

*Guardians of the Memory
Пазители на паметта*

ПОЛСКИТЕ ИНЖЕНЕРИ В БЪЛГАРИЯ

Болеслав Орловски

*Институт по история на науката
Полска академия на науките – Варшава*

Резюме. Загубата на независимостта, а после и крахът на националните въстания против Русия от 1831 и 1863 г. принуждават много поляци да емигрират. Голяма част от бившите военни в емиграция започват работа като инженери. Едно от по-големите средища на полските емигранти е Османската империя, за която полските инженери представляват солиден кадрови потенциал, който подпомага модернизацията на държавата. Част от тях работят на български терен, изграждайки телеграфни линии, пътища и железопътни линии. Неколцина остават в България след получаването на независимостта ѝ. Болеслав Анц изпълнява длъжността главен инженер на българските железници, а Сабин Халаткевич участва в разширяването и доизграждането на българската железопътна мрежа чак до смъртта си през 1935 г.

Keywords: history of art, Polish emigrants in Bulgaria, engineers, Great Emigration

В резултат на слабото си управление полската шляхтишка Жечпосполита не успява да се защити от по-силните във военно отношение свои съседи (Русия, Пруссия и Австрия) с абсолютистско монархическо управление и през 1795 г. изчезва от политическата карта на Европа. Приручените на свободен живот поляци през целия XIX век вдигат въстания, чиито участници създават във Франция т.нар. Голяма емиграция, която, поддържана от поредните вълни политически емигранти, се подготвя за бъдеща война за освобождение на родината. Една от формите на подготовка е обучението във френските технически училища – най-добрите в света по онова време, тъй като инженерната професия във военната сфера тогава е била изключително търсена и ценена. Благодарение на дотъга с развитата френска цивилизация емигрантите осъзнават, че модернизирването е задължително условие за изграждането на една нова, възродена Полша.

Като участници в различни битки за национално освобождение, най-вече в периода на Пролетта на народите (1848 – 1849), емигрантите попадат в различни земи. Масово участват в Унгарското национално въстание, след края на което голяма тяхна група преминава р. Дунав и се озовава в Османска Турция,

където основава второто по численост (след френското) обединение от представители на Голямата емиграция. То е разширявано и укрепвано от наплива на поляци край Босфора по време на Кримската война (1853 – 1856), която подхранва полските надежди за освобождение, а по-късно за разрастването му допринася бежанската вълна след поражението на Януарското въстание (1863 – 1864).

Османците са доброжелателно настроени към поляците като към свои естествени съюзници, тъй като делят с тях сходна съдба – и те като тях са застрашени от Русия (а до известна степен и от Австрия). Полските емигранти са живият пример за потискани от Русия славяни, демаскиращ облика ѝ на радетелка и защитничка на идеята за панславизма, което тогава е от съществено значение за настроенятия сред балканските, особено славянските и православиите, поданици на султана. Поляците са извънредно полезни в качеството си на образовани и обучени на Запад кадри, въвеждащи модернизационни реформи в периода на танзимата (1839 – 1870), особено след тяхното засилване през 1856 г. Те помагат и в осъвременяването на турската армия, прокарват първите в Османската империя телеграфни линии, заемат множество длъжности в създадената през 1865 г. държавна администрация за пътищата и мостовете, модернизират транспорта, минното и горското дело, селското стопанство, изработват първите подробни карти на различни региони¹.

Част от тези дейности поляците провеждат на територията на България, където попадат – както става ясно от това въведение – донякъде „през задната врата“. Там изпълняват двузначна роля. Няма да крием, че осъвременявайки, т.е. засилвайки Османската империя в конфронтацията ѝ с Русия, което правят в името на полския държавен интерес, действат същевременно във вреда на българите, потискани от Османската империя, и на техните освободителни въжделения.

Поляците си дават сметка за всичко това и изпитват морални угризения, тъй като създалата се ситуация влиза в крайно противоречие с идентичността на боеца за освобождение, което те откровено са признавали и многократно засвидетелствали. Подобна роля са играли и по-рано, умиротворявайки Испания като съюзници на Наполеон, или пък по-късно, участвайки в мексиканската авантюра на император Максимилиан. Вследствие на тази шизофрения нередко се е стигало до лични трагедии, дори до самоубийствени актове, но това е вече тема за по-различни, фундаментални рефлексии².

Тук се намесва и религиозният аспект, задълбочен от значително по-свежата по онова време историческа памет за полско-турските подвизи на бойното поле. Заемането на високи постове в турската армия изисква приемане на мюсюлманската религия. Воден от стремежа си да реорганизира и осъвремени турската армия, такова решение през 1849 г. взема генерал Юзеф Бем (1704 – 1850) заедно с още осемнадесет полски офицери – свои сътрудници. Това шокира мнозина съвременни поляци, които оценяват действието като отхвърляне на важен елемент от националната идентичност. Обикновено ра-

ционалният в преценките си професор Игнаци Домейко³⁾ (1802– 1889) в едно от писмата си, запазени в Полската библиотека в Париж, пише тогава, че Бем е причинил по-голяма беда на полския народ, отколкото държавите, извършили подялбата на Полша (!). С течение на времето обаче инициативата на Бем се приема като политическо решение. Един от първите, които я одобряват, е големият поет Зигмунт Крашински, пишейки в писмо от 29 януари 1851 г.: „Бем е само войник и в момента, в който се зададе война, разпалва духовете в името на полумесеца така, сякаш поставя нов фитил в новото оръдие“⁴⁾.

Нека обаче да се върнем към полските техници, действащи в България през последната четвърт на века преди извоюването на независимостта ѝ. Завършилият образованието си във Франция Франчишек Сокулски (1811– 1896) благодарение на подкрепата на американския консул в Истанбул Джордж Браун получава правителствена поръчка за изграждането на първата в Османската империя телеграфна линия, свързваща столицата с Шумла (сега Шумен). Този акт има връзка с разразилата се тогава Кримска война. В тази обстановка Сокулски назначава на работа група полски емигранти. Въпросната линия, минаваща през територията на България, е завършена през октомври 1855 г. (от Шумла тя е удължена с крайморски кабел до Крим, където провежда военни операции френско-британски десант).

След това същият този екип в периода 1856– 1857 г. построява телеграфна линия, свързваща Истанбул през Адрианопол и София с Ниш в Сърбия, а с негово посредничество – и с европейската телеграфна мрежа. По спомени на участника в тази дейност Карол Бжозовски (1821 – 1904) научаваме следното:

В края на 1856 г. Високата порта под ръководството на Франчишек Сокулски ни изпрати за участие в построяването на телеграфната линия от Адрианопол до Ниш и свързването ѝ с линията, която сърбите с помощта на австрийски инженери вече са прокарали до Алекшинец – град, разположен най-близо до турската граница. За да ни улесни в работата и да облекчи товара на задължението да се понасяме с местните власти, Високата порта ни изпрати двама комисари: единия по линия на финансовото министерство, а другия – на министерството на вътрешните работи. Въпросните бейове получаваха по петстотин рубли на месец, но рядко ни съпътстваха в работата; пред губернаторите си даваха вид, че уж много усърдно се занимават с телеграфските дела, а всъщност привидно тласкайки ги напред, се опитваха максимално да ги проточат.

Нашият началник Сокулски – човек деен и съвестен, си скубеше косите от яд, когато час по час му липсваха ту стълбове, ту работници или пък, още по-лошо, някъде по пътя от Константинопол се изгубеше жица или порцеланов изолатор [...] Бедният началник пишеше на комисарите, изпращаше куриери, галопираше десетки километри и когато успяваше да отстрани една пречка, веднага изникваше друга.

Аз прокарявах линията, прорязвах горите. При тогавашното състояние на пътищата, криволичещи и тесни, не беше възможно да се върви по посока на линията, трябваше или пътищата да се изправят, или да се търсят други, по-удобни и по-кратки пътища, често покорявани със секирата. Мое задължение беше да копая дупките и да означавам мястото на стълбовете; след мен вторият отряд завинтваше към стълбовете порцелановите изолатори и развиваше жиците; трети ги закачваше и регулираше. Освен това щом, работейки, стигнех до града, където трябваше да се намира телеграфната станция, четири или пет дни след мене жиците влизаха в администрацията, която веднага можеше да заработи.

В средата на август 1857 г., загорял като бедуин, плувнал в пот и прах, забих стълба пред портата на София [...]»⁵⁾.

Бжозовски – агроном и лесотехник по образование, от 1865 г. е ръководител на горска мисия на български терен. Обикаля Стара планина и Родопите, за да се запознае с теренните условия и състоянието на горите. Изработва и карти на тези региони. Резултат от пътуванията му с проучвателна цел е проектът за стопанисване на българските гори, който полякът представя на турските власти и който е приет в Истанбул, но за съжаление, остава нереализиран. Бжозовски е наричан инспектор на държавните гори и началник на лесничейската служба в крайдунавския вилает. През 1868 г. той е изпратен на същата длъжност в Багдад⁶⁾.

Когато през 1865 г. се създава османската държавна администрация за пътищата и мостовете, в столицата на крайдунавския вилает Русчук (сега Русе) длъжността главен инженер на вилаета е заемана последователно от трима поляци.

Първият от тях е майор Юзеф Йежмановски – ветеран от Ноемврийското въстание през 1831 г., известен в Турция под името Юсуф бей. Той назначава на работа много свои сънародници, в т.ч. – с посредничеството на Сокулски – и Карол Калита (1830 – 1919), един от нашумелите герои от Януарското въстание, когото приема на работа през 1865 г. Именно от дневниците на този емигрант научаваме множество подробности за т.нар. русчушка инженерна бригада, почти изцяло съставена от поляци⁷⁾. Знаем напр., че през зимата целият персонал се оттегля в Русчук, за да разработи проекти за пътища и мостове за следващия строителен сезон. Преди да се пристъпи към изпълнението им, кондукторите теглят жребий, който да определи предстоящите задачи. Бригاداتа се е радвала на заслужена слава – благодарение на нея на територията на онзи пограничен вилает се създава мрежа от удобни утъпкани пътища с важно стратегическо значение. Тази дейност е подкрепяна и ценена от властите, и най-вече от местния губернатор Мидхат паша – големия приятел на поляците.

Измежду четиримата подчинени на Йежмановски окръжни инженери трима са поляци: Антони Гуркевич, Витолд Милович и Зигмунт Минейко

(1840 – 1925). Кондуктори в първа класа са „потурченият“ Искендер бей (Юзеф Лениецки), Карол Калита, Емерик Тхужевски (ветеран от Унгарското въстание, който приема името Ибрахим) и Гавронски. От шестимата кондуктори във втора класа четирима са поляци: Изидор Равски (1816 – до 1880; Сидор), Юзеф Калита (Юсуф) – първи братовчед на Карол, Маркевич и Немира. Калита споменава още за кондуктора Домански.

В спомените на Калита откриваме допълнителна информация за извършваните от бригадата дейности. През лятото на 1865 г. той се запознава с начина на провеждането им под ръководството на Лениецки в района на Търново. Инструктиран е и как да използва като работна ръка местното население. По-късно работи до края на октомври при строежа на път в околностите на Плевна (сега Плевен). През следващите години Калита ръководи строителните работи в Шумла, строи пътищата Етрополе – Луковица (сега Луковит) и Оряхово – Търново – Дряново, освен това подновява моста на река Янтра в Търново. По същото време Лениецки изгражда моста на река Вит близо до Плевна.

През 1867 г., след смъртта на Йежмановски, главен инженер на вилаета става Загуровски, за когото всъщност не знаем нищо. През септември същата година Калита е изпратен в Габрово, където му е поверена важната задача да осигури безопасното преминаване на султана през Шипченския проход. Там ръководи дейността на три хиляди работници, събрани от околността. Само за две седмици е приспособен път, годен за движението на превозни средства. По същото време Тхужевски става окръжен инженер на пътища и мостове в местността Ловеч. По-късно Калита работи в Дряново, а после в Силистра в Добруджанския край.

През 1868 г. умира Загуровски и за главен инженер в Русчук е определен Алойзи Пшежджецки (1814 – 1897), който през 1861 г. е ръководител на обществен обект в Истанбул – тогава той заедно със Сокулски и друг, по-малко известен поляк Махницки, провежда регулация на улиците и ги снабдява с табелки, указващи названията им. В Русчук той продължава традицията на Йежмановски, занимавайки се главно със строеж на пътища. През 1871 г., след смъртта на благоприятно настроения към полския въпрос и враждебно – към Русия, везир Али паша, настъпва проруски завой в политиката на Турция – по специално поръчение на посланика Игнатиев е ликвидирана, под благовидния претекст за реализиране на бюджетни икономии, превъзходно функциониращата бригада в Русчук.

Калита се сприятелява с местния турски големец Али Паша – началник на търновския санджак. Среща се с него случайно, ръководейки там строителните работи. Когато пашата се издига до поста валия във Филипопол, през 1869 г. изтегля при себе си Калита на поста (освободен наскоро от Сокулски) окръжен инженер. Сокулски се оттегля в Адрианопол. Калита разполага с шес-

тима подчинени кондуктори на пътищата и мостовете. Всички са поляци: от предишната емиграционна вълна: Еварист Лохман и Алберт Ахметович, както и ветераните от Януарското въстание: Макварт, Домбровски и Деверна. Главната заслуга на Калита на тази длъжност е мостът с дължина 250 м върху бетонни подпори през река Гиобсу, вероятно приток на Тунджа. През 1871 г., когато здравето му се влошава, той моли за оставка и заминава за Галиция.

В Южна България постът главен инженер на санджака във Филипопол (сега Пловдив) заема през 1865 г. споменатият по-горе Франчишек Сокулски⁸⁾. Негов помощник там е също участващият по-рано в строежа на телеграфните линии Еварист Лохман. През 1869 г. Сокулски се издига на длъжност инженер на адрианополския вилает.

В разглежданата епоха най-важната област от цивилизационно-техническия развой на обществото е изграждането на железопътна мрежа. В турската държава то се провежда на частни начала от чуждестранни дружества. В началото те са представлявани от британски компании – една от тях построява първата жп линия в балканската част на империята Варна – Русчук, завършена през 1866 г. През 1869 г. Високата порта сключва споразумение с немската компания „Отоманише Бахнен“ (Ottomanische Bahnen), ръководена от барон Хирш, която за дълги години напред получава почти изключителни права върху строителството на жп линии на Балканите, които през 1878 г. достигат обща дължина около 1145 км. Най-важната от тези линии преминава от Истанбул през Адрианопол, Филипопол, Базарджик (днес Пазарджик) и София, като се свързва и с европейската мрежа. Ролята на султански комисар, контролиращ строежа ѝ, изпълнява споменатият вече Витолд Милович, обучен в Киев и Гандава⁹⁾. Също вече споменатият Зигмунт Минейко участва пък в проектирането и изграждането на линията Никопол – Плевна, а пък Юзеф Грекович (1834 – 1912) е заместник-началник на строежа на жп линията Ямбол – Шумла¹⁰⁾.

Доста информация за описаната по-горе дейност на полските техници дължим на обширните дневници на действащия тогава в Османската империя полски лекар Владислав Яблоновски (1841 – 1894), който след извоюването на независимостта на България е инспектор на турската здравна служба на пристанището в Бургас. Там умира и там е погребан¹¹⁾.

След като България получава независимостта си, в строителството на българската железопътна мрежа участва и изучилият се в Гандава Болезлав Анц (1841 – 1909), който от началото на осемдесетте години на XIX век до 1898 г. заема поста главен инженер на българските железници, а домът му в София е център на социалния и културния живот на местната Полония (полска емиграция)¹²⁾.

Най-плътно свързан с България е Сабин Зенон Халаткевич (1863 – 1935), следвал в Грац и Виена жп инженер. Назначен на държавна служба от 1889 г., той участва в строежа на линиите Шумен – София – Кюстендил, Роман – Шу-

мен – Саранбей – Пловдив – Стара Загора, Русе – Горна Оряховица – Търново. Участвайки в изграждането на българската железопътна мрежа, той проектира и построява значителна част от линията Роман – Плевен – Шумен (1896), а от май 1897 г. ръководи строежа на линията Чирпан – Саранбей – Нова Загора. След известна пауза в периода 1899 – 1905, когато работи при изграждането на линията Талсунген в Южен Тирол (там издига два големи виадукта), се връща в България и взема участие в проектирането и изграждането на най-трудната за осъществяване в тази планинска страна линия Дряново – Трявна – Перушица, която минава през десет тунела. В рамките на тези дейности той проектира тунел през Боровец, завършен през януари 1910 г. По-късно построява линията Мездра – Видин. След избухването на Балканската война през 1912 г., като чужденец, той е принуден да напусне България и годините на Първата световна война прекарва във Виена (губейки голяма част от имуществото си, вложено в ценни книжа). След като по-късно се завръща отново в България, през 1919 – 1920 г. участва в строителството на теснолинейката Раковски – Хасково – Момчилград, ръководейки пробива на най-дългия в България тунел Кюпрюлю (1121 м). В периода 1921 – 1931 г. при тежки планински условия ръководи строителството на линията Раковски – Хасково – Кърджали, която налага прокарването на множество тунели.

През 1929 г. приема българско гражданство. Умира на 26 ноември 1935 г. в Ладжан (днес Велинград)¹³.

Превод от полски: Димитрина Хамзе

NOTES / БЕЛЕЖКИ

1. Вж. Orłowski, B. (1992). Osiągnięcia inżynierskie Wielkiej Emigracji. Warszawa, s. 49 – 104; Lewak, A. (1935). Dzieje emigracji polskiej w Turcji. Warszawa; Reychman, J. (1971). Polacy w Turcji, „Problemy Polonii Zagranicznej“, Warszawa, t. VI, s. 97– 132.
2. Виж напр. Łepkowski, T. (1986). Historia Meksyku, Wrocław, s. 284 – 286.
3. Проф. Игнаци Домейко е един от най-известните представители на Великата емиграция, допринася за развитието на съвременната наука и образование в Чили, дългогодишен ректор на Чилийския университет, национален герой на Чили.
4. Zamojski, W. (1922). Jenerał Zamoyski 1803 – 1868, Poznań , t. V, s. 356.
5. K. Brzozowski: Wspomnienia z Turcji, „Tygodnik Ilustrowany“, 1886, t. VII, nr 181, s. 394.
6. Brzozowska, T. (1966). Strzelba, turban i pióro, Warszawa; Polski wkład w przyrodoznawstwo i technikę. Słownik polskich i związanych z Polską

odkrywców, wynalazców oraz pionierów nauk matematyczno-przyrodniczych i techniki, Warszawa 2015, t. I, s. 214 – 217.

7. Biblioteka Narodowa: rkps. 6532.
8. Sokulski, W. W kraju i nad Bosforem, Wrocław.
9. „Gazeta Polska”, Warszawa 1873, nr 224; „Czas“, Kraków 1873, nr 229.
10. Polski wkład w przyrodoznawstwo i technikę..., j.w. t. I, s. 484.
11. Biblioteka PAN i PAU w Krakowie: rkps 2180.
12. Słownik polskich pionierów techniki, Katowice 1986, s. 15.
13. Polski wkład w przyrodoznawstwo i technikę..., j.w., t. II, s. 21 – 22.

POLISH ENGINEERS IN BULGARIA

Abstract. The loss of independence, and then the collapse of the national uprisings against Russia (1831, 1863) forced many Poles to emigrate. Many former military in emigration began working as engineers. A major center of the Polish immigration was the Ottoman Empire and the Polish engineers contributed to the modernization of the state. Some of them worked in Bulgarian lands, building telegraph lines, roads and railways. Several of them remained in Bulgaria after its liberation. Boleslav Anz served as Principal Engineer of Bulgarian railways and Sabin Halatkevich participated in the expansion and completion of the Bulgarian railway network until his death in 1935.

✉ **Prof. Bolesław Orłowski**

L. & A. Birkenmajer

Institute for the History of Science

Polish Academy of Sciences

72, ul. Nowy Świat

00-330 Warsaw, Poland

E-mail: boleslaw.orlowski@gmail.com