

# Olszewski, Eugeniusz

---

## "Leningradskij ordiena Lenina Institut Inżenierow Żeleznodorożnogo Transporta - Kratkij oczerk", Leningrad 1959 : [recenzja]

---

Kwartalnik Historii Nauki i Techniki 6/1, 139-140

---

1961

Artykuł umieszczony jest w kolekcji cyfrowej Bazhum, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych tworzonej przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego.

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie ze środków specjalnych MNiSW dzięki Wydziałowi Historycznemu Uniwersytetu Warszawskiego.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

systemu nerwowego". Lamarck wyznaje przy tym — analogicznie jak Sniadecki idee psychologii asocjatywnej, uważając, że między prostym wyobrażeniem a najbardziej złożonym sądem istnieje tylko ilościowa różnica.

Poruszając tylko trzy centralne zagadnienia, wokół których skupiają się refleksje Lamarcka, można tylko w minimalnym stopniu przedstawić bogactwo rozważań i problemów *Filozofii zoologii*. To jednak, co zostało powiedziane, zupełnie wystarczy, by zrozumieć istotę rewolucji dokonanej przez Lamarcka w biologii. Lecz właśnie nowatorskie spojrzenie autora *Filozofii zoologii* na rozwój świata organicznego, nieustraszona analiza zjawisk uważanych przez współczesnych mu za święte, niedotykalne i podlegające wyłącznie kompetencji kościoła (np. pochodzenie życia, człowieka i duszy), materializm mechanistyczny, jako narzędzie badawcze procesów rzeczywistości — wszystko to godziło w usświęcone zwyczaje, instytucje, konserwatywne metody badawcze i w uznane autorytety. Nic więc dziwnego, że Lamarck, jeden z największych umysłów Francji, spotkał się z gwałtownym sprzeciwem. Uzyskawszy powszechne uznanie świata uczonego jako specjalista w zakresie botaniki i zoologii, był później przemilczany i pogardzany przez elitę, jako teoretyk i myśliciel. Nawet ci, którzy pełną garścią czerpali z jego dzieł naukowych, uważali go za utopistę i niedorzecznego maniaka. Największy „błąd”, jaki popełnił Lamarck, polegał na głoszeniu poglądów, które z trudem uzyskały prawo obywatelstwa dopiero po upływie 50 lat, z chwilą ukazania się w roku 1859 genialnego dzieła Darwina *O pochodzeniu gatunków drogą doboru naturalnego*.

Lamarck zmarł 18 grudnia 1829 roku. Na pomniku wystawionym mu w r. 1909 z okazji stulecia ukazania się *Filozofii zoologii* widnieje napis: „Potomność będzie Cię podziwiać, ona Cię pomści mój ojciec”. Są to słowa, którymi zwraca się do siedzącego Lamarcka jego córka i wierny współpracownik, Kornelia.

Leon Szyfman

*Leningradskij ordiena Lenina Institut Inżynierow Żelznodoroznogo Transporta — Kratkij oczerk. Leningrad 1959, s. 141.*

Leningradzki Instytut Inżynierów Transportu Kolejowego obchodził w 1959 r. 150-lecie istnienia. Z tej okazji „na podstawie uchwały senatu Instytutu” wydany został *Krótki zarys* jego dziejów i stanu obecnego. Broszura ta jest dziełem zbiorowym M. I. Woronina, S. M. Griszukowa i P. M. Jankina pod redakcją drugiego z wymienionych autorów.

Instytut wywodzi się z założonego w r. 1809 z ukazu Aleksandra I Instytutu Korpusu Inżynierów Komunikacji, który miał kształcić kadry dla założonego jednocześnie Korpusu Inżynierów. Przez przeszło wiek Instytut obejmował wszystkie specjalności komunikacyjne, a więc zarówno budowę dróg bitych i żelaznych, jak budowę portów i dróg wodnych, a od r. 1908 — także lotnictwo. Przed kilkudziesięciami laty budownictwo drogowe i wodne wyodrębniło się w osobne zakłady naukowe, ale głównym spadkobiercą przeszło stuletnich tradycji pozostał obecny Instytut Kolejowy.

W ciągu półtora wieku działalności Instytut odgrywał poważną rolę w rozwoju nauk inżynieryjno-budowlanych, i to nie tylko rosyjskich ale i światowych. W początkowym okresie wykładowi tu tak znakomici uczeni francuscy jak Clapeyron i Lamé. W połowie XIX wieku mostownictwo było reprezentowane przez twórcę teorii obliczeń mostów kratowych Żurawskiego, oraz przez Kierbedzia, a w końcu wieku — przez znakomitego konstruktora Bielelubskiego. Profesorem Instytutu był też jeden z najznakomitszych uczonych końca XIX wieku w zakresie mechaniki

budowli Jasiński, a z uczonych nauk nietechnicznych wykładali tu m.in. Ostrogrądzki i Mendelejew. Również i obecnie jest Instytut jedną z najznakomitszych uczelni radzieckich w zakresie nauk inżynierskich.

Jubileuszowa broszura daje zarys historii Instytutu, wymieniając jego osiągnięcia naukowe i dydaktyczne, jego znakomitych profesorów i wychowanków. oraz poświęca dość sporo miejsca na opis obecnego stanu uczelni. W krótkim omówieniu nie stało miejsca na zanalizowanie składu narodowościowego studentów i ciała nauczającego, a dla czytelnika polskiego — ten aspekt dziejów Instytutu jest może najbardziej interesujący. Uczelnia petersburska była bowiem w ciągu półwiecza, począwszy od lat siedemdziesiątych XIX w., jednym z największych skupisk zarówno młodzieży polskiej studiującej nauki techniczne, jak i polskich naukowców technicznych.

Szczególnie w latach siedemdziesiątych liczba młodzieży polskiej napływającej do Instytutu była bardzo duża — w niektórych latach wśród nowoprzyjętych było 40% Polaków. Absolwentami uczelni było wielu najznakomitszych inżynierów kolejowych polskich, stanowili też oni najliczniejszą bodaj grupę wśród kierownictwa naszych kolei w okresie międzywojennym. Również w składzie profesorskim wydziałów inżynierskich Politechniki Warszawskiej absolwenci Instytutu Inżynierów Komunikacji mieli bardzo poważny udział, dość wymienić choćby nazwiska Beżeckiego, Kunickiego, Millera, Pszenickiego, Wasiułyńskiego<sup>1</sup>, Wierzbickiego.

Wyliczając najznakomitszych profesorów Instytutu wymieniłem już dwóch Polaków — Kierbedzia i Jasińskiego — którzy wnieśli wielki wkład do rosyjskiej i światowej nauki i techniki<sup>2</sup>. Kilku spośród wymienionych profesorów Politechniki Warszawskiej było przed tym profesorami Instytutu, a prof. Kunicki — nawet jego rektorem. Polakiem też był m.in. pierwszy profesor elektrotechniki Instytutu Merczymg, który jednocześnie pracował nad historią reformacji w Polsce.

Instytut posiadał więc ściśle związki z polską techniką i nauką, tak że jego niedawny jubileusz był w pewnej mierze świętem i polskiej techniki.

Wydana skromna broszura nie może dać pełnego obrazu rozwoju i znaczenia Instytutu. Można mieć jednak nadzieję, że podjęte przed paru laty w Leningradzie prace nad paratomową historią Instytutu zostaną niedługo doprowadzone do końca.

Eugeniusz Olszewski

G. W. Bykow, *Istorijskaja klassiczeskaja teorii chemiczeskogo strojenija*. Izdatielstwo Akademijskij Nauk SSSR, Moskwa 1960, s. 311.

*Historia klasycznej teorii budowy chemicznej* jest szczegółową monografią poświęconą powstaniu i ugruntowaniu się teorii budowy (a ściślej — struktury) związków chemicznych, teorii sformułowanej po raz pierwszy przez A. Butlerowa w 1861 r. W pierwszym wstępnym rozdziale omówione są poglądy wybitnych chemików pierwszej połowy XIX w. (Berzeliusa, Dumasa, Liebiga, Wöhlera, Gerhardtta, Laurenta) na budowę związków chemicznych, zwłaszcza organicznych. Przytoczone są: teoria rodników w różnych jej modyfikacjach, teoria podstawiania, stara i nowa teoria typów. Scharakteryzowane są prace Coopera, Kekulégo i Kolbego, dotyczące pojęcia wartościowości pierwiastków, uznania węgla za pierwia-

<sup>1</sup> W recenzowanej broszurze, na s. 28 mylnie podano pierwszą literę imienia Aleksandra Wasiułyńskiego jako L.

<sup>2</sup> Por. np. o Jasińskim artykuł W. Wierzbickiego w nrze 3/1956 „Kwartalnika”. W druku znajduje się obecnie polskie wydanie wybranych dzieł Jasińskiego.