

Giganci Nauki

<https://gigancinauki.pl/gn/biogramy/85037,Wachowski-Seweryn.html>
2022-09-26, 17:41

Wachowski Seweryn

WACHOWSKI Seweryn (1859, Mikołajówka, Wołyń – 22 XII 1934, Warszawa), inżynier technolog, naczelnik tymczasowej eksploatacji mechanicznej i żeglugi Kolei Wschodniochińskiej, twórca jej flotyli rzecznej. Syn Marka Józefa, polskiego szlachcica, i Erazmy z Dzieciołowskich, mąż Jadwigi z Sommersów, ojciec dra inż. Zygmunta, przedwojennego kierowcy rajdowego i rzeczoznawcy Automobilkłubu Polskiego.

W 1882 W. ukończył wydz. mechaniczny Instytutu Technologicznego w Petersburgu. W 1886–91 był technikiem i konstruktorem służby trakcji Kolei Fastowskiej na Ukrainie, w 1892–94 zastępcą inżyniera budowy Kolei Riazańsko-Uralskiej, w 1895–96 naczelnikiem oddziału tej kolei. W 1897 rozpoczął służbę na Kolei Wschodniochińskiej na stanowisku naczelnika oddziału. Później był jednym z zastępców gł. inżyniera budowy Aleksandra Jugowicza (1842–1925), naczelnikiem tymczasowej eksploatacji mechanicznej i żeglugi tej kolei. Zarządzał eksploatacją taboru kolejowego podczas budowy, a także organizacją zaplecza trakcyjnego i remontowego – parowozowni, warsztatów, składów węglowych oraz stacji wodnych. Budowa wymagała organizacji własnej flotyli śródlądowej, dostosowanej do trudnych warunków nawigacyjnych żeglugi po płytkiej i nieuregulowanej rzece Sungari. Flotylla dostarczała nią w główne punkty budowy szyny i materiały budowlane, konstrukcje mostowe, tabor kolejowy, sprzęt, pracowników i zaopatrzenie. W 1897 W. został delegowany do Anglii i Belgii w celu zakupu statków parowych i stalowych barek o małym zanurzeniu w stoczni R&W Hawthorn Leslie & Co. Ltd w Newcastle oraz w zakładach Cockerilla w Seraing. Opracował warunki techniczne oraz założenia konstrukcyjne parostatków kołowych i śrubowych o małym zanurzeniu, a także stalowych barek, przystosowanych do żeglugi po płytkich mandżurskich rzekach. Brał udział w projektowaniu i

odbiorze statków, które miały być zmontowane w Mandżurii. Części kadłubów, maszyny parowe i wyposażenie techniczne przybyły drogą morską z Europy do Władywostoku. Tam wyładowano je na przystani Egerszeld w zatoce Żłoty Róg, dalej transportowano statkami floty amurskiej rzeką Ussuri do ujścia rzeki Imań. Statki początkowo montowano nad rzeką Imań (od 20 VII 1898), a następnie w warsztatach na nowej przystani rzecznej na prawym brzegu Ussuri, do których doprowadzono bocznice kolejową z rozjazdu Krasnaja Rieczka na północ od Chabarowska. W. nadzorował montaż i nitowanie tych jednostek pływających.

Na flotyllę (wykorzystywaną także w budowie innych dalekowschodnich części Wielkiej Kolei Transsyberyjskiej) składało się: 15 holowników parowych o napędzie kołowym (*Pierwyj do Piatnadcatyj*), produkcji angielskiej o długości 47,6 m, szerokości 7,9 m, zanurzeniu 0,76-1,02 m i mocy 400 KM (mogły one przewozić ładunek do ok. 130 t i holować barki o ciężarze ok. 1970 t); dwa parowe turbinowe kutry pasażerskie (*Szesnadcatyj* i *Siemnadcatyj*), produkcji stoczni Wm. Crichton & Co. w Turku, o długości 23,8 m, szerokości 3,6 m, zanurzeniu 0,31 m, mocy 75 KM, ładowności do 8,2 t; dwa holowniki parowe o napędzie kołowym (*Wosiemnadcatyj* i *Diewiatnadcatyj*), produkcji francuskiej zakładów Sagiere, o długości 25 m i szerokości 4 m, z maszyną parową compound o mocy 100 KM (mogły przewozić ładunek do 16 t i holować barki do ok. 320 t); parowy kuter turbinowy *Amur* produkcji Tow. Zakładów Mechanicznych Braci Bromley z Moskwy o długości 15,2 m i szerokości 2,4 m, zanurzeniu 0,44-0,58 m, mocy silnika parowego compound 30 KM i ładowności do 3,3 t; pogłębiarka parowa; 40 barek stalowych (w tym 30 przeznaczonych do przewozu szyn kolejowych i wielkowymiarowych elementów mostowych oraz 10 przystosowanych do przewozu parowozów, tendrów, wagonów i innych ciężkich elementów) produkcji belgijskiego Cockerilla. Zmontowano ponadto 20 drewnianych barek projektu W. z importowanej z USA lekkiej i wytrzymałej sosny oregońskiej. W tymczasowych warsztatach w Krasnej Rieczce zorganizowano później montaż dowożonego barkami w częściach taboru kolejowego. Zmontowano tam 170 parowozów towarowych, 38 parowozów tendrzaków i 5400

wagonów towarowych. Tabor kolejowy był montowany pod ogólnym nadzorem W. z udziałem amerykańskich (Baldwin Locomotive Works) i belgijskich (Cockerill) techników.

Podczas budowy Kolei Wschodniochińskiej i miasta Harbin flotylla ta, uzupełniona zakupionym u innych właścicieli parowym kołowym holownikiem *Lidia* produkcji Cockerilla z 1881 i parowym statkiem pasażersko-holowniczym *Swiatoj Innokientij* również produkcji Cockerilla z 1881 przewiozła 650 tys. t ładunków. Barkami flotylli dowożono również konstrukcje mostowe dostarczane drogą morską do Władywostoku, wykonywane w fabrykach amerykańskich (Carnegie Steel) oraz w zakładach Tow. Machin i Odlewów K. Rudzki i S-ka w Warszawie, które również montowało je wraz z budową filarów na kesonach (przy budowie mostów na KWCh zatrudnionych było ponad 350 jej wykwalifikowanych pracowników nie licząc tysięcy chińskich kulisów). Po ukończeniu budowy kolei flotylla utrzymywała regularną komunikację towarową i pocztową na Sungari. W. przedstawił ministerstwu finansów Rosji plan wykorzystania gospodarczego potencjału flotylli do przewozów ładunków handlowych, który wdrożono w życie (m.in. przewoziła z Mandżurii do Rosji i Europy soję i pszenicę).

W. był aktywnym członkiem kolonii polskiej w Charbinie. W 1902 został wybrany prezesem komitetu organizacyjnego Rzymsko-Katolickiego Tow. Dobroczynności. Na początku XX w. był członkiem Stow. Techników Polskich. W 1903 nadal pełnił funkcję naczelnika tymczasowej eksploatacji mechanicznej KWCh. Wkrótce potem przeniósł się do Petersburga. W 1912 był tam dyrektorem przedstawicielstwa Tow. Machin i Odlewów K. Rudzki i S-ka w Warszawie. W 1914 wszedł do Komitetu Głównego utworzonego wówczas Polskiego Tow. Pomocy Ofiarom Wojny w Piotrogradzie. Po powrocie do Polski W. założył w 1920 w Warszawie warsztat wyrobów mechanicznych, maszyn i lokomotyw. Wykorzystując swe kontakty z czasów pracy na KWCh, od 1921 był prezesem i współzałożycielem Belgijsko-Polskiego Tow. Handlowo-Przemysłowego „Belpol” Sp. Akc., przedstawicielem na Polskę, Finlandię, Estonię, Łotwę, Rosję i Ukrainę zakładów John Cockerill w Seraing (oferował konstrukcję stalowe i szyny kolejowe, lokomotywy, maszyny

parowe, silniki spalinowe, statki, a także armaty, pancerze do okrętów i fortyfikacji oraz wieże pancerne). W. miał prawdopodobnie udział w zakupie u Cocerilla przez PKP parowozów towarowych serii Tr21 i Ty23. Pełnił również funkcję wiceprezesa założonego w 1922 Tow. Eksploatacji Lasów Wschodnich „Telaw” Sp. z o.o. w Warszawie. Od lat 20. XX w. jako kupiec prowadził równoległe handel drzewny i włókienniczy, był jednym z prezesów zarządu Stow. Kupców Polskich. W 1928 stał się członkiem założonego wówczas Koła Inżynierów Technologów Petersburskich przy Stow. Techników Polskich. We IX 1928 w czasopiśmie „Inżynier Kolejowy” opublikował artykuł *Kolej Wschodnio-Chińska dawniej a dziś*. Od 1929 wchodził w skład zarządu Giełdy Mięsnej w Warszawie. Od 1930 pełnił funkcję ławnika magistratu i członka zarządu Gazowni Miejskiej m.st. Warszawy.

W. pochowany został na Cmentarzu Powązkowskim w Warszawie.

1903. *Семидесятипятилетний юбилей С.-Петербургского Практического Технологического института ныне Императора Николая I*, С.-Петербург 1903; *Список дворянских родов Волынской губернии*, Житомир 1906, s. 14; „Przegląd Techniczny” 1912, nr 40, reklama Towarzystwa Machin i Odlewów K. Rudzki i S-ka w Warszawie; *Polski Kalendarz Piotrogrodzki na rok przestępny 1916*, wykaz inżynierów; „Gaz i Woda” 1932, nr 7; *Księga pamiątkowa inżynierów technologów Polaków wychowawców Instytutu Technologicznego w Petersburgu (w rocznicę stulecia uczelni)*, Warszawa 1933; [Kim Yong Deog: *Życie kulturalne Polaków w Mandżurii w latach 1897-1947*](#), „Postscriptum Polonistyczne” 2010, nr 2; *Warszawskie Zabytkowe Pomniki Nagrobne*, https://cmentarze.um.warszawa.pl/pomnik.aspx?pom_id=55212 [dostęp 28.02.2019]; E.X. Нилус: *Исторический обзор Китайской Восточной железной дороги*, Харбин 1923, s. 67; S. Wachowski: *Kolej Wschodnio-Chińska dawniej a dziś* „Inżynier Kolejowy” 1927, nr 9, s. 278–281; A. Илларионов: *Государственная политика и частная инициатива как*

факторы развития транспортной системы Дальнего Востока России в (вторая половина XIX – начало XX в.), Владивосток 2005, praca doktorska, https://ojkum.ru/lib/d_illarionov2005.pdf [dostęp 2.03.2019]; Г.П. Белоглазов: *Русская флотилия на Сунгари (конец XIX – начало XX вв.)*, „Россия и АТР”, 1995, nr 2, s. 47–55; W. Jones: *How the British Empire torpedoed Russia’s 19th-century land-bridge*, „Executive Intelligence Review”, nr 24, 1997, s. 59–63; P. Wojdyga: *Mosty firmy „K. Rudzki i S-ka”*, „Rocznik Mińsko Mazowiecki” 2009, nr 17, s. 63–74; А.Б. Широкоград: *Япония. Незавершенное соперничество*, <http://litrus.net/book/read/86299?p=1> [dostęp 2.03.2019]; А. Кузнецов: *„Гольд” уходит в Харбин. Пароходы-эмигранты и пароходы трофеи*, Иваново 2015; Wydział Archiwalnych Ksiąg Stanu Cywilnego w Warszawie sygn. I-2/1746/1934.

Jerzy Czajewski, Zbigniew Tucholski

[Poprzedni](#)
[Następny](#)