

*Akademia Sztuk Pięknych im. Władysława Strzemińskiego w Łodzi
Polski Instytut Studiów nad Sztuką Świata*

Łukasz Mikołaj Sadowski

O Polakach-architektach w Mandżurii na przełomie XIX i XX wieku. Kilka spostrzeżeń polskiego historyka sztuki

Słowa kluczowe: Polscy architekci, Mandżuria, Polacy w Harbinie, Cesarstwo Rosyjskie przed 1914.

Key words: Polish architects, Manchuria, Poles in Harbin, Russian Empire before 1914.

Fakt, że wielu Polaków przebywało na Syberii, rosyjskim Dalekim Wschodzie czy Mandżurii jest powszechnie znany – nie tylko badaczom, historykom zajmującym się losami rodaków za granicą, czy też historią Rosji, Chin, lub ogólnie – Dalekiego Wschodu. Wraz z ekspansją Imperium, Polacy – najczęściej poddani cara, ruszali na te odległe tereny. Przybywali jako zesłańcy, ale także jako oficerowie, inżynierowie, badacze, przedsiębiorcy, fabrykanci czy wreszcie jako – architekci. W niniejszej pracy chciałbym się skupić na próbie przypomnienia ich działalności, jak wpłynęli oni na rozwój architektoniczny regionu. Warto też zadać pytanie, czy można w ogóle mówić o „polskości” ich architektury, czy można wyodrębnić ją jakoś spośród budowli powstających na terytorium Mandżurii? Zaczynem do niniejszych rozważań była lektura coraz liczniejszych publikacji zagranicznych (amerykańskich, rosyjskich, chińskich), naukowych i popularnonaukowych dotyczących architek-

tury przełomu XIX i XX wieku na terytorium obecnych Chin¹. W pracach tych rola Polaków pozostaje zupełnie niezauważalna, nie wyodrębnia się ich z rzeszy architektów rosyjskich (rozmaitego skądinąd pochodzenia). Kolejnym powodem była moja wizyta w 2009 roku w Mandżurii, w ramach stypendium PAN. Stanowiła ona niewątpliwie impuls do zajęcia się tą tematyką, wzmacniony zainteresowaniem chińskich kolegów z harbińskiego oddziału Chińskiej Akademii Nauk Społecznych. Jest to zatem próba spojrzenia z polskiego punktu widzenia, okiem polskiego historyka sztuki. Z uwagi na szczupłość tekstu próba bardzo pobieżna – stanowiąca raczej zasygnalizowanie pewnych problemów.

Ramy czasowe tekstu to lata 1898–1914, a rozważania dotyczą najważniejszych ośrodków miejskich powstałych na tych terenach w owym okresie: Harbinu i Dalnego. Z uwagi na skromność materiałów zagadnienia rosyjskiej architektury Port Artura są tutaj tylko wspomniane.

Krótki zarys powstawania miast Kolei Wschodnio-Chińskiej i Południowo-Mandżurskiej

Dzieje kontaktów rosyjsko-chińskich sięgają wieku XVII, kiedy to zostały nawiązane pierwsze stosunki dyplomatyczne między oboma państwami. Ekspansja rosyjska rozwinęła się jednak na dobre dopiero w połowie XIX wieku, wraz z osłabieniem Chin oraz sukcesami mocarstw kolonialnych. Osiągnięcia hrabiego Mikołaja Murawiowa-Amurskiego umożliwiły Rosji zajęcie lewego brzegu Amuru i dostęp do jego ujścia. Konsekwencją tego faktu było umocnienie się jej w regionie oraz powstanie nowego, najważniejszego portu pacyficznego – Władywostoku. Kolejnym krokiem było połączenie odległych krańców ogromnego imperium linią kolejową – tzw. Wielką Koleją Transsyberyjską. Miała ona stanowić najszybszy środek komunikacji między stolicą – Sankt Petersburgiem a Władywostokiem. Budowę rozpoczęto w 1891 roku, nie udało jej jednak ukończyć przed wybuchem wojny z Japonią (1904). Równocześnie w 1895 roku pojawiła się koncepcja stworzenia nowej linii. Miała ona przebiegać nie wzdłuż Amuru, lecz przez Mandżurię, skracając połączenie z Władywostokiem o ponad pół tysiąca kilometrów oraz zapew-

¹ T. Johnston, D. Erh, *Far from Home. Western Architecture in China's Northern Treaty Ports*, Hongkong 1996; N. P. Kradin, *Harbin – russkaya Atlantida*, Khabarovsk, 2001 (Н.П. Крадин, *Харбин-русская Атлантида*, Хабаровск, 2001), S. S. Levoshko, *Russkaya arhitektura v Manchurii. Konec XIX – pervaya polovina XX veka*, Khabarovsk, 2003 (С.С. Левощко, *Русская архитектура в Маньчжурии. Конец XIX – первая половина XX века*, Хабаровск, 2003, *Old Photos of Harbin*, Beijing 2000; *Old Fashions of Dalian*, Beijing 2000.

niając Rosji olbrzymie korzyści w prowadzeniu dalszej ekspansji w regionie. Budowa tzw. Kolei Wschodnio-Chińskiej rozpoczęła się w roku 1897, a zakończono ją w 1903 roku. W 1898 roku wybudowano jej odnogę południową (Kolej Południowo-Mandżurską), która połączyła centralny punkt i węzeł kolejowy – Harbin z bazą wojenną w Port Artur. Było to konsekwencją wydzierżawienia tego ostatniego miasta od Chin w tym samym roku.

W ciągu kilku lat powstały nie tylko tysiące kilometrów torów kolejowych, ale nowe stacje, a przy nich osady (поселки) kolejowe: Mandżuria, Hajjlar, Buchedu, Cicikar, Pogranicznaja, Gundzuli oraz stacje „II-jej klasy”². Były one tworzone niejednokrotnie „na surowym korzeniu”, w miejscach, gdzie nie było nigdy wcześniej osiedli ludzkich. Podobnie było zresztą z samym Harbinem – jak już wspomniano – węzłem kolejowym i najważniejszym ośrodkiem administracyjnym. Tam też powstał jedyny most na rzece Sungari. Miasto zostało założone w 1898 roku, na południe od wspomnianej rzeki i na południowy wschód od dworca kolejowego. Miejscem pierwotnej lokacji był „Starij Harbin” (Старый Харбин) – Stare Miasto, które już na początku XX wieku utraciło znaczenie na rzecz dwóch nowych dzielnic – Nowego Miasta (Новый Город) i Przystani (Пристань). Nowe Miasto (zwane także kolejowym) powstało na południe od dworca. Wzniesiono tam składy, biura, hotele, domy pracowników kolei oraz secesyjne wille należące do jej kierownictwa i zarządu. Przystań lokowano bardziej na północ – między dworcem a rzeką Sungari. Stała się ona właściwym centrum miasta, z główną osią dzielnicy – ulicą Kitajską. Tam znajdowały się banki, hotele, kawiarnie, siedziby firm i przedsiębiorstw, reprezentacyjne kamienice. Nadbrzeże dostosowano do przyjmowania mniejszych jednostek pływających, zostały tam doprowadzone bocznicę kolejowe, stworzono doki. Nieco później rozwinęła się także dzielnica zamieszkała przez Chińczyków. Harbin był od początku zaprojektowany jako miasto nowoczesne, z regularnymi arteriami łączącymi główne place. Swetłana Lewoszko wskazuje, że stworzenie na zupełnym pustkowiu nowego ośrodka miejskiego było wówczas (i później – w tradycji rosyjskiej) porównywane z założeniem i powstaniem „po dzierżawnemu słowu” i „po prikazu” Petersburga 200 lat wcześniej³.

W początkowym okresie miasto przypominało osady amerykańskiego Dzikiego Zachodu, z tymczasową, chaotyczną, w większości drewnianą zabudową i błotnistymi (acz regularnie wytyczonymi) ulicami, zaludnione wszelkiego

² S. S. Levoshko, *op.cit.*, s. 17.

³ *Ibidem*, s. 28.

rodzaju awanturnikami⁴. W ciągu dekady centralne dzielnice zmieniły się nie do poznania – drewnianą zabudowę zastąpiły solidne kamienice i inne murywane budynki. Harbin stał się nowoczesną metropolią w europejskim stylu, *de facto* „stolicą” Mandżurii. Warto zaznaczyć, że zatrudniani przez zarząd Kolei Wschodnio-Chińskiej architekci znali znakomicie najnowsze i najmodniejsze tendencje ówczesnej zachodniej architektury. Było to szczególnie widoczne w kolejowym Nowym Mieście, gdzie przybywających witał nowoczesny secesyjny budynek dworcowy, w pobliżu powstała dzielnica secesyjnych willi⁵.

Historia miasta Dalnij (Дальний – obecnie Dalian) zaczyna się w tym samym, 1898 roku, kiedy nad Morzem Żółtym założony jest przez Rosjan pierwszy port handlowy. Rok później powstaje plan miasta. Został on stworzony na podstawie starannie opracowanego układu ulic, promieniście rozchodzących się od głównych placów. Arterie te stanowiły równocześnie połączenia między najważniejszymi placami. Powstał zatem plan oparty na najlepszych tradycjach zachodniej urbanistyki. Dalnij miał być głównym ośrodkiem portowym Rosji w Chinach, przyciągającym cudzoziemców – takie zadanie postawiono przed projektantem miasta („дабы привлечь иностранцев”). Słowem, miało ono wyglądać jak europejska metropolia, z infrastrukturą i wszelkimi udogodnieniami, do których przywykli Europejczycy. Z drugiej strony jednak musiał on „nadać Dalnemu ze strony morza wygląd rosyjskiego miasta” („придать Дальнему со стороны моря вид русского города”). Rozwiązaniem tego ostatniego wymogu było zaprojektowanie na jednym z dominujących nad miastem wzgórz cerkwi w staroruskim stylu⁶.

Miasto miało zajmować powierzchnię ponad 100 km², z portem w zatoce, zdolnym do przyjmowania setki pełnomorskich jednostek. Na planie wyodrębniono oddzielone od siebie dzielnice: rządowo-administracyjną, europejską i chińską. Od roku 1899 do 1903 populacja osiągnęła liczbę 40 tys. (w tym 38 tys. Chińczyków)⁷. Rosja utraciła ten budowany wielkim nakładem środków port na rzecz Japonii w roku 1905. Co ciekawe, japońscy architekci, wykształceni najczęściej na Zachodzie, kontynuowali proces „europeizacji” miasta. Z najstarszej rosyjskiej zabudowy pozostało niewiele (miasto dopiero się rozwijało). Na szkieletcie rosyjskiego planu, przy placach i przy radialnie

⁴ E. Kajdański, *Fort Grochowski*, Olsztyn 1982, s. 181–182.

⁵ Budynek dworca został niestety rozebrany po II wojnie światowej, natomiast zachowała się znaczna część Nowego Miasta – wraz ze wspomnianymi willami i budynkami należącymi do dawnej Kolei Wschodnio-Chińskiej. Niektóre z nich reprezentują niezwykle śmiałe i awangardowe jak na owe czasy (i miejsce) formy.

⁶ S. S. Levoshko, op.cit., s. 48.

⁷ T. Johston, D. Erh, op.cit., s. 39.

odchodzących od nich alejach powstały po 1905 roku budowle, które niczym nie różnią się od tych, tworzonych przez zachodnich (w tym rosyjskich) projektantów. Tendencja ta utrzymywała się do początków lat 30. XX wieku⁸.

Ostatnim ważnym miastem, powstałym w tym samym okresie był Port Artur (Порт-Артур – obecnie Lüshun). Lokowany obok starszego, chińskiego miasta był ostatnią stacją na linii Kolei Południowo-Mandżurskiej. Usytuowany w pobliżu (ok. 50 km na południe) od Dalnego pełnił funkcję ważnej bazy marynarki wojennej i ufortyfikowanej twierdzy. Na zachód od linii kolejowej i głównego dworca rozwinęło się niewielkie miasto. Zostało ono regularnie rozplanowane, z dostosowaniem siatki ulic do podnoszącej się konfiguracji terenowej. Zniszczone w znacznej mierze w czasie oblężenia, utracone przez Rosję w 1905 roku, zostało później rozbudowane przez Japończyków. Niestety, stan badań nad architekturą Port Artura jest w dalszym ciągu bardzo skromny i poza pojedynczymi budowlami niewiele można dziś powiedzieć na temat zabudowy miasta przed 1904 rokiem⁹.

Po podpisaniu traktatu pokojowego w Portsmouth (5 września 1905) Japonia uzyskała jako dzierżawę półwysep Liaodong, wraz z miastami (m.in. Dalnym i Port Arturem), oraz Kolej Południowo-Mandżurską. Przy Rosji pozostał Harbin, wraz z zarządzaną przez nią Koleją Wschodnio-Chińską¹⁰.

Oprócz tych trzech najważniejszych ośrodków miejskich Rosjanie – jak już wspomniano – zakładali przy linii kolejowej także liczne osady lub tworzyli nowe dzielnice przy już istniejących. Część spośród nich straciła znaczenie po 1914 roku, inne zostały rozbudowane przez Japończyków. Największą karierę zrobiło miasto Changchun, które po 1932 roku stało się stolicą państwa Mandżurskiego.

⁸ Szerzej zagadnienia te omawiam w swoim artykule (w języku angielskim) dotyczącym japońskiej architektury na terenie północno-wschodnich Chin – zob: Ł. M. Sadowski, *The Japanese „overseas” architecture in North-East China 1905–1945*, [w:] *Art of Japan. Japonism and Polish-Japanese Art Relations*, red. A. Kluczevska-Wójcik, J. Malinowski, Toruń, 2012 s. 278–280.

⁹ Na pewno nie bez znaczenia jest fakt, że miasto było bazą wojenną – rosyjską, japońską, potem sowiecką i ostatecznie (po dziś dzień) chińską. Przez szereg lat pozostawało ono miastem zamkniętym, bez możliwości dostępu dla cudzoziemskich badaczy czy turystów. Według posiadanych przeze mnie informacji zostało otwarte dopiero w pierwszej dekadzie XXI wieku.

¹⁰ L. Bazylow, *Historia Rosji*, t. 2, Warszawa 1983, s. 429.

Polacy w Mandżurii

Polacy pojawiali się na terytorium Państwa Środka co najmniej od XVII wieku – głównie jako misjonarze jezuitów¹¹. Do Mandżurii jako pierwsi docierali w tym samym stuleciu jeńcy wojenni, z których Rosjanie tworzyli oddziały wojskowe. Dwa wieki później zsyłano tutaj powstańców styczniowych. Prawdziwy jednak napływ Polaków następuje po 1897 roku, gdy zaczyna się budowa Kolei Wschodnio-Chińskiej oraz miast i osad przy niej powstających. Były to już przyjazdy w znacznej mierze dobrowolne, w poszukiwaniu lepiej płatnej i dającej większe możliwości awansu pracy. Nie bez znaczenia był też fakt, że Polakom często uniemożliwiano pracę na kolei czy w wojsku na stanowiskach oficerów w tzw. „zachodnich guberniach” Rosji.

Harbin został założony przez ekspedycję prowadzoną przez inż. Adama Szydłowskiego, który wybrał też miejsce pod pierwszą lokację miasta¹². Do pomocy, oprócz Rosjan, przydzielono mu jeszcze dwóch techników Polaków: Raweńskiego i Wysockiego. Ich eskortę stanowiła sotnia kozaków, dowodzona przez Polaka, esaula Pawlewskiego¹³.

Kim Yong Deong zaznacza, że w miarę postępów budowy liczba Polaków gwałtownie wzrastała. Wkrótce kolonia polska liczyła ok. 7 tys. osób, zajmujących wysokie stanowiska w gospodarce, bankowości, medycynie i sądownictwie. Wśród budowniczych miasta pojawiają się nazwiska inżynierów: Casperas, Kaczyński, Kmita, Letowt, Luro i Zabłocki. Wiceprezesem zarządu Towarzystwa Kolei Wschodnio-Chińskiej był inż. Stanisław Kierbedź. Plan miasta został sporządzony przez inż. Jonkiszę (Jokiszę? Jotiszę?)¹⁴. Polacy byli naczelnikami następujących wydziałów: handlowego (Roman), ruchu (Jossa, inż. Rembertowicz, inż. Przewalski), żeglugi na rzece Sungari (inż. Weber), finansów zarządu kolei (Czyżewski) i budowlanego (inż. Zbydniowski). Głównym radcą prawnym był Hartwig, zastępcą naczelnika Wydziału Kontroli – Lewicki, zastępcą naczelnika kolei inż. Seweryn Wachowski, naczelnym lekarzem – Jasiński. Zastępcą burmistrza (wg Kajdańskiego – „jednym

¹¹ Ojcowie: Męciński, Rudomina, Smogulecki, Boym i Bąkowski – zob: F. A. Plattner, *Gdy Europa szukała Azji*, Kraków 1975, s. 303–370. Oczywiście, sięgając głębiej w historię, można wspomnieć już o XIII-wiecznym franciszkaninie Benedykcie z Wrocławia (Benedictus Polonus), który miał uczestniczyć w europejskim poselstwie Giovanniego di Piano Carpini do chana Guyuka.

¹² Kim Yong Deong, *Kolonia polska w Mandżurii 1897–1949*, Kraków 2001, s. 46.

¹³ E. Kajdański, op.cit., s. 180.

¹⁴ Kim Yong Deong, op.cit. s. 46. Istnieją rozbieżności co do nazwiska inżyniera. Wspomniany Kim Yong Deong podaje wersję: „Jonkisz”, Swietłana Lewoszko: „Jokisz” [Июкиш] (S. S. Levoshko, op.cit. s. 161), Kajdański: „Jotisz” (E. Kajdański, op.cit., s. 161) i w innej książce tegoż autora: *Architektura Chin*, Warszawa, 1986, s. 148.

z pierwszych prezydentów miasta”) był inż. Dynowski. Projektantem dworca miał być z kolei inż. Cytowicz¹⁵.

Po rozbudowie i „okrzepnięciu” nowego miasta przybywali tutaj także polscy przedsiębiorcy zakładający: gorzelnie (Czyżewski), browary (Wróblewski), młyny parowe (Rynkowski i Kowalski), fabryki: dykty (ten sam Władysław Kowalski) i tytoniu (bracia Łopatto). Pierwszą na Dalekim Wschodzie rafinerię cukru w Asyche pod Harbinem zbudowała spółka cukrowników z Lubelszczyzny. Wspomniany już dwukrotnie Władysław Kowalski uzyskał koncesję na eksploatację olbrzymich terenów leśnych¹⁶. W okolicach Hajlaru (Hajłaru) jeszcze większą koncesję (40 tys. km²) na wydobywanie złota i innych surowców mineralnych, już w czasach I wojny światowej (1916) uzyskał inż. Kazimierz Grochowski¹⁷.

Wielu Polaków służyło jako żołnierze (zwłaszcza w Korpusie Straży Pogranicznej), wielu obejmowało wysokie stanowiska oficerskie – wśród nich Bolesław Mościcki – późniejszy bohater bitwy pod Krechowcami. Harbin był także głównym miejscem działalności Polonii, tu powstał polski kościół i polskie stowarzyszenia¹⁸.

Dużo mniej wiadomo na temat działalności Polaków w innych miastach. Odpadły one od Rosji zbyt szybko, przechodząc we władanie Japończyków. Tymczasem Polonia harbińska została dodatkowo wzmocniona liczebnie wieloma uchodźcami w okresie I wojny światowej, istniała więc w okresie międzywojennym. Kres jej egzystencji położyła dopiero polityka komunistycznych władz chińskich w latach 50. XX wieku i „repatriacja” bądź emigracja mieszkających tu, a i często urodzonych na terenie Chin Polaków. Harbin i jego Polonia doczekał się też największej ilości opracowań i monografii.

Wiadomo, że Polacy uczestniczyli w zakładaniu Dalnego – projekt miasta stworzył architekt Kazimierz Skolimowski. Port Artur bardziej był związany

¹⁵ Kim Yong Deong, op.cit., s. 46–47; E. Kajdański, *Architektura Chin...*, s. 148; E. Kajdański, *Wschód i Zachód w moim Harbinie*, [w:] *Sztuka Chin*, red. J. Wasilewska, Warszawa 2009, s. 55.

¹⁶ Y. D. Kim, op.cit., s. 47–48. Podobno koncesja leśna Władysława Kowalskiego obejmowała tereny porównywalne z terytorium Belgii (czyli ponad 30 tys. km²). Niewykluczone, że tak było, gdyż jeszcze większą koncesję uzyska później inż. Kazimierz Grochowski (patrz poniżej). Za dodatkowe informacje o Władysławie Kowalskim autor dziękuje jego wnuczce Pani Julii Sormark.

¹⁷ Edward Kajdański poświęcił postaci inż. Kazimierza Grochowskiego (1873–1937) wymienianą już tu książkę *Fort Grochowski*. Jest to nie tylko fascynująca historia losów niezwykłego Polaka (poddanego austro-węgierskiego!), ale także znakomity opis historii, realiów i stosunków panujących na Dalekim Wschodzie od końca XIX wieku do lat 30. XX wieku.

¹⁸ Kim Yong Deong, op.cit., s. 48.

z działalnością wojskową i wojenną. Jedną z bardziej prominentnych postaci był generał Bronisław Grąbczewski, który zajmował stanowisko „komisarza generalnego Kwantunu z rezydencją w Porcie Artura”. Jako częsty gość na Wyspach Japońskich próbował on notabene ostrzec przed potencjalnymi agresorami władze rosyjskie i samego cara – jak wiadomo – bez rezultatu¹⁹.

Architekci polscy w Mandżurii

Część spośród licznej grupy Polaków pracujących na terenach azjatyckich Rosji stanowili architekci. Do tej grupy też zresztą często w źródłach zaliczani są inżynierowie czy technicy, którzy także pozostawili po sobie niejednokrotnie projekty lub realizacje budowlane. Niezwykle trudno jest przeprowadzić klasyfikację narodowościową. W oczach ówczesnych Rosjan byli po prostu poddanyami cara, podobnie jest w przypadku współczesnych badaczy światowych. Warto pamiętać, że na terenach Mandżurii większość stanowią oczywiście architekci o rosyjskich nazwiskach (Denisow, Żdanow, Lewtiejew, Nikiforow i wielu innych). Kazi-Girej był potomkiem chanów krymskich, na terenie miast mandżurskich działali także projektanci o nazwiskach niemieckich czy włoskich²⁰.

Najbardziej zaawansowane badania na terenie Federacji Rosyjskiej prowadzi od lat profesor Swietłana Lewoszko z Petersburga. Na końcu swojej, wydanej w 2003 roku książki o rosyjskiej architekturze Mandżurii, podaje ona w spisie alfabetycznym nazwiska 36 „architektów, cywilnych i wojskowych inżynierów, inżynierów drogowych, techników, rzeźbiarzy i malarzy”. Spis ów opatrzony jest krótkimi notami bibliograficznymi²¹.

Odrzucając malarzy i rzeźbiarzy, nie uwzględniając tych, którzy przybyli na te tereny po 1914 roku, a tylko te osoby, które mogły zajmować się projektowaniem architektonicznym i znane są ich różnego rodzaju realizacje – pozostaje 19 osób odpowiedzialnych za kształtowanie wyglądu architektonicznego mandżurskich miast w latach 1898–1914. Spośród nich czterech było na pewno Polakami: Konstanty Jokisz (Jotisz?, Jonkisz?), Kierbedź, Padlewski i Skolimowski. Każdy z nich odegrał ważną rolę w powstawaniu nowych osiedli.

¹⁹ B. Grąbczewski, *Na służbie rosyjskiej*, Warszawa 1990, s. 71–79.

²⁰ O architekcie Kazim-Gireju i jego krymskich i chańskich korzeniach zamieszcza wzmiankę w swoim artykule E. Kajdański, *Wschód i Zachód...*, s. 56.

²¹ S. S. Levoshko, op.cit., s. 158–170.

Konstanty Jokisz (Jotisz?, Jonkisz?) – o nim wiemy najmniej, nieznana jest prawidłowa pisownia nazwiska ani daty życia i śmierci. Był projektantem moskiewskich hal targowych, na pewno kształcił się za granicą, ale nie wiemy, czy był architektem, czy też raczej inżynierem cywilnym. W Harbinie działał jako naczelnik technicznego oddziału urzędów Kolei Wschodnio-Chińskiej²². W pracach polskich przedstawiany jest jako twórca pierwszego projektu planu miasta. Nie znajduje to chyba na razie potwierdzenia w źródłach, jednak informacja ta jest podawana przez Edwarda Kajdańskiego (i powtarzana przez innych badaczy), który urodził i wychował się w Harbinie i zapewne kontaktował się z ludźmi znającymi wspomnianego projektanta²³.

Stanisław Kierbedź (1845–1910) był najpierw prezesem Kolei Władysławowskiej, później został wiceprezesem Zarządu Kolei Wschodnio-Chińskiej. W rzeczywistości to on był osobą decydującą – oficjalny przewodniczący bowiem, chiński ambasador w Rosji Xiu Jingcheng, był figurantem, który objął tę funkcję jedynie z przyczyn politycznych. Kierbedź był też odpowiedzialny za ściągnięcie tak dużej liczby polskich specjalistów do Mandżurii²⁴. Ten bratanek słynnego „warszawskiego” Kierbedzia, poszedł w ślady stryja, projektując most kolejowy nad rzeką Sungari (il. 1). Jego budowa trwała nieco ponad rok, od maja roku 1900 do października 1901. Z uwagi na znaczenie strategiczne był on patrolowany i ochraniały przez oddziały rosyjskie. Wjazd na most jest flankowany niewielkimi fortami o formach neogotyckich (il. 2). Most ten – stanowiący swego rodzaju wizytówkę miasta (do niedawna jedyna stała przeprawa przez rzekę) – długo był nazywany przez miejscową ludność, podobnie jak w Warszawie, „mostem Kierbedzia”²⁵.

Józef Tadeusz Padlewski (1863–1943) ukończył Petersburski Instytut Inżynierii Cywilnej im. Mikołaja I oraz Cesarską Akademię Sztuki. Pracował przy licznych realizacjach w ówczesnej stolicy Rosji. Był również wykładowcą w Instytucie Politechnicznym i w Instytucie Technologicznym. Pracując w latach 1896–1898 w Oddziale Technicznym zarządu Towarzystwa Kolei Wschodnio-Chińskiej, stworzył wiele projektów dla nowo powstającego Harbina. Najbardziej znany spośród nich to prawosławny sobór katedralny pod

²² Ibidem, s. 161.

²³ E. Kajdański, *Wschód i Zachód...*, s. 53.

²⁴ Ibidem, s. 53–54.

²⁵ Oczywiście w Polsce bardziej znany jest jego stryj – Stanisław Kierbedź (1810–1899), generał-major w Korpusie Inżynierii w Armii Rosyjskiej. Był on m.in. twórcą pierwszego stałego mostu na Newie w Sankt Petersburgu (1850) i pierwszego stałego mostu na Wiśle w Warszawie (słynny, warszawski „most Kierbedzia”). O obydwu inżynierach zob. L. Bazyłow, *Polacy w Petersburgu, Wrocław–Warszawa–Kraków–Gdańsk–Łódź* 1984, s. 158, 328–330. O Stanisławie Kierbedziu (bratanku) zob. także biogram w pozycji: S. S. Levoshko, op.cit. s. 162.



Il. 1. Harbin. Most nad rzeką Sungari, zbudowany w latach 1900–1901, proj. Stanisław Kierbedź. Fot. Łukasz Mikołaj Sadowski 2009 r.



Il. 2. Harbin. Fort przy moście nad rzeką Sungari.
Fot. Łukasz Mikołaj Sadowski 2009 r.

wezwaniam Świętego Mikołaja. Świątynia ta, zbudowana z drewna w latach 1899–1900, stała na środku jednego z najważniejszych placów Nowego Miasta. Była jedną z najbardziej znanych i rozpoznawalnych cerkwi wzniesionych w stylu neoruskim. Została ona zniszczona przez władze komunistyczne



Il. 3. Dalnij. Widok jednego z placów i odchodzącej od niego arterii na japońskiej pocztówce sprzed II wojny światowej (zabudowa japońska – po 1905). Pocztówka nie datowana

po II wojnie światowej (w 1966 roku). Sam Padlewski w okresie międzywojennym żył i pracował w Polsce²⁶.

Kazimierz Skolimowski (1862–1923) architekt, absolwent petersburskiej Cesarskiej Akademii Sztuki. Od 1899 roku pracował przy projekcie miasta Dalnij. Kilkakrotnie wyjeżdżał w delegacje do Mandżurii. Był autorem planu generalnego i projektu, według którego zaczęto wznosić miasto Dalnij (układ ulic promieniście wychodzących z placów), oraz licznych budynków mieszkalnych (il. 3, 4). W Sankt Petersburgu uczestniczył w konkursach architektonicznych wspólnie z Józefem Padlewskim. Po I wojnie światowej przeniósł się do Polski, gdzie zginął tragicznie w czasie prac architektoniczno-konserwatorskich w Kaliszu²⁷.

Po tym krótkim przeglądzie warto zwrócić uwagę, że ta czwórka zajmowała się najpoważniejszymi projektami – planowaniem miast, tworzeniem najważniejszych konstrukcji inżynierskich, reprezentacyjnych i również wysokich rangą budowli sakralnych, oraz innych, mniejszych realizacji.

Architektów, twórców związanych z Polską bądź polskiego pochodzenia było na pewno więcej (choćaby wspomniany inż. Cytowicz jako domniema-

²⁶ O Padlewskim zob. S. Łoza, *Architekci i budowniczowie w Polsce*, Warszawa 1954, hasło: Padlewski Józef, oraz S. S. Levoshko, op.cit., s. 117–118, 165. Synem Józefa był także znany architekt Włodzimierz Padlewski (1904–2007).

²⁷ S. Łoza, op.cit., hasło: Skolimowski; S. S. Levoshko, op.cit., s. 167. Wnukiem architekta jest znany reżyser Jerzy Skolimowski.



Il. 4. Dalnij. Jeden z zachowanych rosyjskich budynków sprzed 1904 roku, przy placu powstałym wg proj. Kazimierza Skolimowskiego. Fot. Łukasz Mikołaj Sadowski 2009 r.

ny projektant dworca w Harbinie). Lista czterech projektantów przedstawiona powyżej jest zapewne li-tylko listą podstawową, zapewne wartą uzupełnienia.

Realizacje architektoniczne związane z Polonią w Mandżurii

Na koniec kilka słów na temat obiektów, które powstawały dla kilkutysięcznej Polonii mandżurskiej. Oczywiście najwięcej śladów zachowało się w Harbinie. Nie sposób zidentyfikować wszystkich budowli, które powstawały na zamówienie naszych rodaków – tym bardziej że część z nich została zniszczona w II poł. XX wieku. Na pewno najważniejszą z nich był ufundowany przez Rzymskokatolickie Towarzystwo Dobroczynności kościół pod wezwaniem Świętego Stanisława. Ta neogotycka świątynia nie została jednak zaprojektowana przez żadnego z wymienianych uprzednio polskich architektów, lecz (nieodpłatnie!) przez wspomnianego już Mikołaja Kazi-Gireja. W podobnym stylu powstał na przykościelnym terenie Dom Parafialny – późniejsze Gimnazjum Polskie im. Henryka Sienkiewicza²⁸.

²⁸ Kim Yong Deong op.cit., s. 48, E. Kajdański, *Wschód i Zachód...*, s. 56. Co ciekawe, autor na stronie poprzedniej (s. 55) zalicza urodzonego w Tyflisie Mikołaja Kazi-Gireja do architektów polskich. Kościół został zniszczony (podobnie jak większość świątyń i cmentarzy) w okresie „wielkiego skoku” i rewolucji kulturalnej. Dziś na jego miejscu stoi nowoczesna świątynia, nieco tylko przypominająca formy nieistniejącej budowli.



Il. 5. Harbin. Willa Władysława Kowalskiego z 1909 roku, proj. Bernadeto Dati. Fot. Łukasz Mikołaj Sadowski 2009 r.

Spośród budowli prywatnych związanych z Polakami zdecydowanie najważniejsza była rezydencja, także już wymienianego, milionera Władysława Kowalskiego (il. 5). Ta willa o neoklasycywnych formach przypominała niewielkie francuskie pałacyki z mansardowymi dachami. Stała ona przy jednym z głównych, reprezentacyjnych placów miasta (naprzeciw soboru Nikołajewskiego autorstwa Padlewskiego). Wokół stworzono niewielki ogród z fontanną. Powstała w 1909 roku, jej projektantem był włoski architekt Bernadeto Dati²⁹. Rezydencja szczęśliwie zachowała się do naszych czasów, wraz z wystrojem wewnątrz. Dzięki wizytom Mao Zedonga, a potem przekształceniu przez władze komunistyczne na coś w rodzaju muzeum (o nazwie Muzeum Sławetnych Osiągnięć Przywódców Rewolucyjnych), można wciąż podziwiać wspaniałą dekorację i stuletnie boazerie z drzewa różanego i z 20 gatunków drzew pochodzących z jego koncesji³⁰. Tuż obok zachowała się także nieco mniejsza, młodsza (z 1914 roku) i o bardziej konserwatywnych formach

²⁹ Według informacji uzyskanych od Pani Julii Sormark.

³⁰ E. Kajański, *Wschód i Zachód...*, s. 57.

willa innego harbińskiego milionera – Skidelskiego. Zamieniona na Centrum Kulturalne Emerytowanych Członków Partii prowincji Heilongjiang jest niedostępna do zwiedzania. Skidelski był Żydem, pochodził z terenów dawnej Rzeczypospolitej³¹.

Podsumowując działalność architektów-Polaków na terenie Mandżurii, należy stwierdzić, że odegrali oni ważną rolę w zakładaniu, projektowaniu i powstawaniu tutejszych miast. Tworzyli projekty niejednokrotnie wybitne, dzięki którym stawały się one nowoczesnymi ośrodkami miejskim, usytuowanymi tam, gdzie wcześniej nie istniała prawie tradycja osadnicza. Działalność i aktywność Polaków na tak wielu polach przy tworzeniu nowej infrastruktury była na pewno warunkowana sytuacją polityczną w ich ojczyźnie oraz możliwościami, jakie dawała praca na dalekich, azjatyckich rubieżach imperium. Nie bez znaczenia był fakt, że motorem działań związanych z powstawaniem kolei oraz osiedli był Stanisław Kierbedź, który otaczał się rodakami – specjalistami.

Analizując twórczość architektoniczną, nie można dostrzec w niej jakichś cech specyficznych, „narodowych”. Projektanci polscy byli – mimo niewątpliwych zdolności – wykonawcami, tworzącymi konkretne budowle na konkretne zamówienie. Byli po prostu architektami w służbie rosyjskiej.

W dzisiejszych czasach wzrasta zainteresowanie architekturą „zachodnią” na terytorium współczesnych Chin. Działalność swoich architektów na Dalekim Wschodzie opisują Rosjanie, Niemcy, Anglicy, Amerykanie i Francuzi. W Harbinie, przy miejscowym oddziale Chińskiej Akademii Nauk Społecznych, działa Centrum Badań nad Żydami z Harbinu. W Polsce również coraz częściej tematyka mandżurska pojawia się w publikacjach czy na sesjach i konferencjach (np. środowisko politologów z Uniwersytetu Łódzkiego, działania warszawskiej Wspólnoty Polskiej). W przypadku naszych architektów trudniej o jednoznaczne klasyfikacje, trudniej niż w przypadku historyków z byłych państw kolonialnych – tam kryteria są dużo bardziej wyraziste. Uważam jednak, że warto próbować gromadzić informacje, które pomogą nam dowiedzieć się więcej o Polakach-architektach, działających ponad sto lat temu w tak odległej części świata.

³¹ Wei Qu, Shuxiao Li, *The Jews in Harbin*, Beijing Shi 2006, s. 186, 208–209.

Polish architects in Manchuria in the turn of the 19th and 20th century. A few reflexions by polish historian of arts

Abstract

This text is about Polish architects active in Manchuria in between 1898 and 1914. They were working in Russian service (the biggest part of Poland was under the Russian occupation) in this part of Asia. Due to the some restrictions it was easier for them (as well as for lawyers, army officers, railway staff, doctors, engineers) to work there than in their homeland. They were Polish, but in old and modern Chinese, Russian, or American books or articles they have been treated as Russians. This text tries to distinguish them as Poles – however in the foreign service.

The first part of the article presents briefly the history of Sino-Russian relations – especially in the 2nd half of the 19th century. This was the period when the rapid construction of Eastern China railway with the new settlements, towns had begun.

The second part gives an introduction of Polish presence in Manchuria. A lot of Poles had chosen this part of Asia for development of their careers. As it was mentioned above, they were free to work in those disciplines which were not allowed for them in occupied part of Poland. Russian service also offered them better financial terms in here than anywhere else.

In the third part author shows the activity of four Polish architects. They were the urban planners responsible for creation of such important cities like: Harbin (Jotisz vel Jokisz vel Jonkisz), Dalnyi (Skolimowski). Other engineer – Kierbedz was a vice president of Eastern China Railway and constructor of the most important bridge over Sungari river. Padlewski on the other hand had designed the most important sacral building – the orthodox cathedral in Harbin.

The brief fourth part describes structures constructed for Poles in Manchuria f.e.: catholic church in Harbin, or the most spectacular residence in town commissioned for Polish timber merchant and millionaire Kowalski.

The activity of Polish architects was strictly linked with one made by their Russian or German-stock colleagues. Poles in Manchuria did not created their own significant, or „vernacular” style. They had however the very strong influence on creation of Manchuria’s architectural landscape. Not only they works, but also their lives, biographies are worth not to be forgotten and to be a subject for further researches.

Translated by Łukasz Mikołaj Sadowski