

# Giganci Nauki

<https://gigancinauki.pl/gn/biogramy/84509,Kierbedz-Stanislaw-młodszy.html>  
2022-10-02, 09:40

## Kierbedź Stanisław (młodszy)

KIERBEDŹ Stanisław młodszy (9 VI 1844, Petersburg – 27 XI 1910, Warszawa), inżynier komunikacji, budowniczy Kolei Wschodniochińskiej. Syn Hipolita, inżyniera komunikacji, i Felicji z Dąbrowskich, bratanek i zięć Stanisława starszego.

W 1865 ukończył z pierwszą lokatą Inst. Inżynierów Komunikacji w Petersburgu, a następnie pracował przy budowie i eksploatacji kolei.

Od 1875 związany z koleją Rostów nad Donem–Władykaukaz, od 1881 był wiceprezesem (kierował rozwiązywaniem wszystkich spraw technicznych związanych z jej modernizacją i rozbudową), a od 1893 – prezesem Rady Zarządzającej Tow. Kolei Władykaukaskiej. Decyzją K. górskie odcinki tej kolei (liczącej wówczas łącznie 696 km) mające pochylenie miarodajne wynoszące 1% zostały przebudowane – nadano im pochylenie wynoszące 0,6%. K. rozbudował znacznie sieć kolejową, zwłaszcza na pn. Kaukazie. W 1887 otwarto odgałęzienie ze stacji Tichoreckaja do Jekaterynodaru (ob. Krasnodar), a w 1888 przedłużono je do Noworosyjska nad Morzem Czarnym (łącznie 271 km), gdzie Towarzystwo zbudowało port i duży elewator zbożowy. W 1891 powstało odgałęzienie ze stacji Mineralne Wody przez Żeleznowodsk do Kisłowodzka oraz rozpoczęto budowę linii od stacji Biesłan do Petrowska (ob. Machaczkała) nad Morzem Kaspijskim. Opracowano też projekt przedłużenia tej linii brzegiem morza przez Derbent do Baku, ważnego ze względów gospodarczych. Zaprojektowano też i rozpoczęto budowę linii kolejowej ze stacji Tichoreckaja do Carycyna (ob. Wołgograd). Na tych nowych liniach budowano, jedne z pierwszych w Rosji, przepusty betonowe. Z inicjatywy K. i pod jego kierownictwem opracowano dla Kolei Władykaukaskiej 7 nowych typów parowozów (1890–1901). Kierowane przez niego Towarzystwo przyczyniło się też do rozwoju północnokaukaskiego przemysłu naftowego, m.in. zbudowało

rafinerię ropy naftowej w Groznym, liczne zbiorniki oraz 30-tonowe 4-osiove wagony cysterny. Wdrażano też ropę naftową jako paliwo dla parowozów.

W 1896 Rosja – w ramach przygotowań do starcia z Japonią – postanowiła przyspieszyć zakończenie budowy Kolei Transsyberyjskiej i poprowadzić pd. odgałęzienie od Kolei Zabajkalskiej przez Mandżurię. Powołała w tym celu Tow. Drogi Żelaznej Wschodniochińskiej, którego K. został wiceprezesem i faktycznym kierownikiem budowy (prezesem, ze względów formalnych, był figurant Chińczyk). Linia ta, licząca 2573 km, wymagała wzniesienia 912 stalowych konstrukcji mostowych (w tym 7 przez wielkie rzeki) i 258 mniejszych kamiennieo-betonowych. W Harbinie – który powstał z okazji tej budowy – rozgałęziła się: linia na wschód biegła do Władywostoku, a na południe – do twierdzy i bazy marynarki wojennej Port Artur (ob. Lüshun). Na znacznej trasie wiodła przez pustkowia i wymagała tworzenia między stacjami dodatkowych punktów zaopatrzenia w węgiel i wodę (tę ostatnią w niektórych miejscach sprowadzano rurociągami ze specjalnie zbudowanych w górach zbiorników na wodę deszczową). Na budowie tej linii K. zatrudnił sporą liczbę rodaków jako personel inżynierski i średniego szczebla. Połączenie z Władywostokiem uzyskano w X 1901, a z Port Artur oddano do użytku 1 VII 1903. W 1903 K. został członkiem Rady Inżynierskiej przy Ministerstwie Komunikacji w Petersburgu i urzędnikiem do specjalnych poruczeń. W 1905 objął stanowisko wiceprezesa Petersburskiego Banku Międzynarodowego, ale niebawem przeszedł na emeryturę i zamieszkał w swym majątku na Litwie, a następnie w Królestwie Polskim. Jego żona, Eugenia, zgodnie z zapisem testamentowym K. ufundowała w Warszawie Bibliotekę Publiczną (przy ul. Koszykowej) oraz Szkołę Sztuk Pięknych.

PSB (J. Samujłło); SBTP (B. Chwaściński); *Wielka Encyklopedia Powszechna Ilustrowana*, t. 35, Warszawa 1904.

B. Orłowski: *Historia techniki polskiej*, Radom 2006; R. Kołodziejczyk: *Studenci polscy w Instytucie Inżynierów*

*Komunikacji w Petersburgu*, SMDNP 1962 Seria D, z. 3; W. Łopuszyński: *Z historii budowy parowozów i kolejnictwa w Rosji*, „Inżynier Kolejowy” 1926, nr 8/9; J. Jankowski: *Udział Polaków w rozwoju techniki komunikacyjnej w Rosji* (Ministerstwo Komunikacji, biblioteka: maszynopis); „Kraj” 1892, nr 52, 1893, nr 12; „Stolica” 1982, nr 33; „Kurier Warszawski” 1910, nr 329, 331; „Przegląd Techniczny” 1926.

Bolesław Orłowski

[Poprzedni](#)  
[Następny](#)