

Giganci Nauki

<https://gigancinauki.pl/gn/biogramy/84595,Polak-Adolf.html>
2021-12-09, 10:26

Polak Adolf

POLAK Adolf (15 VI 1890, Lwów – 22 IV 1967, Gdańsk), inżynier mechanik, konstruktor maszyn parowych i silników spalinowych. Syn Franciszka, robotnika, i Marii z domu Bogdar, brat Feliksa, profesora technologii chemicznej.

Po ukończeniu III państwowego gimnazjum we Lwowie (1908) podjął studia na wydziale maszyn lwowskiej Szkoły Politechnicznej. Tuż przed ich planowanym zakończeniem został zmobilizowany w związku z wybuchem I wojny światowej i służył jako mechanik elektryk w austriackiej marynarce wojennej na Adriatyku.

Po odzyskaniu przez Polskę niepodległości służył do 1921 w formacjach technicznych WP, brał udział w wojnie polsko-bolszewickiej. W 1922 dokończył studia i uzyskał dyplom inżyniera mechanika. Pracował w II Katedrze Budowy Maszyn (od 1936 Katedrze Budowy Silników Tłokowych) kierowanej przez profesora L. Ebermana, od 1931 prowadził wykłady i ćwiczenia z budowy silników szybkobieżnych oraz uczestniczył w projektowaniu nowych konstrukcji silników spalinowych i sprężarek tłokowych na zamówienia wytwórni zagranicznych (niemieckich, czechosłowackich, austriackich, belgijskich, węgierskich), a później także krajowych. Pod kierunkiem Ebermana stał się cenionym specjalistą w tej dziedzinie, nadzorował produkcję i montaż nowych maszyn oraz przeprowadzał próby eksploatacyjne. Nadzorował m.in. budowę i produkcję prototypową pierwszego polskiego silnika Diesla w Warszawskiej Spółce Akcyjnej Budowy Parowozów (1925). Opracowywał też ekspertyzy dla głównych zakładów produkujących silniki wysokoprężne, m.in. Zakładów Ostrowieckich, firm Rohn-Zieliński oraz Lilpop, Rau i Loewenstein w Warszawie, H. Cegielski w Poznaniu, Elin AG w Wiedniu.

P. prowadził badania nad wprowadzeniem w silnikach Diesla

bezpowietrznego wtrysku paliwa, tłumieniem drgań skrętnych wałów korbowych, przystosowywaniem silników wysokoprężnych do paliwa gazowego (metanu). Konstruował specjalne silniki badawcze służące do obserwacji zjawisk cieplnych, wytrzymałościowych i technologicznych. W 1938 objął kierownictwo Katedry. Tuż przed II wojną światową Politechnika Lwowska wystąpiła o nadanie mu tytułu profesora nadzwyczajnego. Podczas wojny wykładał w Lwowskim Inst. Politechnicznym (1939–41) i na Staatliche Technische Fachkurse (1942–44).

Po zakończeniu wojny P. przeniósł się do Gdańska, gdzie z M.T. Huberem współtworzył powstającą Politechnikę Gdańską. Już w X 1945 objął kierownictwo Katedry Elementów Maszyn na wydziale mechanicznym, która w ciągu kilkunastu kolejnych lat przechodziła liczne restrukturyzacje: Budowy Maszyn Parowych (1951–56), Maszyn Tłokowych (1956–60), Silników Spalinowych (1960–62). W 1950 uzyskał tytuł profesora zwyczajnego, a w 1955 stopień doktora nauk technicznych. Równolegle podjął szeroką współpracę z odradzającym się na Wybrzeżu przemysłem stoczniowym, głównie w dziedzinie budowy i remontu maszyn tłokowych.

Po politycznej decyzji o wyposażeniu pierwszych budowanych w Polsce statków w parowe maszyny tłokowe krajowej produkcji, właśnie P., jako wybitnemu specjalście i przeciwnikowi zakupu licencji zagranicznych, powierzono opracowanie dokumentacji technicznej i przygotowanie przemysłowej produkcji tych maszyn. Opierając się na konstrukcji maszyny parowej typu Lenz, wraz z zespołem wybranych przez siebie młodych inżynierów, przygotował dokumentację pierwszej polskiej okrętowej maszyny parowej. Prototyp maszyny parowej ML-8a o mocy 1300 KM już w 1949 został uruchomiony w Zakładach Urządzeń Technicznych „Zgoda” w Świętochłowicach, a następnie zamontowany na rudowęglowcu SS „Sołdek” jako maszyna napędu głównego i pracował przez 30 lat. Ponad 150 głównych okrętowych maszyn tego typu zostało zainstalowanych na budowanych w dużej serii rudowęglowcach. P. zaprojektował także drugi typ głównej parowej maszyny okrętowej MC 10a o mocy 1650 KM. Był

także twórcą pierwszego polskiego projektu turbiny na parę odlotową TP 8a o mocy 500 KM oraz projektów maszyn pomocniczych. Urządzenia te były budowane w dużych seriach i montowane na kolejnych typach statków powstających w polskich stocznjach (typu „Kolno” i „Donbas”). Maszyny były produkowane w Świętochłowicach na Śląsku, a montowane, uruchamiane i finalnie wyposażane w fabryce „Zamech” w Elblągu.

W kolejnych latach P. rozwiązał liczne problemy konstrukcyjne, m.in. opracował projekt unowocześnionej maszyny parowej oraz projekt eksperymentalnego silnika wysokoprężnego o wysokim doładowaniu. Dzięki oryginalnym konstrukcjom P. uruchomiono produkcję maszyn parowych i silników spalinowych w Polsce, tworząc podwaliny nowej gałęzi przemysłu, budowy statków pełnomorskich.

Skoncentrowany głównie na praktycznych osiągnięciach inżynierskich, publikował niewiele, m.in. *Organizacja i kontrola ruchu silników spalinowych w elektrowni* („Przegląd Elektrotechniczny” 1930), *Tłumienie drgań skrętnych wałów korbowych* („Przegląd Mechaniczny” 1936), *Wpływ sprężystości układu na działania koła zamachowego* („Archiwum Budowy Maszyn” 1955), *Uwagi na marginesie artykułu J. Madejskiego: Mieszankowy przegrzew międzystopniowy w maszynach parowych* („Zeszyty Naukowe Politechniki Gdańskiej” 1958).

Od 1923 P. był członkiem Polskiego Tow. Politechnicznego we Lwowie, od 1937 Stow. Inżynierów Mechaników Polskich, w 1954 został członkiem korespondentem PAN. W 1957 uczestniczył w konferencji Conseil International des Machines à Combustion (CIMAC) w Zurychu. Został odznaczony m.in. Złotym Krzyżem Zasługi (1950), Krzyżem Oficerskim Orderu Odrodzenia Polski (1959) i indywidualną nagrodą państwową II stopnia (1950).

Był poliglotą, człowiekiem o wyjątkowym poczuciu humoru, umiejącym konsekwentnie bronić swych racji bez względu na okoliczności, bardzo wymagającym egzaminatorem, miłośnikiem literatury kryminalnej. Nigdy nie założył rodziny.

SBTP (J. Piłatowicz); SPPT (H. Jost); Śródka; BUP, cz. 4.

E. Gill, A. Neyman: *Sylwetki wybitnych pracowników. Prof. zw. dr inż. Adolf Polak (1890–1967)*, artykuł dostępny na stronie internetowej Katedry Konstrukcji Maszyn i Pojazdów Wydziału Mechanicznego Politechniki Gdańskiej:

<http://www.mech.pg.gda.pl/katedra/kmip/o-katedrze/historia-2/sylwetki-wybitnych-pracownikow>; „Budownictwo Okrętowe” 1967, nr 7; „Nauka Polska” 1963, R. 11, nr 3 (H. Więckiewicz); „Pismo Politechniki Gdańskiej” 1997, nr 5 (E. Gill).

Adam Mazurkiewicz

[Poprzedni](#)
[Następny](#)