

Dr hab. inż. Krzysztof Parylak



Urodził się 2 stycznia 1947 roku w Starych Rochowicach, powiat Jawor, gdzie w 1961 roku ukończył szkołę podstawową. W roku 1966 po ukończeniu Liceum Ogólnokształcącego w Jaworze podjął studia na Wydziale Melioracji Wodnych ówczesnej Wyższej Szkoły Rolniczej we Wrocławiu, które ukończył w 1970 roku. W okresie studiów był współzałożycielem i prezesem uczelnianego chóru, w którym działał i występował przez 10 lat. Po studiach rozpoczął pracę w Zakładzie Geotechniki Instytutu Budownictwa Wodnego i Ziemnego Akademii Rolniczej we Wrocławiu na stanowisku asystenta.

W 1980 roku współorganizował struktury „NSZZ Solidarność” Akademii Rolniczej we Wrocławiu, a po ogłoszeniu stanu wojennego przez 9 lat był aktywnym działaczem i organizatorem jej podziemnych struktur, w tym „Radia Solidarność”. W 2013 roku został odznaczony przez Zarząd Regionu NSZZ Solidarność we Wrocławiu medalem NIEZŁOMNI „za poniesione wyrzeczenia, ofiarność, bezinteresowność oraz bohaterską walkę o suwerenną i niepodległą Polskę”.

DZIAŁALNOŚĆ DYDAKTYCZNA I NAUKOWA

W różnych okresach zatrudnienia prowadził zajęcia dydaktyczne, między innymi z mechaniki gruntów, fundamentowania budowli, odwodnień budowli, odwodnień komunikacyjnych, budownictwa ziemnego i podziemnego, budownictwa wodnego, eksploatacji budowli wodnych, a także z budownictwa żelbe-

towego i stalowego. Wydał skrypt pt.: „Odwodnienia budowli. Podstawy projektowania z przykładami obliczeń”. Wypromował ponad 80 dyplomantów.

W 1979 roku obronił zrealizowaną pod kierunkiem prof. Bolesława Brosia wyróżnioną pracę doktorską pt.: „Wytrzymałość na ścinanie niestabilizowanych i stabilizowanych wapnem popiołów z węgla kamiennego jako materiału do nasypów konstrukcyjnych”, uzyskując stopień doktora nauk technicznych. Istotny wkład do nauki stanowiły:

- opracowania procedury badania i obliczania objętości powietrza uwiecznionego w drożnych porach cząstek popiołowych i jego związku z parametrem ciśnienia wody w porach $\bar{B}$ w badaniach trójosiowego ściskania,
- opracowanie nowego sposobu pomiaru rozszerzalności bocznej ściskanych trójosiowo próbek gruntów,
- wyjaśnienie krzywoliniowości obwiedni kół Mohra uzyskiwanej w badaniach popiołów o agregatowej budowie cząstek.

Wyniki tych badań były przedstawione na konferencjach w Genewie (1980), Los Angeles (1985), w Nowym Orleanie (1992), a także w Archiwum Hydrotechniki (1984).

W roku 1988 uzyskał Świadectwo autorskie na wytwarzany w kraju „Aparat do zagęszczania materiałów drobnoziarnistych, a zwłaszcza gruntu” (patent nr 132055).

Dalszy rozwój w zakresie geotechniki dotyczył badań podstawowych nad wpływem cech kształtu cząstek drobnoziarnistych gruntów niespoistych na ich parametry techniczne.

W 2002 roku na podstawie monografii „Charakterystyka kształtu cząstek drobnoziarnistych gruntów niespoistych i jej znaczenie w ocenie wytrzymałości” uzyskał na Wydziale Budownictwa Politechniki Śląskiej w Gliwicach stopień doktora habilitowanego nauk technicznych. Ten mało rozwinięty wówczas kierunek badań pozwolił autorowi na opracowanie nowych metod badawczych, a w tym:

- zaproponował nowy sposób pomiaru stopnia szorstkości powierzchni cząstek gruntów niespoistych i wzór do obliczania wskaźnika szorstkości,
- opracował metodę badania i zaproponował wzór umożliwiający ujęcie w jeden parametr stopnia kulistości, stopnia ostrokrawędzistości naroży i wskaźnika szorstkości. Ustalił związek pomiędzy wskaźnikiem cech kształtu cząstek a powierzchnią właściwą, zagęszczalnością, wytrzymałością na ścinanie oraz krzywoliniowym kształtem obwiedni kół Mohra.
- skonstruował zespalany z siłownikiem czterodzielny cylinder pozwalający na badanie gruntów niespoistych na rozrywanie, umożliwiając wyznaczanie w gruntach niespoistych spójności strukturalnej (*cohesion intercept*) dla krzywoliniowych obwiedni kół Mohra.

Recenzując ten dorobek prof. dr hab. inż. Maciej Gryczmański stwierdził, że można mówić o nowej szkole rozwijającej strukturalny nurt w gruntoznawstwie i geomechanice.

Dalszy rozwój naukowy to badania i analizy mające na celu powiązanie parametru cech kształtu cząstek z ich podatnością na wytrzymałość na ścinanie, ściśliwość i wodoprzepuszczalność. Wypromował w tym zakresie 3 doktoraty.

Drugi użyteczny kierunek badań stanowiła problematyka związana z budownictwem ziemnym, a także ze statecznością i trwałością budowli hydrotechnicznych, a w tym z analizą procesów destrukcyjnych. Została ona zawarta w 22 publikacjach dotyczących identyfikacji zagrożeń budowli wodnych. Były one wynikiem jego zawodowych doświadczeń, w tym także pełnienia przez ponad 20 lat funkcji głównego specjalisty ds. bezpieczeństwa budowli piętrzących w RZGW we Wrocławiu.

Łączny dorobek naukowy stanowi 81 publikacji, w tym 43 indywidualne. W 2003 roku zostaje zatrudniony na stanowisku profesora nadzwyczajnego, a od 2012 roku kieruje Zakładem Geotechniki w Instytucie Budownictwa Uniwersytetu Przyrodniczego we Wrocławiu. W tym okresie w ramach nowej inwestycji uczelni projektuje, organizuje i uruchamia najnowocześniejsze na Dolnym Śląsku laboratorium geotechniczne.

DZIAŁALNOŚĆ ZAWODOWA

W 1994 roku uzyskał uprawnienia projektowe i wykonawcze z zakresu budownictwa hydrotechnicznego, a następnie uprawnienia rzeczoznawcy budowlanego w specjalizacjach geotechnika, hydrotechnika. Posiada Certyfikat Polskiego Komitetu Geotechniki (nr 0037) i uprawnienia Rzeczoznawcy SITWM NOT w zakresie geologia, geotechnika.

Jest autorem ponad 450 ekspertyz, opinii technicznych i projektów budowlanych, z których do najistotniejszych należą:

- Ekspertyza ustalająca przyczyny i okoliczności katastrofy budowlanej polegającej na osunięciu się do Odry 100 letniej żelbetowej estakady przeładunkowego nabrzeża przy ul. Długiej we Wrocławiu oraz określenie czynności niezbędnych do likwidacji powstałego zagrożenia (2017).
- Ekspertyza dotycząca możliwości bezpiecznego obciążenia taborem kolejowym betonowego nabrzeża przeładunkowego w Porcie Miejskim we Wrocławiu z analizą alternatywnych sposobów wzmocnienia (2016).
- Ekspertyza dotycząca określenia przyczyn wyparcia ścianki szczelnej i zalania głębokiego wykopu w nurcie Nysy Kłodzkiej na budowie jazu klapowego w Nysie (2014).
- Sprawowanie kontrolnego nadzoru naukowo – badawczego nad budową stopnia wodnego na Odrze w Malczycach w latach 2004-2008 i 2015-2017. Realizuje w tym zakresie kilkadziesiąt opinii, raportów i opracowań.
- Ekspertyza stanu technicznego zbiornika wodnego II klasy w Sulistrowicach po zniszczeniach powodziowych zapory ziemnej w 2013 roku.
- Projekt wykonawczy generalnego remontu budowli zbiornika wodnego w Sulistrowicach zniszczonego wodami powodziowymi (2015).
- Ekspertyza budowlana dotycząca możliwości wykonawczych przepławki dla ryb przez korpus zapory ziemnej eksploatowanego zbiornika wodnego w Nysie w aspekcie zapewnienia bezpieczeństwa budowli (2012).
- Ekspertyza zapory i budowli zrzutowej zbiornika retencyjnego w Otmuchowie wraz z określeniem zakresu robót

budowlanych w celu zabezpieczenia obiektu przed zagrożeniem bezpieczeństwa ludzi i mienia (2011).

- Ekspertyza w zakresie badań i analiz w sprawie przyczyn spękania betonów posadowionej na ekspansywnych ilach płyty dennej głowy dolnej śluzy stopnia wodnego w Malczycach (2010).
- Projekt techniczny tunelu z blach falistych na trasie obwodnicy Piaskowej Góry w Wałbrzychu w zakresie konstrukcji geotechnicznych i hydrotechnicznych (2002).
- Projekt odciążenia zabytkowego muru nabrzeża Odry konstrukcją z gruntu zbrojonego (1992 – pierwsze zastosowanie konstrukcji gruntu zbrojonego w budownictwie hydrotechnicznym).

DZIAŁALNOŚĆ W ORGANIZACJACH NAUKOWYCH I TECHNICZNYCH

- Członek International Society for Soil Mechanics and Geotechnical Engineering.
- Członek International Geosynthetics Society, Polish Charter.
- Członek Sekcji Konstrukcji Hydrotechnicznych Komitetu Inżynierii Lądowej i Wodnej Polskiej Akademii Nauk od 1999 roku. W latach 2006-2016 wiceprzewodniczący Sekcji.
- Wiceprzewodniczący Oddziału Dolnośląskiego PKG w latach 1993-1996.
- Członek Sekcji Geotechniki i Budownictwa Podziemnego Komitetu Inżynierii Lądowej i Wodnej PAN (2002-2017)
- Członek Zarządu Krajowego Polskiego Komitetu Geotechniki (1996-2017).
- Przewodniczący Oddziału Dolnośląskiego PKG – dwie kadencje w latach 1996-2002.
- Wiceprezydent Polskiego Komitetu Geotechniki 2005-2012.
- Członek Zarządu Krajowego Polskiego Komitetu Geotechniki 2012-2017.
- Członek Zarządu Wojewódzkiego Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Wodnych i Melioracyjnych NOT 2010-2013.
- Współorganizator Dolnośląskiej Izby Inżynierów Budownictwa. W latach 2002-2017 Członek Rady.
- Przewodniczący Zespołu Prawno-Regulaminowego Dolnośląskiej Izby Inżynierów Budownictwa (2012-2015).
- Członek Komisji Prawno-Regulaminowej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa (2012-2015).

ODZNACZENIA I NAGRODY

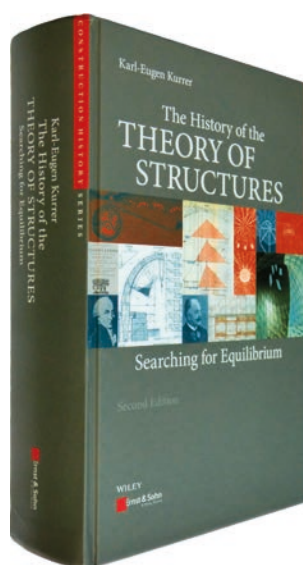
- Srebrny Krzyż Zasługi – 2009.
- Medal Komisji Edukacji Narodowej – 2016.

- Odznaka Honorowa Ministerstwa Infrastruktury „za Zasługi dla Budownictwa” – 2010.
- Złota Odznaka Honorowa Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa – 2013.
- Srebrna Odznaka Honorowa Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa – 2008.
- Srebrna Odznaka Honorowa SITW i M NOT – 2008.
- 13 nagród Rektora Uniwersytetu Przyrodniczego we Wrocławiu.

Na zakończenie raz jeszcze chciałbym podkreślić społeczną działalność kolegi Krzysztofa Parylaka w trudnym okresie stanu wojennego. Działalność ta wymagała wiele odwagi i poświęcenia.

**Dr hab. inż. Wojciech Puła, prof. PWr
Politechnika Wrocławska**

Recenzje



Karl-Eugen Kurrer: **The history of the Theory of Structures – Searching for Equilibrium.** (Historia teorii konstrukcji – Poszukując równowagi). Wyd. Ernst & Sohn, Berlin 2018. str. 1212, rys. 748, poz. bibl. ca 8700. Cena 149 €.

Po pojawieniu się tej książki w roku 2008 [IMiG 29(2008), 3, 174-175] ukazało się obecnie jej znacznie powiększone i uzupełnione wydanie 2. Jest to bardzo istotna pozycja dla każdego inżyniera budownictwa i specjalisty w dziedzinie teorii konstrukcji – mające wielkie znaczenie, nawet w skali globu.

Autor książki jest uznanym autorytetem w dziedzinie historii i dziedzictwa konstrukcji inżynierskich, a jego obecne dzieło zasługuje na ocenę najwyższą. Obecny podtytuł książki podkreśla potrzebę organicznego wiązania teorii z praktyką inżynierską.

Zasadnicza treść książki obejmuje 15 rozdziałów uzupełnionych bardzo bogatą bibliografią oraz listami osób i rzeczy.

Aby poznać książkę szczegółowo, trzeba ją przeczytać. Tutaj nie sposób jest wniknąć w całą różnorodność jej niuansów. Wydaje się, że dla potencjalnego czytelnika już same tytuły poszczególnych rozdziałów są wiele mówiące. Oto one:

Rozdział 1. – Zadania i cele historycznego studium teorii konstrukcji;

Rozdział 2. – Ucząc się z historii: 12 wstępnych esejów;

Rozdział 3. – Pierwsze podstawowe inżynierskie dyscypliny wiedzy: teoria konstrukcji i mechanika stosowana;

Rozdział 4. – Od łuku murowego do sprężystego;

Rozdział 5. – Historia teorii parcia gruntu;

Rozdział 6. – Początki teorii konstrukcji;
 Rozdział 7. – Okres formowania się teorii konstrukcji;
 Rozdział 8. – Od konstrukcji żelaznych do stalowych;
 Rozdział 9. – Analiza prętowa zdobywa trzeci wymiar: ustrój przestrzenny;
 Rozdział 10. – Wpływ betonu zbrojonego na teorię konstrukcji;
 Rozdział 11. – Okres konsolidacji teorii konstrukcji;
 Rozdział 12. – Rozwój i stabilizacja statyki komputerowej;
 Rozdział 13. – Trzytnące naukowych kontrowersji w mechanice i teorii konstrukcji;
 Rozdział 14. – Perspektywy dla historycznej teorii konstrukcji;
 Rozdział 15. – Zwarte biografie 260 protagonistów teorii konstrukcji.
 W książce przewijają się różne metody analizy – od statyki wykreślnej do metody elementów skończonych, a także takie

nazwiska, jak na przykład: Archimedes, Galileusz, Coulomb, Clapeyron, Lamé, Culmann, Rankine, Maxwell, Cremona, Bow, Winkler, St. Venant, Bach, Bredt, Poterat Eggenschwyler, Maillart, Huber, Guyon-Massonnet, Freysinnet, Hennebique, Mörsch, Mohr, Müller-Breslau, Fillunger, Terzaghi, Washizu, ... aż do takich postaci jak: Argyris, Clough i Zienkiewicz.

Spośród polskich specjalistów teorii konstrukcji w rozdziale biografie przedstawiono: Macieja Bieńka (1927-2006), Romana Ciesielskiego (1924-2004), Ryszarda Dąbrowskiego (1924-2004), Maksymiliana Tytusa Hubera (1872-1950), Feliksa Jasińskiego (1856-1899), Witolda Nowackiego (1911-1986), Wacława Olszaka (1902-2001) i Witolda Wierzbickiego (1890-1965).

Recenzent bardzo mocno tę książkę rekomenduje – także czytelnikom w Polsce. Specjaliści inżynierii budownictwa, środowiska i architektury, a także studenci tych kierunków znajdują w niej wielką moc materiału do przemyśleń.

Prof. dr hab. inż. Zbigniew Cywiński

Wspomnienie o mgr. inż. Henryku Brodzie (1938 – 2018)



rycie”. Działal w nadzorze inwestorskim, kierował budowaniami i doradzał w wielu skomplikowanych tematach z naszej branży.

Henryk Broda urodził się w Łucku, historycznej stolicy Wołynia. Jeszcze przed rozpoczęciem edukacji rodzina przeniosła się do Sopotu, gdzie Henryk przeszedł etap edukacji podstawowej i ogólnokształcącej. Następnym krokiem były studia na Politechnice Gdańskiej, po ukończeniu której przez rok czasu był asystentem w Zakładzie Dróg Wodnych. Od 1961 roku do śmierci, to jest 57 lat, był pochłonięty pasją inżynierii morskiej.

Podobnie jak w trakcie ostatniego pożegnania tak i w tym artykule będę mówił o bohaterze tych wspomnień po imieniu, gdyż był dla mnie jak starszy brat. Kiedy w 1970 roku rozpoczynałem naukę w Instytucie Hydrotechniki Politechniki Gdańskiej, Henryk kierował wszystkimi robotami czerpalnymi i podwodnymi przy budowie Portu Północnego. Wykorzystywał tu w pełni wiedzę zdobytą wcześniej w trakcie budowy Świnioportu, przystani promowej w Świnoujściu i innych realizacji (Darłowo, Kołobrzeg, Ustka, Łeba, Władysławowo, Hel, Gdańsk i Gdynia). Od 1978 roku rozpoczął pracę w Urzędzie Morskim w Gdyni na stanowisku Dyrektora ds. Technicznych. Było to 12 lat na zapoznanie się ze specyfiką pracy w administracji morskiej. Odpo-

wiedzialny był za ochronę brzegów morskich, działalność inwestycyjną i remontową w portach morskich, nadzór budowlany na całym odcinku wybrzeża będącym w zakresie działalności Urzędu Morskiego w Gdyni. O początkach tego okresu najlepiej opowie sam bohater (wspomnienia w publikacji wydanej w 2010 roku z okazji 90-lecia Administracji Morskiej „W służbie morza i wybrzeża” – walka z żywiołem i ...biurokracją):

„Na początku przeszedłem „chrzest bojowy”. Ponieważ na przełomie 1978-79 roku mieliśmy „zimę stulecia”, bardzo duże opady śniegu spowodowały, że do niektórych naszych morskich obiektów musieliśmy żywność dostarczać śmigłowcem. Potem zaczęły się, tak jak zawsze, kłopoty z wykonawstwem, ponieważ ciągle brakowało pieniędzy na remonty czy inwestycje, ale udawało się nam je jakoś pozyskiwać dzięki dobrej współpracy z ministerstwem.

Następny moment, który zapamiętałem w pracy w Urzędzie to był dzień 17 stycznia 1983 roku, kiedy długotrwałe wiatry zachodnie spowodowały duże spiętrzenie wód Bałtyku i Zatoki Puckiej, bo o ponad 1 metr powyżej średniego stanu. Wtedy przyszedł bardzo silny wiatr północny i północno-zachodni i wtedy nastąpiła katastrofa: na Zalewie w kilku miejscach woda przerwała wały przeciwpowodziowe, została zalana Wyspa Nowakowska, podmyte też zostały tory kolejowe w okolicach Tolkmicka. Również od strony morza na wysokości Kuźnicy przerwany został Półwysep Helski, cały więc odcinek od tej miejscowości do samego Helu był odcięty od świata. Żywność tamtejszej ludności dostarczano wówczas okrętami Marynarki Wojennej, dowożąc ją do portów w Helu i Jastarni. Ponieważ w Wojewódzkim Komitecie Przeciwpowodziowym ja byłem odpowiedzialny za ochronę od strony morza i Zalewu, swoją bazę umieściłem w bosmanacie w Jastarni i tam przez cały tydzień walczyliśmy ze skutkami sztormu, który zresztą trwał do 28 stycznia. Najgorszą sytuację mieliśmy w Karwii położonej na depresji, gdzie istniało zagrożenie zalania domów w przypadku

przerwania wałów ochronnych, dlatego większość tamtejszych mieszkańców już przygotowaliśmy do ewakuacji. Dzięki nadludzkim wysiłkom ludzi z ochrony Wybrzeża, bo pracowaliśmy dzień i noc, przy wichurze przekraczającej 10 stopni Bauforta i w temperaturze poniżej zera, zabezpieczyliśmy brzegi i uratowaliśmy przed zalaniem mieszkańców i Karwii, i Kuźnicy. Na nasz wniosek z funduszy ministerstwa zostały zakupione dwie pogłębiarki dla PBW Tczew, które miały za zadanie wzmocnienie i podwyższenie wałów przeciwpowodziowych na Zalewie Wiślanym (w niektórych miejscach nawet o półtora metra) i do tej pory dobrze one spełniają swoją rolę. Jest to efektem kilkuletniej pracy, jaką wtedy w latach 80. wykonaliśmy.

W 1983 roku badania wykonane w Instytucie Morskim w Gdańsku wykazały, że na skutek działania fal morskich w niektórych miejscach ubywa nam Półwyspu Helskiego, dlatego zachodzi konieczność jego sztucznego zasilania piaskiem, pochodzącym z urobku. Taką wówczas zaczęliśmy wykonywać pionierską na owe czasy pracę, próbując przerzucać piasek wydobywany z dna Zatoki Puckiej na drugą stronę Półwyspu. Spowodowało to protesty. Napotkało to na protesty ekologów, którzy bronili tam ławic ryb, ale także sami stwierdziliśmy, że po pierwsze – ten urobek jest zbyt drobny, zbyt mialki i dlatego jest szybko wymywany przez fale, a po drugie – że zbudowane przed wojną ostrogi przestały spełniać swoją rolę ochrony brzegów i kumulacji piasku, ponieważ zrobiły się tam spore przełębienia i fale tym mocniej uderzały w Półwysep. Pomagając sobie zdjęciami lotniczymi, przystąpiliśmy do likwidacji owych przełębień i przy pomocy pogłębiarek PRCiP odtwarzać rewy, by fale mogły się na nich załamywać.”

Los zetknął nas pierwszy raz 1986 roku. Zostałem zatrudniony w pionie kierowanym przez Henia jako inspektor nadzoru robót hydrotechnicznych w Wydziale Techniczno-Inwestycyjnym. Główne przedsięwzięcia realizowane w tamtym okresie to sztuczne zasilanie na odmorskim brzegu Półwyspu Helskiego, budowa przedwali wałów przeciwpowodziowych na Zalewie Wiślanym, budowa nabrzeża zachodniego w Helu (Urząd Morski w roli inwestora zastępczego), modernizacja infrastruktury – Basen Żeglarski w Gdyni, budowa stałych znaków nawigacyjnych na podejściu do Portu Północnego i szereg innych. Henryk bardzo mocno angażował się w te wszystkie przedsięwzięcia organizacyjnie i technicznie, nie unikając dobrych i krytycznych uwag. Był to dla mnie dobry warsztat pod względem prawidłowej

realizacji nadzoru. W grudniu 1990 roku po służbowym wyjeździe do Afryki, Henryk poważnie zachorował i przeszedł na rentę, ale jak wulkanowi hydrotechnicznej energii powiedzieć „nie pracuj”. Henryk po intensywnym leczeniu w połowie 1994 roku wznowił aktywność zawodową. Był kierownikiem budowy w Hydrobudowie Gdańsk, starszym specjalistą w Departamencie Nadzoru Specjalistycznego GUNB, później kierownikiem budowy w PRCiP i tureckiej firmie CESAS.

Przez ten cały okres byliśmy w kontakcie. Heniek chętnie opowiadał o kolejnych inwestycjach. Interesował się bardzo przygotowaniami Urzędu Morskiego do realizacji przedsięwzięć w ramach projektów dofinansowywanych przez Unię Europejską. Zaowocowało to współpracą w I i II okresie programowania. W latach 2006-2008 Henryk był Inżynierem Rezydentem na Kontrakcie związanym z przebudową wejścia do Portu wewnętrznego w Gdańsku – przebudowa falochronu zachodniego oraz w latach 2011-2013 Inżynierem Rezydentem i Inspektorem Nadzoru na kontraktach Budowa Morskiej Przystani Rybackiej w Kuźnicy oraz Wykonanie umocnienia brzegu w rejonie Cypla Helu. Szczególnie w sercu zapadła mu Kuźnica, o której pisał w Albumie o Kuźnicy (fragmenty wypowiedzi):

„...Następna zima 2011/2012 nie przyniosła wiele śniegu. Było jednak mroźnie, powstawały więc bardzo duże zwały lodu, które dosłownie wchodziły nam na ląd. Szczególnie w lutym przyszedł duży mróz i silny wiatr i raptem w ciągu zaledwie pół godziny zrobiły się 5-metrowe zwały lodu, które sprawiły nam dużo kłopotów. Wprawdzie nie narobiły nam wielu szkód, ale musieliśmy je potem usuwać, żeby dojść do konstrukcji. Ponadto w okresie od listopada 2011 do stycznia 2012 były niespotykane od lat wysokie stany wód: +40, + 50, natomiast spód konstrukcji był na poziomie minus 20, czyli było tu około 70 cm wody. Proszę sobie więc wyobrazić: ludzie musieli brodzić po pas w zimnej wodzie, w krze, ręce mieli w niej zanurzone po łokcie, a tu trzeba układać i wiązać zbrojenia. Na szczęście, kierownik budowy zorganizował suszarnie odzieży, więc jeden komplet zdejmowali i suszyli, a wkładali drugi, ale to jednak była katorżnicza praca i musieli włożyć w nią wprost nadludzki wysiłek. Z tego więc względu należy się im najwyższe uznanie i dlatego jak najniżej chylę przed nimi moje już wielce spracowane czoło.

Współpraca z rybakami też układała się sympatycznie. Staliśmy się iść im na rękę, bo projekt przewidywał, że w okresie



budowy kutry nie będą stacjonowały na terenie przystani, ale tak zorganizowaliśmy nasze prace, żeby mogły one cumować raz w jednym, raz w drugim miejscu. Nie muszę dodawać, że rybacy byli z tego bardzo zadowoleni. Również z władzami gminy stosunki były bardzo dobre, a ich przedstawiciele często wizytowali plac budowy i interesowali się postępem robót. Współpraca więc z nimi mogłaby być wzorem dla innych.

Ta budowa na lata utkwi mi w pamięci jako ciężka inwestycja, ale w efekcie powstał piękny, cukierkowy port dla łodzi rybackich – nie tylko doskonały pod względem technicznym, ale również pod względem wizualnym, bowiem nie ma tak drugiego pięknego na całym Wybrzeżu.

W tym miejscu chciałbym zainteresować Państwa kilkoma wspomnieniami osób współpracujących z Heniem:

Wspomina Marcin Wróblewski

„Wspomnienia o niesamowitym człowieku

Pierwszy raz spotkaliśmy się wiele lat temu, był rok 2003, budowa Nabrzeża Północnego i Oksyńskiego w Porcie Wojennym w Gdyni. Henryk Broda był wówczas kierownikiem budowy w firmie CESAS, natomiast ja pełniłem funkcję kierownika robót firmy podwykonawczej.

Już wówczas przy okazji pierwszych spotkaniach wiedziałem, że trafiłem na człowieka o wielkiej wiedzy i doświadczeniu, teraz po latach jestem pewien, że czułem wówczas przed Henrykiem respekt techniczny, ponieważ od razu dało się wyczuć, że nie jest osobą, która przyjmuje nieprawdziwe lub przekoloryzowane informacje. Henryk zawsze był realistą żyjącym tu i teraz, posiadającym do tego niesamowite doświadczenie, zawsze potrafił zweryfikować informacje, jakie do Niego trafiały.

Z biegiem czasu oraz wspólnie realizowanych inwestycji, a na pewno było ich kilka, poznałem Henryka, także jako człowieka, a nie tylko inżyniera, i tu także muszę przyznać niezaprzeczalny fakt, ludzi o tak wielkim sercu, otwartym i wrażliwym na innych ludzi nie spotyka się za często.

Henryk posiadał niesamowitą osobowość, w trakcie spotkań czy rozmów Jego charakter oraz niesamowity dar opowiadania powodował, że z wielką ciekawością słuchało się historii z Jego życia zarówno zawodowego, jak i prywatnego, bo te dwa światy dla nas ludzi związanych z budownictwem zawsze się przeplatają. Bardzo żałuję, że obecnie historii opowydanych przez Henryka nie da się ich przełożyć na wersję pisaną, ponieważ nikt poza Henrykiem nie pamięta takich detali oraz nie potrafi przekazać panującej wówczas atmosfery.

Henryk był zawsze bardzo zaangażowany w to co robił i zdaje się był „niezniszczalny”, ponieważ żadna okoliczność nie była Henryka w stanie zatrzymać, jeżeli realizował swoje plany.

Najlepszym tego przykładem była historia, której byłem świadkiem, z początku naszej znajomości w trakcie trwania budowy Nabrzeża Północnego i Oksyńskiego w Porcie Wojennym w Gdyni. Zdarzenie to w pełni oddaje to, co powyżej zostało napisane, pomimo, że było naprawdę niebezpieczne, chociaż teraz po latach patrząc na nie przez inny pryzmat wydaje się bardziej anegdotą.

Było przed południem, rozpoczęła się narada na terenie budowy w Gdyni z udziałem Inwestora, Inżyniera Kontraktu, Wykonawcy i Projektanta. W trakcie podpisywania listy obecności stwierdzono brak Henryka Brody – kierownika budowy od

strony Generalnego Wykonawcy. Wszyscy bardzo byli zdziwieni, że Henryka nie ma, ponieważ zawsze był. Wszyscy stwierdzili, że musiało Go zatrzymać naprawdę coś ważnego i dlatego nie mógł dotrzeć na czas. W trakcie trwania narady po upływie jakiegoś czasu już nie pamiętam dokładnie, ale narada była gdzieś w połowie, nagle otwierają się drzwi wchodzi Henryk. Wyglądał co prawda na lekko poddenerwowanego i trochę roztrzęsionego, jednak całkiem normalnie i spokojnym głosem przeprosił wszystkich uczestników narady za spóźnienie, wyjaśniając, że miał przed chwilą wypadek samochodowy, dlatego nie dotarł na czas, po czym usiadł przy stole jakby nic się nie stało. W tej samej chwili wszyscy uczestnicy byli, delikatnie ujmując, w konsternacji jak na to zareagować, jednocześnie dopytując się co się wydarzyło. Henryk odpowiedział, że jadąc stracił na chwilę koncentrację i uderzył w drzewo, ale czuje się dobrze i możemy kontynuować dalej naradę. Poprosił tylko o pomoc, żeby jakiś pracownik z budowy pomógł mu w naprostowaniu błotnika, ponieważ blokuje koło i samochód musiał zostawić niedaleko zdarzenia. Można powiedzieć, że dla wszystkich całe zdarzenie było tak zaskakujące, że dopiero po chwili wszyscy zaczęli uświadamiać sobie, co się stało i coraz mocniej dopytywać o samopoczucie Henryka i prosić o to, aby się udał do szpitala, jednak Henryk nie zamierzał opuścić sali twierdząc, że nic mu nie jest i nigdzie nie zamierza się wybierać, ponieważ jest narada i musi brać w niej udział. Tak naprawdę, dopiero na siłę udało się przekonać Henryka, żeby nie uczestniczył w naradzie i dał się zawieźć na pogotowie, aby sprawdzić stan zdrowia, co w końcu przyniosło efekt i na szczęście Henryk uległ naciskom i dał się zawieźć do szpitala. Całe opisanie zdarzenie pokazuje doskonale charakter Henryka, który o sobie zawsze myślał na końcu, natomiast na pierwszym miejscu zawsze był obowiązek i konsekwencja w działaniu.

Teraz po latach wiedząc już jaki był finał, to niebezpieczne zdarzenie można opowiadać jako anegdotę i często też tak było, ponieważ to wydarzenie doskonale pokazywało siłę charakteru oraz determinację z jaką żył i pracował Henryk, a morał z tej historii był zawsze taki sam, Henryka nic nie jest w stanie zatrzymać.

W trakcie współpracy zawodowej zawsze udawało Nam się oddzielić pracę zawodową od życia prywatnego. Pamiętam, że pracując jako Kierownik Kontraktu przy budowie Przystani Rybackiej w Kuźnicy ze strony Wykonawcy, a Henryk jako Inżynier Rezydent ze strony Zamawiającego, niejednokrotnie ścieraliśmy się zawodowo, co w takich sytuacjach jest sprawą oczywistą, jednak nigdy nie przenosiło się to na Nasze stosunki prywatne i często bywało tak, że w godzinach pracy, często się spieraliśmy, stojąc po przeciwnych stronach, natomiast po pracy udawało się spotkać i rozmawiać o sprawach niezwiązanych z naszą pracą zawodową, tak jakby nic się wcześniej nie wydarzyło.

To pokazuje jeszcze jedną niewątpliwą cechę osobowości Henryka, który zawsze był osobą uczciwą i kompetentną, który nigdy nie dopuszczał do sytuacji, w której stosunki prywatne wpływałyby na decyzje zawodowe i odwrotnie.

Poza pracą zawodową z Henrykiem spotykaliśmy się prywatnie od paru lat. Bardzo ceniłem sobie spędzony z Nim czas i rozmowy, praktycznie na każdy temat, niezależnie od tego czy dotyczył pracy, życia czy też polityki, praktycznie na każdy temat. Henryk tworzył specyficzną atmosferę, której nie da się oddać słowami, po prostu nie można było Henryka nie lubić.

W Henryku zawsze ujmowało mnie podejście do innych ludzi, których szanował i zawsze starał się pomóc, jeżeli było to tylko możliwe. Z perspektywy czasu, jestem bardzo wdzięczny losowi, że na swojej ścieżce życia dane było mi spotkać i poznać Henryka Brodę, razem pracować i spotykać się także poza pracą zawodową”.

Wspomina Katarzyna Woźniak:

„To był ten czas roku. Zawsze gdzieś w okolicy wiosny, wczesnego lata Pan Heniu dzwonił, żeby wpaść na domek. Na górkach Wschodnich, przy plaży. Na kawę, ciasto pogaduchy. Oddzwaniam na połączenie, tam najpierw głos, którego nie poznaję. Pani Hania przekazuje druzgoczącą wiadomość...

Jest rok 2005. Jestem młodym inżynierem, jeszcze nie obroniłam tytułu magistra, gdy trafiam na budowę Modernizacji Portu Wojennego w Gdyni. Kierownikiem budowy jest pan Henio. Najpierw nieśmiało, lekko wycofana szybko nawiązujemy kontakt. Oprowdza po budowie, tłumaczy zagadnienia, pozwala na branie czynnego udziału w życiu budowy i ciągle służy radą, pomocą i dobrym słowem. Kończymy razem kontrakt, pan Henio pomaga w dalszym wyborze drogi, choć już nie codziennie, to widzimy się i wymieniamy zwykłym „Co u was słychać”, wspominamy, rozmawiamy. Pełno wspaniałych chwil, znacznych rozmów i ta świadomość, że jest zawsze ktoś, kto pomoże i wskaże drogę. To wszystko składa się na ogromną pulę wspomnień. Nie wiem, czy pula ta jest na tyle duża, aby wypełnić ogromną pustkę jaką powstała po jego stracie. Typ człowieka na wymarciu, pełnego radości i ogromnej chęci życia, przekuwającego nawet złe momenty w coś pozytywnego, nie bojącego się tematów trudnych, często niemożliwych. Pisząc te słowa nawet po takim czasie od jego pogrzebu, łzy naphływają do oczu”.

Wspomina Oliwia Budzisz:

„Pana Henryka poznałam zimą 2011 roku, kiedy miała ruszyć przebudowa przystani morskiej w Kuźnicy, której to był Inżynierem Rezydentem.

Przez prawie dwa lata miałam przyjemność być Jego sekretarką. Początki naszej współpracy były trudne, gdyż po raz pierwszy pracowałam w takim charakterze i brakowało mi doświadczenia, ale w każdej sytuacji mogłam liczyć na wsparcie i wyrozumiałość mojego szefa. Rozmowy z Panem Henrykiem stały się dla mnie bodźcem do podjęcia studiów i dalszej samorealizacji.

Koniec budowy szczęśliwie nie okazał się końcem naszej znajomości. Utrzymywaliśmy kontakt telefoniczny i zawsze mogłam liczyć na słowa otuchy i zachęty do ciągłej pracy nad sobą.

Będzie mi bardzo brakowało Pana Henryka”.

Wspomina Katarzyna Orzechowska:

„Poznałam Pana inż. Henryka Brodę w marcu 2006 roku na budowie „Przebudowa wejścia do portu Gdańsk”. Pan inż. Henryk Broda przez cały okres budowy bardzo mnie wspierał w obowiązkach służbowych. Wiele nauczyłam się od Pana inżyniera, wprowadził mnie w zakres budowy falochronu, co oznaczają poszczególne etapy budowy i z czego są wykonane. Nigdy nie usłyszałam od Pana inżyniera żadnego złego słowa, zawsze podchodził do spaw rozsądnie i spokojnie oraz z uśmiechem. Każdego pracownika traktował z szacunkiem, nigdy się nie wywyższał wobec pracowników z niższego szczebla i tą cechą bardzo szanowałam w Panu inżynierze. Zawsze można było liczyć na Pana inżyniera, a porady i wypowiedzi Pana Henryka Brody



były przemyślane, rozsądne, racjonalne, mądre. Po zakończeniu współpracy zawodowej, nasze drogi się nie rozstały. Pan inżynier z żoną wspierali mnie i pomagali w życiu prywatnym. W towarzystwie Państwa Brodych odczuwało się spokój, miłość, życzliwy uśmiech. Będzie mi brakowało głosu Pana inżyniera w słuchawce telefonu, jego uśmiechu i mądrych porad”.

Wspomina Maria Cesarska:

„Henio – kolega, przyjaciel, dobry człowiek, fajny kumpel.

Henia poznałam w pracy w Urzędzie Morskim w Gdyni.

Początkowo dla mnie to był znajomy, który bardzo mi pomógł, (siostra moja była chora na białaczkę),

I gdyby nie Henia pomoc to trudno byłoby mi tę sytuację ogarnąć.

Henio pomagał tak bezinteresownie i wiem, że nie tylko mnie, ale wielu osobom.

Od 2014 roku razem wykonywaliśmy pracę w Naftoporcie w Gdańsku.

Tu podziwiałam Henia dokładność, wnikliwość, pracowitość już nie wspominam o fachowości.

Niejeden młody człowiek mógłby Heniowi zazdrościć wiadomości, pomysłowości, sposobu pracy. I taki był do końca – mieliśmy wykonać razem prace w 2018 roku.

A przyjaźń nasza rozpoczęła się od poznania Hani – żony Henia – i tak będzie nadal.

Henio miał 80 lat – i bardzo chciało się mu żyć, pracować, a zmarł nagle, dla mnie niewytłumaczalnie. Ja mam 68 lat – i Henio nadal przekazuje mi dużo siły”.

Jestem dumny, że mogłem współpracować z tym wspaniałym inżynierem – przyjacielem. Udało nam się poza natłokiem zajęć służbowych wygospodarować także czas na poznanie się na płaszczyźnie prywatnej.

Heniek miał serce otwarte dla każdego, dlatego wiele osób otwierało się przed nim ze swoimi problemami.

Dziękuję Ci bardzo Heniu, a do reszty kolegów, braci hydrotechników, powiem w ślad za profesorem Bolesławem Mazurkiewiczem „...trzymajmy się, nie dajmy się...”

Mgr inż. Andrzej Malkiewicz

Wykorzystano publikacje pod redakcją Lechosława Stefaniaka:

1. W służbie morza i wybrzeża – Gdynia 2010
2. Album o Kuźnicy