

Giganci Nauki

<https://gigancinauki.pl/gn/biogramy/84755,Malachowski-Bronislaw.html>
2022-10-03, 17:23

Małachowski Bronisław

MAŁACHOWSKI Bronisław (2 I 1872, Łukoszkino k. Witebska – 20 II 1934, Leningrad), inżynier technolog, konstruktor parowozów. Urodził się w rodzinie polskiej, jego ojciec Zygmunt był rządcą miejscowego majątku.

W 1895 M. ukończył petersburski Inst. Technologiczny. W 1901 rozpoczął pracę jako konstruktor w Zakładach Sormowskich w Niżnym Nowogrodzie, w 1907 objął stanowisko kierownika biura konstrukcyjnego parowozów tych zakładów. Największym osiągnięciem M. było zaprojektowanie jednego z najszybszych i najekonomiczniejszych rosyjskich parowozów kurierskich, o układzie osi 1-3-1, z przednim półwózkiem Zara-Krausa. W jego konstrukcji po raz pierwszy w Rosji zastosowano przepustnicę zaworową Zara. Pod koniec 1910 zbudowano pięć prototypów tego parowozu, które skierowano do próbnej eksploatacji na linii Warszawa–Petersburg. Seryjną produkcję rozpoczęto w 1911, również w zakładach Newskich, Charkowskich i Ługańskich – ogółem zbudowano 678 sztuk lokomotyw tej serii, oznaczonej S. 6 XII 1913 odbył się próbny przejazd pociągu na linii Petersburg–Moskwa, prowadzonego parowozami serii S. Pociąg, zestawiony z 9 wagonów, po raz pierwszy w Rosji przekroczył wówczas szybkość 100 km/h i osiągnął 125 km/h. Lokomotywy serii S były niezwykle udaną konstrukcją; produkcję wywodzących się od nich parowozów zakończono dopiero w 1951. W 1914 pod kierunkiem M. zaprojektowano normalnotorowy parowóz o układzie osi 0-4-0 dla Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej, w którym wykorzystano wiele części (w tym armaturę kotła) parowozu kurierskiego S, konstrukcji M. Parowóz wyposażono w przegrzewacz Schmidta oraz hamulec zespolony systemu Westinghouse'a. Zakłady Sormowskie zbudowały dla Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej 27 takich lokomotyw. Tuż przed wybuchem I wojny światowej M. zaprojektował dwa parowozy dużej mocy, o układzie osi 2-3-1 i 1-4-1, z

dwucylindrowymi maszynami parowymi jednokrotnego rozprężenia. Obie konstrukcje miały ujednoczone i wymienne główne elementy: kotły, cylindry oraz wiele innych części. Ze względu na wybuch wojny oba projekty nie zostały zrealizowane.

M. po rewolucji pozostał w Rosji, w 1919 został przeniesiony z Zakładów Sormowskich w Niżnym Nowogrodzie do Moskwy, gdzie objął stanowisko kierownika oddziału budowy parowozów Zjednoczenia Przemysłu Maszynowego. Równocześnie był wykładowcą w Moskiewskiej Wyższej Szkole Technicznej. Pracował w instytucjach kierujących odbudową i rozwojem przemysłu parowozowego, także w Wyższej Radzie Gospodarki Narodowej ZSRR. W ostatnich latach życia był zatrudniony w biurze konstrukcyjnym Zakładów Newskich w Leningradzie. Kilkakrotnie więziony przez władze sowieckie, w czasie wielkiej czystki został aresztowany, skazany na śmierć i zamordowany. Pomnik na grobie M. na cmentarzu w Petersburgu przedstawia czoło zaprojektowanego przez niego parowozu kurierskiego serii S.

Syn M., Bronisław, był architektem, wybitnym ilustratorem i karykaturzystą (współpracującym m.in. z czasopismem satyrycznym „Krokodyl”), także rozstrzelanym jako kontrrewolucjonista (1937).

L.B. Janusz: *Russkije parowozy za 50 let*, Moskwa–Leningrad 1950; N.I. Kartaszow: *Istorija parowoza*, Moskwa 1937; W. Łopuszyński: *Z historii budowy parowozów i kolejnictwa w Rosji. Wspomnienia z 41-letniej służby kolejowej w Rosji*, „Inżynier Kolejowy” 1926, nr 8–9; W.A. Rakow: *Łokomotiwyy otieczestwiennykh dorog*, Moskwa 1995.

Zbigniew Tucholski

[Poprzedni](#)
[Następny](#)