Tryliński Władysław

TRYLIŃSKI Władysław (20 VI 1878, Telsze, Litwa – 6 II 1956, Warszawa), inżynier komunikacji, nowator w dziedzinie nawierzchni drogowej. Syn Antoniego, urzędnika wojskowego z pułtuskiej rodziny garbarskiej, i Agnieszki z Zawadzkich, ojciec Władysława, mechatronika, profesora PW.

Po ukończeniu w 1896 Gimnazjum Praskiego w Warszawie (ob. im. Władysława IV), studiował przez rok na wydziale fizyczno-matematycznym uniwersytetu w Petersburgu, a następnie ukończył tamtejszy Inst. Inżynierów Komunikacji (1902). Pracował w Jekaterynburgu przy projektowaniu Kolei Czarnomorskiej, a od 1904 w Wileńskim Okręgu Dróg Komunikacji, kierując budową ok. 200 mostów drogowych oraz przebudową ok. 1000 drewnianych mostków i przepustów na stałe, przeważnie żelbetowe, co wówczas było nowością. Kierował też robotami wodnymi, m.in. regulacją Prypeci i Niemna. Podczas I wojny światowej kierował pracami drogowymi dla wojska w Kiszyniowie i w Pskowie w randze generała (1915–17). W 1918 kierował techniczną służbą cywilną w I Korpusie Wschodnim gen. J. Dowbora-Muśnickiego w Bobrujsku, a następnie pracował przy odbudowie dróg w Polsce, piastując wysokie stanowisko w utworzonym w 1919 Ministerstwie Robót Publicznych i administracji drogowej. Uczestniczył w budowie wielu mostów, m.in. przez Wisłę we Włocławku, w Płocku i w Górze Kalwarii, a także pierwszego w Europie mostu spawanego przez Słudwię pod Łowiczem, wg projektu S. Bryły (1929). Lansował użycie żelbetu w konstrukcji mniejszych mostów drogowych (o jezdni podwieszonej na łuku). T. był pionierem modernizacji nawierzchni drogowej w woj. warszawskim, stosując asfalt, klinkier oraz wynalezione przez siebie (patent 18323 z 1935) tanie sześciokątne zbrojone tłuczniem płyty betonowe, tzw. trylinki (których metodę produkcji w formach żeliwnych udoskonalił jego syn, Władysław). Bezkompromisowo profesjonalne podejście T. naraziło go

władzom resortowym, które przeniosły go w 1935 do Torunia, a następnie do Brześcia nad Bugiem. W 1937 uległ wypadkowi samochodowemu i przeszedł na emeryturę. Odtąd doradzał przy produkcji trylinek i budowie z nich nawierzchni, pobierając opłatę licencyjną 5 gr od 1 m^2.

W latach 1937-39 budowano ponad 100 km takich dróg rocznie; do 1939 wyprodukowano ponad 10 mln trylinek. T. publikował na ten temat artykuły w „Przeglądzie Budowlanym" (1937) i „Cemencie" (1939), wydał też broszury: *Nawierzchnia drogowa z płyt betonowych sześciokątnych systemu inż. W. Trylińskiego* (1937, 1939) i *Ulice i drogi z płyt betonowych* (1938). W latach 1925-36 był prezesem Związku Zawodowego Inżynierów Drogowych. Został odznaczony Krzyżem Oficerskim Orderu Odrodzenia Polski (1923).

Po II wojnie światowej T. pracował w Ministerstwie Komunikacji, m.in. oceniając projekty budowy trasy W-Z i odbudowy warszawskiego węzła kolejowego, a od 1951 do końca życia w Ministerstwie Transportu Drogowego i Lotniczego. W 1953 uzyskał patent (nr 36040) na nawierzchnię kolejową z użyciem podkładów żelbetowych (pomyślnie wypróbowaną w Szymankowie k. Torunia); opatentował ją także we Francji, Wielkiej Brytanii i USA.

SBTP (L. Nekanda-Trepka); Łoza.

„Życie Warszawy" 1956, nr 33.

Bolesław Orłowski

Poprzedni Strona
Następny Strona