Banaszek, Marian

Początkowe szkoły kolejowe w Królestwie Polskim i na Białostocczyźnie w latach 1875-1920

Rozprawy z Dziejów Oświaty 27, 59-89

1984

Artykuł umieszczony jest w kolekcji cyfrowej Bazhum, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych tworzonej przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego.

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie ze środków specjalnych MNiSW dzięki Wydziałowi Historycznemu Uniwersytetu Warszawskiego.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

Rozprawy z dziejów oświaty t. XXVII/84
PL ISSN 0080-4754

MARIAN BANASZEK

POCZĄTKOWE SZKOŁY KOLEJOWE W KRÓLESTWIE POLSKIM I NA BIAŁOSTOCCZYŹNIE W LATACH 1875—1920

Jakkolwiek początki dróg żelaznych w Królestwie Polskim sięgają lat czterdziestych XIX w. (linia warszawsko-wiedeńska), to jednak większa część stosunkowo rzadkiej w porównaniu z innymi zaborami linii kolejowej powstała w końcowym dwudziestoleciu tegoż stulecia. W latach dziewięćdziesiątych rząd carski rozpoczął akcję wykupu kolei żelaznych od prywatnych przedsiębiorców. Ukształtowały się dwa zarządy, skupiające większość dróg żelaznych Królestwa Polskiego. Były to: Zarząd Drogi Żelaznej Nadwiślańskiej, podległy Ministerstwu Komunikacji, i Zarząd Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej, obejmujący również kolej bydgoską i kaliską, należący do 1912 r. do prywatno-kapitalistycznej spółki kolejowej. Samodzielną jednostkę organizacyjną tworzyła prywatna Droga Żelazna Fabryczno-Łódzka. Dodać należy, że linie podległe Zarządowi Drogi Żelaznej Nadwiślańskiej przekraczały nieco teren administracyjny Królestwa Polskiego, przebiegając m. in. przez Białostocczyznę.

Budowa dróg żelaznych, ich eksploatacja i modernizacja powodowały wzrost liczby pracowników kolejowych, których dzielono na stałych, dniówkowych i sezonowych. Prawie połowę zatrudnionych stanowili robotnicy etatowi, posiadający określone kwalifikacje. W roku 1889 zatrudnionych było na kolei ogółem 18 826 robotników, zaś w 1904 — 38 171. W latach porewolucyjnych na skutek represji społeczno-ekonomicznych nastąpił spadek zatrudnienia na kolejach, zaś w okresie poprzedzającym wybuch wojny — przyrost (w 1913 r. — 47 714 osób) [1].

Robotnicy kolejowi byli częścią klasy robotniczej bardzo prężną, o dużym poczuciu odrębności zawodowej. Główne ich skupiska stanowiły węzły kolejowe i warsztaty naprawcze. Największym ośrodkiem kolejarskim stał się węzeł warszawski wraz z warsztatami, szkołami i zapleczem technicznym. W 1904 r. zatrudniał on 40% pracowników

[1] *Polska klasa robotnicza — zarys dziejów*, red. S. Kalabiński, t. I—II, Warszawa 1978, s. 135.

(6733 osoby) samej tylko Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej. Poza Warszawą większe załogi robotnicze (200—700 osób) rozlokowane były w rejonach stacji kolejowych: Sosnowiec, Piotrków, Skierniewice, Częstochowa, Kutno, Siedlce, Radom, Łódź, Koluszki, Dęblin, Skarżysko, Lublin i Aleksandrów Kujawski. Znacznymi ośrodkami kolejarskimi były również pograniczny Brześć i podbiałostockie Starosielce [2].

Robotników kolejowych cechował znaczny stopień zróżnicowania kwalifikacji, zajmowanych stanowisk i poziomu wynagrodzenia. Przeważająca część stanowisk etatowych wymagała określonych kwalifikacji zawodowych, które można było uzyskać przez praktyczną naukę na podbudowie szkoły elementarnej. W początkowym okresie brak było wykwalifikowanych maszynistów i mechaników, których musiano sprowadzać z zagranicy. Przygotowaniem wykwalifikowanej kadry pracowników kolejowych zainteresowani byli zarówno prywatni przedsiębiorcy kolejowi, jak również Ministerstwo Komunikacji, które utworzyło Wydział Szkolny [3].

PIERWSZE PRÓBY ORGANIZACJI KSZTAŁCENIA ELEMENTARNEGO DZIECI KOLEJARZY

W latach siedemdziesiątych na liniach Królestwa Polskiego otwarto trzy kolejowe szkoły techniczne. Pierwszą z nich po trzyletnich staraniach w Ministerstwie Komunikacji utworzył w listopadzie 1875 r. Zarząd Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej. Ministerstwo z ociąganiem wyraziło zgodę na wykład nauk w języku polskim, i do tego na okres przejściowy. Zarząd Kolei dla bezpośredniego nadzoru nad szkołą powołał Radę Szkolną. Za przykładem Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej w trzy lata później szkoły takie otwarły dwa inne prywatne przedsiębiorstwa kolejowe: Zarząd Drogi Żelaznej Warszawsko-Terespolskiej swoją szkołę techniczną zlokalizował przy warsztatach kolejowych na Pradze, zaś Zarząd Drogi Żelaznej Nadwiślańskiej — w Lublinie [4].

W roku 1879 Ministerstwo Komunikacji ogłosiło nowe przepisy o technicznych szkołach kolejowych, które ujednoliciły programy tego typu szkół i nadały im charakter placówek rzemieślniczych, zaś w 1886 r. podporządkowały je władzom petersburskim. Następstwem kolejnych reorganizacji było obniżenie poziomu technicznych szkół kolejowych, ich rusyfikacja i ujednolicenie ze szkołami rosyjskimi. Szkoła lubelska, po translokacji w 1889 r. do Chełma, zatraciła całkowicie charakter polski,

---

[2] *Ibidem*, s. 137.

[3] S. Łaniec, *Kolejarze Królestwa Polskiego. Walki klasowe i życie polityczne, 1878—1914*, Warszawa 1979, s. 275.

[4] J. Miąso, *Z dziejów szkół kolejowych w Królestwie Polskim*, [w:] *Rozprawy z dziejów oświaty*, t. VII, Wrocław 1964, s. 124—128.

zaś szkoła praska przeniesiona została w 1896 r. do Sewastopola. Najdłużej egzystującą, a także utrzymującą charakter polski była szkoła techniczna Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej (zamknięta w 1908 r.) [5].

Organizatorzy szkół techniczno-kolejowych zdawali sobie sprawę z trudności w zakresie rekrutacji kandydatów na praktykantów kolejowych. Znaczny zasięg analfabetyzmu i rzadka sieć szkół początkowych, nie cieszących się do tego popularnością ze względu na rusyfikację oraz stosunkowo niewielki odsetek kończących tego typu szkoły, spowodowały, że w związku z organizacją kształcenia technicznego widziano konieczność udziału przedsiębiorstw kolejowych w organizacji kształcenia początkowego dzieci pracowników kolejowych jako potencjalnych kandydatów na wykwalifikowanych robotników. Stąd przy wszystkich trzech technicznych szkołach kolejowych istniały oddziały przygotowawcze, dające wykształcenie elementarne.

Nauka początkowa trwała na ogół dwa lata i odbywała się codziennie w godzinach dopołudniowych. Program nauczania obejmował: religię, języki polski i rosyjski, arytmetykę i geografię. Był to więc program nieco szerszy niż obowiązujący w szkołach początkowych 1-klasowych podległych Ministerstwu Oświaty, ale planowany na krótszy cykl nauki. Przesłanką pełnej jego realizacji było prowadzone przez pewien czas nauczanie w języku rodzimym uczniów. W szkole warszawskiej otwarto trzy oddziały przygotowawcze, w praskiej dwa, w lubelskiej zaś jeden. W każdym oddziale kształcono 40—50 uczniów. Jesienią 1878 r., kiedy funkcjonowały już wszystkie trzy szkoły, kształceniem początkowym objęto w nich ponad 200 uczniów.

Przepisy Ministerstwa Komunikacji dla szkół techniczno-kolejowych, wprowadzone w 1879 r., ograniczyły kształcenie początkowe w tego typu placówkach do jednego tylko oddziału przygotowawczego i zniosły drożność z oddziałami technicznymi. Od tego ograniczenia nie odstąpiło Ministerstwo nawet na usilną prośbę Zarządu Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej, umotywowaną trudną sytuacją oświatową Królestwa Polskiego. Na skutek tego Rada Szkolna tej kolei, po rozbudowie oddziału przygotowawczego, zdecydowała się w 1881 r. utworzyć z niego odrębną 3-klasową szkołę początkową z pięcioletnim kursem nauki, podporządkowaną Ministerstwu Oświaty. Była to pierwsza początkowa szkoła kolejowa Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej (DŻW-W), usytuowana do tego w największym węźle kolejowym [6]. W okresie późniejszym jej stopień organizacyjny został podwyższony, ale jednocześnie — na skutek podniesienia opłat — zmniejszył się odsetek uczniów z rodzin kolejowych. W roku 1912 stała się ona szkołą 6-klasową i została upaństwowiona [7].

[5] *Ibidem*, s. 128.
[6] *Ibidem*, s. 128.
[7] *Ibidem*, s. 144; „Kultura Polska", 1912, nr 2.

Problem kształcenia początkowego dzieci z rodzin kolejarskich coraz bardziej narastał. Wynikał on zarówno z fatalnego stanu oświaty ogółu społeczeństwa Królestwa Polskiego i potrzeb kadrowych rozwijającego się bujnie i modernizującego pod koniec XIX w. kolejnictwa, jak również z przybieranią przez profesję kolejarską charakteru dziedzicznego. Zarządy dróg żelaznych ze względu na potrzeby coraz skrupulatniej uzależniały zatrudnianie robotników etatowych od poziomu wykształcenia, którego minimum stanowiła szkoła początkowa. Kształcenie elementarne dzieci kolejarzy w ramach klas przygotowawczych szkół technicznych, które — jak stwierdziliśmy — zostało niebawem ograniczone ilościowo, nie mogło mieć większego znaczenia. Do tego szkoły te na skutek reorganizacji, translokacji i restrykcji carskich kolejno upadały.

Niewielkie również znaczenie praktyczne miało dla kolejnictwa dość enigmatyczne ustawodawstwo pracy zapoczątkowane w 1882 r., a regulujące w pierwszej kolejności zatrudnianie dzieci i podnoszące problem ich kształcenia elementarnego. Wynikało to z faktu, że wspomniane przepisy stawiały sprawę kształcenia dzieci w sposób nieobligatoryjny, a do tego kolejnictwo prawie wcale nie zatrudniało małoletnich i nie podlegało inspekcji fabrycznej [8]. Zarządy dróg kolejowych, mimo zatrudniania znacznej liczby robotników, nie podjęły się w tym czasie, jak to czynili niektórzy właściciele większych fabryk, organizacji i utrzymywania prywatnych szkół początkowych dla dzieci robotników. Wyjątek stanowiła tu wspomniana 3-klasowa szkoła DŻW-W. Nie sugerował takiej działalności Wydział Szkolny Ministerstwa Komunikacji, które miało pewien wpływ na prywatne przedsiębiorstwa kolejowe.

Środowiskiem najbardziej zainteresowanym kształceniem elementarnym byli sami kolejarze i ich rodziny. Pragnąc zapewnić swoim synom możliwość zatrudnienia na drogach żelaznych oraz awansu zawodowego, robotnicy kolejowi domagali się, podobnie jak robotnicy fabryczni, otwierania prywatnych szkół początkowych utrzymywanych na koszt przedsiębiorców [9].

Właściciele kapitalistycznych przedsiębiorstw kolejowych, podobnie jak znaczna liczba przemysłowców, niechętnie godzili się na powiększanie świadczeń zarówno socjalnych, jak i oświatowych kosztem zysków, zaś carskie władze oświatowe stawiały szereg przeszkód. Kurator Warszawskiego Okręgu Naukowego na ogół nie zezwalał na otwieranie prywatnych szkół w miejscowościach, w których istniały szkoły rządowe. W roku 1875 z trudnością udało się zalegalizować prywatną 2-klasową pensję, założoną przy stacji kolejowej w Sosnowcu przez Franciszkę Woźniakową. Szkoła ta przeznaczona była dla dzieci pracowników ko-

[8] H. Altman, *Ustawodawstwo fabryczne i inspekcja fabryczna*, „Archeion", 1952, t. XXI, s. 27—57.

[9] Łaniec, *op. cit.*, s. 281.

lejowych, a finansowana częściowo przez Zarząd DŻW-W [10]. Była to pierwsza szkoła początkowa na terenie nowo powstającego ośrodka robotniczego. W 1889 r. otwarta została w Sosnowcu kolejna prywatna 2-klasowa szkoła kolejowa. Trzyosobowym polskim personelem pedagogicznym kierował Aleksander Kredycki. Po czterech latach szkołę tę zamknięto, a uczniów przeniesiono do tzw. aleksandryjskiej szkoły, utrzymywanej przez przemysłowca Henryka Dittla. Powodem zamknięcia szkoły kolejowej miało być wypożyczanie dzieciom polskich książek [11].

Podobna prywatna szkoła istniała w latach 1885—1889 przy stacji Bzin Drogi Żelaznej Iwangrodzko (Dęblińsko)-Dąbrowskiej (w pobliżu węzła kolejowego Skarżysko). Liczba uczniów była tu jednak stosunkowo niewielka (11—20 osób). W latach 1890—1894 istniała przy stacji Bzin 2-klasowa żeńska szkoła kolejowa, założona przez Feliksę Jurgielewicz, z liczbą 24—49 uczennic, zaś od 1892 r. aż do swego zgonu w 1896 r. identyczną szkołę męską prowadził przy tejże stacji, z liczbą 50—100 uczniów, Aleksander Jurgielewicz, były nauczyciel szkoły technicznej DŻW-W [12]. Należy zwrócić uwagę, że w miejscowości Bzin istniała od dawna szkoła rządowa, która jednak upadała na skutek braku środków finansowych. Istniały z pewnością wówczas inne jeszcze prywatne szkoły kolejowe. Szkoły takie działały na podstawie ustawy z 18 I 1841 r. o prywatnych zakładach naukowych i nauczycielach domowych. Dodać należy, że w prywatnych szkołach kolejowych naukę pobierały nie tylko dzieci pracowników kolejnictwa.

Na początku 1894 r. pracownicy kolejowi Strzemieszyc zwrócili się do Zarządu Drogi Żelaznej Iwangrodzko-Dąbrowskiej z prośbą o otwarcie prywatnej 2-klasowej szkoły przeznaczonej dla ich dzieci. Zarząd po rozważeniu sprawy wyraził zgodę na utrzymywanie takiej szkoły kosztem 450 rb rocznie. W celu zrealizowania postulatu robotniczego wysłano do Łódzkiej Dyrekcji Szkolnej delegację, która wraz z prośbą o pozwolenie na otwarcie szkoły kolejowej zaproponowała na nauczyciela Konstantego Andrzejczyka, pochodzącego z Łodzi. Na uwagę naczelnika Łódzkiej Dyrekcji Szkolnej, że w Strzemieszycach istnieje publiczna szkoła początkowa, delegacja argumentowała znacznym jej oddaleniem od stacji kolejowej. Kurator Warszawskiego Okręgu Naukowego (WON), któremu przekazał naczelnik ŁDS prośbę strzemieszyckich pracowników kolejowych, prowadził z Zarządem Drogi Żelaznej przewlekłą korespondencję, sondującą koncepcję programową i organizacyjną planowanej szkoły.

[10] M. Kantor-Mirski, *Z przeszłości Zagłębia Dąbrowskiego i okolicy*, Sosnowiec 1931, s. 365.

[11] *Ibidem*, s. 365.

[12] Wojewódzkie Archiwum Państwowe w Radomiu (WAPR), Radomska Dyrekcja Szkolna (RDS), sygn. 26, t. V, specjalna. Akta szkoły początkowej w Bzinie; „Gazeta Radomska", 1896, nr 16.

Widocznie plany te nie były zgodne z polityką oświatową caratu, skoro w połowie roku zawiadomił on o odmowie wydania pozwolenia na utrzymywanie szkoły kolejowej w Strzemieszycach z zatrudnieniem Andrzejczyka, podając jako argument, że w szkole 2-klasowej nie może uczyć tylko jeden nauczyciel. Kurator proponował natomiast, ażeby Zarząd Drogi Żelaznej przeznaczył środki na urządzenie rządowej szkoły przy stacji kolejowej w Strzemieszycach. Nie mogąc doczekać się pozytywnej odpowiedzi na swoją kontrpropozycję, kurator monitował Zarząd Kolei w tej sprawie w grudniu 1894 r. W aktach nie znajdujemy jednak odpowiedzi. Sądzić można, że ani robotnicy, ani sam Zarząd Drogi Żelaznej Iwangrodzko-Dąbrowskiej nie miały ochoty na zrusyfikowaną rządową szkołę początkową [13].

W okresie rusyfikacyjnej działalności w Królestwie Polskim Hurki i Apuchtina zaczął się tworzyć system tajnego nauczania, który objął także niektóre ośrodki kolejowe. W latach 1870—1904 policja wykryła w samych tylko Strzemieszycach trzy tajne szkoły [14]. Akcja tajnego nauczania początkowego szczególnie silnie rozwinęła się na liniach DŻW-W [15]. W następstwie tajnego nauczania, a także uzależniania zatrudniania etatowych pracowników od poziomu wykształcenia i utrzymującej się tendencji do kształcenia dzieci kolejarze Królestwa Polskiego pod względem zasięgu wykształcenia już przy końcu XIX w. należeli do czołówki klasy robotniczej. Według spisu powszechnego z 1897 r. odsetek analfabetów wśród pracowników kolejowych wynosił 40%, gdy w przemyśle fabrycznym stanowili oni 46,9% [16].

ORGANIZACJA PIERWSZYCH RZĄDOWYCH POCZĄTKOWYCH SZKÓŁ KOLEJOWYCH, OPIERAJĄCA SIĘ NA PRZEPISACH MINISTERSTWA OŚWIATY Z 1898 R.

Ministerstwo Oświaty, pragnąc przeciwdziałać nielegalnemu nauczaniu, a także zamierzając zagrodzić drogę koncepcji prywatnej szkoły kolejowej, opracowało w 1898 r. w porozumieniu z Ministerstwem Komunikacji zasady, na jakich mogły być tworzone w całym imperium carskim szkoły początkowe dla dzieci pracowników kolejowych. Zasady te po krótkiej dyskusji zostały ostatecznie zatwierdzone przez władze

[13] Wojewódzkie Archiwum Państwowe w Łodzi (WAPŁ), Łódzka Dyrekcja Szkolna (ŁDS), sygn. 2690a. Korespondencja dotycząca założenia przy stacji kolejowej Strzemieszyce 2-klasowej ogólnej szkoły dla dzieci pracowników kolejowych z 1894.

[14] *Historia wychowania*, pod red. Ł. Kurdybachy, t. II, Warszawa 1968 (zob. mapę „Szkoły tajne").

[15] R. Wroczyński, *Myśl pedagogiczna i programy oświatowe w Królestwie Polskim*, Warszawa 1963, s. 97.

[16] A. Żarnowska, *Klasa robotnicza Królestwa Polskiego 1870—1914*, Warszawa 1974, s. 253—258.

rządowe dnia 25 IX 1898 r. w formie *Przepisów dla 2-klasowych i 1-klasowych szkół Ministerstwa Oświaty urządzanych na liniach dróg żelaznych ze środków władz kolejowych*. Wydanie tych przepisów miało niewątpliwie związek z akcją etatyzacji dróg kolejowych.

Przepisy zezwalały zarządom dróg żelaznych na organizowanie dla dzieci pracowników kolejowych 2-klasowych lub 1-klasowych szkół podległych Ministerstwu Oświaty na podstawie dyrektyw z 29 V 1869 r. Program przewidywał w 1-klasowej szkole naukę religii, języka rosyjskiego z kaligrafią, arytmetyki i śpiewu kościelnego, zaś w 2-klasowych dodatkowo historii i geografii Rosji oraz kreślenia i rysunku technicznego. Nauka religii mogła odbywać się według wyznania uczniów, nie wspomniano natomiast nic o nauce języka rodowitego uczniów. Nauczyciele, którymi w myśl par. 39 przepisów mogły być jedynie osoby wyznania prawosławnego, uczyć mieli według instrukcji z 4 VII 1875 r., obowiązującej w szkołach Ministerstwa Oświaty. Wszystko to przemawia za tym, że początkowa szkoła kolejowa miała być rządową szkołą rosyjską, nie uwzględniającą odrębności kulturowej narodów zamieszkujących imperium rosyjskie. Podkreślano mocno, że szkoły kolejowe urządza się za indywidualnym pozwoleniem kuratora właściwego okręgu naukowego oraz podlegają one nadzorowi i kontroli władz oświatowych podległych Ministerstwu Oświaty. Ograniczono wiek przyjmowanych uczniów dla chłopców do 14 lat, dla dziewcząt zaś do lat 12.

Przepisy określały również szczegółowo obowiązki zarządów dróg żelaznych, do których należało w szczególności udzielanie pomieszczeń, opłacanie nauczycieli i zakup pomocy naukowych [17]. Przewidziano powoływanie za zgodą kuratora WON opiekunów szkół ze strony administracji kolejowych, którzy mieli prawo uczestnictwa we wszystkich funkcjach szkół kolejowych tak oświatowych, jak i administracyjno-gospodarczych. Opiekunami szkół kolejowych z reguły byli naczelnicy odcinków kolejowych lub ich zastępcy [18].

Ministerstwo Oświaty przekazało do końca 1898 r. za pośrednictwem kuratorów okręgów naukowych drukowany tekst przepisów o początkowych szkołach kolejowych do wszystkich gubernialnych dyrekcji szkolnych, zalecając jednocześnie rozpoczęcie starań na rzecz otwarcia takich szkół. Naczelnik Łódzkiej Dyrekcji Szkolnej przypomniał sobie wówczas omówione wcześniej postulaty strzemieszyckich kolejarzy i w pierwszej kolejności załatwił zezwolenie kuratora na otwarcie 2-klasowej koedukacyjnej szkoły kolejowej w Strzemieszycach, kierując do pracy 5 nauczycieli, z Rosjaninem Iwanem Czeburinem na czele, oraz dwóch kate-

[17] Wojewódzkie Archiwum Państwowe w Kielcach (WAPK), Kielecka Dyrekcja Szkolna (KDS), sygn. 227 generalia, Akta KDS o otwarciu szkół kolejowych. Pismo kuratora WON z 13 XI 1898.

[18] WAPK, KDS, sygn. 545 spec. Akta szkoły kolejowej w Kielcach 1906—1913.

chetów (prawosławnego i katolickiego). Zarząd Drogi Żelaznej Iwangrodzko-Dąbrowskiej został zobowiązany do świadczenia na szkołę kwoty 3636 rb rocznie. Naukę podjęło 139 uczniów, w tym 56 dziewcząt [19].

W rok później również kosztem Zarządu Drogi Żelaznej Iwangrodzko-Dąbrowskiej otwarta została 2-klasowa koedukacyjna szkoła kolejowa w Skarżysku. W uroczystości otwarcia tej placówki 20 XI 1899 r. uczestniczyło dość liczne grono gości z naczelnikiem Radomskiej Dyrekcji Szkolnej i władzami kolejowymi. Zatrudniono 3 nauczycieli, z Iwanem Szarikowem na czele, a naukę podjęło 167 uczniów, w tym tylko 59 dziewcząt. Dla 15 uczniów prawosławnych zatrudniono odrębnego katechetę [20]. W tym też czasie otwarto początkową szkołę kolejową w Chełmie.

W miarę etatyzacji kolei, czego następstwem była m. in. rusyfikacja personelu kierowniczego, stopniowo powstawały kolejne początkowe szkoły kolejowe. W latach 1900—1904 otwarto je w Dęblinie, Ostrołęce, Mławie, Brześciu i na Pradze. Wśród służb pracowniczych na kolei zaczęto w tym czasie wyodrębniać jako pomocniczą służbę oświatową. Początkowo w Zarządzie Drogi Żelaznej Nadwiślańskiej sprawami oświatowymi zajmował się inżynier do specjalnych poruczeń, a następnie wyodrębniono oddział urządzeń oświatowych, zatrudniający naczelnika, rewizora oświatowego i dwóch pracowników biurowych [21]. Stanowisko naczelnika oddziału oświatowego władze kolejowe traktowały jako równorzędne z pozycją naczelnika gubernialnej dyrekcji szkolnej, rewizora zaś na równi z inspektorem szkół podległych Ministerstwu Oświaty [22].

Nieco inaczej kształtował się system początkowego szkolnictwa kolejowego na liniach podległych Zarządowi DŻW-W oraz Drogi Żelaznej Fabryczno-Łódzkiej, gdzie 95% personelu pracowniczego stanowili Polacy (na drogach nadwiślańskich — 68%). W przeciwieństwie do hierarchii urzędniczej Kolei Nadwiślańskiej, w Zarządzie DŻW-W była zdecydowana przewaga urzędników polskich [23]. Miało to niewątpliwie wpływ na zakres i charakter początkowego szkolnictwa kolejowego. W rzeczywistości *Przepisy dla 2-klasowych i 1-klasowych szkół Ministerstwa Oświaty urządzanych na liniach dróg żelaznych ze środków władz kolejowych* nie znalazły uznania i zastosowania na DŻW-W aż do chwili jej upaństwowienia w 1912 r. Szkoły początkowe zakładane

---

[19] WAPŁ, ŁDS, sygn. 2691. O strzemieszyckiej szkole kolejowej 1897—1912.

[20] WAPR, RDS, sygn. 400, t. I spec. Akta 2-klasowej szkoły kolejowej w Skarżysku 1898—1908.

[21] Archiwum Państwowe Miasta Stołecznego Warszawy (APW), Kolej Nadwiślańska (KN), sygn. 78. Tajna korespondencja oddziału oświatowego 1906—1917; Łaniec, *op. cit.*, s. 31.

[22] APW, KN, sygn. 81. Wniosek o zaliczenie rewizora oddziału oświatowego do pracowników IV klasy służby państwowej.

[23] Łaniec, *op. cit.*, s. 105—106.

przy stacjach tej kolei były placówkami prywatnymi. W roku 1899 kosztem władz kolejowych urządzone zostały w Pruszkowie szkoła początkowa i ochronka dla dzieci kolejarzy. Uczęszczały do tych placówek m. in. dzieci pracowników głównych warsztatów kolejowych z pobliskiego Żbikowa, zatrudniających ponad 700 osób [24].

W sierpniu 1901 r. kurator WON zezwolił na utrzymywanie 2-klasowej szkoły przy stacji kolejowej w Koluszkach, zorganizowanej kilka miesięcy wcześniej przez Franciszka Dolewskiego. Placówka ta mieściła się w 4-izbowym domu, zatrudniała 4 nauczycieli i oprócz języków polskiego i rosyjskiego uczyła również niemieckiego [25]. Na podobnych zasadach zalegalizowano na nazwiska nauczycieli kilka innych szkół na liniach DŻW-W. Nauka była w nich odpłatna. Zarząd DŻW-W wspierał szkoły prywatne finansowo, zwiększając corocznie wydatki na cele oświatowe, które jednak były niewspółmierne do potrzeb (tabela 1).

Tabela 1. Wydatki Zarządu DŻW-W na cele oświatowe w latach 1897—1902

Rodzaj świadczeń	Wydatki (w rublach) w latach					
	1897	1898	1899	1900	1901	1902
Dopłata na utrzymanie szkoły technicznej	17 483	19 506	25 735,63	31 154,89	30 111,06	33 788,78
Zasiłek na szkoły prywatne	18 535	20 912,98	21 229,89	21 025,26	22 335	22 385
Dopłata na utrzymanie 3-klasowej szkoły miejskiej	18 547,64	27 137,73	28 635,21	29 926,82	32 298	32 298
Wydatki na utrzymanie szkoły początkowej i ochronki w Pruszkowie	—	—	—	1 630,45	2 694,28	5 483,87
Razem	54 565,64	67 556,71	75 600,73	83 737,42	87 438,34	93 955,65

Źródło: APW, Kolej Warszawsko-Wiedeńska, sygn. 14. Budżet dochodów i wydatków.

W roku 1904 do szkół początkowych uczęszczało 4417 dzieci pracowników DŻW-W, natomiast 5468 dzieci w wieku 7-15 lat nie mogło być objętych nauką szkolną z powodu niedostatku szkół [26]. Robotnicy kolejowi wyrażali zainteresowanie programem kształcenia swoich dzieci. Niejednokrotnie wpływali na ukierunkowanie działalności szkół. Kiedy Zarząd DŻW-W zorganizował w 1903 r. w Pruszkowie szkołę dla dziewcząt z jednostronnym programem zajęć praktycznych, robotnicy określili ją jako placówkę kształcącą sługi domowe i zbojkotowali [27].

---

[24] APW, Kolej Warszawsko-Wiedeńska (KW-W), Budżet dochodów i wydatków Kolei W-W. za 1907 r.

[25] WAPŁ, ŁDS, sygn. 2687. O prywatnej 2-klasowej ogólnej szkole F. Dolewskiego przy stacji kolejowej Koluszki.

[26] Łaniec, *op. cit.*, s. 281; „Łącznik", 1908, nr 1.

[27] „Ogniwo", 1903, nr 44.

WPŁYW WYDARZEŃ REWOLUCYJNYCH 1905—1907 R. NA KSZTAŁT ORAZ OBLICZE SPOŁECZNE I POLITYCZNE SZKOLNICTWA POCZĄTKOWEGO PAŃSTWOWYCH LINII KOLEJOWYCH

Rewolucja 1905—1907 r., która miała ogromne znaczenie dla wszystkich dziedzin życia, stworzyła nowe warunki dla rozwoju oświaty robotniczej. Kolejarze, częstokroć proletariusze już w drugim lub trzecim pokoleniu, w zdecydowanej większości narodowości polskiej, mimo swoistej ruchliwości przestrzennej, wyróżniali się w okresie walk rewolucyjnych dużym stopniem zorganizowania, a także wysokim poziomem świadomości klasowej i narodowej. Strajki i postulaty robotników kolejowych w znacznym stopniu miały charakter polityczny, co było związane m. in. ze znaczeniem dróg żelaznych dla systemu rządów carskich.

Nastroje i wystąpienia zbiorowe kolejarzy wywierały wpływ na rozwój i charakter początkowego szkolnictwa kolejowego. W roku 1905 we wszystkich szkołach istniejących na liniach Drogi Żelaznej Nadwiślańskiej (DŻN) miały miejsce wystąpienia uczniów i ich ojców przeciwko szkole rosyjskiej o różnym zakresie i nasileniu. Już 5 III pod wpływem powszechnego strajku lutowego uczniowie szkoły kolejowej w Strzemieszycach zażądali prowadzenia lekcji w języku polskim [28]. Dnia 12 IX starsi uczniowie skarżyskiej szkoły kolejowej odmówili nauki w języku rosyjskim, opuścili zajęcia i udali się do pobliskiej szkoły fabrycznej przy zakładach metalowych Jana Witwickiego, aby zachęcić do strajku szkolnego tamtejszych uczniów. Żandarm kolejowy zanotował nazwiska sześciu najbardziej aktywnych uczniów z oddziału piątego [29]. Pracownicy kolejowi stacji Ostrołęka, zgromadzeni w dniu 12 XI na wiecu, uchwalili rezolucję, w której zażądali wprowadzenia w szkole kolejowej w terminie 15-dniowym nauczania wszystkich przedmiotów w języku polskim, a także zamiany nauczyciela rosyjskiego na polskiego. Rezolucja ta przekazana została naczelnikowi 14 odcinka DŻN jako opiekunowi szkoły, a ten z kolei zakomunikował ją naczelnikowi powiatu, co wywołało zdumienie kuratora WON [30].

Jednocześnie pod wpływem programów partii socjalistycznych kształtowały się postulaty oświatowe ogółu kolejarzy. Robotnicy i personel administracyjny Drogi Żelaznej Fabryczno-Łódzkiej w liczbie 1520 osób już w końcu kwietnia 1905 r. wystąpili z żądaniem utworzenia szkoły początkowej dla swoich dzieci. Szkoła taka powstała w marcu 1906 r. z liczbą 180 uczniów, ale zalegalizowana została dopiero w maju 1908 r. Początkowo mieściła się w wynajętym lokalu przy ul. Targowej [31].

---

[28] S. Kalabiński, F. Tych, *Walki chłopów Królestwa Polskiego w rewolucji 1905—1907*, t. I, Warszawa 1958, s. 825.

[29] WAPR, RDS, sygn. 400 spec. Raport radomskiego oddziału Żandarmerii Kolejowej do Warszawskiego Zarządu Żandarmerii Kolejowej z 12 IX 1905.

[30] Kalabiński, Tych, *Walki chłopów* ..., t. II, s. 956.

[31] WAPŁ, ŁDS, sygn. 2688. O szkole 2-klasowej Drogi Żelaznej Łódzko-Fabrycznej 1906—1913; K. Badziak, *Szkolnictwo fabryczne Łodzi w latach 1905—1919*,

Wśród postulatów politycznych i socjalno-bytowych wysuwanych na początku 1905 r. przez delegatów robotników warsztatów linii kolejowych DŻW-W i DŻN nie było wprawdzie żądań natury oświatowej, ale już od jesieni tegoż roku postulaty tego rodzaju zaczęły się pojawiać. Kolejarze domagali się od władz wprowadzenia powszechnego i bezpłatnego nauczania dla swoich dzieci. Administracja dróg nadwiślańskich — pod wpływem nastrojów — dużo obiecywała, w praktyce zaś mało troszczyła się o rozwój szkół dla dzieci swoich pracowników. Była ona zdecydowanie przeciwna otwieraniu szkół polskich. Wyrażała natomiast zgodę na nowe szkoły rosyjskie, organizowane na podstawie przepisów z 1898 r., co nie pokrywało się z pragnieniami kolejarzy. We wrześniu 1907 r. strajkujący na stacji Gołonóg kolejarze oprócz podwyższenia płacy i urządzenia punktu felczerskiego zażądali otwarcia szkoły początkowej dla swoich dzieci, z wykładem nauk w języku polskim [32].

Pod wpływem postulatów pracowniczych, a także niejednokrotnie wyprzedzając je, władze kolejowe w okresie rewolucji 1905—1907 r. otwarły na różnych liniach kilkadziesiąt nowych szkół początkowych dla dzieci robotników. W połowie 1905 r. naczelnik DŻN wystąpił do kuratora WON o zezwolenie na otwarcie 2-klasowej szkoły kolejowej w Radomiu. Placówka taka otwarta została we wrześniu tegoż roku kosztem 4125 rb. Zatrudniono w niej 3 nauczycieli i 2 katechetów, a nauką objęto 233 dzieci. Z początkiem 1907 r., w związku z powiększeniem liczby uczniów do 300, naczelnik Radomskiej Dyrekcji Szkolnej zalecił władzom kolejowym podział radomskiej szkoły na dwie odrębne placówki (męską i żeńską), a także proponował wprowadzenie do programu nauczania języków francuskiego i niemieckiego, na co Zarząd DŻN nie przystał z powodu rzekomego braku środków [33].

W tym też czasie otwarte zostały dwie warszawskie początkowe szkoły kolejowe (męska i żeńska). Znalazły one pomieszczenie przy stacji kolejowej Warszawa Brzeska. W 1906 r. kształcono tam 206 chłopców i 265 dziewczęta [34]. W 1906 r. otwarto ponadto nowe szkoły kolejowe przy następujących stacjach DŻN: 2-klasową w Lublinie, 1-klasowe w Sędziszowie, Grajewie, Ostrowcu, Kielcach, Siedlcach, Pilawie i Słotwinach, a nadto drugą szkołę 1-klasową w Brześciu, żeńską 1-klasową w Ostrołęce i dwie 1-klasowe koedukacyjne w Białostockiem (Starosielce i Czeremcha). Szkoła starosielecka mieściła się przy warsztatach naprawczych, zatrudniających około 800 robotników [35].

„Acta Universitatis Lodziensis, Zeszyty Naukowe Uniw. Łódzkiego. Nauki Humanistyczno-Społeczne", seria I, z. 40, 1978, s. 129.

[32] Łaniec, *op. cit.*, s. 80 i 123.

[33] WAPR, RDS, sygn. 306 spec. Akta szkoły kolejowej w Radomiu.

[34] *Obzor goroda Warszawy za 1907 god*, s. 52.

[35] WAPR, RDS, sygn. 306 spec. Spis szkół kolejowych.

Władze kolejowe spotykały się z dość przewlekłym trybem załatwiania formalności związanych z otwieraniem nowych szkół i przekształcaniem ich na placówki wyżej zorganizowane. Naczelnik DŻW zwracał się o zgodę na otwarcie szkoły do kuratora WON za pośrednictwem właściwej dla danej guberni dyrekcji szkolnej i dopiero po jej otrzymaniu tą samą drogą proponował kandydatów na nauczycieli, których opiniowali gubernatorzy przy pomocy władz policyjnych. Po uzyskaniu w połowie 1906 r. zgody kuratora WON na przekształcenie dopiero co otwartej 1-klasowej szkoły przy stacji Słotwiny na 2-klasową naczelnik DŻW trzykrotnie zwracał się z prośbą o zatwierdzenie proponowanych 4 nauczycieli. Ostatecznie nie zatwierdzony został na nauczyciela rządowej szkoły kolejowej w Słotwinach Franciszek Dolewski, prowadzący dotąd prywatną szkołę przy stacji Koluszki (linii warszawsko-wiedeńskiej) [36].

Na początku 1907 r. na liniach DŻN istniały łącznie 23 szkoły początkowe (w większości 2-klasowe), z liczbą 98 nauczycieli. W każdej szkole — dla wzmocnienia czynnika rusyfikacyjnego — niezależnie od struktury wyznaniowej uczniów, poza nauczycielami świeckimi zatrudniano za jednakowym wynagrodzeniem obok katechety katolickiego także prawosławnego. Tak np. w szkole założonej przy stacji kolejowej w Ostrowcu wynagradzano popa opatowskiej cerkwi za naukę zaledwie dwóch uczniów prawosławnych [37]. Tam, gdzie było choćby kilkunastu uczniów wyznania prawosławnego (m. in. w Kielcach, Siedlcach, Dęblinie, Pilawie i na Pradze) organizowano dla nich oddzielne klasy, natomiast w chełmskiej 2-klasowej szkole kolejowej, gdzie była niewielka przewaga uczniów prawosławnych nad katolikami (w roku 1907/08 na 120 uczniów było 66 prawosławnych) nauczanie religii prowadził jedynie duchowny prawosławny. W szkole tej z uwagi na szczupłość pomieszczeń ograniczono przyjmowanie uczniów, dając pierwszeństwo kandydatom wyznania prawosławnego [38].

Do reguły należało powierzanie obowiązków kierowniczych w rządowych szkołach kolejowych osobom narodowości rosyjskiej. Np. w szkole kieleckiej na stanowisko kierownika pozyskano nauczyciela z miejscowej szkoły prawosławnej Mikołaja Lebiediewa [39]. Pomimo tak troskliwego doboru kadr rządowe władze kolejowe przestrzegały nauczycieli podległych sobie szkół, aby nie ważyli się nawiązywać kontaktów z powstającymi w okresie rewolucyjnym organizacjami nauczycielskimi. Naczelnik DŻN po uzyskaniu informacji z prasy polskiej o zamiarze powołania w ramach jednej z takich organizacji sekcji nauczycieli szkół

[36] WAPŁ, ŁDS, sygn. 2690. Akta szkoły kolejowej w Słotwinach.

[37] WAPR, RDS, sygn. 218 spec. Akta szkoły kolejowej w Ostrowcu 1907—1914.

[38] Wojewódzkie Archiwum Państwowe w Lublinie (WAPL), Dyrekcje Szkolne (DS), sygn. 479. Chełmska Dyrekcja Szkolna. Akta 2-klasowej szkoły kolejowej w Chełmie.

[39] WAPK, KDS, sygn. 545. Pismo nacz. DŻN do nacz. RDS z 10 V 1906.

kolejowych, pismem z dnia 3 VI 1906 r. skierowanym do opiekunów szkół apelował, aby nie dopuścili oni do kontaktowania się nauczycieli z tymi organizacjami i donosili o przypadkach naruszenia tego zarządzenia [40].

Proces polonizacji szkół kolejowych był trudny i — pomimo żądań uczniów i ich rodziców — znacznie opóźniony w stosunku do innych szkół początkowych. Hamowali go wyraźnie nauczyciele pochodzenia rosyjskiego, których liczba rosła. W okresie rewolucji w szkołach kolejowych zatrudniono kilku nauczycieli Rosjan, którzy zmuszeni byli do opuszczenia szkół rządowych i prywatnych. Np. w nowo zorganizowanej szkole kieleckiej zatrudnienie uzyskał wypędzony przez mieszkańców wsi Małachów (pow. opatowski) nauczyciel Miron Niedopad [41].

Jak wiadomo, pod wpływem wydarzeń rewolucyjnych znaczna liczba nauczycieli szkół początkowych w miastach i gminach już od połowy 1905 r. rozpoczęła nauczanie dzieci w języku polskim. W następstwie żądań strajkujących robotników i uczniów Ministerstwo Oświaty zezwoliło oficjalnie w połowie 1906 r. na prowadzenie nauki w szkołach początkowych wszystkich przedmiotów, z wyjątkiem języka rosyjskiego, w języku rodowitym uczniów. Odpowiedni okólnik otrzymali od kuratora WON naczelnicy dyrekcji szkolnych wszystkich guberni Królestwa Polskiego. Ponadto oddział oświatowy Zarządu DŻN zawiadomił dyrekcje szkolne, że z początkiem roku szkolnego 1906/07 w pierwszych klasach szkół początkowych położonych na liniach dróg kolejowych rozpoczęto dla dzieci katolickich wykład w języku polskim [42]. Pomimo to kierownicy niektórych szkół kolejowych, a także niektórzy naczelnicy dyrekcji szkolnych mieli wątpliwości czy wspomniany okólnik Ministerstwa Oświaty dotyczył również szkół kolejowych. Naczelnik Siedleckiej Dyrekcji Szkolnej, oponując przeciwko stanowisku władz kolejowych, powoływał się na przepisy o szkołach kolejowych z 1898 r., w których mówi się o wykładzie wszystkich przedmiotów w języku rosyjskim [43].

Naczelnik DŻN, wielokrotnie nagabywany, wyraził zdanie, że okólnik Ministerstwa Oświaty powinien obejmować również początkowe szkoły kolejowe, gdyż „nie można dopuścić do tego, aby w tych samych rejonach w jednych szkołach uczono po polsku, zaś w drugich po rosyjsku" [44]. Pod wpływem nastrojów panujących wśród kolejarzy kierowni-

[40] APW, KN, sygn. 78. Tajna korespondencja dotycząca mobilizacji pracowników szkół kolejowych.

[41] WAPR, RDS, sygn. 153, t. 2 oraz sygn. 218, t. 2 spec. Akta szkół początkowych w Małachowie i Ostrowcu.

[42] WAPL, DS, sygn. 4534. Siedlecka Dyrekcja Szkolna. Akta szkoły kolejowej w Siedlcach 1906—1912.

[43] *Ibidem*. Pismo nacz. Siedleckiej DS do nacz. DŻN z 15 IX 1906.

[44] WAPŁ, ŁDS, sygn. 2690. Pismo kuratora WON z 19 IV 1907; WAPK, KDS, sygn. 545. Nacz. DŻN do nacz. KDS 27 IX 1906.

ctwo DŻN zmuszone zostało również do stwierdzenia, że wobec wprowadzenia nauki w języku polskim konieczna stała się znajomość tego języka przez kierowników szkół kolejowych. Władze kolejowe zaproponowały Siedleckiej Dyrekcji Szkolnej zmianę na stanowisku kierownika szkoły kolejowej w Siedlcach, gdyż dotychczasowy kierownik, Teodor Klimiuk, nie znał języka polskiego [45].

Ministerstwo Oświaty dopiero w kwietniu 1907 r. zezwoliło oficjalnie na zatrudnianie w szkołach kolejowych nauczycieli wyznania rzymskokatolickiego pochodzenia polskiego i litewskiego [46]. Angażowani na podstawie tego zezwolenia nauczyciele polscy nie byli jednak mile widziani przez niektórych kierowników szkół. Nauczyciela języka polskiego ostrowieckiej szkoły kolejowej Kacpra Wierzchucio zmuszono do odejścia z tej placówki na początku 1908 r., a następnie śledzony był on przez żandarmerię kolejową. Jak donosił w piśmie poufnym naczelnik Warszawskiego Zarządu Żandarmerii Kolejowej, nauczyciel ten, po zatrudnieniu w szkole wiejskiej w pow. sokołowskim, organizował chłopów do walki o prawa języka polskiego w szkołach. Stało się to powodem dość spóźnionego upomnienia oddziału oświatowego DŻN za rzekomo niewłaściwy dobór kadr nauczycielskich [47].

PONOWNA RUSYFIKACJA RZĄDOWEJ SZKOŁY KOLEJOWEJ I PRÓBY JEJ UZAWODOWIENIA

Nauczanie w języku polskim nie trwało długo. Już w końcu 1907 r. władze oświatowe zaczęły stopniowo przywracać w szkołach Królestwa Polskiego rygory okresu przedrewolucyjnego. Objęły one również szkoły kolejowe, istniejące na rządowych liniach. Jednym z trwałych osiągnięć rewolucji było pozostawienie w większości szkół języka polskiego jako równorzędnego przedmiotu, który jednakże w szkołach kolejowych był na niskim poziomie z uwagi na skład narodowościowy nauczycieli. W klasach prawosławnych, a w niektórych szkołach guberni wschodnich we wszystkich oddziałach (Chełm, Brześć, Starosielce, Czeremcha), w ogóle nie było języka polskiego.

Wzmocniono jednocześnie nadzór nad początkowymi szkołami kolejowymi. Poza zwielokrotnionymi odwiedzinami naczelników dyrekcji i rejonowych wizytatorów szkoły kolejowe linii nadwiślańskich kontrolowane były przez rewizora oddziału oświatowego, którym przez cały omawiany okres był Jurij Korniłowicz (od 1913 r. faktyczny kierownik

[45] WAPL, DS, sygn. 4534. Pismo nacz. DŻN do nacz. Siedleckiej DS z 9 IX 1906.

[46] WAPL, DS, sygn. 4534. Pismo nacz. DŻN do nacz. Siedleckiej DS z 8 V 1907.

[47] APW, KN, sygn. 79. Pismo nacz. Warsz. Zarządu Żandarmerii Dróg Kolejowych do rewizora oddz. oświatowego z 13 III 1914.

oddziału)[48]. Znaczne zainteresowanie szkołami kolejowymi przejawiały nadto wspomniany Zarząd Żandarmerii Kolejowej i jego oddziały prowincjonalne rozlokowane na większych stacjach.

Wizytatorzy zwracali baczną uwagę na poziom nauki języka rosyjskiego, na realizację zarządzeń o przywracaniu wykładu nauk w języku rosyjskim i na stronę językową pomocy naukowych. W aktach Radomskiej Dyrekcji Szkolnej znajdujemy obfitą korespondencję z lat 1907—1908, prowadzoną między władzami oświatowymi i kolejowymi, dotyczącą biblioteki szkoły kolejowej w Ostrowcu. Na skutek kilkakrotnej odmowy przyjęcia przez opiekuna tej placówki, inż. Aleksandra Kaniewskiego (naczelnika odcinka kolei ze Skarżyska), przesyłek z książkami nadanych przez składnicę RDS naczelnik tejże dyrekcji zwrócił w czasie wizytacji szkoły szczególną uwagę na bibliotekę. Stwierdził, że posiadała ona 335 tomów, a wśród nich 160 tomów książek polskich. Proporcja ta wzbudziła zastrzeżenia. Zakwestionował on też sposób zaopatrywania szkoły w książki i inne pomoce naukowe, a także nakazał usunięcie kilkunastu książek polskich i pomocy geograficznych z napisami polskimi. Następstwem kontroli było ograniczenie roli opiekuna inż. Aleksandra Kaniewskiego na rzecz prawosławnego kierownika szkoły Tomasza Stajeka[49].

Stwierdzić należy, że pod wpływem wzniesienia fali rewolucyjnej i walki narodowo-wyzwoleńczej niektórzy opiekunowie szkół kolejowych czynnie opowiadali się za łagodzeniem rygorów rusyfikacyjnych, a tym samym tracili zaufanie carskich władz oświatowych i rządowych władz kolejowych. Dla wzmocnienia nadzoru lokalnego nad tego rodzaju szkołami Ministerstwo Kolei wydało dnia 13 I 1906 r. przepisy „o komitetach i miejscowych kuratoriach powoływanych dla zawiadywania urządzanymi na liniach kolejowych instytucjami oświatowymi"[50]. Przepisy te wprowadzały kolektywnych opiekunów. Np. przy szkole kolejowej w Siedlcach do komitetu opiekuńczego, oprócz opiekuna szkoły, weszli rewizor ruchu kolejowego i lekarz kolejowy[51]. W praktyce jednakże komitety opiekuńcze odgrywały niewielką rolę.

Nawrót rusyfikacji początkowej szkoły kolejowej spotkał się z protestem ze strony pracowników kolejowych. Miało to odbicie m. in. w prasie konspiracyjnej. W tajnych aktach Oddziału Oświatowego Zarządu DŻN znajdujemy nr 17 organu prasowego Narodowego Związku Robotniczego „Głos Wolny" z zakreślonym przez kolejowego rewizora oświatowego artykułem, w którym słowami kolejarzy piętnuje się jako

[48] WAPŁ, ŁDS, sygn. 2685. O szkołach kolejowych 1912—1914; APW, KN, sygn. 81. Pismo nacz. DŻN z 15 XII 1914.

[49] WAPR, RDS, sygn. 218 spec. Pismo nacz. RDS do nacz. DŻN z 15 VI 1908.

[50] WAPK, KDS, sygn. 545. Zarząd DŻN do nacz. KDS 17 XII 1909.

[51] WAPL, DS, sygn. 4534. Dziennik nr 4 Siedleckiego Tow. Szkolnego Szkoły Kolejowej z 28 VIII 1909.

rusyfikatora, i jednocześnie przed nim się ostrzega, kierownika strzemieszyckiej szkoły kolejowej Iwana Czeburina [52].

Władze oświatowe i kolejowe odnotowały nadto w okresie porewolucyjnym przypadki negatywnego stosunku uczniów do rusyfikowanej szkoły. Dnia 3 V 1911 r. miało miejsce zniszczenie portretu imperatora w szkole kolejowej w Dęblinie przez ucznia V oddziału Stefana Czepasowa. Podobny przypadek miał miejsce dnia 8 II 1913 r. w I brzeskiej szkole kolejowej, gdzie także uczeń V oddziału, Jan Karliński, zniszczył portret carski wiszący w sali szkolnej. Uczeń ten został usunięty ze szkoły, zaś opiekujący się nim brat (pomocnik maszynisty kolejowego) wydalony z pracy. Rewizor Oddziału Oświatowego DŻN w związku z tym wydarzeniem udzielił nagany kierownikowi szkoły brzeskiej oraz zalecił wzmocnienie opieki nad uczniami. W obu przypadkach dochodzenie prowadziła żandarmeria kolejowa [53].

Ponowna rusyfikacja początkowej szkoły kolejowej spowodowała odradzanie się tajnego nauczania dzieci pracowników kolejowych. W 1912 r. policja wykryła tajną szkołę m. in. przy stacji kolejowej w Chęcinach [54]. Z tych samych powodów w latach porewolucyjnych na liniach DŻN nie powstała ani jedna nowa placówka oświatowa.

Przyczyną zahamowania rozwoju ilościowego rządowych szkół kolejowych był m. in. niedostatek odpowiednich nauczycieli. Oddział Oświatowy DŻN zwracał się w 1910 r. do naczelników dyrekcji szkolnych z prośbą o wyznaczenie dla szkół kolejowych zapasowych nauczycieli, gdyż „ich niedostatek utrudnia dalszy rozwój tych szkół" [55]. Kierownictwu DŻN zależało w szczególności na nauczycielach wyznania prawosławnego, których odsetek i tak był już znaczny. W 1909 r. na 126 nauczycieli było 100 osób wyznania prawosławnego, 25 katolików i 1 luteranin, w 1910 r. na 135 osób — 106 prawosławnych i 29 katolików, zaś w 1913 r. na 145 nauczycieli — 114 prawosławnych [56]. Należy dodać, że carskie władze utożsamiały osoby wyznania prawosławnego z narodowością rosyjską, co było poglądem fałszywym.

Jednym z dowodów faworyzowania przez Zarząd DŻN wyznania prawosławnego było urządzenie i utrzymywanie własnym kosztem kilku kolejowych cerkwi (Skarżysko, Starosielce). Opiekę nad nimi powierzono

---

[52] APW, KN, sygn. 78. Tajna korespondencja nacz. oddziału oświatowego DŻN.

[53] APW, KN, sygn. 78 i 79. Meldunek opiekuna szkoły dęblińskiej z 31 V 1911 oraz pismo rewizora oświatowego do nacz. Warsz. Zarządu Żandarmerii Kolejowej z 6 III 1913.

[54] WAPK, KDS, sygn. 158, t. 2 spec. Pismo inspektora szkolnego do nacz. KDS z 13 XI 1912.

[55] WAPŁ, ŁDS, sygn. 2691. Pismo oddziału oświatowego DŻN do nasz. ŁDS z 13 VII 1913.

[56] APW, KN, sygn. 78 i 79. Tajna korespondencja oddziału oświatowego z lat 1906—1917.

Oddziałowi Oświatowemu [57]. Niektórzy kierownicy szkół kolejowych występowali z inicjatywą budowy cerkwi przyszkolnych, co spotykało się z uznaniem i poparciem materialnym rządowych władz kolejowych (m. in. w Ostrowcu). Tego rodzaju polityka wyznaniowa spowodować musiała liczne sytuacje konfliktowe. W szczególności dochodziło do sporów między prawosławnymi kierownikami szkół a katechetami rzymskokatolickimi (Ostrołęka, Ostrowiec). O swoje prawa dopominali się wyznawcy innych obrządków. W szkole siedleckiej na żądanie grupy kolejarzy władze kolejowe zmuszone zostały do wprowadzenia nauki religii dla dzieci wyznania mariawickiego [58].

Pomimo zabiegów na rzecz kształtowania korzystnego dla systemu carskiego oblicza początkowej szkoły kolejowej rosła liczba uczniów tych placówek. Np. w szkole skarżyskiej powiększyła się ona z 139 w 1901 r. do 466 w 1913 r. Jednocześnie zwiększyła się tam liczba nauczycieli z 3 do 11 [59]. Podobny wzrost notowany był w innych szkołach. Jedynie w chełmskiej początkowej szkole kolejowej liczba uczniów utrzymywała się na poziomie 120—140. Początkowe szkoły kolejowe, jako bezpłatne, objęły znaczną liczbę pracowników kolejowych. Część uczniów dojeżdżała na naukę ze znacznie nieraz oddalonych stacji. W okresie stołypinowskim, kiedy w wyniku represji zmniejszyło się nieco zatrudnienie na kolejach nadwiślańskich, do szkół kolejowych uczęszczała pewna liczba dzieci, których rodzice przestali być kolejarzami. Zobowiązano ich do odpłatności za naukę w wysokości 10 rb rocznie [60]. Trzeba jednak stwierdzić, że znaczna liczba dzieci pracowników kolejowych, szczególnie dniówkowych i sezonowych, z różnych względów nie uczęszczała do szkół.

Przepisy o rządowych szkołach kolejowych uniemożliwiały podejmowanie nauki dzieciom w wieku powyżej 14 lat. Pragnąc temu przeciwdziałać, kierownicy niektórych szkół kolejowych pod wpływem żądań kolejarzy próbowali w pierwszych latach organizować za zgodą władz kolejowych niedzielne i wieczorowe zajęcia szkolne dla starszych dzieci. Kurs taki odbywał się w roku szkolnym 1906/07 w szkole siedleckiej. Nadto naczelnik DŻN zwracał się do władz oświatowych o wyrażenie zgody na indywidualne przyjmowanie do szkół kolejowych dzieci w wieku 15—17 lat. Inicjatywy tego rodzaju nie spotkały się jednak z przychylnością władz oświatowych [61].

---

[57] APW, KN, sygn. 78. Wykaz personelu podległego oddziałowi oświatowemu DŻN z 1909 r.

[58] WAPL, DS, sygn. 4534. Nacz. DŻN do nacz. Siedleckiej DS 27 VII 1909.

[59] WAPR, RDS, sygn. 400 spec. Raporty o stanie szkoły za 1901 i 1913.

[60] APW, KN, sygn. 79. Protokół komitetu opiekuńczego praskiej 2-klasowej szkoły kolejowej z 14 III 1914.

[61] WAPL, DS, sygn. 4534. Nacz. DŻN do nacz. Siedleckiej DS 28 XI 1906.

Przyznać należy, że warunki bytowe rządowych szkół kolejowych były dużo lepsze niż ogółu publicznych szkół początkowych, utrzymywanych do tego ze składek pobieranych od społeczeństwa. Budżety, jak również płace nauczycieli początkowych szkół kolejowych były prawie 2-krotnie wyższe, zaś liczba uczniów przypadająca na jednego nauczyciela 2 razy mniejsza.

Tabela 2. Budżet szkoły kolejowej w Siedlcach w latach 1906–1910

Rok	Liczba nauczycieli	Wielkość budżetu w rb.
1906	3	2565
1907	6	2865
1909	8	4425
1910	9	4875

Źródło: WAPL, DS, sygn. 4534.

W latach 1907 i 1912 podwyższono płace zasadnicze większości nauczycieli szkół kolejowych. Np. wynagrodzenie kierownika praskiej szkoły Andrzeja Litwina podniesiono w 1907 r. z 480 do 600 rb, zaś w 1912 r. do 720 rb. rocznie [62]. Nauczyciele rządowych szkół kolejowych, w przeciwieństwie do nauczycieli szkół prywatnych, objęci byli ubezpieczeniem emerytalnym [63]. Władze kolejowe ułatwiały też nauczycielom i uczniom swoich szkół przejazdy kolejowe w celach turystycznych. Skorzystała z tego m. in. szkoła w Dęblinie, organizując w 1913 r. wycieczkę dla 5 nauczycieli i 40 uczniów do Kijowa i na Krym [64].

Dotkliwym natomiast mankamentem niektórych szkół była ciasnota lokalowa, która coraz bardziej dawała się we znaki w miarę powiększania się liczby uczniów. Kilka szkół kolejowych mieściło się w wynajętych lokalach, nie przystosowanych do tych celów (m. in. szkoła w Siedlcach). Praskie 2-klasowe szkoły kolejowe (męska i żeńska), mieszczące się przy warsztatach głównych (obok dworca DŻN), wskutek niedostatku pomieszczeń od roku 1910 zmuszone zostały nie tylko do ograniczenia przyjmowania nowych uczniów, ale także do wprowadzenia nauki na dwie zmiany i zmniejszenia liczby godzin zajęć niektórych oddziałów. Na skutek odebrania tej szkole przez władze kolejowe jednej z sal zaprzestano nauki prac ręcznych. Doszło następnie do formalnego połączenia obu szkół. W roku 1913, kiedy zaczęto budowę nowego domu

[62] WAPŁ, ŁDS, sygn. 2685. Rozporządzenie nr 242 Zarządu DŻN z 20 VIII 1912.

[63] WAPL, DS, sygn. 4534. Pismo Komisji Emerytalnej w Król. Polskim z 24 III 1906.

[64] WAPL, DS, sygn. 3495. Lubelska Dyrekcja Szkolna. Akta szkoły kolejowej w Iwangrodzie (Dęblinie).

szkolnego, praska szkoła liczyła 263 uczniów i 8 nauczycieli. Kolejowy rewizor oświatowy w czasie wizytacji tej placówki stwierdził wówczas ze zgrozą, że w jednej sali dwóch nauczycieli płci odmiennej jednocześnie uczyło dwa oddziały, liczące łącznie 60 uczniów. Za stan taki rewizor obwiniał zarówno kierownika szkoły, jak i jej opiekuna, którym był inż. Kazimierz Kapuściński. Stwierdził on, że opiekun nie odwiedzał szkoły i nie interesował się nią w ogóle, nie znali go nawet nauczyciele. Zdaniem rewizora większość opiekunów szkół kolejowych zaniedbywała wówczas swoje obowiązki, zdając się na kuratelę ze strony Oddziału Oświatowego DŻN [65].

Pomimo trudności kadrowych i lokalowych władze kolejowe czyniły wysiłki na rzecz podnoszenia stopnia organizacyjnego i doskonalenia programowego swoich szkół początkowych. Do roku 1910 wszystkie placówki (z wyjątkiem ostrowieckiej i starosieleckiej) stały się szkołami 2-klasowymi z pięcioletnim okresem nauki. Wykład rysunków i kreśleń technicznych, a wielokrotnie także prac ręcznych, powierzano wyspecjalizowanym kadrom technicznym (na ogół naczelnikom odcinków kolejowych). W radomskiej szkole kolejowej pracy ręcznej nauczał inspektor miejscowej szkoły rzemieślniczej.

Zarząd DŻN wystąpił w 1910 r. do kuratora WON z wnioskiem o przekształcenie kilku 2-klasowych szkół kolejowych w 4-klasowe z sześcioletnim okresem nauki (według przepisów Ministerstwa Oświaty z 28 IV 1887 r.). Szkoły takie przewidziano dla większych miast i były one nieliczne. Naczelnik DŻN, uzasadniając starania, stwierdził, że dotychczasowe początkowe szkoły kolejowe nie spełniły zadań, jakie władze kolejowe im postawiły. Szkoła 2-klasowa nie dawała absolwentom ani dostatecznego wykształcenia ogólnego, ani też przygotowania zawodowego do pracy na kolei. Ministerstwo Oświaty, uwzględniając tylko częściowo argumentację władz kolejowych, zgodziło się na otwarcie dwóch wyższych początkowych szkół kolejowych w Brześciu [66]. Istniały one obok dotychczasowych dwóch szkół 2-klasowych. W innych natomiast przypadkach Ministerstwo godziło się jedynie na uruchomienie szóstego, dopełniającego, oddziału z programem uzawodowionym. W pierwszej kolejności oddział taki otwarty został w 2-klasowej szkole w Skarżysku. Opracowany przez nauczycieli tej placówki projekt programu oddziału dopełniającego przewidywał takie same, jak w oddziale II, przedmioty w wymiarze 28 godzin tygodniowo [67]. Dodać trzeba, że około 40% uczniów szkół kolejowych kończyło pełny kurs nauki. Niektórzy

[65] APW, KN, sygn. 79. Raport rewizora oświatowego z 6 III 1914.

[66] WAPŁ, ŁDS, sygn. 2690. O słotwińskiej szkole kolejowej 1906—1914. Wyższe początkowe szkoły kolejowe w Brześciu wzmiankowane są w aktach jako szkoły Romanowskiego i Kowalskiego.

[67] WAPR, RDS, sygn. 400, t. II spec. Zarząd DŻN do nacz. RDS 29 VII 1910

absolwenci kontynuowali naukę w technicznych szkołach kolejowych. W chełmskiej szkole techniczno-kolejowej w roku szkolnym 1906/07 na 65 uczniów było 22 absolwentów początkowych szkół kolejowych, w roku zaś 1912/13 na 89 aż 78 [68].

Tabela 3. Szkoły początkowe Kolei Nadwiślańskich w 1912 r.

Lp.	Miejscowość	Rodzaj szkoły	Liczba nauczycieli
1	Brześć	2-kl. ogólna nr 1	12
2	Brześć	2-kl. ogólna nr 2	5
3	Chełm	2-kl. ogólna	3
4	Czeremcha	2-kl. ogólna	3
5	Dęblin (Iwangród)	2-kl. ogólna	7
6	Grajewo	2-kl. ogólna	3
7	Kielce	2-kl. ogólna	7
8	Lublin	2-kl. ogólna	9
9	Mława	2-kl. ogólna	4
10	Ostrołęka	2-kl. męska	5
11	Ostrołęka	2-kl. żeńska	3
12	Ostrowiec	1-kl. ogólna	2
13	Pilawa	2-kl. ogólna	5
14	Praga	2-kl. męska	8
15	Praga	2-kl. żeńska	3
16	Radom	2-kl. ogólna	8
17	Rawa	2-kl. ogólna	8
18	Sędziszów	2-kl. ogólna	3
19	Siedlce	2-kl. ogólna	9
20	Skarżysko	2-kl. ogólna	8
21	Słotwiny	2-kl. ogólna	5
22	Starosielce	1-kl. ogólna	2
23	Strzemieszyce	2-kl. ogólna	8
24	Warszawa	2-kl. męska	9
25	Warszawa	2-kl. żeńska	6
		Razem nauczycieli	145

Źródło: WAPR, RDS, sygn. 306 spec.

Na początku 1912 r. istniało na liniach DŻN 25 szkół początkowych z liczbą 145 nauczycieli (por. tabelę 3). Ponieważ na ogół w szkołach tego rodzaju przypadało średnio 40 uczniów na jednego nauczyciela, stąd ogólną ich liczbę szacować można na około 5,5 tysiąca osób. Prawie 2/3 ogółu uczniów stanowili synowie kolejarzy. Kolejowe szkoły początkowe cieszyły się wśród dziewcząt mniejszym powodzeniem. Należy zwrócić uwagę, że od pierwszych lat XX w. na liniach DŻN nie ma prywatnych kolejowych szkół początkowych. Prośby o pozwolenia

[68] WAPL, DS, sygn. 480. Sprawozdania z działalności Chełmskiej Technicznej Szkoły Kolejowej im. inż. D. Iwanowa.

otwarcia tego rodzaju szkół spotykały się w tym czasie z odmową kuratora WON. Bujny natomiast rozwój przeżywało szkolnictwo prywatne na liniach DŻW-W i Drogi Żelaznej Fabryczno-Łódzkiej.

PRYWATNE SZKOŁY POCZĄTKOWE NA LINIACH DROGI ŻELAZNEJ WARSZAWSKO-WIEDEŃSKIEJ I FABRYCZNO-ŁÓDZKIEJ

Szkoły początkowe organizowane na liniach kolejowych prywatnych prowadzone były w duchu polskim. Ułatwiał to polski personel pedagogiczny, jak również niemal jednolity narodowościowo skład uczniów. Przykładem może być 2-klasowa szkoła początkowa Kolei Fabryczno-Łódzkiej, kierowana przez długoletniego pedagoga Ignacego Żychlewicza. Opiekę nad tą placówką sprawowała Rada Nadzorcza. Kierownictwo szkoły zwracało uwagę na wychowanie moralne uczniów, którzy — według oficjalnego sprawozdania przełożonego — „zanim przyszli do szkoły kolejowej, często przez kilka lat tracili czas w szkołach rządowych". Wzrastała stopniowo liczba uczniów (z 270 w 1908 r. do 345 w 1912) oraz liczba nauczycieli (z 4 do 6) [69].

Mimo nacisków ze strony władz oświatowych polski charakter miały również szkoły kolejowe zakładane na liniach podległych Towarzystwu DŻW-W. Na liniach tych w połowie 1905 r. dopuszczono do używania języka polskiego obok rosyjskiego. Jak wynika z oficjalnego sprawozdania żandarmerii kolejowej, wszyscy pracownicy DŻW-W postanowili zbojkotować rosyjskie szkoły, posyłając swoje dzieci do szkół prywatnych, które były jednak dość kosztowne. Troska o swe dzieci, jak również głębokie poczucie narodowe, a także osiągnięcia, jakie w dziedzinie oświaty przyniosła rewolucja 1905—1907 r., skłoniły dość liczną grupę pracowników kolejowych do zaangażowania się w sprawy oświatowe. Administracja DŻW-W, składająca się w większości z wyższych urzędników polskich, poszła w okresie rewolucyjnym na znaczne ustępstwa wobec swoich pracowników, widząc w tym możliwość łagodzenia konfliktów społecznych. Ustępstwa w dziedzinie oświaty nie miały jednak charakteru materialnego. Świadczenia Zarządu DŻW-W na cele oświatowe podniesione zostały tylko nieznacznie. Z inicjatywy natomiast inż. Adama Franke, naczelnika Wydziału Ruchu, powołano w maju 1905 r. specjalny komitet, złożony z przedstawicieli wszystkich służb i oddziałów, którego celem było gromadzenie funduszu na kształcenie dzieci kolejarskich. Na fundusz ten złożyły się zadeklarowane przez pracowników kwoty w wysokości 2—3 kopiejki z każdego zarobionego rubla, zbierane drogą potrąceń z płac i przechowywane w kasie głównej Za-

[69] WAPŁ, ŁDS, sygn. 2688. Wiadomości o 2-klasowej ogólnej szkole początkowej Drogi Żelaznej Fabryczno-Łódzkiej.

rządu DŻW-W [70]. Należy stwierdzić, że w omawianym okresie robotnicy przemysłowi wywalczyli dla swoich dzieci bezpłatne szkoły fabryczne, które istniały przy większych przedsiębiorstwach.

W listopadzie 1906 r. wspomniany komitet powołał społeczną organizację kulturalno-oświatową, pod nazwą Towarzystwo Pomocy Naukowej DŻW-W „Jedność". Statut „Jedności", zatwierdzony przez władze carskie, określał jako główny cel stowarzyszenia dopomaganie członkom w kształceniu zarówno ich samych, jak i najbliższej rodziny. Podstawowa działalność prowadzona była przez koła organizowane przy stacjach położonych głównie w miastach i miasteczkach. Na początku 1907 r. do 45 kół „Jedności" należało 8 tys. członków, a fundusz składkowy wynosił 30 tys. rubli. W samej tylko Warszawie było 10 kół z liczbą 3 tys. członków. Zgodnie ze statutem każde koło zatrzymywało 75% sum składkowych na pokrycie własnych wydatków, a 25% wpływało do Zarządu Głównego, któremu przewodniczył wspomniany inż. Adam Franke [71]. Władze carskie zwracały uwagę na to, że w Towarzystwie „Jedność" silne wpływy miało stronnictwo narodowo-demokratyczne.

Do najbardziej efektywnych form pracy „Jedności" należało organizowanie i utrzymywanie prywatnych szkół początkowych. W stosunkowo krótkim czasie zorganizowano na wszystkich liniach DŻW-W kilkanaście nowych szkół, które z początku działały bez pozwolenia władz oświatowych [72]. Inspiratorem wszystkich poczynań Towarzystwa w tym zakresie była sekcja szkolna, którą kierowała m. in. Janina Kociatkiewiczowa [73].

Dopiero w lutym i kwietniu 1908 r. Zarząd Główny Tow. „Jedność" uzyskał od kuratora WON świadectwo, dające — na podstawie ukazu z 18 I 1841 r. o szkołach prywatnych — prawo otwarcia i utrzymywania prywatnych 1-klasowych koedukacyjnych (ogólnych) szkół początkowych dla dzieci pracowników kolejowych przy stacjach DŻW-W Rogów, Rozprza, Gorzkowice, Poraj, Miłków, Zawiercie, Łazy, Strzemieszyce i Granica (Maczki), szkół 2-klasowych przy stacjach w Łodzi, Piotrkowie, Częstochowie, Ząbkowicach, Koluszkach, Dąbrowie, Sosnowcu i Rokicinach oraz 4-klasowej męskiej z kursem progimnazjum przy stacji Ząbkowice [74]. Ponadto szkoły „Jedności" istniały w Warszawie (3 placówki), Milanówku, Pruszkowie, Grodzisku, Kaliszu, Włocławku,

---

[70] APW, KW-W, sygn. 4. Sprawy o naruszenia prawa korzystania z języka polskiego 1906—1909.

[71] Łaniec, *op. cit.*, s. 283; APW, KW-W, sygn. 4. Raport nacz. łódzkiego oddziału żandarmerii kolejowej z 15 III 1908; „Łącznik", 1908, nr 1.

[72] APW, KW-W, sygn. 4. Raporty nacz. oddziałów żandarmerii kolejowej za lata 1906—1908.

[73] *Warszawa oświatowa*, Wyd. Tow. Czytelń m. Warszawy, Warszawa 1916, s. 15.

[74] WAPŁ, ŁDS, sygn. 2684. Szkoły kolejowe Towarzystwa „Jedność" 1908 r.

Łowiczu i Aleksandrowie [75]. Na stacji Łask linii kaliskiej 2-klasową szkołę prywatną dla dzieci pracowników kolejowych otwarła w 1906 r. Maria Wiśniewska [76]. Łącznie z kasy Towarzystwa „Jedność" utrzymywane było 11 szkół jednoklasowych i 7 dwuklasowych, a nadto popierano 2 szkoły jedno- i 3 dwuklasowe. Do wszystkich szkół „Jedności" uczęszczało ponad 2500 dzieci, a uczyło 50 nauczycieli. Do wyróżniających się placówek należały szkoły „Jedności" w Łodzi i Aleksandrowie. „Jedność" prowadziła ponadto 4 ochronki dla 206 dzieci kolejarzy. Duży wkład w organizację i wyposażenie szkół początkowych „Jedności" wnieśli inżynierowie Edward Szenfeld i Stanisław Michalski [77].

Zarząd Towarzystwa DŻW-W utrzymywał natomiast (poza warszawską 6-klasową szkołą średnią dla 400 chłopców) wzorową szkołę początkową w Żbikowie pod Pruszkowem dla 400 dzieci, którą kierował Antoni Konewka (były nauczyciel szkoły fabrycznej przy cukrowni w Łyczkowicach), oraz ochronkę dla 150 dzieci łącznym kosztem 25 973 rb (w tym 4266 rb pochodziło z opłat za naukę). Ponadto w Skierniewicach utrzymywał 6-klasową szkołę średnią oraz szkołę początkową dla 170 dzieci i ochronkę dla 60 dzieci [78].

W szkołach „Jedności" przez cały czas nauka prowadzona była w języku polskim. Język rosyjski wykładany był jako jeden z przedmiotów dopiero od połowy pierwszego roku nauki. Nauczycielami byli wyłącznie Polacy. Szkoły początkowe firmowane przez Towarzystwo „Jedność" istniały przy prawie połowie stacji kolejowych linii podległych Zarządowi DŻW-W. Kolejarze zatrudnieni na mniejszych stacjach, opłacający również składkę na fundusz szkolny, mając trudności z posyłaniem dzieci do znacznie nieraz oddalonych szkół, domagali się otwierania coraz to nowych. Fundusz składkowy nie starczał jednak na utrzymywanie szkół kolejowych „Jedności" przy każdej stacji. Dodać należy, że wśród kolejarzy DŻW-W odzywały się głosy, że szkoły początkowe utrzymywać powinien Zarząd Kolei, natomiast „Jedność" winna zająć się jedynie szkołami średnimi. Organ SDKPiL „Trybuna" pisał m. in.: „Jeżeli każda większa fabryka utrzymuje szkółkę dla dzieci swoich robotników, to tym bardziej powinna to zrobić kolej wiedeńska, największe w kraju przedsiębiorstwo kolejowe" [79].

W Warszawie, gdzie mieścił się zarząd DŻW-W, a także Zarząd Główny Towarzystwa „Jedność", założone zostały w 1907 r. trzy prywatne kolejowe szkoły początkowe. Mieściły się one w budynkach wynajętych przy pl. Witkowskiego oraz przy ul. Raszyńskiej i Hożej. Na-

[75] Łaniec, *op. cit.*, s. 283—284.

[76] WAPŁ, ŁDS, sygn. 2689. O prywatnej szkole początkowej M. Wiśniewskiej przy stacji Łask Warszawsko-Kaliskiej DŻ.

[77] Łaniec, *op. cit.*, s. 284; „Kultura Polska", 1912, nr 2 i 9.

[78] „Kultura Polska", 1912, nr 2.

[79] „Trybuna", 1910, nr 16; Łaniec, *op. cit.*, s. 284.

zywano je oficjalnie szkołami powszechno-społecznymi Tow. „Jedność" Pracowników DŻW-W. Szkołą przy placu Witkowskiego do 1909 r. kierowała Halina Tokarzewska, która poprzednio wraz z mężem zesłana była na Syberię, później zaś Aleksander Kwiatkowski. Opiekunami tej placówki z ramienia Tow. „Jedność" byli Aleksander Stopczyk — zawiadowca stacji Warszawa II i jednocześnie prezes koła, Stanisław Miśkiewicz — urzędnik kolejowy i jednocześnie połeczny inspektor szkolny, Janina Kociatkiewicz — sekretarz Tow. „Jedność", oraz Henryk Kolbiński — skarbnik, który m. in. wypłacał nauczycielom pobory. W związku z powiększaniem się liczby uczniów szkoła dwukrotnie zmieniała lokal [80].

Działalność oświatowa prowadzona przez Towarzystwo „Jedność" inwigilowana była przez oddziały żandarmerii kolejowej, rozlokowane na większych stacjach DŻW-W. Naczelnicy tych oddziałów w tajnych raportach obwiniali Zarząd Kolei o działalność antypaństwową i o nadużywanie prawa korzystania z języka polskiego, czego dowodem miało być usunięcie napisów w brzmieniu rosyjskim, używanie druków polskojęzycznych, a także zniknięcie z budynków stacyjnych portretów carskich i ikon. Naczelnik oddziału łódzkiego, informując o szkołach „Jedności", pisał m. in.: „W szkołach tych uczy się tylko tego, co Polakom odpowiada. Nauczyciele uczą nienawiści do Rosji. W szkołach tych nie ma ani portretów, ani ikon". Za przykład podawał on szkołę kolejową w Łowiczu [81].

STAN POCZĄTKOWEGO SZKOLNICTWA KOLEJOWEGO PO UPAŃSTWOWIENIU LINII PODLEGŁYCH ZARZĄDOWI DŻW-W

Znaczne ograniczenie działalności oświatowej Towarzystwa „Jedność" nastąpiło z chwilą wykupienia przez państwo linii DŻW-W, co nastąpiło na początku 1912 r. Wprawdzie nie zdelegalizowano „Jedności", jak to uczyniono z większością stowarzyszeń oświatowych w Królestwie Polskim, ale jej szkoły przejmować zaczął Zarząd Rządowej DŻW-W. W jego ramach wyodrębniono oddział oświatowy z naczelnikiem i rewizorem. Już w połowie 1912 r. kurator WON zezwolił Zarządowi Rządowej DŻW-W na otwarcie i utrzymywanie swoim kosztem kilkunastu placówek szkolnych na podstawie omówionych wcześniej przepisów z 28 IX 1898 r. dla 2-klasowych i 1-klasowych szkół Ministerstwa Oświaty, urządzanych na liniach dróg żelaznych ze środków władz kolejowych. Zezwolenie dotyczyło następujących szkół: 2-klasowych w Żbikowie, Skierniewicach, Częstochowie, Ząbkowicach, Sosnowcu i Aleksandrowie oraz 1-klasowych w Warszawie, Dąbrowie, Kutnie i Utracie. Po dwóch

[80] C. Szczecińska, *Szkoła Podstawowa nr 182 w latach 1907—1973*, [w:] *Wola — materiały do dziejów szkolnictwa*, Warszawa 1974, s. 61 i n.

[81] APW, KW-W, sygn. 4. Raport nacz. oddziału łódzkiego z 15 III 1908.

miesiącach zezwolenie takie Zarząd DŻW-W otrzymał na szkołę 1-klasową przy stacji Granica (Maczki), zaś w roku następnym na identyczne szkoły — przy stacjach w Piotrkowie i Łazach. Były to wyłącznie szkoły koedukacyjne [82].

Otwierane rządowe szkoły kolejowe miały zastąpić dotychczas istniejące prywatne szkoły Towarzystwa „Jedność", przy czym niewielka liczba nauczycieli zamykanych szkół „Jedności" zyskała zatrudnienie w szkołach rządowych. Oddział oświatowy DŻW-W w krótkim czasie dokonał w podległych szkołach wielu zmian kadrowych. Ich celem było nasilenie czynnika rusyfikacyjnego, jednakże z powodu braku odpowiednich nauczycieli i zbyt krótkiego okresu działalności szkół rządowych na liniach DŻW-W nie udało się ich tak zrusyfikować, jak to uczyniono na liniach DŻN.

Towarzystwu „Jedność" udało się utrzymać zaledwie kilka swoich szkół, położonych głównie przy małych stacjach (Rogów, Rozprza, Gorzkowice, Poraj, Miłków, Koluszki, Rokiciny). Jedynie szkoła łódzka i trzy warszawskie pozostawały w większych ośrodkach kolejarskich. Charakter szkoły prywatnej utrzymała nadal szkoła początkowa Drogi Żelaznej Fabryczno-Łódzkiej. Nad pozostawionymi placówkami szkolnymi „Jedności" do chwili wybuchu wojny wisiała groźba przekształcenia w szkoły rządowe.

W wyniku etatyzacji DŻW-W i przekształcenia części prywatnych szkół kolejowych tej linii w rządowe w roku szkolnym 1913/14 w Królestwie Polskim i na Białostocczyźnie było łącznie 39 rządowych początkowych szkół kolejowych, z liczbą około 8 tys. uczniów. W roku 1913 po otwarciu Drogi Żelaznej Kielecko-Częstochowskiej kolejną 2-klasową szkołę kolejową urządzono przy stacji Kielce-Herby dla 178 dzieci [83].

Uwzględniając wszystkie szkoły dla dzieci pracowników kolejowych (rządowe i prywatne), których w omawianym czasie było ponad 50, szacować można liczbę uczniów na około 11 tysięcy. Wzorując się na metodzie zastosowanej przez Konstantego Krzeczkowskiego w odniesieniu do zasięgu oświaty wśród dzieci robotników przemysłu cukrowniczego [84], można stwierdzić, że w 1913 r. ogół kolejarzy, w liczbie 47 713, posiadał około 31 tys. dzieci w wieku szkolnym. Wynika stąd, że do wszystkich początkowych szkół kolejowych uczęszczało około 36% dzie-

---

[82] WAPŁ, ŁDS, sygn. 2685. Pismo kuratora WON do nacz. ŁDS z 12 VI i 27 VIII 1912.

[83] WAPŁ, ŁDS, sygn. 2683. Sprawozdania statystyczne szkół początkowych za 1913 r.; „Gazeta Kielecka", 1913, nr 5—6.

[84] B. Waśniewski [K. Krzeczkowski], *Byt i warunki pracy robotników w przemyśle cukrowniczym Królestwa Polskiego*, Warszawa 1911, s. 328. Autor dla oszacowania liczby dzieci w wieku szkolnym mnożył liczbę robotników przez 5 (średnia liczebność rodzin), a następnie brał z tego 13%.

ci ogółu pracowników kolejowych. Jeśli zaś uwzględnimy fakt, że dostęp do tych szkół, z uwagi choćby na ich lokalizację, miały głównie dzieci pracowników etatowych, to okaże się, że wskaźnik dla tej kategorii robotników kolejowych będzie wyższy. Była to sytuacja znacznie lepsza niż ogółu mieszkańców Królestwa Polskiego.

Wraz z narastaniem sprzeczności imperialistycznych w Europie postępowała militaryzacji dróg kolejowych Królestwa Polskiego. Odbiciem tego w szkolnictwie kolejowym był szereg decyzji Wydziału Oświatowego Ministerstwa Komunikacji. Już w 1909 r. opracowany został plan mobilizacji i ewakuacji nauczycieli DŻN i ich rodzin, obejmujący łącznie 482 osoby [85]. Oddział Oświatowy DŻN zorganizował 3 IV 1913 r. zjazd kierowników i niektórych nauczycieli szkół kolejowych, na którym zaprezentowano szereg nowych zarządzeń. W lipcu tegoż roku z inicjatywy władz kolejowych wprowadzono jednolity strój dla uczniów początkowych szkół kolejowych, składający się z czapki z otokiem zielonym oraz bluzy i płaszcza kroju mundurowego w kolorze czarnym z odpowiednimi emblematami. Zachęcono do organizowania przy szkołach kolejowych orkiestr dętych. Jako nauczyciela muzyki w pilawskiej szkole zatrudniono kapelmistrza Zarządu DŻN Teodora Andrejewa [86].

Pod pretekstem rozwijania kultury fizycznej wprowadzono pod koniec 1913 r. (początkowo w szkole w Chełmie) zajęcia z gimnastyki i musztry wojskowej. Do kierowania tymi zajęciami zaangażowano podoficerów, ogólny zaś nadzór powierzono ppłk. Teodorowi Iwanickiemu, oficerowi sztabowemu 152 pułku piechoty, stacjonującego w twierdzy brzeskiej [87]. Ponadto staraniem Zarządu DŻN zorganizowano latem 1913 r. w Brześciu, pod kierunkiem wspomnianego oficera, pierwszy zlot uczniów szkół początkowych tej linii. Wzięło w nim udział kilkuset uczniów ze szkół wschodnich guberni. W programie zajęć obozowych znalazły się takie czynności sportowo-obronne, jak: musztra, posługiwanie się telegrafem i telefonem, gimnastyka, zwiad oraz manewry i gry sprawnościowe. W drugim tego rodzaju zlocie, urządzonym również w Brześciu w rok później, poza dość licznymi grupami czterech miejscowych szkół kolejowych, brały udział delegacje szkół z następujących stacji: Czeremchy, Mławy, Chełma, Słotwin, Pilawy i Kowla (łącznie 230 osób) [88].

Następstwem wybuchu wojny światowej było zakłócenie pracy wszystkich placówek oświatowych Królestwa Polskiego. Wiele lokali szkół

---

[85] APW, KN, sygn. 78. Wykaz personelu podległego oddz. oświatowemu z 1909 r.

[86] WAPL, DS, sygn. 479. Pismo kuratora Kijowskiego Okręgu Naukowego do nacz. Chełmskiej DS z 22 VII 1913; sygn. 928. Pismo nacz. DŻN do nacz. Lubelskiej DS z 12 II 1914; WAPŁ, ŁDS, sygn. 2685. Pismo kuratora WON do dyrekcji szkolnych z 10 VII 1913.

[87] WAPL, DS, sygn. 479. Zarząd DŻN do nacz. Chełmskiej DS 19 IV 1914.

[88] WAPŁ, ŁDS, sygn. 2690. Pismo nacz. DŻN do nacz. ŁDS z 3 V 1914.

kolejowych zajęto dla celów wojskowych, w połowie zaś 1915 r. wraz z wojskami i urzędami rosyjskimi ewakuowany został cały niemal personel szkół DŻN. W toku ewakuacji na wszystkich liniach Królestwa Polskiego wysadzono w powietrze dużą liczbę budynków stacyjnych i warsztatowych, w których mieściły się lokale niektórych szkół. Wywieziono inwentarz wielu placówek szkolnictwa kolejowego. Większość szkół DŻN nie wznowiła już swej działalności. W nowych warunkach społeczno-politycznych uaktywniło natomiast swoją działalność Towarzystwo Wzajemnej Pomocy Naukowej „Jedność", które ponownie przejęło całokształt spraw oświatowych na DŻW-W. W latach 1916—1919 stowarzyszenie to, działając nadal pod przewodnictwem inż. A. Franke, prowadziło 4 początkowe szkoły kolejowe w Warszawie, z liczbą około 500 uczniów, oraz 16 takich placówek na stacjach prowincjonalnych [89].

Po zakończeniu wojny i odzyskaniu niepodległości przez Polskę koleje przejmowane były stopniowo przez cywilne władze państwowe. Proces ten zakończył się dopiero w 1920 r. W tym czasie na podstawie dekretu z dnia 7 II 1919 r. wprowadzono powszechny obowiązek szkolny dla dzieci w wieku 7—14 lat. Oba te czynniki spowodowały, że kolejowe szkoły początkowe jako odrębne placówki oświatowe zaczęły zanikać. Po 1920 r. były one przejmowane przez resort oświaty i łączone z miejskimi szkołami powszechnymi. W tym też czasie zakończyło swoją prawie 15-letnią działalność Towarzystwo „Jedność". Aczkolwiek dekret z 1919 r. nie likwidował formalnie szkolnictwa prywatnego, to jednak wprowadzenie w życie zasady powszechności i bezpłatności nauki na poziomie elementarnym usuwało podstawy społeczne i materialne dla egzystencji prywatnych szkół początkowych.

*

Początkowe szkoły organizowane na przełomie XIX i XX w. dla dzieci pracowników kolejowych przez państwowe i prywatne przedsiębiorstwa kolejowe, a także osoby prywatne przyczyniły się do kształtowania oświaty robotniczej. Powstawały one pod naciskiem kolejarzy, którego podłożem były motywy społeczno-zawodowe, i działały w niezmiernie trudnych warunkach społecznych i politycznych. Zarówno robotnicy, jak i zarządy przedsiębiorstw kolejowych pragnęły poszerzenia programu początkowej szkoły kolejowej o elementy zawodowe, co nie zawsze spotykało się z aprobatą carskich władz oświatowych. Jednocześnie w szkolnictwie kolejowym, podobnie jak w innych sferach oświaty i kultury, ścierały się sprzeczne tendencje polityczne i ideowe. Carskie władze oświatowe i kolejowe czyniły wysiłki, aby początkowa szkoła kolejowa była narzędziem rusyfikacji oraz ośrodkiem kształtowania lojalnych pracowników. Robotnicy kolejowi natomiast, w zdecydowanej większości narodowości polskiej, domagali się polonizacji

[89] *Warszawa oświatowa*, s. 15.

szkoły i kształtowania postępowego jej oblicza ideowego. Niezależnie od tych czynników kolejowe szkoły początkowe, ze względu na stopień organizacyjny, znośne warunki materialne, dobrą frekwencję uczniów i znaczne zainteresowanie rodziców, a także poniekąd dobrze przygotowaną do pracy kadrę pedagogiczną, prezentowały nieco wyższy poziom i osiągały lepsze efekty niż ogół szkół początkowych Królestwa Polskiego. W następstwie tego u progu niepodległości kadra kolejarzy była jedną z najbardziej oświeconych części polskiej klasy robotniczej.

MARIAN BANASZEK

BEGINNERS' RAILWAY SCHOOLS IN THE KINGDOM OF POLAND AND THE BIAŁYSTOK DISTRICT IN THE YEARS 1875—1920

Summary

Endeavouring to ensure their sons employment at the railway and possibilities of professional advancement railwaymen were interested in establishing beginners' schools. The first, intended for children of railwaymen, temporarily existing at, among others, Sosnowiec and Bzina stations, were of a private type. The superintendedt of the Warsaw Education District gave, however, no permission to open such a school at Strzemieszyce station.

The Ministry of Education trying to counteract the secret education of railwaymen children and to block conceptions of establishing private railway schools issued in 1898 rulings concerning government sponsored two- and one-grade beginners' schools established at the railway network supported by railway establishments. Both as regards these programs and staff these schools were of a Russian character and were subordinated to education authorities while railway authorities were obliged to provide material sources. In step with spreading State control over railways new schools were established along the Vistula line (including Chełm, Skarżysko, Ostrołęka, Brześć, Dęblin). Rulings concerning State schools were not applied to private lines. In the first years of the 20th century beginners' railway schools existed at the Warsaw—Vienna Railway, for example at Pruszków and Koluszki stations. They were supported financially by the railway management.

Events accompanying the 1905—1907 Revolution, in which railwaymen took active part, exerted considerable influence on the development of beginners' railway schools. As a result of postulates of railway employees and striking students some scores of schools were established at all lines in the Kingdom of Poland, the teaching of the Polish language was also introduced. At the beginning of 1907, there existed along the Vistula line in all 23 chiefly two-grade schools (including Radom, Warsaw, Łódź, Lublin, Kielce and Starosielce) with 98 teachers and more than 5000 pupils.

The Polonization process of State railway schools was difficult and short-lived. Reasons for this were the unfavourable national composition of the teachers' staff and railway administration. The return of Russification to these schools encountered protests by railwaymen and pupils, it also impeded a further development of State managed beginners' railway schools.

The living conditions at State railway schools were much better than at most public schools supported from private donations. Most problems concerned

the shortage of proper rooms at several schools. The Vistula line administration turned to education authorities to extend teaching programs and give those schools a professional status. These postulates were not approved in full.

Beginners' schools orgaized at the Warsaw—Vienna and Łódź Fabryczna lines still maintained their private character. The Society of Scientific Aid of Warsaw—Vienna Railways "Jedność" (Unity) was founded in November 1906. Among its objectives was the gathering of contributions for the maintenance of schools for railwaymen children. In a short time, owing to collected funds, 11 one-grade and 7 two-grade schools were established, moreover, the Society supported financially 5 other beginners' schools. All "Jedność" schools were attended by 2500 children. Two schools for beginners and two secondary schools were, moreover, maintained from means provided by the Administration of the Warsaw—Vienna line. Teaching at Warsaw—Vienna and Łódź Fabryczna schools was conducted in Polish.

Limitations were imposed on the activities of "Jedność" and its branches in 1912 when the Warsaw—Vienna line was taken over by the State. Most of its schools were taken over by State Railway authorities. Nonetheless, due to a shortage of competent teachers and the short time of activity of State owned Warsaw—Vienna beginners' schools they were not Russified to such a degree as happened at the Vistula line. "Jedność" maintained only 11 schools (generally at small stations) which were threatened by closure until the outbreak of World War I.

In 1913 there existed at railway lines of the Kingdom of Poland and the Białystok District more than 50 State and private beginners' schools attended by about 11,000 pupils. They embraced only about 36% of railwaymen children, but their education possibilities were better than those accessible to the remaining society.

During the period preceding World War I, State Railway schools introduced several activities of a military type (uniforms, drill, sport-defence exercises, etc.) Most teachers of State schools were evacuated during the war and school property was destroyed. Most of these schools did not take up work in new political conditions, but the "Jedność" Society continued the work of education. In 1916—1919 the Society managed 20 beginners' railway schools including 4 in Warsaw.

Separate beginners' railway schools disappeared in the first years after the war when the railway was taken over by the Polish State and school attendance was made obligatory.

Translated by Jan Rudzki

МАРЬЯН БАНАШЕК

НАЧАЛЬНЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ УЧИЛИЩА В ЦАРСТВЕ ПОЛЬСКОМ И В БЕЛОСТОКСКОМ УЕЗДЕ ГРОДНЕНСКОЙ ГУБЕРНИИ В 1875—1920 ГГ.

Содержание

Стремясь обеспечить своим сыновьям возможности получения работы на железной дороге, а также возможность дальнейшего продвижения по службе, железнодорожники были заинтересованы открытием начальных школ. Первые училища для детей железнодорожников, временно организованные, между прочим, на станциях в Сосновце и Бзине, носили частный характер. Но с другой стороны, попечитель Варшавского учебного округа не разрешил открыть такого же типа школу на станции Стшемешице.

Министерство просвещения, стараясь противодействовать тайному обучению детей железнодорожников и одновременно пресечь путь концепциям частного железнодорожного училища, издало в 1898 г. предписание относительно государственных 2-классных и 1-классных начальных училищ, организуемых на линиях железных дорог на средства железнодорожных предприятий. Равным образом как в отношении программы, так и в смысле обучающего состава этого рода училища носили русский характер и подчинялись просветительным властям, а на железнодорожное ведомство легла обязанность материального обеспечения. По мере организации железнодорожных предприятий с участием государственного капитала — училища открывались на линиях Привисленского пути (между прочим в Хелме, Скаржиске, Остроленке, Бресте, Демблине). С другой стороны, на частных линиях предписания относительно государственных училищ не нашли применения. В первые годы XX в. частные железнодорожные училища существовали на Варшавско-Венской железной дороге, между прочим на станции Прушкув и Колюшки. Управление железной дороги поддерживало их в материальном отношении.

Значительное влияние на развитие сети начальных железнодорожных училищ оказали события революции 1905—1907 гг., в которых активное участие принимали железнодорожники. В результате требований работников железных дорог и участвовавших в стачках учеников, на всех линиях железных дорог Царства Польского возникло несколько десятков новых этого рода просветительных учреждений, а также было введено обучение на польском языке. В начале 1907 г. на путях Привисленской железной дороги существовало общим числом 23 училища, в большинстве 2-классные (между пр. в Радоме, Варшаве, Лодзи, Люблине, Кельцах и Старосельцах) с 98 учителями и свыше 5 тысячами учеников.

Процесс полонизации государственных железнодорожных училищ был трудный и кратковременный. Поводом был, между прочим, в национальном смысле, состав учительских кадров и железнодорожной администрации. Повторная русификация этого типа училищ встретилась с проявлениями протеста со стороны железнодорожников и учеников, а также стала причиной заторможения дальнейшего развития государственных начальных железнодорожных училищ.

Материальные условия государственных железнодорожных училищ были значительно лучше, чем в училищах существовавших на общественные взносы. Ощутимы были только, у ряда школ, стеснения в отношении помещений. Управление Привисленских железных дорог обращалось к попечителю учебного округа с предложением расширения программы обучения и профессиональной профилировки училищ существующих на его средства, на что однако не было дано полного согласия.

Частный характер сохраняли в дальнейшем начальные училища, первоначально организованные на Варшавско-Венской и Лодзинско-Фабричной линиях. В ноябре 1906 г. было создано Общество Научной помощи Варшавско-Венской железной дороги «Единство» (Towarzystwo Pomocy Naukowej Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej „Jedność"). Целью его был, между прочим, сбор взносов на содержание училищ для детей железнодорожников. В краткий срок, благодаря собранным средствам, было открыто 11 одноклассных и 7 двуклассных училищ, а кроме того, Общество «Единство» поддерживало материально 5 других железнодорожных начальных училищ. Во всех школах «Единства» обучалось около 2500 детей. Кроме того, на средства Управления Варшавско-Венской железной дороги содержались 2 начальных училища и 2 средних. В школах линий Варшавско-Венской и Лодзинско-Фабричной обучение велось на польском языке.

Ограничение деятельности «Единства» и его просветительских учреждений произошло в 1912 г. с моментом перехода Варшавско-Венской железной дороги в ведение государства. Большинство его школ перешло в ведение государственных железнодорожных властей. Однако из-за отсутствия подходящих учителей и слишком короткого существования начальных училищ на государственных линиях Варшавско-Венской железной дороги, не удалось их так русифицировать, как это имело место на Привисленских линиях. Общество «Единство» сохранило в своем ведении всего лишь 11 училищ (главным образом на небольших станциях), над которыми до момента начала войны висела угроза ликвидации.

В 1913 году существовало на железнодорожных линиях Царства Польского и в Белостокском уезде общим числом свыше 50 государственных и частных начальных училищ с приблизительно 11 тысячами учеников. Они охватывали лишь 36% детей общего количества железнодорожников. Положение это было несколько лучше чем в масштабе всего населения.

В период предшествующий началу войны в государственных железнодорожных училищах был введен целый ряд мероприятий военизированного характера (мундиры, муштра, спортивно-оборонные манёвры и другие). Во время войны произошла эвакуация большинства учителей государственных школ и разорение школьного имущества. Большинство этих школ не возобновило своей деятельности в новых политических условиях. Зато оживило свою просветительную деятельность общество «Единство». В 1916—1919 годы Общество это вело 20 начальных железнодорожных училищ, в том числе 4 в Варшаве.

Железнодорожные начальные школы, находящиеся в особом ведении, исчезли в первые годы после войны, паралельно с переходом железнодорожных линий в ведение польского государства и введением обязательного обучения.

Перевела К. Клёша