

Giganci Nauki

<https://gigancinauki.pl/gn/biogramy/84506,Kierbedz-Stanislaw-starszy.html>
21.05.2024, 00:21

Kierbedź Stanisław (starszy)

KIERBEDŹ Stanisław starszy (10 III 1810, Nowy Dwór, Żmudź – 19 IV 1899, Warszawa), inżynier komunikacji, pionier żelaznych mostów kratowych w Imperium Rosyjskim. Syn Waleriana i Wiktorii z Eydrygiewiczów, stryj i teść Stanisława młodszego.

Od 1820 kształcił się w szkole pijarów w Poniewieżu, w 1826 ukończył gimnazjum klasyczne w Kownie, w 1828 – wydział fizyczno-matematyczny Cesarskiego Uniw. Wileńskiego ze stopniem kandydata, a w 1831 – Inst. Inżynierów Komunikacji w Petersburgu, gdzie uzyskał stopień inżyniera porucznika. Podczas studiów pracował w 1830 w Kurlandii przy uszląwnianiu Dźwiny i umacnianiu wybrzeża morskiego. Do 1848 zajmował się dydaktyką w Inst. Inżynierów Komunikacji, od 1837 jako pomocnik profesora, a od 1842 – profesor w stopniu majora. Wykładał budownictwo i mechanikę praktyczną, również dorywczo na innych uczelniach Petersburga: w wojskowej Głównej Szkole Inżynieryjnej (1835), Inst. Górniczym (od 1836), uniwersytecie (1841–43). W 1834 był współorganizatorem pierwszego w Inst. Inżynierów Komunikacji laboratorium mechanicznego.

Wydelegowany przez ministerstwo komunikacji, pogłębiał w 1837–38 wiedzę w Niemczech, Francji, Wielkiej Brytanii, Belgii i Szwajcarii; w Paryżu słuchał wykładów w École National des Ponts et Chaussées, a w Newcastle uczęszczał na kursy British Association for the Advancement of Science. W sprawozdaniu, opracowanym wraz z P. Mielnikowem (później profesorem i ministrem komunikacji), opisał koleje na Zachodzie, podkreślając ich wyższość nad drogami wodnymi.

W 1842 K. zaprojektował, a następnie zbudował (1850) pierwszy stały most na Newie w Petersburgu (Błagowieszkański) o 7 żeliwnych przęsłach łukowych i 1 belkowym obrotowym, umożliwiającym przepływ statków (w

1848 K. osobiście odbierał dźwigary w Wielkiej Brytanii). Przyniosło mu to awans na generała-majora i powołanie w 1851 na członka korespondenta Petersburskiej Akad. Nauk (w 1858 został jej członkiem honorowym). Most Błagowieszczański dotrwał do 1937, kiedy go przebudowano z uwagi na nasilenie żeglugi po włączeniu Newy do bałtycko-białomorskiej drogi wodnej. W 1852 K. został zastępcą dyrektora budowy linii kolejowej Petersburg–Warszawa, na której z jego inicjatywy zastosowano, po raz pierwszy w Rosji, żelazne mosty kratowe. Jesienią 1852 K. ustalił doświadczalnie normy dopuszczalnych naprężeń w żelazie, które przyjęto na budowie tej kolei. W 1853–57 zbudowano zaprojektowany przez niego pierwszy w Rosji most kratowy na Łudze, 2-przęsłowy (o rozpiętości 52 m), o równoległych pasach skrzynkowych i gęstej kracie (w której po raz pierwszy na kontynencie europejskim zastosowano sztywne ściskane krzyżulce). K. zaprojektował też dla tej linii pierwsze w Rosji mosty o parabolicznym górnym pasie dźwigara na Dźwinie i na rzece Wielikaja. W 1853 udał się do Wielkiej Brytanii, by zakupić odpowiednio wyprofilowane elementy do ich konstrukcji, w transakcji jednak przeszkodził wybuch wojny krymskiej. W 1854 K. przeprowadzał studia i kierował budową odgałęzienia kolei Petersburg–Warszawa, które połączyło ją przez Kowno i Wierzbołów z Królewcem w Prusach Wschodnich (za co otrzymał odznaczenie pruskie). W 1856–57 zbudował kolej Petersburg–Peterhof (później Petrodworec; ob. część Petersburga), na której też postawił żelazny most kratowy przez Strielkę w Strielnie. W 1858 został członkiem Rady Głównej Zarządu Komunikacji i Gmachów Publicznych.

W tymże roku zaprojektował 6-przęsłowy (o rozpiętości 79 m) żelazny most kratowy przez Wisłę w Warszawie, którym pierwotnie miało biec połączenie kolejowe linii warszawsko-petersburskiej z linią warszawsko-wiedeńską. W tym celu przeprowadzał m.in. próbne wiercenia w korycie rzeki, ustalił też doświadczalnie, że ze względów wytrzymałościowych korzystniej jest wiercić otwory na nity, niż je wybijać (co powszechnie do tego czasu praktykowano). Most zbudowano w 1859–64; posadowiono podpory nowatorską wówczas techniką kesonową, przy zastosowaniu sprężonego powietrza

(na filarach tego mostu, zniszczonego w 1944, stoi obecnie most Śląsko-Dąbrowski). Żelazną konstrukcję mostu dostarczyła i dokonała jej montażu pod nadzorem polskich inżynierów francuska firma Goüin et Compagnie. Nad całym przedsięwzięciem czuwał K. W 1861–63 był naczelnikiem VII okręgu komunikacji w Warszawie, potem kierownikiem zarządu budowy; podczas pobytu w Warszawie K. był też członkiem Rady Stanu i Rady Administracyjnej Królestwa Polskiego.

Od 1865 K. należał do Rady Technicznej rosyjskiego ministerstwa komunikacji, od 1872 przewodniczył komisji budowy portów w Petersburgu i Kronsztadzie, a od 1874 – komisji zajmującej się przebudową tzw. maryjskiego systemu dróg wodnych, łączącego zlewiska mórz Bałtyckiego i Kaspijskiego. Nadto w 1873–74 kierował budową kanału między Petersburgiem a Kronsztadem, a w 1879–83 projektował kanały żeglowne w rejonie jeziora Ładoga. W 1874 uczestniczył w posiedzeniach rządu rosyjskiego, na których zajmowano się planowaniem budowy Kolei Transsyberyjskiej. W 1881 uzyskał rangę rzeczywistego radcy tajnego, najwyższą w rosyjskiej cywilnej hierarchii urzędowej. W 1882 przewodniczył komisji ministerstwa komunikacji układającej program studiów z zakresu budowy i eksploatacji kolei dla Inst. Inżynierów Komunikacji. W tym samym roku kierował opracowaniem problematyki związanej ze stosowaniem w konstrukcji mostów stali zlewnej; na jego podstawie wydano w 1884 odpowiednie przepisy. Od 1884 był przewodniczącym wydziału administracyjnego Rady Technicznej ministerstwa komunikacji, a od 1887 jej prezesem; w 1886–87 pełnił parokrotnie obowiązki kierownika tego resortu.

W 1889 K. został członkiem honorowym Inst. Inżynierów Komunikacji w Petersburgu, był też członkiem honorowym Stow. Inżynierów Komunikacji, które ustanowiło nagrodę jego imienia za najlepszą publikację zamieszczoną w swym czasopiśmie, nadawaną co 3 lata. Zarząd Główny Tow. Rosyjskich Dróg Żelaznych ufundował w Inst. Inżynierów Komunikacji 3 stypendia imienia K., takie stypendium przyznawano też w otwartym w 1898 Warszawskim Inst. Politechnicznym im. cara Mikołaja II.

W 1891 K. zakończył służbę państwową i zamieszkał w Warszawie, gdzie zajmował się działalnością społeczną – był m.in. prezesem Tow. Homeopatycznego. Wyjeżdżał też do Włoch, do posiadłości Senigalia, którą zakupił w pobliżu Ankony, gdzie z upodobaniem zajmował się rolnictwem i ogrodnictwem. Mimo kariery w służbie rosyjskiej nigdy nie zatracił poczucia polskości. Od 1841 należał do grupy osób finansujących budowę, a następnie funkcjonowanie polskiego kościoła św. Stanisława w Petersburgu, krótko przed śmiercią ofiarował swój bogaty księgozbiór inżynierski Szkole Politechnicznej we Lwowie.

PSB (S. Brzozowski; E. Rybka); SBTP (B. Chwaściński); SPPT (B. Orłowski).

Biograficzeskij słowar diejatelej jestiestwoznanija i tiechniki, Moskwa 1958; *Leningradskij Institut Żeleznodorożnogo Transporta 1809-1859*, Moskwa 1960; B. Orłowski: *Polska przygoda z techniką*, Warszawa 2009; P.W. Szczusiew: *Mosty i ich architektura*, Moskwa 1953; M.N. Woronin, *Stanisław Walerianowicz Kierbedź*, Leningrad 1982; B. Chwaściński, *Mosty na Wiśle i ich budowniczy*, „Drogownictwo” 1984, nr 8; „Kurier Warszawski” 1850, nr 338, 340, 344, 1854, nr 321, 1855, nr 128, 1859, nr 23, 1861, nr 130, 219, 220, 1864, nr 7, 268, 1891, nr 190, 1899, nr 108; „Kraj” 1884, nr 10, 1886, nr 3, 1889, nr 15, 27, 1891, nr 29, 34, 1899, nr 18; „Stolica” 1982, nr 33.

Bolesław Orłowski

[Poprzedni Strona](#)
[Następny Strona](#)