

Giganci Nauki

<https://gigancinauki.pl/gn/biogramy/82340,Wasiutyński-Aleksander.html>
24.02.2024, 07:44

Wasiutyński Aleksander

WASIUTYŃSKI Aleksander Feliks Marcei Hieronim (13 XII 1859, Lisowice k. Łodzi – 17 X 1944, Wodzisław k. Jędrzejowa), specjalista w dziedzinie kolejnictwa, pionier badań nad rzeczywistą pracą toru kolejowego. Syn Leonarda, właściciela ziemskiego, i Heleny z Bentkowskich, ojciec Zbigniewa Augustyna i Jeremiego, wybitnego kopernikanisty, profesora astrofizyki i filozofii uniwersytetu w Oslo.

Kształcił się w Warszawie, gdzie ukończył IV gimnazjum rządowe i studia matematyczne na rosyjskim Cesarskim Uniw. Warszawskim (1879–80), a następnie (1880–84) w Inst. Inżynierów Komunikacji w Petersburgu, uzyskując tam dyplom inżynierski.

Pracował głównie na budowie kolei, m.in. Iwangorod (ob. Dęblin)–Dąbrowa Górnicza, Łuniniec–Homel, Siedlce–Małkinia, Kursk–Charków–Azowsk. Pogłębiał też wiedzę, podróżując po Rosji, Austrii, Niemczech, Belgii, Holandii, Francji i Anglii. W 1889–1915 był związany z drogą żelazną Warszawsko-Wiedeńską. Zorganizował na niej, we Włochach k. Warszawy, stację doświadczalną, w której w 1897 podjął pionierskie badania rzeczywistej pracy toru kolejowego – traktowanego jako belka ciągła spoczywająca na podłożu sprężystym – pod wpływem obciążeń dynamicznych związanych z jego eksploatacją. Zastosował przemysłną metodę fotograficzną (zob. P. Lebedziński), umożliwiającą rejestrację odkształceń od zginania i ugięć torów pod kołami parowozu. Wyniki tych badań zaprezentował w 1898 na Międzynarodowym Kongresie Dróg Żelaznych w Brukseli; zostały one opublikowane w „Bulletin du Congrès International des Chemins de Fer” w języku francuskim i angielskim, a sprawozdania w warszawskim „Przeglądzie Technicznym” i niemieckiej prasie fachowej. W szerszym ujęciu W. przedstawił je w rozprawie *Obserwacje nad odkształceniami sprężystymi toru kolejowego*, na podstawie której uzyskał w

1899 doktorat i stanowisko adiunkta w petersburskim Inst. Inżynierów Komunikacji. Rezultaty tych badań oraz zastosowana metoda i służący jej sprzęt przyniosły mu złoty medal na wystawie powszechnej w Paryżu w 1900.

W. stworzył też samoczynne urządzenie do badań ugięć i odchyleń poprzecznych dźwigarów mostowych o znacznych rozpiętościach – myślał o nim już od 1885, a ostateczny kształt nadał mu w 1903. Pracował również nad zwiększaniem bezpieczeństwa ruchu kolejowego, m.in. poprzez ześrodkowane nastawianie zwrotnic i sygnałów, projektował nowego typu szyny. Zajmował się także zagadnieniami zależności między kosztami budowy kolei a kosztami jej eksploatacji. Wielostronną wiedzę na temat kolejnictwa z własnymi oryginalnymi przemyśleniami zawarł w dziele *Drogi żelazne* (1910, 1925).

Mianowany 13 IX 1901 profesorem nadzwyczajnym w Warszawskim Inst. Politechnicznym im. cara Mikołaja II, wykładał tam i kierował Katedrą Dróg Bitych i Kolei Żelaznych. Podczas kryzysu szkolnego w 1905 publicznie domagał się dopuszczenia polskiego języka wykładowego na tej uczelni i protestował przeciw jej zamknięciu w odwecie za strajk studentów. W 1909 został mianowany profesorem zwyczajnym. W 1915 ewakuowany wraz z uczelnią w głąb Rosji, wykładał w Moskwie, a od 1916 w Niżnym Nowogrodzie. W 1917 został kierownikiem wydziału inżynieryjno-budowlanego przy sztabie naczelnego dowództwa armii rosyjskiej w Mohylewie. W 1918 był więziony przez bolszewików, 8 VIII tego roku wrócił do Polski.

Od IV 1919 był profesorem zwyczajnym PW, do 1935 kierował Katedrą Dróg Żelaznych. Jednocześnie był bardzo zaangażowany w sprawę przebudowy warszawskiego węzła kolejowego; przewodniczył specjalnej komisji, która w III 1919 doprowadziła do powstania projektu, będącego podstawą związanej z tym przedsięwzięciem uchwały sejmowej. Zaprojektował linię średnicową, przeznaczoną dla ruchu osobowego i czuwał nad jej realizacją, a po jej otwarciu 2 IX 1933 objął przewodnictwo komitetu ds. dalszej przebudowy i elektryfikacji węzła warszawskiego. W 1932–36 wznowił we Włochach badania toru kolejowego pod wpływem obciążeń

dynamicznych w trakcie eksploatacji, tym razem z uwzględnieniem również przemieszczeń podłużnych szyn. Jako członek (od 1925) Rady Technicznej przy Ministerstwie Komunikacji, zajmował się m.in. zagadnieniami polskiej terminologii fachowej.

W. wielokrotnie uczestniczył w międzynarodowych kongresach kolejowych, m.in. w Londynie (1895 i 1925), Paryżu (1900), Berlinie (1910) i Kairze (1933). Z jego inspiracji ten ostatni podjął uchwałę: „Określenie wytrzymałości toru kolejowego ma przeważnie charakter doświadczalny. Należy popierać badania prowadzone na niektórych sieciach kolejowych i zwracać baczną uwagę na ich wyniki”
Interesował się też ruchem tramwajowym i samochodowym; brał udział w poświęconych tym zagadnieniom kongresach międzynarodowych w Barcelonie (1926), Rzymie (1928) i Warszawie (1930). Należał w 1920 do członków założycieli ANT w Warszawie, a od 1933 był jej prezesem. Od 1930 był członkiem TNW, w którym od 1931 przewodniczył wydziałowi nauk technicznych. W 1925 Politechnika Lwowska przyznała mu doktorat honoris causa, a w 1936 PW – profesurę honorową.

Wywieziony ze stolicy po powstaniu warszawskim 5 X 1944, zmarł z wyczerpania trudami tułaczki.

BUP, cz. 4; SBTP (T. Skarzyński); Łoza; Śródka.

A. Drzewiecki: *Wkład Aleksandra Wasiutyńskiego do rozwoju kolejnictwa*, praca doktorska w Inst. Historii Nauki PAN; B. Orłowski: *Polska przygoda z techniką*, Warszawa 2009; A. Wasiutyński: *Autobiografia naukowa*, KHNiT 1986, nr 1; „Przegląd Techniczny” 1930, zeszyt monograficzny poświęcony W.

Bolesław Orłowski

