



# Kolej Ernesta Malinowskiego

5 I 1818 – 2 III 1899

Ernest Malinowski urodził się 5 stycznia 1818 roku na Wołyniu. Wychowywał się w szlacheckiej rodzinie, będąc synem oficera armii Księstwa Warszawskiego, który po upadku Powstania Listopadowego musiał wyemigrować do Paryża. Tutaj młody mężczyzna ukończył z wyróżnieniem paryską Państwową Szkołę Dróg i Mostów. Po zakończeniu edukacji pracował w kilku miejscach jako inżynier (1838-1847), m.in. przy: budowie dróg, kolei, portu w Algierze oraz przy regulacji rzeki Mozy. Na rok przerywa pracę by wrócić do Krakowa (ze względu na trwające tam powstanie).

## Kontrakt Ernesta Malinowskiego w Peru

Malinowski we wrześniu 1852 roku podpisał sześcioletni kontrakt w Paryżu. Miał podjąć się pracy jako inżynier rządowy w Peru – biednym kraju, który żył niemal tylko z eksportu guana. Obowiązkiem Ernesta miało być tworzenie projektów budowlanych i nadzorowanie ich, konstruowanie mostów i dróg, kreślenie map topograficznych oraz dokształcanie technicznej kadry w Peru. Malinowski wtedy nie wiedział jeszcze, że niedługo dzięki niemu powstanie pierwsza linia kolejowa w tym kraju, którą przemieszczać będzie się pociąg. Nie wiedział też, że zostanie ona okrzyknięta „cudem inżynierii”, a także będzie przez wiele lat najwyższą koleją na świecie. Oto kilka projektów, które zrealizował Malinowski po przybyciu do Limy:

- 1856** – praca przy projekcie i modernizacji mennicy w Limie, projektowanie i nadzorowanie budowy ulic oraz placów w Arequipie i prace modernizacyjne kamiennego mostu Izacuchaca,
- 1859** – współprojektowanie linii kolejowej Pisco-Ica,
- 1864** – współprojektowanie linii kolejowej Chimbote-Huaraz,
- 1866** – stanowisko głównego inżyniera w porcie Callao (koło Limy) oraz wzięcie udziału w fortyfikowaniu i jego obronie; za zasługi otrzymał dyplom i honorowe obywatelstwo Peru.



## Centralna Kolej Transandyjska, czyli najważniejszy projekt Malinowskiego

Władzom peruwiańskim zależało na połączeniu bogatych w minerały Andów z wybrzeżem za pomocą linii kolejowej. Przetarg na jej budowę w 1868 roku wygrał Amerykanin – Henry Meiggs. Przedsiębiorca z Ameryki zaprojektowanie i nadzorowanie budowy kolei transandyjskiej zlecił Ernestowi Malinowskiemu. Ten dobrał sobie zaufanych współpracowników i zaproponował projekt który początkowo został on odrzucony – uznano, iż jest zbyt rewolucyjny, a nawet niemożliwy do wykonania. Po pierwsze, linia kolejowa miała być wysoka na prawie 5000 metrów („Jak po niej będzie jeździł pociąg?”). Po drugie, proponowane żelazne mosty i wiadukty były dla większości ekspertów mało znane w technice. I po trzecie, obliczenia Malinowskiego uznawano za wątpliwe. Rząd peruwiański, po namowach Ernesta, ostatecznie jednak zaryzykował i zainwestował w projekt.

Budowa kolei transandyjskiej została przewidziana na 6 lat. Po czterech latach skończyła się jednak dotacja na projekt przedsięwzięcia, ponieważ nastąpił kryzys finansowy w Peru. Meiggs oraz Malinowski postanowili dołożyć do budowy kolei ze swojej... własnej kieszeni. Pracownicy, którzy budowali koleją, każdego dnia walczyli nie tylko o dopięcie projektu. Walczyli również o własne życie, codziennie zmagając się z gwałtownym spadkiem temperatury, rozrzedzonym powietrzem czy szkodliwym promieniowaniem słonecznym. O budowie innowacyjnej kolei rozpisywały się wszystkie najważniejsze czasopisma techniczne na świecie. Ernest Malinowski okrzyknięty został zaś wybitnym inżynierem. Na wysokości 4817,8 m n.p.m w Andach udało się w końcu wykuć 62 tunele, których łączna długość wyniosła ok. 6 kilometrów. Najdłuższy tunel liczył ok. 1200 metrów, prowadząc przez przełęcz Ticlio. Przepaście połączone zostały kilkudziesięcioma mostami i wiaduktami, których łącznie stworzono ok. 50. Najbardziej imponującym z nich stał się most nad wąwozem Verrugas, mierzący ok. 175 metrów. Kolej otrzymała nazwę „Centralna Kolej Transandyjska” i przez ponad 100 lat była najwyżej położoną linią kolejową na świecie. W 2005 roku pierwsze miejsce w rankingu najwyżej położonych linii kolejowych zajęła kolej tybetańska Qinghai-Tybet, która położona jest na wysokości 5068 m n.p.m.

### Pozostałe osiągnięcia Ernesta Malinowskiego

Malinowski nie spoczął na laurach. Przez kolejne lata podejmował się innych projektów i brał udział w wielu różnych przedsięwzięciach.

**1879-1880** – Malinowski pracował w Ekwadorze przy budowie linii kolejowej Guayaquil–Quito. Przy okazji publikował też artykuły na temat wojny w Peru w zagranicznej oraz miejscowej prasie. Ściągał również peruwiańskich współpracowników do Ekwadoru, gdzie pomagał im znaleźć zatrudnienie.

**1886** – Ernest Malinowski powrócił do budowy i remontowania kolei w Peru, w tym na linii Callao–Oroya.

**1867** – inżynier zajął się budową kolei Tarma–La Merces, razem z Ksawerym Wakulskim i Władysławem Folkierskim.

**1884** – Ernest został jednym z członków założycieli instytucji Club Nacional.

**1886** – od tego roku Malinowski został aktywnym członkiem Towarzystw Dobroczynności, gdzie zajmował się sprawami finansowymi i nadzorowaniem m.in. budowy szpitala Dos de Mayo.

**1890** – Malinowski podjął się pracy w utworzonej kompanii brytyjskiej Peruvian Corporation.

