

# Orłowski, Bolesław

---

## Paryskie źródła do historii techniki polskiej

---

Kwartalnik Historii Nauki i Techniki 21/4, 739-747

---

1976

Artykuł umieszczony jest w kolekcji cyfrowej Bazhum, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych tworzonej przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego.

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie ze środków specjalnych MNiSW dzięki Wydziałowi Historycznemu Uniwersytetu Warszawskiego.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.



Bolesław Orłowski  
(Warszawa)

## PARYSKIE ŹRÓDŁA DO HISTORII TECHNIKI POLSKIEJ

Przebywając w Paryżu na stypendium École Pratique des Hautes Études we wrześniu i październiku 1975 r. miałem okazję zaznajomić się z interesującymi materiałami, dotyczącymi działalności technicznej XIX-wiecznych emigrantów polskich. Plonem tych badań są obszerne notatki i liczne fotokopie, wymagające jeszcze opracowania. Zanim to nastąpi, uważam za celowe przekazanie krótkiej informacji o paryskich źródłach, które udało mi się odszukać. Czyniąc to, zdaję sobie sprawę z faktu, że część tych materiałów znana jest historykom i była uwzględniana (na ogół marginesowo) w publikacjach dotyczących Wielkiej Emigracji. Nie zostały one jednak dotychczas wykorzystane przez historyków techniki, dla których stanowią źródło szczególnie interesujące.

Uzyskane przeze mnie dane wskazują na istotną rolę, jaką wśród emigrantów odgrywali inżynierowie i technicy; rolę rzutuującą na charakter Wielkiej Emigracji jako całości. Fakt ten — moim zdaniem skłaniający do przewartościowania dotychczasowych ocen tego zjawiska — wymaga tym bardziej podkreślenia, iż był dotychczas na ogół niedostrzegany. W powszechnym odczuciu Wielka Emigracja — to przede wszystkim emigracja poetów i bohaterów walk wyzwoleniczych. Stało się tak dlatego, że tradycja narodowa kształtowana była przez całe pokolenia zagorzałych romantyków-humanistów. Na skutek owego nastawienia rola poszczególnych wybitnych postaci znana jest również tylko jednostronnie; np. Ludwik Nabelak czy Karol Brzozowski byli w gruncie rzeczy przede wszystkim inżynierami.

Sporządzona przeze mnie — na podstawie „Annales des Ponts et Chaussées”, emigracyjnych czasopism i kalendarzy, oraz dokumentów archiwalnych — kartoteka Polaków zatrudnionych jako tzw. konduktorzy we francuskim korpusie dróg i mostów (z pewnością bardzo jeszcze niepełna) obejmuje 223 osoby; podobna kartoteka konduktorów min (górnictwa) — 34 osoby. Znam ponadto kilkadziesiąt nazwisk emigrantów, zajmujących się działalnością inżynierską we Francji poza owym korpusem, przeważnie w ramach przedsięwzięć prywatnych. Inżynier, a zwłaszcza konduktor dróg i mostów (będący w istocie rzeczy wedle naszych pojęć również inżynierem, tyle, że na niższym szczeblu w hierarchii urzędowej) — to bez wątpienia najbardziej rozpowszechniony zawód wśród przedstawicieli Wielkiej Emigracji, liczącej przecież w sumie zaledwie parę tysięcy ludzi. Nie zapominajmy przy tym o licznych grupach polskich inżynierów pracujących — często ze świetnymi wynikami — od dalekiego Peru czy Kanady, poprzez Hiszpanię, Szwajcarię i Algier, aż po imperium osmańskie. Wielu z nich zresztą zdobyło wykształcenie techniczne na uczelniach francuskich, wówczas przodujących w skali światowej.

Ta niebywale liczna plejada rozrzuconych po świecie polskich inżynierów XIX wieku, wśród których nie brakło i fachowców najwyższej klasy, wydaje się na pozór zjawiskiem zaskakującym — zwłaszcza w zestawieniu z tak częstą jeszcze w XVIII stuleciu „atechniczną” postawą większości naszego społeczeństwa. W gruncie rzeczy jednak nietrudno zrozumieć przyczyny takiego obrotu sprawy. Klęska Powstania Listopadowego rzuciła na obczyznę kilka tysięcy spośród najwartościowszych intelektualnie, a przy tym w większości stosunkowo młodych, jego uczestników. Było rzeczą naturalną, że szukając dla siebie miejsca w nowej sytuacji życiowej, wielu z nich zdecydowało się wybrać studia czy też pracę w zakresie techniki. Dziedzina ta — podobnie zresztą jak medycyna czy nauki ścisłe — dawała bowiem cudzoziemcowi o wiele większe szanse równego startu w stosunku do elementu miejscowego niż rozliczne, bardziej „humanistyczne” dyscypliny, praktycznie niedostępne dla osób niewyrosłych w atmosferze określonego dziedzictwa kulturowego.

Z uwagi na stosunkowo krótki czas pobytu ograniczyłem swe badania do zasobów Biblioteki Polskiej oraz archiwów i bibliotek École des Ponts et Chaussées oraz École Polytechnique<sup>1</sup>. Biblioteka Polska w Paryżu posiada — obok wspaniałego kompletu emigracyjnych czasopism i kalendarzy — bardzo obfite źródła rękopiśmienne, w których nie brak również dokumentów cennych dla historyka techniki. Wśród nich na szczególną uwagę zasługuje sześć pokaźnych tek zawierających papiery Towarzystwa Politechnicznego Polskiego w Paryżu (rkps 575—580) założonego przez generała Józefa Bema i działającego pod jego kierownictwem w latach 1835—1836. Ów zwarty zespół dokumentów wraz z bardzo obszerną korespondencją prywatną Bema (rkps 436) stanowią materiały pozwalające na dokładne zrekonstruowanie losów i osiągnięć tej interesującej, choć efemerycznej organizacji. W deklaracji, stanowiącej wstęp do Ustaw Towarzystwa (rkps 575, s. 17—29), czytamy m.in.: „Emigracja polska, mająca sposobność doskonalenia się za granicą we wszystkich częściach nauk, sztuk i kunsztów, powinna uważać za święty obowiązek przysposabiać dla ojczyzny synów zdolnych i utalentowanych, aby kiedyś wróciwszy do kraju przesadziła na ziemię ojców swoich, grubą żałobą pokrytą, rozkwitłe dla niej za granicą wszelkiego rodzaju gałęzie, któreby po całej ziemi polskiej rozrzucone, hojnie się wkrótce rozrodzić mogły”. Wychodząc na przeciw potrzebom emigrantów, stawia sobie Towarzystwo następujące cele: „...ułatwiać rodakom oddającym się sztukom, kunsztom i rzemiosłom wstęp do zakładów im właściwych; ułatwiać im zbywanie przedmiotów przez nich wypracowanych; wynajdywać im obstalunki na roboty, których się podejmować mogą; wynajdywać miejsca dla tych, którzy lekcje dawać są w stanie i umieszczać rzemieślników różnego rodzaju po fabrykach i rękodzielnianach”.

Z zachowanej obszernej korespondencji wynika, że istotnie Towarzystwo Politechniczne Polskie zabiegało u władz francuskich (w ministerstwach wojny, robót publicznych i spraw wewnętrznych, a także

<sup>1</sup> W tym miejscu składam podziękowanie kierownictwu i personelowi wymienionych placówek oraz École Pratique des Hautes Études za daleko idącą, życzliwą pomoc okazaną mi w trakcie badań oraz ułatwienia w kserokopiowaniu dokumentów. Wszystkie niżej cytowane źródła podano według zasad unowocześniejszej pisowni.

u dyrekcji poszczególnych uczelni) o umieszczenie na studiach technicznych licznych kandydatów, co często wiązało się również z uzyskaniem dla nich zezwolenia na pobyt w określonych miejscowościach. Ulokowano w ten sposób w rozmaitych szkołach kilkadziesiąt osób. W jednym ze sprawozdań znajduje się wykaz polskich studentów wyższych uczelni technicznych we Francji, z których przeszło połowa korzystała z finansowej „pomocy nadzwyczajnej” Towarzystwa. Znajdujemy tam nazwiska przyszłych wybitnych inżynierów, jak na przykład Ernesta Malinowskiego wśród 13 polskich studentów paryskiej Szkoły Politechnicznej; jego brata Rudolfa oraz Ignacego Żebrowskiego wśród 6 studentów ekskluzywnej paryskiej Szkoły Dróg i Mostów; Ignacego Domeykę i Wiktora Zienkowicza w paryskiej Szkole Górnicztwa czy Karola Chobrzyńskiego w paryskiej Szkole Centralnej (rkps 577, s. 11—13). Dokumenty pozwalają również na zorientowanie się w sytuacji materialnej techników-emigrantów, na przykład w odniesieniu do Szkoły Dróg i Mostów znajdujemy informację: „Każdy Polak przyjęty do Szkoły, pobierać będzie 75 f[ranków] miesięcznie, licząc w to subsydia; konduktorowie zaś pobierają od 100 do 120 f[ranków]. Chociaż ta ostatnia płaca jest większa zdaje się jednak że korzystniej będzie dla młodzieży wniknąć do Szkoły, bo się jeszcze wyżej spodziewać może” (rkps 578, s. 75). Nie brak także zaskakujących ciekawostek. Do nich wypadnie zaliczyć fakt, że Fryderyk Chopin był jednym z członków-założycieli Towarzystwa (posiadało ono m.in. wydział muzyki) i troszczył się o oprawę muzyczną uroczystych zebrań (rkps 579, s. 3).

Na specjalną uwagę zasługuje zachowany oryginał projektu mostu wiszącego przez Wisłę w Warszawie, opracowany w dalekim Algierze przez inżyniera-artyleryzystę, podpułkownika Tomasza Franciszka Bartmańskiego (rkps 207/4). Projekt zawiera kilkadziesiąt stron zapisanych drobnym, kaligraficznym pismem — składa się z części opisowej, obliczeń i kosztorysu (wyszczególniającego ceny jednostkowe robocizny). Niestety zaginęła najciekawsza zapewne jego część — rysunki. Być może jednak drobiazgową analizą zachowanego tekstu pozwoli na odtworzenie przypuszczalnego wyglądu projektowanego mostu<sup>2</sup>.

Interesujący, zresztą w aspekcie szerszym niż problematyka historii techniki, jest liczący blisko 2 tysiące stronic zbiór listów Ignacego Domeyki (rkps 457). Spodziewałem się znaleźć w tej korespondencji nieco informacji o polskich inżynierach pracujących w Peru. Natra-

<sup>2</sup> W Bibliotece Czartoryskich w Krakowie (rkps Ew.1546) zachowało się kilka listów dotyczących tego projektu. W jednym z nich, datowanym 7 marca 1841 r., adresowanym do księcia Adama Czartoryskiego, T. Bartmański tak m.in. pisze o swym projekcie: „Ostatnie lat trzy pobytu mego w Algierze, poświęciłem pracy, wielką korzyść krajowi mojemu przynieść mogącej. Wiadomo każdemu Polakowi, [jak] wiele usiłowań nieskutecznych robiliśmy, a nade wszystko kosztów, nad zaprowadzeniem komunikacji nieprzerwanej pomiędzy dwoma brzegami Wisły. Celem więc mojej pracy było, postawić most na Wiśle niewielkim kosztem i materiałem z naszej ziemi dobytym. Projekt mostu wiszącego w Warszawie, zupełnie gotowy, rozwinięty, do przekonania każdego trafiający, ukończyłem w tych dniach. Tenże projekt pociągnie za sobą ważne skutki, to jest skanalizowanie kilku rzek mniejszych na spław różnych wyrobów i produktów, mianowicie Województwa Krakowskiego; a następnie urządzenie spławu na Wiśle między Krakowem i Warszawą, który przyszłe najdalej pokolenie posunąć będzie mogło aż do ujścia Bałtyku. I kiedy Anglicy i inni spekulanci za wystawienie podobnego mostu 40 milionów lub 99-letnią intratę żądali, mój projekt trzema z górą milionami może być wykonany. Korzyść tak ogromna baczności rządu ujęćby nie powinna”.

filem tylko na jedną wzmiankę na ten temat (w liście do Władysława Laskowicza z 4 czerwca 1874 r.): „Tu nie mam teraz ani jednego Polaka z kim pomówić; Witkowski i Krzelinowski w Valparaiso a kilku naszych prosto pojechało do Limy. Poznałem tylko tu na moment bardzo zacnego i uczonego rodaka p. Habicha, który był tu przejazdem i ma wyborne położenie w Limie jako inżynier dróg i mostów” (s. 1084). Listy Domeyki zawierają sporo informacji cennych dla historyka nauki i techniki — zarówno z punktu widzenia tematyki ściśle fachowej, jak i danych o sytuacji Polaków studiujących we Francji; a także szczegółów dotyczących jego pracy i osiągnięć zawodowych w Chile.

Niezwykle ważnym dokumentem jest *Spis Polaków zmarłych w emigracji w latach 1831—1891* opracowany przez Jana Bartkowskiego (rkps 414), z którego wynotowałem dane dotyczące kilkudziesięciu techników. Istotnych danych o losach emigrantów polskich dostarczają rozmaitego rodzaju ich rejestry, często opatrzone adresami, a pochodzące z różnych okresów XIX wieku (rkps 562—568). Interesujące szczegóły można znaleźć również w trzech opasłych tomach *Papierów Komitetu Emigracji Polskiej w Paryżu* z roku 1848. W dokumentach tych natrafiłem na wielką rzadkość — odręczny list Ernesta Malinowskiego<sup>3</sup> pisany z Lipska i Drezna w dniach 29—30 kwietnia 1848 r. (rkps 583, s. 645—650). Donosi on Komitetowi obszernie o wypadkach krakowskich z 25 i 26 tego miesiąca, na podstawie relacji naocznego świadka. List ten jest interesującym przyczynkiem, poświadczającym domniemany — ale dotychczas nie udokumentowany — udział Malinowskiego w wydarzeniach Wiosny Ludów. Można się z niego domyślać, że grupę, do której należał, tworzyli wysłannicy paryskiego Komitetu.

Sporo dokumentów dotyczy działalności Polaków, także technicznej, na Bliskim Wschodzie. W papierach Władysława Zamoyskiego (rkps 545) natknąłem się na dokładną datę śmierci Augusta Szulca, znakomitego inżyniera wojskowego, szefa egipskich wojsk inżynieryjnych. W liście skierowanym do Czartoryskiego ze Stambułu dnia 10 maja 1854 r., Zamoyski donosi: „Plk Szulc umarł w Kairze 22 wrz[esnia] 1853” (s. 2543)<sup>4</sup>.

Z osobą Szulca wiąże się także inny dokument — francuski memoriał opisujący wzniesioną przez niego w latach 1837—1839 twierdzę we Wrotach Cylicyjskich w południowej Turcji (w papierach Aleksandra Wereszczyńskiego, rkps 538, s. 469—484). Tematykę wschodnią, a zarazem techniczno-wojskową, reprezentuje również obszerny memoriał w języku angielskim z czasów Wojny Krymskiej, zawierający plan wyparcia Rosjan z Sewastopola i całego Krymu, opracowany przez pułkownika Wiercińskiego. Papiery Zaleskich (rkps 544) obejmują m.in. 12 listów Mieczysława Geniusza — jednego z dyrektorów technicznych eksploatacji Kanału Sueskiego — do Dionizego Zaleskiego z okresu od 28 grudnia 1898 r. do 26 lutego 1916 r.

Sporo istotnych danych, dotyczących działalności technicznej polskich emigrantów, rozsianych jest — często w sposób dość przypad-

<sup>3</sup> E. Malinowski był jednym z najwybitniejszych inżynierów-emigrantów, twórcą słynnej kolei transandyjskiej w Peru, po dziś dzień najwyżej położonej linii kolejowej świata. O ustaleniach dotyczących jego biografii, jakie poczyniłem w trakcie paryskich badań, będzie jeszcze mowa w dalszej części tego artykułu.

<sup>4</sup> Wzmianki o śmierci Szulca pojawiły się w prasie krajowej na jesieni 1854 r. (np. w „Czasie” z 28 X 1854 nr 247 s. 3); na tej podstawie przyjmowano, że zmarł on w tym właśnie roku.

kowy — po najrozmaitszych papierach prywatnych, wszelkiego rodzaju korespondencji itp. W papierach Eugeniusza Dębińskiego vel Kaczkowskiego (rkps 455) znajdujemy wiele interesującego materiału o jego pracach inżynierskich w Rosji i w Turcji. W papierach Leopolda Deringa (rkps 454/10) zachował się poświadczony urzędowo szczegółowy przebieg jego kariery zawodowej jako konduktora dróg i mostów w latach 1835—1880, a także rysunki techniczne. W papierach Janusza Przeździeckiego (rkps 509/41) warto zwłaszcza odnotować jego list do Ludwika Platara, rzucający nieco światła na sytuację polskich techników we Francji w początkowym okresie Wielkiej Emigracji. List ten (s. 1363—1364) datowany 24 kwietnia 1840 r. w Moissac (w departamencie Tarn-et-Garonne) zasługuje, moim zdaniem, na przytoczenie:

„Szanowny Panie Kasztelanie!

Ośmielony łaskawą dobrocią Pana Kasztelana, udaję się do Niego z prośbą o protekcję dla mnie w następującym interesie:

Wyczytałem w dzienniku „Le Siècle” pod datą 18 bm., iż Kompania przedsiębiorca wykonanie kolei żelaznej z Paryża do Lyonu zebrała się w tych czasach na radę i wybrała z pomiędzy siebie Komisję, mającą się zająć wyrobieniem projektów tego wielkiego dzieła. [...] To doniesienie dziennika poddało mi myśl korzystania z okoliczności w celu polepszenia mego losu; w administracji bowiem rządowej, w której dziś zostaję (przy robocie kanału latéral à la Garonne), tak są szczupłe wynagrodzenia za prace, iż te, szczerze mogę powiedzieć, są niewystarczające na niezbędne potrzeby do życia; w administracjach zaś rządzonych przez prywatne kompanie, płaca jest zwykle o wiele lepsza i dlatego pragnąłbym do takowej się przenieść.

Ten projekt zrobiwszy udaję się do Pana Kasztelana z prośbą, aby raczył zrobić swe przedstawienie do Pana Mauguin, z którym — jeśli się nie mylę — Pan Kasztelan w dobrych zostajesz związkach, o przyjęcie mię do tej administracji, jako geometrę do zdejmowania planów („des plans parcellaires”), niezbędnie potrzebnych, tak do poprzedniczych projektów, jako i do samych wykonanych przedsięwziętego dzieła.

Co do mnie, te bym podał warunki: 1) Abym był płatny nie mniej jak 200 franków miesięcznie. 2) Aby mi akordowano zwrot kosztów podróży z miejsca mojego pobytu terazniejszego do nowego mego przeznaczenia. 3) Aby mi wolno było wybrać dwóch moich ziomków do rozmiaru, za tak zwanych *chaineurs* do mierzenia łańcuchem i aby ci byli płatni po 2 franki za dnie roboty.

Chciej Pan Kasztelan przebaczyć to moje natręctwo oraz przypisać tę do Niego odwagę rzeczywistemu ocenieniu łaskawości Pana Kasztelana jaką mię zaszczycać raczy, a za którą mam dla Niego prawdziwą wdzięczność obok niezłomnego szacunku i poważania.

Prawdziwy sługa  
Janusz Przeździecki”

W papierach Andriollich (rkps 433) zachował się list Leonarda Rettela z dnia 10 marca 1883 r., w którym znajdujemy interesujące informacje poświadczające pełną rozmachu działalność Tadeusza Okszy-Orzechowskiego jako przedsiębiorcy na wielką skalę. Rettel pisze o nim m.in.: „[...] otrzymał od rządu hiszpańskiego koncesję telegramu podmorskiego z Kadyksu do Wysp Kanaryjskich i tem jest całkiem dziś zajęty [...]” (s. 745).



W papierach Jakuba Malinowskiego (rkps 490/6) na szczególną uwagę zasługują opracowane przez niego „adresy rodaków dla pana Sienkiewicza” (Karola). Znajduje się tam ciekawa wzmianka o Erneście Malinowskim, występującym we francuskich dokumentach urzędowych pod imieniem Adama:

„Malinowski Adam à Lima au Perou

Ingénieur en chef de la Republique du Perou. Ma 20000 franków pensji stałej i kontrakt na 6 lat. Pisałem do niego, żeby dał ze 300 franków na bibliotekę i żeby wracając do Europy przywiózł minerałów dla gabinetu narodowego polskiego” (s. 185).

Nie brak wiadomości o polskich technikach na obczyźnie nawet w pokażnej teczce zatytułowanej *Spisy emigrantów nieznanymi i podejrzanych* (rkps 566). O wspomnianym Jakubie Malinowskim zanotowano tam m.in. „[...] były profesor w Marymoncie — pijak i najgorszej konduity [...]” (s. 289).

Poszukiwania w archiwum paryskiej École Polytechnique przyniosły plon w postaci wykazu Polaków, którzy studiowali w niej jako tzw. *auditeurs externes* (regularnymi studentami owej uczelni wojskowej mogli być wyłącznie obywatele Francji). Pierwszym naszym rodakiem, przyjętym do Szkoły Politechnicznej w 1798 r., był bliżej nieznaną Markowski (imienia nie podano), w okresie pierwszego cesarstwa studiowało w niej 6 Polaków, a w czasach Królestwa Kongresowego — 12 (wśród nich znajdujemy tak znane postacie, jak Franciszek Armiński, Franciszek Sapalski, Józef Karol Skrodzki, Jan Kanty Krzyżanowski, Kajetan Garbiński, Stanisław Janicki, Adam Idźkowski). Najliczniej wstępowała Polacy na École Polytechnique w pierwszym okresie Wielkiej Emigracji, w latach trzydziestych XIX wieku. Spośród 23 polskich nazwisk umieszczonych wówczas w rejestrze wpisów, 4 pojawiają się w 1834 r. (wśród nich Ernest Malinowski), a w roku 1835 — przypuszczalnie w związku z działalnością Towarzystwa Politechnicznego Polskiego — aż 10. W późniejszych czasach polskie nazwiska występują jedynie sporadycznie.

Znacznie obfitszy plon przyniosły badania w archiwum i bibliotece paryskiej École des Ponts et Chaussées. Rejestry słuchaczy tej uczelni zawierają stosunkowo obszerne dane o studentach-Polakach, jednak dopiero od połowy XIX wieku. Najstarsza istniejąca księga „uczniów nadliczbowych” czy też „wolnych słuchaczy”: *Registre matricule No I des Elèves Externes de l'École des Ponts et Chaussées*, obejmuje okres od 1851 do 1879 r. Rejestr ogólny, zachowany od 1827 r., nie zawiera wcale polskich nazwisk. Wcześniejsza ewidencja „eksternów” — o ile w ogóle była prowadzona — nie dochowała się do naszych czasów.

Wiemy skądinąd, że stosunkowo liczni Polacy studiowali w Szkole Dróg i Mostów już we wcześniejszym okresie. Wedle danych z „Annales des Ponts et Chaussées” przed 1851 rokiem było ich 38 (stanowili wówczas, podobnie zresztą jak i w drugiej połowie XIX wieku, najliczniejszą grupę „eksternów”). Należy jednak pamiętać, że niektórzy z nich zostali wówczas zapisani jako obywatele państw zaborczych (np. Stanisław Kierbedź występuje na liście sławnych absolwentów uczelni jako Rosjanin).

Na podstawie wspomnianego rejestru eksternów i jego dalszych tomów, można pokusić się o krótką charakterystykę Polaków uczących

się w paryskiej Szkole Dróg i Mostów w drugiej połowie XIX stulecia.

W omawianym okresie przyjęto do Szkoły 81 Polaków, spośród których ukończyło studia 74. Z pozostałych studentów jeden zmarł, a reszta otrzymała dymisję, na ogół związaną z niedostatecznymi postępami w nauce; w jednym przypadku — dymisji w lutym 1863 r. — można się domyślać, że wystąpienie z uczelni podyktowane było chęcią wzięcia udziału w powstaniu.

Rejestr zawiera następujące dane: nazwisko, imiona, datę i miejsce urodzenia, dane o rodzicach, narodowość, datę przyjęcia do Szkoły i otrzymania dyplomu (albo świadectwa ukończenia studiów), dane o przebiegu nauki (uzyskane punkty i lokaty w klasyfikacji przy promocji z klasy do klasy oraz w klasyfikacji ostatecznej przy dyplomie)<sup>5</sup>, dane o poprzednim wykształceniu. W niektórych przypadkach informacje te posiadają luki, na ogół jednak są dość pełne.

Spośród owych 81 polskich słuchaczy École des Ponts et Chaussées, 71 podało w rubryce „narodowość” — „Polonais”, 4 (najwcześniejszych, w latach 1851—1854) — „refugié Polonais” 1 — „sujet Polonais” (?), 2 — „Autrichien”, 1 — „sujet Autrichien”, 1 (Rodolphe Modjeski w 1882 r.) — „Autrichien naturalisé Americain”<sup>6</sup> 1 (syn polskiego emigranta, który odbył wstępne studia w Polskiej Szkole Wyższej na Montparnasse) — nie podał wcale narodowości, co w rejestrze oznacza Francuzów.

Pochodzenie uczniów (wedle miejsca urodzenia) przedstawiało się następująco:

	przyjęto	ukończyło studia
Królestwo Polskie	32	30
Kresy Wschodnie	17	16
Galicja	15	14
Emigracja (drugie pokolenie)	16	13
W. Ks. Poznańskie	1	1
Razem	81	74

Polscy studenci byli szczególnie liczni w Szkole Dróg i Mostów w latach 1860—1877, kiedy łączna ich liczba wynosiła od 6 do 17 osób. W pozostałym okresie studiowały na ogół pojedyncze osoby — co najwyżej do 4 jednocześnie we wszystkich trzech klasach.

<sup>5</sup> Oto wybrane dane na temat przebiegu studiów najbardziej znanych postaci:

Lata studiów	student	lokaty
1860/63	Edward Habich	3 — 3 — 4
1865/68	Maksymilian Machalski	2 — 3 — 3
1866/69	Edwin Wrześniowski	5 — 4 — 6
	Aleksander Miecznikowski	8 — 5 — 5
	Aleksander Martynowski	4 — 7 — 7
1868/72	Feliks Kucharzewski	3 — 4 — 4
1869/73	Władysław Kluger	1 — 1 — 2
	Ksawery Wakulski	5 — 3 — 1
1882/85	Rudolf Modjeski	1 — 1 — ? (brak danych)

<sup>6</sup> W ten sposób zapisany został jeden z najwybitniejszych inżynierów-Polaków w dziejach, znakomity amerykański konstruktor mostów Rudolf Modrzejewski (Ralph Modjeski), syn sławnej aktorki — Heleny. Fakt ten szokuje tym bardziej, że w tym samym okresie kilku przedstawicieli mniejszości narodowych z kraju zapisało się do Szkoły Dróg i Mostów jako Polacy. Wiadomo wszakże skądinąd, że Modrzejewski czuł się Polakiem, ożenił się z Polką i nauczył po polsku swoje dzieci. Być może więc wpisu dokonano na podstawie dokumentów, w których uwidocznione było jego poprzednie obywatelstwo austriackie.



Rejestr zawiera niektóre nieznanne dotąd szczegóły biograficzne wybitnych postaci, np. dokładną datę urodzenia pioniera historii techniki, Feliksa Kucharzewskiego (18 V 1849 r.), niedostępną w źródłach krajowych (nie podaje jej *Polski słownik biograficzny*). Wpis wybitnego inżyniera i autora dzieł technicznych, Aleksandra Miecznikowskiego<sup>7</sup>, stanowi zagadkę, ponieważ podstawowe jego dane różnią się w sposób istotny od ustalonych w oparciu o autentyczne dokumenty krajowe. Oto zestawienie owych rozbieżności:

Podstawowe dane	Dokumenty krajowe	Wpis
Imiona	Aleksander Mikołaj	Aleksander Michał
Data urodzenia	6 XII 1836 r.	29 V 1844 r.
Miejsce urodzenia	Paluch k. Warszawy	Warszawa
Rodzice	Ignacy Karolina Bentlej	Aleksander Luiza Paschalis Jakubowicz

Są to różnice tak poważne, że nasuwają przypuszczenie że chodzi o dwie różne osoby. Nie można jednak wykluczyć, iż Miecznikowski celowo podał — z jakichś nieznanych nam względów — fałszywe dane.

Bardzo obszerny materiał do działalności technicznej polskich emigrantów zawierają roczniki urzędowe francuskiego korpusu dróg i mostów: „*Annales des Ponts et Chaussées*”. Znajdujemy w nich nie tylko polskie nazwiska, ale również dane o miejscu pracy, stanowisku służbowym i charakterze zatrudnienia. Warto zwrócić uwagę na fakt, że stosunkowo wcześniej — bo od 1844 r. — liczni Polacy pracowali w górnictwie (jako tzw. *garde-mines*). Natomiast polscy konduktorzy dróg i mostów występują w rocznikach na początku lat czterdziestych tylko sporadycznie, nieco liczniej w 1847 r. i — dopiero po wyraźnym spadku ich liczby w okresie Wiosny Ludów — pojawiają się masowo w roku 1852. Można przypuszczać, że wiązało się to w jakimś stopniu z definitywną utratą przez emigrantów nadziei na radykalne zmiany polityczne, które mogły im umożliwić powrót do kraju i z coraz powszechniejszą tendencją do stabilizacji na obczyźnie.

Najcenniejszym dokumentem, pozwalającym na odtworzenie przebiegu kariery zawodowej owych konduktorów i zawierającym ich daty urodzenia, okazały się listy starszeństwa publikowane od 1868 r. Dzięki nim udało się wreszcie ustalić nieznaną dotychczas i błędnie przyjmowaną datę urodzenia Ernesta Malinowskiego. W polskich publikacjach podawano dwie rozbieżne daty — 1808 i 1815 rok. Istniały jednak co do nich uzasadnione wątpliwości, gdyż wiadomo było, że brat Ernesta — Rudolf urodził się właśnie w 1815 r., zaś Stefan Bratkowski ostatnio ustalił<sup>8</sup>, że Ernest uczył się w Liceum Krzemienieckim o dwie klasy niżej od Rudolfa. Ale dopiero wspomniana lista starszeństwa rozstrzygnęła ostatecznie tę kwestię — Ernest Malinowski urodził się

<sup>7</sup> Por. B. Orłowski: *Z badań nad biografią Aleksandra Miecznikowskiego*. „Kwartalnik Historii Nauki i Techniki” 1975 nr 3—4 s. 541—551.

<sup>8</sup> W ramach prowadzonych od 1974 r. prac Podkomisji do Badań Działalności Polskich Inżynierów XIX wieku na Obczyźnie przy Komisji Wydawnictw Monograficznych Wydziału IV — Nauk Technicznych PAN. Wyniki tych badań nie były jeszcze publikowane — poza szkicami o A. Miecznikowskim (por. przypis 6) oraz o Aleksandrze i Henryku Babińskich (S. Bratkowski: *Inżynierowie Babińscy*. „Kwartalnik Historii Nauki i Techniki” 1975 z. 2 s. 295—311).

5 stycznia 1818 r. Do Korpusu Dróg i Mostów wstąpił 30 I 1839 r. w stopniu konduktora 4 klasy, a 1 X 1844 r. awansował na konduktora 3 klasy. Pracował w Ardenach przy uszlalnianiu rzeki Meuse. W latach 1848—1849 był urlopowany, przypuszczalnie w związku ze wspomnianym już udziałem w wypadkach Wiosny Ludów. Od 1850 r. wrócił do służby — zatrudniony był wówczas w departamencie Loir-et-Cher. 1 I 1852 r. awansował na konduktora 2 klasy i w tymże roku został urlopowany bezterminowo do Peru.

Oczywiście, oprócz danych dotyczących Malinowskiego, wynotowałem również dane dotyczące ponad dwustu innych polskich konduktorów dróg i mostów oraz konduktorów górniczych. Materiały te, po opracowaniu, pomogą poznać nieco bliżej nieznane, mocniej osadzone w realiach XIX wieku, a przecież również na swój sposób romantyczne — techniczne oblicze Wielkiej Emigracji.

Na zakończenie wypada stwierdzić, że byłoby rzeczą pożyteczną kontynuowanie owych poszukiwań w innych archiwach Paryża, m.in. kilku uczelni francuskich, w których najliczniej studiowali polscy emigranci. Wydaje mi się, że obiecujący początek usprawiedliwia postulat dalszych badań.