

Wspomnienie

W dniu 2 października 2016 roku zmarł **Profesor Zwyczajny Tadeusz Bronisław Basiewicz**. Wybitny naukowiec, utalentowany inżynier i wyjątkowo sprawny organizator wielu przedsięwzięć inżynierskich. Obdarzony interesującą osobowością, inteligentny, dokładny i systematyczny. Rzetelnie traktujący swoje obowiązki i tego samego oczekujący od innych, wysoce zorganizowany, rozważny i praktyczny. Zawsze uważał, że wszystko da się zrobić lepiej. Wcześniej wykazał zrozumienie dla konieczności przemian społeczno-politycznych w Polsce.

Tadeusz Bronisław Basiewicz urodził się 16 września 1927 roku w Kielcach. Dzieciństwo i początek lat szkolnych Tadeusza to okres II Rzeczypospolitej. Przed domem rodzinnym Tadeusza był tor kolejowy. Czyżby to był symbol Jego dalszego życia, które związał z koleją?

Rok 1934 był początkiem Jego edukacji. Tuż przed wybuchem II wojny światowej Tadeusz ukończył piątą klasę szkoły podstawowej. W czasie okupacji pracował w charakterze młodocianego robotnika w Hucie Ludwików w Kielcach i kontynuował naukę w szkole przykładowej, co później pozwoliło mu ukończyć szkołę podstawową i dalej uczyć się w szkole średniej.

W 1947 roku rozpoczął studia na Wydziale Inżynierii Lądowej Politechniki Krakowskiej, gdzie w 1952 roku uzyskał dyplom mgr inż. budownictwa lądowego. Promotorem Jego pracy był znany profesor Roman Ciesielski. Na czwartym roku studiów Tadeusz zawarł związek małżeński z Haliną, z którą zamieszkał w Warszawie po uzyskaniu dyplomu. Z Haliną był związany do końca życia.

Po ukończeniu studiów rozpoczął pracę w Biurze Projektów Kolejowych w Warszawie. Już na początku swojej pracy zainteresował się problematyką infrastruktury transportu kolejowego, a w szczególności jej przystosowaniem do zwiększonych prędkości i dużych obciążeń. W 1953 roku z rekomendacji promotora swojej pracy magisterskiej, Tadeusz Basiewicz wyjechał do Związku Radzieckiego na studia doktoranckie w Moskiewskim Uniwersytecie Technologicznym. W 1956 roku uzyskał dyplom doktora nauk technicznych. Po powrocie do kraju, w 1957 roku zatrudnił się w Instytucie Naukowo-Badawczym Kolejnictwa w Warszawie (późniejsze nazwy: Centralny Ośrodek Badań i Rozwoju Techniki Kolejnictwa, Centrum Naukowo-Techniczne Kolejnictwa, a obecnie Instytut Kolejnictwa).

Prowadzona w latach pięćdziesiątych ubiegłego stulecia odbudowa polskiego kolejnictwa po zniszczeniach w czasie II wojny światowej, napotykała poważne trudności z powodu braku drewna, tradycyjnie stosowanego w produkcji podkładów kolejowych. Ta sytuacja sprzyjała poszukiwaniu nowych rozwiązań, tym bardziej, że w kilku krajach rozpoczęły się próby z podkładami betonowymi. Polskie koleje stanęły również przed tym problemem. Pierwsze próby wprowadzenia podkładów betonowych w Polsce podjęto w latach 1946-1951, jednak efekty eksploatacyjne ówczesnych rozwiązań nie były zadowalające. W latach pięćdziesiątych ubiegłego wieku opracowanie odpowiedniej konstrukcji nawierzchni na podkładach betonowych stało się najważniejszym zadaniem polskiego kolejnictwa. Rozwiązania tego zadania podjął się młody naukowiec Tadeusz Basiewicz, wówczas już doktor nauk technicznych. W wyniku wielu własnych prac studialnych i doświadczalno-konstruktorskich opracował kilka wersji takich podkładów, przez co stworzył podstawę do rozwoju tej, powszechnie do dziś stosowanej w torach kolejowych PKP konstrukcji. Dzięki temu stał się ojcem konstrukcji nawierzchni kolejowej na podkładach betonowych w Polsce.

W 1957 roku wydano Jego pierwszą publikację „Praca statyczna podkładu blokowego z łącznikiem oderwanym od podsypki”. Kolejnymi pracami były: „Wpływ trwałych nierównomiernych odkształceń podłoża na podkład z betonu sprężonego” (1958), „Struny profilowane w zastosowaniu do sprężania betonu” (1959) oraz „Uogólniony model nawierzchni kolejowej i jej obliczanie” (1959).

Jego książka „Tor kolejowy na podkładach betonowych” zawiera usystematyzowanie wiedzy o konstrukcji toru na podkładach betonowych oraz wykazanie różnic w pracy toru na podkładach drewnianych i betonowych. Książka w znacznej części była napisana na podstawie własnych prac przeprowadzonych w Polsce.

W 1960 roku, w wieku 33 lat, dr inż. Tadeusz Basiewicz został powołany na stanowisko Zastępcy Dyrektora ds. Naukowo-Badawczych w Centralnym Ośrodku Badań i Rozwoju Techniki Kolejnictwa. Ta decyzja miała duży wpływ zarówno na działalność Ośrodka, jak i na osobisty rozwój naukowy Tadeusza Basiewicza. Pełniąc obowiązki Dyrektora, nie tylko nadzorował, ale osobiście prowadził prace badawcze i doświadczalne. Pod Jego kierunkiem COBiRTK zaczął zmieniać profil swojej działalności. Tadeusz Basiewicz był współorganizatorem i nadzorującym budowę nowoczesnej bazy badawczej na terenie Olszynki Grochowskiej (obecna siedziba Instytutu Kolejnictwa).

W 1964 roku dr inż. Tadeusz Basiewicz uzyskał na Politechnice Warszawskiej stopień doktora habilitowanego nauk technicznych. W tym czasie, wraz z rozwojem bazy badawczej na Olszynie Grochowskiej, do Ośrodka zaczęli napływać nowi pracownicy, zwłaszcza młodzi absolwenci uczelni technicznych, których Dyktor dr hab. Tadeusz Basiewicz osobiście przygotowywał do pracy badawczej. Był życzliwy dla współpracowników, rozwijał ich talenty inżynierskie i naukowe. W ocenach ich dorobku naukowego był surowym, ale obiektywnym opiniodawcą. Pod Jego kierunkiem powstały również liczne prace doktorskie, których wielokrotnie był promotorem.

Wartościowa praca doktorska mgr. inż. Henryka Bałucha pt. „Badanie konstrukcyjno-geometrycznych nierówności poziomych toru kolejowego” (1965 rok) dotyczyła dużych prędkości. Ta praca stała się początkiem dalszych opracowań doktora Bałucha prowadzących do uzyskania przez niego w krótkim czasie tytułu profesora zwyczajnego. Warto dodać, że wykonane przez Tadeusza Basiewicza prace z zakresu zagadnień konstrukcyjno-wytrzymałościowych nawierzchni kolejowej oraz prace Henryka Bałucha związane z diagnostyką i utrzymaniem tej nawierzchni wzajemnie uzupełniają się i łącznie stanowią ogromny wkład wiedzy naukowej w rozwoju kolejnictwa. Obdarzeni wyjątkowo dużym talentem dydaktycznym, obaj wykształcili wielu specjalistów kolejowych.

Problematyce nawierzchni S-60 była poświęcona praca doktorska mgr inż. Wandy Bonkowicz-Sittauer pt. „Wpływ sztywności nawierzchni kolejowej na proces powstawania deformacji w eksploatowanym torze” (1970 rok). Doktorantem Tadeusza Basiewicza był również obecny profesor zwyczajny Włodzimierz Czyczula, późniejszy Kierownik Katedry Infrastruktury Transportu Szynowego i Lotniczego w Instytucie Inżynierii Drogowej i Kolejowej Politechniki Krakowskiej, a następnie prorektor tej Politechniki. Profesor Basiewicz ma na swoim koncie również kilkanaście recenzji prac doktorskich i habilitacyjnych. Najważniejszymi efektami prac, którymi kierował, prowadził osobiście lub w których współpracował w czasie pracy w COBiRTK są:

- badania dotyczące dużych prędkości, będące podstawą danych wyjściowych do projektu Centralnej Magistrali Kolejowej Śląsk – Stolica – Porty,
- kompleksowe badania nawierzchni kolejowej stanowiące podstawę wprowadzenia na PKP ciężkiej nawierzchni S-60,
- prace nad nawierzchnią niekonwencjonalną, będące podstawą do sformułowania kryteriów, jakie powinny spełniać nawierzchnie bezpodsypkowe; Doktor habilitowany Tadeusz Basiewicz opracował koncepcję takiej nawierzchni, która została wdrożona na Dworcu Centralnym w Warszawie. Ta nawierzchnia jest efektywnie eksploatowana już ponad 40 lat.

W 1970 roku dr hab. inż. Tadeusz Basiewicz został powołany na stanowisko Dyrektora w Centralnym Biurze Projektowo-Badawczym Budownictwa Kolejowego KOLPROJEKT, które pełnił przez dziesięć lat. Dzięki Jego dużemu zaangażowaniu, dużej wiedzy, doświadczeniu i otwartości na innowacyjne techniki, Biuro to uległo dużym przeobrażeniom. Wprowadzono nowoczesne systemy zarządzania oraz komputerowe technologie projektowania, powstała nowa jakość projektowania. W latach 1970–1980 Biuro wykonało m.in. następujące opracowania projektowe o istotnym znaczeniu dla transportu kolejowego i dla polskiej gospodarki:

- dworzec Warszawa Centralna,
- CMK – Centralna Magistrala Kolejowa,
- LHS – szerokotorowa Linia Hutniczo-Siarkowa.

W uznaniu wielkiego wkładu w rozwój i modernizację infrastruktury PKP oraz dużego dorobku naukowego, dr hab. inż. Tadeusz Basiewicz otrzymał wysokie odznaczenia: Krzyż Oficerski Orderu Odrodzenia Polski (1976 rok) oraz Krzyż Komandorski Orderu Odrodzenia Polski (1979 rok).

Wszechstronne umiejętności zawodowe Profesora Basiewicza jako badacza, inżyniera i organizatora uzasadniły jego delegowanie w latach 1980–1983 do pracy w Libii, gdzie z ramienia Przedsiębiorstwa DROMEX koordynował prace polskich firm budujących autostrady. Z pełnomocnictwa rządu libijskiego prowadził również prace koncepcyjne związane z planowaną budową linii kolejowej łączącej Libię z Tunezją.

W 1990 roku Tadeusz Basiewicz otrzymał tytuł profesora zwyczajnego. Jest autorem lub współautorem 10 książek i podręczników akademickich oraz autorem ponad 100 publikacji z zakresu infrastruktury transportu. Niektóre prace opublikowano w czasopismach zagranicznych.

W latach 1995–2000 przewodniczył Radzie Techniczno-Ekonomicznej Dyrekcji Generalnej PKP. Pod Jego kierownictwem organ ten wskazywał kierunki rozwoju technicznego i informatycznego procesów eksploatacyjnych Polskich Kolei Państwowych.

Profesor Tadeusz Basiewicz był aktywnym uczestnikiem organizacji naukowych i organów kolegialnych i zarządzających wydawnictw o profilu naukowym i technicznym. Przez czternaście lat był członkiem Prezydium Komitetu Inżynierii Lądowej i Wodnej Polskiej Akademii Nauk. Pełnił również funkcję Przewodniczącego Sekcji Inżynierii Komunikacyjnej tego Komitetu. Przez trzy kadencje był członkiem Komitetu Transportu PAN, a w latach 1964–1974 członkiem Komitetu Nagród Państwowych. W latach 1966–1970 był Redaktorem Naczelnym Wydawnictwa „Problemy Kolejnictwa”, a w latach 1978–1980 członkiem Rady Redakcyjnej „Archiwum Inżynierii Lądowej PAN”. Pełnił funkcję Redaktora Naczelnego miesięcznika „Przegląd Komunikacyjny”. W latach 1975–1978 w Wydawnictwie Komunikacji i Łączności był członkiem Rady Programowej serii wydawniczej „Inżynieria Komunikacyjna” (22 książki). Był Członkiem Honorowym Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji.

W decydującym momencie kształtowania dyscypliny naukowej „Transport”, Profesor Tadeusz Basiewicz przedstawił definicję tej nowej dyscypliny kładąc tym samym podwaliny pod jej dalszy rozwój. Uznając cywilizacyjną rolę transportu, dostrzegł możliwość jego doskonalenia przez optymalizowanie przewozów pasażerskich i ładunków różnymi rodzajami transportu. Stworzył Zakład Infrastruktury Transportu na Wydziale Transportu Politechniki Warszawskiej, którym kierował w latach 1983–1999. Na tym Wydziale wypromował wiele prac dyplomowych.

W 2000 roku Profesor Tadeusz Basiewicz otrzymał medal Komisji Edukacji Narodowej, a Jego dorobek naukowy zapisano w Złotej Księdze Nauk Technicznych.

Zmarł wspaniały człowiek obdarzony dużym uznaniem i sympatią. Dowodem tego są liczne dyplomy i listy gratulacyjne, które otrzymał za swoją długoletnią, ofiarną pracę.

*Współpracownicy i Przyjaciele
Marian Fijałek, Andrzej Gołaszewski i Stanisław Zimnoch
Warszawa, 8 października 2016 r.*