

Giganci Nauki

<https://gigancinauki.pl/gn/biogramy/83827,Wysocki-Stanislaw.html>
2022-10-05, 01:34

Wysocki Stanisław

WYSOCKI Stanisław (16 IV 1805, Busko – 21 V 1868, Warszawa), twórca Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej, pionier nawierzchni bitumicznych. Syn Tomasza, prorektora gimnazjum w Pińczowie.

Po ukończeniu szkoły średniej w Krakowie od 1824 pracował w Biurze Komunikacji Lądowych i Wodnych Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych i Policji Królestwa Polskiego jako elew-aplikant. Latem pracował m.in. przy regulacji Nidy i Kamiennej, a zimą studiował na Królewskim Uniw. Warszawskim początkowo filozofię, a następnie miernictwo i budownictwo w Inst. Inżynierii Cywilnej, a – po włączeniu go w 1826 do Szkoły Przygotowawczej do Inst. Politechnicznego – w tej uczelni, której jednak nie ukończył. Uczył się też malarstwa u J. Peszki ze szkoły F. Smuglewicza, wystawiając nawet prace olejne i kredowe (1826). Od 1830 pracował jako inżynier w Banku Polskim. Po powstaniu listopadowym (w którym był porucznikiem Gwardii Narodowej) zaprojektował i zbudował magazyn zbożowy we Włocławku (1834). W 1835 został naczelnym inżynierem Banku Polskiego. Na polecenie jego wiceprezesa, T. Łubieńskiego, przygotował w II tego roku *Uwagi nad sposobem robót przygotowawczych do projektu drogi szynowej od Niwki do Warszawy* będące wstępnym projektem technicznym linii kolejowej mającej połączyć Królestwo z Galicją. Dla uniknięcia potrzeby budowania dużych mostów i zminimalizowania robót ziemnych, W. zaproponował trasę wododziałem Pilicy i Warty, przez Skierniewice, Piotrków i Częstochowę (tylko nieznacznie różniła się ona od alternatywnej trasy sugerowanej przez Teodora Urbańskiego).

W 1837 wydelegowany do Anglii w celu zapoznania się z problematyką kolejnictwa, W. zetknął się w Paryżu z drogowymi nawierzchniami asfaltowymi i stał się ich gorącym propagatorem po powrocie do kraju. W 1838 przeprowadzał

w Warszawie próby smołowania chodników i jezdni na ul. Elektoralnej, stosując rozmaite podłoża, a także pokrywania asfaltem dachów i tarasów (w sali giełdy warszawskiej ułożył asfaltową mozaikę własnego pomysłu). W tymże roku założył nad Kanałem Augustowskim wytwórnię asfaltu, a w II 1839 opatentował sposób nasycania nim rozmaitych materiałów budowlanych w celu zapewnienia im nieprześlakliwości. Napisał pracę *O smołowcu i praktycznych sposobach użycia tego materiału*, wydaną w 1840 przez Bank Polski, także w wersji francuskiej.

W VII 1838 W. rozpoczął trasowanie linii kolejowej zgodnie z zaproponowanym jej przebiegiem. W tym roku, z udziałem finansisty P. Steinkellera, powstało towarzystwo akcyjne w celu sfinansowania jej budowy, które uzyskało formalną akceptację władz 19 I 1839. Trasę podzielono na cztery odcinki i przystąpiono do robót niwelacyjnych, pod nadzorem „inżynierów dyrygujących”: F. Leszczyńskiego, F. de Polliniego, J. Szeffera i K. Kamieńskiego. W. w IV 1839 konsultował projekt w Londynie w biurze George’a Stephensona, zapoznał się też z kolejami brytyjskimi, a w drodze powrotnej także z belgijskimi, austriackimi i saskimi. Do kraju wrócił jesienią. Mianowany 3 I 1840 naczelnym inżynierem budowy, rozpoczął ją w IV tego roku, ale już w 1841 – po wykonaniu trzech czwartych robót – trzeba było przerwać prace z powodu braku funduszy. Doprowadziło to do rozwiązania towarzystwa (31 V 1842) i przejęcia budowy przez rząd (4 VII 1843) w ramach gwarancji udzielonych akcjonariuszom. W 1844 powołano zarząd budowy, w którym W. został naczelnikiem wydziału technicznego. W 1846 opublikował na łamach „Biblioteki Warszawskiej” artykuł *O nowym systemie drewnianych bruków*.

W 1848 zakończono budowę Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej wraz z odnogą Skierniewice – Łowicz (łącznie 328 km). Zmieniono nieco jej trasę w pobliżu granicy galicyjskiej, doprowadzając ją do wsi Macki (ob. Maczki). Znajdowała się tam stacja Granica, gdzie łączyła się z koleją Kraków – Mysłowice, a stamtąd przez Górny Śląsk z Wiedniem. W. pozostał na stanowisku, już od 1850 przebudowując przyczółki i filary mostów z drewnianych na kamienne. Po przejściu kolei przez prywatną spółkę

niemiecką, w 1857 został głównym inspektorem dróg żelaznych w Królestwie Polskim. Publikował artykuły o krajowych kolejach w „Tygodniku Ilustrowanym” (1859–60) i „Gazecie Warszawskiej” (1860). Za sprzyjanie powstaniu styczniowemu dostał od S. Kierbedzia starszego (wówczas naczelnika warszawskiego okręgu komunikacji) urzędową reprimendę na piśmie.

Po przejściu na emeryturę 13 I 1865, do końca życia był doradcą technicznym w zarządzie Kolei Warszawsko-Terespolskiej.

SBTP (B. Chwaściński); SBTP (J. Czermiński); SPPT (B. Chwaściński).

H. Hilchen: *Historia drogi żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej*, Warszawa 1912; A. Karpiński: *Stanisław Wysocki – projektant i budowniczy drogi żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej*, Muzeum Kolejnictwa, Warszawa, b.d.; M. Moczulski: *Stanisław Wysocki (1805–1868)*, „Kurier PKP” 1995, nr 1; H. Radziszewski: *Bank Polski*, Warszawa 1910; „Kurier Warszawski” 1840 nr 23, 1868 nr 12; „Tygodnik Ilustrowany” 1868, nr 28.

Bolesław Orłowski

[Poprzedni](#)
[Następny](#)