

Giganci Nauki

<https://gigancinauki.pl/gn/biogramy/84337,Gzowski-Kazimierz-Stanislaw.html>
2023-04-02, 01:05

Gzowski Kazimierz Stanisław

GZOWSKI Kazimierz Stanisław (5 III 1813, Petersburg – 24 VIII 1898, Toronto), pionier budowy kolei i stalowych mostów kratowych w Kanadzie. Syn Stanisława, oficera gwardii cesarskiej, i Heleny z Pacewiczów.

W 1822–30 uczył się w Liceum Krzemienieckim, a po jego ukończeniu wstąpił do Korpusu Inżynierów wojsk rosyjskich. Na wiadomość o wybuchu powstania listopadowego, przybył do Królestwa Polskiego i zaciągnął się do korpusu gen. J. Dwernickiego jako oficer saperów. Uczestniczył w kampanii 1831 (podobno był ranny w bitwie pod Grochowem), brał udział w wyprawie wołyńskiej, po której od IV 1831 do XI 1833, wraz z paruset oficerami polskimi, był internowany przez władze austriackie, a następnie deportowany do USA, dokąd przybył w III 1834.

G. od początku starał się znaleźć dla siebie miejsce w nowej rzeczywistości. Utrzymując się z lekcji języków francuskiego i włoskiego, podjął praktykę w firmie adwokackiej w Pittsfield, głównie w celu gruntownego poznania języka angielskiego. W 1838, po zdaniu egzaminu i uzyskaniu obywatelstwa amerykańskiego, otrzymał pozwolenie na praktykę prawniczą i posadę adwokata w Beaver w Pensylwanii. Szybko jednak okazało się, że wiedza techniczna wyniesiona z Krzemieńca umożliwia mu znacznie lepszy start w dziedzinie budowy kolei. Zatrudniony przez W.M. Robertsa nadzorował budowę Erie Railroad, biegnącej z Nowego Jorku do rejonu Wielkich Jezior.

Przebywając nad jeziorem Erie, w 1839 poślubił Charlottee Beebe, córkę miejscowego lekarza, z którą miał ośmioro dzieci (wszyscy synowie otrzymali polskie imiona); wiązała się z tym zmiana wyznania, co na długo usposobiło niechętnie do G. większość polskiego środowiska emigracyjnego, nieprzychylnego postawom asymilacyjnym i zawistnie

nastawionego do rodaków robiących konstruktywne kariery na obczyźnie.

Wysłany w 1841 przez firmę budowlaną do Kingston, zetknął się tam przypadkowo z ówczesnym gubernatorem Kanady, Ch. Bagotem, który okazał się być dobrym znajomym ojca G. z czasów, kiedy był ambasadorem brytyjskim w Petersburgu. Bagot zaproponował G. posadę inżyniera w służbie rządowej. G. przyjął tę propozycję i w 1842 przeniósł się z rodziną do Kanady. Jako inżynier okręgowy w London, a od 1843 w pd.-zach. części Górnej Kanady (obecnie Ontario) zajmował się budową i konserwacją dróg, portów i latarni morskich nad jeziorami Erie i Huron; zbudował też kilka mostów, głównie kamiennych, m.in. na rzekach Otonabee i Czerwonej, oraz żelazny na rzece Thames. Według relacji G. podczas próbnych obciążeń tego ostatniego, oficer dowodzący stacjonującą w London artylerią zgodził się na przejazd dział po moście pod warunkiem, że G. stanie pod konstrukcją przęsła.

W 1846 G. został poddany brytyjskim. W 1847 wystąpił ze służby państwowej i zaczął uprawiać praktykę inżynierską na własną rękę. W 1848 kierował ekspedycją badającą możliwości eksploatacji rud miedzi, żelaza i niklu na dziewiczych obszarach nad rzeką Białej Ryby (White Fish River). W 1849 został zatrudniony przez firmę Alexander Tilloch Galt i objął kierownictwo budowy Atlantic and Saint Lawrence Railway, pierwszej w Kanadzie większej linii kolejowej łączącej Montreal z granicą USA. Ukończona przez G. w 1853, stała się zaczątkiem wielkiej magistrali, tzw. Grand Trunk Railway, która odegrała ważną rolę jednoczącą prowincje rozległego kraju.

Od 1853 G., już jako właściciel firmy Gzowski and Company, rozpoczął budowę innego odcinka tej magistrali kolejowej, Toronto-Sarnia. Podczas budowy zastosował po raz pierwszy w Kanadzie stal w konstrukcji dużych mostów: był współprojektantem pierwszego takiego mostu kratowego na kamiennych filarach, długości ok. 450 m, na rzece Humber, a następnie twórcą pięknych mostów nad dolinami rzek Credit i Eramosa; w 1856 zbudował stalowy most skrzynkowy przez Grand River. Budowę tej kolei ukończył w 1859. Firma G.

wykonała również w okolicach Toronto wiele innych budowli, prowadziła także roboty hydrotechniczne. W 1857 G. uruchomił w Toronto pierwszą w Kanadzie wytwórnice szyn kolejowych i w okresie kilkunastu lat ogromnej rozbudowy kanadyjskiej sieci kolejowej był ich głównym dostawcą. Stał się człowiekiem zamożnym, zbudował sobie w Toronto okazały dom otoczony wspinałymi parkiem, zaliczał się do najbardziej popularnych i szanowanych obywateli tego miasta.

Szczytem inżynierskich osiągnięć G. była budowa 1870–73 International Bridge, najdłuższego w Ameryce Północnej mostu przez rzekę Niagarę (1100 m), o środkowym przęśle obrotowym, łączącego Fort Erie w Kanadzie z Buffalo w USA. Było to trudne przedsięwzięcie inżynierskie, problemy następczo zwłaszcza posadawianie podpór z uwagi na głębokość rzeki, warunki nurt oraz niekorzystne warunki geologiczne jej dna; nadto podczas robót zniszczeniu uległy dwa kesony: jeden zniósł woda, drugi spławiane rzeką pnie. G. przewyciężył wszystkie przeszkody i z okazji otwarcia mostu (3 XI 1873) opublikował szczegółowy opis budowy, co przyniosło mu pewien rozgłos, także w Europie. Był niewątpliwie człowiekiem dbającym o własny image.

G. orędownik za wykorzystywaniem ogromnych bogactw naturalnych Kanady. W 1870 należał, by utworzyć szkołę górniczą w Toronto. Z rozmachem urządził park narodowy po kanadyjskiej stronie Niagary (1885), proponował też wyzyskanie energii jej wodospadu do celów produkcyjnych. Był jednym z założycieli w 1887 Canadian Society of Civil Engineers (ob. Engineering Institute of Canada) i jego prezesem 1889–92; w 1889 ufundował Medal Gzowskiego przyznawany corocznie członkom tego stowarzyszenia za najlepszą pracę naukową. Należał również do członków amerykańskiego Society of Civil Engineers (1886) oraz brytyjskich stowarzyszeń Institution of Civil Engineers (1881) i Royal Geographical Society (1881).

Udzielał się także na niwie organizacyjno-społecznej, był pułkownikiem milicji, brał udział w tworzeniu zaczątków armii kanadyjskiej, patronował towarzystwom strzeleckim (m.in. wspierał je finansowo). Z jego inicjatywy i częściowo na jego

koszt reprezentacja strzelecka Kanady uczestniczyła od 1870 w corocznych igrzyskach imperialnych w Wimbledonie. Z tej okazji G. nawiązał bliskie kontakty z elitą Londynu (zaskarbił sobie jej względy, wydając wspaniałe przyjęcia w namiocie w Wimbledonie), stając się ulubieńcem królowej Wiktorii, która w 1879 mianowała go (jako pierwszego mieszkańca kolonii) swoim honorowym adiutantem, a w 1890 odznaczyła Orderem św. Michała i św. Jerzego, co dawało mu prawo do tytułu „Sir”. Stronił natomiast G. zdecydowanie od wszelkiej działalności politycznej. Są powody, by sądzić, że to dzięki niemu zyskało popularność w Kanadzie imię Casimir. W 1963, w 150-lecie urodzin G., poczta kanadyjska wyemitowała znaczek z jego podobizną.

PSB (W. Turek); SBTP (B. Chwaściński); SPPT (B. Orłowski).

C.S. Gzowski: *Description of the International Bridge*, Toronto 1873; *Encyclopedia Canadiana*, Toronto 1966; *Inżynierowie polscy w XIX i XX wieku*, t. 7 100 najwybitniejszych polskich twórców techniki, Polskie Towarzystwo Historii Techniki, Warszawa 2001 (B. Orłowski); J. Jankowski: *Mosty w Polsce i mostowcy polscy*, Wrocław 1973; L. Kos-Rabcewicz-Zubkowski, W.E. Greening: *Sir Gzowski*, Warszawa 1984; B. Orłowski: *Osiągnięcia inżynierskie Wielkiej Emigracji*, Warszawa 1992; tegoż: *Polska przygoda z techniką*, Warszawa 2009; W. Turek: *Sir Casimir S. Gzowski*, Toronto 1957.

Bolesław Orłowski

[Poprzedni](#)
[Następny](#)