



**MAREK MISTEWICZ**<sup>1)</sup>  
ORCID: 0000-0002-4140-4277

## The heritage of Road Construction Institute in Warsaw

### Spuścizna Instytutu Budownictwa Drogowego w Warszawie

**Abstract:** The Road and Bridge Research Institute cultivates the traditions of the Road Construction Institute, its legal ancestor. It was established in 1955 by virtue of a resolution of the Council of Ministers adopted at the request of Aleksander Gajkiewicz M.Sc. Eng., director of the Central Office of Public Roads. The Institute was created by Polish engineers whose biographies were proudly embedded in the history of the two world wars. In post-war Poland, they found safe asylum at the institute, what enabled them to work in their profession to rebuild the Polish road network. Kazimierz Sokalski M.Sc. Eng. was appointed by the minister to the position of the director of the Institute. Following him, Franciszek Koryciński M.Sc. Eng. became the director of the Institute. Włodzimierz Skalmowski, professor of the Warsaw University of Technology, was elected the chairman of the Institute's Scientific Council. From 1955 on, in the monthly magazine "Drogownictwo", the Institute was publishing "Przegląd Dokumentacyjny Drogownictwa" and "Biuletyn Instytutu Budownictwa Drogowego". In 1956 the Institute began to publish its own quarterly "Prace Instytutu Budownictwa Drogowego". Being a state institute, it faced with the problem of assembling staff that would enable it to carry out its statutory tasks. Employment and development were limited by the insufficient funds from the State Budget. After the Institute had operated for four years, the Government Commission to Investigate the Activities of State Institutes recommended its transformation into the Central Center for Research and Development of Road Technology. From the time its name was changed again to the Road and Bridge Research Institute, it has continued its activities, noting achievements that have had social implications with a nationwide or worldwide range.

**Keywords:** bridges, research institute, road administration, roads.

**Streszczenie:** Instytut Badawczy Dróg i Mostów kultywuje tradycje Instytutu Budownictwa Drogowego, swojego prawnego protoplasty, utworzonego w roku 1955 na podstawie uchwały Rady Ministrów podjętej z inicjatywy mgr. inż. Aleksandra Gajkowicza, dyrektora Centralnego Zarządu Dróg Publicznych. Instytut tworzyli polscy inżynierowie, których życiorysy chlubnie wpisywały się w historię dwóch wojen światowych. W powojennej Polsce, w instytucie odnaleźli oni bezpieczny azyl umożliwiający pracę w swoim zawodzie na rzecz odbudowy polskiej sieci drogowej. Na stanowisko dyrektora instytutu minister powołał mgr. inż. Kazimierza Sokalskiego. Po nim tę funkcję objął mgr inż. Franciszek Koryciński. Przewodniczącym Rady Naukowej instytutu został wybrany profesor Politechniki Warszawskiej Włodzimierz Skalmowski. Od roku 1955 w miesięczniku „Drogownictwo” instytut publikował „Przegląd Dokumentacyjny Drogownictwa” i „Biuletyn Instytutu Budownictwa Drogowego”. W kolejnym roku 1956 instytut rozpoczął wydawanie swojego własnego kwartalnika pt. „Prace Instytutu Budownictwa Drogowego”. Będąc instytutem państwowym borykał się ze skompletowaniem obsady personalnej, umożliwiającej realizację zadań statutowych. Zatrudnienie oraz rozwój limitowały niewystarczające środki z budżetu państwa. Po czterech latach funkcjonowania instytutu, komisja rządowa do badania działalności instytutów państwowych zaleciła jego przekształcenie w Centralny Ośrodek Badań i Rozwoju Techniki Drogowej. Po kolejnej zmianie nazwy jako Instytut Badawczy Dróg i Mostów kontynuował działalność odnotowując osiągnięcia, których implikacje społeczne miały zasięg ogólnopolski lub międzynarodowy.

**Słowa kluczowe:** administracja drogowa, drogi, instytut badawczy, mosty.

<sup>1)</sup> Road and Bridge Research Institute, 1 Instytutowa St., 03-302 Warsaw, Poland; marekmistewicz@gmail.com

## 1. WSTĘP

Na przełomie 2024 i 2025 roku Instytut Badawczy Dróg i Mostów (IBDiM) obchodzi 70-lecie swojej działalności. Tak doniosłe wydarzenie jest okazją do przypomnienia okoliczności powstania w roku 1955 i początków działalności prawnego protoplasty IBDiM – Instytutu Budownictwa Drogowego (IBD). W minionych latach, historię IBDiM publikowano w syntetycznej formie w jubileuszowych woluminach „Biuletynu Informacyjnego Drogi i Mosty”: nr 1-2 (1975) wydanego z okazji jego 20-lecia i nr 2-3 (1985) z okazji 30-lecia oraz „Prac Instytutu Badawczego Dróg i Mostów” nr 2-3 (1995) z okazji 40-lecia. W 50-lecie IBDiM [1], jak również w 60-lecie Instytutu Techniki Budowlanej (ITB) [2] ukazały się okolicznościowe monografie. Artykuły związane z jubileuszami publikowali dyrektorzy IBDiM: Edward Byczyński w „Inżynierii i Budownictwie” w roku 1980 [3], Mieczysław Rybak w „Pracach Instytutu Badawczego Dróg i Mostów” w roku 1985 [4], Jan Pachowski w roku 1995 [5] i w roku 2005 [6] oraz w roku 1995 Leszek Rafalski [7], także w „Inżynierii i Budownictwie” [8]. Celem kolejnej publikacji jest poszerzenie wiedzy na temat najdawniejszej historii IBDiM, na podstawie kwerendy źródeł archiwalnych w konfrontacji z danymi zaczerpniętymi z bibliografii. Jest również okazją do przedstawienia sylwetek osób, dzięki którym powstała jednostka naukowo-badawcza, do dzisiaj służąca administracji drogowej i społeczeństwu. Problemy prawne i organizacyjne, z którymi się zmierzył IBD, w szczególnych przypadkach do dziś pozostają aktualne.

## 2. OKOLICZNOŚCI UTWORZENIA IBD

Po drugiej wojnie światowej w Polsce powstał Instytut Badawczy Budownictwa (IBB). Znaleźli w nim zatrudnienie ocaleli z pożogi wojennej pracownicy Drogowego Instytutu Badawczego, który pod kierownictwem prof. Melchiora Nestorowicza (1880-1939) prowadził działalność od roku 1929 do dnia wybuchu wojny.

IBB podzielono na dwa pionory, budowlany i drogowy. Inicjatorem podziału był Aleksander Gajkowicz (1897-1971), ówczesny dyrektor Departamentu Dróg Kołowych (DDK) Ministerstwa Komunikacji (MK). W roku 1971, w „Pobieżnych notatkach z przebiegu mojego

życia”, Aleksander Gajkowicz wspominał: „Był to wynik mojego porozumienia z ówczesnym Ministrem Odbudowy Michałem Kaczorowskim, z którym współpracowałem w okresie okupacji”<sup>2)</sup>.

Aleksander Gajkowicz jest uznawany za jedną z najwybitniejszych postaci w historii polskiego drogownictwa. Urodził się 13 maja 1897 r. w rodzinie administratora majątku ziemskiego w Teklinapolu na Wileńszczyźnie. Mając dwa lata, wraz z rodziną wyjechał na północ Rosji. W roku 1916 ukończył Gimnazjum Łomonosowa w Archangielsku i zdał egzamin wstępny do prestiżowego Instytutu Inżynierów Komunikacji w Petersburgu. Po pierwszym semestrze studiów został powołany do wojska. Ukończył Konstantynowską Szkołę Piechoty w Kijowie skąd w stopniu chorążego został skierowany do służby w Omsku. Po wybuchu rewolucji październikowej 1917 roku, z wyboru żołnierzy został dowódcą 20. Pułku Strzelców Syberyjskich i z ich woli przeprowadził jego likwidację. Po powrocie do Archangielska wstąpił do polskiego oddziału tzw. Murmańczyków, z którym wyjechał do Armii Polskiej gen. Józefa Hallera we Francji, a potem do Polski. W roku 1919 uczestniczył w walkach z I Armią Konną Siemiona Budionnego na Wołyniu, a w roku 1920 w Bitwie Warszawskiej – w walkach nad Wkrą prowadzonych przez 18. Dywizję Piechoty. Służbę wojskową zakończył w stopniu porucznika, odznaczonego Krzyżem Walecznych. Studia na Politechnice Warszawskiej (PW) ukończył w roku 1926, otrzymując dyplom inżyniera dróg i mostów. Podjął pracę w administracji drogowej, awansując na stanowisko kierownika Powiatowego Zarządu Drogowego (PZD) w Pułtusku, a potem PZD w Warszawie. W latach 1937-1939 pełnił funkcję naczelnika Wydziału Budowy i Utrzymania Dróg Kołowych w DDK MK. W roku 1938 przewodniczył delegacji polskiej na VIII Międzynarodowy Kongres Drogowy w Hadze. W przededniu wojny powierzono mu zbudowanie w ciągu 6 tygodni trzech mostów operacyjnych przez Wisłę, a potem kolejnych trzech w ciągu 4 tygodni. Podczas niemieckiej okupacji, w ramach Delegatury Rządu Rzeczypospolitej Polskiej (RP) na Kraj, opracowywał plan powojennej odbudowy. W strukturach Polskiego Państwa Podziemnego Aleksander Gajkowicz był naczelnikiem wydziału drogowego, kandydatem na stanowisko wiceministra [9].

2) A. Gajkowicz, *Pobieżne notatki z przebiegu mojego życia*, Archiwum w Warszawie Polskiej Akademii Nauk (APAN), sygn. III-289, jednostka 50, tom II, s. 43.



Rys. 1. Aleksander Gajkowicz, inicjator utworzenia Instytutu Budownictwa Drogowego, fotograf nieznan (dzięki uprzejmości Pana Andrzeja Zdziecha)

W roku 1949 minister budownictwa przekształcił IBB w ITB, który przejął jego zobowiązania, pracowników i majątek<sup>3)</sup>. W jego skład wchodził Zakład Drogowo-Lotniskowy, którym od 1 marca 1949 r. kierował prof. Czesław Gniewiński (1895-1957) [10]. W roku 1952 minister budownictwa przemysłowego zmieniając statut ITB utworzył Dział VIII Drogowo-Lotniskowy [2], którym od 1 sierpnia 1954 r. kierował inż. Witold Sikorski (1898-1981)<sup>4)</sup>.

W latach 1951-1953 Aleksander Gajkowicz przeprowadził reformę administracji drogowej, w ramach której utworzono: 128 rejonów eksploatacji dróg publicznych, 17 wojewódzkich zarządów dróg publicznych (WZDP) i Centralny Zarząd Dróg Publicznych (CZDP). Zreformowana administracja drogowa potrzebowała wsparcia jednostki naukowo-badawczej o ogólnopolskim zasięgu działalności. Nie będąc usatysfakcjonowany rezultatami współpracy z zakładem, a potem z działem w ITB, dyrektor Gajkowicz uważał, że: „Coraz większe znaczenie drogowych prac badawczych i ograniczone możliwości rozwojowe, jakie posiadał dział drogowy w ramach

powołanego w 1945 r. [IBB, a potem – M.M.] Instytutu Techniki Budowlanej, który, podlegając administracyjnie Ministerstwu Budownictwa, troszczył się w pierwszym rządzie o rozwój badań z zakresu ściśle budownictwa – wykazały konieczność wyodrębnienia drogowych prac badawczych z ITB i powołania do życia dla potrzeb gospodarki drogowej własnej placówki badawczej” [11]. W lutym 1954 r. Instytut Techniki Drogowo-Lotniskowej i Prefabrykacji PW zwołał sesję naukową poświęconą drogownictwu. Dokonano na niej przeglądu i podsumowano dorobek naukowy w tej dziedzinie: „Wszystko to świadczy dobitnie o zrozumieniu przez polskich drogowców roli nauki, teorii w gospodarce drogowej. Prace te jednak nie mogą zastąpić instytutu drogowego” [12].

Spełniając oczekiwania administracji drogowej i środowiska drogowców, CZDP podjął starania o powołanie do życia branżowego instytutu drogowego. Do prac nad tworzeniem podstaw prawnych jego działalności dyrektor Gajkowicz włączył Władysława Batyckiego (1884-1955), doświadczonego prawnika, pełniącego w CZDP funkcję kierownika Działu Organizacji [13]. Z pewnością to on przygotował i uzgodnił z właściwymi instytucjami wniosek w sprawie powołania IBD, który minister transportu drogowego i lotniczego przedstawił na Radzie Ministrów.

### 3. PRACE ORGANIZACYJNE

Na podstawie ustawy o tworzeniu instytutów naukowo-badawczych dla potrzeb gospodarki narodowej<sup>5)</sup>, 30 października 1954 r. Rada Ministrów podjęła uchwałę w sprawie utworzenia IBD. Instytutowi wyznaczono zadanie prowadzenia „prac naukowo-badawczych w dziedzinie budownictwa drogowego, mających na celu jego postęp techniczny i gospodarczy”<sup>6)</sup>. Zwierzchni nadzór nad IBD powierzono ministrowi transportu drogowego i lotniczego. Ministra budownictwa przemysłowego zobowiązano do przekazania instytutowi pracowników Działu Drogowo-Lotniskowego wchodzącego w skład ITB oraz do przejścia od ITB niezbędnych składników majątkowych. IBD przydzielono „środki objęte pismem inwentarza, zatwierdzonym przez Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego”<sup>7)</sup>.

3) Zarządzenie Ministra Budownictwa z dnia 29 lipca 1949 r. o utworzeniu ITB. „Monitor Polski” z 1949 r., nr 49, poz. 689.

4) Akta Osobowe (AO) nr 6/47 Sikorski Witold, Archiwum IBDiM (IBDiM).

5) Ustawa z dnia 8 stycznia 1951 roku o tworzeniu instytutów naukowo-badawczych dla potrzeb gospodarki narodowej, „Dziennik Ustaw” z 1951 r., nr 5, poz. 38.

6) Uchwała nr 737/54 Rady Ministrów z dnia 30 października 1954 r. w sprawie utworzenia Instytutu Budownictwa Drogowego, niepublikowana.

7) Ibidem.

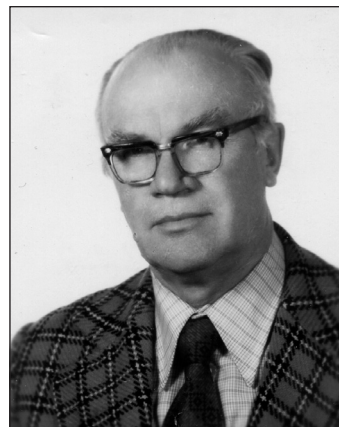
W organizacji instytutu ważną rolę odegrało Ministerstwo Finansów, dokonując stosownych „zmian w budżecie centralnym w części dotyczącej Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotniczego i Ministerstwa Budownictwa Przemysłowego”<sup>8)</sup>. Uchwała weszła w życie 1 listopada 1954 r., jednak na wykonanie jej dyspozycji poświęcono dwa pracowite miesiące. Pierwszy preliminarz budżetowy IBD przewidywał wydatki na rok 1950 w kwocie 1 528 000 zł. Zdecydowaną większość środków przeznaczono na płace i ich pochodne – 1 321 565 zł, natomiast na prace naukowo-badawcze – 85 000 zł, a na wydatki biurowe i gospodarcze – 79 160 zł<sup>9)</sup>.

Dokumentem inicjującym działalność IBD był statut nadany przez ministra transportu drogowego i lotniczego, który wyznaczył podstawowe zadania tworzonej jednostki:

- „1) wykorzystania gruntów, materiałów kamiennych i betonów dla celów drogowych i mostowych;
- 2) wykorzystania materiałów bitumicznych dla budowy i utrzymania dróg i mostów;
- 3) wprowadzenia wzorowych procesów technologicznych budowy i utrzymania dróg, budowy mostów i budowy nawierzchni lotnisk;
- 4) projektowania mostów i przepustów;
- 5) projektowania dróg, nawierzchni drogowych i lotniskowych;
- 6) polepszania właściwości eksploatacyjnych dróg i warunków bezpieczeństwa ruchu;
- 7) mechanizacji i organizacji robót przy budowie i utrzymaniu dróg i mostów;
- 8) urządzeń drogowych i zadrzewiania dróg” [12].

Do prac organizacyjnych wprowadzających w życie uchwałę Rady Ministrów, dyrektor Gajkiewicz oddelegował mgr. inż. Stefana Rollę (1917-2009), zatrudnionego od roku 1953 w CZDP na stanowisku naczelnika Wydziału Techniki. Stefan Rolla urodził się 12 stycznia 1917 r. na Lubelszczyźnie, w rodzinie rolniczej ze wsi Bęczyn położonej na przedmieściach Urzędowa. Był absolwentem z roku 1935 gimnazjum w Kraśniku Lubelskim, a następnie elitarnej Wojskowej Szkoły Inżynierii, którą ukończył w roku 1938 ze specjalizacją do pracy na tyłach wroga. W roku 1939 uczestniczył w kampanii

wrześniowej, jako dowódca kompanii saperów w Grupie Operacyjnej „Narew”. Po zakończeniu działań wojennych prowadził działalność sabotażową na liniach kolejowych Warszawa-Brześć i Lublin-Chełm-Kowel. W roku 1944 powierzono mu dowództwo oddziałów Armii Krajowej stacjonujących w Urzędowie koło Kraśnika. Po wkroczeniu do Urzędowa Armii Czerwonej rozwiązał te oddziały, ratując polskich żołnierzy przed aresztowaniem. Dla własnego bezpieczeństwa wyjechał do Sopotu, a na pobliskiej Politechnice Gdańskiej (PG) ukończył studia i otworzył przewód doktorski. Jednocześnie pracował w WZDP w Gdańsku na stanowisku kierownika laboratorium. W roku 1952 został aresztowany przez funkcjonariuszy gdańskiego Urzędu Bezpieczeństwa. Wobec wymuszania współpracy z bezpieką pod groźbami uniemożliwienia dalszej kariery naukowej i pracy dydaktycznej na PG, inżynier Rolla „szukał schronienia” w Warszawie, w CZDP [14].



Rys. 2. Stefan Rolla, organizator Instytutu Budownictwa Drogowego, fotograf nieznanymi (źródło: GDDKiA)

Minister transportu drogowego i lotniczego Jan Rustecki (1903-1974) pismem z 20 listopada 1954 r. oficjalnie powierzył inżynierowi Rolli „organizowanie Instytutu Budownictwa Drogowego”<sup>10)</sup>. W tych okolicznościach Stefan Rolla stał się oczywistym kandydatem na stanowisko dyrektora instytutu.

Instytutowi przydzielono dwie siedziby w Warszawie, przy ul. Wawelskiej nr 2 i w Alejach Ujazdowskich nr 37 (przemianowanych w tym okresie na Aleję Stalina).

8) Ibidem.

9) Zestawienie pozycji budżetowych wydatków objętych poszczególnymi paragrafami, Archiwum Akt Nowych (AAN), Zespół 2336, sygn. 1/2, s. 3.

10) *Minister Transportu Drogowego i Lotniczego*, nr II K/R-73/54, Do Obywatela inż. Stefana Rolli, IBDiM.

Z dniem 1 stycznia 1955 r. z ITB do nowej placówki naukowo-badawczej przeniesiono 25 pracowników, w tym inżynierów zatrudnionych na samodzielnych stanowiskach naukowych: Tadeusza Białobrzieskiego (1925-2010), Bolesława Kalabińskiego (1927-1982), Jerzego Królikowskiego (1900-1974), Waława Maciejewicza (1896-1968), Juliana Purzyckiego (1887-1979), Włodzimierza Radziwińskiego (1885-1971), wspomnianego Witolda Sikorskiego, Zygmunta Skarżyńskiego (1903-1969), Jana Szaciłłę (1901-1978)<sup>11)</sup>, Celestyna Steckiewicz (1893-1972), Michała Taubwurcela (1894-1960), Leona Tombaka (1889-1962) oraz pracowników na stanowiskach inżynieryjno-technicznych i pomocniczych: Annę Anioł (1930-2017), Michała Anioła (ur. 1926), Teresę Kruczek (ur. 1935), Grażynę Kruczewską potem Wojdanowicz (1930-2008)<sup>12)</sup>, Krystynę Malczewską (1922-2011), Czesławę Olek (ur. 1930), Annę Otulak (ur. 1925), Helenę Wasilewską (ur. 1917), Emilię Woińską (ur. 1915), mgr. inż. Stanisława Wojdanowicza (1925-1990), Stanisławę Zaborską (ur. 1911), mgr. inż. Bohdanę Żurka (1926-2008) i na stanowisku administracyjnym – Danutę Wołochowicz (ur. 1928) [15, 16]. Każda z tych osób otrzymała pismo podpisane przez inżyniera Rollę, z informacją o komórce organizacyjnej, w której będzie pracowała oraz stwierdzeniem, że dotychczasowy umowny charakter stosunku służbowego, warunki pracy oraz wynagrodzenie pozostaną bez zmian.

Pogorszenie stanu zdrowia zmusiło Stefana Rollę do kilkumiesięcznego leczenia rozpoczętego w Szpitalu Praskim p.w. Przemienienia Pańskiego<sup>13)</sup>. Do nagłej choroby serca mógł się przyczynić stres wywołany sprawdzaniem jego kandydatury na dyrektora przez Urząd Bezpieczeństwa, ponieważ wcześniej ujawnił źle wówczas postrzeganą działalność niepodległościową w okresie okupacji<sup>14)</sup>.

W tych okolicznościach dyrektor Gajkiewicz postanowił przenieść z administracji drogowej do IBD inż. Kazimierza Sokalskiego (1909-1968), z zadaniem kontynuacji

organizowania instytutu. Na jego wniosek, 12 stycznia 1955 r. minister transportu drogowego i lotniczego odwołał inżyniera Sokalskiego z zajmowanego stanowiska dyrektora Zarządu Zakładów Naprawy Sprzętu Drogowego w Krakowie. Instytut nie miał jeszcze wówczas oficjalnego dyrektora.

Dwunastego marca 1955 r. na stanowisko zastępcy dyrektora instytutu do spraw naukowych minister powołał Jerzego Królikowskiego. Był związany ze środowiskiem drogowym od lat międzywojennych. Urodził się 10 października 1900 r. w Piotrkowicach Małych w powiecie miechowskim. Jego ojciec Karol zarządzał 400-hektarowym majątkiem ziemskim hrabiów Potockich. Matka Julia pochodziła z Suheckich h. Poraj<sup>15)</sup>. W roku 1910 Jerzy rozpoczął naukę w Szkole Handlowej w Kielcach, przemianowanej na Gimnazjum Państwowe Matematyczno-Przyrodnicze im. Jana Śniadeckiego. Podczas wojny z Rosją Sowiecką służył w 7. Pułku Artylerii Polowej. W roku 1921 rozpoczął studia na Wydziale Inżynierii Lądowej PW. Po śmierci ojca w 1925 r. utrzymywał się z pracy na budowie kolejki wąskotorowej i przy projektowaniu dróg w powiatach pińczowskim i suwalskim oraz na budowie magistrali węglowej Bydgoszcz-Gdynia. W czerwcu 1931 r. uzyskał dyplom inżyniera dróg i mostów. W latach 1931-1932 pracował w firmie „K. Rudzki i Ska” przy projektowaniu wieżowca na placu Wareckim w Warszawie, a w latach 1933-1939 w DDK MK, gdzie opracowywał przepisy o ruchu drogowym. Należał do Stowarzyszenia Członków Polskich Kongresów Drogowych (SCPDK), a w latach 1938-1939 był zastępcą redaktora „Wiadomości Drogowych”. W czasie okupacji niemieckiej Polski pracował w firmie „K. Rudzki i Ska”. Po wyzwoleniu, w latach 1946-1947 pełnił funkcję kierownika robót przy odbudowie mostu przez Wisłę w Toruniu, pracując i w firmie „K. Rudzki i Ska” i w przedsiębiorstwie „Mostostal” z Zabrza. W latach 1933-1936 i 1945-1948 prowadził ćwiczenia audytoryjne z mechaniki teoretycznej na Wydziale Budownictwa Lądowego PW.

11) Jan Szaciłło w latach 1936-1939 studiował w Wojskowej Szkole Głównej Inżynierii w Warszawie. Wziął udział w wojnie obronnej 1939 r., jako dowódca 21. Kompanii Saperów Zmotoryzowanych. Z terenów RP zajętych przez Rosję Sowiecką został wywieziony w głąb Rosji, gdzie w 1941 r. wstąpił do Armii Polskiej gen. Władysława Andersa, jako oficer saperów. Wyjechał do Iranu, Iraku i Palestyny, a potem uczestniczył w kampanii włoskiej. W 1946 r. w Londynie major Szaciłło ukończył rozpoczęte w Polsce studia uzyskując stopień inżyniera wojskowego nadany przez Radę Akademicką Szkół Technicznych. Po powrocie do Polski pracował jako kierownik PZD w Gryficach oraz w Słupsku. W 1948 r. na PG uzyskał dyplom inżyniera budownictwa lądowego i magistra nauk technicznych, a w 1960 r. po przedstawieniu rozprawy nt. Prefabrykowane nawierzchnie drogowe z płyt betonowych i żelbetowych, Rada Wydziału Budownictwa Przemysłowego PW nadała mu stopień naukowy doktora nauk technicznych. Od 14.12.1962 r. do 30.09.1966 r. J. Szaciłło pełnił funkcję zastępcy dyrektora COBiRTD; AO nr 23/2 Szaciłło Jan, IBDiM

12) AO nr 49/29 Wojdanowicz Grażyna, IBDiM.

13) M. Rolla, relacja telefoniczna, 23.11.2023.

14) K. Jabłoński, relacja telefoniczna przywołująca przekaz S. Rolli, 22.01.2024.

15) Marek Jerzy Minakowski, Wielka genealogia Minakowskiego (Wielcy.pl), wydanie z 04.12.2024.

Od roku 1948 do 1949 był kierownikiem robót na budowie trasy W-Z w Warszawie, pracując w Państwowym Przedsiębiorstwie „Betonal”. W 1954 r. rozpoczął pracę naukową w ITB<sup>16)</sup>. Studenci PW oraz pracownicy IBD wspominali z sympatią „cięty język”, którym posługiwał się Jerzy Królikowski w chwilach emocji<sup>17)</sup>. Do obowiązków zastępcy dyrektora IBD do spraw naukowych należało planowanie, kontrolowanie, przyjmowanie i zatwierdzanie prac naukowych i techniczno-badawczych.



Rys. 3. Jerzy Królikowski, zastępca dyrektora IBD do spraw naukowych, fotograf nieznany (źródło: IBDiM)

W pierwszym roku działalności, z powodu szczupłości kadry naukowo-badawczej IBD nie był w stanie obsadzić komórek organizacyjnych realizujących zadania statutowe. Dyrektor Królikowski oceniał, że: „Nie miały żadnej obsady Zakład Nawierzchni Betonowych i Pracownia Utrzymania Dróg i inne, zaś Zakłady i Pracownie miały po 1 lub 2 pracowników. (...) Nieco większą obsadę miał tylko Zakład Nawierzchni Bitumicznych, pozbawiony jednak przez rok 1955 i część 1956 własnego laboratorium wskutek braku lokalu, oraz Zakład Organizacji i Mechanizacji Robót Drogowych” [17]. Do stanu faktycznego dostosowano Tymczasowy Regulamin Organizacyjny, który zatwierdził minister transportu drogowego i lotniczego zarządzeniem nr 128 z dnia 6 czerwca 1955 r. [18]. Na jego podstawie w IBD rozpoczęło bądź kontynuowało działalność sześć komórek organizacyjnych o profilu

naukowym, podporządkowanych zastępcy dyrektora do spraw naukowych:

- Zakład Materiałów Bitumicznych, którym od 1 listopada kierował mgr inż. Stanisław Luszawski (1899-1985)<sup>18)</sup>, z laboratorium kierowanym przez mgr inż. Bohdana Żurka<sup>19)</sup>;
- Zakład Technologii Budowy Dróg i Lotnisk, w którym do 30 maja 1955 r. obowiązki kierownika pełnił mgr inż. Witold Sikorski<sup>20)</sup>. Po jego zwolnieniu z pracy w zakładzie pozostał inż. Celestyn Steckiewicz<sup>21)</sup>;
- Zakład Mechaniki Dróg i Bezpieczeństwa Ruchu, od 1 kwietnia kierowany przez inż. Michała Taubwurcela<sup>22)</sup>;
- Zakład Ekonomiki Organizacji i Mechanizacji Robót, pod kierownictwem inż. Wacława Maciejewicza<sup>23)</sup>;
- Zakład Mostów, w którym obowiązki kierownika od 18 października 1955 r. do 30 września 1956 r. pełnił inż. Stanisław Świda (1911-1983)<sup>24)</sup>;
- Pracownia Gruntów, gdzie obowiązki kierownika od 15 marca 1955 r. wykonywał mgr inż. Jan Różycki (1901-1991), któremu 15 października 1955 r. minister szkolnictwa nadał tytuł zastępcy profesora<sup>25)</sup>.

Dyrektorowi instytutu miały podlegać komórki obsługi:

- Dział Budżetowo Gospodarczy, którym od 16 lutego kierowała Krystyna Skarżyńska-Borodziej, przeniesiona do IBD z Prezydium Rady Ministrów<sup>26)</sup>,
- Dział Dokumentacji i Informacji Naukowej, od 30 czerwca kierowany przez byłego starszego radcę w CZDP mgr. inż. Jana Miedzińskiego (1900-1991), mianowanego przez ministra transportu drogowego i lotniczego<sup>27)</sup>

oraz stanowiska planisty, księgowego i także referat kadr, który prowadziła Danuta Wołochowicz<sup>28)</sup>.

16) Jerzy Królikowski w 1958 r. uzyskał tytuł docenta. Od 2.04.1960 r. do 28.02.1970 r. pełnił funkcję dyrektora w COBiRTD, a potem do 1974 r. przewodniczącego Rady Naukowej VI kadencji. Był autorem rozdziałów na temat matematyki, statyki budowli i wytrzymałości materiałów w *Podręczniku drogowym*, wydawanym przez WKiŁ; AO nr 23/453 Królikowski Jerzy, IBDiM.

17) *J. Bieńka*, relacja telefoniczna, 24.11.2023.

18) AO nr 23/191 Luszawski Stanisław, IBDiM.

19) AO nr 23/440 Żurek Bohdan, IBDiM.

20) AO nr 6/47 Sikorski Witold, IBDiM.

21) AO nr 6/32 Steckiewicz Celestyn, IBDiM.

22) AO nr 6/12 Taubwurecel Michał, IBDiM.

23) AO nr 23/226 Maciejewicz Wacław, IBDiM.

24) AO nr 6/25 Świda Stanisław, IBDiM.

25) AO nr 23/297 Różycki Jan, IBDiM.

26) AO nr 23/350 Skarżyńska-Borodziej Krystyna, IBDiM.

27) AO nr 23/220 Miedziński Jan, IBDiM.

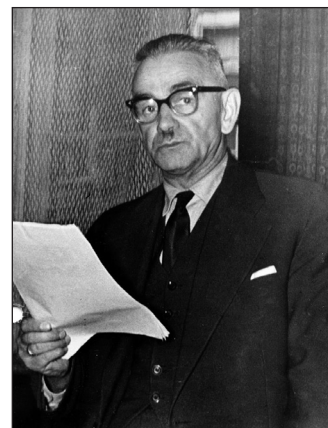
28) AO nr 6/36 Wołochowicz Danuta, IBDiM.

#### 4. RADA NAUKOWA PIERWSZEJ I DRUGIEJ KADENCJI

W styczniu 1955 r. minister Rustecki powołał szesnastoosobową Radę Naukową (RN) przy IBD, której ustawowym zadaniem było opiniowanie projektu budżetu, działalności i planu prac oraz inicjowanie prac naukowo-badawczych. W jej składzie, oprócz pracowników instytutu, znaleźli się profesorowie wyższych uczelni technicznych prowadzący działalność dydaktyczną i badania naukowe związane z problematyką drogową oraz pracownicy instytucji państwowych odpowiedzialni za projektowanie i budowę oraz utrzymanie dróg. Jedno z pierwszych powołań zostało wręczone dyrektorowi CZDP Aleksandrowi Gajkowiczowi<sup>29)</sup>.

Radzie Naukowej przewodniczył dr hab. inż. Włodzimierz Skalmowski (1899-1980). Urodził się 30 lipca 1899 r. w Osiakowie w powiecie wieluńskim, w rodzinie maszynisty kolejowego. W roku 1919 po ukończeniu II Szkoły Realnej w Krakowie rozpoczął studia na Wydziale Chemicznym PW. Przerwał je w roku 1920 na okres służby w Wojsku Polskim na wojnie z Rosją Sowiecką. Przeniesiony do rezerwy w stopniu porucznika kontynuował studia i w roku 1925 uzyskał dyplom inżyniera chemika. W roku 1929 został adiunktem w Drogowym Instytucie Badawczym, którym kierował zastępując Melchiora Nestorowicza, ówczesnego dyrektora DDK. Od roku 1930 redagował „Biuletyn Drogowego Instytutu Badawczego”. Był członkiem SCPKD uczestnicząc w kongresach w latach 1929, 1934 i 1938. Na przełomie 1931 i 1932 roku pracował w DDK Ministerstwa Robót Publicznych, potem MK. W roku 1936 uzyskał stopień naukowy doktora, a w 1938 r. doktora habilitowanego, po złożeniu rozprawy na temat: „Zastosowanie kamienia w budownictwie drogowym”. W roku 1939, po wkroczeniu Armii Czerwonej na terytorium RP, został zesłany do Kazachstanu. W lutym 1942 r. dotarł do Armii Polskiej gen. Władysława Andersa i wstąpił w jej szeregi. Z armią wyjechał do Persji, skąd przez Egipt udał się do Anglii. Od 1944 r. do 1947 r. w Londynie prowadził wykłady, organizowane przez Radę Akademicką Szkół Technicznych. W roku 1947 powrócił do Polski i podjął pracę na stanowisku docenta na Wydziale Inżynierii PW. W latach 1949-1950

pełnił funkcję dziekana Wydziału Ruchu Kolejowego, a w kadencji 1950-1953 dziekana Wydziału Inżynierii Sanitarnej. 25 lutego 1950 r. został powołany na stanowisko profesora nadzwyczajnego PW [19-21]<sup>30)</sup>.



Rys. 4. Włodzimierz Skalmowski, przewodniczący Rady Naukowej IBD, fotograf nieznany (źródło: GDDKiA)

Członkami RN I kadencji byli ponadto: mgr inż. Franciszek Celiński reprezentujący Ministerstwo Transportu Drogowego i Lotniczego (MTDiL), mgr inż. Marcin Chmaj (1890-1956) – prof. Politechniki Krakowskiej (PK), dr inż. Eugeniusz Hildebrandt (1901-1971) – prof. PW, inż. Michał Kaczorowski (1897-1975) – dyrektor Centralnego Biura Studiów i Projektów Transportu Drogowego i Lotniczego, mgr inż. Antoni Kobylński (1902-1977) – prof. PW, mgr inż. Franciszek Koryciński (1898-1962) z IBD, mgr inż. Jerzy Królikowski z IBD, mgr inż. Eugeniusz Kwiatkowski (1919-1991) – dyrektor WZDP w Poznaniu, mgr inż. Stanisław Lenczewski-Samotyja (1902-1981) – prof. PW, mgr inż. Bolesław Przelaskowski (1901-1992) dyrektor WZDP w Warszawie, mgr inż. Franciszek Przewirski (1888-1960) – prof. Politechniki Wrocławskiej, mgr inż. Roman Sadowski (1899-1962) – dyrektor Warszawskiego Przedsiębiorstwa Robót Drogowych, mgr inż. Kazimierz Sokalski, mgr inż. Zenon Wiłun (1908-1989) – prof. PW i mgr inż. Aleksander Witkowski (1898-1986) – dyrektor Płockiego Przedsiębiorstwa Robót Mostowych, potem Centralnego Zarządu Budowy Dróg i Mostów (CZBDiM), a następnie Zjednoczenia Przedsiębiorstw Robót Drogowych

29) *Ministerstwo Transportu Drogowego i Lotniczego*, Nr II K1/G-5/55, Warszawa, dnia 7 stycznia 1955 r., APAN, sygn. III-289, j. 43, s.74.

30) Włodzimierz Skalmowski otrzymał tytuł profesora zwyczajnego 27.02.1958 r. Do przejścia na emeryturę 1 X 1969 r. kierował Katedrą Chemii i Technologii Materiałów Budowlanych na Wydziale Inżynierii Budowlanej. Jest autorem m. in. 3-tomowego podręcznika pt. *Technologia materiałów budowlanych* i podręcznika pt. *Chemia materiałów budowlanych*, a także wielu artykułów w czasopismach naukowo-technicznych.

i Mostowych [18]. W połowie kadencji rady, 26 kwietnia 1956 r., podczas wygłaszania przemówienia na Krajowej Naradzie Drogowców zmarł nagle profesor Chmaj.

RN zainaugurowała swoją działalność 17 lutego 1955 r. „Pierwsze ogólne zebranie Rady Naukowej ustaliło podstawy organizacyjne i zadania programowe Instytutu w pierwszym roku jego rozwoju. Na zebraniu tym członkowie Rady Naukowej z dużym aplauzem witali utworzenie IBD, widząc w nim powstający samodzielny ośrodek twórczej myśli i postępu technicznego drogownictwa” [22]. Zastępcą przewodniczącego Rady Naukowej został profesor Lenczewski.

Dwudziestego siódmego kwietnia 1955 r. „Drugie Ogólne zebranie Rady Naukowej zajęło się szczegółowo planem pracy Instytutu w bieżącym roku dając w wyniku dyskusji obszerny materiał do perspektywicznego planu prac Instytutu” [23]. W dniach 6 i 15 października 1955 r. odbyło się trzecie ogólne posiedzenie RN przy IBD. „Ostatnie ogólne zebranie Rady Naukowej poświęcone zostało zmianie struktury organizacyjnej Instytutu, koniecznej w związku z wzrostem Instytutu w ciągu niespełna roku istnienia. Na tym samym zebraniu został ustalony plan prac naukowo-badawczych na rok 1956 i plan problemowy na okres pięcioletni” [23].

Utworzono prezydium RN w składzie: profesor Skalmowski, dyrektor Koryciński i dyrektor Królikowski, odbywające regularne posiedzenia, na których ustalano tematykę posiedzeń plenarnych i przygotowywano dokumenty do przegłosowania na tych posiedzeniach. W ramach rady powołano: Sekcję Mostową, Sekcję Torowiska, Sekcję Projektowania i Sekcję Nawierzchni Bitumicznych, których skład poszerzono o specjalistów spoza rady: „Mając na uwadze ściślejsze powiązanie prac Instytutu z potrzebami w wykonawstwie oraz ze względu na koordynację zagadnień rozwiązywanych w terenie (...)”<sup>31)</sup>. W maju 1958 r. pod przewodnictwem profesora Kobylińskiego odbyło się inauguracyjne posiedzenie Podsekcji Nawierzchni Betonowych<sup>32)</sup>.

RN wносиła swój merytoryczny wkład w prace naukowe i badawcze instytutu. Potwierdza to pismo profesora Sokalskiego, w którym czytamy: „w pracach naukowych Instytutu biorą bezinteresownie czynny udział pracownicy Katedr Drogow. [drogowych – M.M.] Politechnik krajowych jako członkowie Rady Naukowej Instytutu lub członkowie fachowych sekcji tej Rady, które rozpatrują zarówno konspekty prac Instytutu jak i same prace przed ich przyjęciem”<sup>33)</sup>.

Tematykę posiedzeń plenarnych RN, odzwierciedla protokół z posiedzenia w dniu 21 marca 1958 r. Omawiano sprawozdanie z wykonania planu prac IBD w roku 1957, które po wystąpieniu dyrektora Królikowskiego, referowali kierownicy zakładów i pracowni albo wyznaczeni pracownicy inżynieryjno-techniczni. Dyrektor Królikowski zwrócił uwagę na utrudnienia w realizacji planu. Poinformował radę, że: „Z powodu niedostatecznego funduszu płac, liczba etatów inżynieryjno-technicznych będzie zmniejszona w roku 1958 do 46”<sup>34)</sup>. Jako przyczyny nie wykonania w całości planu prac podał: „(...) fakt, że wskutek chorób pracowników inżynieryjno-technicznych utracono 950 dni pracy. (...) Występują nadal jeszcze trudności w urządzeniu laboratoriów przy ul. Boduena, a mianowicie w zainstalowaniu wentylacji”<sup>35)</sup>. Dyrektor Departamentu Techniki MTDiL mgr inż. J. Bąk ocenił, „(...) że prawie wszystkie prace są wykonane z dużym opóźnieniem i wykazywane jako znajdujące się u koreferentów lub w przepisywaniu na maszynie, co oczywiście opóźnia ich wdrożenie w terminie. Jego zdaniem (...) najgorzej przedstawia się wykonanie planu w Prac. Proj. Dróg i Lotnisk, a najlepiej w Zakł. Torowiska Drogowego i Pracowni Doświadczalnictwa Drogowego”<sup>36)</sup>. Okoliczności opóźnień skomentował Aleksander Gajkiewicz uznając, że: „(...) spóźnienia prac o przelotowości są usprawiedliwione, ponieważ są to prace pionierskie, trudne, wymagające wnikliwego przestudiowania struktury ruchu, a jednocześnie wartościowe. Praca ekonomiczna ma ten sam charakter pod względem trudności, których zresztą nie pokonano również zagranicą”<sup>37)</sup>. W podsumowaniu dyskusji, profesor Skalmowski „(...) stwierdził, że

31) Protokół z posiedzenia Prezydium Rady Naukowej IBD odbytego z dn. 25.I.1958 r., AAN, Zespól 2336, sygn. 1/1, s.10.

32) Protokół nr 1 z posiedzenia Podsekcji Nawierzchni Betonowych przy Radzie Naukowej I.B.D. w dn. 21.5.1957 r., AAN, Zespól 2336, sygn. 1/1, s. 1.

33) Odpis pisma PK bez numeru z dnia 16 czerwca 1958 r., AAN, Zespól 2336, sygn. 1/1, s. 53.

34) Protokół z posiedzenia Rady Naukowej IBD odbytego w dn. 21.III.1958 r., AO nr 23/2 Szaciłło Jan, poz. 19, IBDiM.

35) Ibidem.

36) Ibidem.

37) Ibidem.



Instytut ma osiągnięcia w swej pracy, lecz trzeba dążyć do usunięcia opóźnień w przekazywaniu prac użytkownikom przez przyspieszanie ich opracowania i przyjmowania przez Sekcję Rady Naukowej<sup>38)</sup>. Zalecił również urządzenie konferencji i zjazdów oraz wzmoczenie współpracy IBD z katedrami wyższych uczelni technicznych. Na jego wniosek RN jednomyślnie zaakceptowała przyjęcie przedstawionego przez IBD sprawozdania<sup>39)</sup>.

Na tym samym posiedzeniu RN zajęła się wnioskami Jerzego Szymkiewicza, Jerzego Królikowskiego i Stanisława Luszawskiego o nadanie tytułu docenta, wyznaczając koreferentów do oceny każdego z nich, po jednej osobie ze swojego składu i po jednej spoza rady. Rozpatrzono również i przyjęto wnioski Kazimierza Sosnowskiego (1899-1977), Jana Szaciłło i Jana Pachowskiego (1926-2011) o nadanie tytułu adiunkta<sup>40)</sup>.

Z początkiem roku 1958 upłynęła trzyletnia kadencja RN przy IBD. 21 kwietnia zebrało się jej prezydium w osobach: profesora Lenczewskiego, zastępcy przewodniczącego oraz dyrektorów Korycińskiego i Królikowskiego. Ustaliło listę 19 kandydatów, spośród których minister komunikacji miał wybrać 15 osób i powołać je w poczet członków RN na drugą kadencję<sup>41)</sup>.

Piętnastego lipca 1958 r. na pierwsze posiedzenie RN drugiej kadencji przybył podsekretarz stanu mgr inż. Marian Olewiński (1912-1982). Dyrektor Koryciński powiadomił zebranych o zatwierdzeniu nowego składu RN. Członkowie rady otrzymali stosowne pisma podpisane w dniu posiedzenia przez ministra komunikacji Ryszarda Strzeleckiego<sup>42)</sup>. Po kurtuazyjnym wystąpieniu profesora Skalmowskiego, przewodniczącego posiedzeniu, minister Olewiński udekorował Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski pracowników naukowych instytutu, Aleksandra Praczyńskiego i Włodzimierza Radziwińskiego<sup>43)</sup>. Zgodnie z porządkiem posiedzenia nastąpiło: „Ukonstytuowanie Sekcji Rady Naukowej”. Po dyskusji zatwierdzono zaproponowany przez prezydium RN skład: Sekcji projektowania budowy i utrzymania dróg, ulic

i lotnisk pod przewodnictwem profesora Lenczewskiego, Sekcji geotechniki drogowej pod przewodnictwem profesora Wiłuna, Sekcji nawierzchni bitumicznych pod przewodnictwem profesora Skalmowskiego, Sekcji nawierzchni betonowych i mat. kamiennych pod przewodnictwem profesora Kobylińskiego i Sekcji mostów, której przewodniczył profesor Hildebrandt<sup>44)</sup>. Następnie, po odczytaniu ocen koreferentów i dyskusji, RN w tajnych głosowaniach jednomyślnie przyjęła wnioski o nadanie tytułów docentów Stanisławowi Luszawskiemu, Jerzemu Szymkiewiczowi i Jerzemu Królikowskiemu<sup>45)</sup>.

Na ostatnim w roku 1958 posiedzeniu RN pod przewodnictwem profesora Skalmowskiego, obradowała z udziałem profesorów: Stanisława Lenczewskiego, Zenona Wiłuna, Eugeniusza Hildebrandta, Zbigniewa Wasiutyńskiego, Bruna Gebharda i W. Stefańskiego oraz magistrów inżynierów: Aleksandra Gajkowicza, Aleksandra Witkowskiego, Rudolfa Gazurka, Franciszka Korycińskiego i Jerzego Królikowskiego oraz prof. S. Waszaka w roli referenta. Na posiedzeniu podjęto uchwałę w sprawie wystąpienia z wnioskiem o przyznanie tytułu naukowego docenta doktorowi Henrykowi Kopciowi<sup>46)</sup>.

## 5. ROZWÓJ IBD

Pierwszego lipca 1955 r. minister transportu drogowego i lotniczego powołał Kazimierza Sokalskiego na stanowisko dyrektora IBD. Przez sześć miesięcy zapewne dał się poznać jako dobry organizator tej tworzonej od podstaw jednostki naukowo-badawczej. Miał za sobą ponad dwudziestoletni dorobek inżynierski w branży drogowej. Urodził się 4 marca 1909 r. w Zakopanem, jako syn Jana i Zofii z domu Maryańskiej. W 1928 r. ukończył Państwowe Gimnazjum im. M. Kopernika w Krośnie i rozpoczął studia na Wydziale Inżynierii Lądowej i Wodnej Politechniki Lwowskiej (PL). 30 listopada 1934 r. otrzymał dyplom inżyniera dróg i mostów. Początkowo pracował na politechnice jako młodszy, a potem starszy asystent w Katedrze Dróg i Tuneli, kierowanej przez prof. Emila Bratro (1878-1944). W roku 1935 został zatrudniony

38) Ibidem.

39) Ibidem.

40) Protokół z posiedzenia Rady Naukowej IBD odbytego w dn. 21.III.1958 r., op. cit.

41) Protokół z posiedzenia Prezydium Rady Naukowej IBD w dn. 21.4.58 r., AAN Zespół 2336, sygn. 1/1, s. 24.

42) MK, Nr KK2/X-162/58, Warszawa dnia 15 maja 1958 r., APAN, sygn. III-289, j. 43, s. 80.

43) Protokół z posiedzenia Rady Naukowej IBD, odbytego w dn. 15.7.58 r., AAN, Zespół 2336, sygn. 1/1, s. 34.

44) Protokół z posiedzenia Prezydium Rady Naukowej I.B.D. odbytego w dniu 25.6.58 r., AAN, Zespół 2336, sygn. 1/1, s. 31-33.

45) Protokół z posiedzenia Rady Naukowej IBD, odbytego w dn. 15.7.58 r., op. cit., s. 34-42.

46) Protokół z posiedzenia Rady Naukowej IBD z dnia 14.XI.58 r., AAN, Zespół 2336, sygn. 1/1, s. 63-65.

w PZD we Lwowie, gdzie kierował przebudową dróg wyłotowych z miasta. Aby ocenić przydatność do budowy dróg materiałów kamiennych z Borka Dominikańskiego i Bórki koło Polany inżynier Sokalski zorganizował pierwsze w Polsce laboratorium drogowe przy PZD. Od 31 sierpnia 1939 r. pełnił obowiązki kierownika PZD. We Lwowie spędził okres okupacji sowieckiej i niemieckiej budując drogi. Pracował w prywatnym przedsiębiorstwie „Budowa Dróg i Mostów”, które wskutek zmiany granic państwa polskiego było zmuszone przenieść się ze Lwowa do Krakowa, a potem do Wrocławia, gdzie funkcjonowało do 1949 r. Po jego likwidacji inżynier Sokalski podjął pracę w administracji drogowej, najpierw na stanowisku dyrektora technicznego, a potem dyrektora naczelnego Centrali Maszyn Drogowych, przemianowanej w Zakłady Naprawy Sprzętu Drogowego w Krakowie [24, 25]<sup>47)</sup>.



Rys. 5. Kazimierz Sokalski,  
pierwszy dyrektor Instytutu Budownictwa Drogowego,  
fotograf nieznany (źródło: Muzeum PK)

W lipcowym numerze miesięcznika „Drogownictwo” dyrektor Sokalski przedstawił swoje poglądy na temat działalności instytutu. Uważał, że powinna ona zmierzać w dwóch kierunkach:

- „1) podnoszenia postępu technicznego w drogownictwie i w dziedzinach pokrewnych przez podejmowanie i wykonywanie odpowiednich prac naukowo-badawczych oraz możliwie szybkie praktycznie zastosowanie wyników tych prac,
  - 2) wykonywania prac usługowych dla drogownictwa i dziedzin pokrewnych w związku z potrzebami budowy i konserwacji dróg, mostów i lotnisk.
- Jako wtórne zagadnienie wyżej wspomnianych zagadnień wysuwają się na pierwszy plan:
- a) zagadnienie rozwoju Instytutu,
  - b) zagadnienie organizacji jego laboratoriów,
  - c) zagadnienia inwestycji będące pochodnymi dwóch powyższych zagadnień” [23].

Twierdził ponadto, że: „Wszystkie prace naukowo-badawcze powinny dać konkretne wskazówki dla wykonawców robót drogowo-mostowych i powinny być jak najszybciej stosowane – początkowo na próbnym odcinkach dróg lub doświadczalnych budowach mostowych, a następnie w razie pomyślnych wyników na wszystkich robotach drogowo-mostowych” [23].

Równocześnie z pracami nad organizacją instytutu poszukiwano nowych pracowników. W roku 1955 do zakładów naukowych zostali przyjęci inżynierowie: Arkadiusz Dobrowolski (1920-1991), Władysław Gagucki (1918-1999), Zygmunt Krawczyk (1908-1956), wspomniani Stanisław Luszawski i Jan Miedziński, Aleksander Mostowski (1914-2002)<sup>48)</sup>, Aleksander Praczyński (1884-1973), wspomniany Jan Różycki<sup>49)</sup>, Mieczysław Rybak (1921-2003), Józef Szajdecki (1904-1970)<sup>50)</sup>, Jerzy Szymkiewicz (1915-1964) oraz wspomniany Stanisław Świada. Pomimo tych przyjęć do pracy, zdaniem dyrektora Królikowskiego: Trudności, jakie powstały w pozyskiwaniu nowych pracowników dla Instytutu, spowodowały wkrótce, że szybkie obsadzenie wszystkich komórek naukowo-badawczych przez pracowników o dostatecznie wysokich kwalifikacjach nie będzie możliwe [17]. W celu

47) Kazimierz Sokalski od 1.08.1956 r. rozpoczął pracę na PK, gdzie objął kierownictwo Katedry i Zakładu Budowy Dróg i Ulic. W 1957 r. został docentem, a po obronie rozprawy pt. *Metody badań ścieralności nawierzchni drogowych* i uzyskaniu stopnia doktora nauk technicznych, od 1962 r. profesorem nadzwyczajnym. Senat Akademicki PK wybrał go na funkcję rektora w kadencji 1965-1968. Zmarł podczas strajków studenckich w marcu 1968 r. Profesor Sokalski opublikował 10 podręczników, w tym *Podręcznik drogowy*, *Transport na robotach drogowych*, *Utrzymanie dróg*, *Maszyny drogowe* i *Mały poradnik drogowy*, 5 broszur i 37 artykułów naukowych.

48) Aleksander de Dołęga Mostowski uczestniczył w odbudowie mostu Poniatowskiego i w budowie Trasy W-Z w Warszawie. W roku 1970 osiągnął spektakularny sukces zawodowy, obróceniem o 74 stopnie Pałacu Lubomirskich w Osi Saskiej w Warszawie; Aleksander Mostowski. *Nekrologi warszawskie.pl*, za: *Gazetą Wyborczą* z 27.08.2002 r.

49) Inż. Jan Różycki walczył w Polskich Siłach Zbrojnych na Zachodzie. Jako cichociemny został zrzucony ze spadochronem do okupowanej Polski, gdzie pełnił funkcję komendanta rejonu w Armii Krajowej. Po wojnie, w roku 1947 jako dyrektor Centrali Maszyn Drogowych wyjechał do USA po zakup maszyn drogowych w ramach pożyczki przyznanej Polsce. Został przez Urząd Bezpieczeństwa oskarżony o sabotaż zagrożony karą śmierci. Pomimo oddalenia tego zarzutu w więzieniu przebywał do amnestii w marcu 1953 r.; AO nr 23/ 297 Różycki Jan, IBDiM.

50) Józef Szajdecki, jako kapitan pilot Polskich Sił Zbrojnych na Zachodzie uczestniczył w bitwie o Anglię; Józef Szajdecki. *Nekrologi warszawskie.pl*, za: *Życie Warszawy*, 121, 1970.

właściwego funkcjonowania IBD również zwiększono liczbę pracowników na stanowiskach administracyjnych i inżyniersko-technicznych. Przyjęto m.in.: Danutę Bielejską (ur. 1933), Stanisława Brzuzego (ur. 1929), Edwarda Byczyńskiego (1929-1990)<sup>51)</sup>, Ewelinę Czerweny (ur. 1910), Mariannę Derlicką (ur. 1931), Jerzego Feliksiaka, Bogdana Garbowskiego (ur. 1940), Zofię Grodecką (ur. 1904), Irenę Matusiak (ur. 1931), Ryszarda Raszplą (ur. 1921), Mieczysławę Paradowską (ur. 1933), Marię Skalmowską (ur. 1933), Grażynę Skarzyńską-Borodziez (1922-1991), Annę Wisłocką (ur. 1923), Krystynę Wójcikowską (ur. 1911), Halinę Ziemińską (ur. 1910) i Światozara Żytkowa (1917-2001) [15, 16]. Stan zatrudnienia na dzień 31 grudnia 1955 r. wyniósł 50 osób [18].

Pierwszego sierpnia 1955 r. do instytutu wpłynęło podanie, jego przyszłego dyrektora, Mieczysława Rybaka o przyjęcie do pracy w wymiarze połowy etatu. Poinformował w nim o swoim ówczesnym zatrudnieniu na stanowisku adiunkta w Wojskowej Akademii Technicznej. Zaznaczył również, że chciałby pracować w charakterze pracownika naukowego w sekcji mostowej instytutu. Pozytywna decyzja dyrektora Sokalskiego dotycząca przyjęcia od dnia 1 września 1955 r. inżyniera Rybaka do pracy w IBD przesądziła o poświęceniu budownictwu mostowemu jego dalszego zawodowego życia<sup>52)</sup>.

W październiku, na posiedzeniu RN dyrektor Sokalski przedstawił propozycję struktury organizacyjnej i plan prac instytutu na rok 1956 oraz plan problemowy na okres pięcioletni. Po akceptacji rady zostały one opublikowane w pierwszym zeszycie „Prac Instytutu Budownictwa Drogowego” [22]. W artykule Kazimierz Sokalski przedstawił docelowy podział instytutu na osiem zakładów, dwóch działów i pięciu laboratoriów. Miał się składać z zakładów:

- „1) projektowania dróg i lotnisk,
- 2) organizacji i mechanizacji robót drogowych,
- 3) torowiska drogowego,

- 4) materiałów i nawierzchni kamiennych,
- 5) nawierzchni bitumicznych,
- 6) nawierzchni betonowych,
- 7) mostów i innych obiektów drogowych,
- 8) utrzymania dróg [a ponadto - M.M.]:  
z Działu Dokumentacji i Informacji Naukowej,  
z Pracowni Doświadczalnictwa Drogowego,  
z pięciu Laboratoriów, a mianowicie:
  - 1) materiałów bitumicznych,
  - 2) materiałów kamiennych,
  - 3) betonu,
  - 4) gruntów,
  - 5) maszyn drogowych” [22].

IBD miał rozwiązywać problemy związane z realizacją planu pięcioletniego współdziałając z administracją drogową. Dyrektor Sokalski zalecał „(...) jak najszybsze nawiązanie ścisłej współpracy z laboratoriami terenowymi CZDP i CZBDiM, które z czasem powinny się stać ekspozyturami laboratoriów centralnych IBD” [22].

Przedstawiona koncepcja organizacji instytutu tylko częściowo została zrealizowana w roku 1956. Opracowano wówczas Statut IBD, który nadał instytutowi minister transportu drogowego i lotniczego zarządzeniem nr 108 z dnia 18 czerwca 1956 r. [17]. W skład instytutu wchodziło od tej pory pięć zakładów z sukcesywnie zmienianą obsadą personalną:

- Organizacji i Mechanizacji Robót Drogowych, którym od 1 sierpnia 1957 r. kierował mgr inż. Kazimierz Sosnowski<sup>53)</sup>;
- Torowiska Drogowego z laboratorium gruntów, od 1 kwietnia 1956 r. kierowanego przez prof. Jana Różyckiego<sup>54)</sup>, a od 1 kwietnia 1957 r. przez mgr inż. Jana Pachowskiego<sup>55)</sup>;
- Nawierzchni Bitumicznych z laboratorium, pod kierunkiem mgr inż. Stanisława Luszawskiego;
- Nawierzchni Betonowych, którego kierownikiem 1 kwietnia 1956 r. został mgr inż. Wacław Kulikowski<sup>56)</sup>;

51) Edward Byczyński od 1.05.1973 r. do 31.08.1978 r. i od 1.10.1981 r. do 31.03.1988 r. był zastępcą dyrektora IBDiM, a od 1.09.1978 r. do 31.01.1981 r. pełnił obowiązki dyrektora IBDiM; AO nr 23/465 Byczyński Edward, IBDiM.

52) Prof. dr hab. inż. Mieczysław Rybak był przewodniczącym Sekcji Mostowej Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji, a po jej likwidacji inicjatorem powstania Związku Mostowców RP. 1.02.1981 r. minister komunikacji powołał go na stanowisko dyrektora IBDiM, na którym pracował do 8.02.1990 r.; AO nr 308/1140 Rybak Mieczysław, IBDiM.

53) AO nr 23/1 Sosnowski Kazimierz, IBDiM.

54) AO nr 23/297 Różycki Jan, IBDiM.

55) AO nr 374/5 Pachowski Jan, IBDiM.

56) AO nr 23/161 Kulikowski Wacław, IBDiM.

- Mostów i Innych Obiektów Drogowych [19], którego kierownictwo od 1 października 1956 r. objął mgr inż. Jerzy Szymkiewicz<sup>57)</sup>

oraz cztery samodzielne pracownie:

- Projektowania Dróg i Nawierzchni Lotniskowych, w której obowiązki kierownika od 1 marca 1958 r. pełnił mgr inż. Kazimierz Lech (1908-1994)<sup>58)</sup>;
- Utrzymania Dróg;
- Doświadczalnictwa Drogowego, pod kierunkiem mgr. inż. Zygmunta Skarżyńskiego;
- Materiałów i Nawierzchni Kamiennych [18], której kierownikiem od 1 lipca 1956 r. został mgr inż. Władysław Gagucki<sup>59)</sup>.

Zakłady i samodzielne pracownie zostały podporządkowane zastępcy dyrektora do spraw naukowych, natomiast dwa działy: Dokumentacji i Informacji Naukowo-Technicznej oraz Administracyjno-Finansowy, a także dwa samodzielne stanowiska pracy: Planisty i Inżyniera Normalizacji podlegały bezpośrednio dyrektorowi IBD.

W Dziale Dokumentacji i Informacji Naukowo-Technicznej nie skompletowano sześciuosobowej obsady kadrowej adekwatnej do postawionych zadań, uzasadniając ten fakt ograniczonym funduszem płac. Zdesperowany kierownik Miedziński wystąpił do ministra transportu drogowego i lotniczego o przeniesienie go do ministerstwa, pisząc m.in.: „W tych warunkach całą pracę redakcyjną i koncepcyjną Działu od lipca 1955 roku, tj. od chwili przejścia do Instytutu z Centralnego Zarządu Dróg Publicznych, wykonuję ja sam. Praca ta, zajmując mi nietylko godziny urzędowe, ale również wszystkie wieczory i dni świąteczne, podkopała mój stan zdrowia uprzednio już zły wobec chorób serca i żołądka. Jednocześnie w pracy Działu powstają, naturalne w tym stanie rzeczy, zaległości”<sup>60)</sup>. Normalizacją miał zajmować się inż. Zygmunt Krawczyk, który ukończył kurs organizowany przez Polski Komitet Normalizacyjny, jednak 1 maja zakończył pracę w IBD, a 22 lipca 1956 r. zmarł<sup>61)</sup>.

Referenci tematów naukowo-badawczych sporządzali odręczne sprawozdania z wykonanych prac, które były

przepisywane na tradycyjnej maszynie do pisania, umożliwiającą ich powielenie ledwo w kilku egzemplarzach za pośrednictwem granatowej kalki. Egzemplarze sprawozdań, po ich merytorycznym odbiorze, były przekazywane do CZDP albo CZBDiM, wchodzących w skład MTDiL, a potem MK. Dla inżynierów i techników drogownictwa, w czasopismach naukowo-technicznych opublikowano artykuły, w liczbie: 18 w roku 1956, 16 w 1957 r. i 13 w 1958 r. [17].

Branżowym czasopismem naukowo-technicznym był wydawany przez Wydawnictwa Komunikacyjne (WK) miesięcznik „Drogownictwo”, którego redakcja mieściła się przy ul. Wspólnej 70 w Warszawie. Jego redaktor naczelny, mgr inż. Marian Olewiński udostępnił łamy miesięcznika dla „Przeglądu Dokumentacyjnego Drogownictwa”, opracowywanego od maja 1955 r. w Dziale Dokumentacji i Informacji Naukowej IBD [26]. Przegląd zawierał kilkudziesięciu informacji dotyczące tematyki artykułów z dziedziny opublikowanych w prasie technicznej ukazującej się w kraju i zagranicą.

W kwietniu 1955 r., do miesięcznika „Drogownictwo” załączono w formie dodatku pierwszy numer „Biuletynu Instytutu Budownictwa Drogowego”. Zamieszczono w nim artykuł mgr. inż. Purzyckiego na temat odcinków drogowych z betonu wstępnie sprężonego [27]. Julian Purzycki został redaktorem kolejnych wydań biuletynu, którego redakcja mieściła się początkowo przy ul. Wawelskiej nr 2. W kolejnym, czerwcowym numerze biuletynu opublikowano artykuły Krystyny Malczewskiej na temat transportu masy smołobetonowej [28] oraz profesora Tombaka na temat konserwacji i napraw nawierzchni betonowych [29]. Nawierzchnie z betonu cementowego stanowiły wówczas ważny temat prac naukowo-badawczych, a zatem i wielu publikacji pracowników instytutu. Powodem zainteresowania tą techniką budowy nawierzchni był postawiony przez władze wojskowe wymóg jej stosowania w ciągach dróg o znaczeniu obronnym<sup>62)</sup>.

Od roku 1956 nakładem WK ukazywał się kwartalnik „Prace Instytutu Budownictwa Drogowego”, poświęcony zagadnieniom naukowo-badawczym i normalizacyjnym. W pierwszym numerze kwartalnika, kontynuując tematykę nawierzchni betonowych profesor Tombak opublikował dwa projekty instrukcji [30-31]. W tym samym

57) AO nr 23/332 Szymkiewicz Jerzy, IBDiM.

58) AO nr 43/13 Lech Kazimierz, IBDiM.

59) AO nr 15/6 Gagucki Władysław, IBDiM.

60) AO nr 23/220 Miedziński Jan, poz. 45, IBDiM.

61) AO nr 6/4 Krawczyk Zygmunt, IBDiM.

62) K. Jabłoński, relacja telefoniczna, 22.01.2024.

numerze kwartalnika mgr inżynier Dylewski opisał uszkodzenia użytkowanych 20-25 lat nawierzchni drogowych [32]. W kolejnych numerach kwartalnika z roku 1956 ponadto były poruszane zagadnienia klasyfikacji maszyn drogowych oraz badań walców i taśmociągów, metodologii obliczania grubości nawierzchni, organizacji robót nawierzchniowych, a także stabilizacji lessów i piasków.

Kazimierz Sokalski pełnił funkcję dyrektora instytutu do 31 lipca 1956 r. W związku z przyjęciem propozycji kierowania katedrą na PK [24], przekazał kierowanie instytutem mgr. inż. Franciszkowi Korycińskiemu (1898-1962) powołanemu przez ministra na stanowisko dyrektora.



Rys. 6. Franciszek Koryciński, dyrektor Instytutu Budownictwa Drogowego, fotograf nieznany (źródło: GDDKiA)

Franciszek Koryciński urodził się 28 stycznia 1898 r. w Międzyrzeczu Podlaskim w rodzinie rzemieślniczej. Podczas pierwszej wojny światowej, w 1915 r. podjął naukę w ewakuowanym do Moskwy, III Warszawskim Gimnazjum Męskim. Po ukończeniu gimnazjum w 1918 r. rozpoczął studia na Wydziale Matematycznym Uniwersytetu Warszawskiego. 11 listopada brał udział w rozbrajaniu żołnierzy niemieckich w Warszawie, a potem wstąpił w szeregi Wojska Polskiego i do roku 1919 walczył w obronie ziem polskich przed agresją Armii Czerwonej. W roku 1920 ukończył Szkołę Artylerii w Poznaniu. Po zwolnieniu z wojska rozpoczął studia

na PW, gdzie w roku 1927 uzyskał dyplom inżyniera dróg i mostów. Jako inżynier pracował w dyrekcjach Polskich Kolei Państwowych w Katowicach i w Warszawie. Od roku 1928 trwale związał się z drogownictwem. Pracował w Wydziale Powiatowym w Koziennicach, od 1931 do 1932 r. na stanowisku kierownika PZD, a następnie w Urzędzie Wojewódzkim w Tarnopolu, gdzie latach 1932-1934 był kierownikiem PZD w Skałacie, a w latach 1934-1939 kierownikiem PZD w Czortkowie. W lipcu 1939 r. został przeniesiony do Wydziału Komunikacyjno-Budowlanego Urzędu Wojewódzkiego Łódzkiego na stanowisko inspektora drogowego. Podczas okupacji niemieckiej Polski został wysiedlony z Łodzi i od 1941 r. do 1945 r. był drogomistrzem w PZD w Warszawie. W 1945 r. Aleksander Gajkowicz wyznaczył go na stanowisko naczelnika Wydziału Komunikacyjnego Urzędu Wojewódzkiego Łódzkiego, przekształconego w 1952 r. w WZDP w Łodzi, którego został dyrektorem. W połowie 1952 r. przeniesiono go jednak do Urzędu Rady Ministrów na stanowisko radcy Działu ds. Dróg Kołowych<sup>63</sup>.

W kolejnych latach w IBD zatrudniano nowych pracowników. W roku 1956 podjęli w nim pracę: mgr inż. Jan Bartoszek (ur. 1909), Maria Brzozowska (ur. 1937), Tadeusz Jakubaszek, inż. Rudolf Klimeczak (ur. 1929), mgr inż. Waclaw Kulikowski (1904-1986)<sup>64</sup>, mgr Janusz Matusewicz (ur. 1935), Barbara Poncyliusz (ur. 1932), Leokadia Ojdana (ur. 1934), mgr Adrianna Okęcka potem Rosset, (1911-1986), Waclawa Reichert (ur. 1930), Józef Serafin (ur. 1934), mgr inż. Jerzy Sidorowicz (ur. 1932) i Irena Widzyńska (ur. 1939), Barbara Wrona (ur. 1936). Zakończył pracę inżynier Steckiewicz, któremu po przyznaniu 29 kwietnia 1955 r. przez Centralną Komisję Kwalifikacyjną tytułu docenta zaproponowano objęcie katedry w Szkole Głównej Gospodarstwa Wiejskiego<sup>65</sup>.

Dla rozwoju instytutu, wyjątkowo korzystny był rok 1957, w którym zostali przyjęci pracownicy: Irena Broma (ur. 1916), mgr Teresa Ciach (1933-2008), Stanisław Jagura (ur. 1921), Tadeusz Jakubaszek, mgr inż. Juliusz Klemt (1889-1983), dr Henryk Kopeć (1899-1985), mgr inż. Ludwik Kossowicz (1925-2021), wspomniany

63) Franciszek Koryciński od 2.04.1960 r. do 22.04.1960 r. pełnił funkcję dyrektora CZDP; AO nr 23/128 Koryciński Franciszek, IBDiM; R. Gazurek, Monografia mgr inż. Franciszka Korycińskiego wybitnego drogowca ur. 1898.01.28 zm. 1962.04.22, GDDKiA.

64) Waclaw Kulikowski, jako porucznik saperów walczył pod Monte Casino we Włoszech. Po zakończeniu walk z szesnastoma dowodzonymi przez siebie saperami, wniósł na wzgórze nr 575 elementy mostu Bailey'a i zbudował z nich 12-metrowy krzyż poświęcony 5. Kresowej Dywizji Piechoty – dominancie wystawionego rok później pomnika, którego był współautorem. Został odznaczony Krzyżem Walecznych i Srebrnym Krzyżem Zasługi z Mieczami; Waclaw Kulikowski. Nekrologi warszawskie.pl, za: Życie Warszawy, 181, 1986

65) AO nr 6/32 Steckiewicz Celestyn, IBDiM.

mgr inż. Kazimierz Lech, Krystyna Michalak-Grodzka (ur. 1931), Krystyna Miszkiewicz, Alina Niewiadomska, dr inż. Emil Olinger (1910-1999)<sup>66</sup>), wspomniany mgr inż. Jan Pachowski<sup>67</sup>), mgr Józef Palewicz (ur. 1923), Jan Płachecki (ur. 1918), Lucyna Sawińska (ur. 1929), wspomniany mgr inż. Kazimierz Sosnowski, mgr inż. Stanisław Stefański (1902-1995) i Anna Szulborska (ur. 1888). Pracując przez lata w IBD i IBDiM zapewniali ciągłość funkcjonalną i budowali merytoryczny autorytet tej instytucji. Stanisław Stefański od 1 kwietnia 1957 r. został kierownikiem utworzonego Branżowego Ośrodka Normalizacyjnego<sup>68</sup>). Pracę w instytucie zakończyli inżynier Szajdecki i profesor Różycki, który objął katedrę na Politechnice Wrocławskiej<sup>69</sup>).

Tematykę prac naukowo-badawczych wykonanych w IBD odzwierciedlają artykuły opublikowane w „Pracach Instytutu Budownictwa Drogowego” z lat 1957-1958. Na temat zagadnień geotechnicznych w roku 1957 ukazały się dwa artykuły mgr inż. Bolesława Kalabińskiego o wykonywaniu drogowych robót ziemnych. Kolejny artykuł tego autora z roku 1958 zawiera ekonomiczne uzasadnienie zagęszczania nasypów drogowych środkami mechanicznymi [33]. W pierwszym numerze kwartalnika z roku 1958 ukazał się przydatny do celów praktycznych artykuł mgr inż. Aleksandra Praczyńskiego, prof. Jana Różyckiego i mgr inż. Józefa Szajdeckiego omawiający „Wytyczne do polowego rozpoznania gruntów i ich przydatności do budowy dróg i lotnisk” [34]. Inżynier Zygmunt Skarżyński trzykrotnie publikował wyniki badań nad stabilizacją podłoża gruntowego przy użyciu cementu albo smoły oraz dwukrotnie dotyczące doświadczalnych odcinków nawierzchni bitumicznych. W dziedzinie budownictwa mostowego IBD zaprojektował i zbadał wykonany przez Płockie Przedsiębiorstwo Robót Mostowych kablobetonowy dźwigar mostowy o rozpiętości teoretycznej 30 m, składający się z 16 prefabrykowanych segmentów z betonu B50, o przekroju poprzecznym w kształcie litery „T”. Na jego temat mgr inż. Tadeusz Białobrzeski i mgr inż. Arkadiusz Dobrowolski opublikowali artykuł zawierający sprawozdanie z badań [35]. Problematykę ochrony mostów podczas pochódów lodu

i spływu wielkich wód przedstawił mgr inż. Mieczysław Rybak w artykule na temat izbic palowych [36]. Zestawił w nim dane dotyczące zjawisk lodowych na trzydziestu trzech rzekach w Polsce, w szczególności minimalne i maksymalne poziomy wód odnotowane na wodowskazach w czasie spływu lodów i grubości pokryw lodowych. Omówił wpływ warunków hydrologicznych i hydraulicznych na projektowanie izbic chroniących filary mostów i zaproponował metody obliczeń statycznych ich konstrukcji. IBD zajmował się zagadnieniami prefabrykacji przepustów z betonu. Na ten temat w roku 1957 został opublikowany artykuł mgr inż. Bolesława Kalabińskiego dotyczący budowy żelbetowych przepustów rurowych [37], a w roku 1958 artykuł prof. mgr inż. Leona Tombaka o obliczeniach statycznych i projektowaniu [38]. W kwartalniku IBD inżynierowie: Jan Szaciłło, Stanisław Luszczawski, Stanisław Wojdanowicz i Bolesław Kalabiński regularnie publikowali wyniki przeprowadzonych badań maszyn drogowych i sprzętu budowlanego. W ostatnim numerze kwartalnika z roku 1958 ukazał się artykuł z dziedziny inżynierii ruchu drogowego autorstwa mgr inż. Jerzego Sidorowicza pt. „Metody określania przepływności dróg i ulic z uwzględnieniem skrzyżowań” [39]. Zestawił w nim rezultaty prac na ten temat wykonanych przede wszystkim w USA, ale także w byłej Republice Federalnej Niemiec, we Włoszech i Francji, w byłym ZSRR i w byłej Czechosłowacji. Po przeanalizowaniu możliwości ich wykorzystania w dostosowaniu do warunków ruchu drogowego w Polsce autor artykułu zaproponował metodologię obliczania przepustowości dróg i skrzyżowań. Przeanalizował celowość instalacji jednego z czterech systemów sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach dróg o różnych wielkościach potoków krzyżującego się ruchu oraz przedstawił przykład koordynacji sygnalizacji świetlnej na trzech skrzyżowaniach.

Od roku 1958 poszerzono funkcjonalność instytutu. Przy IBD powstało Centralne Laboratorium Kontrolne (CLK) o statusie gospodarstwa pomocniczego. Utworzono je na mocy zarządzenia MK nr 20 z dnia 21 stycznia 1958 r., które podpisał podsekretarz stanu Marian Olewiński. Zorganizowano je dzięki przeniesieniu z CZBDiM do IBD,

66) Doc. Emil Olinger od 1.08.1966 r. do 15.06.1968r. był zastępcą dyrektora COBiRTD.

67) Prof. Jan Pachowski od 1.06.1973 r. do 14.06.1991 r. pełnił funkcję zastępcy dyrektora IBDiM, a w latach 1990-2007 był przewodniczącym Rady Naukowej IBDiM; AO nr 374/5 Pachowski Jan, IBDiM.

68) AO nr 23/319 Stefański Stanisław, IBDiM.

69) AO nr 23/297 Różycki Jan, IBDiM.

Centralnego Laboratorium w Warszawie mieszczącego się przy ulicy Niemcewicza nr 28. Od 1 kwietnia 1958 r. angaż na stanowisko kierownika CLK w IBD otrzymał inż. Maciej Mączyński (1899-1987)<sup>70</sup>. Razem z kierownikiem do pracy w IBD przeszło dziewięciu pracowników wraz z użytowanym wyposażeniem laboratoryjnym. Wśród nich znaleźli się: Zygmunt Chudzyński (1899-1966), Apolonia Chyczewska (1930-2014), inż. Stefan Duczek (1929-2014), Stanisław Dzierzba (ur. 1883), Marta Jakubiak (ur. 1922), Eugenia Majorowicz (ur. 1920), mgr inż. Stanisław Piotrowski (ur. 1911) i Jan Susser (ur. 1877). W Dziale Dokumentacji i Informacji Naukowo-Technicznej utworzono Ośrodek Dokumentacji, w którym od 1 maja 1958 r. obowiązki kierownika pełniła Adrianna Okęcka<sup>71</sup>. W instytucie zatrudniono kolejnych pracowników: mgr Jerzego Dymińskiego (1926-1975), Helenę Dymnicką (ur. 1932), Antoniego Kosińskiego (ur. 1934), Irenę Węgrzynowską (1912-2011), Anielę Wojciechowską (ur. 1911), Józefa Wojciechowskiego (ur. 1902) i Czesławę Ziółkowską (1930-1973) [35]. Jerzego Dymińskiego od 1 grudnia 1958 r. powołano na stanowisko głównego księgowego<sup>72</sup> oraz wydzielono sekcję administracyjną, której kierownictwo powierzono Zygmuntowi Chudzyńskiemu<sup>73</sup>. W roku 1958 pracę w IBD zakończyli: Tadeusz Białobrzęski, Arkadiusz Dobrowolski, Aleksander Mostowski, Maria Skalmowska i Danuta Wołochowicz. Stan zatrudnienia na dzień 31 grudnia wyniósł 68 osób [18].

## 6. PRZEKSZTAŁCENIE IBD W COBIRTD

W roku 1958, niekorzystne uwarunkowania ekonomiczne zagroziły rozwojowi instytutu. Istotę problemu opisał inżynier Miedziński w artykule opublikowanym w „Drogownictwie”. Czytamy w nim, że w projekcie budżetu państwa na rok 1958 na wydatki instytutu przeznaczono około 3,2 mln zł. Kwota ta stanowiła zaledwie 0,16% z około 2 miliardów zł przeznaczonych na drogi publiczne. Przyznane nakłady zadysponowano: 61,7% na płace pracowników z pochodnymi, 5% na bezosobowy fundusz płac, 9,5% wydatki administracyjno-gospodarcze,

4,5% na pomoce naukowe, materiały, zakup i remont sprzętu laboratoryjnego, badania doświadczalne i usługi jednostek obcych oraz dokumentację prac naukowo-badawczych, 19,3% na inwestycje pozalimitowe i kapitalne remonty. Szczególnie niekorzystnie wypadło porównanie 66,7% wydatków na płace z 4,5% wydatków na prace naukowo-badawcze. Również 19,3% udział wydatków na inwestycje nie tworzył podstaw do rozwoju instytutu. W artykule inżynier Miedziński ocenił, że: „Fakt finansowania resortowych instytutów naukowo-badawczych z budżetu państwowego ma ujemny wpływ na swobodę ich rozwoju. (...) Z omówienia tych trzech charakterystycznych dla instytutów rodzajów wydatków wynika, że wtłoczenie ich budżetów w sztywne ramy budżetu państwowego z jego przepisami, warunkami i rygorami stanowi wielkie skrępowanie działalności, tym bardziej, że wszystkie te obostrzenia w przypadku instytutów mijają się z celem, dla którego zostały wprowadzone” [40].

Wobec upublicznianych opinii, że efekty prac instytutów państwowych są nieadekwatne do wydatków budżetu państwa na ich utrzymanie, w roku 1958 powstała komisja rządowa do zbadania działalności tych jednostek. Jej przewodniczącym został wiceminister finansów Julian Kole (1908-1998). Po zbadaniu ledwo trzyletniej działalności IBD, komisja rządowa postawiła wniosek o przekształcenie instytutu w Centralne Laboratorium Drogowe.

W imieniu Katedry Budownictwa Lądowego PK, 16 czerwca 1958 r. profesor Sokalski wystosował do przewodniczącego komisji pismo, w którym zakwestionował zasadność tej zmiany. Argumentując swoje stanowisko napisał m.in., że: „(...) przy obecnym układzie sił i zadań prace naukowe i techniczno-badawcze w zakresie drogownictwa winny być ześrodkowane w jednostce o charakterze Instytutu, na budżecie, jako mające charakter prac przyszłościowych dla różnych resortów. Badania natomiast charakteru usługowego dla bieżącej produkcji są prowadzone przez laboratoria przyzakładowe przedsiębiorstw drogowych oraz przez Centralne Laboratorium Kontrolne przy Instytucie. (...) Instytutowi Budownictwa Drogowego należy jedynie zapewnić możliwość dalszego rozwoju”<sup>74</sup>.

70) AO nr 23/205 Mączyński Maciej, IBDiM.

71) AO nr 23/288 Rosset Adrianna, IBDiM.

72) AO nr 23/64 Dymiński Jerzy, IBDiM.

73) AO nr 23/51 Chudzyński Zygmunt, IBDiM.

74) Odpis pisma PK bez numeru z dnia 16 czerwca 1958 r., AAN, Zespól 2336, sygn. 1/1, s. 53-54.

Sprawa reorganizacji instytutu stała się dwukrotnie na forum RN przy IBD, której emocjonalna uchwała podjęta 13 października 1958 r., zawiera podsumowanie: „Biorąc powyższe pod uwagę Rada Naukowa IBD wypowiada się za koniecznością utrzymania Instytutu w dotychczasowej jego formie, zaniechania prób wprowadzenia w niej jakichkolwiek zmian organizacyjnych, które na pewno nie będą sprzyjały dalszemu rozwojowi jego działalności”<sup>75)</sup>.

Pragmatyczne stanowisko zajął Aleksander Gajkiewicz, który uważał, że: „zmiana nazwy Instytutu nie budzi obaw, o ile zostaną zachowane dotychczasowe jego uprawnienia, w przeciwnym razie o zachowanie tych uprawnień należy walczyć”<sup>76)</sup>. Komisja rządowa musiała się wykazać efektami działalności. W rezultacie kompromisu, powielono wzorzec organizacyjny przyjęty w Związku Sowieckim. Na Komitecie Ekonomicznym Rady Ministrów minister komunikacji złożył wniosek przekształcenia IBD od 1 lutego 1959 r. w Centralny Ośrodek Badań i Rozwoju Techniki Drogowej (COBiRTD). Na podstawie Uchwały RM nr 18/59, zarządzeniem MK nr 21 z dnia 31 stycznia 1959 r. zmieniono nazwę instytutu na COBiRTD [18], zachowując jego dotychczasowe uprawnienia.

## 7. KONTYNUACJA DZIAŁALNOŚCI INSTYTUTU

W swoim drugim wcieleniu – jako COBiRTD i w kolejnym – jako IBDiM, przez okres 66 lat instytut wspierał polskie drogownictwo pracami naukowymi i badawczymi oraz doradztwem technicznym. Realizował swoją misję w ramach rządowych programów badawczych, programów resortowych realizowanych na rzecz Ministerstwa Komunikacji, a potem Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej, tematów zleczanych przez CZDP przekształcany w roku 1984 w Generalną Dyрекcję Dróg Publicznych (GDDP) i w roku 2002 w Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA). Wykonywał również prace usługowe wynikające z bieżących potrzeb polskiej gospodarki, zlecane przez przedsiębiorstwa budownictwa komunikacyjnego, rejonów dróg publicznych czy zarządy dróg. Prowadził badania, nadzory naukowe i konsultacje związane z wielkimi przedsięwzięciami inwestycyjnymi takimi jak budowy: drogi szybkiego ruchu Warszawa-Katowice, autostrady Gliwice-Kraków czy

Centralnej Magistrali Kolejowej, Linii Hutniczo-Siarkowej, Dworca Centralnego w Warszawie, a także miejskich tras komunikacyjnych, takich jak Trasa Łazienkowska, Trasa Toruńska czy Trasa Siekierkowska w Warszawie.

COBiRTD kierowali wspomniani wcześniej dyrektorzy: mgr inż. Franciszek Koryciński do 31 maja 1960 r. oraz doc. mgr inż. Jerzy Królikowski do 28 lutego 1970 r. Po nich od 6 lutego 1970 r. do 31 grudnia 1972 r. funkcję dyrektora sprawował mgr inż. Romuald Żółtowski (1921-1976). Z inicjatywy kolejnego dyrektora prof. mgr inż. Andrzeja Jarominiaka, powołanego na to stanowisko 1 marca 1973 r., COBiRTD odzyskał utracony w roku 1956 status instytutu<sup>77)</sup>. Od stycznia 1974 r. kontynuował działalność jako IBDiM, którym dyrektor Jarominiak kierował do 31 sierpnia 1978 r. Potem, po ponad dwuletnim okresie pełnienia obowiązków dyrektora przez mgr inż. Edwarda Byczyńskiego (1929-1990), 1 lutego 1981 r. na stanowisko dyrektora został powołany pracujący w instytucie od roku 1955 – prof. dr hab. inż. Mieczysław Rybak, który pozostawał na tym stanowisku do 7 lutego 1990 r. [6]. Najdłużej urzędującym był kolejny dyrektor IBDiM – prof. dr hab. inż. Leszek Rafalski, który pełnił tę funkcję przez ponad 31 lat, od 1 kwietnia 1990 r. do 31 lipca 2021 r. Po nim dyrektorem został dr hab. inż. Mariusz Urbański, odwołany ze stanowiska 20 lutego 2024 roku. COBiRTD, a potem IBDiM w okresie 66-letniej działalności, odnotowywały liczne osiągnięcia w wielu dziedzinach techniki, a implikacje społeczne niektórych spośród tych osiągnięć miały zasięg ogólnopolski lub międzynarodowy.

Na poziom bezpieczeństwa, jakości i wydajności pracy na polskich budowach miały wpływ prace w dziedzinie głębokiego fundamentowania, rozpoczęte w drugiej połowie lat sześćdziesiątych. Ich rezultatem było opracowanie i wykonanie we współpracy z firmą ZREMB specjalistycznego osprzętu do wykonywania pali wielkich średnic, a następnie prototypowej palownicy Kujawy. Na podstawie praktycznych doświadczeń, w kierowanej przez doc. Andrzeja Jarominiaka Pracowni Fundamentowania Mostów, w roku 1974 przekształconej w Zakład Fundamentowania, ustalono zasady projektowania oraz wykonywania pali wielkośrednicowych i fundamentów

75) Wyciąg z protokołu Rady Naukowej IBD w dniu 13.10.1958 r. w części dotyczącej reorganizacji I.B.D., AAN, Zespół 2336, sygn. 1/1, s. 51-52.

76) Protokół z posiedzenia Rady Naukowej I.B.D. odbytego 13 października 58 r., AAN, Zespół 2336, sygn. 1/1, s. 44.

77) Zarządzenie Nr 108 Prezesa Rady Ministrów z dnia 31 grudnia 1973 r. w sprawie utworzenia Instytutu Badawczego Dróg i Mostów, „Monitor Polski” z 1974 r., nr 2, poz. 12.



palowych. W rozwinięciu tej technologii IBDiM zaproponował posadowienie filarów mostowych na rusztach złożonych z pali wielkośrednicowych, wykonywanych ze spławianych skrzyń stalowych. Stały się one alternatywą kesonów - tradycyjnego sposobu posadawiania filarów mostów przez Wisłę [41]. Dzięki wdrożeniu prac badawczych IBDiM technologia kesonowa, która była przyczyną chorób i śmiertelnych wypadków dotyczących robotników pracujących poniżej zwierciadła wody, pod sztucznie utrzymywanym ciśnieniem, przeszła do historii w roku 1978, wraz zakończeniem budowy ostatniego filara Mostu Toruńskiego w Warszawie. W latach 1984-1992 na pierwszej linii Metra budowanej w Polsce, Zakład Geotechniki i Zakład Fundamentowania wdrożyły prace naukowe związane z zastosowaniem ścian szczelinowych jako elementów stałej konstrukcji obiektów budowlanych [42]. Ta nowatorska w warunkach polskich technologia, uchroniła mieszkańców gęsto zabudowanych dzielnic Warszawy, Ursynowa i Mokotowa przed nadmiernym hałasem, a budynki przed negatywnymi skutkami drgań, nieuniknionych w przypadku alternatywnego zastosowania ścianek stalowych wbijanych przy użyciu kafarów. Jeszcze w początkach lat siedemdziesiątych, na budowie Elektrowni Bełchatów, pod kierunkiem docenta Jarominiaka przeprowadzono pierwsze próby zwiększenia nośności pali za pomocą zastrzyków cementowych doprężających podłoże ich podstaw. Badania w tym zakresie kontynuowano podczas posadawiania podpór mostu autostradowego przez Wisłę pod Toruniem. Nowatorską technologię zastosowano w pełnym zakresie podczas budowy mostu przez Regalicę w Szczecinie i mostu Świętokrzyskiego w Warszawie [41]. Dzięki tym i kolejnym doświadczeniom pracownicy IBDiM uzyskali wiedzę i umiejętności, które po opatentowaniu tej technologii zostały wykorzystane podczas budowy najwyższego budynku w Warszawie o nazwie Varso Tower, który wraz z osiemdziesięciometrową iglicą ma wysokość 310 m, stanowiąc dominantę w panoramie stolicy. Po wykonaniu przez Warbud S.A. płytowo-palowego fundamentu i iniekcji podstaw 82 baret, pracownicy IBDiM: dr inż. Bolesław Kłosiński oraz mgr inż.: Piotr Rychlewski, Czesław Szymankiewicz, Paweł Głowacki i Dariusz Petyniak przeprowadzili próbne obciążenie dwóch baret o przekroju  $280 \times 80$  cm i długościach 29 i 34 m, którego wyniki potwierdziły przyjęte założenia projektowe. W dniu oddania Varso Tower do użytku, w roku 2022 został pobity

rekord – budynek był najwyższym wieżowcem zbudowanym w państwach Unii Europejskiej [43].

Ochronie środowiska i bezpieczeństwu ruchu drogowego przysłużyły się prace z dziedziny projektowania nawierzchni bitumicznych, wykonane w Zakładzie Nawierzchni. Opracowywane od zarania instytutu technologicie upowszechniające stosowanie lepiszcz asfaltowych przyczyniły się do zaniechania stosowania do budowy i utrzymania polskich dróg smół – materiału o wysokiej szkodliwości dla zdrowia ludzi i środowiska naturalnego [44]. W latach dziewięćdziesiątych, kiedy w Polsce nastąpił gwałtowny wzrost przewozów transportem samochodowym, a w szczególności towarów masowych, takich jak węgiel ze śląskich kopalń, na głównej sieci dróg publicznych stwierdzono powstawanie głębokich kolein. Stawały się one przyczyną wielu tragicznych wypadków drogowych. Wychodząc naprzeciw potrzebom, w roku 1992 kierowany przez prof. dr. hab. inż. Dariusza Sybilskiego Zakład Nawierzchni opracował i opatentował mieszanki mineralno-bitumiczne z dodatkiem elastomeru, wydłużające trwałość i odporność nawierzchni na koleinowanie, a następnie udzielił 40 licencji na stosowanie tego wynalazku. Kolejny wynalazek IBDiM – wykonywane na gorąco cienkie warstwy ścieralne nawierzchni drogowej z elastomeroasfaltem, w roku 1999 został wyróżniony w konkursie „Polski Produkt Przyszłości” pod patronatem prezesa Rady Ministrów prof. Jerzego Buzka. Cztery lata później, w kolejnej edycji tego samego konkursu premier Leszek Miller gratulował dyrektorowi Rafalskiemu kolejnego wyróżnienia za opracowanie GUFi – modyfikowanej mieszanki mineralno-asfaltowej z dodatkiem gumy, przeznaczonej do wykonywania warstw nawierzchni o właściwościach przeciwspekaniowych i wygłuszających [45]. Twórcy tego patentu: prof. Dariusz Sybilski, mgr inż. Andrzej Wróbel, mgr inż. Renata Horodecka, dr inż. Wojciech Bańkowski, Krzysztof Mirski i mgr inż. Krzysztof Kopaniewski zaprojektowali nawierzchnię odpowiednią do zastosowania przy realizacji programu budowy autostrad i dróg ekspresowych w Polsce, w szczególności w celu ochrony mieszkańców terenów zurbanizowanych przed hałasem.

W latach 1991-1993 IBDiM uczestniczył w wydarzeniach, które zmieniły bieg historii Europy. Po upadku muru berlińskiego i podpisaniu przez byłą Związek

Socjalistycznych Republik Radzieckich (ZSRR) i Republikę Federalną Niemiec (RFN) układu o wycofaniu jednostek Armii Radzieckiej (JAR) z Niemiec, powstała konieczność zawarcia dwustronnej umowy pomiędzy rządami Rzeczypospolitej Polskiej (RP) i ZSRR w sprawie tranzytu JAR przez terytorium Polski. W związku z oczekiwaniami ZSRR, że tranzyt przez Polskę odbędzie się po drogach publicznych, w styczniu 1991 r. GDDP zleciła IBDiM opracowanie koncepcji programowej realizacji przewozów dwoma trasami, północną z Rosówka do Gronowa i południową z Olszyny do Dorohuska. W ramach tej pracy zostały wykonane ekspertyzy techniczne obu tras, a na ich podstawie analiza ekonomiczna, określająca koszt prac zapobiegających zniszczeniu nawierzchni drogowych i konstrukcji drogowych obiektów inżynierskich oraz minimalizujących ryzyka dla mieszkańców mijanych miast i osiedli wywołane przejazdem JAR. W wyniku analizy stwierdzono, że: „Całość środków finansowych potrzebnych na realizację zadania »tranzyt drogowy jednostek armii radzieckiej z Niemiec do ZSRR« szacuje się na kwotę 1,2 mld \$<sup>78)</sup>. Ustalenia wykonanej przez IBDiM koncepcji programowej zostały wykorzystane w toczących się negocjacjach pomiędzy rządami RP i ZSRR na temat tranzytu. Z powodu wysokich kosztów przewozów po sieci drogowej, w parafowanej przez rządy obu państw umowie o tranzycie JAR z Niemiec przez terytorium RP<sup>79)</sup> uwzględniono wyłącznie przewozy kolejowe i lotnicze. Po zawarciu przez RP i ZSRR kolejnego układu o wycofaniu JAR z RP, delegacja polska, w skład której weszli wicedyrektorzy IBDiM mgr inż. Tomasz Kula i mgr inż. Zbigniew Mazurek rozpoczęła uzgodnienia treści międzyrządowego porozumienia o uregulowaniu spraw transportowych związanych z wycofywaniem JAR z terytorium Polski. Artykuł 5 ust. 1 wynegocjowanego porozumienia przewidywał, że: „Przewozy drogowe mienia ruchomego odbywają się od miejsc stacjonowania wojsk radzieckich do najbliższych miejsc stacjonowania wojsk radzieckich posiadających bocznicę kolejowe lub w szczególnych przypadkach do najbliższych kolejowych stacji załadunkowych<sup>80)</sup>”.

W indywidualnych przypadkach przewozu ładunków nie kwalifikujących się do załadowania na kolej dopuszczono przejazd do granicy RP po drogach publicznych zgodnie z przepisami o ruchu drogowym, w zorganizowanych kolumnach pojazdów, po uprzednim uzyskaniu zezwolenia określającego trasę i wysokość opłat drogowych. Wynegocjowane z udziałem IBDiM zapisy w obu umowach zapobiegły bezzasadnemu niszczeniu polskich dróg.

Kompetencje w zakresie wykonywania badań ekonomicznych zgodnie z międzynarodowymi standardami, jakimi IBDiM wykazał się w negocjacjach porozumień między RP a ZSRR, efektywnie wykorzystano do pozyskiwania środków pozabudżetowych podnoszących poziom finansowania polskiej sieci drogowej. Metodyka analiz efektywności ekonomicznej inwestycji, opracowana w Samodzielnej Pracowni Ekonomiki IBDiM, kierowanej przez 33 lata przez dr hab. Halinę Chrostowską, prof. IBDiM (1926-1996) była akceptowana przez międzynarodowe instytucje finansowe. W kwietniu 1993 r. stanowiła przyczynek umowy pożyczkowej na współfinansowanie pierwszego projektu drogowego, zawartej między Rzeczpospolitą Polską a Międzynarodowym Bankiem Odbudowy i Rozwoju (Bankiem Światowym). Budżet pierwszego projektu o wielkości 300 mln USD, został wykorzystany do realizacji 60 kontraktów modernizacyjnych lub inwestycyjnych na drogach krajowych. Każde z tych zadań zostało wybrane przez bank do realizacji na podstawie analizy ekonomicznej wykonanej przez IBDiM. Kolejny współfinansowany przez Bank Światowy, drugi projekt drogowy o wartości 570 mln USD objął 50 zadań drogowych i posłużył m.in. do likwidacji skutków wielkiej powodzi w dorzeczu Odry w roku 1997<sup>81)</sup>. W latach 1995-2004 w instytucie wykonano około osiemdziesięciu analiz ekonomicznych związanych z wykorzystaniem środków przedakcesyjnych z Unii Europejskiej oraz stworzono bazę wiedzy niezbędną do wykonywania takich analiz przez inne instytucje [1].

Przez cały okres działalności instytut wykonywał ekspertyzy użytkowanych mostów i wiaduktów, uczestniczył w pracach projektowych, potem w odbiorach i próbnym

78) Temat TO-95, Koncepcja Programowa tranzytu przez terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jednostek Armii Radzieckiej ewakuujących się z terytorium byłej NRD, Warszawa, styczeń 1991, IBDiM.

79) Projekt: *Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Związku Socjalistycznych Republik Radzieckich o tranzycie przez terytorium Rzeczypospolitej Polskiej wojsk radzieckich wycofywanych z Republiki Federalnej Niemiec*, Moskwa grudzień 1991, IBDiM.

80) Projekt: *Porozumienie między Rządami Rzeczypospolitej Polskiej, Federacji Rosyjskiej, Republiki Białoruś i .... o uregulowaniu spraw transportowych związanych z wycofywaniem wojsk radzieckich z terytorium Polski*, Zakopane październik 1991, IBDiM.

81) *Rolla M.*: informacja z 02.10.2024.

obciążeniach obiektów nowych oraz prowadził badania prefabrykowanych dźwigarów mostowych. Po 12 marca 1999 r., od kiedy RP stała się członkiem Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego (NATO), IBDiM podjął prace związane z wykorzystaniem użytkowanych obiektów mostowych dla potrzeb obronności Polski i wschodniej europejskiej flanki NATO. Powstała wówczas potrzeba dostosowania mostów w ciągach dróg o znaczeniu obronnym do potrzeb ruchu pojazdów wojskowych tej organizacji. Na zlecenie GDDP, a potem Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej, kierowany dr. inż. Janusza Rymśzę zespół pracowników z Zakładu Mostów IBDiM, w którego skład wchodził: inż. Juliusz Kazański, mgr inż. Rafał Popiński i mgr inż. Piotr Beczek, opracował zasady postępowania przy wyznaczaniu nośności użytkowej obiektów mostowych zbudowanych w różnych okresach historycznych, według obowiązujących ówczesnie odmiennych przepisów normatywnych wydanych przez władze kilku różnych państw. W wyniku tych prac zostały wprowadzone do stosowania metody: przeznaczona do celów cywilnych RYM-IBDiM<sup>82)</sup> i przeznaczona do celów wojskowych MILORY<sup>83)</sup> oraz powstał ich odpowiednik dla kolei – metoda RYM-SZYNA [46]. W roku 2002 praca pt. „Opracowanie i wdrożenie systemu określania nośności użytkowej drogowych obiektów mostowych metodą uproszczoną” uzyskała nagrodę III stopnia Ministra Infrastruktury w kategorii Architektura i Budownictwo [45]. Efektem prac IBDiM jest specjalne oznakowanie obiektów mostowych według klas MLC, umożliwiające ruch pojazdów wojsk sojuszników NATO po drogach publicznych w Polsce. Metoda według której sklasyfikowano ok. 13 tys. obiektów mostowych została przekazana do wykorzystania w pracach normalizacyjnych obronnego sojuszu<sup>84)</sup>.

W swojej historii instytut podejmował tematy badawcze służące podniesieniu bezpieczeństwa ruchu drogowego i stanu technicznego dróg w Polsce. W latach 1995-2004 dotyczyły one Systemu Automatycznej Obsługi Meteorologicznej sieci dróg głównych w oparciu o dane ze stacji ostrzegania przed gołoledzią, skutkujące podejmowaniem

przez służbę drogową działań zapobiegawczych [47]. Podobną funkcjonalność zapewniały skoordynowane przez IBDiM – System Gospodarki Mostowej i System Utrzymania Nawierzchni, funkcjonujące w jednostkach GDDP. Szczególnym przykładem działalności na rzecz bezpieczeństwa są prowadzone do dziś badania zderzeniowe w skali rzeczywistej. W roku 1997 IBDiM wykonał pierwsze badania barier drogowych produkowanych przez Inter Metal z Inowrocławia, przy użyciu samochodu osobowego Fiat 125p i ciągnika siodłowego Jelcz 317. 25 marca 2009 r. Polskie Centrum Akredytacji (PCA) wydało Certyfikat Akredytacji Laboratorium Badawczego nr AB 1025 potwierdzający, że laboratorium IBDiM spełnia wymagania określone w normie PN-EN ISO/IEC 17025:2005, a Ministerstwo Infrastruktury za pośrednictwem Ministerstwa Gospodarki przesłało notę notyfikacyjną do Komisji Europejskiej. Jej decyzją nr 96/579/EC<sup>85)</sup> z dniem 9 września 2010 r. polskie laboratorium dołączyło do wąskiego grona notyfikowanych laboratoriów europejskich uprawnionych do badania urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego podczas testów zderzeniowych. Od roku 2010 badania zderzeniowe stały się rutynową dziedziną działalności IBDiM. W Inowrocławiu został zorganizowany poligon badawczy wyposażony w tor do rozpędzania pojazdu testowego oraz w aparaturę pomiarowo badawczą podlegającą dozorowi technicznemu i wzorcowaniu. Pojazdy o masach od 900 kg do 16 000 kg są odpowiednio rozpędzane do prędkości od 65 do 110 km/h, a następnie zderzają się z badanym obiektem pod kątami 8, 15 oraz 20 stopni. Podczas zderzeń z barierami drogowymi badane są parametry określone w normach serii PN-EN 1317 m.in. takie jak: szerokość pracująca bariery, ugięcie dynamiczne bariery, wtargnięcie pojazdu, wskaźnik intensywności zderzenia, styk pojazdu z barierą, pole odbicia pojazdu, teoretyczna prędkość głowy w czasie zderzenia i wskaźnik odkształcenia kabiny [48].

82) Zarządzenie nr 17 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 1 czerwca 2004 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania *Instrukcji do określania nośności użytkowej drogowych obiektów mostowych*.

83) Zarządzenie Nr 38 Ministra Infrastruktury z dnia 26 października 2010 r. w sprawie wyznaczania wojskowej klasyfikacji obciążenia obiektów mostowych usytuowanych w ciągach dróg publicznych, „Dziennik Urzędowy Ministerstwa Infrastruktury” z 2010 r., nr 13, poz. 37.

84) *Generalny Dyrektor Dróg Publicznych*, DTB.WM-ZSR.4110.9.2022, Dyrektor Departamentu Dróg Publicznych Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa, 21 grudnia 2022 r.

85) *European Commission Enterprise and Industry Policies, Notification Body: Instytut Badawczy Dróg i Mostów ul. Instytutowa 1 03-302 Warszawa Country: Poland... Notified Body number: 2219, Last update: 09/09/2010.*

## POST SCRIPTUM

Ramy prawne obecnej działalności IBDiM wyznaczają: ustawa z dnia 30 kwietnia 2010 r. o instytutach badawczych<sup>86)</sup> i ustawa z dnia 20 lipca 2018 r. – Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce<sup>87)</sup>. Zgodnie ze statutem nadanym 7 grudnia 2023 r. przez Ministra Infrastruktury instytut prowadzi działalność naukową, techniczną i ekonomiczną w dziedzinie nauk inżyniersko-technicznych, w dyscyplinie: inżynieria lądowa, geodezja i transport. W zakresie jego działalności wymieniono:

- „1) prowadzenie badań naukowych i prac rozwojowych, w szczególności poprzez udział w krajowych i międzynarodowych programach;
- 2) przystosowanie wyników badań naukowych i prac rozwojowych do potrzeb praktyki, a w szczególności opracowywanie wzorców i standardów, wytycznych, zaleceń, procedur i instrukcji;
- 3) wdrażanie wyników badań naukowych i prac rozwojowych”<sup>88)</sup>.

Z końcem stycznia 2024 r. IBDiM zatrudnił 147 pracowników, w tym 70 z wyższym wykształceniem technicznym, z których 11 posiadało uprawnienia do pełnienia samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie. Spośród pracowników naukowych, 9 doktorów habilitowanych pracowało na stanowiskach profesorów instytutu, a 8 doktorów na stanowiskach adiunktów.

Od 27 lutego 2024 r. dyrektorem IBDiM jest dr hab. inż. Janusz Bohatkiewicz, prof. IBDiM, zarządzający komórkami organizacyjnymi za pośrednictwem trojga zastępców dyrektora: dr. hab. inż. Janusza Rymszy, prof. IBDiM oraz mgr Aleksandry Skorupskiej i mgr Małgorzaty Kuźmy. Organem stanowiącym, inicjującym, opiniodawczym i doradczym IBDiM jest Rada Naukowa złożona z grona związanych z branżą drogową naukowców reprezentujących renomowane wyższe uczelnie techniczne oraz z reprezentacji pracowników IBDiM. Radzie Naukowej przewodniczy dr hab. inż. Karol Jan Kowalski, prof. Politechniki Warszawskiej, a jego zastępcą jest dr hab. inż. Barbara Rymsza, prof. IBDiM.

IBDiM uczestniczy w Forum Europejskich Instytutów Badawczych Drogownictwa (FEHRL), zrzeszającym czołowe instytuty europejskie zajmujące się zagadnieniami dróg i mostów oraz w Forum Europejskich Instytutów Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (FERSI). Instytut wykonuje zadania na rzecz Ministerstwa Infrastruktury, Ministerstwa Inwestycji i Rozwoju, Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego oraz uczestniczy w programach Narodowego Centrum Nauki i Narodowego Centrum Badań i Rozwoju.

Z dniem 1 sierpnia 2024 r. w IBDiM wprowadzono regulamin organizacyjny, w którym wyodrębniono dziewięć zakładów: Zakład Betonu, Zakład Diagnostyki Nawierzchni, Zakład Ekonomiki, Zakład Geotechniki i Fundamentowania, Zakład Korozji i Chemii, Zakład Mostów, Zakład Oznakowania Dróg, Zakład Systemów Zarządzania i Telematyki, Zakład Technologii Nawierzchni oraz dwie komórki zamiejscowe: Filię Kielce – Ośrodek Badań Mostów; Filię Wrocław – Ośrodek Badań Mostów, Betonów i Kruszyw, a także dziewięć działów oraz Jednostkę Oceny Technicznej i Sekretariat<sup>89)</sup>. Zakłady i filie instytutu prowadzą badania naukowe i prace rozwojowe, których wyniki przystosowują do potrzeb praktyki i wdrożeń. Zajmują się również pozyskiwaniem zleceń na komercyjne prace usługowe i ich realizacją. W skład zakładów i filii wchodzi trzynaście laboratoriów zajmujących się: diagnostyką nawierzchni, polowymi badaniami pali, geotechniką, materiałami asfaltowymi, nawierzchniami asfaltowymi, oznakowaniem dróg, badaniami konstrukcji mostowych, diagnostyką i naprawami mostów, testami zderzeniowymi, mostami i urządzeniami odwadniającymi, betonami i kruszywami, zabezpieczeniami antykorozyjnymi, materiałami i konstrukcjami mostowymi. Wymienione laboratoria uzyskały akredytacje PCA w odniesieniu do stosowanych metod i procedur badawczych. Dział Certyfikacji Wyrobów, legitymujący się certyfikatami PCA i notyfikowany w Komisji Europejskiej, wydaje certyfikaty zakładowej kontroli produkcji producentom lub certyfikaty produkowanym przez nich wyrobom budowlanym na zgodność z wymaganiami norm albo krajowymi ocenami technicznymi.

86) Ustawa z dnia 30 kwietnia 2010 r. o instytutach badawczych, „Dziennik Ustaw” z 2024 r., poz. 534 (tekst jednolity).

87) Ustawa z dnia 20 lipca 2018 r. – Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce, „Dziennik Ustaw” z 2023 r., poz.: 742, (tekst jednolity).

88) Zarządzenie nr 28 Ministra Infrastruktury z dnia 7 grudnia 2023 r. w sprawie zatwierdzenia statutu Instytutu Badawczego Dróg i Mostów, „Dziennik Urzędowy Ministra Infrastruktury”, poz. 48.

89) Zarządzenie nr 15/2024 Dyrektora Instytutu Badawczego Dróg i Mostów z dnia 28 czerwca 2024 r. w sprawie ustalenia regulaminu organizacyjnego Instytutu Badawczego Dróg i Mostów, IBDiM.

Dział Wydawnictw i Informacji Naukowej kontynuuje rozpoczętą w roku 1955 działalność, wydając obecnie kwartalnik „Roads and Bridges – Drogi i Mosty”, umieszczony w interdyscyplinarnych bazach abstraktów i cytowań m.in.: Scopus, Web of Science, TRID, BazTech i PBN, a także publikując książki Serii „S” – Studia i Materiały. Jednostka Oceny Technicznej realizuje zadania służb państwowych wyznaczone decyzją byłego Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej oraz kolejnymi decyzjami, opracowując krajowe i europejskie oceny techniczne wyrobów budowlanych. Ponadto w intencji popularyzowania wiedzy naukowej oraz technicznej, poszczególne komórki instytutu we współpracy z Działem Promocji organizują konferencje, seminaria

i szkolenia, których celem jest przekazanie najnowszej wiedzy ich uczestnikom.

Oprócz prac związanych z rozwojem współczesnych metod zarządzania drogami i wprowadzaniem do budownictwa komunikacyjnego innowacyjnych technologii, instytut upowszechnia wiedzę o dziedzictwie kulturowym pozostawionym przez minione pokolenia. Świadectwem są zarówno publikacje nawiązujące do historii techniki, jak i unikalna kolekcja wydobytych z dna Wisły fragmentów dawnych mostów, zebranych, zakonserwowanych i udostępnionych publiczności w muzeum na wolnym powietrzu o nazwie Pontiseum [49].

## BIBLIOGRAFIA

- [1] 50 lat Instytutu Badawczego Dróg i Mostów 1955-2005. IBDiM, 2005
- [2] *Gajownik R.* (red.), *Lewicki B., Wolińska-Fick A.*: 60 lat Instytutu Techniki Budowlanej. ITB, 2005
- [3] *Byczyński E.*: 25 lat działalności Instytutu Badawczego Dróg i Mostów. *Inżynieria i Budownictwo*, **XXXVI**, 2, 1980, 41-42
- [4] *Rybak M.*: Instytut Badawczy Dróg i Mostów w swoje trzydziestolecie. *Prace Instytutu Badawczego Dróg i Mostów*, **12**, 4, 1985, 5-7
- [5] *Pachowski J.*: Krótki rys historii Instytutu Badawczego Dróg i Mostów. *Prace Instytutu Badawczego Dróg i Mostów*, **22**, 2-3, 1995, 59-72
- [6] *Pachowski J.*: Rys historyczny, w: 50 lat Instytutu Badawczego Dróg i Mostów. IBDiM, 2005, 7-26
- [7] *Rafalski L.*: 40-lecie Instytutu Badawczego Dróg i Mostów. *Prace Instytutu Badawczego Dróg i Mostów*, **22**, 2-3, 1995, 11-14
- [8] *Rafalski L.*: 40-lecie Instytutu Badawczego Dróg i Mostów. *Inżynieria i Budownictwo*, **LI**, 10, 1995, 511
- [9] *Mistewicz M.*: Polska administracja drogowa i kongresy drogowe w latach 1918-1939. Seria „S” Studia i materiały, zeszyt **87**, IBDiM, Warszawa 2020, 251-253
- [10] *Purzycki J.*: Działalność Zakładu Drogowo-Lotniskowego Instytutu Techniki Budowlanej. *Drogownictwo*, **X**, 7, 1955, 177
- [11] *Gajkowiak A.*: Podstawowe kierunki rozwoju budownictwa drogowego w latach 1944-1959. *Drogownictwo*, **XIV**, 10, 1959, 228-242
- [12] Instytut Budownictwa Drogowego. *Drogownictwo*, **X**, 9, 1955, 1
- [13] Z żałobnej karty. *Drogownictwo*, **X**, 5, 1955, 128
- [14] *Rolla S.*: Z „Pokrzywia” na trybunę Kongresu Stanów Zjednoczonych. *Głos Ziemi Urzędowskiej*, 2008
- [15] *Rosset A.* (red.): 20 lat Instytutu Badawczego Dróg i Mostów 1955-1975. *Biuletyn Informacyjny Drogi i Mosty*, 1-2, IBDiM, 1975, 51-62
- [16] Lista pracowników, w: 40 lat IBDiM organizacja i pracownicy Instytutu Badawczego Dróg i Mostów. IBDiM, 1995, 16-50
- [17] *Królikowski J.*: Działalność Centralnego Ośrodka Badań i Rozwoju Techniki Drogowej. *Drogownictwo*, **XIX**, 7-8, 1964, 159-165
- [18] *Dobrowolska D.* (red.): 30 lat IBDiM. *Biuletyn Informacyjny Drogi i Mosty*, IBDiM, 2-3, 1985, 3-19,
- [19] *Rocznik Kolejowy 1931/32*. Warszawa 1932, III, IV
- [20] *Sroka S. T.*: Włodzimierz Skalmowski, w: *Internetowy Polski Słownik Biograficzny*, <https://www.ipsb.nina.gov.pl/a/biografia/wlodzimierz-skalmowski>, 21.09.2020
- [21] *Jęczalik T.*: Skalmowski Włodzimierz (1899-1980), w: *Słownik Biograficzny Techników Polskich*, 2, 153-154
- [22] *Sokalski K.*: Zadania Instytutu Budownictwa Drogowego. *Prace Instytutu Budownictwa Drogowego*, **I**, 1, 1956, 11-13
- [23] *Sokalski K.*: Wytyczne kierunków prac Instytutu Budownictwa Drogowego. *Drogownictwo*, **X**, 9, 1955, 169-170
- [24] *Grzybowska W., Rudnicki A., Tracz M.*: Profesor Kazimierz Sokalski – rektor Politechniki Krakowskiej. *Zeszyty Historyczne P. K.*, **III**, 1, 2019, 8-20

- [25] *Chrzanowski M.* (red.): Dziedzictwo akademickiego Lwowa na Politechnice Krakowskiej Zeszyty Historyczne P.K., **I**, 1, 2017, 88
- [26] Przegląd Dokumentacyjny Drogownictwa. Drogownictwo, **X**, 9, 1955, 129-130
- [27] *Purzycki J.*: Odcinki drogowe z betonu wstępnie sprężonego. Drogownictwo, **X**, 1, 1955, nienumerowane
- [28] *Malczewska K.*: Transport samochodowy masy smolobetonowej z wytwórni na budowę. Drogownictwo, **X**, 2, 1955, nienumerowane
- [29] *Tombak L.*: Konserwacja szczelin i naprawa uszkodzeń w nawierzchni betonowej. Drogownictwo, **X**, 2, 1955, nienumerowane
- [30] *Tombak L.*: Projekt instrukcji pt. „Wykonywanie szczelin swobodnych w nawierzchni betonowej. Prace Instytutu Budownictwa Drogowego, **I**, 1, 1956, 26-37
- [31] *Tombak L.*: Projekt instrukcji pt. „Konserwacja szczelin i naprawa uszkodzeń w nawierzchni betonowej. Prace Instytutu Budownictwa Drogowego, **I**, 1, 1956, 38-44
- [32] *Dylewski S.*: Ocena stanu nawierzchni drogowych po 20-25 latach prac. Prace Instytutu Budownictwa Drogowego, **I**, 1, 1956, 45-58
- [33] *Kalabiński B.*: Ekonomiczne uzasadnienie celowości zagęszczania nasypów drogowych środkami mechanicznymi. Prace Instytutu Budownictwa Drogowego, **III**, 4, 1958, 75-92
- [34] *Praczyński A., Różycki J., Szajdecki J.*: Wytyczne do polowego rozpoznania gruntów i ich przydatności do budowy dróg i lotnisk. Prace Instytutu Budownictwa Drogowego, **III**, 1, 1958, 9-46
- [35] *Białobrzęski T., Dobrowolski A.*: Sprawozdanie z badania kablobetonowej belki mostowej składanej z elementów. Prace Instytutu Budownictwa Drogowego, **III**, 4, 1958, 93-107
- [36] *Rybak M.*: Podstawy projektowania izbic palowych. Prace Instytutu Budownictwa Drogowego, **III**, 2, 1958, 37-109
- [37] *Kalabiński B.*: Uwagi o budowie przepustów z żelbetowych elementów rurowych prefabrykowanych, Prace Instytutu Budownictwa Drogowego, **II**, 4, 1957, 54-70
- [38] *Tombak L.*: Obliczenia statyczne i projektowanie przepustów prefabrykowanych. Prace Instytutu Budownictwa Drogowego, **III**, 3, 1958, 9-134
- [39] *Sidorowicz J.*: Metody określania przelotności dróg i ulic z uwzględnieniem skrzyżowań. Prace Instytutu Budownictwa Drogowego, **III**, 4, 1958, 9-74
- [40] *Miedziński J.*: Rentowność działalności Instytutu Budownictwa Drogowego. Drogownictwo, **XIII**, 2, 1958, 44-45
- [41] *Szymankiewicz Cz.*: Udział IBDiM w rozwoju fundamentowania w Polsce. Prace Instytutu Badawczego Dróg i Mostów, **22**, 2-3, 1995, 179-199
- [42] *Kłosiński B., Wileński P.*: Działalność Zakładu Geotechniki. Prace Instytutu Badawczego Dróg i Mostów, **22**, 2-3, 1995, 147-162
- [43] *Kacprzak G., Bodus S.*: Varso Tower – próbne obciążenie baret na skalę, jakiej jeszcze w Polsce nie było. GDMT geoinżynieria drogi mosty tunele. Dodatek Specjalny – Budownictwo Kubaturowe, **64**, 3, 2018, 47-50
- [44] *Suwara T.*: Wyniki współpracy GDDP i IBDiM w dziedzinie poprawy stanu dróg i mostów. Prace Instytutu Badawczego Dróg i Mostów, **22**, 2-3, 1995, 15-20
- [45] *Galajda Z.*: Osiągnięcia, wyróżnienia, nagrody w latach 1995-2004. w: 50 lat Instytutu Badawczego Dróg i Mostów. IBDiM, 2005, 199-208
- [46] *Rymsza J.*: Method of determination of the service load capacity of existing railway bridges and viaducts called "RYM-SZYNA". Roads and Bridges – Drogi i Mosty, **23**, 1, 2024, 5-28, DOI: 10.7409/rabdim.024.001
- [47] *Dzienia T.*: Działalność Zakładu Organizacji i Mechanizacji Robót Drogowych. Prace Instytutu Badawczego Dróg i Mostów, **22**, 2-3, 1995, 137-146
- [48] *Karkowski M., Kucharski D., Kula T., Wichler E.*: Badania Bariery Drogowych i Mostowych. w: Bariery Ochronne Drogowe i Mostowe – Wymagania, Zasady Stosowania i Badania. Seria „S” Studia i materiały, zeszyt **93**, IBDiM, Warszawa 2021, 71-98
- [49] *Rymsza B., Mistewicz A.*: PONTISEUM – zbiór eksponatów historycznych, będących poza klasyfikacją zabytków. w: B. Szmygin (red.), Klasyfikacja i kategoryzacja w systemie ochrony zabytków. Ochrona Dziedzictwa Kulturowego, **2**(16), 2016, 109-116