

# 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 : (etap II - lata 1914-1939)

---

Zeszyty Naukowe Ostrołęckiego Towarzystwa Naukowego 13, 107-132

---

1999

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  
(etap II - lata 1914 - 1939)***

***U PROGU WOJNY ŚWIATOWEJ***

***WSTĘP***

Jak zaznaczono we wcześniejszej części opracowania, u progu wojny światowej interesujące nas osady stacyjne były już ośrodkami wyróżniającymi się na lokalnej mapie. Wołomin, Tłuszcz, Łochów, Małkinia, a dalej także Czyżew, Szepietowo i Łapy stały się osiedlami, ku którym ciążyły począły wszystkie wcześniejsze lokalne metropolie. Wołomin zyskiwał na znaczeniu w stosunku do powiatowego Radzymina jako podwarszawskie lotnisko przy ważnej drodze żelaznej petersbursko-warszawskiej. Tłuszcz wyrugował znaczenie „kościelnych” i „targowych” Postolisk a także gminnego Klembowa. Łochów znaczył już więcej niż stare mazowieckie miasteczko Jadów. Podobnie rosła ranga Małkini, ujmując znaczeniu niedalekiego Broku. Nadto jeszcze w Wołominie i Tłuszczu powstały w 1905 r. huty szkła. Tłuszcz, Małkinia i Łapy zyskały także na swoim znaczeniu jako istotne węzły kolejowe w związku z ostatnimi inwestycjami carskimi przed wojną. Tłuszcz w 1897 roku zyskał dwa nowe połączenia kolejowe w ramach linii Ostrołęka - Tłuszcz - Pilawa. Małkinia w 1887 otrzymała połączenie z Siedlcami i sześć lat później także z Ostrołęką. W tym samym, 1893 roku z Ostrołęką połączono także Łapy (zamknięcie wspólnego „trójkąta” komunikacyjnego Łapy - Ostrołęka - Małkinia) w ramach tego samego planu militarnego wykorzystania sieci kolejowej. Przy interesującej nas linii kolejowej powstały drobne warsztaty kolejowe i cała niezbędna infrastruktura. Tłuszcz był pierwszą stacją, gdzie pojawiły się depo i wieża ciśnień. Kolejne

podobne urządzenia istniały w Małkini i Łapach, które były w czasie zabiorów stacją graniczną. Tutaj też istniały główne warsztaty kolejowe, najważniejsze zaplecze na wschód od Warszawy, jeszcze w Królestwie Polskim. Tutaj też była pierwsza za Warszawą parowozownia. Obiekty i urządzenia stacyjne dały zatrudnienie sporej grupie ludności miejscowej. Wyższe stanowiska zajmowała wykształcona kadra z Warszawy i Wilna, przeważnie jednak polska. Dopiero od roku 1915 kadrę wyższą na kolei stanowili Niemcy w związku z przesunięciem się linii frontu na wschód.

U progu wojny światowej, później nazwanej przez historyków pierwszą, w krajobrazie wyraźny swój wpływ zaznaczyła istniejąca już 52 lata kolej żelazna Warszawa - Wilno - Petersburg. Komunikacja zmieniła się diametralnie. Stopniowo, przewóz osób i towarów nowym środkiem lokomocji rósł. Bogatsi przedsiębiorcy polscy, żydowscy i niemieccy korzystali z dobrodziejstwa kolei. Do wynalazku (w 1914 roku już nienowego) przekonywali się także zamożniejsi chłopci. Ziemiaństwo korzystało z wynalazku drogi żelaznej od początku...

Kolej, niosąc powoli uprzemysłowienie i cywilizację, dała zatrudnienie ludności. Wśród społeczności osad stacyjnych poczęła rosnać nowa warstwa społeczna - kolejarze. Grupa od samego początku dzieliła się na robotników i tzw. inteligencję kolejową. Konsolidację owej grupy znać było od początku istnienia drogi żelaznej. Kolejarze zaznaczyli swoją obecność już w powstaniu styczniowym (por. wcześniejsze rozdziały) a także w polskich pogłosach rewolucji lutowej.

Postęp, rozwój Wołomina, Tłuszcz, Łochowa, Małkini i kolejnych osad stacyjnych, był w 1914 roku już bardzo wyraźny...

## **WOJNA ŚWIATOWA NA KOLEJOWYM SZLAKU Z WARSZAWY NA PÓŁNOCNY WSCHÓD**

Wojna wybuchła w roku 1914... Trudno w ramach tego opracowania zajmować się dokładnym przebiegiem działań wojennych i kolejami odzyskiwania przez Polskę niepodległości. Interesujące będą dla nas jedynie te główne wydarzenia, które wpływały na stan kolei i zarząd któremu ona podlegała na przestrzeni lat wojennych, aż do pokoju ryskiego, który dla Polski zakończył wojnę, sensu stricto, na wschodzie.

Początkowo Rosjanie uzyskali przewagę nad Prusami i Austrią i rozpoczęły pospieszną budowę niewielkich odcinków linii kolejowych na potrzeby wojenne na terenie całego Królestwa. W ciągu kilkunastu miesięcy Rosja utraciła jednak Królestwo i cała polska część linii Warszawa - Petersburg dostała się pod panowanie pruskie (niemieckie) w sierpniu 1915 r.<sup>1</sup>

Wycofujące się wówczas siły carskie niszczyły linie kolejowe i całą infrastrukturę. Najboleśniejsze straty dotknęły Małkinię, gdzie zburzono most na Bugu. Rosjanie początkowo rozkręcali tory i próbowali je wywieść. Kiedy zabrakło czasu a linia frontu przesuwała się coraz szybciej, z pomocą przyszły ładunki wybuchowe.<sup>2</sup> Na rozkaz strony rosyjskiej, w głąb cesarstwa, w lipcu 1915 r. ewakuowano czterdzieści kilka tysięcy pracowników z kolei b. Królestwa Kongresowego.<sup>3</sup> Praktycznie do końca wojny Królestwo Polskie pozostało pod zarządem niemieckim. Niewielka przewaga, jaką Rosja zaczęła odzyskiwać w roku 1916, zmieniła jej stan posiadania jedynie na południu Kongresówki i w Galicji.

22 stycznia 1917 r. prezydent Stanów Zjednoczonych - Woodrow Wilson przedstawił koncepcję pokoju bez zwycięzców i zwyciężonych, opartego na prawie narodów do samostanowienia (w dokumencie poruszył też sprawę Polski). Miesiąc później, w Rosji nękanej przez kryzys gospodarczy (głód) i militarny (bunt generałów i dumy przeciwko carowi Mikołajowi II) wybuchła rewolucja lutowa. Car abdykował, na czele kraju stanęła Rada Delegatów Robotniczych i Żołnierskich z księciem Lwowem na czele. Mimo słałości Rządu Tymczasowego Lwowa, Polska doczekała się z jego strony postępowego gestu. 30 marca 1917 światło dzienne ujrzała deklaracja o uznaniu prawa Polski do niepodległości. Rząd jednak nie wytrzymał i w związku z nieudaną próbą monarchistycznego przewrotu Kornilowa w listopadzie stracił władzę na rzecz wspieranego przez Niemcy Lenina i jego rewolucji bolszewickiej.

Wraz z rewolucją, bolszewicy wydali odezwę o pokoju, w której oficjalnie wystąpili z wojny światowej apelując do wszystkich stron światowego konfliktu o pokój. Postanowieniem pokoju brzeskiego, 3 marca 1918 roku, Rosja Radziecka zrzekła się praw do Łotwy, Estonii, Litwy i całego obszaru Polski (kwestia Ukrainy była osobno rozpatrywana). Z kolei Niemcy, zdruzgotani przez państwa Ententy wspomagane przez milionową armię amerykańską na zachodzie, traktatem zawartym 11 listopada 1918 roku w Rethondes, wycofały swoje roszczenia zawarte w pokoju brzeskim. Ustalono jednak, że Niemcy najpóźniej wycofają się z ziem zagarniętych na wschodzie, aby nie stały się one łatwym łupem bolszewików.

### **WAŻNIEJSZE ZNISZCZENIA INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ DOKONANE W LATACH WOJNY**

Jak podają źródła, w latach 1914 - 1918 zostały zniszczone w różnym stopniu wszystkie linie kolejowe, urzędnice, budynki i tabor. Zniszczeniu uległo 40% mostów dużych, o długości powyżej 20 m, i 22% mostów mniej-

szych, 63% dworców oraz 48% parowozowni i warsztatów naprawczych.<sup>4</sup> Interesująca nas linia warszawsko-petersburska ucierpiała również. Najpierw w roku 1915 niszczone była przez wycofujących się Rosjan, później częściowo i bardzo pospiesznie odbudowana przez Niemców, następnie przez tych ostatnich okradana. Istotne dla późniejszych losów kolei warszawsko-petersburskiej (jak i innych porosyjskich linii) było to, że Niemcy w ramach odbudowy kolei przekuwali tor szeroki (obowiązujący w Rosji) na normalny.<sup>5</sup> W 1915 roku Rosjanie wycofujący się z Warszawy zburzyli Dworzec Petersburski<sup>6</sup> (późniejszy Wileński). Na pomniejszych stacjach (Wołomin, Tłuszcz, Łochów, Małkinia, Czyżew, Szepietowo) dworce i przylegająca do nich infrastruktura zostały zniszczone w mniejszym stopniu (przeważnie w wyniku rażenia ognia artyleryjskiego, który w tej okolicy był stosunkowo niewielki) tak, że konieczne naprawy można było wykonać naprędce. Większe zniszczenia dotknęły wieżę ciśnień w Tłuszczu (wybudowaną w 1911 roku), gdzie uszkodzono większość urządzeń (budynek jednak przetrwał). Niemal zupełnemu zniszczeniu uległy także warsztaty kolejowe i lokomotywownia w Łapach. Ze względu na znaczenie militarne, największe straty na kolei warszawsko-petersburskiej przyniosło zburzenie większości mostów. Wycofujące się z Królestwa wojska carskie zaminowały i wysadziły kolejno mosty w Małkini, Łapach, za Białymstokiem (na rzece Supraśl), w Grodnie i Wilnie. Podobnie Rosjanie postąpili z mniejszymi konstrukcjami mostowymi na Rządzy między Wołominem a Tłuszczem oraz na Liwcu w okolicach Łochowa. Niemieckie mosty wojenne wybudowano prowizorycznie obok (nie na miejscu!) starych. Ich konstrukcje już kilka lat po wojnie musiały być wymieniane na nowe, podobnie jak rosyjskie budowane według planów Kierbedzia. Na odcinku kolei najbardziej nas interesującym, ciekawa wydaje się kwestia mostu małkińskiego. Wybudowany w roku 1862, od początku był przystosowany (tak jak i nasypy całej linii) do ruchu dwutorowego. Miał 286 m długości i 10 m szerokości.<sup>7</sup> Pięcioprzęsłowa konstrukcja kratowa z jezdnym dołem od początku nie była w stanie wytrzymać dwu pociągów jednocześnie. Stąd też jeszcze przed wojną światową Rosjanie przystąpili do budowy drugiego (!) równoległego mostu jednotorowego.<sup>8</sup> Liczyli, że w ten sposób słabszą konstrukcję wzmocni się podczas funkcjonowania nowego mostu i docelowo każdy z dwu mostów będzie jednotorowy. W związku z wybuchem wojny budowę przerwano i w wodzie pozostały jedynie cztery filary i dwa przyczółki. Oprócz bardzo ważnych, z punktu widzenia obsługi ruchu parowozów, warsztatów w Łapach, całkowitemu bądź „znacznemu” zniszczeniu uległy w czasie wojny także tzw. warsztaty pomocnicze, które na naszej linii znajdowały się w Małkini i w Białymstoku.

## ZARZĄD POLSKICH KOLEI W PIERWSZYCH LATACH NIEPODLEGŁOŚCI

Dla przypomnienia - już od roku 1916 państwa zaborcze w różny sposób obiecywały Polsce niepodległość w zamian za... przyłączenie się do walki w jedynie słusznych oddziałach, kolejno: rosyjskich, austriackich i pruskich.

Niepodległość zdobyta już to z poparcia państw Ententy, już to przypadkiem i wynikiem szczęśliwego zbiegu okoliczności, postawiła nowe Państwo Polskie przed zadaniem stworzenia struktur rządzenia. Mimo oficjalnej (umownej) daty odzyskania niepodległości, rząd począł się formować wcześniej. Już 1 września 1918 r. w polskim Ministerstwie Przemysłu i Handlu została utworzona Sekcja Kolejowa, której zadaniem było przygotowanie wszystkiego do przejścia kolei od władz wojskowych okupantów. (...) Zachodziła tylko obawa, czy można będzie zebrać pracowników polskich do zapelnienia wszystkich stanowisk po przejściu. Przypuszczano, że trzeba będzie przeprowadzać przejście kolei stopniowo, a władze niemieckie doradzały pozostawienie administracji niemieckiej na kolejach nawet po zniesieniu okupacji, by nie narażać kraju na przerwy w komunikacji.<sup>9</sup>

Jednakże komunistyczna rewolucja, jaka targnęła wewnątrz Niemcami w 1918 r., przyspieszyła wycofywanie się wojsk okupanta z Polski i zmniejszyła opór rozbrajanych służb, w tym także kolejowych. Z pomocą rodzącej się polskiej administracji przyszedł Związek Pracowników Kolejowych Polaków, jaki powstał z kolejarzy wywiezionych do Rosji w r. 1915 i Polaków zatrudnionych na innych kolejach carskich w głębi Rosji. Z tym związkiem połączyło się w kwietniu 1918 r. Towarzystwo Wzajemnej Pomocy b. Pracowników Kolejowych, którego członkowie rekrutowali się przeważnie z kolejarzy-emerytów zamieszkujących w Polsce. Członkowie obydwu organizacji, od samego początku odrodzonej państwowości Polski, stanowili trzon wykwalifikowanej kadry kolejowej. Dane te dość jasno tłumaczą, dlaczego w zbiorach Archiwum Akt Nowych odnajdujemy tak dużo nominacji na wysokie stanowiska ministerialne starszych wiekiem fachowców, którzy już w latach 1921 - 24 odchodzili na emeryturę.

Pierwszym aktem prawnym w dziedzinie organizacji centralnego zarządu kolejami w Polsce był dekret Rady Regencyjnej z dnia 3 stycznia 1918 r. o tymczasowej organizacji władz naczelnych w Królestwie Polskim. Na podstawie tego dekretu zarząd kolei i dróg wodnych przydzielono Ministerstwu Przemysłu i Handlu, w którym utworzono na podstawie uchwały Rady Regencyjnej z 29 sierpnia 1918 r. Sekcję Kolejową.<sup>10</sup> Tak zarządzana kolej była jeszcze słaba, ponieważ większość kraju pozostawała nadal w rękach zaborców. Dopiero dekretem Rady Regencyjnej z dnia 26 października 1918 r. utworzono Ministerstwo Komunikacji, które przejęło od zaborców admi-

nistrację kolejami, a dekretem Naczelnika Państwa z dnia 8 lutego 1919 r. przekształcone zostało w Ministerstwo Kolei Żelaznych<sup>11</sup> z siedzibą przy ul. Nowy Świat 14.<sup>12</sup> To samo ministerstwo przemianowano 12 czerwca 1924 roku na Ministerstwo Kolei, a następnie rozporządzeniem Prezydenta RP z 24 września 1926 r. na Ministerstwo Komunikacji. Nazwa ta obowiązywała aż do roku 1939.

***Ministerstwem Kolei Żelaznych (później Komunikacji) kierowali:***

inż. Julian Ebernhardt 4 XI 1918 - 14 XI 1918  
inż. Jędrzej Moraczewski 18 XI 1918 - 29 XII 1918  
Stanisław Stączek 29 XII 1918 - 16 I 1919  
inż. Julian Ebernhardt 16 I 1919 - 13 XII 1919  
prof. dr Kazimierz Bartel 13 XII 1919 - 13 XII 1920  
inż. Zygmunt Jasiński 13 XII 1920 - 19 IX 1921  
dr Bolesław Sikorski 19 IX 1921 - 5 III 1922  
inż. L. Zagórny-Marynowski 10 III 1922 - 28 V 1923  
Leon Karliński 28 V 1923 - 14 IX 1923  
inż. Kazimierz Nosowicz 14 IX 1923 - 19 XII 1923  
inż. Kazimierz Tyszka 19 XII 1923 - 20 XI 1925  
inż. Adam Chądzyński 20 XI 1925 - 15 V 1926  
prof. dr Kazimierz Bartel 15 V 1926 - 14 VI 1926  
inż. Paweł Romocki 16 VI 1926 - 27 VI 1928  
inż. Alfons Kohn 27 VI 1928 - 5 IX 1932  
inż. Michał Butkiewicz 16 IX 1932 - 14 I 1936  
płk Juliusz Ulrych 14 I 1936 - IX 1939

Z powyższego zestawienia jasno widać, jaki zarząd miała polska kolej w latach międzywojennych. Podobna rotacja nominacji i dymisji dotyczyła także kierowników poszczególnych sekcji i szefów poszczególnych (także warszawskiej i wileńskiej) dyrekcji kolejowych, na co wielu świadectw dostarczają zbiory Archiwum Akt Nowych.<sup>13</sup>

Po zakończeniu wojny bolszewickiej, polska część kolei Warszawsko-Petersburskiej kończyła się przejściem granicznym z Łotwą na stacji Turmont/Zemagle.

Utworzone przez Radę Regencyjną, w pierwszych dniach listopada 1918 roku, Ministerstwo Komunikacji mianowało dwie delegacje do objęcia po okupantach dyrekcji kolejowych w Warszawie i Radomiu. Kresy wschodnie, na których walki z Niemcami(!) trwały znacznie dłużej, przeszły najpierw pod zarząd wojskowy, a następnie utworzono tam dwie dyrekcje: w Wilnie

i w Równem. Na trasie dawnej linii Warszawsko-Petersburskiej na terenie Polski, powstały zatem dwie dyrekcje kolejowe: warszawska i wileńska. Granica między nimi przebiegała na dawnej granicy „państwowej” w Łapach.

### NA KOLEI I Z KOLEJĄ – LATA 1918 - 1939

Pierwsze lata niepodległości upłynęły na kolei pod znakiem niepokojów społecznych, częstych zmian gabinetów ministerialnych, rządów dyrekcji... ale także pod znakiem istotnych reform, restrukturyzacji i usprawnienia sieci komunikacyjnej kraju. Wszystkie główne kolej zostały gruntownie zmodernizowano. Wiele pomniejszych linii powstało po to, aby scalić całą sieć kolejową na potrzeby jednego państwa, wcześniej stanowiącego trzy prowincje obcych mocarstw. Nie wchodząc w szczegóły przebudowy sieci w całym kraju, warto jedynie zauważyć, że w okolicy, którą się zainteresowaliśmy, Tłuszcz zyskał nowe kolejowe połączenie. W ramach obwodnicy Warszawy dla pociągów towarowych jadących z północy (Gdańsk, Olsztyn itp.) na wschód (Białystok, Wilno, ale także Siedlce, Lublin...) do dotychczasowej linii Legionowo - Zegrze dołączono 22 sierpnia 1936 r.<sup>14</sup> odcinek kolejowy z Tłuszcza przez Radzymin do Wieliszewa. Tłuszcz zyskał tzw. piąty kierunek kolejowy.

Uchwałą Sejmu z kwietnia 1921 r.<sup>15</sup> powołano Państwową Radę Kolejową (późniejsza nazwa: Państwowa Rada Komunikacyjna). Jej zadaniem było opracowanie programu przebudowy i rozbudowy sieci kolejowej w Polsce oraz - co bardzo istotne - współpraca przy powierzonych jej zadaniach z organami administracji terenowej a także z Radą Techniczną działającą przy ministrze kolei żelaznych. W roku 1926 powołano Biuro Studiów i Projektów (później: Centralne Biuro Studiów i Projektów Kolei Państwowych), które zajmowało się ścisłym planowaniem budowy nowych obiektów kolejowych. To jego decyzją w latach 30. przeprowadzono rozbudowę warsztatów kolejowych w Łapach<sup>16</sup>, a także ostatecznie określono zakres działalności warsztatów pomocniczych w Małkini i Białymstoku, a także minimalnej ale koniecznej obsługi technicznej ruchu parowozowego na stacji Tłuszcz (zmiany te wpłynęły na wzrost zatrudnienia w kolejnictwie przy kolei Warszawa - Wilno - Turmont).

Jednym z najważniejszych dla kolei wydarzeń w okresie międzywojennym było powołanie dekretem Prezydenta Rzeczypospolitej, 28 września 1926 r. - przedsiębiorstwa pn. Polskie Koleje Państwowe.<sup>17</sup> Zupełnie nowa sytuacja zarządzania kolejami w Polsce okazała się korzystną. Już za sprawą współdziałania PKP i CBSiPKP przeprowadzono gruntowną modernizację kolei tak, że w roku 1937 pociągi w Polsce zaczęły kursować z prędkością przekraczającą 120 km/h (Słynne wagony motorowe „torpedy” między



Warszawą a Krakowem na linii wiedeńskiej) a na trasie Warszawa - Wilno - Turmont z prędkością ponad 100 km / h („Latający Wilnianin” odcinek 423 km z Warszawy do Wilna pokonywał w 5 godzin i 25 minut<sup>18</sup>).

Przypomnieć jednak należy, że w latach 1918 - 39 rozbudowa sieci kolejowej objęła także oddanie łącznic kolejowych między Dworcem Kowieńskim, Wileńskim i powstałym później Wschodnim. Łącznice poprowadzono z Rembertowa do Zielonki i ze st. Warszawa Praga także do linii Warszawa - Wilno. Ministerstwo Komunikacji doczekało się także w tym okresie nowego kompleksu gmachów w Warszawie przy ul. Tytusa Chałubińskiego i siedziby warszawskiej DOKP przy ul. Wileńskiej.<sup>19</sup>

Najważniejszymi jednak po odzyskaniu niepodległości inwestycjami niezbędnymi do funkcjonowania naszej, dawniej petersbursko-warszawskiej, kolei była odbudowa jakiej dokonano w ciągu kilku pierwszych lat wolności. Przede wszystkim naprawić należało mosty niemalże na wszystkich mniejszych i większych rzekach na całej długości trasy. Pierwsze remonty przepraw były przeprowadzane prowizorycznie. Most tymczasowy na Bugu pod Małkinią odbudowano w roku 1920 a jego pełną sprawność (jeden tor) uzyskano dopiero w 1923 roku. Plany budowy nowego mostu, w roku 1928 przewidywały budowę nowej przeprawy przez Bug na lata 1932 - 34<sup>20</sup>, jednak nigdy jej nie podjęto i most przetrwał aż do drugiej wojny światowej. Tor był już przez Niemców na większości długości linii dostosowany do norm europejskich. Budynek stacyjny wymagały na szczęście tylko remontu i wszystkie dotrwały roku 1939 (ostatecznie zniszczono wtedy budynek stacyjny w Wołominie, Tłuszczu i Łapach; dworce w Łochowie, Małkini i Białymstoku ucierpiały dość mocno. Do dziś swój pierwotny kształt zachowały dworce w Czyżewie i Szepietowie; dworzec w Białymstoku ma obecnie rekonstruowane skrzydło wschodnie). Ogółem w Polsce pozostało do odbudowy po latach wojny 63,1% budynków stacyjnych, przystanków i mijanek<sup>21</sup>; 51,3% magazynów; 81,4% stacji wodnych i wież ciśnień (wieża w Tłuszczu wymagała jedynie remontu); 48,1% parowozowni i warsztatów oraz 22,1% zabudowań mieszkalnych i administracyjnych.<sup>22</sup> Największym problemem przy odbudowie infrastruktury stanowił fakt, że wszystkie plany architektoniczne i dane techniczne opracowane przy budowie i modernizacji kolei w zaborze rosyjskim opuściły Polskę w roku 1915 wraz z wycofującymi się wojskami cara Mikołaja II. Powołane do odbudowy zespoły architektów miały przed sobą niełatwe zadanie - rozbudować już istniejące obiekty zachowując istniejące części budynków (z racji oszczędności, braku materiałów z jednej, i większych potrzeb kolei z drugiej strony). Efektem tych zabiegów jest np. dzisiejszy nieforemny wygląd budynków stacyjnych w Łochowie i Małkini, a także wygląd przedwojennego dworca w Tłuszczu (zbombardowanego we wrześniu '39). Ważniejsze obiekty tego typu były jednak odbudowywane pieczołowicie, często natomiast przy zmianie planów dodawano elementy architektonicznie polskie (klasycyzm i ba-

rok), jak w odbudowywanym dworcu w Białymstoku.<sup>23</sup> W latach 1918 - 28 odbudowano przeszło 95% infrastruktury kolejowej, przy czym zaznaczyć należy, że największe tempo odbudowy odnotowano w latach 1921 - 1923.

Koleje polskie też stały się ofiarą kryzysu lat 30. Obroty w transporcie towarowym spadły wówczas kilkakrotnie. Przez stacje naszej linii przetoczyły się fale strajków organizowane przez wszystkie reprezentowane lokalnie związki zawodowe.<sup>24</sup> Także Kielak w swojej monografii niejednokrotnie cytowanej w niniejszym opracowaniu wspomina, że przejściowo - przeważnie chłopi - sięgali po transport furmankami, jako tańszy, aby na swoich produktach sprzedawanych w Warszawie osiągać wyższy zysk.

### **ROZWÓJ OSAD STACYJNYCH W DWUDZIESTOLECIU MIĘDZYWOJENNYM - SZKIC NA PRZYKŁADZIE WSI TŁUSZCZ**

W okresie międzywojennym osada Tłuszcz zaczęła się coraz szybciej rozwijać, a niewątpliwą tego przyczyną było umiejscowienie w niej w 1916 roku siedziby gminy.<sup>25</sup> Nowa jednostka administracyjna zawdzięczała swe istnienie temu, że Tłuszcz po zbudowaniu kolei potrzebował jeszcze pewnego czasu by rozbudować się, zyskać na swym ekonomicznym znaczeniu. I właśnie rok 1916 był tym momentem, gdy osada okrzepła i wzmocniła się na tyle by stać się siedzibą gminy, którą utworzono z części wsi znajdujących się wtedy pod zarządem klembowskim, międzyleskim i zabrodzkim. Jak podaje Stanisław Kielak, w swojej monografii, opracowywanej w dużej mierze na przekazach ustnych i niewiadomych dla czytelnika dokumentach, do 1931 roku wójta, podwójciego i dwóch ławników, czyli tak zwany Zarząd Gminny, wybierało zgromadzenie gminne. Oprócz tego ludność wybierała Radę Gminną. Po 1931 roku poszczególne wsie wybierały przedstawicieli do Rady Gminnej, która wybierała spośród siebie wójta, podwójciego i dwóch ławników.<sup>26</sup> Dalej Stanisław Kielak wymienia kolejne lokale, w których miała swą siedzibę gmina, a także pierwszych i kolejnych w okresie międzywojennym wójtów. W 1921 roku Tłuszcz liczył 1102 mieszkańców, w 1931 - 2856, a dwa lata później 3115. Tłuszcz w okresie międzywojennym rozwijał się na ziemi podworskiej. Do tej pory rozparcelowane były tereny koło stacji, w okolicach ulic Kościuszki i Warszawskiej. W 1919 roku, czterech reemigrantów ze Stanów Zjednoczonych, Jan Jędrasik, Józef Falba, Stanisław Kur i (?) Kaska zakupiło resztę podworskich gruntów od ostatniego z obszarników w pobliżu centrum osady i stacji - Trzaskalskiego, którego folwark znajdował się przy ul. Ogrodowej (dzisiaj Grzelaka). W trakcie kolejnych lat zajmowali się oni sprzedażą ziemi, dzielonej na działki,

czyli tzw. spekulacją. Dużą część działek zakupiła ludność żydowska.<sup>27</sup> Nieruchomości w tym czasie w ogóle często zmieniały właścicieli. Np. w 1929 roku piekarnię od Żydów odkupił Stanisław Niegowski. Drugi zaś folwark na Borkach wykupili Lehr i Więclawski. Sprzedane przez nich działki zamieniły się z czasem w osadę Borki. W 1939 roku w rękach Lehra pozostał jedynie pałac z kompleksem parkowym - służący jako pensjonat.

Tymczasem rozwijała się również część Tłuszcza po północnej stronie linii kolejowej. W 1918 roku stał tam tylko jeden dom. Wraz z powstaniem huty zaczęła rosnąć nowa osada - Kolmanówka (nazwana tak od nazwiska założyciela - Kolmana). Nie mała liczba domów, tak drewnianych jak i murowanych willi zachowała się do dziś przy ul. Słowackiego, Poniatowskiego, Kolejowej, Radzywińskiej i Norwida. Ludność tam mieszkająca, do roku 1938 mogła korzystać z prądu elektrycznego podłączanego z huty.<sup>28</sup>

Dwudziestolecie międzywojenne było okresem największego w historii Tłuszcza napływu ludności wyznania mojżeszowego. Grupa ta, z racji wykonywanych zawodów osiedlała się w okolicy stacji, w rejonie dzisiejszych ulic Kopernika, Kościuszki, Kraszewskiego i Mickiewicza. Liczba ludności Żydowskiej, w roku 1939, nieznacznie przekroczyła 850. W tym czasie, opanowane w dużym stopniu przez Żydów, handel i rzemiosło stanowiło prawie 200 punktów, zakładów i sklepów. Handel polski, przeważnie jarmarczny, odbywał się wtedy na ul. Kościuszki.<sup>29</sup>

W 1918 roku założono w Tłuszczu Spółdzielnię Rolniczo-Handlową Rolnik<sup>30</sup>, której pierwszym kierownikiem wybrano Feliksa Tarczyńskiego. Spółdzielnia zajmowała się sprzedażą artykułów spożywczych i przemysłowych. W roku 1919 siedziba spółdzielni została przeniesiona z Postolisk do Tłuszcza. Rok później Tarczyński otrzymał kartę mobilizacyjną. W wyniku działań wojennych spółdzielnia podupadła. Armia czerwona kilkakrotnie konfiskowała jej zapasy. Po wojnie bolszewickiej, spółdzielnia powoli podźwignęła się z upadku. Asortyment powiększył się o narzędzia i materiały budowlane. Jednak w 1922 roku spółdzielnia w bardzo słabej kondycji finansowej łączy się ze Spółdzielczym Stowarzyszeniem Spożywców, które posiadało w Tłuszczu swój punkt sprzedaży. Mimo kryzysu, lat nieurodzaju i braku zaplecza magazynowego, spółdzielnia powoli się rozwijała. Do roku 1925 założyła betoniarnię, rozpoczęła handel lnem (do tej pory domena Żydów) i zakupiła plac, na którym obecnie znajdują się biura GS-u, a także otworzyła własną piekarnię, niestety tylko na trzy lata. We wczesnych latach 30 spółdzielnia uczestniczy w ogólnokrajowym kryzysie. Dopiero na przełomie lat 1933/34 spółdzielnia dźwiga się z poważnych, ekonomicznych trudności i do roku 1939 przez cały czas bardzo dobrze się rozwija. Na wielką skalę rozpoczyna skup zboża i lnu, który z Tłuszcza wysyłany jest w inne rejony kraju koleją. W tym czasie duże zyski osiągają pojedynczy chłopci jeżdżący po te towary aż do Jadowa i Dobrego, by później sprzedać je tłuszczańskiej spółdzielni,<sup>31</sup> która jako jedna z nielicznych w województwie zdo-

łała przetrwać wszystkie trudności w okresie XX-lecia.

Oprócz Spółdzielni Rolnik, działało też w Tłuszczu, począwszy od roku 1928, Kółko Rolnicze, należące do Związku Kółek Rolniczych w Radzyminie. Lokalnym prezesem został Jan Kruk. Powstała tu sekcja maszynowa, dla wspólnych potrzeb zrzeszonych. Prowadzono doświadczalne działki, stosowano nowoczesne metody nawożenia i uprawy, a także organizowano seminaria i kursy dla rolników. Kółko przetrwało do 1939 roku.

Huta działająca w Tłuszczu do roku 1923 uległa likwidacji. Nie wytrzymała konkurencji założonej w 1921 roku drugiej huty Przyszłość.<sup>32</sup> Następnie zebrana grupa nowych udziałowców próbowała odkupić starą. Niestety bez powodzenia. W związku z tym, nowy zakład wybudowano przy ul. Radzywińskiej, najpierw drewniany, a w 1927 roku murowany, dzięki podpisanemu dwa lata wcześniej kontraktowi na produkcję butelek z Monopolem Spirytusowym. W najlepszych latach huta zatrudniała do 600 pracowników, w większej części na miejscu przyuczonych do zawodu. Także produkty wytwarzane w Hucie przewożono zmodernizowaną linią kolejową Warszawa - Wilno - Turmont (na granicy z Łotwą).

W 1918 roku spaliła się drewniana kaflarnia przy obecnej ul. Sienkiewicza. Na jej miejsce pobudowano nową, murowaną, która, zatrudniając tylko kilku pracowników, przetrwała do 1937 roku. W 1928 roku powstała też druga kaflarnia Halis<sup>33</sup> przy ul. Raclawickiej i trzecia w okolicach Wólki Kozłowskiej, o której dziś wiadomo niewiele. Jak podaje Stanisław Kielak: W Spale w pałacyku prezydenta Mościckiego były kafle do pieców i kominów wykonane w Tłuszczu. W sezonie w kaflarni pracowało 20 - 30 osób. W miesiącach zimowych produkcję przerywano.<sup>34</sup> Jak wspomina ten autor - duże partie wyrobów tłuszczańskiej kaflarni przewożono koleją. Do poszczególnych załadunków najmowano chłopów i biedotę żydowską, gdyż przestoje wagonów towarowych były zbyt kosztowne.

W latach dwudziestych i trzydziestych działały w gminie Tłuszcz wiatrak i dwa młyny, o czym szerzej traktuje w swej monografii Stanisław Kielak. W roku 1930 na ul. Przemysłowej spółka, w osobach - Jan Jędrasik, Abram i Wulf Radzywińscy, Mosze Żółty, Szmul Taub, Berek Gebliard i Szmerek Zylberd, wybudowała rzeźnię publiczną. Dokonywano tam uboju bydła i trzody chlewnej. Mięso było badane przez weterynarza, który przez pewien czas przyjeżdżał pociągiem z Wołomina.

W tym samym czasie w Tłuszczu istniała także szkoła elementarna, rozbudowana w latach 1933 - 35 do siedmioklasówki, staraniem jej ówczesnego kierownika Antoniego Grzelaka, z dotacji Towarzystwa Budowy Szkół Powszechnych, z funduszy gminnych i przy dużym udziale ludności Tłuszcza w wykończeniu budynku. W inicjatywie budowy w równym stopniu uczestniczyli Polacy i Żydzi.<sup>35</sup>

Wyraźnym znakiem poziomu rozwoju, jaki osiągnął Tłuszcz w tym czasie była decyzja kurii biskupstwa warszawskiego o budowie kościoła. Kiedy

w 1928 roku proboszcz z Postolisk, ks. Aleksander Bujalski, poszukiwał placu pod budowę kościoła, osada rozrosła się tak, że jedyny wolny i „godny” plac znaleziono dopiero w odległości 1 km od zabudowań stacyjnych. Nowy kościół p.w. Przemienienia Pańskiego, otwarto 1 stycznia 1936 r.. Pierwszym proboszczem mianowano ks. Feliksa Andruszkiewicza.

W roku 1922 przy straży pożarnej w Tłuszczu (założonej w 1916 r.) powstała orkiestra, która organizowała zabawy w domu ludowym przerobionym z dawnego rosyjskiego magazynu. Życie kulturalne w tym czasie skupiało się wokół parafii, szkół i organizacji ludowych. To tutaj, jak pisze Kielak, parę razy gościła orkiestra Namysłowskiego. Z sali korzystały organizacje i stronnictwa polityczne, organizowano tu zebrania i wiece. W latach 1928/9 bracia Piotrowscy przywozili z Warszawy i wyświetlali filmy nieme. Przez jakiś czas mieściła się tam biblioteka prowadzona przez Władysława Wolskiego.<sup>36</sup> W latach 30. powstały w Tłuszczu dwa amatorskie teatry, które z powodzeniem wystawiały komedie, które cieszyły się uznaniem publikii w Tłuszczu i okolicy. W tym też czasie na terenie Tłuszcza i gminy działało koło POW, liczące około 40 członków z Tłuszcza i okolicy, nawet Jadowa i Urli. Prezesem koła był Feliks Tarczyński. Koło z czasem przyłączono do analogicznego w Wołominie. Od 1926 roku działała także na naszym terenie prorządowa grupa paramilitarna Strzelec. Przez długi czas komendantem Strzelca był nauczyciel Stanisław Gajowniczek.<sup>37</sup> W 1933 roku powołano w Tłuszczu Koło Związku Rezerwistów oraz Koło Ligi Morskiej i Kolonialnej. Ciekawym, jak na owe czasy, był fakt, że tłuszczańska huta, ze swych funduszy, powołała dla pracowników sekcję sportową. Uprawianymi dyscyplinami były piłka nożna, siatkówka, koszykówka i tenis stołowy.<sup>38</sup> W czasie XX-lecia międzywojennego wyjątkowo dobrze wyglądała na naszym terenie opieka zdrowotna. Istniała tu apteka i kasa chorych, która miała swego lekarza. Kasa była częściowo opłacana ze składek pracowniczych, a częściowo przez samych pracodawców.

Przedwojennych tłuszczań mocno też zajmowała polityka. Nasz teren - kolebka ruchu ludowego dla dużej części Mazowsza, również po upadku Siewby<sup>39</sup> kontynuował ludowe, wiejskie „politykowanie”. Młodszy ludowcy wstępowali do POW, starsi zaś do Stronnictwa Ludowego i Narodowej Demokracji. Ci sami ludzie tworzyli w Tłuszczu straż pożarną, działali w spółdzielni, samorządzie gminnym i innych organizacjach.

Po przewrocie majowym partie chłopskie stały się tak skłócone, jak nigdy wcześniej. Stronnictwo Ludowe, i tak podzielone, idzie w całkowitą rozpukę. Zresztą problematyka ruchów ludowych w XX-leciu jest powszechnie znana i nie ma potrzeby w poniższym zarysie dokładniejszego jej omawiania.

W 1930 roku z listy BBWR, która wchłonęła część Stronnictwa, posłem Ziemi Tłuszczańskiej zostaje wybrany Stanisław Kielak, związany z wielo-

ma organizacjami chłopskimi i niemal wszystkimi instytucjami w samym Tłuszczu, jak i okolicy.<sup>40</sup>

Kryzys lat 30. nie ominął i Tłuszcza. Bezrobocie, w szczytowym momencie wyniosło ponad 500 osób, gdy całą ludność Tłuszcza stanowiło 3500 mieszkańców. Co siódmy tłuszczanin został bez pracy. Grupowe zwolnienia na kolei (teraz już bez podania przyczyny) rozpoczęto już w 1931 r.

Gmina starała się organizować zbiórki żywności, za pośrednictwem sąłtysów, dla rodzin najuboższych. Bezrobotnym wypłacano też zasiłki przez 26 tygodni. W 1935 roku w hucie miał miejsce kilkudniowy strajk robotników zorganizowany przez PPS-owców, którego efektem były wynegocjowane korzystniejsze kontrakty pracownicze.

Jak czytamy w źródłach izraelskich na temat Tłuszcza (do których później wrócimy)<sup>41</sup>, także wśród społeczności tłuszczańskich kolejarzy istniały filie ważniejszych związków zawodowych kolejarzy. Spośród 38 kolejarzskich związków zawodowych działających w Polsce w latach 1918 - 39<sup>42</sup>, w Tłuszczu reprezentowanych było przynajmniej kilka głównych. Swoje koła terenowe miały tutaj na pewno: Związek Zawodowy Pracowników RP (od 1921 r. pod nazwą Związek Zawodowy Kolejarzy, skupiał ok. 90 tys. członków) stanowiący według swojego statutu organizację apolityczną, która miała zrzeszać pracowników kolejowych niezależnie od narodowości, wyznania i przekonań politycznych (w Tłuszczu do ZZK należeli także Żydzi). W rzeczywistości jednak skupiała przeważnie polityczne zaplecze PPS-u. W Tłuszczu obecne były także rywalizujące z PPS-owską agendą Związek Kolejarzy ZZP (deklarowało przynależność ok. 40 tys. członków w Polsce) oraz Polski Związek Kolejowców (wpływy Chrześcijańskiej Demokracji i Związku Ludowo-narodowego, deklarowanych ok. 70 tys. członków w Polsce), które w 1929 roku połączyły się w Zjednoczenie Kolejowców Polskich. Liczebność wszystkich związków zmniejszyła się wraz z kryzysem lat 30. (także w Tłuszczu) o ok. 60%.<sup>43</sup>

Powyższy okres, zważywszy na panujące wówczas stosunki społeczno-ekonomiczne, słaby rozwój przemysłu, jak też rolniczy charakter naszych terenów można określić jako w miarę pomyślny. Osada rozwijała się wraz z... i przy kolei. Wyrastały nowe zakłady przemysłowe, unowocześniło się rolnictwo, a oświata i opieka zdrowotna, z roku na rok, poprawiała się. Kwitło życie kulturalne i polityczne. W ciągu 21 lat, liczba ludności w Tłuszczu uległa potrojeniu.

A trzeba tu wyraźnie zaznaczyć, że więcej niż trzecią część mieszkańców Tłuszcza stanowili w dwudziestoleciu międzywojennym Żydzi. Ich większy napływ rozpoczął się na naszych terenach właśnie po powstaniu styczniowym, wraz z uruchomieniem interesującej nas kolei. Losy tej społeczności i jej związków z koleją, wymagają tu osobnego ujęcia.

## *Druga społeczność osady stacyjnej Tłuszcz*

Handel, rzemiosło i większość pozarolnej produkcji w drugiej połowie XIX wieku i pierwszej połowie XX (do 1939 r.) spoczywało w rękach przedsiębiorców żydowskich (około 60%; Polacy - ok. 27%, Niemcy - ok. 13%). Wraz z uruchomieniem kolei warszawsko-petersburskiej i nasilającymi się ruchami antyżydowskimi w Rosji, znaczna część ludności wyznania mojżeszowego osiedliła się masowo w Polsce, w miastach, większych miasteczkach i najchętniej w powstających osadach stacyjnych, stanowiących doskonałe miejsce osiedlin handlarza i drobnego fabrykanta.

Kiedy w 1905 roku powstała w Tłuszczu huta szkła „Tłuszcz”, już rok później jej właścicielem stał się pierwszy znany z imienia i nazwiska tłuszczański Żyd - Jakub Sawicki<sup>44</sup>. Wiemy o nim, że był właścicielem wielu hut szkła, między innymi już w roku 1889 posiadał taki zakład w Pelcowiznie<sup>45</sup> pod Warszawą. W 1907 roku wybudował Sawicki kolejny budynek huty - murowany w miejsce starego, drewnianego. Budynek zachował się do dziś. Na jego froncie widnieje data 1907. Huta była połączona z naszą koleją krótką linią wąskotorową. Murowany budynek biura przy ul. Głowackiego, a także drewniany dyrekcji przy ul. Szkolnej także zachowały się do czasów dzisiejszych. Wśród asortymentu huty Sawickiego znajdowały się szkła do lamp naftowych, klosze do lamp, cylindry, słoiki, szkło apteczne, a także menażki dla wojska na miejscu obszywane wojłokiem. W 1908 roku zatrudnionych tu było około 100 do 150 pracowników<sup>46</sup>. System pracy i warunki socjalne były na poziomie zbliżonym do ówczesnie panujących. Podczas kolejnych lat huta zmieniała właścicieli. Kolejnym znanym z nazwiska Żydem był Zygmunt Renglewski ożeniony z Polką, który był ostatnim właścicielem huty „Tłuszcz” (upadłej z związku z trudnościami zbytu w roku 1915 lub 1916). Współzałożycielem kolejnej tłuszczańskiej huty „Przyszłość” (1921) był Żyd Goldman, którego imię nie jest znane<sup>47</sup>. Jak już wcześniej wspomniano, większość produktów pochodzących z tłuszczańskich hut była transportowana koleją.

Już od drugiej połowy XIX wieku Żydzi osiedlali się w centrum dzisiejszego Tłuszcza w okolicach stacji kolejowej, później także w rejonie dzisiejszych ulic Kościuszki, Mickiewicza, Kopernika i Kraszewskiego. W roku 1919 zlikwidowano ostatecznie dworskie zabudowania w okolicy dzisiejszej ul. Grzelaka (dawna Ogrodowa). Grunty te - jak wcześniej zaznaczyliśmy - kupiło czterech reemigrantów z Ameryki. Jeden z nich, Józef Falba, rozparcelował zakupioną ziemię na działki, którymi handlował. Dużą ich część sprzedał Żydom<sup>48</sup>. Sprzedał także pobudowaną murowaną piekarnię, którą w roku 1929 odkupił Stanisław Niegowski<sup>49</sup>.

Ze względu na utrzymanie, umiejscowił Kielak Żydów na miejscu

czwartym, po rolnikach, kolejarzach i hutnikach. Przed rokiem 1939 miało tu być łącznie prawie 200 wszelkiego rodzaju zakładów żydowskich. Wśród nich wymienia się sklepy, składy, warsztaty rzemieślnicze, piekarnie, olejarnie i jatki. Żydzi mieli ponadto monopol na handel obwoźny. W 1928 lub 1929 roku jedyny młyn stał się także własnością Żydów, jednak dla nas pozostających anonimowymi<sup>50</sup>.

Zresztą te nazwiska znaczących w Tłuszczu Żydów będą się jeszcze pojawiać. Podczas wymienionej wcześniej budowy szkoły w 1933 roku, wśród nazwisk członków społecznego komitetu budowy pojawiają się nazwiska Abrama Radzymińskiego, T. Roze, J. Gronhausa i Sz. Tauba. Budynek szkolny, zniszczony w 1944 roku, był jedynym bodaj świadectwem względnie dobrych stosunków panujących pomiędzy Polakami a Żydami w przedwojennym Tłuszczu. Obok lekcyjnej izby kolejarzy, hutników i innych była też klasa „żydowska” ufundowana przez tę społeczność. W tym też czasie lekarzem miejscowej kasy chorych był niejaki Gołąb, spolszczony Żyd.

O losach tłuszczańskich Żydów, pierwszej bodaj masowej klienteli kolei żelaznej, najwięcej dowiedzieć się możemy z hebrajsko-języcznej encyklopedii Pinkas Hekehilat<sup>51</sup>. Według zawartych tu danych, w 1921 r. na 1102 mieszkańców Tłuszcza, 437 było Żydami. Wcześniejsze dane liczbowe z lat 1827 i 1892 podają liczbę mieszkańców (odpowiednio 126 i 400), jednak w rubryce „Żydzi” wstawiono pytańnik. Dokładne dane dotyczące liczby Żydów-tłuszczańców pojawiają się dopiero od początków I wojny światowej. Żydzi mieli zajmować się przede wszystkim handlem, skupem zboża od rolników i transportować swoje towary koleją (z wyjątkiem drobnych kramarzy obwoźnych). Posiadali też młyn i skład zboża. Inni byli arendarzami okolicznych lasów. Od początku tłuszczańscy Żydzi należeli do gminy radzymińskiej. Na dom modlitw wynajmowano lokal od Polaków mieszkających przy ul. Wąskiej. Dopiero w 1910 roku powstał własny dom modlitw i w efekcie tego gmina żydowska w 1912 roku. Pierwszym rabinem był prochasydzki Jakub Józef Brockman podlegający cadykowi z Góry Kalwarii. Większość Żydów w Tłuszczu była hasydami. Pozostała powołała własnego rabina (przybyłego z Ejszyszek na Litwie). W związku ze sporem zwołano sąd rabinacki. BrŁckman zwyciężył i był rabinem aż do 1939 roku. Dzięki niemu między innymi kwitło życie kulturalne gminy. Założył ośrodek zajęć Tory (szkoła Talmud - Tora). Jak dalej czytamy w Pinkasie podczas I wojny światowej handel załamał się. Żydzi poczęli cierpieć nędzę. W 1915 roku utworzono kuchnię ludową dla najuboższych Żydów, gdzie otrzymywali jeden gorący posiłek dziennie. Pod koniec wojny powstała też kasa charytatywna (Genilus Hasodym) udzielająca bezprocentowych pożyczek. Mimo trudnego czasu wojny, życie społeczne, kulturalne i polityczne Żydów kwitło, mimo ich niewielkiej liczby ok. 600 osób (dopie-



ro w 1939r.)<sup>52</sup>. Na terenie Tłuszcza działają wszystkie liczące się partie i ugrupowania społeczno-polityczne. W 1917 roku Związek Syjonistyczny liczył tu 50 członków. W 1918 roku powstają grupy Mizrahi (syjoniści religijni - utworzyli szkołę Jawne) i syjonistyczny ruch robotniczy Poalej Syjon, której członkowie nieustannie wymieniali się później z Cejrej Syjon by w 1923 roku przekształcić się w Hitachdut, przy którym działalność rozpoczyna radykalny ruch młodzieżowy Gordonia. Jego członkowie - jak dalej czytamy w źródłach - koleją jeżdżą do Warszawy po biuletyny i na szkolenia.

Już w 1918 r. rabin Brockman zakłada filię Aguddis Israel - ortodoksyjnej chasydzkiej partii nie związanej z syjonistami, zajmującej się edukacją (szkoła dla dziewcząt - Bejsjakor). W tym czasie syjoniści są tu reprezentowani przez większość politycznych odcieni. Al Hamisz Mar współorganizuje życie kulturalne, prowadzi bibliotekę, kółko dramatyczne, prowadzi kursy. W 1930 r. powstaje oddział Partii Rewizjonistycznej a dwa lata później jej młodzieżowy oddział Bejtar i Związek Wojny. Prężnie działa też zjednoczona lewicowa młodzież pod nazwą Hechaluc. Działają też liczne organizacje prawicowe, Kibuc, Makabi i młodzieżowy ruch Akiba (zał. w 1936 r.). Ciężkie czasy międzywojenne sprzyjają powstawaniu kolejnych grup społecznych i charytatywnych.

W 1928 roku utworzony zostaje Związek Handlu Żydowskiego, krótko po tym cech rzemieślniczy i Spółdzielczy Bank Żydowski udzielający kupcom kredytów. Wymienione organizacje są filiami analogicznych w Warszawie. Podróż do stolicy koleją trwa już niespełna godzinę.

Gmina stara się pomagać najbiedniejszym. Towarzystwo Bikur Cholim zajmuje się opieką i odwiedzaniem chorych a Linas Hacedek niesie pomoc chorym, słabym i starym. Jak dowiadujemy się ze wspomnianej hebrajskiej encyklopedii, za pośrednictwem kolei gmina żydowska i większość jej organizacji odbiera także prasę z Warszawy. Żydzi czytają w tym czasie w jidysz, prawie wszyscy po polsku i niektórzy po hebrajsku.

Towarzystwa pomocy Bikur Cholim i Linas Hacedek organizując pomoc dla biednych zbierają odzież i żywność nie tylko na miejscu, ale otrzymują - znowu za pośrednictwem transportu kolejowego - pomoc z Warszawy i Białegostoku.

Kolej służy więc Żydom niemal na każdym kroku. Ze źródeł żydowskich dowiadujemy się również, że co dziesiąty pracownik kolejowy jest członkiem gminy żydowskiej w Tłuszczu i to także - trzeba to zaznaczyć, aby nie ulegać stereotypom - wśród robotników zatrudnionych w depo.

**PODSUMOWANIE**

Jak z powyższych ustaleń dotyczących historii kolei warszawsko-petersburskiej i przykładowego rozwoju osady stacyjnej Tłuszcz wynika, to właśnie kolej w największym stopniu zdeterminowała ukształtowanie się miast i większych miejscowości z pierwszych osad stacyjnych wytyczonych na zlecenie Rosji, jeszcze w pierwszej połowie XIX wieku. Znaczenie Wołomina, Tłuszcza, Łochowa, Małkini i kolejnych osad stacyjnych wzrastało nieprzerwanie wraz z przejechaniem pierwszego żelaznego konia aż do wybuchu II wojny światowej i dalej. Losy jednak osad stacyjnych po roku 1939 pozostawiamy następnemu opracowaniu.

Już w roku 1914, wraz z wybuchem pierwszej wojny totalnej, znaczenie wymienionych miejscowości było widoczne. Ale dopiero na przestrzeni pierwszej wojny (sic!) i dwudziestolecia międzywojennego, znaczenie Wołomina, Tłuszcza i innych urosło do rangi i dzisiaj odnotowywanej.

Jeszcze środkiem luksusowym, ale już powszechnym i niezbędnym dla funkcjonowania osiedli stała się kolej na początku naszego stulecia. Rodzący się z dużym opóźnieniem w Królestwie Polskim kapitalizm takiego wynalazku oczekiwał a doczekawszy się go, korzystał zeń często bo i zgodnie z rachunkiem ekonomicznym. Masowe osiedliny ludności żydowskiej w danej miejscowości świadczyć mogły o jednym: osada rozwijała się, stanowić mogła już dość dobre zaplecze dla nacji wędrowców, handlarzy i przedsiębiorców. Okno na świat w postaci kolei właśnie, było już szeroko otwarte. Pociągi w dwudziestoleciu zaczęły bowiem jeździć z prędkościami zbliżonymi do dzisiejszych. Po niespełna godzinnej podróży osiągnano Warszawę. Do Białegostoku wojaż trwał około dwóch godzin (z Tłuszcza). Wycieczka „Latającym Wilnianinem” z Warszawy do ważnego ośrodka polskiego, jakim było przecież Wilno przed wojną, trwała ok. 5 godzin.

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

## 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

Wszechrosyjski spis ludności z 1897 r.

#### ARCHIWUM AKT NOWYCH

Tymczasowa Rada Stanu Sygn. TRS 20004 (mf)

Gabinet Cywilny Rady Regencyjnej Królestwa Polskiego Sygn. GCRRKP

104 - 118, 198 - 209

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

Kancelaria Cywilna Naczelnika Państwa Sygn. KCNP 63 - 125

Ministerstwo Komunikacji Sygn. MK 3339 - 3583

### 2. Prasa

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

Ekonomista, z lat 1866, 1871 - 1873

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

Głos Kolejowca, Nr 3,4 / 1930

Inżynier Kolejowy, Nr 2 / 1936, Nr 7 / 1936  
Korespondent rolniczy, handlowy i przemysłowy [przy] Gazecie Warszawskiej, Nr 103 / 1855  
Kurier Warszawski, Nr 321 / 1851, Nr 159 / 1862  
Kwartalnik Historyczny, Nr 3 / 1971, Nr 2 / 1977  
Przegląd Kolejowy, Nr 1 / 1949  
Przegląd Komunikacyjny, Nr 1 / 1947  
Siewba, wybrane nr z lat 1906 - 1908  
Sygnały, wybrane numery  
Nowe Sygnały, wybrane numery  
Tygodnik Ilustrowany, Nr 14 / 1859  
Wiadomości Historyczne, Nr 2 / 1970

### **3. Opracowania i literatura pomocnicza**

50 lat elektryfikacji PKP, Warszawa 1989 [red. S. Kuczborski]  
Bissaga T., Geografia kolejowa Polski, Warszawa 1938  
Bissaga T., Nowe ujęcie początków rozwoju kolei żelaznych w Polsce, [w:] „Przegląd Komunikacyjny”, Nr 1 / 1947  
Bloch J., Wpływ dróg żelaznych na stan ekonomiczny Rosji, t. I - V, Warszawa 1878 - 1880.  
Bokiewicz L., Opis powiatu radzyńskiego pod względem topograficzno-historycznym, statystycznym, higienicznym i lekarskim, Warszawa 1872  
Chojnacki M., Radzymińscy żołnierze Armii Krajowej, Towarzystwo Przyjaciół Radzymina, 1990  
Cywiński B., Encyklopedia kolejowa, Warszawa 1964  
Cywiński B., Kolejnictwo Polskie w dobie kryzysu, Warszawa 1932  
Cywiński B., O reformę zarządu naszych kolei, [w:] „Inżynier kolejowy” 1936, Nr 7  
Dobroński A., Kolej warszawsko-petersburska, [w:] Encyklopedia historii gospodarczej Polski do roku 1945, Praca zbiorowa pod red. A. Mączaka, t. I, Warszawa 1981  
Dzieje Wołomina i Okolic, Mazowiecki Ośrodek Badań Naukowych, PWN, Warszawa 1984  
Dziesięciolecie Polskich Kolei Państwowych 1918 - 1928, Warszawa 1928  
Gawroński W., Kolejnictwo rosyjskie w okresie wojny światowej, Warszawa 1930  
Gieysztor J., Eksploatacja handlowa kolei żelaznych, Warszawa 1925  
Hilchen H., Historia Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej (1835-1898). Przyczynek do dziejów kolejnictwa w Królestwie Polskim, Warszawa 1912,  
Humnicki J., Rozwój komunikacji na ziemiach polskich w latach 1885-1914,

- [w:] Historia Polski, Warszawa 1960, t. III, cz. I
- Ichnatowicz I., Kapitalizm na ziemiach polskich od drugiej połowy XIX wieku do wybuchu I wojny światowej, [w:] Dzieje gospodarcze Polski do 1939 r., praca zbiorowa, Warszawa 1965
- Jasiewicz K., Rozwój sieci kolejowej Królestwa Polskiego w latach 1840 - 1914, [w:] „Studia Historyczne”, Nr 4 / 1988
- Jemielity W., Diecezja Łomżyńska. Studium historyczne parafii, Łomża 1990
- Katalog zabytków sztuki w Polsce, Praca zbiorowa pod red. Izabeli Galickej i Hanny Sygietyńskiej, Warszawa 1969
- Kielak S., Tłuszcz. Wieś - osada - miasto (1447 - 1980), Tłuszcz 1980 (maszynopis)
- Kieniewicz S., Historia Polski 1895 - 1918, Warszawa 1918
- Kijowski J., Z dziejów czasopiśmiennictwa na ziemiach obecnego województwa ostrołęckiego, Ostrołęka 1991,
- Klejn Z., O początkach linii kolejowej Warszawa - Białystok - Petersburg, [w:] „Rocznik Białostocki” 6, t. VII
- Kołodziejczyk R., Jan Bloch (1836 - 1902). Szkic do portretu „Króla polskich kolei”, Warszawa 1983
- Kołodziejczyk R., Warszawsko-Wiedeńska Droga Żelazna, Warszawa 1962
- Koszutski S., Geografia gospodarcza Polski (historycznej i etnograficznej), Warszawa 1918
- Koszutski S., Rozwój ekonomiczny Królestwa Polskiego w ostatnim trzydziestoleciu (1870 - 1900), Warszawa 1905
- Koszutski S., Rozwój przemysłu w Królestwie Polskim, Warszawa 1901
- Kowalska-Glikman S., Małżeństwa mieszane w Królestwie Polskim. Problemy asymilacji i integracji społecznej, [w:] „Kwartalnik Historyczny”, PWN, Warszawa 1977, Nr 2
- Koziarski S., Sieć kolejowa Polski w latach 1842 - 1918
- Krzysica M., Rola czynników wojskowo-politycznych w budowie kolei żelaznych w Królestwie Polskim, [w:] Studia z dziejów kolei żelaznych w Królestwie Polskim, pod red. R. Kołodziejczyka, Warszawa 1972
- Kukiel M., Dzieje Polski porozbiorowej 1795 - 1921, Londyn 1963 (wyd. II)
- Kula W., Historia gospodarcza Polski w dobie porozbiorowej 1864 - 1918, Warszawa 1947
- Laskowski O., Encyklopedia wojskowa, t. IV, Warszawa 1934
- Levy M., Życie ekonomiczne Królestwa Polskiego, t. I, II, Warszawa 1915-1921
- Lewicki J., Miasto Tłuszcz, Radzymin 1972, maszynopis, m.in. w zbiorach Biblioteki Miejskiej w Radzyminie
- Lijewski T., Geografia transportu Polski, Warszawa 1977
- Lijewski T., Rozwój sieci kolejowej Polski, [w:] „Dokumentacja Geograficzna” 1959, z. 5

- Lustracja woj. Mazowieckiego 1565 r., cz. II
- Łaniec S. Kolejarze Królestwa Polskiego i Białostocczyzny w latach 1865-1914, Olsztyn 1995
- Łaniec S., Koleje żelazne w powstaniu styczniowym, Warszawa 1970 (maszynopis pracy doktorskiej)
- Łaniec S., Partyzanci żelaznych dróg roku 1863. Kolejarze i drogi żelazne w powstaniu styczniowym, Warszawa 1974
- Mały rocznik statystyczny Polski (wrzesień 1939 - czerwiec 1941), Londyn 1941
- Miasta polskie w tysiącleciu, praca zbiorowa, Ossolineum 1967
- Miasta województwa warszawskiego, Towarzystwo Naukowe Płockie, Płock 1967
- Olszewski E., Badania nad wdrożeniem postępu technicznego przez kraje nie będące jego inicjatorami, [w:] „Kwartalnik Historyczny”, Nr 3 / 1971
- Orłowska-Pogorzelska Z., Pomnik pamięci Żydów z Wyszkowa, [w:] „Tygodnik Ostrołęcki” 1997, Nr 41
- Parzych Cz. Sto lat ostrołęckiej kolei, Ostrołęka 1993
- Pawlicki P., Pamiątka jubileuszowa. Droga Żelazna Warszawsko-Wiedeńska w 50-letnim okresie swego istnienia od r. 1845 do 1895, Warszawa 1897
- Pięćdziesiąt lat elektryfikacji PKP, praca zbiorowa, Warszawa 1989
- Pinkas Kakehillat. Encyclopedia of Jewish Communities Poland, redagował zespół, Martyr's And Heroes Remembrance Authority, Yad Vashem, Jerusalem 1989 (Hebrew)
- Pisarski M., Koleje polskie 1842 - 1972, Warszawa 1974
- Ratajczyk L., Kronika najważniejszych wydarzeń z dziejów miasta Ostrołęki do 1945 roku. Ostrołęka 1989
- Rospond S., Słownik etymologiczny miast i gmin PRL, Wrocław 1974
- Rutkowski J., Kolejnik życia przy kolejach żelaznych oraz różne gawędy(!) wagonowe, Warszawa 1853
- Rutkowski J., Parochód diabłem, czyli przesady gminu, Warszawa 1847
- Rys historyczny Małkini, [w:] 35 lat Zespołu Szkół Zawodowych im. Stanisława Staszica w Małkini, Praca zbiorowa, Małkinia 1996
- Safer zikaron lekehilat Tluszcz. [Memorial book of the community of Tluszcz] Ed.: H. Gelbart, Tel Aviv, Association of Former Residents of Tluszcz in Israel, 1971., 340 p. (Hebrew, Yiddish)
- Słownik geograficzny Królestwa Polskiego i innych krajów słowiańskich, Praca zbiorowa pod red. Chlebowskiego, Warszawa 1880- 1902, wybrane tomy
- Sterner W., Narodziny kolei, Warszawa 1964
- Studia z dziejów kolei żelaznych w Królestwie Polskim, pod red. R. Kołodziejczyka, Warszawa 1970
- Suchodolski B., Edukacja narodu 1918 - 1968, Warszawa 1970
- Supiński J., Dzieła, t. I - V, Warszawa 1883

Szydlik R., Druga społeczność. Losy tłuszczańskich Żydów. Omówienie literatury przedmiotu, tekst przewidziany do druku w „Zeszytach naukowych” OTN,

Szydlik W., Kalendarz historyczny - miasto i gmina Tłuszcz, maszynopis w posiadaniu autora, drukowany w całości w Tygodniku Ostrołęckim nr 1 - 52 / 1988

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

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

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

Trzebiatowski K., Szkolnictwo powszechne w Polsce w latach 1918 - 32, Wrocław 1970

Wątorok K., Rozwój kolei żelaznych, Warszawa 1924

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

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

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

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

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

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

## KALENDARIUM

**1915** - Rosjanie opuszczają tereny Królestwa Polskiego i niszczą większość infrastruktury kolejowej; wysadzają i rozbierają mosty i wiadukty. Zarząd nad kolejami obejmują Niemcy. Ponad 40 tys. polskich pracowników kolei zostaje ewakuowanych w głąb Rosji.

**1917.01.22** - Prezydent USA Woodrow Wilson przedstawia koncepcję pokoju bez zwycięzców i zwyciężonych, opartego na prawie narodów do samostanowienia. W ogłoszonym dokumencie wymienia także Polskę.

**1917.03.30** - Rząd Tymczasowy Lwowa w Rosji wydaje deklarację uznającą prawo Polski do Niepodległości.

**1918.01.03** - Rada Regencyjna Królestwa Polskiego powierza zarząd kolejami Ministerstwu Przemysłu i Handlu.

**1918.03.03** - Rosja Radziecka mocą pokoju brzeskiego zrzeka się praw do ziem Polski, Litwy, Łotwy i Estonii.

**1918.04** - Związek Pracowników Kolejowych Polaków powstały z wywiezionych w 1915 r. do Rosji łączy swoje siły z Towarzystwem Wzajemnej Pomocy b. Pracowników Kolejowych (emeryci) by wspólnie stanowić zaplecze kadrowe dla nowych polskich kolei.

**1918.08.29 - 1918.09.01** - W polskim Ministerstwie Przemysłu i Handlu zostaje utworzona Sekcja Kolejowa, której zadaniem było przejęcie administracji od władz wojskowych okupantów.

**1918.10.26** - Dekretem rady Regencyjnej KP utworzone zostaje Ministerstwo Komunikacji.

**1918.11.04** - Pierwszym ministrem komunikacji zostaje inż. Julian Ebernhardt.

**1918.11.11** - Pokój w Rethondes. Niemcy zrzekają się praw do ziem Polskich Królestwa części Górnego Śląska i Pomorza Gdańskiego (bez Gdańska).

**1919 - 1928** - Odbudowa i rozbudowa polskich kolei.

**1919** - W pobliżu osady stacyjnej Tłuszcz przestaje istnieć ostatni folwark. Ziemia jest wyprzedawana w małych działkach dla osadników.

**1919.02.08** - Dekretem Naczelnika Państwa Ministerstwo Komunikacji zostaje przemianowane na Ministerstwo Kolei Żelaznych

**1920** - Prowizoryczna odbudowa mostu kolejowego na Bugu pod Małkinią.

**1921.04** - Uchwałą Sejmu powołana zostaje Państwowa Rada Kolejowa do opracowania planu odbudowy i rozbudowy polskich kolei.



**1921** - Tłuszcz liczy 1102 mieszkańców.

**1921** - Mieszkańcy północnej części Tłuszcza korzystają z prądu elektrycznego z huty Przyszłość.

**1924.06.12** - Ministerstwo Kolei Żelaznych zostaje przemianowane na Ministerstwo Kolei.

**1926.09.24** - Rozporządzenie Prezydenta RP o zmianie nazwy Ministerstwa Kolei na Ministerstwo Komunikacji.

**1926.09.28** - Dekret Prezydenta RP o utworzeniu przedsiębiorstwa Polskie Koleje Państwowe.

**1928** - Bogata w dane statystyczne, podsumowanie pierwszego dziesięciolecia niepodległości i plany na przyszłość publikacja Ministerstwa Komunikacji pn. Dziesięciolecie Polskich Kolei Państwowych 1918 - 1928.

**1929** - Związek Kolejarzy ZZP i Polski Związek Kolejowców łączą się w Zjednoczenie Kolejowców Polskich.

**1930** - Posłem z listy BBWR zostaje tłuszczanin, Stanisław Kielak.

**1931** - Tłuszcz liczy 2856 mieszkańców.

**1931** - Koleje polskie dotyczą grupowe zwolnienia „bez podania przyczyny”.

**1936.01.01** - W Tłuszczu wyświęcony zostaje kościół i powstaje parafia Przemienienia Pańskiego.

**1936.08.22** - Dawna kolej warszawsko-petersburska zostaje połączona z koleją Warszawa - Gdańsk (z odgałęzieniem do Olsztyna) odcinkiem jednotorowym Tłuszcz - Wieliszew (na linii Legionowo - Zegrze).

**1935** - Tłuszcz liczy 3115 mieszkańców.

**1937** - „Latający Wilnianin” trasę 423 km z Warszawy do Wilna pokonuje w 5 godzin i 25 minut.

**1939.09** - ostatni przedwojenny minister komunikacji, płk Juliusz Ulrych, zostaje aresztowany przez hitlerowców.

**1918 - 1939** - Koleje unowocześniają się. Powstają w Warszawie kolejne łącznice składające się na zwarty system komunikacji. Powstają dworce: Warszawa Wschodnia, Warszawa Śródmieście (połączone przeprawą kolejową). Osady stacyjne przeżywają rozkwit. Handel, rzemiosło, a także organizacje polityczne i społeczne masowo korzystają z transportu kolejowego.

## Przypisy:

- <sup>1</sup>Por. Dziesięciolecie Polskich Kolei Państwowych 1918 - 1928, Warszawa 1928, s. 6
- <sup>2</sup>Por. S. Kielak, Tłuszcz. Wieś - osada - miasto (1447 - 1980), Tłuszcz 1980 (maszynopis), s. 34
- <sup>3</sup>Dziesięciolecie Polskich Kolei Państwowych 1918 - 1928, Warszawa 1928, s. 7
- <sup>4</sup>M. Pisarski, Koleje polskie 1842 - 1972, Warszawa 1974, s. 51
- <sup>5</sup>B. Czekala, Przerwana przebudowa, [w:] „Nowe Sygnały” 1997, Nr 11, s. 19; egzemplarze tygodnika udostępnione przez Zdzisława Michalika
- <sup>6</sup>M. Pisarski, Koleje polskie 1842 - 1972, Warszawa 1974, s. 52. Por. także: Dziesięciolecie Polskich Kolei Państwowych 1918 - 1928, Warszawa 1928, s. 81
- <sup>7</sup>W. Wojasiewicz, Z kraju i ze świata czyli koleje Warszawsko-Petersburska i Warszawsko-Bydgoska, [w:] tegoż: Mosty dróg żelaznych Królestwa Polskiego, Warszawa 1982, s. 21
- <sup>8</sup>Dziesięciolecie Polskich Kolei Państwowych 1918 - 1928, Warszawa 1928, s. 64 - 65
- <sup>9</sup>Dziesięciolecie Polskich Kolei Państwowych 1918 - 1928, Warszawa 1928, s. 7
- <sup>10</sup>T. Bissaga, Geografia kolejowa Polski z uwzględnieniem stosunków gospodarczo-komunikacyjnych, Warszawa 1938, s. 94
- <sup>11</sup>M. Tarchalski, Geneza przedsiębiorstwa Polskie Koleje Państwowe, [w:] „Wiadomości Historyczne” 1970, Nr 2, s. 51
- <sup>12</sup>Adres ustalony na podstawie dokumentów zachowanych w Archiwum Akt Nowych, KCNP 104
- <sup>13</sup>AAN, KCNP 104
- <sup>14</sup>M. Pisarski, Koleje polskie 1842 - 1972, Warszawa 1974, s. 58
- <sup>15</sup>Tamże, s. 52
- <sup>16</sup>Pierwsze warsztaty w Łapach powstały już w 1874 roku. Por. tamże, s. 72
- <sup>17</sup>M. Pisarski, Koleje polskie 1842 - 1972, Warszawa 1974, s. 58. Por. także M. Tarchalski, Geneza przedsiębiorstwa Polskie Koleje Państwowe 1918 r. - 1926 r., [w:] „Wiadomości Historyczne” 1970, Nr 2, s. 49 - 54
- <sup>18</sup>B. Czekala, Przerwana przebudowa, [w:] „Nowe Sygnały” 1997, Nr 11, s. 19. (egz. udostępnione przez Zdzisława Michalika z Tłuszcza)
- <sup>19</sup>Tamże
- <sup>20</sup>Dziesięciolecie Polskich Kolei Państwowych 1918 - 1928, Warszawa 1928, s. 65
- <sup>21</sup>Tamże, s. 84
- <sup>22</sup>Wszystkie dane liczbowe cytowane jak wyżej
- <sup>23</sup>Tamże, s. 86
- <sup>24</sup>Por. B. Cywiński, Kolejnictwo Polskie w dobie kryzysu, Warszawa 1932, s.6 i nn.
- <sup>25</sup>Kielak S., Tłuszcz. Wieś - Osada - Miasto 1447 - 1980, maszynopis w posiadaniu rodziny autora, Tłuszcz 1980, s. 23
- <sup>26</sup>Kielak S., Tłuszcz..., s. 23
- <sup>27</sup>Kielak S., Tłuszcz..., s. 23

- <sup>28</sup>Kielak S., *Tuszczy...*, s. 37 - 38
- <sup>29</sup>Kielak S., *Tuszczy...*, s. 37 - 38
- <sup>30</sup>Tamże, s. 39 - 42, por. też: Szydlik W., Spółdzielnia Rolniczo-Handlowa „Rolnik”...
- <sup>31</sup>Kielak S., *Tuszczy...*, s. 39 - 42, por. też: Szydlik W., Spółdzielnia Rolniczo-Handlowa „Rolnik”...
- <sup>32</sup>Kielak S., *Tuszczy...*, s. 33 - 35
- <sup>33</sup>Tamże, por. też: Lewicki J., *MiastoTuszczy, Radzymin 1972*, maszynopis m. in. w zbiorach Biblioteki Miejskiej w Radzyminie
- <sup>34</sup>Kielak S., *Tuszczy...*, s. 37 i nn.
- <sup>35</sup>Kielak S., *Tuszczy...*, s. 45 - 48
- <sup>36</sup>Tamże, s. nn.
- <sup>37</sup>Tamże, s. nn.
- <sup>38</sup>Tamże, s. nn.
- <sup>39</sup>Tamże, s. nn.
- <sup>40</sup>16. Tamże, s. 52 - 53
- <sup>41</sup>Pinkas Kakehillat. *Encyclopedia of Jewish Communities Poland*, redagował zespół, Martyr's And Heroes Remembrance Authority, Yad Vashem, Jerusalem 1989 (Hebrew), Poland. T. IV, Warsaw and Its Region, s. 233 - 235.
- <sup>42</sup>Por. J. Grudzień, *Kolejowcy i kolejarze*, [w:] „*Nowe Sygnały*” 1998, Nr 4, s. 25. (egz. udostępnione przez Zdzisława Michalika z Tuszczy)
- <sup>43</sup>Na temat związków zawodowych kolejarzy w latach 1918 - 39 pisze także M. Pisarski w swoim opracowaniu *Koleje polskie 1842 - 1972*, Warszawa 1974, s. 76 - 78
- <sup>44</sup>Kielak, op. cit. s. 14
- <sup>45</sup>Pelcowizna - dziś w granicach administracyjnych m.st. Warszawy - gmina Białoleka
- <sup>46</sup>Kielak, op. cit. s. 14 - 15
- <sup>47</sup>Tamże
- <sup>48</sup>Tamże s. 37
- <sup>49</sup>Piekarnia do dziś należy do jego rodziny
- <sup>50</sup>Por. Kielak, op. cit. s. 38, 44
- <sup>51</sup>Pinkas Kakehillat. *Encyclopedia of Jewish Communities Poland*, redagował zespół, Martyr's And Heroes Remembrance Authority, Yad Vashem, Jerusalem 1989 (Hebrew), Poland. T. IV, Warsaw and Its Region, s. 233 - 235.
- <sup>52</sup>Dane te dla samych autorów nie były pewne. Kielak zaś podaje liczbę 850