

Instytut Pamięci Narodowej

<https://ipn.gov.pl/pl/historia-z-ipn/224298,Z-rosyjskiej-elity-do-polskiej-Aleksander-Wasiutynski-18591944.html>

26.02.2026, 19:04



Z rosyjskiej elity do polskiej. Aleksander Wasiutyński (1859-1944)

Kadra techniczna II Rzeczypospolitej wywodziła się w przeważającym stopniu z inżynierów wykształconych i pracujących w Imperium Rosyjskim. Ponad tysiąc z nich ukończyło petersburski Instytut Inżynierów Komunikacji, założony w dobie napoleońskiej przez francuskich profesorów na wzór Szkoły Dróg i Mostów w Paryżu i konsekwentnie kultywujący francuski model kształcenia politechnicznego. Od połowy XIX w. Rosja rozbudowywała własną sieć kolejową, ogromnie ważną dla zintegrowania ogromnego państwa, także ze względów gospodarczych i strategicznych. Była to zresztą epoka, w której kolej odgrywała rolę głównej dziedziny rozwoju cywilizacyjnego. To za jej pośrednictwem nowoczesność docierała wówczas we wszelkie zakątki globu. Polacy licznie uczestniczyli w budowie infrastruktury carskiego imperium. Bywały okresy, w których stanowili 40 proc. studentów wspomnianego Instytutu Inżynierów Komunikacji. Kolej, związane z nią mostownictwo oraz tabor i zaplecze – były głównymi domenami ich działalności. Ale mieli też sukcesy w hydrotechnice, a także górnictwie naftowym. Od czasów Stanisława Kierbedzia – pioniera żelaznych mostów kratowych w Rosji – mieli wyraźną nadreprezentację w rosyjskiej elicie naukowo-technicznej. Jednym z ważnych przedstawicieli owej elity był Aleksander Wasiutyński.

17.10

[Giganci Nauki Kolej Nauka](#)

Aleksander Feliks Marcelli Hieronim Wasiutyński urodził się 13 grudnia 1859 r. w Lisowicach koło Łodzi. Był synem Leonarda, właściciela ziemskiego, i Heleny z Bentkowskich.

Kształcił się w Warszawie, gdzie ukończył IV gimnazjum rządowe i studia matematyczne na rosyjskim Cesarskim Uniwersytecie Warszawskim (1884), a następnie w petersburskim Instytucie Inżynierów Komunikacji, uzyskując dyplom inżynierski w 1884 r.

Pracował głównie na budowie kolei, m.in. Iwangorod (obecnie Dęblin) – Dąbrowa Górnicza, Łuniniec-Homel, Siedlce-Małkinia, Kursk-Charków- Azowsk. Pogłębiał też wiedzę, podróżując po Rosji, Austrii, Niemczech, Belgii, Holandii, Francji i Anglii. W latach 1889-1915 związany był z Droga Żelazną Warszawsko-Wiedeńską. W 1897 r. we Włochach pod Warszawą zorganizował na niej stację doświadczalną, w której prowadził pionierskie naówczas badania rzeczywistej pracy toru kolejowego pod wpływem obciążeń dynamicznych związanych z jego eksploatacją. Zastosował pomysłową metodę fotograficzną przy użyciu specjalnego urządzenia umożliwiającego rejestrację zachodzących podczas tego odkształceń (ugięć pod kołami parowozu), skonstruowanego przez wybitnego pioniera i nowatora techniki fotograficznej Piotra Lebedzińskiego (w 1904 r. zbudował też urządzenie do fotografowania ruchów żrenicy oka). Wasiutyński wyniki tych badań zaprezentował w 1898 r. na Międzynarodowym Kongresie Dróg Żelaznych w Brukseli. Zostały one opublikowane w wersji francuskiej i angielskiej w jego „Biuletynie”, a sprawozdania pojawiły się w „Przeglądzie Technicznym” i niemieckiej prasie fachowej. W szerszym ujęciu Wasiutyński przedstawił je w rozprawie „Obserwacje nad odkształceniami toru kolejowego”, na podstawie której uzyskał w 1899 r. doktorat i stanowisko adiunkta w petersburskim Instytucie Inżynierów Komunikacji. Za to osiągnięcie naukowe i

zastosowaną przy badaniu zjawiska metodę przyznano mu też złoty medal na Wystawie Powszechnej w Paryżu w 1900 r.

Wasiutyński skonstruował samoczynne urządzenie do rejestracji ugięć i odchyłeń poprzecznych dźwigarów mostowych o znacznych rozpiętościach (1903). Zajmował się również zagadnieniami bezpieczeństwa i eksploatacji kolei. W 1910 r. wydał swe główne dzieło „Drogi żelazne”, z wielu oryginalnymi przemyśleniami, wznowione w 1925 r.

Mianowany w 1901 r. profesorem w rosyjskojęzycznym Warszawskim Instytucie Politechnicznym im. Cara Mikołaja II, wykładał tam i kierował Katedrą Dróg Bitych i Kolei Żelaznych. Z ową powstałą na przełomie stuleci uczelnią sprawa była dość specyficzna. Polacy dostali wreszcie własną politechnikę i powinni być zadowoleni. Była na miejscu, zdolna i chętna młodzież mogła się uczyć bez konieczności wyjazdu do Rosji, na pewno więc taniej. Ale obowiązywał w niej język rosyjski, co się Polakom nie podobało. Przyjęło się więc wśród młodzieży, że jeśli mamy studiować po rosyjsku – czyńmy to w Rosji, a nie w Warszawie. W rezultacie w miejscowym instytucie kształcili się tylko ci Polacy, którzy nie mieli innego wyjścia, głównie synowie urzędników państwowych. Kryzys szkolny w 1905 r. nie ominął tej uczelni. Wasiutyński należał do profesorów, którzy publicznie domagali się dopuszczenia języka polskiego w instytucie i protestował przeciw jego zamknięciu w odwecie za strajk studentów. Po wybuchu I wojny światowej został w 1915 r. ewakuowany wraz z uczelnią w głąb Rosji. Wykładał w Moskwie, a od 1916 r. w Niżnym Nowogrodzie. W 1917 r. powołano go na kierownika wydziału inżynieryjno-budowlanego przy sztabie naczelnego dowództwa armii rosyjskiej w Mohylewie. Więziony potem krótko przez bolszewików, w sierpniu 1918 r. wrócił do Polski.

Mianowany w kwietniu 1919 r. profesorem zwyczajnym Politechniki Warszawskiej, objął kierownictwo Katedry Dróg Żelaznych. Jednocześnie zaangażował się w praktyczne rozwiązywanie pilnych problemów komunikacyjnych stolicy – przebudowę i modernizację kolejowego węzła warszawskiego i odciążenie przez kolej komunikacji wewnętrznej miasta. W pierwszym Sejmie odrodzonej Rzeczypospolitej załatwiano takie sprawy z dziecięcą prostolinijnością. Nie było jeszcze dogłębnej merkantylizacji, nie szarogęsili się lobbyści czyhający na kasę. Jeśli posłowie chcieli się zapoznać z opinią fachowców, zapraszali profesorów. Wasiutyński zaproponował im puszczenie przez miasto kolejowej linii średnicowej przeznaczonej do ruchu osobowego, o wielu przystankach, pełniącej funkcję czegoś w rodzaju metra. W marcu 1919 r. specjalna komisja pod przewodnictwem Wasiutyńskiego opracowała podstawy odpowiedniej uchwały. Następnie profesor zaprojektował ją i czuwał nad jej budową. A po jej otwarciu 2 września 1933 r. objął przewodnictwo komitetu do spraw dalszej przebudowy i elektryfikacji węzła warszawskiego. Do dziś korzystają więc mieszkańcy stolicy z dobrych pomysłów i siły przekonywania prof. Wasiutyńskiego.

W latach 1932–1936 wznowił w stołecznych Włochach badania toru kolejowego w trakcie eksploatacji, tym razem uwzględniając również przemieszczenia podłużne szyn pod wpływem obciążeń dynamicznych. Należąc od 1925 r. do Rady Technicznej Ministerstwa Komunikacji, zajmował się także problematyką polskiej terminologii fachowej.

Aleksander Wasiutyński wielokrotnie uczestniczył w międzynarodowych kongresach kolejowych, reprezentując początkowo Rosję, a potem Polskę, w Londynie (1895, 1925), Paryżu (1900), Berlinie (1910) i Kairze (1933). Z jego inspiracji ten ostatni podjął uchwałę zalecającą popieranie badań doświadczalnych wytrzymałości toru kolejowego. Brał też udział w kongresach międzynarodowych poświęconych transportowi miejskiemu i samochodowemu w Barcelonie

(1926), Rzymie (1928) i Warszawie (1930). W 1920 r. należał do członków założycieli Akademii Nauk Technicznych w Warszawie, a od 1933 r. był jej prezesem. Od 1930 r. był członkiem Towarzystwa Naukowego Warszawskiego, od 1931 r. przewodnicząc jego wydziałowi nauk technicznych. W 1925 r. Politechnika Lwowska przyznała mu doktorat honoris causa, a w 1936 r. profesurę honorową.

Aleksander Wasiutyński miał trzech synów. Andrzej poległ w wojnie polsko-bolszewickiej, Zbigniew został wybitnym projektantem mostów i profesorem Politechniki Warszawskiej, a Jeremi wybitnym kopernikanistą, profesorem astrofizyki i filozofii uniwersytetu w Oslo.

Znękany wiekiem i niewygodami związanymi z powstaniem warszawskim, wywieziony z Warszawy po jego upadku 5 października, zmarł z wyczerpania w Wodzisławiu koło Jędrzejowa 17 października 1944 r.

Tekst prof. Bolesława Orłowskiego
pochodzi z dodatku historycznego do tygodnika „Sieci”
[Giganci nauki PL – polscy wynalazcy, odkrywcy i pionierzy nauk ścisłych, odc. 3](#)

[Poprzedni Strona](#)
[Następny Strona](#)

Nauka

Biografie