

W ciągu 3 lat przeszedł, jako jeden z najbardziej celujących młodzieńców, zakład specjalny, i bez straty czasu rozpoczął czynność nauczycielską, z początku jako repetytor, a następnie jako pomocnik profesora budownictwa i mechaniki stosowanej w tymże instytucie dróg i komunikacji.

Do dziś dnia panuje przekonanie, że wystarczy ukończenie wyższego zakładu naukowego, ażeby zająć katedrę profesora w takimże instytucie specjalnym, Kierbedź najlepiej sam odczuwał błędność takiego poglądu, a trudności, jakie mu się nastęrczały przy nauczaniu młodzieży, nie dały się pokonać przez bogaty zapas wiadomości teoretycznych.

Czynił też starania o nabycie wiadomości praktycznych, bez których wykłady jego musiałyby nabrać cech jednostronnych, nie dających młodzieży kształcącej się tych korzyści, jakich spodziewać się powinna.

Kilkakrotne wyjazdy Kierbedzia za granicę, do Niemiec, Austryi, Holandyi, Belgii, Szwajcaryi, wpłynęły niewątpliwie kształcząco na ten umysł, tak bogato uposażony.

Szczególnie zaś korzystny dla Kierbedzia był pobyt we Francyi, uczęszczanie na kursa w „Ecole des ponts et chaussées,” a następnie w Anglii, w Newcastle, w „British association of science.”

Okres od 1831 do 1841, czyli pełne dziesięciolecie, poświęcony był pracy pedagogicznej, i to nie w jednym, lecz w kilku instytutach wyższych.

Oprócz instytutu dróg i komunikacji, wykładał Kierbedź w instytucie górniczym, w uniwersytecie, w szkole głównej inżynierów polowych i w szkole korpusu morskiego.

W tym okresie zaproszono go do udziału w pracach komitetu budowy kościoła katolickiego (Ś-go Stanisława) w Petersburgu, a sprawą tą zajął się Kierbedź gorliwie.

Okres od r. 1841 do roku 1863 stanowi najciekawszą i w powodzenia najbogatszą epokę w życiu znakomitego inżyniera.

Budowa mostu Mikołajewskiego przez Newę w Petersburgu (otwarcie mostu w r. 1850 i awans Kierbedzia na generała), a następnie budowa mostu przez Wisłę pod Warszawą (projekt mostu sporządzony przez Kotzebuego w roku 1858, budowa zaś trwała od roku 1859 do 1864) — są to dwa najwybitniejsze momenty w działalności inżynierskiej Kierbedzia.

W końcu r. 1863, po trzyletnim pobycie w Warszawie, odwołano Kierbedzia do Petersburga.

Od tego roku rozpoczyna się działalność gabinetowa Kierbedzia.

Piastując najwyższe godności i urzędy w ministerjum komunikacji i należąc do rozmaitych komisji, którym powierzano zbadanie lub zdecydowanie najważniejszych spraw bieżących, Kierbedź dzięki swoim gruntownym wiadomościom zarówno teoretycznym, jak praktycznym, odgrywał rolę nietylko ważną, lecz niezmiernie pożyteczną.