

Giganci Nauki

<https://gigancinauki.pl/gn/edukacja/91339,Giganci-nauki-infografiki-historyczne-Aleksander-Wasiutyński.html>
2022-09-26, 17:52

Giganci nauki – infografiki historyczne: Aleksander Wasiutyński

Instytut Pamięci Narodowej przypomina, jak polscy wynalazcy i uczeni zmieniali świat, jak wiele wnieśli w rozwój naszego kraju i innych państw.

Specjalista w dziedzinie kolejnictwa

ALEKSANDER WASIUTYŃSKI
UR. 13 XII 1859 R., ZM. 17 X 1944 R.

SPECJALISTA W DZIEDZINIE KOLEJNICTWA

- 1 PIONIER W ZAKRESIE BADANIA TORU PODCZAS JAZDY POCIĄGU
- 2 ZASTOSOWAŁ METODĘ FOTOGRAFICZNA UMOŻLIWIĄJĄCĄ REJESTRACJĘ ODKSZTAŁCEN OD ZGINANIA I UGIĘĆ TORÓW POD KOLAMI PAROWOZU
- 3 STWORZYŁ SAMOZYSYNE URZĄDZENIE DO BADANIA UGIĘĆ I ODCHYLEŃ POPRZECZNYCH DŹWIGARÓW MOSTOWYCH O ZNAČNYCH ROZPIĘTOŚCIACH
- 4 PRACOWAŁ NAD ZWIEKSZANIEM BEZPIECZYSTWĄ RUCHU KOLEJOWEGO, M.IN. POPRZĘZ ZĘSRODKOWANE NASTAWIANIE ZWROTNIK I SYGNALÓW, PROJEKTOWAŁ NOWEGO TYPU SZYNY
- 5 W 1910 R. WYDAŁ PODRĘCZNIK „DROGI ŻELAZNE” W KTYORYM PRZEDSTAWIŁ NOWOCZESNE PODEJŚCIE DO BUDOWY I EKSPLOATACJI LINII KOLEJOWYCH

TWORCA KONCEPCJI PRZEBUDOWY WARSZAWSKIEGO WĘZŁA KOLEJOWEGO I BUDOWY LINII ŚREDNICOWEJ W WARSZAWIE

INSTYTUT PAMIĘCI NARODOWEJ

• ZESZYTY ZWIĘKSZY POLSKICH INŻYNIERÓW KOLEJOWYCH W WARSZAWIE, KOL. SPOWNA PUBLICZNA
• PODRĘCZNIK „DROGI ŻELAZNE”, KOL. SPOWNA PUBLICZNA
• FOTONIA LUB INŻYNIEROWA W WARSZAWIE, KOL. SPOWNA PUBLICZNA
• ZŁAZKA SZYNOWE O CIĘŻAR PRZEJŚCIA (24,2 t/m)
• LUBIŃSKIE WARSZAWY ALIUM „O”
OPRACOWANIE WERTYFICERKI MARCELINA RZĘCZNIK, WERTYFICERKA WERTYFICERKI MARIE KURKOWA
OPRACOWANIE GRAFICZNE: ROMAN KUCIAREK, MACIEJ CZAPCZYK

WASIUTYŃSKI Aleksander Feliks Marceli 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 eksploataowania. 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 inżynierjno-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

Zobacz poprzednie infografiki:

[Jerzy Rudlicki](#)

[Rudolf Weigl](#)

[Stefan Bryła](#)

Tadeusz Wenda

Mieczysław Wolfke

Stanisław Rogalski

Henryk Magnuski

Kazimierz Funk

Jan Szczepanik

Kazimierz Prószyński

Stanisław Ulam

Tadeusz Sędzimir (Sendzimir)

Jan Czochralski

Ignacy Mościcki

Maria Skłodowska-Curie

Marian Rejewski

Zapraszamy na portal gigancinauki.pl

Polecamy karty edukacyjne do infografik

Giganci nauki - do pobrania

[Giganci nauki - infografiki](#)
historyczne: Aleksander
Wasiutyński pdf, 321.63 KB,
[22.04.2022](#)

[Poprzedni](#)

[Następny](#)