

Giganci Nauki

<https://gigancinauki.pl/gn/biogramy/83239,Kenig-Koenig-Knig-Jan-Ignacy-Florian.html>
2022-09-30, 21:38

Kenig (Koenig, König) Jan Ignacy Florian

KENIG (Koenig, König) Jan Ignacy Florian (10 III 1822, Płock – 17 XI 1880, Petersburg), inżynier komunikacji, budowniczy i dyrektor Kolei Mikołajewskiej. Syn Teofila von König z hanowerskiej szlachty, przybyłego do Płocka, spolonizowanego generalnego kontrolera skarbowego woj. płockiego, wolnomularza, i Józefy z Romanowskich, *primo voto* Sławęckiej, młodszy brat Józefa, redaktora „Gazety Warszawskiej”. Od 1830 uczył się w Krakowie w Gimnazjum św. Anny, a od 1834 w Szkole Technicznej (już od 1836 dorabiając udzielaniem korepetycji), następnie kontynuował naukę w warszawskim Gimnazjum Realnym, które ukończył z wyróżnieniem w 1840.

Jako stypendysta rządowy ukończył petersburski Instytut Inżynierów Komunikacji (1843). Zatrudniony przez jego wykładowcę inż. Nikołaja O. Krafta, uczestniczył w budowie Kolei Mikołajewskiej (Petersburg – Moskwa), m.in. projektując stacje (1843–51). Awansowany na kapitana korpusu inżynierów komunikacji pracował na niej jako naczelnik Oddziału (1852–63). Następnie, mianowany dyrektorem kolei Moskwa – Niżnyj Nowgorod, zmodernizował ją (w tym celu zapoznał się w 1865 z techniką i organizacją kolejnictwa w Belgii, Niemczech, Francji i Anglii), m.in. projektując dla niej mosty wspólnie z inż. Iwanem I. Rerbergiem, w tym stalowy Most Borodiński w Moskwie o rozpiętości 129 m (1868) i podwajając jej dochody.

Po przedstawieniu raportu o stanie i koniecznych ulepszeniach Kolei Mikołajewskiej (1867), od 1868 do końca życia był jej dyrektorem. Usprawnił zarządzanie nią, wprowadzając nowe taryfy (1870) i rezygnując z niekorzystnych ekonomicznie dostaw taboru z USA.

W ciągu dwunastu lat przeprowadził gruntowną jej

modernizację. Wymieniono szyny żelazne na stalowe systemu Vignolesa; 80 mostów z drewnianymi kratownicami systemu Howe'a zastąpiono stalowymi dźwigarami konstrukcji prof. Nikołaja Bielelubskiego; wprowadzono pociągi kurierskie, a także unowocześniono sygnalizację. Zbudowano nowoczesne urządzenia trakcyjne, stacje wodne, nowe parowozownie, budynki stacyjne i służbowe. W 1878 zastosowano centralizację zwrotnic i sygnałów, a także semafony wjazdowe i wyjazdowe. Ze względu na wzrost przewozów, podwojono wówczas liczbę parowozów i potrojono liczbę wagonów. K. wprowadził ponadto kursowanie wagonów lodowni do przewozu świeżego mięsa i towarów łatwo psujących się.

K. dbał o poprawę warunków socjalnych pracy i podwyższenie pensji kolejarzy, doprowadził do powstania kasy pożyczkowej oraz taniej stołówki dla robotników Zakładów Aleksandrowskich w Petersburgu i stacji rozrządowej. Z jego inicjatywy zbudowano też bocznice łączącą stację w Petersburgu z portem morskim. Stało się to jedną z bezpośrednich przyczyn zwiększenia dochodów kolei z 17 do 26 mln rubli. Pod kierownictwem K., który od 1872 był też rzeczywistym radcą stanu (ranga odpowiadająca stopniowi generała majora), Kolej Mikołajewska stała się najbardziej dochodową ze wszystkich linii w imperium rosyjskim. K. cieszył się wielkim szacunkiem kolejarzy, którzy odnosząc się do niemieckiego znaczenia jego nazwiska powszechnie mawiali: „Wreszcie doczekaliśmy się swojego króla”.

Ze względu na nieposzlakowaną opinię w 1876 K. został mianowany prezesem Komisji Kontroli Dochodów i Wydatków Dróg Żelaznych przy Urzędzie Kontroli Generalnej Cesarstwa Rosyjskiego. Był również doradcą podczas budowy linii kolejowych w Austro-Węgrzech, Danii i Persji. Współpracował też z J. G. Blochem w zakresie rozwoju kolejnictwa w Królestwie Polskim. Miał duży wkład w organizację kolejowych przewozów wojskowych podczas wojny rosyjsko-tureckiej (1877–78). Był autorem pracy z zakresu ekonomii, stanowiącej zbiór danych statystycznych, dotyczących rolnictwa i handlu płodami rolnymi w Rosji i w Ameryce Północnej: *Statisticzieskije dannyje o ziemledelii i torgowle*

produktami selskiego choziajstwa w Siewiero-Amierikanskich sojedinionnych sztatach i w Rossii. Sobranija direkcii Nikolajewskoj żeleznoj dorogi (Sankt Pieterburg 1880).

Zmarł nagle przed planowaną inspekcją nowego stalowego mostu. Zarząd Kolei Mikołajewskiej, pracownicy tej kolei oraz Zakładów Aleksandrowskich ufundowali mu okazały marmurowy grobowiec, usytuowany przy torach stacji Petersburg Rozrządowy Moskiewski. Umieszczony na nim katolicki krzyż wykonano ze znitowanych żelaznych szyn Kolei Mikołajewskiej. Napis na grobie był dwujęzyczny rosyjski i polski, z inskrypcją „Ś. P.”, co poświadczyło polską tożsamość K. 1500 robotników Zakładów Aleksandrowskich w Petersburgu zrezygnowało z zapłaty za dniówkę, aby wziąć udział w uroczystości pogrzebowej. Cała Kolej Mikołajewska znalazła się w żałobie, na każdej stacji i w poczekalniach wystawiono jego portrety wraz z kwiatami. Ministerstwo komunikacji ustanowiło stypendium jego imienia.

K. odznaczony został m.in. Orderem św. Stanisława I kl. (1878), Orderem Daniła I i II kl. (Czarnogóra), Orderem komandorskim Franciszka Józefa II kl. z gwiazdą (Austro-Węgry), Orderem Wazów II kl. (Szwecja); Orderem Danebroga II kl. (Dania) i Orderem Lwa i Słońca II kl. (Persja), Orderem Zbawiciela II kl. (Grecja) oraz Orderem Medżydje II kl. (Turcja).

W 1895 w tomie 5 wielotomowej austro-węgierskiej encyklopedii kolejowej *Encyklopädie des gesamten Eisenbahnwesens* ukazał się szczegółowy biogram K.

24 VII 2001 w związku z rozbudową stacji Petersburg Rozrządowy Moskiewski doczesne szczątki K. przeniesiono wraz z grobowcem w pobliże stacji Obuchowo w Petersburgu. W 2012 staraniem rosyjskich władz kolejowych odsłonięto w Niżnym Nowgorodzie popiersie K.

SBTP (B. Chwaściński).

„Gazeta Warszawska” 1851, nr 257, s. 2; ; И.Ф. Кениг: *Статистические данные о земледелии и торговле*

продуктами сельского хозяйства в Северо-Американских
соединенных штатах и в России /Собр. дир. Николаев.
ж.-д. И. Кениг, Санкт Петербург 1880; Чествование
памяти дир. Николаевск. ж. д. Ивана Федоровича Кенига
Главное о-во российских ж. д., Петербург ценз. 1889;
„Kraj” 1887 nr 44, 30 października/11 listopada, s. 14
(nabożeństwo żałobne); „Kurier Warszawski” 1880, nr 259, s.
3; „Kurier Warszawski” 1880, nr 260, s. 3-4; *Encyklopädie
des gesamten Eisenbahnwesens in alphabetischer
Anordnung*, red. V. Röhl, t. 5, Wien 1893, s. 2119-2120;
Исторический очерк инженерных сооружений г. Москвы,
Москва 1896; С.М. Житков: *Биографии инженеров путей
сообщения*, Санкт Петербург 1902; Н. Морохин: *Король
железной дороги*: <http://zdr.scbist.ru/index-9653.htm>
[dostęp: 12 VII 2015].

Zbigniew Tucholski

[Poprzedni](#)
[Następny](#)