalne nad ustaleniem wartości liczby *Poissona* dla betonu. Bez tej wartości nie można poprawnie obliczać i projektować płyt żelbetowych.

Oddzielnym tematem kularowych dyskusji różnych sympozjów była sprawa modernizacji obliczeń konstrukcji żelbetowych, w której polscy inżynierowie odegrali niepoślednią rolę. Narastał problem konfrontacji teorii klasycznej żelbetu z rzeczywistym zachowaniem się konstrukcji. *Bryła* i *Huber* przeprowadzili badania nad belkami żelbetowymi, włączając się w ten sposób w nurt ówczesnych ogólnoeuropejskich dociekań nad modyfikacją zasad obliczania żelbetu. Pragnąc wyjaśnić stanowisko nauki w sprawie ewentualnego wprowadzenia nowej metody, redakcja pisma amerykańskiego „Concrete and Constructional Engineering” ogłosiła ankietę wśród kilkunastu badaczy. W ankiecie prof. *Bryła* wypowiedział się za nową teorią. W wyniku różnych stanowisk wywiązała się żywa dyskusja wśród wybitnych autorytetów na świecie. Profesor *Emperger* z Wiednia, jeden z najbardziej zasłużonych twórców teorii klasycznej, podjął zdecydowaną krytykę nowej metody. W odpowiedzi *Bryła* zaoponował, twierdząc, że nowa metoda odształcała plastycznych stanowi ogromny krok naprzód. Podobną opinię wypowiedziała większość ankietowanych specjalistów z Ameryki i Europy. Ta dyskusja między profesorami *Empergerem* i *Bryłą* wyprzedziła o około 10 lat dyskusję, jaką inżynierowie polscy przeżywali po drugiej wojnie (lata 1947–1950) przy wprowadzaniu do normy zasady obliczania nośności granicznej przekroju.

Należy pochylić czoła w uznaniu kompetencji i erudycji tej klasy speców od żelbetu w Polsce, jak profesorowie: *Stefan Bryła*, *Wacław Paszkowski*, *Maksymilian Thullie*, *Adam Kuryłto* oraz poważna grupa znakomitych inżynierów praktyków. W tym czasie, kiedy druga niepodległość dopiero się kształtowała, polscy inżynierowie i badacze odgrywali już znaczącą rolę w postępie międzynarodowym. Niestety, niewielu doczekało się końca wojny. Zabralo ich mnóstwo na czas odbudowy w roku 1945.

Nasz wehikuł czasoprzestrzenny wzbił się wysoko w stratosferę, by ogarnąć widok rozsznanych inżynierskich grobów. Ginęli w walce na frontach wojennych i powstańczych z bronią w ręku, jak przystało, inżynierowie żołnierze. W sercach naszych, którzyśmy przeżyli – może z przypadku, może z łaski Wielkiego Losu – pozostał głęboki cień. Cień, który kłuje, kiedy się przywodzi na myśl tych spośród inżynierów, którzy bezbronni padali od kul zbrodniczych plutonów egzekucyjnych. Tak zginął *Stefan Bryła*, czynny w konspiracji założyciel tajnej organizacji inżynierów i techników (TOI) z afiliowaną sekcją studencką. Rozstrzelany przez Niemców w Warszawie w roku 1943, stał się symbolem śmierci męczeńskiej. Lecz takich były setki, zwłaszcza młodych. Ginęli wszędzie, nad Wisłą, ale i na wschodzie – bezbronni, bez możliwości walki. Jedni odziani przez Niemców w papierowe tuniki, inni w swoich mundurach oficerów. Ci i Tamci: ręce skrępowane, kneble na ustach, by byli niemocni żegnać ojczyznę i najbliższych.

Kiedy dziś w holdzie chylimy czoła przed nimi, jakże dramatycznie, a wymownie brzmi strofa *Krzysztofa Kamila Baczyńskiego*: „Zanim padłeś jeszcze ziemię przeżegnałeś ręką. Czy to była kula, Synku, czy to serce pękło?”

Po tych wojennych wspomnieniach szybujemy wehikułem nad teren Rosji carskiej. Oto rok 1850. Jesteśmy w Petersburgu. Wielka gala nad rzeką. Odbywa się

uroczystość otwarcia mostu na Newie. Bohaterem dnia jest Polak, inżynier *Stanisław Kierbedź* (1810–1899). Niedawno wrócił z Paryża, gdzie już jako doświadczony inżynier, absolwent petersburskiego Instytutu Inżynierów Komunikacji studiował w słynnej francuskiej Szkole Dróg i Mostów. Pierwszą jego budowlą był katolicki kościół św. Stanisława w Petersburgu. Projekt mostu opracował mając 32 lata. Jednak wobec trudności obiektywnych budowa się opóźniła: głębokość rzeki, rwący nurt, trudne warunki gruntowe. Panowała w Rosji nieufność do polskiej koncepcji tego mostu. Bliski cara księżę *Mienszykow* wynajął już wcześniej mieszkanie, by oglądać znad Newy zawalenie się budowanego mostu. *Kierbedź* nie tracił ducha, budowę ukończył w 1850 roku.

Przy dźwiękach marsza pierwszy przechodził przez most car *Mikołaj I* w towarzystwie *Kierbedzia*. Legenda głosi: po szczęśliwym przejściu przez most car awansuje *Kierbedzia* z pułkownika na brygadiera. Nie bacząc na ostrzeżenia księcia *Mienszykowa*, decyduje się na powrót pieszo przez most, ale w towarzystwie *Kierbedzia*. Orkiestra ponownie gra marsza. Przejście przez most następuje bez przeszkód, szczęśliwy władca gratuluje *Kierbedziowi* i w następstwie podnosi już nadany uprzednio awans do stopnia generała majora.

Innym głośnym osiągnięciem *Kierbedzia* w zakresie inżynierii jest most w Warszawie przez Wisłę, budowany w latach osiemdziesiątych XIX w. Ten stalowy most przetrwał pod nazwą mostu *Kierbedzia* aż do roku 1944, kiedy to został zburzony przez Niemców. Dziś tam jest most trasy W-Z.

W roku 1899 zmarł *Kierbedź* i jednocześnie jego młodszy kolega – wybitny inżynier i badacz konstrukcji – *Feliks Jasiński* (1856–1899). Pracował najpierw w Wilnie, potem budował kolej Moskwa – Petersburg, będąc równocześnie profesorem w Instytucie Inżynierów Komunikacji w Petersburgu. Był uczonym dużej miary i do historii nauki przeszedł za przyczyną badań doświadczalnych i teoretycznych nad wyboczeniem smukłych elementów stalowych w obszarze pozasprężystym (stąd wzór *Jasińskiego*).

Gdyby nam czas pozwolił, powinniśmy poszybować wehikułem czasoprzestrzennym nad całym terytorium Rosji carskiej, by się przekonać, jak wielkie dzieła sztuki inżynierskiej zostały wykonane przez Polaków. Tymczasem, korzystając z obecności w Petersburgu, zadowolimy się informacjami z kontaktów z naszymi rodakami tu na miejscu.

Nieprzeciętną sławę i to w najlepszym wydaniu zdobyło polskie przedsiębiorstwo budowlane K. Rudzki i S-ka, założone w roku 1868. W 30 lat później firmie K. Rudzki, działającej na całym terenie Rosji, przyznano 17% wszystkich robót mostowych. Firma budowała mosty (głównie stalowe) w Petersburgu, w Moskwie, na Syberii, w Mandżurii, w Chinach. Z najważniejszych kolejowych to mosty na liniach z Petersburga do Warszawy, do Witebska, do Wołogdy – Obwodnica Moskiewska, kolej Kijów–Kursk, kolej Charkowsko-Mikołajewska, Orenburg–Taszkient, linia poleska, Środkowoazjatycka, Zabajkalska, Amurska, Wschodniochińska i inne.

Założycielem tej fantastycznej firmy był inżynier *Konstanty Rudzki* (1820–1899), który przypisał swojej firmie bardzo szeroki zakres działania w obszarach: rolnictwa, wodociągów, mostownictwa i robót miejskich. Działał społecznie, a w testamencie zapisał znaczne sumy na różne polskie akcje charytatywne. Dzięki tak szerokiemu polu działania firma mogła zatrudnić wielu wygnańców,

Sybiraków w okresie po powstaniu styczniowym (1863–1864). Prowadzone roboty kolejowe umożliwiły potem zatrudnienie licznych Polaków w kolejnictwie. Oto klucz do odpowiedzi, dlaczego tak wiele rodzin polskich z czasów carskiego wygnania związanych było z kolejnictwem na terenie Rosji.

W okresie już po drugiej wojnie, tj. po 1945 r., w Polsce dwie firmy o renomie europejskiej – K. Rudzki i S-ka oraz Martens i Daab – znalazły się w ewidencji przedsiębiorstw nieupaństwowionych i czynnych przez kilka jeszcze lat. Na terenie Łodzi powierzono firmie Martens i Daab budowę stanu surowego Hali Sportowej.

W naszej podróży czasoprzestrzennej w głąb historii zatrzymajmy się nieco nad Warszawą. Jest okazja, by wspomnieć o dwóch wybitnych inżynierach ze styku dwóch stuleci, dwóch epok. Pierwszy to *Gabriel Narutowicz* (1865–1922), syn powstańca 1863, pochodzący ze Żmudzi. Politechnikę ukończył w Zurychu i tam pozostał. Uprawiał z sukcesami budownictwo wodne. Wielkie budowle wodne – zapory, elektrownie, regulacje rzek w Szwajcarii, we Włoszech, w Hiszpanii, Turcji, Finlandii, Portugalii – wstawiły jego nazwisko jako inżyniera, profesora i eksperta.

Jak większość z tej niechcianej emigracji pracował społecznie. W 1914 r. był prezesem Polskiego Komitetu Samopomocy, od 1915 roku wraz z *Henrykiem Sienkiewiczem* działał w Vevey w Komitecie Polskim. Był bardzo wziętym profesorem budownictwa wodnego i hydrauliki w Politechnice w Zurychu. Do Polski wrócił w 1920 roku. W latach 1921–1922 był parokrotnie ministrem. W grudniu 1922 wybrany pierwszym prezydentem Rzeczypospolitej Polskiej, po kilku dniach zginął od kuli zamachowca – przeciwnika politycznego.

Inna niezwykła postać ze styku dwóch epok to *Rudolf Modrzejewski*, po amerykańsku *Ralph Modjeski* (1861–1940). Urodzony w Krakowie, syn znakomitej, legendarnej aktorki *Heleny Modrzejewskiej*. Mając 15 lat przybył z matką do Stanów Zjednoczonych, gdzie towarzyszył jej w tournée aktorskim. Uprawiał fortepian, ale zniecierpliwiony brakiem sukcesów wyjechał w wieku 11 lat na studia do słynnej paryskiej École Nationale des Ponts et Chaussées, którą ukończył jako prymus. Jeden z najwybitniejszych mostowców na świecie. Łącznie *Modrzejewski* zaprojektował i zbudował w Ameryce ponad 30 olbrzymich mostów, o ogromnym znaczeniu. Między innymi na rzekach Missisipi, Missouri, Kolumbii, Willomette, Ohio, Mc Kinley Bridge w St. Louis ($l = 766$ m), trzykilometrowy most wiszący w Filadelfii (1926) o długości przeszła 534 m. Ostatnim największym dziełem *Modrzejewskiego* jest most przez zatokę Oakland – San Francisco: 19 przęsł z dojazdami długości 13 km, przeszła wiszące 2×104 m. Most otwarto w listopadzie 1936 roku.

Używał w korespondencji języka polskiego, podpisując się zawsze *Rudolf Modrzejewski*, a nie *Ralph Modjeski*. W roku 1922 Instytut Franklina przyznał mu medal i dyplom członka honorowego z dedykacją: „Doktorowi *Ralphowi Modrzejewskiemu* z Nowego Jorku, jako projektantowi i konstruktorowi budowli, głównie mostów, spośród których jest wiele epokowych w rozwoju sztuki inżynierskiej, dla swej piękności, użyteczności i znamionujących najwyższy stopień wiedzy, energii i techniki projektanta”.

Tak pokrzepieni twórczą działalnością *Rudolfa Modrzejewskiego* przemieszczamy się szybko do Ameryki, ale tym razem Południowej. Posłuszny naszej wyobraźni wehikuł cofa się do połowy wieku XIX. Docieramy do Peru.

Tu spotykamy plejadę znakomitości inżynierskich, ludzi czynu i niespożytej energii. Są to: *Ernest Malinowski*, *Edward Habich*, *Aleksander Babiński*, *Władysław Kluger*, *Władysław Folkierski*, *Aleksander Miecznikowski*, *Ksawery Wokulski*. Prawie wszyscy osiedleni tu jako uczestnicy powstania listopadowego lub styczniowego. Walka powstańcza nie przyniosła wolności, ale i nie złamała ducha nadziei – natomiast zahartowała w trudach, w wysiłkach fizycznych i duchowych oraz w żądzy działania. Działania tym razem skutecznego. Twórcą ekipy był *Ernest Malinowski*. Po powstaniu listopadowym wyemigrował do Francji. Tam studiował w paryskiej École Nationale des Ponts et Chaussées. Walczył pod *Mierostawskim* w Badenii, podczas Wiosny Ludów. W 1852 roku osiedlił się w Peru. Zdobył uznanie miejscowych dzięki zbudowaniu fortyfikacji wybrzeża portu Callao nad Pacyfikiem. To uznanie i sławę osiągnął dzięki fortelowi, o którym głośno było i zabawnie, jak u Zagłoby. Fortel artyleryjski: armaty na torach kolejowych, ustawionych równolegle do brzegu ostrzeliwały atakującą flotę hiszpańską z różnych pozycji zmiennych, dając pozory wielkiej baterii artyleryjskiej. Zdumiona flota hiszpańska zaniechała ataku i wycofała się jak niepyszna. To dało asumpt do uznania, podziwu i popularności dla naszego rodaka.

W latach 1866–1868 *Malinowski* zaprojektował drogę kolejową z Callao przez stolicę Limę i Oroy, wiodącą do wybrzeża Atlantyku, a więc łączącą dwa oceany. Ta kolej jeszcze do dziś jest zwana ósmym cudem świata. Proponuję, udajmy się tam.

Już jesteśmy w Limie, stolicy Peru. Jest rok 1875. Roboty przy budowie kolei w całej pełni. Plac budowy to po prostu trasa wspinaczki poprzez pasmo górskie Andów. Najwyższy punkt linii na wysokości 4768 m! Roboty różnorodne: 20 mostów, 35 tuneli, no i układanie samych torów w tych górskich terenach. Linia kolejowa ma długość zaledwie 219 km, pokonuje wysokość od zera, tj. na poziomie Pacyfiku aż do szczytu.

I pomyśleć, to wszystko wznoszono w epoce, kiedy na dole był konik i osiołek, wyżej wyłącznie człowiek wyeksploatowany do kresu sił: Chińczyk i Chilijczyk, a wysoko Indianin zaprawiony w spinaczce. Bez transportu mechanicznego, bez poważniejszych maszyn, bez współczesnej techniki planowania, bez komputera, ba! nawet bez arytmometru.

Ernest Malinowski zdawał sobie sprawę, że do realizacji tak olbrzymiego zadania niezbędna jest odpowiednio kwalifikowana ekipa. Ale to nie wszystko. Wiemy wszyscy ze współczesnego doświadczenia, jak bardzo ważne jest pełne, wzajemne zaufanie całej ekipy przy realizacji dużego przedsięwzięcia. Mając to na uwadze, *Malinowski* ściągą z Francji przyjaciół – rodaków, na których może całkowicie polegać.

Ówczesni eksperci – Anglicy wydali orzeczenie jednoznaczne: realizacja takiego projektu – niemożliwa! *Malinowski* nie ustąpił. Zawierzył rodakom i nie zawiódł się na nich. Młodzi polscy inżynierowie, pełni romantycznego polotu, ale i pozytywistycznego realizmu, zadanie spełnili. (W roku 1877 wskutek generalnego kryzysu w Peru prace budowlane bliskie już ukończenia musiano przerwać. Wznowiono je po kilku latach).

W historii inżynierii na terenie Peru odegrał również rolę szczególną *Edward Jan Habich* (1835–1909). Po ukończeniu Wydziału Artylerii Akademii Wojskowej w Petersburgu uzyskał stopień oficerski, ale z dalszej służby w wojsku zrezygnował. W roku 1858 wyjechał do Paryża,

gdzie ukończył słynną Szkołę Dróg i Mostów. W roku 1863 ten 28-letni młodzieniec na wieść o powstaniu wraca do Polski, by wziąć w nim udział. Jest mianowany Komisarzem Rządu Narodowego na Galicję. Po upadku powstania w roku 1864 wraca do Francji. Zostaje profesorem a potem dyrektorem Wyższej Szkoły Polskiej w Paryżu (bulwar Montparnasse), przygotowującej Polaków do wyższych studiów francuskich.

Parę lat później *Habich* wyjeżdża do Peru. Tam dużo buduje: budownictwo miejskie, budowle hydrotechniczne. W roku 1871 organizuje Korpus Inżynierów Republiki Peru, rozwija akcję werbunkową Polaków do Peru. W roku 1876 z inicjatywy *Habicha* i jego polskich kolegów powstała pierwsza w Południowej Ameryce politechnika z siedzibą w Limie, nazwana następnie Wyższą Szkołą Inżynierii i Górnictwa. *Habich* został jej dyrektorem i pozostawał na tym stanowisku przez 33 lata, do końca życia.

Przy współpracy rodaków szkoła inżynierów osiągnęła wysoki poziom, stając się centrum myśli technicznej dla całej Ameryki Łacińskiej. Parlament peruwiański uczcił *Habicha*, nadając mu pośmiertnie obywatelstwo honorowe. W stolicy Limie plac przed politechniką nazwano Plaza de *Habich*, często zwanym Plaza de Polonia. W roku 1914 wzniesiono pomnik z rzeźbą Orła Białego, podkreślając w ten sposób patriotyzm polskiego inżyniera i ofiarnego wychowawcy młodych pokoleń inżynierów peruwiańskich.

W tej skrótowej, flesztowej niemal panoramie osiągnięć polskich inżynierów rozsianych po świecie, brakuje jeszcze wielu, bardzo wielu nazwisk rodaków. Nie o pedanterię historyczną wszakże tu chodziło.

Kiedy po opuszczeniu wehikułu znaleźliśmy się tu ponownie na sali, **chciałoby się jeszcze zwrócić uwagę na rolę inżyniera w sprawach kraju, w sprawach obecnej wyjątkowo trudnej, dramatycznej sytuacji. Niestety, rolę inżyniera często traktuje się jako pomocniczą, wtórną, po prostu usługową. Jest to stanowisko błędne, wręcz zwodnicze.** Dobry inżynier jest wytworem kilku procesów, ułożonych w logiczną syntezę, z elementami jak niżej. Po trosze teoria – by zrozumieć genezę i skutki zjawisk, wyobraźnia – by utrzymać zdolność przewidywania. Praktyka życia codziennego – to stała konfrontacja myśli z rzeczywistością, idei zdawałoby się abstrakcyjnej z czynem.

Studia politechniczne nie formują ostatecznie sylwetki twórczej inżyniera – nawet przy dyplomie. Wtedy raczej jest to etap początkowy. Dopiero parę lat praktyki, konfrontacji z trudnościami rzeczywistości, pobudzają inwencję, stwarzają syntezę pojmowania całości.

Pozwolę sobie sparafrazować myśl profesora *Witolda Nowackiego*, niedawno zmarłego prezesa Polskiej Akademii Nauk, ale przecież inżyniera budownictwa lądowego: „Dobrego inżyniera konstruktora trzeba cenić i szanować za to, co robi, bo to ma samoistną wartość. Dzieło konstruktora nie potrzebuje dowartościowania przez sztuczne kwalifikacje naukowe jako osiągnięcia”. A ja dodam: często przerastają one wartość niejednego doktoratu.

Twórczość inżyniera to walka o prawdę. Do niej można dochodzić różnymi drogami, ale w naukach ścisłych, w codziennej działalności inżynierskiej, realizowanej z pasją twórczą do prawdy dochodzimy drogą obiektywną, poznawczą: to logika rozumowania, to ścisłość wyprowadzeń matematycznych, to precyzja pomiarów eksperymentu, to wreszcie rzetelność, uczciwość wnioskowania. O tę uczciwość toczy

się u nas walka od lat, o zmianę kryteriów oceny wartości człowieka, o uznanie przede wszystkim kompetencji, o zasady moralne jako podstawy oceny człowieka. To walka z zakłamaniem, z partactwem, z „działalnością z za węgla”.

Niedawno ukazała się pierwsza część pamiętników *Marii Dąbrowskiej*. Jest w nich ocena rzeczywistości sprzed kilkudziesięciu lat współczesnej Polski, o której wstydliwie dawniej nie pisano: „Współczesność – jest jak utwór muzyczny grany na klawiaturze, w której wiele jest klawiszy głuchych”. Oto idą czasy, kiedy te klawisze głucho przemówią. Białe klawisze pełnych tonów rodzimej historii już odzyskują swoje struny. Chodzi o to, by grały donośnie, bez lęku, z twórczą odwagą, by odmieniły brzęk i zgrzyt kluczy zamykających prawdę na muzykę przyszłości: różnorodnych myśli i uszanowanych uczuć. Wtedy zagrzmą wszystkie klawisze, również i te dotąd głucho – w pełnej harmonii przeszłości z przyszłością.

„Wczoraj nigdy nie mija – to Wczoraj tworzy Jutro”.

* * *

Niżej zamieszczono **krótkie wspomnienie o Profesorze Władysławie Kuczyńskim w 16. rocznicę Jego odejścia do wieczności**. Więcej informacji podano w książce [3].

Władysław Kuczyński urodził się 4 maja 1915 r. w Berdiańsku na Ukrainie, nad Morzem Azowskim. Rodzice znaleźli się tam w poszukiwaniu pracy, tam się poznali i w roku 1905 zawarli związek małżeński. W ramach repatriacji Polaków w roku 1921 cała rodzina przyjechała do Polski i osiedliła się najpierw w Białymstoku, a później na wsi, około 8 km od Grodna, gdzie rodzice kupili małe gospodarstwo rolne z domem mieszkalnym. Do szkoły średniej uczęszczał w Grodnie. W tym okresie nauki wykazał się zdolnościami aktorskimi – został przyjęty do teatru i wystąpił w kilku sztukach. Miał również zdolności muzyczne, grał w szkolnej orkiestrze na skrzypcach.

Studia rozpoczął w 1934 r. na Wydziale Inżynierii Politechniki Warszawskiej. Działał czynnie w organizacjach studenckich. Podczas okupacji niemieckiej działał w tajnym ruchu niepodległościowym organizacji młodzieżowych. Studia ukończył w prowadzonym tajnym nauczaniu; promotorem pracy dyplomowej był prof. *Wacław Żencykowski*. Już w 1944 roku rozpoczął pracę w Ministerstwie Przemysłu, w Departamencie Przemysłu, od 1 stycznia 1945 r. na stanowisku zastępcy dyrektora. Jednocześnie od 1 listopada 1944 r. podjął pracę dydaktyczną na Politechnice Warszawskiej, zorganizowanej w Lublinie.

12 października 1945 r. został aresztowany przez Urząd Bezpieczeństwa w Łodzi. Znalazł się w więzieniu przy ul. Rakowieckiej w Warszawie. Wyrokiem Wojskowego Sądu Rejonowego w Warszawie z października 1946 r. został skazany na 5 lat więzienia za rzekomą działalność na szkodę władzy, a głównie za nieujawnienie swojej działalności konspiracyjnej podczas wojny. Na wolność – na podstawie amnestii – wyszedł 7 marca 1947 r., ale dopiero w 1992 r. wyrok sądu wojskowego z 1946 r. został unieważniony ... albowiem czyn (skazanego) związany był z działalnością na rzecz niepodległego bytu Państwa Polskiego.

Po przeniesieniu się w roku 1947 z Warszawy do Łodzi prowadził działalność dydaktyczną i naukową, głównie na Politechnice Łódzkiej, a także w Wyższej Szkole Gospodarstwa Wiejskiego i Wyższej Szkole Sztuk Plastycznych. Jednocześnie w latach 1947–1950 kierował łódzkim oddziałem przedsiębiorstwa budowlanego „Martens i Daab”.

W Politechnice Łódzkiej był asystentem na Wydziale Elektrycznym (od 1947 r.) oraz adiunktem (od 1950 r.) i zastępcą profesora (od 1955 r.) w Katedrze Wytrzymałości Materiałów na Wydziale Mechanicznym. Zorganizował tu Laboratorium Techniki Budowlanej, przekształcone w 1951 r. w Zakład o tej samej nazwie.

W czerwcu 1956 r. rektor i Senat Politechniki Łódzkiej powierzyli *Władysławowi Kuczyńskiemu* zadanie zorganizowania Wydziału Budownictwa Lądowego. Został dziekanem pierwszej kadencji na tym Wydziale (lata 1956–1959), a następnie również w latach 1961–1963 i 1965–1968. Stopień naukowy doktora nauk technicznych uzyskał w 1956 r., tytuł docenta w roku 1957, a tytuł naukowy profesora nadzwyczajnego w 1963 r. Na Wydziale Budownictwa Lądowego Politechniki Łódzkiej był twórcą i kierownikiem Katedry Budownictwa Żelbetowego (lata 1956–1969).



Profesor *Władysław Kuczyński* – pierwszy dziekan Wydziału Budownictwa Lądowego Politechniki Łódzkiej

W roku 1959/1960 odbył jednoroczny staż naukowy we Francji, gdzie współpracował z Instytutem Budownictwa i Robót Publicznych oraz Instytutem Badań Stosowanych Konstrukcji Żelbetowych. Na 6-miesięcznym stażu naukowym we Francji przebywał także w roku 1964.

W 1968 roku, jako dziekan Wydziału Budownictwa Lądowego Politechniki Łódzkiej, wystąpił w obronie studentów wyrzuconych ze studiów za organizowanie protestów przeciwko polityce ówczesnej władzy. Został odwołany ze stanowiska dziekana ... w atmosferze niesprzyjających warunków dla kultury i nauki po marcu 1968 r. W reakcji na to posunięcie przeniósł się na Politechnikę Warszawską; podjął pracę w Filii PW w Płocku.

W latach 1971–1976 został zaangażowany jako profesor zwyczajny na Uniwersytecie „Lovanium” w Kinszasie (później przemianowanym na Université Nationale du Zaïre). Był m.in. promotorem licznych prac dyplomowych. W roku 1976 zainicjował i zorganizował trzydniową (21–23 czerwca) pierwszą konferencję narodową dotyczącą problemów budownictwa w Zairze.

Po powrocie do Polski pracował nadal w Filii Politechniki Warszawskiej w Płocku. W 1979 r. uzyskał tytuł naukowy profesora zwyczajnego, a w roku 1980 przeszedł na emeryturę.



Profesor *Władysław Kuczyński* podczas wykładu inauguracyjnego na Uniwersytecie „Lovanium” w Kinszasie (1976 r.)

W 1981 r. podjął pracę jako profesor kontraktowy Wydziału Inżynierii Uniwersytetu w Oranie (Algieria). Po przeprowadzeniu obrony dysertacyjnej przez kilku asystentów z Oranu i Ecole Polytechnique w Algierii, wrócił w 1985 r. do Polski. Od 1987 r. znów pracował w Politechnice Warszawskiej na pół etatu oraz jako konsultant w Instytucie Techniki Budowlanej (do 1991 r.).

Senat Politechniki Łódzkiej 20 grudnia 1989 r. nadał prof. *Władysławowi Kuczyńskiemu* najwyższe wyróżnienie akademickie: tytuł i godność doktora honoris causa.

Profesor przebywał w wielu krajach z cyklami wykładów i referatów. Brał udział w międzynarodowych konferencjach naukowych organizowanych przez ISO, CEB i RILEM. W latach 1995–1997 był kierownikiem studium podyplomowego pt. „Współczesne technologie budowy i naprawy mostów” na Wydziale Budownictwa, Architektury i Inżynierii Środowiska Politechniki Łódzkiej, zorganizowanego na wniosek dyrektora PRM „Mosty Łódź” SA, mgr. inż. *Zygmunta Patera*. Studium było przeznaczone dla inżynierów zatrudnionych w wymienionym przedsiębiorstwie oraz w łódzkiej administracji mostowej. Generalnym konsultantem i przewodniczącym komisji egzaminu końcowego był prof. *Jan Kmity*.

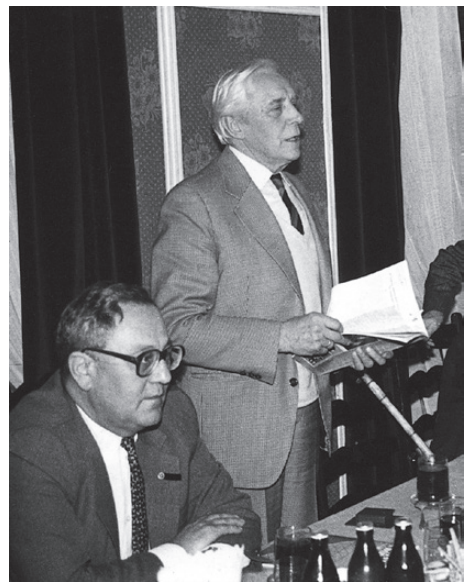
Profesor wypromował 12 doktorów nauk technicznych. Był recenzentem 30 prac doktorskich i wielu prac habilitacyjnych oraz wniosków o nadanie tytułu naukowego profesora. Dorobek naukowy prof. *Władysława Kuczyńskiego*



Profesor *Władysław Kuczyński* – kierownik studium podyplomowego w Politechnice Łódzkiej; z lewej *Zygmunt Pater*, z prawej prof. *Jan Kmity* (1997 r.)

zawiera 130 pozycji, w tym 12 książek i skryptów, a także publikacje zagraniczne w języku francuskim. Ostatnią z książek napisanych przez Profesora jest praca pt. „*Wacław Żenczykowski. Inżynier – badacz – nauczyciel*”, wydana w 1998 r. przez Fundację PZITB Inżynieria i Budownictwo.

W latach 1952–1972 i 1977–1981 Profesor był członkiem Kolegium Redakcyjnego miesięcznika „Inżynieria i Budownictwo”, a później członkiem Rady Programowej Czasopism i Wydawnictw PZITB. W roku 1955 Wydział IV Nauk Technicznych PAN powierzył prof. *Władysławowi Kuczyńskiemu* funkcję organizatora i redaktora naczelnego kwartalnika „Archiwum Inżynierii Lądowej” (funkcję redaktora naczelnego pełnił do 1978 r., z przerwą na pracę w Kinszasie), a w roku 1956 – członka Komitetu Redakcyjnego i Rady Redakcyjnej wydawanej przez „Arkady” 20-tomowej monografii „Budownictwo betonowe” (przez 6 lat był przewodniczącym Komitetu Redakcyjnego).



Wystąpienie prof. *Władysława Kuczyńskiego* podczas uroczystego posiedzenia Rady Programowej Czasopism i Wydawnictw PZITB z okazji 50-lecia (1988 r.) „Inżynierii i Budownictwa”

W 1977 r. został odznaczony Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski, a w grudniu tego roku – uhonorowany nagrodą Polskiej Akademii Nauk za udział w wydaniu wielotomowego dzieła pt. „Budownictwo betonowe”.

Wymienić należy również wieloletnie członkostwo Profesora w Komitecie Inżynierii Lądowej i Wodnej PAN oraz w Sekcji Konstrukcji Betonowych tego Komitetu. Przez wiele lat był członkiem Comité Euro-International du Béton (CEB) i Réunion des Laboratoires des Esais de Matériaux et des Constructions (RILEM).

W kadencji 1955–1956 pełnił funkcję przewodniczącego Oddziału Łódzkiego PZITB. Był też aktywnym i zaangażowanym członkiem Komitetu Nauki PZITB. W roku 1996 został uhonorowany Medalem PZITB im. prof. Stefana Kaufmana, a przez Krajowy Zjazd Delegatów PZITB w Rzeszowie (28–30 września 1999 r.) – godnością członka honorowego PZITB, najwyższym wyróżnieniem Związku.

W Łodzi od 1988 r. jest organizowany coroczny konkurs na najlepszą pracę dyplomową studentów Wydziału Budownictwa, Architektury i Inżynierii Środowiska Politechniki Łódzkiej. Temu konkursowi w 1990 r. nadano imię

prof. *Władysława Kuczyńskiego*. Organizatorami konkursu są obecnie: Oddział Łódzki PZITB, wymieniony Wydział oraz Łódzka Okręgowa Izba Inżynierów Budownictwa.

Wśród wielu nagród i wyróżnień, które Profesor otrzymał, za szczególnie cenne uważał nagrody: PZITB im. prof. Wacława Żenczykowskiego (1966 r.), Wydziału IV Nauk Technicznych PAN im. Feliksa Jasińskiego (w 1965 r.) oraz naukową miastą Łodzi (1967 r.).

Profesor *Władysław Kuczyński* zmarł 22 kwietnia 2003 r. w Warszawie [3, 4]. W Jego pożegnaniu wzięło udział bardzo liczne grono koleżanek i kolegów, współpracowników, wychowanków i przyjaciół z całej Polski. Po mszy św. w kościele pod wezwaniem św. Wincentego a Paulo (drewnianym) w Warszawie został pochowany na Cmentarzu Bródzińskim w Warszawie (kwatery 37A-6-25).

Pożegnaliśmy Człowieka, który miłował bliźniego swego, jak siebie samego – wybitną postać w środowisku ludzi związanych z inżynierią lądową oraz konstrukcjami budowlanymi i technologią betonu, naukowca, nauczyciela akademickiego, wychowawcę wielu pokoleń inżynierów budowlanych i kadr naukowych, wielkiego patriotę i społecznika, humanistę i technika, uczynnego, życzliwego, powszechnie lubianego Kolegę, oddanego bez reszty Polsce, polskiej nauce i technice. Swoimi wybitnymi dokonaniem zapisał się na trwałe w historii polskiej nauki i budownictwa oraz w życiu stowarzyszeniowym. Wielki autorytet środowiska związanego z budownictwem i wielki patriota przeszedł do historii, a Jego dzieło pozostało i z pewnością będzie kontynuowane i rozwijane przez następców.

Można powiedzieć, że Profesor – cytując słowa św. Jana Pawła II – żył w zgodzie z maksymą: **Człowiek jest wielki nie przez to, co posiada, lecz przez to, kim jest, nie przez to, co ma, lecz przez to, czym dzieli się z innymi**. Z pewnością takim pozostanie w pamięci Jego kolegów i przyjaciół, współpracowników i wychowanków oraz wszystkich, którzy korzystali z Jego wiedzy



Tablica pamiątkowa i popiersie prof. *Władysława Kuczyńskiego* na Wydziale Budownictwa, Architektury i Inżynierii Środowiska Politechniki Łódzkiej (autor popiersia: prof. *Andrzej Jocz*)

i doświadczenia. Pozostanie wzorem do naśladowania. Dziękujemy Ci Drogi Profesorze.

W roku 2006 (8 czerwca) – podczas jubileuszu 50-lecia Wydziału Budownictwa, Architektury i Inżynierii Środowiska – rektor Politechniki Łódzkiej odsłonił na tym Wydziale tablicę pamiątkową poświęconą Profesorowi, a 16 listopada 2006 r. – Jego popiersie.

PIŚMIENICTWO

- [1] 80 lat (1934–2014) Polskiego Związku Inżynierów i Techników Budownictwa, kontynuatora Polskiego Związku Inżynierów Budowlanych. Praca zbiorowa pod redakcją *Stefana Pyraka*. Zarząd Główny PZITB, Warszawa 2014.
- [2] *Nowakowski A.B.*: Na kanwie jubileuszu Oddziału Łódzkiego PZITB sprzed dwudziestu laty. „Inżynieria i Budownictwo”, nr 4/2009.
- [3] *Nowakowski A.B., Pyrak S., Włodarczyk W.*: *Władysław Kuczyński*. Nauczyciel, badacz, społecznik. Fundacja PZITB Inżynieria i Budownictwo, Warszawa 2018.
- [4] *Pyrak S., Włodarczyk W.*: Wspomnienie o śp. Profesorze *Władysławie Kuczyńskim* (1915–2003). „Inżynieria i Budownictwo”, nr 6/2003.