



2 zł 1999 r. - Ernest Malinowski - Polscy Podróżnicy i Badacze, dwa złote NG

2 zł 1999 r. - Ernest Malinowski - Polscy Podróżnicy i Badacze, dwa złote NG

Producent : NBP - monety kolekcjonerskie

2 zł 1999 r. - Ernest Malinowski

Próba (stop): Ng / GN (CuAl5Zn5Sn1)

Wymiary: Ø 27,00 mm

Masa: 8,15 g

Stempel: zwykły

Rant: gładki

Wielkość emisji: 420.000

Data wejścia do obiegu: 23 luty 1999

Stan: 1-

Moneta okolicznościowa o nominale 2 zł ze stopu Nordic Gold wyemitowana dla uhonorowania postaci wybitnego podróżnika i inżyniera Ernesta Malinowskiego (1884-1942), m.in. twórcy kolei transandyjskiej w Peru.

Uwaga! Fotografia monety ma charakter poglądowy i ogólny, może więc odbiegać np. kolorystycznie od oryginału. Szczegóły dotyczące stanu zachowania znajdują się w opisie monety.

Ernest Malinowski (ur. 5 stycznia 1818 w Sewerynach (powiat Nowogród Wołyński), zm. 2 marca 1899 w Limie) – polski inżynier drogowy i kolejowy, bohater obrony Callao w 1866, budowniczy kolei w Peru i Ekwadorze, projektant i budowniczy Centralnej Kolei Transandyjskiej (Central Transandino).

Był synem Jakuba, bogatego szlachcica wołyńskiego, oficera armii Księstwa Warszawskiego i Anny Świejkowskiej, córki Leonarda, Marcina Świejkowskiego, wojewody podolskiego.

W czasie powstania listopadowego ojciec Jakub czynił przygotowania do powstania na Podolu a następnie został posłem sejmu powstańczego. Po upadku powstania ojciec znalazł się w Dreźnie, dokąd z Galicji przybył Ernest i Rudolf, natomiast matka Anna z synem Zygmuntem powróciła na Wołyń. Z Dreżna Ernest wraz z ojcem i bratem udali się do Francji.

Na emigracji kontynuował naukę w Lycé Louis le Grand w Paryżu. Studiował w École Polytechnique (1834-1836), od 1836 na École des Ponts et Chaussées. Po ukończeniu studiów rozpoczął w 1838 pracę w ramach francuskiego Korpusu Inżynierów Dróg i Mostów. W Od września 1838 do lutego 1839 jako inżynier pracował przy budowie kolei Paryż-Hawr na odcinku Paryż-Pontois. W lutym 1839 został służbowo wysłany wraz z bratem Rudolfem do Algierii, gdzie dotarł w czerwcu 1839. Pracował przy budowie dróg w prowincji Bone. Po kilku tygodniach został przeniesiony do Algieru, gdzie pracował przy budowie portu. W kwietniu 1840 powrócił do Paryża i został skierowany do departamentu Meuse. Do 1847 prowadził tam prace nad regulacją rzeki Mozy, na odcinku od Verdun do granicy z Belgią. Na wieść o wybuchu powstania w Krakowie przerwał pracę i w kwietniu 1848 wyjechał z Francji. Upadek powstania zastał go w Lipsku, najprawdopodobniej dłużej pozostał w Niemczech, ale nie walczył w Badenii w czasie Wiosny Ludów. W styczniu 1849 powrócił do Paryża i zabiegał o pracę w Ministerstwie Robót Publicznych. W październiku 1849 podjął pracę inżyniera w departamencie Loir et Cher przy budowie dróg i usprawnianiu żeglugi na rzece Cher.

We wrześniu 1852 podpisał w Paryżu sześcioletni kontrakt na pracę w Peru na stanowisku inżyniera





2 zł 1999 r. - Ernest Malinowski - Polscy Podróżnicy i Badacze, dwa złote NG

rządowego. Do jego obowiązków miało należeć opracowywanie projektów i nadzór nad wykonywaniem prac budowlano-melioracyjnych, wytyczanie dróg, konstruowanie mostów, kreślenie map topograficznych, kształcenie peruwiańskiej kadry technicznej.

27 X 1852 wraz z dwoma francuskimi inżynierami wyruszył w podróż do Peru, gdzie dotarł 30 XII 1852. W 1856 wziął udział w pracach komisji opiniującej projekt rozbudowy i modernizacji Casa de Moneda w Limie, czyli mennicy państwowej. Ponadto opublikował krótkie studium na tematy monetarne i opracował wzorzec tzw. złotego etalonu, czyli zawartości kruszcu w monecie.

Podczas konfliktu zbrojnego z Hiszpanią w 1866 Ernest Malinowski został powołany na stanowisko głównego inżyniera w porcie Callao, koło Limy i wraz z Felipe Arancibą i José Cornelio Borda przygotował projekt ufortyfikowania portu. Wziął udział w obronie portu, walcząc na wałach fortu Santa Rosa. W obronie portu zastosował wiele nowatorskich rozwiązań inżynierskich. W uznaniu zasług otrzymał dyplom, medal oraz honorowe obywatelstwo Peru.

O połączeniu drogowym wybrzeża z wnętrzem Peru mówił już w 1825 Simon Bolivar. 1853 Kongres uchwalił ustawę o budowie dróg i kolei a w 1859 wydał dekret powołujący komisję mającą zbadać możliwość budowy kolei przez Andy. Ze względu na potrzebę realizowania innych inwestycji sprawę szlaku kolejowego odłożono. W 1868 Kongres wydał nowy dekret o budowie linii kolejowej i ogłosił przetarg by wyłonić najbardziej korzystną ofertę od strony finansowej i technicznej. W kilka dni po ogłoszeniu dekretu Henry Meiggs, przedsiębiorca amerykański uzyskał zgodę na przeprowadzenie wstępnych studiów linii kolejowej. Tenże prace powierzył Ernestowi Malinowskiemu, który dobrał sobie współpracowników. Po ośmiu miesiącach, 3 IV 1869 oddał Henry Meiggswi szczegółowe sprawozdanie z przeprowadzonych studiów terenu i wstępną kalkulacją kosztów budowy.

Projekt przewidywał połączenie Limy z bogatym w minerały regionem Cerro de Pasco i żyzną doliną Jauja. W przyszłości istniała możliwość przedłużenia linii kolejowej wzdłuż doliny rzeki Chanchamayo ku leżącej za Andami Amazonii, dzięki czemu Peru uzyskałoby połączenie z Oceanem Atlantyckim. Umowę między firmą Meiggsa a rządem na budowę kolei transandyjskiej (Central Transandino) podpisano 23 XII 1869. W punkcie pierwszym tej umowy na wykonawcę robót na docinku Callao - Oroya wyznaczono Ernesta Malinowskiego. Budowa miała trwać sześć lat a koszt inwestycji obliczono na 27 600 000 soles. Całość miał sfinansować rząd peruwiański, przy czym Henry Meiggs miał z własnych funduszy płacić inżynierom i robotnikom oraz z rąk prywatnych wykupić grunty leżące na trasie budowanej kolei, rząd zobowiązał się przekazać grunty państwowe i zwrócić zainwestowane pieniądze oprocentowanymi bonami. Prace rozpoczęto uroczystym wmurowaniem kamienia węgielnego 1 I 1870 w Limie. Po czterech latach pracy w wyjątkowo trudnych warunkach klimatycznych i terenowych, prowadzono kolej trawersując zboczami gór, budując półki skalne, wykuwając 63 tunele o łącznej długości ponad 6000 m i budując szereg mostów. Wśród nich wybudowano jeden z największych ówczesnie na świecie o wysokości 77 m i 175 m długości (tzw. wiadukt Verrugas). W kwestii ilości wzniesionych mostów są duże rozbieżności. W opracowaniach biograficznych wymienia się liczbę 30 mostów zbudowanych przez Malinowskiego. Watt Stewart, biograf Henry Meiggsa, podał liczbę 61 obiektów o łącznej długości 1832 m. Ernest Malinowski we własnoręcznie wykonanym kosztorysie przewidywał 45 mostów, w tym 3 duże. Urzędowy opis kolei z 1918 wymienia 23 mosty mające ponad 50 stóp długości. Linia kolejowa wnosila się na wysokość prawie 5000 m n.p.m., stając się ewenementem ówczesnej techniki. O kolei tej, a szczególnie o znajdujących się na jej trasie mostach i tunelach pisały wszystkie ważniejsze czasopisma techniczne na świecie, a Ernest Malinowski zyskał sławę wybitnego inżyniera. Ernest Malinowski osobiście nadzorował roboty, sprowadzał materiały i tabor kolejowy, na bieżąco prowadził księgowość i korespondował z dostawcami, także zagranicznymi.

W 1874 nastąpił w Peru krach finansowy i państwo zawiesiło dotacje na budowę kolei. Przedsiębiorstwo Meiggsa kontynuowało budowę z własnych funduszy. Również Ernest Malinowski dołożył się do finansowania dalszych prac. Za pieniądze amerykańskiego przedsiębiorcy i Ernesta Malinowskiego przebito pozostałe tunele, zakończono montaż mostów i usypano nasypy pod tory do samej Oroi. Dzięki tym pracom kolej transandyjska wspięła się na wysokość 4817,8 m n.p.m., osiągając w miejscowości zwanej “La



2 zł 1999 r. - Ernest Malinowski - Polscy Podróżnicy i Badacze, dwa złote NG

Cima”, do 2005 najwyższy punkt kolejowy świata. W tym czasie Ernest Malinowski nie pobierał wynagrodzenia za pracę. Pierwszy odcinek linii kolejowej na odcinku Callao-Chicla liczącym 141 km oddano do użytku w maju 1878.

W trakcie wojny pomiędzy Peru a Chile trwającej w latach 1879-1881 Ernest Malinowski na przełomie 1879/1880 opuścił Peru i przybył do sąsiedniego Ekwadoru. Pracował przy budowie linii kolejowej Guayaquil-Quito, gdzie nadzorował prace na odcinku „Chimbo” i „Sibambe”, które wiodły wśród wysokich szczytów gór Kordyliery Zachodniej. Przebywając w Ekwadorze Ernest Malinowski został jednym z członków założycieli Club Nacional, instytucji utworzonej w 1884 w Limie przez ludzi wpływowych i zamożnych.

Po powrocie do Limy Ernest Malinowski brał udział w cotygodniowych zebraniach. Od maja 1886 był aktywnym członkiem Towarzystw Dobroczynności (Sociedad de Beneficiencia Púnlica), gdzie zajmował się sprawami finansowymi tej instytucji. Pełnił funkcję inspektora z ramienia tej instytucji, a także nadzorował budowę szpitala Dos de Mayo. Był członkiem-założycielem Sociedad Geografica de Lima powołanego w 1888. W ramach działalności towarzystwa Ernest Malinowski uczestniczył w opracowaniu planów topograficznych i map, które posłużyły do wytyczenia granicy między Peru, Ekwadorem i Brazylią. Przyczynił się do wydania kilkutomowego dzieła geografa i biologa Antonio Raimondiego El Peru.

W Limie zajmował apartament w eleganckim hotelu przy Portal de Botoneros 52 (dziś nieistniejący). Prowadził otwarty dom, zatrudniał francuskiego kucharza, podejmował śniadaniem, obiadem peruwiańskich dygnitarzy, zagranicznych dyplomatów, naukowców i dziennikarzy. Urządzał krótkie wycieczki koleją dla dyplomatów i fachowców z różnych krajów. Nigdy się nie ożenił, chociaż był obiektem zainteresowań wielu kobiet. W świetle ówczesnych opinii uchodził za osobę inteligentną, elegancką, ozdobę salonów, ale też jako nieśmiałą i nieco smutną.

Zmarł na atak serca 2 III 1899 o godzinie 3.30 rano w swoim apartamencie hotelowym w Limie. Pochowany został z honorami należnymi bohaterowi narodowemu 3 marca na cmentarzu „Presbitero Maestro”, wśród grobów wieloosobowych, lecz w następnym roku na życzenie prezydenckiej rodziny Prado przeniesiono zwłoki w miejsce grobów pojedynczych. Grób zdobi skromny, marmurowy obelisk. Śmierć Ernesta Malinowskiego odnotowały wszystkie ważniejsze czasopisma i gazety Peru, czasopisma francuskie i polskie. Później jako budowniczy kolei transandyjskiej odszedł w zapomnienie, w przeciwieństwie do osoby, która ją finansowała - Amerykanina Henry Meiggsa, ale obecnie w Polsce i Peru jest mu przywracane należne miejsce w historii.

(wg Wikipedii)

Cena : 27,00 zł Brutto (27,00 zł Netto)

Dostępność: Produkt dostępny w naszym sklepie od 04 marca 2011