

# Orłowski, Bolesław

---

## Wkład Wielkiej Emigracji w rozwój cywilizacyjno-techniczny ówczesnej Turcji

---

Kwartalnik Historii Nauki i Techniki 35/1, 3-54

---

1990

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)

## WKŁAD WIELKIEJ EMIGRACJI W ROZWÓJ CYWILIZACYJNO-TECHNICZNY ÓWCZESNEJ TURCJI

Spośród obszarów objętych działalnością Wielkiej Emigracji imperium tureckie zasługuje na uwagę szczególną. Nieprzypadkowo. Z przyczyn politycznych polonia turecka była, zwłaszcza pod koniec okresu Wielkiej Emigracji, wyjątkowo liczna i dobrze zorganizowana, ustępując jedynie francuskiej. Wynikało to zarówno z przychylnego nastawienia miejscowych władz wobec polskich aspiracji niepodległościowych — imperium osmańskie, zagrożone ekspansjonistyczną polityką Rosji, a w pewnej mierze i Austrii, było naturalnym sojusznikiem naszej sprawy, przydatnej mu choćby propagandowo do zwalczania prądów panslawistycznych, coraz popularniejszych podówczas wśród jego bałkańskich poddanych — jak i ze splotu wydarzeń politycznych, które rzuciły właśnie nad Bosfor licznych polskich uchodźców. Byli tacy, co idąc za przykładem konfederatów barskich, poszukali tam azylu bezpośrednio po upadku powstania listopadowego. Znacznie liczniej napłynęli z Węgier w 1849 r., a niebawem z całej Europy podczas wojny krymskiej z zamiarem uczestniczenia w tym starciu, z którym wiąźali nadzieje dla sprawy polskiej. Wreszcie, właśnie do Turcji skierowała się znaczna część kolejnej fali uchodźczej po klęsce powstania styczniowego.

Ówczesna emigracja polska w Turcji należy do stosunkowo dobrze znanych. Badaczy pociągały zarówno ważne i barwne wydarzenia polityczne rozgrywane się wtedy w tamtym rejonie nie bez polskiego udziału, jak i osobowość i ranga historyczna niektórych postaci, które podówczas na Wschodzie działały (Sadyk-Pasza, Teodor Tomasz Jeź, Karol Brzozowski) lub choćby się oń otarły (Mickiewicz!), wreszcie sama egzotyka i starożytność miejsc. Nie bez znaczenia był też fakt, że spora grupa naszych rodaków przebywających w owym czasie w imperium osmańskim zaliczała się do ludzi pióra, nierzadko nawet wysokiego lotu. Pozostawili oni obfity materiał informacyjny w postaci wspomnień, pa-



miętników i korespondencji; część tej spuścizny ukazała się drukiem już w ubiegłym wieku, część doczekała się publikacji stosunkowo niedawno, większość zachowała się w rękopisie<sup>1</sup>. Nieco rozsznycanych, dość przypadkowych wiadomości o napotkanych pod tym egzotycznym niebem rodakach przekazali polscy podróżnicy — coraz częściej odwiedzający już w owej epoce wschodnią część basenu Morza Śródziemnego miłośnicy starożytności, pielgrzymi, a nawet wcześnie turyści. Wreszcie, losy i dokonania Polaków na Wschodzie były od dawna przedmiotem zainteresowania naszych orientalistów, co znalazło odbicie na łamach stosunkowo licznych publikacji z tej dziedziny.

Już w latach siedemdziesiątych zeszłego stulecia podjęto pierwsze próby oceny roli naszej emigracji w imperium tureckim. Historyk Aleksander Jabłonowski w opublikowanym diariuszu podróży na Wschód muzułmański, jaką odbył w 1870 r. (jednym z jej celów było odwiedzenie brata, Władysława, pracującego tam jako lekarz<sup>2</sup>) podkreśla bardzo mocno jej wkład cywilizatorski, udział w „europeizacji” zacofanej Turcji, dokonującej się wówczas — w epoce tanzimatu — z pełną aprobatą i przy współdziałaniu miejscowych władz. Píše z nieukrywanym entuzjazmem:

„Rola nasza tam przybrała nowy zupełnie, nie przeczuwany dotąd charakter. Bez najmniejszej pretensji do cywilizatorstwa, staliśmy się tam, mocą samą faktów, cywilizatorami; co więcej — niepodejrzanie szczerymi i posiadającymi zupełnie zainteresowanych uznanie. Cała to karta jedna dziejów odrębna. Kto jej nie zna — nie zna potężnego zastępu pracowników na polu powszechnej cywilizacji. Nie mogą tu się

<sup>1</sup> S. Bieliński: *Polacy w Turcji po upadku rewolucji węgierskiej*. Poznań 1852; M. K. Borkowski: *Polacy w Turcji*. „Głos” Warszawa 1886 nr 7-13; K. Brzozowski: *Powrót z Bagdadu Eufratem*, „Tydzień” Lwów 1877 t. IV nr 1-8; *W Bałkanach*. „Tydzień Polski” 1879 t. IX nr 45-47; *Wzdłuż Eufratu*, „Biesiada Literacka” 1880 nr 255-260; „Wędrowiec” 1885 nr 22-29; *Z podróży po Wschodzie*. „Kraj” 1885 nr 49-51; *Wspomnienia z Turcji*. „Tygodnik Ilustrowany” Warszawa 1886 nr 181-208; *Wspomnienia z Albanii*. „Tygodnik Ilustrowany” 1891 nr 68-75; *Wspomnienia z Kurdystanu*. „Gazeta Lwowska” 1899 nr 211-219; „Tygodnik Ilustrowany” 1907 nr 32-34; W. Jabłonowski: *Pamiętnik*. Biblioteka PAN w Krakowie, rkps 2180; T. T. Jeż (Z. Miłkowski): *Od kolebki przez życie*. Kraków 1936-1937; *Sylwety emigracyjne*. Lwów 1904; *W Galicji i na Wschodzie*. Poznań 1880; K. Kalita: *Pamiętnik Rębijaty*. Biblioteka Narodowa w Warszawie, rkps 6532; W. Koszczyk: *Wschód — ze Stambułu do Angory*. Lwów 1874; A. Michałowski: *Trzyletni pobyt na Wschodzie*, Londyn 1857; Z. Mineyko: *Z tajgi pod Akropol*. Warszawa 1971; F. Sokulski; *W kraju i nad Bosforem*. Wrocław 1951.

<sup>2</sup> Władysław Jabłonowski (1841-1894), uczestnik powstania styczniowego, pracował następnie jako lekarz w rozmaitych miejscach imperium tureckiego, zmarł w Burgas w Bułgarii, gdzie był inspektorem tureckiej służby zdrowia w miejscowym porcie; pozostawił szczegółowy pamiętnik (Bibl. PAN w Krakowie, rkps 2180).

więc powstrzymać, abym sam nie wspomniał, jak mi w ciągu całej podróży mej po muzułmańskim Wschodzie 1870 r. serce rosło — na widok dotykalnych, za każdym stąpieniem konia, śladów dzielnej cywilizacyjnej pracy tych tam synów północy. Wszędy też, od Bosforu do Perskiej Zatoki, wszereż i wzdłuż, pełno pamiątek i wspomnień ich światłej lub dobroczynnej działalności wszelkiego rodzaju — jako inżynierów, lekarzy, instruktorów itd. Nie zatrą się też w mej pamięci nigdy owe miłe wrażenia spotykanego wszędy uznania ich prac i zasług. Tu bowiem przeprowadzona była przez nich pierwsza droga bita w Anatolii, a zakreślone na gruncie plany wielu innych; poparta była czynną pomocą pierwsza tamże kolej żelazna od Smyrny; tam prowadzili oni linie telegraficzne i zarządzali nimi wszędy — od Damaszku, Diarbekiru, Bagdadu. Przebywało się nie jeden most przez nich zbudowany [...] Oni nie mniej, za gościnność im świadczoną, próbowali w uśpionej Azji wszystko ożywić. [...] Do nas należą nasze tam niemałe, uznane, cywilizacyjne zasługi bieżącej doby, tak dobrze, jak z doby przeszłej — wspomnienia spod Warny, Chocimia i Wiednia. Winniśmy znać i ten ustęp, że tak powiem, azjatycki dziejów — i znać go chcemy.

Chcemy mieć, ile można, dokładny obraz, obejmujący nie tylko wszelkie, po większej części sporadyczne, czynności i czyny rozproszonych po szerokich przestrzeniach muzułmańskiej Azji synów północy, ale i koleje, dziwne nieraz, doli samych tych pracowników — wśród otoczenia często takiego, jakie wcale nie jest bliżej znane innym Europejczykom [...]”<sup>3</sup>.

Doniosłość polskiej roli potwierdza w znacznej mierze ocena podana w książce „Wschód — ze Stambułu do Angory”, wydanej we Lwowie w 1874 r. Jej autor, Wacław Koszczyc<sup>4</sup>, znał dobrze sytuację z autopsji, gdyż przez kilka lat sam przebywał w Turcji pracując jako inżynier. Oto jego opinia:

„Pod względem zajęcia [...] trudno rozklasyfikować nasze wychodźstwo wschodnie, bo doznaje ono tutaj większych niespodzianek losu jak gdziekolwiek indziej. [...]

Najtrudniej jest tu utrzymać się naszej tak zwanej inteligencji, bo w takim kraju, gdzie nawet najmniejszy przemysł fabryczny nie istnieje

<sup>3</sup> A. J a b ł o n o w s k i: *Wschód muzułmański*. Pisma, Warszawa 1912 t. 6 s. 54-55.

<sup>4</sup> Walery Wacław Wołodźko (1832-1904) był oficerem wojsk rosyjskich wykształconym w Petersburgu; w 1860 związał się z konspiracją, wziął udział w powstaniu styczniowym, organizując walkę zbrojną w rejonie Mińska Litewskiego, następnie przebywał na emigracji w Turcji pracując jako inżynier dróg i mostów pod imieniem Sahi Bej. W 1870 r. powrócił do kraju. Osiadłszy we Lwowie zdobył, jako W. Koszczyc, znaczny rozgłos jako autor powieści o tematyce patriotycznej i wschodniej; publikował też wspomnienia z Turcji i osnute na nich opowiadania. Pod koniec życia zdziwaczały, był znaną powszechnie, charakterystyczną postacią ówczesnego Lwowa.

je, pozostaje tylko guwernerka lub zajęcie przy handlach, do których też bardzo trudno dostać się, wskutek wymagania znajomości języków krajowych. Medycy jedni wyłączają się z tej kategorii, bo dla nich już i na Wschodzie gwiazda zablęśla, szczególnie po haremach tureckich. Pozostają tedy zajęcia na rządowych, technicznych posadach, i tutaj widzimy uplasowanym całe gros naszej inteligencji, a cała organizacja dróg i mostów była niemal wyłącznie w ostatnich czasach samymi Polakami obsadzona. Gdy rząd turecki, wskutek wymagań moskiewskich, zaczął wydalać emigrantów i z tych posad, wtedy odkrywać się zaczęły zajęcia dla nich przy kolei adrianopolskiej, w kompanii Hirscha, która w początkach, z całą zarozumiałością niemiecką, odrzucała skromne usługi Polaków; lecz jestem pewny, że gdy raz się z naszymi zejdzie, to już więcej bez nich obejść się nie potrafi. [...]

Żadna z naszych emigracji nie jest wystawioną na tyle nędzy i trudów niewdzięcznych, jak emigracja na Wschodzie. Stosunek do rządu, niby sprzyjającego na słowach a krzywdzącego w czynie, i konieczność przebywania w społecznej sferze orientalnej, o której niższość moralną i umysłową co krok się potraça, robią z pobytu tam prawdziwą męczarnię, którą powiększa prócz tego jakieś fatalne odosobnienie od innych emigracji i od kraju. Dno piekła emigracyjnego, niezawodnie, znajduje się na Wschodzie.”<sup>5</sup>

Jednakże obie przytoczone oceny zostały przez swych autorów sformułowane tylko „przy okazji”, na marginesie dość szczegółowych opisów stosunków panujących w imperium osmańskim oraz ich, miejscami wnikliwej i dogłębnej analizy. Żaden z nich nie miał ambicji jakiegos podsumowywania roli emigracji polskiej w Turcji, choćby z uwagi na to, że zjawisko trwało i nie wiadomo było, co ostatecznie z niego wyniknie. Podobny charakter mają odnotowujące znaczenie ówczesnej polonii tureckiej dość obszerne wzmianki w publikacjach Józefa Ignacego Kraszewskiego i Antoniego Zaleskiego<sup>6</sup>.

Pierwszą próbę całościowego, historycznego ujęcia tematu podjął dopiero w okresie międzywojennym Adam Lewak<sup>7</sup>. Jego książka poświęcona jest przede wszystkim zagadnieniom i wydarzeniom politycznym, plasując się tym samym w głównym nurcie opracowań historycznych Wielkiej Emigracji, zawężającym pole badawcze w zasadzie wyłącznie do polityki i, w pewnej mierze, kultury. Cywilizatorski wkład Polaków został w niej wprawdzie odnotowany, ale jedynie marginalnie — o działalności technicznej wspomniano szerzej na paru zaledwie stronach tek-

<sup>5</sup> W. Koszycz: *Wschód — ze Stambułu do Angory*, s. 40-41, 19.

<sup>6</sup> B. Bolesławita: *Rachunki z roku 1867*. Poznań 1868 cz. II; A. Zaleski: *Z wycieczki na Wschód*. Warszawa 1887.

<sup>7</sup> A. Lewak: *Dzieje emigracji polskiej w Turcji (1831-1878)*. Warszawa 1935.

stu liczącego ich łącznie 264 (dochodzą do tego drobne wzmianki na dalszych kilkunastu). Taka była ówczesna maniera, takie, być może, zapotrzebowanie „ryнку historycznego”. Niemniej, w podsumowaniu Lewak dość dobitnie uwypukla te same cywilizatorskie elementy, na które zwracali uwagę Jabłonowski i Koszczyk. Pisze:

„W okresie najtrudniejszym dla Turcji od 1830 do 1878 emigracja polska wzięła udział w wielkim dziele przemiany Osmanów z narodu, żyjącego średniowieczem, w naród przygotowany do zadań nowych. Całe szeregi bezimiennych techników, inżynierów, lekarzy, rzemieślników i rolników polskich ułatwiały Turcji tworzenie podstaw dla nowego życia. Tadeusz Oksza-Orzechowski, przez prace swoje nad uregulowaniem stosunków politycznych Turcji, gen. W. Chrzanowski, organizujący wojsko sułtańskie, i Konstanty Borzęcki Dżelaledin-pasza, inicjator ruchu ideowego Turcji nowoczesnej, gen. Bem, Bystrzonowski i inni emigranci należą do reformatorów społeczeństwa i państwa tureckiego.

W zamian zdobywali sobie Polacy na terytorium tureckim punkty wypadowe przeciw Rosji i Austrii. Dzieje legionu polskiego w Widyniu i w Szumli, sprawy dywizji polskiej Zamoyskiego, kozaków sułtańskich Sadyka-paszy i wyprawy Z. Miłkowskiego w r. 1863, oraz udział polski w wojnach kaukaskich należą nie tylko do historii oręża polskiego, ale są ważnym rozdziałem w dziejach politycznych Turcji. Wspólni przeciwnicy, Rosja i Austria, te same cele i jednakowe aspiracje łączyły sprawy tureckie z kwestią polską. Z tego powodu prace, przedsięwzięte przez Polaków dla dobra Turcji, były równocześnie pracami dla dobra Polski, a Polacy cieszyli się gościnnością i zdobywali zupełne zaufanie Turków.”<sup>8</sup>

Ostatniego wreszcie, chronologicznie biorąc, tego rodzaju podsumowania dokonał Ananiasz Zajączkowski w poświęconym Turcji artykule, zamieszczonym w pomnikowym dziele zbiorowym pt. *Polska i Polacy w cywilizacjach świata*, wydanym pod redakcją Władysława Poboga-Malinowskiego w 1939 r. Oto ono:

„Udział emigracji polskiej w życiu tureckim był bardzo duży. Oddawali Polacy nieraz bezcenne usługi państwu tureckiemu, pełniąc odpowiedzialne misje dyplomatyczne [...]. Byli dzielnymi instruktorami w wojsku tureckim, a często — zwłaszcza po przyjęciu islamu — dochodzili do wysokich rang, jak np. Murat-pasza Bem, Iskender-pasza Iliński, Sefer-pasza Kościelski i inni. Liczni urzędnicy służby telegraficznej, [...] inżynierowie zatrudnieni przy budowie mostów i dróg, i cały szereg bezimiennych lekarzy, techników, rzemieślników i rolników, wzięli żywy udział w tworzeniu nowych podstaw życia reorganizującej się Turcji.

<sup>8</sup> Tamże, 263-264.

Można śmiało zaryzykować twierdzenie, że pierwsze kroki ku zbliżeniu cywilizacyjnemu Turcji do Europy, przypadające na rządy sułtana Mahmuda II (1808-1839), a mające wkrótce doprowadzić do okresu zasadniczych reform, zwanych w historii pod nazwą „tanzimatu”, odbywali Turcy pod mentorstwem i przy wybitnym udziale Polaków. W dziele europeizacji Turcji, w całej pełni ocenionym dopiero za naszych dni, emigracja polska spełniła najszlachetniejszą rolę krzewicieli kultury i cywilizacji zachodnio-europejskiej, nie w charakterze znienawidzonego najeźdźcy lub pyszałkowatego przybysza, domagającego się dla siebie korzystnych koncesji i kapitulacji, lecz jako wierny towarzysz i przyjaciel w potrzebie. Wszystkie dziedziny życia tureckiego były bliskie czynom i myśli polskiej. Nie jest przypadkiem, że Polakiem był zarówno doradca Abdul-Aziza przy wprowadzaniu zwyczajów europejskich na dworze sułtańskim (Wł. Kościelski), jak i twórca teorii, tak popularnej w sferach rządzących Turcji dzisiejszej, o pochodzeniu indoeuropejskim Turków oraz prekursor tak rozwiniętego dziś w Turcji ruchu narodowego, słynny Mustafa Dżelal-eddin-pasza Borzęcki.”<sup>9</sup>

Nie próbuje natomiast w ogóle formułować tego rodzaju opinii — ograniczając się jedynie do podania faktów — Jan Reychman w jedynej opublikowanej po wojnie obszerniejszej pracy o polonii tureckiej, bez wątpienia najpełniejszej dotychczas, zarówno z punktu widzenia tematyki jak i ram czasowych, bo obejmującej okres od XVIII wieku aż po nasze czasy<sup>10</sup>.

Chociaż, jak już wspomniano, turecki odłam Wielkiej Emigracji jest znany lepiej niż ówczesne polonie w innych krajach — oznacza to jedynie, że wiedza o nim jest relatywnie pełniejsza, oparta na stosunkowo dużej liczbie przekazów źródłowych. W istocie jest ona jednak, mimo wszystko, dość fragmetaryczna i zawiera sporo luk. Nawet kwestia liczebności emigracji polskiej w państwie tureckim budzi poważne wątpliwości. Adam Lewak szacuje, że pod koniec lat sześćdziesiątych XIX wieku, a więc już po przybyciu ostatniej wielkiej fali uchodźców po powstaniu styczniowym, przebywało tam łącznie około czterystu Polaków, wliczając w to pięćdziesięciu rolników z Adampola<sup>11</sup>. Natomiast współczesny wydarzeniom Koszyczyc ocenia liczebność polonii w imperium osmańskim znacznie wyżej. Píše na ten temat:

„Podać statystykę naszej emigracji na Wschodzie jest niepodobieństwem, dla dwóch przyczyn: najprzód dlatego, że w Turcji pewnej sta-

<sup>9</sup> A. Zajączkowski: *Turcja, Polska i Polacy w cywilizacjach świata*. (Pod red. W. Poboga-Malinowskiego), Warszawa 1939 s. 167-168.

<sup>10</sup> J. Reychman: *Polacy w Turcji*. „Problemy Polonii Zagranicznej”. Warszawa 1971 t. VI s. 97-132.

<sup>11</sup> A. Lewak: dz. cyt., s. 191.

tystyki co do popisu ludności niema, a następnie że tak ruchomy żywiol, jakim jest w ogóle nasze wychodźstwo, nie da się nigdy stale obliczyć. Masa emigracji naszej znajdującej się w Stambule i okolicach jego, do których załączyć wypada i kolonię adampolską wraz z koloniami litewskich Tatarów w Bujuk-Czekmedże, nie licząc Żydów polskich — wynosi przypuszczalnie około 600 ludzi. Najliczniejszą jest emigracja osiadła w Bułgarii i Macedonii — może wynosić cała do 1000 głów. W Azji Mniejszej najliczniej rozsiadła się ona ponad Czarnym morzem i na granicy perskiej; są to po większej części dezertery z wojska moskiewskiego z Kaukazu, liczba ich wyniesie też kilkaset głów. Słowem, cała emigracja polska na Wschodzie nie przechodzi nigdy paru tysięcy ludzi.”<sup>12</sup>

Znaczne rozbieżności wykazują w tej mierze także nowsze opracowania, podając dane stanowiące rezultat spekulacji dokonywanych w oparciu o nieliczne udokumentowane liczby<sup>13</sup>. Jerzy Borejsza podaje np.: „Ogółem liczbę Polaków przybyłych po 1864 r. do Turcji szacuje się niejednokrotnie na 800-1000. W każdym razie wychodźstwo polskie z czasów powstania styczniowego w Turcji, Rumunii i Serbii wynosiło nie mniej niż 1500 osób. Ze względu na stałe migracje między Rumunią a Turcją cyfrę tę podajemy łącznie”<sup>14</sup>. Szczególnie trudno wydaje się oszacować liczbę Polaków przybyłych nad Bosfor w okresie wojny krymskiej. Zygmunt Miłkowski ocenia ją na półtora tysiąca<sup>15</sup>. Reychman pisze na ten temat: „Ilu było ogółem Polaków w Stambule w tym okresie? Dość dobrze poinformowany niemiecki historyk F. Schrader, w mało znanym artykule „Z polskich czasów Pery”, określa ich liczbę na 7000. Nam się wydaje ta liczba mocno przesadzona, niemniej możemy powiedzieć, że na głównej ulicy Pery, Grande Rue de Péra (dziś Istiklal Džadesi) naprawdę co krok słyszało się wówczas język polski.”<sup>16</sup> Wypada więc traktować owe dane wyłącznie orientacyjnie, odrzucając szacunki skrajne jako zdecydowanie zawyżone (Schrader), lub wyraźnie zbyt skromne (Lewak).

<sup>12</sup> W. Koszyc: dz. cyt., s. 39.

<sup>13</sup> Takie np. jak lista imienna Polaków internowanych po powstaniu węgierskim w Widyniu, a następnie w Szumli (1034 osoby); może ona jednak odgrywać przy ocenach jedynie pomocniczą rolę, gdyż wiadomo, że jedynie nieznaczna ich część osiadła w Turcji — większość skorzystała z pierwszej nadarżającej się okazji by wyjechać na Zachód (Bibl. Czartoryskich w Krakowie, rkps 5371; por. też Lewak: dz. cyt., s. 63).

<sup>14</sup> J. W. Borejsza: *Emigracja polska po powstaniu styczniowym*. Warszawa 1966 s. 41.

<sup>15</sup> T. T. Jeż: *Od kolebki przez życie*, t. II, s. 191.

<sup>16</sup> J. Reychman: dz. cyt., s. 107-108; w przypisie powołuje się na pracę: F. Schrader: *Aus der Polenzeit Perus*. (Konstantinopel, Tübingen 1917 s. 180-184).



Ta, daleko idąca, rozbieżność w ocenie podstawowych w końcu faktów znakomicie ukazuje jakiego rodzaju wątpliwości napotyka na każdym kroku badacz zajmujący się problematyką Wielkiej Emigracji. Nadal wszakże można liczyć, że wiele kwestii doczeka się rozstrzygających ustaleń, kiedy wreszcie dojdzie do spenetrowania pod tym kątem zasobnych, ale wciąż jeszcze niedostępnych archiwów tureckich z tego okresu. Wiele wskazuje na to, że właśnie polskich badaczy — chętniej niż innych — byłiby Turcy skłonni dopuścić do tych materiałów, gdyby ich odpowiednio energicznie do tego zachęcić.

Pozostaje w każdym razie sprawą bezsporną, że ówczesna polonia turecka jest stosunkowo dobrze znana, także od strony swej działalności technicznej, co stanowi swego rodzaju ewenement. Złożyło się na to kilka przyczyn. Po pierwsze, silne akcentowanie już przez wczesnych zajmujących się tą problematyką autorów znaczenia polskiego wkładu cywilizatorskiego dla europeizacji ówczesnej Turcji, polegającego w znacznej mierze właśnie na działalności technicznej. Po drugie, elementy techniczne występujące wyraźnie w dobrze zbadanej historii polsko-tureckich stosunków wojskowych w owej epoce, w których problemem podstawowym było dążenie do modernizacji armii sułtańskiej; nie bez znaczenia przy tym było, że najważniejsi nasi wojskowi negocjujący wówczas te sprawy z władzami stambulskimi — generałowie Józef Bem, Henryk Dembiński i Józef Wysocki — byli inżynierami, zresztą, w przypadku dwóch pierwszych, nie tylko wojskowymi. Po trzecie wreszcie, dość obszernie opisy polskiej działalności technicznej w imperium osmańskim znalazły się w poczytnych książkach wspomnieniowych, które wyszły spod pióra tak uznanych i popularnych autorów jak Teodor Tomasz Jeż i Karol Brzozowski.

Technika wojskowa była niewątpliwie pierwszą ważną dziedziną, w której Polacy odegrali podówczas znaczącą rolę. Wedle obustronnych zamierzeń i oczekiwań rola ta miała być zresztą o wiele większa — rozmaite przyczyny złożyły się na to, że do tego nie doszło. Niemniej, zarówno szerokie plany jak i konkretne dokonania zasługują na odnotowanie. Są też stosunkowo dobrze znane, gdyż wiążą się ściśle z historią wojskowości, a także z historią polityczną Wielkiej Emigracji, czyli z dziedzinami którym badacze poświęcali dotychczas najwięcej uwagi.

Zasadnicze znaczenie ma w tej grupie zagadnień schyłkowy okres działalności Bema, nawiasem mówiąc niezwykle ważny dla legendy jaka narosła wokół tej postaci. Dał się on nakłonić do objęcia wysokiego stanowiska w armii tureckiej, licząc na to, że umożliwi mu ono doprowadzenie do jej modernizacji, a w konsekwencji do zmiany układu sił w rejonie Morza Czarnego, z czym wiązał nadzieje dla przyszłości Polski. Była to decyzja polityczna początkowo niepopularna wśród Polaków, tak w kraju jak na emigracji, gdyż warunkiem służby (a w każdym razie

wysokiej rangi) w wojsku sułtańskim było przejście na mahometanizm<sup>17</sup>. Za przykładem Bema poszło wówczas, w 1849 r., tylko osiemnastu oficerów i niewielka grupa żołnierzy spośród przeszło tysiąca naszych rodaków internowanych w Szumli.

Ostatecznie, nic nie wyszło z planów Bema odegrania znaczącej roli w dowództwie armii tureckiej. Pod naciskiem Rosji i Austrii — a nie bez udziału Wielkiej Brytanii, której sugestie miały w tym czasie w Stambule moc rozporządzeń — osadzono Bema w randze feldmarszałka na „honorowym zesłaniu” w Aleppo (Halebie) w Syrii. Przebywał tam od lutego 1850 r. Stamtąd słał do władz obszerne memoriały z projektami reorganizacji i modernizacji armii, o których wiemy z zachowanej korespondencji<sup>18</sup>.

Jeśli idzie o stronę techniczną, Bem przewidywał utworzenie w rejonie Aleppo, zasobnym w złoża rud żelaza oraz saletry, wielkiego arsenału i ośrodka zaopatrzeniowego armii. Od czerwca 1850 r. realizował ten projekt na koszt własny. Uruchomił saletrarnię, przerabiającą miejscową saletrę na półfabrykat prochu strzelniczego. Próbkę swych wyrobów przesłał do Stambułu wraz z obietnicą obniżenia o dwadzieścia procent kosztów produkcji. Władze tureckie oceniły wysoko uzyskane przez Bema rezultaty. Wyasygnowały 50 tys. piastrow na rozbudowę wytwórni oraz umożliwiły zatrudnienie w niej kilku polskich oficerów „poturczeńców”. W związku z tym przybyli wówczas do Aleppo bracia Włodzimierz i Józef Kozłowscy, Jan i Adam Hoszowscy oraz Paweł Skalecki. Łącznie z przebywającymi tam już wcześniej Osmanem Bejem (Dionizym Zarzyckim) i Jussufem Bejem (Józefem Woronieckim), Bem dysponował więc siedmioma wykwalifikowanymi pomocnikami.

Z innych techniczno-organizacyjnych pomysłów Bema warto — jako ciekawostkę — wspomnieć propozycję użycia wielbłądów jako siły pociągowej w artylerii. Prowadził też jakieś doświadczenia mające na celu doskonalenie broni. Nie wszystkie wszakże ówczesne plany generała z zakresu techniki były związane z wojskowością. Horyzonty i zainteresowa-

---

<sup>17</sup> Krok Bema był szokujący dla wielu współczesnych Polaków, wychowanych przeciw w tradycji „antybisurmańskiej”, nie tylko ze względów religijnych, ale jako rezygnacja z ważnego elementu tożsamości narodowej. Tak trzeźwy na ogół Ignacy Domeyko napisał w jednym z listów (Biblioteka Polska w Paryżu, rkps 457), że generał wyrządził nim większą krzywdę narodowi polskiemu niż mocarstwa zaborcze (!). Z czasem jednak dość powszechnie zaaprobowano ówczesną decyzję Bema, uznając że podyktowana była patriotyzmem. Jako jeden z pierwszych wypowiedział się w tym duchu Zygmunt Krasiński, pisząc 29 stycznia 1851 r. w liście do gen. Władysława Zamoyskiego: „Bem był tylko żołnierzem i w chwili, w której zanosilo się na wojnę, porwał za półksiężyc jakby za nowy lont do świeżego działa” (W. Z a m o y s k i: *Jenerał Zamoyski 1803-1868*. Poznań 1922 t. V s. 356).

<sup>18</sup> Biblioteka Kórnicka PAN, rkps 2438.



nia techniczne Bema były znacznie szersze. Wedle świadectw opracowywał w Aleppo nowe modele maszyn, zamyślał też przeprowadzenie pomiarów a następnie regulacji Tygrysu i Eufratu, zdając sobie sprawę jak wielkie znaczenie dla imperium osmańskiego miałyby uszląwnienie owych rzek na całej ich długości<sup>19</sup>.

Realizację wszystkich tych dalekosiężnych projektów udaremniła przedwczesna śmierć Bema w listopadzie 1850 r.

Drugą ważną postacią o podobnych aspiracjach był inny polski wyższy wojskowy, również przybyły z Węgier — gen. Henryk Dembiński. Był on wykształconym w Wiedniu inżynierem, a w późniejszym nieco okresie miał się dać poznać jako wynalazca. Nie zdecydował się na zmianę wiary, toteż był internowany w Brussie (obecnie: Bursa), a następnie w Kiutahii do 1851 r. Później przebywał w Stambule do 1853 r., negocjując z władzami swój ewentualny udział w dowództwie i reorganizacji armii sułtańskiej. On również składał liczne memoriały.

Intrygującym, szczególnie dla historyka techniki, epizodem kontaktów Dembińskiego z władzami tureckimi jest tajny projekt nowej broni, jaki miał on pozostawić — w przewidywaniu rychłego konfliktu z Rosją — opuszczając Stambuł w 1853 r.<sup>20</sup>. Znamy tę sprawę wyłącznie z dwóch relacji Sadyka Paszy, różniących się co do szczegółów, ale dość zgodnych w opisie utopijnego, jego zdaniem, pomysłu. Obie te wersje znajdują się w opublikowanych w 1962 r. wspomnieniach Sadyka, poświęconych głównie wojnie krymskiej<sup>21</sup>. Jedna stanowi fragment owych wspomnień, druga — szczęśliwym trafem — polskiego przekładu ustępu znacznie obszerniejszych pamiętników Sadyka, drukowanych po rosyjsku na łamach czasopisma „Russkaja Starina” w latach 1895-1904, który wydawca książki, Józef Fijałek, zamieścił jako aneks do wstępu. Obie napisane zostały w latach siedemdziesiątych ubiegłego wieku.

W *Moich wspomnieniach o wojnie 1854 roku* Sadyk tak relacjonuje propozycję Dembińskiego:

„Żeby mu wydano w posiadanie na rok cały wyspę Cypr ze wszystkimi jej dochodami, że za te dochody zakupi ingrediencji rozmaitych potrzebnych do masy zatruwającej powietrze, która będzie obróconą na proch podobny do tego, jaki się używa do harmat. Że każe lać harmaty właściwe do strzelania tą masą, na co trzeba założyć laboratorium i ludwisarnię i tak hermetycznie zamknąć wyspę, żeby nikt nie mógł się dowiedzieć o tajemnicy przed czasem. Strzelanie z harmat i masy, przy-

<sup>19</sup> Zob. np. E. Kozłowski: *Generał Józef Bem 1794-1850*. Warszawa 1970 s. 592-598; J. S. Harbut: *Generał Bem w Turcji*. Warszawa 1929 s. 25-29; Bibl. Kórnicka PAN, rkps 2438; a także A. Lewak: s. 89-90.

<sup>20</sup> Por. np. Lewak: dz. cyt., s. 118.

<sup>21</sup> Mehmed Sadyk Pasza: *Moje wspomnienia o wojnie 1854 roku*. Warszawa 1962 s. XXX, 14-15.

rzządzonych przez generała, miało zarażać powietrze nagle, w sposób, że tysiące choćby jakie nieprzyjaciół miały padać trupem, jak od morowej zarazy, jak od apopleksji. Po kilku strzałach każda armia miała być zniszczoną i zwycięstwo pewne zapewnione posiadającym harmaty i masę wynalazku generała.”<sup>22</sup>

Analogiczny fragment pamiętników rosyjskich brzmi:

„Generał proponował, aby dano mu kwotę miliona franków na zakup lekarstw, drugi milion na organizację i utrzymanie na wyspie Cyprze laboratoriów i pracowników. Zobowiązywał się on przygotować w przeciągu dwóch miesięcy taką mieszaninę, która wypuszczona z armat zniszczy doszczętnie wojsko składające się choćby z kilku setek tysięcy żołnierzy. Działanie to będzie przeprowadzone za pomocą zabójczego zapachu, jaki będzie wydawać ta mieszanina.”<sup>23</sup>

Sadyk miał zapoznać się z tym dokumentem, sporządzonym w języku polskim, w czerwcu 1854 r. i zaznajomić z jego treścią władze tureckie. Propozycji Dembińskiego nie potraktowano poważnie. Na podstawie przytoczonych wyżej ogólnikowych opisów wypada się wszakże zastanowić, czy nie mamy w tym przypadku do czynienia z prekursorskim pomysłem artyleryjskiego ataku gazowego, znacznie wyprzedzającym epokę. Zasluguje on być może na odnotowanie w powszechnej historii rozwoju techniki wojennej, niezależnie od ocen moralnych czy emocji jakie budzić może doskonalenie broni w ogóle, a broni chemicznej w szczególności. Domysły takie wydają się tym bardziej uzasadnione, że Dembiński uzyskał następnie kilka francuskich i brytyjskich patentów na wynalazki techniczne<sup>24</sup>.

Spośród oficerów, którzy weszli w tym czasie do służby tureckiej, dwaj szczególnie zasługują na uwagę, także z punktu widzenia historii techniki. Kapitanem w sztabie generalnym i naczelnikiem działu kartografii w ministerstwie wojny został Konstanty Borzęcki, który miał z czasem zasłynąć jako Mustafa Dżelaleddin Pasza, pionier tzw. turkizmu, podstawy ideologicznej nowoczesnej Turcji<sup>25</sup>. Seweryn Bieliński, znany

<sup>22</sup> Tamże, s. 15.

<sup>23</sup> Tamże, s. XXX.

<sup>24</sup> M.in. centralnego ogrzewania budynków w postaci zbliżonej do dzisiejszej oraz rozmaitych urządzeń mechanicznych; dość obszerne materiały na ten temat, wraz z odpowiednimi rysunkami, znajdują się w Bibliotece PAN w Krakowie (rkps 1202, 1585).

<sup>25</sup> Konstanty Borzęcki (1826-1876), uczestnik powstania wielkopolskiego (1848) i węgierskiego; wraz z Bemem wstąpił do armii tureckiej, ożenił się z córką Omera Lutwi Paszy, naczelnego wodza, brał udział we wszystkich wojnach prowadzonych przez Turcję od 1852 r., awansując do rangi generała dywizji; poległ w wojnie z Czarnogórą i pochowany został jako turecki bohater narodowy. W 1869 r. ogłosił obszerną pracę *Les Turcs anciens et modernes*, stając się pionierem turkizmu; był też pionierem pisania po turecku alfabetem łacińskim.

w Turcji jako Nihad Pasza, podczas wojny krymskiej w randze majora opracowywał plany wybrzeża Anatolii (czyli Azji Mniejszej) i budował forty w Redut Kale <sup>26</sup>.

Najmniej znany spośród nich był Hipolit Kuczyński (Mehmed bej <sup>27</sup>) który jako oficer tureckich wojsk inżynieryjnych uczestniczył podczas wojny krymskiej w fortyfikowaniu Szumli.

Początki cywilnej działalności technicznej Polaków w imperium osmańskim aż do lat pięćdziesiątych ograniczały się do zajęć typowo rzemieślniczych lub związane były z gospodarstwem wiejskim. Tego rodzaju aspiracje znalazły wyraz w postulatach przedłożonych w 1849 r. władzom tureckim przez internowanych w Widyniu. Już w ich drugim punkcie „żądano”, „aby chcącym pozostać pod panowaniem tureckim rzemieślnikom pozwolono zamieszkać na ziemi tureckiej w miejscach własnego wyboru, a innym założyć kolonię [...]” <sup>28</sup>. Znamy z literatury wspomnieniowej i ubiegłorocznych „reportaży” nazwiska niektórych z owych rzemieślników, przede wszystkim tych, którzy działali w Stambule, lub jego okolicach, jak np. stolarz Józef Ratyński, młynarz Stefan Skalski (występujący pod przybranym nazwiskiem: Plum), zegarmistrz i jubiler Jan Kwiatkowski, krawiec A. Jasiński, siodlarz Vogel czy szklarz H. Janko <sup>29</sup>.

Natomiast do działalności technicznej na większą skalę, na poziomie inżynierskim, doszło w następstwie kolejnych wydarzeń politycznych związanych z wojną krymską. Starcie mocarstw wschodnich obudziło na nowo nadzieje Wielkiej Emigracji. Zabiegi o utworzenie u boku armii tureckiej polskiej siły zbrojnej przyciągnęły nad Bosfor uchodźców z całej Europy. Tylko nieliczni spośród nich znaleźli się ostatecznie w szeregach kozaków sułtańskich, którym patronował Hotel Lambert, względnie wzięli udział w wojnie w służbie brytyjskiej czy francuskiej. Więk-

<sup>26</sup> Seweryn Bieliński (1815-1895), uczestnik powstania węgierskiego, działacz emigracyjny, długoletni pułkownik armii tureckiej, w 1877 r. mianowany generałem i szefem sztabu armii Kerima Paszy; zajmował się także cywilną działalnością techniczną — pomiarami katastralnymi, budową dróg i kolei; piastował wysokie stanowiska w resorcie robót publicznych. Jego syn, Rustem Bej, był bliskim współpracownikiem Kemala Paszy (Ataturka), m.in. ambasadorem Turcji w Waszyngtonie.

<sup>27</sup> Hipolit Kuczyński (1818-1858), rodem z Mazowsza, uczestnik powstania węgierskiego, zmarł w Bagdadzie z ran odniesionych w walce z Arabami (Bibl. Polska w Paryżu, rkps 414, s. 174; J. Reychman: dz. cyt., s. 103).

<sup>28</sup> S. Bieliński: *Polacy w Turcji...*, s. 33.

<sup>29</sup> T. T. Jeż: *Od kolebki przez życie*. Kraków 1936 t. II s. 212; F. Sokulski: *W kraju i nad Bosforem*, s. 50; por. też J. Reychman: dz. cyt., s. 104. Z późniejszego okresu dotarły do nas informacje o znakomitym introligatorze Tar-nawskim, zatrudnionym w pałacu sułtańskim, zegarmistrzu Michałowskim, kuźnierzach Iwaszkiewicz i Biskupskim, krawcach Zabłockim i Dewockim (M. K. Borkowski: *Polacy w Turcji*. „Głos” 1886 nr 13 s. 199-200).

szości — rozczarowanej najpierw przedłużaniem się pertraktacji w sprawie legionu demokratycznego, a następnie ich fiaskiem — nie odpowiadała perspektywa „za par dwieście uczyc' żaki, zbijać bruk o głodzie chłodzie, lub w Sadyka iść Kozaki [...]”<sup>30</sup>. Szczerłość funduszy, którymi ci ludzie dysponowali, często niedostatecznych by myśleć o powrocie na Zachód, zmuszała ich do imania się rozmaitych dorywczych zajęć, by zarobić na utrzymanie. Nieprzypadkowo znalazły się wśród nich zajęcia techniczne — ówczesna Turcja była tak dalece zacofana pod tym względem, że niemal każdy europejczyk mógł w niej uchodzić niemal za eksperta w tej dziedzinie.

Już sam początek polskiej działalności inżynierskiej w imperium osmańskim był na tyle spektakularny, że w literaturze wspomnieniowej odnotowano drobiazgowo jego okoliczności. Doszło do niego z inicjatywy Franciszka Sokulskiego<sup>31</sup>, podówczas przywódcy demokratycznej części polonii w Stambule, mającego tam już pewne wpływy. Był on wykształconym i doświadczoneym technikiem — w specyficznych warunkach tureckich wszakże należał do tych, którzy — zgodnie z przytoczoną wyżej opinią Koszczyca — nie mogli znaleźć sobie zajęcia odpowiadającego ich kwalifikacjom. Utrzymywał się z dorywczych tłumaczeń, pisanja korespondencji do zagranicznych gazet, a także — co nam dzisiaj może wydać się osobliwe — z przepisywania akt dla ambasady amerykańskiej.

Właśnie dzięki protekcji ówczesnego konsula amerykańskiego, Browna, udało się Sokulskiemu w 1854 r. uzyskać zamówienie rządowe na budowę pierwszej w imperium tureckim linii telegraficznej ze Stambułu do Szumli. Inwestycja ta miała niewątpliwy związek z toczącą się wojną — chodziło o zapewnienie szybkiej nowoczesnej łączności stolicy z dowództwem frontu bałkańskiego. Zawsze pamiętający o rodakach Sokulski nie przegapił okazji zatrudnienia ich przy tym przedsięwzięciu. Pierwszymi jego współpracownikami byli towarzysze broni z Węgier — Sortylewski i Henryk Kurkiewicz. Wiosną 1855 r. zaangażował dalszych

---

<sup>30</sup> Wierszyk ten, niewiadomego autorstwa — popularny podówczas wśród polonii stambulskiej — cytuje Teresa Brzozowska w biografii Karola Brzozowskiego (*Strzelba, turban i pióro*. Warszawa 1966 s. 64).

<sup>31</sup> Franciszek Sokulski (1811-1896), uczestnik powstania listopadowego, znalazłszy się na emigracji we Francji ukończył szkołę inżynierską w St. Étienne, a następnie pracował jako konduktor dróg i mostów w służbie państwowej; uczestniczył w powstaniu węgierskim jako kapitan inżynierii, po czym internowany w Turcji osiadł w Stambule, gdzie odgrywał pewną rolę polityczną; m.in. w 1853 r. proponował władzom użycie Polaków dla przeciwdziałania rosyjskiej propagandzie religijnej i panslawistycznej na Bałkanach, a następnie złożył im pierwszy projekt utworzenia u boku armii tureckiej legionu polskiego; od 1851 r. był agentem Centralizacji Tow. Demokratycznego, a w 1863 r. przez pewien czas przedstawicielem Rządu Narodowego w Stambule.

Polaków: Karola Brzozowskiego<sup>32</sup>, Józefa Akkorda<sup>33</sup>, Antoniego Gembkę<sup>34</sup>, Pawła Słotwińskiego<sup>35</sup>, Karola Mokrańskiego<sup>36</sup>, Józefa Żmijewskiego<sup>37</sup> i Ludwika Liczbińskiego<sup>38</sup>. W pamiętnikach tak sam o tym pisze:

„Na koszt konstrukcji otrzymałem od rządu tureckiego pisemne upoważnienie do podejmowania potrzebnych funduszy z kas rządowych. Do mnie należało wytrasowanie linii, kupno, rozwózka materiału, postawienie słupów, budowanie domków dla dozorców i wypłata robotników. Na to wszystko, na całej przestrzeni przez Adrianopol do Szumli, wydałem 322.058 piastrow. Rachunki na te wydatki przedłożyłem administratorowi, zachowując sobie tychże kopię. Zawieszanie drutów wykonano wprost pod zarządem Delarne'a przez robotników sprowadzonych z Francji.

W końcu października 1855 r. linia ze Stambułu do Szumli była zupełnie wykończona, poczem wróciliśmy do Stambułu.”<sup>39</sup>

Szerzej rozpiął się o raczej niezwykłych okolicznościach tego przedsięwzięcia Miłkowski:

„Budowa ta na szczególne zasługuje wspomnienie, tak z tego względu, że ów najpierwszy w Turcji telegraf jest wyłącznie dziełem Polaków, jako też z powodu zdumienia w kołach urzędowych tureckich, w jakie koła te wprowadził finansowy robót rezultat. Że Sokulski cały do wyty-

<sup>32</sup> Karol Brzozowski (1821-1904), absolwent Instytutu Gospodarstwa Wiejskiego i Leśnictwa w Marymoncie, uczestnik powstania wielkopolskiego (1848), potem na emigracji w Dreźnie, Paryżu, a od 1853 r. w Turcji. Słynął jako niezawodny strzelec i zamiłowany myśliwy, znany na Wschodzie pod imieniem Kara Awdży (Czarny Łowca), którego używał niekiedy jako pseudonimu literackiego — był bowiem wybitnym człowiekiem pióra, przede wszystkim uznanym poetą (*Noc strzelców w Anatolii*, 1856), autorem licznych wspomnień ze Wschodu (por. przyp. 1). W 1863 r. uczestniczył w wyprawie oddziału Z. Miłkowskiego z Turcji przez Rumunię do powstania; dowodził wówczas kompanią i został ciężko ranny w bitwie pod Konstangalią.

<sup>33</sup> Józef Akkord, rodem z Litwy, działacz rewolucyjny podczas Wiosny Ludów w Czechach i Saksonii, uczestnik powstania węgierskiego, po którym przebywał w Turcji; nieodstępny towarzysz polowań Brzozowskiego, znany był z zaradności.

<sup>34</sup> Antoni Gembka, uczestnik powstania węgierskiego, następnie przebywał w Turcji, gdzie m.in. pracował przy budowie magazynów w Czernawodzie nad Dunajem.

<sup>35</sup> Paweł Słotwiński (ur. 1825), rodem z Lubelszczyzny, uczestnik powstania węgierskiego w randze kapitana, w 1853 r. organizował wspólnie z Z. Miłkowskim i E. Bednarczykiem legion polski na Wołoszczyźnie, w latach 1856-1858 prowadził wraz z Miłkowskim polską jadłodajnię w Stambule; później osiadł w Belgradzie, skupiając wokół siebie działaczy rewolucyjnych serbskich i polskich.

<sup>36</sup> Karol Mokrański (zm. 1858), uczestnik powstania węgierskiego.

<sup>37</sup> Józef Żmijewski, uczestnik powstania węgierskiego, w 1863 r. współpracował z Miłkowskim przy organizowaniu pomocy dla powstania styczniowego.

<sup>38</sup> Ludwik Liczbiński, uczestnik powstania węgierskiego, a w 1863 r. wyprawy oddziału Miłkowskiego do powstania (prowadził rachunkowość).

<sup>39</sup> F. Sokulski: *W kraju i nad Bosforem*, s. 86-87.

czenia linii i prowadzenia robót [...] inżynierski i dozorczy personel ze współziomków swoich złożył, w tym nic nie mogło być dziwnego. Powód do wywołania zdumienia w następujący wyrodził się sposób. W Turcji, jak wszędzie zresztą, dla robót rządowych układa się kosztorys, do którego wykonawcy stosować się winni. Wykonawcy stosują się, bacząc zazwyczaj na to, ażeby się w rubryce wydatków coś niecoś na ich osobistą okroiło korzyść. W posiadłościach padyszacha władza wykonawcza [...] wysokie posiada poważanie, a wolno jej więcej niż gdzie indziej z racji niezbyt wysokiego w biegłości rachunkowej stopnia. Z racji tej suto się wszelacy robót rządowych wykonawcy obławiają — dobrze, jeżeli w granicach kosztorysu.

Sokulski miał roboty w pewnym oznaczonym skończyć terminie. Nie skończył, uzyskał jednak przedłużenie, które w wysokich sferach rządowych, obłożonych przez szyjących Sokulskiemu buty współzawodników do robót następnych, wzbudziło niezadowolenie. W W. Porcie na przybycie jego oczekiwano, celem udzielenia mu dymisji, do której pretekst w rachunkach wynaleźć się spodziewano. Przyjeżdża oczekiwany nareszcie; Witany drewnianym oblicz przełożonych swoich wyrazem, składa rachunki — rachunki wykazują nie wydaną kilkudziesięciu tysięcy piastrow (piastr równa się jednej piątej franka) kwotę.

— Co to znaczy?... — rozległo się wśród wysokich urzędników tureckich zapytanie.

Jeden rezultat ten przypisywał głupocie, drugi uczciwości. Przypuszczać należy, że sam minister do tego ostatniego przychylił się zdania, albowiem Sokulski nadal w służbie w charakterze mehendysa (inżyniera) zatrzymany został [...]”<sup>40</sup>.

W nagrodę za gospodarność i obniżenie kosztów budowy Sokulski objął stałą posadę „inżyniera konstruktora z siedzibą w Adrianopolu” (obecnie: Edirne), a jego współpracownicy otrzymali gratyfikacje. Rzetelność wykazana przez Sokulskiego sprawiła, że niebawem powierzono mu budowę następnej linii telegraficznej całkowicie na własną rękę, tym razem już bez pomocy specjalistów francuskich. Również i do tego przedsięwzięcia zaangażował polski personel. Cztery stanowiska mehendysów, z pensją 1500 piastrow miesięcznie, obsadził Brzozowskim, Akkordem, Mokrańskim i Słotwińskim. Zatrudnił też kilku rodaków jako tzw. dozorców robót, z gażą dwukrotnie mniejszą, ale i tak wysoką jak na stosunki tureckie.

Relację z budowy tej ważnej linii, która połączyła Turcję — poprzez Nisz w Serbii — z europejską siecią telegraficzną, mamy z pierwszej ręki. Wyszła spod pióra (dodajmy, nie byle jakiego pióra) jednego z głównych jej realizatorów — Karola Brzozowskiego.

<sup>40</sup> Z. Miłkowski: *Sylwety emigracyjne*, s. 112-113.



„W końcu r. 1856 wysłała nas W. Porta pod naczelnictwem Franciszka Sokulskiego na zbudowanie linii telegraficznej z Adrianopola do Niszu i połączenia ją z linią, którą Serbowie przy pomocy inżynierów austriackich doprowadzili już do Aleksinca, miasta najbliższego granicy tureckiej. Aby ułatwić nam roboty i zdjąć z nas ciężar znoszenia się z władzami miejscowymi, dodała nam Wysoka Porta dwóch komisarzy: jednego z ramienia ministerium skarbu, drugiego ze strony ministra spraw wewnętrznych. Bejowie ci mieli po pięćset rubli na miesiąc, ale rzadko kiedy byli z nami na linii; niby bardzo gorliwie zajmowali się u gubernatorów sprawami telegrafu, lecz popychając je pozornie naprzód, pragnęli jak najdłużej roboty przeciągać.

Naczelnik nasz Sokulski, człowiek czynny, sumienny, rwał sobie włosy, gdy co chwila to zabrakło słupów, to robotnika, albo, co gorsza, zawieruszył się w drodze z Konstantynopola wysłany drut lub porcelanki. [...] Biedny naczelnik pisał do komisarzy, wysyłał umyślnych, galopował po kilkadziesiąt kilometrów i gdy jedną usunął przeszkodę, stawała mu w drodze druga.

Ja wytykałem linię, przecinałem lasy. Przy drogach owoczesnych, krętych, wąziutkich, iść z linią niepodobna było, trzeba było je prostować, albo szukać innych, wygodniejszych i krótszych, i zdobywać je sobie siekierą. Do mnie należało kopanie dziur i wystupowanie linii; za mną drugi oddział przykręcał do słupów porcelanki i rozwijał druty; trzeci je zawieszał i regulował, tak że gdy ja z robotą przybyłem do miasta, gdzie miała być stacja telegraficzna, w cztery lub pięć dni za mną druty wchodziły do biura, które zaraz mogło być otwarte.

W połowie sierpnia 1857-go opalony jak Beduin, okryty potem i kurzawą, zatknąłem tyczkę przy bramie Sofii [...]”<sup>41</sup>

Wiosną 1858 r. powierzono Sokulskiemu budowę kolejnej linii telegraficznej, biegnącej ze Stambułu na zachód, do Salonik i dalej przez Ochrydę do Albanii. Głównymi jego pomocnikami byli tym razem Sortylewski, Adam Antonowicz i Francuz Vivet. Jednocześnie inne tego rodzaju kontrakty otrzymali dotychczasowi współpracownicy Sokulskiego: Brzozowski na trasie Adrianopol—Tulcza (obecnie Tulcea w Rumunii), a Mokraiński na trasie Skutari—Ismid. Doszło więc do swego rodzaju „polskiego monopolu” w tym zakresie. Sokulski poświęca temu w pamiętnikach następujący ustęp:

„Na wiosnę 1859 roku zaczęto już budować telegrafy w Azji, pomnożył się zatem korpus mehendysów. Na moją propozycję zostali wówczas przyjęci następujący Polacy: Cholewiński, Ewaryst Lochman, Achmetowicz, Skalski i kilku Polaków na dozorców. Mnie oddano dyрекcję dal-

<sup>41</sup> K. Brzozowski: *Wspomnienia z Turcji*. „Tygodnik Ilustrowany” 1886, t. VII, nr 181 s. 394. Autor podał wysokość pensji w rublach, aby dać o niej wyobrażenie czytelnikom z Królestwa Polskiego.

szej budowy telegrafu do Elbasan. Karol Brzozowski, po ukończeniu linii do Tulczy, znowu znalazł się przy mnie. W tym roku zaszła zmiana w głównej dyrekcji, w miejsce bowiem Mehmed-effendiego zamianowany został Ormianin Agaton-effendi (nazwiska nie pamiętam). Ten napisał wkrótce do mnie, abym do Stambułu przysłał jednego z najzdolniejszych mehendysów. [...] Na wezwanie Fuad-paszy wysłano Brzozowskiego do Damaszku dla objęcia budowy telegrafów w tych okolicach.

Po skończonej budowie telegrafu do portu w Elbasan, powróciłem do Stambułu, gdzie już stale zamieszkałem. Równocześnie ze mną rozjechali się również i moi mehendysi — jedni do budowy nowych linii telegraficznych, drudzy do nadzoru już ukończonych. Ja wyjeżdżałem odtąd tylko sporadycznie, w miarę potrzeby, zajmując się głównie połączeniem telegrafów Turcji europejskiej z azjatyckimi kablem podmorskim przez Bosfor i Dardanele, jak i również pracowałem nad połączeniami telegrafu tureckiego z Galaczem w Rumunii i Ismailowem, należącym wówczas jeszcze do Turcji, drutem podwodnym przez Dunaj.”<sup>42</sup>

Nie zachował się, niestety, żaden przekaz na temat syryjskiego epizodu telegraficznego w bogatej i obfitującej we wspomnienia ze Wschodu spuściznie Brzozowskiego. Nie ma też jego nazwiska na stojącym do dziś w Damaszku pomniku budowniczych telegrafu. Tak więc odnotowana przez Sokulskiego jego pionierska w tej dziedzinie działalność na terenie Syrii nie została, jak dotąd, poświadczona w sposób jednoznaczny. Nie trwała też zbyt długo, bowiem już w styczniu 1860 r. skierowano Brzozowskiego do Albanii dla przeprowadzenia paru linii lokalnych: Elbasan—Tirana, Elbasan—Monastyr (obecnie: Bitola w jugosłowiańskiej Macedonii), Awlonia (obecnie: Vlonë) — Szkodra—Antiwari (obecnie: Bar — port w jugosłowiańskiej Czarnogórze). Obszerne wspomnienia z realizacji tych przedsięwzięć, dokonanej przy współpracy Marcina Krzymuskiego, wraz z barwnym opisem towarzyszących jej przygód i perypetii, a także miejscowej przyrody i zwyczajów, opublikował Brzozowski w prasie krajowej<sup>43</sup>. Doświadczenia te dodatkowo ugruntowały zaufanie

<sup>42</sup> F. Sokulski: dz. cyt., s. 90-91. Józef Cholewiński, przedtem służył w kozakach sułtańskich, w latach sześćdziesiątych osiadł w Tulczy jako inspektor nadzorujący sieć telegraficzną w Dobrudży (por. niżej); w 1863 r. czynny przy zaopatrywaniu w broń oddziału Miłkowskiego. Ewaryst Lochman, uczestniczył w powstaniu węgierskim jako podoficer kawalerii. Albert Achmetowicz (Achmatowicz?), emigrant z 1848 r., wstąpił wówczas w Niemczech do Tow. Demokratycznego Polskiego, od początku lat pięćdziesiątych przebywał w Turcji; uczestnik wyprawy Miłkowskiego. Stefan Skalski (Plum), nauczyciel gimnazjalny, przebywając w Turcji pracował jako młynarz (por. wyżej), na początku lat sześćdziesiątych współpracował w Mołdawii z Miłkowskim, przygotowując m.in. przemarsz wyprawy do powstania w 1863 r.

<sup>43</sup> K. Brzozowski: Wspomnienia z Albanii. „Tygodnik Ilustrowany” 1891 nr 68-75. Marcin Krzymuski był kolegą Brzozowskiego z Instytutu w Marymoncie (por. przyp. 32).



władz tureckich do Polaków, jako niezawodnych budowniczych linii telegraficznych w specyficznych warunkach imperium osmańskiego, gdyż roboty te próbowano uprzednio wykonać własnymi siłami, jednakże bez powodzenia.

W latach 1864-1865 Brzozowski nadzorował, jako inspektor z ramienia władz, budowę linii telegraficznych w rejonie Angory (dzisiejszej Ankary). Był niewątpliwie najwybitniejszym, obok Sokulskiego, z polskich pionierów, którzy stworzyli zręby sieci telegraficznej w państwie osmańskim. W jednym z listów do kraju napisał: „[...] budowałem linie telegraficzne jako naczelny inżynier i odrutowałem wielką część Turcji jak rozbitą garnkę”<sup>44</sup>, a w innym stwierdził, że trasując je przemierzył pieszo odległość odpowiadającą mniej więcej długości równika ziemskiego<sup>45</sup>.

Polacy pracowali również licznie przy eksploatacji tureckiej sieci telegraficznej. O spotkaniach z polskimi telegrafistami zatrudnionymi w najrozmaitszych, nierzadko egzotycznych zakątkach imperium osmańskiego napomykają ubiegłowieczni emigranci i podróżnicy. Wiemy stąd np., że niejaki Smoleński kierował stacją telegraficzną w Chanekinie, w pobliżu granicy perskiej, a następnie od około 1869 r. pracował w biurze telegraficznym w Bagdadzie<sup>46</sup>. Inspektorem sieci telegraficznej w Dobrudży był w latach sześćdziesiątych zeszłego stulecia Józef Cholewiński, jeden z mehendysów Sokulskiego<sup>47</sup>. Zastępcą inspektora telegrafu w Bagdadzie był w 1869 r. niejaki Jaworski, o którym wiadomo tylko, że miał gromadkę dzieci<sup>48</sup>. Największą karierę w tureckiej służbie telegraficznej zrobił współpracownik Sokulskiego, Adam Antonowicz, kończąc ją w 1889 r. jako naczelny dyrektor poczt i telegrafów całej azjatyckiej części imperium<sup>49</sup>. Można przypuszczać, że rola, jaką odgrywali Polacy w tureckiej służbie telegraficznej sprzyjała zatrudnianiu w niej ziomków także z następnego pokolenia emigracyjnego. Zdaje się

<sup>44</sup> Do Władysława Belzy w 1880 r. (Ossolineum, rkps 12423; cytowany przez adresata w „Tygodniku Ilustrowanym” t. V 1885 nr 105 s. 11).

<sup>45</sup> W liście do Teofila Lenartowicza z 25 marca 1875 r. (Bibl. PAN w Krakowie, rkps 2028, t. I, k. 220).

<sup>46</sup> Bibl. PAN w Krakowie, rkps 2180, t. II, k. 365.

<sup>47</sup> Por. przyp. 42.

<sup>48</sup> Bibl. PAN w Krakowie, rkps 2180, t. II, k. 337v, 355, 356, 387.

<sup>49</sup> Adam Antonowicz (1822-1901), ziemianin z okolic Tarnopola, początkowo służył jako oficer huzarów austriackich, wziął udział w powstaniu węgierskim, następnie osiadł w Turcji; w 1861 r. zajmował „zaszczytną pozycję” w polonii stambulskiej, co najmniej od 1868 r. pracował jako inspektor sieci telegraficznej kolejno w Bagdadzie, Bejrucie, Smyrnie, Aleppo, Salonikach i Monastyrze (Bibl. PAN w Krakowie, rkps 2180, k. 216-217, 302v-305, 322; M. K. Borkowski: dz. cyt., „Głos” 1886 nr 11 s. 169-170; Z. Mineyko: *Z tajgi pod Akropol*, s. 201).

to poświadczają fakt, że w 1884 r. stacją telegraficzną w Bagdadzie kierował T. Latynek, syn lekarza uchodźcy<sup>50</sup>.

W 1865 r., w ramach europeizacji państwa, władze tureckie utworzyły państwową służbę techniczną wzorowaną na francuskim Korpusie Dróg i Mostów. Zbiegło się to w czasie z napływem nad Bosfor kolejnej fali emigracyjnej po klęsce powstania styczniowego. Naturalnie, uchodźcy ci szukali pracy, a administracja turecka zainteresowana była w obsadzeniu stanowisk w nowym resorcie ludźmi o jakich takich kwalifikacjach technicznych. Angażowaniu Polaków sprzyjała renoma, jaką wyrobili sobie u władz sułtańskich nasi budowniczowie linii telegraficznych, sprzyjała też atmosfera polityczna oraz brak miejscowej konkurencji zawodowej. Nie bez znaczenia był wreszcie fakt, iż organizator i dyrektor generalny ministerstwa robót publicznych — sprowadzony specjalnie w tym celu z Francji inżynier Ritter, Alzarczyk — okazał się „wielkim przyjacielem Polaków”<sup>51</sup>. W tej sytuacji, jak pisze w pamiętnikach jeden z ówczesnych przybyszów, „dość było powiedzieć „ben lechły”, jestem Polak, by uzyskać to, o co się prosi — toteż dział dróg i mostów w prowincjach tureckich był od szefów do ostatniego konduktora samą prawie polonią obsadzony”<sup>52</sup>. Poświadczą to i Sokulski, stwierdzając: „Z tego powodu budowa dróg i mostów była niemal wyłącznie powierzona Polakom [...]”<sup>53</sup>. Potwierdzają też rozliczne źródła — wspomnienia, relacje podróżników.

Nie doszło, niestety, do zbadania pod tym kątem stambulskich archiwów, toteż informacje jakie posiadamy na ten temat są wrywkowe, rozproszone i z całą pewnością niepełne. Ale to, co wiemy wystarcza, by zdać sobie sprawę ze skali zjawiska. Znamy kilkanaście nazwisk Polaków piastujących stanowiska naczelnych inżynierów w rozmaitych wilajetach, czyli prowincjach, na które podzielone było administracyjnie imperium osmańskie. A trzeba pamiętać, że wiele z tych wilajetów odpowiadało obszarem państwowym i to wcale nie małym. Byli też Polacy naczelnymi inżynierami w mniejszych jednostkach administracyjnych, na które dzieliły się wilajety, tzw. sandżakach. Licznie pracowali na podrzędniejszych stanowiskach konduktorów dróg i mostów, w niektórych prowincjach tworząc całe zespoły projektantów i wykonawców robót budowlanych.

<sup>50</sup> Jego ojciec, lekarz, rodem z Warszawy, zapewne emigrant z okresu Wiosny Ludów, osiadły w Bagdadzie (gdzie przybył z drem Drozdowskim), ożenił się z Arabką i miał sporo dzieci (Bibl. PAN w Krakowie, rkps 2180, t. II, k. 378-379).

<sup>51</sup> F. Sokulski: dz. cyt., s. 120.

<sup>52</sup> K. Kalita, Pamiętnik Rębajły (Bibl. Narodowa w Warszawie, rkps 6532, k. 119).

<sup>53</sup> F. Sokulski, dz. cyt., s. 120.

Zacznijmy przegląd polskich osiągnięć na tym polu od postaci znanej. Franciszek Sokulski pisze we wspomnieniach: „W r. 1865 przeniosłem się ze służby telegrafów do nowo utworzonej administracji budowy dróg i mostów, jako więcej odpowiadającej mojemu fachowi. (...) Mnie powierzono sandzak philipopolski [...]”<sup>54</sup>. Objął więc stanowisko w Filipopolu (obecnie: Płowdiw w Bułgarii). Jego pomocnikiem był tam wypróbowany współpracownik z czasów budowy linii telegraficznych, Ewaryst Lochman. W 1869 r. awansował Sokulski na naczelnego inżyniera wilajetu adrianopolskiego. Podlegali mu inżynierowie okręgowi w Filipopolu, w Sliwnie i w Rodosto (obecnie: Tekirdag w Turcji europejskiej). Pozostał na tym stanowisku do 1877 r.<sup>55</sup>

Dokonajmy teraz przeglądu często dość przypadkowych informacji o karierach innych Polaków piastujących wysokie stanowiska w tureckiej państwowej służbie inżynierskiej.

Edwin Wrześniowski — najlepiej wykształcony fachowo z Polaków pracujących w Turcji — był od 1870 r. naczelnym inżynierem wilajetowym w Adanie, w południowo-wschodniej Azji Mniejszej<sup>56</sup>. Zajmował się tam budową dróg bitych, m.in. na trasie Mersyna—Tars—Adana, oraz mostów; przeprowadzał regulację ulic w Tarsie. Po przeprowadzeniu odpowiednich badań terenowych, opracował projekt osuszenia bagien w rejonie starożytnego Issos. W warunkach tureckich, szczególnie na tak zapadłej prowincji, gdzie fundusze przeznaczone na roboty publiczne były nader ograniczone, nie mógł realizować przedsięwzięć odpowiadających jego kwalifikacjom i aspiracjom. Nawykły do stosunków europejskich, nie umiał dojść do porozumienia z lokalnymi władzami. Nadto, w przeciwieństwie do zdecydowanej większości tamtejszych Polaków — na ogół zafascynowanych Wschodem — źle się czuł z dala od Europy. Poprosił więc o przeniesienie. W latach 1872-1877 był naczelnym inżynierem wilajetowym w Hercegowinie z siedzibą w Sarajewie. Zajmował się tam głównie budową i naprawą dróg oraz mostów (m.in. na rzece Neretwie pod Gabelą). Pilnie śledził światowy postęp techniczny i po-

<sup>54</sup> Tamże, s. 119-120.

<sup>55</sup> W 1878 r. pozostał Sokulski bez pracy; mimo długoletniej pracy w tureckiej służbie państwowej nie udało mu się uzyskać należnej emerytury, a — stale pomagając rodakom, którym się gorzej wiodło — nie odłożył sobie oszczędności na starość; w 1881 r. powrócił do Galicji, gdzie przez siedem lat pracował jako konduktor drogowy na trasie Kołomyja—Peczenizyn; ostatnie lata życia spędził u przyjaciela Zygmunta Jaroszyńskiego w Błudnikach pod Kołomyją.

<sup>56</sup> Edwin Wrześniowski (1842-1886), syn lekarza, wykształcony w wojskowej Mikołajewskiej Akademii Inżynierów w Petersburgu oficer armii rosyjskiej, uczestnik patriotycznej konspiracji i powstania styczniowego, przebywając na emigracji ukończył słynną paryską École des Ponts et Chaussées (1869).

pularyzował go wśród miejscowej polonii; m.in. wygłosił odczyt wyjaśniający zasadę działania telefonu.

Mimo wyjątkowo wysokich kwalifikacji zawodowych, nie zrobił Wrześniowski w Turcji błyskotliwej kariery. Przeszkodziło mu w tym zapewne usposobienie <sup>57</sup>.

Zastępcą Wrześniowskiego w Adanie był Józef Chrzanowski, biegle władający językiem tureckim i arabskim, wielki miłośnik Wschodu. Znalazł się tam po powstaniu węgierskim, pracował parę lat przy robotach inżynierskich w Egipcie, następnie służył w kawalerii tureckiej awansując do stopnia kapitana. Używał imienia Jusuf effendi. Aleksander Jabłonowski, który zetknął się z tą tak niedobraną parą rodaków w 1870 r., w dzienniku podróży napisał:

„Z towarzyszem swym p. Edwinem stanowi biegunowe przeciwieństwo we wszystkim prawie [...] P. Edwin zawsze dał uczuć Turkowi, czy baszy czy pospolitemu, że on Europejczyk; gdy tymczasem Jussuf-eff lubił towarzystwo Turków, przyjaźnił się z nimi i szukał nawet pewnej wśród nich popularności. Takie wszakże przeciwne ich usposobienia były bardzo użyteczne dla kraju, któremu swe usługi ofiarowali.

Przy ich jednostajnym bowiem traktowaniu na serio swego obowiązku — co, nawiasem powiedziawszy, jest rzeczą bardzo nieczęstą wśród Europejczyków na Wschodzie — wynikało, że czego p. Edwin nie zdołał przeprowadzić z góry jako szef, Jusuf przez swe prywatne stosunki wytarguje na Turkach — i robota idzie.” <sup>58</sup>

W Sarajewie zastępcą Wrześniowskiego był Teodor Wańkowicz <sup>59</sup>. Dzięki przygarści ploteczek, jakimi ubarwił swój pamiętnik Władysław Jabłonowski — który w tym czasie przebywał tam jako lekarz w tureckiej służbie państwowej — wiemy, że Wańkowicz przysparzał swemu szefowi kłopotów, gdyż wykazywał skłonność do nawiązywania romanсів, co w tej strefie geograficznej groziło niebezpiecznymi komplikacjami. Dalszych kolei kariery inżynierskiej Wańkowicza nie znamy, wiemy wszakże, że awansował na inżyniera wilajetowego, gdyż w 1893 r. wymieniono go wśród uczestników zebrania polonijnego w Stambule jako jednego z „naczelných inżynierów”.

---

<sup>57</sup> Następnie, w latach 1878-1879 przebywał bez pracy w Stambule; wyjechał do Bułgarii, która właśnie uzyskiwała niepodległość i dość licznie zatrudniała polskich inżynierów; od 1880 r. pracował na stanowisku inżyniera w Sofii; w 1885 r. zapadł na chorobę nerwową, został odwieziony do kraju i umieszczony w szpitalu dla umysłowo chorych w Krakowie.

<sup>58</sup> A. Jabłonowski: dz. cyt., s. 223.

<sup>59</sup> Teodor Wańkowicz (1842-1914), rodem z Litwy, uczestnik powstania styczniowego, zmarł w Stambule („Przegląd Emigracyjny”, 1893, s. 97; Bibl. PAN w Krakowie, rkps 2180, t. III, k. 58v, 108-108v, 111-111v, 114-115, 118-118v, 125, 139-141v, 144v-145v; „Bulletin Polonais”, 1914, nr 311).

Jan Komadziński<sup>60</sup>, osiadły w Turcji po wojnie krymskiej, początkowo miał się różnych zajęć zarobkowych — pracował jako urzędnik w Samsun, następnie jako buchalter w Amasji (gdzie, dorobiwszy się, ufundował cmentarz katolicki), wreszcie trafił w 1862 r. do służby państwowej. Po utworzeniu administracji dróg i mostów został — zgodnie z kwalifikacjami — inżynierem okręgowym w Sliwnie, a z czasem inżynierem wilajetowym w Konii, w Azji Mniejszej. Zatrudniał licznych Polaków, dokształcając ich wieczorami w zakresie nauk przydatnych w fachu inżynierskim. Wielu spośród jego wychowanków zrobiło w tej dziedzinie kariery w tureckiej służbie państwowej, trzech z nich osiągnęło stanowiska inżynierów wilajetowych.

Stosunkowo dużo wiemy o personelu inżynierskim i organizacji pracy w wilajecie naddunajskim, obejmującym tereny północnej Bułgarii. Naczelnymi inżynierami w jego stolicy, Ruszczuku (obecnie: Ruse), byli kolejno trzech Polacy. Pierwszym z nich był mjr Józef Jerzmanowski, weteran powstania listopadowego, noszący w Turcji imię Jussuf Bej. Zatrudniał on wielu rodaków, m.in. — za wstawiennictwem Sokulskiego — przyjął w 1865 r. do pracy Karola Kalitę<sup>61</sup>. Właśnie dzięki pamiętnikom owego bohatera uchodźcy znamy sporo szczegółów o tzw. ruszczuckiej brygadzie inżynierów, całkowicie zdominowanej przez Polaków. Wiemy np., że na zimę cały personel ściągali do Ruszczuka, by opracowywać projekty dróg i mostów na następny sezon budowlany. Przed przystąpieniem do ich realizacji, konduktorzy losowali zadania będące do wykonania. Brygada cieszyła się uzasadnioną sławą — dzięki niej powstała na terenie owego pogranicznego wilajetu sieć dobrych dróg bitych, mających ważne znaczenie strategiczne. Działalność ta była popierana i doceniana przez władze, a zwłaszcza przez miejscowego gubernatora, Midhata Paszę, wielkiego przyjaciela Polaków — jednego z nielicznych w ówczesnej Turcji mężów stanu z prawdziwego zdarzenia.

---

<sup>60</sup> Jan Komadziński (Komodziński?) (1813-1887), syn oficera napoleońskiego, urodzony w Paryżu, uczestnik powstania listopadowego w stopniu porucznika, przebywając na emigracji ukończył paryską École Centrale des Arts et Manufactures, w wojnie krymskiej wziął udział w szeregach brytyjskich; w Turcji słynął z filantropii w stosunku do emigrantów (nie tylko rodaków), był jednym z założycieli Tow. Polskiego Wzajemnej Pomocy i Dobroczynności w Stambule (Bibl. PAN w Krakowie, rkps 2633; H. Kunaszowski, Życiorysy uczestników powstania listopadowego, Lwów 1880 s. 119; A. Michałowski: *Mowy Adama Michałowskiego Prezesa Towarzystwa Polskiego Wzajemnej Pomocy i Dobroczynności*. „Wolne Polskie Słowo” Paryż nr 2 (1 X 1887, s. 8); Bibl. Kórnicka PAN, rkps 2521).

<sup>61</sup> Karol Kalita (1830-1919), uczestnik powstania węgierskiego, jeden z głośnych bohaterów powstania styczniowego — kiedy, dowodząc pułkiem stopnickim pod pseudonimem Rębajło, stoczył wiele zwycięskich potyczek i prowadził walkę aż do marca 1864 r.

Spśród czterech podległych Jerzmanowskiemu inżynierów okręgowych, trzech było Polakami: Antoni Górkiewicz<sup>62</sup>, Witold Milowicz<sup>63</sup> i Zygmunt Mineyko<sup>64</sup>. Konduktorami pierwszej klasy byli „poturczeniec” Iskinder Bej (Józef Laniecki), Karol Kalita, Emeryk Tchórzewski (weteran powstania węgierskiego, który przybrał imię Ibrahima) i Gawroński. Wśród sześciu konduktorów drugiej klasy znajdowało się czterech Polaków: Izydor Rawski (Sydor)<sup>65</sup>, Józef Kalita (Jussuf) — brat stryjeczny Karola, Markiewicz<sup>66</sup> i Niemira. Kalita wspomina jeszcze o konduktorze Domańskim.

We wspomnieniach Kality znalazło się trochę szczegółowych informacji o wykonywanych przez brygadę ruszczuką pracach. W lecie 1865 r. zaznajamiał się on ze sposobem prowadzenia robót pod kierunkiem Lenieckiego w rejonie Tyrnowa. Poinstruowano go również, w jaki sposób egzekwować siłę roboczą od miejscowej ludności. Następnie pracował do końca października przy budowie drogi w okolicach Plewny (obecnie: Pleven). W następnych latach Kalita prowadził prace budowlane w Szumli, budował drogi Etropole—Łukawica (obecnie: Łukowit) i Oriachowica—Tyrnowo—Drianowo, oraz przebudowywał most na rzece Jantrze w Tyr-

---

<sup>62</sup> Antoni Górkiewicz (Gurkiewicz?), zapewne identyczny ze spotkanym w 1866 r. na podobnym stanowisku w Smyrnie (obecnie: Izmir) przez dra W. Jabłonowskiego (Bibl. PAN w Krakowie, rkps 2180, t. II, k. 54v).

<sup>63</sup> Witold Milowicz, emigrant po powstaniu styczniowym, o którym będzie jeszcze mowa w związku z budową kolei.

<sup>64</sup> Zygmunt Mineyko (1840-1925), rodem z Oszmiańskiego, kształcił się w wojskowej Mikołajewskiej Akademii Inżynierów w Petersburgu, uczestnik powstania styczniowego, skazany na Sybir zbiegł z transportu za granicę, przebywając na emigracji ukończył wojskową École d'Application d'Etat Major w Paryżu (1868); z Turcją zetknął się już w 1861 r., kiedy zmuszony zbiec za granicę podążył do Polskiej Szkoły Wojskowej w Genui, w 1862 r. przebywał w niej dłużej uczestnicząc w trasowaniu przez inżynierów francuskich linii kolejowej Stambuł—Adrianopol; z dobrze udokumentowanej biografii Mineyki wynika, że Kalita mógł się z nim zetknąć w Turcji dopiero w 1869 r. — być może, pisząc po latach pamiętnik, pomylił daty; dalszą karierą inżynierską Mineyki w Turcji zajmiemy się jeszcze niżej.

<sup>65</sup> Izydor Rawski (1816- po 1880), uczestnik powstania listopadowego, wydarzeń Wiosny Ludów w Galicji i Wielkopolsce, oraz wojny krymskiej w szeregach kozaków sułtańskich Sadyka Paszy; następnie służył w armii tureckiej, awansując do stopnia majora gwardii sułtańskiej i na dowódcę tzw. dywizji chrześcijańskiej (1863), od 1865 r. pracował w służbie państwowej jako konduktor dróg i mostów, w 1871 r. powrócił do Galicji i osiadł w Czortkowie, gdzie pracował do 1880 r. jako inspektor dróg powiatowych (H. Kunaszowski: dz. cyt., s. 132-135; M. Tyrowicz: Towarzystwo Demokratyczne Polskie 1832-1863, przywódcy i kadry członkowskie, przewodnik bibliograficzny. Warszawa 1964 s. 567).

<sup>66</sup> Zapewne Paweł Markiewicz, rodem z Tykocina, uczestnik powstania listopadowego i węgierskiego w randze kapitana (M. Tyrowicz: dz. cyt., s. 417).



nowie. W tym czasie Leniecki skonstruował most na rzece Wit w pobliżu Plewny.

W 1867 r., po śmierci Jerzmanowskiego, naczelnym inżynierem wilajetu został Zagórowski, o którym właściwie nic nie wiemy. We wrześniu tego roku wydelegowano Kalitę do Gabrowa, gdzie powierzono mu odpowiedzialne zadanie zapewnienia sułtanowi bezpiecznego przejazdu przez przełęcz Szipka. Kierował tam pracą trzech tysięcy robotników, spędzonych z okolicy. W ciągu dwóch tygodni przygotowano drogę nadającą się dla powozów. W tym czasie Tchórzewski został okręgowym inżynierem dróg i mostów w miejscowości Łowecz. Następnie Kalita działał w Drianowie, a potem w Sylistrze w Dobrudży.

W 1868 r. zmarł Zagórowski i naczelnym inżynierem w Ruszczuku mianowano Alojzego Przeździeckiego<sup>67</sup>. Był on jednym z pionierów miejscowego przemysłu — założył w Stambule fabrykę, w której wytwarzał nieprzemakalne płaszcze gumowane, tzw. wówczas (od nazwiska wynalazcy) makintosze, czego nauczył się przebywając na emigracji w Anglii. Następnie wstąpił do służby państwowej. W 1861 r. był naczelnikiem robót publicznych w Stambule — przeprowadzał wówczas, wspólnie z Sokulskim i innym, bliżej nie znanym Polakiem, Machnickim, regulację ulic i opatrywanie ich tabliczkami z nazwami. W Ruszczuku kontynuował tradycje Jerzmanowskiego, zajmując się głównie budową dróg. Zaprzyjaźnił się tam z miejscowym gubernatorem, Akifem Paszą, który w 1868 r. zastąpił na tym stanowisku Midhata. W 1871 r. — kiedy, po śmierci przychylnego sprawie polskiej, a niechętnego Rosji wezyra, Alego Paszy, nastąpił prorosyjski zwrot w polityce Turcji — na specjalne życzenie ambasadora Ignatiewa zlikwidowano, pod pozorem oszczędności budżetowych, znakomicie prosperującą brygadę ruszczucką. Akifa Paszę przenoszono właśnie na analogiczne stanowisko do Bośni, zabrał więc tam ze sobą Przeździeckiego i część jego polskiego personelu technicznego. Tam też potrzebne były drogi strategiczne. Nie wiemy, jak długo Przeździecki piastował urząd inżyniera wilajetowego na nowym miejscu. W każdym razie w 1880 r. przebywał już w Galicji<sup>68</sup>.

Kalita również zaprzyjaźnił się z lokalnym tureckim dygnitarzem, Alim Paszą, naczelnikiem sandzaku tyrnowskiego. Zetknął się z nim prowadząc tam roboty. Kiedy pasza ów awansował na stanowisko walego w Filipopolu, ściągnął do siebie w 1869 r. Kalitę na stanowisko inżyniera okręgowego, opróżnione przez Sokulskiego, który odszedł do Adrianopola. Podlegało mu tam sześciu konduktorów dróg i mostów, sami Polacy:

<sup>67</sup> Alojzy Adam Przeździecki (1814-1897), uczestnik powstania listopadowego, wydarzeń Wiosny Ludów w Galicji i wojny krymskiej, po której osiadł w Turcji.

<sup>68</sup> Mieszkał wówczas w Kotorynach koło Żurawna; w 1892 r. pracował jako urzędnik sierocińca w Drohowyżu.

z dawnej emigracji Ewaryst Lochman i Albert Achmetowicz, oraz weterani powstania stycziowego — Markwart, Dąbrowski, Dobrowolski i Dewerny. Głównym dziełem Kality na tym stanowisku był most o długości 250 m na betonowych podporach przez rzekę Giobsu, zapewne dopływ Tundży. W 1871 r. zapadł na zdrowiu, poprosił o dymisję i wyjechał do Galicji.

Dość nietypową karierę zrobił wspomniany już Zygmunt Mineyko. Jak już zaznaczono wyżej, przybył on do Turcji na stałe dopiero wiosną 1869 r.<sup>69</sup> Przedtem ukończył w Paryżu wojskową École d'Application d'Etat Major (1867-1868). Ówczesny naczelny inżynier wilajetu naddunajskiego, Przeździecki — który był spokrewniony z Mineyką i udzielał mu gościny w Stambule na początku lat sześćdziesiątych — zaproponował mu telegraficznie kierownictwo budowy linii kolejowej Nikopol—Plewna. Jak zdaje się wynikać ze wspomnień Mineyki, zadanie to obejmowało również opracowanie projektu tej kolei<sup>70</sup>. Mineyko zrealizował to przedsięwzięcie inżynierskie, choć w 1870 r. przerwał pracę, by wziąć udział w obronie Francji. Potem budował jeszcze linię kolejową Stambuł—Izmit. Następnie mianowany został naczelnym inżynierem Epiru i Tesalii, z siedzibą w Janinie. Od 1872 r. budował tam fortyfikacje w Janinie i w Prewezie oraz drogi strategiczne w Epirze. Zainteresowania Mineyki wykraczały daleko poza dziedzinę inżynierii. Około 1876 r. zorganizował poszukiwania archeologiczne uwieńczone odkryciem słynnej starożytnej świątyni w Dodonie, a w 1880 r. opracował mapę etnograficzną Epiru.

Mineyko utrzymywał ożywione kontakty z przedstawicielami miejscowej ludności greckiej i nie ukrywał sympatii dla jej aspiracji niepodległościowych na terenach nadal znajdujących się pod panowaniem tureckim. Dobitym przejawem tej postawy było małżeństwo, jakie zawarł z Prozerpiną Manarys, córką dyrektora gimnazjum w Janinie. Władze tureckie były zaniepokojone takim zachowaniem swojego wysokiego przebież urzędnika. Zrozumiała w tej sytuacji utrata ich zaufania wpłynęła niewątpliwie na dalsze losy Mineyki. Można się domyślać, że właśnie dlatego przeniesiono go do Azji Mniejszej. Nie wiemy, kiedy to się stało — w każdym razie w 1888 r. mieszkał już w Smyrnie, gdzie opracowywał mapę rzeki Gediz (Gedisczaj) oraz projekt jej regulacji, który następnie realizował. Później, jako nadzwyczajny inspektor z ramienia sutłana, rozwiązywał problemy komunikacyjne w rejonie Angory. Warto jeszcze dodać, że przez wiele lat był Mineyko prezesem Towarzystwa Weteranów Polskich, działającego w Turcji. W 1891 r. zdecydował się —

<sup>69</sup> Por. przyp. 64; wynika to jednoznacznie z pamiętników Mineyki (*Z tajgi pod Akropol, zwłaszcza s. 536-537*).

<sup>70</sup> Tamże, s. 405.



prawdopodobnie pod wpływem żony — przenieść na stałe do Aten, wiążąc się z Grecją na resztę życia <sup>71</sup>.

Dzięki braciom Jabłonowskim wiemy o grupie polskich inżynierów pracujących w 1870 r. w Diarbekirze nad górnym Tygrysem (dzisiejsza Turcja południowo-wschodnia). Szefem ich był niejaki Rawicz, zamierzający usplawnić rzekę Chabur i pertraktujący wówczas w tej sprawie z lokalnymi plemionami <sup>72</sup>. Podlegali mu Józef Romer <sup>73</sup> i Ludwik Korwin <sup>74</sup>, działający w rejonie Diarbekiru, oraz bliżej nie znany Godlewski w Charpucie <sup>75</sup>, położonej w Armenii na wschód od górnego Eufratu.

<sup>71</sup> Casus Mineyki uwidocznia bodaj najpełniej konflikt moralny odczuwany przez wielu Polaków pozostających w służbie tureckiej — trudność w pogodzeniu lojalności w stosunku do mocarstwa szczerze sprzyjającego sprawie polskiej i naturalnej sympatii wobec wyzwoléniczych dążeń narodów żyjących pod jego panowaniem. Zachowane pamiętniki Mineyki tylko marginesowo wspominają o jego osiągnięciach zawodowych; miał zamiar opisać swą karierę inżynierską, ale — niestety — nie zdążył. Dlatego podana wyżej jej wersja jest niepełna, oparta na dość przypadkowych, wrywkowych informacjach. Jeszcze mniej wiemy o jego karierze zawodowej w Grecji — właściwie tylko tyle, że kontynuował ją do 1917 r., przez wiele lat kierując departamentem budownictwa wodnego w ministerstwie robót publicznych. Możemy się jedynie domyślać, że była owocna, gdyż zyskał sobie znakomitą pozycję, odgrywając nawet pewną rolę w życiu publicznym. W 1896 r. był członkiem komisji wykonawczej do spraw Krety, od 1897 r. kierował sekcją topograficzną greckiego sztabu generalnego, podczas wojny bałkańskiej (1912-1913) przyczynił się, dzięki znajomości fortyfikacji tureckich, do zdobycia twierdz Janiny i Biżani; w 1910 r. parlament grecki przyznał mu honorowe obywatelstwo; w latach 1922-1923 Mineyko dwukrotnie odwiedził Polskę, m.in. spotykając się z marszałkiem Piłsudskim i otrzymując odznaczenia (m.in. rangę pułkownika-weterana i krzyż *Virtuti Militari* V klasy) oraz doktorat honoris causa Uniwersytetu Jana Kazimierza we Lwowie za zasługi naukowe w dziedzinie archeologii; Uniwersytetowi Stefana Batorego w Wilnie przekazał wówczas bogaty zbiór numizmatów; nosił się z zamiarem zorganizowania polskiej wyprawy archeologicznej do Epiru dla odkopania starożytnego Butrorum (uważał, że dysponuje przesłankami pozwalającymi na zlokalizowanie tego miasta); rozważał też możliwość powrotu do kraju (Bibl. Jagiellońska w Krakowie, rkps 7092; J. Parandowski. *Wspomnienia i sylwety*. Wrocław 1969 s. 221-225; *Historiografia polska w dobie pozytywizmu (1865-1900)*. Warszawa 1968, s. 102; J. Łątko: *Polacy w Turcji*. Lublin 1980 s. 68).

<sup>72</sup> A. Jabłonowski: dz. cyt., s. 136; Bibl. PAN w Krakowie, rkps 2180, t. II, k. 540v.

<sup>73</sup> Józef Romer, oficer armii siedmiogrodzkiej Bema (wg innych źródeł emigrant z 1863 r.), w 1893 r. wymieniony jako jeden z naczelnych inżynierów wilajetowych (Bibl. PAN w Krakowie, rkps 2180, t. II, k. 540v; „Przegląd Emigracyjny”, 1893, s. 97).

<sup>74</sup> Ludwik Sakowicz (ok. 1840-1902), rodem z Litwy, studiował na uniwersytecie moskiewskim, uczestnik powstania styczniowego w oddziale Narbutta, do Turcji zbiegł drogą morską z Odessy, działał tam, także na Bałkanach, pod przybranym (od rodzinnego herbu) nazwiskiem Korwin (Corwin); zmarł w Stambule (Bibl. PAN w Krakowie, rkps 2180, t. II, k. 522v, 540-543; „Przegląd Techniczny”, 1902, t. XL, s. 592).

<sup>75</sup> Bibl. PAN w Krakowie, rkps 2180, t. II, k. 540v.

Zbiegiem okoliczności dysponujemy jedynie garścią informacji o dokonaniach Korwina. Właśnie w 1870 r. zbudował on kamienny łukowy most wieloprzęsłowy przez rzekę Tygrys w pobliżu Mossulu (dzisiejszy północny Irak), z którego, wedle świadectwa doc. dra inż. Bolesława Chwaścińskiego, zachowało się kilka przęseł na lewym brzegu. Budowlę tę tak opisuje Władysław Jabłonowski:

„[...] około godziny ósmej rano oparłem się ponownie o most na Tygrze. Nie mało on mnie zdziwił swą postacią! Zamiast bowiem dawnej rudery na łyżwach, uginającej się z trzaskiem przy każdym większym nacisku, teraz widniały przed nami szeregi kamiennych łuków, a na nich również (było widać) porządną kamienną balustradę, zapraszającą niejako podróżnego do wsparcia się na niej i ocenięcia z tej strony panoramy Mossulu. Jest to więc most zbudowany szybko w czasie mojej tu nieobecności. Wzniesiono go podług planu inżyniera Polaka, mianowicie p. Ludwika Korwina. Miłym mi więc jest powitać pracę i pamiątkowe niejako dzieło jednego z rodaków, który trwałym upominkiem zaznaczył tu swój przejazd.”<sup>76</sup>

W samym Diarbekirze Korwin wznosił własnego projektu („monumentalnie i wcale powabnie”, według doktora Jabłonowskiego) „siedzibę władz gubernialnych”. A poza miastem, w pobliżu bramy aleppskiej, przy drodze do Charputy, kończono w 1870 r. budowę zaprojektowanego przez niego karawanseraju<sup>77</sup>.

Tenże Władysław Jabłonowski odnotował nazwiska innych polskich inżynierów, pracujących w Smyrnie — w 1866 r. Antoniego Górkiwicza i Krupkę<sup>78</sup>, a w 1870 r. Sokołowskiego<sup>79</sup>. W późniejszym okresie naczelnym inżynierem wilajetowym był tam Jan Baranowski<sup>80</sup>. Niestety, nic nie wiemy o ich działalności i dokonaniach.

Inżynierem okręgowym na Wyspach Książących był Ignacy Grzybiński<sup>81</sup>, przedtem (1865) wykładowca szkoły wojskowej w Stambule, co najmniej od 1871 r. zatrudniony w tureckiej państwowej służbie dróg i mostów. Przebywał on w Turcji do 1878 r. Był m.in. budowniczym meczetu w miejscowości Urgenli w Anatolii.

<sup>76</sup> Tamże, k. 522v.

<sup>77</sup> Tamże, k. 542-542v.

<sup>78</sup> Tamże, k. 27, 54v-55.

<sup>79</sup> Tamże, k. 563; ów Sokołowski był kolegą szkolnym Wrześniowskiego.

<sup>80</sup> Jan Baranowski (1841-1901), wymieniony na takim stanowisku w 1893 r. („Przegląd Emigracyjny”, 1893, s. 97; J. Reychman: dz. cyt., s. 117; J. Łątka: dz. cyt., s. 67).

<sup>81</sup> Ignacy Żegota Grzybiński (1841-1900), inżynier wykształcony w Paryżu, uczestnik powstania styczniowego, w 1878 r. powrócił do Lwowa, gdzie założył fabrykę makaronu (J. Białynia-Chołodecki: *Księga pamiątkowa...*, Lwów 1901 s. 227; J. Reychman: dz. cyt., s. 117; J. Łątka: dz. cyt., s. 67).

Słów parę wypada też w tym miejscu powiedzieć o wspomnianym już wyżej Waclawie Koszczycu<sup>82</sup>, który po powstaniu styczniowym pracował do 1870 r. jako inżynier w tureckiej administracji dróg i mostów pod imieniem Sahi bej. Nie znamy szczegółów jego kariery zawodowej, poza tym, że działał głównie w Anatolii (przez pewien czas w Angorze), początkowo pod kierownictwem węgierskiego emigranta z 1849 r., Aloisa Gutli, który przybrał w Turcji imię Wali effendi. Dla naszych celów ważniejsze od informacji o dokonaniach technicznych Koszczyca są jego interesujące obserwacje i poglądy, częściowo już cytowane, którym poświęcimy jeszcze niżej nieco uwagi<sup>83</sup>.

Aleksander Jabłonowski, podróżując po Wschodzie muzułmańskim w 1870 r., odwiedzał w Angorze inżyniera Piotrowskiego<sup>84</sup>. Znamy paru Polaków o tym nazwisku w ówczesnej Turcji, nie sposób jednak żadnego z nich utożsamić z owym inżynierem — być może z braku dokładniejszych danych o ich losach — bowiem brak wykształcenia technicznego, ani pozornie odmienne kwalifikacje nie wykluczały przecież możliwości piastowania tam i wtedy takiego stanowiska<sup>85</sup>.

Niewiele później, bo w 1873 r., w prasie krajowej ukazała się wzmianka o Lenieckim, wychodźcy z 1863 r., inżynierze w tureckiej służbie rządowej w Bagdadzie, dokąd został wysłany dla urządzenia żeglugi parowej<sup>86</sup> (przypuszczalnie na Eufracie). Był to wspomniany przez Kalitę inżynier z brygady ruszcuckiej, którego zabrał ze sobą Midhat Pasza przenosząc się w 1868 r. z wilajetu naddunajskiego do Iraku.

Również z prasy galicyjskiej dowiadujemy się o kilku polskich inżynierach, wśród nich m.in. „naczelnym” czyli wilajetowych, uczestniczących w pracach Towarzystwa Polskiego Wzajemnej Pomocy i Dobroczynności w Stambule. Wiadomości te pochodzą wprawdzie z końca XIX wieku, a więc czasów znacznie późniejszych, ale — jak można sądzić — dotyczą w większości ludzi mających niewątpliwie za sobą dość długą karierę zawodową w tureckiej służbie państwowej, znajdujących się raczej u jej kresu, względnie już emerytowanych. Znajdujemy wśród nich

<sup>82</sup> zob. przyp. 4.

<sup>83</sup> Informacje o karierze Koszczyca oraz jego wnikliwe obserwacje i oceny zaczerpnięto z jego książki *Wschód — ze Stambułu do Angory*, Lwów 1874.

<sup>84</sup> Bibl. PAN w Krakowie, rkps 2180, t. II, k. 572.

<sup>85</sup> Teoretycznie mógłby to być ppłk Piotrowski (Murad Bej) zmarły w 1889 r. w Galipoli (Bibl. PAN w Krakowie, rkps 2180, t. V, k. 128); mógłby też Stanisław Piotrowski, powstaniec z 1863 r. rodem z Kongresówki, zmarły w Filipopolu w 1897 r. („Wolne Polskie Słowo”, nr 249 (20 I 1898), s. 7); mógłby wreszcie Piotr Piotrowski, z Warszawy, zmarły w 1891 r. w Krakowie, uczestnik powstania listopadowego i węgierskiego, po którym przebywał internowany w Szumli (M. Tyrowicz: dz. cyt., s. 525-526).

<sup>86</sup> „Czas”, Kraków, 1873, nr 299, s. 2.

takich, o których z całą pewnością wiemy, że pracowali w imperium osmańskim już w latach sześćdziesiątych, a więc w czasach, które przyjęło się zwyczajowo zaliczać do okresu Wielkiej Emigracji. Dotyczy to m.in. Teodora Wańkowicza i Józefa Romera, o których była już mowa wyżej<sup>87</sup>. Można więc sądzić, że przynajmniej niektórzy z pozostałych również działali już wtedy zawodowo, choć może na niższych stanowiskach, np. jako konduktorzy dróg i mostów.

Jako inżyniera naczelnego — obok Romera i Wańkowicza — wymieniono Wincentego Dobrowolskiego<sup>88</sup>. Opierając się na przesłance, że z notatki prasowej zdaje się wynikać, iż w 1893 r. piastował stanowisko inżyniera wilajetowego i kojarząc to z faktem, że w tymże roku zmarł w Salonikach, można domniemywać, iż związany był z tamtejszym wilajetem. Niewykluczone, że to właśnie on zaliczał się w 1869 r. do podwładnych Kality, który w miejscowości Papazły okręgu filipopolskiego wymienia konduktora dróg i mostów Dobrowolskiego, bez podania imienia<sup>89</sup>. Innym wymienionym w ówczesnej prasie krajowej inżynierem naczelnym był Leopold Kozłowski, emigrant z 1848 r.<sup>90</sup>

Zupełnie nic nie wiemy o dwóch inżynierach określonych jako honorowi członkowie Towarzystwa — Piędzickim i Zaborowskim<sup>91</sup>. Pierwszy z nich jest prawdopodobnie identyczny z inżynierem Emilem Piędzickim zamieszczonym w spisie emigrantów w Kalendarzyku Polskim Adolfa Reiffa na 1897 r. Podano tam jego adres: „Dédéagatch, Turcja europ.”<sup>92</sup>. Podobnie niczego nie wiemy o karierze zawodowej inżyniera Karola Migurskiego, który w 1900 r. został prezesem Towarzystwa<sup>93</sup>.

Nieco informacji mamy natomiast o Bolesławie Holtzu, który w

---

<sup>87</sup> To samo można powiedzieć o Bolesławie Holtzu, wymienionym jako emerytowany naczelnny inżynier („Przegląd Emigracyjny” 1893 s. 97) o którego karierze w Turcji będzie jeszcze mowa niżej.

<sup>88</sup> Wincenty Dobrowolski (zm. 1893), zmarł na suchoty w szpitalu w Salonikach („Przegląd Emigracyjny” 1893 s. 97; 1894 nr 14 s. 136-137).

<sup>89</sup> Kalita podaje, że był on uchodźcą z 1863 r. i wówczas kawalerem (Bibl. Narodowa, rkps 6532, k. 137).

<sup>90</sup> „Przegląd Emigracyjny” 1893 s. 97.

<sup>91</sup> Tamże, 1894 nr 16 s. 199.

<sup>92</sup> Obecnie Aleksandropolis (Alexandroupolis) — port w północnej Grecji, w pobliżu granicy tureckiej (*Adolfa Reiffa Kalendarzyk Polski na rok 1897*, Paryż 1897); w tym samym wydawnictwie na 1900 r. inż. Emil Piędzicki zapisany został we francuskiej miejscowości Grancamples-Bains w dep. Calvados (s. 42), natomiast Marta Piędzicka z d. Obalska w miejscowości Fium Kara Hissar, Turcja azjat. (tamże); natomiast we wcześniejszych tego rodzaju spisach emigrant Piędzicki — bez podania imienia i zawodu — figuruje w Niszu w Serbii (A. Zabieżyńska, *Kalendarzyk Polski 1884*, Paryż 1884, s. 87-97; *Adolfa Reiffa Kalendarzyk Polski w Paryżu na rok 1891*, Paryż 1891).

<sup>93</sup> J. Reychman: dz. cyt., s. 121.

1893 r. był już emerytowanym naczelnym inżynierem<sup>94</sup>. Był to inżynier mechanik, wedle opinii dra Jabłonowskiego „człowiek w istocie fachowy”, który — przybywszy do Stambułu po powstaniu styczniowym — znalazł wkrótce zajęcie w fabryce broni na Tophane<sup>95</sup>. Jabłonowski, wbrew pozostałym źródłom, podaje, że pochodził z Dąbrowy Górniczej — przypuszczalnie jednak pomylił go po prostu z innym emigracyjnym inżynierem, Stanisławem de Rochetin, o którym będzie jeszcze mowa. Jeśli wierzyć informacji prasowej, że Holtz przed przejściem na emeryturę zajmował stanowisko naczelnego inżyniera<sup>96</sup>, można domniemywać, że z czasem zmienił zajęcie, przenosząc się do administracji dróg i mostów. Niewykluczone wszakże, że tego rodzaju tytuł mógł przysługiwać także inżynierom zatrudnionym w służbie państwowej poza ową administracją, np. w przemyśle.

Nieco zbliżoną specjalność, związaną z techniką zbrojeniową, reprezentował również najsławniejszy bodaj wówczas polski emigrant nad Bosforem — Marian Langiewicz<sup>97</sup>. Od 1877 r. pracował w tureckim arsenale jako kontroler broni; w tym charakterze m.in. przyjmował jej dostawy z zakładów Kruppa<sup>98</sup>.

Zdecydowana większość polskich inżynierów działających zawodowo w ówczesnej Turcji, o jakich wiemy, zatrudniona była w służbie państwowej. Dlatego z reguły nie mieli oni bezpośrednio do czynienia z budową kolei, która właśnie w tym okresie stała się tam najważniejszym bodaj elementem powstawania nowoczesnej infrastruktury. Nie dysponując bowiem odpowiednimi własnymi możliwościami w tym zakresie, władze tureckie ograniczały się do udzielania koncesji na budowę określonych linii kolejowych zagranicznym towarzystwom wyspecjalizowanym w tej dziedzinie.

Początkowo były to kompanie brytyjskie. Jednej z nich, przekształconej z czasem na tureckie oficjalne Société Anonyme, przyznano w 1856 r. pierwszą tego rodzaju koncesję na budowę linii Smyrna—Aidyn (373 km)<sup>99</sup>. Zostało to zrealizowane w połowie lat sześćdziesiątych; póź-

<sup>94</sup> Bolesław Holtz (Holz?) (1819-1895), inżynier mechanik z Warszawy, emigrant z 1863 r., pochowany w Stambule na cmentarzu Feriköy (J. Reychman: dz. cyt., s. 117).

<sup>95</sup> Bibl. PAN w Krakowie, rkps 2180, t. II, k. 15-16.

<sup>96</sup> „Przegląd Emigracyjny” 1893 s. 97.

<sup>97</sup> Marian Antoni Melchior Langiewicz (1827-1887), były dyktator powstania styczniowego, w 1866 r. osiadł w Stambule, początkowo pracował jako urzędnik w zarządzie kolei; pochowany w Stambule na cmentarzu brytyjskim w dzielnicy Haydar Paşa (po stronie azjatyckiej).

<sup>98</sup> „Czas” Kraków 1887 nr 111 s. 2.

<sup>99</sup> Podstawowe wiadomości o początkach sieci kolejowej w państwie tureckim podaje głównie w oparciu o publikacje: *Actes de la concession des chemins de fer de la Turquie d'Europe*. Constantinople 1872; *Chemins de fer de la Turquie d'Europe*. Constantinople 1873; H. Clarke: *The Imperial Ottoman Railway*.

niej przedłużono ją do Ergedir (miała wówczas łącznie 470 km). Komisarzem rządowym przy budowie owej pierwszej tureckiej kolei był wspomniany już Seweryn Bieliński, czyli Nihad Pasza (por. przyp. 26). Właśnie tego rodzaju rola, jako osobom cieszącym się zaufaniem władz, a bardziej kompetentnym od rodowitych Turków, parokrotnie przypadła wówczas w udziale Polakom działającym w imperium osmańskim.

Brytyjczycy byli też twórcami pierwszej linii kolejowej w bałkańskiej części Turcji: Warna—Ruszczuk, ukończonej w 1866 r. Ale już niebawem dominującą rolę w tej dziedzinie zaczęli odgrywać Niemcy. W 1869 r. Wysoka Porta zawarła porozumienie z kompanią Ottomanische Bahnen, kierowaną przez barona Hirscha, w wyniku którego towarzystwo to uzyskało na wiele lat niemal wyłączność na rozbudowę sieci kolejowej na Bałkanach, doprowadzając ją w 1878 r. do łącznej długości około 1145 km. Należy wszakże dodać, że inwestycje te powstawały głównie w oparciu o kapitał francuski i austriacki. W ramach tej działalności doszło w latach siedemdziesiątych do powstania najważniejszej linii kolejowej, łączącej Stambuł z Europą. Jej budowę również nadzorował Polak. Informacje na ten temat przynosi prasa warszawska z jesieni 1873 r.:

„Od trzech miesięcy już otwartą jest dla użytku publiczności droga żelazna ze Stambułu do Adrianopola, a nawet do Filipopolis i Bazardżyku, co do szybkości jazdy i wygody podróżnych może iść w porównanie z najlepszymi liniami w Europie. Pozostała jeszcze do ukończenia druga połowa drogi, najtrudniejsza, gdyż górzysta powierzchnia Bośni wymagać będzie tunelów, niwelacji, mostów i większych nakładów pieniężnych. Za kilka lat jednakże będzie już można bez przerwy dojechać ze środka Europy do Stambułu koleją żelazną. Do kierowania pracami wezwano najzdolniejszych cudzoziemców; p. Witold Milowicz, Polak, który ukończył uniwersytet w Kijowie, a następnie w Gandawie otrzymał dyplom inżyniera cywilnego, zajmuje stanowisko komisarza sułtańskiego na całej nowo budującej się drodze; p. Milowicz poprzednio prowadził roboty

London 1861; O. Conker: *Les chemins de fer en Turquie...*, Paris 1935; R. H. Davidson: *Reform (and Westernization) in the Ottoman Empire 1856-1876*. Princeton 1963; L. Dominian: *Railroads in Turkey*. „Bulletin of the American Geographical Society” 1915, t. XLVII, s. 933-944; Y. N. Karkar: *Railway Development in the Ottoman Empire 1856-1914*. New York 1972; Margekitch, *Etudes sur les chemins de fer de l'Empire Ottoman*. Bruxelles 1892; W. Pressel: *Rapport présenté A.S. exc. Edhem pacha... sur les chemins de fer de la Roumélie*. Constantinople 1874; A. Rey: *Statistique des principaux resultats de l'exploitation des chemins de fer de l'Empire Ottoman*. Constantinople 1900-1913; G. Saint-Yves: *Les chemins de fer français dans la Turquie d'Asie*. Paris 1914; H. Schmidt: *Das Eisenbahnwesen in der asiatischen Türkei*. „Archiv für Eisenbahnen” Berlin 1914; Ch. Stewart, S. Hoss: *Railroads, Politics and Regional Development in the Fertile Crescent*. Al Ab'hath 1961; H. Ch. Wood: *Communications in the Balkan*. „Geographic Journal” 1916 t. XLVII nr 4 s. 265-293.



w Ruszczuku, a następnie pracował w ministerium robót publicznych pod Edhemem paszą.”<sup>100</sup>

Na początku lat siedemdziesiątych doszło również do zapoczątkowania niemieckiej działalności w tej dziedzinie na terenie Azji Mniejszej. Podjął ją syndykat, finansowany przez Deutsche Bank w Berlinie, który przybrał nazwę Société du Chemin de Fer d'Anatolie. Pewną rolę zaczęły też odgrywać — przede wszystkim w Syrii i w Palestynie — towarzystwa francuskie, a także francusko-belgijskie. Ich znaczenie wzrosło w latach osiemdziesiątych, a zwłaszcza dziewięćdziesiątych. Pod koniec ubiegłego wieku łączna długość sieci kolejowej w azjatyckiej części imperium osmańskiego przekroczyła 2700 km.

Właśnie z owym późniejszym okresem wiąże się nazwisko jeszcze jednego Polaka — komisarza sultańskiego budowy linii kolejowej Damaszk—Bejrut, ukończonej w 1895 r. Funkcję tę pełnił od 1892 r. płk. Ludwik Sas-Monasterski, w Turcji występujący pod imieniem Lutfi Bej<sup>101</sup>.

Wprawdzie, jak to już zaznaczono, udział polski w budowie tureckiej sieci kolejowej był stosunkowo ograniczony i raczej pośredni — zdarzały się jednak wyjątki. Wspomniano wyżej o bezpośrednim wkładzie wniesionym przez Mineykę. Również Kalita, któremu poświęciliśmy tyle uwagi, po porzuceniu tureckiej służby państwowej w 1870 r., przez pewien czas pracował w kompanii kolejowej barona Hirscha, zanim powrócił do Lwowa w 1871 r.<sup>102</sup>. Dotarły też do nas wiadomości o Józefie Grekowiczu, zatrudnionym w latach siedemdziesiątych na kierowniczych stanowiskach przy budowie linii Banialuka—Sarajewo i Jamboli—Szumla<sup>103</sup>.

<sup>100</sup> „Gazeta Polska” Warszawa 1873 nr 224 (7 X); także „Czas” Kraków 1873 nr 229 s. 2.

<sup>101</sup> Ludwik Sas-Monasterski (1822-1895), z Lubelszczyzny, uczestnik walk o wyzwolenie Włoch w 1848 r., następnie służył we francuskiej legii cudzoziemskiej w Algierze, wysłany w 1855 r. na wojnę krymską zaciągnął się jako oficer do kozaków sultańskich Sadyka Paszy; od 1872 r. dowódca jedyne go w armii tureckiej pułku dragonów polskich (komenda polska obowiązywała do 1882 r., a nazwa do 1889 r.) stacjonującego w Libanie, w 1892 r. przeszedł na emeryturę (J. Grobicki: *Wspomnienia o sławnych Polakach na Wschodzie ...*, „Kurier Warszawski” 1932 nr 258 (18 IX), s. 6-8; „Wolne Polskie Słowo” Paryż nr 250 (5 II 1898), s. 8).

<sup>102</sup> J. Reychman: dz. cyt., s. 118.

<sup>103</sup> Józef Adam Grekowicz (1834-1912), oficer armii rosyjskiej wykształcony w Akademii Wojskowej w Petersburgu, uczestnik patriotycznej konspiracji i powstania styczniowego (przez pewien czas naczelnik sił zbrojnych woj. krakowskiego), na emigracji ukończył studia inżynierskie w Paryżu, pracował przy budowie kolei w Turcji do 1877 r., a w latach 1881-1882 na San Domingo i na Martynice, a następnie w Serbii i w Bułgarii; w 1886 r. powrócił do Galicji, gdzie do 1907 r. pracował jako inżynier powiatowy w Buczaczu (Ossolineum, rkps 13163; J. Cholecki: *Pamiętnik powstania styczniowego*. Lwów 1913, s. 224).

Zupełnie nietypowa była rola, jaką odegrał Juliusz Falkowski<sup>104</sup>. Stał się on w latach pięćdziesiątych jednym z czołowych rzeczników zamysłu połączenia linią kolejową basenu Morza Śródziemnego poprzez dolinę Eufratu z Zatoką Perską. Miałyby to ogromne znaczenie, głównie gospodarcze, przede wszystkim dla imperium tureckiego. Mogłoby też stanowić istotne udogodnienie w komunikacji, zwłaszcza pasażerskiej, Europy z Indiami, znacznie skracając czas podróży. Z tego powodu zyskało sobie sporą grupę gorących zwolenników w Wielkiej Brytanii, także w kołach wpływowych, którym w parlamencie przewodził Sir William Patrick Andrew, przez wiele lat niez mordowany rzecznik projektu kolei eufrackiej. Dzięki naciskom tych ludzi od 1856 r. powoływano w Londynie specjalne komisje parlamentarne, zasięgano też opinii rozmaitych specjalistów; w pracach tych uczestniczył m.in. Paweł Edmund Strzelecki, będący już wówczas uznanym autorytetem w Royal Geographical Society, pozytywnie nastawiony do owych planów. Był to bez wątpienia efektowny zamysł, zgodny z duchem owej epoki, gdyż zmierzający do przekształcenia oblicza Ziemi. Naturalnym sprzymierzeńcem tych działaczy brytyjskich był Falkowski, który próbował zainteresować projektem francuską opinię publiczną. Opublikował dwie książeczki przedstawiające spodziewane korzyści gospodarcze i polityczne proponowanego połączenia oraz zawierające sugestie dotyczące sposobów jego urzeczywistnienia<sup>105</sup>. Zdawał sobie sprawę, że kolej eufracka — przydatna zwłaszcza dla komunikacji z Indiami — ma największe szanse realizacji na gruncie brytyjskim. Po 1859 r., kiedy Francuzi zaczęli budować Kanał Sueski, mogła stać się ona konkurencyjnym rozwiązaniem brytyjskim; sprzyjał temu fakt znacznej zależności politycznej Stambułu od Londynu. Dlatego też drugą ze swych publikacji zaadresował Falkowski wprost „do Jego Ekscelencji Wicehrabiego Palmerstona, Pierwszego Lorda Skarbu”.

Bardzo interesująca jest sprawa uczestnictwa Falkowskiego w bezpo-

<sup>104</sup> Juliusz Hipolit Seweryn Ignacy Falkowski (1815-1892), uczestnik powstania listopadowego, kształcił się w Szkole Aplikacyjnej Artylerii i Inżynierów w Warszawie i na uniwersytecie we Wrocławiu, odegrał ważną rolę w wydarzeniach Wiosny Ludów w Galicji, na Węgrzech (gdzie przyczynił się do utworzenia Legionu Polskiego gen. J. Wysockiego) i w Badenii, następnie zajmował się budową kolei we Francji; był współautorem pierwszego (nie zrealizowanego wskutek bankructwa wykonującego towarzystwa) projektu kolei alpejskiej, która miała połączyć Francję z Włochami pod Mt. Cenis. Po 1871 r. powrócił do kraju, gdzie zajmował się dziennikarstwem i twórczością literacką (Bibl. Polska w Paryżu, rkps 563; Bibl. PAN w Krakowie, rkps 1908; Bibl. Jagiellońska w Krakowie, rkps 6284, 6501; Bibl. Czartoryskich w Krakowie, rkps Ew. 1547, Ew. 1550; „Czas” Kraków 1892 nr 228).

<sup>105</sup> *Chemin de fer indo-européen de la Méditerranée au Golf Persique par la Vallée de l'Euphrate*. Paris 1856; *Le chemin de fer de la Vallée de l'Euphrate et l'avenir de la Turquie*. Nantes 1860.



średnich badaniach terenowych trasy projektowanej kolei. Brak jakichkolwiek informacji na ten temat w jego bogatej spuściźnie archiwalnej, nie wynika to też jednoznacznie ze wspomnianych jego publikacji. Jednakże Aleksander Jabłonowski wspominając o brytyjskich planach połączenia Morza Śródziemnego z Zatoką Perską wyraźnie pisze: „Cała ta zaś przestrzeń została dokładnie zbadana przez zdolnych inżynierów. MacNeilla i naszego ziomka Falkowskiego.”, a w innym miejscu jednoznacznie napomyka: „Gdy Falkowski mierzy przestrzenie doliny międzyrzecza przednio-azyjskiego [...]”<sup>106</sup>. Pierwsze z tych zdań może dać asumpt do przypuszczenia, że obaj wymienieni inżynierowie pracowali wspólnie, a więc że Falkowski wziął udział w specjalnej ekspedycji brytyjskiej, wysłanej dla przeprowadzenia studiów terenowych przez istniejącą w Londynie co najmniej od 1856 r. Euphrates Valley Railway Company Limited. Jednakże przebadanie bogatej spuścizny archiwalnej dotyczącej losów projektu kolei eufrackiej, przechowywanej w India Office Library and Records w Londynie, pozwala wykluczyć tego rodzaju domysły. Z zachowanego listu Williama P. Andrewa do Sir Johna MacNeilla, nawiasem mówiąc członka Royal Society, datowanego 28 sierpnia 1856 r., a dotyczącego przygotowań do owej wyprawy badawczej<sup>107</sup> oraz z raportu tegoż MacNeilla, dołączonego do oficjalnego memoriału Andrewa do Palmerstona<sup>108</sup> wynika, że doszło do niej nie wcześniej niż na jesieni 1856 r., a nie później niż w ciągu 1857 r. Z drugiego z tych dokumentów dowiadujemy się, że trasowania linii w terenie dokonali inżynierowie Telford MacNeill, syn Johna, oraz Howe. Raport zawiera szczegółowy opis trasy oraz potrzebnych do realizacji kolei robót ziemnych i szacuje jej koszt na 8858 funtów brytyjskich na milę. Brak jakiegokolwiek wzmianki o Falkowskim w obszernej dokumentacji ekspedycji wyklucza całkowicie jego w niej udział.

O Falkowskim — i to właśnie o jego badaniach terenowych w Dolinie Eufratu, najwidoczniej przeprowadzonych niezależnie od Brytyjczyków — mówi natomiast dokument z 1861 r. zatytułowany *Zainteresowania europejskie trasą Doliny Eufratu*, w tym wypadku powołujący się na czasopismo francuskie „Revue Contemporaine”, jednak bez podania bliższych danych co do numeru czy daty. Tekst interesującego nas ustępu brzmi:

„Sir John MacNeill, naczelny inżynier kompanii, oblicza długość tego odcinka (Souédia—Eufrat naprzeciw Jaber) na około 150 mil.

Kiedy odcinek ten zostanie zbudowany, przyjdzie kolej na dalsze,

<sup>106</sup> A. Jabłonowski, dz. cyt., s. 61, 136.

<sup>107</sup> W. P. Andrew: *Memoir on the Euphrate Valley Route to India*. London 1857 s. 207.

<sup>108</sup> W. P. Andrew: *Letter to Viscount Palmerston, K.G., on the Political Importance of the Euphrate Valley Railway, and the Necessity of the Financial Support of Her Majesty's Government*. London 1857 s. 35-48.

biegnące wzdłuż prawego brzegu Eufratu do Pumsah, starożytnego Thapsacus; tam kolej przekroczy rzekę by wbiec do Mezopotamii i znowu będzie zstępować po pochyłości tak łagodnej, że głośny inżynier, p. J. Falkowsky (który poświęcił się specjalnie zbadaniu tego terenu i zapoznał nas uprzejmie z rezultatami swych dociekań), ocenia ją na około 80 cali na milę od Beles do Zatoki Perskiej”<sup>109</sup>.

Wynika stąd więc, że Falkowski przeprowadzał rzeczywiście studia terenowe planowanej trasy kolei i że uczynił to przed 1861 r. Jakkolwiek ostatecznie nic nie wyszło wówczas z owych zamysłów i tzw. kolej bagdadzką zbudowali Niemcy dopiero na początku XX wieku, znaczenie tego projektu dla przyszłości Turcji było tak duże, że rola Falkowskiego zasługuje na odnotowanie w ramach prezentowanego tematu. Trudno przy tym oprzeć się refleksji, że ten emigracyjny inżynier — nieprzypadkowo chyba uczestniczący w efektywnych nowatorskich przedsięwzięciach projektowych (por. przyp. 104) chlubnie świadczących o jego kwalifikacjach i horyzontach — nie miał niestety szczęścia, by zrobić jakąś znaczącą karierę zawodową, ani za granicą ani, po powrocie, w kraju.

W okresie późniejszym, w ostatnich dziesięcioleciach ubiegłego wieku, stosunkowo liczniej uczestniczyli bezpośrednio polscy inżynierowie w rozbudowie sieci kolejowej na obszarach imperium osmańskiego, a także w państwach bałkańskich, które tymczasem powstały jego kosztem, względnie się od niego usamodzielniały. Z reguły zatrudnieni byli przez towarzystwa zagraniczne, najczęściej francuskie. Ich konkretne dokonania nadal pozostają nieznanne. Pozostał po nich ślad w emigracyjnych spisach Polaków działających na obczyźnie, np. we wspomnianych już paryskich Kalendarzykach Polskich Adolfa Reiffa.

Pisząc o Bolesławie Holtzu wspomniano okazyjnie Stanisława de Rochetin<sup>110</sup>. Był to inżynier górnik, od czasów powstania styczniowego osiadły i pracujący w Turcji. Innym polskim specjalistą z tej dziedziny, działającym w późniejszym okresie w rejonie Trebizondy (Trapezuntu) nad Morzem Czarnym był Izydor Radziwonowicz<sup>111</sup>. Nie dysponujemy żadnymi konkretnymi danymi na temat ich kariery zawodowej. Nie mieli też oni udziału w jedynym ówczesnym znaczącym polskim przedsięwzięciu górniczym w Turcji.

<sup>109</sup> *European Interests in the Euphrate Valley Route. A compilation.* London 1861 s. 21. Souédia to dzisiejsza Saida, czyli starożytny Sydon, najbardziej brana pod uwagę jako punkt początkowy kolei eufrackiej nad Morzem Śródziemnym (alternatywnym była Antakia, czyli Antiochia); Falkowski, odmiennie niż Brytyjczycy, przewidywał, że linia kolejowa dotrze stamtąd do Eufratu w rejonie miasta Hit.

<sup>110</sup> Stanisław de Rochetin (1840-1889), inżynier górnik, w 1863 r. wyprowadził do powstania oddział górników z Dąbrowy, zmarł w Stambule (Bibl. Polska w Paryżu, rkps 414, s. 229; „Wolne Polskie Słowo” 1889 nr 41 s. 8).

<sup>111</sup> J. Reychman: dz. cyt., s. 118.

Zachowało się sporo szczegółów dotyczących owej ważnej pionierskiej inicjatywy <sup>112</sup>. Doszło do niej w wyniku pomyślnego zbiegu okoliczności, nadającego temu epizodowi sensacyjnego, a nawet wręcz baśniowego posmaku. Był to jeden z owych splotów wydarzeń, dzięki którym proces rozwoju techniki — dziedzina, zdawałoby się, na pozór niezbyt romantyczna — bywa niekiedy fascynującą, atrakcyjną przygodą.

Zaczęło się wszystko zresztą zgoła zwyczajnie. W 1857 r. grupa Polaków — poszukujących w Turcji środków utrzymania — zawiązała spółkę w celu eksploatacji złóż kolorowego marmuru w okolicach Bandirmy (znanej lepiej pod starożytną nazwą Pandirmy), na azjatyckim wybrzeżu morza Marmara <sup>113</sup>. Przedsięwzięciem kierował Włodzimierz Kozłowski <sup>114</sup>, który wniósł, jako kapitał zakładowy, znaczną sumę otrzymaną od rodziny w kraju.

Spółka nabyła od Ormian znaczne tereny, poczyniła też niezbędne inwestycje — stawiając budynki oraz sprowadzając z Anglii silnik parowy i „maszynę do rozrzynania brył marmurowych” <sup>115</sup>. Eksploatację kamieniołomu powierzono Józefowi Ratyńskiemu <sup>116</sup>, rzemieślnikowi o wybitnych uzdolnieniach technicznych, typowej „złotej rączce”, potrafiącemu poradzić sobie z każdym problemem. Wydobywany marmur był piękny, ale trudny w obróbce. Przedsiębiorstwo od początku kulało z uwagi na kłopoty ze zbytem. Od bankructwa uratował je Henryk Groppler <sup>117</sup>, jeden z nielicznych Polaków nad Bosforem, którym dobrze

<sup>112</sup> Głównie dzięki obszernym zapiskom pamiętnikarskim W. Jabłonowskiego (Bibl. PAN w Krakowie, rkps 2180, t. IV) oraz cyklowi jego artykułów na ten temat (*Aliczy Maden, górnictwo polskie w Turcji*, „Wędrowiec” Warszawa 1881 t. IX nr 229-235; t. X nr 236-238).

<sup>113</sup> J. Reychman: dz. cyt., s. 119.

<sup>114</sup> Włodzimierz Kozłowski, rodem z Galicji, oficer armii austriackiej, uczestnik powstania węgierskiego, w ognisku polskim w Stambule wykładał taktykę kawalerii (Ossolineum, rkps 6790; T. T. Jeż: *Od kolebki przez życie*, t. II s. 209).

<sup>115</sup> W. Jabłonowski, „Wędrowiec” 1881 t. IX s. 378.

<sup>116</sup> Józef Ratyński (zm. 1885), rodem z Kamieńca Podolskiego, stolarz, uczestnik powstania węgierskiego, aktywnie uczestniczył w przygotowywaniu broni (od strony rusznikarskiej) i amunicji na wyprawę Miłkowskiego w 1863 r.; odbudował zniszczony pożarem dom, w którym zmarł Mickiewicz; zmarł w Stambule (Bibl. Polska w Paryżu, rkps 414, s. 193; Bibl. PAN w Krakowie, rkps 2304, k. 5v).

<sup>117</sup> Henryk Anastazy Groppler (1822-1887), rodem z Krakowa, zegarmistrz i jubiler wykształcony w Szwajcarii, w okresie Wiosny Ludów podróżował jako agent handlowy po Wileńszczyźnie, Ukrainie i Mołdawii, działając zarazem jako agent polityczny Centralizacji Tow. Demokratycznego Polskiego, ok. 1850 r. osiadł w Stambule, gdzie był przedstawicielem genewskiej firmy Sygers, w 1863 r. jeździł w misji Rządu Narodowego do Odessy, w 1864 r. był poborcą podatku ofiary narodowej na Wschodzie; gościł w Stambule J. Matejkę (1872), który był jego krewnym, oraz H. Sienkiewicza (1886); zmarł w Stambule (Państwowe Archiwum Wojewódzkie w Krakowie, rkps IT 484; Bibl. PAN w Krakowie, rkps 2180; „Wolne Polskie Słowo”, Genewa 1887 nr 3 s. 8; „Czas” Kraków 30 IX 1887).

się wiodło. Zajął się on umiejętnie stroną handlową. Zarysowały się wówczas pewne widoki na powodzenie przedsiębiorstwa, zwłaszcza po wstąpieniu na tron w 1861 r. sułtana Abdul Azisa, który wznosił wiele budowli monumentalnych. Uzyskano wówczas m.in. zamówienie na posadzkę stambulskiego meczetu Sulejmanyje. Chwilowy okres prosperity obudził nadzieje na sukces, nieco nazbyt optymistyczne, jeśli jest coś z prawdy w żartobliwej relacji przekazanej przez Miłkowskiego:

„Groppler i Kozłowski prosili mnie, ażebym do Pandermy pojechał, obejrzał kopalnię, rozpatrzył się w fabryce do piłowania marmurów, oglądnął warszat i powiedział im opinię swoją. Według obrachowań ich, czekały ich miliony w przyszłości niedalekiej i pani Groppler, na rachunek milionów owych, u Szwajcara (cukiernia na Perze) ciastka funtami brała. Przyszłość atoli przychodziła, ale miliony — nie. Pojechałem, zabawiłem dni kilka, pobrałem noty i za powrotem zasiadłem wraz z Gropplerem i Kozłowskim do rachunku. Zaledwie pierwsze obliczenia operacje przeszedłem, aliści oblicza się im przedłużyły i oczy szeroko otworzyły. Oni, gdy sami obrachowywali, tego nie uwzględnili, że bryły marmuru — jak bryły wszelkie inne — posiadają trzy wymiary; brali jeno długość i szerokość; wprowadzenie przeto wymiaru trzeciego, wymagającego na równi z dwoma innymi nakładu pracy i wydatków, zmieniło rezultat dochodów przewidywanych i redukowało znacznie miliony spodziewane. Gropplera to zdekcentrowało na razie, ale nie zmartwiło. Znalazł w tym jedynie materiał obfity do żartowania przy herbacie z siebie, z Kozłowskiego, z żony swojej i z ciastek”<sup>118</sup>.

W istocie, już niebawem okazało się, że przyszłość widziano zbyt różowo. Ponownie wystąpiły trudności ze zbytem, m.in. w związku ze swoistym snobizmem potencjalnych nabywców, wołających sprowadzać droższy marmur z zagranicy niż wykorzystywać krajowy. Spowodowało to ograniczenie produkcji i redukcje zatrudnienia, których następstwem były konflikty z miejscowymi robotnikami. W trakcie jednego z nich, w 1863 r., poniósł śmierć Kozłowski. Groppler usiłował wyprowadzić przedsiębiorstwo z impasu, szukając nabywców za granicą. Próbkę marmurów bandirmańskich, wysłane do Paryża, uzyskały tam srebrny medal na wystawie powszechnej 1867 r.<sup>119</sup> Sukces ten nie zaowocował jednak zamówieniami z Zachodu — potencjalnych nabywców odstraszały wysokie koszty transportu.

I właśnie wówczas, w wyniku nieoczekiwanego zbiegu okoliczności nastąpił pomyślny zwrot w losach podupadającego przedsiębiorstwa. A stało się to jak w bajce. Przy kamieniołomie przebywał „na łaskawym

<sup>118</sup> T. T. Jeż: *Od kolebki przez życie*, t. II s. 213-214.

<sup>119</sup> B. Bolesławita, *Rachunki z roku 1867*. Poznań 1868 cz. II, s. 604.

chlebie” rzeźbiarz z Warszawy, Karol Martyni<sup>120</sup>. Trudno wprost wymarzyć lepsze miejsce dla artysty tej specjalności. Jemu to właśnie przypadła dość przypadkowa wprawdzie, ale kluczowa rola w wydarzeniach jakie nastąpiły. Jako wyraz swej wdzięczności Martyni ofiarował Gropplerowi medalion, który wyrzeźbił z białego krystalicznego minerału, obficie występującego w miejscowych skałach gipsowych wykorzystywanych jako budulec na terenie kamieniołomu. Dar ten miał okazać się iście królewskim. Bawiąc w 1866 r. w Paryżu w interesach przedsiębiorstwa, Groppler przypadkowo pokazał ów medalion pewnemu Francuzowi, z którym zetknął się wcześniej w Turcji. Był to inżynier Camille Desmazes, który około 1856 r. budował latarnię morską na przylądku Seraj. Zainteresował się on medalionem nie ze względów artystycznych, ale z uwagi na materiał, z jakiego został wykonany. Okazało się, że jest to boracyt (boraks), minerał bardzo w tym czasie poszukiwany przez europejski przemysł chemiczny. Desmazes zaproponował Gropplerowi wspólne podjęcie eksploatacji anatolijskiego boracytu, zobowiązując się zapewnić jego zbyt we Francji w każdej ilości.

Wysłany na penetrację okolicznych terenów Ratyński zlokalizował niebawem w górach Czatal Dag, na północny wschód od miasteczka Sułtan Czair nad rzeką Süsürlü, w miejscu zwanym Ałczy Maden (co znaczy po turecku „kopalnia gipsu”), bogate złoża boracytu<sup>121</sup>. Przesłane do Paryża próbki minerału zbadał i wysoko ocenił sławny chemik Henri Saint-Claire Deville. Stwierdził, że jest to dwuboran wapnia o wyjątkowo dużej zawartości kwasu borowego (40-44<sup>0</sup>/o). Bez trudu zakupiono teren i uzyskano od władz zezwolenie na eksploatację boracytu na lat dwadzieścia — jedną z pierwszych tego rodzaju koncesji wydanych przez rząd turecki. Desmazes zdobył w Paryżu potrzebne fundusze od kapitalisty Noela i polsko-francuska spółka rozpoczęła eksploatację boracytu.

Początkowo wydobywano go odkrywkowo. Pracami kierował Ratyński. Urobek wynosił co najmniej 10 ton dziennie. Transportowano minerał na grzbietach wielbłądów do portu w Bandirmie, a następnie drogą morską do Hawru. Desmazes zorganizował pod Paryżem zakład Maison Lafitte, gdzie przerabiano boracyt na półprodukt przystosowany do wymogów przemysłowych. We Francji uzyskiwano 1300 franków za tonę minerału, co zapewniało przedsiębiorstwu ogromne zyski, tym bardziej że cło wywozowe płacono bardzo niskie, gdyż władze tureckie zakwali-

<sup>120</sup> Karol Martini (ok. 1824-1887), rzeźbiarz i sztukator, wykształcony na Zachodzie, działający głównie w Warszawie, twórca dekoracji architektonicznych, nagrobków i figur świętych; przez kilka lat przebywał na Wschodzie, gdzie m.in. pracował przy zdobieniu pałacu Dołmabagcze w Stambule.

<sup>121</sup> Bibl. PAN w Krakowie, rkps 2180, t. IV, k. 54v-55; W. Jabłonowski, „Wędrowiec” 1881 t. IX, s. 407; V. Cuinet, *La Turquie d'Asie*, t. IV, Paris 1895 s. 19.

fikowały nie znany im, nie figurujący w urzędowych spisach minerał, jako gips.

Dochody spółki poważnie zmalały, kiedy — w wyniku rozpoczęcia eksploatacji złóż boracytu, odkrytego na początku lat siedemdziesiątych w Kanadzie — jego ceny spadły na rynkach europejskich do połowy. Nadal jednak był to świetny interes, zwłaszcza, że boracyt anatolijski był lepszy i od kanadyjskiego i od tokańskiego, toteż znajdował bez trudu nabywców. W ciągu pierwszych dziesięciu lat funkcjonowania kopalni wydobyto i wyeksportowano ok. 50 tys. ton minerału<sup>122</sup>.

Z upływem czasu wyeksplloatowano doszczętnie złoża boracytu zalegające płytko, tuż pod powierzchnią gruntu. Dalsze jego wydobywanie wymagało sięgnięcia do głębszych pokładów, a więc przystąpienia do prawdziwych robót górniczych. Pojawiły się w związku z tym pierwsze trudności, związane z brakiem odpowiednio wykwalifikowanej do pracy pod ziemią siły roboczej. Kierowanie kopalnią schodzącą coraz głębiej pod ziemię zaczęło też przerastać możliwości Ratyńskiego, będącego zdolnym wprawdzie, ale niewykształconym rzemieślnikiem, na dodatek nastawionym niechętnie do stosowania nowych zdobyczy techniki. A stosowanie nowoczesnych metod i urządzeń stało się na tym etapie eksploatacji po prostu koniecznością — zdawali sobie z tego dobrze sprawę Groppler i Desmazures. Skoncentrowali oni wysiłki przede wszystkim na usprawnieniu transportu. Z ich inicjatywy zainstalowano na terenie kopalni kolejkę, najpierw konną a z czasem parową, przewożącą urobek ze sztolni do magazynów. Usplawniono też rzekę Süssürlü i zaprowadzono na niej żeglugę parową. Zakupiony w Peszcie parostatek „Marie-Louise”, wyposażony w silnik o mocy 40 KM, holował galary z boracytem do jej ujścia, gdzie — w urządzonej specjalnie przystani — przeładowywano minerał bezpośrednio na statki pełnomorskie, przewożące go do Hawru<sup>123</sup>. Tym postępowym nowościami wielce sprzyjał miejscowy pasza Achmet Vefik.

Ratyński dał się w końcu przekonać o potrzebie zatrudnienia fachowca od robót górniczych. Kierownictwo kopalni powierzono sprowadzonemu z Francji inżynierowi Rebatu. Ten okres działalności przedsiębiorstwa znamy szczególnie dobrze z pamiętnika Władysława Jabłonowskiego, który w latach 1881-1883 był tam zatrudniony jako lekarz zakładowy, a także z cyklu artykułów, jaki opublikował na łamach warszawskiego czasopisma „Wędrowiec”<sup>124</sup>. Zrelacjonował w prasie krajowej to pionierskie przedsięwzięcie górnicze, aby — jak sam pisze — „rozbudzić [...] uznanie dla szlachetnych usiłowań rodaków, którzy, jak dotąd

<sup>122</sup> W. Jabłonowski, „Wędrowiec” 1881 t. IX s. 410.

<sup>123</sup> Tamże, t. X s. 7-8.

<sup>124</sup> Por. przyp. 112.



tak i nadal, nie będą szczydzić pracy, wytrwałości i poświęcenia, nie bez myśli dorzucenia też choćby małej cegiełki do gmachu ogólnego postępu!"<sup>125</sup>. Choć niezbyt skory do pochwał, dostrzegający u bliźnich chętniej wady niż zalety, Jabłonowski wysoko ocenia energię i systematyczność francuskiego specjalisty, dzięki któremu doszło wówczas na nowo do rozkwitu kopalni.

Mogłoby się w tym miejscu nasunąć pytanie, dlaczego nie sięgnięto po któregoś ze znajdujących się na miejscu polskich specjalistów. Dotyka ono nieco szerszego zagadnienia, które można by określić jako problem polskiej solidarności na obczyźnie. Dr Jabłonowski ubolewa, że w Ałczy Maden nie dominuje żywioł polski. Utrzymuje, że Groppler dążył do stworzenia tam polskiej kolonii, ale spotkały go rozczarowania. W rezultacie ową kolonię przyzakładową zamieszkiwali Grecy, Włosi, Francuzi i Ormianie. Nadto zatrudniano w kopalni okolicznych osiedleńców czerkieskich, uchodźców z Kaukazu. Łącznie pracowało w niej w tym czasie ponad trzysta osób. Nieobecność rodaków wyjaśnia Jabłonowski następująco:

„Nie dlatego jednak, że w gronie naszych tu rodaków nie znajdzie się ukwalifikowanych do robót górniczych, że zabraknie chęci do pracy; nie! Ku wszystkiemu jesteśmy uzdolnieni! Całą winą jest nasza źle zrozumiana duma, uzbrajająca nas w wytrwałość na nędzę, lecz odpychająca od zajęcia się jakąkolwiek inną robotą, inną od tej, jaką wytworzyła sobie nasza fantazja! Wreszcie wśród naszych rodaków znaleźli się na nieszczęście i tacy, co zawiedli zaufanie towarzystwa. Odtąd więc z ostrożnością wypadało traktować z ziomkami i pozwalać innym narodowościom zajmować stanowiska dobrze uposażone i zawsze poszukiwane.”<sup>126</sup>

Wypowiedź dra Jabłonowskiego — nawiasem mówiąc nie całkiem dla mnie jasną — traktowałbym ostrożnie. Z całego jego pamiętnika przebija nutka moralizatorska oraz protekcjonalny, raczej niechętny stosunek do ludzi — wyjątek czynił dla tych, z którymi w danym momencie czuł się jakoś związany, w tym wypadku więc emocjonalnie bierze stronę Gropplera. A przecież dziennikarz Antoni Zaleski zanotował wypowiedź samego Gropplera, który utyskiwał, że po każdej wzmiance w prasie polskiej dostaje z kraju listy z prośbami o zatrudnienie<sup>127</sup>. A więc nawet biorąc w rachubę sygnalizowane przez niego trudności obiektywne wynikające z wymogów fachowych i językowych, można było przypuszczać, przy dobrej woli, nasycić bardziej polskim żywiołem personel techniczny kopalni. Wiemy wszak, choćby z doświadczeń telegraficznych, czy związanych z funkcjonowaniem państwowej służby inżynierskiej, że nie-

<sup>125</sup> W. Jabłonowski, „Wędrowiec” 1881 t. X s. 39.

<sup>126</sup> Tamże, t. X s. 29-30.

<sup>127</sup> A. Zaleski: *Z wycieczki na Wschód*. Warszawa 1887 s. 493.

którzy emigranci potrafili skompletować sobie z rodaków znakomicie funkcjonujące zespoły. Nie było to jednak bynajmniej regułą. Wedle Miłkowskiego bowiem: „Byłoby to rzeczą zwyczajną, gdyby nie stanowiło wyjątku: gdy bowiem Sokulski Polakami się otoczył, inżynierowie polscy inni, co roboty dostawali, woleli personele formować z Greków i Ormian pod pozorem obawy sejmików i wytwarzających się stąd pretensyj polskich.”<sup>128</sup> Jest to oczywiście zagadnienie delikatne i skomplikowane, uwarunkowane najrozmaitszymi względami wszelkiego kalibru, od politycznych po lokalne środowiskowe, właściwie wykraczające poza ramy tematyczne prezentowanej pracy, gdyż dotyczące wszelkich dziedzin działalności. Poprzestańmy więc jedynie na jego zasygnalizowaniu — gdyż miało niewątpliwy wpływ na kształt i przejawy polskiej działalności technicznej w ówczesnej Turcji — nie roszcząc sobie pretensji do ferowania jakichkolwiek ocen.

Jeśli natomiast idzie o konkretną sprawę obsady stanowiska kierownika technicznego kopalni, można przypuszczać, że głos decydujący miał Desmazes, naturalnie darzący większym zaufaniem fachowców francuskich. Groppler zapewne zdawał się całkowicie na niego w tym względzie. Sprowadzenie francuskiego specjalisty ułatwiało też, być może, wymanewrowanie Ratyńskiego, podczas gdy zastępowanie go rodakiem mogłoby doprowadzić do konfliktów ambicjonalnych.

W miarę jak anatolijska kopalnia boracytu schodziła coraz głębiej pod ziemię, wzrastały trudności eksploatacyjne. Jabłonowski donosi na kartach swego diariusza o wodzie wdzierającej się do chodników, o obsuwaniu się ich ścian. Zjawiska te, choć kłopotliwe, nie stanowiły jednak najpoważniejszego zagrożenia przedsiębiorstwa. Prawdziwym niebezpieczeństwem stało się dla niego pojawienie się na sąsiednich terenach dobrze zorganizowanej, silnej konkurencji, reprezentującej kapitał brytyjski.

Jak to zwykle bywa w takich przypadkach, nowe kopalnie stosowały od początku znacznie nowocześniejszą technikę, co dawało im przewagę. Nadto, konkurencja potrafiła zjednać sobie przychylność władz tureckich, co miało istotne znaczenie, zwłaszcza że zbliżał się termin wygaśnięcia koncesji przyznanej Gropplerowi i Desmazesowi. Jednocześnie, normalną rzeczą kolejną, wzrastały naciski zmierzające do wchłonięcia pionierskiego przedsiębiorstwa przez nowe towarzystwo w drodze obustronnego porozumienia. Nie znamy szczegółów owych zabiegów, jedynie ogólną atmosferę odnotowaną przez dra Jabłonowskiego oraz rezultat. W 1888 r. zapisał on w swym diariuszu, że Desmazes sprzedał po śmierci Gropplera kopalnię „kompanii angielskiej.”<sup>129</sup> Na marginesie zaznaczył, iż wdowa po Gropplerze otrzymała 400 tys. franków, zamiast

<sup>128</sup> T. T. Jeż, *Od kolebki przez życie*, t. II, s. 209-210.

<sup>129</sup> Bibl. PAN w Krakowie, rkps 2180, t. V, k. 48v.

spodziewanych 700 tys. Może to wskazywać na przymusową sytuację, wynikłą z niemożności przedłużenia koncesji. Może, ale nie musi, gdyż nierzadko oczekiwania bywają mocno zawyżone [...].

Vital Cuinet w wydanej w 1895 r. książce „La Turquie d'Asie” poświęca nieco miejsca pionierskiej kopalni w Sułtan Czair, wymieniając zresztą nazwiska Gropplera i Ratyńskiego<sup>130</sup>. Stwierdza m.in., że obszar tego pierwszego przedsiębiorstwa wynosił pierwotnie około 349 akrów. Kończy zaś ten ustęp w sposób następujący:

„Taki był początek przedsiębiorstwa, które obecnie zajmuje przestrzeń około 150 hektarów, w wyniku nabycia dalszych terenów przez pierwotnych koncesjonariuszy i połączenia się ich grupy finansowej z grupą następnych przedsiębiorców, p. p. Lorando, Giove, Hanson et Cie pod nazwą Compagnie du borax. Fuzja ta została zatwierdzona dekretem sułtańskim w lipcu 1887 r. Kopalnie boracytu w Sułtan Czair zatrudniają obecnie 200 robotników pod kierownictwem francuskiego inżyniera górniczego; ich eksploatacja prowadzona jest przy użyciu czterech maszyn. Należność płacona przez nie rządowi wynosi 16% wartości exportu.”<sup>131</sup>

Na osobną uwagę zasługuje wszechstronna działalność Karola Brzozowskiego<sup>132</sup>, o którym sporo już wyżej powiedziano w związku z budową linii telegraficznych. W latach sześćdziesiątych kierował on przez trzy lata rządową misją leśną na terenie Bułgarii. Przemierzył wówczas góry Bałkańskie i Rodopy, zapoznając się z warunkami terenowymi i stanem lasów. Sporządził mapy tych obszarów. W rezultacie owych wędrówek inspekcyjnych przedstawił władzom tureckim projekt zagospodarowania lasów bułgarskich, zaakceptowany w Stambule ale nie zrealizowany. Następnie przez półtora roku pełnił funkcję inspektora lasów państwowych i kierownika służby leśnej w wilajecie naddunajskim, czyli na terenie Bułgarii północnej. Zaprzyjaźnił się wówczas z zarządzającym

<sup>130</sup> V. Cuinet: dz. cyt., s. 18-19; Cuinet podaje nieco inną wersję przypadkowego odkrycia boracytu — twierdzi, że dokonał go Desmazures w kamieniołomie pandermskim już podczas pobytu w Turcji, około 1856 r.; wygląda to jednak na nieporozumienie, gdyż niewątpliwie o wiele wcześniej zarzucono by nieopłacalną eksploatację marmuru i przystąpiono do wydobywania boracytu; za prawdziwością wersji podanej wyżej, za W. Jabłonowskim, przemawia zarówno cała dramaturgia wydarzeń, jak i pośpiech z jakim dokonywano rekonesansu dla zlokalizowania pokładów boracytu oraz uruchamiano kopalnię w 1867 r.

<sup>131</sup> Tamże, s. 19.

<sup>132</sup> Por. przyp. 32; zob. też T. Brzozowska: *Strzelba, turban i pióro*. Warszawa 1966; M. Paradowska: *Karol Brzozowski — podróżnik i badacz Bliskiego Wschodu*. „Etnografia Polska” 1967 s. 208-223; S. Przeworski; *Z polskich badań naukowych w Azji Zach.*, „Szkice z dziejów polskiej orientalistyki” 1957 s. 167-170; Bibl. PAN w Krakowie, rkps 2028, 2180, 2634, 2635, 2638; Ossolineum, rkps 5695, 12167, 12422, 12423, 12424, 12427, 12666.

tą prowincją Midhatem Paszą, o którym wspomniano już wyżej jako o jedynym bodaj przedstawicielu ówczesnej tureckiej elity władzy rozumiejącym w pełni potrzebę daleko idących reform.

Kiedy w 1868 r. Midhata przeniesiono na stanowisko gubernatora Bagdadu, zabrał tam ze sobą Brzozowskiego, podobnie jak niektórych Polaków z ruszczyckiej brygady inżynierskiej. Przy jego poparciu Brzozowski stworzył w pobliżu Bagdadu, w miejscowości Feradżat nad Tygrysem, wzorowe gospodarstwo rolne. Sadził tam drzewa owocowe, zaprowadził urządzenia irygacyjne i zaznajamiał miejscową ludność z europejskimi metodami uprawy roli, m.in. z orką. W 1870 r. odwiedził Galicję, by sprowadzić stamtąd żelazne pługi i brony; przy okazji przywiózł paru chłopów spod Lwowa na instruktorów.

Przebywając w wilajecie bagdadzkim Brzozowski prowadził również dorywczo działalność inżynierską — zajmował się budową dróg i mostów, studiował też zagadnienie uszlawnienia Eufratu. W 1869 r. przeprowadził badania topograficzne i pomiary gór Kurdystanu na granicy perskiej, które posłużyły mu do opracowania mapy tych obszarów. Relację z tych prac opublikował we francuskim „Bulletin de la Société de Géographie” w 1893 r. Jej polskie wersje ukazały się, z pewnym opóźnieniem, w czasopismach krajowych: „Gazecie Lwowskiej” (1899) i warszawskim „Tygodniku Ilustrowanym” (1907). W owym sprawozdaniu Brzozowski sygnalizuje istnienie w tym rejonie złóż ropy naftowej, których eksploatację rozpoczęto dopiero w 1927 r. Podczas penetracji gór Kurdystanu dokonał też interesującego odkrycia archeologicznego — nieznannej płaskorzeźby skalnej w pobliżu miejscowości Batas. Owe różnorodne spostrzeżenia Brzozowskiego, o których informował Francuskie Towarzystwo Geograficzne, wzbogacały ówczesną wiedzę o egzotycznych regionach państwa tureckiego. Cenne były zwłaszcza jego opracowania kartograficzne, które posłużyły jako materiał do korygowania map tych słabo jeszcze znanych obszarów.

W 1872 r. porzucił Brzozowski służbę państwową i osiadł w Latakii, na syryjskim wybrzeżu Morza Śródziemnego. Tam również prowadził dorywczo roboty inżynierskie, m.in. zbudował linię tramwaju konnego i most w syryjskim mieście Trypolis. Ale głównym źródłem jego utrzymania w ostatnich latach pobytu w państwie tureckim było stanowisko wicekonsula hiszpańskiego w Syrii, jakie piastował od końca lat siedemdziesiątych. W 1884 r. powrócił na stałe do kraju.<sup>133</sup>

Wspomnieć jeszcze wypada o Maurycym Michale Ostoi-Chodylskim, który w interesującym nas okresie miał się dorobić fortunki na dzia-

<sup>133</sup> J. Reychman: *Polacy w Turcji...*, s. 118; T. T. Jeż: *Od kolebki przez życie...*, t. II, s. 229, t. III, s. 197-198, 285, 295, 312, 567-568; Bibl. Czartoryskich w Krakowie, rkps Ew. 1547; Bibl. Jagiellońska w Krakowie, rkps 6484, 6490.

łałości inżynierskiej. Nie wymieniono go w żadnej z omówionych wyżej grup zawodowych, gdyż w ogóle niczego nie wiemy ani o jego specjalności, ani o karierze. Nie dało się do nich zaliczyć także Borysa Bończy-Tomaszewskiego, emigranta postyczniowego, architekta, który z czasem został nadwornym budowniczym sultańskim. Dr Jabłonowski zapisał o nim w 1870 r.: „Pracuje w biurze architektury sultańskiego Serkiz-beya, który buduje pałace w Beszyklaszem i Ortokiej.”<sup>134</sup> Na pograniczu działalności technicznej funkcjonował Szymon Franciszek Morawski<sup>135</sup>, inspektor (co najmniej od 1861 r.), a z czasem dyrektor administracji latarni morskich, później dyrektor gazowni w Stambule, wymieniany w tym charakterze przez Kalendarzyk Reiffa jeszcze w 1897 r. Wspomina się też nazwisko inżyniera Frankowskiego<sup>136</sup>, bez jakichkolwiek informacji o jego karierze czy osiągnięciach.

Z interesującą, a jak się wydaje zupełnie już zapomnianą dziś, inicjatywą dotyczącą Turcji wystąpili dwaj polscy astronomowie, Adam Prażmowski<sup>137</sup> i Józef Gałęzowski<sup>138</sup>. Jesienią 1864 r. opracowali w Paryżu obszerny memoriał, adresowany do rządu tureckiego, zatytułowany *Projet relatif à l'exécution des cartes topographiques, cadastrales et hypsometriques de l'Empire Ottoman*. Tekst tego opracowania w języku francuskim, liczący 22 strony, oraz jego polski brulion pod nagłówkiem „Memoriał o trójkątacji Turcji” zachowały się w zbiorach Biblioteki Polskiej w Paryżu<sup>139</sup>.

Prażmowski i Gałęzowski proponują w nim władzom tureckim wykorzystanie możliwości jakie nastęrcza aktualny postęp naukowy i techniczny dla dokładnego poznania obszarów imperium, wskazując na rozliczne wynikające z tego korzyści dla rozwoju gospodarczego państwa

<sup>134</sup> Bibl. PAN w Krakowie, rkps 2180, t. II, k. 581v—586v; zob. też J. Reychman, *Z dziejów polsko-tureckich stosunków literackich, naukowych i artystycznych*, „Przegląd Humanistyczny” 1961 nr 1 s. 73; J. S. Łątka: *Polacy w Turcji*, Lublin 1980 s. 68; W. Koszczyk: *Wschód — ze Stambułu do Angory...*, s. 95.

<sup>135</sup> Z. Mineyko: *Z tajgi pod Akropol*, s. 166, 201; J. Reychman, *Polacy w Turcji*, j.w., s. 118; J. S. Łątka, *Polacy w Turcji*, s. 68; „Głos” 1886 nr 10 s. 156.

<sup>136</sup> J. Reychman: *Polacy w Turcji*, s. 118.

<sup>137</sup> Adam Prażmowski (1821-1885), astronom i astrofizyk, uczestnik triangulacji Królestwa Pol. (1846-49), kierownik ros. pomiarów południka ziemskiego (1852), od 1863 r. na emigracji w Paryżu zajmował się konstruowaniem instrumentów optycznych, m.in. renomowanych heliostatów i mikroskopów.

<sup>138</sup> Józef Gałęzowski (1834-1916), astronom w obserwatorium ros. w Pułkowie i wykładowca balistyki w Akademii Wojskowej w Petersburgu, w 1863 r. członek Rządu Narodowego, następnie działacz emigracyjny, m.in. prezes Muzeum Raperswilskiego, publikował prace o artylerii.

<sup>139</sup> Bibl. Polska w Paryżu, Teki Józefa Gałęzowskiego, II, 9; dotarcie do tych materiałów, znajdujących się w nie opracowanej, a więc znacznie trudniej dostępnej części zbiorów, zawdzięczam uprzejmości p. doc. dra Jerzego Zdrady z Krakowa.

i umocnienia jego obronności. Oferują utworzenie państwowej sieci triangulacyjnej, jako podstawy szeroko zakrojonych prac geodezyjnych i topograficznych, a z czasem — po dwóch, trzech latach — także kartograficznych. Podkreślają znaczenie posiadania dokładnych map dla projektowania i realizacji takich przedsięwzięć jak uszląwnianie rzek, budowa kanałów i linii kolejowych, a także dla prowadzenia operacji wojskowych, niezależnie od pożytków czysto naukowych. Przedstawiają zakres i charakter proponowanych prac, załączając ich kosztorys. Proponują wykonanie tych robót przez polski personel techniczny — złożony z oficerów artylerii, którzy nadto mogliby się przydać Turcji na wypadek wojny — z wykorzystaniem miejscowej siły roboczej. Pokrótce prezentują swoje kwalifikacje zawodowe, obejmujące m.in. doświadczenia wyniesione z udziału w pomiarach południka ziemskiego, stwierdzając przy tym: „Co się zaś tyczy naszej moralnej kwalifikacji do przedsięwzięcia kierownictwa tak wielkimi robotami, w tym względzie sam Wielki Rząd Turecki przedsięwzięcie zebranie koniecznych dla niego informacji.”

Na pozór można by się dziwić, dlaczego nie doszło do realizacji tego efektownego, pożytecznego, wykonalnego i relatywnie niezbyt kosztownego przedsięwzięcia. Zdawały się mu sprzyjać zarówno ówczesne tendencje europeizacyjne władz tureckich, jak i wysoki aktualnie kurs polskich akcji nad Bosforem. Byłoby chyba zbyt uproszczeniem upatrywać przyczyny tego niepowodzenia wyłącznie w bezwładzie administracyjnym. Sytuacja w tureckiej elicie władzy była zbyt skomplikowana, by względy racjonalne przesądzały urzeczywistnienie projektu — będzie jeszcze o tym mowa niżej. Podobnie, wpływy jakie mieli podówczas Polacy w Stambule wcale nie zapewniały poparcia każdej polskiej inicjatywy — potwierdza to dobitnie ścieranie się tam przeciwstawnych polskich racji podczas wojny krymskiej.

Bez wątpienia znamy tylko część nazwisk, niewykluczone też, że nie dochowała się pamięć o jakichś ważnych polskich dokonaniach na polu techniki. Można wszakże przyjąć, że to co wiemy — ów obraz, miejscami bardzo wyraźny, miejscami zatarty, poskładany z dość fragmentarycznych, nieraz przypadkowych przekazów — jest w znacznej mierze reprezentatywny, że oddaje dobrze znaczenie i charakter działalności technicznej Polaków w Turcji w dobie Wielkiej Emigracji. Pozwala także zaryzykować opinię, że właśnie w państwie osmańskim pracowali wówczas nasi inżynierowie najliczniej (poza Francją, oczywiście) i że odegrali tam najbardziej znaczącą rolę. Dalsze badania mogą jedynie mocniej udokumentować i pogłębić ten sąd.

Ta ożywiona od połowy lat pięćdziesiątych, a niemal masowa i zinstytucjonalizowana od połowy lat sześćdziesiątych XIX wieku działalność była w znacznej mierze, jak wiemy, produktem ubocznym wydarzeń po-



litycznych. Dotrwała w pełni rozkwitu do 1870 r., który przyjęło się uznawać za kres epoki Wielkiej Emigracji. Do tego momentu w całej rozciągłości słuszna była opinia Langiewicza: „zachowujemy największą swobodę emigranta politycznego, a równocześnie mamy wszędzie przystęp. Tu nas cenią jako ludzi użytecznych i wyższych.”<sup>140</sup>

W 1871 r. nastąpiła gwałtowna zmiana atmosfery politycznej w Turcji, dotąd bardzo przychylniej Polakom. Po śmierci sprzyjającego im wezyra Alego Paszy, wzrosły w Stambule wpływy rosyjskie. W rezultacie doszło do celowego ograniczania roli polskich uchodźców, czego przejawem było m.in. wspomniane już zlikwidowanie na specjalne życzenie ambasadora Ignatiewa ruszczyckiej brygady inżynierskiej. Jerzy Borejsza słusznie uważa 1871 r. za datę zwrotną, stwierdzając, że wówczas „dość tłumnie powracano do kraju”<sup>141</sup>.

Zmiana stosunku władz tureckich odebrała polskim uchodźcom inicjatywę — nadal jednak większość Polaków zachowała stanowiska w służbie państwowej i cieszyła się dość powszechną sympatią. Stopniowe zmniejszanie się ich roli i znaczenia było przede wszystkim następstwem upływu czasu — polscy inżynierowie starzeli się i wymierali, a żadna nowa liczna fala emigrantów nie zasilala i nie odmładzała żywiołu polskiego w Turcji. Zachowali jeszcze dominującą pozycję w latach siedemdziesiątych, ale już w następnym dziesięcioleciu stało się oczywiste, że — jak powiedział w 1887 r. na inauguracyjnym zebraniu Towarzystwa Polskiego Wzajemnej Pomocy i Dobroczynności w Konstantynopolu, jego prezes Adam Michałowski:

„Wpływ i znaczenie, jakie Emigracja miała przed trzydziestu laty w Turcji, są stracone. Kiedy przybyliśmy temu 24 lat do Stambułu, stara Emigracja polska miała taki wpływ, jak w żadnym kraju nie mogłaby mieć. Wojsko tureckie, administracja telegrafów i poczt, administracja dróg i robót publicznych obsadzone były Polakami; dziś wszystko runęło, wszystko usuwa się z naszych rąk, a Niemcy i Ormianie zastąpili Polaków w wyżej wspomnianych administracjach [...]”<sup>142</sup>.

Michałowski upatrywał wprawdzie przyczyn tej niefortunnej odmiany losu miejscowej polonii w jej wadach, takich jak brak zgody, brak poczucia wspólnoty i zła wola. Były to wszakże bez wątpienia przyczyny co najwyżej uboczne — decydujący w istocie był przede wszystkim, jak już powiedziano, sam upływ czasu.

<sup>140</sup> Wyraził ją w liście do Londynu w 1866 r., zob. A. Lewak: *Dzieje emigracji polskiej w Turcji*, s. 191; J. W. Borejsza: *Emigracja polska po powstaniu styczniowym*, s. 310.

<sup>141</sup> Tamże, s. 414.

<sup>142</sup> Mowy Adama Michałowskiego, Prezesa Twa Polskiego Wzajemnej Pomocy i Dobroczynności w Konstantynopolu, bez daty i miejsca wydania, s. 2.

Lata osiemdziesiąte to schyłek polskiego epizodu w dziejach Turcji, epizodu dość wyjątkowego w stosunkach między narodami, stanowiącego jedną z najchlubniejszych kart Wielkiej Emigracji. Ten okres szczerej obopólnej sympatii i solidarności — zjawiska jakże rzadkiego w dziejach — zapisał się trwale zarówno w historii rodzenia się Turcji nowoczesnej, jak i w historii polskich dążeń i zmagañ niepodległościowych. Miał też wymierne znaczenie dla rozwoju cywilizacyjnego tej części świata. Nieczęsto do tak chwalebnych rezultatów doprowadza wspólnie odczuwane poczucie zagrożenia...

Nie zabrakło polskich nazwisk i później wśród inżynierów pracujących w Turcji i na pozostałych obszarach dawnego państwa osmańskiego — nie tylko przy budowie kolei, o czym już wyżej wspomniano — ale i w innych dziedzinach, także i w służbie państwowej. Niektórych z nich przyciągnęła wojna Turcji z Rosją w latach 1877-1878, w której ponownie uczestniczyła polska formacja, inni szukali tam po prostu chleba czy kariery. Ale, choć byli relatywnie liczni, nigdy już nie zyskali takiego znaczenia i nie odgrywali tak ważnej roli, jaka stała się udziałem ich poprzedników w dobie Wielkiej Emigracji. Wyjątkowe zjawisko, któremu poświęcona jest prezentowana praca, należało już wówczas do bezpowrotnej przeszłości.

Nieprzypadkowo zapewne właśnie Turek, Namik Pasza, w latach trzydziestych XIX wieku poseł osmański w Paryżu, a z czasem gubernator Bagdadu, wyraził się o Wielkiej Emigracji: „Podobni jesteście do tysiąca gwiazd, jakie ręka losu rozrzuciła po przestrzeniach światowych [...]”<sup>143</sup>.

Warto wreszcie, na zakończenie, przytoczyć niektóre opinie Polaków uczestniczących w interesującym nas okresie w budowaniu podstaw nowoczesnej cywilizacji technicznej w owym egzotycznym i zacofanym kraju, jakim była ówczesna Turcja. Choć, jak już zaznaczono, powszechna wśród uchodźców była fascynacja Wschodem i większość ich traktowała państwo osmańskie jako drugą ojczyznę, nie zabrakło w przekazach także głosów krytycznych. Dodajmy, z reguły głosów pełnych troski, gdyż dostrzegane wady i słabości tureckiego systemu i sposobu myślenia zmniejszały nadzieje, jakie Polacy ciągle wówczas wiązali z mocarstwem osmańskim. Zajmiemy się, oczywiście, jedynie tymi wypowiedziami, które dotyczą samej techniki, względnie zagadnień ustrojowych mających bezpośredni wpływ na organizację i rozwój tej dziedziny, czy wreszcie społecznej recepcji techniki nowoczesnej i stosunku do niej. Są zresztą wśród nich i takie, które — jak się wydaje — niewiele utraciły aktualności i dają do myślenia także (a może nawet zwłaszcza) w naszych czasach.

<sup>143</sup> A. Zajączkowski: *Turcja...*, s. 168.

Na początek o niektórych ubocznych aspektach roli inżyniera w praktycznych warunkach systemu, który w gruncie rzeczy był tylko egzotyczną odmianą samodzierżawia. Poniższy ustęp nie wyszedł wprawdzie spod pióra kogoś z inżynierów, ale historyka zaznajomionego z ówczesnymi miejscowymi stosunkami. Napisany został na podstawie rozmów, jakie przeprowadzał on z wieloma polskimi technikami, a w konkretnym przypadku zainspirowany był niewątpliwie przez Edwina Wrześniowskiego.

„Trzeba też nie zapominać, jakie Turek w ogóle ma wyobrażenie o inżynierze. 'Mehendys' w jego rozumieniu wszystko umieć powinien i umie rzeczywiście [...] Otóż zepsują panie haremu baszy, swawoląc, jakie bawidełko paryskie — już pędzi czausz w imieniu gubernatora do mehendysa: „aman, aman”, nieszczęście — poradź ty temu jakoś, effendy, napraw, bądź łaskaw, spędź sobie wszystkich zegarmistrzów i kotlarzy, a zrób koniecznie! I zrobić trzeba. Lecz dawszy dowód takiej wszechmocności, napytałeś sobie biedy na wieki. [...] Niema rzeczy, z którąby się do inżyniera nie odnoszono... [...] wszelkie wymawianie się bezskuteczne.”<sup>144</sup>

Był to tylko jeden z przejawów bardzo powierzchownego charakteru procesu europeizacji zachodzącego w ówczesnej Turcji. Nawiązuje do niego, pogłębiając i ukonkretniając zagadnienie, także Karol Brzozowski:

„Istnieje wprawdzie w Stambule niedawno urządzone ministerium robót publicznych i dyrektoriat dróg i mostów, na sposób zagraniczny zorganizowane — lecz i cóż po tym, kiedy to wszystko jest tylko złudną dekoracją [...] Turcji brak [...] inteligencji potrzebnej do stworzenia komunikacji. Turcja własnych techników nie posiada, prócz inżynierii wojskowej; wskutek tego musi zbierać rozmaite siły z zagranicy, które nie tylko że nie są wystarczające, ale nadto nie zawsze jeszcze umieją zastosować się do warunków miejscowych. Trzeba pomyśleć naprzód o utworzeniu u siebie szkół specjalnych, a wtedy będą i drogi.

Z tego jednak co powiedziałem, nie trzeba wnosić aby Turcja zgoła żadnej bitej drogi nie posiadała. Nie. Ma ich kilka, lecz znaczą one tyle co nic w stosunku do ogólnej przestrzeni kraju. Prócz wykończonych dróg jest tutaj mnóstwo pozaczynanych, które... na rok nie posuwają się więcej nad parę kilometrów.

Turcy niechętnym okiem patrzą na innowacje drogowe, jak i na każde inne w ogóle. [...] Wstręt swój do dróg opierają Turcy na oryginalnej logice: „drogi, powiadają oni, ułatwiają nieprzyjacielowi podbicie naszego kraju!”<sup>145</sup>

<sup>144</sup> A. Jabłonowski: *Wschód muzułmański*, s. 186-187.

<sup>145</sup> K. Brzozowski: *Z wędrówek po Anatolii*. „Wędrowiec” 1875 s. 327.

Tematyce drogowej — był to wszak wówczas jeden z podstawowych elementów tworzenia nowoczesnej infrastruktury — poświęca nieco rozważań również Wacław Koszczyk:

„Prawdziwym wyjątkiem pomiędzy Turkami był Midhat basza, który jeden z całą energią i zamięłowaniem oddał się był tej gałęzi gospodarstwa państwowego i w kilka lat uposażył siecią głównych dróg cały wilajet [...] dunajski, jakich żadna inna prowincja turecka nie posiada. Można twierdzić, że Turcja dotąd nie pojmowała i nie pojmuje znaczenia dróg, a to co zrobiono u nich jest prostym wybiegiem przed Europą, dla zyskania sobie jej kredytu.

Mnóstwo jest dróg pozaczynanych w Turcji, lecz wszystkie roboty są prowadzone tak opieszale i ślamazarnie, że w przeciągu dziesiątka lat zaledwo kilka z nich zostało wykończonych. Do rzędu ostatnich zaliczają się drogi wilajetu dunajskiego, więcej strategicznego charakteru i parę takich samych w Bośni — oto wszystko w Rumelii; w Azji [...] drogi: z Bejrutu do Damaszku i z Jaffy do Jerozolimy, z Brussy do Giömleku, z Ismidtu do Ada-Bazar i z Ineboli do Kostambułu, wszystko to razem wzięte warte akurat tyle co kropla w szklance wody. Projektów budowania dróg jest mnóstwo, lecz etiudów mało, a i te najczęściej kończą się na karcie rekonesansowej. Projektów jak się należy po europejsku wykończanych nawet nie każda droga w budowie zostająca posiada. Trasy przytem bywają najszkaradniej wykonywane [...]”<sup>146</sup>.

Pisze następnie Koszczyk o obsadzaniu stanowisk w administracji dróg i mostów przez Turków, głównie oficerów inżynierii lub sztabowych, „którzy, dostawszy posadę, starają się znaleźć do pomocy jakiego Polaka lub innego Europejczyka”, by samemu w ogóle nie zajmować się robotą. Jeśli zaś, zmuszeni okolicznościami do samodzielnego prowadzenia budowy, coś sfuszują w wyniku własnej niekompetencji, „to wydała się ich na inną posadę, zwykle lepszą”. „Są to fakta”, zapewnia Koszczyk, a my, bogatsi o wiek doświadczeń, skłonni jesteśmy dać mu wiarę. Wiąże się to z innym jego komentarzem, ogólniejszej natury:

„W Turcji, jak gorliwość, tak opieszłość w urzędowaniu żadnej doniosłości nie mają, i inaczej być nie może tam, gdzie wszystko jest opartym na protekcji.”<sup>147</sup>

Drażni Koszczyca „bezwład i nieporządek wzorowy” pleniący się na stacjach zbudowanej przecie polskimi siłami sieci telegraficznej („dopóki sami Polacy i Francuzi byli przy telegrafach, nic podobnego nie było”). Oto jak daje upust goryczy na ten temat:

„Co mnie jednak zawsze do żywego oburzało, to szczególniejsze sans fason, z jakim tutejsi ‘telegrafczy’ obchodzą się z najdelikatniejszymi

<sup>146</sup> W. Koszczyk: *Wschód — ze Stambułu do Angory*, s. 139-140.

<sup>147</sup> Tamże, s. 44.

manipulacyjnymi aparatami: stoły porżnięte, atramentem i łojem pokapane, szkła nad aparatami potłuczone, słowem zawsze coś popsutego, tak że większa część aparatów nie jest zdolną do funkcjonowania, a nad rdzą i resztą dodatków nie myślę się dalej rozwodzić. Powiem tylko, że wandalizm jaki daje się spostrzegać na telegrafach, bywa w Turcji zastosowanym do wszystkich dzieł wyższego kunsztu ludzkiego i dowodzi, że nie prędko jeszcze zakwitnie na Wschodzie prawdziwe zamięłowanie do sztuk i nauk”<sup>148</sup>.

Napomyka, że jedynym wyjątkiem, traktowanym wręcz delikatnie, jest zegarek i zastanawia się „skąd ta atencja do narzędzia mierzącego czas u ludzi, którzy całe życie próżnują.”

Ubolewa też Koszczyk nad bezsenssem i marnotrawstwem związanym z eksploatacją niezmiernych bogactw kopalnych, nad przyznawaniem niekorzystnych dla państwa koncesji górniczych (z czego próbką zetknęliśmy się omawiając wyżej anatolijskie przedsięwzięcie boracytowe). Przytacza przykład wielkiej kopalni antracytu w Eregły nad Morzem Czarnym, „kilka godzin wodą do Stambułu”, skąd węgiel dostarczano do stolicy na taczkach, na skutek czego osiągał ceny zbliżone do sprowadzanego z Anglii.

Jako podstawową cechę systemu wymienia „nieopłacalność wszystkiego we własnym zarządzie”, a rozważania swe podsumowuje następująco:

„Na Turcji daje się najlepiej widzieć, jak mało znaczy bogactwo gruntu jeśli człowiek w nie swej pracy nie włoży. Próżniactwo i bezmyślność tutejsza mogą często w osłupienie wprowadzić nas, Europejczyków, którzy popadliśmy w inną ostateczność”<sup>149</sup>.

Nie był też Koszczyk obojętny na los narodów ujarzmianych przez imperium osmańskie. Obserwacja ich sytuacji nasunęła mu taką oto myśl:

„Niczym jest ruina materialna, poniesiona w obronie niepodległości narodu, w porównaniu do upadku moralnego w niewoli; gdy zniszczenia pierwszej dają się naprawić w ciągu lat — podniesienie z tego ostatniego potrzebuje wieków.”<sup>150</sup>

Nie ulega wątpliwości, że wieloma z przytoczonych spostrzeżeń, a także innymi, zbliżonymi, dzielili się niejednokrotnie przebywający w Turcji Polacy z przedstawicielami miejscowej warstwy oświeconej, a nawet elity władzy, z którymi stykali się pełniąc swe obowiązki. Czasami ułatwiała to bliższa zażyłość, której przykłady nie były odosobnione — dostrzec je można także na stronicach prezentowanej pracy. Łatwo sobie wyobrazić, jak często musiało dochodzić do rozmów, czy wręcz dyskusji, w trakcie których Polacy przekazywali Turkom swe, jakże ważne dla

<sup>148</sup> Tamże, s. 123-124.

<sup>149</sup> Tamże, s. 145.

<sup>150</sup> Tamże, s. 271.

nich, doświadczenia i stopniowo zaszczepiali im elementy europejskiego, bardziej nowoczesnego sposobu myślenia. Ów podskórny proces miał zapewne nie mniejsze znaczenie dla przyszłości Turcji, niż kompetentne rady w konkretnych sprawach czy fachowe uczestnictwo w ich rozwiązywaniu.

*Recenzent: Tadeusz Majda*

Artykuł wpłynął do Redakcji w lipcu 1989 r.

*Б. Орловски*

#### ВКЛАД ВЕЛИКОЙ ЭМИГРАЦИИ В ЦИВИЛИЗАЦИОННО-ТЕХНИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ ТОГДАШНЕЙ ТУРЦИИ

В статье, при использовании материалов многочисленных источников, упорядочиваются и дополняются знания о вкладе польских эмигрантов в создание технической цивилизации в Турции. Хронологическая область статьи охватывает 1831-1880 гг., в течение которых польские инженеры-эмигранты имели большие возможности работы в турецкой империи и турецкие власти относились к ним с полным доверием.

Автор описывает достижения поляков при строительстве телеграфных линий, железных дорог, дорог, мостов, эксплуатации шахт и организации разнообразных, гражданских и военных служб.

*В. Orłowski*

#### THE CONTRIBUTION MADE BY THE GREAT EMIGRATION INTO THE TECHNOLOGICAL DEVELOPMENT OF TURKEY

The article, making use of a extensive source material, completes the earlier findings on the contribution by Polish emigrants into the technological civilization of Turkey. The period under discussion lasted from 1831 till 1880, at which time Polish emigrant engineers were able to work in the Turkish empire and enjoyed a favourable attitude towards them from the state authorities.

The author describes the achievements of the Poles concerning the construction of telegraph lines, railway lines, roads, bridges, as well as the exploitation of mines and organization of various civilian and military services.



