

Giganci Nauki

<https://gigancinauki.pl/gn/biogramy/84056,Chrzanowski-Tadeusz.html>
21.05.2024, 00:31

Chrzanowski Tadeusz

CHRZANOWSKI Tadeusz (V 1822, Topolany, Białostoczczyzna – 8 III 1892, tamże), inżynier komunikacji, budowniczy kolei i mostów. Syn Kazimierza, właściciela majątku Topolany.

Ukończył gimnazjum w Świsłoczy (1841) i Inst. Inżynierów Komunikacji w Petersburgu (1844). Pracował przy budowie kolei Petersburg–Moskwa (1843–51), m.in. przy wznoszeniu drewnianego mostu kratowego z żelaznymi wieszakami przez rzekę Werebię o 9 przęsłach po 54,5 m rozpiętości, a następnie przy jej eksploatacji. W 1858 na jego propozycję zaczęto nietrwale drewniane pasy dźwigarów mostowych na tej linii zastępować żelaznymi; Ch. dokonał pierwszej takiej przebudowy mostu o rozpiętości 30 m na rzece Sławiance. Od 1859 był zastępcą S. Smolikowskiego, a 1862–64 głównym kierownikiem budowy żelaznego kratowego mostu przez Wisłę w Warszawie, zaprojektowanego przez S. Kierbedzia starszego. Ch. pierwszy w Polsce pisał samodzielne prace z zakresu mechaniki budowli i mostownictwa. W 1860 opublikował w Warszawie i w rosyjskim organie urzędowym rozprawę *Détermination des efforts auxquels sont soumis les croisillons et les parois pleines vertical dans les poutres des ponts du système américain...*, w której przedstawił własną, dokładniejszą od stosowanych na Zachodzie, metodę obliczania sił występujących w krzyżulcach dźwigarów mostowych o gęstej kracie oraz w dźwigarach o ścianie pełnej. Sposób ten zwano w Rosji teorią Żurawskiego–Chrzanowskiego (gdyż podobną, w odniesieniu do mostów drewnianych, ogłosił także płk inż. D. Żurawski). Użyto jej m.in. do zaprojektowania mostu przez Niemen pod Kownem i wielu mostów na linii kolejowej Ryga–Orzeł.

W 1866–67 Ch. kierował budową Kolei Warszawsko-Terespolskiej, a następnie zaprojektowanego przez siebie czteroprzęsłowego żelaznego mostu przez Bug,

posadowionego jako pierwszy w Polsce na regularnych keso-
nach (1868–69). Inwestycję tę podjęto w celu uzyskania
połączenia z koleją biegnącą z Brześcia do Moskwy.
Eksploatacją Kolei Warszawsko-Terespolskiej kierował jako
dyrektor do 1882. W 1871 opublikował *Déscription du pont
sur le Boug près de Térésopol, chemin de fer Térésopol-Brest...*,
który przez wiele lat służył polskim inżynierom za wzór przy
projektowaniu następnych mostów.

W 1873–75 Ch. zbudował zaprojektowany przez siebie most
kolejowy przez Wisłę koło Cytadeli w Warszawie o siedmiu
pręsłach po 67,23 m rozpiętości (na jego podporach stoi
obecnie Most Gdański) oraz kolejową linię obwodową łączącą
w Warszawie Dworzec Petersburski (później Wileński) z
Wiedeńskim (znajdującym się w pobliżu obecnego
skrzyżowania Alei Jerozolimskich z ul. Marszałkowską). Nadto,
1873–74 był głównym inżynierem budowy Kolei
Nadwiślańskiej (Kowel–Lublin–Warszawa–Mława). W tym
czasie opublikował *Wyznaczanie grubości ścian murowanych
podtrzymujących nasypy* (1876) i *Teorię sklepień* (1877).

Od 1881 przewodniczył sekcji technicznej Komitetu Budowy
Wodociągów i Kanalizacji przez W. Lindleya. W 1883–85
kierował budową kolei Wilno–Równe, z odnogą do Pińska,
przecinającą bagna poleskie, z dużymi mostami na Niemnie,
Horyniu, Prypeci, Słuczy i Jasiołdzie. Ostatnie lata życia spędził
w Topolanach zajmując się ekonomią i historiozofią.

SBTP (B. Chwaściński); SPPT (B. Chwaściński).

*Drogi żelazne poleskie. Album rysunków wykonawczych linii
Wilno–Równe, 1883–1885*, Warszawa 1885; „Drogownictwo”
1984, nr 4–5; „Inżynier Kolejowy” 1930, t. 7, s. 185; „Kurier
Warszawski” 1882, nr 249; „Przegląd Techniczny” 1892, t.
29, s. 54–56; „Tygodnik Ilustrowany” 1892, nr 116.

Bolesław Orłowski

