

Tragedia w Stoku, w Ostrowi planują budowę szpitala, w Broku oddano most do użytku,
nasze koleje nie gorsze od szwajcarskich, spryciarz z Poręby

Wstępem, przypisami i ilustracjami opatrzył Jerzy Madzelan.

Ilustracja wyróżniająca opracowanie:

Na fotografii wykonanej około roku 1955 w Broku, widoczny jest Jerzy Brodzikowski wraz z synem także Jerzym. Brodzikowski senior to ówczesny leśniczy brokowski, a później gąsiorowski, junior zaś zostanie w przyszłości oficerem marynarki handlowej. W czasie okupacji Jerzy Brodzikowski pracował w lasach ceranowskich i walczył szeregach w Armii Krajowej. W roku 1944 tuż po wkroczeniu Sowieców został uwięziony przez NKWD i wywieziony na Sybir. Podzielił tym samym los swego pradziadka Piotra Brodzikowskiego, powstańca styczniowego z okolic Sadownego.

Powrócił do kraju we wrześniu 1948 r.

Źródło: Archiwum rodziny Brodzikowskich.

Wydarzenia w wiosce Stok to tragiczny dowód, że podczas burzy nie wolno chronić się pod drzewami, a pod stogami siana i stertami zboża też nie jest bezpieczniej.

Przez wieki istniały w parafiach instytucje określane mianem szpitali, ale były to bardzo skromne, jedno lub dwuizbowe chałupinki, pełniące funkcję przytułków, w których przy dużej dozie szczęścia stary, zniedołężniały człowiek mógł znaleźć dach nad głową i otrzymać kromkę chleba. W drugiej połowie XIX w. dostrzeżono potrzebę urządzenia w Ostrowi prawdziwej placówki leczniczej, Pierwszą poważną próbę podjęto w roku 1879, ale na zrealizowanie planów trzeba jeszcze było długo poczekać.

Z Ostrowi do Kołbieli, przez m.in. Brok i Sadowne poprowadzono szosę z prawdziwego zdarzenia, której wiele miejscowości większych i znaczniejszych może nam pozazdrościć. Komuś postronnemu inwestycja ta zdać się może nieco osobliwą, ale to pomysł nie tyle cywili, ile wojskowych, droga zaś łączy faktycznie nie Ostrów z Kołbielą, ale rosyjskie umocnienia i twierdze nad Narwią z właśnie zmodernizowaną nadwiślańską twierdzą w Iwanogrodzie, czyli Dęblinie. O sekretnym przeznaczeniu tej drogi świadczy fakt, iż otwarcia dokonano bez obowiązkowej w takich przypadkach celebry, ale jakby cichaczem, a krótkie notki o otwarciu ukazały się na dalszych stronach gazet. Jaki by cel planistom i budowniczym nie przyświecał, to bardzo im za tę drogę, a szczególnie za most brokowski dziękujemy.

Zamieszczamy kolejny artykuł dr. Jerzego Tchórznickiego, ordynatora szpitala w Sterdyni, a przy tym wybitnego badacza i płodnego publicysty, który szczególne zasługi położył na polu higieny. Tym razem pan doktor nie szczędzi trudu, abyśmy podróżowali drogami żelaznymi w warunkach sprzyjających zachowaniu zdrowia. Głównym przedmiotem jego badań są koleje dobrze znane lwiej części publiczności naszego regionu, gdyż podróżujący często do Warszawy medyk, korzystał prawie zawsze z kolei, przesiadając się z linii Petersburskiej na Siedlecką w Małkini. Jako człowiek świata ciekawy i w tymże świecie bywały, poczynił liczne porównania naszych regionalnych dróg żelaznych z zagranicznymi. Czujemy wielką satysfakcję, że kolej Siedlecko-Ostrołęcka, choć daleko jej od ideału, to okazuje się wygodniejsza od kolei, w krajach zdawałoby się stojących znacznie wyżej pod względem cywilizacyjnego rozwoju, jak dajmy na to w Belgii, Francji czy Szwajcarii. Dziękuj więc losowi podróżnikowi, że nie jedziesz z Brukseli do Brugii, albo z Zurychu do Bazylei, a podążasz z Małkini do Komorowa lub Sokołowa. Mało, że za oknami przesuwały się znacznie

ciekawsze krajobrazy, to jedziesz wagonem nowszym, obszerniejszym, czystszy i ładniej malowanym od tego, z którego zmuszeni są korzystać ludzie z przereklamowanego Zachodu.

Na koniec następne z licznych ostrzeżeń przed pokątnymi doradcami prawnymi. Tym razem ofiara okazała się na tyle trzeźwo myśląca, że zdołała pomniejszyć stratę o połowę, lecz gdyby gazety czytała, to nie straciłaby choćby i kopiejki.


07-300 Ostrow Mazowiecki
PKO, Al. 1 Maja 4
tel/fax 51... 169-003 25-32

Repertorium A Nr 4758/00
Data 18 września roku 1948
~~z dnia~~ z dnia 18 września 1948 roku

Notariusz Dorota Tarnas
Poświadczam zgodność powyższego odpisu (kserokopii) z okazanym dokumentem

Pobrano tytułem taksy notarialnej
5,00 gr
(pięć złotych)


§ 13 rozp. Min. Spr. z 12.04.91r. w sprawie taksy not. (Dz. U. Nr 33 poz. 146 ze zmianami - Dz. U. Nr 47 z 1997r. poz. 313)

 NOTARIUSZ
Dorota Tarnas


АРХИВНАЯ СПРАВКА ODPIS

В документах Центра хранения историко-документальных коллекций имеются сведения о том, что БРОДЗИКОВСКИЙ Ежи, сын Александра, 1919 года рождения, уроженец гор. Седлец (так в документе), поляк, гражданин Польши, значится в списке бывших осужденных польских граждан, репатрированных из СССР в Польшу, переданных 22 сентября 1948 года в Бресте представителю Министерства Общественной Безопасности Польской Республики.

Других сведений не обнаружено.

Зам. директора Центра хранения историко-документальных коллекций  В.И.Коротков

Исх. № 160
15 июля 1998 г.



27/APR/2021

Odpis znajdującego się w archiwach rosyjskich dokumentu, który potwierdza, iż Jerzy Brodzikowski, widniejący wraz z synem na fotografii wyróżniającej dzisiejsze opracowanie, został 22 września 1948 r. przekazany w Brześciu wraz z grupą innych Polaków przedstawicielowi polskiego Ministerstwa Bezpieczeństwa Publicznego.

Źródło: Archiwum rodziny Brodzikowskich.

Nie kończy się dyskusja o bezprecedensowym w skali świata wyczynie pani Moniki, polegającym na porzuceniu uroków salonowego, lecz banalnego życia, na rzecz wiejskiego, prostego żywota. Przed dwoma tygodniami opublikowaliśmy list pana Edwarda, w którym ten porwany wzniosłym uczuciem obywatel wyznał, iż pragnie spędzić resztę swych dni u boku pani Moniki. Niedługo po publikacji wzmiankowanej epistoły, otrzymaliśmy list od pana Mariana, w którym tenże dżentelmen odnosi się do tego pana Edwarda w słowach nader krytycznych:

Droga Redakcjo,

z jednej strony pan Edward przedstawia się jako człowiek rozumu, z drugiej zaś wyznaje pani Monice wręcz miłość, a jak powszechnie wiadomo uczucie to, nic z racjonalnością nie ma wspólnego. Nie rozumiem także, jak człowiek uważający się za rezolutnego może wyznawać miłość komuś, kogo nie widział nigdy na oczy. Wyznanie takie winno być poprzedzone starannym badaniem wybranki, przy czym pisząc o badaniu, nie mam na myśli wyłącznie problematyki medycznej. Równie ważne, jeśli nie ważniejsze są kwestie związane z dotychczasową drogą uczuciową osoby, z którą pragniemy spędzić nasze życie, a którą to drogę powinniśmy drobiazgowo prześledzić. Nie ma przecież żadnej gwarancji, iż osoba prowadząca do tej pory życie, że tak powiem rozwiązłe, a która teraz twierdzi, iż stała się cnotliwą, nie będzie przeżywała w przyszłości nawrotów owej rozwiązłości, co przecież zdarza się nagminnie. Ponadto, badanie powinno objąć swym zasięgiem nie tylko osobę partnerki, ale również jej matkę. Ba, wzorcowe podejście do kwestii wyboru bogdanki, wymagałoby bezwzględnie przeprowadzenia wywiadu genealogiczno-genetycznego, gdyż możliwe, iż osoba, którą pragniemy ugodzić naszą strzałą Amora, przejmie spośród licznych zalet także przywarę jędzowatości charakteryzującą jej matkę. Nie można jednak wykluczyć przypadku, że choć matka jędzą nie jest, to takową była prababka i wada ta ukaże swe przerażające oblicze dopiero w kolejnym pokoleniu.

Ogólnie jednak winien pan Edward zdać sobie sprawę, że wynoszona pod niebiosa w literaturze, sławiona w sztuce i filmach miłość, to wyłącznie bzdura wymyślona w pierwszej połowie XIX w. przez grupę nierobów mieniących się romantykami. Ci bogaci synalkowie i panny, zamiast przejąć po rodzicach spuściznę lub zdobyć jakiś potrzebny i popłatny zawód, włóczyli się po rozmaitych ruinach i pisali nic niewarte wierszydła. Nie stronili także od malowania i śpiewania, co było powodem, iż zwykle występowali w przyrodzie trójkami. Wierszokleta pisał o malarzu i śpiewaku, śpiewak piał o malarzu i poecie, a jak się łatwo domyślić malarz przenosił na płótno dwójkę swych towarzyszy. Gdy już zwiedzili wszystkie ruiny, to szwendali się po górach, a jedyny pożytek jest z tego taki, że zapoczątkowali trend zwany turystyką, korzystny czasami dla zdrowia fizycznego i psychicznego oraz dostarczający środków do życia góralom i Kaszubom. Przeciętny romantyk był zazwyczaj strasznie nieszczęśliwy, dużo jęczał, płakał, a los swój tragiczny opiewał, w pożał się Boże twórczości. To podłożyło fundament pod tak zwaną psychoterapię, ale podczas, gdy o turystyce napisałem nieco dobrego, to korzystnych stron tego akurat zjawiska nie jestem w stanie wymienić.

Gdyby jeszcze sprawa ograniczała się do rozpieszczonych, ciamajdowatych, bogatych cymbałów, to byłoby pół biedy, ale jak wiadomo, doszło w roku 1864 do uwłaszczenia włościan w Królestwie Polskim. Zdawałoby się, że twardo stąpający po ziemi kmiecie nie noszą w sobie genu romantyzmu, ale gdzie tam! Wraz z rozpowszechnieniem szkolnictwa, destrukcyjna, romantyczna literatura zaczęła docierać na wieś, a tysiące odwiązanych od pluga

włościańskich dzieci, dopadł straszliwy bakcyl i poczęły marzyć o małżeństwie nie z rozsądku, lecz z afektu. Nie inaczej było z potomkami małomiasteczkowych rzemieślników, zarówno tych z tytułami mistrzowskimi, jak i czeladniczymi. Do jakich tragedii doprowadziła ta rewolucja, nie muszę nawet wspominać. Wystarczy spojrzeć na wykres prezentujący narastającą wówczas falę samobójstw (wykres ten prześlę redakcji, gdy tylko odnajdę go w swych szpargałach). Te omamione tłumy rolniczych i mieszczańskich pacholąt stanowiły nową klientelę, lecz nie dla górali i Kaszubów, ale przede wszystkim dla wspomnianych już psychoterapeutów i tym podobnych szarlatanów.

Przejdźmy teraz do sztuki filmowej, zwanej przez niektórych X Muzą. Początkowo, zdawało się, że sztuka ta rozwijać się będzie w zdrowym, rozsądnym kierunku, czego dowodem jest, że pierwsze filmy traktowały na przykład o wjeździe pociągu na stację, czy o wyjściu robotników z fabryki. Nie trzeba było jednakowoż długo czekać, aby hollywoodzcy producenci odkryli w miłości złotą żyłę, a sztuka filmowa uległa degeneracji, staczając się w kierunku wymyślnych perwersji określanych mianem pornografii. Sukcesu filmowcom i psychoterapeutom pozazdrościli producenci kartek pocztowych, restauratorzy, kwiaciarze, wytwórcy przeróżnych świecidełek. Odbyli sekretną konferencję, na której uzgodnili, iż poprzez zamieszczanie niezliczonych anonsów i reklam w środkach masowego przekazu sprawią, że w dniu św. Walentego, to jest 14 lutego otumanione tłumy, będą obchodziły święto zakochanych – znakomita okazja, aby pozbyć się zalegającego półki towaru, który nie zszedł w czasie świąt Bożego Narodzenia i karnawału.

Przyznaję, że miłosnej literatury, poezji, melodramatów mam po dziurki w nosie i na sam dźwięk słowa „miłość” doznaję wstrząsu anafilaktycznego, objawiającego się nieestetyczną wysypką, kaszlem, mrowieniem skóry oraz ogólnym osłabieniem. Nie raz już byłem bliski zejścia z tego świata skutkiem uduszenia się, a co za tym idzie stania się kolejną ofiarą miłości.

Cóż, nie mam wielkiej nadziei, że list ten, stanowiący niejako koło ratunkowe rzucone panu Edwardowi, pan ten kiedykolwiek uważnie przeczyta i wyciągnie logiczne wnioski, by powrócić na suchy, bezpieczny brzeg racjonalizmu. Trudno, a niech tam on oraz pani Monika lokują swoje uczucia, gdzie chcą i wychodzą, za kogą chcą. Będzie jak zawsze. Na początku sielanka, a miesiąc nie minie, gdy zaczną działać sobie na nerwy, czar pryśnie i nastaną niekończące się kłótnie i wrzaski.

Pozdrawiam,

przyjazny Redakcji, ludziom i światu Marian



[„Zorza”, nr 36 z 30 sierpnia 1879 r.]

Tego lata, jak piszą w gazetach, wielu ludzi poniosło śmierć od pioruna. I tak, we wsi Stok, w powiecie ostrowskim, guberni Łomżyńskiej, włościanin Franciszek Kornak udał się po południu z żoną i czworgiem dzieci do roboty w polu. Umieściwszy dzieci pod gruszą, sami zajęli się wiązaniem żyta. Wkrótce potem nadciągnęła chmura i puścił się deszcz ulewny z grzmotami i błyskawicami. Kornakowie przerwawszy robotę schronili się także pod gruszą. Ojciec ukląkł i modlił się, matka zaczęła karmić niemowlę, dzieci przytuliły się do pnia drzewa.

Po przejściu burzy, pracujący opodal sąsiedzi usłyszeli płacz dzieci. Zaniepokojeni tem, pospieszyli pod gruszę i tu zobaczyli obojga Kornaków bez życia, starsze dzieci leżały przy nich, tocząc z ust pianę, co było oznaką, że jeszcze żyją, a dwoje młodszych znaleziono zupełnie zdrowych. Spieszny ratunek ocalił dzieci, które od razu zostały sierotami.

Podobny wypadek zdarzył się pod miasteczkiem Bieżuniem w powiecie sierpskim [sierpeckim]. Siedmiu żołnierzy zajętych grabieniem siana schroniło się przed burzą pod stóg. Zaledwie usiedli, piorun w stóg uderzył i czterech zabił, a trzech silnie otrzymało na ciele porażenia.



Staw w Lubiejowie, w zimie
(fot. amat. p. *Justyniana Urbańskiego*).

Staw w Lubiejewie pod Ostrowią Mazowiecką w początkach XX w.¹

¹ „Wieś Ilustrowana”, nr 2 z lutego 1912 r, s. 8.

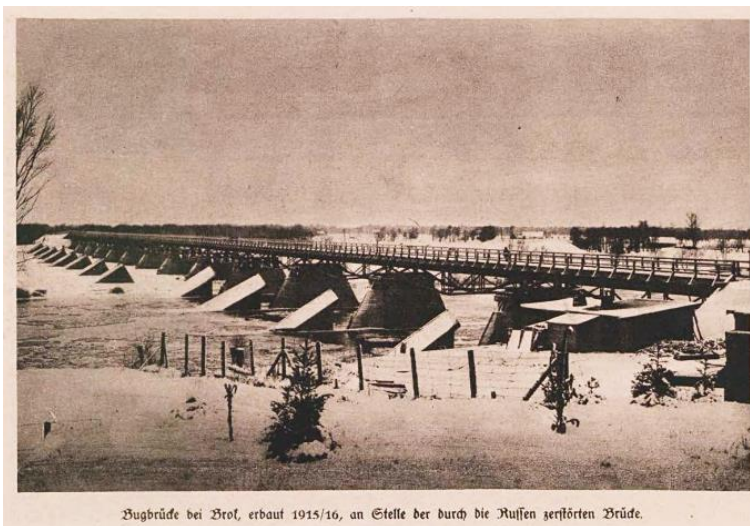
[„Gazeta Świąteczna”, nr 39 z września 1881 r.]

W Ostrowi, mieście powiatowem w gub. Łomżyńskiej (jak donosi nam ks. J. Antoszewski z Jasiennicy) ma być założony szpital, w którym ludzie chorzy z całego powiatu będą mogli znaleźć przytułek, pomoc lekarską i opiekę. Plan budowy tego szpitala został zatwierdzony przez władzę jeszcze w roku 1879, a ze składek dobrowolnych zebrano dotąd na ten cel 956 rubli. Nadto mieszkańcy miasta Ostrowi zobowiązali się składać na szpital corocznie 150 rubli. Za pieniądze te jednak nie można by jeszcze ani pobudować, ani utrzymywać szpitala. Widząc to, naczelnik powiatu Ostrowskiego p. Łojko rozesłał z pośrednictwem księdza dziekana Jarnutowskiego pismo do duchowieństwa całego dekanatu, zapraszając je do pomocy w zbieraniu składek na szpital. Ksiądz dziekan dopisał też do tej odezwy słowa zachęty od siebie, w końcu których zaleca, aby każdy pleban urządził w swoim kościele zbieranie na ten cel kwesty w każdą niedzielę i święto aż do Nowego Roku.

Warto, aby każdy kapłan, dziedzic, gospodarz, rzemieślnik, kupiec i wyrobnik w powiecie Ostrowskim przyłożył swą ofiarę na założenie szpitala, który będzie prawdziwym dobrodziejstwem dla wszystkich mieszkańców powiatu.

[„Gazeta Świąteczna”, nr 47 (672) z 19 listopada 1893 r.]

Nowa droga bita od Ostrowia w guberni Łomżyńskiej do Kołbieli w powiecie Mińskim, gub. Warszawskiej, została w tych dniach otwarta dla podróżnych. Ma ona około trzynastu mil długości². Przechodzi przez miasteczka Brok, Jadów, Stanisławów i w pobliżu Mińska. Roboty około tej szosy trwały z górą dwa lata.



Bugbrücke bei Brok, erbaut 1915/16, an Stelle der durch die Russen zerstörten Brücke.

Spalony przez Rosjan w lipcu 1915 r., odbudowany na przełomie lat 1915/1916 most w Broku³.

² Od roku 1849 obowiązywał oficjalnie w Królestwie Polskim rosyjski system miar, a mila rosyjska liczyła ok. 7,5 km długości. W powszechnym użyciu były jednak nadal miary polskie, mila zaś nowopolska liczyła ok. 8,5 km [przyp. aut. opracowania].

³ *Das Generalgouvernement Warschau. Eine Bilderreihe aus der Zeit des Weltkrieges*, Oldenburg 1918, s. 102.

SANITARNY STAN POCIĄGÓW.

przez

J. Tchórznickiego.

Treść:

- I) Kolonie przenośne. – Humorystyka i gorzkie prawdy. – Ruszamy w podróż. – Atmosfera wagonowa. – Bezpieczeństwo względem zarazy. – Pomiary wagonowe u nas i za granicą. – Porównanie. – Czy koleje dla publiki, czy odwrotnie? – Konieczne ulepszenia.
- II) Czyści i nieczyści. – Podróż nocą. – Klasa IV. – Rady dla pasażerów. – Ważnie dzieci. – Wagony z chodnikami. – Łączniki. – Rozkłady jazd. – Zasługi kolei. – Czego od publiki oczekiwać można?

Gorączka kolejowa, która w ostatnich czasach ogarnęła szersze koła społeczne, stworzyła nowe formy życia, a przede wszystkim nowe formy podróży.

W wagonach pociągów błyskawicznych, pospiesznych i spacerowych, pewna część ludzi zmuszoną jest spędzać dnie całe i noce. Kto tak szczęśliwy, że krótką odbywa podróż, ten niewygodę i ciasnotę w wagonie łatwiej znieść może; lecz kto zmuszony dłużej podróżować i choćby jedną noc w wagonie przebyć, nie może uniknąć wrażeń przyjemnych lub przykrych, jakie ten wagon daje.

Pociąg możemy sobie wyobrazić jako małą kolonię przenośną.

Salonowe wagony klasy I-ej i II-ej pod względem higienicznym zaliczyć wypada do jednej kategorii pokoi wyściełanych meblami miękkimi, aksamitem lub sukniem. Wagony klasy III-ej zaliczamy do kategorii pokoi o ścianach i podłogach drewnianych. Ponieważ przez dłuższy lub krótszy czas w wagonach takich mieszkają ludzie, wagon więc rozpatrywany być winien jako mieszkanie ludzkie, hotel przenośny; ponieważ zarząd kolei pobiera opłaty, a na biletach doliczonym jest i procent dla rządu, wagony więc rozpatrywane być winny jako lokale publiczne, na równi ze szkołami, gmachami rządowymi itp. W wagonach osobniki pełne życia, z krwią czystą, mieszczą się obok jednostek, noszących w sobie zarody chorób śmiertelnych lub zaraźliwych. Ponieważ w wagonach znaleźć można ludzi, dążących w najróżnorodniejszych kierunkach, z najrozmaitszych krańców świata – wagon więc jest miejscem, w którym koncentrują się zdrowie i chore organizmy, i w czasie epidemii gra rolę przenośnika zarazy.

Z tych więc względów na wagon powinna być zwrócona nader baczną uwagę higienisty. Stan sanitarny zatem wagonów, ich zalety i wady pod względem higienicznym, niech uwagę naszą na chwilę zajmą.

Przytaczam tutaj scenę, którą widziałem w cyrku, a która dokładnie charakteryzuje sposób zapatrywania się służby kolejowej na pasażerów tej lub owej klasy oraz przepowiada do pewnego stopnia, co z nimi, po wejściu do wagonu dzieć się będzie.

Clown, imitujący konduktora, dzwoni... gdy wchodzi elegancko ubrany pasażer i żądane miejsce popiera odpowiednim datkiem – clown zachwycony wywraca kilka koziółków i szczęśliwego posiadacza biletu wprowadza z atencją do klasy I-ej. Pasażer klasy II-ej spotkany [został] znacznie chłodniej i obojętnie wskazano mu miejsce. Nareszcie wchodzi pasażer klasy III-ej z masą pakunków w rękę; po krótkiej wymianie pytań podróżny pchnięty wywraca się, a dwaj clownowie rozpoczynają ćwiczenia gimnastyczne, imitujące pociąg.

I rzeczywiście drogie bilety klasy I-ej i II-ej zabezpieczają jadącym swobodę ruchów i jaką taką dozę powietrza, miękkie kanapy, wygodę, dobrze urządzone umywalnie i wychodki – czystość. Lecz co się dzieje w wagonach klasy III-ej?

Na sygnał dzwonka podróżni zapełniają szybko wszystkie możebne miejsca; przybywający później, zajmują w tychże wagonach miejsca stojące, a potem wagon zamyka się hermetycznie dla kontroli. Ścisk, zgiełk, brak powietrza! Kontrola otwiera jedne drzwi – wychodzą towarzysze, przeprowadzający krewnych lub znajomych, wreszcie wszyscy usadzeni. Gdy się to dzieje w lecie, to mniejsza; czekają tylko zwykłe niewygody wśród pyłu i spieki. Ganeczki wolne, okna otwarte wkrótce złe naprawią; lecz gdy wśród zimy zamkniemy wagon szczelnie – po kilkunastu minutach powietrze zaczyna być nieznośne: brak tlenu! Otwieramy wentylatory; okna zamknięte, drzwi nie pozwala otworzyć przeziębająca się sąsiadka, a od pieca uderza mocno ogrzana warstwa atmosfery, przepełnionej tlenkiem węgla.

Po godzinie głowa boleć zaczyna; zmęczony pasażer szuka ratunku na platformie, lecz w obawie możebnego wypadku konduktor go stąd wyprasza, a wreszcie na zewnątrz wagonu zimno. Wchodzimy więc na powrót, godząc się z losem... Nastaje noc. Skulone we czworo nieszczęśliwe ofiary zajmują krótkie ławeczki i w takiej zgiętej pozycji pozostają czas jakiś, rzucając się z boku na bok i oczekując w milczeniu kresu męczarni. Nóg wyciągnąć nie można, bo wkrótce je kufrem przygną lub ktoś się przewróci i błogosławić zacnie; kłótnie o miejsca, palenie tytoniu, wołanie o bilety, wszelkie usiłowania, by zdrzemnąć się nieco, daremnymi cynią. Po odbytej w ten sposób podróży w ciągu doby – potrzeba dnia całego, aby organizm jako tako do normy powrócił.

Podróżni, stosownie do swych przyzwyczajzeń, w wagonie jedzą, rzucając łupiny pomarańczy, jajek, resztki mięsiwa; piją herbatę i inne napoje, pluja, rozlewają płyny po ławkach i podłodze. Wszystko to miesza się z kurzem i pyłem, z zapachem czosnku, cebuli, dziegciu, z dymem tytoniu itd., itd., i stwarza atmosferę specjalną – wagonową, z której każdy jak najprędzej wyrwać się pragnie, lecz na próżno! Szybki bieg pociągu ożywia błogą nadzieję, że się to wreszcie skończy, tymczasem musimy cierpieć – w milczeniu.

I trudno – inaczej być nie może. Tłumnie kupując bilety, utrwalamy Zarząd w przekonaniu, że pasażerom wygonie być musi, skoro na przebój do kasy się cisną!

Skarga – rzecz kłopotliwa, a żale roztaczane przed służbą kolejową, nie wzruszą takową. Panowie kontrolerzy i konduktorzy szybko przebiegną pociąg, a upewnieni, że są bilety w porządku, wrócą do swojego *coupe*... a nasza pokorna publiczność wszystko znieść musi... to trudno!

Lecz oto wprowadzają chorego; błagalnym okiem spogląda on wkoło i pragnie usiąść – instynktownie usuwa się kto może... znalazło się miejsce... To jaką atmosferę spotykają płuca chore? Łatwo to pojąć. Tam znowu zdyszana matka wiezie do operacji dziecię na dyfteryt chore – z ust spływa na ławeczki zaraźliwa flegma, a obok igra na ręku mała dziewczynka zdrowa jak rybka!

Na tamtej ławce przespał całą noc chory na świerzb, a my siadamy na nią w dobrej wierze i opieramy o ścianę znużoną głowę. Wszak tak na ławkach i poduszkach I-ej i II-ej klasy pozostaną wydzielany wsiąknięte w tkaninę i na tychże poduszkach prześpi całą noc znużony wojażer. Czy zachoruje w domu, czy nie – któż o to troszczyć się będzie? Wysiadł, rachunki z pociągiem skończył, a dane statystyczne przepadły z nim razem.

Wiadomem jest, że w przestrzeni pozbawionej tlenu i przepełnionej kwasem węglanym, człowiek żyć nie jest w stanie. Normalne powietrze powinno zawierać w stu częściach objętości: tlenu 20%, azotu 78%; innych domieszek 2%; w tych domieszkach kwasu węglanego powinno być nie więcej jak 0,40%. W miarę tego jak ilość kwasu węglanego zwiększa się – oddychać trudniej, zjawia się ociężałość, ból głowy, duszność. Ponieważ w wagonach przepełnionych tlen zużywa się prędko i przybywa kwas węglany, wytwarzający się przy oddychaniu, więc stosunek tlenu do kwasu węglanego ulega zmianie takiej, która już jest szkodliwa dla oddychania.

Higiena uczy, że płuca normalne dorosłego człowieka do prawidłowego oddychania wymagają tyle tlenu, ile mieści się w 24 metrach objętości w przestrzeniach mieszkalnych; dla płuc zaś dzieci potrzebną jest połowa tej ilości. Ta ilość powietrza wystarcza dlatego, że ściany, okna i drzwi mieszkań naszych są przenikliwe i przez nie wchodzi pewna doza świeżego powietrza, gdyby nie to, potrzeba by było daleko wyższą oznaczyć normę. Zaważywszy, że wagon ma wentylatory sufitowe i okienne i często otwierają się drzwi, moglibyśmy zgodzić się na znacznie niższą normę. Więc gdyby tylko $\frac{1}{3}$ normalnej ilości, tj. 8 metrów wypadało na jednego pasażera już i ta ilość byłaby wystarczającą. Zobaczymy, jak się ta kwestia u nas przedstawia.

Pragnąc obliczyć, ile metrów sześciennych⁴ wypada na jednego pasażera w wagonach kolei naszych, próbowałem otrzymać gotowe dane i rozmiary wagonów. Spotykając jednak trudności w otrzymaniu takowych, zmierzyłem kilka wagonów na naszych drogach żelaznych. Ponieważ pomiary robione były od wewnątrz, a w klasie I-ej są sufitowe dodatki, takowe zmierzono osobno. Na ławki, drzwi i ściany wewnętrzne odtrącono: w klasach I-ej i II-ej $\frac{1}{6}$ ogólnej objętości, w klasie III-ej zaś $\frac{1}{10}$. Pewną ilość powietrza obliczyć by wypadało na kuferki, walizki itd., lecz i w mieszkaniach naszych z obecnością takowych godzimy się.

Ilość pasażerów w wagonach jest różna; jako normę uważać jednak można w klasie I-II od 10-24, w III od 36-40. Pewne, aczkolwiek nader szczupłe dane załączam, co do kolei w Niemczech i Austrii, jakkolwiek na kolejach niemieckich udało się uzyskać zaledwie pomiary oddzielnych *coupe*. Rezultaty przedstawione są w następujących tablicach [strona 9], w których wagony nasze ugrupowane są obok zagranicznych mniej więcej podług objętości powietrza wypadającej na jednego pasażera.

⁴ W artykule zamieszczonym w piśmie „Zdrowie” fakt, że chodzi o metry sześcienne, oznaczono graficznym przedstawieniem kwadratu. W niniejszym opracowaniu symbol graficzny zastąpiono wyrażeniem „metr sześcienny” lub skrótem „m³” [przyp. aut. opracowania].

Wagony klasy II zawierają w ogóle 1,79 metrów powietrza; przyczem wagony

Numer	Nazwa drogi kolejowej	Klasa	Waga	W metrach i centymetrach bieżących		
				Długość	Szerokość	Wysokość
9	Drogi Krolestowa	III	7505	4,59	2,35	1,93
10	Warszawa-Bydgoska	III	129	7,40	2,70	1,90
11	Siedlcho-Malkińska	III	818	7,50	2,70	1,70
12	Warszawa-Petersburgska	III	131	7,70	2,50	1,90
13	Warszawa-Petersburgska	III	910	7,70	2,50	2,20
14	Siedlcho-Malkińska	III	Starowy	7,00	2,80	2,10
15	Warszawa-Petersburgska	III	829	7,60	2,80	2,10
16	Siedlcho-Malkińska	III	Nowy	8,80	3,00	2,40
17	Austryj-Galicja	III	621	8,50	2,77	2,25
18	Kolej Państwowa	III	2469	6,97	2,58	2,33
19	Prusy-Poznańskie	III	740	1,58	2,37	1,98
20	na Toruniem i Poznaniem	III	1402	1,55	2,43	2,33
	na Berlinem i Frankfurt.					
	Lokal żydowski w małym					
	miasteczku Kosowic					

Wagony klasy I mają w ogóle 3,83 metra, przyczem nazre stoją znacznie wyżej, gdyż

Numer	Nazwa drogi kolejowej	Klasa	Waga	W metrach i centymetrach bieżących		
				Długość	Szerokość	Wysokość
1	Drogi Krolestowa	I	50	8,10	2,10	2,10
2	Warszawa-Petersburgska	I	225	15,60	1,40	3,50
3	ogółe drogi wagon typal. Towarzyst. Belgickiego	I	2001	16,10	2,80	2,80
4	Austryj-Galicja, Kolej Państwowa	I	2220	8,60	3,10	2,22
	Lokal żydowski w małym miasteczku Kosowic			6,60	5,30	2,20
5	Drogi Krolestowa	II	529	8,10	2,80	2,10
6	Warszawa-Petersburgska	I i II	Mixte	11,20	2,70	2,20
7	Siedlcho-Malkińska	II	611	8,50	2,77	2,25
8	Austryj-Galicja, Kolej Państwowa	II	2313	6,97	2,58	2,33

dróg naszych mają 0,036 metra powietrza więcej, jak wagony zagraniczne.

Waga wagonu w tonach i kilogramach	W metrach i centymetrach sześciennych		Ilość pasażerów	W metrach sześciennych (licząc powietrze w wagonie)	Uwagi
	W metrach i centymetrach sześciennych	W metrach sześciennych (licząc powietrze w wagonie)			
20,82	2,08	18,74	29	0,65	
37,86	3,79	34,07	45	0,75	
34,43	3,44	31,00	38	0,81	
36,57	3,66	32,91	36	0,91	0,98
38,50	3,85	34,65	36	0,95	
41,16	4,12	37,04	34	1,08	
44,69	4,47	40,22	36	1,11	
63,36	6,34	57,02	26	1,60	0,95
55,23	5,53	49,80	48	1,04	przedział
59,97	5,99	53,98	50	1,07	przedział
7,40	0,74	6,66	10	0,67	
8,78	0,88	7,90	10	0,79	

Wagony klasy II mają w ogóle 1,79 metrów powietrza; przyczem wagony

Waga wagonu w tonach i kilogramach	W metrach i centymetrach sześciennych		Ilość pasażerów	W metrach sześciennych (licząc powietrze w wagonie)	Uwagi
	W metrach i centymetrach sześciennych	W metrach sześciennych (licząc powietrze w wagonie)			
117,37	—	18,22	24	4,12	
126,22	—	21,03	18	5,83	4,98
59,18	—	9,86	19	2,59	3,83
59,97	—	9,97	18	2,77	0,68
76,96	—	12,82	13	5,00	
			9	7,12	
47,63	—	7,83	22	1,81	1,97
66,53	—	11,5	26	2,14	
55,23	—	9,22	22	1,44	1,79
59,97	—	9,90	28	1,78	1,61

W wagonach klasy III, jak u nas tak i zagranicą, wypadają zaledwie dziesiętne metra, a przeciętna dla wszystkich wagonów klasy III równa się 0,95 metra³ na osobę, przyczem wagony Królestwa [Polskiego] mają 0,09 metra³ powietrza więcej od zagranicznych. W każdym razie jednak są to ilości niesłychanie małe i niedostateczne. Gdyby bowiem zamknąć szczelnie wagon, napełniony całą ilością pasażerów dlań oznaczoną, wkrótce wszyscy pasażerowie byliby uduszeni. Gdy wagon jest otwarty, wtedy ciągły przyływ świeżego powietrza i odnowa takowego nie daje uczuć braku tlenu, lecz jeżeli wagon taki w zimie zamkniętym będzie, ilość kwasu węglanego bystro wzrasta, czujemy odurzenie, ból głowy, a w dalszym ciągu nastąpić może omdlenie i uduszenie zamkniętego subiekta. Jeżeli tak rzadkie mamy wypadki zemdleń i śmierci w wagonach, zawdzięczać to należy ciągłej cyrkulacji służby kolejowej i pasażerów, instynktownie dążących na ganki. Wypadki zaś bólu głowy, migreny, a także reumatyzmów, neuralgii, to zwykle następstwa dłuższej podróży, szczególnie w zimie, gdy latem znów kurz niezdolność nabawia kataru, kaszlu i zapalenia powiek.

Tak się przedstawia kwestia ta u nas; przypuszczać należałoby, że w krajach ucywilizowanych Francji, Belgii, Szwajcarii jest lepiej. Przeciwnie, wagony tam są jeszcze mniejsze, a z powodu znacznej liczby podróży i wielkiej ilości kolei konkurujących, stosowaną jest ścisła ekonomia. U nas koleje i wagony są poniekąd rzeczą nową, powozy mniej zniszczone i nowszego typu; tam mieszanina typów i przewaga powozów starych.

O ile z ocznej obserwacji zauważyć można, wagony belgijskie są ciasne, niskie, nieładnie malowane i niezupełnie czyste, a do tego, tak zarząd kolejowy manipuluje, iż tyle tylko ich daje, ile to jest koniecznie potrzebne. Wszystkie prawie miejsca zajęte; jak w dzień tak i w nocy ciągle pełno i ścisk. Zupełnie toż samo i w całej Francji. Szwajcarskie już są nierównie wygodniejsze od francuskich i belgijskich i nie tak wyeksploatowane. Francuskie pociągi spacerowe mają pociągi o 2 piętrach; górne są znacznie niższe, tak, że pasażer wyższego wzrostu wyprostować się nie może. W Bawarii, Tyrolu, w okolicach Wiednia wagony podobne do niemieckich, tylko mniej estetyczne. Niemieckie wagony są dosyć wysokie, jak to widać z notowania 4N. wagonu 1402 między Berlinem i Frankfurtem, gdzie wysokość dochodzi do 2,33, co u nas spotyka się tylko w wagonie nowszym kl. III (notow. 10), gdzie wysokość dochodzi do 2,40. Ilość powietrza w wagonie niemieckim równa się 0,79 na pasażera, w wagonie zaś Siedlecko-Małkińskim równa się 1,60 m³; jest to najlepszy wagon, jaki spotkać na naszych drogach można, a nader podobny do wagonów dróg Poleskich, Nadwiślańskiej i nowszych dróg Rosji, gdzie spotykamy wagony stosunkowo bardzo dobre.

Pociągi zagraniczne, prowadzone na góry przy specjalnie urządzonych kołach zębatych, są bez ścian, idą nader powoli (7 wiorst [ok. 7,5 km] na 1 ½ godziny). Pozwalają napawać się orzeźwiająjącym tchnieniem atmosfery, podziwiać cudowne widoki natury; dla zdrowia o tyle są dobre, o ile pozwalają oddychać pełną piersią, o tyle bezpieczne o ile pasażer ma silne nerwy. Tego rodzaju pociąg, złożony z jednego wagonu i lokomotywy, kursuje w Szwajcarii na wierzchołek góry Rigi Kulm. Wagon mieści 50 osób. Pchany wolno po znacznej pochyłości na szczyt góry, z którego wokoło widać lodniki [lodowce]; z powrotem jedzie się również powoli, a ciągle nad przepaściami – widoki są cudowne! A cała podróż służyć może jako miara siły i zdrowia nerwów danej jednostki.

Wracając do tablic, w notowaniu są przedstawione porównawcze cyfry lokalu w małym miasteczku [Kosowie], zamieszkałego przez biedne rodziny żydowskie, pomimo niesłychanej ciasnoty wypada jednak na jednego mieszkańca 5-7 m³ powietrza, a w pociągach zaledwie

syrialny wagon Towarzystwa Belgijskiego ma 5,88, a klasa III przeciętnie 0,95! Cyfry za siebie mówią. Tak rozpatrzywszy kwestię widzimy, że wagony wiele przedstawiają do życzenia. Ta okoliczność, że zagranicą podróżnych rozmieszczają jeszcze ciasniej i powozy są mniej wygodne, nie może służyć za argument dodatni. Co zagranicą jest dobre, warte naśladowania, co zaś złe, powinno ulec reformie, tem bardziej, że nam tu zacofañcom wiele darować można, ale zagranicy?!

Wobec przedstawionego powyżej połozenia kwestii, zachodzi pytanie, czego wymagać właściwie powinniśmy? Aby opisany stan rzeczy zmienić na lepsze. Czy tylko zarządy kolei tak nie pojmują sanitarnych potrzeb swych pociągów? Czy też i publika coś temu winna? Wszak każda kolej ma swego naczelnego lekarza, kilku dystansowych i wielu honorowych. Czyż to uczone gremium tak ignoruje kwestie zdrowia publicznego? Bynajmniej, tak nie jest. Owszem, na każdym foksalu [stacji kolejowej] głównym i nawet w każdym pociągu są środki opatrunkowe i lekarskie. Podawanie pomocy w wypadkach nagłych jest również zabezpieczonem. Na wystawie Higienicznej Warszawskiej roku 1887 chlubnie figurował sanitarny pokój jednej z pierwszorzędných kolei naszych. Oficjaliści kolejowi w razie choroby mogą się leczyć bezpłatnie; egzystują szpitale, apteki dróg żelaznych etc. etc.

Wszystko to jednak urządzono dla służby kolejowej, dla publiki o tyle, o ile zachodzi potrzeba ograniczyć szkody wynikłe w czasie wypadków, więc zmniejszyć straty materialne Drogi Żelaznej. Że szanowni lekarze kolejowi dobrze pojmują braki w tych względach, to nie ulega wątpliwości, lecz przeprowadzić ulepszenia takie, jakie są rzeczywiście potrzebne, nie tak znów łatwo. Wobec poglądów Zarządu, zależności personelu medycznego, a głównie wobec kwestii ekonomicznych, długo jeszcze czekać potrzeba, zanim samo życie rozwiąże kwestię. Ze względów jednak zdrowotności, obowiązkiem naszym jest upominać się o ulepszenia, które są konieczne; do nich zaś zaliczę następujące:

1) Ponieważ tak jak się z powyższego okazuje, ilość powietrza dla podróżnych w wagonach jest za małą, potrzeba zatem mniejszą ilość ludzi umieszczać w jednym wagonie. Gdybyśmy chcieli oznaczyć higieniczne minimum w tym względzie, znaleźlibyśmy się w niemałym kłopotcie. Żądać dla pasażera 8 m³, co jest minimalną dozą higieniczną, byłoby niepodobnem do wykonania dla zarządów dróg. Ze względu na wentylację i na tę okoliczność, że wagony nie zawsze są przepełnione, obniżmy wymagania do ostatecznych granic i tak jeszcze 2 m³ będą najniższą możebną do ustępstwa cyfrą. W takim razie wagony klasy I i II będą zawierały dostateczną ilość powietrza dla oznaczonej przez zarząd normy podróżnych, w wagonach zaś klasy III potrzeba by cyfry osób, które mają być pomieszczone, stanowczo skasować i postawić nowe, a wtedy najgorszy wagon kolei Warszawsko-Bydgoskiej (notow. 9) zamiast 20 pasażerów, pomieścić będzie mógł w przestrzeni zawierającej 18,74 m³ zaledwie podróżnych 10; najlepszy zaś wagon kolei Siedlecko-Małkińskiej (notow. 10) w przestrzeni o: 57,02 m³, w miejsce 36 tylko 28. Z tego jednak widzimy, że nowszy typ wagonów bliskim jest względnego ideału.

2) Ponieważ odbywający dalekie podróże, pozostając w wagonach po dwie trzy doby z rzędu, potrzebują odpocząć i zasnąć i potrzeba ta jest nie kaprysem, lecz prawem natury, słusznem, więc jest żądanie, aby dla tych, którzy biorą bilety prostej komunikacji na dalsze przestrzenie, liczono dwa miejsca w wagonie, tj. 4 metry powietrza i tacy pasażerowie mniej więcej do odpowiednich wagonów umieszczani być winni.

3) Ponieważ powozy pierwszych dwóch klas mają meble miękkie i takowe z łatwością ulegają zanieczyszczeniu, meble te od czasu do czasu powinny być dezynfekowane, do której to manipulacji egzystują odrębne aparata dezynfekcyjne. Ściany w wagonach kl. I i II nie powinny być wybijane ceratą, lecz również malowane olejną farbą po drzewie, gdyż to o wiele ułatwi dezynfekcję, a swoją drogą miękkie kanapy stać mogą, na których trzeba ułożyć mchowe [pluszowe] sprężynowe, łatwe do wynoszenia i oczyszczenia poduszki. Poduszki te najlepiej, jeśli obite będą wykstatyną⁵ lub ceratą lakierowaną, którą łatwo zmywać można. Użycie słomianek ma rację bytu z tego powodu, że te jako tanie, z łatwością innymi zastąpić lub wygotować, wymyć i czyste do powozu położyć można. Mają one tę wartość, że ocieplają podłogę i przyjmują w siebie to, co usuniętem być może, ułatwiając przez to oczyszczanie wagonu.

4) Ogrzewanie za pomocą pieców węglowych, które zbyt grzeją kąć jeden, gdy w drugim jest zimno, również nie można nazwać racjonalnem; naturalnie obecność paleniska w kamerze jest dobrą ze względów wentylacyjnych, lecz przy ciasnocie wagonowej niektórzy podróżni zbyt blisko tego ogniska znajdować się muszą, będąc narażeni przez to na zmiany temperatury przeziębienie, daleko praktyczniejszym zatem będzie użycie kaloryferów dolnych i górnych.

5) Konstrukcja wagonów wszystkich klas z przejściem w środku, z krótkimi ławeczkami na dwie osoby, jest nader niewygodną – ławeczki te są krótkie, położyć się na nich nie można, mogą mieć rację bytu tylko w wagonach pociągów spacerowych i na kolejach obwodowych. Pożądaniem jest, aby wagony budowano podług typu używanego już dziś na niektórych drogach (Nadwiślańska, Poleskie i inne). Przejście przedziela wagon w ½ jego szerokości, skutkiem tego są ławki dłuższe na 3, 4 pasażerów i jedna ławeczka z boku. Ten typ powozów jest najracjonalniejszy i ze wszech miar godzien zalecenia.

6) Ważną rzeczą jest dobre urządzenie podłogi, gdyż ta najbardziej się zanieczyszcza i przyprowadzać ją do pożądanego stanu najtrudniej. Możliwym więc byłoby urządzenie podłogi tak, aby ta z obu stron nieco spadziłą była ku środkowi, w środku zaś mogłyby być dwa, trzy otwory, przez które zmyte nieczystości pomiędzy kołami spływałyby pod wagon, nie zanieczyszczając kół. Czy to ze względów technicznych łatwym jest do wykonania? Nie przesądzam; na łatwość oczyszczania wpłynąć by wiele mogło.

7) Wychodki w wagonach są urządzone nieźle i jeśli w wagonach klasy III są w czasie biegu zanieczyszczone, to tylko na skutek przyzwyczajenia do niechlujstwa pewnej warstwy publiki, wkrótce jednak one powracają do normy. Aby ułatwić oczyszczenie, potrzeba, aby nad każdym sedesem był rezerwuar z wodą do każdorazowego obmycia.

8) Ponieważ przy wprowadzaniu do ogólnych wagonów ciężko chorych i chory niewygodę cierpi, i drugiemu przykry widok sprawia, i sąsiada zarazić może, potrzeba, aby w każdym pociągu pasażerskim był wagon zupełnie osobny dla chorych, urządony tak, jak urządzaliśmy wagony sanitarne w czasie wojny. Tu chory dozna wszelkiej wygody i położy się, i subiekcji sobą nikomu nie zrobi. Wagon taki, będący pod specjalną kontrolą lekarza, częściej oczyszczać się będzie.

9) Nareszcie zwrócona być winna większa niż dotąd uwaga na oczyszczanie wagonów. Przyjdzie czas, że w wagonach robić będą połączenia ścian o kątach łagodnych dla łatwiejszego

⁵ Wykstatyna – płótno, pokryte kauczukową powłoką, def., [za:] *M. Arcta słownik ilustrowany języka polskiego*, Warszawa 1916, t. 3, s. 368 [przyp. aut. opracowania]

wymiatania z onych; to jednak kwestia reformy mieszkań w ogóle. Dziś nieodzownym jest, aby po każdej dłuższej podróży, a w zwykłych warunkach przynajmniej raz na tydzień był racjonalnie oczyszczony. Wagon kl. III ma być wewnątrz dokładnie wymieciony; ściany i podłoga wodą zmyte i wysuszone. W wagonach o ławkach miękkich, oprócz oczyszczania ścian, podłóg i sufitu, ma być od czasu do czasu przeprowadzona dezynfekcja mebli miękkich to jest poduszek i ławek; w wagonach zwykłych dezynfekcja dwa razy do roku wystarczy; w wagonach dla chorych i comiesięczna nie zawadzi.

Oto są kardynalne wymagania higieny.



Uroki podróżowania nocą w wagonie niższej klasy.
Źródło: *Cholera w wagonie pojezda*, na portalu *artembohnica2.ru*.

[„Zorza”, nr 47 z 24 listopada 1898 r.]

Pewien gospodarz z gminy Poręba prosił niejakiego Z. trudniącego się tu udzielaniem porad prawnych, o napisanie prośby do poremskiego sądu gminnego. Chodziło mianowicie o wniesienie zwyczajnej skargi o przymusowy rozdział osady włościańskiej pomiędzy dwoma braćmi.

Doradca po napisaniu, naturalnie za pieniądze jednej prośby, objaśnił skarżącego, że widział się z sędzią i ten uznał skargę, że jest źle napisaną i że trzeba pisać drugą, przytem nadmienił, że przy wnoszeniu podobnej skargi, sąd wymaga opłaty podatku, zwanego „kopiejkowym” – po jednej kopiejce od każdego rubla z szacunkowej sumy osady. A że osada warta była około dwóch tysięcy rubli, więc wypada zapłacić dwadzieścia rubli. Gospodarzowi, który chociaż nigdy z nikim sprawy w sądach nie miał i o istnieniu lub nieistnieniu takiej opłaty nie wiedział, wydała się jednakże ta suma za dużą, więc w targ, prośby i dopiero jakoby w drodze łaski sądu, po powtórnej jakoby rozmowie z sędzią, pan doradca opuścił na 10 rubli i sumę tę od gospodarza otrzymał. Ten ostatni dopiero w kilka dni po namyśle doszedł do przekonania, że doradca wyłudził od niego dziesięć rubli niepotrzebnie.

Gdyby ów gospodarz czytywał pisma, jak „Zorzę”, nie byłby się dał takiemu oszustowi wywieźć w pole, lecz poradziłby się człowieka więcej zasługującego na zaufanie.