Łopuszański Wacław Marian

ŁOPUSZYŃSKI Wacław Marian, (27 VII 1856, Tykocin – 16 II 1929, Murowana Goślina k. Poznania) inżynier kolejowy, konstruktor parowozów. Syn Jana, urzędnika sądowego (uczestnika powstania 1863), oraz Aleksandry z Bieżyków.

Ukończył gimnazjum klasyczne w Łomży, a w 1873–78 studia w Inst. Inżynierów Komunikacji w Petersburgu (z najwyższym odznaczeniem – wpisaniem na pamiątkową tablicę instytutu) i pracował na kolei, głównie w Petersburgu, ale i w parowozowniach w Penzie (1878) i w Wałku (1890–91). Już w trakcie studiów prowadził pionierskie w Rosji badania dynamometryczne i indykatorowe parowozów. Opublikował pracę *Doświadczenie nad ruchem pociągów po torach dróg żelaznych i działaniem pary w cylindrach parowozu, wykonane z siłomierzem i indykatorem na drodze żelaznej Morszańsko-Syzrańskiej w l. 1877–79* („Przegląd Techniczny" 1881–82, „Żurnał MPS" 1883). W 1892, delegowany przez zarząd budowy Kolei Riazańsko-Uralskiej do niemieckiej fabryki parowozów „Hartmann Chemnitz", nadzorował projektowanie i budowę parowozów dla tej kolei. Od 1895 był naczelnikiem wydziału technicznego Kolei Władykaukaskiej w Rostowie nad Donem. W 1897, wysłany do niemieckich zakładów Henschel i Hanomag, brał udział w odbiorze parowozów o układzie osi 2-3-0 i 1-4-0 i uczestniczył w opracowaniu dokumentacji tendrzaków 1-3-1. Wspólnie z inż. S.I. Smirnowem opracowywał w Zakładach Newskich w Petersburgu dokumentację parowozu towarowego o układzie osi 0-4-0. W 1889 dla Kolei Władykaukaskiej Ł., wspólnie z inżynierami biura konstrukcyjnego Zakładów Kołomeńskich, zaprojektował parowóz o układzie osi 0-4-0 z maszyną parową compound i kulisą Joya, którego budowę rozpoczęto w tych zakładach. Po ulepszeniach konstrukcyjnych wprowadzonych w 1893 przez Smirnowa stał się on jednym z najlepszych i najpowszechniej stosowanych rosyjskich parowozów towarowych. W 1900–01 Ł. zaprojektował

parowóz towarowy o układzie osi 1-4-0 serii Sz z półwózkiem Bissela i maszyną compound, przystosowany do opalania naftą. Parowozy tej serii jako pierwsze w Rosji posiadały wspólne odlewy obu cylindrów wraz z dźwigarem poddymnicznym (wzorowano się na rozwiązaniu amerykańskim). Na podstawie tej konstrukcji w 1906 opracowano jej wersję rozwojową Sz, która stała się jedną z lepszych serii rosyjskich parowozów towarowych. W 1901 Ł. opracował również projekt parowozu osobowego o układzie osi 2-3-0, w dwóch wariantach – z ostoją blachownicową i belkową odlewaną ze staliwa. Dokumentację wykonawczą tej lokomotywy sporządzono w Zakładach Briańskich pod kierunkiem Ł. Największym osiągnięciem Ł. było zaprojektowanie parowozu towarowego serii E (Э), o układzie osi 0-5-0 (1909), produkowanego przez Zakłady Ługańskie. Parowozy te miały maszynę parową jednokrotnego rozprężenia pary, stawidło Hausingera-Walscharta, stojak Belpaire'a. Były najlepszymi ówczesnymi rosyjskimi parowozami towarowymi. W 1914 na zamówienie Kolei Władykaukaskiej Ł. zaprojektował wspólnie z inż. A.S. Rajewskim z Zakładów Putiłowskich i inż. M.W. Gołołowem pierwszy rosyjski parowóz kurierski typu „Pacyfik", o układzie osi 2-3-1. Lokomotywy te na cześć Ł. otrzymały serię Ł. Parowóz miał skomplikowaną 4-cylindrową maszynę parową, największą szybkość konstrukcyjną 120 km/h. Podczas jego projektowania stosowano normalizację i maksymalne ograniczenie prawych i lewych części. Ł. był zwolennikiem przegrzewu pary wraz z pojedynczym rozprężeniem pary – w tym celu podejmował prekursorskie prace nad własnymi konstrukcjami przegrzewaczy. Zapoznał się z parowozami kolei europejskich, po czym z jego inicjatywy na parowozach Kolei Władykaukaskiej zamontowano (prostsze i bardziej niezawodne od jego konstrukcji) przegrzewacze Schmidta z równoczesnym odejściem od systemu compound. Ł. projektował w parowozowniach głównych Kolei Władykaukaskiej zapadnie wraz z podnośnikami – do wywiązywania i demontażu parowozowych zestawów kołowych. Skonstruował specjalny wagon do przewozu długich przęseł mostowych z Sarepty na brzeg Morza Kaspijskiego, gdzie budowano most na rzece Samurze. Był też autorem patentów na przegrzewacz pary (wspólnie z inż.

I.F. Jadowym), na przegrzewacz Łopuszyńskiego oraz na samoczynne zawory powietrzne Łopuszyńskiego. Publikował w rosyjskich i polskich czasopismach technicznych artykuły na temat konstrukcji i techniki parowozowej. W trakcie pracy w służbie trakcji Kolei Władykaukaskiej miał znaczny udział w rozbudowie obiektów pomocniczych: rafinerii w Groznym, składów ropy, nafty i benzyny wraz z instalacjami przeładunkowymi, elewatorów i chłodni.

W 1920 Ł. przyjechał do Polski, został zatrudniony w Dyrekcji Kolei Państwowych w Siedlcach, a następnie w Wilnie. Na pocz. 1921 delegowano go do Ministerstwa Komunikacji, gdzie opracował pierwsze normy obciążeń parowozów kolei polskich. Od 1921 pracował w „Fabloku" w Chrzanowie. W 1922 mianowano go komisarzem rządowym Ministerstwa Komunikacji ds. projektowania i odbioru parowozów serii Tr21 i Ty23 w Niemczech i w Belgii. Odbierał również cysterny kolejowe w wytwórni P. Arbel we Francji oraz organizował transport nowego taboru do Polski. Od 1925 był członkiem Rady Technicznej przy Ministrze Komunikacji i kierownikiem biura konstrukcyjnego parowozów Ministerstwa Komunikacji. Wspólnie z inż. G. Brylingiem zaprojektował parowóz tendrzak osobowy OKl27. Pod kierownictwem Ł. lub przy jego współudziale powstały wszystkie projekty pierwszych polskich parowozów budowanych na zamówienie PKP – Os24, Tr21, Ty23, Os24, OKl27. Ł. był inicjatorem eksperymentalnego wprowadzania na parowozach PKP mechanicznych podajników węgla amerykańskiej firmy Stoker.

Ł. miał największy dorobek konstrukcyjny z polskich konstruktorów taboru kolejowego. W swoich konstrukcjach stosował z powodzeniem unifikację i zamienność części.

PSB (J. Zimny); SBTP (J. Zimny).

N.I. Kartaszow: *Istorija razwitia konstrukcii 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; *Księga Pamiątkowa Pierwszej Fabryki w Polsce Sp. Akc. w Chrzanowie*, Chrzanów 1935; W.A. Rakow: *Łokomotiwy*

otieczestwiennych dorog, Moskwa 1995; *Inżeniery W.I. Łopuszinskij i J.W. Łomonosow*, http://www.vparavoz.com/typee/typee_8.html; Parowozy serii È: http://trtrom.narod.ru/parovoz/9_05.htm; Parowozy serii O^{v}: http://trtrom.narod.ru/parovoz/parso.htm

Zbigniew Tucholski

Poprzedni Strona
Następny Strona