

Zajęcie 14 kwietnia 1864 roku peruwiańskich wysp Chincha przez eskadrę hiszpańskich okrętów dało początek okresowi wojen w tamtej części Ameryki Południowej. Wybuchła wojna peruwiańsko - hiszpańska, a kilka lat później rozgorzał konflikt pomiędzy Peru a Chile.

Jaki to ma związek z techniką? Otóż ma! Nie tylko z techniką światową, ale także z pewnym polskim inżynierem, który jest bardziej znany w Ameryce Południowej, niż w Polsce. Uczą się o nim wszystkie dzieci w Peru, a w Polsce nawet dorośli często nie znają jego imienia i nazwiska.

## Señor Ernesto - ingeniero polaco



W kwietniu 1864 roku Hiszpanie zajęli wyspy Chincha. Nie miały one strategicznego znaczenia, ale znajdowały się tam niezwykle bogate złoża guana. Ich eksploatacja przynosiła peruwiańskiej gospodarce ponad połowę wszystkich dochodów.

Peru zostało wsparte przez rząd chilijski w walce przeciw Hiszpanom. Jednak ta koalicja niebawem załamała się, a skłócone kraje stanęły na przeciw siebie. Wybuchła tzw. „Wojna o Pacyfik”. Konflikt wygrali Chilijczycy, a Peru straciło obszary bogate w miedź i saletrę. Sytuacja stała się dramatyczna, bo gospodarka Peru swoje dochody czerpała w największym stopniu ze sprzedaży tych surowców.

Jedyny ratunek dla pogrążonego w kryzysie Peru stanowiły złoża mineralne znajdujące się po drugiej stronie wysokich Andów. O ich eksploatacji na dużą skalę zaczęto myśleć już na początku lat 60. XIX wieku. Utrudniał to jednak podstawowy problem: jak transportować urobek do nadmorskich portów? Rozsądnym wyjściem wydawało się zbudowanie linii kolejowej. Niestety, nikt nie chciał się tego podjąć. Żadne państwo, żadne konsorcjum, żaden inwestor nie widział szansy poprowadzenia linii kolejowej przez niedostępne góry.

Wreszcie znalazł się człowiek gotów podjąć to wyzwanie. Był nim polski inżynier, Ernest Malinowski, który opuścił ojczyznę po Powstaniu Listopadowym. Dzięki studiom inżynierskim odbytym w Paryżu posiadał dostateczną wiedzę, by podjąć się tego nieprawdopodobnego zadania. Miał 34 lata, gdy jako ceniony inżynier znalazł się po drugiej stronie oceanu, w Ameryce Południowej. Nawet nie przypuszczał, że zostanie tam do końca swojego długiego życia.

Trasa kolei przez Andy musiała liczyć 3,5 tys. km w prostej linii. Ale to nie odległość stanowiła problem, lecz wysokość. Należało pokonać najwyższe pasmo gór w Ameryce. Dotąd nikomu nie udało się ułożyć żadnej linii kolejowej w tak niedostępnym miejscu. Eksperti angielscy w 1869 roku wydali jasne oświadczenie: „Malinowski chce poprowadzić tory na wysokości prawie 5000 m n.p.m., a to jest niemożliwe. Również zaprojektowane przez niego mosty i wiadukty są jeszcze mało znane w technice, obliczenia wątpliwe, a realizacja ryzykowna”. Jednak zdesperowany i postawiony pod ścianą rząd Peru zaryzykował.

Prace ruszyły tak szybko, że wiosną 1873 roku osiągnięto przełęcz Ticlio na wysokości 4818 m n.p.m. Lokomotywa z wagonami wjechała wyżej, niż zaśnieżony i pokryty wiecznym lodem Mont Blanc. Przez następnych 130 lat nie pobito tego rekordu. Obecnie tylko jedna linia położona jest o 200 metrów wyżej: to kolej tybetańska. Nie startuje ona jednak z poziomu morza, lecz z terenów wyżynnych.

Kolej Malinowskiego to perła inżynierii drogowej. O jej rozmachu świadczy 60 wydrążonych w skale tuneli, dziesiątki mostów wznoszących się nad ogromnymi przepaściami. Most w Verrugas ma długość 200 metrów, a przepaść pod nim jest głęboka na 80 metrów.

W miejscowości San Mateo, aby pokonać odległość 150 metrów w linii prostej, tory biegną takimi zakolami, że potrzebują dystansu 4700 metrów. Wąwozy zdarzały się tak wąskie, iż tory położono jedno nad drugimi. Pociąg objeżdża zakole i wraca tym samym wąwozem, tyle, że na wyższym poziomie.

Ernest Malinowski życzył sobie osobiście doglądać całej budowy. Często spał w namiocie w miejscach, gdzie nocą temperatura wynosiła minus 14 stopni, a w południe była o 40 stopni wyższa.

Świadek budowy relacjonował: „Zręczny Indianin przerzucił z procy kamyk z jednego brzegu przepaści na drugi. Do kamyka przywiązano szpagat, do tego szpagatu grubszy sznurek, a do tego ostatniego linę stalową. Kamyk uchwycony po drugiej stronie pozwolił pociągnąć szpagat, za nim sznurek, a za tym linę stalową. Kilkanaście takich lin utworzyło pomost tzw. hamakowy, który posłużył do dalszej budowy”.

Również obecnie trasa jest wykorzystywana do przewozów towarowych. Pociąg osobowy kursuje nią rzadko – tylko kilka razy w miesiącu, specjalnie dla turystów. W setną rocznicę śmierci Malinowskiego, w 1999 roku w najwyższym punkcie kolei transandyjskiej stanął pomnik z napisem: "Ernest Malinowski 1818-1899. Inżynier polski, patriota peruwiański, bohater obrony Callao 1866, budowniczy Centralnej Kolei Transandyjskiej".

**Jerzy Lemański**

**Żadne państwo, żadne konsorcjum, żaden inwestor nie widział szansy poprowadzenia linii kolejowej przez niedostępne góry.**

