

Giganci Nauki

<https://gigancinauki.pl/gn/biogramy/83900,Waligorski-Aleksander-Fortunat-Jozef-Roch.html>
29.05.2024, 23:45

Waligórski Aleksander Fortunat Józef Roch

WALIGÓRSKI Aleksander Fortunat Józef Roch (26 II 1802, Drugnia, Kielecczyzna – 19 VII 1873, Paryż), inżynier wojskowy, hydrotechnik i kartograf. Urodził się w niezamożnej rodzinie szlacheckiej. Syn Rocha i Kornelii z Goczałkowskich.

Najprawdopodobniej w 1815–20 studiował w Korpusie Kadetów w Kaliszu, a w 1820–22 w wojskowej Szkole Aplikacyjnej Artylerii i Inżynierów w Warszawie. Po jej ukończeniu został podporucznikiem w półkompanii raketników pieszych. Od 1826 wykładał w Szkole Aplikacyjnej matematykę, geometrię i rysunek topograficzny; w 1828 został odznaczony Orderem św. Stanisława. Wziął udział w powstaniu listopadowym. W kampanii 1831 walczył w artylerii pieszej, pod koniec wojny w korpusie gen. G. Ramorino, z którym przekroczył granicę austriacką. Awansował kolejno na porucznika (21 III) i kapitana (14 IX), dwukrotnie został odznaczony Krzyżem Złotym Virtuti Militari. Po upadku powstania emigrował do Francji. Przebywając w zakładzie (dépôt) w Bourges, zorganizował w 1833 kurs artylerii, na którym wykładał. W 1835–36 kształcił się w École d'Application de l'Artillerie et Genie w Metz, gdzie poznał odwiedzającego francuskie szkoły militarne i zakłady produkcji broni norweskiego oficera artylerii, P.Ch. Holsta, który niebawem miał w swym kraju zrobić karierę jako członek parlamentu (1839–44) i dyrektor fabryki zbrojeniowej w Kongsberg (1842–54).

W 1837–38 W. przebywał w Anglii, gdzie prawdopodobnie pracował jako inżynier cywilny. Wedle niepotwierdzonego przekazu dokonywał podobno wówczas m.in. korekt map Kaukazu na zlecenie władz brytyjskich. Zaproszony przez Holsta, w 1838 udał się do Norwegii. W 1839–40 wykonywał pomiary topograficzne w związku z poszerzaniem granic

miasta Moss i planowaniem nowo powstającego miasta Sarpsborg. Następnie zajmował się w Christianii (ob. Oslo) dokształcaniem oficerów inżynierii i artylerii w dziedzinie geometrii wykreślnej i – wykorzystując kontakty z polskimi emigrantami w Paryżu – ułatwiał miejscowej dyrekcji artylerii sprowadzanie stamtąd sprzętu technicznego. Nawiązał bliskie stosunki z poetą H. Wergelandem, autorem wierszy poświęconych powstaniu listopadowemu, zetknął się z braćmi Aubert, co otworzyło mu drogę do kariery inżynierskiej, bowiem H.A. Aubert, zostawszy dyrektorem kanałów i portów, w XI 1841 zatrudnił W. w swoim biurze na stanowisku asystenta. 26 VII 1842 W. zdał pomyślnie egzaminy z fizyki, chemii, mechaniki, hydrostatyki, hydrauliki oraz z języków niemieckiego, angielskiego i francuskiego przed profesorami uniwersytetu. Warunkiem, który postawił W., była możliwość opuszczenia stanowiska jeśli tego będą wymagać „jego prywatne interesa”, co oznaczało walkę o wyzwolenie Polski. W. prowadził roboty hydrotechniczne i badania sieci wodnej w całym kraju. Opracowywał projekty regulacji i przystosowania do żeglugi wielu najważniejszych dróg wodnych Norwegii. Odwiedzał też Szwecję, gdzie śledził postępy przy rozbudowie kanału Trollhätte.

W 1843 wykonał niwelację wodospadów Rånåsfoss i Sundfoss na rzece Glomma. W tymże roku brał udział w badaniach w związku z planowaniem budowy kolei żelaznej z Christianii do Øyeren i dalej do Eidsvoll, Minne albo Byri nad jeziorem Mjøsa. Jednocześnie przedłożył propozycję użegłownienia dróg wodnych między jeziorem Mjøsa i rozlewiskiem Øyeren.

W 1843 ukończył, we współpracy z Nicolaiem S. Wergelandem, pierwszą drogową mapę Norwegii. Mapa ta ukazała się dopiero w 1847 i doczekała się do 1893 ośmiu wydań. Na wystawie przemysłowej w Sztokholmie w 1866 otrzymała honorowe wyróżnienie.

W 1844–45 przeprowadził gruntowne badania dróg wodnych od jeziora Nordsjø w głębi prowincji Telemark do miejscowości Skien na wybrzeżu, które zaowocowały przedłożeniem w 1846 *Propozycji przystosowania do żeglugi dróg wodnych między Nordsjø i Skien* dla statków parowych z

dwiema śrubami, o długości 90 stóp (28,2 m), szerokości 16 stóp (5 m) i zanurzeniu 5 stóp (1,6 m). Budowę zrealizowano dopiero w 1854–611, wprowadzając tylko niewielkie zmiany do projektu W. W II 1846 przedłożył propozycję zbudowania połączenia kolejowego między Christianią, Lillestrøm i jeziorem Mjøsa, a latem tego roku pracował nad przystosowaniem do żeglugi dróg wodnych zachodniego Telemarku.

13 V 1845 zawarł związek małżeński z 23 lata młodszą od siebie Emmą Meliss, Francuzką pracującą w Christianii jako guwernantka u konsula francuskiego. Z tego związku urodziło się ośmioro dzieci.

Jesienią 1846 złożył rezygnację z zajmowanego stanowiska, niezadowolony ze współpracy z dyrektorem. Ministerstwo nie chcąc stracić tak cennego pracownika, postanowiło podzielić dotychczasowy urząd dyrektora ds. kanałów i portów na dwa nowe i powierzyć W. dyrekturę ds. kanałów. Ponieważ jako katolik i obcokrajowiec nie mógł objąć tak wysokiego stanowiska, ominięto problem, mianując go p.o. dyrektora. Zakres odpowiedzialności W. obejmował drogi wodne, jeziora, szlaki kolejowe i kanały. Rok 1847 upłynął na badaniach nad użegłownieniem dróg wodnych między jeziorem Randsfjorden przez jezioro Tyrifjorden do miasta Drammen.

Na wieść o wrzeniu w Krakowie poprosił 5 IV 1848 o dymisję i udał się do ojczyzny. Kiedy rozruchy w Galicji nie przekształciły się w powstanie narodowe, zawiedziony W. pojechał do Paryża. Nawiązał tam bliskie stosunki z księciem Adamem Czartoryskim i zgodził się zostać agentem Hotelu Lambert na kraje skandynawskie. Wedle instrukcji otrzymanej 30 V 1848 miał „reprezentować sprawę i interes Polski w rzeczonych krajach, [...] zawiązać i utrzymywać stamtąd stosunki z prowincjami polskimi przez porty Morza Bałtyckiego”. Latem 1848 udał się z rodziną z Christianii, gdzie parlament próbował go zatrzymać w administracji dróg wodnych, do Sztokholmu. Wysyłał stamtąd do Hotelu Lambert obszerne raporty.

Podczas pobytu w Sztokholmie zafascynował się nowego typu kołami, składającymi się z dwóch ruchomych względem

siebie części (*roux mobiles*), wynalezionymi przez J.M. Hoene-Wrońskiego. Planował przeprowadzenie odpowiednich doświadczeń i zademonstrowanie wyposażonego w takie koła pojazdu królowi szwedzkiemu. Snuł projekty zaprowadzenia tego rodzaju komunikacji między Christianią a jeziorem Mjøsa.

Latem 1849 przeprowadził wraz z płk. Ericsonem studia norweskiej rzeki Glommen, a następnie pomiary, na podstawie których sporządził projekt jej skanalizowania. Jesienią 1849 W. zakończył misję w Sztokholmie i powrócił do dyrekcji kanałów w Christianii na posadę asystenta, którą już kiedyś zajmował. Od końca 1849 do połowy 1851 zajmował się przede wszystkim projektami kanalizacji poszczególnych odcinków drogi wodnej od Mjøsa do Øyeren oraz użegłownieniem rzeki Lågen między miejscowościami Harpefoss i Øyer na północ od Lillehammer. Kierował badaniami mającymi na celu obniżenie poziomu lustra wody jeziora Øyeren i był konsultantem budowy kanału Halden. 13 XI 1849 Królewskie Norweskie Tow. Umiejętności w Trondheim powołało go na czynnego członka.

Dzięki poparciu byłego przełożonego H. Auberta zatrudniono W. przy budowie pierwszej w Norwegii linii kolejowej, Christiania-Eidsvold, prowadzonej przez towarzystwo brytyjskie. Uczestniczył w pracach przygotowawczych, a następnie od lata 1851 do końca 1852 nadzorował roboty na odcinku Christiania-Lillestrøm.

Od 1853 W. działał jako przedsiębiorca na własną rękę. W I tego roku podjął się wykonania dla miasta Moss kanału przecinającego sąsiadujący z nim półwysep i łączącego położone po obu jego stronach zatoki. Roboty zaczęły się w V 1853, kanał otwarto 5 XI 1855, choć prace wykończeniowe trwały do III 1856. Wkrótce po otwarciu tego kanału, 14 XI 1855, W. wyjechał z Norwegii, by wziąć udział w wojnie krymskiej. W Paryżu 15 II 1856 został awansowany do stopnia majora i mianowany kwatermistrzem sztabu Dywizji Polskiej Kozaków Sułtańskich organizowanej przez W. Zamoyskiego na żołdzie brytyjskim. Niebawem cała rodzina W. przeniosła się na stałe do Francji, gdzie od V 1854 w paryskiej Szkole Polskiej na Batignolles kształcił się najstarszy

syn, Władysław.

3 III 1856 razem z gen. Zamoyskim i 15 innymi polskimi wojskowymi W. odpłynął z Marsylii do Stambułu na pokładzie parowca „La Gange”. Wojna jednak wkrótce się skończyła i W. wrócił do Paryża, skąd mało mamy o nim wiadomości.

W VII 1861 był jednym z wykonawców testamentu księcia A. Czartoryskiego, a w X tego roku członkiem Komisji Tymczasowej Jednoczącej się Emigracji Polskiej w Paryżu. W tym czasie miał też pracować w Tulonie przy budowie statku do połowu koralu.

W III 1862 został powołany na wykładowcę Polskiej Szkoły Wojskowej w Genui, wkrótce przeniesionej do Cuneo, ale już w VIII tego roku zamkniętej przez władze włoskie (jej likwidacja stanowiła jeden z warunków oficjalnego uznania zjednoczonych Włoch przez Rosję i Prusy).

Znaczącą rolę odegrał W. w powstaniu styczniowym. Udał się do kraju wraz z synem Władysławem, na wspólny paszport wystawiony przez posła szwedzkiego w Paryżu. Przybył do Królestwa Polskiego już 20 II 1863. Walczył w zgrupowaniu M. Langiewicza, zajmował się kwatermistrzostwem. Będąc w najbliższym otoczeniu Langiewicza, należał do tych, którzy nakłaniali go do ogłoszenia się dyktatorem. Kiedy do tego doszło, 10 III został mianowany generałem brygady. Gdy po bitwie pod Grochowiskami Langiewicz miał przez Galicję udać się na inne objęte powstaniem tereny dla podniesienia ducha i sprawności bojowej oddziałów, W. użyczył mu swojego paszportu. I właśnie z uwagi na to, że paszport obejmował także jego syna, Langiewiczowi towarzyszyła przebrana za młodzieńca H. Pustowójtówna.

Od IV do VI 1863 był W. zastępcą gen. A. Jeziorańskiego, dowodzącego głównym oddziałem jaki pozostał z „armii” Langiewicza. Okazją do wykorzystania wiedzy inżynierskiej W. stała się podwójna bitwa obronna pod Kobylanką na początku V 1863, gdzie strona polska – dzięki przemyślnemu umocnieniu silnej naturalnie pozycji – odniosła sukces nad przeważającym nieprzyjacielem. W drugim z tych starć poległ syn W. – Władysław. W VI 1863 W. objął dowództwo sił

zbrojnych województwa lubelskiego, w VIII i IX formował na Rzeszowszczyźnie oddziały, które przechodziły walczyć do Królestwa.

We IX 1863 uczestniczył w naradzie wyższych dowódców powstańczych w Krakowie, gdzie uzgodniono plan jesiennej operacji w pd.-wsch. części Królestwa. W próbie opanowania pd. Lubelszczyzny i uczynienia z niej bazy operacyjnej dla powstania, W. 16 X ruszył znad Sanu na czele 600 doskonale uzbrojonych ludzi, nie wiedząc, że operację odłożono do 23 tego miesiąca. Błąkał się przez kilka dni, nie mógł nawiązać kontaktu i nie otrzymał spodziewanego wsparcia. Gdy 22 X 1863 natknął się pod Łążkiem Zaklikowskim na znacznie silniejszego nieprzyjaciela, poniósł porażkę i wycofał się do Galicji. Został za to postawiony przed sądem z rozkazu Rządu Narodowego i oskarżony o nieudolność. Wiadomo, że w XI dowodził oddziałem jazdy, z którym 18 XI 1863 spotkał się z partią gen. M. Heidenreicha-Kruka i wziął udział w potyczce w Puchaczowie. Ostatecznie 2 II 1864 został odsunięty od obowiązków czynnych ze względu na nieudolność spowodowaną podeszłym wiekiem. W połowie II tego roku przez Galicję wrócił do Paryża.

Tam przez jakiś czas utrzymywał się, wykonując obliczenia i rysunki dla Tow. Geograficznego oraz dla miejskich służb technicznych. W latach 1865–68 był prezesem Tow. Wojskowych Polskich, instytucji o charakterze szkoleniowym. W 1865 uczestniczył w utworzeniu komitetu kolonizacji polskiej w Ameryce Środkowej.

Podczas wojny francusko-pruskiej 1870–71 wstąpił ochotniczo do gwardii narodowej i walczył jako szeregowiec w jej 207 batalionie w obronie Paryża. Należał do tych polskich emigrantów, którzy odmówili udziału w Komunie Paryskiej, uważając, że Polaków może obchodzić jedynie obrona Francji. Nie powstrzymał się jednak od udzielenia Komunardom rad o charakterze wojskowym. Stało się to przyczyną aresztowania go przez Wersalczyków 22 V 1871 i więzienia przez pół roku (m.in. na słynnym pontonie w Cherbourgu). Podobno na wieść o aresztowaniu jego druga żona Eglantine Bizeuil popełniła samobójstwo. Ostatnie lata życia W. spędził w nędzy w przytułku św. Kazimierza w Paryżu, będącym

miejscem schronienia dla ubogich weteranów emigrantów.

Jeden z synów W., Amadeus Olav Stanisław (1853–1930), budował koleje w Indochinach i rozbudowywał port w Tangerze (Maroko).

SBTP (B. Orłowski); SPPT (B. Orłowski).

J. Juniszewski: *Generał Waligórski – inżynier i żołnierz*, Brzezia Łąka 2013; B. Orłowski: *Dla Norwegii z myślą o Polsce*, „Przegląd Techniczny” 1983, nr 13; tegoż: *Osiągnięcia inżynierskie Wielkiej Emigracji*, Warszawa 1992; tegoż: *Polska przygoda z techniką*, Warszawa 2009; Biblioteka Czartoryskich w Krakowie: rkps 5383, 5610, Ew. 1565; Biblioteka PAN w Kórniku: rkps 2408, 2410, 2412, 2415, 2416; Archiwum Norwegian Resource and Electricity Board w Oslo.

Jacek Juniszewski, Bolesław Orłowski

[Poprzedni Strona](#)
[Następny Strona](#)