

Krzysztof Ościłowski

Wielkie manewry wojskowe w guberni łomżyńskiej w 1897 roku oraz w 1912 roku. Inspekcja wojsk przez Czarza Mikołaja II w letnim obozie szkoleniowym w Gąsiorowie oraz wizyty w Małkini, Andrzejewie i Czyżewie. Co jest prawdą, a co tylko legendą?

W sierpniu 1897 roku na ternie Guberni Łomżyńskiej i Grodzieńskiej przeprowadzono wielkie manewry wojskowe. Miały one podkreślić dobre przygotowanie wojsk do odparcia wszelkich ataków z zachodu na Imperium Rosyjskie oraz sprawność planowania i dowodzenia sztabów. W manewrach brało udział ponad 125 tysięcy żołnierzy i 644 armaty. Były to ilości rekordowe, niespotykane do tej pory w takiego typu ćwiczeniach w Europie. Sprawdzającym był sam car Mikołaj II, a rozmach tych manewrów wspominało przez lata. Według planu, przeciwnik (strona zachodnia) po sforsowaniu dwóch rzek: Bugu w okolicach Wyszkowa oraz Narwi w rejonie Ostrołęki i Różana, nacierał w kierunku wschodnim w celu zdobycia Białegostoku. Strona wschodnia cofając się z zajmowanych pozycji obronnych, stawiała coraz większy opór, wprowadzając do walki kolejne oddziały w celu zatrzymania natarcia strony przeciwnej. Na terenach guberni łomżyńskiej, głównej arenie tych manewrów, przygotowano dwa miejsca do pokazu walk ćwiczących wojsk i jednocześnie inspekcji cara Mikołaja II. Jedno w Czerwonym Borze a drugie w rejonie Łap przy granicznym moście na Narwi między guberniami: łomżyńską i grodzieńską. W obu przypadkach car Mikołaj II z rodziną i świtą miał przybyć na miejsce specjalnymi pociągami. Zaplanowano, że do Czerwonego Boru oba pociągi carskie po wyruszeniu z Białegostoku, skręcą w Łapach na Kolej Nadnarwiańską i dalsza podróż przebiegać będzie tą linią. Po przeglądzie wojsk dalszą podróż cara zaplanowano również Koleją Nadnarwiańską przez Ostrołękę do Małkini i dalej kolejną Petersburską do Warszawy. W drugim przypadku car Mikołaj II miał przybyć w rejon Łap z Warszawy po dokonaniu swojej pierwszej, oficjalnej wizyty w tym mieście i lustracji jego okolic. Ta wizyta oraz manewry były przez długi czas szeroko opisywane i komentowane w prasie. Narodziło się też na ten temat mnóstwo legend i opowieści ludowych. Jedną z nich jest żyjąca do dziś opowieść wśród okolicznych mieszkańców Małkini, Gąsiorowa i Zuzeli, że sam car Mikołaj II dokonał inspekcji żołnierzy w obozie szkoleniowym w Gąsiorowie k. Małkini. Te same przekazy głoszą, że przejeżdżającego cara miejscowa ludność witała i żegnała w postawie klęczącej. Car okazywał łaskę swoim poddanym i z jego woli urzędnicy dworu obdarowywali klęczących złotymi rublami (świnkami).

Teoretycznie możliwości takiej inspekcji w Gąsiorowie wystąpiły i to dwukrotnie: w czasie wspomnianych „wielkich manewrów” oraz kolejny raz w 1912 roku w czasie podobnych manewrów, przeprowadzonych również w guberni łomżyńskiej. Jeżeli zaś był car w Gąsiorowie, to musiał być i w Małkini, bo tu była najbliższa stacja kolei, podstawowego wówczas środka przemieszczania się cara i jego dworu. Aby przybliżyć ewentualne motywy tej wizyty, niezbędne jest scharakteryzowanie choćby w skrócie stanu przygotowań do tych manewrów, a

przede wszystkim dokonać próby odpowiedzi na pytanie: co takiego było w malutkiej nadbużańskiej wsi Gąsiorowo, że sam imperator miałby tam się udać. Otóż pod względem organizacji struktur wojskowych tereny guberni łomżyńskiej należały do odpowiedzialności Okręgu Wojennego Warszawskiego. Wojskami tego okręgu dowodził w tym okresie sam naczelnik „Przywiślańskiego Kraju”, generał gubernator, generał lejtnant książę Aleksander Bagriaton Imeretyński. Jednostki tego okręgu przygotowywały się do tych manewrów od wczesnej wiosny, przebywając i intensywnie szkoląc się na poligonach wojskowych, m.in. w Komorowie k. Ostrowi i Gąsiorowie k. Małkini. Poligon w Komorowie był i jest bardziej znany opinii publicznej, natomiast niewiele wiadomo było o dość tajemniczym poligonie w Gąsiorowie. Był to nowoczesny ośrodek szkoleniowy z rozbudowaną infrastrukturą, przystosowaną do prowadzenia szkolenia jednostek piechoty i wspierającej jej artylerii. Doskonale usytuowany pod względem operacyjnym i logistycznym (bliskość linii kolejowej i stacji z rampami załadowniczymi w Małkini, pozwalała na szybkie przerzuty skoncentrowanych tu oddziałów w dowolnym kierunku, natomiast usytuowanie nad Bugiem zabezpieczało aż nadto potrzeby wodne, tak istotne dla ówczesnych wojsk, opartych na koniach jako podstawowym środkiem do prowadzenia walki i przemieszczania się). Obóz ten został pobudowany dla jednostek VI Korpusu Armijnego, a konkretnie dla 4 Dywizji Piechoty. Sztab tej dywizji oraz dwa pułki stacjonowały w warunkach zimowych w Łomży, a kolejne dwa w Zambrowie. Wiosną i latem szkoliły się te pułki w Gąsiorowie. Niemal po sąsiedzku, bo w niedalekim Komorowie stacjonowały jednostki m.in. z 6 Dywizji Strzelców z Ostrołęki z XV Korpusu Armijnego mającego odrębne obozy szkoleniowe. Na letnie szkoły czy obozy pułki z Komorowa z zasady nie wyjeżdżały, bo sam garnizon leżał na takim właśnie poligonie. Dlatego też poligon w Gąsiorowie jednostki z Komorowa odwiedzały sporadycznie. Nie były to w regionie jedyne miejscowości-garnizony, w których stacjonowały jednostki wojskowe. W Broku stacjonowała bateria artylerii z 6 Brygady z Ostrowi. Kolejna bateria artylerii stacjonowała w Ciechanowcu z 4 Brygady z Łomży. W Małkini natomiast miała swoje koszary jednostka specjalistyczna artylerii, centralnego podporządkowania, 3 Ruchomy Park Artyleryjski, współpracująca z jednostkami przebywającymi na pobliskim poligonie. System szkolenia wojskowego oparty był wówczas na zasadzie, że jednostki w okresie od wiosny do wczesnej jesieni przebywały i szkoliły się w warunkach polowych na specjalnie przygotowanych terenach szkoleniowych. Takim obozem było właśnie Gąsiorowo. Razem z pułkami piechoty stacjonowały i szkoliły się tu baterie artylerii, w tym przypadku z 4 Brygady Artylerii. Pobyt przez lata wojsk na poligonie Gąsiorowskim i wynikające stąd negatywne i pozytywne zdarzenia oraz korzyści i straty na styku z ludnością cywilną to temat rzeka i będzie on tematem odrębnego opracowania. W wielkim skrócie jeden z tych przykładów: na okres sianokosów i żniw, miejscowi chłopcy mogli składać zamówienia i za ustaloną opłatą i zabezpieczonym wyżywieniem pozyskiwać do pracy na swoich polach ochotników- kosiarzy spośród stacjonujących żołnierzy. Chętnych wśród żołnierzy nie brakowało. Koszary wojskowe zawsze kojarzyły się, oprócz czynnika militarnego, z dobrze płatnymi dostawami dla wojska, z

ożywieniem okolicznego handlu, rozwojem. Doskonale wykorzystali ten motor napędowy postępu władarze ówczesnej Ostrowi, zabiegając o pobudowanie stałych koszar wojskowych właśnie w Komorowie. Przegrały jednocześnie ten wyścig znakomite pod względem operacyjnym lokalizacje w Orle czy Gąsiorowie, dla którego pozostał jedynie sezonowy obóz szkoleniowy. Miał on także wpływ na ożywienie handlu w rejonie Gąsiorowa, Zuzeli, Podgórze, Zawist czy Małkini, jednak w mniejszym zakresie. Korzystały na tym również Zaręby Kościelne czy Nur. W Podgórzu m.in. powstała wytwórnia wód sodowych, a w Gąsiorowie funkcjonował na potrzeby jednostek zakład fotograficzny oraz poczta. Znana i szanowana w środowisku małkińskim wieloletnia nauczycielka Pani Tekla Piątkowska opisując w swoim pamiętniku stację kolejową w tych latach wspominała, że kawiarnia w ogrodach przy stacyjnej restauracji tętniła życiem i była zapełniona, szczególnie w niedziele. Po drugiej stronie torów przygrywała wówczas dyskretnie orkiestra wojskowa z Gąsiorowa, a w godzinach przyjazdów i odjazdów pociągów, na peronach stacyjnych odbywał się specyficzny pokaz mody w prezentowaniu swoich strojów i toalet w wykonaniu rodzin wojskowych i dam odwiedzających oficerów na Gąsiorowskim poligonie oraz podróżnych, przesiadających się na tej stacji.

Wracając do wydarzeń z tamtych dni spróbujemy potwierdzić lub wykluczyć stare, ustne przekazy i legendy. W tym potężnym przedsięwzięciu Małkinia i Gąsiorowo były dwoma dość istotnymi punktami w planie i rozwoju tych wydarzeń. Z Gąsiorowa w 1897 roku, po zakończeniu szkolenia przygotowawczego, wyruszyły na manewry pułki 4 Dywizji Piechoty, podobnie jak z Komorowa pułki 6 Dywizji. Okres manewrów i przygotowań do nich był też szczególnie pracowity dla kolejarzy z Małkini. Tu krzyżowały się szlaki kolejowe z kilku kierunków. Najważniejszym, Warszawsko-Petersburskim miał podróżować kilkakrotnie w tym okresie car Mikołaj II z całą rodziną i dworem cesarskim. W Małkini rozpoczynała także swój bieg tzw. Kolej Nadnarwiańska, biegnąc przez Komorowo do Ostrołęki i dalej do Czerwonego Boru a stamtąd do Łap. Tą właśnie trasą, tylko w odwrotnym kierunku, miał odbyć podróż imperator Rosji. Czerwony Bór był stacją obsługującą stolicę guberni Łomżę oraz dogodnym miejscem do przeprowadzenia części manewrów. Odpowiedzialność kolejarzy małkińskich była tym większa, że pod względem eksploatacyjnym cały szlak opisanej Kolei Nadnarwiańskiej podlegał pod odrębnego Zawiadowcę odcinka Kolei Nadnarwiańskiej z siedzibą w Małkini. W skład tego odcinka odpowiedzialności służbowej włączona też była stacja kolejowa z innego odcinka, a mianowicie stacja w Pasiekach koło Goworowa. Służyła ona jako stacja załadowcza dla pułku piechoty stacjonującego w Różanie oraz obsługiwała kierunek połączeń i dojazdu do Makowa Mazowieckiego. Dlatego też w tych czasach w Małkini mieściły się dwie, niezależne od siebie siedziby biur zawiadowców: stacji Małkinia kolei Warszawsko-Petersburskiej oraz zawiadowcy odcinka kolei Nadnarwiańskiej. Tu też zbiegały się wszystkie nici łańcucha decyzyjnego, dotyczącego transportu kolejowego w czasie tych manewrów. Zabezpieczenie przejazdów rodziny cesarskiej i dworu oraz wizyt innych dostojników państwowych a także przerzut wojsk ćwiczących to było duże wyzwanie. Była to pierwsza wizyta cara Mikołaja na tych ziemiach i wszystko musiało

być przygotowane i zapięte na ostatni guzik. Powodów było jeszcze kilka. Jak już wspomniano, bezpośrednio po pierwszym dniu inspekcji w dniu 19 sierpnia zaplanowano pierwszą wizytę rodziny carskiej w Warszawie. Jak się potem okazało była to jednocześnie pierwsza i ostatnia wizyta cara w tym mieście. Warszawa przygotowywała się do tej wizyty niezwykle starannie i okazale i nic nie mogło zepsuć nastroju cara przed tą wizytą. Dlatego też stan przygotowań do ćwiczeń sprawdzał osobiście w dniach 08-10 lipca 1897 roku w guberni łomżyńskiej naczelnik Kraju Nadwiślańskiego, generał gubernator warszawski i jednocześnie głównodowodzący wojskami Warszawskiego Okręgu Wojennego, generał lejtnant książę Aleksander Bagriaton Imeretyński razem z szefem sztabu wojsk tego okręgu, generałem lejtnantem Aleksandrem Puzyrewskim oraz oficerami sztabu. Sprawdzano stan wyszkolenia i przygotowania wojsk oraz przyszłe miejsca inspekcji cara Mikołaja II. Jak zwykle w takich przypadkach bywa, sprawdzano zaplanowane miejsca wizyt cara oraz na wszelki wypadek miejsca rezerwowe (w tym Gąsiorowo) i stan przygotowania wojsk do ćwiczeń. 08 lipca 1897 roku książę Imeretyński podróżując z Białegostoku przybył do guberni łomżyńskiej Koleją Nadnarwiańską, odbywając podróż dokładnie w ten sam sposób jak zaplanowano przejazd cara Mikołaja II. Przyjechał w godzinach popołudniowych wprost do Czerwonego Boru witany uroczyście przez gubernatora guberni, barona Siemiona Nikołajewicza Korfa. Wizytowano miasto oraz obiekty wojskowe wokół miasta. Łomżyńskie pułki piechoty przebywały w tym czasie w obozie w Gąsiorowie. Następnego dnia w podobny sposób dokonano przeglądu miasta i obiektów wojskowych w Ostrołęce. Pułki piechoty dywizji ostrołęckiej przebywały na swoim poligonie w Komorowie, a w garnizonie szkoliła się jedynie kawaleria. W odległości 5 wiorst od Ostrołęki, na placu musztry, dowódca wojsk dokonał przeglądu 16 Głuchowskiego Pułku Dragonów. O godzinie 18.30 dzięki uprzejmości kolei do zagajnika położonego przy samych torach podstawiono specjalny pociąg, którym jego ekscelencja odjechał w kierunku Ostrowi. O 19.30 pociąg zatrzymał się na stacji Komorowo. Przed miejscem, w którym zatrzymał się pociąg, wznosił się ogromny łuk ozdobiony inicjałami jego ekscelencji Księcia Imeretyńskiego. Przy łuku oczekiwali: dowódca 6 Dywizji Piechoty generał lejtnant Gołochwastow oraz naczelnik powiatu ostrowskiego asesor kolegialny Spiridonow. Po wysłuchaniu meldunków dowódcy dywizji i naczelnika powiatu dowódca wojsk powozem podjechał do obozu 6 Dywizji, gdzie wsiadł na konia i po przywitaniu się z oczekującym na niego dowódcą 15 Korpusu generałem lejtnantem Borozdiny oraz dowódcami brygad, objechał cały obóz. Po zakończeniu objazdu Księciu zaproponowano herbatę w wielkim namiocie. Tam też jego ekscelencji przedstawiono małżonkę dowódcy dywizji oraz małżonki dowódców pułków. Przed namiotem grała orkiestra złożona z chórów wojskowych wszystkich czterech pułków. O godzinie 21 odbył się uroczysty apel. Po apelu generał-gubernator obejrzał amatorskie przedstawienie teatralne na scenie zbudowanej na polu pod gołym niebem opodal obozu. Odegrano scenę (w lesie) ze sztuki „Życie za cara”, a wykonawcami byli niżsi rangą wojskowi Pułku Niżowskiego. Wieczór zakończył się kolacją w klubie oficerskim tego pułku. Nocleg dla dowódcy wojsk oraz osób

towarzyszących jego ekscelencji został przygotowany w klubie oficerskim pułku sibirskiego. W dniu 10 lipca o godzinie 9 dokonano przeglądu 6 Dywizji Piechoty, a także zwizytowano cerkiew pułkową i szkołę dla dzieci oficerów. Po śniadaniu w klubie oficerskim pułku sibirskiego, generał-gubernator udał się do miasta Ostrów, gdzie zwizytował cerkiew 6 Brygady Artylerii oraz kościół. O godzinie 13.00 dygnitarze wyjechali pociągiem do Małkini. Po przyjeździe na stację kolejową cała grupa dygnitarzy i ich świta przesiadła się na konie i konno udano się do pobliskiego obozu szkoleniowego w Gąsiorowie. Przejazd tak dużej liczby dygnitarzy i kawalkady konnej jednego dnia w obie strony był niecodziennym wydarzeniem dla miejscowej ludności. Po przybyciu do obozu nastąpiło przyjęcie meldunków od Dowódcy 4 Dywizji Piechoty generała lejtnanta Jakowa Aleksandrowicza Griebienyszczikowa. O godzinie 15 dokonano objazdu obozu i przeglądu stacjonujących tam pułków 4 Dywizji Piechoty. Przegląd zakończył się pokazem musztry i uroczystej defiladzie wojsk. Następnie generał-gubernator i towarzyszące księciu osoby uczestniczyli w obiedzie na terenie obozu w klubie oficerskim 14 Ołonieckiego Pułku Piechoty imienia Jego Wysokości Króla Serbskiego Piotra, wydanej przez oficerów dywizji. O godzinie 17.30 jego ekscelencja książę Imeretyński wyjechał z obozu na stację Małkinia i pożegnawszy się na dworcu z baronem Korfem odjechał o godzinie 18.30 do Warszawy, a gubernator łomżyński powrócił do Łomży (to prawdopodobnie tę wizytę skojarzono później jako wizytę cara Mikołaja II). Na tym zakończyły się wizyty dostojników w Gąsiorowie w czasie tych manewrów. Pytanie co z carem? Car z rodziną i dworem przybył na manewry na Podlasie i do Kraju Nadwiślańskiego dwoma pociągami. Pierwszy pociąg, ciągnięty przez dwie lokomotywy, składał się z 16 wagonów i poruszał się z zaplanowaną prędkością 50 wiorst na godzinę. Prowadzili ten pociąg osobiście: dyrektor kolei petersburskiej pułkownik Metz oraz naczelnik ruchu tej kolei baron Kaulbars. Drugi pociąg, też ciągnięty przez dwie lokomotywy składał się z 10 wagonów i poruszał się nieco wolniej, bo z zaplanowaną prędkością 42 wiorsty na godzinę. Zgodnie z zatwierdzonym planem, 19 sierpnia o godz. 8.30 pociągi carskie przybyły do Czerwonego Boru. W rejonie stacji pobudowany był specjalny pawilon dla znamienitych gości. Witali cara i jego małżonkę: generał gubernator książę Imeretyński oraz gubernator łomżyński baron Korf na czele delegacji wszystkich miast guberni. Mówiono, że w tym dniu Łomża i okolice opustoszały. Rzesze ludzi przybyły na pola Czerwonego Boru, aby zobaczyć cara. Powitaniom nie było końca. Przez cały czas przed parą cesarską małe dziewczynki sypały kwiatki. Po tej części wizyty para cesarska w otoczeniu świty udała się do ćwiczących wojsk. Małżonka cara udała się na miejsce ćwiczeń karetą zaprzęgniętą w dwa białe konie a car towarzyszył jej konno. O godz. 11.00 zaplanowano generalne starcie wojsk. Pułki z Gąsiorowa i Komorowa brały udział w manewrach po stronie zachodniej, którą tworzyły siły Warszawskiego Okręgu Wojennego. Tą częścią wojsk, nacierających na Białystok dowodził w zastępstwie księcia Imeretyńskiego, dowódca VI Korpusu generał kawalerii Kulgaczew. To właśnie w skład tego korpusu wchodziła cała 4 Dywizja Piechoty. Dostępu do Białegostoku broniły zaś jednostki Wileńskiego Okręgu Wojskowego wzmocnione

siłami przybyłej z rejonu Mińska armii rezerwowej. Kiedy obie linie wojsk miały się zderzyć ze sobą, na dany znak został odegrany sygnał „odbój” oznaczający w tym przypadku przerwanie ćwiczeń. Para cesarska dokonała następnie objazdu wojsk, w czasie którego małżonka siedząc w karocy, kłaniała się mijanym oddziałom, a car pozdrawiał wojska, jadąc konno. Zewsząd dobiegały okrzyki w odpowiedzi na pozdrowienia carskie „zdrowia życzymy waszym wysokościami”. Następnie z powodu m.in. wysokiej temperatury małżonka cara udała się do pawilonu a carowi przedstawiano kolejnych dowódców i szczegóły operacji wojskowej. Po gorących pożegnaniach o godz. 14.00 pociągi carskie odjechały do Warszawy. Jeżeli nie nastąpiły pomyłki w oficjalnych relacjach z tej wizyty to trasę z Czerwonego Boru do Warszawy pociąg z Carem Mikołajem II przebył ze średnią prędkością 55 wiorst na godzinę, z przerwą na przeczepienie lokomotyw w Ostrołęce (biorąc pod uwagę stan techniki wówczas i dziś trzeba podkreślić, że na takie osiągnięcia uzyskiwane np. przez dzisiejsze pociągi „Pendolino” trzeba będzie jeszcze jakiś czas poczekać). Kolejna inspekcja ćwiczących wojsk nastąpiła 23 sierpnia, po zakończeniu wizyty w Warszawie. Tym razem na miejsce wizyty wybrano tereny wokół wsi Stara Łupianka w powiecie mazowieckim. Ich Wysokości dojechały koleją do specjalnie zbudowanego tymczasowego peronu przy skrzyżowaniu szosy mazowiecko-białostockiej i trasy kolejowej Sankt Petersburg – Warszawa, znajdującego się już na terenie guberni grodzieńskiej, a następnie przejechali karetami 9 wiorst tą szosą w kierunku Mazowiecka. Około godziny 13.10 zebrani przy moście usłyszeli gwizd lokomotywy i na horyzoncie ukazał się poruszający się powoli cesarski pociąg. Jeszcze kwadrans oczekiwania i na szosie pojawił się długi szereg karet. Na czele podążała część świty, a następnie para cesarska w powozie ciągniętym przez trzy białe konie. Cesarz - w mundurze 65-go moskiewskiego pułku piechoty Jego Wysokości, Cesarzowa – w jasnoczerwonej jedwabnej sukni. Grzmi potężne „hura”. Ich Wysokościom towarzyszą Wielcy Książęta Władimir Aleksandrowicz, Paweł Aleksandrowicz i Nikołaj Nikołajewicz, a także Syjamski Książę Szyra, który przyjechał w tym dniu z zagranicy na wielkie manewry białostockie. Obecni są również: minister wojny, administrator ministerstwa dworu cesarskiego, dowódca wojsk Warszawskiego Okręgu Wojennego najjaśniejszy książę Imeretyński. Na trzeciej wiorście tej szosy, koło wsi Baciuty i Bokiny, funkcjonował duży, drewniany most przez rzekę Narew. Była to jednocześnie granica pomiędzy guberniami grodzieńską a łomżyńską. Z opisu tej wizyty wynikało, że wybrany teren był bardzo malowniczy. Z dosyć wysokiego mostu otwierał się tutaj wspaniały widok na wiele wiorst naokoło na bagniste, porośnięte trzciną niziny, które ciągną się na dużą odległość po obydwu stronach wąskiego w tym miejscu koryta rzeki, której srebrzysta wstęga ginęła wśród gęstej roślinności tego majestatycznego bagnistego pustkowie. W tym właśnie miejscu przygotowano uroczyste powitanie Cesarskiej Pary. Pośrodku mostu – herb guberni, miesiąc i dzień pamiętnej daty wizyty Ich Wysokości. Łomżyńska połowa mostu tonęła w zieleni i na wysokich masztach połączonych girlandami powiewały flagi narodowe. Na samym końcu mostu na brzegu łomżyńskim wznosił się łuk udekorowany girlandami, kolorowymi tkaninami i mnóstwem flag z

godłem państwowym i napisem „Boże, zachowaj Cara”. Zdawano sobie sprawę, że car był zadowolony z wizyty w Warszawie oraz w okolicznych twierdzach: Modlinie i Zegrzu. Dlatego ten ostatni element wizyty cara na ziemiach polskich nie mógł się nie udać. Należało zrobić wszystko, aby ten dobry nastrój cara podtrzymać. Plan został zrealizowany w 100 procentach.

Po powitaniach i dalszej podróży orszak cesarski zatrzymał się wreszcie przy wsi Stara Łupianka pośrodku pozycji bojowych. Jego wysokość cesarz wysiadł z powozu, wsiadł na konia i przywitał się z wojskiem. Następnie ich wysokości z całą świtą pojechali na pozycje. Rozpoczęły się manewry. W tym dniu Armia Zachodnia kontynuowała natarcie w kierunku przepraw na rzece Narew przy wsi Topilec, a jej główne siły nocowały na prawym brzegu rzeki Śliny. Tymczasem główne siły Armii Wschodniej wycofały się za rzekę Narew, pozostając pod osłoną ariergard. O godzinie 14.00 na lewym jej brzegu przy wsi Stara Łupianka, w obecności ich wysokości, rozpoczęła się bitwa, trwająca bez przerwy ponad 2 godziny. Po zakończeniu boju Car Mikołaj II wyraził swoje podziękowanie baronowi Korfowi, gubernatorowi guberni łomżyńskiej za zastany porządek i ład. Dopuszczono też w dowód łaski przed swoje oblicze deputacje miast guberni. O godz. 6.00 po południu car ze świtą opuścił miejsce ćwiczeń i udał się pociągiem do Białegostoku. Oficjalną ocenę pobytu w Warszawie i okolicach oraz na wielkich manewrach zawarł Car Mikołaj II w oficjalnym dokumencie, mającym wagę dokumentu stanowiącego prawo, „najwyższym reskrypcie”. Kurier Warszawski nr 249 z dnia 28 sierpnia (9 września) 1987 roku zamieścił ten dokument na pierwszej stronie.

NAJWYŻSZY RESKRYPT

do członka Rady Państwa, generał-gubernatora warszawskiego i dowodzącego wojskami okręgu wojennego warszawskiego, generał-adjutanta, jasnie oświeconego księcia Imeretńskiego.

„Książę Aleksandrze Konstantynowiczu. Będąc obecnym na wielkich manewrach pod Białymstokiem, w których brały udział wojska powierzonego wam okręgu wojennego warszawskiego, odbywszy pod Warszawą przegląd wojsk rezerwowych i fortecznych, z przybyłymi na wspólne z niemi zajęcia oddziałami wojsk polowych, zwiedziwszy fortece: Nowogeorgiewsk, Zegrze, Warszawę i Ossowiec, z prawdziwym zadowoleniem przekonałem się, że wojska te znajdują się w świetnym stanie, a fortece w należytem pogotowiu bojowem.

Znając troskliwość waszą o ład wewnętrzny wojsk, oraz o utrzymanie na należytem poziomie ich bojowego wykształcenia, przyjemnie Mi jest wyrazić wam Moją szczerą wdzięczność za wasze trudy, zmierzające ku pożytkowi Naszej pełnej chwały armji.

Również miło Mi było przeświadczyć się o uczuciach przywiązania, jednomyślnie wyrażonych Mnie i Najjaśniejszej Pani przez wszystkie warstwy ludności kraju, powierzonego waszemu zarządowi. Uczucia te świadczą o pomyślnej działalności waszej w wypełnianiu Moich zamiarów i ułatwiają Mi starania, zmierzające ku dobru ludności polskiej, na równi ze wszystkimi wiernymi poddanymi państwa Russkiego na drodze nierozzerwalnego zjednoczenia państwowego, wskazanego przez Najwyższą Opatrzność.

Pozostaję dla was niezmiennie przychylnym.”

Na oryginalne Własną Jego Cesarskiej Mości Najjaśniejszego Pana ręką napisano:

„i serdecznie wdzięcznym

MIKOŁAJ II

27 sierpnia 1897 r.

Kolejny raz wielkie manewry wojskowe na terenie guberni łomżyńskiej przeprowadzone były we wrześniu 1912 roku. Manewry odbywały się w rejonie Ostrowi, Andrzejewa, Małkini, Ciechanowca i Brańska. Brało w nich udział około 60 tys. oficerów i żołnierzy w tym 4 Dywizja szkoląca się jak zwykle w Gąsiorowie oraz 6 Dywizja Piechoty szkoląca się na poligonie w Komorowie. Ćwiczyły w tych manewrach głównie siły Warszawskiego Okręgu Wojennego. Głównodowodzącym był ówczesny Generał -Gubernator Nadwiślańskiego Kraju, generał lejtnant Gieorgij Antonowicz Skalon, znany wcześniej z krwawo stłumionych wystąpień ludności cywilnej w Warszawie w czasie Rewolucji 1905 roku. Nieuchronnym i widowym znakiem nowych czasów był udział sił powietrznych w tych ćwiczeniach. Wiadomo o 11 samolotach ćwiczących wówczas wspólnie z wojskami lądowymi w czasie tych manewrów. Postępująca również motoryzacja była widoczna i w tym przypadku. W czasie inspekcji wojsk Car Mikołaj II przybył ze stacji Czyżew w rejon ćwiczeń kolumną samochodową.

Był car wielkim fanem samochodów i zwolennikiem ich produkcji na szeroką skalę w Rosji. Od 1905 roku datuje się szerszy rozwój motoryzacji w imperium. Nakazał wówczas car zakupić do jego dyspozycji pojazdy samochodowe, włączyć je do tzw. eskorty osobistej i pobudować garaże przy każdej carskiej rezydencji. Zakupiono ulubione samochody cara



marki Deluanay- Belleville. Najprawdopodobniej tymi właśnie samochodami we wrześniu 1912 roku car podróżował ze stacji kolejowej w Czyżewie w kierunku Andrzejewa do ćwiczących wojsk. Komunikaty prasowe donosiły wówczas, że wojska zgromadzone były w odległości około 5 wiorst od stacji kolejowej. Istotnie w rejonie wsi: Sutki, Pieńki Żaki, Pieńki Wielkie, Żelazy przygotowano pokazy i spotkanie wojsk z carem. Ceremoniał nie dopuszczał wówczas wizytowania czy odbierania defilad wojsk samochodem, musiał to car uczynić konno, jednak dojazd do poszczególnych zgrupowań wojsk realizowano przy pomocy samochodów. Aby dojechać do wszystkich ugrupowań, konieczne było używanie dróg lepszej jakości. W taki to sposób Car Mikołaj II odwiedził przejazdem Andrzejewo. Fakt ten odnotowano również w kronice miejscowego kościoła. Jak wspomniano, car dokonał inspekcji ćwiczących wojsk dwukrotnie, przyjeżdżając pociągiem z Białowieży do Czyżewa 15 i 16 września. Spotkanie z miejscową ludnością cywilną ograniczono do minimum. W pierwszym dniu cara na stacji w Czyżewie witali członkowie władz oraz wójtowie z guberni łomżyńskiej. Następnego zaś dnia przyjął car na stacji, przed wyjazdem do wojsk, deputację osady Czyżew oraz deputację Związku Rosyjskich Mieszkańców Powiatu Białostockiego. Widoczne były różnice w tym względzie między wizytami cara w czasie wielkich manewrów w 1897 roku i manewrów w 1912 roku. Sytuacja

społeczna była jednak inna. Wydarzenia Rewolucji 1905-1907 w Królestwie Polskim położyły się prawdopodobnie głębokim cieniem na tej wizycie. Zauważalna była wzmożona czujność organów bezpieczeństwa. Miejsca i rejony pobytu oraz przejazdu cara były poddane szczegółowemu nadzorowi Carskiej Ochrony. Nastąpiły profilaktyczne aresztowania w tym również kolejarzy na całym szlaku od Białegostoku do Warszawy. Widoczne były: niechęć i strach. Gazety krakowskie opisywały np. postawy mieszkańców Andrzejewa, którzy pozamykali się w domach, nie chcąc witać cara. Brak też było bliższej informacji w prasie o przebiegu tych ćwiczeń i planowanego udziału w nich cara. Pisano na ogół w czasie przeszłym, o tym, co się już wydarzyło. O manewrach pisała w sposób oficjalny prasa warszawska oraz zupełnie odmiennie i negatywnie prasa krakowska. Dwie gazety codzienne o podobnych nazwach: „Słowo, Dziennik Powszechny” wydawane w Warszawie oraz „Nowiny, Dziennik Powszechny” w Krakowie, oceniały te manewry z zupełnie odmiennej perspektywy. Krakowska negatywnie odnosiła się do carskiej wizyty. Zapowiedź w Nowinach, nr 209 z 14 września wizyty cara w Polsce opatrzona była znamienym tytułem „Krwawy car na ziemi polskiej”. W prasie warszawskiej natomiast w okresie trwania ćwiczeń, a także przed nimi, w krótkich, oficjalnych komunikatach były zawierane informacje mało istotne, a także czasami mylące, jednak dające do myślenia. Kurier Warszawski nr 253 z dnia 12 września donosił na przykład, że do Białegostoku i Czyżewa przybędzie 14 września specjalny pociąg z ministrami wojny i komunikacji „w celu sprawdzenia aktualnego stanu linii kolejowej”. Ani słowa natomiast o spodziewanej wizycie cara. Pojawiły się również inne komunikaty, że np. Naczelnik Kolei Nadnarwiańskich generał Heskiet „dokonał rewizji nadzwyczajnej kolei od Siedlec i Małkini do Bielska i Białowieży”. O samych manewrach były tylko krótkie wzmianki, że takie się odbywają pod dowództwem dowódcy okręgu wojennego, generała Skałona. Dopiero po inspekcji cara „Słowo” warszawskie przedrukowywało oficjalne komunikaty serwisowe na ten temat. O tym, że car Mikołaj II wizytował jednak te manewry, można się było też dowiedzieć np. przy okazji informowania o innych faktach. Np. Kurier Warszawski nr 259 opisywał spotkanie cara z młodzieżą szkolną na dworcu kolejowym w Siedlcach. Informowano, że 16 września car w drodze powrotnej z manewrów do Białowieży, zatrzymał się na stacji Siedlce, gdzie na peronie ustawiły się wszystkie szkoły siedleckie, żeńskie i męskie. Car dokonał przeglądu zebranych, obchodząc wszystkie grupy i żegnany był gromkim „hura”. Biorąc pod uwagę sieć ówczesnych kolei żelaznych, to nie była najkrótsza trasa z Czyżewa do Białowieży, bo ta biegła przez Białystok, a nie przez Małkinię, Siedlce, Bielsk. Oczywiście gazety krakowskie skomentowały ten fakt, że tę wizytę zorganizowano naprędce w celu poprawy humoru carowi, który jakoby nie miał być zadowolony ze swoich wizyt w Czyżewie i spotkań z ludnością cywilną w rejonie manewrów. Inspekcja wojsk nie zakończyła też automatycznie manewrów. Zaczynał się skomplikowany proces powrotów oddziałów i sprzętu do koszar. To zadanie w głównej mierze spoczywało na kolei. Stacje załadowcze m.in. w Czyżewie i w Małkini miały pełne ręce roboty. Nie uniknięto przy tym pewnych wpadek. Na kolei Warszawsko-Petersburskiej do takich wpadek należały w tych czasach spóźnienia

pociągów, nawet te najmniejsze. Po tych manewrach taki przypadek właśnie zaistniał, co było odnotwane w prasie warszawskiej. Warszawskie Słowo, Dziennik Powszechny nr 257 z 19 września informowało, że z powodu zwiększonej liczby transportów wojskowych, powracających z manewrów, doszło w dniu poprzednim do opóźnień pociągów na trasie Warszawsko-Petersburskiej. Tzw. „pociąg kurierski” (ekspres-pospieszny) opóźnił się o 53 minuty a pociąg „pocztowy” o 60 minut. Było to pewnego rodzaju karygodnym i nadzwyczajnym wydarzeniem.

Bezpośrednio po inspekcji wojsk Mikołaj II udawał się zgodnie z planem koleją do Spały, gdzie miał przebywać kolejny miesiąc. Najkrótsza droga prowadziła przez Warszawę. Jednak wybrano drogę dłuższą, okrężną, przez Brześć, Lublin, Koluszki. Mikołaj II w czasie swojego panowania bywał wielokrotnie w Królestwie Polskim np. w Ciechocinku czy w Spale lub przejeżdżał koleją petersburską, udając się do państw Europy Zachodniej. W czasie tych wizyt i podróży nie zajeżdżał jednak nigdy do Warszawy. Mówiło się, że nie lubił tego miasta. Był w nim tylko raz w czasie „wielkich manewrów” w 1897 roku.

Zakończenie:

W czasie wielkich manewrów wojskowych w 1897 roku oraz tych w 1912 roku car Mikołaj II z całą pewnością był: dwukrotnie na stacji w Czyżewie, kilkakrotnie przejeżdżał pociągiem przez stację Małkinia oraz odwiedził przejazdem niedalekie Andrzejewo. W obu tych przypadkach dokumenty nie potwierdzają jednak wizyty cara Mikołaja II w Gąsiorowie, a tym samym i w Małkini, jednak autor tekstu nie ma nic przeciwko temu, aby miejscowe legendy o tej historii były kultywowane i przekazywane następnym pokoleniom jako wielce prawdopodobne.

Bibliografia:

- Małkinia na przełomie wieków i w okresie międzywojennym, opracowanie autorskie;
 - Car Mikołaj II w Andrzejewie, Andrzejewo.info,
 - Robert Cheda, Motoryzacja za cara Mikołaja II, Rzeczpospolita z 14 03 2021r;
 - Kurier Warszawski numery 239 do 241 z 1897roku oraz 253 do 259 z 1912roku;
 - Nowiny, Dziennik Powszechny, Kraków, numery: 209 do 213 z 1912 roku;
 - Słowo, Dziennik Powszechny, Warszawa, numery: 253 do 258 z 1912 roku;
- Zdjęcia i ilustracja wyróżniająca artykuł: NAC.