

# Orłowski, Bolesław

---

## Polscy inżynierowie w Hiszpanii w XIX W.

---

Kwartalnik Historii Nauki i Techniki 33/4, 1013-1022

---

1988

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)

## POLSCY INŻYNIEROWIE W HISZPANII W XIX WIEKU \*

Po upadku Powstania Listopadowego (1830-1831) kilka tysięcy uchodźców politycznych — w większości młodych oficerów armii powstańczej — udało się do Francji, zapoczątkowując dość szczególny polski fenomen, który nazywamy Wielką Emigracją. Tradycyjna historiografia zajmowała się niemal wyłącznie dwoma aspektami jej dziejów — politycznym i kulturotwórczym, mającymi istotne znaczenie dla walki o zachowanie tożsamości narodowej, jaką toczyli wówczas Polacy rusyfikowani i germanizowani przez zaborców. Wiele uwagi poświęcono zwłaszcza twórczości literackiej działających na obczyźnie wieszczów, z Adamem Mickiewiczem na czele, oraz udziałowi polskiemu w zrywach wyzwoleniczych i rewolucyjnych innych narodów, przede wszystkim w okresie Wiosny Ludów, kiedy Polacy odegrali wybitną rolę w wydarzeniach we Włoszech, w Niemczech i na Węgrzech.

Badania ostatnich lat odsłoniły wszakże jeszcze jeden interesujący, a niemal całkowicie zapomniany aspekt działalności Wielkiej Emigracji. Okazało się, że mniej więcej trzecia część czynnych zawodowo owych uchodźców zajmowała się techniką, że od połowy lat trzydziestych XIX wieku Polacy masowo zatrudniani byli we francuskim państwowym Korpusie Dróg i Mostów i w służbie górniczej, a także w kompaniach prywatnych budujących wówczas linie kolejowe, oraz że studiowali licznie na francuskich wyższych uczelniach technicznych, najlepszych wtedy na świecie<sup>1</sup>.

---

\* *Ingenieros Polacos en España durante el siglo XIX*, „Llull”, vol. 10, nr 18-19, 1987 (Zaragoza), s. 125-137.

<sup>1</sup> B. Konarska: *Polskie drogi emigracyjne (emigranci polscy na studiach we Francji 1832-1848)*. Warszawa 1986; też: *Emigranci polscy na studiach technicznych we Francji w latach 1832-1848*. „Kwartalnik Historii Nauki i Techniki” 1978 nr 3/4, s. 693-714; B. Orłowski: *Paryskie źródła do historii techniki polskiej*. „Kwartalnik Historii Nauki i Techniki” 1976 nr 4, s. 739-747. Warto zwrócić uwagę na patriotyczne źródła motywacji skłaniających polskich wygnańców

Z biegiem lat, polscy inżynierowie wykształceni we Francji (około stu ukończyło w XIX wieku sławną paryską *École des Ponts et Chaussées*) rozproszyli się także po innych krajach, początkowo głównie w wyniku wydarzeń politycznych, a z czasem również z myślą o zrobieniu efektownej kariery zawodowej<sup>2</sup>. Tak więc, Polacy — pozbawieni wówczas możliwości „robienia XIX wieku” u siebie — czynili to w innych krajach, często z dużym powodzeniem, w wielu z nich przyczyniając się wydatnie do tworzenia zrębów nowoczesnej cywilizacji technicznej<sup>3</sup>.

do wyboru zawodu inżyniera. Był on przydatny wojskowo, a przecież Wielka Emigracja żyła (przynajmniej przez pierwsze dziesięciolecia swego istnienia) w ustawicznym oczekiwaniu na wojnę o niepodległość Polski. Nadto, pobyt we Francji unaoczniał jej zacofanie własnej ojczyzny — należało więc korzystać ze sposobności zdobycia wiedzy, która w przyszłości mogłaby wydzwignąć Polskę na wyższy poziom cywilizacyjny. Przymuszczałnie wchodziły też w grę względy praktyczne: cudzoziemcowi łatwiej było współzawodniczyć na tym polu z elementem miejscowym, niż w wielu innych dziedzinach, w których liczyło się wzrastanie w określonej atmosferze kulturowej. Te same motywacje skłoniły zresztą innych emigrantów do wyboru zawodu lekarza.

<sup>2</sup> We Francji utrudniała zrobienie kariery silna konkurencja zawodowa, a w służbie państwowej uniemożliwiała ją przepisy nie zezwalające cudzoziemcom na zajmowanie stanowisk inżynierskich; toteż znakomicie wykształceni Polacy, nawet absolwenci *École des Ponts et Chaussées*, pracowali w Korpusie Dróg i Mostów na etatach tzw. konduktorów (*conducteur*), czyli personelu pomocniczego.

<sup>3</sup> B. Orłowski: *Nie tylko szablą i piórem...*, Warszawa 1985 s. 145-171, 197-202, 260-268; tenże: *The Polish Contribution to the 19th Century Transfer of Technology. Proceedings of the 16th International Congress of the History of Science, A. Scientific Sections*. Bucharest 1981, s. 339 (streszczenie). Poza Francją, gdzie zawsze przebywała i pracowała większość Wielkiej Emigracji, najliczniej działali inżynierowie emigracyjni w imperium tureckim, gdzie w drugiej połowie XIX w. m.in. zbudowali zręby sieci telegraficznej od Bałkanów po Syrię i zajmowali większość kluczowych stanowisk w państwowej służbie dróg i mostów; tenże: *Polish Contribution to the Technical Progress of the Ottoman Empire. Proceedings of the 1st International Congress on the History of Turkish-Islamic Science and Technology*. Istanbul 1981 t. IV: *Turkish Relations with the East and the West*, s. 1-7; tenże: *W służbie półksiężycu*. „Przegląd Techniczny” 1983 nr 16 s. 36-38; nr 17, s. 39-41; nr 18, s. 39-41; nr 19, s. 39-43. Dość licznie, głównie w dziedzinie budowy kolei i kartografii, pracowali w Brazylii i Argentynie, ale tematyka ta wciąż jeszcze czeka na opracowanie. Najwybitniejszą rolę jako krzewiciele nowoczesnej cywilizacji technicznej i organizatorzy odegrali w Peru, gdzie w drugiej połowie XIX wieku m.in. zbudowali *Ferrocarril Central Transandino* (do dziś jedną z najwyższych linii kolejowych świata), założyli w Limie pierwszą w Ameryce Łacińskiej wyższą uczelnię techniczną, zmodernizowali nauczanie uniwersyteckie, zorganizowali państwową służbę dróg i mostów, zapoczątkowali peruwiańskie czasopiśmiennictwo naukowo-techniczne (na ten temat przygotowujemy, wspólnie ze znanym polskim pisarzem i publicystą, Stefanem Bratkowskim, obszerną książkę, obecnie na ukończeniu; zob. też Maria Rudow-

Stosunkowo wcześniej trafiali do Hiszpanii, gdzie konkurencja zawodowa była słabsza niż we Francji. Jak dotąd, nie prowadzono tam badań dotyczących ich działalności. Posiadamy jednak pewną ilość wiadomości na ten temat, uzyskanych ze źródeł pośrednich podczas penetrowania dziewiętnastowiecznych zbiorów archiwalnych i czasopism polskich, francuskich i brytyjskich. Dane te, choć nie dają z pewnością pełnego obrazu, pozwalają na przytoczenie interesujących faktów oraz garści nazwisk, które — jak się wydaje — wskazują na celowość podjęcia odpowiednich poszukiwań także na Półwyspie Iberyjskim.

Posiadane informacje mają dość różnorodny charakter. Część z nich zaczerpnięto ze stosunkowo dobrze znanych biografii inżynierów, którzy przez pewien czas działali w Hiszpanii. Niektóre znaleziono w nekrologach zamieszczanych w prasie, głównie polskiej emigracyjnej wydawanej we Francji, a także w sporządzanych wówczas wykazach osób „zmarłych w emigracji”. Inne pochodzą z publikacji urzędowych, przede wszystkim z francuskich „Annales des Ponts et Chaussées”, gdzie odnotowywano fakt urlopowania pracowników do zatrudnień technicznych w innych krajach. Wreszcie, sporo rozproszonych wzmianek, często jedynie wyrwykowych, uzyskano z korespondencji, czasopism oraz wykazów emigrantów zamieszczanych w niektórych kalendarzach. Wszystkie one posłużyły do opracowania niniejszego szkicu.

Najwcześniej, bo już w latach czterdziestych, zajmowali się Polacy zakładaniem w miastach hiszpańskich instalacji gazowych i kierowaniem ich eksploatacją. Pierwszym z nich był, o ile wiemy, Karol Karśnicki (1806-1870), inżynier chemik, absolwent paryskiej École Centrale des Arts et Manufactures<sup>4</sup>. W latach 1838-1848 pracował w brytyjskiej kompanii instalującej oświetlenie gazowe w rozmaitych miastach europejskich. W 1842 r. prowadził z jej ramienia roboty w Barcelonie. Przyczynił się też do zaprowadzenia oświetlenia gazowego w niektórych miastach Francji i Niemiec (m.in. w Hamburgu i we Wrocławiu).

---

ska: Udział polskich inżynierów w rozwoju gospodarczym i kulturalnym Peru w drugiej połowie XIX w. „Kultura i Społeczeństwo” 1974 nr 1 s. 215-234; B. Orłowski: *Polscy inżynierowie w Peru*. „Młody Technik” 1974 nr 6 s. 46-58). Ponadto pracowali w Hiszpanii, Szwajcarii (tenże: *Inżynier kantonu geneńskiego*. „Przegląd Techniczny” 1981 nr 45 s. 41-42), Belgii, Włoszech i Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej, a pojedyncze świetne kariery inżynierskie zrobili w Norwegii (tenże: *Dla Norwegii z myślą o Polsce*. „Przegląd Techniczny” 1983 nr 13 s. 30-33), Portugalii, Grecji, Kanadzie (Ludwik Kos-Rabcewicz-Zubkowski, William E. Greening: *Sir Casimir Stanislaus Gzowski*. Toronto 1959) i Wenezueli (Leszek Zawisza: *Alberto Lutowski — Contribucion al conocimiento de la ingeniería venezolana del siglo XIX*, Caracas 1980).

<sup>4</sup> *Polski słownik biograficzny*. T. XII Wrocław 1966-67 s. 141-142; B. Konarska: *Polskie drogi emigracyjne...*, tamże, s. 80, 86, 95, 177, 188, 296; *Słownik polskich pionierów techniki*. Katowice 1986 s. 94.

Dyrekcję powstałej w Barcelonie gazowni objął Ludwik Nabelak (1804-1883), znany działacz polityczny i publicysta. Przybył on do Hiszpanii w 1843 r., bezpośrednio po ukończeniu (w jakże zaawansowanym, zwłaszcza jak na tę epokę wieku!) paryskiej École de Mines. Było to jego pierwsze poważne stanowisko w przemyśle. W 1848 r. przebywał już poza Hiszpanią, głównie we Francji, gdzie kierował kopalniami i gazowniami oraz prowadził badania geologiczne. Odwiedził ponownie Hiszpanię w 1856 r., kiedy podróżował po niej jako przedstawiciel firmy Compagnie des Usines Métallurgiques, odwiedzając m.in. Madryt, Sewillę i Kadyks<sup>5</sup>.

Z gazownictwem hiszpańskim, wprawdzie tylko częściowo, związany był również Tomasz Franciszek Bartmański (1797-1880), przedtem zatrudniony w służbie francuskiej, m.in. przy budowie portu w Algierze i kolei Paryż — Lyon — Morze Śródziemne. Przybył on do Hiszpanii w 1845 r., by pracować przy budowie kolei. Był przez pewien czas zatrudniony przy powstającej wówczas linii Madryt — Aranjuez, uczestniczył też w projektowaniu linii Walencja — Kartagena. Wkrótce okazało się jednak, że specjaliście od budowy kolei żyje się w Hiszpanii wcale nie tak łatwo jak spodziewał się Bartmański, przenosząc się tam z Francji. Musiał więc imać się innych zajęć. Jednym z nich było kierownictwo budowy gazowni w Madrycie. Następnie zaangażowany został przez granda Colliao (wedle innej wersji Collade), któremu urządził w jego posiadłości Laguna w pobliżu Baeza w Andaluzji plantację stu tysięcy drzew oliwnych, wyposażoną w wymyślne urządzenia nawadniające oraz młyny i prasy z napędem wodnym. Wydał w Hiszpanii książkę *Manual de Economia Domestica* (Baeza 1848). Bartmański przebywał w Hiszpanii do 1848 r. Pozostawił interesujące opisy swego pobytu w tym kraju, zawierające zarówno sporo informacji na temat działalności zawodowej, jak i o miejscowych zwyczajach, potrawach, sposobach podróżowania, miejscowościach, które odwiedził, ludziach z którymi się zetknął (szczególnie wiele uwagi poświęcał pięknym kobietom i ich strojom)<sup>6</sup>.

Z nekrologów emigracyjnych wiemy o jeszcze jednym Polaku czynnym w hiszpańskim gazownictwie. Był to Julian Łabęcki (1807-1886), który „urządził gazownię w Kadyksie i był jej dyrektorem” (przedtem

<sup>5</sup> *Polski słownik biograficzny*. T. XXII, Wrocław 1977 s. 418-421; Biblioteka Polska w Paryżu, rkps 414/II, s. 172; Agaton Giller: *Wieniec Pamiątkowy...*, Album Muzeum Narodowego w Raperswilu, t. III, Poznań 1881 s. 76-94; „Kurjer Polski w Paryżu” Paris nr 1 1 I 1884, s., 2-4; „Bulletin Polonais” Paris nr 20, 20 II 1884, s. 23-24; *Adolfa Reiffa Ilustrowany Kalendarzyk Polski...*, Paryż 1891 s. 26-32.

<sup>6</sup> *Polski słownik biograficzny*, T. I, Kraków 1935 s. 317-318; Tomasz Bartmański: Wspomnienia z Hiszpanii z r. 1848. „Biblioteka Warszawska” Warszawa 1852, t. II s. 287-310; Biblioteka Polska w Paryżu, rkps, 207/4, 414/II, s. 145.



zrobił to samo w Nantes we Francji)<sup>7</sup>. Stało się to zapewne w latach sześćdziesiątych XIX wieku, gdyż jedno z czasopism emigracyjnych wymienia w tym czasie Polaka o tym nazwisku (bez imienia) przebywającego w Hiszpanii<sup>8</sup>.

Być może wszyscy wymienieni Polacy związani byli z tą samą firmą brytyjską, o której wspomniano wyżej w związku z Karśnickim. Bartmański twierdzi, że gazownię w Madrycie budował na zlecenie „kompanii pod dyrekcją panów Mamby i Parthingthon”<sup>9</sup>, ale w przypisie redakcyjnym do jego wspomnień z pobytu na Bliskim Wschodzie, opublikowanych w jednym z czasopism warszawskich w 1852 r., mówi się w związku z projektowaniem kolei w Hiszpanii o „kompanii Mauby”<sup>10</sup>. Czy podobieństwo nazwisk jest przypadkowe, czy też chodzi o tę samą firmę, która zajmowała się i budową kolei i zakładaniem instalacji gazowych, nie sposób ustalić na podstawie dostępnych w Polsce materiałów. Przypuszczam, że hiszpańscy specjaliści od historii gospodarczej tego okresu odpowiedzą bez trudu na to pytanie, o tyle ważne, że archiwum owej instytucji (o ile istnieje) może zawierać interesujące informacje o jej ówczesnych pracownikach i ich działalności.

W 1850 r. pojawił się w Hiszpanii Józef Feliks Zieliński (1808-1878), zawodowy fotograf, autor interesujących pomysłów wynalazczych<sup>11</sup>. Właśnie tam opracował w 1851 r. projekt elektromagnetycznej kolejki wiszącej, całkowicie poprawny i nadający się do realizacji (żelazny wagonik miał być przyciągany przez kolejno włączane i wyłączane silne elektromagnesy umieszczone na słupach podtrzymujących linę nośną)<sup>12</sup>. Zieliński zajmował się wytwarzaniem napojów gazowanych w Madrycie, później zatrudniony był w sklepie z narzędziami precyzyjnymi w Walencji. Według jego nekrologów zamieszczonych w prasie polskiej, miał też pracować w kopalniach oraz wykonywać pomiary, plany i rysunki techniczne nowych linii kolejowych<sup>13</sup>. Uczestniczył również w tajnej działalności politycznej partii progresistów. Kiedy doszła ona do władzy w 1854 r., otrzymał stanowisko sekretarza poselstwa hiszpań-

<sup>7</sup> Biblioteka Polska w Paryżu, rkps 414/II, s. 200; „Kurjer Polski w Paryżu” nr 67 1 X 1886 s. 8; „Instytucja Czi i Chleba” Paris 1880 nr 23 s. 30; R. Gerber: *Studenci Uniwersytetu Warszawskiego 1808-1831*. Wrocław 1977 s. 127.

<sup>8</sup> „Instytucja Czi i Chleba” 1863 nr 4 s. 11; 1864, nr 7 s. 13.

<sup>9</sup> T. Bartmański: *Wspomnienia z Hiszpanii...*, tamże s. 296.

<sup>10</sup> Tenże: *Kommunikacje na Wschodzie*. „Biblioteka Warszawska” 1852 t. I s. 405-418, na s. 406.

<sup>11</sup> Książnica Miejska w Toruniu, rkps TN 24-39; Elwira Wróblewska, Józef Feliks Zieliński (Izet-Bey), 1808-1878, Toruń 1963.

<sup>12</sup> E. Wróblewska: *Pomysły wynalazcze kpt. Józefa Feliksa Zielińskiego*. „Kwartalnik Historii Nauki i Techniki” 1977 nr 1 s. 105-114.

<sup>13</sup> „Czas” Kraków, 1878, nr 57; „Korespondent Płocki” Płock 1878 nr 17.

skiego w Stambule<sup>14</sup>, gdzie przebywał do 1856 r., występując pod imieniem Izet-Bey. Obszerna spuścizna Zielińskiego, obejmująca m.in. jego Dziennik z lat 1850-1856, znajduje się w zbiorach Biblioteki Miejskiej w Toruniu<sup>15</sup>. Dokładne przestudiowanie tych materiałów pozwoli zapewne rozszerzyć nasze wiadomości o działalności Zielińskiego w Hiszpanii.

W nieco późniejszym okresie stosunkowo licznie pracowali polscy inżynierowie przy budowie kolei hiszpańskich. Następnym chronologicznie po Bartmańskim był, o ile wiemy, Nikodem Paweł Borucki (1805-1872). Przybył on do Hiszpanii w 1857 r. i pracował przy budowie kolei w rejonie Valladolid<sup>16</sup>. Informacje na temat jego tamtejszej działalności znajdują się w nie badanych jeszcze pod tym kątem papierach w zbiorach Biblioteki Czartoryskich w Krakowie<sup>17</sup>. Prawdopodobnie Borucki był pracownikiem Compania de los Caminos de Hierro del Norte de España, kierowanej przez Francuzów. Co najmniej od 1860 r. w tym przedsiębiorstwie zatrudniony był również Bronisław Bukaty, absolwent paryskiej École Centrale des Arts et Manufactures, najpierw przy budowie kolei, a następnie przy jej eksploatacji głównie w Valladolid, m.in. jako inspektor telegrafów i urządzeń zegarowych oraz jako inspecteur du material fixe. Z jego listów zachowanych w Bibliotece Kórnickiej wynika, że nie powodziło mu się najlepiej na tej posadzie<sup>18</sup>. Przebywał w Hiszpanii do 1869 r.

Na początku lat sześćdziesiątych pracował przy budowie kolei w Hiszpanii Kanut Gorkowski (1812-1892), zatrudniony przedtem, od 1837 r., we francuskim Korpusie Dróg i Mostów. W roczniku 1860 „Annales des Ponts et Chaussées” wymieniono go jako urlopowanego bezterminowo do Hiszpanii, natomiast w roczniku 1865 tegoż urzędowego periodyku jako urlopowanego bezterminowo do budowy kolei des Deux-Charentes we Francji<sup>19</sup>. Być może te skąpe dane posłużą jako punkt wyjścia dla ustalenia przy budowie jakiej linii hiszpańskiej pracował. Wygląda na to, że właśnie owe roboty kolejowe — prowadzone zazwyczaj wówczas przez towarzystwa prywatne i w związku z tym dobrze płatne — pozwoliły

---

<sup>14</sup> Zawdzięczał to poparciu swego krewnego, Michała Horaina (1805-1855), polskiego emigranta, który w służbie hiszpańskiej doszedł do rangi generała i tytułu hrabiego (przez pewien czas był adiutantem generała Espartero i należał do jego bliskich współpracowników). Zob. *Polski słownik biograficzny*. T. IX, Wrocław 1960 s. 615-616.

<sup>15</sup> Książnica Miejska w Toruniu, rkps TN 36.

<sup>16</sup> B. Konarska: *Polskie drogi emigracyjne...*, tamże, 92-93, 231.

<sup>17</sup> Biblioteka Czartoryskich w Krakowie, rkps E.W. 1785.

<sup>18</sup> Biblioteka Kórnicka PAN, rkps 2446; B. Konarska: *Polskie drogi emigracyjne*, tamże, s. 78, 236.

<sup>19</sup> „Annales des Ponts et Chaussées” Paris 1860, 1865.

mu się dorobić, ponieważ ostatnie dwadzieścia lat życia miał Gorkowski spędzić „w Paryżu jako emeryt z dużym majątkiem”<sup>20</sup>.

Wolno się domyślać, że przy budowie tej samej kolei hiszpańskiej zatrudniony był także Józef Kowalski (1804-1883), również wymieniony w roczniku 1860 „*Annales des Ponts et Chaussées*” jako urlopowany bezterminowo do Hiszpanii z Korpusu Dróg i Mostów i też pojawiający się ponownie we Francji w 1865 r. (na etacie w departamencie Haute-Garonne). Nie mamy wprawdzie żadnych informacji na temat działalności Kowalskiego w Hiszpanii, ale pewną przesłankę może stanowić fakt, iż we Francji stale związany był z robotami kolejowymi, przed wyjazdem z liniami Paryż—Strasbourg i Bordeaux—Cette, a po powrocie z liniami Tuluza—Bayonne i Tuluza—Auch<sup>21</sup>.

Nieco więcej informacji mamy o osiągnięciach Stanisława Roguskiego (1841-1885), przedstawiciela drugiego pokolenia wychodźców, urodzonego już we Francji. Po ukończeniu paryskiej *École Centrale des Arts et Manufactures* (1862) prowadził on studia nad drogami strategicznymi w Alpach Szwajcarskich, kierował robotami przy budowie linii kolejowej Nicea—Ventimiglia, a następnie przez piętnaście lat związany był z Towarzystwem Kolei Paryż—Lyon—Morze Śródziemne, najpierw jako kierownik biura studiów naczelnego inżyniera w Nîmes, a potem jako inżynier w Lunel (zapewne nadzorując eksploatację odcinka tej kolei). Nie wiemy, kiedy przeniósł się na Półwysep Iberyjski — z powyższych danych wynika jednak, że najwcześniej w końcu lat siedemdziesiątych. Objął tam posadę naczelnego inżyniera w przedsiębiorstwie budującym linię kolejową w górskim rejonie prowincji Beira w Portugalii. Prowadził też studia nad licznymi trasami dróg żelaznych w Andaluzji. W 1885 r. był naczelnym inżynierem budowy kolei z Salamanki do granicy portugalskiej<sup>22</sup>.

Kierownikiem budowy tejże kolei był w 1890 r. inny Polak, Albert Zaborowski. Wiemy, że został wówczas z tej okazji komandorem orderu Izabelli Katolickiej<sup>23</sup>. Najprawdopodobniej na tej samej budowie pracował inżynier Władysław Poniński, wymieniony w tym czasie jako przebywający w Salamance przez jeden z emigracyjnych kalendarzy<sup>24</sup>. Tenże kalendarz donosi w 1897 r. o jeszcze innym Polaku, Albercie Kowalskim, mieszkającym wraz z rodziną w San Sebastián i pełniącym obo-

<sup>20</sup> „*Wolne Polskie Słowo*” Paris nr 119, 15 VIII 1892, s. 7-8; R. Gerber: *Studenci Uniwersytetu Warszawskiego*, tamże s. 59-60.

<sup>21</sup> „*Annales des Ponts et Chaussées*” 1849-1853, 1856, 1860, 1865, 1868, 1875; Biblioteka Polska w Paryżu, rkps 414/II, s. 171.

<sup>22</sup> „*Bulletin Polonais*” nr 25 20 V 1885 s. 32; nr 26 20 VIII 1885, s. 31-32.

<sup>23</sup> A. Reiffa *Kalendarzyk Polski...*, Paryż 1887, 1891, Adresy za granicą Francji; „*Bulletin Polonais*” nr 47 1 XII 1890 s. 165.

<sup>24</sup> A. Reiffa *Kalendarzyk Polski...*, Paryż 1887, 1891, Adresy za granicą Francji.



wiązki inspektora eksploatacji Ferrocarril del Norte<sup>25</sup>. W dostępnych źródłach brak innych wiadomości o tych trzech, ostatnio wymienionych, polskich technikach.

Pracami hydrotechnicznymi zajmował się w Hiszpanii Oskar Ignacy Żebrowski (1812-1883), absolwent paryskiej École des Ponts et Chaussées, od 1837 r. zatrudniony we francuskim Korpusie Dróg i Mostów. Od 1856 r. do co najmniej 1865 r. wymieniany on jest w „Annales des Ponts et Chaussées” jako urlopowany bezterminowo do pracy przy kanalizacji rzeki Ebro. W 1875 r. był już na pewno z powrotem we Francji — wedle tychże „Annales” był wówczas zatrudniony na etacie Korpusu Dróg i Mostów w departamencie Lot-et-Garonne, przy kolei i robotach portowych w Condom<sup>26</sup>.

Pracowali też w Hiszpanii polscy inżynierowie górnicy. Wiemy, że od 1866 r. przebywał tam Władysław Kozicki (ur. 1807), który przedtem, w latach 1838-1840, kształcił się w École Nationale des Mineurs w St.-Étienne, a następnie pracował jako konduktor pomocniczy w departamencie Marne<sup>27</sup>. Nie mamy jednak żadnych bliższych danych o jego działalności w Hiszpanii.

Natomiast interesującą kartę zapisał tam doświadczony specjalista, Czesław Waliszewski (1852-1897), absolwent paryskiej École des Mines (1875). Zanim przybył w 1890 r. do Hiszpanii, kierował budową zagłębia węglowego w Tonkinie, w Indochinach francuskich. Powierzono mu budowę kopalni węgla kamiennego w górach w pobliżu miejscowości Santa Lucia, położonej w prowincji León na trasie kolei asturyjskiej biegnącej z miasta León do Gijón. Prowadził tam badania geologiczne, a następnie roboty górnicze w wyjątkowo uciążliwych warunkach, będąc przez wiele miesięcy w roku odcięty od świata przez śniegi. Podczas tej budowy, trwającej — jak się można domyślać z relacji — przez parę lat, towarzyszyła mu siostra (Waliszewski był wdowcem)<sup>28</sup>. W chwilach wolnych od zajęć polski inżynier zajmował się w okolicy badaniami paleontologicznymi i zgromadził wyjątkowo bogatą i interesującą kolekcję przeszło dziesięciu tysięcy skamielin fauny dewońskiej, w której znalazły się okazy prazwierząt nieznane przedtem nauce (jedno z nich otrzymało na cześć odkrywcy nazwę megistocrinus Waliszewski). Zbiory te stały się przedmiotem rozprawy naukowej, zaprezentowanej na po-

<sup>25</sup> A. Reiffa *Kalendarzyk Polski...*, Paryż 1897, Lista alfabetyczna adresów Polaków zamieszkałych poza granicami Polski.

<sup>26</sup> Biblioteka Polska w Paryżu, rkps 414/II, s. 175; 568, s. 259; „Annales des Ponts et Chaussées”, 1856, 1865, 1868, 1875; „Kurjer Polski w Paryżu” hr 1, 1 I 1884, s. 8; M. Tyrowicz: *Towarzystwo Demokratyczne Polskie 1832-1863, przewodnik bio-bibliograficzny*. Warszawa 1964 s. 827.

<sup>27</sup> B. Konarska: *Polskie drogi emigracyjne...*, tamże, s. 84, 311.

<sup>28</sup> „Bulletin Polonais” nr 109, 15 VIII 1897, s. 211-212; „Wolne Polskie Słowo” nr 238, 1 VIII 1897, s. 8.

siedzeniu Société géologique de France 15 czerwca 1896 r. (wstępem do tej pracy była nota geologiczna napisana przez Waliszewskiego)<sup>29</sup>. Po zakończeniu budowy kopalni, Waliszewski udał się w 1896 r. na Madagaskar, gdzie powierzono mu organizację eksploatacji złotonośnych piaszków.

Na początku lat osiemdziesiątych XIX wieku pojawił się w Hiszpanii Tadeusz Oksza-Orzechowski (1838-1902), postać nietuzinkowa, lekarz z wykształcenia, który w latach sześćdziesiątych doszedł do znacznych wpływów w Stambule (używał tam imienia Oksha-Bey), m.in. przyczyniając się do unormowania stosunków między Turcją a Watykanem (1869), za co otrzymał od papieża tytuł hrabiego rzymskiego. Po straceniu całego własnego majątku na dezorganizowanie tyłów armii rosyjskiej w Siedmiogrodzie podczas wojny rosyjsko-tureckiej w latach 1877-1878 (wynajmował w tym celu na własną rękę miejscowych górali — Szeklerów), podjął w 1880 r. pracę w Banku Katolickim w Paryżu i z jego ramienia załatwiał jakieś transakcje finansowe z rządem hiszpańskim. Operacje te przyniosły mu znaczne prowizje, pozwoliły też zapewnić sobie wysokie koneksje na Półwyspie Iberyjskim<sup>30</sup>. Umożliwiło mu to rozwinięcie w Hiszpanii działalności na polu organizowania towarzystw budowy kolei i linii telegraficznych. Najważniejszym z jego hiszpańskich przedsięwzięć było doprowadzenie do ułożenia podmorskiego kabla telegraficznego z Kadyksu do Wysp Kanaryjskich. Oksza uzyskał na to koncesję rządową (prawdopodobnie w 1882 r.)<sup>31</sup>. Przymuszczalnie z tej właśnie okazji i przy jego współudziale doszło wówczas, w 1883 r., do powstania Hiszpańskiego Narodowego Towarzystwa Telegraficznego subsydiowanego przez władze. Realizację podmorskiego kabla zlecono firmie brytyjskiej India Rubber Gutta Percha and Telegraph Works Company (zwanej potocznie Silverton Company), która skuteczniła to jeszcze w tym samym roku, po uprzednim dokonaniu kilkuset wstępnych sondaży dna oceanu<sup>32</sup>.

Przygoda hiszpańska była zresztą tylko epizodem w działalności Okszy na polu międzynarodowego byznesu. Znacznie większym wyczynem było uzyskanie w latach 1884-1885 od rządu portugalskiego koncesji na zaprowadzenie łączności telegraficznej pomiędzy Europą a koloniami portugalskimi na zachodnich wybrzeżach Afryki, po zaciętej rywalizacji

<sup>29</sup> D. P. Oehlert: *Fossiles dévoniens de Santa-Lucia (Espagne)*. „Bulletin de la Société Géologique de France” 3me série, t. XXIV, 1896, s. 814 (streszczenie); „Bulletin Polonais” nr 108, 15 VII 1897, s. 186.

<sup>30</sup> Biblioteka Uniwersytetu Jagiellońskiego, rkps 7859, k. 112-114v; *Polski słownik biograficzny*. T. XXIV, s. 293-295; B. Orłowski: *Człowiek, który stawiał czoło Anglii*. „Przegląd Techniczny” 1982 nr 14 s. 40-42; nr 15 s. 39-40; nr 16 s. 40-41.

<sup>31</sup> Biblioteka Polska w Paryżu, rkps 433, s. 745-746.

<sup>32</sup> Charles Bright: *Submarine Telegraphs — Their History, Construction and Working*. London 1898 s. 134.

z brytyjską Eastern Telegraph Company, wówczas najpotężniejszą na świecie. Obszerna dokumentacja tej rozgrywki zachowała się w archiwum owej kompanii<sup>33</sup>. W 1886 r. ułożono telegraficzny kabel podmorski do St. Paolo de Loanda (obecnej Luandy) w Angoli, który po kilku latach przedłużono do Kapsztadu w Afryce Południowej. Uczestniczył też Oksza w organizacji międzynarodowego towarzystwa dla budowy kolei transafrykańskiej, mającej połączyć Angolę z Mozambikiem (prace nad nią rozpoczęto w 1886 r., ale wkrótce je porzucono)<sup>34</sup> oraz towarzystwa dla położenia podmorskiego kabla telegraficznego pomiędzy Francją a Cayenne w Gujanie Francuskiej (1887)<sup>35</sup>. Był bez wątpienia największym w dziejach polskim biznesmenem międzynarodowym.

Szkic niniejszy ma na celu jedynie zaprezentowanie obecnego stanu wiedzy o działalności technicznej przedstawicieli polskiej Wielkiej Emigracji na terenie Hiszpanii. Wiedza ta ma jeszcze sporo luk i niejasności. Mogłyby ją niewątpliwie wzbogacić odpowiednie badania przeprowadzone w Hiszpanii, zwłaszcza, gdyby zainteresowali się tym tematem i okazali pomoc miejscowi specjaliści. Rozdział hiszpański jest ważnym elementem dokonań Wielkiej Emigracji na polu techniki, a jego możliwie pełne opracowanie niezbędne dla uzyskania całościowego ich obrazu. Z polskiego punktu widzenia ma to znaczenie dla skorygowania naszych wyobrażeń o roli, jaką naprawdę odegrała Wielka Emigracja w skali międzynarodowej. Patrząc nieco szerzej, z punktu widzenia powszechnej historii techniki, można tę polską ówczesną działalność rozpatrywać jako dość szczególny element ogólnoswiatowego zjawiska transferu nowoczesnej techniki, za jego margines, który można by określić jako uboczne skutki wydarzeń politycznych. Wydaje się też, że szczegółowe badania tego rodzaju mogą okazać się interesujące również dla badaczy hiszpańskich, zwłaszcza zajmujących się historią gospodarczą XIX wieku. Poznanie bliżej roli, jaką odegrali polscy wygnańcy przyczyni się niewątpliwie także do wzbogacenia i pogłębienia znajomości dziejów samej Hiszpanii.

Mam nadzieję, że przedstawione fakty i domysły mogą stać się — pomimo ich skrótowej i niepełnej formy — zachętą do podejmowania i popierania dalszych badań nad tym tematem.

Artykuł napłynął do Redakcji w styczniu 1987 r.

<sup>33</sup> *Cable and Wireless Archives, London, The Eastern Telegraph Company Ltd.*: rkps 485-486 (Minute Books, nr 5-6, 1883-1887), 925-926 (West Coast of Africa Cables — correspondence); *The West African Telegraph Company Ltd. (Secretary)*; *The African Direct Telegraph Company Ltd.*, rkps 725 (Contracts, Agreements etc., vol. I, 1885-1902).

<sup>34</sup> „Kurjer Polski w Paryżu” nr 69 1 XI 1886 s. 1-2; „Nowa Reforma” 1888 nr 151 s. 2.

<sup>35</sup> Biblioteka Uniwersytetu Jagiellońskiego, rkps 7859; Ch. Bright, *Submarine Telegraphs...*, tamże s. 137.