

Groby kolejarzy na Starych Powązkach

Lp	Nazwisko i imię	Zdjęcie i położenie grobu
1	<p>Altdorfer Pius (1841 - 29.12.1904) inżynier mechanik, profesor, dziekan Instytutu Technologicznego w Petersburgu. W 1879 roku objął stanowisko inżyniera mechanika zarządu warsztatów Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej i już w sierpniu r. 1882 powołany został na odpowiedzialne stanowisko naczelnika Wydziału Mechanicznego tejże drogi żelaznej. Na tym stanowisku pozostał do końca marca 1903 r., uczestniczył przy budowie warsztatów w Żbikowie. Współzałożyciel i pierwszy prezes Stowarzyszenia Techników w Warszawie. Po zorganizowaniu się Stowarzyszenia powołano go na zaszczytne stanowisko pierwszego prezesa Rady Gospodarczej.</p> <p>https://mojecmentarze.blogspot.com/2016/01/pius-altedorfer.html</p>	 <p style="text-align: center;">N – 4 – 13, 14</p>
2	<p>Brandt Kazimierz Stefan (16 stycznia 1895 r. — 2 listopada 1982 r.), inżynier dróg i mostów, opracował projekty 140 zrealizowanych dużych obiektów, projektant wodociągów kolejowych (Wieruszów — Podzamcze), dworców, wiat i poczekalni na liniach podwarszawskich. Był m. in. autorem publikacji: „Dworce na małych stacjach Śląsk – Gdynia” i „Zastosowanie pustaków betonowych na nowych liniach kolejowych”.</p> <p>http://yadda.icm.edu.pl/yadda/element/bwmeta1.element.baztech-d3d6ef34-f7fd-44ca-9337-831b7f5d73f6/c/Moczulski_alejkami_3_117_2018.pdf</p>	 <p style="text-align: center;">198 – 3 - 2</p>
3	<p>Chwaściński Edmund Karol (1863-1940) inżynier komunikacji, w okresie międzywojennym, jako wiceprezes Dyrekcji Budowy Kolei Państwowych, kierował budową linii Kutno — Strzałkowo, Kokosзки — Gdynia, Nasielsk — Płock, Zgierz — Płock, Widzew — Zgierz i Łuck — Stojanów. Już na emeryturze został naczelnikiem budowy linii z Krakowa do Miechowa. Jego syn Bolesław był inżynierem specjalistą z dziedziny budowy dróg i mostów, lotnikiem (podczas wojny w 301 Dywizjonie Bombowym "Ziemi Pomorskiej", odznaczony Krzyżem Srebrnym Orderu Wojennego Virtuti Militari oraz trzykrotnie Krzyżem Walecznych), taternikiem, alpinistą, pisarzem i wykładowcą Politechniki Warszawskiej.</p> <p>http://yadda.icm.edu.pl/yadda/element/bwmeta1.element.baztech-d3d6ef34-f7fd-44ca-9337-831b7f5d73f6/c/Moczulski_alejkami_3_117_2018.pdf</p>	 <p style="text-align: center;">30 – 3 – 29,30</p>

Groby kolejarzy na Starych Powązkach

Lp	Nazwisko i imię	Zdjęcie i położenie grobu
4	<p>Chyliński Tadeusz (ur. 13 października 1911 w Warszawie, zm. 15 lutego 1978 tamże). Ukończył Wydział Mechaniczny Politechniki Warszawskiej na kierunku lotniczym. W 1937 roku podjął pracę w Doświadczalnych Warsztatach Lotniczych RWD na Okęciu. Brał udział w walkach w 1939 między innymi w obronie Twierdzy Modlin. W styczniu 1940 roku podjął pracę w Elektrycznych Kolejach Dojazdowych (EKD) jako konduktor i motorniczy, a następnie jako technik w dziale drogowym. Pracował tam do sierpnia 1946 roku. Od listopada 1942 roku był w Armii Krajowej w organizacji dywersyjnej "Wachlarz", gdzie zajmował się między innymi konstrukcją min kolejowych. Po wojnie pracował jako konstruktor lotniczy. W 1962 roku brał udział w odbiorze z Anglii samolotów Vickers Viscount dla PLL LOT.</p> <p>https://pl.wikipedia.org/wiki/Tadeusz_Chyli%C5%84ski</p>	 <p style="text-align: center;">325 – 1 - 11</p>
5	<p>Czczott Albert (Petersburg, 13 kwietnia 1873 r. — Warszawa, 3 listopada 1955 r.), inżynier komunikacji, wybitny specjalista budowy parowozów, twórca polskiej szkoły badania parowozów, przyjętej przez niektóre kraje europejskie. Od 1927 roku wykładał na Politechnice Warszawskiej. 1928 roku rozpoczął pracę w Ministerstwie Komunikacji w Warszawie, zajmując się badaniami lokomotyw. W 1933 roku kierował budową wagonu pomiarowego dla kolei rumuńskich, po czym zorganizował w Rumunii badania parowozów. W latach 1934-37 był szefem służby mechanicznej budowanej wtedy Kolei Transirańskiej w Teheranie. Po wojnie pracował w Departamencie Mechanicznym Ministerstwa Komunikacji, a potem w Instytucie Naukowo-Badawczym Kolejnictwa.</p> <p>https://pl.wikipedia.org/wiki/Albert_Czczott</p>	 <p style="text-align: center;">196 – 3 - 21</p>
6	<p>Kruszewski Stanisław (Osiny pod Puławami, 6 maja 1872 r. — Warszawa, 14 marca 1944 r.) Polski inżynier kolejowy, ekonomista, działacz lewicy socjalistycznej, społeczno-oświatowy i związkowy. Brał udział w przygotowaniach odsłonięcia pomnika Adama Mickiewicza w 1898. W 1905 należał do Wszechrosyjskiego Związku Pracowników Kolejowych i uczestniczył w Związku Pracowników Kolejowych Królestwa Polskiego. W l. 1909-1913 działacz Towarzystwa Kultury Polskiej. W 1918 wrócił do pracy w Warszawie jako zastępca dyrektora Wydziału Mechanicznego PKP. Był przewodniczącym Zarządu Głównego Związku Zawodowego Kolejarzy (1918–1921). Od 1927 pracował w Ministerstwie Skarbu.</p> <p>https://pl.wikipedia.org/wiki/Stanis%C5%82aw_Kruszewski_(in%C5%BCynier)</p>	 <p style="text-align: center;">196 – 3 - 30</p>
7	<p>Kuryłowicz Adam (ur. 21 grudnia 1890 w Kłyżowie, zm. 28 Sierpnia 1966 w Warszawie). Maszynista kolejowy, Wchodził w skład Komitetu Bezpieczeństwa i Obrony Dobra Publicznego w czasie walk o Lwów w 1918. Został członkiem powołanego 23 listopada 1918 Tymczasowego Komitetu Rządzącego we Lwowie. Od 1922 do 1937 był prezesem Związku Zawodowego Kolejarzy. Był posłem do Sejmu w kilku kadencjach. Uczestniczył w grupie konspiracyjnej Norberta Barlickiego. Był więźniem Pawiaka. Aresztowany w 1941, 24 lipca tego roku osadzony w obozie koncentracyjnym Auschwitz, gdzie przebywał do 1945. W okresie 1945–1950 ponownie pełnił funkcję prezesa Związku Zawodowego Kolejarzy. Od 18 lipca 1946 do 6 lutego 1947 był ministrem pracy i opieki społecznej w rządzie Edwarda Osóbki-Morawskiego.</p> <p>https://pl.wikipedia.org/wiki/Adam_Kury%C5%82owicz</p>	 <p style="text-align: center;">224 – 5 - 3</p>

Groby kolejarzy na Starych Powązkach

Lp	Nazwisko i imię	Zdjęcie i położenie grobu
8	<p>Łubieński Tomasz (1784-1870) Szwoleżer Napoleona, hrabia pruski, baron I Cesarstwa Francuskiego, generał, senator-kasztelan <i>Królestwa</i> Polskiego (kongresowego) w 1829 roku, ziemianin kaliski i przedsiębiorca. Brał udział w końcowym etapie szarży pod Somosierrą. W powstaniu listopadowym był dowódcą liczącego 33 szwadrony jazdy i 16 dział II korpusu jazdy. Zabiegał o kredyty na sfinansowanie kolei warszawsko-wiedeńskiej. W latach 1840-1841 był dyrektorem budowy tej kolei. Odznaczony Krzyż Kawalerskim Orderu Virtuti Militari oraz Krzyżami Orderu Legii Honorowej: Kawalerskim, Oficerskim i Komandorskim.</p> <p>https://pl.wikipedia.org/wiki/Tomasz_%C5%81ubie%C5%84ski_(genera%C5%82)</p>	 <p>Aleja Katakumbowa 1 – 54, 55, 56</p>
9	<p>Marconi Henryk (1792 w Rzymie -1863 w Warszawie). Włoski architekt od 1822 czynny w Polsce, przedstawiciel klasycyzmu, jeden z najwybitniejszych architektów pierwszej połowy XIX wieku tworzących na ziemiach polskich. Do Polski został sprowadzony w 1822 r. przez generała Ludwika Michała Paca w celu ukończenia pałacu w Dowspudzie. Od 1827 zajmował stanowisko w Wydziale Przemysłu i Handlu Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych, Duchownych i Oświecenia Publicznego, a w latach 1851–1858 był profesorem w Szkole Sztuk Pięknych w Warszawie. Po zamknięciu uczelni wykładał przez co najmniej 10 lat. Był projektantem dworca Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej w Warszawie.</p> <p>https://pl.wikipedia.org/wiki/Henryk_Marconi</p>	 <p>177 wprost – 5 – 9,10</p>
10	<p>Nowkuński Józef (Kowno, 24 stycznia 1868 r. — Warszawa, 20 sierpnia 1952 r.), inżynier, projektant i budowniczy dróg żelaznych w Rosji. W 1897 roku ukończył Instytut Inżynierii Kolejowej w Sankt Petersburgu, a następnie kierował projektowaniem i budową kilku linii kolejowych na terenie Rosji. Po powrocie do Polski w 1923 roku kierował budową kolei Kalety-Podzamcze, dzięki czemu zwrócił na siebie uwagę ministra przemysłu Eugeniusza Kwiatkowskiego, który powierzył mu budowę magistrali węglowej Śląsk-Gdynia, największej inwestycji komunikacyjnej II Rzeczypospolitej.</p> <p>https://pl.wikipedia.org/wiki/J%C3%B3zef_Nowku%C5%84ski</p>	 <p>196 – 4 - 23</p>
11	<p>Offenberg Stefan Augustyn (1864-1939) inżynier kolejowy, w latach 1920-1924 wicedyrektor kolei Wschodnio-Chińskiej. Po powrocie do Polski pracował w Dyrekcji Budowy Kolei Państwowych, a następnie w Ministerstwie Komunikacji. Podjął się oszacowania majątku kolejowego w związku z utworzeniem w 1926 r. Przedsiębiorstwa Państwowego PKP.</p> <p>http://yadda.icm.edu.pl/yadda/element/bwmeta1.element.baztech-d3d6ef34-f7fd-44ca-9337-831b7f5d73f6/c/Moczulski_alejkami_3_117_2018.pdf</p>	 <p>83 – 3 - 33</p>



Groby kolejarzy na Starych Powązkach

Lp	Nazwisko i imię	Zdjęcie i położenie grobu
12	<p>Podoski Jan (Kijów, 2 stycznia 1904 r. — Warszawa, 22 listopada 1998 r.). W 1920 był sanitariuszem na wojnie polsko-bolszewickiej, z której powrócił jako ułan. Inżynier trakcji elektrycznej. W latach 1934-1938 uczestniczył w pracach nad elektryfikacją pierwszego odcinka w Warszawskim Węźle Kolejowym. Dyrektor Fabryki Sygnałów Kolejowych w Bydgoszczy (1938-1939). Brał udział w kampanii wrześniowej, po ewakuacji dotarł do Anglii, gdzie był adiutantem Szefa Sztabu Naczelnego Wodza w Londynie, Kierował przerzutami do Polski z Anglii, a potem z Włoch. W składzie sztabu 1 Dywizji Panczernej brał udział w walkach wyzwolenie Belgii i Holandii. Profesor i doktor honoris causa Politechniki Warszawskiej, honorowy obywatel Warszawy, orędownik budowy warszawskiego metra.</p> <p>https://pl.wikipedia.org/wiki/Jan_Podoski</p>	 <p style="text-align: center;">284 wprost – 5 - 9</p>
13	<p>Reymont Władysław Stanisław (Kobiele Wielkie, 7 maja 1867 r. — Warszawa, 5 grudnia 1925 r.), pisarz, prozaik i nowelista, jeden z głównych przedstawicieli realizmu z elementami naturalizmu w prozie Młodej Polski. Jednymi z najwybitniejszych powieści Reymonta są „Chłopi” i filmowana i „Ziemia obiecana”. W latach 1888–1893 pracował trzy lata z przerwami jako niskiej rangi funkcjonariusz Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej - pomocnik dozorczy plantowego (toromistrza)., pracując m.in. w Rogowie i Lipcach. W swoim dorobku ma wiele utworów o tematyce kolejowej, m.in. „Pracy” (1891), „Szczęśliwi” (1894), „Przy robocie” (1895), „Senne dzieje” (1908), „Marzyciel” (1909). 13 lipca 1900 uległ wypadkowi kolejowemu.</p> <p>https://pl.wikipedia.org/wiki/W%C5%82adys%C5%82aw_Reymont</p>	 <p style="text-align: center;">Aleja Zasłużonych – 1 – 1...5</p>
14	<p>Starożyk Jan (1845 – 1902) W 1863 roku prawdopodobnie uczestniczył w powstaniu styczniowym. Do Warszawy wrócił ok. r. 1867; został pracownikiem biurowym Straży Ogniowej, a następnie adiutantem jej dowódcy płk. Urbana Majewskiego. Ok. r. 1874 był organizatorem i instruktorem Straży Ogniowej tworzonej w Kielcach. W r. 1876 osiadł znów w Warszawie i aż do śmierci był urzędnikiem Warszawsko-Wiedeńskiej Drogi Żelaznej. Będąc samoukiem, doszedł do znacznej wiedzy o dziejach Warszawy i jej zabytków, o obiektach sakralnych i świeckich, w warszawskich czasopismach opublikował wiele artykułów i not. Kilkakrotnie zabierał głos w sprawie budowy w Warszawie pomnika Józefa Ignacego Kraszewskiego. Jego staraniem został odnowiony i przeniesiony krzyż z ul. Nowogrodzkiej na ul. św. Barbary.</p> <p>https://www.ipsb.nina.gov.pl/a/biografia/jan-ildefons-starozyk</p>	 <p style="text-align: center;">193 – 5 - 14</p>

Groby kolejarzy na Starych Powązkach

Lp	Nazwisko i imię	Zdjęcie i położenie grobu
15	<p>Wasiutyński Aleksander (Lisowice, 13 grudnia 1859 r. — Warszawa, 17 października 1944 r.). Inżynier komunikacji, przez wiele lat był pracownikiem Wydziału Drogowego Kolei Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej gdzie zorganizował stałą stację doświadczalną, w której prowadził systematyczne badania trakcji kolejowej. Od 1889 roku był członkiem Zarządu Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej. Nominowany na profesora nadzwyczajnego w Instytucie Politechnicznym w Warszawie w 1901 roku. W 1909 roku został profesorem zwyczajnym w dziedzinie dróg żelaznych. Piastował stanowisko prezesa Akademii Nauk Technicznych. Projektował kolejową linię średnicową w Warszawie. Od 1934 wykładał na Politechnice Lwowskiej, posiadał także doktorat honoris causa Politechniki Lwowskiej oraz był honorowym profesorem Politechniki Warszawskiej.</p> <p>https://pl.wikipedia.org/wiki/Aleksander_Wasiuty%C5%84ski</p>	 <p style="text-align: center;">183 – 2 – 12, 13</p>
16	<p>Wenda Tadeusz (Warszawa, 23 lipca 1863 r. - Komorów, 8 września 1948 r.). Ukończył studia w Instytucie Korpusu Inżynierów Komunikacji w Petersburgu. Po studiach pracował jako projektant i budowniczy linii kolejowych na terenie Rosji, był kierownikiem budowy portu w Windawie, a także nadzorował przebudowę portu w Rewlu. Pomagał w budowie portu w Royen. W roku 1918 przyjechał do Polski i objął stanowisko w Ministerstwie Robót Publicznych, które piastował do roku 1920. W tym samym roku otrzymał posadę kierownika budowy portu w Gdyni w Ministerstwie Przemysłu i Handlu, a od 1932 nadzorował dalsze prace już jako urzędnik Urzędu Morskiego w Gdyni na stanowisku naczelnika wydziału.</p> <p>https://pl.wikipedia.org/wiki/Tadeusz_Wenda</p>	 <p style="text-align: center;">139 – 1 - 27</p>
17	<p>Wetcel Romuald (Iwanowce na Podolu, 17 sierpnia 1891 r. — Warszawa, 1 listopada 1965 r.) Był absolwentem Politechniki Kijowskiej. W okresie międzywojennym był pionierem motoryzacji warszawskich kolei wąskotorowych WKD i linii Jabłonna–Karczew, autorem wielu zrealizowanych projektów wagonów motorowych i lokomotyw spalinowych. Pod jego kierunkiem zbudowano według jego projektu pierwszy w Polsce lekki wagon silnikowy do obsługi ruchu lokalnego, dzisiaj zwany autobusem szynowym. Po wojnie kontynuował prace związane z odbudową zniszczonych Warszawskich Kolei Dojazdowych, Kolei Jabłonowskiej i Mareckiej. Od lat 50. XX w., pracując w Ministerstwa Komunikacji, unowocześniał trakcję spalinową na kolejach dojazdowych PKP, kierując wieloma pracami projektowymi w całym kraju.</p> <p>http://www.psmk.org.pl/grob-inz-romualda-wetcla/</p>	 <p style="text-align: center;">137 – 6 -1</p>

Groby kolejarzy na Starych Powązkach

Lp	Nazwisko i imię	Zdjęcie i położenie grobu
18	<p>Wysocki Stanisław (Busko, 14 kwietnia 1805, zm. 21 maja 1868) W roku 1830 powołany na inżyniera Banku Polskiego. W powstaniu listopadowym porucznik w Gwardii Narodowej. Z ramienia Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych i Policji regulował rzeki Nidę i Kamienną. W roku 1834 kierował budową spichrzów we Włocławku. Od 1839 roku główny inżynier budowy Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej. Od 1857 roku był inspektorem głównym dróg żelaznych w Królestwie Polskim. W roku 1865 przeszedł na emeryturę. Doradca techniczny Kolei Warszawsko-Terespolskiej. Założył pierwszą w Polsce fabrykę asfaltu.</p> <p>https://pl.wikipedia.org/wiki/Stanis%C5%82aw_Wysocki_(in%C5%BCynier)</p>	 <p style="text-align: center;">Aleja Katakumbowa 1 – 22, 23</p>
19	<p>Zembrzusi Kazimierz (Głębokie, 18 kwietnia 1905 r. — Warszawa, 26 sierpnia 1981 r.). Był twórcą pierwszych w Polsce, zaprojektowanych całkowicie samodzielnie, parowozów: w 1931 roku parowozu Pt31, a pięć lat później dwóch wersji parowozu Pm36 – o tradycyjnym kształcie oraz wersji nowoczesnej z aerodynamiczną obudową, który to parowóz został wyróżniony złotym medalem na Światowej Wystawie Sztuki i Techniki w Paryżu, w 1937 roku. Projektował także parowozy dla kolei egipskich i bułgarskich. W czasie okupacji prowadził wykłady maszyn parowych w Szkole Technicznej im. Wawelberga i Rotwanda. Po wojnie pracował na Politechnikach w Łodzi i Warszawie. Pełnił także wiele funkcji w różnych instytucjach i organizacjach. Był współtwórcą Instytutu Naukowo-Badawczego Kolejnictwa.</p> <p>https://pl.wikipedia.org/wiki/Kazimierz_Zembrzusi</p>	 <p style="text-align: center;">199 – 3 - 2</p>