

Henri WALIGORSKI, entrepreneur (Algérie, Turquie, Indochine...)

Amédée Olaf Stanislas dit *Henri* WALIGORSKI

Né à Christiana (future Oslo)(Norvège), le 8 décembre 1853.

Fils d'Alexandre Fortunat Josef Roch Waligorski (Drugnia, près Cracovie, 26 février 1802-Paris, XIII^e, 9 juillet 1873) et d'Emma Marie Jeanne Justine Méliss (Landau in der Pfalz, 20 septembre 1825-Paris, XVII^e, 26 octobre 1858)

Naturalisé français le 28 juillet 1883 (*Bulletin des lois*, 1887, n° 1900, p. 1307).

Marié à Souk-Arrhas, le 6 juillet 1880, avec Marie Menotti (Souk-Arrhas, 19 février 1860-Brive-la-Gaillarde, 22 novembre 1947), fille de Bonaventure Menotti et de Noncia Marie Guasco, dont :

— Edmond Henri Bonaventure (1881-1889) ;

— Marius (1882) ;

— Ernest Olaff (1884) ;

— Henri Stanislas (1884) ;

— Jean (Souk-Arrhas, 9 septembre 1886-), employé de commerce, puis professeur de chant ;

— Paul (Akbou, 3 sept. 1890-Neuilly-sur-Seine, 16 septembre 1985), ébéniste d'art ;

— Edmée (Mustapha, 5 février 1890-Brive-la-Gaillarde ? 1984) (M^{me} Jean Guillaume Brossard) ;

— Jacques (1893-1984) : entrepreneur à Alger, militant communiste, interné politique ;

— Pierre (Mustapha, 23 janvier 1899-Brive-la-Gaillarde, 13 janvier 1984).

De son union avec Ivanhoe Jeanne Louise Gusman (Bône, 19 janvier 1875-Paris XV^e, 15 octobre 1924) :

— Pierre Felix Gusman (1899-1980).

Employé de la Société des Batignolles sur le [Bône-Guelma](#) (lors de son mariage en 1880).

Ingénieur civil à Souk-Arrhas (décret de naturalisation, 28 juillet 1883).

Tâcheron de l'Association des constructeurs de l'[Est-Algérien](#) (1886).

Entrepreneur à Mustapha (Alger)(1889).

Administrateur de [L'Afrique française](#), Alger : assurances (juin 1889).

Association avec [Jean Merlo](#) (26 septembre 1889-3 août 1895) :

— travaux de pavage à Alger ;

— ligne de Lodi à Berrouaghia pour l'[Ouest-Algérien](#), achevée en mars 1893 ;

— [Jonction Salonique-Constantinople](#) : lots 24 et 25, kilomètres 262,300 à 281,524 (1893-1895).

Prolongement en Anatolie du [Smyrne-Cassaba](#) (1896).

Administrateur de la Société d'exploitation de crayons, plaques et produits photographiques (août 1900).

Infrastructure de la [ligne Hué-Tourane](#) (juillet 1901), puis en association avec Bartissol et Hoffer (1^{er} décembre 1902). Groupement dessaisi pour manque d'activité (11 septembre 1903).

2/2

130 km entre Laokay-Mongtzé dans la partie du Nam Ti la plus accidentée et la moins peuplée du [Chemin de fer de l'Indochine et du Yunnan](#) (1903-1907).

Administrateur de l'éphémère Compagnie du Port et du Chemin de fer de Quintero (Chili)(janvier-mai 1909),

Administrateur de la Société sucrière d'Angra (Brésil)(avril 1909), mise en faillite en septembre 1927 après un long sommeil.

Scrutateur à l'assemblée de la [Société française des distilleries de l'Indochine](#) (30 juin 1910).

Membre du Syndicat des entrepreneurs de travaux de l'Algérie et de la Tunisie (déc. 1892).

Membre de la Société de géographie d'Alger (juin 1900).

Domicilié à Neuilly-sur-Seine (avril 1909).

Décédé à Neuilly-sur-Seine, le 26 avril 1930.

Pavage en bois de diverses rues d'Alger (*La Dépêche algérienne*, 17 avril 1889)

Sur la convocation du maire d'Alger, les entrepreneurs qui ont soumissionné pour l'exécution du pavage en bois de diverses rues de notre ville et pour son entretien, se sont présentés aujourd'hui à 2 heures, à la mairie où a eu lieu l'adjudication des travaux.

Il s'agit de paver la rue Bab-el-Oued et l'esplanade ; les rues Littré, de la Liberté, Combes, Cléopâtre, de la Marine et Volland, le pourtour de la place Mahon et les parties Nord et Est de la place du Gouvernement.

Avaient soumissionné :

1° La Société industrielle de pavage en bois ;

2° M. Nelson-Cherico , entrepreneur d'éclairages et d'illuminations ;

3° Amédée de Waligorski, de Mustapha ;

L'adjudication portait :

1° Sur une redevance comprenant l'intérêt et l'amortissement de toutes les dépenses pour l'établissement ainsi que l'entretien pendant 18 années, du mètre carré de pavage en bois estimé à 4 francs.

2° Redevance à payer par mètre carré en cas de suppression par ordre de l'administration estimé à 2 francs.

3° Réfection de pavage en bois sur tranchées, non compris la démolition, mais y compris l'enlèvement des matériaux en provenant par mètre carré, estimé à 23 francs.

Voici les chiffres des soumissions :

La Société industrielle de pavage en bois a offert 0 fr. 20 de rabais sur le premier article :

0 fr. 10 sur le deuxième et 1 fr. sur le troisième.

M. Nelson a offert 0 fr. 10 de rabais sur le premier article ; 0 fr. 04 sur le deuxième et 0 fr. 50 sur le troisième.

M. de Waligorski a offert une réduction de 5 fr. 05 par cent francs sur chacun des articles.

M. de Waligorski a donc été déclaré adjudicataire.

(Journal général de l'Algérie, 7 mai 1891)

GUELMA. — Par jugement d'adjudication du 31 juillet 1890, M. de Waligorski Amédée Olaf Stanislas dit Henri Waligorski, entrep. de trav. publ., dem. à Alger, s'est rendu adjudicataire d'une maison sise à Guelma, située place Saint-Augustin, connue sous le nom d'Hôtel Auriel, immeuble dépendant de la licitation Auriel, moyenn. le prix de 49.350 fr. M^e Poggi Pierre, av. (*P. de G.* du 1^{er} mai)

Tribune du « Moniteur des Travaux »
(Le Moniteur des travaux publics de l'Algérie et de la Tunisie, 1^{er} janvier 1893)

On nous écrit :

Monsieur le directeur,

J'ai lu avec beaucoup d'attention la protestation que M. Waligorski a adressée à M. le gouverneur général au sujet de l'attitude qu'a prise vis à vis de lui le groupe de tâcherons et de sous-traitants de l'Est-Algérien qui forme la majeure partie de cette société embryonnaire qui s'intitule le Syndicat des entrepreneurs de l'Algérie et de la Tunisie et je l'approuve en tous points.

Je connais M. Waligorski depuis longtemps et ai suivi pas à pas la marche de sa carrière d'entrepreneur.

C'est par un travail opiniâtre, et une parfaite honorabilité et une exquise courtoisie que M. Waligorski s'est fait dans le monde des travaux publics la place qu'il y occupe et dont beaucoup d'envieux voudraient bien le déloger.

Assurément, M. Waligorski eût été déplacé dans le Syndicat en question et ses adversaires, en lui en fermant la porte, l'ont empêché de se fourvoyer. Il doit donc à ce titre leur en être reconnaissant.

Veillez agréer, etc.

R. P., entrepreneur.

Adjudication des travaux de construction
de la route Nationale n° 1 d'Alger à Laghouat
(Le Journal général de l'Algérie, 28 janvier 1893)

Merlo et Waligorski recalés

ON DEMANDE
(La Dépêche algérienne, 7 mai 1893, p. 2, col. 2)

à acheter cinq kilomètres de voie en fer ou en acier du poids de 7 à 9 kilos le mètre courant.

Six cents mètres courants de voie Decauville de 0 m. 60 avec courbes et accessoires.

Vingt Trucs ou Wagons pour cette voie.

S'adresser à M. WALIGORSKI, 10, rue Tanger, à Alger. 56361

ALGER
(*Le Journal général de l'Algérie*, 28 juillet 1894)

Nous apprenons que l'on va commencer sous peu les travaux de pavage en bois de la partie comprise dans la rue de Constantine, entre la rue Vaisse et la porte de Constantine.

Ces travaux ont été traités de gré à gré, à MM. Merlo et Waligorski. C'est notre ami Guasco qui en prend la direction pour le compte de l'entreprise qui a traité en même temps que le pavage la pose de la voie pour le compte de la Compagnie des chemins de fer sur route d'Algérie.

ALGER
(*Le Journal général de l'Algérie*, 21 août 1894)

Dans notre dernier numéro, nous avons donné une information sur la situation qui, d'après certaines versions, serait faite à la Société des tramways départementaux.

Or, nous en rapportant à certains dires que nous avons cru fondés, nous avons annoncé que le service des Ponts et Chaussées exigeait de la ville d'Alger la construction d'un égout dans la rue de Constantine avant de commencer le pavage en bois, dans la partie comprise entre la rue Vaisse et la porte de Constantine. En même temps nous annoncions que le quart des crédits nécessaires à l'établissement du pavage était seul disponible.

D'après les renseignements que nous considérons comme officiels, il n'y a pas d'égout à construire dans la partie sus indiquée, le grand égout collecteur existant dans cet endroit ; en outre, l'an dernier, en prévision du pavage, la Société du Gaz installa ses conduites de façon à ne point gêner ce travail ni la chaussée en les construisant sous les trottoirs.

Enfin, nous devons ajouter que les fonds nécessaires aux travaux du pavage en bois sont entièrement disponibles et que ces pavés sont approvisionnés à l'usine Merlo et Waligorski à Belcourt.

En présence de ces renseignements, nous avons dû rechercher les causes qui interrompaient la continuation des tramways départementaux.

Comme nous le disions récemment, c'est au service des Ponts et Chaussées que ces lenteurs sont imputables.

Les dossiers concernant ces travaux sont entre les mains de l'administration qui a cru bon de prendre congé sans avoir donné une sanction à leur sujet.

Nous regrettons une telle constatation qui lèse gravement les intérêts du département, des contribuables et ceux des ouvriers qui attendent du travail.

Il n'est pas admissible que de si grands intérêts ne soient pas réglés avant les vacances et il était facile dans tous les cas de se prononcer sur les dossiers les concernant et dont le retard force notre population à un chômage dont elle se dispenserait très bien.

ALGER
(*Le Journal général de l'Algérie*, 6 octobre 1894)

Nous apprenons que l'Administration supérieure, c'est-à-dire le conseil général des Ponts et Chaussées, vient de retourner à Alger le dossier concernant le pavage en bois de la rue de Constantine.

Ce n'est pas trop tôt.

Nous apprenons qu'à la réception de ce dossier, l'administration locale a aussitôt envoyé un ordre de service à MM. Merlo et Waligorski pour que l'on se mette immédiatement à l'œuvre.

ALGER

(*Le Journal général de l'Algérie*, 25 décembre 1894)

Nous avons été les premiers à annoncer la décision prise par le Ministre de la Guerre au sujet de la prochaine mise en adjudication des travaux de forteresse.

Dans notre numéro des 18 et 19 courant, nous annonçons la prochaine mise à exécution de la percée des fortifications à la porte Bab-Azoun, pour le passage de la voie du chemin de fer de Saint-Eugène–Rovigo.

Aujourd'hui, les décisions ministérielles s'exécutent, la traversée du champ de manœuvres est à peu près terminée et un chantier de terrassiers a attaqué les fortifications.

La durée de ces travaux ne dépasserait pas un mois s'il n'y avait encore ceux du pavage en bois qui vont retarder la mise en exploitation du réseau ferré terminé.

En effet, nous apprenons que les pavés de Collo exigés par l'administration, sont embarqués sur un voilier amarré dans ce port, depuis près de cinq semaines, mais que celui ci, soit crainte de mauvais temps, soit autre chose, ne se presse pas de se rendre à Alger, où il est attendu.

Nous devons ajouter que M. Guasco, représentant de MM. Merlo et Waligorski, entrepreneurs de pavage, se rend aujourd'hui même à Collo, pour activer l'expédition des pavés manquants.

Étude de M^e Georges PERTUS, notaire à Alger.

(Successeur de M. Brice)

Dissolution de la Société WALIGORSKI ET MERLO

(*La Vigie algérienne*, 2 septembre 1895)

Suivant acte reçu par M. le chancelier du consulat de France à Constantinople le 3 août 1895, dont une expédition timbrée enregistrée et légalisée par M. le ministre des affaires étrangères à Paris, a été déposée pour minute à M^e Georges PERTUS, notaire à Alger le 26 août 1895.

La Société en nom collectif « Waligorski et Merlo », dont le siège est à Alger, formée entre M. Waligorski. (Amédée Olaf Stanislas, dit Henri), entrepreneur de travaux publics, domicilié à Mustapha près Alger, et M. Merlo (Jean), aussi entrepreneur de travaux publics, domicile à Tazmalt, près Akbou, département de Constantine, pour l'exécution de travaux publics par suite de traités soit avec l'État, les départements et les communes, soit avec tous autres, constituée aux termes d'un acte reçu par M^e Mathis notaire à Alger, ayant substitué M^e Brice, aussi notaire à Alger, le 26 septembre 1889, prorogée et modifiée, aux termes d'un autre acte reçu par le dit M^e Brice le 9 décembre 1893.

A été déclarées dissoute à compter du dit jour 3 août 1895, avec convention toutefois que les entreprises sociales en cours d'exécution, y compris celle des travaux du chemin de fer « Jonction Salonique-Constantinople » (lots n^o 24 et 25) seraient continués, et resteraient jusqu'à leur terme pour le compte de la société.

M. Ernest Giraud, négociant à Constantinople, a été nommé liquidateur, avec tous les pouvoirs et attributions d'un liquidateur judiciaire, M. Waligorski restant chargé de la direction des travaux du chemin de fer « Jonction Salonique-Constantinople », jusqu'à leur achèvement.

Le siège de la liquidation a été fixé à Constantinople.

Par dérogation à l'article 17 du contrat de société du 26 septembre 1889, compétence a été attribuée au tribunal consulaire de France à Constantinople pour connaître de tous différends concernant la liquidation.

Une expédition de cet acte, délivrée par M^e PERTUS, a été déposée le 29 août 1895 à chacun des greffes du tribunal de commerce et des justices de paix des cantons Nord et Sud d'Alger.

Pour extrait :
PERTUS

LIQUIDATION DE LA SOCIÉTÉ WALIGORSKI & MERLO
(*Revue commerciale du Levant*, 1895, p. 204)

Par acte en date du 3 août 1895, passé par devant M. le chancelier du consulat de France, faisant fonction de notaire, la société commerciale ayant pour objet l'exécution de travaux publics et, notamment, la construction de la voie ferrée sur la ligne « Jonction Salonique-Constantinople » — lots 24 et 25, kilomètres 262.300 à 281.524 — a été dissoute. Toutefois, les entreprises sociales en cours d'exécution seront continuées jusqu'à complet achèvement.

M. Ernest Giraud a été nommé liquidateur de la Société dissoute, avec tous les pouvoirs et attributions d'un liquidateur judiciaire. À partir de la date de la dissolution de la Société, M. Giraud, liquidateur, représente seul valablement la dite Société.

Le siège de la liquidation est à Constantinople, Galata, Tidjaret han, 14.

Voirie. — Pavage en bois. — Transfert à M. Merlo de l'entreprise Waligorski. —
Acceptation.

(*Bulletin municipal de la ville d'Alger*, 5 octobre 1897)

M. Fèvre, adjoint, donne ensuite lecture du rapport suivant :

Messieurs,

Aux termes d'un procès-verbal d'adjudication, en date du 15 avril 1889, M. de Waligorski Amédée Olof Stanislas, dit Henri Waligorski, a été déclaré adjudicataire de l'entreprise de pavage en bois de certaines rues de la ville d'Alger, et d'entretien de ce pavage pendant une durée de 18 années.

Par acte du 20 mai 1897, passé devant M^e Pertus, notaire à Alger, M. Waligorski a cédé son entreprise à M. Merlo, entrepreneur à Alger.

Ce document, communiqué au maire par les soins du notaire, a été examiné avec le plus grand soin. Il résulte de cet examen que les intérêts de la ville ont été sauvegardés, les clauses et conditions du cahier des charges qui régit l'entreprise étant toutes applicables au cessionnaire.

De plus, la substitution de M. Merlo seul à M. Waligorski, dont il était d'ailleurs l'associé accrédité auprès de la municipalité, offre également toutes les garanties désirables, tant sous le rapport de la solvabilité que sous celui des aptitudes

professionnelles, M. Merlo connaissant parfaitement les travaux de ce genre puisqu'il a dirigé lui-même la construction du pavage en bois et son entretien.

En conséquence, nous vous demandons de vouloir bien ratifier la cession dont il s'agit, tous les droits de la Ville restant, vis-à-vis du nouvel entrepreneur, exactement ceux fixés par le cahier des charges qui a servi de base à l'adjudication.

Avis conforme de la Commission des travaux.

Adopté.

CHRONIQUE LOCALE
(*La Gazette algérienne*, 12 juillet 1899)

Travaux du [port de Bône](#). — L'adjudication du 15 courant. — Voici quelques renseignements sur les entrepreneurs qui prendront part à l'adjudication des travaux du port de Bône :

M. [Waligorski](#), d'Alger, a été chargé de grandes entreprises pour le compte de l'État.

L'ADJUDICATION DES TRAVAUX DU PORT DE BÔNE
(*Le Réveil bônois*, 17 juillet 1899)

Quinze soumissionnaires se sont présentés, savoir :

.....
MM. Henri Oudin, [Waligorski](#), Eugène Espitallier, Vaccaro et Zuurro sont éliminés par la commission.

LISTE DES MEMBRES
(*Le Journal général de l'Algérie et de la Tunisie*, 19 avril 1900)

ONZIÈME GROUPE
ENTREPRENEURS DE TRAVAUX
[Waligorski](#), entrepreneur de travaux, rue Desfonfaines, Mustapha.

Les Nouveaux Matériaux
(*La Croix*, 17 décembre 1919)
(*Le Journal général de l'Algérie*, 28 décembre 1919)

La Direction des inventions a étudié un procédé nouveau de fabrication de briques, présenté par MM. [Waligorski](#) et Carrière.

Le principe de la méthode consiste à comprimer de la terre, prise en dessous de la couche arable, à des pressions variant, suivant la nature du sol, entre 200 et 400 kilogr. au centimètre carré.

Des résultats pratiques ont été obtenus avec des terres contenant de 5 à 8 % d'argile, c'est-à-dire avec des terres quelconques.

Ainsi se trouve réalisée une tentative d'industrialisation de briques de pisé dont le *Moniteur* eut déjà l'occasion de parler.

La résistance dépasse 50 kilogr. par centimètre carré, le retrait au séchage est d'environ 1 %, sans fissurage si l'opération a été bien conduite.

Une expérience fut tentée en mars 1918. Une maison fut construite avec le concours de M. J. Richard, architecte.

Les briques employées étaient de mauvaise qualité, par suite d'une insuffisance de compression. Malgré cela, en mars 1919, bien qu'aucune paroi n'ait été enduite, la maison était intacte.

On fait actuellement des essais d'enduits hydrauliques, et il est à présumer que les expériences donneront satisfaction.

*
* * *

L'emploi de ces matériaux- est indiqué pour toutes les constructions rurales, à un seul étage, les murs de clôture, etc.

Les avantages que présentent ces briques sont les suivants :

Economie de transport, les briques pouvant être fabriquées sur place.

Economie d'argent, puisque la cuisson est supprimée.

Economie de temps, puisque la fabrication ne demande ni installation spéciale, ni combustible.

Dans une époque où l'on doit reconstruire des régions entières, où il faut compter avec une crise de transports qui menace de paralyser la construction, où l'on doit ménager le combustible, ces matériaux peuvent fournir un appoint important.

Sans doute, ils ne doivent être employés qu'avec prudence. Il ne faut pas les utiliser au contact direct du sol.

Mais ces inconvénients sont des obstacles surmontables et les avantages paraissent l'emporter.
