

Giganci Nauki

<https://gigancinauki.pl/gn/biogramy/82865,Jałowiecki-Boleslaw.html>
2021-11-28, 09:06

Jałowiecki Bolesław

JAŁOWIECKI Bolesław (10 VIII 1846, najprawdopodobniej majątek rodziny Syłgudyszki, pow. święciański, Wileńszczyzna – VII 1918, Piotrogród), inżynier wojskowy i kolejowy, działacz gospodarczy i polityczny. Syn Antoniego, powstańca styczniowego, z kniaziowskiego katolickiego rodu Pieriejewskich-Jałowieckich herbu Bożeniec, aspirującego do miana Rurykowiczów, i Anny z (Mc)Burych, zasymilowanych litewskich Szkotów z klanu McDonaldów.

Kształcił się w gimnazjum w Wilnie oraz ukończonych z wyróżnieniem Mikołajewskiej Szkole Inżynierskiej (1861–65) i Mikołajewskiej Akademii Inżynierskiej uzyskując w 1870 dyplom inżyniera i po odbyciu stażu w Czechach i Austrii rozpoczął pracę w stopniu kapitana w wojskowym Głównym Zarządzie Inżynierii, a od 1872 w Petersburskim Inżynierskim Zarządzie Fortyfikacyjnym. W tymże roku delegowano go na budowę Kolei Libawsko-Romeńskiej (Wilno – Mińsk – Homel). Następnie kierował budową granitowego Nadbrzeża Admiralicji w Petersburgu (1873–74), a 1875–78 uczestniczył w budowie Kolei Władykaukaskiej (Rostów – Władykaukaz). W tym czasie publikował pierwsze w Rosji ważne prace dotyczące funkcjonowania kotłów parowych, ich bilansu cieplnego i oddziaływania stosowanej w nich wody na ich stan techniczny, przede wszystkim w monografii *Woda, paliwo i parowe kotły* (1878–79), a także w artykułach na łamach czasopisma „Inżynierskie Zapiski” (od 1875).

W 1885 wystąpił ze służby wojskowej, poświęcając się całkowicie działalności kolejowej. Przez piętnaście lat był dyrektorem Zakładów Aleksandrowskich prywatnej Kolei Mikołajewskiej w Petersburgu. Zmodernizował je i rozbudował współpracując z wybitnym konstruktorem taboru kolejowego prof. Nikołajem Szczukinem. Sam uczestniczył w projektowaniu taboru, m.in. wagonów sypialnych i wagonów

do przewozu łatwo psujących się ładunków. Kierował też projektowaniem i budową carskiego pociągu salonowego. Aleksander III wyraził zadowolenie z mocnej konstrukcji tego pociągu po katastrofie pod Borkami (17 X 1888), co spowodowało odznaczenie J. Orderem św. Stanisława (1890) i zezwolenie mu w drodze wyjątku (mimo, że był Polakiem katolikiem) na wykup skonfiskowanych ojcu po powstaniu styczniowym posiadłości.

W tym czasie J. przystąpił do lansowania w Rosji – za przykładem Zachodu, gdzie czyniono to już od 1875 – rozbudowy sieci prywatnych kolei wąskotorowych. Dzięki dobrej opinii, jaką miał o nim minister Siergiej Witte, od 1893 kierował akcyjnym Pierwszym Tow. Kolei Podjazdowych w Rosji z siedzibą w Petersburgu i kapitałem założycielskim wys. 3 mln rubli. Budowało ono i prowadziło eksploatację takich kolejek, dostarczało im też taboru i sprzętu. W 1895 powstała pierwsza w Rosji kolej wąskotorowa użytku publicznego (o szerokości toru 750 mm) Nowe Świąciany – Postawy, przedłużona w 1898 do Poniewieża. Jedną ze stacji na tym ostatnim odcinku zaprojektował w stylu zakopiańskim Stanisław Witkiewicz (z którego siostrą, Anielą, J. był żonaty od 1870). Towarzystwo budowało takie linie w całym imperium, głównie na Litwie, w krajach bałtyckich i na Ukrainie. W 1913 eksploatowało już ich sieć długości 1226 km – była to połowa wszystkich ówczesnych kolei wąskotorowych użytku publicznego w państwie rosyjskim. Były wśród nich także kolejki przemysłowe, leśne i torfowe. Towarzystwo instalowało też kolejki przenośne, urządzenia do wydobywania torfu, a nawet traki polowe. J. zmodyfikował konstrukcję przenośnych kolei wąskotorowych Dolberga, opatentowaną w 1885, stosowaną w Niemczech i w Austrii. Stworzył system Dolberg-Jałowiecki (700 mm), który wytwarzał i upowszechnił w rosyjskim przemyśle i leśnictwie; stosowała go również armia rosyjska jako jeden z podstawowych typów przenośnych kolei fortecznych i polowych.

Przęsła patentowe Dolberg-Jałowiecki łączone były mocowaniami hakowymi (bez połączeń śrubowych), w tym systemie zastosowano beziglicowe rozjazdy automatyczne. Rozwój przemysłowych i patentowych kolei wąskotorowych

przypadł na okres intensywnej industrializacji Rosji. Koleje te były wówczas nieodłącznym elementem ciągów technologicznych i stanowiły jeden z głównych systemów transportowych w przemyśle. Towarzystwo bardzo intensywnie się rozwijało, w 1914 posiadało kapitał 27 mln rubli, J. potocznie nazywany był „królem kolei wąskotorowych”. Swój kapitał inwestował w duże majątki ziemskie w guberniach połtawskiej i wołogodzkiej. Był również członkiem zarządu, a później dyrektorem Rosyjsko-Belgijskiego Tow. Metalurgicznego, wielkiego koncernu posiadającego Pietrowskie Zakłady Hutnicze i Odlewnicze, a także kopalnie jekaterynosławskie i donieckie. W latach 1904–13 był członkiem zarządu Tow. Akcyjnego Zakładów Budowy Wagonów „Dwigatel” w Rewlu (późniejszy Tallin). W 1915 otrzymał rangę urzędniczą rzeczywistego radcy stanu, odpowiadającą stopniowi wojskowemu generała majora. W 1917 był jednym z założycieli Koła Inżynierów i Techników Polaków, 10 IX przewodniczył zebraniu inauguracyjnemu tego gremium, które w 1918 zarejestrowano jako Polskie Tow. Naukowo-Techniczne. Był też członkiem Cesarskiego Rosyjskiego Tow. Technicznego, wygłaszał w nim odczyty na tematy kolejowe. Zajmował się też polityką. Był zwolennikiem odrodzenia Wielkiego Księstwa Litewskiego, stronnikiem frakcji „Krajowców”. W 1905 opublikował w Wilnie pracę *Litwa i jej potrzeby. Narodowy katechizm Litwy*. W 1906 został wybrany posłem z guberni wileńskiej do pierwszej Dumy Państwowej, w której był członkiem Komisji Finansowej. W tymże roku, wspólnie z biskupem Edwardem von Roppem zainicjował powstanie Konstytucyjno-Katolickiej Partii Litwy i Białorusi. Starał się o autonomię Polski w ramach imperium rosyjskiego z oddzielnym prawodawstwem i parlamentem. Udzielał się też społecznie, m.in. jako członek honorowy Rzymsko-Katolickiego Tow. Dobroczynności przy Kościele św. Katarzyny w Petersburgu. Wspierał materialnie studia w Akademii Sztuk Pięknych rosyjskiego badacza polarnego i malarza Aleksandra A. Borysowa, który podczas ekspedycji w 1901 nazwał nazwiskiem J. przylądek na Nowej Ziemi. Po wybuchu I wojny światowej wszedł w skład powołanego do życia 29 VIII 1914 Polskiego Tow. Pomocy Ofiarom Wojny, od 1915 prezesował powstałej przy nim samodzielnej komisji sanitarno-żywnościowej. Zmarł

najprawdopodobniej na cholere. 1 VII 2007 na stacji kolejowej Łyntupy na Białorusi odsłonięto jego popiersie.

M. M. Боиович: *Члены Государственной думы (Портреты и биографии). Первый созыв*, Москва 1906; *Polskie Towarzystwo Pomocy Ofiarom Wojny w Piotrogradzie*, [w:] *Polski Kalendarz Piotrogradzki na rok przestępny 1916*; „Rocznik Ilustrowany” red. S. Lisowski, Piotrogród [1915], s. 145, 147; B. Jałowiecki: *Do zacnych współziemian moich z Litwy i Rusi*, Wilno 1906; M. Jałowiecki: *Na skraju imperium*, Warszawa 2000; Cz. Brzoza, K. Stepan: *Posłowie polscy w parlamencie rosyjskim 1906–1917*, Warszawa 2001; Z. Tucholski, hasło: Pieriejaśławski-Jałowiecki [Jałowiecki] Bolesław, Яловецкий Болеслав Антонович; <http://www.polskipetersburg.pl/hasla/boleslaw-pieriejaslawski-jalowiecki-jalowiecki> [dostęp 19 III 2018]; A. Купцов: *Яловецкий Болеслав Антонович – король российской узкоколейки*, http://enakievets.info/publ/enakievo_kak_na_ladoni/zhiteli_enakievo/koroli_rossijskoj_uzkokolejki/5-1-0-1112 [dostęp: 20 VI 2016];

Zbigniew Tucholski

[Poprzedni](#)
[Następny](#)