

Marek Mistewicz

Instytut Badawczy Dróg i Mostów

ORCID 0000-0002-4140-4277

Biografia inżyniera Jerzego Budzyńskiego (1892–1979) na podstawie zasobu archiwalnego Instytutu Badawczego Dróg i Mostów

Biography of Jerzy Budzyński (1892–1979), an Engineer – Based on the Archival Sources from the Road and Bridge Research Institute

The article describes the life of Jerzy Budzyński, born in 1892 in Warsaw, a student of the gymnasium branch of the Warsaw E. Konopczyński School, a student of the Belgian University of Liège, and a graduate of the Warsaw University of Technology. Fragments of his unpublished diary show how Polish independence organizations were formed in the early 20th century: the Association of Polish Progressive and Independence Youth "Filarecja", the Union of Active Struggle, the Riflemen's Association, and the Polish Military Organization. The content of the justifications for the applications for the three-time decoration of the Cross of Valor document Jerzy Budzyński's participation in the capture of the Mokotów Airport in Warsaw in November 1918 and the self-sacrificing fight in defense of Łomża against the Soviet III Cavalry Corps of Gai-Khan (Gai Dmitrievich Bzhishkyan), at the end of July 1920. During the interwar period, Budzyński was the head of the Road Traffic Division of the Road Department in the Ministry of Transport, creating conditions for the development of road transport and the construction of modern roads in Poland. After the war, as the head of the Poviats Road Administration in Grójec, he rebuilt roads and bridges, e.g. using bridge structures donated by the United Nations Relief and Reconstruction Administration (UNRRA). Budzyński ended his professional career working at the Central Research and Development Center for Road Technology (currently the Road and Bridge Research Institute) as the manager of the Center for the Scientific, Technical and Economic Information and Documentation, disseminating world achievements in road technology in Poland. Jerzy Budzyński's personal file has been preserved in the archives of the Road and Bridge Research Institute, containing source documents of great value for research on the history of Poland in the 20th century.

Keywords: National Revival of Poland, Defense of Łomża in 1920, Ministry of Transport, road traffic, public roads, County Road Administration in Grójec

Słowa kluczowe: Narodowe Odrodzenie Polski, Obrona Łomży w 1920 r., Ministerstwo Komunikacji, Ruch drogowy, Drogi publiczne, Powiatowy Zarząd Drogowy w Grójcu

Wprowadzenie

Archiwa zakładowe przedsiębiorców i instytucji publicznych gromadzą dokumentację dotyczącą swoich pracowników. W odniesieniu do osób zatrudnianych od 4 maja 2019 r., zawartość akt osobowych została ustalona w polskim Kodeksie pracy¹, dostosowanym do prawodawstwa Unii Europejskiej². Mogą być w nich przechowywane: dokumenty zgromadzone w związku z ubieganiem się danej osoby o zatrudnienie, w tym kopie dyplomów lub świadectw określających poziom wykształcenia i staż pracy zawodowej, oświadczenia lub dokumenty dotyczące nawiązania stosunku pracy oraz przebiegu zatrudnienia. Z punktu widzenia badań historycznych, tak sformułowane przepisy ograniczyły zakres informacji gromadzonych wcześniej, a tym samym pomniejszyły przyszłą wartość źródłową akt osobowych.

W dawnych teczkach osobowych, w szczególności wytworzonych przed 2000 r., są jednak nadal przechowywane materiały archiwalne, które daleko wykraczają poza dzisiaj obowiązujące standardy. Można w nich nierzadko odnaleźć oryginalne dokumenty i własnoręcznie spisane życiorysy, które okazują się być bezcenne w badaniach najnowszej historii Polski. Przepisami prawa wprowadzono jednak ograniczenia w wykorzystywaniu tych archiwaliów. Zgodnie z art. 16b ustawy o narodowym zasobie archiwalnym i archiwach, dostęp do dokumentacji osobowej i płacowej pracodawców jest możliwy dopiero po 50 latach od ustania stosunku pracy³. Z ograniczeń, ustawodawca nie wyłączył udostępniania tej dokumentacji do celów badań naukowych.

Podczas kwerendy źródłowej związanej z monografią pt. *Polska administracja drogową i kongresy drogowe w latach 1918–1939*⁴, opracowywaną dla wydawnictwa Instytutu Badawczego Dróg i Mostów, poszukiwałem informacji biograficznych na temat dyrektorów i naczelników kierujących pracami Departamentu Dróg Kołowych funkcjonującego w międzywojniu, jako komórka organizacyjna ministerstwa właściwego w sprawach dróg. Najpierw było to Ministerstwo Robót Publicznych, a potem Ministerstwo Komunikacji. Jedną z postaci, o których informacje źródłowe, dostępne w archiwach państwo-

1 Dz.U. 2023, poz. 1510 ze zmianami, Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 9 czerwca 2023 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy – Kodeks pracy, art. 22¹, 22^{1a}, 22^{1b}, 94, 94⁷.

2 Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej, L.2016.119.1, Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych), art. 10; Dz.U. 2019, poz. 730, Ustawa z dnia 21 lutego 2019 r. o zmianie niektórych ustaw w związku z zapewnieniem stosowania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych), art. 4.

3 Dz.U. 2020, poz. 164, Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 13 grudnia 2019 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o narodowym zasobie archiwalnym i archiwach, art. 16b.

4 M. Mistewicz, *Polska administracja drogową i kongresy drogowe w latach 1918–1939*, Warszawa 2020, s. 114, 121, 122, 151, 205, 228.

wych i bibliotekach publicznych, kończyły się w dacie wybuchu drugiej wojny światowej, był inż. Jerzy Budzyński. W latach 1935–1939 pełnił on funkcję naczelnika Wydziału Ruchu Drogowego. Pod sam koniec prac nad monografią, kiedy dzięki portalowi internetowemu *Nekrologi Warszawskie* odnalazłem nekrolog Budzyńskiego, opublikowany w dzienniku „Życie Warszawy” z 1979 r. Z treści nekrologu wynikało, że jego ostatnim miejscem pracy był Instytut Badawczy Dróg i Mostów. Niezwykłości zaistniałej sytuacji dodawał fakt, że w instytucie Budzyński pełnił funkcję kierownika działu, którego kontynuatorem jest obecny Dział Wydawnictw i Informacji. Ten sam, który planował publikację opracowywanej monografii. O jego kierowniku sprzed lat nikt z obecnych pracowników instytutu już nie pamiętał.



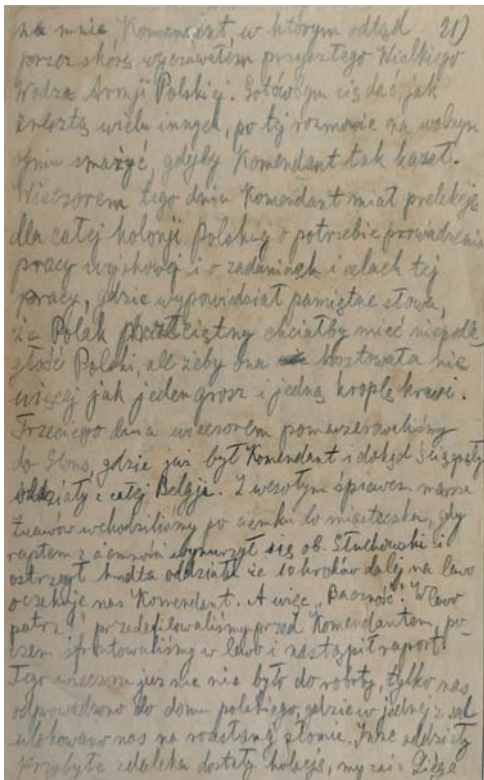
Ryc. 1. Inżynier Jerzy Budzyński jako pracownik Instytutu Badawczego Dróg i Mostów (źródło: Archiwum Instytutu Badawczego Dróg i Mostów, Akta osobowe nr 23 Jerzy Budzyński)

W archiwum zakładowym Instytutu Badawczego Dróg i Mostów zachowały się jednak akta osobowe Budzyńskiego. W jego teczce osobowej, pomiędzy wypełnionymi drukami kwestionariuszy osobowych z różnych lat, powielającymi po wielokroć te same informacje, znalazły się oryginały dyplomów, legitymacji i poświadczeń nadania odznaczeń. Tego rodzaju dokumenty zazwyczaj przechowuje się w domu jako rodzinne pamiątki przeznaczone do przekazania następnym pokoleniom. W jaki sposób dokumenty o charakterze tak osobistym trafiły do akt osobowych w Instytucie Badawczym Dróg i Mostów? Można jedynie przypuszczać, że po śmierci Budzyńskiego, jego żona zdeponowała dokumenty, których nie miała komu przekazać, z uwagi na brak potomstwa.

Najwartościowszym z zachowanych archiwaliów okazał się pamiętnik z lat 1911–1914 zatytułowany *Wspomnienia przyd. Skąła inż. Jerzego Adama Budzyńskiego*, spisany odręcznym piśmem, ołówkiem na 27 ponumerowanych karteczkach papieru, wielkości listowej koperty⁵ (Ryc. 2). Wspomnienia te obejmują końcowy okres nauki w oddziale gimnazjalnym szkoły E. Konopczyńskiego w Warszawie oraz okres studiów na Uniwersytecie w Liège (Leodium) w Belgii, powiązany z działalnością w Związku Walki Czynnej i w Związku Strzeleckim, organizacjach kierowanych przez Józefa Piłsudskiego (1867–1935).

Autor nie odnotował daty spisania wspomnień. Z zamieszczonego adresu zamieszkania i warszawskiego numeru telefonu można wnioskować, że ostateczna ich redakcja, obejmująca wyraźne poprawki tekstu i opis okładki, powstała po 1 czerwca 1953 r. Wówczas to, w związku ze zmianą miejsca pracy Budzyński przeprowadził się z Grójca do Warszawy. Jednak fragmenty tekstu, w których autor wzmiankuje o aktualnej obsadzie

5 Archiwum Instytutu Badawczego Dróg i Mostów [AIBDiM], Akta osobowe nr 23 Jerzy Budzyński, *Wspomnienia przyd. Skąła inż. Jerzego Adama Budzyńskiego*, Warszawa 04-606 ul. Marysińska 32/34 „A”. 5. tel. 812-1123.



Ryc. 2. Dwudziesta pierwsza strona wspomnień Jerzego Budzyńskiego z lat 1911–1914 (źródło: Archiwum Instytutu Badawczego Dróg i Mostów, Akta osobowe nr 23 Jerzy Budzyński)

w skład Imperium Rosyjskiego. Jego ojciec, Zygmunt Budzyński, był urzędnikiem, zatrudnianym przez prywatnych przedsiębiorców. Matka, Kazimiera z Chełmińskich, nie pracowała zawodowo. Miał jeszcze siostrę Marię, po mężu Dziubańską⁷. 19 kwietnia 1907 r. rodzice zapisali go do ośmioklasowego oddziału gimnazjalnego szkoły E. Konopczyńskiego. To znane warszawskie gimnazjum utworzył 18 lutego 1905 r. wybitny polski pedagog Edmund Konopczyński (1839–1911)⁸. Powstawało w okresie tzw. strajku szkolnego, a w jego rezultacie od początku istnienia gimnazjum prowadzono w nim lekcje w języku polskim. 23 czerwca 1911 r. Budzyński otrzymał świadectwo nr 143 ukończenia szkoły, uzyskując oceny celujące w nauce religii i chemii (Ryc. 3). Jako przełożony szkoły, na świadectwie podpisał się Michał Rowiński (1860–1925) filolog klasyczny, który wcześniej kształcił się na Uniwersytecie Jagiellońskim, Uniwersytecie Warszawskim, a potem na uniwersytetach w Lipsku, Bonn i we Wrocławiu⁹.

stanowisk wicemarszałka sejmu i prezesa Polskiej Agencji Telegraficznej, zajmowanych odpowiednio przez Jana Dębskiego (1889–1976) i Piotra Góreckiego (1887–1968) oraz o aktualnym stopniu wojskowym Ludwika Kmicic-Skrzyńskiego wskazują, że wspomnienia zostały spisane wcześniej, około 1928 r.⁶

Wspomnienia urywają się w pół strony i można odnieść wrażenie, że wskutek jakiegoś losowego zdarzenia autor nie zdążył ich dokończyć. Po zakończeniu drugiej wojny światowej nie kontynuował rozpoczętej wcześniej pracy zapewne w obawie, że odnalezienie wspomnień opisujących jego dalsze losy przez organy bezpieczeństwa mogło skutkować represjami.

Kształtowanie osobowości Budzyńskiego w okresie nauki w szkole E. Konopczyńskiego w Warszawie

Jerzy Adam Budzyński urodził się 10 lipca 1892 r. w rodzinie inteligenckiej, zamieszkałej w Warszawie, w Królestwie Polskim, okrojonym terytorialnie i po kongresie wiedeńskim 1815 r. włączonym

⁶ Ibidem.

⁷ AIBDiM, Akta osobowe nr 23 Jerzy Budzyński, Ankieta Personalna, Grójec 13.01.1952 r.

⁸ *Emilian Konopczyński*, konopczynski.edupage.org/a/emilian-konopczynski [dostęp 04.08.2022].

⁹ AIBDiM, Akta osobowe nr 23 Jerzy Budzyński, Świadectwo No. 143, Jerzy Adam Budzyński, szkoła E. Konopczyńskiego, przełożony szkoły M. Rowiński, Warszawa 23.06.1911 r.

Z pewnością ci wybitni nauczyciele Polacy, z gimnazjum filologicznego, ukształtowali poglądy i ukierunkowali pragnienia dziewiętnastoletniego młodzieńca. Po latach we wspomnieniach Budzyński scharakteryzował je w następujący sposób:

już parę lat przedtem w głowie mi się marzyła jakaś działalność dla Ojczyzny, działalność niezupełnie jeszcze może określona, w każdym razie jako cel główny mająca niepodległość Polski, wbrew oddziaływaniu starszego otoczenia, które jeżeli nie starało się zabić tych marzeń we mnie, to jednak zawsze dowodziło, że niepodległość Polski, to tylko dziecinne mrzonki, że jesteśmy skuci łańcuchami trzech tak silnych mocarstw, że uwolnieniu się z tych więzów marzyć nawet nie można i nawet marzyć nie należy, a natomiast trzeba się oddać gorącej pracy nad utrzymaniem społeczeństwa w ramach odrębnej polskiej narodowości i nad wzmożeniem dobrobytu tego społeczeństwa, ku czemu zabór rosyjski czyli t.zw. Królestwo, miał specjalnie dogodne warunki¹⁰.

Jeszcze jako uczeń szkoły E. Konopczyńskiego, Budzyński odbył podróż za granicę, do Galicji, znajdującej się pod zaborem austriackim. Zabór ten, w porównaniu do rosyjskiego i pruskiego, cieszył się w tym czasie największą autonomią, docenianą przez tamtejszych Polaków. Z pewnością Budzyński rozmawiał z wieloma mieszkańcami Galicji, aby potem we wspomnieniach móc oddać ich samopoczucie:

Polacy tamtejsi czuli się doskonale w ramach c. k. państwowości, byli w zupełności zadowoleni z koncesji jakie im dawała Austrija w życiu narodowym, uważali to niemal za niepodległość i twierdzili że właściwa Polska jest w Galicji. Życzyli też nam, Polakom z zaboru rosyjskiego abyśmy przez jakiś kataklizm dziejowy mogli połączyć się z nimi i w ten sposób powiększyć tę ich Polskę pod c. k. berłem austriackim¹¹.

Podczas szkolnych wakacji Budzyński miał również okazję poznać poglądy robotników zatrudnionych w fabrykach funkcjonujących w Królestwie Polskim, a ponadto docenić patriotyczną stronę działalności Polskiej Partii Socjalistycznej. W środowisku inteligentkim, z którego się wywodził, dominowały jednak negatywne oceny tej działalności. We wspomnieniach napisał:

robiono mi w ten sposób pewne zamieszanie w głowie, przedstawiając na dobitkę jedyną wówczas niezależną pracę P.P.S., jako szkodliwą działalność wywrotową, czyn szaleńców, manjaków, a byli i tacy, którzy działalność tą identyfikowali z bandytyzmem; dla takich nie było prawie różnicy między ideowym bojowcem, a zwykłym bandytą. Trochę z tych koszarów otrzeźwiało mię stykanie się ze sferami robotniczymi, ku czemu miałem zawsze sposobność w czasie wakacji, sposobność zresztą bardzo problematyczną, gdyż starano się mnie chińskim murem oddzielić od sfer robotniczych, jako wywodzącego się ze sfery inteligencji. Tam jednak czułem przebijającą się prawdziwą Polskę¹².

10 AIBDiM, Akta osobowe nr 23 Jerzy Budzyński, Wspomnienia przyd. Skala inż. Jerzego Adama Budzyńskiego, Warszawa 04-606 ul. Marysińska 32/34 „A”. 5. tel. 812-1123, s. 1.

11 Ibidem, s. 2.

12 Ibidem, s. 2–3.



Ryc. 3. Fragment świadectwa ukończenia przez Jerzego Budzyńskiego gimnazjum E. Konopczyńskiego w Warszawie z pieczęcią Politechniki Warszawskiej (źródło: Archiwum Instytutu Badawczego Dróg i Mostów, Akta osobowe nr 23 Jerzy Budzyński)

Działalność konspiracyjna w okresie studiów na Uniwersytecie w Liège w Belgii

W styczniu 1912 r. Budzyński wyjechał do Królestwa Belgii na studia na Uniwersytecie w Liège (Leodium). Spotkał tam kolegów, którzy ukończyli ten sam co on oddział gimnazjalny szkoły E. Konopczyńskiego. Był to wówczas częsty wybór polskich techników, którzy nie chcieli studiować w uczelniach rosyjskich. Za namową kolegów Budzyński wstąpił do ideowego Stowarzyszenia Polskiej Młodzieży Postępowej i Niepodległościowej „Filarecja”, w którym niebawem objął funkcję skarbnika. Poszukiwał jednak organizacji, w ramach której mógłby zdobyć przygotowanie do wymarzonej służby wojskowej. Zapewne ci sami koledzy odradzili mu wstępowanie do działającego w Liège „Sokoła”, który wywodził się ze Zjednoczenia Polskiej Młodzieży, na którego czele stali Zygmunt Dreszer (1888–1947) i Dębski¹³. Zamierzali bowiem przyjąć Budzyńskiego do konspiracyjnego Związku Walki Czynnej. Z taką propozycją z ich strony spotkał się dopiero po wakacjach 1912 r., po zebraniu „Filarecji”, na którym głosowano doroczną zbiórkę wśród belgijskiej Polonii funduszy na „Walkę Czynną”. Propozycję złożono w sposób, który opisał we wspomnieniach:

13 W latach 1925–1927 Dębski pełnił funkcję wicemarszałka sejmu RP, za: Jan Dębski, senat.edu.pl/historia/senat-rp-w-latach-1922-1939/senatorowie-ii-rp/senator/jan-debski [dostęp 27.05.2021].

tegoż wieczoru, kiedy zbiórka była uchwalona, po zebraniu przyjaciel mój Janusz Młodkowski odprowadził mię na bok i zapytał: „czy możesz dać słowo honoru, że absolutnie nikomu nie powtórzysz tego, co ci zaraz powiem”. Oczywiście, że słowo takie dałem. Wtedy powiedział mi on, że jest w Liège organizacja pod nazwą „Związek Walki Czynnej” przygotowująca swych członków wojskowo do przyszłych ewentualnych wystąpień dla zdobycia niepodległości Polski. Objąsniwszy mnie jeszcze o konspiracyjności tej organizacji, powiedział, że znając mię na tyle, że może ręczyć za mnie, zaproponował organizacji przyjęcie mię, na co się zgodzono i pozwolono zapytać o moją zgodę. „Daję ci przeto 24 godziny do namysłu. Jutro o 8 wieczorem przyjdiesz do mnie i powiesz, czy się decydujesz, czy nie”¹⁴.

Pomimo natychmiastowej decyzji zainteresowanego, postępowano zgodnie z przyjętymi zasadami. Dopiero wieczorem następnego dnia w mieszkaniu Janusza Młodkowskiego (zm. 1940) odbyło się kolejne spotkanie, na którym Budzyński i również na nie zaproszony Konstanty Jabłoński (1893–1942) wyrazili zgodę na wstąpienie do Związku Walki Czynnej. W następstwie złożonych ustnie deklaracji miał się do nich zgłosić chorąży wyznaczony przez związek. Po kilku dniach oczekiwania chorąży Mieczysław Kwieciński (1893–1915) o pseudonimie Oset¹⁵ zaaranżował spotkanie Budzyńskiego i innych wstępujących członków z Komendantem Związku Walki Czynnej w Belgii, Mieczysławem Karskim (1887–1944)¹⁶, które odbyło się w asyście Góreckiego, sekretarza „Filarecji”¹⁷. We wspomnieniach został opisany przebieg tej wizyty, podczas której komendant

z zastrzeżeniem tajemnicy wyłożył nam szczegółowo, co to jest „Związek Walki Czynnej”, jakie są jego cele, co nas w tym Związku czeka, jakie są nasze obowiązki, jako członków, kazano nam złożyć przyrzeczenie bezwzględного posłuszeństwa władzom przełożonym i zachowania ścisłej konspiracji, poczem oznajmiono nam, że Komendantem Głównym Związku jest ob. Mieczysław [Józef Piłsudski – M.M.], zaś Szefem Sztabu ob. Józef [Kazimierz Sosnkowski – M.M.], obaj z siedzibą w Krakowie, kazano nam obrać sobie pseudonimy (Wybrałem sobie pseudo „Skała”), zapisano nas na listę Związku, ściągnięto wpisowe i pierwszą składkę i wydano po paczce nabojów do brauninga [pistoletu konstrukcji Johna Browninga – M.M.]. Byliśmy już polskimi rekrutami¹⁸.

Na kolejnych stronach wspomnień Budzyński opisuje przebieg wykładów i ćwiczeń, które Związek Walki Czynnej organizował dla polskich studentów z uczelni w Liège. Obejmo-

14 AIBDiM, Akta osobowe nr 23 Jerzy Budzyński, Wspomnienia przyd. Skała inż. Jerzego Adama Budzyńskiego, Warszawa 04-606 ul. Marysińska 32/34 „A”. 5. tel. 812-1123, s. 7–8.

15 23.05.1915 r. porucznik Legionów Polskich Kwieciński zginął przygotowując atak na pozycje rosyjskie pod Przepiórowem w rejonie Konar, za: Jan Matzke, *Porucznik Mieczysław Oset-Kwieciński*, jpilsudski.org/artykuly-personalia-biogramy/historie-rodzinne/item/1802-porucznik-mieczyslaw-oset-kwiecinski [dostęp 27.05.2021].

16 22.05.1944 r. major Karski pseudonim Witeź został rozstrzelany przez Niemców w więzieniu na Pawiaku, za: *Mieczysław Karski h. Boleścic*, www.sejm-wielki.pl/b/sw.299913 [dostęp 27.05.2021].

17 Piotr Paweł Górecki do 1916 r. kierował centralnym biurem werbunkowym Legionów Polskich, w RP pracował jako dziennikarz, potem znajdował się w służbie zagranicznej, a w latach 1922–1929 był dyrektorem Polskiej Agencji Telegraficznej, za: K. Smolana, *Urzędnicy służby zagranicznej Rzeczypospolitej Polskiej 1918–1945: przewodnik biograficzny*, Warszawa 2020, s. 145–146.

18 AIBDiM, Akta osobowe nr 23 Jerzy Budzyński, Wspomnienia przyd. Skała inż. Jerzego Adama Budzyńskiego, Warszawa 04-606 ul. Marysińska 32/34 „A”. 5. tel. 812-1123, s. 10–11.

wały one wykłady o służbie wewnętrznej i wartowniczej, balistyce i taktyce małych oddziałów. W salach ćwiczone musztrę formalną, a na strzelnicy uczono posługiwania się bronią. Do dyspozycji ćwiczących były: karabin kawaleryjski Mannlicher, kilka belgijskich karabinów Mauser i kilka pistoletów Browning. Po dwóch tygodniach takich zajęć rekruci zebrali się o siódmej rano na jednym z mostów w Liège, a następnie z trąbką i z werblami pomaszrowali za miasto na wielką łąkę pod lasem. Po ćwiczeniach musztry formalnej, tyraliery, porozumiewania się na odległość i kopania okopów ogłoszono przerwę. Rekrutów ustawiono w dwuszeregu pod lasem i odczytano im rozkaz Komendanta Głównego o złożeniu przysięgi. Przy szumie drzew przysięgali „wierność Ojczyźnie i bezwzględne posłuszeństwo Komendantowi Głównemu z postawieniem na kartę mienia, krwi, a nawet życia”¹⁹.

Jesienią 1913 r. Związek Walki Czynnej przemianowano na Związek Strzelecki, podlegający Komendantowi Głównemu Piłsudskiemu. Zintensyfikowaniu uległy zajęcia praktyczne w terenie.

Większe ćwiczenia polowe z udziałem oddziałów z innych miast Belgii przybyłych zdarzyły się w rocznicę listopadową 1913 r. w (ćwiczenia nocne w Glons) i z okazji zjazdu młodzieży filareckiej na Boże Narodzenie 1913 r. w Liège. Zwłaszcza pamiętne dla mnie ćwiczenia nocne w Glons, gdy to o godz. 10 wieczorem do maleńkiej cichej mieściny, raczej wioski zaczęły z różnych stron napływać oddziały strzeleckie z różnych miast. My z Liège całą drogę 16 klm odbyliśmy pieszo, inni dalej mieszkający przyjeżdżali koleją do różnych pobliskich stacji, skąd również przychodzili pieszo. Głońcicy powystawiali placówki i wysyłali patrole, abyśmy nie zabłądzili. Pocziwi Głońcicy serdecznie nas przyjęli w swej kuchni gorącym bigosem. [...] Obstawiliśmy wtenczas placówkami całe miasteczko lege artis, czem napędziliśmy takiego strachu niczego się niespodziewającym mieszkańcom, że bali się wszak pokazać z mieszkań. Tak gorliwie pełniliśmy służbę ubezpieczeniową, że nietylko zatrzymywaliśmy sprawdzających nas komendantów, ale i niebacznych mieszkańców. [...] A potem ćwiczenia bojowe po nocy, po zoranym i zmarzniętym polu, aż do świtu²⁰.

Z pewnością Budzyński był wyróżniającym się strzelcem i zostało to dostrzeżone przez jego przełożonych. Po pomyślnie zdanym egzaminie ukończył szkołę podoficerską. A zaraz potem otrzymał swój pierwszy awans, który we wspomnieniach opisał w następujący sposób:

na jesieni 1913 r. spotkało mnie wyróżnienie. Mianowicie, ponieważ zastępca chorążego Oseta, czyli podchorąży Kmicic-Skrzyński²¹ (dzisiejszy pułkownik ułanów) awansował na chorążego (czyli dostał własną sekcję, złożoną z nowych rekrutów) więc mnie mianowano na jego miejsce podchorążym. Phi! bratku, pierwsza szarża! Coprawda wśród nowych obowiązków natury raczej administracyjnej, spadł na mnie dość niemiły jeden, mianowicie egzekucja kar. Co i raz tedy w moim pokoju miałem delikwenta stojącego za karę, pod karabinem²².

19 Ibidem, s. 13.

20 Ibidem, s. 13–14.

21 Ludwik Kmicic-Skrzyński (1893–1972) służył w Legionach Polskich. Wziął udział w patrolu pod dowództwem Władysława Beliny-Prażmowskiego, który jako pierwszy przekroczył granicę Królestwa Polskiego 2.08.1914 r.

22 AIBDiM Akta osobowe nr 23 Jerzy Budzyński, Wspomnienia przyd. Skala inż. Jerzego Adama Budzyńskiego, Warszawa 04-606 ul. Marysińska 32/34 „A”. 5. tel. 812-1123, s. 15.

W nowym 1914 r., w pierwszych dniach marca Komendant Główny Piłsudski zapowiedział swój przyjazd do Liège w celu inspekcji belgijskich strzelców. Oczekiwał go pluton honorowy stojący w dwuszeregu na sali ćwiczeń. Nadejście Komendanta zaanonsował Janusz Głuchowski (1888–1964)²³. Po odebraniu raportu od Oset-Kwiecińskiego, Piłsudski przeszedł wzdłuż frontu stojącego na baczność plutonu honorowego. Po komendzie „spocznij” strzelec Witeź przedstawiał komendantowi obecnych, informując o stażu w organizacji, pseudonimie i odbywanych kursach. Następnie Piłsudski kazał objąć dowództwo przypadkowo wybranemu strzelcowi Olka-Myszkowskiemu i przeprowadzić ćwiczenia w marszu. Ten z kolei wybrał Skała-Budzyńskiego na tzw. środkowego, do którego miał się wyrównywać front plutonu. Kolejni, wyznaczani do dowodzenia ćwiczeniami strzelcy wydawali komendy, zgodnie z którymi strzelec Skała cały czas był „środkiem”.

Zwróciło to nawet uwagę Komendanta, który wreszcie zapytał: „Który to jest ob. Skała”. Stałem na baczność: Komendant podszedł do mnie, zmierzył od stóp do głów i zapytał: „Dlaczegoż to was robią wiecznie środkiem”. „Nie wiem ob. Komendancie. To tajemnica moich kolegów”²⁴.

W kolejnym dniu inspekcji na sali odbywały się ćwiczenia wszystkich strzelców z Liège, natomiast komendant główny do pokoiku na piętrze zapraszał poszczególne osoby w celu ich bliższego poznania w rozmowie w cztery oczy. We wspomnieniach Budzyński opisał atmosferę towarzyszącą takiej rozmowie, uchylając się jednak od przekazania jej merytorycznej treści²⁵.

Przyszła wreszcie kolej i na mnie. Pod wielkim wrażeniem wszedłem do pokoju i jak mur stanąłem przed Komendantem, który siedział za stolikiem. „Obywatelu Komendancie Główny”, mówię, „podchorąży Skała melduje się posłusznie”. „Skała, aha! to ten wieczny środek”. Spojrzał na mnie z pod krzaczastych brwi, oczami prześwidrował na wylot, po czym wstał, podał mi rękę i kazał usiąść naprzeciwko siebie. Obejrzał moją książeczkę stanu służby, poczem zaczęła się rozmowa. [...] Mogę tylko dodać że była bardzo ciekawa i dla mnie stała się niezatartą pamiątką na całe życie. Trwała z pół godziny, poczem wyszedłem pod silnym urokiem jaki rzucił na mnie Komendant²⁶.

Tego samego dnia, wieczorem, Piłsudski wygłosił prelekcję dla Polaków mieszkających w Liège. Podczas niej mówił o potrzebie budowania polskiej siły zbrojnej. Oceniając ów-

23 Głuchowski, w latach 1905–1908 działał w Organizacji Bojowej PPS, służył w Legionach Polskich. Wziął udział w patrolu pod dowództwem Władysława Beliny-Prażmowskiego, który jako pierwszy przekroczył granicę Królestwa Polskiego 2.08.1914 r. W 1920 r. dowodził I Brygadą Jazdy [pokonał dziesięciokrotnie silniejszego nieprzyjaciela w bitwie pod Zaslawiem]. W 1927 r. został awansowany do stopnia generała brygady, a w 1945 r. do stopnia generała dywizji. W latach 1935–1939, na stanowisku I wiceministra spraw wojskowych [wydał m.in. rozkazy: utworzenia Dowództwa Obrony Warszawy i ewakuacji polskich lotników nad granicę z Rumunią]. W 1943 r. został dowódcą jednostek Wojska Polskiego w Wielkiej Brytanii, za: *Janusz Głuchowski (ur. 6 sierpnia 1888 w Bukowej, zm. 11 czerwca 1964 w Londynie) – generał dywizji*, ipn.gov.pl/pl/100-bohaterow-na-100-le/104516,Janusz-Gluchowski-ur-6-sierpnia-1888-w-Bukowej-zm-11-czerwca-1964-w-Londynie-gen.html [dostęp 13.07.2021].

24 AIBDiM, Akta osobowe nr 23 Jerzy Budzyński, Wspomnienia przyd. Skała inż. Jerzego Adama Budzyńskiego, Warszawa 04-606 ul. Marysińska 32/34 „A”. 5. tel. 812-1123, s. 19.

25 Budzyński pisał swoje wspomnienia za życia Piłsudskiego.

26 Ibidem, s. 20.

czesną rzeczywistość powiedział: „Polak przeciętny chciałby mieć niepodległość Polski, ale żeby ona kosztowała nie więcej jak jeden grosz i jedną kroplę krwi”²⁷.

Wieczorem trzeciego dnia pobytu komendanta Piłsudskiego, Budzyński wraz ze strzelcami z Liège pomaszzerował do miejscowości Glons, gdzie na wspólnych ćwiczeniach spotkały się wszystkie oddziały strzeleckie zorganizowane w Belgii. Po krótkim śnie przerwany o godzinie 23 pobudką, a potem śniadaniem, którego jednak nie każdy zdążył skosztować, rozpoczęły się indywidualne ćwiczenia wszystkich oddziałów. Komendant Piłsudski wybierał poszczególne oddziały i przeprowadzał ich egzaminy. Gdy dowiedział się, że strzelcy z Liège nie zdążyli zjeść śniadania odesłał ich z powrotem do kuchni. We wspomnieniach Budzyński opisuje różne incydenty, jakie wydarzyły się podczas egzaminowania oddziałów z Liège, Verviers, Gandawy i Antwerpii. Po przerwie obiadowej ze wszystkich oddziałów sformowano batalion i kontynuowano ćwiczenia w tej formacji. Podczas nich komendant Piłsudski osobiście egzaminował poszczególnych strzelców, którzy musieli odpowiadać na zadawane im proste pytania: co robią? do kogo strzelają? gdzie jest nieprzyjaciel? jaki ustawili celownik? Po zakończonych ćwiczeniach komendant Piłsudski podsumował je słowami: „no chłopcy widzę że z wami można już pójść w świat”²⁸.

Po zakończeniu dłuższej przemowy i rozkazie odmaszerowania do domu niesubordynacja wkradła się w szeregi strzelców. Budzyński opisał ją w następujący sposób:

tu jednak wiara nie wytrzymała „Niech żyje Komendant” buchnęło wielokrotnie i ze wszystkich stron. Szeregi się załamały, chłopcy skoczyli i nużę Komendanta do góry. Po mozolnym uspokojeniu entuzjazmu i uszykowaniu bataljonu, nastąpiła defilada przed Komendantem w kolumnie plutonowej, poczem odmarsz na dworzec kolei i odjazd²⁹.

Internowanie po wybuchu pierwszej wojny światowej i powrót do Warszawy

Po wybuchu pierwszej wojny światowej, wojska niemieckie przekroczyły granicę neutralnego Królestwa Belgii. Już 5 sierpnia 1914 r. rozpoczęło się oblężenie, zamienionego w twierdzę, ufortyfikowanego miasta Liège, które zostało zdobyte 16 sierpnia 1914 r. To wydarzenie zostało uznane za pierwszą bitwę pierwszej wojny światowej. Budzyński, będący poddanym wrogiego Niemcom, Imperium Rosyjskiego, 29 sierpnia 1914 r. został aresztowany. Wraz z innymi studentami Polakami oskarżono go o podburzanie ludności przeciwko Niemcom. W ramach prewencji, został osadzony w obozie jenieckim w mieście Münster, a potem przenoszono go, najpierw do obozu w Celle, a potem w Hameln. W obozach, razem z grupą internowanych polskich strzelców i drużyniaków domagał się uwolnienia i odesłania do Legionów Polskich. Ich starania wsparło cesarsko-królewskie Ministerstwo Wojny. Mimo tego nie spełniły się nadzieje uwięzionych Polaków na wstąpienie do legionów. Po blisko dwóch latach, 3 czerwca 1916 r. Budzyński został zwolniony z internowania i powrócił do rodzinnej Warszawy, która po zajęciu przez

27 Ibidem, s. 21.

28 Ibidem, s. 26.

29 Ibidem, s. 27.

Niemców znalazła się w utworzonym przez nich, Generalnym Gubernatorstwie Warszawskim³⁰.

W stolicy gubernatorstwa w Warszawie, urzędował mianowany przez cesarza generał-gubernator Hans Hartwig von Beseler (1850–1921). Wyraził on zgodę na reaktywację działalności Politechniki Warszawskiej i 2 listopada 1915 r. zatwierdził jej tymczasowy statut. 15 listopada nastąpiło uroczyste otwarcie roku akademickiego 1915/1916³¹. Wówczas, Budzyński był jeszcze internowany i dopiero w następnym roku akademickim 1916/1917 mógł rozpocząć studia na Wydziale Elektrotechnicznym warszawskiej uczelni (Ryc. 4).



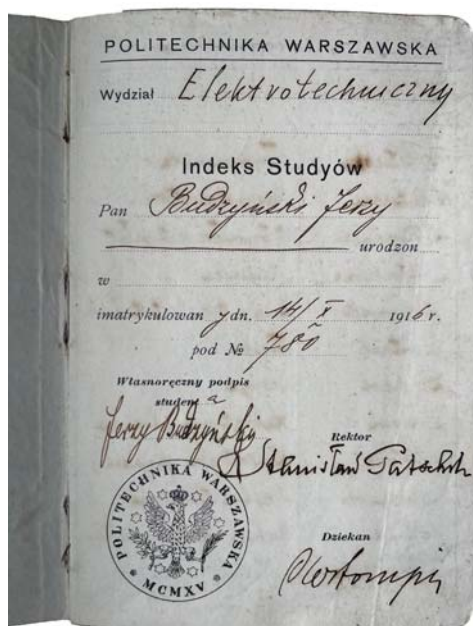
Ryc. 4. Gmach główny Politechniki Warszawskiej po 1915 r. (źródło: *Koncern Ilustrowany Kurier Codzienny – Archiwum Ilustracji Narodowe Archiwum Cyfrowe*, sygn. 3/1/0/10/3362/238180)

Na uroczystej immatrykulacji, która odbyła się 14 października 1916 r., Budzyński otrzymał indeks podpisany przez rektora uczelni Stanisława Patschke (1871–1917)³² i Czesława Witoszyńskiego (1875–1948), dziekana wydziału (Ryc. 5). Jako pierwsze, w tym indeksie znalazły się zapisy poświadczające uczęszczanie na zajęcia z przedmiotów termodynamika i maszynoznawstwo, podpisane przez wspomnianego Stanisława Patschke, tytułowa-

30 Wojskowe Biuro Historyczne [WBH], Kolekcja Akt Personalnych i Odznaczeniowych, sygn. I.141.B.14341 Budzyński Jerzy, Wniosek o nadanie inż. Jerzemu Budzyńskiemu „Krzyża Zasługi”.

31 H. Zobel, *Zarys historii Wydziału Inżynierii Lądowej*, [w:] *100-lecie Odnowienia Tradycji Wydziału Inżynierii Lądowej*, red. G. Borończyk-Płaska, H. Zobel, Warszawa 2015, s. 12.

32 Stanisław Edward Patschke był absolwentem Instytutu Technologicznego w Petersburgu z 1897 r. W 1903 r. otworzył fabrykę mechaniczną Stanisław Patschke i s-ka w Warszawie produkującą generatory gazu palnego, a po jej fuzji pracował na stanowisku naczelnego dyrektora fabryki maszyn Towarzystwa Akcyjnego Bracia Geisler, Okolski i Patschke. Był rektorem Politechniki Warszawskiej od 10.1916–8.12.1917, za: *Spis Inżynierów Technologów Polaków*, [w:] *Księga pamiątkowa inżynierów technologów Polaków wychowawców Instytutu Technologicznego w Petersburgu (w rocznicę stulecia uczelni)*, Warszawa 1933, s. 95.



Ryc. 5. Indeks Politechniki Warszawskiej wydany Jerzemu Budzyńskiemu w 1916 r. (źródło: Archiwum Instytutu Badawczego Dróg i Mostów, Akta osobowe nr 23 Jerzy Budzyński)

nego docentem. Po opłaceniu czesnego, udokumentowanym pieczęcią w indeksie, Budzyński przeszedł na semestr letni. Kolejne zapisy w indeksie, dotyczące już tylko tego semestru, kończą się wraz z poświadczeniem uczęszczania na ćwiczenia z geometrii wykreślnej, podpisanym 22 czerwca 1917 r. przez docenta Stanisława Garlickiego (1875–1935)³³.

Zaraz po powrocie do Warszawy, 14 czerwca 1916 r., Budzyński wstąpił do działającej w konspiracji Polskiej Organizacji Wojskowej, którą do lipca 1917 r. kierował osobiście Piłsudski. W jego wspomnieniach znajduje się wzmianka o przyrzeczeniu złożonym tej organizacji³⁴. Do 15 lipca Budzyński pełnił w niej funkcję sekcyjnego, a potem do 15 grudnia 1916 r. był dowódcą plutonu szkoły żołnierskiej i podoficerskiej. Następnie awansował na pełniącego obowiązki sierżanta szefa w Szkole Podchorążych Polskiej Organizacji Wojskowej w Warszawie. W Szkole Podchorążych był kolejno dowódcą plutonu, dowódcą kompanii, dowódcą kompanii żołnierskiej. Podczas wydarzeń, jakie miały miejsce w lecie 1917 r., Budzyński posługiwał się pseudonimem Dęboróg.

W najcięższym i nader niebezpiecznym dla organizacji momencie masowych aresztowań przez władze okupacyjne, były podchorąży Dęboróg z nadwyzajną brawurą i poświęceniem, mając na widoku jedynie ogólne dobro sprawy, przewozi w najtrudniejszych warunkach z wrodzoną sobie przytomnością umysłu, tajne rozkazy i całą pocztę konspiracyjną – zawsze z dodatnim wynikiem³⁵.

Podchorąży Dęboróg został wówczas pełniącym obowiązki dowódcy Szkoły Podchorążych, a potem wykładowcą, w związku z pogorszeniem stanu zdrowia. Po podpisaniu przez państwa centralne w Brześciu nad Bugiem, separatystycznego pokoju z Ukrainą Republiką Ludową, niekorzystnego dla Polaków, od 10 lutego 1918 r. Budzyński zmienił charakter swojej działalności, przechodząc do rezerwy Polskiej Organizacji Wojskowej w Warszawie³⁶.

33 AIBDiM, Akta osobowe nr 23 Jerzy Budzyński, Indeks Studiów Pan Budzyński Jerzy imatrikulowany dn. 14/X 1916 r. pod No. 780, Politechnika Warszawska Wydział Elektrotechniczny.

34 AIBDiM, Akta osobowe nr 23 Jerzy Budzyński, Wspomnienia przyd. Skala inż. Jerzego Adama Budzyńskiego, Warszawa 04-606 ul. Marysińska 32/34 „A”. 5. tel. 812-1123, s. 13.

35 WBH, Kolekcja Akt Personalnych i Odznaczeniowych, sygn. I.141.B.14341 Budzyński Jerzy, Wniosek o odznaczenie Krzyżem Walecznych z 9.11.1921 r.

36 WBH, Kolekcja Akt Personalnych i Odznaczeniowych, sygn. I.141.B.14341 Budzyński Jerzy, Główna Karta Ewidencyjna.

Działalność w Polskiej Organizacji Wojskowej i udział w wojnie polsko-bolszewickiej

Pozostając w rezerwie Polskiej Organizacji Wojskowej, w listopadzie 1918 r., podchorąży Dęboróg włączył się aktywnie w tworzenie zrębów państwa polskiego odradzającego się po 123 latach rozbiorów. Uczestniczył w rozbrajaniu żołnierzy niemieckich na ulicach Warszawy oraz w zajęciu Lotniska Mokotowskiego. Funkcjonujące od 1910 r. cywilne lotnisko, po zajęciu Warszawy przez Niemców zostało rozbudowane i przekształcone w lotnisko wojskowe. W listopadzie 1918 r. Polska Organizacja Wojskowa wydała porucznikowi Władysławowi Świąteckiemu (1895–1944) rozkaz utworzenia ochotniczego oddziału złożonego ze studentów warszawskich uczelni. Oddziałowi wyznaczono zadanie odebrania Lotniska Mokotowskiego z rąk stacjonującego tam osiemsetosobowego garnizonu niemieckiego, wyznaczając termin w nocy z 10 na 11 listopada 1918 r. W osiemdziesięciosobowej grupie ochotników znalazło się 31 studentów Politechniki Warszawskiej i dowództwo liczące 19 oficerów. Członkowie korporacji studenckiej „Arkonja”, dołączyli do oddziału wprost z pożegnalnej wieczerzy, którą urządzili przed zamierzonym wstąpieniem do wojska. Wskutek zmiany rozkazu, 11 listopada o godzinie dziesiątej porucznicy Świątecki i Jakubowski w towarzystwie dwóch sierżantów rozpoczęli negocjacje z niemiecką Żołnierską Radą Lotniska, wyrażającą zainteresowanie powrotem do Niemiec³⁷. Przekształceniem cywilnych ochotników w oddział wojskowy i przygotowaniem ataku zajęli się podchorąży Dęboróg³⁸.

W momencie rozbrajania Okupantów pchor. Dęboróg organizuje w nader szybkim czasie kompanię akademicką, a z nią zajmuje mimo silnego oporu ze strony Niemieckiej – tak ważny punkt, za jaki bez wątpienia uważać należy – Lotnisko na Mokotowie. Zawdzięczając zimnej krwi i bystrości umysłu por. Budzyńskiego, ocalało kilkanaście b. dobrych aparatów [samolotów – M.M.], które stanowiły następnie zaczątek Wojsk Lotniczych polskich³⁹.

Lotnisko Mokotowskie zostało zajęte przez Polaków 14 listopada 1918 r. Udział Budzyńskiego w tym wydarzeniu został odnotowany w uzasadnieniu wniosku o jego odznaczenie po raz drugi i po raz trzeci Krzyżem Walecznych. W charakterze świadków pod wnioskiem podpisali się, wymieniony w cytowanym artykule student Marek Rudnicki oraz major W. Jędrzejewski⁴⁰. 1 kwietnia 1919 r. podchorąży Budzyński otrzymał pierwszą nominację oficerską na stopień podporucznika⁴¹. Po ponad trzech latach, które minęły od zajęcia Lotniska Mokotowskiego, 8 lipca 1922 r., jako porucznik przebywający na urlopie bezterminowym, został po raz drugi i po raz trzeci odznaczony Krzyżem Walecznych za całokształt działalności w Polskiej Organizacji Wojskowej⁴².

37 T. Cybulski, *Zajęcie lotniska mokotowskiego w Warszawie w listopadzie 1918 r.*, [w:] *Album dziesięciolecia lotnictwa polskiego*, Poznań 1930, s. 66–70.

38 Pchor. Dęboróg nie został wymieniony w cytowanej publikacji Cybulskiego.

39 WBH, Kolekcja Akt Personalnych i Odznaczeniowych, sygn. I.141.B.14341 Budzyński Jerzy, Wniosek o odznaczenie Krzyżem Walecznych z 9.11.1921 r.

40 Ibidem.

41 WBH, Kolekcja Akt Personalnych i Odznaczeniowych, sygn. I.141.B.14341 Budzyński Jerzy, Karta kwalifikacyjna dla Komisji Weryfikacyjnej.

42 Rozporządzenia Ministra Spraw Wojskowych, Dziennik Personalny 1922, r. 3, nr 19, s. 485.

Gdy Polsce zagroziła inwazja Rosji bolszewickiej, utworzone przez Polską Organizację Wojskową oddziały włączano w skład Wojska Polskiego, przygotowującego się do obrony suwerenności odrodzonej ojczyzny. Podporucznik Budzyński wstąpił do 101. Pułku Piechoty należącego do formowanej wówczas I Brygady Rezerwowej. Utworzony w Ostrowi Mazowieckiej pułk, którym dowodził kapitan Jan Bratro (1895–1951), skierowano na tyły polskiej 3. Armii, wycofującej się spod Kijowa pod naporem Armii Czerwonej. Podczas walk na froncie wschodnim, pod Dubnem i Brodami, pułk poniósł tak duże straty, że był zmuszony powrócić do Ostrowi Mazowieckiej w celu odtworzenia. Po przeformowaniu wszedł w skład Dywizji Ochotniczej i został skierowany na front północny pod Osowiec i Grajewo.

Czy podczas wojny z Rosją bolszewicką Budzyński wstawił się bohaterskimi czynami? Świadczą o nich wydarzenia, jakie miały miejsce podczas obrony Łomży. Po zajęciu Białegostoku i przełamaniu polskich pozycji obronnych w okolicach Jedwabnego, 28 lipca 1920 r. pod Łomżę dotarły bolszewickie oddziały III Korpusu Konnego Gaj-Chana (Gaja Dmitrijewicza Bżyszkiana), wstawione już wcześniej bestialstwem w stosunku do polskich żołnierzy. Łomży bronił 33. Pułk Piechoty, którym dowodził kpt. Marian Raganowicz (1892–1940)⁴³. Obrońcy liczyli 1700 żołnierzy piechoty i 100 kawalerzystów oraz dysponowali 8 działami. O świcie 29 lipca, dołączyła do nich Grupa pułkownika Andrzeja Kopy (1879–1956), która wcześniej przebiła się z okrążenia pod Jedwabnem. W skład tej grupy wchodził ochotniczy 101. Pułk Piechoty, w którym służył podporucznik Budzyński oraz trzy baterie artylerii. Już w trakcie walk do obrońców dołączyło 5 polskich czołgów. Apropozycję i pomoc medyczną dla wojska świadczyli ofiarni mieszkańcy. Bolszewicki III Korpus Konny, który nacierał na Łomżę, liczył 3000 kawalerzystów i dysponował 24 działami⁴⁴. Kapitan Zygmunt Piwnicki (1895–1943), dowódca jednego z batalionów w 101. Pułku Piechoty, w następujący sposób opisał poświęcenie podporucznika Budzyńskiego na rzecz obrony miasta:

w dniu 29.7.20 w pierwszy dzień oblężenia Łomży, 33 pp. obsadzający wschodnie forty, po pierwszych strzałach nieprzyjacielskich, uciekł w popłochu z pozycji. Ppor. Budzyński na czele swojej kompanii szybkim kontratakem wyparł nieprzyjaciela, zdobywając z powrotem wzgórze panujące nad okolicą, przez co dał możliwość innym kompaniom 101 pp. do odzyskania utraconego przez 33 pp. III fort, przy czym został ranny w nogę⁴⁵.

Rana miała charakter postrzałowy. Obejmowała lewą goleń oraz lewą piętę wzdłuż mięśni łydkowych. Pomimo iż została uznana za lekką, pacjent został natychmiast odtransportowany z Łomży do odległego od pola walki Szpitala Okręgowego w Poznaniu. Przebywał tam od 1 sierpnia, a na front wrócił 1 października 1920 r.

Za to bohaterstwo i poświęcenie, podporucznik Budzyński został odznaczony po raz pierwszy Krzyżem Walecznych⁴⁶. Po zakończeniu działań bojowych, na podstawie Dekretu L. 24555 wydanego i ogłoszonego 21 grudnia 1920 r. w Dzienniku Personalnym, został

43 Płk Raganowicz po udziale w kampanii wrześniowej 1939 r. został uwięziony w sowieckim obozie w Starobielsku, a wiosną 1940 r. zamordowany przez NKWD w Charkowie.

44 J. Szczepański, *Region łomżyński podczas wojny polsko-sowieckiej*, „Studia Łomżyńskie” 2000, nr 11, s. 12–14.

45 WBH, Kolekcja Akt Personalnych i Odznaczeniowych, sygn. I.141.B.14341 Budzyński Jerzy, Wniosek na odznaczenie Krzyża Waleczności z 19.10.1920 r.

46 Ibidem.

również mianowany porucznikiem z ważnością od dnia 1 kwietnia 1920 r.⁴⁷ Dwa dni później otrzymał bezterminowy urlop akademicki, aby mógł wznowić studia na Politechnice Warszawskiej.

18 marca 1921 r. zakończyła się wojna Polski z Rosją bolszewicką podpisaniem Traktatu Ryskiego, ustalającego wschodnie granice Rzeczypospolitej. Jednak dopiero 24 września 1921 r. w Dzienniku Personalnym Ministerstwa Spraw Wojskowych opublikowano rozkaz demobilizacyjny⁴⁸, wydany przez generała-porucznika Kazimierza Sosnkowskiego (1885–1969), sprawującego wówczas urząd ministra. Porucznik Budzyński został zdemobilizowany 14 października 1920 r. Przeniesiono go do rezerwy wskazując macierzysty oddział – 76. Pułk Piechoty. Potwierdzają to dane ze spisu oficerów dokonanego 1 maja 1922 r.⁴⁹ Służbę wojskową zakończył w stopniu porucznika, oficera rezerwowego 84. Pułku Piechoty, który stacjonował w Pińsku, Kobryniu i Łumieńcu⁵⁰.

Ukończenie studiów wyższych i aktywność zawodowa oraz społeczna

W roku akademickim 1921/1922 Budzyński wznowił studia na Politechnice Warszawskiej, tym razem zapisując się na Wydział Inżynierii Lądowej. Po czterech latach studiów, 31 sierpnia 1925 r., otrzymał dyplom nr 477 Politechniki Warszawskiej. Z jego treści dowiadujemy się, że ukończył przepisane studia akademickie na Wydziale Inżynierii Lądowej, Sekcji Komunikacyjnej, wykonał pracę dyplomową z dziedziny dróg żelaznych i złożył ostateczny egzamin dyplomowy z ogólnym wynikiem dobrym. Na wniosek Komisji Egzaminacyjnej, Rada Wydziału Inżynierii Lądowej na posiedzeniu w dniu 20 czerwca 1925 r. przyznała Budzyńskiemu stopień inżyniera dróg i mostów⁵¹. Jego dyplom podpisali prof. Andrzej Pszenicki (1869–1941)⁵², który pełnił wówczas funkcję dziekana Wydziału Inżynierii Lądowej oraz rektor Politechniki Warszawskiej prof. Czesław Skotnicki (1871–1945) (Ryc. 6). Z tematu pracy dyplomowej wynika, że Budzyński wykonywał ją w Katedrze Dróg Żelaznych, którą od początku istnienia do 1939 r. kierował prof. Aleksander Wasiutyński (1859–1944)⁵³.

W charakterze inżyniera dróg i mostów, Budzyński odbył miesięczną praktykę w Tramwajach Miejskich w Warszawie. 15 sierpnia 1925 r. podjął pierwszą po studiach pracę na stanowisku zastępcy kierownika II Oddziału Inżynierii w Zarządzie Miasta Stołecznego Warszawy⁵⁴.

47 Dekrety Wodza Naczelnego, Dziennik Personalny 1920, r. 1, nr 49, s. 1374.

48 Rozkazy Ministra Spraw Wojskowych, Dziennik Personalny 1921, r. 2, nr 37, s. 1873.

49 *Alfabetyczny Spis Oficerów Rezerwy*, Warszawa 1922, s. 30.

50 „Rocznik Oficerski 1923”, Warszawa 1923, s. 368, 500.

51 AIBDiM, Akta osobowe nr 23 Jerzy Budzyński, Dyplom No. 477, Politechnika Warszawska, Warszawa 31.08.1925 r.

52 Pszenicki studiował na Wydziale Fizyczno-Matematycznym Uniwersytetu w Petersburgu, i w petersburskim Instytucie Inżynierów Komunikacji, gdzie potem pracował jako profesor zwyczajny. Zaprojektował most patacowy przez Nowę w Petersburgu, most przez Wołgę w Saratowie i wiele innych. Od 1921 r. kierował Katedrą Budowy Mostów na Politechnice Warszawskiej, w latach 1923–1929 był dziekanem Wydziału Inżynierii Lądowej, a w latach 1929–1932 rektorem Politechniki Warszawskiej. Pod jego kierunkiem zbudowano mosty drogowe przez Wisłę w Krakowie, Włocławku, Płocku i most kolejowy w Sandomierzu, a także 123-metrowe wieże radiotelegraficzne w Babicach k. Warszawy i 50-metrowe hangary lotniska na Okęciu.

53 S. Żurawski, *Inżynieria komunikacyjna*, [w:] *100-lecie Odnowienia Tradycji Wydziału Inżynierii Lądowej*, red. G. Borończyk-Plaska, H. Zobel, Warszawa 2015, s. 129–130.

54 AIBDiM, Akta osobowe nr 23 Jerzy Budzyński, Kwestionariusz Osobowy, Warszawa 31.07.1962 r.



Ryc. 6. Dyplom ukończenia przez Jerzego Budzyńskiego studiów na Wydziale Inżynierii Lądowej Politechniki Warszawskiej (źródło: Archiwum Instytutu Badawczego Dróg i Mostów, Akta osobowe nr 23 Jerzy Budzyński)

Budzyński mieszkał w Warszawie w Alejach Jerozolimskich pod numerem 24. 6 października 1928 r. w Bydgoszczy przed urzędnikiem stanu cywilnego zawarł związek małżeński z Ireną Wilke (1907–1993), z urodzenia warszawianką zamieszkałą wówczas w Bydgoszczy, córką Antoniego Wilke (ur. 1860), współpracownika „Illustrowanego Kurjera Codziennego” i Eugenii z Ulrychów (1877–1962). Z zachowanego w odpisie dokumentu ślubu dowiadujemy się także, że ojciec Budzyńskiego pracował wówczas na stanowisku dyrektora hotelu⁵⁵. Za odbycie nienagannej służby wojskowej Budzyński otrzymał „Medal Dziesięciolecia Odzyskanej Niepodległości”⁵⁶, ustanowiony rozporządzeniem Rady Ministrów z 27 września 1928 r.

17 marca 1929 r. Budzyński uczestniczył w zjeździe byłych członków Polskiej Organizacji Wojskowej, na którym powołano organizację pod nazwą Związek Peowiaków. Godność honorowego członka i prezesa tego związku powierzono Piłsudskiemu. Honorowymi członkami zostali również gen. Sosnkowski, Wacław Sieroszewski (1858–1945) i inż. Jędrzej Moraczewski (1870–1944). Wyłoniono również zarząd główny związku, składający się z jedenastu dożywotnich członków tzw. wirylistów i dwunastu członków wybieranych na walnych zjazdach. Budzyński został jednym z wybieralnych członków zarządu główne-

55 AIBDiM, Akta osobowe nr 23 Jerzy Budzyński, Dokument ślubu Nr. 607, Urząd Stanu Cywilnego w Bydgoszczy – odpis.

56 AIBDiM, Akta osobowe nr 23 Jerzy Budzyński, Lista odznaczeń.

go. Następnie, na komendanta głównego związku wybrano gen. Edwarda Rydza-Śmigłego (1886–1941), na prezesa płk. Adama Koca (1891–1969), a wiceprezesów inż. Jana Pohoskiego (1889–1940)⁵⁷ i wojewodę Mariana Zyndrama-Kościałkowskiego (1892–1946). Na zjeździe Budzyński został również sekretarzem generalnym Związku Peowiaków, a nibawem trzecim wiceprezesem jego zarządu głównego⁵⁸. W tym charakterze uczestniczył w dorocznym walnym zjeździe Zrzeszenia b. członków P.O.W. – Wschód (K.N.3), który odbył się 1 czerwca 1930 r. w Warszawie. Poprzedziła go msza w kościele garnizonowym za dusze poległych, rozstrzelanych i pomordowanych przez bolszewików członków P.O.W. – Wschód, a następnie złożenie wieńca przy grobie Nieznanego Żołnierza na Placu Marszałka Józefa Piłsudskiego. Po otwarciu obrad zjazdu i przemówieniu powitalnym wygłoszonym do 300 uczestników przez Prezesa Rady Ministrów płk. Walerego Śławka (1879–1939), jako kolejny mówca, w imieniu zarządu głównego Związku Peowiaków wystąpił Budzyński⁵⁹. Wystąpienie przed tak liczny gronem słuchaczy musiało być dla niego nie lada wyzwaniem, ponieważ dwa lata wcześniej, w pamiętniku napisał o sobie w czasach studenckich: „niewyrobyony ideowo chłopiec, cierpiący w dodatku z natury (zresztą i dotychczas) na brak zdolności mówcy”⁶⁰. W uznaniu zasług Budzyńskiego, 7 lipca 1931 r. została podjęta decyzja o jego odznaczeniu Krzyżem Niepodległości, ustanowionym rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 29 października 1930 r.⁶¹ 30 maja 1932 r. Budzyńskiemu przyznano Odznakę Pamiątkową Więźniów Ideowych⁶².

W marcu 1932 r. Budzyński zatrudnił się w Monopolu Spirytusowym na stanowisku zastępcy kierownika Państwowej Wytwórni Wódek nr 1 w Warszawie (powojennym „Koneserze”), a potem awansował na kierownika Biura Zakupów Materiałów Pomocniczych w jego dyrekcji. W październiku 1934 r. przeniósł się do Dyrekcji Tramwajów Miejskich w Warszawie, gdzie pracował w charakterze naczelnika Wydziału Ogólnego.

Budzyński należał do utworzonego w 1926 r. Stowarzyszenia Rezerwistów i b. Wojskowych Rzeczypospolitej Polskiej, które na walnym zjeździe delegatów w 1934 r. zostało przekształcone w Związek Rezerwistów Rzeczypospolitej Polskiej, liczący ćwierć miliona członków. Za cel działania, związek wyznaczył sobie propagowanie szkolenia wojskowego i wychowania obywatelskiego. Prezesem Zarządu Głównego tego związku został Zyndram-Kościałkowski, a Budzyńskiego wybrano na funkcję wiceprezesa⁶³. Budzyński pełnił również funkcję komendanta Okręgu Stołecznego Związku Peowiaków. 15 stycznia 1935 r. w czasopiśmie „Naród i Wojsko” ukazał się obszerny z nim wywiad. Komendant Budzyński przedstawił zakres pracy społecznej wykonywanej w ramach działalności swojego okręgu w następujących słowach:

- 57 Pohoski był absolwentem Wydziału Architektury Politechniki Warszawskiej z 1934 r. Pełnił funkcję wiceprezesa Warszawy w latach 1934–1939. Został zamordowany przez Niemców 20/21.06.1941 w Palmirach k. Warszawy, za: *Arch. Jan Pohoski*, inmemoriam.architektsarp.pl/pokaz/jan_pohoski,35015 [dostęp 22.07.2021].
- 58 S. Mikołajewski, *Bilans dotychczasowych naszych organizacyjnych wysiłków. W całej Rzeczypospolitej*, „Peowiak. Miesięcznik Oficjalny Organ Związku Peowiaków Okręgu Województwa Warszawskiego” 1930, r. 1, nr 1, s. 31.
- 59 Ibidem, s. 25.
- 60 AIBDiM, Akta osobowe nr 23 Jerzy Budzyński, Wspomnienia przyd. Skala inż. Jerzego Adama Budzyńskiego, Warszawa 04-606 ul. Marysińska 32/34 „A”. 5. tel. 812-1123, s. 4.
- 61 AIBDiM, Akta osobowe nr 23 Jerzy Budzyński, Lista odznaczeń.
- 62 WBH, Kolekcja Akt Personalnych i Odznaczeniowych, sygn. OPWi/52 Budzyński Jerzy, Karta zgłoszenia o przyznanie Odznaki pamiątkowej więźniów ideowych.
- 63 T. Kubalski, *Dziesięć lat Związku Rezerwistów*, „Rezerwista. Czasopismo Rezerwistów Rzeczypospolitej Polskiej” 1936, r. 3, nr 7, s. 4.

Objąłem kierownictwo Okręgu Stołecznego w lutym 1934 r. na polecenie Zarządu Głównego. Warunki pracy miałem z początku dość ciężkie, gdyż stan organizacji Okręgu w tym czasie pozostawiał z różnych względów wiele do życzenia. Po objęciu urzędowania specjalną uwagę skierowałem na akcję samopomocową, przyczem przyjąłem zasadę, iż główny nacisk położony być musi na wyszukiwanie pracy bezrobotnym członkom Okręgu, oraz zatrudnianie ich na odpowiednich stanowiskach. Jak się zdaje, osiągnąłem w tej dziedzinie pewne rezultaty. Liczbę 160 bezrobotnych na początku mojej kadencji udało mi się zredukować do 60-ciu. Obecnie moją największą troską jest, aby i tych 60-ciu znalazło pracę. Być może, że wysiłki podjęte w tym kierunku zostaną uwieńczone powodzeniem.

Dalszą dziedziną, którą należało ożywić, była praca kulturalno-oświatowa. Tutaj niewątpliwie zrobiono dużo. Komisja Kulturalno-Oświatowa, pozostająca pod kierownictwem obywatela Władysława Kusińskiego, zorganizowała i uruchomiła dla członków Okręgu kursy dokształcające z zakresu 7-mio klasowej Szkoły Powszechnej, po ukończeniu której uczestnicy otrzymają odpowiednie dyplomy. Zorganizowano również z dodatnim wynikiem kursy na instrukt. [instruktorów – M.M.] LOPP-u, które ukończyło 50 osób. Podkomisja odczytowa pod kierownictwem Ob. Dyszego, organizuje co tydzień w sali Resursy Obywatelskiej odczyty na tematy aktualne, gdzie jako prelegenci występują wybitni działacze polityczni, gospodarczy, społeczni. Rozdano wreszcie wśród członków Okręgu przeszło 1.500 biletów bezpłatnych na przedstawienia teatralne. [...]

Mówiąc o tych sprawach, wspomnieć muszę o zagadnieniu, do którego przywiązuje ogromną wagę. Zagadnieniem tem jest współpraca z młodzieżą. Uważam bezwzględnie, iż kapitalnym zadaniem organizacji historycznych jest praca na tym terenie i doprawdy jestem dumny, że my pierwsi sprawę tę sprowadziliśmy na realne podłoże⁶⁴.

Zapewne w związku z działalnością publiczną, 26 lipca 1935 r., przed wyborami do sejmiku RP, minister spraw wewnętrznych powołał Budzyńskiego – naczelnika Wydziału Tramwajów Miejskich w Warszawie na stanowisko komisarza wyborczego w okręgu „Komisariat Rządu na m. st. Warszawa”⁶⁵.

Naczelnik Wydziału Ruchu Drogowego w Departamencie Dróg Kołowych

Pod koniec 1935 r. Budzyński zdecydował się podjąć pracę w administracji drogowej⁶⁶. 16 października minister komunikacji płk Juliusz Ulrych (1888–1959) mianował go naczelnikiem Wydziału Ruchu Drogowego w Departamencie Dróg Kołowych swojego mi-

64 S., P. O. W. *Prace Okręgu Stołecznego. Wywiad z inż. Jerzym Budzyńskim*, „Naród i Wojsko. Organ Centralny Federacji Polskich Związków Obrońców Ojczyzny” 1935, r. 2, nr 2, s. 9.

65 *Monitor Polski* 26.07.1935, r. 18, nr 169, Dział Nieurzędowy. Z Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, s. 2.

66 13.10.1935 r. ministrem komunikacji został płk Juliusz Ulrych, który mógł mieć powiązania rodzinne z Budzyńskim. Nazwisko Ulrych nosiła matka Ireny Budzyńskiej, żony Jerzego, a ponadto druga żona Ulrycha, Zofia Krystyna nosiła nazwisko panieńskie Wilke, to samo co Irena Budzyńska.

nisterstwa⁶⁷. Na tym stanowisku zastąpił inż. Antoniego Łagunę (1884–1955), którego przeniesiono do Głównej Inspekcji Komunikacji Ministerstwa Komunikacji⁶⁸. W Wydziale Ruchu Drogowego opracowywano przepisy o ruchu drogowym oraz prowadzono sprawy rejestracji pojazdów (Ryc. 7), praw jazdy, bezpieczeństwa ruchu drogowego, a także nadzorowano kamieniołomy państwowe produkujące kostkę i kruszywo do budowy dróg.



Ryc. 7. Taksówki, w statystyce nazywane dorożkami, na manifestacji w Katowicach, ryc. Czesław Datka 23 marca 1936 r. (źródło: *Koncern Ilustrowany Kurier Codzienny – Archiwum Ilustracji Narodowe Archiwum Cyfrowe*, sygn. 3/1/0/6/2741/1)

Drugą komórką organizacyjną Departamentu Dróg Kołowych był Wydział Budowy i Utrzymania Dróg Kołowych, kierowany przez inż. Edmunda Nowakiewicza (1893–1950). Departamentem zarządzał wówczas dyrektor – inż. Stefan Siła-Nowicki (1889–1936). Po upływie roku, 12 października 1936 r. dyrektor Siła-Nowicki zginął w katastrofie samochodowej w okolicach Brześcia nad Bugiem, podczas wykonywania obowiązków służbowych⁶⁹. W tej sytuacji minister komunikacji powierzył kierowanie departamentem dotychczasowemu naczelnikowi, Nowakiewiczowi. Niebawem został on mianowany dyrektorem i pełnił tę funkcję do 1 września 1939 r. Część z jego poprzednich obowiązków musiał przejąć naczelnik Budzyński. Już z jego wcześniejszej działalności zawodowej wynikało, że oprócz ruchu drogowego, zajmował się również zagadnieniami związanymi z utrzy-

67 AIBDiM, Akta osobowe nr 23 Jerzy Budzyński, Ankieta Personalna, Grójec 13.01.1952 r.

68 Archiwum Wydawnictwa Komunikacji i Łączności [AWKiŁ], Tezka Osobowa nr 562 Antoni Łaguna.

69 *Śmiertelna katastrofa samochodowa w Brześciu nad Bugiem*, „Dziennik Białostocki” 15.10.1936, r. 14, nr 285, s. 1.

maniem dróg. Czasowy podział obowiązków trwał zapewne do 1 stycznia 1937 r., kiedy minister komunikacji mianował naczelnikiem Wydziału Budowy i Utrzymania Dróg inż. Aleksandra Gajkowicza (1897–1971)⁷⁰, przeniesionego do ministerstwa ze stanowiska kierownika Powiatowego Zarządu Drogowego powiatu warszawskiego.



Ryc. 8. Dyplom przyznania Jerzemu Budzyniekiemu francuskiego Krzyża Oficerskiego orderu Legii Honorowej (źródło: Archiwum Instytutu Badawczego Dróg i Mostów, Akta osobowe nr 23 Jerzy Budzynski)

⁷⁰ Gajkowicz urodził się 1.05.1897 r. w Teklinopolu na Wileńszczyźnie. Po ukończeniu gimnazjum w Archangielsku w 1916 r. studiował w Instytucie Inżynierów Komunikacji w Petersburgu, do czasu powołania do oficerskiej Konstantynowskiej Szkoły Wojskowej piechoty w Kijowie. Podczas rewolucji październikowej z Murmańska przez Anglię dotarł do Francji do polskiej armii gen. Józefa Hallera, z którą powrócił do kraju. Jako adiutant sztabowy 18. Dywizji Piechoty WP uczestniczył w Bitwie Warszawskiej 1920 r. W 1926 r. ukończył studia na Wydziale Inżynierii Lądowej Politechniki Warszawskiej, uzyskując tytuł inżyniera dróg i mostów. Pracował w Oddziale Drogowym warszawskiej Dyrekcji Robót Publicznych, a następnie był kierownikiem Powiatowego Zarządu Drogowego w Pułtusk i Powiatowego Zarządu Drogowego w Warszawie. W latach 1937–1939 pełnił funkcję naczelnika wydziału w Departamencie Dróg Kołowych Ministerstwa Komunikacji. Podczas niemieckiej okupacji pracował w Zarządzie Miasta Stołecznego Warszawy i prowadził działalność konspiracyjną w ramach Delegatury Rządu na Kraj. 15.02.1945 r. udał się do Lublina, a od 1.03.1945 r. powierzono mu pełnienie obowiązków dyrektora Departamentu Dróg Kołowych w Ministerstwie Komunikacji. Do 1952 r. był dyrektorem tego departamentu, potem dyrektorem Centralnego Zarządu Dróg Publicznych, a w latach 1962–1965 podsekretarzem stanu w Ministerstwie Komunikacji. Brał udział w tworzeniu Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji, któremu przewodniczył w latach 1955–1960. Był członkiem komitetów wykonawczych: od 11.1956 r. – Światowej Organizacji Kongresów Drogowych, a od 03.1968 r. – Światowej Federacji Organizacji Inżynierskich. Był autorem około 100 publikacji na temat drogownictwa. Zmarł 26.11.1971 r. w Warszawie. Na podstawie: Polska Akademia Nauk Archiwum w Warszawie [APAN], sygn. III-289, jedn. 50 A. Gajkowicz, Pobjeżne notatki z mojego życia, t. 1, t. 2; M. Mistewicz, *Polska administracja drogowa*, s. 251–253.

10 listopada 1935 r. w „Głosie Porannym” ukazała się informacja o zarządzeniu prezydenta Rzeczypospolitej, zapowiadająca odznaczenie Budzyńskiego złotym Krzyżem Zasługi, po raz drugi w dniu listopadowego święta⁷¹. Kilka miesięcy później, 25 maja 1936 r., jako wiceprezes Związku Rezerwistów Rzeczypospolitej Polskiej i wiceprezes zarządu głównego Związku Peowiaków, Budzyński otrzymał Krzyż Oficerski Orderu Legii Honorowej⁷², nadany mu przez prezydenta Republiki Francuskiej (Ryc. 8). O tym ważnym wydarzeniu, Organ Związku Zawodowego Pracowników Dróg Kołowych Rzeczypospolitej Polskiej im. Marszałka Józefa Piłsudskiego „Drogowiec” poinformował pracowników drogownictwa⁷³. Pracując zawodowo w Departamencie Dróg Kołowych, oprócz wielu innych obowiązków, naczelnik Budzyński, zajmował się sprawami zaopatrzenia powiatowych zarządów drogowych. Były one przedmiotem zainteresowania związków zawodowych. W połowie lutego 1936 r. naczelnik Budzyński uczestniczył w zjeździe delegatów Związku Zawodowego Pracowników Dróg Kołowych Rzeczypospolitej Polskiej. Podczas wywiadu udzielanego miesięcznikowi „Drogowiec”, dziennikarz zwrócił się do niego z prośbą o odniesienie się do niezaspokojonych potrzeb dróżników, a także pracowników umysłowych. Nie czekając na doprecyzowanie tematów pytania, naczelnik Budzyński odpowiedział:

Znam je i pamiętam, a więc umundurowanie. W tym roku mimo trudności budżetowych udało się Ministerstwu Komunikacji wydostać trochę gotówki na zakup butów, pieniądze te zostały już przekazane do powiatów i buty są zakupywane. Jeśli chodzi o umundurowanie, to obecnie Ministerstwo Komunikacji zakończyło zbieranie ankiet w sprawie ujednoczenia wzorów mundurów, na podstawie których opracuje jeden, obowiązujący w całej Rzeczypospolitej wzór, poczem zajmie się wyszukaniem odpowiednich kredytów na pokrycie kosztów stopniowego umundurowania, a liczyć może wyłącznie na oszczędności przy wykonaniu budżetu. Aktualna wciąż sprawa opłat za karty rowerowe jest w końcowym stadium opracowania i czynione są starania w kierunku ujednostajnienia tych opłat i obniżenia ich do najdalej posuniętych granic. [...] Pracujemy również obecnie nad sprawą ryczałtów na własne środki lokomocji dla techników i drogomistrzów⁷⁴.

Kolejne pytanie dotyczyło nierównego traktowania pracowników samorządowych w stosunku do pracowników państwowych, którzy otrzymywali premię nazywaną remuneracją. Ponieważ wpływ ministerstwa na działalność jednostek samorządu terytorialnego był ograniczony przepisami prawa, naczelnik Budzyński ograniczył swoją wypowiedź do zdiagnozowania ówczesnej sytuacji. Dziennikarz zanotował:

Ministerstwo Komunikacji opłaca z własnych kredytów dróżników zatrudnionych na drogach państwowych i kredyty te przekazuje Wydziałom Samorządowym, któ-

71 *Doroczna lista odznaczonych*, „Głos Poranny” 10.11.1935, r. 7, nr 309, s. 3.

72 AIBDiM, Akta osobowe nr 23 Jerzy Budzyński, Ordre national de la Légion d'honneur. Le Grand Chancelier de l'Ordre National de la Légion d'Honneur certifie que par Décret du Six Mai mil neuf cent trente six Le President de la République Française a conféré à M. Jerzy Budzynski Ingénieur, Vice-President de L'Union des Réservistes, Vice-President de l'Union de P.O.W. (organisation polonaise de Liberté), la Décoration de Chevalier de l'Ordre National de la Légion d'Honneur. Fait à Paris, le 25 Mai 1936. No. H73H6.

73 *Komunikaty Zarządu Głównego*, „Drogowiec. Organ Związku Zawodowego Pracowników Dróg Kołowych Rzeczypospolitej Polskiej im. Marszałka Józefa Piłsudskiego” 1936, r. 4, nr 7–8, s. 7.

74 *Wywiad z P. Naczeln. Wyzd. Min. Komun. Inż. Jerzym Budzyńskim*, „Drogowiec. Organ Związku Zawodowego Pracowników Dróg Kołowych Rzeczypospolitej Polskiej im. Marszałka Józefa Piłsudskiego” 1936, r. 4, nr 3–4, s. 2.

re administrują wszystkimi drogami państwowymi, wojewódzkimi i powiatowymi. Chcąc przyjść z pomocą pracownikom udało się Ministerstwu wyasygnować trochę grosza na remunerację. Szereg Wydziałów Samorządowych poszedł w ślad za Ministerstwem Komunikacji i wypłacił podobne premje swoim pracownikom. Niestety sytuacja finansowa niektórych powiatów nie pozwoliła na wyasygnowanie na ten cel funduszy. Tem niemniej Ministerstwo obecnie przypomina okólnikiem Urzędowi Wojewódzkim dawny okólnik b. Ministerstwa Robót Publicznych o konieczności jednakowego traktowania służby drogowej na drogach państwowych i samorządowych⁷⁵.

W lutym 1937 r. porucznik rezerwy Budzyński, jako pracownik Ministerstwa Komunikacji, został czasowo zwolniony z obowiązku służby wojskowej⁷⁶. 2 marca tego roku uczestniczył w zjeździe działaczy miast Rzeczypospolitej Polskiej, na którym wspomniany płk. Koc (1891–1969) ogłosił utworzenie Obozu Zjednoczenia Narodowego. Budzyński został wówczas powołany do dziewięcioosobowego Zarządu Warszawskiego Odcinka Miejskiego tej organizacji, któremu przewodniczył Stefan Starzyński (1893–1939)⁷⁷.

Budzyński nadal pracował w Departamencie Dróg Kołowych kierowanym przez Nowakiewicza, który dzielił się na dwie komórki organizacyjne: Wydział Ruchu Drogowego, którego był naczelnikiem oraz Wydział Budowy i Utrzymania Dróg Kołowych, którego naczelnikiem był Gajkiewicz. W wydziale naczelnika Gajkowicza znajdował się Referat Budowy Ulepszonych Nawierzchni Drogowych i Referat Mostów Drogowych⁷⁸. Na przełomie lat 1936–1937 w wydziale, kierowanym przez naczelnika Budzyńskiego, unormowano zasady oznakowania pojazdów. W rezultacie tych prac, w Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Komunikacji ukazało się zarządzenie ministra komunikacji w sprawie znakowania pojazdów mechanicznych oraz sposobu wykonania tablic rejestracyjnych i ich ceny⁷⁹.

W 1938 r. Departament Dróg Kołowych miał niezmienną organizację i obsadę personalną. Została ona opisana w kolejnym „Kalendarzu Przeglądu Budowlanego” na 1939 r.⁸⁰ Departament Dróg Kołowych mieścił się w budynku Ministerstwa Komunikacji przy ul. Chałubińskiego 4. Gmach ten zbudowano w 1931 r. z przeznaczeniem na siedzibę, zlikwidowanego w 1932 r., Ministerstwa Robót Publicznych (Ryc. 9).

Jako przedstawiciel Ministerstwa Komunikacji, naczelnik Budzyński uczestniczył w charakterze gościa w Czwartym Polskim Kongresie Drogowym, który odbył się na Politechnice Warszawskiej w dniach od 3 do 5 stycznia 1938 r. Był również jednym z dwunastu współautorów referatu pt. *Tezy programu gospodarki drogowej Polski*, diskutowanego podczas obrad tego kongresu⁸¹.

75 Ibidem, s. 2–3.

76 AIBDiM, Akta osobowe nr 23 Jerzy Budzyński, Karta zwolnienia Nr. 25758/O.K. 1, komendant P.K.U. Juzwa Zygmunt podpułkownik, Warszawa 21.02.1937 r.

77 *Obóz Zjednoczenia Narodowego*, „Błękitny Weteran. Organ Stowarzyszenia Weteranów b. Armii Polskiej we Francji” 1937, r. 2, nr 2, s. 5.

78 *Kalendarz Przeglądu Budowlanego na rok 1938*, red. I. Luft, Warszawa b.d., s. 1940–1941.

79 Dziennik Urzędowy Ministerstwa Komunikacji 19.02.1937, nr 5, poz. 34, Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 26 stycznia 1937 r. w sprawie znakowania pojazdów mechanicznych oraz sposobu wykonania tablic rejestracyjnych i ich ceny, s. 61.

80 *Kalendarz Przeglądu Budowlanego na rok 1939*, red. I. Luft, Warszawa b.d., s. 2245–2247.

81 A. Gajkiewicz, J. Budzyński, J. Karniewski, J. Królikowski, T. Mejer, A. Missbach, M. Okęcki, E. Pol, S. Radkiewicz, B. Różański, J. Skórski, H. Świacki, *Tezy programu gospodarki drogowej Polski*, [w:] *Prace Czwartego Polskiego Kongresu Drogowego 1938 r.*, red. L. Borowski, Warszawa 1939, s. III–IV, 160.



Ryc. 9. Gmach Ministerstwa Komunikacji, w którym miał siedzibę Departament Dróg Kołowych, *Koncern* (źródło: *Ilustrowany Kurier Codzienny – Archiwum Ilustracji*, 1933 r., Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 3/1/0/2/2052)

Tabela 1. Wykaz pojazdów mechanicznych w latach 1936–1939.

Kategoria pojazdów mechanicznych	Liczba pojazdów mechanicznych w dacie pomiaru				
	1 stycznia 1936	1 stycznia 1937	1 stycznia 1938	1 stycznia 1939	1 lipca 1939
Osobowe	13 862	15 885	19 548	24 550	28 154
Dorożki	4 298	4 453	4 946	5 213	5 282
Autobusy	1 499	1 543	1 754	2 038	2 207
Ciężarowe	5 000	5 545	6 843	8 609	9 503
Inne	–	–	1 233	1 535	1 676
Motocykle	8 395	8 898	9 876	12 061	15 423
Ogółem	34 129	37 468	44 200	54 009	62 245
Liczba mieszkańców przypadająca na pojazd mechaniczny	979	911	778	639	564

Opracowanie autora

Na podstawie danych, zbieranych przez referat Statystyka Pojazdów Mechanicznych w Wydziale Ruchu Drogowego, w Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Komunikacji w odstępach półrocznych publikowano wykazy ilości pojazdów mechanicznych (cywilnych), kursujących na obszarze Rzeczypospolitej⁸². Dane z lat 1936–1939, w których wydziałem kierował naczelnik Budzyński, zestawiono w Tabeli 1.

82 Dziennik Urzędowy Ministerstwa Komunikacji 30.03.1936, nr 17, poz. 83, Wykaz ilości pojazdów mechanicznych (cywilnych) na dzień 1 stycznia 1936 r. (Przedruk z „Monitora Polskiego” 12.03.1936, nr 68, Dział nieurzędowy), s. 80; 19.02.1937, nr 5, Komunikat o ilości pojazdów mechanicznych (cywilnych) na dzień 1 stycznia 1937 r., s. 65; 10.02.1938, nr 12, Obwieszczenia. Wykaz ilości pojazdów mechanicznych (cywilnych) na dzień 1 stycznia 1938 r., s. 233; 25.02.1939, nr 6, Obwieszczenia. Wykaz ilości pojazdów mechanicznych (cywilnych) kursujących na obszarze Rzplitej w dniu 1 stycznia 1939 r., s. 53; 7.08.1939, nr 32, poz. 168, Dział Dróg Kołowych 168. Wykaz ilości pojazdów mechanicznych (cywilnych) kursujących na obszarze Rzplitej w dniu 1 lipca 1939 r., s. 297.

Z danych liczbowych, zaczerpniętych z pięciu numerów Dziennika Urzędowego Ministerstwa Komunikacji wynika, że w Polsce od 1936 r. następował stały wzrost liczby użytkowanych pojazdów mechanicznych, który 1 stycznia 1939 r. wyniósł 22,2 % w stosunku do 1 stycznia 1938 r., a w pierwszym półroczu 1939 r. osiągnął aż 15,2 %. Wzrost ten był szczególnie zauważalny w kategorii samochodów osobowych (Ryc. 10). Motoryzacja społeczeństwa i gospodarki skutkowały zmianą proporcji pomiędzy natężeniami ruchu zaprzęgów konnych i pojazdów mechanicznych na polskich drogach. Na podstawie danych statystycznych, zbieranych i opracowywanych pod kierunkiem naczelnika Budzyńskiego, kształtowała się polityka drogowa państwa, zgodnie z którą przy budowie i modernizacji dróg państwowych i wojewódzkich wykonywano wyłącznie nawierzchnie utwardzone. Były one odpowiednie dla ruchu pojazdów na kołach ogumionych. Na polskich kongresach drogowych rozpoczęła się również dyskusja na temat potrzeby budowy autostrad i pojawiły się pierwsze projekty ich lokalizacji⁸³.



Ryc. 10. Samochody osobowe parkujące na Rynku Głównym w Krakowie w kwietniu 1937 r. (źródło: *Koncern Ilustrowany Kurier Codzienny – Archiwum Ilustracji*, Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 3/1/0/9/2596)

Zakres spraw, załatwianych przez Departament Dróg Kołowych w 1939 r., podano do publicznej wiadomości w książce telefonicznej miasta stołecznego Warszawy. Wymieniono w niej, w następującej kolejności, kontakty do: dyrektora, naczelnika Wydziału Ruchu Drogowego, naczelnika Wydziału Budowy i Utrzymania Dróg Kołowych, Referatu Budowy Ulepszonych Nawierzchni Dróg, Referatu Mostów Drogowych, Referatu Maszyn Drogo-

83 M. Nestorowicz, *Problem budowy dróg samochodowych (autostrad) w Polsce*, [w:] *Prace Czwartego Polskiego Kongresu Drogowego 1938 r.*, red. L. Borowski, Warszawa 1939, załącznik B-1, s. 1–4.

wych, Referatu Samochodów Państwowych, Statystyki Pojazdów Mechanicznych oraz gazu zapasowego przy ul. Czerniakowskiej 130⁸⁴.

Praca zawodowa w okresie okupacji niemieckiej i po zakończeniu drugiej wojny światowej

Po wybuchu drugiej wojny światowej, Budzyński znalazł się na Kresach Wschodnich Rzeczypospolitej. Wobec zagrożenia Warszawy okrążeniem przez wojska niemieckie, 5 lub 6 września 1939 r. rozpoczęła się ewakuacja Ministerstwa Komunikacji, samochodami jadącymi w kolumnie, trasą przez Lublin i Chełm⁸⁵. 13 września Budzyński dotarł do Stanisławowa, gdzie wraz z inżynierami Gajkowiczem i Rodkiewiczem zamieszkali u żydowskiego kupca. Nawiązali kontakt z inż. Karolem Markiewiczem, urzędującym kierownikiem Powiatowego Zarządu Drogowego w Stanisławowie⁸⁶. Zapewne w Stanisławowie, zastało ich wkroczenie na Kresy Wschodnie Rzeczypospolitej rosyjskiej Armii Czerwonej. Inżynierowie postanowili udać się do Lwowa, zamieszkałego w zdecydowanej większości przez Polaków. Miasto to już od 12 września broniło się przed wojskami niemieckimi, do których 19 września ze wschodu dołączyła również Armia Czerwona. Dokonując trudnego wyboru, 22 września 1939 r. polskie Dowództwo Obrony Lwowa podpisało protokół przekazania miasta Armii Czerwonej.



Ryc. 11. Dowód tożsamości naczelnika Budzyńskiego wydany przez polskie Ministerstwo Komunikacji, ze stemplem naczelnika V Rejonu Gwardii Robotniczej na sowieckiej Zachodniej Ukrainie (źródło: Archiwum Instytutu Badawczego Dróg i Mostów, Akta osobowe nr 23 Jerzy Budzyński)

Na zagarniętych ziemiach Rzeczypospolitej rozpoczęto organizację nowych tworów państwowych, sowieckiej Zachodniej Białorusi i Zachodniej Ukrainy. Zaraz po wkrocze-

84 *Spis Abonentów Sieci Telefonicznej M. St. Warszawy P.A.S.T. Warszawskiej Sieci Okręg. P.P.T.T. Rok 1939/40*, b.m., b.r., s. 481.

85 *Zbigniew Szydelski „Kit”*, 1944.pl/archiwum-historii-mowionej/zbigniew-szydelski,333.html [dostęp 11.09.2021].

86 APAN, sygn. III-289, jedn. 50, t. 2, s. 26.

niu Armii Czerwonej do miast tworzyli w nich Gwardię Robotniczą⁸⁷, która prowadziła tymczasową rejestrację mieszkańców. Działania te miały miejsce również we Lwowie⁸⁸. Budzyński został zarejestrowany 8 października 1939 r., a fakt ten odnotowano nad fotografią w jego Dowodzie Tożsamości Osoby, wydanym w 1936 r. przez polskie Ministerstwo Komunikacji (Ryc. 11). Pod odręczną adnotacją przystawiono podłużną prostokątną pieczęć, z nazwą organu w dwóch językach: po ukraińsku na jej lewej połowie, a na prawej po polsku, o treści „Naczelnik V Rejonu Gwardii Robotniczej”. Pod pieczęcią sowiecki funkcjonariusz złożył nieczytelny podpis⁸⁹. Zarejestrowani pracownicy polskiego Ministerstwa Komunikacji, 26 października 1939 r., byli zmuszani przez funkcjonariuszy NKWD do udziału w wyborach do nowych sowieckich władz. Dopiero po ich przeprowadzeniu wydawano im zezwolenia na przekroczenie w Rawie Ruskiej nowo wyznaczonej granicy rosyjsko-niemieckiej i powrót do miejsc stałego zamieszkania⁹⁰.

Po przyjeździe do utworzonego przez Niemców Generalnego Gubernatorstwa, Budzyński długo pozostawał bezrobotny. Dopiero w sierpniu 1940 r. powrócił na miejsce swojej dawnej pracy, do okupacyjnego już wówczas Wydziału Technicznego Zarządu Miasta Warszawy⁹¹. Został tam zatrudniony na stanowisku referenta w Dziale Drogowym. Po wybuchu powstania warszawskiego, 1 sierpnia 1944 r. wraz z całym urzędem został wywieziony przez niemieckie władze z Warszawy do Łowicza, gdzie dalej pracował na stanowisku referenta. W powstaniu warszawskim Budzyński stracił ojca, który podzielił los 180 tys. cywilnych mieszkańców miasta, zamordowanych przez Niemców.

Osiemnastego października 1944 r. przeniesiono Budzyńskiego z Łowicza do Grójca, powierzając mu stanowisko kierownika Zarządu Drogowego⁹². Powiat grójcecki, którym od marca 1940 r. zarządzał niemiecki starosta dr Werner Zimmermann, wchodził w skład dystryktu warszawskiego, Generalnego Gubernatorstwa. Powiat obejmował miasta: Grójec, Warkę, Mogielnicę i Górę Kalwarię oraz 18 gmin wiejskich⁹³. Wobec wstrzymania ofensywy Armii Czerwonej tuż przed ogarniętą walkami powstańczymi Warszawą, w pierwszym tygodniu sierpnia 1944 r. front ustabilizował się na linii Wisły. Zadania stawiane przed Zarządem Drogowym w Grójcu, z natury rzeczy, musiały dotyczyć robót drogowych na bliskim zapleczu frontu dla potrzeb niemieckiego Wehrmachtu.

Po zajęciu Grójca przez Armię Czerwoną w mroźny poniedziałek 15 stycznia 1945 r., już następnego dnia Budzyński przystąpił do pracy w zarządzie drogowym. Z pewnością uznał, że należy zabezpieczyć przed kradzieżą maszyny i sprzęt, niezbędne do utrzymania dróg. Od 16 stycznia 1945 r. oficjalnie pełnił funkcję kierownika Powiatowego Zarządu Drogowego w Grójcu⁹⁴. Jego zarząd wznawiał funkcjonowanie w strefie przyfrontowej,

87 T. Strzembosz, *Rzeczpospolita podziemna. Społeczeństwo polskie a państwo podziemne 1939–1945*, Warszawa 2000, s. 46.

88 Fundacja Ośrodka KARTA [FOKARTA], Kolekcja Anny z Krassowskich Olszańskiej, sygn. AW III/621.16.18, Poświadczenie [dla Karoliny Załęskiej o rejestracji w Gwardii Robotniczej Dzielnicy VI m. Lwowa, 1939 r.].

89 AIBDiM, Akta osobowe nr 23 Jerzy Budzyński, Dowód Tożsamości Osoby Nr 0019, Ministerstwo Komunikacji, dyrektor Gabinetu Ministra, 19.11.1936 r.

90 Zbigniew Szydelski „Kit”, 1944.pl/archiwum-historii-mowionej/zbigniew-szydelski,333.html [dostęp 11.09.2021].

91 AIBDiM, Akta osobowe nr 23 Jerzy Budzyński, Kwestionariusz Osobowy, Warszawa 31.07.1962 r.

92 Ibidem.

93 R. Matyjas, *Powiat Grójcecki w latach 1945–1975. Szkice i materiały*, Grójec 2006, s. 13–14.

94 AIBDiM, Akta osobowe nr 23 Jerzy Budzyński, Kwestionariusz Osobowy, Warszawa 31.07.1962 r.

w okresie masowej grabieży polskiego mienia, gwałtów i intensywnych aresztowań, i wywózki członków polskiego podziemia niepodległościowego⁹⁵.

Dla zapewnienia kierownikowi Budzyńskiemu osobistego bezpieczeństwa, 29 stycznia 1945 r. nowo powołany starosta powiatowy Stanisław Orzechowski wystawił mu tymczasowe zaświadczenie służbowe nr 27, napisane w dwóch językach, polskim i rosyjskim⁹⁶. Starosta był z zawodu nauczycielem i kierownikiem szkoły w Grójcu, który opowiedział się za programem prosovietckiego Polskiego Komitetu Wyzwolenia Narodowego. Dwa-dzieścia osiem lat wcześniej, podobnie jak Budzyński, był członkiem Polskiej Organizacji Wojskowej⁹⁷. Kolejne zaświadczenie nr 114/45, pisane już wyłącznie w języku polskim, zostało wydane w zastępstwie starosty 8 października 1945 r. z ważnością do 31 grudnia, a potem przedłużone przez kolejnego starostę Bolesława Pietrzaka (1899–1976) na kolejny rok, do 31 grudnia 1946 r.⁹⁸ Był to okres doraźnych likwidacji szkód wojennych na drogach w celu przywrócenia ich przejezdności.

Powiat grójecki funkcjonował nadal w granicach ustalonych przez administrację niemiecką⁹⁹. 8 maja 1948 r. kierowany przez Budzyńskiego Powiatowy Zarząd Drogowy oddał do użytku most drogowy przez Pilicę w Warce, odbudowany ze zniszczeń spowodowanych pochodem lodów 19 marca 1947 r. Do odtworzenia zniszczonych przęseł wykorzystano angielską konstrukcję składaną zaprojektowaną przez Donalda Bailey'a (1901–1985), pochodzącą z darów United Nations Relief and Rehabilitation Administration (UNRRA, Administracja Narodów Zjednoczonych do spraw Pomocy i Odbudowy). Most miał długość około 150 m. W lipcu tego samego roku zarząd przystąpił do remontu zniszczonych odcinków drogi Warka–Grójec, a potem do budowy drogi z Warki w kierunku Nowego Miasta nad Pilicą¹⁰⁰. 6 października 1950 r., na podstawie ustawy z 28 stycznia 1948 r. o stopniu inżyniera, Budzyński uzyskał stopień magistra nauk technicznych¹⁰¹.

W konsekwencji niepublikowanej Uchwały nr 688 Prezydium Rządu z 29 września 1951 r., od 1 stycznia 1952 r. rozpoczęła się reforma administracji drogowej¹⁰². Powstał Centralny Zarząd Dróg Publicznych, którego dyrektorem mianowano wspomnianego Gajkowicza. W miejsce likwidowanego Powiatowego Zarządu Drogowego w Grójcu miał powstać Rejon Eksploatacji Dróg Publicznych. Początkowo dla Budzyńskiego przewidziano stanowisko kierownika Wydziału Komunikacyjnego w Prezydium Powiatowej Rady Narodowej w Grójcu¹⁰³. Potem, zapewne za czyjąś namową, zdecydował się objąć stanowisko kie-

95 Relacja Henryka Czesława Mistewicza (1925–2007), żołnierza kompanii por. „Stena” Armii Krajowej, który 17.01.1945 r. został aresztowany przez NKWD w majątku Wola Prażmowska w powiecie grójeckim i wywieziony do przymusowej pracy w kopalni węgla kamiennego „Kapitalnaja 33” na Uralu w Rosji.

96 AIBDiM, Akta osobowe nr 23 Jerzy Budzyński, Tymczasowe zaświadczenie służbowe (w językach polskim i rosyjskim), Powiatowy Zarząd Drogowy w Grójcu nr 27, Starosta Powiatowy, Grójec 29.01.1945 r.

97 R. Matyjas, *Powiat Grójecki*, s. 35.

98 AIBDiM, Akta osobowe nr 23 Jerzy Budzyński, Zaświadczenie, Starostwo Powiatowe w Grójcu, Dr. Nr. 114/45, Starosta Powiatowy, Grójec 8.10.1945 r., także: R. Matyjas, *Powiat Grójecki*, s. 35.

99 R. Matyjas, *Powiat Grójecki*, s. 23.

100 Ibidem, s. 98.

101 AIBDiM, Akta osobowe nr 23 Jerzy Budzyński, Dyplom No. 477, Politechnika Warszawska, Warszawa 31.08.1925 r. (pieczęć na dokumencie).

102 W. Walerych, *Organizacja drogownictwa w okresie 1945–2006*, [w:] *L Techniczne Dni Drogowe, Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Międzyzdroje 6–8 XI 2007 r.*, Warszawa 2007, s. 21, 23.

103 AIBDiM, Akta osobowe nr 23 Jerzy Budzyński, Pismo Nr Kadr.0.II.-d-1/6/116/B/51, Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej Wydział Kadr i Szkolenia, W. Śliwiński z-ca Przew. Prez., Warszawa 18.09.1951 r.

rownika Rejonu Eksploatacji Dróg Publicznych w Grójcu. Na przeniesienie Budzyńskiego do rejonu musiał wyrazić zgodę dyrektor Centralnego Zarządu Dróg Publicznych¹⁰⁴ oraz Komitet Powiatowy Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej w Grójcu¹⁰⁵. Dzięki uzyskaniu tych zgód został powołany wstecznie, od 1 stycznia 1952 r., lecz jedynie w charakterze pełniącego obowiązki kierownika rejonu¹⁰⁶. Budzyński mieszkał wówczas w Grójcu w Alei Niepodległości pod nr. 22¹⁰⁷.

1 czerwca 1953 r., po wcześniejszym uzyskaniu kolejnej zgody dyrektora Centralnego Zarządu Dróg Publicznych, dyrektor Bolesław Przelaskowski (1901–1992) przeniósł Budzyńskiego ze stanowiska kierownika rejonu na stanowisko starszego inspektora technicznego w Dziale Inspekcji Technicznej do jednostki w stosunku do rejonu nadzorczej – Wojewódzkiego Zarządu Dróg Publicznych w Warszawie¹⁰⁸. Otrzymał służbowe mieszkanie na zbudowanym dla drogowców osiedlu we włączonym już wówczas do Warszawy Aninie, przy ul. Marysińskiej 32/34. Jego praca na nowym stanowisku była doceniana przez przełożonych. W 1955 r. Budzyński otrzymał Medal 10-lecia Polski Ludowej¹⁰⁹, a w dniu święta państwowego PRL, 22 lipca 1957 r. został odznaczony Złotym Krzyżem Zasługi¹¹⁰. W tym samym roku, 1 października otrzymał również podwyżkę uposażenia, które odtąd wynosiło 2250 zł miesięcznie¹¹¹. W kolejnym roku inspektor Budzyński osiągnął wiek, w którym przysługiwała mu renta starcza. Otrzymał wówczas pismo ministra komunikacji, podpisane z jego upoważnienia przez M. Domańskiego, dyrektora Departamentu Kadr i Szkolenia, wypowiedziane z dniem 31 marca 1958 r. stosunek służbowy i zwalniające go ze służby państwowej w Wojewódzkim Zarządzie Dróg Publicznych w Warszawie. Pismo zawierało podziękowanie za długoletnią służbę w administracji państwowej. Ponieważ Budzyński cieszył się dobrym zdrowiem i miał chęć do dalszej pracy, trzykrotnie składał prośby o prolongatę terminu wypowiedzenia i dwukrotnie na wniosek dyrektora Wojewódzkiego Zarządu Dróg Publicznych w Warszawie termin ten był zmieniany przez dyrektora Centralnego Zarządu Dróg Publicznych Gajkowicza, działającego w tym zakresie z upoważnienia ministra komunikacji. Ostatni z terminów wyznaczył nowy dyrektor Centralnego Zarządu Dróg Publicznych mgr inż. Franciszek Koryciński (1898–1962), na 31 grudnia 1962 r.¹¹²

Pomimo zgody na dalszą pracę w Wojewódzkim Zarządzie Dróg Publicznych, 1 lutego 1962 r. Budzyński został przeniesiony służbowo, zapewne na własną prośbę, do Centralnego Ośrodka Badań i Rozwoju Techniki Drogowej na stanowisko kierownika

104 AIBDiM, Akta osobowe nr 23 Jerzy Budzyński, Pismo Nr Dr. NK1/al/818/52, Ministerstwo Transportu Drogowego i Lotniczego Centralny Zarząd Dróg Publicznych, Do Obywatela inż. Przelaskowskiego Bolesława p.o. Dyrektora Wojewódzkiego Zarządu Dróg Publicznych w Warszawie, dyr. inż. Al. Gajkowicz, Warszawa 9.05.1952 r.

105 AIBDiM, Akta osobowe nr 23 Jerzy Budzyński, Pismo Wydział Kadr L. dz. 458/52 Polska Zjednoczona Partia Robotnicza. Komitet Powiatowy w Grójcu, Do Woj. Zarz. Dróg Publicznych w Warszawie, kierownik Wydziału Kadr KP PZPR R. Syska, I sekretarz Komitetu Powiatowego PZPR J. Pienkos, Grójec 12.05.1952 r.

106 AIBDiM, Akta osobowe nr 23 Jerzy Budzyński, Pismo Nr NK-I-Id/B/52, p.o. dyrektor BP, Pruszków 23.05.1952 r.

107 AIBDiM, Akta osobowe nr 23 Jerzy Budzyński, Ankieta Personalna, Grójec 13.01.1952 r.

108 AIBDiM, Akta osobowe nr 23 Jerzy Budzyński, Pismo Nr NR-I-1b/B/53, dyrektor inż. B. Przelaskowski, Pruszków 18.05.1953 r.

109 AIBDiM, Akta osobowe nr 23 Jerzy Budzyński, Lista odznaczeń.

110 Ibidem, AIBDiM, Akta osobowe nr 23 Jerzy Budzyński, Kwestionariusz Osobowy, Warszawa 31.07.1962 r.

111 AIBDiM, Akta osobowe nr 23 Jerzy Budzyński, Pismo Nr NZ III/Os-3/57, dyrektor mgr inż. B. Przelaskowski, Warszawa 30.10.1957 r.

112 AIBDiM, Akta osobowe nr 23 Jerzy Budzyński, Pismo Nr CZDP.NZ-10/370/60, z up. ministra mgr inż. Fr. Koryciński dyrektor C.Z.D.P., 14.12.1960 r.

Ośrodka Informacji i Dokumentacji Naukowo-Technicznej i Ekonomicznej. W nowym miejscu pracy otrzymał znacznie wyższe uposażenie ryczałtowe w wysokości 3800 zł miesięcznie¹¹³.

Po pozytywnym zaopiniowaniu przez Radę Naukową Centralnego Ośrodka Badań i Rozwoju Techniki Drogowej, dyrektor Jerzy Królikowski (1900–1974) z dniem 1 lipca 1964 r. powołał Budzyńskiego na stanowisko adiunkta naukowo-badawczego¹¹⁴ (Ryc. 12). Uprzednio, zastępca dyrektora do spraw naukowych dr inż. Jan Szaciłło (1901–1978) napisał opinię o jego działalności naukowo-technicznej i zawodowej, w której m.in. czytamy:

Mgr inż. J. Budzyński posiada znajomość czterech języków (w tym dwóch biegle w mowie i piśmie), która umożliwi mu, poza sprawnym prowadzeniem odpowiedzialnej placówki informacji i dokumentacji Ośrodka, na stałe śledzenie postępu technicznego w krajach obcych i popularyzowanie wszelkich nowości w publikacjach. Przykładem tego może być szczególne interesowanie się możliwościami stosowania soli hygroskopijnych w budowie i utrzymaniu nawierzchni drogowych i wygłoszenie m. i. na ten temat referatu na terenie NOT-u. Mgr inż. J. Budzyński posiada wyjątkowo bogatą kulturę ogólną i techniczną: jest pracowity, obowiązkowy; ze wszech miar lojalny i sumienny. Poza tym, bardzo koleżeński i lubiany przez otoczenie. Do obecnej rzeczywistości, pomimo bezpartyjności odnosi się zupełnie pozytywnie¹¹⁵.

Z pewnością niewielu z pracowników Centralnego Ośrodka Badań i Rozwoju Techniki Drogowej znało przeszłość i udział w walkach o niepodległość Polski swojego starszego kolegi. Profesor Andrzej Jarominiak, wówczas młody inżynier przeniesiony do ośrodka wprost z budowy, a w późniejszych latach dyrektor Instytutu Badawczego Dróg i Mostów wspomina, że Budzyński sprawił na nim wrażenie człowieka skrytego, dystansującego się od innych. W tamtym czasie chorował i przebywał w szpitalu. Początkowo chłodne wzajemne relacje uległy ociepleniu od czasu oddania krwi potrzebnej do przeprowadzenia operacji chirurgicznej¹¹⁶. Budzyński miał swoiste poczucie humoru. Inżynier Jan Bieńka wspomina scenę, która wczesną jesienią rozegrała się na korytarzu trzeciego piętra ówczesnej siedziby Centralnego Ośrodka Badań i Rozwoju Techniki Drogowej przy ul. Grójeckiej nr 17 w Warszawie. Gdy nosząca obfitą fryzurę Halina Janiszowska (1920–1986), pracująca w bibliotece, głośno skomentowała, że Budzyński przyszedł do pracy już w bereciku, usłyszała z jego strony dowcipną odpowiedź: „bo ja już włosów nie używam”¹¹⁷.

113 AIBDiM, Akta osobowe nr 23 Jerzy Budzyński, Pismo Nr COD-NK/12/62, zastępca dyrektora do spraw naukowych mgr inż. M. Brzostowski, Warszawa 27.01.1962 r.

114 AIBDiM, Akta osobowe nr 23 Jerzy Budzyński, Pismo Nr COD-NK-192/64, dyrektor doc. mgr inż. Jerzy Królikowski, 31.07.1964 r.

115 AIBDiM, Akta osobowe nr 23 Jerzy Budzyński, Opinia o działalności nauk.-technicznej i pracy zawodowej mgr inż. Jerzego Budzyńskiego, zastępca dyrektora do spraw naukowych dr inż. J. Szaciłło, Warszawa 11.09.1963 r.

116 Rozmowa telefoniczna z prof. Andrzejem Jarominiakiem, 20.01.2021 r.

117 Rozmowa telefoniczna z inż. Janem Bieńką, 18.08.2021 r.



Ryc. 12. Legitymacja służbowa inżyniera Budzyńskiego wydana przez Centralny Ośrodek Badań i Rozwoju Techniki Drogowej (źródło: Archiwum Instytutu Badawczego Dróg i Mostów, Akta osobowe nr 23 Jerzy Budzyński)

Pod kierownictwem Budzyńskiego, Branżowy Ośrodek Informacji i Dokumentacji Naukowo-Technicznej i Ekonomicznej opublikował 31 zeszytów „Nowości w Technice Drogowej”, periodyku wydawanego od 1958 r., a w 1966 r. rozpoczął wydawanie dwóch kolejnych: „Przeglądu Dokumentacyjnego Piśmiennictwa Drogowego” i „Informacji Ekspresowej Piśmiennictwa Drogowego”, których w okresie pracy Budzyńskiego ukazało się po 12 egzemplarzy. Ponadto od 1968 r. wydawano, co dwa miesiące, „Biuletyn Informacyjny Piśmiennictwa Drogowego”. Kontynuowano również współpracę z Wydawnictwami Komunikacji i Łączności, które publikowały kwartalnik „Prace Centralnego Ośrodka Badań i Rozwoju Techniki Drogowej”. Publikacje te Branżowy Ośrodek Informacji i Dokumentacji Naukowo-Technicznej i Ekonomicznej rozpowszechniał wśród jednostek administracji drogowej i państwowych przedsiębiorstw drogowych. Za ich pośrednictwem przekazywano wiedzę o najnowszych badaniach prowadzonych w kraju i zagranicą, w intencji pomniejszenia dystansu technologicznego Polski w stosunku do państw Zachodu, który był skutkiem podziału Europy tzw. żelazną kurtyną. Działalność Budzyńskiego w tym zakresie została doceniona, o czym może świadczyć odznaczenie Krzyżem Oficerskim Orderu Odrodzenia Polski, przyznany 14 kwietnia 1965 r.¹¹⁸

Z dniem 31 grudnia 1970 r., na wniosek Budzyńskiego, jego umowa o pracę z Centralnym Ośrodkiem Badań i Rozwoju Techniki Drogowej została rozwiązana. W piśmie zawiadamiającym o tym fakcie, zastępca dyrektora mgr inż. Wacław Rudziński (1919–2003) wyraził mu uznanie i podziękował za owocną i sumienną pracę¹¹⁹. W związku z zakończeniem pracy, Zakład Ubezpieczeń Społecznych ponownie przeliczył i wznowił wypłacanie

118 AIBDiM, Akta osobowe nr 23 Jerzy Budzyński, Legitymacja Nr J-3094, Polska Rzeczpospolita Ludowa, Warszawa dn. 14.04.1965 r.

119 AIBDiM, Akta osobowe nr 23 Jerzy Budzyński, Pismo Nr COD-NK-311/69, zastępca dyrektora mgr inż. Wacław Rudziński, 30.09.1969 r.

jego renty starczej, zawieszanej w 1958 r. Od 1 stycznia Budzyński zatrudnił się w Centralnym Ośrodku Badań i Rozwoju Techniki Drogowej ponownie, jednak w skróconym wymiarze czasu pracy i na stanowisku starszego inżyniera¹²⁰. Z dniem 31 listopada 1971 r. zakończył jednak i tę pracę¹²¹. Budzyński zmarł 12 listopada 1979 r. w Warszawie. Po uroczystościach żałobnych w kościele św. Karola Boromeusza został pochowany na Cmentarzu Powązkowskim¹²².

Podsumowanie

Życie Budzyńskiego przypadło na czasy niezwykle trudne dla Polski i Polaków. Urodził się i wychował jako poddany rosyjskiego cara, doświadczając upokorzeń z tego tytułu po wybuchu pierwszej wojny światowej. Od najmłodszych lat przygotowywał się do służby w Wojsku Polskim. Aktywnie uczestniczył w walce o odzyskanie niepodległości, a zaraz po odrodzeniu Polski, w jej obronie przed agresją Rosji sowieckiej. O znaczącym udziale w walkach i odwadze świadczy trzykrotne odznaczenie Krzyżem Walecznych. Krótki okres dwudziestolecia międzywojennego wykorzystał dla ukończenia studiów technicznych, pracy zawodowej na rzecz rozwoju transportu kołowego w Polsce oraz działalności społecznej w organizacjach kombatanckich. Na swojej drodze życiowej spotykał osoby zapisane na trwałe w historii Polski, m.in. takie jak: marszałek Piłsudski, premier Moraczewski, generał Sosnkowski, płk Sławek, gen. Rydz-Śmigły czy słynni profesorowie Politechniki Warszawskiej Wasiutyński i Psenicki. Po wybuchu drugiej wojny światowej znosił trudy wrześnieowej ewakuacji z Warszawy i upokorzenia związane z pobytem na ziemiach Rzeczypospolitej zagarniętych przez Rosję sowiecką. Gdy pokonując trudności, wrócił do rodzinnej Warszawy, w której przetrwał cztery lata niemieckiej okupacji, doświadczył sowietyzacji Polski. Po zakończeniu drugiej wojny światowej pogodził się z nową rzeczywistością i sumiennie wykonywał wyuczony zawód inżyniera dróg i mostów. W każdym przypadku potrafił dostosować się do sytuacji geopolitycznej i wypełniać z pożytkiem dla polskiego społeczeństwa nakładane na niego obowiązki.

Można zadać pytanie: jak to się mogło wydarzyć, że zaangażowany w takim stopniu w działalność niepodległościową kombatant wojny z Rosją sowiecką, a potem powołany przez niemieckie władze okupacyjne kierownik zarządu drogowego, nie tylko nie został aresztowany przez NKWD, ale dalej pełnił swoją służbę na zapleczu frontu, w 1945 r. zaakceptowany został na kierowniczym stanowisku przez nowe władze, a w okresie stalinizmu w 1952 r. zatwierdzony został przez komórki Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej, w związku z reorganizacją służby drogowej?

Ten fenomen można tłumaczyć na kilka sposobów. Od decydentów, od których zależał los Budzyńskiego, niezależnie od ich narodowości, pochodzenia czy światopoglądu można było oczekiwać podejmowania decyzji personalnych w sposób racjonalny, z uwzględ-

120 AIBDiM, Akta osobowe nr 23 Jerzy Budzyński, Pismo Nr COD-NK-68/70, dyrektor doc. mgr inż. Romuald Żółtowski, 16.01.1970 r.

121 AIBDiM, Akta osobowe nr 23 Jerzy Budzyński, Pismo Nr COD-NK-310/71, dyrektor mgr inż. Romuald Żółtowski, 24.07.1971 r.

122 *Nekrolog: żona, siostrzenica, siostrzeniec z rodziną oraz Zbyszek z żoną*, „Życie Warszawy” 15.11.1979, nr 269; *Nekrolog: koleżanki i koledzy z Instytutu Badawczego Dróg i Mostów*, „Życie Warszawy” 19.11.1979, nr 272.

nieniem poziomu wykształcenia, kompetencji i skuteczności ludzi, pracujących na rzecz utrzymania newralgicznej dziedziny gospodarki, za jaką był uważany transport kołowy. Znanе są i inne przypadki podobnych decyzji.

Biorąc pod uwagę cechy charakteru Budzyńskiego, z pewnością nie przekazywał on otoczeniu zbędnych informacji na swój temat, a zwłaszcza takich, które mogły zaszkodzić jemu lub jego przełożonym. Ponadto nie angażował się zbytnio w działalność polityczną. Zarówno przed drugą wojną światową, jak i po jej zakończeniu nie należał do żadnej partii politycznej. Nie jest możliwe ustalenie, czy był zmuszany do składania komukolwiek deklaracji lojalności.

Ponadto, Budzyński znał się bardzo dobrze z Gajkowiczem, z którym w latach 1937–1939 pracowali razem, na równorzędnych stanowiskach naczelników w Departamencie Dróg Kołowych Ministerstwa Komunikacji. Zapewne istotna dla losów Budzyńskiego stała się decyzja Gajkowicza o wyjeździe 15 lutego 1945 r. do Lublina, gdzie powierzono mu pełnienie obowiązków dyrektora Departamentu Dróg Kołowych Ministerstwa Komunikacji, utworzonego już wcześniej przez Polski Komitet Wyzwolenia Narodowego¹²³. Do przejścia na emeryturę w 1965 r. Gajkowicz był nieprzerwanie najważniejszym funkcjonariuszem polskiej administracji drogowej. Osoby, które go znały osobiście, wielokrotnie wspominały, że przy podejmowaniu decyzji personalnych kierował się kompetencjami kandydatów, a nad inżynierami i technikami zatrudnionymi w drogownictwie potrafił wytworzyć swoisty parasol, chroniący ich przed szykanami i represjami.

Bibliografia

Źródła archiwalne

Archiwum Instytutu Badawczego Dróg i Mostów [AIBDiM], Akta osobowe nr 23 Jerzy Budzyński:

- Ankieta Personalna, Grójec 13.01.1952 r.;
- Dokument ślubu Nr. 607, Urząd Stanu Cywilnego w Bydgoszczy – odpis;
- Dowód Tożsamości Osoby Nr 0019, Ministerstwo Komunikacji, dyrektor Gabinetu Ministra, 19.11.1936 r.;
- Dyplom No. 477, Politechnika Warszawska, Warszawa 31.08.1925 r.;
- Indeks Studiów Pan Budzyński Jerzy imatrykulowany dn. 14/X 1916 r. pod No. 780, Politechnika Warszawska Wydział Elektrotechniczny;
- Karta zwolnienia Nr. 25758/O.K. 1, komendant P.K.U. Juzwa Zygmunt podpułkownik, Warszawa 21.02.1937 r.;
- Kwestionariusz Osobowy, Warszawa 31.07.1962 r.;
- Legitymacja Nr J-3094, Polska Rzeczpospolita Ludowa, Warszawa dn. 14.04.1965 r.;
- Lista odznaczeń;
- Opinia o działalności nauk.-technicznej i pracy zawodowej mgr inż. Jerzego Budzyńskiego, zastępca dyrektora do spraw naukowych dr inż. J. Szaciłło, Warszawa 11.09.1963 r.;

¹²³ APAN, sygn. III-289, jedn. 50, t. 2, s. 40–41.

- Ordre national de la Légion d'honneur. Le Grand Chancelier de l'Ordre National de la Légion d'Honneur certifie par Décret du Six Mai mil neuf cent trente six Le President de la République Française a conféré à M. Jerzy Budzynski Ingénieur, Vice-President de L'Union des Réservistes, Vice-President de l'Union de P.O.W. (organisation polonaise de Liberté), la Décoration de Chevalier de l'Ordre National de la Légion d'Honneur. Fait à Paris, le 25 Mai 1936. No. H73H6;
- Pismo Nr CZDP.NZ-10/370/60, z up. ministra mgr inż. Fr. Koryciński dyrektor C.Z.D.P., 14.12.1960 r.;
- Pismo Nr COD-NK/12/62, zastępca dyrektora do spraw naukowych mgr inż. M. Brzostowski, Warszawa 27.01.1962 r.;
- Pismo Nr COD-NK-192/64, dyrektor doc. mgr inż. Jerzy Królikowski, 31.07.1964 r.;
- Pismo Nr COD-NK-311/69, zastępca dyrektora mgr inż. Wacław Rudziński, 30.09.1969 r.;
- Pismo Nr COD-NK-68/70, dyrektor doc. mgr inż. Romuald Żółtowski, 16.01.1970 r.;
- Pismo Nr COD-NK-310/71, dyrektor mgr inż. Romuald Żółtowski, 24.07.1971 r.;
- Pismo Nr Dr. NK1/al/818/52, Ministerstwo Transportu Drogowego i Lotniczego Centralny Zarząd Dróg Publicznych, Do Obywatela inż. Przelaskowskiego Bolesława p.o. Dyrektora Wojewódzkiego Zarządu Dróg Publicznych w Warszawie, dyr. inż. Al. Gajkowicz, Warszawa 9.05.1952 r.;
- Pismo Nr Kadr.0.II.-d-1/6/116/B/51, Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej Wydział Kadr i Szkolenia, W. Śliwiński z-ca Przew. Prez., Warszawa 18.09.1951 r.;
- Pismo Nr NK-I-Id/B/52, p.o. dyrektor BP, Pruszków 23.05.1952 r.;
- Pismo Nr NR-I-1b/B/53, dyrektor inż B. Przelaskowski, Pruszków 18.05.1953 r.;
- Pismo Nr NZ III/Os-3/57, dyrektor mgr inż B. Przelaskowski, Warszawa 30.10.1957 r.;
- Pismo Wydział Kadr L. dz. 458/52 Polska Zjednoczona Partia Robotnicza. Komitet Powiatowy w Grójcu, Do Woj. Zarz. Dróg Publicznych w Warszawie, kierownik Wydziału Kadr KP PZPR R. Syska, I sekretarz Komitetu Powiatowego PZPR J. Pienkos, Grójec 12.05.1952 r.;
- Świadectwo No. 143, Jerzy Adam Budzyński, szkoła E. Konopczyńskiego, przełożony szkoły M. Rowiński, Warszawa 23.06.1911 r.;
- Tymczasowe zaświadczenie służbowe (w językach polskim i rosyjskim), Powiatowy Zarząd Drogowy w Grójcu nr 27, Starosta Powiatowy, Grójec 29.01.1945 r.;
- Wspomnienia przyd. Skała inż. Jerzego Adama Budzyńskiego, Warszawa 04-606 ul. Marysińska 32/34 „A”. 5. tel. 812-1123;
- Zaświadczenie, Starostwo Powiatowe w Grójcu, Dr. Nr. 114/45, Starosta Powiatowy, Grójec 8.10.1945 r.

Archiwum Wydawnictw Komunikacji i Łączności [AWKiŁ], Teczka osobowa nr 562 Antoni Łaguna.

Fundacja Ośrodka KARTA [FOKARTA], Kolekcja Anny z Krassowskich Olszańskiej, sygn. AW III/621.16.18, Poświadczenie [dla Karoliny Załęskiej o rejestracji w Gwardii Robotniczej Dzielnicy VI m. Lwowa, 1939 r.].

Polska Akademia Nauk Archiwum w Warszawie [APAN], Materiały Aleksandra Gajkowicza, sygn. III-289, A. Gajkowicz, Pobieżne notatki z mojego życia, t. 1, t. 2, jedn. 50.

Wojskowe Biuro Historyczne [WBH], Kolekcja Akt Personalnych i Odznaczeniowych:

- sygn. I.141.B.14341 Budzyński Jerzy: Główna Karta Ewidencyjna, Karta kwalifikacyjna dla Komisji Weryfikacyjnej, Wniosek na odznaczenie Krzyża Waleczności z 19.10.1920 r., Wniosek o odznaczenie Krzyżem Walecznych z 9.11.1921 r.
- sygn. OPWI/51 Budzyński Jerzy: Karta zgłoszenia o przyznanie Odznaki pamiątkowej więźniów ideowych.

Źródła drukowane

Gajkowicz A., Budzyński J., Karniewski J., Królikowski J., Mejer T., Missbach A., Okęcki M., Pol E., Radkiewicz S., Różański B., Skórski J., Świacki H., *Tezy programu gospodarki drogowej Polski*, [w:] *Prace Czwartego Polskiego Kongresu Drogowego 1938 r.*, red. L. Borowski, Warszawa 1939.

Kalendarz Przeglądu Budowlanego na rok 1938, red. I. Luft, Warszawa b.d.

Kalendarz Przeglądu Budowlanego na rok 1939, red. I. Luft, Warszawa b.d.

Alfabetyczny Spis Oficerów Rezerwy, Warszawa 1922.

Nestorowicz M., *Problem budowy dróg samochodowych (autostrad) w Polsce*, [w:] *Prace Czwartego Polskiego Kongresu Drogowego 1938 r.*, red. L. Borowski, Warszawa 1939, załącznik B-1, s. 1–4.

Rocznik Oficerski 1923, Warszawa 1923.

Spis Abonentów Sieci Telefonicznej M. St. Warszawy P.A.S.T. Warszawskiej Sieci Okręg. P.P.T. Rok 1939/40, b.m., b.r.

Źródła prasowe

Doroczna lista odznaczonych, „Głos Poranny” 10.11.1935, r. 7, nr 309, s. 3.

Komunikaty Zarządu Głównego, „Drogowiec. Organ Związku Zawodowego Pracowników Dróg Kołowych Rzeczypospolitej Polskiej im. Marszałka Józefa Piłsudskiego” 1936, r. 4, nr 7–8, s. 7.

Kubalski T., *Dziesięć lat Związku Rezerwistów*, „Rezerwista. Czasopismo Rezerwistów Rzeczypospolitej Polskiej” 1936, r. 3, nr 7, s. 2–5.

Mikołajewski S., *Bilans dotychczasowych naszych organizacyjnych wysiłków. W całej Rzeczypospolitej*, „Peowiak. Miesięcznik Oficjalny Organ Związku Peowików Okręgu Województwa Warszawskiego” 1930, r. 1, nr 1, s. 31–32.

Nekrolog: żona, siostrzenica, siostrzeniec z rodziną oraz Zbyszek z żoną, „Życie Warszawy” 15.11.1979, nr 269.

Nekrolog: koleżanki i koledzy z Instytutu Badawczego Dróg i Mostów, „Życie Warszawy” 19.11.1979, nr 272.

Obóz Zjednoczenia Narodowego, „Błękitny Weteran. Organ Stowarzyszenia Weteranów b. Armii Polskiej we Francji” 1937, r. 2, nr 2, s. 5.

S., P. O. W. *Prace Okręgu Stołecznego. Wywiad z inż. Jerzym Budzyńskim*, „Naród i Wojsko. Organ Centralny Federacji Polskich Związków Obrońców Ojczyzny” 1935, r. 2, nr 2, s. 9.

Śmiertelna katastrofa samochodowa w Brześciu nad Bugiem, „Dziennik Białostocki” 15.10.1936, r. 14, nr 285, s. 1.

Wywiad z P. Naczeln. Wydz. Min. Komun. Inż. Jerzym Budzyńskim, „Drogowiec. Organ Związku Zawodowego Pracowników Dróg Kołowych Rzeczypospolitej Polskiej im. Marszałka Józefa Piłsudskiego” 1936, r. 4, nr 3–4, s. 2.

Źródła wywołane

Relacja Henryka Czesława Mistewicza (1925–2007), żołnierza kompanii por. „Stena” Armii Krajowej.

Rozmowa telefoniczna z prof. Andrzejem Jarominiakiem, 20.01.2021 r.

Rozmowa telefoniczna z inż. Janem Bieńką, 18.08.2021 r.

Akty prawne

Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej, L.2016.119.1, Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych).

Dz.U. 2019, poz. 730, Ustawa z dnia 21 lutego 2019 r. o zmianie niektórych ustaw w związku z zapewnieniem stosowania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych).

Dz.U. 2020, poz. 164, Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 13 grudnia 2019 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o narodowym zasobie archiwalnym i archiwach.

Dz.U. 2023, poz. 1510 ze zmianami, Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 9 czerwca 2023 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy – Kodeks pracy.

Dziennik Personalny 1920, r. 1, nr 49; 1921, r. 2, nr 37; 1922, r. 3, nr 19.

Dziennik Urzędowy Ministerstwa Komunikacji 30.03.1936, nr 17, poz. 83, Wykaz ilości pojazdów mechanicznych (cywilnych) na dzień 1 stycznia 1936 r. (Przedruk z „Monitora Polskiego” 12.03.1936, nr 68, Dział nieurzędowy).

Dziennik Urzędowy Ministerstwa Komunikacji, 19.02.1937, nr 5, poz. 34, Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 26 stycznia 1937 r. w sprawie znakowania pojazdów mechanicznych oraz sposobu wykonania tablic rejestracyjnych i ich ceny.

Dziennik Urzędowy Ministerstwa Komunikacji, 19.02.1937, nr 5, Komunikat o ilości pojazdów mechanicznych (cywilnych) na dzień 1 stycznia 1937 r.

Dziennik Urzędowy Ministerstwa Komunikacji 10.02.1938, nr 12, Obwieszczenia. Wykaz ilości pojazdów mechanicznych (cywilnych) na dzień 1 stycznia 1938 r.

Dziennik Urzędowy Ministerstwa Komunikacji 25.02.1939, nr 6, Obwieszczenia. Wykaz ilości pojazdów mechanicznych (cywilnych) kursujących na obszarze Rzplitej w dniu 1 stycznia 1939 r.

Dziennik Urzędowy Ministerstwa Komunikacji 7.08.1939, nr 32, poz. 168, Dział Dróg Kołowych 168. Wykaz ilości pojazdów mechanicznych (cywilnych) kursujących na obszarze Rzplitej w dniu 1 lipca 1939 r.

Monitor Polski 26.07.1935, r. 18, nr 169, Dział Nieurzędowy. Z Ministerstwa Spraw Wewnętrznych.

Literatura przedmiotu

- Cybulski T., *Zajęcie lotniska mokotowskiego w Warszawie w listopadzie 1918 r.*, [w:] *Album dziesięciolecia lotnictwa polskiego*, Poznań 1930, s. 66–70.
- Matyjas R., *Powiat Grójecki w latach 1945–1975. Szkice i materiały*, Grójec 2006.
- Mistewicz M., *Polska administracja drogowa i kongresy drogowe w latach 1918–1939*, Warszawa 2020.
- Smolana K., *Urzędnicy służby zagranicznej Rzeczypospolitej Polskiej 1918–1945: przewodnik biograficzny*, Warszawa 2020.
- Spis Inżynierów Technologów Polaków*, [w:] *Księga pamiątkowa inżynierów technologów Polaków wychowawców Instytutu Technologicznego w Petersburgu (w rocznicę stulecia uczelni)*, Warszawa 1933, s. 85–100.
- Strzembosz T., *Rzeczpospolita podziemna. Społeczeństwo polskie a państwo podziemne 1939–1945*, Warszawa 2000.
- Szczepański J., *Region łomżyński podczas wojny polsko-sowieckiej*, „Studia Łomżyńskie” 2000, nr 11, s. 7–21.
- Walerych W., *Organizacja drogownictwa w okresie 1945–2006*, [w:] *L Techniczne Dni Drogowe, Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Międzyzdroje 6–8 XI 2007 r.*, Warszawa 2007, s. 21–28.
- Zobel H., *Zarys historii Wydziału Inżynierii Lądowej*, [w:] *100-lecie Odnowienia Tradycji Wydziału Inżynierii Lądowej*, red. G. Borończyk-Płaska, H. Zobel, Warszawa 2015, s. 11–32.
- Żurawski S., *Inżynieria komunikacyjna*, [w:] *100-lecie Odnowienia Tradycji Wydziału Inżynierii Lądowej*, red. G. Borończyk-Płaska, H. Zobel, Warszawa 2015, s. 127–146.

Strony internetowe

- Mieczysław Karski h. Bolesław*, www.sejm-wielki.pl/b/sw.299913 [dostęp 27.05.2021].
- Jan Matzke, *Porucznik Mieczysław Oset-Kwieciński*, jpilsudski.org/artykuly-personalia-biogramy/historie-rodzinne/item/1802-porucznik-mieczyslaw-oset-kwiecinski [dostęp 27.05.2021].
- Jan Dębski*, senat.edu.pl/historia/senat-rp-w-latach-1922-1939/senatorowie-ii-rp/senator/jan-debski [dostęp 27.05.2021].
- Emilian Konopczyński*, konopczynski.edupage.org/a/emilian-konopczynski [dostęp 04.08.2022].
- Janusz Gluchowski (ur. 6 sierpnia 1888 w Bukowej, zm. 11 czerwca 1964 w Londynie) – generał dywizji*, ipn.gov.pl/pl/100-bohaterow-na-100-le/104516,Janusz-Gluchowski-ur-6-sierpnia-1888-w-Bukowej-zm-11-czerwca-1964-w-Londynie-gen.html [dostęp 13.07.2021].
- Arch. Jan Pohoski*, inmemoriam.architektsarp.pl/pokaz/jan_pohoski,35015 [dostęp 22.07.2021].
- Zbigniew Szydelski „Kit”*, 1944.pl/archiwum-historii-mowionej/zbigniew-szydelski,333.html [dostęp 11.09.2021].

dr hab. inż. **Marek Mistewicz**, prof. IBDiM, jest pracownikiem Instytutu Badawczego Dróg i Mostów. W 1974 r. ukończył studia wyższe na Wydziale Inżynierii Lądowej Politechniki Warszawskiej, a w 2012 r. obronił rozprawę doktorską na Wydziale Architektury tej samej uczelni. W 2019 r. Rada Naukowa Instytutu Historii Nauki im. L. i A. Birkenmajerów Polskiej Akademii Nauk nadała mu stopień naukowy doktora habilitowanego. Pełnił między innymi funkcje: naczelnego dyrektora Zarządu Dróg Miejskich w Warszawie, prezesa Biura Projektowo-Badawczego Dróg i Mostów Transprojekt-Warszawa Sp. z o.o., a w latach 1992–2001 – zastępcy Generalnego Dyrektora Dróg Publicznych, odpowiedzialnego za utrzymanie dróg krajowych. Wcześniej, w latach 1984–1992, pracując na stanowisku naczelnika Wydziału Mostów Generalnej Dyrekcji Dróg Publicznych, współtworzył System Gospodarki Mostowej, stosowany przez rządową i samorządową administrację drogową przy zarządzaniu obiektami inżynierskimi w Polsce. Uczestniczył w procesie przygotowania budowy największych mostów na Wiśle, Odrze i Bugu. Opublikował trzy monografie oraz około osiemdziesięciu artykułów w czasopismach naukowych i naukowo-technicznych, rozdziałów w książkach i referatów w księgach konferencyjnych związanych z tematyką swoich zainteresowań: utrzymaniem dróg i mostów, optymalizacją procesu zarządzania mostami, diagnostyką mostów, analizami efektywności ekonomicznej i ryzyka oraz historią budownictwa mostowego i polskiej administracji drogowej.

e-mail: mmistewicz@ibdim.edu.pl

Data zgłoszenia artykułu: 19 września 2022

Data przyjęcia do druku: 27 grudnia 2022