

PRACOWITOŚĆ, DOCIEKLIWOŚĆ, WIEDZA

Był genialnym inżynierem i konstruktorem, który rozwiązywał wręcz niemożliwe trudności techniczne, a przy tym humanistą – recytował z pamięci fragmenty dzieł światowej literatury po łacinie i po grecku. Był człowiekiem o niezłomnych zasadach, stawiającym poprzeczkę wymagań – sobie i współpracownikom – zawsze najwyżej

WITOLD IWAŃCZAK

Bolesław Rostowski to główny konstruktor kombajnów Bizon. Urodził się 10 maja 1921 r. w Turaszówce – niewielkiej miejscowości przyłączonej w 1973 r. do Krosna, jako syn Wojciecha i Bronisławy z d. Wołoszczak. Miał młodszą siostrę Krystynę.

Bolesna młodość

Ze względu na pracę ojca, który był oficerem Wojska Polskiego, rodzina przemieszczała się po kraju, dlatego Bolesław uczęszczał do Miejskiego Gimnazjum Męskiego im. M. Kopernika w Bydgoszczy i tam w 1939 r. zdał maturę. Pragnął dostać się do Oficerskiej Szkoły Lotnictwa. Udało się, gdyż wcześniej ukończył kurs spadochronowy oraz kurs pilotażu szybowców. Miał 18 lat, a przyszłość rysowała się wspaniale. Na Rostowskich spadła jednak tragedia. Ojciec Bolesława uległ wypadkowi samochodowemu i zmarł w wyniku poniesionych w nim obrażeń.

Był rok 1939 i w całej Europie wzrastało napięcie związane z roszczeniami Niemiec. Bronisława spędzała lato wraz z dziećmi u rodziny w Sanoku. Bolesław dostał powołanie do batalionu maturzystów (każdy maturzysta miał wówczas obowiązek wykonywania 4-tygodniowych prac na rzecz obronności kraju. Prace te polegały na budowie dróg, regulacji rzek, budowie fortyfikacji i umocnieniu). Ze swoim batalionem znalazł się na północno-wschodnich rubieżach Polski, a potem na Polesiu. Tam zastały go wybuch II wojny

światowej i inwazja Sowieców. Uciekając przed Armią Radziecką, maturzyści chcieli przyłączyć się do Korpusu Ochrony Pogranicza. Niestety, koło miejscowości Szacka cały oddział wpadł w ręce Rosjan. Zostali zatrzymani i prawie natychmiast załadowani na wagony do transportu na Wschód. Bolesławowi razem z kolegą udało się uciec podczas postoju pociągu, który zatrzymał się przed Baranowicami, i wrócić do Sanoka do mamy i siostry, gdzie zostali do końca wojny. Bolek, jako jedyny żywiciel rodziny, zaczął pracować na kolei. Nawiązał też współpracę z konspiracją – zbierał dla nich informacje o przejazdach pociągów, o składach, transportach itd. Z czasem dodawał do tego informacje nt. umocnień na linii demarkacyjnej. Jeździł na rowerze np. z warzywami i notował to, co widział, oraz rysował plany. Przydały się wówczas jego zdolności w zakresie rysunku.

Wrocław

Po wojnie rodzina Rostowskich przeniosła się do odzyskanego Wrocławia. Zamieszkali przy ul. Aleksandra Kotsisa na Sępolnie (obecnie Biskupin). Bolesław ukończył Politechnikę Wrocławską na Wydziale Mechaniczno-Energetycznym i uzyskał tytuł magistra inżyniera mechanika w 1950 r. Był jednym z pierwszych absolwentów uczelni. Studentów z pierwszych powojennych roczników kształcili profesorowie ze Lwowa. Na wykłady Bolesław chodził w mundurze, bo nie miał



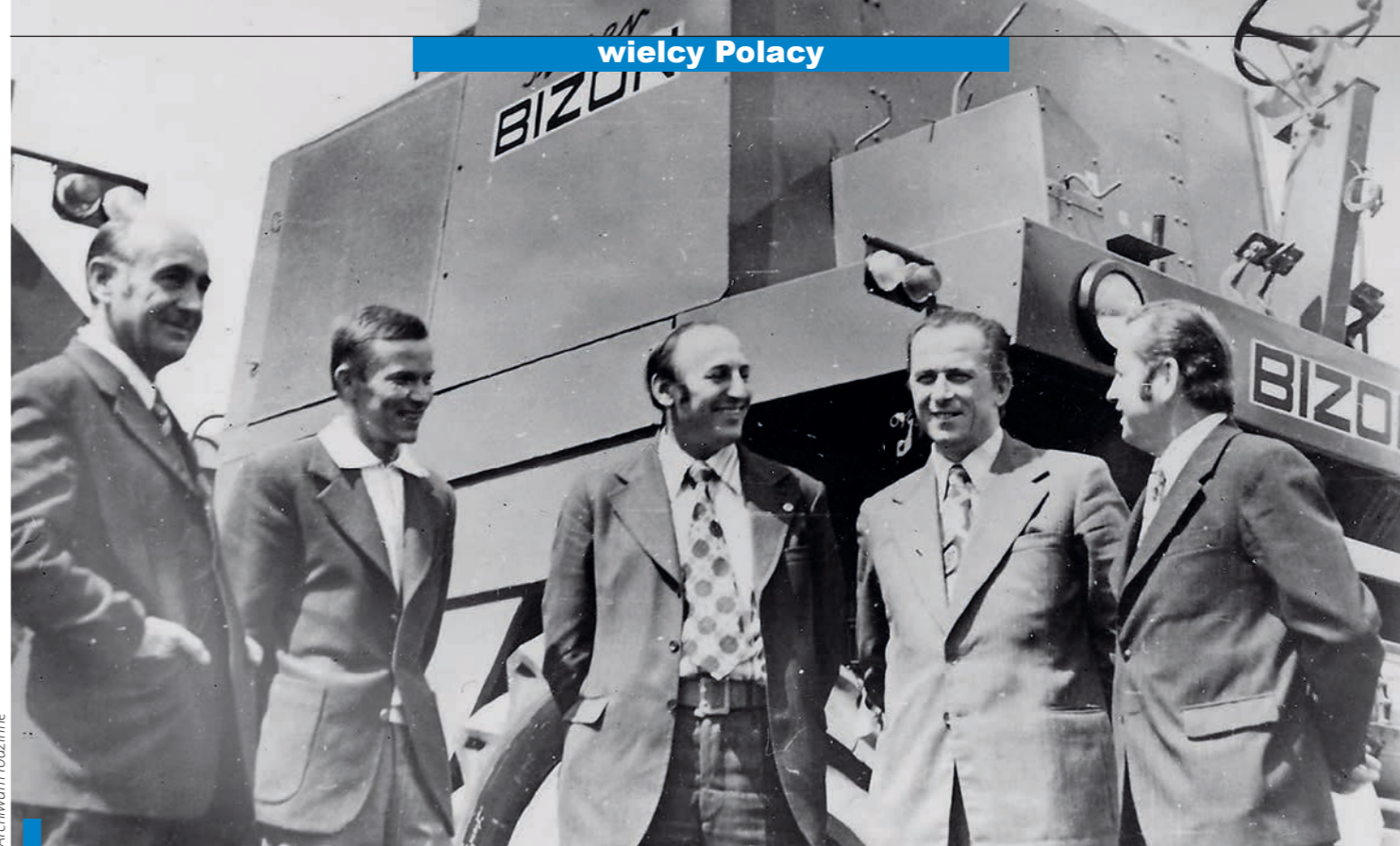
Bolesław Rostowski

innych ubrań. Jego siostra Krystyna dostała pracę w PDT (Powszechnym Domu Towarowym). Była malarką i w PDT zajmowała się dekoracjami, witrynami sklepu itp. W domu malowała portrety członków rodziny. Do Wrocławia przez długi czas przyjeżdżały grupy Kresowiaków, a wśród nich była Teresa Smarżewska, która zaczęła pracować razem z Krystyną w PDT. Ta zapoznała kolegankę ze swoim bratem i tak narodziła się miłość. Pobrali się w 1950 r. Młodsza od Bolesława o 7 lat Teresa urodziła się 6 marca 1928 r. we Lwowie, a jej rodzina miała majątek szlachecki w miejscowości Kobyla k. Tarnopola. Mieli dwóch synów: Jan urodził się w 1952 r., a Antoni w 1953 r. Bolesław zaraz po studiach zaczął pracować we wrocławskiej fabryce uzbrojenia. Produkowano tam zapalniki do bomb lotniczych radzieckiej konstrukcji – dość przestarzałe, ale obwarowane silnymi nakazami zachowania tajemnicy. Pan Bolesław śmiał się po latach, że nawet w dostępnych wówczas książkach technicznych

były one dokładnie opisane. Później zaczęły się kłopoty po jego niefortunnej wypowiedzi o Katyniu („My wszyscy wiemy, kto stoi za Katyniem”). Były początki PRL-u i młody Rostowski jeszcze nie był świadom tego, że na pewne tematy lepiej było nie wypowiadać się publicznie. Władza ludowa potrzebowała jednak inżynierów, więc skończyło się na śledztwach, szykanach i prześladowaniach. Było to na tyle uciążliwe, że Rostowscy z synami uciekli do Jawora, a rok później do Płocka, gdzie w 1948 r. powstała Fabryka Maszyn Żniwnych (FMŻ).

Płock i kombajny Bizon

Inż. Rostowski rozpoczął pracę w FMŻ w 1955 r. W połowie 1956 r. został szefem produkcji, a potem kolejno: starszym konstruktorem, zastępcą głównego konstruktora i wreszcie po kilku latach – głównym konstruktorem, którym pozostał aż do przejścia na emeryturę w 1981 r. W fabryce powstawały pierwsze w Polsce żniwiarki konne, a w 1954 r. rozpoczęła się produkcja kombajnów ZMS-4. W 1963 r. kierownictwo FMŻ zdało sobie sprawę z przestarzałości już konstrukcji KZB-3B Vistula i postanowiono skonstruować na jej bazie nowoczesny kombajn. Nowa maszyna o symbolu KZS-4 powstawała pod kierunkiem inż. Tadeusza Michalskiego, kierownika Zakładowego Biura Konstrukcyjnego. Na początku lipca 1964 r. z hali prototypowni wyjechał egzemplarz prototypowy kombajnu KZS-4 Rekin. Przeprowadzone badania



Zespół konstruktorów Bizona: Bolesław Rostowski, Zbigniew Niewiadomy, Waclaw Wojciechowski, Leopold Grębosz i Tadeusz Szymański

potwierdziły słuszność założeń konstrukcyjnych, ale było sporo usterek natury wytrzymałościowej i funkcjonalnej. Poprawiany model Rekina był poddawany dalszym próbom eksploatacyjnym aż do jesieni 1966 r., kiedy to zdecydowano o definitywnym zamknięciu prac nad tym kombajnem. Po tej klęsce w Warszawie zaczęto mówić o zaniechaniu produkcji kombajnów w FMŻ i przedstawieniu jej na produkcję prostych urządzeń gospodarskich. Zmiana profilu produkcji łączyła się jednak z koniecznością zwolnienia ok. 1000 pracowników oraz oznaczała konieczność rezygnacji z dotychczasowych inwestycji i wielu maszyn zakupionych w celu łatwiejszego i dokładniejszego wykonywania kombajnów. W FMŻ podjęto ryzykowną i nieoficjalną decyzję o próbie skonstruowania zupełnie od podstaw pierwszego polskiego kombajnu odpowiadającego światowym wymogom. Stawka w tej grze była bardzo wysoka – była nią przyszłość zakładu. Powstał nieformalny zespół konstruktorów, na którego czele stanął inż. Bolesław Rostowski, wówczas już główny konstruktor. Czasu było niewiele, dlatego pierwsze prototypy nowych maszyn były goto-

we już w 1968 r. Tak zaczęła się najważniejsza gra w historii FMŻ. Jokerem okazał się KZS-3 Bizon. Miał m.in. hydrauliczne wspomaganie układu kierowniczego, a wtedy to była rzadkość, centralne sterowanie hydrauliczne układami napędów i regulacji bez potrzeby opuszczania stanowiska kierowniczego. Pan Bolesław wspominał, że władze PRL-u rozważały wówczas przerwanie produkcji w Płocku i postawienie na import. Do wyboru były dwa warianty: kombajn Niwa z ZSRR lub Fortschritt E 512 z NRD. O Bizona trzeba było stoczyć prawdziwą batalię. Mimo silnie popieranej przez polskie władze koncepcji radzieckiej doszło do trójstronnych badań. W testach z udziałem maszyn rolniczych z ZSRR i NRD to prototypy Bizona okazały się zdecydowanie najlepsze. W 1971 r. rozpoczęła się seryjna produkcja kombajnu. Tysięczny egzemplarz wyprodukowano na 1 maja 1972 r. Pod kierownictwem inż. Rostowskiego zostały opracowane konstrukcje wszystkich produkowanych w Polsce kombajnów. Z płockiej fabryki na polskie pola wyjechały tysiące modeli tych maszyn. Zresztą nie tylko na polskie! Kombajny Bizon były eksportowane do następu-

jących krajów: na Białoruś, do Brazylii, Czechosłowacji, Danii, Finlandii, Grecji, Iranu, Irlandii, Hiszpanii, Pakistanu, Stanów Zjednoczonych, Syrii, Szwecji, na Ukrainę, Węgry, do Wielkiej Brytanii, Włoch i innych. Sukces spowodował, że władze PRL-u musiały kogoś nagrodzić. Było to ówczesne kierownictwo fabryki, działacze partyjni i wytypowani przez nich robotnicy. Dopiero w lipcu 1974 r. zespół konstruktorów Bizona (Bolesław Rostowski, Zbigniew Niewiadomy, Waclaw Wojciechowski, Leopold Grębosz i Tadeusz Szymański) otrzymał Nagrodę Państwową I stopnia w zakresie budowy maszyn i elektroniki.

Rostowski był inżynierem z krwi i kości. Zasadniczym i twardym perfekcjonistą, który nie uznawał stwierdzeń typu: „tego nie da się zrobić”, „to jest niewykonalne”. Znał kilka języków obcych (niemiecki, francuski, rosyjski i angielski oraz łacinę i grekę), dzięki czemu na bieżąco śledził rozwój konstrukcji maszyn na świecie. Na emeryturę przeszedł w 1981 r., choć później jeszcze przez kilka lat współpracował z zakładem – do 1988 r. Praca w fabryce nie była jego jedynym zajęciem – uczył również przedmiotów zawodowych, takich jak: rysu-

nek techniczny, budowa maszyn, w Zespole Szkół Technicznych w Płocku w technikum wieczorowym. W latach 70. ubiegłego wieku prowadził też prace dyplomowe studentów filii Politechniki Warszawskiej w Płocku. Był ponadto współautorem pięciu patentów.

Na emeryturze

Pan Bolesław pasjonował się techniką i lotnictwem (współpracował z płockim Aeroklubem Ziemi Mazowieckiej) oraz uwielbiał fotografię – mimo podeszłego wieku świetnie radził sobie z aparatem cyfrowym i dużo fotografował. Namiętnie grał w szachy z synem bądź... z komputerem. Miał w domu obraz z myśliwcem PZL P-24, który sam namalował. Cytował z pamięci wiele łacińskich sentencji (oczywiście w oryginale), bo uważał, że wykształcony człowiek powinien je znać. Pomimo nacisków nie zapisał się do partii i zawsze uczestniczył w niedzielnej Mszy św. Gdy stan zdrowia nie pozwalał mu już na wychodzenie z domu, korzystał z transmisji telewizyjnej Mszy św. Teresa i Bolesław byli małżeństwem ponad 65 lat.

Bolesław Rostowski zmarł 31 lipca 2016 r. w Płocku. Miał 95 lat. ■