

Szydlik, Wincenty

Geneza kolei warszawsko-petersburskiej i jej wpływ na rozwój miejscowości położonych przy tym szlaku komunikacyjnym, na obszarach należących obecnie do woj. warszawskiego i ostrołęckiego (do 1914 roku)

Zeszyty Naukowe Ostrołęckiego Towarzystwa Naukowego 12, 161-190

1998

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

**Geneza kolei warszawsko-petersburskiej
i jej wpływ na rozwój miejscowości
położonych przy tym szlaku komunikacyjnym,
na obszarach należących obecnie
do woj. warszawskiego i ostrołęckiego
(do 1914 roku)**

Żadna bardziej wiadomość nie zainteresuje Czytelników naszych, jak wiadomość o rozwoju owego olbrzymiego dzieła podjętego pod panowaniem Najjaśniejszego PANA, a za czasów zarządu królestwem JO. Feldmarszałka Xięcia Warszawskiego, Hrabi Paskiewicza Erywańskiego, Namiestnika Królestwa. Mówimy tu o kolei żelaznej Petersbursko-Warszawskiej, która przez połączenie tych dwóch ważnych punktów, nieobliczone dla całego kraju zapewni korzyści.¹ - taką nowinę zamieszcza „Kurier Warszawski” 3 grudnia 1851 roku. Jak ważną, na owe czasy, taka informacja była, nikogo nie trzeba przekonywać. Artykuł ów, o objętości dzisiejszej niepełnej strony maszynopisu, donosił o wielce istotnej sprawie, jaką było podjęcie budowy kolei warszawsko-petersburskiej².

¹ Kurier Warszawski z 3 XII 1851 r., Nr 321, s.1712, egzemplarze dostępne w działach mikroform BN i BUW

² Oficjalna nazwa kolei brzmiała: Droga Żelazna Petersbursko-Warszawska (DŻP-W) ; Por.: H. Hilchen, Historia Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej (1835 - 1898). Przyczynek do dziejów kolejnictwa w Królestwie Polskim, Warszawa 1912, s. 35; R. Kołodziejczyk, Warszawsko-Wiedeńska Droga Żelazna, Warszawa 1962, s.48; P. P. Pawlicki, Pamiątka jubileuszowa. Droga Żelazna Warszawsko-Wiedeńska w 50-letnim okresie swego istnienia od r. 1845 do 1895, Warszawa 1897, s.35; S. Łaniec, Koleje żelazne w powstaniu styczniowym, Warszawa 1970 (maszynopis pracy doktorskiej), s. 20-21; Z. Klejn, O początkach linii kolejowej Warszawa - Białystok - Petersburg, „Rocznik Białostocki” 1966, t. VII, s. 217. Jednakowoż, wielu autorów stosuje zwyczajową nazwę: kolej warszawsko-petersburska, por.: M. Krzysica, Rola czynników wojskowo-politycznych w budowie kolei żelaznych w Królestwie Polskim, [w:] Studia z dziejów..., pod red. R. Kołodziejczyka, s. 9 - 44

Z dalszej części cytowanego tu tekstu dowiadujemy się wielu danych technicznych. I tak, długość odcinka kolei z Pragi do Białegostoku miała wynosić werst „170; linia wyznaczała kierunek północno-wschodni pod kątem zbliżonym” do 54 1/2 stopni. Według planu omińnięte miały być miasta Jadów, Brok i Wysockie Mazowieckie. Mosty miały powstać na rzekach Bug, Liwiec i Długiej. Notatka wymienia też jedną z nazw miejscowych szczególnie istotnych dla opracowywanego tu tematu. Niestety, geografia nie była mocną stroną dziennikarza, który napisał, że „linia przecina rzekę Bug pod osadą Tłuszcz”.

Owa sensacyjna wiadomość nie stałaby się jednak pożywką dla „Kuriera Warszawskiego”, gdyby nie sytuacja ekonomiczno-społeczna i ogół czynników sprawczych, jakie powstanie tej linii kolejowej implikowały³.

³ Z. Klejn, O początkach linii kolejowej Warszawa - Białystok - Petersburg, [w:] „Rocznik Białostocki” 1966, t. VII, s. 208 - 209;

WSTĘP

1. Zarys sytuacji ekonomiczno-społecznej Królestwa Polskiego w omawianym okresie

Podjęty w niniejszym opracowaniu zakres tematu dotyczy w zasadzie dwóch podstawowych aspektów formowania się miejscowości w rozwoju przemysłowym XIX wieku:

- a) uniwersalnych trendów pierwszej rewolucji przemysłowej realizowanej przez upowszechnienie rosyjskiej i importowanej francuskiej techniki mechanizacyjnej (od końca pierwszej połowy XIX wieku),
- b) zróżnicowanych warunków i skutków ekonomiczno-społecznych rozwoju owej techniki mechanizacyjnej w poszczególnych regionach Królestwa Polskiego.

Przez określenie „pierwsza rewolucja przemysłowa” rozumiemy zespół współzależnych elementów technicznych, ekonomicznych, społecznych i cywilizacyjnych obserwowanych - przede wszystkim - na zachodnich krańcach Cesarstwa Rosyjskiego, w Królestwie Polskim⁴. Tendencje asynchroniczne w rozwoju poszczególnych ziem imperium Romanowów wynikały z obu wymienionych aspektów, jednakże ich rola kształtowała się w różny sposób. Trwałość historycznie wytworzonych struktur gospodarki późnofeudalnej oddziaływała jako czynnik hamujący formowanie się kapitalistycznych układów społecznych w XIX wieku⁵. Natomiast wdrażanie techniki mechanizacyjnej w przemyśle i komunikacji stanowiło czynnik dynamizujący tempo przemian w strukturze ekonomiczno-społecznej regionów i poszczególnych miejscowości.

Kluczowy problem badawczy prezentowanego tu studium stanowi więc wyjaśnienie warunków określających dynamikę i skuteczność przewrotu technicznego w komunikacji (ludność z furmanek przesiada się do pociągów), jego funkcje w dojrzewaniu przemian społecznych i wpływu na procesy urbanizacyjne.

4 Por. S. Koszutski, *Geografia gospodarcza Polski (historycznej i etnograficznej)*, Warszawa 1918; s. 101 - 112

5 Gwarantem starego porządku był sam car Mikołaj I, niechętny nowinom i bardzo podejrzliwie patrzący na rozwój linii kolejowych, szczególnie tych, które przebiegały wzdłuż terenów przygranicznych i - w razie wojny - mogłyby zostać wykorzystane przez nieprzyjaciela. Por.: Z. Klejn, *O początkach linii kolejowej Warszawa - Białystok - Petersburg*, [w:] „Rocznik Białostocki” 1966, t. VII, s. 208 - 209; J. G. Bloch, *Wpływ dróg żelaznych na stan ekonomiczny Rosyi, t. I - V*, Warszawa 1878 - 1880.

Przezwrot techniczno-przemysłowy w Królestwie Polskim drugiej połowy XIX wieku przejawiał się - jak wiadomo - w zamianie rękodzielniczych narzędzi produkcji (np. w cukrownictwie) na zmechanizowane; zapoczątkował ogólną mechanizację przemysłu i transportu przez zastosowanie silnika parowego (np. w rolnictwie zaczęto stosować lokomobile do młocki, orki, mielenia zboża). Przełomowe funkcje przewrotu technicznego (spóźnionego o ponad sto lat względem zachodu), obserwowane współcześnie, pod koniec XX wieku, upatruje się w trzech dziedzinach, które przyczyniły się do rozwoju intensywnych, kapitalistycznych stosunków rynkowych⁶:

- 1) zastępowanie fizycznej pracy rękodzielniczej przez mechanizmy wieloczynnościowe, szybkie i precyzyjne;
- 2) zastępowanie naturalnych źródeł energii (siły zwierząt pociagowych), zmiennej pod względem mocy - przez mechanizmy o dużej i względnie stałej mocy;
- 3) mechanizację transportu i rozbudowę infrastruktury (np. kolej warszawsko-petersburska).

Analizując przesłanki i skutki zbudowania linii kolejowej, biegnącej m. in. przez Wołomin, Tłuszcz, Małkinię, zwracamy uwagę na rolę czynnika ludzkiego. Decydował on w ostatecznym wyniku o tempie przekształceń tradycyjnych wsi rolniczych w nowoczesne zmechanizowane (często też chłopo-robotnicze) wsie. Decydował o aktywizacji ludności, wreszcie, dla kontrastu - rozwój kolei zmienił znaczenie gospodarcze i społeczne miejscowości. Dawne, lokalne metropolie upadały oddalone od żelaznej drogi bądź dzieliły się znaczeniem. (...)Jadów, Brok, i Wysokie Mazowieckie na bokach zostaną - czytamy w wyżej wspomnianym artykule z „Kuriera Warszawskiego”. Obok nich wyrastały nowe, tak samo, albo bardziej znaczące miejscowości, tu - odpowiednio - Tłuszcz (i Łochów), Małkinia, Szepietowo. Równocześnie, obok płaszczyzny gospodarczej, formowały się nowe więzi na płaszczyźnie ludowo-robotniczych treści kulturowych⁷.

Budowa kolei i zakładów obsługujących tabor i ruch pociągów w Tłuszczu i Małkini, spowodowały - co zostanie wykazane - że małe wsie wstąpiły na drogę przyspieszonego rozwoju ekonomicznego i urbanizacyjnego, zmniejszając dystans dzielący je od pobliskich miasteczek. Wobec rozwoju węzłów kolejowych (połączenie Tłuszcza z Pilawą i Ostrołęką a Małkini z Ostrołęką

6 Por.: E. Olszewski, Badania nad wdrożeniem postępu technicznego przez kraje nie będące jego inicjatorami, [w:] „Kwartalnik Historyczny” 1971, s. 3

7 Por. W. Szydlík, Przenikanie kultury ludowej do robotniczej na przełomie XIX i XX wieku na przykładzie Tłuszcza po zbudowaniu linii kolejowej, [w:] „Zeszyty Naukowe” Nr X, Ostrołęckie Towarzystwo Naukowe, Ostrołęka 1996, s. 153 - 160

i Siedlcami - dyktowane względami militarnymi⁸) i w efekcie rozwoju miejscowości, gwałtownie wzrosła liczba ludności, rozwinięto system oświatowy, powstawały parafie oraz organizacje kulturalne i społeczne⁹; szerokie masy ludności uzyskały możliwość szybkiego i łatwego dojazdu do Stolicy, chłonącej zbędne na wsi ręce do pracy. To wszystko spowodowało wzrost materialnego i kulturalnego poziomu bytowania ludności.

O ile w części zachodniej Królestwa Polskiego w XIX wieku linie kolejowe były wynikiem rozwoju gospodarczego tych ziem¹⁰ - i tym samym ich niezbędnym, aczkolwiek ciężko zdobytym, elementem, o tyle z prawej strony Wisły, powstające drogi żelazne, miały ów rozwój dopiero przynieść. O ile kolej fabryczno-lódzka była następstwem rewolucji przemysłowej, o tyle warszawsko-petersburska miała ją dopiero nieść. Wspomniane wyżej przemiany stanowiły bezpośredni czynnik rozwoju miejscowości położonych przy linii kolejowej Warszawa - Petersburg. Doświadczenie wskazuje, iż bez tych czynników, tak dynamiczny rozwój tych miejscowości nigdy by nie nastąpił. Zasadniczy wpływ wywarła tu Droga Żelazna Petersbursko-Warszawska.

2. Literatura przedmiotu

Jak się wydaje, kolej warszawsko-petersburska doczekała się najmniej opracowań spośród wszystkich liczących się kolei w Królestwie Polskim. Podjęty tu temat, nie był opracowywany ani wcześniej ani później, mimo dość licznej literatury źródłowej zawierającej wybrane a potrzebne tu zagadnienia. Pośród najważniejszych bodaj źródeł znajdują się poszczególne teczki z dokumentami zbiorów Archiwum Głównego Akt Dawnych w Warszawie, ale także i Archiwum Akt Nowych (patrz przypisy i bibliografia). Mnóstwo cennych informacji dostarcza też pięciotomowa publikacja Jana Gotlieba Blocha „Wpływ dróg żelaznych na stan ekonomiczny Rosyi” (Warszawa 1878 - 80), niestety ujmująca DŻP-W¹¹ łącznie z innymi jako tzw. koleje północno-zachodnie. Wśród istotnych źródeł sprzed I wojny światowej znajdują się jeszcze publikacje Stanisława Koszutskiego

⁸ Por. M. Krzysica, Rola czynników wojskowo-politycznych w budowie kolei żelaznych w Królestwie Polskim, [w:] Studia z dziejów..., pod red. R. Kołodziejczyka, s. 9 - 44

⁹ Na przykład pojawienie się w Tłuszczu redakcji pierwszego w obecnym woj. ostrołęckim pisma ludowego „Siewba” w 1906 roku, Por.: J. Kijowski, Z dziejów czasopiśmiennictwa na ziemiach obecnego województwa ostrołęckiego, Ostrołęka 1991, s.3 - 6, 30, 36

¹⁰ Por.: J. G. Bloch, op. cit.; S. Koszutski, Geografia gospodarcza...; I. Ihnatowicz, Kapitalizm na ziemiach polskich od drugiej połowy XIX wieku do wybuchu I wojny światowej, [w:] Dzieje gospodarcze Polski do 1939 r., praca zbiorowa, Warszawa 1965

¹¹ Por. wykaz skrótów

z zakresu gospodarki Królestwa Polskiego w drugiej poł. XIX wieku. Przy braku cennych publikacji dotyczących samej tylko linii Warszawa - Petersburg, cennych informacji dostarczają ówczesne monografie poświęcone innym kolejom, jak np. wydana w 1912 roku „Historia Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej” Henryka Hilchena. Natomiast kopalnią wiedzy z zakresu obyczajowości ściśle z „kulturą kolejową” związanych dostarczają dwie pozycje autorstwa nadkonduktora Jana Rutkowskiego, 1847¹² i 1853 r.¹³ Wśród nowszych publikacji znajdzie się sporo z okresu międzywojennego i mnóstwo z czasów współczesnych. Do cenniejszych zaliczymy na pewno wszystkie artykuły publikowane w ramach Studiów z dziejów kolei żelaznych w Królestwie Polskim (red. R. Kołodziejczyk) oraz te, zamieszczane w różnych numerach „Rocznika Białostockiego”. Już uzupełnieniem, literaturą pomocniczą okażą się książki z zakresu ekonomii, historii gospodarczej oraz egzemplarze prasy kolejowej i pojedyncze monografie z tego zakresu, których niemalą część udostępnił pan Zdzisław Michalik z Tłuszcza¹⁴.

Szerszego zaś, pełnego wykazu wykorzystanej literatury, dostarcza załączona na końcu niniejszego studium bibliografia.

Przed koleją i w czasach jej funkcjonowania Do roku 1914

1. Tłuszcz, Malkinia i inne miejscowości przed powstaniem linii kolejowej

Choć historia tych miejscowości zwykle sięga późnego średniowiecza, dla potrzeb tej pracy przypomnimy tylko historię poprzedzającą powstanie kolei. Jak podaje Słownik Geograficzny Królestwa Polskiego w 1827 roku w Tłuszczu było zaledwie 126 mieszkańców¹⁵, za to już w 1892 liczba ta osiągnęła 400¹⁶. „W Miastach województwa warszawskiego...” czytamy: W roku 1864 (dwa lata po uruchomieniu kolei - przyp. W. Sz.) ośrodek dworski został rozparcelowany i na terenie, na którym stał dwór powstała osada Tłuszcz.¹⁷ Z kolei „Słownik”

¹² J. Rutkowski, Parochód diabłem, czyli przesady gminu, Warszawa 1847

¹³ J. Rutkowski, Kolejnik życia przy kolejach żelaznych oraz różne gawędy(!) wagonowe, Warszawa 1853

¹⁴ Zdzisław Michalik jest zastępcą naczelnika lokomotywowni w Tłuszczu

¹⁵ Słownik geograficzny Królestwa Polskiego i innych krajów słowiańskich, Praca zbiorowa pod red. B. Chlebowskiego, Warszawa 1892, t. XII, s. 353

¹⁶ Por. Encyclopaediae Of Jewish Communitas Poland, Warsaw And Its Region, Jerusalem 1989, s. 233;

¹⁷ Miasta województwa warszawskiego, Towarzystwo Naukowe Płockie, Płock 1967, s. 134 - 135.

Chlebowskiego dalej podaje: „-W 1884 roku folwark Tłuszcz z osadą Pólko był rozległy móg 611, gruntów ornych i ogrodów móg 376, łąk - 83, pastwisk - 52, lasu - 79, nieużytków 22 morgi. Budynki murowane - 2, drewnianych 17, las nieurządzony. Wieś Tłuszcz: osad 35, móg 450”¹⁸. Tłuszcz zatem w XIX wieku był wsią typowo rolniczą, pozbawioną przemysłu i nie odróżniającą się od innych w okolicy¹⁹. Wyróżnikiem w 1862 roku była już stacja, mimo że wieś pozostawała w gminie Klembów od 1866 r. należącej do pow. radzyńskiego²⁰.

Dużo lepiej prosperowała w tym czasie Małkinia. Pierwszym obiektem przemysłowym była karczma założona w 1785 roku, która produkowała piwo i gorzałkę paloną. W 1806 roku powstała tu pierwsza szkoła. W literaturze można znaleźć informacje dotyczące miejscowości z okresu Królestwa Polskiego - podają autorzy „Rysu historycznego Małkini”²¹. Stąd też dowiadujemy się, że w 1827 roku Małkinia Górna należąca do gminy Orło powiatu Ostrów Mazowiecka liczyła 46 domów i 315 mieszkańców posiadała pocztę i trzy wiatraki²², natomiast w latach 1851 - 52 „urzędowe wsie kolonialne Małkinia Górna i Dolna zostały połączone w jedną całość na 1415 morgach, gdzie utworzono 46 osad: m. in. 9 ogrodniczych, kowalska, karczemną, leśną i szkołę”²³. Natomiast w momencie uruchomienia linii kolejowej było tu 39 osad gospodarczych, 3 ogrodnicze, kowalska, karczmarska, szkoła parafialna i osada strzelców leśnych. Parafii w tym czasie jeszcze nie było²⁴.

Podobnie kształtowała się historia innych miejscowości położonych przy trasie kolei warszawsko-petersburskiej. Wołomin, późniejszy powiat, w 1827 roku był jeszcze mniejszy od Tłuszcza i liczył zaledwie 91 mieszkańców²⁵. Przeważająca część tych miejscowości powstała i rozwinęła się dzięki kolei, o czym dobitnie świadczą liczby. Niewielka tylko część miast, takich jak Białystok,

¹⁸ Słownik... Pod red. B. Chlebowskiego, op. cit.

¹⁹ Por. L. Bokiewicz, Opis Powiatu Radzyńskiego pod względem topograficzno-historycznym, statystycznym, higienicznym i lekarskim, Warszawa 1872

²⁰ W. Szydlik, Tłuszcz i Ziemia Tłuszczańska w czasach nowożytnych do roku 1918 - zarys dziejów, studium krytyczne. Nie publikowany tekst referatu wygłoszony podczas sesji naukowej z okazji 550-lecia Tłuszcza w 1997 r.

²¹ Rys historyczny Małkini, [w:] 35 lat Zespołu Szkół Zawodowych im. Stanisława Staszica w Małkini, Praca zbiorowa, Małkinia 1996, s. 4 - 5

²² Autorzy nie podają źródła danych, zgodnych ze Słownikiem Geograficznym... Chlebowskiego. Tenże podaje także dane dotyczące Małkini dolnej w 1827 roku: 10 domów i 66 mieszkańców; Por. Chlebowski..., t. VI, Warszawa 1885

²³ Rys historyczny Małkini... s. 4

²⁴ Por. W. Jemielity, Diecezja Łomżyńska. Studium historyczne parafii, Łomża 1990, s. 226

²⁵ Słownik geograficzny..., t. XIII, Warszawa 1893

powstała samodzielnie, od kolei niezależnie i dużo wcześniej, a droga żelazna była tylko dodatkowym, późniejszym motorem ich rozwoju i zjawiskiem, które od tych większych miast dotarły nie przypadkiem.

2. Powstanie Drogi Żelaznej Petersbursko-Warszawskiej. Od pierwszych projektów do realizacji

Pierwsze projekty połączenia kolejowego Petersburga z Warszawą wyszły spod pióra Rosjanina Guriewa w roku 1835. Jego pomysł komunikacji miał być formą pośrednią między szosą a koleją szynową. Właśnie, wśród wielu projektowanych przez niego linii znalazła się trasa Petersburg - Ryga - Grodno - Warszawa²⁶. W 1838 roku, z planem wystąpił kolejny Rosjanin, Murawjow. Jego połączenie Petersburga z Warszawą miało przebiegać przez Psków, Dźwińsk, Wilno i Grodno. Prawie w tym samym czasie, pozostający w carskiej służbie Czech, inż. Garstner²⁷, opracował plan rozległych połączeń kolejowych. I też, jak obaj poprzedni projektanci, w swych planach umieścił połączenie Petersburga z Warszawą, ale wydłużone o połączenie z granicą pruską²⁸. Jak już wyżej wspomniano, car Mikołaj I był niechętny kolei. Żelazna droga znajdowała też zaciekłych antagonistów wśród rosyjskich elit. Zresztą zacofanie, powszechne w Cesarstwie, miało też swoich „rzeczników” i w Królestwie. Klejn przytacza w swoim artykule kompromitującą - oczywiście z „naszego” punktu widzenia - wypowiedź polskiego ekonomisty i filozofa, Józefa Supińskiego, według którego: „koleje żelazne są otchłanią, w której toną olbrzymie zasoby, nie zostawiając po sobie śladów prócz usypanej grobli i szyn na niej leżących”²⁹. Ów autor - na swoje nieszczęście - od owej wypowiedzi przeżył prawie pół wieku i musiał obserwować ekspansję transportu kolejowego. Zresztą, nawet gdy idea zwyciężyła, jeszcze w latach osiemdziesiątych ubiegłego stulecia, znajdowali się krytycy obawiający się zbyt częstych wyjazdów Rosjan na Zachód, co miało by sprzyjać trwonieniu majątków. Drugą obawą było przeświadczenie o nieuchronnym najeździe obcych spekulantów i geszefciarzy, szczególnie z giełdy w Berlinie i Wiedniu. Jeszcze w 1905 roku wybitny polski ekonomista Jan Koszutski ubolewał nad niezrozumieniem dla dzieła, jakim jest kolej ...i to nie tylko wśród ciemnych mieszkańców zapadłych kątów, którzy widzieli w nich Antychrysta jadącego na gorejącym piecu³⁰.

²⁶ Z. Klejn, O początkach linii kolejowej Warszawa - Białystok - Petersburg, [w:] „Rocznik Białostocki” 1966, t. VII, s. 207

²⁷ Tamże

²⁸ Tamże

²⁹ Tamże, s. 209

³⁰ S. Koszutski, Rozwój ekonomiczny..., Warszawa 1905, s. 169

Po wielu zabiegach i argumentacji natury militarnej w 1842 roku wybudowano odcinek kolei z Petersburga do Moskwy. Sześć lat później wybuchła wojna węgierska, w której interweniowała Rosja. Wtedy doceniono zalety kolejowego transportu i opinia rządu w tej sprawie nieco się poprawiła. Powróciła idea zbudowania kolei z Petersburga do Warszawy w Królestwie Polskim, stanowiącym w razie wojny przedpole, poligon działań militarnych. Wybrano projekt Gerstera³¹. W roku 1851 wydano carski ukaz, który powierzał prace nad wytyczeniem kolei gen. Majorowi Gerstfeldowi³². O początkach prac informował Kurier Warszawski z 3 grudnia 1851r.³³, co w niniejszym opracowaniu zostało odnotowane w Zagajeniu. Ogólna długość trasy miała wynieść 1330 km, z czego w Królestwie zaledwie 155 km³⁴. Co istotne, trasa była zbudowana według szeroko torowego wzoru rosyjskiego (1524 mm). Dyktowane było to względami militarnymi. Inny rozstaw toru uniemożliwiał jego wykorzystanie przez Prusy i Austrię. Od 1853 roku w budowie brał udział jeszcze nieznanymi warszawski finansista, dwukrotnie zmieniający wyznanie Jan Gotlieb Bloch, także późniejszy autor cennej V-tomowej pracy o wpływie kolei na gospodarkę. Dzięki budowie linii, on i wielu innych spekulantów, mogło się znacznie wzbogacić, jak to miało miejsce przy większości projektów rządowych (dzięki zyskom z tej budowy Bloch był później znanym udziałowcem innych linii, wielkim finansistą, bankierem, właścicielem ziemskim, autorem wielu publikacji z zakresu ekonomii i historii - przewidział między innymi wybuch i przebieg wojny światowej). W 1853 roboty przerwała wojna krymska i związane z nią wydatki rządu. Cztery lata później, koncesję przekazano Głównemu Towarzystwu Budowy Dróg Żelaznych Rosyjskich, opartemu przede wszystkim na kapitale francuskim (Izaak i Emil Preire - przedstawiciele paryskiego Credit Mobilier). Ich agentem w Polsce był skoligacony J. G. Blochem, warszawski bankier Leopold Kronenberg, który przez pewien czas sam starał się o koncesję na dokończenie linii³⁵.

W 1859 roku „Tygodnik Ilustrowany” podawał, że przy samych robotach ziemnych zatrudnionych było 15 tysięcy robotników nadzorowanych przez Mikołaja Skwarcowa³⁶. Budowa kolei dała zatrudnienie wielu robotnikom, często

³¹ Z. Klejn, O początkach linii..., s. 209 - 210

³² Archiwum Główne Akt Dawnych, akta Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych i Duchownych, teczka 7201

³³ „Kurier Warszawski” z 3 XII 1851 r., Nr 321, s.1712, egzemplarze dostępne w działach mikroform BN i BUW

³⁴ Encyklopedia Historii Gospodarczej Polski do roku 1945, Praca zbiorowa pod. Red. A. Mączaka, Warszawa 1981, t. I, s. 318

³⁵ Z. Klejn, op. cit., s. 210

³⁶ „Tygodnik Ilustrowany”, nr 14, 1859

zamieszkującym interesujące nas okolice. Chłopi wolni ugadzali się zbiorowo po 100 - 150 z pracodawcą, pańszczyźniani byli najmowani od swoich dziedziców. Aby zyskać sympatię obszarników, przez których tereny przebiegała kolej, wprowadzono przepis, że gorzałkę wolno zakupywać tylko z gorzelni należącej do właściciela terenu, na którym dana grupa robotników pracuje. Owo prawo propinacji było o tyle cenne, jak podkreślali sami właściciele dóbr, że sprzedaż alkoholu stanowiła najgłówniejsze źródło ich dochodu ³⁷.

Robotnicy wykwalifikowani otrzymywali za pracę przez cały sezon (od wczesnej wiosny do późnej jesieni) od 30 do 45 rubli, robotnicy ziemni odpowiednio 15 - 25 rubli ³⁸. Za „włóczęstwo” lub chorobę potrącano robotnikom pensje. Praca była dość ciężka i szybko dały znać o sobie konflikty między robotnikami a pracodawcą ³⁹. 26 maja 1859 roku kierownictwo robót zaniepokojone złymi nastrojami wśród robotniczych załóg poprosiło Warszawę o przydział żandarmerii lub kozaków. W efekcie do pilnowania porządku pojawiło się 4 żandarmów. Jednocześnie wprowadzono zasadę zabierania najmowanym robotnikom dokumentów, co utrudniało ich ewentualne ucieczki i podróżowanie po kraju.

Na rok przed ostatecznym uruchomieniem kolei, w okolicach Łap miał miejsce, prawdopodobnie pierwszy, strajk robotniczy w tej części Królestwa ⁴⁰ wywołany decyzją Blocha o przyspieszeniu robót. Zdesperowani robotnicy, nie radzący sobie z wykonaniem norm zaprzestali robót. W efekcie Bloch wstrzymał im raczej żywnościowe. Wśród desperatów zrodziła się nawet myśl pieszej wędrowki ze skargą do Warszawy. Ostatecznie jednak, w bliżej nieznanych okolicznościach sprawę załagodono, prawdopodobnie dzięki interwencji komisji rządowej, która miała przywrócić, obowiązujące wcześniej, normy.

Podczas budowy linii, kluczowym problemem było wywłaszczenie właścicieli gruntów, przez których teren przebiegała kolej, mimo dwóch kolejnych zarządzeń Rady Administracyjnej Królestwa Polskiego (pierwsze z 9.09.1840 r. ⁴¹, drugie z 18.06.1852 r. ⁴²) i ich korzystnego brzmienia dla interesów właścicieli wywłaszczanych gruntów i nieruchomości. Pojawiały się bowiem skargi właścicieli, wskazujących na niesprawiedliwe, nierówne traktowanie odszkodowań. Słusznie wskazywali, że inną wartość przedstawiały łąki, grunty orne, a inną lasy.

³⁷ AGAD, t. 7201

³⁸ „Korespondent rolniczy, handlowy i przemysłowy” przy „Gazecie Warszawskiej”, nr 103, 1855

³⁹ AGAD, t. 7201 a

⁴⁰ Z, Klejń, op. cit., s. 212

⁴¹ AGAD, t. 7198, str. 20

⁴² AGAD, t. D 6374, str. 22 - 47

Jedną z wykładni „litera prawa” zamówioną niejako przez naszych budowniczych było sprawozdanie Stanisława Wysockiego, wcześniejszego dyrektora zarządu budowy kolei warszawsko-wiedeńskiej⁴³. Według tej relacji, większość umów zawierana była dobrowolnie, a osoby zawyżające ceny gruntów ustępowały po wkroczeniu w sprawę naczelnika powiatu. Jednakże problemy z wywłaszczeniem dotyczyły najmocniej chłopów. Co tracili często całą swoją ziemię. Gdy dodatkowo rozpoczynano opóźnione roboty późną wiosną, niszczone zasiew, a często już i dojrzewające rośliny. Odszkodowanie przychodziło często po kilku latach i albo chłopą mogło już we wsi nie być (migracja zarobkowa) albo też mógł otrzymać odszkodowanie okrojone przez dziedzica. Często też kolej nie respektowała należnej wysokości odszkodowań i - przez oszczędność - nie budowała należnych urządzeń, np. odprowadzających wodę. Powodowało to często zalewy pól⁴⁴, już nie objęte odszkodowaniem. Jak podkreślali sami urzędnicy sporządzający raporty, najuczciwiej sprawę odszkodowań stawiali chłopci, wyzyskać kolej chcieli często obszarnicy, jednak budowniczowie wykazywali się największym lekceważeniem zawartych umów i często odszkodowania, opóźniane i opóźniane... w rezultacie nigdy do właścicieli nie trafiały. Obok tych trudności, wśród dokumentów znajdujemy informacje o naiwnych wręcz i - z perspektywy czasu - komicznych próbach uzyskania odszkodowań⁴⁵. Pojawiały się np. żądania refinansowania strat poniesionych ze względu na stosowanie płodozmianu (takie pole według dziedzica miało być kilkakrotnie droższe) lub za łąkę przejściowo zajętą na baraki lub ogniska (a naprawdę będącą ugorem). Wreszcie i kler niejednokrotnie domagał się „kolejowej” dziesięciny. W zasadzie jednak dokumenty nie zawierają skarg wielkich właścicieli ziemskich. Ci potrafili się ostatecznie z koleją ułożyć. Wśród teczek AGAD jedna zawiera cenną informację na temat mocno poszkodowanego właściciela z Zielonki p. Warszawą⁴⁶. Niejaki Frybes - bo o nim mowa, był właścicielem kopalni torfu, kolej zaś oszacowała teren jako „mokrą łąkę”. Różnica co do wartości gruntu doprowadziła w 1859 roku do procesu, który Frybes wygrał i jeszcze otrzymał sądowy szacunek gruntu wyższy od tego, który sam wystawił. Jednak Towarzystwo wniosło apelację, i ogłosiło, że biegli to „ludzie nie dosyć wykształceni i ludzie mało naukowci”⁴⁷. Tymczasem był to już rok 1867 i kompletnie zrujnowany Frybes musiał prosić o pomoc władze Królestwa Polskiego.

⁴³ AGAD, t. 7201

⁴⁴ Tamże

⁴⁵ Tamże

⁴⁶ AGAD, t. 7201a

⁴⁷ Tamże

Jeśli jednak z uzyskaniem odszkodowania kłopoty miał przedsiębiorca, to o losach niepiśmiennych chłopów nietrudno się domyślać. Wiele ich skarg nigdzie nie dotarło lub nawet nie powstało, gdyż poszkodowani nie zawsze byli zdolni do rozróżnienia faktów - nie zawsze mogli właściwie ocenić sytuację, ba, wreszcie nie zawsze wiedzieli dokąd ze skargą się udać. I, o ile szlachta była w lepszej sytuacji, o tyle zdarzały się przypadki wykorzystywania chłopów przez ich własnych dziedziców. Zachowało się też w Archiwum Głównym Akt Dawnych bardzo ważne doniesienie⁴⁸, złożone przez chłopą, byłego członka warszawskiej straży pożarnej. Oto, dwóch właścicieli ziemskich z pow. łomżyńskiego, Ludwik Dworakowski i Wojciech Piotrowski, mieli podrobić kwity i upoważnienia i odebrać w Banku Polskim przyznane wsi odszkodowanie. Oszustwo było tym większe, że fałszywe dokumenty były poświadczane przez wójta gminy Drągi i naczelnika powiatu. Jak z kolei, na temat tej samej sprawy, informuje Z. Klejn w artykule "O początkach kolei..."⁴⁹, składający skargę 15 października 1857 r. zauważył, że oszuści wypłacili niektórym gospodarzom (tym, których można się było obawiać, że prawdy dojdą) skromne odszkodowania.

Nie mniej jednak, po wielu perypetiach, trudnościach, po wielkich fortunach, jakie wynieśli z budowy „finansieści” i licznych plajtach, dramatach porzutywdzonych, kolej została ukończona. Historyczną datę oddania do użytku odcinka Warszawa - Białystok, stanowi dzień 18 maja 1862 roku⁵⁰, kiedy przez Wołomin, Tłuszcz, Małkinię... przejechał pierwszy pociąg, wiozący towarzyską śmietankę zgromadzoną wokół udziałowców, inżynierów i głównych wykonawców projektu.

3. Militarne znaczenie linii - powstanie 1863 r.

Kolej łącząca stolicę Królestwa ze stolicą Cesarstwa miała duże znaczenie polityczne, wojskowe i gospodarcze. W zasadzie te same argumenty przemawiały jednocześnie za jej powstaniem i przeciwko. Niniejsza linia bowiem, nie tylko łączyła polską prowincję z Rosją. Jednocześnie była drzwiami Rosji na świat i drzwiami świata do Rosji. W Warszawie istniało już bowiem połączenie do Wiednia (dalej do Włoch, Francji). Natomiast uruchomiona w tym samym roku co DŻP-W linia bydgoska dawała szybkie połączenie z Niemcami (dalej, Belgią, Francją i Anglią).

⁴⁸ t. 7201

⁴⁹ Z. Klejn, op. cit., s. 216

⁵⁰ Encyklopedia Historii Gospodarczej..., t. I, s. 318

Niedługo po uruchomieniu drogi żelaznej z Petersburga do Warszawy, przyszło Rosjanom po raz pierwszy doświadczać owego dobrodziejstwa i związanych z nią kłopotów. Oto, linia kolejowa, wraz z przejeżdżającymi pociągami z wojskiem i zaopatrzeniem, stała się przedmiotem ataków powstańców styczniowych. Jednocześnie linia ta przyspieszyła upadek powstania, dzięki licznym transportom wojsk z głębi Rosji. Na interesującym nas odcinku rozegrało się kilka istotnych potyczek. Świeże urządzenia kilkakrotnie ulegały zniszczeniu...

Jak podaje dalej Z. Klejn⁵¹, już kilka dni po wybuchu powstania, do Warszawy zaczęły napływać pierwsze komunikaty o tym, że oddziały powstańcze opanowały część linii między Łapami a Białymstokiem. Zresztą - co jest tu bardzo istotne - w „rebelianckich” szeregach od początku było dużo kolejarzy, robotników i tzw. kolejowej inteligencji. 24 stycznia rozpoczął się masowy sabotaż kolejarzy stacji Praga. Tego dnia, zawiadowca stacji Ruciński wraz z inżynierem, kilkoma urzędnikami i konduktorami oraz dwoma robotnikami, opanowali pociąg i począwszy od 5. kilometra za Warszawą rozpoczęli niszczenie urządzeń trakcyjnych, sygnałowych i telegraficznych⁵². Zbuntowany pociąg napotykał na swej drodze inne oddziały kolejowe, przeważnie złożone z robotników, którzy ścinali słupy, wysadzali kolejne mosty i rozkręcali szyny. Ruciński wstawił się też tym, że po drodze zarekwirował znaczną część urządzeń telegraficznych na potrzeby powstania i - jak dalej podaje Klejn- „zawartość kas na stacjach, m. in. w Tuszcu, Łochowie i Małkini”⁵³. Na stacji łochowskiej obездwładniono zdążający od Wilna pociąg i rozbrojono spieszących nim do Warszawy oficerów i Kozaków⁵⁴.

Te, pierwsze kolejowe akcje powstańców, powiodły się bardzo dobrze, mimo przeszkód ze strony pracujących na kolei cudzoziemców, Rosjan i Niemców. Dla przykładu, lokomotywę pociągu Rucińskiego obsługiwali Niemcy, którzy przy pierwszej sposobności uciekli do Warszawy.

Przez pierwszy miesiąc powstańcy kontrolowali w zasadzie bez przeszkód tę linię, na polskim jej odcinku. W tym czasie, wokół stacji zaczęto organizowanie ruchu oporu, poprzez mobilizowanie co światlejszej ludności. W Małkini i Łapach, w stacyjnych warsztatach ślusarskich, odlewano kule i kuto kosy. Wszystko to jednak nie trwało długo. Już bowiem 11 lutego wojska rosyjskie zmuszają powstańców do ukrycia się w lesie. Tych z okolic Małkini w pobliskiej

⁵¹ Z. Klejn, op. cit., s. 217 - 220

⁵² Informacje o akcji zawiadowcy Rucińskiego - na podstawie: „Głos Kolejowca” 1930, Nr 3, s. 4

⁵³ Podkreślenia - W. Sz. ; obie miejscowości pozostają w granicach obecnego województwa ostrołęckiego

⁵⁴ Z. Klejn, op. cit., s. 217

Puszczy Białej, z Tłuszcza i Łochowa w okolicznych Lasach Łochowskich i innych. Wczesną wiosną naprawiono pospiesznie linie i do Warszawy zaczęły kursować transporty z zaopatrzeniem i wojskiem. Wiadomo jednak, że powstańcy nie zaprzestali ataków na obiekty kolejowe. „Doniesienia z pola bitwy” podały np., że 13 maja 1863 roku oddziały ppłka Ignacego Mystkowskiego napadły na pociąg między Czyżewem a Małkinią, gdzie dowódca miał ponieść śmierć. Kilka dni później, ten sam oddział wykołoił pociąg wojskowy. W katastrofie poniosło wtedy śmierć 600 żołnierzy i 20 oficerów rosyjskich⁵⁵. W związku z naprzykrzaniem się powstańców, 22 czerwca Rząd Narodowy wydał dekret zamykający ruch, komunikację telegraficzną, jako „chwilowo szkodliwą dla sprawy wyswobodzenia ojczyzny”. Dodatkowy dekret z dnia następnego zakazywał pracownikom kolei przystępowania do pracy i rozkazywał opuścić zamkniętą linię pracownikom wszystkich szczebli. Niewykonanie polecenia miało grozić sądem rewolucyjnym⁵⁶. Dekrety te jednak nigdy zostały wypełnione i to na polecenie tego samego rządu. Było to skutkiem interwencji konsula francuskiego, przebywającego w Warszawie, który - słusznie - dopominał się o respektowanie praw do czerpania zysków z użytkowania linii, jakie należały się francuskim koncesjonariuszom Głównego Towarzystwa Rosyjskich Dróg Żelaznych. Interwencję tę ułatwił w dużej mierze, wyżej wymieniany bankier warszawski, Kronenberg, przedstawiciel Towarzystwa na Rosję, który w Rządzie Narodowym miał oddanego człowieka, niejakiego Karola Majewskiego.

Dzięki tym, partykularnym przecież, posunięciom Francuzów linia tuż po powstaniu „niespełnionych nadziei” mogła bez przeszkód funkcjonować i życie ekonomiczne szybciej wracało do normy. Ruch pasażerski i towarowy kwitł...

4. Dalsze losy kolei warszawsko-petersburskiej, do roku 1914

W zasadzie dalsze losy kolei warszawsko-petersburskiej ściśle wiązały się z militarnymi planami i realizacją innych linii kolejowych w Królestwie. Jak już to zostało wspomniane (do czego zresztą jeszcze będzie okazja wrócić) wykorzystanie linii jako ułatwienia w transporcie towarowym i komunikacji pasażerskiej było niejako „produktem ubocznym” i źródłem wysokich kosztów utrzymania drogi żelaznej. W tym samym roku, co DŻP-W, wybudowano też kolej warszawsko-bydgoską. W 1877 roku powstała, wzmacniająca poprzednią,

⁵⁵ „Doniesienia z pola bitwy” z 20. 06. 1863 r. - kurierek powstańczy. Relację tę przytaczają zresztą liczni autorzy. Tu: cytowana za Klejnm, op. cit. s. 218

⁵⁶ Relacja za: „Inżynier Kolejowy”, 1936, Nr 2/138, str. 82

warszawsko-mławska. Jeszcze w 1867 roku powstała linia łącząca Moskwę z twierdzą w Brześciu. W 1871 roku połączono koleją Warszawę i Terespol. Dawało to doskonale, bezpośrednie połączenie Moskwy z Warszawą. Natomiast linią, dwie poprzednie wzmacniającą, była mniejsza przebiegająca z Polesia i łącząca się z trasą moskiewsko-brzeską na wysokości stacji Żabinka, a zbudowana w 1882 roku niezwykle szybko i na rozkaz ministerstwa spraw wojskowych. Dodatkową koleją wzmacniającą „naszą” warszawsko-petersburską była, poprowadzona w kształcie łuku, linia ze stacji Orany do Olity-Krasnej (w pobliżu Suwałk) przez Augustów do Grodna.

Następne dwie, bardzo ważne z punktu widzenia strategicznego, były jednotorowe linie: Siedlce - Małkinia - Ostrołęka oraz Pilawa - Tłuszcz - Ostrołęka. Już w 1890 r. minister wojny domagał się połączenia Białystok - Łomża - Ostrołękę - Ostrów - Małkinię⁵⁷. W latach 1893 - 97 zbudowano linię z Łap do Ostrołęki i dalej przez Wyszków do Tłuszcza⁵⁸. Jednocześnie w 1893 roku powstały w ten sposób trójkąt, z podstawą w postaci DŻP-W, przecięła linia z Ostrołęki przez Ostrów do Małkini. Budowane w następnych latach odcinki z Tłuszcza do Pilawy i z Małkini do Siedlec (dalej też do Łukowa), dały strategiczne połączenie z koleją nadwiślańską (Warszawa - Dęblin - Lublin - Chełm - Kowel). W tym też czasie, Rosja dążyła do wykupienia wszystkich prywatnych, a liczących się linii na swoim terenie. W tym samym roku (1897) upaństwowiono także Drogę Żelazną Petersbursko-Warszawską.

Linii tego typu na terenie Cesarstwa Rosyjskiego było więcej Co istotne jednak, jak podaje M. Krzysica: Do linii, które w szczególny sposób miały zabezpieczyć potrzeby wojska, według opinii tegoż sztabu generalnego należały odcinki:

Grodno - Małkinia - Tłuszcz - Warszawa,

Terespol - Biała (Podlaska - przyp. W. Sz.) - Łuków - Siedlce - Mińsk - Warszawa, Chełm - Lublin - Dęblin - Warszawa,

Białystok - Łapy - Ostrołęka.⁵⁹

Obie linie (podkreślone) spełniały bowiem zadanie dostarczenia siły żywej i zaopatrzenia podczas ewentualnej obrony twierdz: Ostrołęki, Łomży i oczywiście Warszawy. Istotną informacją jest tutaj fakt, że linia petersburska była dwutorowa,

⁵⁷ Por. M. Krzysica, op. cit., s. 26

⁵⁸ Por. Z. Niedziałkowska, Kronika najważniejszych wydarzeń z dziejów miasta Ostrołęki do 1945 roku. Ostrołęka 1989, s. 18

⁵⁹ M. Krzysica, op. cit., s. 27. Podkreślenia - W. Sz.

linia Ostrołęcka natomiast jednotorowa⁶⁰. Obie zaś linie, jak wszystkie w Cesarstwie miały rosyjski, szerszy rozmiar, o czym wspomniano już wyżej⁶¹. Ostatnią w okolicy Warszawy (a tu istotną) była linia kolejowa z Warszawy przez Jabłonę do Zegrza, która docelowo miała przez Pułtusk dobiegać do Ostrołęki, jednakże zaniechano jej dalszej budowy na skutek trudności inżynierskich między Zegrzem a Pułtuskiem⁶².

Dla wyjaśnienia, linie normalnotorowe były budowane w zachodniej części Królestwa. Swoistą linię delimitacyjną stanowi w tym zakresie koryto Wisły. Zresztą, linii kolejowych po lewej stronie było znacznie więcej, co w dużej mierze wynikało z prawidłowości: im dalej na zachód, tym wyższy stopień cywilizacyjnego rozwoju. Obok linii normalnotorowych (szerszych i węższych) budowano też w Królestwie linie kolejek wąskotorowych. Na przykład w woj. warszawskim powstała kolejka wąskotorowa w Markach, w związku z założeniem tam przędzalni⁶³. Kolejki wąskotorowe (istotne dla tła sytuacji kolei w tym okresie w ogóle) były wyjątkowo tanim i wygodnym narzędziem transportu⁶⁴.

Kolej warszawsko-petersburska była o tyle istotna, że gęstość sieci w Królestwie, w porównaniu z pozostałymi zaborami była kompromitująco niska. Było to dyktowane - jak pisał Mieczysław Krzysica - wyrazem rosyjskiej polityki ograniczeń ze względów wojskowych⁶⁵. W roku 1900 w Królestwie Polskim na 100 km kw. Powierzchni przypadało 17, 2 km toru kolejowego; na 100.000 mieszkańców zaś 24 km. Dla porównania, w Księstwie Poznańskim, dane te kształtowały się na poziomie, odpowiednio 71,4 km i 177,9 km⁶⁶.

Szczególnie rażące dysproporcje w poziomie rozwoju kolejnictwa na ziemiach polskich wykazały dane z I wojny światowej. Jak wyżej wspomniano, Królestwo było rosyjskim terenem strategicznym. I to uwzględnianym nie tylko

⁶⁰ Stan ten pozostaje do dziś bez zmian

⁶¹ Według jednych autorów jest to 1522, według innych 1523 mm

⁶² Owymi trudnościami były „nierówności terenu”. Szerzej na ten temat pisał J. Szczepański w wielu publikacjach na łamach legionowskiego tygodnika „Mazowieckie To i Owo” (lata 1996 i 7). Jacek Szczepański jest autorem historycznej publikacji książkowej *Obóz Hurki*, współpracownikiem „Mówią Wieki” i kierownikiem działu historycznego „Życia Warszawy” (od 1997 r.), opublikował także art. *Cerkwie pułkowe w Ostrołęce*, [w:] „Zeszyty Naukowe OTN”, Nr 10 / 1996

⁶³ Archiwum państwowe Miasta Stołecznego Warszawy, Warszawski Rząd Gubernialny, Ref. 17, sygn. 110 / 1894

⁶⁴ O. Laskowski, *Encyklopedia wojskowa*, t. IV, Warszawa 1934, s. 321

⁶⁵ M. Krzysica, *op. cit.*, s. 38

⁶⁶ Tamże, s. 39

w wojennych planach caratu. Państwo buforowe jakim była polska prowincja miało się stać miejscem kolejnych krwawych starć między zaborcami, czego wszyscy mieli pełną świadomość. Budowane w Niemczech począwszy od 1830 roku koleje pozwoliły zjednoczyć państwo. To kolej zbudowała Rzeszę Niemiecką i przyspieszała kolonizację zachodnich ziem polskich.. Kolej pozwalała lepiej wykorzystywać Austriakom bazę spożywczą, jaką stanowiła Galicja. Rosja sprawniej mogła rusyfikować. Wynalazek niosący ze sobą podbój i dalsze uzależnienie ziem, był też nośnikiem rozwoju i cywilizacji. Niejako produktem ubocznym powstania sieci kolejowych był więc i cywilizacyjny postęp.

Tymczasem, w czasie wojny światowej, kiedy Francja używała niemal wyłącznie transportu kolejowego a Niemcy stosowały go bardzo często, Rosja wydawała się być zagubiona w swoich niemrawych próbach wykorzystywania słabej sieci o jeszcze słabszych możliwościach przewozowych. Jedyną zaletą zacofania carskiego kolejnictwa było to, że Niemcy nie mogli z takiej sieci korzystać, tym bardziej wzięwszy pod uwagę inny rozstaw toru. Jednak trudności te dały się we znaki szczególnie Rosji, której ruch kolejowy przez pewien czas był, na jednych odcinkach zupełnie sparaliżowany, na innych, z punktu widzenia wojny, nieistotny⁶⁷.

Wpływ kolei na rozwój miejscowości

1. Błędy rosyjskiej polityki kolejowej

Każdego rodzaju drogi komunikacyjne, a linie kolejowe przede wszystkim, były najistotniejszym czynnikiem, który decydował o tempie i stopniu rozwoju życia gospodarczego, społecznego i politycznego w Królestwie Polskim. Najwięcej szkód w tej dziedzinie przyniosła krótkowzroczna i ograniczona światopoglądowo rosyjska polityka kolejowa. Linie kolejowe, rzadkie i budowane przede wszystkim dla potrzeb wojska, nie mogły zbyt silnie wpływać na rozwój gospodarczy ziem. Dodatkowo, nierównomierne rozłożenie tych szlaków komunikacyjnych, wpłynęło na rażące dysproporcje w rozwoju dawnych guberni⁶⁸. Stąd też nie dziwią zestawienia z końca XIX wieku, z których jasno wynika, że tylko w guberni warszawskiej i piotrkowskiej zlokalizowanych było 2522 fabryki, co stanowiło prawie 52 procent wszystkich tego typu zakładów w Królestwie⁶⁹.

⁶⁷ M. Krzysica, op. cit., s. 42

⁶⁸ Dysproporcje, na które tu wskazano, są widoczne także i na dzisiejszych mapach gospodarczego rozwoju kraju. Sama zaś mapa linii kolejowych, pozwala na perfekcyjne wręcz odtworzenie granic zaborów.

⁶⁹ M. Krzysica, op. cit., s. 42 - 43

2. A jednak rozwój

Jak w tym czasie rozwijał się Wołomin, Tłuszcz, Małkinia i inne, wiadomo niewiele. Jednak z dostępnych źródeł i opracowań, możemy co nieco wyłuśkać. Z cytowanej notatki, jaką drukował „Kurier Warszawski” wiemy, że Wołomin i Tłuszcz były miejscowościami o charakterze letniskowym⁷⁰. Relację tę potwierdza lektura Opisu Powiatu Leona Bokiewicza⁷¹. Z powyższych rozważań wynika też jasno, że w chwili uruchomienia kolei warszawsko-petersburskiej powstały w Tłuszczu i Małkini warsztaty kolejowe, które (prawdopodobnie) uległy rozbudowie w związku z powstaniem węzłów kolejowych w ww. miejscowościach w latach 1893 i 1897. Warsztaty i stacja dawały niemałe - jak na tamte warunki - zatrudnienie, także miejscowej ludności. Wspomniany wyżej Bokiewicz podaje także informacje o strukturze demograficznej ludności⁷². Dane te są bliskie temu, co podają współczesne liczące się opracowania. Tłuszcz w tych publikacjach występuje jedynie wzmiankowo. Informacje zaś dotyczące tej miejscowości musimy traktować jako przypuszczalne, domyślne na podstawie danych odnoszących się do gminy Klembów powiatu Radzyńskiego, gdzie Tłuszcz wtedy należał. Cytowane zaś dane statystyczne, powinny rysować dość klarowny obraz rozwoju Tłuszcza epoki kolejowej - w porównaniu do informacji zawartych na temat tej miejscowości we wcześniejszej części niniejszego opracowania.

Ludność żydowska w Królestwie Polskim w 1816 r. wynosiła 8,7% ogółu ludności, w 1861 - 12,8%⁷³. W 1897 r. Żydów w powiecie radzyńskim było 10,1%⁷⁴, na wsiach i w osadach stanowili oni 9,2% ludności⁷⁵. Możemy się tylko domyślać, że w pow. ostrowskim, do którego należała Małkinia było podobnie lub liczba ta nieznacznie była niższa, skoro części prawobrzeżnej Królestwa odsetek ten wynosił na wsiach 9,1%⁷⁶. Na temat stopnia rozwoju miejscowości

⁷⁰ „Kurier Warszawski”, Nr 321 / 1851 s. 1712

⁷¹ Por. L. Bokiewicz, Opis Powiatu Radzyńskiego pod względem topograficzno-historycznym, statystycznym, higienicznym i lekarskim, Warszawa 1972. Tę pozycję z dorobku jadowskiego lekarza należy traktować poważnie. O jej wadze (nie tylko z lekarskiego punktu widzenia) podnosi fakt, że w roku wydania została nagrodzona za wszechstronną cenność przez warszawskie towarzystwo lekarskie.

⁷² Tamże, część statystyczna

⁷³ R. Szydlik, Druga społeczność. Losy tłuszczańskich Żydów. Omówienie literatury przedmiotu, tekst w „Zeszytach naukowych” OTN, Ostrołęka 1998

⁷⁴ Wszechrosyjski spis ludności z 1897 r.

⁷⁵ Tamże, tablica XIV

⁷⁶ Tamże

możemy wnosić na podstawie rozwoju komunikacji, handlu, przemysłowienia. Skoro jednak te dane są skąpe, pozostają przypuszczenia. W przypadku Tłuszcza, Małkini i innych, sytuacja gospodarczego rozwoju wyglądała podobnie. Wiemy, że w pow. radzywińskim w 1897 r. z rolnictwa utrzymywało się prawie 85% ludności. Czym zajmowała się pozostała ludność? 4,1% pracowało w służbie państwowej i wolnych zawodach, 3,4% - przemysł i leśnictwo, rzemiosło - 2%, handel, kredyty i usługi - 3,7%, komunikacja i transport - 1,2%, inne - 1,2%⁷⁷. Zatem w sektorze pozarolnym pracowało około 15% społeczeństwa, tj. prawie dwukrotnie więcej niż przed zbudowaniem kolei warszawsko-petersburskiej. Jeśli jeszcze weźmiemy pod uwagę, że liczba ludności zatrudnionej w rolnictwie jest niemal identyczna z liczbą ludności polskiej w ogóle, przy świadomości, że tylko część Niemców zajmowała się tą dziedziną gospodarki, zrozumiemy, że większość tzw. ruchu kapitałowego wynikała z inicjatywy przedstawicieli innych narodowości - tym samym jednak prężnych i bardzo skutecznych. Oczywiście, rozwój nie był wyłączną zasługą drogi żelaznej, ale - bez wątplenia - dużo jej zawdzięczał. Zawody, tradycyjnie zarezerwowane dla Żydów, najlepiej przecież kwitły w pobliżu stacji. Także i letniska, w Tłuszczu, a w większym jeszcze stopniu w Wołominie, zaczęły ściągać kolejnych kuracjuszy.

W Małkini, co wykazano wyżej, drobny przemysł i wytwórstwo istniało już wcześniej, przed koleją. Teraz rozwój mógł być już sprawniejszy. Cytowany artykuł z „Kuriera Warszawskiego” informował, że droga żelazna pominęła ważniejsze miasta na trasie Warszawa - Białystok. Takie wytyczenie szlaku na zdrowie wyszło jedynie, przygranicznej z Ostrołęckiem, podupadłej osadzie Czyżew, w której już przed wojną światową istniało duże skupisko ludności żydowskiej, a co za tym idzie, spora liczba kramów, zakładów usługowych i małych przedsiębiorstw. Bliżej Warszawy liczba ta była podobna. Napływ wyznawców Judaizmu był bowiem dwukierunkowy, z Warszawy i z głębi Rosji, gdzie polityka cara względem „zabójców Chrystusa” - jak określała ich propaganda - była coraz surowsza. Dobrymi osadami do osiedlenia się dla uciekinierów były kolejno od granicy Królestwa - Łapy, Szepietowo, Czyżew, Małkinia i dalej Łochów, ale także Tłuszcz i Wołomin. Niewielką, ale prężną grupę interesów stanowili też Niemcy, w powiecie radzywińskim dość liczni. Ich odsetek w roku powszechnego spisu carskiego wyniósł tu 3,2%.

Pierwszym obiektem przemysłowym Tłuszcza, jaki wymieniają źródła, stała się dopiero huta szkła Deptucha, Jaruntowskiego i Iwanickiej wybudowana w 1905 roku (w tym samym czasie powstała też huta w Wołominie i rok później w Wyszkuwie), którą rok później odkupił żydowski przedsiębiorca Jakub

⁷⁷ Wszechrosyjski spis ludności z 1897 r.

Sawicki⁷⁸ W tym też czasie powstały pierwsze, zachowane do dziś murowane budynki (oprócz spichlerza dworskiego, który jest znacznie starszy⁷⁹). Na początku budynki te stanowiły powierzchnie biurową i magazynową huty. W 1904 roku zbudowano też duży skład drewna w pobliżu stacji.

Jak podaje Kielak⁸⁰, po zbudowaniu linii kolejowej, w Tłuszczu szybko osiedliło się bardzo dużo Żydów. Na początku wieku, miało ich być od około 150 do - podobno - 350, i były tu oddziały wszystkich liczących się organizacji, partii politycznych a nawet dom modlitw⁸¹. Większość też zakładów i sklepów należała do Żydów. Źródła⁸² wymieniają wśród zakładów rzeźnię, wiatrak, sklep monopolowy, restaurację. Warsztaty kolejowe miały dawać zatrudnienie kilkunastu, a nawet kilkudziesięciu pracownikom przez wybuchem I wojny światowej. Od 1906 roku rozpoczęto w Tłuszczu budowę pierwszych budynków i wodnych urządzeń kolejowych. W 1912 roku wyrosła tu wieża ciśnień⁸³. Przed wojną był też w Tłuszczu lekarz, towarzystwo trzeźwości.

Jak wspomniano już w jednym z przypisów, wyrazem społecznego rozwoju Tłuszcza, było ukazywanie się tam pierwszego ludowego pisma w granicach obecnego województwa ostrołęckiego⁸⁴.

Dane, dotyczące innych miejscowości, są raczej skąpe. Rozwijała się Małkinia, a jeszcze prężniej Wołomin (o hucie już wspomniano). Letnisko przeżywa niemalże najazd odpoczywających i stałych osadników. Liczba Żydów w przedwojennym Wołominie przekracza niemal dwukrotnie tę w Tłuszczu. Powstają kolejne zakłady przemysłowe i organizacje kulturalno-społeczne.

Wybuch I wojny światowej, pierwszej wojny totalnej, przerwał na cztery lata rozwój miejscowości położonych przy KŻP-W, tak jak i innych na ziemiach Polskich, które, zgodnie z planami wojennymi i przewidywaniami Blocha, stały się poligonem zaborczych wojsk. Życie gospodarcze i kulturalne zamiera, choć pojawiają się wtedy dość licznie jednostki straży pożarnej (w Tłuszczu w 1916 roku). Dopiero wyzwolenie przynosi stopniowe ożywianie przystajacych osad.

⁷⁸ Por. S. Kielak, Tłuszcz. Wieś - osada - miasto (1447 - 1980), Tłuszcz 1980 (maszynopis), s. 14; R. Szydlik, Druga społeczność....

⁷⁹ Por. Katalog zabytków sztuki w Polsce, Praca zbiorowa pod red. Izabelli Galickiej i Hanny Sygietyńskiej, Warszawa 1969, s. 23

⁸⁰ S. Kielak, Tłuszcz. Wieś - osada..., s. 12

⁸¹ R. Szydlik, op. cit.

⁸² Tamże, s. 12 i dalej

⁸³ Okazały budynek zachował się do dziś i jest widoczny z przejeżdżających pociągów, po południowej stronie trasy kolei warszawsko-petersburskiej.

⁸⁴ Por.: J. Kijowski, Z dziejów czasopiśmiennictwa na ziemiach obecnego województwa ostrołęckiego, Ostrołęka 1991, s.3 - 6, 30, 36

Próba podsumowania

W świetle powyższych badań, opracowanej literatury, źródeł i prasy, historycznej oraz kolejowej, dochodzimy do następujących wniosków:

1. Kolej warszawsko-petersburska (nazywana w epoce Drogą Żelazną Petersbursko-Warszawską) powstała na skutek nacisków zewnętrznych i wewnętrznych na cesarski aparat państwowy. Naciski te były kierowane przez:
 - grupy interesów z przewagą obcego kapitału pragnące czerpać zyski z komunikacji kolejowej między Petersburgiem, Warszawą i stacjami pośrednimi, przy jednoczesnym zachowaniu argumentacji natury militarnej
 - czynniki państwowe motywujące konieczność budowy linii względami militarnymi, często inspirowane i finansowane przez grupy kapitałowe
2. Budowa i oddanie do użytku kolei spowodowały dynamiczny rozwój miejscowości, w tempie kilkakrotnie przewyższającym postęp dotychczasowy. Podstawowymi wyznacznikami tego rozwoju były:
 - zatrudnienie miejscowej ludności przy budowie linii, a następnie w różnorodnych obiektach i obsłudze kolei
 - zaludnianie osad przystacyjnych
 - urbanizowanie osad przystacyjnych (dotychczas typowo wiejskich) związane ze wzrostem liczby ludności i zmianą charakteru jej źródeł utrzymania
 - powstawanie ośrodków pozarolnej działalności gospodarczej i zwiększony ruch sektora gotówkowego (handel, lichwa, rzemiosło, drobny, a czasami większy, przemysł)
 - powstawanie związków, stowarzyszeń oraz ośrodków kulturalnych i oświatowych, a także oddziałów partii, stronnictw politycznych i innych

Kolej warszawsko-petersburska bezsprzecznie wpłynęła na rozwój osad położonych przy tym szlaku komunikacyjnym. Wystarczy zacytować Teofila Lijewskiego by nie rozwiać jakiegokolwiek, ślady nawet, wątpliwości: „(...) Załazek miasta stanowi (...) stacja kolejowa i wokół niej następuje rozbudowa poszczególnych obiektów i dzielnic. W Polsce istnieje kilkadziesiąt młodych miast, przeważnie przemysłowych lub o charakterze satelitaro-mieszaniowym, które powstały dzięki stacji kolejowej (np. Pruszków, Żyrardów, Otwock, Wołomin, Tłuszcz, Legionowo, Łapy (...))⁸⁵. Na ile ten wpływ był silny, co go pobudzało, a co hamowało, jaki zmieniał charakter osad, mentalność ludzi, wreszcie, jak ten wpływ odznaczył się na życiu kulturalno-społecznym mieszkańców tych osad - wykazano powyżej.

⁸⁵ T. Lijewski, *Geografia transportu Polski*, Warszawa 1977, s. 65 - 66

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

KALENDARIUM

- 1785 r. w Małkini powstała karczma i rozpoczęła produkcję piwa i gorzałki palonej
- 1806 r. w Małkini powstała pierwsza szkoła elementarna
- 1827 r. Małkinia liczy 46 domów 315 mieszkańców, posiada szkołę elementarną, pocztę i 3 wiatraki
- 1827 r. Tłuszcz liczy 31 domów i 126 mieszkańców
- 1827 r. Wołomin zamieszkuje 91 osób
- 1835 r. pierwsze projekty, pióra Rosjanina Guriewa, połączenia kolejowego Warszawy z Petersburgiem
- 1838 r. projekt Murawiowa dotyczący połączenia linią kolejową Warszawy z Petersburgiem
- 1842 r. zbudowano pierwszy odcinek kolei w Rosji łączący Petersburg z Moskwą
- 1851 r. 3 grudnia ukazała się w „Kurierze Warszawskim” pierwsza informacja o zamiarach budowy kolei warszawsko-petersburskiej
- 1853 r. przerwanie budowy kolei warszawsko-petersburskiej ze względu na wybuch wojny krymskiej
- 1859 r. „Tygodnik Ilustrowany” poinformował, że na drodze żelaznej warszawsko-petersburskiej pracuje 15 tys. robotników
- 1859 r. 26 maja, ze względu na złe nastroje wśród robotników, z Warszawy przysłano czterech kozaków do pilnowania „buntowaczyków”.
- 1861 r. pierwszy strajk robotników pracujących na kolei w okolicach Łap
- 1862 r. w Małkini jest 39 osad gospodarczych, 3 ogrodnicze, 1 kowalska, 1 karczmarska, szkoła parafialna i osada strzelców leśnych.
- 1862 r. 18 maja wyruszył z Warszawy przez Wołomin - Tłuszcz - Małkinie pierwszy pociąg na tej trasie. Jechali w nim udziałowcy, inżynierowie, główni wykonawcy, projektanci, a w ostatnich wagonach „kupa przygodnej gawiedzi”. Od tego dnia pociągi zaczęły kursować regularnie.
- 1863 r. 24 stycznia (Powstanie Styczniowe - powstanie niespełnionych nadziei) rozpoczął się masowy sabotaż kolejarzy stacji Praga. Zawiadowca Ruciński wraz z kilkoma kolejarzami opanował pociąg jadący na wschód (przez Tłuszcz, Małkinie) i rozpoczęli niszczenie urządzeń trakcyjnych, sygnałowych i telegraficznych. Inni kolejarze ścinali słupy, wysadzali

- mosty i rozkręcali szyny. Obrabowano też kasy kolejowe w Tuszczu, Lochowie i Małkini, a pieniądze przekazano powstańcom. Ruch pociągów na tym odcinku był unieruchomiony do wiosny tegoż roku.
- 1863 r. 13 maja oddziały ppłk. inż. Ignacego Mystkowskiego napadły na pociąg między Czyżewem a Małkinią. W walce pod Kietlanką poległ dowódca. Pochowano go w Zarębach Kościelnych.
- 1863 r. 22 czerwca Rząd Narodowy (powstańczy) wydał dekret polecający zamknięcie ruchu kolejowego, jako chwilowo szkodliwego dla sprawy oswobodzenia ojczyzny (Rosjanie koleją przywozili do Królestwa wojско i sprzęt wojenny).
- 1864 r. ziemia dworska została rozparcelowana i powstała osada Tuszcz.
- 1867 r. Warszawa uzyskuje kolejowe połączenie z Moskwą. Oddana do użytku zostaje kolej nadwiślańska Terespol- Mrozy - Warszawa, połączona z trasą moskiewsko-brzeską
- 1867 r. Tuszcz w gminie Klembów i powiecie radzyminskim (pow. radzyminski utworzono w grudniu 1866 r.)
- 1892 r. Tuszcz liczy 400 mieszkańców.
- 1893 - 1897 zbudowano linie kolejowe Łapy- Ostrołęka - Wyszaków - Tuszcz
- 1893 r. zbudowano kolej Ostrołęka - Ostrów - Małkinia
- 1897 r. upaństwowienie kolei warszawsko-petersburskiej.
- 1904 r. zbudowano w Tuszczu budynek na skład drewna, którym handlowano używając transportu kolejowego. Ów budynek to później dom ludowy, a obecnie sala koncertowa domu kultury
- 1906 r. w Tuszczu powstają pierwsze budynki kolejowe
- 1912 r. wybudowano wieżę ciśnień
- 1913 r. Tuszcz liczy 1500 mieszkańców
- 1914 r. wybuchła I wojna światowa

INDEKS NAZWISK

- Bloch Jan Gotlieb*, s. 8, 14, 15, 29
 Bokiewicz Leon, s. 26
 Chlebowski Bronisław, s. 10
 Deptuch, s. 28
 Dworakowski Ludwik, s. 17
 Frybes, s. 17
 Garstner, s. 12, 13
 Gerstfeld, s. 13
 Guriew, s. 12
 Hilchen Henryk, s. 9
 Iwanickia, s. 28
 Jaruntowski, s. 28
 Kielak Stanisław, s. 28
 Klejn Zbigniew, s. 12, 17, 19
 Ruciński, s. 19
 Kołodziejczyk Ryszard, s. 9
 Koszutski Stanisław, s. 9, 13
 Kronenberg Leopold, s. 14, 20
 Krzysica Mieczysław, s. 22, 23
 Lijewski Teofil, s. 31
 Majewski Karol, s. 20
 Michalik Zdzisław, s. 9
 Mikołaj I, car (1825 - 1855), s. 3, 12
 Murawjow, s. 12
 Mystkowski Ignacy, s. 20
 Paskiewicz Erywański Iwan, s. 3
 Piotrowski, Wojciech, s. 17
 Preire Emil, s. 14
 Preire Izaak, s. 14
 Romanowowie, (dynastia rządząca w Rosji w latach 1613 - 1917), s. 5
 Ruciński s. 19
 Rutkowski Jan, s. 9
 Sawicki Jakub, s. 28
 Skwarcow Mikołaj, s. 14
 Supiński Józef, s. 12
 Wysocki Stanisław, s. 16

* Nie udało się ustalić imion wszystkich osób występujących w źródłach.

INDEKS MIEJSCOWOŚCI I NAZW GEOGRAFICZNYCH

- Augustów, s. 21
 Berlin, s. 13
 Biała Podlaska, s. 22
 Biała, zob. Biała Podlaska
 Białyсток, s. 3, 11, 18, 19, 21, 27, 28
 Brok, s. 3, 7
 Brześć, s. 21
 Bug*, s. 3, 4
 Chełm, s. 22
 Czyżew, s. 20, 27, 28
 Dęblin, s. 22
 Długa, s. 3
 Dźwińsk, s. 12
 Grodno, s. 12, 21, 22
 Jabłonna, s. 22
 Jadów, s. 3, 7
 Klembów, s. 11, 26
 Kowel, s. 22
 Lasy Łochowskie, s. 20
 Legionowo, s. 31
 Liwiec, s. 3
 Łapy, s. 19, 20, 22, 28, 31
 Łochów, s. 7, 19, 20, 28
 Łomża, s. 21, 22
 Łuków, s. 22
 Małkinia, s. 7, 10, 11, 18, 19, 20, 21, 22, 25, 26, 27, 28, 29
 Marki, s. 23
 Mińsk, s. 22
 Mińsk, zob. Mińsk Mazowiecki
 Moskwa, s. 13, 21
 Olity-Krasna, s. 21
 Orany, s. 21
 Orło, s. 11
 Ostrołęka, s. 7, 21, 22, 23
 Ostrów Mazowiecka, zob. Ostrów
 Ostrów, s. 11, 21, 22
 Otwock, s. 31
 Petersburg, s. 8, 9, 12, 13, 18, 30

- Pilawa, s. 7, 21, 22
 Polesie, s. 21
 Pólko, s. 10
 Praga**, s. 3, 19
 Pruszków, s. 31
 Psków, s. 12
 Pułtusk, s. 22, 23
 Puszcza Biała, s. 20
 Ryga, s. 12
 Sankt Petersburg, zob. Petersburg
 Siedlce, s. 7, 21, 22
 Suwałki, s. 21
 Szepietowo, s. 7, 28
 Terespol, s. 21
 Tłuszcz, s. 4, 7, 10, 11, 18, 19, 20, 21, 22,, 25, 26, 27, 28, 29, 31
 Warszawa, s. 8, 9, 12, 15, 18, 19, 20, 21, 22, 27, 30
 Wiedeń, s. 13, 18
 Wilno, s. 19
 Wisła, s. 23
 Wołomin, s. 7, 11, 18, 25, 26, 27, 28, 29, 31
 Wysokie Mazowieckie, s. 3, 7,
 Wyszaków, s. 22, 28
 Zegrze, s. 22, 23
 Zielonka, s. 17
 Żabinka, s. 21
 Żyrardów, s. 31

BIBLIOGRAFIA

1. Źródła archiwalne

ARCHIWUM GŁÓWNE AKT DAWNYCH

Akta Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych i Duchownych

teczka 7178

teczka 7198

teczka 7201

teczka 7201 a

teczka D 6374

ARCHIWUM PAŃSTWOWE MIASTA STOŁECZNEGO WARSZAWY

Warszawski Rząd Gubernialny,

Ref. 17, sygn. 110 / 1894

Wszecchrosyjski spis ludności z 1897 r.

2. Prasa

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

Ekonomista, z lat 1866, 1871 - 1873

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

Głos Kolejowca, Nr 3,4 / 1930

Inżynier Kolejowy, Nr 2 / 1936

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

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

Kwartalnik Historyczny, Nr 3 / 1971

Przegląd Kolejowy, Nr 1 / 1949

Przegląd Komunikacyjny, Nr 1 / 1947

Siewba, wybrane nr z lat 1906 - 1908

Sygnaly, wybrane nr

Nowe Sygnaly, wybrane nr

Tygodnik Ilustrowany, Nr 14 / 1859

Wiadomości Historyczne, Nr 2 / 1970

3. Opracowania

- Bissaga T., Geografia kolejowa Polski, Warszawa 1938
- Bissaga T., Nowe ujęcie początków rozwoju kolei żelaznych w Polsce, [w:] „Przegląd Komunikacyjny”, Nr 1 / 1947
- Bloch J., Wpływ dróg żelaznych na stan ekonomiczny Rosyi, t. I - V, Warszawa 1878 - 1880.
- Bokiewicz L., Opis powiatu radzyńskiego pod względem topograficzno-historycznym, statystycznym, higienicznym i lekarskim, Warszawa 1872
- Cywiński B., Encyklopedia kolejowa, Warszawa 1964
- Dobroński A., Kolej warszawsko-petersburska, [w:] Encyklopedia historii gospodarczej Polski do roku 1945, Praca zbiorowa pod red. A. Mączaka, t. I, Warszawa 1981
- Encyclopaediae Of Jewish Communites Poland, Warsaw And Its Region, Jerusalem 1989
- Gawroński W., Kolejnictwo rosyjskie w okresie wojny światowej, Warszawa 1930
- Gieysztor J., Eksploatacja handlowa kolei żelaznych, Warszawa 1925
- Hilchen H., Historia Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej (1835 - 1898). Przyczynek do dziejów kolejnictwa w Królestwie Polskim, Warszawa 1912,
- Humnicki J., Rozwój komunikacji na ziemiach polskich w latach 1885 - 1914, [w:] Historia Polski, Warszawa 1960, t. III, cz. I
- Ichnatowicz I., Kapitalizm na ziemiach polskich od drugiej połowy XIX wieku do wybuchu I wojny światowej, [w:] Dzieje gospodarcze Polski do 1939 r., praca zbiorowa, Warszawa 1965
- Jasiewicz K., Rozwój sieci kolejowej Królestwa Polskiego w latach 1840 - 1914, [w:] „Studia Historyczne”, Nr 4 / 1988
- Jemielity W., Diecezja Łomżyńska. Studium historyczne parafii, Łomża 1990
- Katalog zabytków sztuki w Polsce, Praca zbiorowa pod red. Izabelli Galickiej i Hanny Sygietyńskiej, Warszawa 1969
- Kielak S., Tuszcz. Wieś - osada - miasto (1447 - 1980), Tuszcz 1980 (maszynopis)
- Kieniewicz S., Historia Polski 1895 - 1918, Warszawa 1918
- Kijowski J., Z dziejów czasopiśmiennictwa na ziemiach obecnego województwa ostrołęckiego, Ostrołęka 1991,
- Klejn Z., O początkach linii kolejowej Warszawa - Białystok - Petersburg, [w:] „Rocznik Białostocki” 1966, t. VII
- Kołodziejczyk R., Jan Bloch (1836 - 1902). Szkic do portretu „Króla polskich kolei”, Warszawa 1983
- Kołodziejczyk R., Warszawsko-Wiedeńska Droga Żelazna, Warszawa 1962

- Koszutski S., Geografia gospodarcza Polski (historycznej i etnograficznej), Warszawa 1918
- Koszutski S., Rozwój ekonomiczny Królestwa Polskiego w ostatnim trzydziestolecium (1870 - 1900), Warszawa 1905
- Koszutski S., Rozwój przemysłu w Królestwie Polskim, Warszawa 1901
- Koziarski S., Sieć kolejowa Polski w latach 1842 - 1918
- Krzysica M., Rola czynników wojskowo-politycznych w budowie kolei żelaznych w Królestwie Polskim, [w:] Studia z dziejów kolei żelaznych w Królestwie Polskim, pod red. R. Kołodziejczyka, Warszawa 1972
- Kukiel M., Dzieje Polski porzobiorowej 1795 - 1921, Londyn 1963 (wyd. II)
- Kula W., Historia gospodarcza Polski w dobie porzobiorowej 1864 - 1918, Warszawa 1947
- Laskowski O., Encyklopedia wojskowa, t. IV, Warszawa 1934
- Levy M., Życie ekonomiczne Królestwa Polskiego, t. I, II, Warszawa 1915 - 1921
- Lijewski T., Geografia transportu Polski, Warszawa 1977
- Lijewski T., Rozwój sieci kolejowej Polski, [w:] „Dokumentacja Geograficzna” 1959, z. 5
- Łaniec S. Kolejarze Królestwa Polskiego i Białostoczczyzny w latach 1865 - 1914, Olsztyn 1995
- Łaniec S., Koleje żelazne w powstaniu styczniowym, Warszawa 1970 (maszynopis pracy doktorskiej)
- Łaniec S., Partyzanci żelaznych dróg roku 1863. Kolejarze i drogi żelazne w powstaniu styczniowym, Warszawa 1974
- Miasta województwa warszawskiego, Towarzystwo Naukowe Płockie, Płock 1967
- Olszewski E., Badania nad wdrożeniem postępu technicznego przez kraje nie będące jego inicjatorami, [w:] „Kwartalnik Historyczny”, Nr 3 / 1971
- Parzych Cz. Sto lat ostrołęckiej kolei, Ostrołęka 1993
- Pawlicki P., Pamiątka jubileuszowa. Droga Żelazna Warszawsko-Wiedeńska w 50-letnim okresie swego istnienia od r. 1845 do 1895, Warszawa 1897
- Pięćdziesiąt lat elektryfikacji PKP, praca zbiorowa, Warszawa 1989
- Pisarski M., Koleje polskie 1842 - 1972, Warszawa 1974
- Ratajczyk L., Kronika najważniejszych wydarzeń z dziejów miasta Ostrołęki do 1945 roku. Ostrołęka 1989
- Rospond S., Słownik etymologiczny miast i gmin PRL, Wrocław 1974
- Rutkowski J., Kolejnik życia przy kolejach żelaznych oraz różne gawędy(!) wagonowe, Warszawa 1853
- Rutkowski J., Parochód diabłem, czyli przesady gminu, Warszawa 1847
- Rys historyczny Małkini, [w:] 35 lat Zespołu Szkół Zawodowych im. Stanisława

- Staszica w Małkini, Praca zbiorowa, Małkinia 1996
- Słownik geograficzny Królestwa Polskiego i innych krajów słowiańskich, Praca zbiorowa pod red. B. Chlebowskiego, Warszawa 1880- 1902, wybrane tomy
- Sterner W., Narodziny kolei, Warszawa 1964
- Studia z dziejów kolei żelaznych w Królestwie Polskim, pod red. R. Kołodziejczyka, Warszawa 1970
- Supiński J., Dzieła, t. I - V, Warszawa 1883
- Szydlak R., Druga społeczność. Losy tłuśczańskich Żydów. Omówienie literatury przedmiotu, tekst w „Zeszytach naukowych” OTN, Ostrołęka 1998
- Szydlak W., Przenikanie kultury ludowej do robotniczej na przełomie XIX i XX wieku na przykładzie Tłuszcza po zbudowaniu linii kolejowej, [w:] „Zeszyty Naukowe” Nr X, Ostrołęckie Towarzystwo Naukowe, Ostrołęka 1996
- Szydlak W., Tłuszcz i Ziemia Tłuszczańska w czasach nowożytnych do roku 1918 - zarys dziejów, studium krytyczne. Nie publikowany tekst referatu wygłoszony podczas sesji naukowej z okazji 550-lecia Tłuszcza w 1997 r.
- Wątorok K., Rozwój kolei żelaznych, Warszawa 1924
- 120 rocznica powstania styczińskiego na ziemiach województwa ostrołęckiego 1863 - 1983, praca zbiorowa pod. red. L. Ratajczyka, Warszawa 1984