

Giganci Nauki

<https://gigancinauki.pl/gn/biogramy/84392,Janicki-Stanislaw.html>
29.05.2024, 23:05

Janicki Stanisław

JANICKI Stanisław (28 III 1836, Warszawa – 10 VII 1888, tamże), hydrotechnik, wynalazca. Syn Stanisława Franciszka.

Ukończył oddział mechaniczny gimnazjum realnego w Warszawie, jednocześnie nabywając umiejętności praktycznych, najpierw w warsztacie stolarskim, a przez dwa ostatnie lata nauki w Fabryce Machin Tow. Żeglugi Parowej na Solcu. W 1854–56 studiował na wydziale inżynierii politechniki w Hanowerze. Od 1856 pracował w wytwórni parowozów i mostów żelaznych Ernest Gouin et Compagnie w Paryżu, pogłębiając wiedzę zwłaszcza w dziedzinie mostownictwa we Francji, a także w Anglii (głównie w Birmingham). Firma ta dostarczyła konstrukcję kratowych żelaznych przęseł dla mostu przez Wisłę w Warszawie zaprojektowanego przez S. Kierbedzia starszego oraz mostów kolejowych na Narwi pod Łapami i na Bugu pod Małkinią na linii Petersburg–Warszawa. J. został przez nią w 1859 wydelegowany do Polski, był zastępcą inż. Ch. Cotarda kierującego montażem tych mostów, a w Warszawie także opuszczaniem żelaznych cylindrów kesonów pod filary. W 1861–64 J. pełnił funkcję zastępcy S. Kierbedzia, jako kierownika budowy mostu warszawskiego. Uczestniczył w życiu towarzyskim i umysłowym Warszawy, z rekomendacji J.I. Kraszewskiego stał się współpracownikiem „Gazety Polskiej”, zajmował się też dobroczynnością.

W 1864–69 J. przebywał w Egipcie, wydelegowany tam przez francuskie konsorcjum Borel-Lavalley, które dostarczyło najnowocześniejszych podówczas maszyn do robót ziemnych – wielkich koparek i pływających pogłębiarek parowych – na budowę Kanału Sueskiego (po zakazaniu przez władze pracy na niej poddanym egipskim). J. znalazł się w gronie najbliższych współpracowników F. Lessepsa, kierował robotami na odcinku pomiędzy Port Saidem a Ismailią. Podczas uroczystego otwarcia Kanału 17 XI 1869 został

udekorowany przez francuską cesarzową Eugenię orderem Legii Honorowej. Korespondencje z Egiptu zamieszczał w prasie warszawskiej i w krakowskim „Czasie”.

W 1870 J. założył w spółce z dwoma inżynierami francuskimi własne przedsiębiorstwo robót publicznych i budowy kolei. Po upadku Napoleona III, wobec zastoju gospodarczego we Francji, angażował się w przedsięwzięcia zagraniczne, m.in. rozbudowywał do 1879 port w Rijece (Fiume) nad Adriatykiem. W 1871 opatentował pomysł doku pływającego do naprawy okrętów, którego rysunek techniczny wraz z pochlebną opinią opublikowało w tymże roku brytyjskie czasopismo „Engineering”. W 1876–83 przeprowadzał regulację rzeki Moskwy, stosując m.in. jazy ruchome, kanały obchodowe, śluzy i (po raz pierwszy w Rosji) holowanie statków za pomocą metalowej liny ułożonej na dnie rzeki. Na podstawie nabytego doświadczenia oraz samodzielnych badań sformułował własną teorię uszlawniania rzek. Podkreślał w niej decydujące znaczenie rodzaju gruntu tworzącego koryto rzeki, zwracał też uwagę, że nie wszystkie budowle wykonywane w celu zwężenia rzeki wpływają korzystnie na jej pogłębienie. Teorię tę opublikował w języku francuskim i rosyjskim w 1879. Została przychylnie przyjęta przez fachowców i uwzględniona przy kanalizowaniu Rodanu, a niebawem przełożona na niemiecki i angielski. Jej polską wersję: *W kwestii ulepszenia warunków żeglowności rzek* zamieścił „Przegląd Techniczny” (1882). Przebywając w Rosji J. przyczynił się do rozwoju górnictwa węglowego w Zagłębiu Donieckim, był też jednym z założycieli francuskiego towarzystwa kopalń rud żelaza w Krzywym Rogu. W bibliotece Szkoły Politechnicznej we Lwowie znajdowała się publikacja J. *Memoir On A New Kind of Movable Dam*, wydana w Waszyngtonie w 1883.

W 1883 J. powrócił do Warszawy, gdzie zajmował się szeroko zakrojoną działalnością społeczną, m.in. należał do inicjatorów wydawania czasopism specjalistycznych: „Zdrowie” i „Inżynieria i Budownictwo”. W 1887 wypowiedział się na łamach „Gazety Polskiej” pochlebnie o projektach kanalizacji warszawskiej W. Lindleya. W 1887 pomagał w urządzaniu wystawy higienicznej; w tymże roku odrzucił propozycję uczestniczenia w budowie Kanału Panamskiego.

PSB (J. Bieniarzówna); SBTP (B. Orłowski); SPPT (B. Orłowski); Zieliński.

F. Kucharzewski: *O trzech inżynierach polskich XIX wieku, słynnych na obczyźnie*, Warszawa 1919; tegoż: *Piśmiennictwo techniczne polskie*, t. 1, Warszawa 1911, s. 218; „Drogownictwo” 1984, nr 4-5; „Kłosa” 1888, nr 1204; „Kurier Warszawski” 1864 nr 244, 1869 nr 80, 1870 nr 20, 1871 nr 115, 1876 nr 18, 1888 nr 190; „Mechanik” 1939, s. 304; „Przegląd Techniczny” 1888, s. 163; „Tygodnik Ilustrowany” 1888, nr 290.

Bolesław Orłowski

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