

STANISŁAW NIKODEM RAWICZ-KOSIŃSKI WE WSPOMNIENIACH ZOFII KOSIŃSKIEJ

Tomasz Owoc

mgr, Muzeum Historyczne Miasta Krakowa, e-mail: T.Owoc@mhk.pl

Streszczenie. Podstawą niniejszego artykułu jest referat autora wygłoszony podczas konferencji pt. 170 LAT KOLEI W KRAKOWIE, organizowanej przez Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP Oddział w Krakowie, w 10 października 2017 roku, w Pałacu Krzysztofy – Muzeum Historyczne Miasta Krakowa. Artykuł opisuje sylwetkę Stanisława Kosińskiego herbu Rawicz – wybitnego polskiego inżyniera. Tekst zawiera podstawowe fakty na temat Kosińskiego oraz Zofii Mussil z domu Kosińskiej, autorki dziennika pisanego na początku XX wieku, w którym znajdują się opisy życia rodzinnego Kosińskich. Stanisław Nikodem Rawicz - Kosiński (1847-1923) zapisał się w historii jako wybitny inżynier specjalizujący się w budowie galicyjskich górskich linii kolejowych. Jego największym dziełem było zaprojektowanie przeprawy kolejowej nad Prutem, która stała się wzorem dla budowniczych alpejskich szlaków kolejowych.

Słowa kluczowe: historia rozwoju kolei, inżynierowie budowy kolei, Stanisław Nikodem Rawicz-Kosiński

Stanisław Nikodem Kosiński herbu Rawicz, syn Pawła Kosińskiego radcy namiestnictwa we Lwowie oraz Alojzy Skałkowskiej, urodził się w rodzinnym majątku Kosińskich w Borku Szlacheckim pod Krakowem. W 1866 roku ukończył szkołę realną w Krakowie, a następnie rozpoczął studia na wydziale komunikacji politechniki w Pradze. W 1872 roku zdobył dyplom inżyniera. W tym samym roku rozpoczął pracę przy budowie kolei w Turynii. W 1881 roku powrócił do Galicji. Przez kolejne cztery lata pracował jako kierownik budowy linii kolejowej Żywiec-Nowy Sącz, będącej częścią kolei transwersalnej. Po zakończeniu inwestycji objął stanowisko kierownika budowy linii łączącej Galicję z Zakarpaciem, Skole-Beskid. Biegła ona doliną rzeki Opór, co wymagało budowy licznych mostów i wiaduktów¹.

W latach 1880-1890 Stanisław Kosiński pełnił funkcję zastępcy kierownika budowy linii kolejowej Jasło – Rzeszów. Jednym z największych osiągnięć życiowych Kosińskiego było zrealizowanie linii ze Stanisławowa do Wronieki, której budowę nadzorował w latach 1891-1894. Prowadził on studia rozpoznawcze i szczegółowe, a następnie objął kierownictwo budowy. W wyniku prac wykazał, że 96 kilometrowa jednotorowa linia kolejowa będzie musiała czterokrotnie przeciąć linię rzeki Prut. Zdecydowano, że mosty będą miały konstrukcję kamienną. W 1892 roku zespół inżynierów pod przewodnictwem Zygmunta Kulki opracował pro-

1 Samujłło J., Kosiński Stanisław Nikodem, „Polski Słownik Bibliograficzny”, T. XIV (1968-1969), s. 222.

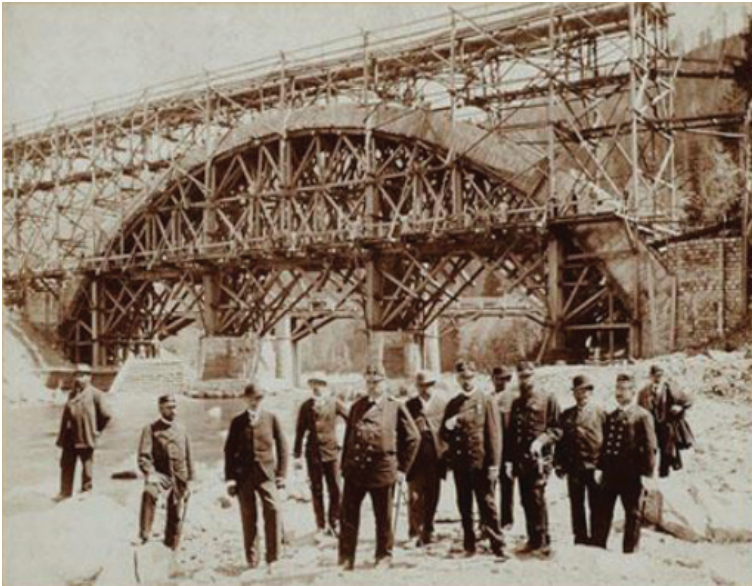
jekty, których realizację rozpoczęto w 1893 roku. Mosty miały mieć rozpiętość łuków 65, 48, 40 i 34,6 m. Obiektem, który zdobył największą sławę był most pod Jaremczem, będący w tamtym czasie mostem o największej rozpiętości łuku w Europie. Długą na ponad 150 m przeprawę budowano w latach 1894-1896. Most składał się z ośmiu łukowych przęseł, z czego największe posiadało rozpiętość 65 metrów. Stał się wzorem dla licznych projektów realizowanych na alpejskich trasach kolejowych².



Fot. 1. Portret, Stanisław Kosiński, Lwów, Ukraina, 1870-1875.

Fotografia: zakład fotograficzny Lissa Noel, własność: Muzeum Historii Fotografii w Krakowie.

2 Jankowski J., *Mosty w Polsce i Mostowcy Polscy (od czasów najdawniejszych do końca I Wojny Światowej)*, Wrocław-Warszawa-Kraków-Gdańsk 1973, s. 216-219.



Fot. 2. Budowa mostu na Prucie w Jaremczu, Ukraina, 1891-1895.

Fotograf nieznaną, własność: Muzeum Historii Fotografii.

W okresie od 1895 do 1900 roku Kosiński był odpowiedzialny za budowę wschodnio galicyjskich kolei lokalnych: Tarnopol – Kopyńce, Czortków - Zaleszczyki, Czortków – Iwanie Puste. Następnie przeprowadził budowę trzeciej karpackiej linii: Lwów - Sianki. Ostatnim projektem realizowanym przez Kosińskiego w Małopolsce było opracowanie górskiej linii Lwów – Podzamcze z licznymi serpentynami oraz nachyleniem sięgającym 25%. Uznawano ją za wzór prowadzenia kolei w trudnym terenie³.

Od 1906 roku Kosiński mieszkał w Wiedniu, gdzie piastował stanowisko naczelnika wydziału budowy nowych linii kolejowych w ramach Cesarsko-Królewskiego Ministerstwa Kolei Żelaznej, a następnie, również, stanowisko dyrektora Departamentu Budowy i Konserwacji oraz prezesa Dyrekcji Budowy Kolei Żelaznych. W ramach swych obowiązków prowadził liczne inwestycje kolejowe, jak również zorganizował służbę techniczną na kolei austriackiej⁴.

Cesarz Franciszek Józef I w uznaniu za zasługi odznaczył Stanisława Kosińskiego w 1908 roku Orderem Cesarza Leopolda, a w 1912 – Orderem Korony Żelaznej II Klasy.

W 1917 roku Kosiński przeszedł w stan spoczynku, by w 1919 przenieść się do Krakowa, gdzie zmarł 13 stycznia 1923 roku. Został pochowany w grobowcu Odrzywolskich na cmentarzu Rakowickim⁵.

3 Hydzik J., *Inżynier Stanisław Nikodem Rawicz Kosiński – Budowniczy Kolei w Polsce Południowej (byłej Galicji)*, „Zeszyty Naukowo-Techniczne SITK RP, Oddział w Krakowie”, Nr 122 (2005) s. 57.

4 Samujłło, J., op. cit., s.222.

5 *Kosiński Stanisław Nikodem*, „Polski Słownik Bibliograficzny”, T. XL (2000-2001).

Stanisław Kosiński był żonaty z Marią z domu Podwin, z którą miał trzy córki: Zofię, zamężną Mussil, Karolinę, zamężną Karyłowską i Helenę⁶.



*Fot. 3. Portret, Zofia Kosińska, Lwów Ukraina, 1902-1904.
Fotograf nieznaną, własność: Muzeum Historii Fotografii.*

Na szczególną uwagę zasługuje historia Zofii, która od młodości wykazywała zdolności literackie. Urodzona w 1898 roku była najstarszą córką Stanisława. Dobrze wyedukowana, posługiwała się biegle niemieckim, francuskim i angielskim. Była wyjątkową kobietą dwudziestolecia międzywojennego m. in. potrafiła prowadzić samochód. Wiodła bardzo aktywne życie towarzyskie, szczególnie w gronie wpływowych środowisk bankowych i prawniczych. W 1926 roku wyszła za doktora prawa Pawła Mussila, który w czasie II wojny światowej został zamordowany w Katyniu. Zofia zmarła 15 maja 1943 roku w obozie w Oświęcimiu⁷.

⁶ Ibidem.

⁷ Biogram Zofii Mussil (Kosińskiej), www.ogrodywspomnien.pl, dostęp 1 X 2017.



*Rabka, Polska, 7 czerwca 1931.
Fotograf nieznamy, własność: Muzeum Historii Fotografii.*

Dzięki młodszej siostrze, Karolinie Karyłowskiej, zachowało się sporo pamiątek po rodzinie Kosińskich. W 1978 roku przekazała ona do Muzeum Historii Fotografii przy Krakowskim Towarzystwie Fotograficznym kilkaset rodzinnych zdjęć, zbiór korespondencji oraz twórczości Zofii.⁸

W zachowanych dokumentach, stanowiących obecnie zasób biblioteki Muzeum Historii Fotografii im. Walerego Rzewuskiego w Krakowie znajduje się dziennik Zofii Kosińskiej prowadzony od sierpnia 1909 do października 1923 roku. Składają się na niego odręcznie pisane trzy tomy dziennika, luźne notatki oraz przygotowywany najprawdopodobniej do druku ponad 400 stronicowy maszynopis wspomnień zatytułowany *Na przełomie najnowszej Epoki – Wyjątki z dziewczęcego dziennika 1914-1919*. Zachowane wspomnienia były pisane przez Zofię między 11 a 25 rokiem życia. Wspomnienia są typowym przykładem dziennika z początku XX wieku opisującego współczesną rzeczywistość, relacje społeczne oraz interpretacje bieżących wydarzeń. Stanowi on ciekawy zapis historii polskich elit politycznych mieszkających w Wiedniu czasów I wojny światowej oraz pierwszych lat niepodległej Rzeczypospolitej Polskiej⁹.

Choć dziennik Zofii Kosińskiej koncentruje się głównie na przeżyciach autorki, relacjach z rówieśnikami i dorosłymi oraz odbiorze otaczającej rzeczywistości, dosyć często możemy przeczytać o Stanisławie Kosińskim określanym mianem „Stach” bądź „Tatus”. Najwięcej informacji na jego temat pojawia się w zapisach

8 Stanisław Rawicz Kosiński | 11.09-1.10.1995 – budowniczy galicyjskich kolei, <http://mhf.krakow.pl/>, dostęp 1 X 2017.

9 Dziennik Zofii Kosińskiej, Archiwum Muzeum Historii Fotografii w Krakowie (AMHF).

z okresu mieszkania w Wiedniu, a w szczególności przy okazji wszelakiego rodzaju wyjazdów.



Fot. 5 Maria i Stanisław Kosiński wraz z córkami. Od lewej Zofia, Karolina, Helena; Chorwacja, Abbacya, 1911.

Fotograf nieznaną, własność: Muzeum Historii Fotografii.

Zapisy dziennika dosyć dokładnie odzwierciedlają warunki bytowe rodziny Kosińskich. W Wiedniu mieszkali oni przy Neulinggasse 18, gdzie posiadali kilkukojowe mieszkanie z telefonem oraz służbą. Jako naczelnik, dyrektor i prezes w Ministerstwie Kolei, Stanisław miał bardzo wysoką pozycję społeczną. Był znany i szanowany pośród polityków polskich działających w rządzie, jak i administracji Austro-Węgier. Łączyła go bliska znajomość m.in. z namiestnikiem Galicji Michałem Bobrzyńskim (Zofia natomiast była w bardzo przyjacielskich kontaktach z żoną Witolda Korytowskiego, następcy Bobrzyńskiego na stanowisku naczelnika).

W swoim dzienniku Zofia kilkakrotnie wspomina, że była odwożona przez ojca samochodem na różnego rodzaju wydarzenia towarzyskie i kulturalne. Bardzo ce-

niła sobie wspólne wyjścia do teatrów i rozmowy z „Tatusiem” na temat przedstawień, aktorów i ich gry. Wielokrotnie zapisywała wypowiedziane opinie „Stacha”, w szczególności te odnoszące się do sytuacji politycznej Polaków. 4 listopada 1914 roku zanotowała:

„Co za biedny kraj, co za nieszczęsny z nas naród – wzdycha Tatus – Cokolwiek się dzieje musi się odbywać na naszym terytorium całkiem już z ziemią zrównanemu. Niewinna ludność wywieszana, w niewoli, lub na tułaczce, a w końcu, o zgrozo! – Polak walczy przeciwko Polakowi – brat zabija brata – czy może być straszliwsza tragedia !?!”¹⁰

Liczne wypowiedzi Stanisława Kosińskiego, zapisane przez jego córkę, ukazują go jako patriotę oddanego sprawie polskiej. Podobny wydźwięk ma opis rozmowy poprzedzającej przejście w stan spoczynku ze swoim przełożonym austriackim ministrem kolei żelaznej Zdenko Forsterem:

Wiedeń, niedziela 23.7.1916

Jako najwyższe odznaczenie cesarskie i uznanie za pracę zaproponowano mu: baronię. – Tatus jednak słicznie podziękował i zrezygnował z tego tytułu twierdząc, że woli pozostać nadal starym polskim szlachcicem, jak być nowo upieczonym austriackim baronem, który to byłby na ogół w Polsce nie cieszył się popularnością. – /W zamian tata dostanie o kilka tysięcy rocznie powiększoną emeryturę!¹¹



Fot.6 Rodzina Kosińskich. Od lewej: Helena, Zofia, Stanisław, Karolina; Czechy, Marienbad (Mariánské Lázně), 1915.

Fotografia: zakład fotograficzny Lampalzer Hans, własność: Muzeum Historii Fotografii.

¹⁰ Ibidem, s.47

¹¹ Ibidem, s.146.

Przez cały opisywany okres status materialny Kosińskich stał na wysokim poziomie. Zazwyczaj cała rodzina w okresie letnim wyjeżdżała na dwa, trzy miesiące poza Wiedeń. Odwiedzano wtedy popularne kurorty czy uzdrowiska. W trakcie podróży korzystano z przywilejów Stanisława Kosińskiego, który posiadał do swej dyspozycji wagon salonowy. Sytuacja zmieniła się po wybuchu I wojny światowej.

10.8.1915

Tatus wyrzekł się salonki podczas podróży do Marienbadu. Jadą I klasą «Trzeba się wyrzec niepotrzebnego luksusu w chwili, gdy większość obywateli państwa podróżuje jak bydło» ...woli Tatusia nie można się sprzeciwić.¹²

W trakcie tej podróży Zofia Kosińska opisała dosyć typową sytuację powtarzającą się w czasie podróży ze Stanisławem, który zwracał uwagę na infrastrukturę kolejową.

W chwili tej Tatus zwraca naszą uwagę na usuwisty teren okolicy {Tulln}, łatwy do poznania po tarasowym ukształtowaniu. Most który właśnie przezywamy ma dlatego filary trzy razy tak głęboko wmurowane w ziemię, jak wysokie są ponad nią. – Sam Tatus robił jego projekt, a kosztował on przeszło milion koron¹³



Fot. 7 Portret, Stanisław Kosiński, 1917.

Fotografia: Zakład fotograficzny Medina, Atelier, własność: Muzeum Historii Fotografii.

12 Ibidem, s.95.

13 Ibidem.

Przejście Stanisława Kosińskiego w stan spoczynku w 1917 roku oraz pogarszająca się sytuacja Austro-Węgier spowodowała, że zaczął poszukiwać możliwości przeniesienia się do Krakowa. Zrealizowano to pod koniec czerwca 1919 roku po trzynastu latach mieszkania rodziny Kosińskich w Wiedniu. Zofia tak opisała moment przekroczenia granic niepodległej Polski:

Zapadał już cichy, mglisty wieczór, gdy u wylotu mostu nad rzeczką Sołą ujrzelśmy wartującego żołnierza polskiego. – Na widok jego junackiej postaci i Białego Orła u czapki zaczęliśmy mu się wszystkie trzy kłaniać obydwoma rękami skacząc przytem i krzycząc, jak szalone: Polska!- Polska!- i nasz żołnierz, nasz!!!¹⁴

W Krakowie Kosińscy zamieszkali przy ulicy Kanoniczej, gdzie po 4 latach, 13 stycznia 1923 roku, w wieku 85 lat zmarł Stanisław Kosiński.¹⁵

Obecnie postać inżyniera Stanisława Nikodema Kosińskiego herbu Rawicz jest postrzegana jedynie przez pryzmat historii kolejnictwa. Dziennik jego córki jest szansą na poznanie ludzkiego, społecznego charakteru budowniczego galicyjskich linii kolejowych. Dlatego dziennik Zofii Mussil z d. Kosińskiej wymaga dalszych gruntownych opracowań. Wydanie go w formie drukowanej w ciekawy sposób wzbogaciłoby obraz społeczności galicyjskich Polaków żyjących w okresie odzyskiwania przez Polskę niepodległości.

14 Ibidem, s.455.

15 Kosiński Stanisław Nikodem... op. cit.

