

# Szydlik, Wincenty

---

## Geneza kolei warszawsko-petersburskiej i jej wpływ na rozwój miejscowości położonych przy tym szlaku komunikacyjnym, na obszarach należących do woj. mazowieckiego : (część III - po 1939 roku)

---

Zeszyty Naukowe Ostrołęckiego Towarzystwa Naukowego 14, 219-241

---

2000

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych oraz w kolekcji mazowieckich czasopism regionalnych mazowsze.hist.pl.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

**Wincenty Szydlík**  
**Łuszcz**

**Geneza kolei warszawsko-petersburskiej i jej wpływ na rozwój miejscowości położonych przy tym szlaku komunikacyjnym, na obszarach należących do woj. mazowieckiego**

**(część III - po 1939 roku)**

**KOLEJ WARSZAWSKO-PETERSBURSKA  
U PROGU II WOJNY ŚWIATOWEJ**

U progu II wojny światowej polskie koleje rozpoczęły już elektryfikację pierwszych odcinków linii w węźle kolejowym warszawskim (nazwa używana przed II wojną światową). Plany elektryfikacji tego węzła powstały już w latach 20, ale właściwy początek nowego rozdziału w życiu kolei nastąpił dopiero 2 sierpnia 1933 roku, kiedy ministerstwo komunikacji zawarło umowę z brytyjskimi koncernami The English Electric Co Ltd i Metropolitan Vickers Electrical Export Co Ltd, które utworzyły wspólny komitet pod nazwą Contractors Committee for the Electrification of Polish Railways, który skrótowo nazywano „CC”. Brytyjski kontrahent uruchomił w Warszawie swoje biuro i odpowiedzialny był za realizację rządowego kontraktu opiewającego na kwotę 1 miliona 980 tysięcy £ (funtów brytyjskich) z czego 900 tys. przeznaczone było na dostawę urządzeń zza granicy, 550 tys. na dostarczenie urządzeń wyprodukowanych w Polsce (!) i wykonanie robót, a 550 tys. na wykonanie robót powierzonych PKP.<sup>1</sup> Ze strony polskiej ministerstwo komunikacji reprezentowane było przez powołane do życia w 1933 r. Kierownictwo Elektryfikacji Węzła Warszawskiego przemianowane rok później na Biuro Elektryfikacji Węzła Kolejowego Warszawskiego.

Do wybuchu wojny kolejom polskim udało się wybudować 106 km elektrycznej linii, 12 stacji i 18 przystanków i niezbędną infrastrukturę do obsługi elektrycznej kolei, tj. warsztaty naprawcze, elektrowozownie.

15 grudnia 1936 roku trakcja elektryczna dotarła od Warszawy Wschodniej przez Główną i Zachodnią aż do Pruszkowa i druga do Otwocka. Tego dnia w wielkiej ogólnonarodowej uroczystości udział wzięli: wicepremier

1. 50 lat... (op. cit.), s. 74

Eugeniusz Kwiatkowski, minister komunikacji Janusz Ulrych, kardynał Aleksander Kakowski, ambasador Wielkiej Brytanii w Polsce Kennard, przedstawiciele "CC" i wiele innych osobistości. Pierwszy elektryczny pociąg prowadzili maszyniści Alojzy Bienias i Wacław Rzącki.<sup>2</sup>

W ciągu następnego roku uruchomiono kolejne linie elektryczne: 22 maja 1937 roku przedłużono odcinek pruszkowski na linii skierniewickiej do Grodziska Mazowieckiego a 6 września do Żyrardowa. Dokładnie w rocznicę "pierwszego pociągu elektrycznego" - 15 grudnia '37 uruchomiono także ruch elektryczny na trasie Warszawa - Mińsk Mazowiecki na linii brzeskiej. Ruch pociągów pasażerskich na wymienionych liniach wzrósł niemal 2,5-krotnie a mieszkańcy Otwocka, Żyrardowa czy Mińska Mazowieckiego do centrum stolicy mogli już dotrzeć szybciej niż mieszkańcy Białan albo Służewca. Nieliczne linie zelektryfikowane przed wojną obsługiwane były przez 178 par pociągów na dobę!

Już w 1926 roku planowano, że po pierwszym etapie elektryfikacji (jego przebieg nakreślono wyżej) w dalszej kolejności miały być elektryfikowane wszystkie linie wylotowe z Warszawy, aż do najbliższych stacji podmiejskich, gdzie znajdują się parowozownie. Na linii warszawsko-petersburskiej taką stacją był Tłuszcz. Realizację modernizacji tego odcinka przerwała jednak wojna. Podobnie jak myśl o realizacji trzeciego etapu elektryfikacji zakładającego całkowitą przebudowę wszystkich głównych linii kolejowych w kraju. Stosowne dokumenty wymieniają tu także linię kolejową z Warszawy przez Białystok do Wilna i dalej aż do Turmontu na przejściu granicznym z Łotwą.

Mimo przejściowych trudności i awarii (eksploatacja angielskich zespołów trakcyjnych w warunkach zimowych okazała się wysoce uciążliwa) w dniu wybuchu II wojny światowej polskie koleje były już całkowicie sprawne i - na nasze warunki ekonomiczne - względnie nowoczesne.

## NA KOLEI I Z KOLEJĄ - LATA WOJNY I OKUPACJI

### *a/ Zniszczenia i odbudowa kolei w pierwszej fazie wojny*

Podobnie jak we wcześniejszych rozdziałach poświęconych I wojnie światowej, tak i tu pominiemy szczegółowe wydarzenia wojny i okupacji wzdłuż interesującego nas szlaku kolejowego, gdyż nie są one kluczowe w naszym opracowaniu. Interesować nas będą jedynie wydarzenia ściśle związane z koleją: zniszczenia i zmiany funkcjonowania infrastruktury kolejowej.

2. Tamże, s. 79

wej, najważniejsze potyczki, w których kolej była miejscem akcji, zwrócimy też uwagę na inne okoliczności wojenne w szczególny sposób z koleją związane.

Powtarzanie znanej prawdy, że osady stacyjne w latach 1939-44 cofnęły się w swoim historycznym i ekonomicznym rozwoju będzie truizmem, jednak zwrócić należy uwagę, że to właśnie te miejscowości w pierwszych dniach wojny ucierpiały najbardziej. Bombardowania niemieckiego lotnictwa skierowane były od początku na cele strategiczne, w tym właśnie na linie kolejowe, którymi podążały zmobilizowane oddziały polskiego wojska i ciężki sprzęt. Ryk silników Luftwaffe (i pierwsze bomby) usłyszano w Wołominie już 1 września. Nad miastem rozegrała się część powietrznej bitwy o Warszawę stoczonej pomiędzy faszystami a Polską Myśliwską Brygadą Pościgową.<sup>3</sup> Tego dnia straty były stosunkowo niewielkie. Bomby spadały raczej na przypadkowe cele i dopiero kilka dni później ucierpiała sama kolej. Już 3 września spadły pierwsze bomby na stację w Tłuszczu. Do 10 września zbombardowano i zniszczono stację w Wołominie, Tłuszczu (tak jak większość zaplecza z warsztatami i wieżą ciśnień), poważnie uszkodzono także budynki stacyjne w Łochowie i Małkini oraz mosty na Liwcu i Bugu a także wiadukt linii Tłuszcz - Pilawa przebiegający nad Jasienicą k. Tłuszcza.<sup>4</sup> Najcięższe naloty bobowe w Tłuszczy przypadły na 10 września (zniszczono osadę w 80% wg Kielaka). Dzień później Niemcy zajęli osadę. Wołomin padł trzy dni później - 14 września (Niemcy wkraczali na ten teren od północy i następnie wschodu po przeprawie Narwi i Bugu w okolicach Wyszkowa.

Wkrótce po klęsce kampanii wrześniowej "wspartej" przez wkraczające od wschodu wojsko sowieckie, Niemcy zajęli się odbudową linii kolejowej na swoje potrzeby. Granica między okupantami przebiegała kilka kilometrów na wschód od Małkini. Małkinia była zatem ostatnią stacją na wschodzie Generalnej Guberni, oczywiście na trasie Warszawa - Petersburg.

Już w 1941 r. Niemcy uruchomili w Tłuszczu specjalistyczne warsztaty kolejowe potrzebne do obsługi zaopatrzenia wojskowego w wyprawie na Związki Radzieckie...

#### ***b) Nowe zastosowanie kolei - pociągi pasażerskie "w jedną stronę"***

W pamięci zbiorowej narodu czasy okupacji niemieckiej to także wywózki na roboty i do obozów zagłady... W trakcie okupacji kolej służyła nadal przewozom pasażerskim, ale była także wykorzystywana przez Niemców ja-

3. Dzieje Wołomina... op. cit., s. 163

4. Kielak S., op. cit., s. 53-54

ko transport kontyngentów pracowników wywożonych na roboty do Rzeszy, jak też do transportu więźniów, poczty i zaopatrzenia. Stacja kolejowa w Wołominie stała się miejscem częstych łapanek<sup>5</sup> podobnie jak Tłuszcz, gdzie podróżni z Wyszkowa przesiadali się do pociągu do Warszawy<sup>6</sup>. Kiedy uzbrojone oddziały niemieckie oczekiwały na pociąg z Warszawy harcerze z Wołomina niejednokrotnie urządzali biegową sztafetę do Kobyłki i tam zawiadamiali podróżnych o szykowanej łapance. Podróżni nie posiadający stałej pracy wysiadali wówczas w Kobyłce i pojedynczo przedzierali się do miasta okrężnymi drogami, tak aby uniknąć niemieckich patroli.<sup>7</sup>

Kolej w czasie okupacji to jednak także pociągi "w jedną stronę" którymi z całej Polski wywożono głównie Żydów do obozów koncentracyjnych. Mieszkańcy osad stacyjnych w Radzyminie, Wołominie, Tłuszczu, Łochowie czy Małkini doskonale pamiętają transporty Żydów, które miały swoje stacje pośrednie w drodze do Treblinki. Najwięcej transportów zatrzymywało się w Tłuszczu (tu przyłączano następne wagony) i Małkini, choć część pociągów z transportami z zachodu nie docierała do Małkini a skręcała przed pokonaniem rzeki Bug na łącznicę biegnącą do Treblinki.

Ludność żydowska w polskim społeczeństwie stanowiła mniejszość, ale w miastach takich jak Wołomin czy Radzymin a także osadach stacyjnych takich jak Tłuszcz albo Małkina, Żydzi stanowili połowę, a często i więcej mieszkańców.

26 maja 1942 roku<sup>8</sup> Niemcy zlikwidowali strefę wydzieloną w Tłuszczu spełniającą rolę getta<sup>9</sup>. Stłoczonych w niej 850 (wg Kielaka) lub 740 (wg źródeł żydowskich<sup>10</sup>). 5 października Niemcy przystąpili do likwidacji getta w Wołominie (gdzie według danych z roku 1940 mieszkało 2703 Żydów<sup>11</sup>). Kilka dni później Niemcy zlikwidowali podobnie "powiatowe" getto w Ra-

5. Por. Dzieje... op. cit.

6. Por. Kielak S., op. cit.

7. Por. Dzieje... op. cit., s. 212

8. Kielak S. w op. cit. podaje datę 25 maja, autorzy Dziejów 26 maja. Bardziej prawdopodobna wydaje się wersja druga, gdyż Kielak przytaczając fakty rzadko powołuje się na źródła.

9. Autorzy Pinkas Kakehillat. Encyclopedia of Jewish Communities Poland, redagował zespół, Martyr's And Heroes Remembrance Authority, Yad Vashem, Jerusalem 1989 (Hebrew) mówią o strefie wydzielonej, w Dziejach Wołomina... autorzy mówią o getcie. Według zestawienia dostępnych danych należy przyjąć, że nie było to getto w pełnym znaczeniu tego słowa, ale strefa spełniająca tymczasową taką rolę. Por. R. Szydlik, Druga społeczność. Losy tłuszczańskich Żydów. Omówienie literatury przedmiotu, "Zeszyty naukowe OTN", nr XII/1998

10. Rozbieżność danych wynika z tego, że Kielak operuje liczbami z 1939 roku nie uwzględniając ucieczki części Żydów na wschód w 1939 roku. Źródła żydowskie opierają swoje dane na podstawie list osobowych Żydów korzystających z krakowskiej "Samopomocy" i wspomnień ocalałych.

11. Por. Dzieje... op. cit., s. 168

dzyminie a do końca roku strefy wydzielone w Zielonce i Ząbkach. Część ludności wywieziono najpierw do getta warszawskiego, część bezpośrednio do Treblinki.

Dla przykładu likwidacja getta w Tłuszczu wyglądała następująco... Wczesnym rankiem otoczono getto i wypędzono Żydów z domostw. Tych, którzy ociągali się, nie chcieli oddać kosztowności lub próbowali ucieczki, natychmiast rozstrzeliwano. Miało tak - wg Kielaka - zginąć ok. 80 osób. Pinkas podaje liczbę 70. Na miejscu zginęli wówczas na pewno znani i szanowani przedstawiciele społeczności żydowskiej w Tłuszczu - Meir Taub i Aron Goldwaser<sup>12</sup>. Resztę popędzono piechotą do Radzymina. Wszystkich(?) Żydów zabitych podczas akcji likwidacyjnej i wcześniej pochowano w rozrzuconych własnoręcznie kopanych mogiłach w lesie na Konarach obok Polaków, Ukraińców, Rosjan... Groby te były potem przez Niemców starannie maskowane. Podczas gniań Żydów do Radzymina złą sławę zdobył sobie polski żandarm Mędrzycki, który wykazał się wyjątkowym okrucieństwem<sup>13</sup>. Więcej dowiedzieć się na ten temat nie sposób.

Istotnych informacji dostarcza też zachowana pokaźna korespondencja (o której wcześniej już tu wspomiano) między Krakowem a Tłuszczem prowadzona (wg zachowanych listów - łącznie 91 zapisanych stron) od 25 września 1940 r. do 24 czerwca 1942 roku kiedy ostatni list odesłano nadawcy - adresat był już w Tłuszczu nieobecny. Zawiera korespondencja pełne wykazy nazwisk osób które kwitowały odbiór pieniędzy i żywności dla siebie i swoich rodzin, których łączna liczba wynosiła maksymalnie 685 osób. Z ważniejszych osób wymienia się tu członków samopomocy: Gutmana Popowskiego - prezesa, Szmula Tauba - vice-prezesa, Berka Gelbarda - sekretarza, Moszka Żółtego - skarbnika, oraz członków - Mendla Żółtego, Wolfa Radzyńskiego, Mordko Złotówkę i Arona Gutmana. Z korespondencji dowiadujemy się o charakterze nadsyłanej pomocy z Krakowa z funduszy American Joint Distribution Committee<sup>14</sup>. Wiemy, że gmina w Tłuszczu na zakup żywności otrzymywała miesięcznie od 400 do 1200 zł. Pośrednio dowiadujemy się też na tej podstawie, jak bardzo Żydzi byli nacją uporządkowaną wewnątrz - w czasie okupacji i świadomości mogącej nadejść każdego dnia zagłady, prowadzili niesłychanie pedantyczną buchalterię; rozliczali się z Krakowem wręcz perfekcyjnie. O jakichkolwiek uchybieniach ze strony samopomocy przy rozdzielaniu dóbr nie mogło być mowy.

12. Pinkas...

13. Tamże

14. Varia ze zbiorów ŻIH w Warszawie,

Trudno tu cytować wszystkie nazwiska (ok. 200) pojawiające się w wykazach pokwitowań (zachowane autografy). Spośród dostępnych źródeł na ten temat szczególną uwagę zasługują także zachowane w formie rękopisu z 1948 r. w archiwum ŻIH relacje ważnego świadka zdarzeń - Henryka Mściwoja Radziszewskiego, szefa wywiadu AK na pow. radzyński. Wg jego wersji<sup>15</sup>, akcję samopomocy w gettach Żydzi prowadzili w ramach Żydowskiej Służby Porządkowej. Radziszewski nie wymienia getta w Tłuszczu. Jak inni autorzy wspomina jedynie o zamkniętych strefach. To dodatkowo wspiera tezę, że w Tłuszczu getta z prawdziwego zdarzenia nie było, a raczej był twór administracyjny funkcję getta spełniający. Wg jego relacji, pewna część Żydów z Tłuszcza miała w dniu likwidacji "getta" być prowadzona także do Łochowa i dalej - Treblinki. Część odtransportowano pociągiem...

Wiadomo jednakowoż, że najgorzej było w getcie radzyńskim (siedziba powiatu), wołomińska Sosnówka była tragiczna sanitarnie, a najlepsze, wręcz niezłe warunki panowały w Jadowie. Jedyna jeszcze informacja u Radziszewskiego na temat Tłuszcza dotyczy akcji likwidacyjnej uciekającego oddziału ŻOB, jaka miała miejsce w maju 1943 roku i w której udział brali żandarmi z Tłuszcza.

Transporty z Żydami były na naszej kolei najliczniejsze w 1941 i 1942 roku. Później do Treblinki trafiały już tylko nieliczne składające się ze schwytanych uciekinierów ukrywających się "na aryjskich papierach".

### c) Ważniejsze akcje okupanta na stacjach kolejowych i ataki podziemia na cele kolejowe

Stacje kolejowe stały się miejscem licznych akcji niemieckich. To tu odbywał się załadunek więźniów, tutaj miały miejsce łapanki. Ale, obiekty kolejowe, transporty sprzętu i wojska niemieckiego to także cel sam w sobie dla działań zbrojnego podziemia na omawianym terenie.

Dla przykładu 31 marca 1942 roku w ramach operacji Legging w okolicy Tłuszcza dokonano zrzutu cichociemnych. Samolot bombowy Halifax pilotowany przez por. Mariusza Wodzickiego wystartował z lotniska Tempford koło Cambridge. Na jego pokładzie znajdowali się: płk. Józef Spychalski ps. "Grudzień", "Luty", por. Stanisław Gilowski "Gotur", por. Wiesław Ipohorski-Lenkiewicz "Zagroda", por. Aleksander Kułakowski "Rywał", por. Janusz Zalewski "Chinek" oraz kurier polityczny Stanisław Zaborow-

15. Henryk Mściwój Radziszewski, Relacje, sygn. 301/4146, sygn. 301/4164

ski "Walek". Wraz z nimi do zrzutu przygotowano skrzynki ze sprzętem i pieniędzmi dla AK. Samolot nadleciał nad wyznaczony punkt zrzutowy "Błoto" k. Wołomina, jednak miejscowe podziemie nie rozpało znaków świetlnych. Maszyna skierowała się zatem na awaryjne miejsce zrzutowe koło Stanisławowa na wschód od Wołomina, ale i tu miejsce zrzutu było nieoświetlone. W tej sytuacji pilot podjął decyzję o powrocie do Anglii, ale cichociemni zdecydowali się skakać mimo całkowitego braku orientacji w nieoświetlonym terenie. Pilot raz jeszcze skierował stery na miejsce rezerwowego miejsca zrzutów i skoczkowie wraz ze sprzętem skoczyli w ciemność. Nagle daleko pod sobą zobaczyli majaczące światła pociągu. Zrozumieli, że ich skok może zakończyć się katastrofą, tym bardziej że porywisty wiatr utrudniał manewrowanie linkami spadochronów. Opadali coraz niżej i niżej a wiatr niósł ich równolegle nad pociągami. Zaczęli obawiać się, że zostaną dostrzeżeni przez Niemców z pociągu i zginą od ich kul. Pociąg okazał się być transportem towarowym jednak lądowanie spadochroniarzy i tak okazało się fatalne. "Gotur" wylądował na dachu szopy przy torach, kurier Zaborowski wylądował na żywopłocie. Niestety por. Kułakowski spadając otarł się o pędzący wagon, próbował odepchnąć się od niego nogami, ale czasza spadochronu pełna rozpędzonego wiatrem pociągu powietrzem uniemożliwiała jakąkolwiek obronę. Uderzył o wagon i rozbił sobie głowę... "Chinek" i "Zagroda" otarli się o pociąg i odnieśli mniejsze rany, a pułkownik "Grudzień" wylądował na torowisku tuż za pociągami. Cichociemni opatrzyli swoich rannych i spróbowali odszukać zrzucony sprzęt. Spośród kilku skrzynek udało im się odnaleźć jedynie tę z pieniędzmi. Ruszyli w drogę aby dojść do Wołomina. O świcie doszli do skrzyżowania i zobaczyli drogowskaz do wsi Postoliska, trzy kilometry od Tłuszcza, podczas gdy byli przekonani, że są bardzo blisko Wołomina. Następnego dnia ktoś powiadomił żandarmerię o znalezieniu skrzynki ze spadochronem i żandarmi z Tłuszcza ruszyli w pościg za skoczkami. Na szczęście udało im się przedrzeć do Stanisławowa, gdzie mieli przygotowane schronienie...<sup>16</sup>

Z kolei w nocy z 21 na 22 czerwca 1942 roku żołnierze Armii Krajowej dokonali zniszczenia łączności telegraficznej i telefonicznej - ścieli słupy przesyłowe ustawione wzdłuż torów między Kobyłką a Ossowem. Z kolei wiosną 1943 roku koło przejazdu kolejowego między wsiami Dobczyn (dziś stacja kolejowa) a Grabie Stare oddział AK dokonał napadu na pociąg towarowy. Partyzanci ustawili na torach czerwone światło, a po jego zatrzymaniu rozbroili konwojenta i zabrali na furmanki część ładunku - koce, bu-

16. Grudzień J., Skok na pociąg, [w:] "Nowe Sygnały" Nr 12 / 1998, s. 25

ty itp. Po akcji konwojenta uwolniono i pociąg odjechał dalej.<sup>17</sup>

Rok później powtórzono akcję wycinania słupów telegraficznych między Kobyłką a Ossowem, w nocy z 26 na 27 czerwca 1943 roku. Inną akcję oddział AK pod dowództwem "Amona" przeprowadził na początku czerwca na stacji Urle nad Liwcem. Po odwołaniu planowanej w Jadowie akcji likwidacyjnej zniechwilzonego tłuszczańskiego żandarma Steina oddział wrócił na stację w Urlach (najbliższą) w oczekiwaniu na pociąg do Wołomina. Kiedy AK-owcy czekali koło kiosku na skraju lasu na pociąg, nagle pojawił się oddział żandarmów ze Steinem na czele. Wywiązała się strzelanina, w której zginął jedynie jeden z partyzantów - Zbigniew Radziszewski "Słoń".<sup>18</sup>

15 sierpnia 1943 roku grupa dywersyjna Armii Ludowej wysadziła pociąg towarowy między Zielonką i Kobyłką poprzez zastosowanie miny magnetycznej<sup>19</sup>. Następne takie akcje AL zorganizowała 6 i 27 września w Zielonce a 13 i 28 października w Rembertowie.

23 października oddział AK pod dowództwem "Amona" wysadził pod Dobczynem pociąg towarowy z zaopatrzeniem dla frontu wschodniego.

14 kwietnia 1944 roku w godzinach rannych żandarmeria przeprowadziła wielką obławę i skontrolowała ponad 2000 osób. W czasie kontroli zabiła jedną osobę a 212 aresztowali. Z tej grupy 132 mężczyzn i 71 kobiet wysłano na roboty do Niemiec.<sup>20</sup>

Oczywiście kilka wspomnianych tu wydarzeń to tylko wybrane epizody działalności niemieckiego okupanta i niektóre akcje wymierzone przeciwko niemu ze strony zbrojnego polskiego podziemia na naszym szlaku kolejowym. Inne wydarzenia odnaleźć można w publikacjach zajmujących się problematyką II wojny światowej na omawianym terenie (vide: bibliografia).

## ODBUDOWA KOLEI PO 1945 ROKU - EPOKA ELEKTRYCZNA

Nie nam zajmować się tutaj dziejami końca II wojny światowej i opisywać szczegółowo przebieg bitwy pancernej jaka w 1944 roku rozegrała się na przedpolach Warszawy. Te zagadnienia nie dotyczą bezpośrednio tematu naszego opracowania. Bardziej interesujące okaże się dla nas to, w jakim stanie nasza kolej doczekała roku 1945 i nadejścia ludowej Polski...

17. Por. Dzieje... op. cit., s. 198

18. Tamże, s. 201

19. Por. Dzieje... op. cit., s. 189

20. Tamże, s. 178

Z dostępnych źródeł wiadomo, że zdesperowani Niemcy, kilkakrotnie wycofujący się i nacierający na armię sowiecką, mieli sposobność zniszczyć większość kolejowej infrastruktury, wywieść w głąb rzeszy specjalistyczny sprzęt a także uszkodzić lub całkowicie zniszczyć znaczną część trakcji, mostów kolejowych i urządzeń pomocniczych.<sup>21</sup> Kiedy Niemcy wycofywali się ostatecznie, zniszczyli kilkadziesiąt kilometrów torów od Małkini aż do samej Warszawy. Na całości odcinka rozkręcono szyny, a w jego bliższej stolicy części połamano podkłady za pomocą specjalnego pługu przymocowanego do lokomotywy. Zniszczenie infrastruktury kolejowej miało opóźnić idące ze wschodu dostawy zaopatrzenia dla Sowietów. W chwili ostatecznego wyzwolenia nasza linia kolejowa była niemal doszczętnie zniszczona, a większość budynków kolejowych wysadzona w powietrze. Na szczęście mosty na Bugu i Liwcu wymagały jedynie naprawy i już po kilku miesiącach robót nadawały się do użytku.

W 1944 roku Niemcy wysadzili także dworzec wschodni i warsztaty na Grochowie, później także średnicowy most kolejowy na Wiśle. Kolej warszawsko-petersburska na swoim polskim odcinku - obecnie od Warszawy Wschodniej do Kuźnicy Białostockiej - uruchomiona została już w 1946 roku. Następne lata to jej rozwój wyznaczony elektryfikacją w latach 50. i 80.

Od lutego 1945 roku z Lublina do Warszawy wraz z całym rządem PRL przenosi się ministerstwo komunikacji (dalej MK), które początkowo zajmuje lokale w gmachu DOKP Warszawa przy ul. Targowej. Koniec lat 40. to dla PKP przede wszystkim odbudowa - powrót do jakości, jaką wypracowano do 1939 roku. W jednej z wypowiedzi oficjalnych ministerstwo komunikacji stwierdza, że pomimo wyższości radzieckich technologii elektryfikacyjnych, ZSRR na razie nie może pomóc Polsce, gdyż ma w zakresie elektryfikacji własnych kolei (jak też w innych krajach "demokratycznych") bardzo dużo do zrobienia w związku ze zniszczeniami wojennymi. Stąd też wybór MK przy doborze zagranicznego kontrahenta na dostawy podzespołów i nowoczesnych technologii pada na "mniej rozwiniętą technologicznie, ale nie dotkniętą działaniami wojennymi jako państwo neutralne"<sup>22</sup> Szwecję, której firma ASEA obejmuje współpracę przy dalszych postępach elektryfikacji Warszawskiego Węzła Kolejowego (nazwa powojenna). Ze Szwecją zresztą kontakty handlowe w różnych dziedzinach nawiązano jeszcze w 1945 roku. Do powstałego przy MK jesienią 1947 roku Biura Elektryfikacji Kolei (BEK) zgłaszali się absolwenci przedwojennych szkół technicznych i

21. Por. Dzieje Wołomina i okolic, [red.] L. Podhorodecki, Mazowiecki Ośrodek Badań Naukowych, PWN, Warszawa 1984

22. Por. 50 lat elektryfikacji PKP, Warszawa 1989 [red. S. Kuczborski], s. 99

specjaliści znani ze swojej działalności przedwojennej. W pracy BEK włączył się także uczeń prof. Wasiutyńskiego (twórca koncepcji przebudowy WWK) - S. Kuczborski, a także wybitny przedwojenny polski uczony i inżynier - prof. Roman Podolski.

Prace planistyczne nabierały tempa i po pierwszym etapie odbudowy przystąpiono do elektryfikacji kolejnych linii kolejowych. W roku 1949 okazało się, że rosnące potrzeby polskiego kolejnictwa mogą zostać zaspokojone przez rynek... brytyjski. Tym razem z pomocą polskim inżynierom przychodzą znowu pracownicy wcześniej wspomnianego konsorcjum "CC", które mimo niepewnej sytuacji w kraju demokracji ludowej na wszelki wypadek zainstalowało swoje biuro. Przy brytyjskiej pomocy odbudowane zostają linie elektryczne, które wymienialiśmy wcześniej. Ministerstwo komunikacji zawarło z "CC" umowę na zakup 30 kompletnych zespołów trakcyjnych, które sprowadzano w częściach z Anglii i montowano w Polsce.<sup>23</sup> Równolegle trwające prace odbudowy średnicowego mostu kolejowego doprowadziły do kolejowego połączenia obu brzegów Wisły 23 czerwca 1949 roku. Wtedy to pierwsze pociągi elektryczne z Mińska Maz. i Otwocka dotarły do - jeszcze prowizorycznej - naziemnej stacji Warszawa Śródmieście przy ul. E. Plater. PKP wykonały trzyletni plan odbudowy PRL wzorowo. Następne lata to już dalsza rozbudowa stanu posiadania...

W publikacji 50-lecie elektryfikacji PKP czytamy:

Ponad dwa lata od zakończenia okresu odbudowy trwały intensywne roboty nad włączeniem do zelektryfikowanego ruchu podmiejskiego dwóch nowych linii: odcinka Warszawa Wileńska - Tłuszcz na linii białostockiej (35 km), z możliwością wprowadzania pociągów na linię średnicową poprzez łącznicę Zielonka - Rembertów (9km)...<sup>24</sup>

23 marca 1952 roku nastąpiło oddanie do użytku pierwszego odcinka zelektryfikowanej w pierwszej części linii białostockiej. Na stacji Tłuszcz zebrał się komitet powitalny mieszkańców, władz, delegacji z kwiatami... Wśród sztandarów uniesionych w powitalnym geście najwyżej wznosił się transparent PZPR KG Tłuszcz...<sup>25</sup>

Kolejny etap tzw. wielkiej elektryfikacji kolei (lata 1952 - 1962) ominął linię białostocką. Podobnie jak i kolejne 60. i 70. lata, kiedy elektryfikacja postępowała już w dużo wolniejszym tempie. W roku 1963 z linią białostocką połączenie zyskały Augustów i Suwałki linią z Sokółki przez Dąbrowę Białostocką, gdyż w związku z powojenną zmianą granic, miasta te zostały

23. Tamże, s. 104

24. Tamże, s. 107

25. Tamże, s. 108

formalnie odcięte od połączenia z ww. linią, która do 1939 roku przebiegała od linii petersburskiej na wysokości Grodna a stamtąd zmierzała do Augustowa i Suwałk.<sup>26</sup>

W 1972 roku następne elektryczne połączenie Tłuszcz uzyskał z Wieliszewem i Legionowem.

Dopiero lata 80. przyniosły naszej kolei następny etap rozwoju. 22 grudnia 1981 roku oddano do użytku elektryczny odcinek białostockiej kolei z Tłuszcza do Łochowa (21 km) a 10 września '82 z Łochowa do Małkini (30 km). Trzy dni później Tłuszcz zyskał elektryczne połączenie z Wyszkowem na linii ostrołęckiej (21 km).

Elektryfikację całości polskiego odcinka historycznej linii kolejowej petersbursko-warszawskiej ukończono 10 września 1986 roku, kiedy pierwszy specjalny pociąg elektryczny dotarł z Warszawy do granicznej Kuźnicy Białostockiej (linia długości 199 km z całej "żelaznej drogi petersbursko-warszawskiej liczącej sobie 1330 km).

Odcinek z Małkini do Łap (67 km) oddano do użytku 29 września 1983 r.; z Łap do Białegostoku (23 km) - 13 grudnia 1983 r. i z Białegostoku do Kuźnicy 10 września 1986 roku.

Następne lata to tzw. krótkotrwała stabilizacja na linii kolejowej Warszawa - Białystok - Kuźnica Białostocka, czyli historycznej drodze żelaznej petersbursko-warszawskiej. To, co widoczne w krajobrazie przykolejowym, to wzrastające i rozwijające się osady stacyjne. Co znamienne, miastami i miasteczkami stały się te, które jako pierwsze, wytyczane co 20 wiorst, ponad 120 lat od ukończenia elektryfikacji zostały przez budowniczych kolei wybrane na stacje: Wołomin, Tłuszcz, Łochów, Małkinia i następne... Wzdłuż linii kolejowej po II wojnie światowej powstały kolejne nowe stacje, lokowane już co kilka kilometrów. I te, jak wcześniej Tłuszcz czy Wołomin zaczęły się wyróżniać liczbą ludności w stosunku do sąsiednich miejscowości. Największy jednak rozwój po wojnie nastąpił w Wołominie, a im dalej na wschód aż do Białegostoku (z jego wyłączeniem) kolejne historyczne stacje są coraz mniejsze jednak wyróżniające się na lokalnej mapie. W wymienionych miasteczkach powstają nowe zakłady pracy i osiedla mieszkaniowe. Ludność migruje z Kurpi i Podlasia, aby osiąść bliżej Warszawy. Miasteczko z dobrym dojazdem do stolicy (kilkadziesiąt pociągów na dobę) to dobra lokalizacja. Wpływ kolei okazał się ożywczym impulsem...

Kolej - jak szczegółowo informuje Zdzisław Michalik<sup>27</sup>, kolejarz, wielo-

26. Por. T. Lijewski, *Geografia transportu Polski*, Warszawa 1977, s. 37

27. Zdzisław Michalik udostępnił wiele bezcennych materiałów pomocnych do napisania tej pracy. Autor składa w tym miejscu Jemu serdeczne podziękowania i wyrazy wdzięczności za ten gest.

letni naczelnik Lokomotywni w Tłuszczu, uznany działacz społeczny w miasteczku - partycypuje w wielu przedsięwzięciach gospodarczych, kulturowych, naukowych. Kolej współfinansuje budujące się obiekty szkolne, przedszkolne, świetlice środowiskowe itp.

## ROZWÓJ NAJSTARSZYCH OSAD STACYJNYCH PO 1945 ROKU. SZKIC NA PODSTAWIE TŁUSZCZA

W osadach stacyjnych liczba ludności po drugiej wojnie światowej zmniejszyła się drastycznie. W Wołominie zmniejszyła się o ok. 6 tys. osób (niecałe 3 tys. Żydów) w Tłuszczu z ok. 3600 do ok. 2 tys. (ok. 800 Żydów). Jednak po roku 1945 liczba ludności zaczęła gwałtownie wzrastać, już to przez duży przyrost naturalny, już to przez migrację ludności wiejskiej do większych ośrodków...

W roku 1944 Niemcy powoli byli wypierani z Polski przez Armię Czerwoną. Wtedy też Armia Krajowa i inne oddziały partyzanckie przystąpiły do walki. Między 1 a 6 sierpnia miały miejsce najzaciętsze działania wojenne na naszym terenie. Większość żołnierzy polskich zginęło. 18 sierpnia Tłuszcz został zajęty przez Armię czerwoną. AK-owcy, którzy zostali przy życiu, najczęściej byli przez Rosjan zwabiani w pułapkę pod pretekstem rozmów. Następnie rozbrajano ich i wywożono w głąb Związku Radzieckiego do łagrów. Nielicznym udało się ująć prześladowaniom, a jeszcze do roku 1956, żołnierze AK byli w nowej Polsce napiętnowani, jako reakcyjne siły przedwojennego imperializmu i wrogowie rewolucji.

Zupełnie inaczej traktowano BCH-owców. Co wraz z AL-owcami byli włączani do Dywizji Kościuszkowców. Niektórzy zaś byli, potrzebni na miejscu by budować Tłuszcz realnego socjalizmu. W 10 dni po wyzwoleniu, nowy wójt Zygmunt Grodzki przekazał mieszkańcom „dobrą nowinę” manifestu PKWN. Tego samego dnia, 18 sierpnia powołano Milicję Obywatelską, której pierwszym komendantem został Czesław Żabik.

Formalnie, od 8 sierpnia Tłuszcz zaczął budować nowy ustrój. Jeszcze do roku 1949 w okolicach Tłuszcza działały jakieś oddziały. Źródła sprzed 1989 roku mówią o bandach rabunkowych. Późniejsze publikacje nie poruszają tej kwestii. Trudno więc być pewnym, czy były to rzeczywiście bandy, czy może oddziały partyzanckie z obozu prawicy polskiej, na co wskazywałby fakt napadu na posterunek milicji w Tłuszczu, uzbrojonego oddziału poszukującego milicjantów i PPR-owców.<sup>28</sup>

28. Kielak S. op. cit., s. 81

Nie będziemy w tym miejscu przytaczać nazwisk kolejnych trybunów ludowych, czy podawać dat kolejnych egzekutyw. Skupmy się raczej na bardziej interesujących problemach.

29 lutego 1948 roku Spółdzielnia Rolniczo-Przemysłowa Rolnik przekształciła się w Gminną Spółdzielnię Samopomoc Chłopska. Tego samego roku rusza ponownie huta, która w 1962 roku przestawia się na produkcję termosów. W roku 1948 uruchomiono w Tłuszczu Spółdzielnię Mleczarską, a w 1951 powołano Państwowy Ośrodek Maszynowy. W 1951 roku, 23 marca uruchomiono elektryczną linię kolejową z Tłuszcza do Warszawy Wileńskiej. Kolejne lata owocują wzrastającą liczbą zakładów przemysłowych w Tłuszczu. W 1962 roku powstaje w Tłuszczu filia warszawskiej Spółdzielni Pracy Wiklina.<sup>29</sup> Przez cały czas funkcjonowała też państwowa kaflarnia i młyn, upaństwowiony w 1953 roku i przebudowany w 1961 roku. Na przełomie zaś 1953/4 powstały w Tłuszczu Państwowe Zakłady Zbożowe. W 1960 roku powstaje pierwszy prywatny zakład - klepkarnia przy ul. Mazowieckiej.

Datą przełomową dla Tłuszcza jest rok 1957, kiedy to, staraniem władz gminy, Tłuszcz uzyskuje status osiedla, a rozporządzeniem Prezesa Rady Ministrów z dnia 9 grudnia 1966 roku, z dniem 1 stycznia 1967 osiedle Tłuszcz zostało zaliczone do miast.<sup>30</sup> Przewodniczącym Miejskiej Rady Narodowej został wybrany Tadeusz Najs.

Miedzy końcem wojny a nadaniem praw miejskich osadzie Tłuszcz, zmienił się znacznie wygląd naszej małej ojczyzny. Pobudowano wiele nowych dróg, utwardzono i ulepszono stare. Powstały nowe zakłady pracy. W 1957 roku dokonano rozbudowy kościoła parafialnego. Dobudowano wreszcie prezbiterium i zakrystię. Dwa lata później dostawiono także przedsionek oraz wzmocniono strop i ściany świątyni.

16 września w Tłuszczu powołano do życia Liceum Ogólnokształcące. Pierwszym jego dyrektorem został Eugeniusz Biłyk. W latach 1964 - 66 powstały: nowa szkoła podstawowa „Tysiąclatka”, Zasadnicza Szkoła Zawodowa Mechanizacji Rolnictwa i Ośrodek Zdrowia. Połowę Tłuszcza już jakby zbudowano, zanim osada stała się miastem.

W 1961 roku osada Tłuszcz miała 4025 osób<sup>31</sup> i aż do 1982 roku, kiedy przedłużono trakcję elektryczną do Wyszkowa i Małkini, pełnił ważny wę-

29. Spółdzielnia Pracy „Wiklina” przekształca się następnie w Sp-nia „Cerata”, a ta kojarzy się nierozdzielnie z nazwiskiem Józefa Kujawy, który był jej kierownikiem prawie do końca jej istnienia.

30. Miasta województwa warszawskiego, Towarzystwo Naukowe Płockie, Płock 1967, s. 134 - 135

31. Miasta polskie w tysiącleciu, praca zbiorowa, Ossolineum 1967, s. 518

zeł kolejowy, gdzie wielu pasażerów przesiadało się z pociągu do pociągu, i gdzie w pociągach dalekobieżnych do Białegostoku, Elku, Suwałk, Ostrołęki, a także w pociągach międzynarodowych (do ZSRR) zmieniano lokomotywę elektryczną na spalinową. W roku 1989 Tłuszcz liczył 6700 mieszkańców. Działało tu kilkanaście zakładów przemysłowych - zakład remontowy obrabiarek, ośrodek maszynowy, wytwórnia kamionki w dawnej hucie szkła a także zakłady spółdzielcze - "Cerata", "Rogożyna" i "Kwiatogal". W 1988 roku otwarto także ogromny, nowoczesny dworzec kolejowy, którego bryła zewnętrzna stanowi nieśmiałą reminiscencję stołecznego dworca centralnego, a w 1997 r. okazały ratusz. Po 1989 roku większość zakładów przemysłowych uległa likwidacji, a od 1993 roku kolej - podobnie jak w całym kraju przeżywa trudne chwile. Rozważana jest możliwość zawieszenia ruchu pociągów pasażerskich na trasie do Legionowa i Ostrołęki. Jedynie kolej Warszawa-Petersburg działa dobrze i na kolejnych jej odcinkach prowadzone są prace modernizacyjne. Tor przystosowywany jest do ruchu pociągów typu IC (Intercity) i EC (Eurocity), które miały by jeździć z prędkością ponad 150 km /h (dotychczasowa prędkość pociągów pospiesznych osiąga maksymalnie 120 km / h).

### **Inne osady stacyjne po 1945 roku także się rozwijają...**

Wołomin w 1939 roku liczył 14800 mieszkańców, a po wojnie niecałe 9000 natomiast w 1997 roku już 36500 osób. Od 1952 roku Wołomin przejął także od Radzymina funkcję powiatu (decyzja władz centralnych dyktowana była racjami politycznymi; po pierwsze pod Radzyminem Polacy pobili późniejszych "przyjaciół" bolszewików, po drugie w 1952 roku Wołomin był już znacznie większym i bardziej uprzemysłowionym miastem). Granice miasta były po wojnie aż czterokrotnie poszerzane - w 1952, 1957, 1961 i 1972 roku<sup>32</sup>, kiedy do miasta przyłączono Słoneczną, dzisiejsze blokowisko wzorowane na warszawskim Ursynowie. Wołomin stał się dużym ośrodkiem przemysłu hutniczego (szkło) i drzewnego (stolarka budowlana).

Podobny rozwój zaobserwować możemy na przykładzie innych - podwarszawskich Ząbek, Zielonki, Kobyłki, a także historycznych osad stacyjnych Łochowa i Małkini, znacznie większej i lepiej rozwiniętej od Tłuszcza i Łochowa lecz (na własne życzenie!) nie posiadającej praw miejskich i stanowiącej największą wieś w Polsce liczącą prawie 10 tys. mieszkańców, gdzie istniało do 1989 roku kilka zakładów przemysłowych duża elektro-

32. Kwiatek J., Lijewski T., Leksykon miast polskich, Warszawa 1998, s. 1016-1017

-ciepłownia, dwie szkoły średnie, a także osiedle bloków mieszkalnych w starszej części miasta (ponad 20 budynków) i liczną rozrzuconą zabudowę jednorodzinną oraz lotniska nad Bugiem.

## ZAKOŃCZENIE

Podsumowanie całości niniejszego opracowania wymaga przypomnienia wniosków końcowych poprzednich dwóch etapów rozwoju kolei warszawsko-petersburskiej.

W świetle powyższych badań, opracowanej literatury przedmiotu, źródeł i prasy (historycznej i fachowej-kolejowej) I etap rozwoju kolei zamykający się rokiem 1914 to samo powstanie kolei na skutek nacisków zewnętrznych i wewnętrznych na cesarski aparat państwowy.

Naciski te były kierowane - jak wskazaliśmy w części pierwszej niniejszego opracowania przez: a) czynniki państwowe motywujące konieczność budowy linii względami militarnymi, często inspirowane i finansowane przez grupy kapitałowe; b) grupy interesów z przewagą obcego kapitału pragnące czerpać zyski z komunikacji kolejowej między Petersburgiem, Warszawą i stacjami pośrednimi, przy jednoczesnym zachowaniu argumentacji natury militarnej.

Budowa i oddanie do użytku kolei spowodowały dynamiczny rozwój miejscowości, w tempie kilkakrotnie przewyższającym postęp dotychczasowy. Podstawowymi wyznacznikami tego rozwoju były: a) zatrudnienie miejscowej ludności przy budowie linii, a następnie w różnorodnych obiektach i obsłudze kolei; b) zaludnianie osad przystacyjnych; c) urbanizowanie osad przystacyjnych (dotychczas typowo wiejskich) związane ze wzrostem liczby ludności i zmianą charakteru jej źródeł utrzymania; d) powstawanie ośrodków pozarolnej działalności gospodarczej i zwiększony ruch sektora gotówkowego (handel, lichwa, rzemiosło, drobny, a czasami większy, przemysł); e) powstawanie związków, stowarzyszeń oraz ośrodków kulturalnych i oświatowych, a także oddziałów partii, stronnictw politycznych i innych.

Budowa i oddanie do użytku kolei spowodowały nie tylko dynamiczny rozwój miejscowości, nastąpił także rozwój kultury, kultury specyficznej.<sup>33</sup> "Bowiem przez kulturę - napisze uczony Kościoła katolickiego - w najogólniejszym tego słowa znaczeniu rozumiemy wszystkie materialne i duchowe

33. W. Szydlík, Przenikanie kultury ludowej do robotniczej na przełomie XIX i XX wieku na przykładzie Tłuszcza po zbudowaniu linii kolejowej, [w:] "Zeszyty Naukowe" Nr X, Ostrołęckie Towarzystwo Naukowe, Ostrołęka 1996.

wytwory człowieka jako człowieka, to znaczy wszystko to, co człowiek wytwarza świadomie i celowo dla zaspokojenia bezpośrednich lub pośrednich potrzeb materialnych lub duchowych własnych lub innych ludzi. Mówi się wprawdzie, że człowiek tworzy wiele dóbr kulturowych, zwłaszcza dóbr kultury duchowej całkowicie bezinteresownie, że nawet ta bezinteresowność tworzenia jest cechą geniuszu, ale także wtedy zaspokaja człowiek potrzebę wypowiedzenia się, ostentacji, przekazania innym posiadanych wartości; wyraża wreszcie swój stosunek do transcendencji.”<sup>34</sup>

A więc kultura to wszystko to, co stworzyła ludzkość, zarówno dobra pochodzące z eksploatacji i przystosowania środowiska geograficznego do potrzeb człowieka jak i wszelkie osiągnięcia związane z działalnością organizacyjną oraz intelektualną jednostki i społeczeństwa. Kultura obejmuje zatem wszystkie dobra, jakie wytworzyła ludzkość w ramach swej działalności. Słowem, “kultura, to ogół stworzonych przez ludzi wartości naukowych, społecznych, artystycznych i technicznych oraz procesy tworzenia tych wartości. Pojęcie kultury nie jest przez wszystkich rozumiane jednakowo. Dziś kultura to jedno z podstawowych pojęć współczesnych nauk humanistycznych i społecznych. Jej dawne znaczenie ma źródłostów przyrodniczo - kulturowy, odnosiło się bowiem pierwotnie do określenia uprawy roli (*cultura agri*) a od I wieku przed naszą erą, gdy Cyceron wykorzystał to określenie w znaczeniu przenośnym jako uprawa umysłu/ducha (*cultura animi*) pojęcie to używano dla określenia życia duchowego / umysłowego człowieka, jego cech i jego wytworów. Niezbywalnymi elementami składowymi tego pojęcia są: rzeczy / wytwory wykonane przez człowieka, znaki / symbole, zwyczaj układające się w kod, inny niż w przyrodzie kod DNA oraz zachowania / postawy. Człowiek stworzył świat wartości (kultura duchowa i materialna), nie spotykanych w naturze.

A więc w przeszłości pojęcie “kultura” kojarzyło się z uprawą roli bądź z “uprawą umysłu”, następnie szczególnie dużo kontrowersji wywołało przeciwstawianie kultury - jako całokształtu dorobku ludzkości - procesowi tworzenia tego dorobku.”<sup>35</sup> Dalsze definicje kultury pochodzą przede wszystkim od socjologów. Rozpatrując kulturę z różnych punktów widzenia dążą oni do podkreślenia, że kultura jest rezultatem długotrwałego procesu historycznego i stanowi wspólne dzieło całej ludzkości. Kultura - zdaniem socjologów - przenika różnorodne dziedziny życia ludzkiego, jest zjawiskiem nie bezwładnym, lecz w pewien sposób uporządkowanym jest układem, który różni daną zbiorowość od innych, nadając jej życiu styl odrębny,

34. J. Majka, *Metodologia nauk teologicznych*, Wrocław 1981, s. 90.

35. W. Okoń, *Słownik pedagogiczny*, Warszawa 1996, Wydawnictwo “Żak”, s. 145.

specyficzny, niemal niepowtarzalny. Definicja głosi, że "kultura, to systemy symboli, które ludzie tworzą i wykorzystują do kierowania zachowaniami, interakcjami i wzorami społecznej organizacji."<sup>36</sup> Natomiast "kultura materialna to termin, którym posługują się niektórzy badacze do określenia wytworów ludzkiej pracy."<sup>37</sup>

Wraz z powstawaniem i rozwojem osad przykolejowych również rodzi się nowe wartości kulturowe. Następuje przenikanie kultury robotniczej do kultury ludowej. I podobnie jak kultura górników śląskich tak i kultura kolejarzy z Tłuszcza, Małkini, Wołomina itd. ma swoje specyficzne cechy.

Kolej warszawsko-petersburska bezsprzecznie wpłynęła na rozwój osad położonych przy tym szlaku komunikacyjnym. Wystarczy zacytować Teofila Lijewskiego by rozwiać jakiegokolwiek wątpliwości: Załączek miasta stanowi (...) stacja kolejowa i wokół niej następuje rozbudowa poszczególnych obiektów i dzielnic. W Polsce istnieje kilkadziesiąt młodych miast, przeważnie przemysłowych lub o charakterze satelitarno-mieszkaniowym, które powstały dzięki stacji kolejowej (np. Pruszków, Żyrardów, Otwock, Wołomin, Tłuszcz, Legionowo, Łapy)<sup>38</sup>. Na ile ten wpływ był silny, co go pobudzało, a co hamowało, jak zmieniał charakter osad, mentalność ludzi, wreszcie, jak ten wpływ odznaczył się na życiu kulturalno-społecznym mieszkańców tych osad - wykazano powyżej.

Pełniejszy obraz postawionego interesującego nas problemu, przyniosą badania w latach kolejnych, kiedy kontynuowany temat, zakresem swym obejmie okres do 1945 roku, a w dalszej przyszłości i czasów najbardziej współczesnych.

W drugiej części opracowania tematu zaznaczyliśmy, że lata 1914 - 1939 oznaczają dla kolei przede wszystkim dostosowanie do norm europejskich (normalna szerokość toru) i działanie już w warunkach niepodległości. Na przykładzie osady stacyjnej Tłuszcz wskazaliśmy, że to właśnie kolej w największym stopniu zdeterminowała ukształtowanie się miast i większych miejscowości z pierwszych osad stacyjnych wytyczonych na zlecenie Rosji, jeszcze w pierwszej połowie XIX wieku. Znaczenie Wołomina, Tłuszcza, Łochowa, Małkini i kolejnych osad stacyjnych wzrastało nieprzerwanie wraz z przejechaniem pierwszego żelaznego konia aż do wybuchu II wojny światowej i dalej. Losy jednak osad stacyjnych po roku 1929 pozostawiamy następnemu opracowaniu.

Bowiem, jak wcześniej zaznaczono, już w roku 1914, wraz z wybuchem

36. J. Turner, Socjologia. Koncepcje i ich zastosowanie, Poznań 1998, Wydawnictwo Zysk i S-ka, s. 229.

37. Tamże, s. 230.

38. T. Lijewski, Geografia transportu Polski, Warszawa 1977, s. 65 - 66

pierwszej wojny totalnej, znaczenie wymienionych miejscowości było widoczne. Ale dopiero na przestrzeni pierwszej wojny i dwudziestolecia międzywojennego, znaczenie Wołomina, Tłuszcza i innych urosło do rangi i dzisiaj odnotowywanej.

Masowe osiedliny ludności żydowskiej w danej miejscowości świadczyć mogły o jednym: osada rozwijała się, stanowić mogła już dość dobre zaplecze dla nacji wędrowców, handlarzy i przedsiębiorców. Okno na świat w postaci kolei właśnie, było już szeroko otwarte. Pociągi w dwudziestoleciu zaczęły bowiem jeździć z prędkościami zbliżonymi do dzisiejszych. Po niespełna godzinnej podróży osiągnano Warszawę. Do Białegostoku wojaż trwał około dwóch godzin (z Tłuszcza). Wycieczka "Latającym Wilnianinem" z Warszawy do ważnego ośrodka polskiego, jakim było przecież Wilno przed wojną, trwała ok. 5 godzin.

Bezspornie, to kolej pozwoliła na powstanie miast i miasteczek wzdłuż swojego szlaku..., to kolej zmieniła lokalną mapę międzywojennej Polski.

Część trzecia opracowania zajmowała się okresem po 1939 roku. W tym czasie kolej warszawsko-petersburska zdążyła upaść i podnieść się - najpierw w wyniku działań wojennych została zniszczona, a następnie odbudowana w okresie PRL-u. Wtedy też polska część linii (199 z 1330 km całej linii) została zelektryfikowana.

Lata wojny i okupacji to przede wszystkim tragiczne, a z perspektywy czasu barwne wydarzenia. Akcje niemieckie i kierowane przeciwko nim operacje polskiego podziemia (AK, BCh, AL...) niejednokrotnie na kolei właśnie znajdowały swój finał, bo kolej stanowiła przecież oś tego małego świata w Wołominie, Tłuszczu, Łochowie, Małkini... I o ile kolej służyła wcześniej budowaniu społeczności osady stacyjnej, o tyle przez hitlerowców została wykorzystana do zmniejszenia populacji tych miejscowości, których znaczną część stanowili Żydzi, wywiezieni później - najczęściej - do Treblinki k. Małkini.

Okres powojenny to jednak ewolucja - stopniowa elektryfikacja i rozwój miasteczek ukształtowanych kilkadziesiąt lat wcześniej przez kolej. Wołomin, Tłuszcz, Łochów i Małkinia są atrakcyjnym miejscem osiedlenia się dla mieszkańców okolicznych wsi i przybyszów ze wschodu kraju. Uzyskując dostęp do kolei mają okno na świat szerzej otwarte.

Bo, czymże byłyby wymieniane tu miejscowości, gdyby nie budowa "Drogi Żelaznej Petersbursko-Warszawskiej"?

## ZESTAWIENIE BIBLIOGRAFICZNE

(Literatura cytowana)

### 1. Źródła archiwalne

#### ARCHIWUM GŁÓWNE AKT DAWNYCH

Akta Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych i Duchownych

\* teczka 7178,

\* teczka 7198,

\* teczka 7201,

\* teczka 7201 a,

\* teczka D 6374,

#### ARCHIWUM PAŃSTWOWE MIASTA STOŁECZNEGO WARSZAWY

Warszawski Rząd Gubernialny,

Ref. 17, sygn. 110 / 1894,

Wszechrosyjski spis ludności z 1897 r.

#### ARCHIWUM AKT NOWYCH

Tymczasowa Rada Stanu, Sygn. TRS 20004 (mf)

Gabinet Cywilny Rady Regencyjnej Królestwa Polskiego Sygn. GCRRKP 104 - 118, 198 - 209,

Prezydium Rady Ministrów Sygn. PRM 44425 j.a. - 137 mb.

Kancelaria Cywilna Naczelnika Państwa Sygn. KCNP 63 - 125.

Ministerstwo Komunikacji Sygn. MK 3339 - 3583.

### 2. Prasa

Doniesienia z pola bitwy, Nr z 20. 06. 1863 r. (kurierek powstańczy)

Ekonomista z lat 1866, 1871 - 1873.

Głos Kolejarzy, Nr 2 / 1906 (kserokopia całości w zbiorach autora).

Głos Kolejowca, Nr 3,4 / 1930.

Inżynier Kolejowy, Nr 2 / 1936, Nr 7 / 1936.

Korespondent rolniczy, handlowy i przemysłowy [przy] Gazecie Warszawskiej, Nr 103 / 1855.

Kurier Warszawski, Nr 321 / 1851, Nr 159 / 1862.

Kwartalnik Historyczny, Nr 3 / 1971, Nr 2 / 1977.

Nowe Sygnały, wybrane nr. z lat 1995-99.

Przegląd Kolejowy, Nr 1 / 1949.

Przegląd Komunikacyjny, Nr 1 / 1947, nr 8 / 1973.

Siewba, wybrane nr z lat 1906 - 1908.

Sygnały, wybrane nr. z lat 1959-94.

Tygodnik Ilustrowany, Nr 14 / 1859.

Tygodnik Ostrołęcki, Nr 8 / 1889.

Wiadomości Historyczne, Nr 2 / 1970.

### 3. Opracowania i literatura pomocnicza

50 lat elektryfikacji PKP, Warszawa 1989 [red. S. Kuczborski].

Bissaga T., Geografia kolejowa Polski, Warszawa 1938.

Bissaga T., Nowe ujęcie początków rozwoju kolei żelaznych w Polsce, [w:] "Przegląd Komunikacyjny", Nr 1 / 1947.

Bloch J., Wpływ dróg żelaznych na stan ekonomiczny Rosyi, t. I - V, Warszawa 1878 - 1880.

Bokiewicz L., Opis powiatu radzyńskiego pod względem topograficzno-historycznym, statystycznym, higienicznym i lekarskim, Warszawa 1872.

Chojnacki M., Radzymińscy żołnierze Armii Krajowej, Towarzystwo Przyjaciół Radzimina, 1990.

Cywiński B., Encyklopedia kolejnictwa, Warszawa 1964.

Cywiński B., Kolejnictwo Polskie w dobie kryzysu, Warszawa 1932.

Cywiński B., O reformę zarządu naszych kolei, [w:] "Inżynier kolejowy" 1936, Nr 7.

Dobroński A., Kolej warszawsko-petersburska, [w:] Encyklopedia historii gospodarczej Polski do roku 1945, Praca zbiorowa pod red. A. Mączaka, t. I, Warszawa 1981.

Dzieje Wołomina i okolic, [red.] L. Podhorodecki, Mazowiecki Ośrodek Badań Naukowych, PWN, Warszawa 1984.

Dziesięciolecie Polskich Kolei Państwowych 1918 - 1928, Warszawa 1928.

Gawroński W., Kolejnictwo rosyjskie w okresie wojny światowej, Warszawa 1930.

Gieysztor J., Eksploatacja handlowa kolei żelaznych, Warszawa 1925.

Hilchen H., Historia Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej (1835 - 1898).

Przyczynek do dziejów kolejnictwa w Królestwie Polskim, Warszawa 1912.

Humnicki J., Rozwój komunikacji na ziemiach polskich w latach 1885 - 1914, [w:] Historia Polski, Warszawa 1960, t. III, cz. I.

Ichnatowicz I., Kapitalizm na ziemiach polskich od drugiej połowy XIX wieku do wybuchu I wojny światowej, [w:] Dzieje gospodarcze Polski do 1939 r., praca zbiorowa, Warszawa 1965.

Jasiewicz K., Rozwój sieci kolejowej Królestwa Polskiego w latach 1840 - 1914, [w:] "Studia Historyczne", Nr 4 / 1988.

Jemielity W., Diecezja Łomżyńska. Studium historyczne parafii, Łomża 1990.

- Katalog zabytków sztuki w Polsce, Praca zbiorowa pod red. Izabeli Galickiej i Hanny Sygietyńskiej, Warszawa 1969.
- Kielak S., Tłuszcz. Wieś - osada - miasto (1447 - 1980), Tłuszcz 1980 (maszynopis).
- Kieniewicz S., Historia Polski 1895 - 1918, Warszawa 1918.
- Kijowski J., Z dziejów czasopiśmiennictwa na ziemiach obecnego województwa ostrołęckiego, Ostrołęka 1991.
- Klejn Z., O początkach linii kolejowej Warszawa - Białystok - Petersburg, [w:] "Rocznik Białostocki" 6, t. VII.
- Kołodziejczyk R., Jan Bloch (1836 - 1902). Szkic do portretu "Króla polskich kolei", Warszawa 1983.
- Kołodziejczyk R., Warszawsko-Wiedeńska Droga Żelazna, Warszawa 1962.
- Koszutski S., Geografia gospodarcza Polski (historycznej i etnograficznej), Warszawa 1918.
- Koszutski S., Rozwój ekonomiczny Królestwa Polskiego w ostatnim trzydziestoleciu (1870 - 1900), Warszawa 1905.
- Koszutski S., Rozwój przemysłu w Królestwie Polskim, Warszawa 1901.
- Kowska-Glikman S., Małżeństwa mieszane w Królestwie Polskim. Problemy asymilacji i integracji społecznej, [w:] "Kwartalnik Historyczny", PWN, Warszawa 1977, Nr 2.
- Koziarski S., Sieć kolejowa Polski w latach 1842 - 1918.
- Krzysica M., Rola czynników wojskowo-politycznych w budowie kolei żelaznych w Królestwie Polskim, [w:] Studia z dziejów kolei żelaznych w Królestwie Polskim, pod red. R. Kołodziejczyka, Warszawa 1972.
- Kukiel M., Dzieje Polski porozbiorowej 1795 - 1921, Londyn 1963 (wyd. II).
- Kula W., Historia gospodarcza Polski w dobie porozbiorowej 1864 - 1918, Warszawa 1947.
- Kwiatkiewicz J., Lijewski T., Leksykon miast polskich, Warszawa 1998.
- Laskowski O., Encyklopedia wojskowa, t. IV, Warszawa 1934.
- Levy M., Życie ekonomiczne Królestwa Polskiego, t. I, II, Warszawa 1915 - 1921.
- Lewicki J., Miasto Tłuszcz, Radzymin 1972, maszynopis, m.in. w zbiorach Biblioteki Miejskiej w Radzyminie.
- Lijewski T., Geografia transportu Polski, Warszawa 1977.
- Lijewski T., Infrastruktura komunikacji Polski wobec zmian politycznych i gospodarczych w Europie Środkowej i Wschodniej [w:] Zeszyty Instytutu Geografii i Zagospodarowania Przestrzennego PAN, nr 23, Warszawa, 1994.
- Lijewski T., Rozwój sieci kolejowej Polski, [w:] "Dokumentacja Geograficzna" 1959, z. 5.
- Lustracja woj. Mazowieckiego 1565 r., cz. II.
- Lijewski T., Lenka J., Piotrowska H., Rozwój komunikacji kolejowej i autobusowej w Polsce w okresie 1946-65 [w:] "Dokumentacja geograficzna" 1967. z. 5.
- Łaniec S. Kolejarze Królestwa Polskiego i Białostocczyzny w latach 1865 - 1914,

Olsztyn 1995.

Łaniec S., Koleje żelazne w powstaniu styczniowym, Warszawa 1970 (maszynopis pracy doktorskiej).

Łaniec S., Partyzanci żelaznych dróg roku 1863. Kolejarze i drogi żelazne w powstaniu styczniowym, Warszawa 1974.

Mały rocznik statystyczny Polski (wrzesień 1939 - czerwiec 1941), Londyn 1941.

Miasta polskie w tysiącleciu, praca zbiorowa, Ossolineum 1967.

Miasta województwa warszawskiego, Towarzystwo Naukowe Płockie, Płock 1967.

Olszewski E., Badania nad wdrożeniem postępu technicznego przez kraje nie będące jego inicjatorami, [w:] "Kwartalnik Historyczny", Nr 3 / 1971.

Orłowska-Pogorzelska Z., Pomnik pamięci Żydów z Wyszkowa, [w:] "Tygodnik Ostrołęcki" 1997, Nr 41.

Parzych Cz. Sto lat ostrołęckiej kolei, Ostrołęka 1993.

Pawlicki P., Pamiątka jubileuszowa. Droga Żelazna Warszawsko-Wiedeńska w 50-letnim okresie swego istnienia od r. 1845 do 1895, Warszawa 1897.

Pięćdziesiąt lat elektryfikacji PKP, praca zbiorowa, Warszawa 1989.

Pinkas Kakehillat. Encyclopedia of Jewish Communities Poland, redagował zespół, Martyr's And Heroes Remembrance Authority, Yad Vashem, Jerusaleń 1989 (Hebrew).

Pisarski M., Koleje polskie 1842 - 1972, Warszawa 1974.

Ratajczyk L., Kronika najważniejszych wydarzeń z dziejów miasta Ostrołęki do 1945 roku. Ostrołęka 1989.

Rospond S., Słownik etymologiczny miast i gmin PRL, Wrocław 1974.

Rutkowski J., Kolejnik życia przy kolejach żelaznych oraz różne gawędy(!) wagonowe, Warszawa 1853.

Rutkowski J., Parochód diabłem, czyli przesady gminu, Warszawa 1847.

Rys historyczny Małkini, [w:] 35 lat Zespołu Szkół Zawodowych im. Stanisława Staszica w Małkini, Praca zbiorowa, Małkinia 1996.

Safer zikaron lekehilat Tłuszcz. [Memorial book of the community of Tłuszcz] Ed.: H. Gelbart, Tel Aviv, Association of Former Residents of Tłuszcz in Israel, 1971., 340 p. (Hebrew, Yiddish).

Słownik geograficzny Królestwa Polskiego i innych krajów słowiańskich, Praca zbiorowa pod red. Chlebowskiego, Warszawa 1880- 1902, wybrane tomy.

Sterner W., Narodziny kolei, Warszawa 1964.

Studia z dziejów kolei żelaznych w Królestwie Polskim, pod red. R. Kołodziejczyka, Warszawa 1970.

Suchodolski B., Edukacja narodu 1918 - 1968, Warszawa 1970.

Supiński J., Dzieła, t. I - V, Warszawa 1883.

Szydlik R., Druga społeczność. Losy tłuszczańskich Żydów. Omówienie literatury przedmiotu, "Zeszyty naukowe OTN", nr XII / 1998.

Szydlik W., Kalendarz historyczny - miasto i gmina Tłuszcz, maszynopis w po-

siadaniu autora, drukowany w całości w Tygodniku Ostrołęckim nr 1 - 52/ 1988. Szydlik W., Przenikanie kultury ludowej do robotniczej na przełomie XIX i XX wieku na przykładzie Tłuszcza po zbudowaniu linii kolejowej, [w:] "Zeszyty Naukowe" Nr X, Ostrołęckie Towarzystwo Naukowe, Ostrołęka 1996.

Szydlik W., Spółdzielnia Rolniczo-Handlowa „Rolnik” - Gminna Spółdzielnia „Samopomoc Chłopska” - zarys dziejów 1918 - 1988, maszynopis w archiwum GS.

Szydlik W., Tłuszcz i Ziemia Tłuszczańska w czasach nowożytnych do roku 1918 - zarys dziejów, studium krytyczne. Nie publikowany tekst referatu wygłoszony podczas sesji naukowej z okazji 550-lecia Tłuszcza w 1997 r.

Szydlik W., Tłuszcz koleją stoi, [w:] "Tygodnik Ostrołęcki" Nr 8 / 1989, s. 11. Trzebiatowski K., Szkolnictwo powszechne w Polsce w latach 1918 - 32, Wrocław 1970.

Wątopek K., Rozwój kolei żelaznych, Warszawa 1924.

120 rocznica powstania styczniowego na ziemiach województwa ostrołęckiego 1863 - 1983, praca zbiorowa pod. red. L. Ratajczyka, Warszawa 1984.

Wojaciewicz W., Mosty dróg żelaznych Królestwa Polskiego, Warszawa 1982.

Wroczyński R., Dzieje oświaty polskiej 1795 - 1945, Warszawa 1980.

Zarys historii ruchu ludowego w byłym powiecie Wołomin, Komitet Organizacyjny Obchodów 80. Rocznicy Powstania Ruchu Siewbiarskiego i Kółek Rolniczych im. St. Staszica, Warszawa 1986.

Zawadzki J., „Konrad”, Rajski Ptak w „Burzy”, Towarzystwo Przyjaciół Radzimina i Towarzystwo Przyjaciół Ziemi Tłuszczańskiej, 1994.

Zielińska E., Wpisani w historię, Towarzystwo Przyjaciół Ostrołęki i Wojewódzka Biblioteka Publiczna w Ostrołęce, Ostrołęka 1990.