

# Cezary Nałęcz

---

Przyczynek do biografii Ernesta Malinowskiego: na marginesie książki Stanisława Łańca "Polska myśl techniczna XIX i początków XX stulecia w kraju i na świecie. Inżynierowie dróg i mostów", Olsztyn 2004 : [recenzja]

---

Echa Przeszłości 6, 275-298

---

2005

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej [bazhum.muzhp.pl](http://bazhum.muzhp.pl), gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

osoba (s. 113)<sup>4</sup>. Posłowie holenderscy to Rochus lub Roch (a nie Rehus) van der Honaert i Andreas (nie Andries) Bicker (Bicher) (s. 187)<sup>5</sup>. Na s. 249 chodzi oczywiście o Gustawa Adolfa, a nie Augusta Adolfa, na s. 54 w przypisie 77 i w indeksie powinien występować Cezary Kuklo, a w bibliografii na s. 285 winna się znajdować Urszula Augustyniak, a nie Augustynek.

Oczywiście, te drobne, korektorskie wręcz, usterki w najmniejszym stopniu nie wpływają na końcową ocenę pracy. Ta jest bowiem wysoka, a autor po raz kolejny udowodnił, iż solidny i odpowiednio zanalizowany materiał źródłowy umożliwił napisanie monografii, która w znacznym stopniu przybliżyła nam mechanizmy funkcjonowania hiszpańskiej i polskiej nowożytnej dyplomacji.

Na zakończenie jeszcze jedna uwaga – wszystkie hiszpańskie cytaty zostały przetłumaczone na język polski i umieszczone w przypisach. Ten zabieg, często pomijany przez autorów, na pewno pozwolił na dotarcie tej cennej monografii do szerszego grona odbiorców.

Andrzej Korytko

**Przyczynek do biografii Ernesta Malinowskiego. Na marginesie książki Stanisława Łańca, *Polska myśl techniczna XIX i początków XX stulecia w kraju i na świecie. Inżynierowie dróg i mostów*, Katedra Literatury Współczesnej i Dziennikarstwa, Uniwersytet Warmińsko-Mazurski, [br. Wydaw. – jest w nagłówku s. tyt. w.w. instytucja sprawcza i zarazem tzw. autor korporatywny], Olsztyn 2004, ss. 72, 4 fot.**

Z dużym zainteresowaniem przystąpiłem do lektury nowej książki Stanisława Łańca. Zainteresowanie to wynikało przede wszystkim z fascynacji potencjalną syntezą historii jako nauką humanistyczną [społeczną] z techniką, czyli dyscypliną nauk ścisłych – co stosunkowo najłatwiej osiągnąć w takiej właśnie dziedzinie, jak zaprezentowana historia nauki i techniki. Badania interdyscyplinarne nie bez racji uchodzą jednak za nader trudne, gdyż aby okazały się one owocne, należy znać się np. na historii i zarazem na technice

---

<sup>4</sup> Zob. E. I. Carlyle, *Spens, Sir James*, w: *Dictionary of National Biography*, ed. by G. Smith, L. Stephen, S. Lee, Vol. 18, Oxford 1921–1922, s. 789–790 [reprint]. Również: Svenskt Riksarkivet Stockholm, *Diplomatica: Anglica*, vol. 5, *Discursus pro memoria datus Jacobo Spensio de Wormston, b. m. VIII 1624; list ten drukowany [w:] Rikskansleren Axel Oxenstjernas skrifter och brevveling*, Ser. 1, Bd 2: *Bref 1606–1624*, Stockholm 1896, s. 729–735; także Promemoria dla Jamesa Spensa, Elfsborg X 1624, [w:] *ibidem*, s. 760–765. O Jakobie Wormstonie, czyli Jamesie Spensie pisał również A. Szelągowski, *Śląsk i Polska wobec powstania czeskiego*, Lwów 1904, s. 301.

<sup>5</sup> Zob. A. Korytko, *Polsko-szwedzkie rokowania w Sztumskiej Wsi w 1635 r.*, [w:] *Z dziejów Sztumu i okolic (II)*, Sztum 1999, s. 29.

– co przy odmienności tych nauk nie jest bynajmniej proste. Z tego m.in. powodu już na początku lat 90. XX w. laureatami Nagrody Nobla w dziedzinie ekonomii zostali amerykańscy badacze kliometrii, łączącej historię z ekonomią i nie tylko... – znanej też w historiografii jako tzw. nowa historia gospodarcza<sup>1</sup>.

Z kolei podjęta przez Autora metoda szkiców biograficznych, a w niektórych miejscach biogramów, łączy się ze specyficzną gałęzią historii i zarazem historiografii, jaką jest biografistyka. O tym, że nie jest ona prosta (szczególnie w kwestii wyważenia między swoistą hagiografią a „odbrazowaniem” lub niedocenianiem prezentowanej postaci oraz polonocentryzmem a uniwersalizmem) mogą świadczyć kontrowersje wśród specjalistów, wyrażone m.in. na londyńskich i paryskich Sympozjach Biografistyki Polonijnej<sup>2</sup>.

Na ile udało się Autorowi zrealizować postawione przez siebie zadanie, czy też cel? Zdaniem piszącego te słowa w niewielkim stopniu, ponieważ praca autorstwa Stanisława Łańca niewolna jest od nieścisłości. W omawianej książce Autor zaprezentował trzynastu<sup>3</sup> polskich inżynierów w następującej kolejności:

1. Stanisława Kierbedzia seniora, 2. Michała Kierbedzia, 3. Stanisława Kierbedzia juniora, 4. Ernesta Malinowskiego, 5. Rudolfa Modrzejewskiego [Ralph Modjeskiego], 6. Hieronima Kieniewicza, 7. Ignacego Mystkowskiego, 8. Kazimierza Elżanowskiego, 9. Stanisława Rechniewskiego, 10. Ksawerego

---

<sup>1</sup> Kliometria (inaczej zwana – nową historią gospodarczą), jako kierunek w historiografii, zapoczątkowany został jeszcze w 1955 r. przez J. R. Meyera, ale nową skalę jakościową i ilościową uzyskał w latach 80. i 90. XX w. po upowszechnieniu komputerów i odpowiednich programów. Owymi wspomnianymi Noblistami *Anno Domini* 1993 i czołowymi „kliometrykami” świata są Amerykanie Robert William Fogel i Douglas[s] Cecil North. Metody kliometryczne stosowane są np. dla rekonstrukcji przeszłych tzw. badań operacyjnych i wydarzeń wojennych, obfitujących w znane dane – do „obróbki” których tak przydatny jest *hardware & software* – a następnie symulacji dla weryfikacji przyjętych założeń (z reguły alternatywnych). Stąd coraz częściej pojawia się opinia o celowości i nawet konieczności zaliczenia kliometrii do nauk pomocniczych historii, ale też i ekonomii, nauk wojskowych oraz innych dziedzin interdyscyplinarnych.

<sup>2</sup> Vide Marek P. Prokop, *Słowo wstępne*, [w:] *Polacy w cywilizacjach świata. Biografie emigrantów – portret zbiorowy*, pod red. Norberta Kasparka i Marka P. Prokopa, II Sympozjum Biografistyki Polonijnej, Paryż, 26–27 września 1997, Wyd. UWM, Olsztyn 1999, s. 7–8; odnośnie metodologii i źródeł Waclaw Marmon, *Problemy metodologiczne i warsztatowe biografistyki historycznej (Uwagi poczynione na kanwie podjętej inicjatywy wydawniczej Ilustrowanego Słownika Biograficznego Polonii Świata)*, [w:] *ibidem*, s. 11–16. Warto zauważyć, iż w tej pracy – pod jakże obiecującym tytułem – uwzględniono bez wyjątku inne postaci niż prezentowane przez Stanisława Łańca, co świadczy o skali i różnorodności wpływu Polaków na cywilizację światową (globalną, ziemską).

<sup>3</sup> W *Przedmowie* Stanisław Łaniec pisze: „[...] polscy inżynierowie, tacy jak Stanisław Kierbedź, Ernest Malinowski, Rudolf Modrzejewski i kilkunastu innych” [op. cit., s. 7] – przy czym wymieniona imiennie trójka została bliżej przedstawiona w odrębnych szkicach Autora, ale dalej [ibidem, s. 8] użyto następującego sformułowania, zamykającego słowa wstępne: „Wymieniona w pracy liczna grupa innych inżynierów [...]” – oraz w Uwagach końcowych [ibidem, s. 72]: „Opracowanie biografii kilkunastu polskich inżynierów [...]”. Biorąc pod uwagę rozdziały i podrozdziały niniejszej książki tych biografii lub biogramów jest konkretnie 13.

Skarżyńskiego, 11. Stanisława Michalskiego oraz 12. Bronisława Marczewskiego i 13. Witolda Marczewskiego.

Moją uwagę zwrócił rozdział II (s. 27–34, tj. wyraźnie obszerniejszy od pozostałych, poświęcony polskiemu bohaterowi Peru, Ernestowi Malinowskiemu. Niestety Autor nie wykorzystał nowszych materiałów, a wielka szkoda, bowiem ten polsko-peruwiański bohater był nie tylko inżynierem i pionierem interioru andyjskiego, ale także żołnierzem wolności (z wyjątkiem, zapewne, niemal nieznanego kolonialnego epizodu algierskiego po stronie Francji): walczącym w powstaniu listopadowym 1830–1831 przeciw zaborcy rosyjskiemu – jako młodociany prosty żołnierz w słynnym 4. Pułku Piechoty Liniowej (sławni „Czwartacy”)<sup>4</sup>, podczas Wiosny Ludów 1848 w Badenii i już w Peru z byłym kolonizatorem młodej republiki pacyficzno-andyjskiej, „iberyjsko-inkaskiej” – Hiszpanią (1866 – który to rok, a tym bardziej dokładne daty nie zostały w ogóle podane przez Autora). O ile jednak rozdział V o Ignacym Mystkowskim został opatrzony podtytułem „Budowniczy kolei i partyzant”, podkreślającym dualizm postaci, to pozostałe części zostały tego, niestety, pozbawione.

Najbardziej nas interesujący rozdział II o Erneście Malinowskim, wbrew swemu tytułowi zawiera wszakże elementy życiorysów równoległych: E. M. oraz Józefa, Jana i syna Józefa Bronisława Szwarcego, także inżyniera [s. 27–29], ale tylko do fazy Wiosny Ludów 1848 roku, a dalsze dzieje dotyczą jedynie Malinowskiego. Włączenie tego wątku do rozdziału o kimś innym sprawia jednak wrażenie, że tytułowy bohater nie został w pełni doceniony przez Autora.

O tym, iż Ernest Malinowski jest jednak uważany przez samego Autora za jedną z ważniejszych postaci może świadczyć nie tylko wspomniany rozmiar rozdziału jemu poświęcony, ale też dwukrotne jego wymienienie na s. 7 i 8 *Przedmowy* – obok Stanisława Kierbedzia i Rudolfa Modrzejewskiego – przy czym w tych miejscach brak wzmianek o działalności pozatechnicznej nie tylko powyższego. Przez wspomnianą aktywność „pozatechniczną” można rozumieć działalność polityczną, patriotyczną, wojskową (partyzancką i w armiach regularnych) oraz publicystyczną itp. O ile nawet biogramy encyklopedyczne uwzględniają rolę Malinowskiego w rozwoju kolejnictwa i jego rekordy w tej dziedzinie, to nierzadko pomijają ufortyfikowanie, a już z reguły

---

<sup>4</sup> S. M. Brzozowski, *Polski słownik biograficzny*, t. XIX/3, z. 82, s. 336. Konfrontacja innych materiałów dostarcza jednak wątpliwości co do faktycznego udziału E. A. Malinowskiego w szeregach „Czwartaków”, a nawet w ogóle w Powstaniu Listopadowym i Wielkiej Emigracji, ponieważ brak choćby o nim wzmianki w takich dziełach: R. Bielecki, *Zarys rozproszenia Wielkiej Emigracji we Francji 1831–1837. Materiały z archiwów francuskich*, Naczelna Dyrekcja Archiwów Państwowych, PWN, Warszawa – Łódź 1986; J. Święcicki, *Pamiętnik ostatniego dowódcy pułku 4 piechoty liniowej*, oprac. i wstępem poprzedził R. Bielecki, PIW, Warszawa 1982; A. Szormański, *Walecznych tysięcy... Z dziejów 4 pułku piechoty liniowej Wojska Polskiego 1815–1831*, Wyd. MON, Warszawa 1968; N. Kasperek, *Powstanie czy epilog. Żołnierze listopadowi w dniach klęski i internowania 1831–1832*, Wyd. UWM, Olsztyn 2001.

czynną osobiście obronę Callao<sup>5</sup>. Tymczasem inżynier Ernest Malinowski podczas epizodu peruwiańskiego 1866 r. nie tylko nowatorsko umocnił Callao – wykorzystując najnowsze ówczesnie osiągnięcia inżynierii wojskowej, co było rzadkością wśród Polaków, pozbawionych własnej państwowości w epoce zaborów – ale też skutecznie obronił ten port przed hiszpańską Królewską Marynarką Wojenną; w skład jej Eskadry Pacyfiku (zwanej z przesadą przez Autora „potężną flotą” lub wręcz „armadą”) wchodził flagowy pancernik „Numancia” reprezentujący niemal szczytowe wtedy osiągnięcia techniki (*High Technology*). Te oryginalne osiągnięcia ze wszech miar zasługują z pewnością na podkreślenie, ale teza Autora o wynalazczości E. Malinowskiego w dziedzinie wojskowości (np. skonstruowanie pociągów pancernych) jest dyskusyjna i nie wytrzymuje wnikliwszej krytyki.

<sup>5</sup> Stanisław Zieliński, *Mały Słownik Pionierów Polskich kolonialnych i morskich. Podróżnicy, odkrywcy, zdobywcy, badacze, eksploratorzy, emigranci-pamiętnikarze, działacze i pisarze migracyjni*, [Instytut Wydaw. Ligi Morskiej i Kolonjalnej], Warszawa 1932 [1933], s. 292–293 – wbrew oczekiwaniom nie wspomniał o umocnieniu i obronie Callao – mimo specjalizacji tegoż słownika biograficznego i paramilitarnego charakteru edytora [LMiK]. Podobnie milczy na ten temat *Ilustrowana Encyklopedia Trzaski, Everta i Michalskiego z wieloma mapami, tablicami i ilustracjami w tekście*, oprac. pod red. dra Stanisława Lama, t. III: L-O, Warszawa [1927], s. 309 – *nb.* zamiast Andów są tam „Kordyljery”, a z nowszych np. *Encyklopedia Popularna PWN*, wyd. 2, PWN, Warszawa [1982], s. 411. Na tym tle wyróżnia się korzystnie nota – będąca streszczeniem biogramu Stanisława M. Brzozowskiego z *PSB* [w: *Polski słownik biograficzny*, t. XIX/3, z. 82, s. 336–337 – wykorzystanego przez naszego Autora] – z *Nowej Encyklopedii Powszechnej PWN*, t. 4: M-P, PWN, [Warszawa 1997], s. 58, a która wydaje się nawet warta dosłownego zacytowania: „**Malinowski Ernest (1815–1899)**, inżynier kol. i drogowy; uczestnik powstania listopadowego 1830–31, następnie na emigracji we Francji; **od 1852 – w Peru**, prof. uniwer. w Limie; **zasłużył się tam fortyfikowaniem wybrzeża (zwł. portu Callao)**; zaprojektował i 1872–76 kierował budową linii kol. Callao-La Oroya, sięgającej do wys. 4769 m. n.p.m. (najwyżej położona droga kol. na świecie); **1866 w czasie wojny hiszp.-peruwiańskiej dow. obrony wybrzeża, przyczynił się do rozproszenia floty hiszp.; uznany za zasłużonego dla zwycięstwa, jego podobiznę umieszczono na cokole wystawionego w Limie pomnika min. wojny M. Galveza**” (podkr. – C.N.).

Z kolei syntezy historyczne, nawet opisując wojnę peruwiańsko-hiszpańską (*nb.* jaka powinna być właściwie kolejność wymieniania stron walczących – silniejsza-słabsza czy zwycięska-pokonana?; co nie zawsze szło w parze, jak choćby w tym przypadku), nie uwzględniają roli Malinowskiego – jak np. *Dzieje Ameryki Łacińskiej, od schyłku epoki kolonialnej do czasów współczesnych* (t. I–III), pod red. T. Łepkowskiego, t. I: 1750–1870/1880, oprac. Marcin Kula, Tadeusz Łepkowski, Jan Szermiński, Wyd. KiW, Warszawa 1977, s. 344. Do wyjątków należy *Historia Hiszpanii* Tadeusza Miłkowskiego i Pawła Machcewicza (Ossolineum, Wrocław – Warszawa – Kraków [1998], s. 272): „W 1866 r. flota hiszpańska bezskutecznie usiłowała zdobyć peruwiański port Callao (*nb.* ufortyfikowany przez polskiego inżyniera Ernesta Malinowskiego, twórcę kolei transandyjskiej)” i gdzie datuje się traktat pokojowy na 1871 rok. Na uwagę zasługuje pogląd Hiszpanów Manuela Tunón de Lara, Julio Valdeón Baroque i Antonio Domínguez Ortiz, *Historia Hiszpanii*, Wyd. Universitatis, Kraków 1997, s. 460 i jej przypis<sup>3</sup>, gdzie wspominając o bombardowaniu Callao przez hiszpańskie fregaty Méndeza Núneza, uzasadniają tę niefortunną awanturę tylko próbą odbudowy prestiżu byłej metropolii, lecz nie *reconquisty*, a zarazem sądzą, że walka ta była w istocie nierozstrzygnięta – militarne (lub inaczej taktyczno-operacyjne) zwycięstwo Hiszpanów i moralny (strategiczo-polityczny) sukces Peruwiańczyków, którzy obronili ten port. Oczywiście, nie ma tam żadnej wzmianki o E. Malinowskim.

Ten właśnie ostatni z wymienionych przejawów patriotyzmu i talentu techniczno-organizacyjnego Malinowskiego wymaga wszakże istotnych uzupełnień i sprostowań – niejako dopisanych „na marginesie”; stąd początek tytułu tegoż artykułu recenzyjnego i być może całego ich cyklu-serii.

\* \* \*

Po pierwsze, jak uprzednio już zasygnalizowałem, Autor nie wykorzystał nowszych materiałów, a szkoda, gdyż nawet w Polsce – także w Peru, zarówno tłumaczenia z polskiego na język hiszpański, jak i dzieła oryginalne – wydano obszernie biografie Ernesta Malinowskiego<sup>6</sup>. Rzuca się ponadto w oczy brak uwzględnienia choćby tylko w przypisach pozycji z zakresu historii wojen morskich (wojna peruwiańsko-hiszpańska miała właśnie taki charakter – ściślej była typu „flota przeciwko wybrzeżu”), a sięgnięcie do fundamentalnych w naszym kraju dla tej dziedziny prac Pawła Piotra Wieczorkiewicza i Jana Gozdawy-Gołębiowskiego oraz innych<sup>7</sup> z pewnością pozwoliłoby uniknąć wielu pomyłek (*notabene*, tam z kolei brak nawet wzmianki o roli E. Malinowskiego w obronie Callao) w opisie „epizodu 1866 roku”. Wypada żałować, iż fachowe i dokładniejsze (co prawda o charakterze nie monografii szczegółowych, ale syntez) pozycje książkowe na ten temat mil-

<sup>6</sup> W pierwszej kolejności należy wymienić tutaj: Danuta Książkiewicz-Bartkowiak, *Ernest Malinowski, konstruktor kolei transandyjskiej*, Poznań 1996, 306 s., faks., fot., mapy, portr., rys. i jej wersja peruwiańska: *eadem, Ernesto Malinowski, constructor del ferrocarril tranandino: 1818–1899*, trad. Patricia Barrantes Madej, Fondo Editorial del Banco Central de Reserva del Perú, Lima 1998, pp. 217, [2]; a także José Ignacio López Soria, Isaac Cazorla Moquillaza, *Malinowski [Ernesto – 1818–1899]: el ingeniero de los ferrocarriles, Biografía de Ingenieros, Arquitectos y Científicos*, Biblioteca Nacional del Perú: Universidad Nacional de Ingeniería. Proyecto Historia UNI, Lima 1999 [pp. 61+ 12 s. il.]; *Inżynierowi Ernestowi Malinowskiemu w setną rocznicę śmierci, Kraków, 2 marca 1999 r.*, pr. zb. pod red. Wiesława Stronicza, seria: „Zeszyty Naukowo-Techniczne Oddziału Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji w Krakowie”: Monografie, nr 14, Kraków 1999 [126 s., fot., portr., rys., mapy], a ponadto: Lucyna Smolińska, Mieczysław Sroka, *Wielcy znani i nieznan, (Wydaw. Radia i Telewizji, Warszawa 1988), rozdział Wspinające się pociągi Andów. Ernest Malinowski (1808–1899)*, [s. 64–70, plus il. [15 i 16] repr. ze zb. Archiwum PAN w Warszawie oraz il. [17] repr. z książki C.R. Enock, *Peru*, London-Leipsic [wł. Leipzig?] 1908 – szkic i audycja TV z 1969 r.]; Bolesław Orłowski, *Nie tylko szablą i piórem...*, rozdział *Inżynierowie czterech stron świata*, s. 163–169 i passim, Wyd. Komunikacji i Łączności, Warszawa 1985,

<sup>7</sup> Zob. Paweł Piotr Wieczorkiewicz, *Historia wojen morskich*, t. 2: *Wiek pary*, [Wyd. Puls Publications Ltd.], [Londyn 1995], część III: *Epoka parowa*, rozdział I: *Polityka kanonierek*, podrozdział 3: *Wojny: tetueńska 1859–1860 i hiszpańsko-peruwiańska 1864–1870*, s. 148–151; Jan Gozdawa-Gołębiowski, *Od wojny krymskiej do bałkańskiej. (Działania flot wojennych na morzach i oceanach w latach 1853–1914)*, seria „Historia Morska”, Wyd. Morskie, Gdańsk 1985, rozdział: *Wojna Peru, Chile, Boliwii i Ekwadoru z Hiszpanią (1864–1869)*, s. 191–194. Ponadto Zygmunt Ryniewicz, *Bitwy świata. Leksykon*, Wyd. Wiedza Powszechna, Warszawa 1995, s. 109–110 [s.v. poz. 125: *Bombardowanie twierdzy Callao w Peru – 2 V 1866 r.*] i s. 637 [Skorowidz chronologiczny s.v.: *Wojna Peru, Chile i Ekwadoru z Hiszpanią 1863–71 r.*]; idem, *Bitwy morskie. Leksykon wydarzeń militarnych na morzach i oceanach świata*, Wyd. Wiedza Powszechna, Warszawa 1998, s. 58–59 [s.v. *vide supra*] i s. 404 [Skorowidz chronologiczny, *ditto*].

czą, ale na szczęście sytuację częściowo ratują artykuły z czasopism, choćby i popularnonaukowych.

Trudno zatem uznać taki stan badań nad tym problemem za zaawansowany oraz wystarczający, a nawet zadowalający – co może stawiać przed naszym Autorem ambitne i istotne wyzwanie; niestety nie w pełni podjęte i uwieńczone sukcesem. Tak jednak nierzadko się zdarza w przypadku ryzyka badań interdyscyplinarnych, skojarzonych jeszcze z biografistyką.

Co do podstawowego biogramu naszego bohatera, to nawet tak podstawowe dane jak lata jego życia – sc. urodzin i śmierci – są w literaturze historycznej przedstawiane różnie: *respective* już rok 1808, najczęściej 1815, a nawet 1818 (w nowszych publikacjach) oraz 1890 lub dopiero 1899 (najczęściej – u naszego Autora też: 1815–1899), ale który z tych wariantów jest w końcu prawdziwy?<sup>8</sup> W niektórych materiałach podaje się ponadto jako drugie imię Ernesta Malinowskiego – Adam<sup>9</sup>, natomiast trzeciego nie znalazłem nigdzie, co może być skutkiem np. braku bierzmowania późniejszego obrońcy Callao. Biografistyczne rozbieżności i luki występują w wielu jeszcze innych miejscach, co stanowi najlepszy dowód przydatności takich publikacji.

Po drugie, już zdanie otwierające górny akapit strony 29: „W 1848 roku Ernest Malinowski wyjechał do Peru, niepodległego państwa w Ameryce Południowej [tu przypis<sup>2</sup> – odsyłający wbrew narracji do pozycji, dotyczących Bronisława Szwarcego – C.N.], gdzie zatrudniono go do projektów i wykonawstwa różnych urządzeń hydrotechnicznych w Andach”, zawiera nie tylko wspomniany błędny odsyłacz, ale i istotną pomyłkę merytoryczno-chronologiczną oraz uproszczenie. Błąd rzeczowo-czasowy to podanie roku 1848, zamiast właściwie 1852 lub ewentualnie 1853, kiedy to E. Malinowski przybył do Peru (zwanego w Polsce okresu międzywojennego też „Peruwi[j]ją”)<sup>10</sup>. Symplifikacją natomiast jest sformułowanie: „[...] różnych urządzeń hydro-

<sup>8</sup> Rok urodzenia 1808 podaje m.in. L. Smolińska, M. Sroka, op. cit., s. 64; *Encyklopedia Popularna...*, s. 441 [alternatywnie z 1815], 1815 np. St. Zieliński, op. cit., s. 292 i wielu innych [najczęściej], 1818 występuje w np.: Bolesława Orłowskiego, *Zwykłe i niezwykłe losy wynalazków*, Ludowa Spółdzielnia Wydawnicza, Warszawa 1989, s. 55: s.v. Kolej [s. 51–56] i tegoż, *Nie tylko szabłą i piórem...*, s., 163 oraz inne nowsze pozycje [patrz przypis 5], natomiast rok śmierci 1890 u: St. Zieliński, l. c. i *Ilustrowana Encyklopedia Trzaski, Everta i Michalskiego...*, s. 309, a 1899 w zdecydowanej większości materiałów, także i najnowszych. Szczególnie istotne wydają się jednak daty urodzenia, gdyż w wieku 22–23 lat Ernest Malinowski wziął z pewnością aktywniejszy i bardziej świadomy udział w powstaniu listopadowym (1830–1831), niż jako podrostek 15–16-letni, czy tym bardziej 12–13-latek [tj. w istocie jeszcze dziecko]. Warto zauważyć, że wg powyższych dat, długość życia naszego bohatera w skrajnych wariantach wahała się od 72, poprzez 75 i 81 oraz 82 lub najczęściej wymieniane 84, aż do 91 lat – różnice są zatem duże.

<sup>9</sup> Drugie imię Adam Ernesta Malinowskiego i lata życia 1818–1899 podaje m.in.: B. Orłowski, *Zwykłe i niezwykłe...*, s. 55, a także Ryszard H. Bochenek w swym artykule, *Ernest Malinowski – obrońca Peru*, „Mówią Wieki. Magazyn Historyczny”, Nr 2 (518)/2003.

<sup>10</sup> Rok 1852 wymienia np. wykorzystany przeciw przez Autora St. M. Brzozowski, op. cit., s. 336, ale 1853 – B. Orłowski, *Nie tylko...*, s. 163. Z kolei Peru=Peruwi[j]ją – zob. np. St. Zieliński, op. cit., passim.

technicznych w Andach”, ponieważ sugeruje budowę np. mostów, tam, jazów na górskich rzekach Andów – czyli głównie w interiorze Peru – a w rzeczywistości, co wkrótce będzie miało doniosłe skutki, dodatkowo, a może przede wszystkim i w pierwszej kolejności, zajął się m.in. rozbudową głównego portu peruwiańskiego Callao (nie chilijskiego – por. s. 30) – tj. w strefie nadmorskiej, zewnętrznej tego państwa<sup>11</sup>.

Błędne zlokalizowanie Callao w Chile może być skutkiem głęboko uproszczonego opisu wojny obronnej z Hiszpanią, z którą początkowo walczyło aktywnie właśnie Chile, a dopiero później dołączyło do koalicji antyhiszpańskiej Peru<sup>12</sup>, przy czym najpełniejszy opis udziału E. Malinowskiego w obronie tego portu pod Limą zawiera także niewykorzystany artykuł cenionego specjalisty z zakresu historii fortyfikacji, pika prof. dr. hab. Ryszarda Henryka Bochenka<sup>13</sup>. Ponadto wydaje się, iż należy nader krytycznie podchodzić do świeżych, XIX-wiecznych relacji i wspomnień (z natury w znacznym stopniu subiektywnych), np. Władysława Folkierskiego, pełnych prze-

<sup>11</sup> Zajęcie się – jeszcze w latach 50. – rozbudową i unowocześnieniem portu w Callao (także wspomniane prace hydrotechniczne nabrzeży) oraz jego infrastrukturą (w tym drogami kołowymi i kolejowymi – „żelaznymi”), będzie miało decydujące znaczenie dla późniejszej nominacji Malinowskiego jako niewątpliwego specjalisty-eksperta, znającego przy tym lokalne realia, formalnie naczelnego inżyniera fortyfikacji – ale nie dowódcy obrony wybrzeża (o czym później) – istotniejsze niż przyjaźń i w domyśle protekcja aktualnego ministra wojny. Co prawda główną, 11-km linię kolejową Callao-Lima zbudowano jeszcze przed przybyciem Malinowskiego do Peru (w latach 1850–51 – jako pierwszą w ogóle w Ameryce Południowej), lecz to właśnie z inicjatywy naszego bohatera przedłużono tory do niemal krańca cyplu w El Punta oraz obwodnicy kolejowej wokół „obronnego zabytku” Świętego Filipa wzdłuż północnego wybrzeża Półwyspu Callao. Wszystko to było już gotowe w 1866 r. i znacznie ułatwiło szybkie, a nawet zaskakująco szybkie (wstępny plan założenia obronnego w podwójnym sensie planowania systemu i konkretnych obiektów fortecznych przedstawił Malinowski na przełomie 1865/66 roku i już ok. 20 kwietnia 1866 r., na 5 lub kilka dni przed przybyciem agresorów zakończono podstawowe prace nad umocnieniami) postawienie nowych instalacji defensywnych – a będzie to miało nader ważne znaczenie dla późniejszych wypadków, ponieważ mało brakowało, aby z tym nie zdążono.

<sup>12</sup> O czym często się zapomina, Peru było właściwie typowo latynoską dyktaturą wojskową i często walczyło ze swymi sąsiadami o hegemonię nad Pacyfikiem latynoamerykańskim.

<sup>13</sup> Ryszard H[enryk] Bochenek, *Ernest Malinowski – obrońca Peru*, cykl: *Wojenka, wojenka*, „Mówią Wieki. Magazyn Historyczny”, Nr 2 (518)/2003, s. 38–41, fot., portr., rys., mapa [plan]. Część tej ikonografii wykorzystano z podaniem źródła – zwłaszcza plan. Z kolei sylwetki 2 okrętów hiszpańskich [drewnianych, ale parowo-żaglowych]: fregaty „Blanca” (właściwa i pełna nazwa „Reina Blanca”) i korwety „Vencedora” [obie s. 41] *notabene*, pomyłono-przestawiono podpisy rysunków, wg których fregata byłaby błędnie dwu-, a korweta trójmasztowa [być może sugerowano się liczbą kominów: odpowiednio 2 i 1, ale nie było to kryterium rozstrzygające. Dla rozwiania wątpliwości wnikliwszych Czytelników warto porównać barwny rysunek najsilniejszej i flagowej jednostki hiszpańskiej z innego źródła, a pancerna fregata „Numancia” była, jak widać, trzymasztowa i z jednym kominem – *vide* przypis 37. Z licznych i znanych publikacji tegoż autora warto przy okazji wspomnieć przede wszystkim: *Militarne funkcjonowanie dzieł i zespołów fortyfikacyjnych w przeszłości. (Kliometryczna metoda badań)* i *Kliometryczna metoda badań budowl i zespołów fortyfikacyjnych* [Warszawa 1999 i 2000] – świadczących, że wyżej wspomniana kliometria może znaleźć zastosowanie nie tylko w historii gospodarczej, z którą pierwotnie ją kojarzono [zob. p. 1].



inaczeń i propagandowej przesady „gwoli pokrzepienia ducha”<sup>14</sup>. Co więcej, można dostrzec swoistą nadinterpretację niektórych wydarzeń, zarówno opisujących je wcześniej, jak i naszego Autora.

Zanim przejdziemy do prostowania prezentacji epizodu 1866 r. w życiu Ernesta Adama Malinowskiego, warto ustosunkować się do związanej z nim pośrednio tezy Autora, jakoby to poparcie USA umożliwiło Peru odparcie

<sup>14</sup> Władysław Folkierski [1842–1904] był wieloletnim przyjacielem i współpracownikiem Malinowskiego [na znanym powszechnie portrecie zbiorowym siedzi obok niego z lewej strony, na honorowym miejscu „od serca” gospodarza] – co utrudniało oczywiście obiektywizm jego wspomnień. Co więcej, ich autor często po prostu się mylił, a skutki bezkrytycznego przyjęcia jego słów widać np. i w pracy naszego Autora, przy czym można dostrzec i sprzeczności w wersjach, przy czym rację może mieć jednak towarzysz naszego bohatera. Oto barwna relacja Folkierskiego: **„Ministrem wojny został Manuel Galvez, osobisty przyjaciel Malinowskiego. Polak był już wtedy znany ze swych inżynierskich zdolności. Nazwisko Malinowskiego, a właściwie jego narodowość przyczyniła się niepoślednio do zaufania, jakim go obdarzył, zazdrosny zresztą aż do szowinizmu, naród: imię Kościuszki, Pułaskiego żywo się rysowało w pamięci Amerykanów, zdawało im się, że Polak w walce o niepodległość swoją lub cudzą, w obronie wolności i słusznej sprawy cudów dokonać zdoła. Malinowski, obdarzony ogólnym zaufaniem, zabrał się energicznie do zorganizowania obrony. Trzeba było zrobić **wszystko z niczego**. Trzeba przyznać, że w tym kierunku robił, co chciał, nikt mu nie przeszkadzał, bo wszyscy byli w strachu. Sprowadziwszy naprędce **armaty i wieże pancerne ostatniego wynalazku ze Stanów Zjednoczonych, zajął się przede wszystkim uzbrojeniem wybrzeży, a zwłaszcza portu Callao, który – jako klucz do Limy – miał niewątpliwie być obrany za główny punkt ataku armady hiszpańskiej.** // Jakoż w pamiętnym dniu 2 maja 1866 roku liczna flota wojenna hiszpańska ukazała się na widoku tego portu, a nie spodziewając się obrony, śmiało podsunęła się pod same zamaskowane baterie Malinowskiego. Ten przyjął nieprzyjaciela, jak należy: po całodniowej walce, mimo nieustraszonej waleczności Hiszpanów, a może właśnie wskutek niej – bo ich okręty przysunęły się za blisko baterii, prawie żaden okręt nie wyszedł cało (...). // Po całkowitej klęsce flota hiszpańska powoli powlokła się z powrotem do Kadyksu. **Admirał Pareja, głównodowodzący tą flotą, zastrzelił się na pełnym morzu, wstydząc się ukazać przed obliczem królowej w Madrycie; wspomniany minister Galvez zginął w bitwie po wybuchu prochowni w jednej z baterii.** // Bohater dnia Malinowski został przyjęty w Limie z niesłychanym triumfem. Starał się jednak unikać, wedle swego zwyczaju, zbyt dużego rozgłosu i sam usiłował zrzucić z siebie całą chwałę dnia na poległego Galveza. // **Popiersie Galveza zdobi dziś kolumnę rostralną, wystawioną na jednym z placów Limy, na pamiątkę dnia tego. Malinowski wyobrażony jest na płaskorzeźbie podstawy tej kolumny po stronie Oceanu.** Rozgłos, jaki mu zyskały te wypadki, uważał sobie Malinowski jako sposobność do skutecznego przeprowadzenia projektu – wybudowania kolei żelaznej przez Andy”. (cyt. za: L. Smolińska, M. Sroka, op. cit., s. 65–66; podkr. – C.N.). Nie zamierzamy kwestionować w całości tej relacji, mimo jej przesady, uproszczeń i pomyłek – stanowi ona bowiem dobry materiał porównawczy i w pewnym sensie punkt wyjścia dla rekonstrukcji wydarzeń. W tym miejscu warto wszak zasygnalizować, a nawet wręcz podkreślić – dla wykazania konieczności należytej ostrożności w ocenie jej wiarygodności – najjaskrawszy z błędów Folkierskiego. Jest nim wzmianka o samobójstwie głównodowodzącego admirała Pareji, po klęsce pod Callao. W rzeczywistości wiceadm. José Manuel[o] Pareja Septien zastrzelił się znacznie wcześniej, gdyż wkrótce po zdobyciu przez chilijską korwetę (lub kanonierkę) „Esmeralda” hiszpańskiej kanonierki „Virgen de Covadonga” [por. Luis Frey] pod Quintero [26 listopada 1865 r.], a nowym dowódcą Eskadry Pacyfiku został funkcyjny kontradm. [faktycznie komodor] Casto Méndez Núñez i to on dowodził pod Callao (gdzie został raniony) – cf. P. P. Wiczorkiewicz, op. cit., s. 149–150; J. Gozdawa-Gołębiowski, op. cit., s. 192–193; Z. Ryniewicz, *Bitwy świata...*, s. 110; idem, *Bitwy morskie...*, s. 59.**

agresji hiszpańskiej, a także wojskowe doświadczenia Malinowskiego z lat 1830–1848 w Europie [cyt.]: „Młode państwo peruwiańskie uznały Stany Zjednoczone Ameryki Północnej, a rząd USA – pomimo osłabienia kilkuletnią wojną secesyjną Północ-Południe – zadeklarował sprzedaż Peru nowoczesnych armat. Sprowadzenie tych armat doradził peruwiańskiemu rządowi właśnie inżynier Ernest Malinowski, doświadczony żołnierz walk powstańczych lat 1830–1831 w Królestwie Polskim i walk rewolucyjnych w niemieckiej Badenii w 1848 roku” [s. 30].

Cały szkopuł odnośnie doświadczeń europejskich Malinowskiego polega jednak na tym, że wówczas nie mógł mieć nic wspólnego z nowoczesną artylerią [zdolną do względnie skutecznej walki z okrętami pancernymi], gdyż w pierwszej połowie XIX stulecia takiej jeszcze po prostu nie było – trwała jeszcze przeszło 500-letnia epoka odprzodowych dział gładkolufowych [gładkościennych] na proch czarny [dymny]. Raczej to wydarzenia końca II tercji stulecia, tj. wspomnianej i niedawnej wojny secesyjnej 1861–1865 oraz inne aktualne wtedy fakty mogły być przydatne<sup>15</sup>. Co do znaczenia wsparcia USA, to mimo faktycznego ogólnego osłabienia wojną domową o cechach totalnych, przemysł zbrojeniowy tego przemysłowego mocarstwa był rozbudowany ponad potrzeby pokojowe demobilizowanej armii i marynarki wojennej (ponadto należy uwzględnić zdobycz wojenną z arsenałów *ex-CS Army & CS Navy*); rozpaczliwie poszukując potencjalnych nabywców i rynków zbytu dla nie tylko jednorazowych kontraktów. Paradoksalnie się przy tym złożyło, że zakupionymi przez Peru w Stanach Zjednoczonych działami i wieżami pancernymi były jednak importowane, zdobyczne, skopiowane lub licencyjne konstrukcje brytyjskie (systemu odpowiednio sir Williama

---

<sup>15</sup> Wg różnych kryteriów okres przejściowy [pośredni] w rozwoju [ewolucji, a niekiedy nawet i „rewolucji”] artylerii obejmował aż 3, a nawet 4 dekady XIX wieku – lata 1840–1870 lub 1860–1889/1899; przy czym zakres 1840–1859 to wczesne konstrukcje eksperymentalne i początki ich wdrażania, zakres 1860–1870 to kontynuacja procesu dojrzewania nowoczesnej artylerii do odtylcowych dział gwintowanych, a zakres 1871–1889/1899 to jego pełna finalizacja i rozpowszechnienie. Patrz szerzej np.: Stefan Pataj, *Artyleria lądowa 1871–1970*, Wyd. MON, [Warszawa 1975], s. 11–24 i passim [od s. 60 [w:] *Kalendarium rozwoju artylerii w latach 1871–1970*, a dalej w części 2 i 3 *Charakterystyki techniczno-taktyczne dział i Encyklopedyczny album dział artyleryjskich*]; Wojciech Czarniawski, *Amunicja wojskowa 1840–1870*, Wyd. „Norbertinum”, Lublin 2004, passim; a o najcięższej artylerii morskiej: Peter Hodges, *Big Gun. Battleship Main Armament 1860–1945*, Conway Maritime Press, [London 1981, reprinted 1989], p. 8–32. Wojna secesyjna (domowa) lat 1861–1865 była – z nielicznymi wyjątkami – gremialnie niedoceniona przez ówczesnych wojskowych europejskich, ale można sądzić, że przebywający od niemal dekady wcześniej w Peru Malinowski nie uległ tej tendencji. Z pewnością przydatne okazały się m.in. doświadczenia z odpartego ataku okrętów pancernych Unii na Charleston [7 kwietnia 1863 r.] – oprócz pozycji z przypisu 6 warto sięgnąć do np.: Krzysztof Michałek, *Pod banderami Unii i Konfederacji. Wojna secesyjna 1861–1865 na morzach i rzekach*, Wyd. UW, Warszawa 1996, passim. Nawet taki epizod jak np. bombardowanie japońskiej Kagoshimy przez eskadrę brytyjskiej Royal Navy [15 sierpnia 1863 r.] przesądziło o wycofaniu ciężkich, gwintowanych dział odtylcowych w 1864 i zastąpieniu ich przez analogiczne, a pewniejsze wtedy w użyciu działa odprzodowe przez okres niemal 20 lat [formalnie do 1884 r.]. Zob. P.P. Wieczorkiewicz, op. cit., s. 107 i 136.

George'a Armstronga i Cowpera Colesa), a nie amerykańskie (np. systemy artyleryjskie Dahlgrena czy Rodmana, względnie wieże Erics[s]ona lub Eadsa)<sup>16</sup>. Przedstawiono też konkurencyjne oferty – m.in. właśnie z Wielkiej Brytanii (oryginalne armaty Armstronga (potem Elswick Ordnance Company) i z Królewskiego Arsenалу w Woolwich (Royal [Gun] Ordnance Factory – zatem tzw. system Woolwich, ale nie Woolwicha!) oraz rywala tego pierwszego: Josepha Whit[e]wortha) – i o rezultacie transakcji zadecydowały faktycznie korzystniejsze finansowo propozycje amerykańskie. Nie było zatem takiej sytuacji, aby wsparcie rządu USA przełamało rzekome embargo wobec Peru w dostępie do nowoczesnej „technologii przeciwpancernej (antypancernikowej)”, która w początkach tzw. okresu przejściowego [1860–1889] wydawała się niemal jedyną skuteczną obroną przeciwko jednostkom opancerzonym – panowała wtedy swoista mania ... lub przeciwnie fobia pancernikowa – zdolnym jakoby bezkarnie niszczyć np. nadmorskie miasta. Wkrótce zresztą, w pewnym sensie, zapoczątkowane przez Malinowskiego kontakty Peru z brytyjską techniką wojenną przerodzą się w ściślejsze i bezpośrednie<sup>17</sup>, natomiast wpływy Stanów Zjednoczonych w tej dziedzinie ulegną przejściowemu, aliści wieloletniemu osłabieniu. Gdyby teza o decydującym wpływie USA dla uratowania Peru przed Hiszpanią była prawidłowa, to czyż nie mogłoby to świadczyć o „czarnej niewdzięczności potomków Inków”. Tak wszakże nie było i o przyjęciu oferty amerykańskiej (na sformułowanie której mogła mieć też wpływ reaktywacja realizacji tzw. doktryny Monroe'a<sup>18</sup> – co wyjaśniałoby wręcz dumpingowe ceny) przesądziły względy realistyczne.

Kolejną kwestią wymagającą uzupełnienia i sprostowania są użyte przez Autora sformułowania „nowoczesnych armat”, a w innych ustępach tej samej strony 30 „armaty dalekosiężne z pancernymi wieżami” i „dalekosiężnej artylerii z prowizorycznych pociągów pancernych”. Pomijając na razie sprawę owych pancernych wież i pociągów pancernych (raczej baterii artylerii kolejo-

---

<sup>16</sup> James Buchanan Eads był podczas wojny secesyjnej budowniczym we własnej stoczni całej serii rzecznych kanonierek i monitorów pancernych Unii swego projektu, a ponadto do tego stopnia udoskonalił wieże pancerne (długo zresztą były one niedoceniane), iż w przeciwieństwie do wcześniejszych konstrukcji Colesa i Erics[s]ona (słynny USS „Monitor” z 1862 r.), należy je uznać za pierwsze tzw. właściwe wieże pancerne, a nie takież kopuły lub łoża-lawety. Ponadto, obok dorywczego parania się okrętownictwem, był inżynierem mostowym – zatem specjalności zbliżonej do E.A. Malinowskiego – a jego najśłynniejszym dziełem w tej dziedzinie był pierwszy w świecie wielki most stalowy (łukowy) przez Missisipi ukończony w 1874 r.

<sup>17</sup> Przykładem owych ściślejszych kontaktów brytyjsko-peruwiańskich w dziedzinie militarnej może być zbudowany w stoczni Albionu mały pancernik wieżowy (wieża Colesa z 2 działami 254 mm) „Huascar” – najsilniejszy i stosunkowo szybki, flagowy okręt Peru w czasie wojny z Chile (1879–1884).

<sup>18</sup> Doktryna prezydenta Jamesa Monroe'a z 2 grudnia 1823 r. przewidywała swoisty izolacjonizm USA w sprawach europejskich, dyskretnie przemilczano kwestie afrykańskie, azjatyckie i australijskie (aby nie drażnić Wielkiej Brytanii). Jej sformułowanie nieprzypadkowo nastąpiło właśnie wtedy, gdy w Ameryce Południowej powstawały nowe państwa latynoamerykańskie – w tym Peru – i groziła im interwencja nie tylko byłych metropolii (Hiszpanii i Portugalii w Brazylii), ale i całej koalicji Świętego Przymierza.

wej obrony wybrzeża), warto podkreślić, że przez I dekadę wspomnianego okresu przejściowego – umownie obejmującego lata 1860–1889, tj. do ok. 1870 r., a co dotyczy i epizodu peruwiańskiego - przez artylerię nowoczesną rozumiano zarówno klasyczne, ale wzmocnione działa gładkolufowe (gładkościennie – *SmoothBore* [SB]), jak i jeszcze nowatorsko-eksperymentalne gwintowane (bruzdowane – *Rifled R*)<sup>19</sup>.

Które i jakie armaty [działa] uważane są przezeń za nowoczesne i dalekosiężne [dalekonośne], tego zresztą Autor nie precyzuje.

Jako absolwent dwóch szkół politechnicznych we Francji i przy tym inżynier wojskowy (służył m.in. podczas wojny algierskiej w latach 40. we francuskim Korpusie Dróg i Mostów, a potem oficer rezerwy w korpusie inżynieryjnym), Ernest Adam Malinowski z pewnością znał i postanowił praktycznie zrealizować w Peru rymowaną dewizę-motto „galijskiej” artylerii nadbrzeżnej – początkowo fortecznej twierdz nadmorskich – która brzmiała następująco:

Un cannon sur terre  
Vaut un bateau sur mer

co dosłownie oznacza, że „działo (sc. armata) na brzegu // warte jest okrętu na morzu”, a dokładniej, iż jedna armata – zwłaszcza gdy została umiejętnie zamaskowana i chroniona – jest godnym i groźnym przeciwnikiem okrętu.

Ta dwuwersowa maksyma zakładała więc, iż mimo choćby przewagi agresorów-okrętów w ilości i jakości [np. kalibrze] artylerii, obrona lądowa wybrzeża ma szansę powodzenia pod warunkiem właściwej osłony fortyfikacyjnej i kamuflażu oraz ...niezbędnej wytrwałości obrońców, ufnych w podjęte środki defensywne i słuszność sprawy. Malinowski, wiedząc o przestarzałości ex-hiszpańskich umocnień Callao i ich artylerii słusznie zakładał, że należy zaskoczyć przeciwnika wzmocnieniem obrony portu. Importowana z USA „w ostatniej chwili” ciężka artyleria zapewniała nawet względną przewagę jakościową, nowe baterie zostały zamaskowane i umocnione – w tym przeniesiona z fortów stałych do baterii polowych i barbetowych część starych armat 32-funtowych – a ich przybliżone położenie stało się znane Hiszpanom dopiero z chwilą rozpoczęcia walki – strzelały bowiem czarnym prochem dymnym, demaskującym stanowiska, ale też je przesłaniającym.

Nie dość jednak na tym, gdyż obok stanowiących trzon obrony umocnionych baterii stałych oraz półstałych polowych, sięgnął ponadto do wykorzystania czynnika manewru ogniowego przez baterię ruchomą-mobilną, czyli w tym przypadku kolejową, która przynajmniej na niektórych odcinkach torów mogła też zostać częściowo ufortyfikowana i zamaskowana. Na ile było to jednak rozwiązanie w pełni nowatorskie, jest to kwestia dyskusyjna. Przypomnijmy jednak, iż również zdolna do szybkiej, ale jednak powolniejszej zmia-

---

<sup>19</sup> Por. przypis 15.

ny stanowisk ogniowych (pomijając przetaczaną na zawczasu przygotowane stanowiska ogniowe artylerię półpozycyjną), dotychczas jako jedyna w pełni mobilna artyleria konna uzbrojona była w lekkie działa – w obronie brzegowej przydatne co najwyżej do zadań przeciwdesantowych, ale mało skuteczne wobec okrętów (zwłaszcza opancerzonych i tym bardziej pancernych). Porównanie tej baterii kolejowej, uzbrojonej w działa odprzodowe, z artylerią konną wydaje się tym bardziej uzasadnione, że zarówno jedna, jak i druga mogły ładować i strzelać jedynie z miejsca (przystanków, pozycji ogniowej) – a raczej z wielu zmienianych miejsc (tzw. szarża artyleryjska-ogniowa).

Bliższą analizę jakościowo-ilościową artyleryjskiej obrony Callao – w kontekście opisu naszego Autora – przeprowadzimy poniżej, w tym miejscu warto natomiast zwrócić uwagę na aspekt dotychczas całkowicie pomijany. Mam tu na myśli tajemnicze obiekty (przypominające jakby częściowo zanurzone beczki-baryłki), widoczne na planie obrony Callao na północ od głównego wejścia do tego portu – na redzie i w awanporcie – przede wszystkim (6 sztuk) na głębokości wyznaczonej izobatą 9,1 m i jeden w strefie szelfu 7 m. Pierwotna hipoteza zakładała np. boje ostrzegawcze czy inne znaki nawigacyjne (stawy, pławy), ale przeczy jej chaotyczne ustawienie na „przedpolu”, a przede wszystkim praktyka zdejmowania tych znaków w przypadku zagrożenia wojennego. Założyć można zatem, z dużym prawdopodobieństwem, że mogą to być schematy ustawienia min morskich lub raczej ich grup-skupisk w postaci zagród (zapór, pól, łach, ławic) minowych, przy czym ilość min i konstrukcja tychże pozostaje na razie zagadką.

Jeżeli przypuszczenie to jest właściwe, to pod Callao w 1866 r. inżynier Ernest Malinowski zastosował, a co najmniej projektował i planował, tzw. pozycję artyleryjsko-minową – większość pól minowych znajduje się w sektorach ostrzału twierdzy-cytadeli i fortu oraz południowej grupy baterii nadbrzeżnych, z ruchomą (kolejową) włącznie – i tu ewentualna nowość - analogicznie jak w Kronsztadzie w 1854 r. (wojna krymska, zwana też wielką wschodnią) i wielokrotnie podczas wojny secesyjnej lat 1861–1865; inspiracja naszego bohatera tym ostatnim i sąsiednim konfliktem była zauważalna w wielu kontekstach, a zapewne i w tym aspekcie.

Podkreśla to w podtekście zresztą nasz Autor, pisząc: „Na rozkaz dowódcy wybrzeża i portu, inżyniera Ernesta Malinowskiego, sprowadzone drogą morską **armaty dalekosiężne z pancernymi wieżami**, ustawił on na **kilkunastu platformach-wagonach drogi żelaznej, którą właśnie budował**. Ponieważ **armat było kilkadziesiąt**, zestawy wagonów-platform połączył z **lokomotywami parowymi**. Ustawione na **platformach armaty z wieżami pancernymi były prototypami przyszłych pociągów pancernych**, swobodnie poruszających się wzdłuż portu na obwodnicach kolejowych” [ibidem, s. 30 – podkr. – C.N.].

Jeśli fragment ten właściwie interpretujemy, to wg Autora importowanych (z USA) „dalekosiężnych” armat z wieżami pancernymi było kilkadziesiąt (znano wtedy wieże 2- i 1-działowe – zatem jakie?), które następnie

ustawiono na kilkunastu platformach (kolejowych wagonach odkrytych, zwanych też lorami) – po kilka (3–4) dział na każdej lorze – a zestawy tych kilkunastu platform podzielono na kilka pociągów. Skład każdego z tych kilku pociągów (pancernych?) to lokomotywa parowa i kilka lor (opancerzonych, pancernych?) z kilkunastoma działami („armatami”) wieżowymi. Organizacyjnie i taktycznie każdy z tych pociągów tworzył podstawową, samodzielną jednostkę bojową, a jego pokładowa artyleria (kilkanaście dział) jedną baterię, przy czym nie można wykluczyć łączenia np. kilku pociągów w taktyczny pododdział-dywizjon (dyon), a nawet w wyższy operacyjny oddział (zespół, związek – eskadra; analogicznie do floty morskiej).

Z kontekstu tego wynika, że Autor uważa owe „pociągi pancerne” – czy raczej artylerię kolejową – za wręcz jedyną formę obrony wybrzeża i portu (peruwiańskiego, nie chilijskiego, Callao, zwanego nawet „portem Limy”), ale nie wspominał ani słowa o słabej, ale jednak istniejącej flocie oraz stałej artylerii nadbrzeżnej i fortecznej, liczącej się przecież – nawet przy swej przestarzałości moralnej i materialnej – w ostatecznym bilansie sił i środków obu stron walczących. Chociażby stare, gładkolufowe działa odprzodowe mogły bowiem być groźne dla drewnianych okrętów hiszpańskich, a ich ogień szrapnelami i kartaczami był w stanie zdziesiątkować załogi i ewentualnych żołnierzy piechoty morskiej w trakcie próby dokonania desantu. O tym, iż nie należy lekceważyć pływających jednostek Peru i Chile, kilkakrotnie boleśnie przekonali się wcześniej Hiszpanie „na własnej skórze”<sup>20</sup>.

A jak było w rzeczywistości? Najczęściej podaje się z kolei jedynie 51 (ewentualnie „półsetki”, tj. 50 – czyli w przybliżeniu owe kilkadziesiąt) dział w 9 bateriach komandora Lisardo Montero<sup>21</sup>. Tu z kolei brak choćby wzmianki o artylerii kolejowej, nowych ciężkich bateriach nadbrzeżnych (stałych) na łożach pancernych-wieżowych i barbetowych (częściowo z działami gwintowanymi), oraz o potencjalnych zaporach minowych tym bardziej. Owe półsetki dział peruwiańskich przeciwko około trzystu hiszpańskim – stosunek sił jak 1 do 6 – weszło do tradycji narodowo-patriotycznej Peru. Jeżeli ta kalkulacja sił jest właściwa, to jak najbardziej słusznie jest to powód do uzasadnionej dumy. Sześciokrotna przewaga (300/50) to z kolei osiągnięcie aż podwójnego teoretycznego współczynnika powodzenia w przewadze ataku nad obroną (3:1) w skali taktycznej, operacyjnej, a nawet strategicznej. Jednakże można

---

<sup>20</sup> Oprócz kilkakrotnie wspomnianego zdobycia jako przyczynę hiszpańskiej kanonierki „Virgen de Covadonga”, co wywarło głębokie wrażenie moralno-propagandowe i doprowadziło do zawiązania Ligi Amerykańskiej (Peru i Chile 5 grudnia 1865 oraz Boliwia i Ekwador, które 14 stycznia 1866 r. wspólnie wypowiedziały wojnę Hiszpanii), na uwagę zasługuje bezwocna przez niemal kwartał tzw. kampania Chiloé z bitwą pod Abtao lub w zatoce Ancud (7 lutego 1866 r.) na czele. Patrz: P. P. Wiczorkiewicz, op. cit., s. 150; J. Gozdawa-Gołębiowski, op. cit., s. 192–193.

<sup>21</sup> Zob. o peruwiańskich kanonierkach: P. P. Wiczorkiewicz, op. cit., s. 150. Nie wspomina o nich natomiast np. J. Gozdawa-Gołębiowski, op. cit., s. 193; Z. Ryniewicz, *Bitwy świata...*, s. 150; idem, *Bitwy morskie...*, s. 59.

mieć uzasadnione wątpliwości. Po pierwsze, pominięto tu aspekt jakościowy artylerii obu stron. Po drugie, nawet w ilościowym porównaniu sił, brak jest artylerii kolejowej – tak mocno i zapewne przesadnie wyeksponowanej przez Stanisława Łańca – oraz pokładowej owych kanonierek peruwiańskich. Po trzecie, racjonalnie rozmieszczone w fortyfikacjach nadbrzeżnych Callao większość, a może nawet w niektórych sektorach ostrzału całość, owych 50 (51) dział mogło strzelać do okrętów hiszpańskich i skoncentrować na nich swój ogień z różnych kierunków tzw. „snopem zbieżnym”. Podobnie jednostki hiszpańskie mogły postępować wobec wykrytych i „namierzonych” celów naziemnych, ale nie było to takie łatwe wskutek ich zamaskowania. Ponadto wszystkie okręty ekspedycyjnej Eskadry Pacyfiku, włącznie z flagową fregatą pancerną „Numancia”, miały pokładowe uzbrojenie rozmieszczone tradycyjnie – w tzw. bateriach burtowych oraz po parze dział dziobowych i rufowych każdej jednostki; brak stanowisk obrotowych w rodzaju wież, czy barbet – stąd z owych 300 dział jednocześnie mogła strzelać co najwyżej połowa, a faktycznie jeszcze mniej (ok. 130 luf). Odrębną kwestią jest rzeczywisty skład i stan uzbrojenia eskadry hiszpańskiej pod Callao 2 maja 1866 r.

Pomocny w wiarygodnej rekonstrukcji rzeczywistego stanu obrony Callao – mimo ewentualnych zastrzeżeń, wynikających z jakże uzasadnionego krytycznego podejścia do często sprzecznych informacji – może być przede wszystkim wspomniany artykuł R. H. Bochenka, zawierający szkic, oparty na własnoręcznym dziele E. A. Malinowskiego. Położenie topograficzne Callao było specyficzne, gdyż port ten leży na półwyspie (którego cypel-przylądek, zwany po prostu El Punta, nie był jeszcze w 1866 r. odrębną miejscowością i twierdzą)<sup>22</sup>, przy czym praktycznie dostępne było 6 km płaskiej, niskiej i kamienistej plaży (zwanej wręcz „sześcioma najważniejszymi kilometrami Peru”) nad Zatoką Callao od północy, wciśniętej pomiędzy wysokie, trudno dostępne skaliste klify. Jak wynika z zamieszczonego planu, reda „portu Limy” czy „klucza do Limy” – stolica Peru – leżała o zaledwie 11 km na południowy wschód – miała głębokość rzędu 9,1 m, a awanport [przedport] wyznaczała dookólna izobata półwyspu 7 m. Od strony południowej głębokość dalszych akwenów sięgała 10 i więcej metrów, ale dostęp utrudniała rozległa płycizna-ławica Camotal Bank. Warunki nawigacyjne nie były zatem łatwe, a bez aktualnej locji lokalnej wręcz niebezpieczne. Mimo to, naturalną obronność miejsca wzmocniono jeszcze w czasach kolonialnych, z których ostatnim reliktem Wicekrólestwa Peru [1537/42–1823] była ukończona w połowie lat 70-tych XVIII wieku pięciobastionowa cytadela Fortaleza „Świętego [Królewskiego] Filipa” – zachowana do dziś jako główna atrakcja historyczno-turystyczna Callao<sup>23</sup> – oraz artyleryjski fort-działobitnia „Świętej Róży”. Umoc-

<sup>22</sup> El Punta – a ponadto dodatkowo Callao i Limę – ufortyfikował dopiero Władysław Folkierski, wieloletni współpracownik Ernesta A. Malinowskiego, podczas wojny peruwiańsko-chilijskiej w latach 1879–1883/1884 – patrz: B. Orłowski, *Nie tylko...*, s. 169.

<sup>23</sup> Szczegółowy opis cytadeli *vide* „El Callao: Historia, Gente y Tradición”: „La Fortaleza del Real Felipe” *via* Internet WEB: <http://www.chimpum-callao.com/callao/realfelipe.html>.

nienia te R. H. Bochenek określił jako przestarzałe wskutek braku prac modernizacyjnych, a przy tym jako tylko imponujące obronne zabytki architektury wojskowej, co wydaje się pozornie sprzeczne z innymi, pozytywnymi ocenami stanu fortyfikacji<sup>24</sup>.

W Stanach Zjednoczonych, z inicjatywy Malinowskiego, zakupiono nie kilkadziesiąt, a tylko w sumie 14 różnego kalibru armat bruzdowanych [gwintowanych] systemu Williama Armstronga oraz zaledwie 2 pancerne wieże działowe systemu Cowpera Colesa<sup>25</sup>.

Szczegółowy opis uzbrojenia, którym dysponowali obrońcy Callao, zawiera cytowana przez nas praca R. H. Bochenka<sup>26</sup>.

Ze szczegółowego zestawienia tego autora jednoznacznie wynika, że były tylko 2 wieże pancerne Colesa typu okrętowego, każda z 2 działami gwintowanymi kal. 10,5 cala baterii nadbrzeżnych „Merced” i „Junin”. Wież pancernych nie można było zatem zamontować na lorach kolejowych, tym bardziej iż były to 165-tonowe konstrukcje (obracane i obsługiwane ręcznie); odmiana z 1 działem 267 mm ważyła „tylko” 153 tony, ale i tak zbyt wiele dla ówczesnych platform i parowozów. Jeszcze cięższe armaty bruzdowane kal. 11,6 w liczbie 5 sztuk zainstalowano w 3 bateriach barbetowych (w tym jedna w starym forcie i 1 mieszana półciężka). Razem jest to 9 dział gwintowanych na 14 takich zakupionych w USA, brakuje zatem 5 nieznanego kalibru *ML?R*.

Ponadto, zdaniem Bochenka, linia kolejowa Callao-Lima została wybudowana już w latach 1850–1851 – jako pierwsza w Ameryce Południowej – nie zaś przez Malinowskiego, jak pisze S. Łaniec. Co więcej, platformy artyleryjskie ciągnęła ręczna drezyna<sup>27</sup> – ale nie lokomotywa parowa – co było realne, zważywszy brak ciężkiego pancerza oraz mniejszą ilość dział i to lżejszych niż wg prezentacji Łańca. Było to o tyle istotne, iż dzięki ręcznej drezynie unikano demaskującego dymu i pary lokomotywy, a problem ten próbowano rozwiązać nawet kosztownymi metodami specjalnymi<sup>28</sup>.

Prawdopodobnie Ernest Malinowski planował ustawienie na platformach kolejowych pancernych kazamat i/lub wież o specjalnej, lekkiej konstrukcji, ale nie był to projekt całkowicie nowatorski i oryginalny, co wkrótce postaramy się udowodnić. Czy były to chociażby improwizowane pociągi pancerne? Konstrukcyjnie i przede wszystkim taktycznie były to raczej pancerne działa i grupujące je w jednostki taktyczne pancerne baterie artylerii kolejowej. Pancerna artyleria kolejowa była rzeczywiście zbliżona do pociągów pancernych - jednakże nie tożsama, aczkolwiek nieraz błędnie tak traktowana. Zresztą nawet gdyby Malinowski zbudował pociągi pancerne dla obrony wy-

---

<sup>24</sup> Patrz R. H. Bochenek, op. cit., s. 38. Por. (inna opinia) J. Gozdawa-Gołębiowski, *l. c.*

<sup>25</sup> Por. R. H. Bochenek, op. cit., s. 39.

<sup>26</sup> Ibidem, s. 40.

<sup>27</sup> Ibidem.

<sup>28</sup> Szerzej na ten temat patrz np.: S. Sutowski, *Okręty podwodne: fantazja i rzeczywistość*, Wyd. MON, Warszawa 1988/©1989, s. 37–121; R. Jackson, *Okręty podwodne świata*, Dom Wydaw. Bellona, Warszawa 2001, s. 179.



brzeża, to i tak nie byłby prekursorem w tej dziedzinie<sup>29</sup>. Do ich zbudowania wtedy jednak nie doszło, z braku czasu i środków, a musiała wystarczyć improwizowana bateria kolejowa. Z całą pewnością jednak, jako pierwszy w praktyce walki zastosował **baterię artylerii kolejowej do obrony wybrzeża**, gdyż wcześniej – pod Petersburgiem w Wirginii (1865) – siły Unii użyły bojowo przynajmniej 2 rodzajów dział kolejowych i kazamatowego działa pancernego, jako **oblężniczej artylerii kolejowej**. Można też uznać poczynania Malinowskiego za początek zastosowania praktycznego **fortecznej artylerii kolejowej** – mimo że i to teoretycznie planowano wcześniej. Analogiczna sytuacja była i z wieżami pancernymi w fortyfikacjach [tu nadbrzeżnych], ponieważ co prawda nie był Malinowski pierwszym, który je projektował i nawet zastosował<sup>30</sup>, ale był tym, ... kto użył ich pioniersko w walce typu „wybrzeże przeciwko flocie”. Już chociażby z tych powodów Ernest Adam Malinowski powinien zostać uwieczniony w annałach powszechnej historii wojenno-morskiej i to niezależnie od narodowości i przekonań autora opracowania: nawet syntezy, a tym bardziej monografii.

Przesada w każdej sytuacji nie jest wskazana i reguła ta ma zastosowanie również w tym przypadku. Nasz Autor wszakże nie ustrzegł się jej, wspominając o kilkudziesięciu nowoczesnych armatach (faktycznie 14) wieżowych na kilkunastu platformach, pomijając inne środki defensywne Callao, które w rzeczywistości dominowały ilościowo i jakościowo, co uwidoczniło się w ogniu walki. Rzekomych kilka „pociągów pancernych” to w rzeczywistości jedynie jedna bateria kolejowa artylerii nadbrzeżnej i zarazem fortecznej, której znaczenie w obronie „portu Limy” nie było wcale decydujące. Trzon defensywy stanowiło w rzeczywistości 9 ciężkich armat *MLR* (5 kalibru 295 i 4 kal. 267 mm) stałych baterii nadbrzeżnych (barbetowych i pancernych-wieżowych).

Cechą charakterystyczną forteczno-nadbrzeżnej artylerii Callao było jej uzbrojenie wyłącznie w armaty, dominujące i w artylerii morskiej przeciwnika, przy zastanawiającym braku stromotorowych haubic i moździerzy. Było to o tyle zaskakujące, iż wydaje się sprzeczne z ówczesnymi kanonami sztuki fortyfikacyjnej i w szczególnych warunkach „klucza do Limy” oznaczało właściwie niewykorzystanie istotnych atutów. Jako działa stromotorowe haubice i moździerze były wtedy jedynymi zdolnymi do strzelania z ukrytych, np. wałem lub wzgórzem stanowisk ogniowych.

---

<sup>29</sup> Szerzej na temat pociągów pancernych i artylerii kolejowej, podobieństw i zasadniczych różnic oraz przykładów zastosowania patrz podstawowa w tej dziedzinie praca: P. Caiti, *Artigliere ferroviare e treni blindati*, Parma 1976, passim.

<sup>30</sup> Wieże i kazamaty pancerne (oraz beton i później żelbet) w umocnieniach lądowych masowo wprowadzono dopiero od roku 1885 – w związku z tzw. II kryzysem fortyfikacyjnym (pociski burzące – co najmniej kilkakrotnie mocniejsze od granatów czarnoprochowych, a wystrzeliwane z dział gwintowanych na proch bezdymny – wymusiły tę konieczność, mimo jej kosztowności). W fortyfikacjach nadmorskich używano wież pancernych już od 1860 r., a interesujący jest przypadek belgijskiej Antwerpii, leżącej nad Skaldą w odległości ok. 80 km od jej ujścia do Morza Północnego z jej wieżami Brialmonta; zatem twierdzy nadrzecznej, a nie nadmorskiej.

Wcześniej krytycznie ustosunkowaliśmy się do propagandowego hasła „300 dział hiszpańskich przeciw 50 peruwiańskim”, dowodząc, iż faktycznie równocześnie mogło strzelać ok. 130 (max. 150) hiszpańskich dział, a różnice i niejasności dotyczą też obrońców Callao. Interesujące i zarazem ilustrujące wkład Malinowskiego jest porównanie sił walczących w aspekcie również jakościowym – z podkreśleniem wagi fizycznej-materialnej, ale i psychologiczno-moralnej ciężkiej artylerii gwintowanej przezeń zakupionej, gdy pojedynczy ciężki pocisk ważył więcej niż salwa całej baterii lekkiej. Ponadto efektywność ciężkich pocisków była jedyną wystarczającą wobec celów umocnionych i pancernych, a równoważne lub nawet przeważające je masowo lekkie mogły okazać się nieskuteczne, co oczywiście było deprymujące dla ostrzeliwującego, ale ... wręcz przeciwnie dla ostrzeliwanego. Mogły jednak one wystarczyć przeciwko celom takim jak drewniane okręty, czy odkryta „siła żywa” (ludzie i konie). Co do artylerii parowo-żaglowej eskadry hiszpańskiej, składającej się z flagowego żelazno-drewnianego pancernika „Numancia” oraz kilku drewnianych fregat i korwet<sup>31</sup>, to weźmiemy pod uwagę tylko jednorodne oraz ciężkie, aczkolwiek nieco już przestarzałe, uzbrojenie flagowca – 40 burtowych armat gładkolufowych. Co prawda na pozostałych jednostkach były kolejne takie działa oraz liczne średnie i lekkie, ale praktycznie nie liczyły się one w walce z dwóch powodów. Po pierwsze, jak już wspomniano, artyleria średnia i tym bardziej lekka była faktycznie nieskuteczna wobec tak „twardych” i odpornych celów, jak pancerne wieże i fortyfikacje Callao. Po drugie, nawet ciężkie działa tych drewnianych okrętów miały w tej sytuacji, wymuszającej długotrwałe zajmowanie pozycji bojowej-ogniowej, umiarkowaną przydatność – na skutek znacznej wrażliwości nosicieli na ostrzał choćby lekkimi pociskami.

Wskaźnikiem jakościowo-ilościowym może być np. łączny ciężar wystrzelonych w jednej salwie [jednocześnie] pocisków wszystkich dział.

Innym, konkurencyjnym wskaźnikiem taktycznym jest suma kalibrów – w takich jednostkach miary liniowej jak cale, centymetry, milimetry lub nawet decymetry – która z kolei jest wartością bezpośrednią dla dział bruzdowanych, a wymagającą przeliczenia na działomiar nominalnych wagomiarów dział gładkolufowych. Analogicznie, algorytm sumy kalibrów to ich iloczyn/y z liczbą danych luf. Analogicznie, jak wyżej kalkulowano, należy uwzględnić 5–7 dział gładkolufowych baterii kolejowej. Przewaga sumy kalibrów baterii stałych i półstałych nad ruchomą (kolejową) wynosiła od ponad 3 do prawie 4,5 razy, co podkreśla powyższą konstatację, mimo że w przybliżeniu była dwukrotnie mniejsza niż w przypadku sumy wagomiarów.

Teoretycznie wydaje się to sprzeczne z regułą masy (sc. wagomiaru) jako sześcianu rozmiarów liniowych: czyli kaliber ciężarowy dział stacjonarnych

---

<sup>31</sup> S. Ryniewicz [*Bitwy morskie...*, s. 58] przedwcześnie i mało dokładnie klasyfikuje ten okręt jako krążownik – faktycznie nastąpiło to dopiero w latach 70., kiedy „został” krążownikiem pancernym.

powinien przewyższać przeszło  $3^3=27$ , a nawet niemal  $4,5^3=91,125$  razy wagomiar kolejowych! Mogłoby tak być, gdyby cała porównywana artyleria strzelała pociskami tego samego pokroju-kształtu (np. kuli, lub walca itp.) i o zbliżonej gęstości (np. jednolite żelazne, albo cienkościenne granaty *etc.*) – w rzeczywistości jednak było inaczej; działa gwintowane miały zarówno pociski cylindryczne (wagomiar faktyczny) i kuliste (wagomiar formalny), podobnie jak kule gładkolufowych. Dla uproszczenia wagomiaru teoretycznego-nominalnego przyjęto pełne kule żeliwne, mimo możliwości strzelania przez te armaty także grubościennymi granatami kulistymi, 2-krotnie lżejszymi od analogicznych pocisków jednolitych. Dla dział gładkolufowych, i to nie tylko dla wskazanej symplifikacji, wykluczono teoretycznie możliwe pociski wydłużone (cięższe nawet 3 razy od podstawowej kuli), ponieważ w Callao Anno Domini 1866 takich wzmocnionych armat jednakże po prostu nie było, a wszystkie tam występujące lufy gładkie pochodziły jeszcze z XVIII-wiecznych fortyfikacji hiszpańskich i liczyły minimum 45–50 lat.

Odrębnym zagadnieniem jest skład i „aktywa” bojowe przeciwnika – owej, jak chce nasz Autor, „[...] potężnej floty hiszpańskiej [...]” i „[...] armady [...]”, czy nawet „[...] marynarki wojennej Hiszpanii [...]”<sup>32</sup> – ale formalnie i faktycznie nie całej marynarki wojennej, floty i armady, lecz tylko ekspedycyjnej Eskadry Pacyfiku. Już w kwietniu 1864 r. jej awangarda, tj. dywizjon pod flagą kontradm. Luisa Hernándezza Pinzo[ó]na, opanowała guanowe wysepki Chincha i zdobyła uzbrojony transportowiec „Iquique”, a w styczniu 1865 r. demonstracja wzmocnionej Eskadry Pacyfiku pod dowództwem wiceadm. José Manuela Pareji Septiena z 7 fregatami – w tym pancerną „Numancia” – na redzie Callao wymusiła przyjęcie ultimatum przez ówczesnego prezydenta Peru, Juana Antonio Pezeta y Rodrígueza, którego zresztą po przewrocie *junty* wojskowej zastąpił zwolennik konfrontacji z dawną metropolią, płk Mariano Ignacio Prado<sup>33</sup>. Siły te systematycznie wzmocniano o kolejne okręty – zwłaszcza lekkie: korwety i kanonierki, jako szczególnie przydatne w działaniach przybrzeżnych „drugiego oceanu” – ale brakowało piechoty morskiej, dla przeprowadzenia desantów, oraz ciągłego wsparcia logistycznego, a co utrudniało długotrwałe operacje morskie oraz ograniczało ich zakres. „Pasywa” te limitowały działania praktycznie do „polityki kanonierek” – i nie bez racji Paweł Piotr Wieczorkiewicz włączył swój podrozdział 3 do rozdziału 1 pod tym właśnie tytułem *Polityka kanonierek* – obejmującej presję militarno-dyplomatyczną do blokady wybrzeża przeciwnika oraz zwalczania jego żeglugi i ewentualnie terrorystycznego wręcz ostrzeliwania miast przybrzeżnych włącznie. Innymi słowy, tzw. działania-akcje bezpośrednie musiano w sposób wymuszony realiami zastąpić pośrednimi.

---

<sup>32</sup> S. Łaniec, op. cit., s. 29–30.

<sup>33</sup> Zob. P. P. Wieczorkiewicz, op. cit., s. 149; J. Gozdawa-Gołębiowski, op. cit., s. 192.

Metody te okazały się ostatecznie niewystarczające i nieskuteczne – w czym walny udział miała właśnie skuteczna obrona Callao 2 maja 1866 r. i pewne wydarzenia wcześniejsze<sup>34</sup> – aczkolwiek były też i przykłady ich efektywności z istotną dla czynnika moralnego efektywnością: np. wspomniane wyżej zajęcie wyseppek Chinchu i epizod pod „portem Limy” w styczniu 1865 r. oraz skuteczne zbombardowanie bezbronnego chilijskiego Valparaiso 31 marca 1866 r.<sup>35</sup> Brakującym kluczem do osiągnięcia i utrwalenia sukcesu Hiszpanii w ambitnie zamierzonej rekolonizacji Ameryki Południowej wydaje się brak sił desantowych w jej ekspedycji i co zgodnie podkreśla się w wielu publikacjach<sup>36</sup>, a co jest zasadniczo sprzeczne z wersją naszego Autora: „Po stracie kilku okrętów bojowych i **przegranej walce w trakcie wysadzania desantu**, marynarka wojenna Hiszpanii próbowała jeszcze kilkakrotnie atakować port. Determinacja broniących się Peruwiańczyków, a także strata hiszpańskich okrętów spowodowała, że Hiszpanie **wycofali się z planowanej inwazji**.” (op. cit., s. 30; podkr. – C.N.). Mimo że nasz Autor bezkrytycznie powtórzył za biogramem Stanisława M. Brzozowskiego w *Polskim słowniku biograficznym* informacje o pośpiesznym sprowadzeniu ze Stanów Zjednoczonych „artylerii dalekiego zasięgu oraz odpowiednich wież pancernych” i umieszczeniu ich na podwoziach kolejowych, z przesadną oceną znaczenia tej baterii kolejowej, to wszakże jest odosobniony w swojej opinii o desancie i planowanej inwazji, a dwukrotnie powtórzona powyższa wzmianka o „stracie okrętów (hiszpańskich)” wydaje się albo medialną propagandą Peru – brak jej, w kontekście rzekomego „zatopienia części floty hiszpańskiej”, zresztą w kilkakrotnie już wykorzystanych oficjalnych źródłach internetowych tego państwa, ale niewykluczona ona była wkrótce po wydarzeniach – czy Autorską konfabulacją, wreszcie raczej nadinterpretacją *passusu z PSB*: „[...] co [mowa o baterii kolejowej, ale jednak nie pancernej i dalekonośnej – C.N.] w czasie decydującej bitwy pozwoliło na manewrowanie nimi [działami kolejowymi – C.N.] i **rozproszenie floty hiszpańskiej**.” [podkr. – C.N.]<sup>37</sup>.

---

<sup>34</sup> Por. przypis 20.

<sup>35</sup> O niszczyielskim zbombardowaniu bezbronnego Valparaiso de Chile zob.: P. P. Wieczorkiewicz, op. cit., s. 150; J. Gozdawa-Gołębiowski, op. cit., s. 193, Z. Ryniewicz, *Bitwy morskie...*, s. 59; idem, *Bitwy świata...*, s. 110.

<sup>36</sup> Vide P. P. Wieczorkiewicz, op. cit., s. 149; Z. Ryniewicz, *Bitwy morskie...*, s. 59; idem, *Bitwy świata...*, s. 110. O braku sił desantowych wprost nie wspomina – natomiast wymieniając blokadę wybrzeża, zwalczanie żeglugi i bombardowanie miast nadmorskich – J. Gozdawa-Gołębiowski, op. cit., s. 191–194.

<sup>37</sup> St. M. Brzozowski, op. cit., s. 337; por. też relację Wł. Folkierskiego, gdzie autor ten użył sformułowania „[...] **prawie żaden okręt nie wyszedł cało** [...]” i wspomina o walce na bliski dystans. Czy takie określenie jest równoznaczne ze stratą? Raczej nie, chodzi tu o uszkodzenia wskutek celnych trafień, a te aczkolwiek poważne lub ciężkie, nie były aż takie, aby jednostka została stracona. Mogła ona co najwyżej przejściowo utracić zdolność do walki i być z niej czasowo, a nawet na stałe wyeliminowana i tylko taka rozszerzona interpretacja straty jest logiczna i uzasadniona.

Czy rozproszenie floty jest równoznaczne ze stratą (zniszczeniem, zatopieniem, spalaniem itp.) jej jednostek pływających? Przynajmniej, „rozproszenie” to twierdzenie przesadne, a ponadto niejasne i bynajmniej nie związane znaczeniowo ze zniszczeniem okrętów, ale raczej z bezładnym rozrzuconiem ich na znacznej przestrzeni i utratą nad nimi kontroli przez dowodzącego. Utwierdza nas w tym przekonaniu bliższa analiza zmiennego zresztą składu hiszpańskiej Eskadry Pacyfiku. Wynika z niej niezbicie, iż jedynymi bezpowrotnie utraconymi okrętami była fregata „Triunfo” (pożar jeszcze w grudniu 1864 r.?) oraz zdobyta kanonierka „Virgen de Covadonga”; ale żaden z nich nie został postradzony pod Callao w 1866 r.<sup>38</sup> Przeciwnie, panuje co do tego zgodność, że kilka jednostek hiszpańskich zostało pod Callao uszkodzonych i to poważnie, lecz żadna z nich nie została utracona, a przedmiotem kontrowersji jest ewentualnie jedynie konkretnie ile i jakie okręty odniosły uszczerbek oraz proporcje strat w ludziach stron walczących<sup>39</sup>. Właśnie ten ostatni aspekt stał się przyczyną dyskusyjnego i paradoksalnego twierdzenia hiszpańskich autorów o militarnym sukcesie ich eskadry pod Callao – z pewnością natomiast nie pozwoliliby sobie na taką szczególną interpretację, gdyby faktycznie Hiszpania odniosła tak wymierną i prestiżową stratę, jak bezpowrotna utrata choćby jednego okrętu.

Kolejną kwestią jest organizacja dowodzenia obroną Callao w 1866 roku. Nasz Autor bez wątpienia przesadził i uprościł ten problem: „Na wieść o wysłaniu potężnej floty hiszpańskiej do Peru, rząd tego kraju rozpoczął przygotowania obronne i mobilizację armii. Z uwagi na bliskie kontakty z rządem, a zwłaszcza z ministrem wojny Manuelem Galvezem, Malinowski otrzymał propozycję przygotowania portów i wybrzeża Peru do obrony [...] **Na rozkaz dowódcy wybrzeża i portu, inżyniera Ernesta Malinowskiego**, sprowadzono drogą morską armaty dalekosiężne z pancernymi wieżami”<sup>40</sup> [podkr. – C.N.]. Wbrew pozorom, E. Malinowski nie był jednak dowódcą (obrony) wybrzeża i portu (Callao), a pośrednim tego dowodem była tam obecność i śmierć samego głównodowodzącego i ministra wojny – o czym zresztą nadmienia nasz Autor: „Niestety, w czasie intensywnego ostrzału artyleryjskiego poległ **minister wojny i naczelny dowódca armii peruwiańskiej, generał Manuel Galvez**. Po wojnie rząd peruwiański **wystawił mu okazały pomnik**, a na cokole pomnika umieszczono płaskorzeźbę z podobizną Ernesta Malinowskiego”<sup>41</sup> [podkr. – C.N.]. Podobnie zresztą przedstawiają tę sprawę m.in. Wł. Folkierski i St. M. Brzozowski<sup>42</sup> – jednakże ta zgodność wcale nie jest równoznaczna z obiektywną

<sup>38</sup> Por. np. P. P. Wiczorkiewicz, op. cit.; Z. Ryniewicz, *Bitwy świata...*, s. 110; tenże, *Bitwy morskie*, s. 58–59.

<sup>39</sup> Na temat przebiegu bitwy oraz strat odniesionych przez obie walczące strony zob. cytowane w przypisie wyżej pozycje.

<sup>40</sup> St. Łaniec, op. cit., s. 29–30.

<sup>41</sup> Ibidem, s. 31.

<sup>42</sup> Por. St. M. Brzozowski, op. cit., s. 337.

prawdą. Cytowany już wcześniej P. P. Wiczorkiewicz nie wymienił Malinowskiego ani nawet Galveza – natomiast płk. José Egusquize i kmdr. Lisardo Montero. Na szczęście dla dociekliwych czytelników Jego *Historia wojen morskich* została opatrzona na końcu tomu II w *Indeks* (osobowy, postaci), wspólny dla obu wolumenów, gdzie *sub verbe* **Egusquiza** (s. 446) czytamy: „... **José Galvez (1819–1866), płk peruw.** t. II – 150”. Możliwe zatem, iż w rzeczywistości owym ministrem wojny Peru i głównodowodzącym jego armii był faktyczny pułkownik, a nie generał **José Manuel Galvez [y] Egusquiza**.

O **płk. José Galvezie** jako ministrze wojny Peru, ale też **głównodowodzącym obrony Callao** wspomina wielokrotnie już wykorzystywany artykuł R. H. Bochenka, gdzie też wyraźnie sprecyzowano funkcję i stanowisko dowodzenia **Ernesta Malinowskiego – naczelnym inżynierem fortyfikacji, kierującym logistycznym wsparciem obrony i fort artyleryjski „Świętej Róży” jako SD** – oraz dodaje informacje o **szefie sztabu, płku Pedro Bustamante, koordynującym działania dzięki łączności telegraficznej z centralą i jego stanowiskiem dowodzenia na stacji kolejowej Baquijano**<sup>43</sup>. Z racji tej lokalizacji SD na stacji „drogi żelaznej” i kierowania łącznością, można sądzić, iż to szefowi sztabu bezpośrednio podlegała bateria kolejowa, a nie Malinowskiemu! **E. A. Malinowski był zatem dopiero trzecim pod względem starszeństwa dowódcą obrony Callao**, ale warto podkreślić, iż obaj pułkownicy i jego zwierzchnicy byli aktualnym i następnym ministrem wojny.

Co więcej, osobisty wkład Malinowskiego wykraczał daleko poza zakres jego obowiązków, co szczególnie jaskrawo uwidocznili się to w krytycznej chwili bitwy, gdy salwa flagowego pancernika „Numancia” zniszczyła „flagową” pancerną wieżę „Merced” i zabiła płka Galveza, co zdeprymowało obrońców do tego stopnia, iż wszczął się w ich szeregach zamęt, a ich ogień stał się chaotyczny i przerywany. Tę kryzysową sytuację najszybciej opanował Malinowski i – jak to wprost określa R.H. Bochenek: „Ok. godz. 13 na forcie artyleryjskim św. Róży podniesiono flagę narodową Peru na znak **przejęcia dowodzenia. Ernest Malinowski, polski emigrant, odpowiadał teraz za niepodległość południowoamerykańskiej republiki**”<sup>44</sup>. Po przerwie, wymuszonej wyczerpaniem (także podręcznych zapasów amunicji), zniszczeniami i obustronnymi stratami, nadeszła z kolei dramatyczna chwila dla Hiszpanów, która okazała się decydująca i ostatecznie przesądziła o losach bitwy. O godz. 16.40 salwa 2 gwintowanych dział Armstronga baterii w forcie „Santa Rosa” (być może osobiście kierowana przez Malinowskiego?) dotkliwie trafiła flagowiec „Numancia” – jakby w odwecie za Galveza i baterię „Merced” – m.in. ciężko raniąc komodora/admirała Casto Méndez Núneza. Łącz-

<sup>43</sup> Zob. R. H. Bochenek, op. cit., s. 39–41, passim – struktura dowodzenia: s. 40.

<sup>44</sup> Ibidem, s. 41.

nie z wcześniejszymi ciosami, wymierzonymi w hiszpańskie jednostki – teoretycznie już jeden ciężki pocisk kal. 267 lub 295 mm mógł zniszczyć drewnianą korwetę czy fregatę, dla których groźne były też granaty dział gładkolufowych, a teraz okazało się, że z bliskiego dystansu nawet 4-5,5-calowy pancierz okrętu flagowego nie stanowi wystarczającej osłony – a także wyczerpaniem amunicji oraz brakiem oznak załamania się obrony, zdecydowano się na odwrót spod Callao.

R. H. Bochenek wspominał też na zakończenie o uhonorowaniu obrońców przez rychłe ustanowienie orderu za obronę Callao i po 8 latach wzniesienie pomnika. Odznaczenie to miało kształt pięcioramiennej gwiazdy, nawiązującej do stylizowanego zarysu twierdzy Św. Filipa, mimo że nie odegrała ona znaczącej roli w walce (w przeciwieństwie do fortu Św. Róży z Malinowskim na czele), na awersie; gdzie znajdował się ponadto napis *Callao 2 [Dos] de Mayo de 1866* (Callao 2 Maja 1866) – ponadto na rewersie była owa kontrowersyjno-propagandowa inskrypcja *50 Canones contra 300* (50 dział przeciw 300). Z kolei pomnik w Limie postawiono w 1874 r. również ku czci obrońców Callao – nie tylko poległych z Galvezem na czele – przy czym ma on postać strzelistej (wg Folkierskiego – rostralnej) kolumny z posągami Nike na szczycie (wg Folkierskiego także z popiersiem Galveza), a na cokole-podstawie znajduje się rozwiewająca wszelkie wątpliwości dedykacja **Obrońcom Peru i Ameryki [Południowej, Łacińskiej] 2 Maja 1866**, a także wiele tablic z płaskorzeźbami – wśród nich wyobrażająca inż. Ernesta Adama Malinowskiego, wręczającego ministrowi Galvezowi swój plan fortyfikacji Callao (brak wszakże odzwierciedlenia jego czynnego i decydującego udziału w skutecznej obronie; co wyżej podkreślono, ale nie miało to nic wspólnego z artylerią kolejową czy tym bardziej pociągami pancernymi, jak widzi to nasz Autor).

Warto też zauważyć, iż opis ten dość znacznie odbiega od retuszowanej fotografii pomnika, którą odszukano w Internecie – trudno widoczną nań kolumnę określić jako strzelistą czy rostralną (przypominającą ostrogę taranową dziobu okrętowego – łac. *rostrum*), a na jego „topie” brak skrzydlatej postaci-posągu greckiej Bogini Zwycięstwa; jest natomiast wieńczące i wpisane w kamienne, pionowe koło popiersie – przypuszczalnie Galveza (co zgadza się z kolei z opisem Folkierskiego).

Ostatnim problemem są rzekome pociągi pancerne, użyte jakoby pod Callao w 1866 r., których skonstruowanie jest rzekomą zasługą inżyniera Ernesta Malinowskiego. Po pierwsze jednak, tam i wtedy – jak mam nadzieję udowodniłem – zastosowano nie pociągi pancerne, ale jedną baterię artylerii kolejowej, na 6 platformach-lorach, holowanych przez ręczną drezynę (nie zaś parowozy-lokomotywy parowe). Przynajmniej w połowie uzbrojenie tej baterii ruchomej składało się ze starych dział gładkościennych i odprzodowych (5–7 luf na 10–12) i nie była ona opancerzona; natomiast jej torowisko umocniono. Zresztą nawet gdyby cały skład (łącznie z parowozem i tendrem)

został opancerzony, a uzbrojenie składało się z nowoczesnej broni – to czy byłoby to rozwiązanie równoznaczne z pociągiem pancernym, choćby i prowizorycznym, jak chce nasz Autor (*notabene*, nie tylko On)? Nasz Autor użył przecież sformułowania „prowizoryczne pociągi pancerne” [s. 30] dla określenia rzekomych konstrukcji wieżowych na szynach „drogi żelaznej”. Istniały przecież pancerne baterie kolejowe i to już pod koniec wojny secesyjnej (konkretnie w latach 1864–65), różniące się pod względem technicznym, konstrukcyjnym i zwłaszcza taktycznym od podobnych pozornie i starszych o 2–3 lata pociągów pancernych – z którymi często je mylono<sup>45</sup>.

Malinowski nie był pionierem pociągów pancernych ani artylerii kolejowej (pancernej lub w tym przypadku nie opancerzonej), mimo że był pierwszym, który zastosował ją w praktyce wojennej jako **kolejową baterię forteczno-nadbrzeżną**. Według zamieszczonych w artykule Bochenka 2 rycin i podpisu pod tą parą, Malinowski projektował jednak nawet działa artylerii kolejowej, ale można mieć co do tego poważne wątpliwości do wskazanej frazy i właściwsze wydaje się ostrożne sformułowanie „jakoby zaprojektowane przez E. Malinowskiego”, a z całą pewnością nie było ich w Callao A.D. 1866<sup>46</sup>.

Ciekawostką jest przy tym fakt, iż początkowo – a w niektórych państwach nawet do II wojny światowej włącznie! – zarówno pociągi pancerne, jak i artyleria kolejowa nawiązywały w różnoraki sposób do okrętów wojennych. Zgodnie z tą zasadą wydaje się kuriozalne kojarzenie uważanych za najbardziej zaawansowane technicznie i najwartościowszych bojowo torowych konstrukcji wieżowych – rzekomych w Callao roku 1866 – z prowizorycznymi pociągami pancernymi. Takie „pancerki”, czy wręcz „pancerniki kolejowe” – szczególnie w wyrafinowanej formie wieżowej, teoretycznie zapewniającej nawet dookoła (360 stopni) sektor ostrzału, przy najwyższym stopniu osłony – absolutnie nie miały charakteru improwizowanego.

Takimi zastępczymi namiastkami były natomiast konstrukcje osłaniane m.in. np. środkami podręcznymi – workami z piaskiem, drewnianymi balami, czy analogicznie jak wiele okrętów drewnianych „zbrojnikami” z szyn kolejowych lub kołczugami z łańcuchów. Rzadko miały one uzbrojenie artyleryjskie, a jeśli nawet, to składające się zaledwie z 1–2 lekkich dział. Słaba osłona i uzbrojenie jako środki zaczepne warunkowały ich ograniczone zastosowanie taktyczne, co ujmowała istniejąca definicja improwizowanych pociągów pancernych, przeznaczonych formalnie do zadań pomocniczych (patrolowych, eskortowych-konwojowych), ale z całą pewnością nie nadawały się one

---

<sup>45</sup> Szerzej na ten temat H. Latoś, *Z historii fotografii wojennej*, Wyd. MON, Warszawa 1985, s. 63.

<sup>46</sup> R. H. Bochenek, op. cit., s. 41.



do obrony wybrzeża – zwłaszcza przeciwokrętowej, a tylko w nieznacznym stopniu do przeciwdesantowej<sup>47</sup>.

Warto jeszcze zauważyć, iż w większości państw obroną wybrzeża zajmowała się m. in. artyleria kolejowa (szczególnie baterie pancerne), ale w niektórych również tzw. ciężkie pociągi pancerne (z artylerią do kal. 150, 152 lub 155 mm łącznie) – co może wyjaśniać pomyłkę naszego Autora; pomijając oczywiście fakt braku pancernia owych dział kolejowych w Callao 1866 oraz – najprawdopodobniej – ich kaliber przekraczający umowny limit (7-calówki to 178 mm, a 32-funtówki nieco ponad 160 mm).

Cezary Natęcz

**Bronisław Żongołłowicz, *Dzienniki 1930–1936*. Opracowała Dorota Zamojska. Bibliotheca Europae Orientalis, Fontes T. 1. Wydawnictwo „Przeglądu Wschodniego” i Studium Europy Wschodniej Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa 2004, s. 776, XXXIX (wstęp), indeks osobowy.**

Pierwszy tom *Źródła* z książkowej serii wydawniczej jednego z najlepszych polskich kwartalników historycznych „Przeglądu Wschodniego”, noszącej nazwę *Biblioteka Europy Wschodniej* jest dziełem imponującym z kilku względów. Po pierwsze, pokazuje ogrom drobiazgowej i niezwykle precyzyjnej pracy Autorki opracowania, która samodzielnie sporządziła kilkaset (ponad 800) biogramów osób, których nazwiska pojawiają się w *Dziennikach*. Jak jest to trudne, a przede wszystkim pracochłonne i czasochłonne, wiedzą ci, którzy po bezskutecznych poszukiwaniach w PSB, czy w kompendium Stanisława Łozy<sup>1</sup>, próbują samodzielnie zebrać informacje do czyjejś biografii. Po drugie, Autorka opracowania mając do dyspozycji rękopisy „Dzienników” z lukami w codziennych zapisach<sup>2</sup> i nie mniej cenne materiały dodatkowe zawarte w notatnikach ks. B. Żongołłowicza<sup>3</sup>, uzupełniła tymi ostatnimi

---

<sup>47</sup> Por. A. J. Ostrówka, *Pociągi pancerne Wojska Polskiego 1918–1939*, Wyd. Adam Marszałek, Toruń 2004, s. 17–20; P. Caii, op. cit., s. 28 i nn.

<sup>1</sup> *Czy wiesz kto to jest?* Pod ogólną redakcją Stanisława Łozy, Warszawa 1938.

<sup>2</sup> Luki obejmowały okresy: 16 VII 1933 r. do 1 X 1934 r.; 2 III – 11 IV 1935 r. i 10 I do 11 IV 1936 r.

<sup>3</sup> Noszą one następujące tytuły: *Polecenia, rozmowy z urzędnikami (1930–1933)*, 156 kart; *Przyjęcia, rozmowy w MWRiOP (1930–1934)*, 84 karty; *Księga przyjęć 1934*, 55 kart; *Rozmowy, konferencje, narady 1931–1936*, 141 kart; *Dziennik 1930–1936*, 51 k.; *Konferencje, referaty, rozmowy z urzędnikami od 2.10.1934, (1934–1936)* 148 k.; *Referaty, konferencje, rozmowy z ministrami od 1.XII. 1935, (1935–1936)*, 198 k.