

Wspaniali polscy emigranci

10 listopada 2012

Polacy są narodem, który przez ostatnie 200 lat musiał emigrować nadzwyczaj często. Bieda, bezrobocie, powstania, wojny i sytuacja polityczna wypędzały z kraju kolejne dziesiątki lub setki tysięcy ludzi. Ci zaś często wiele wnosili do życia krajów, w których przyszło im żyć.

Sami też zresztą garściami korzystali z możliwości, które stwarzały im ówczesne centra światowej nauki, handlu i kultury. A właśnie w nich, nie zawsze, ale często, przychodziło im żyć. Przypadkiem szczególnie ciekawym jest tu emigracja XIX wieku.

Przede wszystkim ta nazywana Wielką Emigracją, „Wielką” za sprawą obecności postaci wyjątkowych dla naszej kultury, a nie przez liczebność, bo ta nijak miała się do kolejnych fal podążających za granicę „za chlebem”.

Choćby tej z Galicji, której kierunkiem były Stany Zjednoczone i kraje Ameryki Południowej – wówczas należące do najbogatszych na świecie.

Jest ona szczególna między innymi przez to, że niemal wszyscy wychodzimy ze szkoły z głową pełną frazesów. Poloniści, a przynajmniej zdecydowana ich większość, uczą nas o poetach-tułaczach, którzy pięknie opłakiwali utraconą Ojczyznę. Historycy dokładają politykierów kłócących się o wszystko i ze wszystkimi. A jedni i drudzy: wojskowych, takich jak Józef Bem, którzy stali się generałami walczącymi o „wolność waszą i naszą”.

Wszystko to spłaszcza wielowymiarowe postaci i z ludzi, którzy mogliby stanowić inspirację, choćby dla kolejnej emigracyjnej fali, tworzą nudnych i dalekich od codziennego doświadczenia bohaterów szkolnych wypracowań. Stefan Bratkowski w jednym ze szkiców zamieszczonych we wspaniałym zbiorze „Skąd

przychodzimy?" (w którym zresztą tematowi emigracyjnych polskich inżynierów poświęcił aż trzy eseje) napisał: „Zaklejamy wstydlive 'pozytywistyczne' miejsca w życiorysach romantycznych bohaterów wywieszkami 'działał na emigracji'”.

W ten sposób powstaje niepełny obraz, skupiony na wyszukiwanym na siłę romantyzmie i heroizmie, który pomija ważny, a być może najważniejszy aspekt ich życia na obczyźnie. To, co wnieśli do życia krajów, w których żyli, i to, co z nich wynieśli. A jednego i drugiego jest niemało.

POETA-TUŁACZ? RACZEJ POLSKI INŻYNIER

Do tego obraz umęczonego literata lub politykiera niewiele ma wspólnego z tym, co rzeczywiście działo się na emigracji. Na przykład o takim Ludwiku Nabelaku wiadomo, że walczył w powstaniu listopadowym, w którym prowadził atak na Belweder. Nietrudno znaleźć informację o tym, że pisał wiersze i angażował się w działania towiańczyków, tzw. Koła Sprawy Bożej. Ale że to jemu – tytułowanemu inż. Nabelakiem z Francji (dyplom uzyskał na emigracji tuż przed czterdziestką) – Barcelona zawdzięczała pierwsze miejskie oświetlenie, to już znacznie mniej znane.

A to nie wszystko, ponieważ Nabelak szukał węgla w Normandii, dyktował kopalni miedzi w górach Atlasu i fabryce gazu świetlnego w Nimes. To przynajmniej wymienia Bratkowski, który zauważa też, że kiedy tylko w 1848 r. wybuchło powstanie, pracujący wówczas w Katalonii inżynier skorzystał z klauzuli w kontrakcie, która... pozwalała mu zwolnić się natychmiast, gdy tylko pojawi się okazja, by walczyć w Polsce.

Nabelak to jednak zaledwie jeden z grona ówczesnych emigrantów politycznych, których liczbę we Francji szacowano na kilka, może kilkanaście tysięcy i którzy przebywając nad Sekwaną, uznali, że skoro już mają tam mieszkać, to do maksimum powinni wykorzystać okazję i zdobywać wiedzę oraz umiejętności. Takie – dodajmy – które da się wykorzystać w

praktyce.

Księżę Adam Czartoryski, dziś znany przede wszystkim jako założyciel Hotelu Lambert, pisał na początku lat 1830., że trzeba znaleźć młodych, którzy będą się uczyć technologii, „robót” i górnictwa. Starał się także znajdować miejsca w instytutach naukowych, które takie przygotowanie oferowały.

Z kolei wspomniany już Józef Bem, zanim stał się narodowym bohaterem Węgry i tureckim Muratem Paszą, działał wśród wspomnianej Wielkiej Emigracji, starając się zapewnić jej członkom dostęp do edukacji, która miała być użyteczna nie tylko w czasie pobytu we Francji, ale też po odrodzeniu Polski. Efekt? Ponad 80 stypendiów ufundowanych przez francuskie Ministerstwo Spraw Wewnętrznych, które zostały wykorzystane na zdobycie dyplomów wyższych szkół technicznych. Wówczas – najlepszych na świecie.

Bem był zresztą także założycielem Towarzystwa Politechnicznego Polskiego w Paryżu, w którego programie poetycko zapisano, że „Emigracja polska, mająca sposobność doskonalenia się za granicą we wszystkich częściach nauk, sztuk i kunsztów, powinna uważać za święty obowiązek przysposabiać dla ojczyzny synów zdatnych i utalentowanych, aby kiedyś wróciwszy do kraju przesadziła na ziemię ojców swoich, grubą żałobą pokrytą, rozkwitłe dla niej za granicą wszelkiego rodzaju gałęzie, które by po całej ziemi polskiej rozrzucone, hojnie się wkrótce rozrodzić mogły”.

Cała ta pomoc – w którą angażował się także francuski rząd – przynosiła wymierne korzyści. Polacy bowiem chętnie i często korzystali z możliwości zdobycia potrzebnej wiedzy i zapisywali się, zdając wcześniej ciężkie egzaminy, do szkół wyższych.

Na przykład do wybuchu Wiosny Ludów w samym tylko Montpellier dyplomy lekarskie uzyskało – takie liczby przytacza Bratkowski – niemal 150 rodaków. W szkole cukrowniczej w Failleuse w

jednym tylko 1838 r. na 52 absolwentów było... 16 Polaków.

Wielu z nich wybierało jednak inny kierunek kształcenia, który w wieku XIX otwierał ogromne możliwości – chodzi oczywiście o inżynierię. Różnorodne dyplomy techniczne uzyskała 1000-osobowa grupa. Nie brakowało w niej absolwentów najlepszych paryskich szkół: École Polytechnique i wyjątkowo elitarniej Szkoły Dróg i Mostów. Tę ostatnią skończyło ponad 100 Polaków. Ciekawie wygląda statystyka przyjęć z roku 1857. Egzaminowano wówczas 10 kandydatów na studentów zewnętrznych (niemieszkających w „akademiku”). Przyjęto czterech z nich. W tym trzech Polaków.

Jednak nie tylko w szkołach ceniono Polaków. W Korpusie Budowy Dróg i Mostów pracowało ich wielu. Zatrudniano ich jako „p.o.”, ponieważ inżynierami mogli być tam tylko rodowici Francuzi, ale też jako kierowników robót, których ceniono szczególnie wysoko.

Ciekawostką jest to, jak przedstawiciel francuskiego rządu odpowiadał tym, którzy taki stan rzeczy krytykowali. Mówił on: „Polacy odznaczają się wielką zdolnością, pracowitością, uczciwością nieskazitelną i oddają krajowi rzetelne usługi”. Zdanie, które i dziś dałoby się powtórzyć w odniesieniu do wielkiej części polskich emigrantów.

ZA OCEANEM

Jednak nie wszyscy z nich pozostali we Francji lub w ogóle do niej trafili. Wielu los i świadomy wybór rzucił daleko od tego kraju. Spora grupa pracowała w Turcji. Byli tacy, którzy odkrywali złoża na Kaukazie lub budowali kolej w Stanach Zjednoczonych i Kanadzie. A taki na przykład Kazimierz Gzowski nie tylko budował tory, ale też pomyślał o stworzeniu... parku krajobrazowego rejonu Niagary. Nasi rodacy odcisnęli też swój ślad w inwestycjach takich jak wielkie kanały – Sueski i Panamski.

Kilku trafiło też do Szwajcarii. Przeprowadzili tam wiele

projektów o dużym znaczeniu, przygotowali na przykład pierwszą nowoczesną mapę tego kraju. A jeden z nich, weteran powstania listopadowego Norbert Patek, założył firmę zegarmistrzowską... Patek-Philippe, która z powodzeniem działa do dziś. Kilka z najciekawszych postaci trafiło jednak do Ameryki Łacińskiej, gdzie wciąż są wspomniane. Sztandarowym przykładem jest Ignacy Domeyko, który stworzył podstawy chilijskiego górnictwa i był wieloletnim rektorem Uniwersytetu w Santiago de Chile.

Jako grupa szczególnie zasłużyli się na przykład w historii Peru, gdzie Edward Habich (który dla odmiany walczył w powstaniu styczniowym) stworzył i przez pewien czas prowadził pierwszą na kontynencie politechnikę z prawdziwego zdarzenia.

Nie tylko szkoła była powodem do dumy. Na wyjątkową uwagę zasługuje także Edward Malinowski – absolwent École des Ponts et Chaussées i budowniczy Central Transandino, a więc Centralnej Kolei Transandyjskiej. Inwestycji, która uchodziła za jeden z ówczesnych cudów techniki i nie do końca wierzono w jej istnienie. Sam projekt wydawał się bowiem niemożliwy do przeprowadzenia.

Kolej – biegnącą z Limy do miasta Oroya – przeprowadzono na niemal 5000 m n.p.m. Startując prawie z jego poziomu. Na linii jej biegu znajduje się kilkadziesiąt mostów i tuneli. Samych tuneli jest zresztą ponad 60 i liczą w sumie 6 kilometrów. A trzeba pamiętać, że wszystko zrobiono bez dostępu do dzisiejszej technologii. Budowano na przykład, wynosząc materiały... na plecach. Robili to przede wszystkim chińscy robotnicy, którzy swoją pracę nierzadko przypłacali życiem. Podczas budowy zginęło ich kilka tysięcy. Sam Malinowski, który pochodził z Wołynia, nadzorował cały projekt, co oznaczało, że go tak przygotował, jak i budował. Robił wszystko, co jako inżynier mógł zrobić.

Od trasowania po obliczanie obciążeń, w czym często pomocna okazywała się zresztą intuicja, ponieważ była to dziedzina nauki, która nie była jeszcze wówczas wystarczająco

rozwinęta. Powodzenie przedsięwzięcia spowodowało, że paryska Szkoła Dróg i Mostów uznała go za jednego ze swych najwybitniejszych absolwentów.

Znaczenie połączenia było jednak dużo większe niż jedynie zrobienie czegoś, czego zrobić się nie dało. Kolej Transandyjska połączyła wybrzeże kraju z interiozem. Dzięki niej udało się też stworzyć lądowe połączenie pomiędzy dwoma oceanami: Atlantykiem i Pacyfikiem. Pomogło to rozwinąć się gospodarce tego regionu.

W Peru pracowali też inni Polacy: Władysław Kluger, Władysław Folkierski i Aleksander Miecznikowski. Inną inwestycją, która spowodowała rozkwit lokalnej gospodarki, była budowa kolei z Sao Paulo do Rio de Janeiro. Naczelnym inżynierem był Bronisław Rymkiewicz, który zresztą brał udział także w budowie portu w Manaus – wykorzystywanego do eksportu kauczuku, co było wyzwaniem ze względu na dochodzące do kilkunastu metrów wahań wody w tym miejscu.

LISTA NIEZMIERNIE DŁUGA

Wymieniać można by długo, ponieważ to tylko nieliczne, zaczerpnięte od Stefana Bratkowskiego i Bolesława Orłowskiego, przykłady. Znany publicysta i dziennikarz oraz jego kolega inżynier i historyk opisują ich znacznie więcej. Kolejne znajdują się w literaturze, która jest jednocześnie trudno dostępna i mało znana, ale też warta odszukania.

Choćby w „Polskich inżynierach” Alfreda Liebfelda lub „Polacy świata”, której autorem jest właśnie Orłowski. Są to pozycje, które co pewien czas można za kilka złotych upolować na Allegro. Tak samo zresztą, jak i „Skąd przychodzimy?” Bratkowskiego. Warto sięgnąć po wszystkie trzy.

Warte przytoczenia jest jednak jeszcze coś. Zwłaszcza dziś, kiedy umiejętności zdobyte na emigracji są zdecydowanie zbyt często niedoceniane w Polsce. Bratkowski opisuje, jak w latach 1890. Kluger i Folkierski wrócili do Galicji, gdzie chcieli

wykorzystać swoje ogromne doświadczenie. „Krakowskie urzędasy z Rady Miejskiej nie raczyły umieścić Klugera nawet na liście kandydatów do stanowiska dyrektora budownictwa miejskiego, czym się już wtedy ośmieszyły na całą Galicję, a dla Folkierskiego Lwowska Szkoła Politechniczna... nie znalazła etatu” – możemy przeczytać w „Skąd przychodzimy?”

Autor: Tomasz Borejza

Źródło: [eLondyn](#)