

Wspomnienie o Profesorze Henryku Bałuchu

Każdy, kto znał, a tym bardziej przez lata współpracował z Profesorem Henrykiem Bałuchem, Jego nagłe odejście uważa za przedwczesne. Przekonanie to jest tym silniejsze, im głębiej zastanawiamy się nad nieodwracalną stratą po śmierci Profesora. Całą swą twórczą działalnością, ciągłym aktywnym uczestnictwem w życiu środowiska technicznego zajmującego się kształtowaniem budowy i utrzymania dróg kolejowych, przyzwyczaił nas Profesor do swej nieustannej obecności, wielkiej przychylności i gotowości reagowania na pojawiające się w tej dziedzinie problemy i służenia swą cenną radą. Do ostatnich chwil swego życia, mimo pogarszającego się stanu zdrowia, pracował nad rozwiązywaniem tych złożonych zagadnień i dużo pisał na te tematy. Nasze środowisko techniczne żyło w głębokim przekonaniu o tym, że łączy nas z Profesorem wspólny cel. Tym jednoczącym celem było osiągnięcie jak najszybszej poprawy kondycji dróg kolejowych w Polsce wraz z rozwojem ich konstrukcji i systemów utrzymania. Udział Profesora w tym procesie był wielkim, nieocenionym wsparciem środowiska technicznego dróg kolejowych i umocnieniem jego pozycji, o czym nie powinny zapominać następne pokolenia.



Od zarania swej pracy zawodowej był starannym, wnikliwym obserwatorem procesów ekspiacyjnych kolei, poszukującym brakujących dobrych rozwiązań. Systematycznie pogłębiał swoją wiedzę poczynając od zawodu czeladnika (1949 rok) przez zawód technika (1952 rok), inżyniera (1957 rok) i szybko rozwijającego się naukowca (tytuł profesora zwyczajnego 1980 rok). Podstawowym miejscem jego pracy naukowej był Instytut Kolejnictwa (wcześniej COBiRTK oraz CNTK), ale udzielał się również w pracy na politechnikach krajowych (prowadząc wykłady na studiach podyplomowych i doktoranckich oraz współpracując z miejscowymi kadrami naukowymi), w tym ostatnio w Wojskowej Akademii Technicznej (WAT). Pracował równoległe jako ekspert w Komitetach Europejskiego Instytutu Badań Kolei w Utrechcie. W latach osiemdziesiątych, w imieniu Ministerstwa Transportu, koordynował współpracę z Departamentem Transportu USA. Pełnił wiele odpowiedzialnych funkcji, m.in. przewodniczącego Komitetu Transportu PAN, członka Komitetu Inżynierii Lądowej i Wodnej PAN, członka Rad Programowych Archives of Transport, członka Centralnej Komisji Kwalifikacyjnej ds. Kadr Naukowych przy Prezesie Rady Ministrów, członka Rad Naukowych kilku Instytutów i Wydziałów Politechnicznych. Był Redaktorem Naczelnym „Kolejowego Przeglądu Drogowego” (potem „Dróg Kolejowych”) oraz „Problemów Kolejnictwa”. Przez dwanaście lat (1970–1982) pełnił funkcję zastępcy dyrektora COBiRTK ds. naukowych, a następnie przez osiem lat (1982–1990) dyrektora CNTK.

Spektrum zainteresowań naukowych Profesora było szerokie, poczynając od: geometryczno-kinematycznej oceny toru kolejowego, przez zagrożenia w nawierzchni kolejowej, układy geometryczne toru i jego deformacje, optymalizację układu geometrycznego rozjazdów przeznaczonych do dużego natężenia przewozów i dużych prędkości pociągów, wpływ jakości robót na trwałość nawierzchni kolejowej, systemy doradcze w zakresie napraw nawierzchni, odchyłki dopuszczalne w nawierzchni, ocenę falistego zużycia szyn, a ostatnio na sieciach

neuronowych jako narzędziach rozwiązywania problemów z zakresu dróg kolejowych kończąc. Był autorem wielu monografii i publikacji w czasopismach krajowych i zagranicznych.

Profesor położył znaczne zasługi przy poprawie trwałości nawierzchni, szczególnie przy wyborze ciężkiego typu nawierzchni dla podstawowych linii kolejowych w Polsce oraz wdrożeniu jej do produkcji w polskim hutnictwie, a także do eksploatacji na polskiej kolei (ciężka szyna, przytwierdzenie sprężyste szyn do podkładów, podkłady strunobetonowe, rozjazdy kolejowe na podrozjazdnicach strunobetonowych), rozwoju diagnostyki dróg kolejowych, optymalizacji układów geometrycznych torów, poprawy jakości robót nawierzchniowych i doskonalenia kadr technicznych polskiej kolei.

Dorobek swej pracy naukowej zawarł w fundamentalnych dla dyscypliny naukowej Drogi Kolejowe dziełach: „Trwałość i niezawodność eksploatacyjna nawierzchni kolejowej (WKŁ 1980), Optymalizacja układów geometrycznych toru (WKŁ 1983), Diagnostyka nawierzchni kolejowej (WKŁ 1985), Wspomaganie decyzji w drogach kolejowych (KOW 1994). Sprecyzował w nich między innymi pojęcia: trwałości nawierzchni i potencjału naprawczego nawierzchni. Dzieła te długo jeszcze będą wykorzystywane przez pracowników naukowych, doskonalących się pracowników kolejowych i studentów o specjalności drogi kolejowe.

Profesor doskonale rozumiał, że opracowania teoretyczne jedynie wtedy przyniosą rezultaty praktyczne, kiedy zostaną starannie wdrożone w praktyce. Czynił w związku z tym wiele starań, dążąc do upowszechniania opracowanych nowych teorii i metod wśród praktyków. W tym celu inicjował i przeprowadzał osobiście seminaria i cykle szkoleń (np. dla diagnostów dróg kolejowych lub personelu technicznego z wykorzystaniem metod wspomagania decyzji w drogach kolejowych). Był twórcą koncepcji, pomysłodawcą i współorganizatorem cyklicznych Konferencji Drogi Kolejowe (w tym roku organizowana jest dwudziesta konferencja tego cyklu). Jako cele tych konferencji Profesor określił tworzenie platformy współpracy nauki z praktyką, przez wymianę poglądów o wynikach najnowszych opracowań naukowych przygotowanych do wdrożenia oraz sygnalizowania problemów, których nastrożcza praktyka i które wymagają analiz i opracowań naukowych lub włączenia ich do procesu dydaktycznego realizowanego na uczelni.

W sposób szczególny absorbowała go troska o przygotowanie na najwyższym poziomie kadr technicznych z zakresu dróg kolejowych, podnoszenie i aktualizowanie ich kwalifikacji zawodowych (kształcenie ustawiczne) oraz stała analiza prawidłowego wykorzystania kadry w procesie eksploatacji kolei i budownictwie komunikacyjnym. Z jego inicjatywy zorganizowano studia z zakresu dróg kolejowych na Wojskowej Akademii Technicznej (WAT). Był autorem programów tych studiów, redaktorem prowadzącym wydawnictwo kompletu skryptów. Zadał także o skompletowanie w WAT kadry naukowo-dydaktycznej z innych ośrodków naukowych wykształconej w toku tej działalności.

Profesor był prekursorem wielu tematów do opracowania w toku przewodów doktorskich, będąc potem ich promotorem lub opiniodawcą. Zastępy tych specjalistów wzmocniły i ułatwiły kontynuację prac Instytutu, wielu uczelni technicznych w kraju i za granicą oraz praktykę liniową i projektową w kraju.

Osobnego podkreślenia wymaga udział tego wybitnego naukowca w stowarzyszeniowym ruchu technicznym, szczególnie w Stowarzyszeniu Inżynierów i Techników Komunikacji RP. Profesor był stałym członkiem Rad Programowych konferencji naukowo technicznych tego stowarzyszenia, a także najbardziej oczekiwanym autorem referatów na tych konferencjach. Był członkiem Redakcji lub Rad Programowych czasopism naukowo-technicznych wydawanych przez Stowarzyszenie. Pełnił funkcję przewodniczącego Komisji Specjalizacji Zawodowej SITK RP, a także był przewodniczącym zespołu kwalifikacyjnego do tytułu europejskiego inżyniera kolejowego (EU-RAILING). Stowarzyszenie nadało Profesorowi tytuł Honorowego Członka SITK RP. Dziś w zestawieniu z Jego pozycją zawodową i osiągnięciami naukowymi można stwierdzić, że wyjątkowo w tym przypadku to On, Członek Honorowy, przysporzył splendoru Stowarzyszeniu a nie odwrotnie, jak to zwykle ma miejsce.

Był odznaczony Krzyżami: Kawalerskim, Oficerskim i Komandorskim Orderu Odrodzenia Polski, medalami Ministerstwa Obrony Narodowej i Ministerstwa Transportu RP, medalem Komisji Edukacji Narodowej i Złotym Medalem Wojskowej Akademii Technicznej. Jego dorobek, to rzadki przykład tego, jak wiele można dokonać w jednym życiu. Zmarł 8 marca 2020 roku w wieku 87 lat. Nam wszystkim, których szczęśliwy los zetknął z Profesorem Henrykiem Bałuchem, pozostało poczucie żalu po Jego stracie, ale też wdzięczność za piękny przykład do próby naśladowania postawy człowieka wybitnie twórczego i obowiązkiem zachowania Jego pamięci.

Andrzej Gołaszewski