



Stanisław Kierbedź 1810–1899

Pierwszy most żelazny na Wiśle w Warszawie

22 listopada 1864 r. o godzinie 10 rano proboszcz przedmieścia Pragi, członek Rady Stanu, kanonik Zwoliński poświęcił pierwszy żelazny most przez Wisłę w Warszawie w obecności zarządu i pracowników budowy. W trzy godziny później zjawił się przy moście namiestnik hrabia Fiodor Berg w otoczeniu dostojników i zaproszonych imiennie czterystu gości i wygłosił po francusku przemówienie, którego polski przekład zamieściła następnego dnia warszawska prasa. Pochwalił w nim budowniczych, podkreślił celowość inwestycji i zaapelował do mieszkańców miasta, *aby zrzekli się na zawsze unoszenia się do owych zbrodniczych obłędów, które za każdym razem pogrążają Polskę w przepaść nieszczęść.* Następnie przez most przedelfowała armia rosyjska, która świeżo stłumiła powstanie styczniowe.

Ludność Warszawy uroczystość tę zbojkotowała. Nie zaaprobowała też nigdy oficjalnej nazwy budowli – most

Aleksandrowski (na cześć cara Aleksandra I). Dla warszawiaków był to zawsze most Kierbedzia. Jego twórcą był bowiem Polak, generał Stanisław Kierbedź (1810–1899), najwybitniejszy w tym czasie mostowiec imperium rosyj-

skiego, pionier w tej części świata żelaznych mostów kratowych. Tego rodzaju mosty, najlepiej nadające się dla linii kolejowych, budowano od połowy XIX w. na Zachodzie. Zdominowały one mostownictwo światowe na blisko stulecie. Przystępując do projektowania mostu warszawskiego Kierbedź miał już na koncie liczne ważne sukcesy. Był twór-



ca pierwszego stałego mostu na Newie w Petersburgu (1850) i pierwszych w Rosji żelaznych mostów kratowych na Łudze, Dźwinie i rzece Wielikaja (1853–1857), profesorem Instytutu Inżynierów Komunikacji i wykładowcą kilku innych wyższych uczelni petersburskich, członkiem Petersburskiej Akademii Nauk i Rady Głównej Zarządu Komunikacji i Gmachów Publicznych.

Zaprojektował w 1858 r. most warszawski jako sześcioprzęsłowy (każde przęsło miało 79 m rozpiętości), przeprowadził próbne wiercenia w korycie Wisły dla ustalenia jakości gruntów, doszedł też do wniosku, że otwory na nity lepiej wiercić, niż wybijać (co powszechnie wcześniej praktykowano). Do posadowienia podpór zastosował nową wówczas, używaną na Zachodzie od 1850 r., metodę kesonową. W 1859 r. przystąpiono do stawiania murowanych filarów, z których każdy oparty był na czterech żelaznych cylindrach (o średnicy 2,75 i 5,50 m), zagłębionych na kilkanaście metrów w dno rzeki. Dokonali tego robotnicy pracujący w kesonach wypełnionych sprężonym powietrzem, co zapobiegało wdzieraniu się wody do ich wnętrza. Ponad połowa z zatrudnionych w nich 350 ludzi cierpiała na dolegliwości związane z tzw. chorobą kesonową (rozpoznaną przez medycynę dopiero w końcu XIX w.), głównie z powodu zbyt szybkiego śluzowania (30 z nich ciężko chorowało, a 12 zmarło). Filary okazały się tak solidnie wykonane i trwałe, że w 1948 r. oparto na nich obecny most Śląsko-Dąbrowski.

Następnym etapem budowy był montaż przęseł przy użyciu drewnianego kratowego pomostu roboczego systemu Towna. Ciesle wykonali go pod nadzorem Juliana Majewskiego, później długoletniego warszawskiego inżyniera gubernialnego, wedle sporządzonego przezeń własnoręcznie modelu. Inne prace prowadził na placu budowy inżynier Julian Surzycki. Całością robót kierował pułkownik inżynierii Seweryn Smolikowski, a jego zastępcą był kapitan Tadeusz Chrzanowski, budowniczy wielu innych mostów. Elementy stalowej konstrukcji dźwigarów dostarczyła francuska firma Gouin et Compagnie. Jednym z jej przedstawicieli na placu budowy był Stanisław Janicki, w przyszłości współpracownik Lessepsa przy budowie Kanału Sueskiego.



Czuwał nad wszystkim Kierbedź, początkowo jako naczelny inżynier, a w latach 1863–1864 kierownik zarządu budowy, zwłaszcza w latach 1861–1863, kiedy był naczelnikiem VII (warszawskiego) okręgu komunikacji. Podczas pobytu w Warszawie był też członkiem Rady Stanu i Rady Administracyjnej Królestwa Polskiego.

Nie mniej świetna była jego dalsza kariera. Od 1865 r. był członkiem Rady Technicznej rosyjskiego Ministerstwa Komunikacji, w 1874 r. uczestniczył w posiedzeniach rządu rosyjskiego, na których zajmowano się planowaniem budowy kolei transsyberyjskiej, w 1881 r. uzyskał rangę rzeczywistego radcy tajnego – najwyższą w rosyjskiej cywilnej hierarchii urzędniczej, w latach 1886–1887 parokrotnie kierował resortem komunikacji, choć nie dostąpił szczytu mianowania ministrem (zapewne z racji pochodzenia i wyznania). Zajmował się też na dużą skalę budownictwem wodnym, opracowywaniem przepisów technicznych i programów nauczania politechnicznego. W 1891 r. odszedł na emeryturę i zamieszkał w Warszawie, gdzie zajmował się pracą społeczną (był m.in. prezesem Towarzystwa Homeopatycznego) i działalnością charytatywną.

Mimo kariery w służbie zaborcy nie zatracił poczucia tożsamości narodowej. Od 1841 r. należał do grupy osób finansujących budowę, a następnie funkcjonowanie polskiego kościoła św. Stanisława w Petersburgu,

na krótko przed śmiercią swój bogaty fachowy księgozbiór ofiarował lwowskiej Szkole Politechnicznej, jedynej wówczas polskiej wyższej uczelni technicznej. Córka Kierbedzia, Eugenia, ufundowała w Warszawie gmachy Szkoły Sztuk Pięknych nad Wisłą i Biblioteki Publicznej przy ul. Koszykowej oraz szpitala psychiatrycznego w Drewnicy pod Warszawą.

Most Kierbedzia przetrwał nie naruszony do sierpnia 1915 r. Wtedy wycofujące się wojska rosyjskie wysadziły dwa jego środkowe przęsła, odbudowane w latach 1916–1917 przez Niemców w postaci kratownic typu trójkątnego o górnym pasie parabolicznym (łatwo więc odróżnić wcześniejsze i międzywojenne zdjęcia budowli). Kres położyła mu druga wojna światowa. Wraz z pozostałymi mostami warszawskimi został wysadzony w powietrze 13 września 1944 r. przez wycofujące się wojska niemieckie. Nadal jedynie pracują, służąc mostowi Śląsko-Dąbrowskiemu (oddanemu do użytku w 1949 r.), jego blisko już dziś 150-letnie filary.

prof. **BOLESŁAW ORŁOWSKI**
Instytut Historii Nauki PAN

Na zdjęciach:
Most Kierbedzia od strony Pragi
(ok. 1900 r.); Wikipedia
Budowa Mostu Kierbedzia;
B. Chwaściński „Mosty na Wiśle i ich
budowniczości” (1997)