

Jubileusz 200-lecia Petersburskiego Państwowego Uniwersytetu Komunikacyjnego – historia powstania i rozwoju pierwszej w Rosji uczelni o kierunku transportowym

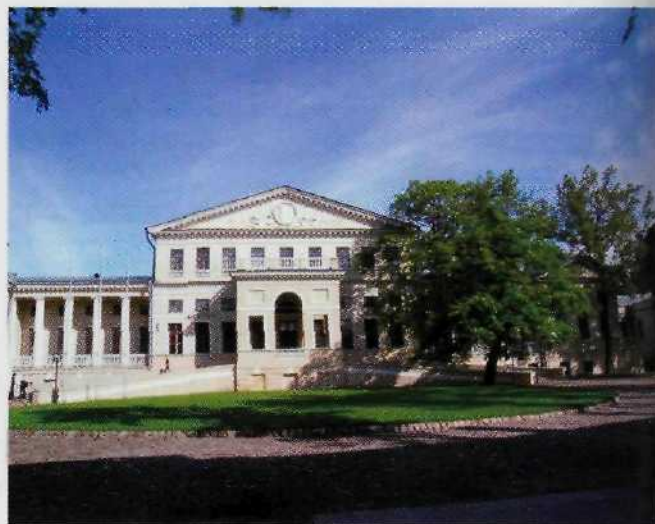
Walerij Iwanowicz Kowaliow

Od końca XVIII wieku wstępne badania, projektowanie, budowa, modernizacja i eksploatacja dróg transportowych w Rosji znajdowały się w gestii Departamentu Komunikacji Wodnej oraz tzw. Ekspedycji ds. Budowy Dróg w Rosji. W latach 1801-1809 na czele obu tych instytucji stał hrabia Nikołaj Pietrowicz Rumiancew (1754-1826) – znakomity działacz państwowy, dyplomata, członek Państwowej Rady, senator. W 1809 r. przedstawił on carowi Aleksandrowi I „Projekt perspektywicznych przedsięwzięć celem zbudowania sprawnych połączeń komunikacyjnych w transporcie lądowym i wodnym na terenie całej Rosji”. W dokumencie tym zaproponowano nie tylko nową, doskonalszą, jednolitą strukturę zarządzania wszystkimi szlakami komunikacyjnymi w Rosji, ale podkreślono także konieczność powołania specjalnej wyższej uczelni technicznej, która przygotowywałaby inżynierów-specjalistów mogących stanąć na czele budowy dróg i mostów, portów morskich i rzecznych oraz infrastruktury cywilnej i kolejowej.

2 grudnia 1809 roku car Aleksander I wydał manifest, zgodnie z którym powołano tzw. Korpus Inżynierów Transportu Wodnego i Lądowego, wraz z Instytutem. Został on przekształcony w 1810 r. w Korpus Inżynierów Komunikacji oraz Instytut Inżynierów Komunikacji. Pierwszy rektor i organizator Instytutu, Augustin Betancourt (1758-1824), jeden z najznakomitszych uczonych-mechaników w owym czasie, mający doświadczenie w organizacji podobnej wyższej uczelni w Madrycie, wykorzystał przy opracowywaniu pierwszych planów i programów wszystkie najlepsze rozwiązania w systemie wyższego kształcenia technicznego, jakie stosowano wówczas w Europie.

W ciągu pierwszych lat swojego istnienia Instytut przygotowywał wszechstronnie wykształconych inżynierów w zakresie budownictwa oraz specjalistów w dziedzinie transportu, a w latach trzydziestych XIX w. program ich edukacji został poszerzony o specjalizację w budownictwie i eksploatacji transportu kolejowego. W tym okresie w Instytucie powstawała również rosyjska szkoła nauk przyrodniczych.

Prof. dr hab. inż. Walerij Iwanowicz Kowaliow – rektor Petersburskiego Państwowego Uniwersytetu Komunikacyjnego



Pałac rodziny Jusupowych w Sankt-Petersburgu – pierwszy gmach Instytutu, w którym rozpoczęły się zajęcia w 1810 roku

Początkowo metodyka wykładania nauk matematycznych była opracowywana przez takich znakomitych francuskich uczonych, jak P.P. Bazaine (1786-1838) i G. Lamé (1795-1870). Ich dokonania kontynuowali i rozwijali rosyjscy uczeni, członkowie Akademii Nauk: M.W. Ostrogradskij (1801-1861), W.J. Buniakowskij (1804-1898) i inni.

Pierwszymi wykładowcami spekulatywnej mechaniki byli profesorowie: A.I. Majorow (1780-1852), D.S. Czyżow (1785-1853), M.G. Destrem (1788-1855), B.P. Clapeyron (1799-1864) oraz członkowie Akademii Nauk – S.E. Gurjew (1766-1813) oraz O.I. Somow (1815-1876).

Podwaliny metodyki nauczania fizyki i powstanie bazy laboratoryjnej tworzył członek Akademii Nauk A.J. Kupffer (1799-1865), natomiast na kształt szkoły naukowej chemii w Instytucie duży wpływ wywarli: członek Akademii Nauk – G.I. Hess (1802-1850), A.A. Woskresenskij (1809-1880, nazywany dziadkiem rosyjskich chemików) i twórca układu okresowego pierwiastków D.I. Mendelejew (1834-1907).

Już w połowie XIX w. Instytut stał się jedną z większych uczelni w Rosji. Właśnie tutaj powstały fundamenty nauki o transporcie, utworzono system rosyjskiej edukacji inżyniersko-budowlanej.

Widok Uniwersytetu od strony rzeki Fontanka ▶



Widok Uniwersytetu
 (Widok i kotwicę wprowadzono w 1830 roku)



Wspaniałą kartę w historii rosyjskiego budownictwa transportowego i Instytutu zapisał jego pierwsi absolwenci, profesorowie: A. Sewastianow (1796-1849), M.S. Wolkow (1805-1875), P.P. Mielnikow (1804-1880), N.O. Kraft (1798-1857), S.W. Kierbedź (1810-1899), N.I. Lipin (1812-1877) i D.I. Żurawskij (1821-1891). Wyróżniał się wśród nich P.P. Mielnikow, członek Akademii Nauk – pierwszy minister komunikacji Rosji, pod którego kierownictwem przy bezpośrednim udziale został opracowany projekt, a następnie realizowana budowę pierwszej dwutorowej magistrali kolejowej Sankt-Petersburg – Moskwa. Jest on także autorem pierwszego planu rozwoju transportu kolejowego w Rosji.

Doniosły wkład w rozwój naukowych podstaw i inżynierskiej praktyki budowy mostów wniósł absolwent Wydziału Fizyczno-Matematycznego Uniwersytetu Wileńskiego (1828) oraz Instytutu Korpusu Inżynierów (1831) S.W. Kierbedź (1810-1899), urodzony na Litwie, w rodzinie polsko-litewskiej. W 1842 roku profesor S.W. Kierbedź opracował projekt Mostu Błagowieszczeńskiego, otwartego w 1850 r., łączącego brzegi Newy w Sankt-Petersburgu. Kierbedź był konstruktorem pierwszych stalowych mostów kolejowych w Rosji, głównym inżynierem drogi kolejowej Petersburg – Warszawa. W 1850 r. został honorowym członkiem Akademii Sztuk Pięknych, w 1851 r. członkiem-korespondentem Petersburskiej Akademii Nauk, a w 1852 r. jej członkiem honorowym.

Z biegiem lat doskonalono dydaktykę w specjalnościach ogólnoinżynierskich, budowlanych i transportowych. Powstawały nowe kierunki naukowe oraz dyscypliny kształcenia, m.in. w zakresie: teorii sprężystości, podstaw i fundamentów, geografii fizycznej, elektrotechniki i przesyłu energii elektrycznej. Na przełomie XIX i XX w., przy znaczącym udziale absolwentów uczelni, powstała Magistrala Transsyberyjska – największy kolejowy szlak komunikacyjny w dziejach ludzkości.

W 1910 roku – z udziałem kadry inżynierskiej, naukowej i studentów – uroczystie obchodzono 100-lecie powstania Instytutu, a list gratulacyjny z tej okazji wystosował car Mikołaj II. W jubileuszu brało udział wiele delegacji wyższych uczelni, w tym przedstawiciele Politechniki Warszawskiej, którzy wręczyli wspaniałą dyplom kolekcjonerski, zawierający gratulacje i ciepłe słowa pod adresem władz Instytutu. Dyplom ten stanowił symbol współpracy inżynierów rosyjskich i polskich. Jest on do dzisiaj przechowywany w Centralnym Muzeum Kolejnictwa w Sankt-Petersburgu.



Augustyn Betankur
 – organizator Instytutu i jego pierwszy rektor



Uczony polski i rosyjski
 Stanisław Kierbedź (1810-1899)

Na przełomie XIX i XX wieku bardzo intensywnie rozwijały się nowe rodzaje transportu – zelektryfikowany transport kolejowy, drogowy i lotniczy. Fakt ten miał swoje odzwierciedlenie w ukierunkowaniu działalności naukowej uczonych Instytutu i rozwoju nowych specjalności dydaktycznych.

Jednym z pionierów utworzenia zelektryfikowanego transportu kolejowego był profesor Instytutu H.K. Merczyng (1860-1916), urodzony w Zgierzu koło Łodzi. Ukończył on z wyróżnieniem Uniwersytet Warszawski, a następnie – w 1885 roku – Instytut Inżynierów Komunikacji w Sankt-Petersburgu.

W 1902 roku H.K. Merczyng zbudował w Instytucie jedno z pierwszych w Rosji laboratorium elektrotechniki. Jego zainteresowania naukowe obejmowały szerokie spektrum wiedzy – od dyfrakcji światła do historii edukacji w Polsce. Swoją uwagę poświęcał zagadnieniom hydrauliki, optyki, badaniom drgań elektromagnetycznych w szerokim zakresie fal, a także przewodnictwu elektrycznemu różnych materiałów. Publikował prace z zakresu termodynamiki, termicznego oddziaływania prądu elektrycznego, rozkładu pola elektrycznego w przewodnikach. W uczelni znajduje się marmurowa tablica upamiętniająca dokonania naukowe tego uczonego¹⁾.

¹⁾ Przygotowywany jest też artykuł biograficzny o tym polskim uczonym, który wniósł duży wkład w rozwój elektrotechniki.



Okładka rosyjskiej monografii autorstwa Michała I. Voronina i Magarity M. Voroniny „Stanisław Valerianowicz Kierbedź”, wydanej w 1982 roku



Okładka interesującej książki autorstwa Jevgienija J. Kraskovskiego (rektor uczelni w latach 1968-1989) „LIIZHT w Drodze”, wydanej w okresie „pierestrojki” w 1990 roku

Pierwsze wykłady na temat elektryfikacji dróg kolejowych wygłosili H.K. Merczyng i G.O. Graftio (1869-1949). W latach 20. ub.w. powstała katedra Elektryczna Kolej Żelazna. Profesorowie D.I. Juskiewicz (1873-?), A.B. Lebediew (1883-1941), W.A. Szewalin (1888-1941) i N.N. Kostromitin (1906-1943) utworzyli naukową szkołę elektryfikacji szlaków kolejowych. Wykład „Instalacje wodnosilowe” po raz pierwszy wygłosił B.E. Wiedieniejew (1885-1935). W 1924 roku w Instytucie powstały dwa wydziały transportu – lądowego i wodnego, a od 1928 roku funkcjonowały już 3 takie wydziały: transportu lądowego, wodnego i lotniczego oraz wydział komunikacji wojskowej.

W tym czasie w Instytucie powstały szeroko znane w Rosji i za granicą szkoły o profilu transportowym i ogólnym. Na ich czele stali znani profesorowie: A.W. Liwierowskij (1867-1951) i D.D. Biziukin (1885-1954) – specjalizujący się w organizacji budowy szlaków kolejowych oraz w pracach budowlanych, A.N. Passek (1886-1951) – w budowie tuneli, E.W. Michalcew (1887-1960) – w ekonomice transportu, A.M. Godyckij-Cwirko (1884-1951) – we wzajemnym oddziaływaniu dróg i taboru kolejowego oraz dynamicznej kalkulacji budowy nawierzchni dróg, A.A. Satkiewicz (1869-1942) – w hydromechanice oraz aeromechanice.

W latach 1930-1932, na bazie czterech wydziałów Instytutu, powstały cztery nowe wyższe uczelnie: Leningradzki Instytut Inżynierów Transportu Wodnego (1930), Leningradzki Instytut Inżynierów Lotnictwa Cywilnego (1930), Leningradzki Instytut Transportu Samochodowego (1931) oraz Wojskowa Akademia Transportowa (1932). W wyniku tej reorganizacji Instytut został przemianowany na Leningradzki Instytut Inżynierów Transportu Kolejowego.

Podczas II wojny światowej wykładowcy, studenci i absolwenci Instytutu w znaczący sposób pomogli swojemu krajowi. Dzięki ich wysiłkowi zrobiono wiele dla odbudowy zniszczonej gospodarki kraju, a szczególnie dla Leningradu i Oktiabrskiego Okręgu Kolejowego. Na frontach II wojny oraz podczas blokady Leningradu zginęło 1423 pracowników i studentów tej uczelni. Po II wojnie światowej profesorowie, pracownicy i absolwenci Instytutu aktywnie uczestniczyli w odbudowie i modernizacji dróg kolejowych kraju. Pod kierownictwem absolwenta szkoły, ministra komunikacji byłego ZSRR, B.P. Bieszczewa, przeprowadzono gigantyczne przedsięwzięcie polegające na technicznym przebrojeniu transportu kolejowego, w rezultacie czego trakcję parową zmieniono na elektryczną i spalinową. Wkrótce ZSRR znalazł się na pierwszym miejscu w świecie pod względem liczby kilometrów zelektryfikowanych magistrali kolejowych.

Odświeżenie pomnika A. Betancourta. Od lewej: prof. rektor Uniwersytetu Walerij I. Kowaliov oraz następca tronu królestwa Hiszpanii, książę Asturii Filip (rok 2003)

W 1945 roku Leningradzki Instytut Inżynierów Transportu Kolejowego otrzymał Order Lenina za efektywną działalność na rzecz przygotowania specjalistów dla transportu kolejowego oraz w związku ze 135-leciem powstania Instytutu, a w 1984 roku – Order Rewolucji Październikowej za duże zasługi w rozwoju nauki oraz przygotowaniu wysoko kwalifikowanych kadr – w związku ze 175-leciem powołania Instytutu.

Od 1951 roku aż do dzisiaj w Instytucie-Uniwersytecie wykształciło się wielu Polaków: 351 specjalistów, 29 aspirantów, a 66 osób odbyło staż. Największą liczbę polskich absolwentów odnotowano w 1966 roku – 35 specjalistów, natomiast w 1978 roku 4 doktorantów obroniło rozprawy doktorskie. Wśród polskich absolwentów tej uczelni jest wielu naukowców i menadżerów zajmujących teraz ważne stanowiska uniwersyteckie, gospodarcze i administracyjne, m.in.: Marek Sitarz – kierownik Katedry Transportu Szynowego Politechniki Śląskiej w Katowicach i Piotr Szymczak – dyrektor Instytutu Elektrotechniki Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego w Szczecinie. Wielu polskich absolwentów utrzymuje stały kontakt z naszą Alma Mater. Władze uczelni są dumne z ich osiągnięć i zawsze będą rade gościć ich w przyjaznych murach Instytutu²⁾.

Wieloletni trud profesorów i wykładowców Instytutu został wysoko oceniony przez polskie władze, które w 1978 r. uhonorowały uczelnię przyznaniem Orderu Zasługi I Klasy za wkład w przygotowanie kadr inżynierów dla Polskich Kolei Państwowych. Kontakty z polskimi kolegami były szczególnie intensywne i efektywne na przełomie lat 70. i 80. ub.w. Wykładowcy Instytutu prowadzili szeroką współpracę naukową i dydaktyczną z Politechnikami: Warszawską, Radomską, Szczecińską (obecnie Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie), Krakowską, Śląską i Łódzką. W latach 80. ub.w. w Radomiu pracowali docenci L.I. Borysenko i N.A. Czurkow, którzy prowadzili wykłady w takich dyscyplinach naukowych, jak: automatyka, telemekhanika i łączność w transporcie kolejowym oraz wagony i gospodarka nimi. Wspólnie z polskimi kolegami wydawali podręczniki dla studentów oraz inną literaturę metodyczną.

²⁾ Zainteresowanych absolwentów i czytelników zapraszamy na stronę internetową: www.pgups.ru.

