

Szydlik, Wincenty

Przenikanie kultury ludowej do robotniczej na przełomie XIX i XX wieku na przykładzie Tłuszcza po zbudowaniu linii kolejowej

Zeszyty Naukowe Ostrołęckiego Towarzystwa Naukowego 10, 153-160

1996

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 Szydlik

PRZENIKANIE KULTURY LUDOWEJ DO ROBOTNICZEJ NA PRZEŁOMNIE XIX I XX WIEKU NA PRZYKŁADZIE TŁUSZCZA PO ZBUDOWANIU LINII KOLEJOWEJ

Mimo, że Tłuszcz w bieżącym roku obchodzi 30-lecie nadania mu praw miejskich, to jednak funkcje miasta spełnia już od kilkudziesięciu lat. Uznanie go miastem 1 stycznia 1967 roku, było na pewno ważnym wydarzeniem z formalnego punktu widzenia, w rzeczywistości było to potwierdzenie istniejącego już do dawna stanu rzeczy.

Tworzenie się podstaw przyszłego miasta, rozpoczęło się wraz z budową linii kolejowej Warszawa - Petersburg w drugiej połowie XIX wieku. Wtedy też rozpoczął się proces przenikania kultury ludowej do kultury robotniczej. Możemy tu mówić o pewnej metamorfozie kultury ludowej.

Decyzję budowy kolei warszawsko-petersburskiej, władze carskie podjęły w 1851 roku¹. Natychmiast przystąpiono do jej budowy, by ją ukończyć w dziesięć lat później. Stacje zbudowano w Wołominie, Tłuszczu, Łochowie, Małkini. W 1862r. przejechał tędy pierwszy pociąg. To wydarzenie miało ogromny wpływ na rozwój miejscowości położonych przy szlaku i ich kulturę w szerokim tego słowa znaczeniu. Tłuszcz stał się ważnym węzłem kolejowym, prężnie rozwijającym się ośrodkiem miejskim. Ludność wiejska z Tłuszcza i okolic znajdowała na kolei zatrudnienie, przechodziła z warstwy chłopskiej do robotniczej. Trzeba w tym miejscu zdać sobie sprawę z faktu, że społeczeństwo Tłuszcza i okolic (mimo bliskości Warszawy), w drugiej połowie XIX wieku, było społeczeństwem zdominowanym przez ludność chłopską². Odnosi się to zarówno do Tłuszcza, jak i wszystkich okolicznych wiosek. Z utrzymującą się na wsi - obok większych majątków ziemskich w Tłuszczu, Chrzęsnem i kilku okolicznych folwarków - olbrzymią liczbą gospodarstw chłopskich, związane były jeszcze w drugiej połowie XIX wieku nadzieje ludności chłopskiej na zdobycie środków utrzymania właśnie na wsi. W samym Tłuszczu i okolicznych

¹ 3 grudnia 1851r. Kurier Warszawski nr 321, s. 1712 poinformował, że władze carskie podjęły decyzję budowy linii kolejowej Warszawa - Petersburg.

² Por. Wszechrosyjski spis powszechny z 1897r. Tab. XIV. Z tych danych wynika, że 89,4% ogółu ludności na tym terenie stanowiła ludność wiejska i małych osad. Ze względów oczywistych pojmiam tu ludność narodowości żydowskiej.

wsiach, były to w większości przypadków nadzieje złudne. Większość rodzin chłopskich gospodarowała na skrawkach ziemi, nie dających utrzymania przeciętnej rodzinie liczącej średnio 7 osób³. W 1877 roku na tym terenie, gospodarstwa rolne poniżej 10 mórg stanowiły 33%, powyżej 10 mórg - 47%, a powyżej 20 mórg - 17% ogólnej liczby gospodarstw chłopskich⁴. Znaczną część mieszkańców wsi stanowiły rodziny chłopów bezrolnych, trzymających się kurczowo wsi, ze względu na posiadaną chałupę, ogródek, krowę itp. Jednym i drugim wieś nie mogła zapewnić utrzymania, ani dać pełnego zatrudnienia. Wytworzyła się grupa ludności wiejskiej, poszukująca sezonowego zarobku i na wsi, i w mieście. Powstanie kolei otworzyło ogromną szansę przed tymi ludźmi, stworzyło im szansę zatrudnienia. Zarobione pieniądze mogli przeznaczyć na zakup gospodarstwa rolnego lub powiększenie już posiadanego. Ten typ ludności, szczególnie licznie był reprezentowany w rejonach podwarszawskich, objętych przyciąganiem rozwijających się tam miast, dzięki biegnącej przez nie linii kolejowej. Tak też było i w Tłuszczu. O powyższym zaświadcza życiorys redaktora „Siewby”⁵, Jana Kielaka, w którym czytamy między innymi: *Jan Kielak urodził się w 1877 roku w Jasienicy koło Tłuszcza. Ojciec jego Tomasz był torowym na kolei. Posiadał trochę ziemi. Rodzina była liczna - dziewięcioro dzieci. Jan był najstarszy. Przez pewien czas pracował na kolei jako robotnik. Tomasz Kielak po zaoszczędzeniu trochę pieniędzy kupił w 1902r. w Chrzęsem kilka mórg ziemi i tam przeniósł się z rodziną*⁶.

Ludność wiejska, która znalazła zatrudnienie na kolei, bądź w innych zakładach przemysłowych, pozostawała jeszcze przez kilka dziesięcioleci w zależności nie tylko ekonomicznej ale i kulturowej od lokalnej społeczności wiejskiej, przyczyniając się do żywotności wielu elementów tradycyjnej kultury ludowej w środowisku robotniczym. Większość zatrudnionych w zakładach kolejowych, zlokalizowanych na terenie Tłuszcza, pochodziła z rodzin chłopskich. Nawet ci, którzy już w rolnictwie nie zarabkowali, nadal wieloma niemi związani byli ze wsią i rolnictwem.

Były to przede wszystkim więzi rodzinne: wielu robotników, którzy ze wsi wyemigrowali i osiedlili się w Tłuszczu w budynkach kolejowych, co najmniej na pewien okres pozostawiało na wsi swoje rodziny, często nawet żonę i dzieci, nie mówiąc już o rodzicach i rodzeństwie. Wielu nie żonatych robotników kolejowych, mieszkających tymczasowo w budynkach kolejowych (zwanych później hotelami robotniczymi), wracało na wieś, szukając tam żony, w

³ Por. S. Kielak: Monografia Tłuszcza, Tłuszcz 1980.

⁴ Statistyczny Wremiennik Rossijskoj Impierii Seria III, tom 14, Petersburg 1886.

⁵ „Siewba”, to pismo chłopskie wydawane w Tłuszczu w latach 1906 - 1908. Szerzej na ten temat pisze Wincenty Szydlik w: Zeszyt naukowy OTN nr IX s. 115 - 126.

⁶ S. Kielak: - op. cit. s. 20.

celu objęcia spadku czy odwiedzenia krewnych. Jednak większą część robotników kolejowych łączyły z rolnictwem związki bezpośrednie: uprawa działki ziemi stanowiła z reguły źródło dodatkowych dochodów. *Wreszcie liczna rzesza robotników (...), codziennie czy raz na tydzień powracała do rodzinnej wsi. Wieś bowiem pozostawała stałym miejscem ich zamieszkania.*⁷ Wszyscy robotnicy, zatrudnieni na kolei warszawsko - petersburskiej, w bardzo dużym stopniu pozostawali w kręgu oddziaływania tradycyjnej kultury ludowej podtłuszczańskich wsi. Na kształtowanie się kultury robotniczej w tym rejonie nie miały wpływu wzorce drobnomieszczańskie. Liczebność i żywotność ekonomiczna drobnomieszczaństwa w Tłuszczu była raczej znikoma, żeby nie powiedzieć żadna. Nielicznie występujące tu drobnomieszczaństwo było najczęściej pochodzenia żydowskiego. Drobnomieszczaństwo żydowskie, szczególnie ta jego część, która w końcu XIX wieku świeżo napływała do Tłuszcza, Jadowa czy Radzymina z Niemiec i Rosji - w niewielkim stopniu poddawało się polonizacji. Stanowiło raczej grupę hermetycznie zamkniętą. Dlatego też pomijam jego rolę w tworzeniu się kultury robotniczej na terenie Tłuszcza i innych ośrodków miejskich w okolicy.

Jaka była w warunkach Tłuszcza siła oddziaływania wsi i nielicznej inteligencji wywodzącej się też najczęściej ze wsi, z rodzin ziemiańskich na środowisko tłuszczańskich kolejarzy i (od 1905 roku) hutników szkła? W jakim stopniu wzorce kulturowe wywodzące się z kręgów wiejskich i inteligenckich były przez tych robotników przetwarzane? I wreszcie, jaką rolę w kształtującej się kulturze robotników odgrywały jej elementy samorodne?

Spróbujmy poszukać odpowiedzi na te pytania, posługując się przykładami z Królestwa Polskiego: kultury pracy oraz kultury życia codziennego rodziny robotniczej. *Przyjmujemy przy tym bardzo szerokie rozumienie pojęcia „kultura robotników”, interpretowanej tu jako zjawisko masowe, na które składają się postawy i zachowania robotników, występujące wśród nich względnie regularnie i podporządkowane wspólnym społecznym wzorom i modelom.*⁸

Wybór Tłuszcza i środowiska tłuszczańskich kolejarzy, jako terenu szczególnej analizy tytułowego zagadnienia, uzasadnia przede wszystkim fakt, że w omawianym okresie skupiało ono blisko 2/3 wszystkich robotników mieszkających na tym terenie. Podkreślić jednak warto, że w porównaniu z wysokim tempem wzrostu liczby robotników na przełomie XIX i XX wieku, w związku z powstaniem linii kolejowej i uruchomieniem huty szkła w Tłuszczu, nie współmiernie wolno stabilizował się ich status społeczno-ekonomiczny.

⁷ A. Żarnowska: - Klasa robotnicza Królestwa Polskiego 1870 - 1914, Warszawa 1974, s. 102 - 156.

⁸ A. Kłoskowska: - Kultura masowa. Warszawa 1964, s. 29.

Było to w dużym stopniu związane z ich wiejskim pochodzeniem i ciągle istniejącymi związkami z rodzinną wsią (ta tendencja utrzymuje się nadal, nawet współcześnie). Dążenie robotników do stabilizacji miejsca pracy i zamieszkania, nie było powszechne w początkowym okresie, chociaż później (po wybudowaniu budynków kolejowych mieszkalnych) stopniowo stało się tendencją dominującą. Dlatego również, że ową stabilizacją zainteresowani byli sami przedsiębiorcy, premiując długi staż, ułatwiając stabilizację rodzinom robotniczym między innymi przez przydział mieszkań zakładowych.

U schyłku XIX wieku, podaż rąk roboczych na łuszczańskiej kolei zdecydowanie dominowała nad zapotrzebowaniem. Jednocześnie modernizacja techniczna szlaku i urządzeń kolejowych powodowała zmniejszenie się zapotrzebowania na robotników niewykwalifikowanych, a właśnie tych tylko mogła dostarczyć podłuszczańska wieś. Zjawisko to nasiliło się szczególnie wtedy, gdy Tuszcz stał się węzłem kolejowym⁹. W coraz większym stopniu pozycję robotnika wśród załogi, a co za tym idzie - również uzyskiwanie przez niego satysfakcji z pracy - zaczynają determinować kwalifikacje zawodowe. Ten element kultury pracy - duma z wykonywanego zawodu, zadowolenie z pracy - kształtował się stopniowo i w coraz większym stopniu uzależniony był od kwalifikacji robotników¹⁰. Taka pozycja kolejarza wykwalifikowanego w środowisku łuszczańskim, wpływała korzystnie na prestiż społeczny tej grupy zawodowej. Ale był także czynnik utrudniający robotnikom uzyskiwanie zadowolenia z wykonywanej pracy, jak i poczucie stabilizacji zawodowej, a mianowicie brak ochronnego ustawodawstwa pracy, które występowało w całym imperium carskim, a więc i w zakładach kolejowych kolei warszawsko-petersburskiej¹¹. Tak np. przepisy z 1891 roku stanowiły nierównoprawność pracodawcy i pracobiorcy w umowie o pracę, zastrzegając dla pracodawcy prawo do jednostronnego zerwania umowy bez dwutygodniowego wypowiedzenia, m.in. przypadku trzydniowej nieobecności robotnika, jego „zuchwalstwa” lub „złego prowadzenia się” oraz „choroby zakaźnej”. W myśl tych samych przepisów, robotnik nie

⁹ Tuszcz stał się węzłem od momentu zbudowania rozgałęzienia do: Ostrołki w 1897 roku i Piławy w tymże samym czasie. Por. Z. Niedziałkowska: - Kronika najważniejszych wydarzeń z dziejów miasta Ostrołki do roku 1945. TPO 1989, s. 18.

¹⁰ W 1873 roku przy Warszawsko - Wileńskiej Drodze Żelaznej powstaje w Warszawie Warsztat Instruktorski, a od 1875r. trzyletnia Kolejowa Szkoła Techniczna, po 1905r. zamknięta przez władze carskie w odwet za strajki uczniowskie. Obecnie Technikum Kolejowe im. Jana Rabanowskiego. Zob. 150 lat kolei na ziemiach polskich. GD PKP, Warszawa 1995.

¹¹ Pierwsze ustawowe próby regulowania stosunków pracy zaczęto wprowadzać w Królestwie Polskim dopiero w 1891r. Por. K. Grzybowski: - Historia państwa i prawa Polski. Tom IV, Warszawa 1982, s. 168 - 170.

mógł jednostronnie zerwać umowy, mógł tylko złożyć skargę na pracodawcę do sądu¹².

Wraz z narastającym wśród tłuszczańskich robotników dążeniem do zdobywania kwalifikacji, a tym samym pewnego i stałego miejsca pracy, rodziła się i upowszechniała nowa mentalność człowieka. Wg relacji starszych osób „kolejarz to było ktoś”, komu można było bez obawy udzielić kredytu. Wraz z tą mentalnością, rodziła się nowa kultura robotnicza, zespalająca się z elementami tradycyjnej kultury ludowej, zabarwionej kolorytem lokalnym. *Powstają więc pierwsze chóry, zespoły muzyczne i amatorskie grupy teatralne. Szczególnie dużym powodzeniem cieszyły się „Jasełka” grane przez kolejarzy każdego roku w karnawale*¹³. Tak było w Ostrołęce w środowisku kolejarskim, tak było także w Tuszczu.

Elementy nowej kultury robotniczej wyrosłej na gruncie kultury ludowej upowszechniały się stopniowo, szczególnie wśród robotników w pierwszym pokoleniu, trafiających do kolejnictwa bezpośrednio z pracy na roli. Dawne nawyki, związane z odmiennym od przemysłowego rytmem pracy w rolnictwie i z innym rozumieniem czasu, nie ustępowały od razu. Proces ten w pewnym stopniu mogła przyspieszyć duma zawodowa i satysfakcja z umiejętności kontrolowania maszyny i całej skomplikowanej procedury związanej z ruchem pociągów, co sprzyjało kształtowaniu się poczucia własnej wartości i względnie niezależnej pozycji w środowisku tłuszczańskim.

Liczne przykłady zebrane w czasie wieloletnich badań nad tym zagadnieniem, prowadzone przez niżej podpisanego, dają podstawę do stwierdzenia, że istotną rolę w kształtowaniu tych elementów specyficznej robotniczej kultury tłuszczańskich kolejarzy odgrywała rodzina robotnicza. I to nie tylko w przypadku dziedziczenia przez syna zawodu ojca¹⁴. Większe znaczenie, jak się wydaje, miało tu wrośnięcie rodziny w społeczność kolejarską od kilku pokoleń. Jeden ze starych tłuszczańskich kolejarzy opowiadał swego czasu okoliczności, w jakich został kolejarzem. Otóż jego ojciec kolejarz, na wieść o tym, że zamierza uczyć się w ogólnokształcącej szkole średniej, tak miał mu powiedzieć: *Urzędnikiem nie będziesz, bo to nie intratne zajęcie, musiał byś całe życie brać łapówki, a to nie uczciwe. Zostaniesz kolejarzem, to pewny zawód i będziesz miał poważanie w środowisku*. Kultura robotników kolejowych rozwijała się w zasadzie spontanicznie na przełomie XIX i XX wieku. To w okresie realnego socjalizmu (1945 - 1989) można odnaleźć przykłady regulowania przez PKP stosunku pracodawca - robotnik według modelu paternalistycznego. W tym czasie próbowano (i nawet z powodzeniem) rozciągnąć zależność kole-

¹² Por. Tamże.

¹³ Cz. Parzych: Sto lat ostrołęckiej kolei. Szkic historyczny. TPO. Ostrołęka 1993, s. 77.

¹⁴ Por. W. Szydlik: - Tuszcz kolejją stoi. W: *Tygodnik Ostrołęcki* nr 8/89.

jarza od pracodawcy (jakim było socjalistyczne państwo) poza sferę stosunków pracy na całokształt życia codziennego, narzucając mu określone wzory zachowań zarówno na terenie Stacji PKP czy Lokomotywni, w sferze kultury pracy i życia wewnętrznego załogi, jak i w sferze życia codziennego, kultury zdrowia, rozrywki itp. itd. Jednak ta tematyka wykracza poza przyjęte w tym szkicu cezurę czasowe, więc nie omawiam szerzej tego zagadnienia.

Ukształtowana przez wieki tradycyjnie sztywna i niepodważalna hierarchia cechowa: majster - czeladnik - uczeń, przeniesiona została także na grunt łuszczańskich zakładów kolejowych, gdzie utrzymywała się jeszcze do początku lat siedemdziesiątych XX wieku. Młodociani robotnicy - uczniowie, niżej byli postawieni w hierarchii społecznej kolejarzy. Młody, nieprzyuczony robotnik nie śmiał pić piwa razem z maszynistą lokomotywy nazywanym „mechanikiem”, chyba że ten go kilkakrotnie zaprosił do wspólnego towarzystwa. Nowo zatrudniony robotnik kolejowy, dopiero po latach zdobywał wyższą pozycję społeczną wśród swoich współkolegów na drodze wieloletniej sumiennej pracy, dającej szansę opanowania tajemnic obsługiwanego urządzenia kolejowego lub lokomotywy, popularnie zwanej parowozem.

W środowisku kolejarzkim rodziło się uznanie dla kwalifikacji zawodowych, jako symbolu awansu społecznego. Świadczą o tym, szczególnie w rodzinach „dziedzicznych” kolejarzy, dążenie do zapewnienia dzieciom wykształcenia zawodowego w warszawskiej szkole kolejowej, do której wielu chłopców z Łuszcza i okolic uczęszczało¹⁵. Ilu? To już odrębny obszar badań, wymagający osobnego opracowania. Do zdobycia kwalifikacji, a nawet tylko dla przyuczenia się, robotnik kolejowy zmuszony był do pokonania bariery językowej i opanowania powszechnie obowiązującej w kolejnictwie fachowej terminologii, najczęściej niemieckiej czy francuskiej. Jeszcze dziś w Łuszczu, starzy ludzie, członkowie rodzin kolejarzkich, nie mówią lokomotywnia tylko „depo”¹⁶. Toteż dystanse te zarysowywały się wyraźnie na początku XX wieku, gdy Łuszcza już był znaczącym węzłem kolejowym, tj. w okresie zwiększania się załóg w kolejnictwie. Zakłady kolejowe wchłaniały z jednej strony - przede wszystkim masę biednych, małorolnych chłopów, bez żadnych umiejętności fachowych i nie przystosowanych do pracy poza rolnictwem, a z drugiej strony - wyższą i średnią kadrę techniczną oraz wykwalifikowanych robotników, w znacznej części obcokrajowców, przybywających z Niemiec, jak również z ziem polskich pozostających pod zaborem pruskim i austriackim. W tym miejscu należy pamiętać, że w 1905 roku zamknięto szkołę kolejową w War-

¹⁵ Zob. przypis 10.

¹⁶ Dépôt (fr. dépôt wym. depo) = skład, magazyn, punkt zborny, gdzie odbywa się postój i remont parowozów i wagonów.

szawie¹⁷. Dystanse między robotnikami, a wyższym i średnim personelem technicznym, były także w pewnym stopniu echem utrwalonego w świadomości chłopskiej, tradycyjnie unizonego stosunku chłopca wobec „pana”, zgodnie z wyobrażeniami o nienaruszalności hierarchii i dystansów społecznych.

W życiu jednostki i rodziny kolejarskiej, najistotniejszą rolę odgrywał nadal, mimo zmieniających się warunków, wpływ tradycyjnej kultury ludowej. Najtrwalsze ślady jej oddziaływania w Tuszczu, widoczne do dzisiaj, zachowały się w sferze obyczajów kolejarzy, w ich kulturze religijnej i języku, w folklorze, ale również w stylu życia, w normach życia rodzinnego. Słowem, była to wielka siła trwania elementów macierzystej kultury chłopskiej.

Przemieszczenia terytorialne robotników kolejowych z podtuszczzańskich wsi do Tuszczu oddziaływały wielokierunkowo. Z jednej strony, wyrывая jednostki lub całe rodziny z lokalnej społeczności wiejskiej, powodowały zanikanie dotychczasowych więzi sąsiedzkich. Z drugiej strony jednak, często więzi ziomkostwa odgrywały nadal istotną rolę w procesie nowego, miejskiego czy podmiejskiego osadnictwa, a następnie rozwijania się kontaktów towarzyskich. Za tymi, którzy przybyli do Tuszczu z Jaźwia, Wólki Kozłowskie, Miąsego, Rudnik itp. wcześniej i zdążyli już zdobyć miejsce pracy, ściągali krewni i dawni sąsiedzi. Często nowi przybysze osiedlali się w pobliżu lub nawet okresowo mieszkali po sublokatorsku u wcześniej przybyłych. Nierzadko osiedlali się grupowo, tworząc filię dawnych wiejskich wspólnot sąsiedzkich.

Model tuszcząńskiej rodziny kolejarskiej wyglądał następująco: jedynym jej żywicielem był ojciec, a matka prowadziła gospodarstwo domowe i zajmowała się wychowywaniem dzieci. Dopiero później, w okresie II Rzeczypospolitej i w PRL zaczyna dominować drugi typ rodny, zbliżony do modelu rodziny chłopskiej, w której zdobywaniem środków na utrzymanie rodziny zajmuje się również matka. Kobiety zostają konduktorkami (w PRL), kasjerkami, dyżurnymi ruchu itp.

Przedstawione rozważania poświęcono tylko niektórym wybranym aspektom kształtowania się kultury robotniczej tuszcząńskich kolejarzy na podłożu kultury ludowej, związanym z jej wczesnymi fazami. Szczególną uwagę zwrócono przy tym na oddziaływanie na nią impulsów pochodzących z zewnątrz, z kultury ludowej okolicznych wsi, na przetwarzanie przez robotników kolejowych różnych elementów kultury „odziedziczonej”. Świadomie pominąłem takie zjawisko, jak kształtowanie się specyficznego języka kolejarzy, stanowiącego ze swą rzeczywistością i lakonicznością, charakterystyczny wyraz świadomości kulturowej tej grupy zawodowej. Jeszcze dziś starzy kolejarze

¹⁷ Zob. przypis 10.

przypominają obowiązującą wówczas komendę (gdy nie było radiotelefonów): *Wagony spioneś, latarkę wzioneś? Odjazd!*

Poza zasięgiem moich rozważań pozostał również najbardziej aktywny czynnik kulturotwórczy w środowisku kolejarskim, a mianowicie zespoły muzyczne, chóry, teatry amatorskie wystawiające „komedyjki” w domu ludowym w Thuszczu, a później w świetlicy Związku Zawodowego Kolejarzy, której budynek znajdował się jeszcze w latach siedemdziesiątych naszego stulecia u zbiegu ulic Reymonta i Warszawskiej. Analiza tych zjawisk i problemów wykracza jednak poza ramy tego studium i zasługuje na odrębne opracowanie.