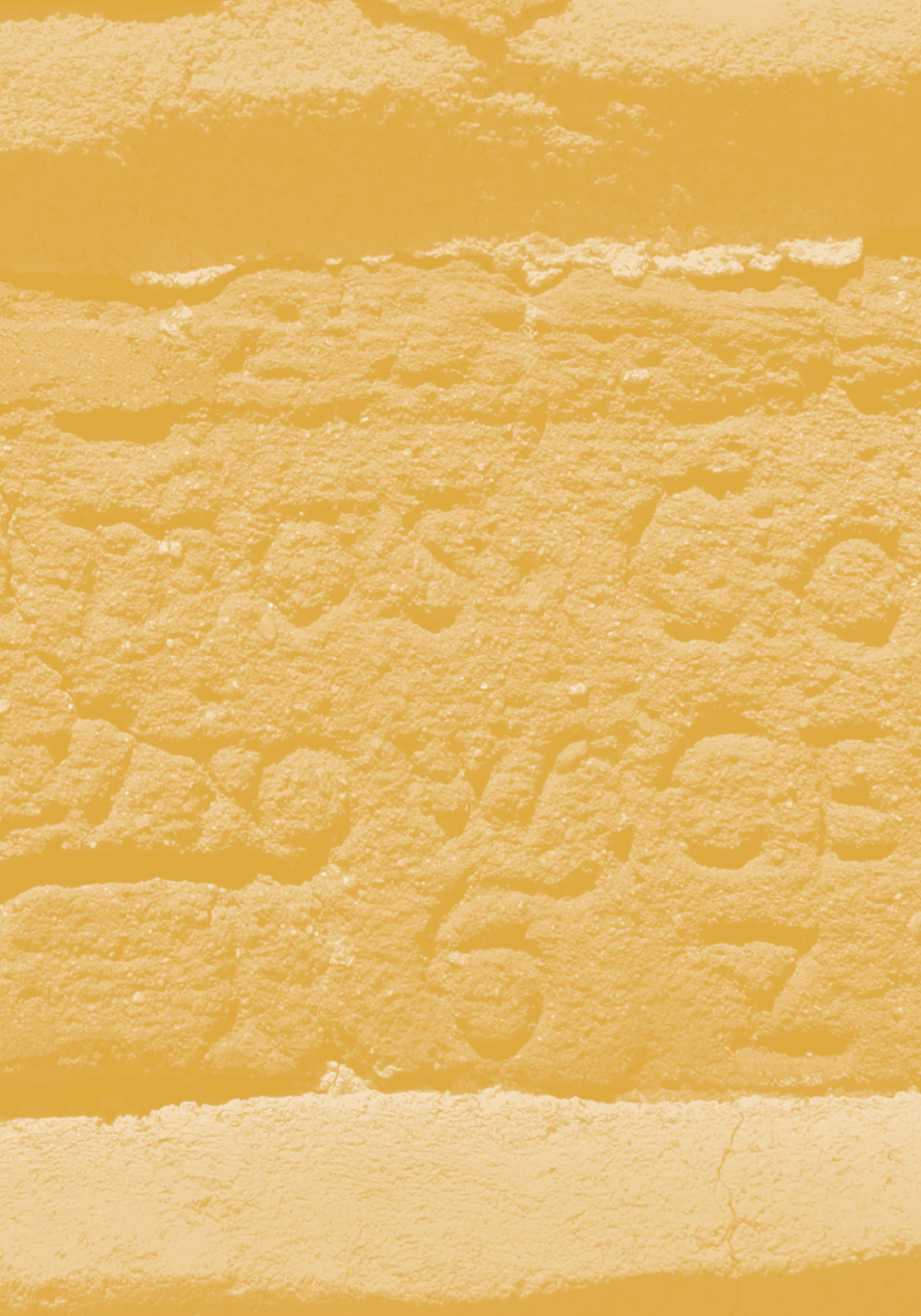


archeologia i historia
ziemi rozprzańskiej



archeologia i historia
ziemi rozprzańskiej

redakcja

Kalina Skóra & Piotr Strzyż

Łódź 2025

Recenzenci

dr hab. Andrzej Janowski, prof. IAE PAN

prof. dr hab. Witold Świątosławski

Wydawnictwo

Instytut Archeologii Uniwersytetu Łódzkiego

Korekta językowa

Karolina Płoska

Korekta techniczna

Jolanta Dybała

Opracowanie graficzne i skład

Joanna Apanowicz

Zdjęcia na okładce i przekładkach

Inskrypcje na ścianach kościoła pw. św. Mikołaja BW w Mierzynie, fot. Kalina Skóra

Wydane ze wsparciem

Stowarzyszenia Naukowego Archeologów Polskich, Oddział w Łodzi

© Copyright

Wydawca i Autorzy

Wszystkie prawa zastrzeżone

Adres redakcji

90-131 Łódź

ul. Narutowicza 65

ISBN

978-83-969429-8-2

Spis treści

- 7 _____ Słowo od redakcji
- 9 _____ **Monika Troszczyńska-Antosik**
Tomaszowska Ekspedycja Archeologiczna w Mierzynie w latach 1972–1976
- 25 _____ **Beata Sobko, Błażej Muzolf, Ireneusz Marchelak, Wojciech Siciński**
Zarys osadnictwa pradziejowego w rejonie Rozpry w świetle badań
i zbiorów Muzeum Archeologicznego i Etnograficznego w Łodzi
- 37 _____ **Beata Sobko**
Zabytki krzemienne z Rozpry stan. 2, pow. piotrkowski w zbiorach Muzeum
Archeologicznego i Etnograficznego w Łodzi
- 51 _____ **Magdalena Piotrowska**
Mierzyn, stan. 1, gm. Rozprza. Nowe materiały do poznania kultury
pomorskiej w Polsce Centralnej
- 63 _____ **Tomasz Kurasiński**
Wczesnośredniowieczne cmentarzysko w Lubieniu na tle obrzędowości
pogrzebowej centralnej Polski – specyfika i znaczenie
- 95 _____ **Iwona Nowak, Waldemar Stasiak**
Rozprza – badania Muzeum Archeologicznego i Etnograficznego w Łodzi
w latach 1963–1966

- 105 _____ **Jerzy Sikora, Piotr Kittel**
Obraz pełen luk. Grodzisko w Rozprzy po ponad półwieczu badań
archeologicznych
- 131 _____ **Alicja Szymczak, Jan Szymczak**
Sprzedaż wójtostwa w Rozprzy w 1373 r. Wojciechowi Golonce. Nowe fakty
- 143 _____ **Kalina Skóra, Piotr Strzyż, Jan Szymczak**
Bulla antypapieża Jana XXIII z siedziby rycerskiej w Mierzynie
- 165 _____ **Jacek Ziętek**
Znaleziska monet z okolic Rozprzy i Mierzyna
- 177 _____ **Alicja Piotrowska**
Wryte przez wieki, czytane przez antropologa – inskrypcje na ścianach
kościoła pw. św. Mikołaja BW w Mierzynie
- 191 _____ **Maria Baranowska**
Wybrane rody chłopskie parafii Mierzyn i Rozprza w świetle ksiąg
metrykalnych i innych źródeł
- 205 _____ **Sebastian Latocha**
Przystanek Rozprza na Drodze Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej.
Przyczynek do mikrohistorii małej stacji kolejowej
- 219 _____ **Afiliacje**

Przystanek Rozprza na Drodze Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej. Przyczynek do mikrohistorii małej stacji kolejowej

The Rozprza train station
on the Warsaw-Vienna Railway. A contribution
to the microhistory of a small railway station

Abstract: The subject of the article is the railway heritage of Rozprza as an important element of the local cultural landscape, unique cultural resources, and development potential. The aim of the paper is a micro-historical reconstruction of the realities of life at the Rozprza railway stop, which took place in the shadow of Great History, i.e. the modernisation process in the context of the construction of the Warsaw-Vienna Railway. The analysis of the parish records of the Roman Catholic Parish in Rozprza (1847–1867) is a contribution to the ethnohistory of this place.

Keywords: Warsaw-Vienna Railway, microhistory, civil status documentation, modernity, railway heritage

Celem niniejszego artykułu nie jest ani przedstawienie dziejów Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej¹, ani klasyczna prezentacja historii stacji kolejowej w Rozprzy. Realizacja tych pomysłów wymaga „szerokiego” studium i przekracza rozmiar artykułu naukowego. W tym tekście otwieramy refleksję nad dziedzictwem kolejowym Rozprzy w kontekście topografii Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej. Przy czym interesuje nas mała stacja kolejowa na samym początku swojej egzystencji w krajobrazie kulturowym Rozprzy – u zarania procesu modernizacji w połowie XIX w. Interesuje nas jej środowisko społeczne, czyli ludzie, którzy mieli imiona, nazwiska, zawody i żyli w miejscu, którego przeszłość

1 Pawlicki 1987.

rekonstruujemy na podstawie akt stanu cywilnego Parafii Rzymskokatolickiej w Rozprzy. Jest to perspektywa mikrohistorii, etnohistorii czy historii alternatywnej, która „proponuje zupełnie inny punkt patrzenia na historię i inną jej panoramę. Opowiada ona o człowieku, który został wrzucony w świat, o ludzkim byciu w świecie. (...) Człowieka i jego losy poznajemy za pośrednictwem *cases* (przypadków), mikrohistorii, antropologicznych opowieści, które jak sonda pozwalają wnikać w codzienną rzeczywistość”².

Inspiruje nas do tego Monika Sznajderman, która w innym kontekście pisze: „To napięcie między pragnieniem wywołania po nazwisku, a poczuciem, że tamtego świata nie da się przywołać nawet z pomocą najlepszych źródeł i najczulszych narzędzi”³. Po co to robimy? Aby na przykład dowiedzieć się, że był ktoś taki jak Jan Skorupka, dozorca przy Drodze Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej, któremu na przystanku Rozprza, gdzie mieszkał z rodziną, żona Franciszka urodziła córkę...

Ważną częścią krajobrazu kulturowego Rozprzy jest stacja kolejowa. Warto mieć świadomość, że linia kolejowa przebiegająca przez to małe miasto jest najstarsza w Polsce. Dzieje Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej sięgają 1844 r., w którym rozpoczęła się budowa Dworca Wiedeńskiego w Warszawie. Kolej żelazna miała pobudzić w kraju przemysł i handel⁴. W 1845 r. został otwarty pierwszy odcinek Warszawa – Grodzisk; 14 czerwca przejechał nią pierwszy pociąg osobowy. O tym, jaki wpływ na społeczeństwo miało to wydarzenie, świadczą m.in. przejażdżki o charakterze ludycznym, przy dźwiękach muzyki. Kolej żelazna była oznaką nowoczesności, którą ludzie musieli jakoś oswoić, biorąc pod uwagę tradycjonalizm, izolację świadomościową i strach przed zmianą i nowością w kulturze typu ludowego⁵. To czasy na granicy epoki przedprzemysłowej i nowoczesnej... Kolej zmieniła krajobraz kulturowy i wpłynęła na życie ludzi w wymiarach materialnym, społecznym i duchowym. Zmieniła obraz świata i komunikacji międzyludzkiej. Kolej żelazna i rozwój społeczeństwa masowego były częścią tego samego projektu modernizacji. Nowy środek transportu wpłynął na wyobrażenie czasu i przestrzeni. Świat „skurczył się” i stał się, przynajmniej teoretycznie, dostępny na wyciągnięcie ręki. Innymi ogniwami modernizmu, obok kolei, były elektryczność i sieć pocztowa. Transport kolejowy jako wielki dyspozytyw nowoczesnego państwa był wynalazkiem o potencjale rewolucyjnym. Kolej żelazna „nie tylko zmieniła pojęcie odległości, ułatwiając ludziom

² Domańska 1996, 113.

³ Sznajderman 2019, 34.

⁴ Wilczek-Karczeńska 2015, 100.

⁵ Stomma 2002, 84–114.

podróżowanie, ale przede wszystkim radykalnie przyspieszyła codzienną komunikację, transportując każdego dnia tysiące ton korespondencji”⁶.

Na linii Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej znalazła się Rozprza. I ten fakt wyróżnia ją na tle innych licznych małych miast, które ominęła ta „linia nowoczesności”... Lokalizacja w Rozprze stacji kolejowej tej historycznej Drogi przekształca ją w landmark i miejsce mocne⁷ w dziedzictwie kulturowym tego miasteczka. Koluszki, które również leżą na tej trasie, ze swojego dziedzictwa kolejowego uczyniły oś tożsamości. Slogan, który reklamuje Koluszki, brzmi: „Zawsze w centrum” i nawiązuje do centralnego położenia na mapie kolejowej Polski. Innym miejscem, w którego tożsamości historia kolei odcisnęła swoje piętno, są Karsznice, które dzisiaj znajdują się w granicach miasta Zduńska Wola⁸.

Dziedzictwo Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej stanowi unikatowe zasoby i potencjał rozwojowo-kulturowy wsi i miast, których krajobraz kulturowy został dotknięty „linią nowoczesności”. Kolej jest środkiem, za pomocą którego państwo przenosi punkt ciężkości urbanizacji do małych miast, takich jak Koluszki czy Rozprza. W konsekwencji „planetarnej urbanizacji” podział na wieś i miasto nie ma racji bytu, żyjemy w „światowym mieście”⁹. Współcześnie sieć kolejowa oplata cały kraj, ale rzucają się w oczy różnice w jej gęstości między obszarami, które należały do różnych zaborów. Rozprza znalazła się w zaborze rosyjskim, gdzie rozwój kolei odbiegał od poziomu europejskiego. Droga Żelazna Warszawsko-Wiedeńska była w nim główną (i jedną z nielicznych) linią kolejowych. Położenie przy niej było okazją do rozwoju społeczno-gospodarczego dla miast takich jak Rozprza. Dlatego jej dziedzictwo kolejowe stanowi ważny element krajobrazu kulturowego. Można stwierdzić, że dzięki kolei Rozprza uczestniczyła w procesie modernizacji jako jedno z pierwszych miasteczek zaboru rosyjskiego. Elementem jej kolejowego dziedzictwa są osoby, które nie pojawiają się w aktach stanu cywilnego wsi i miast, które ominęła „linia nowoczesności”: dozorczy kolei, dróżnicy, telegrafisci, sekretarze i urzędnicy kolejowi, robotnicy stali przy drodze żelaznej, rymarze, służący na stacji, osoby „na przystanku z wyrobku utrzymujący się”, karczmarze/szynkarze na stacji kolejowej i inni. To ludzie, którzy wzbogacili krajobraz kulturowy miasteczka i żyli w nim obok „tradycyjnych” rzemieślników i rolników. Dzięki kolei żelaznej Rozprza, prowincjonalne miasteczko na rubieżach Cesarstwa Rosyjskiego, stała się punktem migracji, w którym skrzyżowały się drogi i losy wielu ludzi różnych proveniencji, stanów i zawodów.

6 Michera 2022, 25.

7 Czachowski 2007.

8 Spychniak-Paterek, Kowalczyk 2009.

9 Pobłocki 2023.

W dniu 15 października 1845 r. został oddany do użytku odcinek Grodzisk – Skierniewice. Nas interesuje najbardziej odcinek Skierniewice – Częstochowa, otwarty 1 grudnia 1846 r. Mniej więcej w jego połowie znajduje się Rozprza. Dnia 1 kwietnia 1848 r. historyczna Droga zatrzymała się na granicy z Austrią. A my zatrzymajmy się na roku 1847, w którym na małej stacji w Rozprzy pojawiają się pierwsi ludzie, personel Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej... Skąd i co o nich wiemy?

„Prowadzone różnymi rękoma zmieniających się proboszczów płoszą czytelnika rozwlekłością opisów lub zniechęcają oschłą lapidarnością zwięzłych notatek rozdzielonych łysinami nieuwzględnionych lat”¹⁰, a jednak akta stanu cywilnego – urodzeń, ślubów i zgonów – stanowią ważne źródło do mikrohistorii stacji kolejowej w Rozprzy. W zaborze rosyjskim (w Księstwie Warszawskim) w 1807 r. został przyjęty Kodeks Napoleona, który powołał do życia akta stanu cywilnego i ustanowił proboszczów urzędnikami stanu cywilnego. W 1868 r. język polski zniknął z dokumentacji i zastąpił go język rosyjski¹¹. Lata 1847 (w aktach stanu cywilnego po raz pierwszy pojawia się element kolejowego dziedzictwa Rozprzy) i 1867 wyznaczają czasowe granice naszej retrospekcji¹².

Akta urodzeń

Dla badanego okresu (1847–1867) znaleźliśmy 19 aktów urodzeń, w których występują elementy kolejowego dziedzictwa Rozprzy: nazwa przystanku, drogi żelaznej czy zawodów, które były związane z ich obsługą. Akta pokazują „etnograficzne” oblicze kolei z perspektywy mikrohistorii, prywatnych miniatur, „powszechnych dni historii, małych światów zwykłych ludzi”¹³ i składają się na etnohistoryczne kalendarium urodzeń, ślubów i zgonów, czyli tego, co w antropologii nazywamy obrzędami przejścia¹⁴.

20 października przyszła na świat Sabina Urszula, córka dróżnika Antoniego Tuszyńskiego (lat 42) i jego żony Sylwestry z Leszczyńskich (lat 33)¹⁵.

Dróżnik Antoni Tuszyński (lat 43) towarzyszył Łucji Suwartowej (lat 48), akuszerce z Łochyńska, która zgłosiła urzędnikowi stanu cywilnego, że 9 lutego 1848 r.

¹⁰ Kracik 1978, 237.

¹¹ Dybus-Grosicka 2006, 79.

¹² Analiza bierze pod uwagę akta stanu cywilnego, które dotyczą miasta i przystanku Rozprza, gdzie skupia się prawie cała frekwencja elementów kolejowego dziedzictwa na terenie Parafii Rzymskokatolickiej w Rozprzy.

¹³ Domańska 2005, 21.

¹⁴ van Gennep 2006.

¹⁵ Akt urodzenia nr 85/1847.

w Rozprzy przyszedł na świat Władysław Walenty, syn Józefy Leszczyńskiej (lat 20) i „ojca niewiadomego”¹⁶.

18 sierpnia 1848 r. urodził się Jan, syn Michała Kabzińskiego (lat 28), dróżnika przy drodze żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej, i jego żony Antoniny z Chmielewskich (lat 24). Ojcem chrzestnym dziecka był Józef Grotowski (lat 23), dróżnik z Ignacowa¹⁷.

10 września 1848 r. na przystanku Rozprza na świat przyszła Marya Eufemia, córka Jana Skorupki (lat 33), dozorca przy Drodze Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej „na przystanku zamieszkałego”, i jego żony Franciszki z Kłamińskich (lat 28)¹⁸.

17 września 1851 r. na przystanku Rozprza urodziła się Eufemia Wiktorya, córka Michała Litwickiego (lat 51), „sekretnarza prowincjonalnego, dozorca drogi żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej, na przystanku Rozprza zamieszkałego”, i jego żony Magdaleny z Kotońskich (lat 33)¹⁹ (Ryc. 1).

Na przystanku Rozprza 20 stycznia 1852 r. na świat przyszła Eleonora „z oycą niewiadomego” i matki Apolonii Kupińskiej (lat 30)²⁰.

„Dróżnik z przystanku Rozpierskiego” Wojciech Terka (lat 25) towarzyszył Teofilowi Rybickiemu (lat 32), stróżowi miejskiemu, który zgłosił urzędnikowi stanu cywilnego, że 20 lutego 1853 r. w Rozprzy przyszła na świat Helena, jego córka, którą urodziła jego żona Julianna ze Statkiewiczów (lat 26)²¹.

21 listopada 1853 r. urodził się Jędrzej, syn Szymona Kabzińskiego (lat 35), robotnika stałego przy Drodze Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej, i jego żony Maryanny z Jeżów (lat 34). Fakt ten ojciec dziecka zgłosił urzędnikowi stanu cywilnego w asystencji dróżników z Ingacowa: Józefa Mielcarskiego (lat 35) i Augusta Balbierczyka (lat 34)²².

20 grudnia 1853 r. przyszedł na świat Adam, syn dróżnika Błażeja Dziadkiewicza (lat 26) i jego żony Anny z Jakubowskich (lat 24). Fakt ten ojciec dziecka zgłosił urzędnikowi stanu cywilnego w asystencji Jana Jakubika (lat 34), dróżnika ze Starej Wsi²³.

16 Akt urodzenia nr 11/1848.

17 Akt urodzenia nr 50/1848.

18 Akt urodzenia nr 57/1848.

19 Akt urodzenia nr 96/1851.

20 Akt urodzenia nr 10/1852.

21 Akt urodzenia nr 16/1853.

22 Akt urodzenia nr 137/1853.

23 Akt urodzenia nr 146/1853.

6 lutego 1856 r. na stacji Rozprza urodził się Walenty Józef, syn dróżnika Wojciecha Terki (lat 29) i jego żony Ludwiki z Krzaczyńskich (lat 24)²⁴.

2 czerwca 1857 r. na przystanku Rozprza przyszyły na świat bliźnięta: Piotr Alexander Teodor oraz Paweł Ludwik Stefan, synowie Anzelma Mikołajewskiego (lat 30), dozorczy przy kolei żelaznej, i jego żony Stefanii z Biestrzykowskich (lat 22). Fakt ten ojciec bliźnięt zgłosił urzędnikowi stanu cywilnego w asystencji Franciszka Szczepańskiego (lat 28), dróżnika z przystanku Rozprza, i Jana Jakubika (lat 36), dróżnika ze Starej Wsi²⁵.

20 grudnia 1857 r. urodził się Józef, syn dróżnika Franciszka Jakubowskiego (lat 35) i jego żony Anny. Fakt ten ojciec dziecka zgłosił urzędnikowi stanu cywilnego w asystencji „na przystanku Rozprza zamieszkałych”: dróżnika Franciszka Szczepańskiego (lat 28) i rymarza Józefa Ryplewskiego (lat 25)²⁶.

13 sierpnia 1858 r. na przystanku Rozprza przyszła na świat Romana Bogumiła Marta, córka Anzelma Mikołajewskiego (lat 32), dozorczy przy kolei żelaznej, i jego żony Stefanii z Biestrzykowskich (lat 24). Fakt ten ojciec bliźnięt zgłosił urzędnikowi stanu cywilnego w asystencji Franciszka Szczepańskiego (lat 23), dróżnika z przystanku Rozprza, i Jana Jakubika (lat 38), dróżnika ze Starej Wsi²⁷.

15 października 1858 r. na przystanku Rozprza urodziła się Jadwiga, córka dróżnika Franciszka Szczepańskiego (lat 23) i jego żony Maryanny z Kozerskich²⁸.

6 lutego 1860 r. na przystanku Rozprza urodził się Romuald, syn dróżnika Franciszka Szczepańskiego (lat 25) i jego żony Maryanny z Kozerskich (lat 26)²⁹.

13 kwietnia 1860 r. na przystanku Rozprza przyszedł na świat Wojciech. Fakt ten zgłosiła urzędnikowi stanu cywilnego Katarzyna Jakubikowa (lat 67), акушерка ze Starej Wsi. Towarzyszył jej Franciszek Politański (lat 38), dróżnik ze Starej Wsi. Rodzice dziecka: „wyrobnik z Bełchatowa” Paweł Patryniak (lat 40) i jego żona Łucya ze Staniszów³⁰.

7 lipca 1860 r. urodził się Józef, syn Wojciecha Terki (lat 33), karczmarza na przystanku Rozprza, i Ludwiki z Krzaczyńskich (lat 30). Fakt ten ojciec dziecka zgłosił urzędnikowi stanu cywilnego w asystencji dróżnika Franciszka Szczepańskiego³¹.

24 Akt urodzenia nr 10/1856.

25 Akty urodzeń nr 51/1857 i 52/1857.

26 Akt urodzenia nr 123/1857.

27 Akt urodzenia nr 119/1858.

28 Akt urodzenia nr 99/1858.

29 Akt urodzenia nr 19/1860.

30 Akt urodzenia nr 48/1860.

31 Akt urodzenia nr 72/1860.

5 września 1862 r. na przystanku Rozprza urodziła się Rozalia Maryanna, córka dróżnika Franciszka Szczepańskiego (lat 27) i jego żony Maryanny z Kozerskich (lat 28)³².

10 października 1862 r. urodził się Józef, syn Wojciecha Terki (lat 37), karczmarza na przystanku Rozprza, i Ludwiki z Kaczyńskich (lat 38). Fakt ten ojciec dziecka zgłosił urzędnikowi stanu cywilnego w asystencji dróżnika Mateusza Zgodzińskiego (lat 48)³³.



Ryc. 1. Akt urodzenia nr 96/1851. Akta stanu cywilnego Parafii Rzymskokatolickiej w Rozprzy 1808–1874, sygn. 39/1649/0, Archiwum Państwowe w Łodzi.

Akta ślubów

Dla badanego okresu (1847–1867) znaleźliśmy sześć aktów ślubów, w których występują elementy kolejowego dziedzictwa Rozprzy.

4 lipca 1858 r. kawaler Józef Michał Bojkowski (lat 24), urodzony w Dłutowie syn „posiadaczy dzierżawnych dóbr ziemskich”, urzędnik przy Drodze Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej, ożenił się z panną Honoratą Litwicką (lat 20), urodzoną w Żarnowcu córką Michała Litwickiego, „kapitana byłych Wojsk Polskich”, przy matce Magdalenie z Kotońskich „z własnych funduszów utrzymującą się”. Z ich aktu ślubu dowiadujemy się, że świadkami byli burmistrz Rozprzy Wincenty Ungier (lat 41) i Anzelm Mikołajewski (lat 33), dozorca przy drodze żelaznej³⁴ (Ryc. 2).

32 Akt urodzenia nr 105/1862.

33 Akt urodzenia nr 118/1862.

34 Akt ślubu nr 27/1858.

2. Miasto Rozprza. - Działo się w mieście Rozprzy dnia
czwartego Lince, tysiąc osiemset pięćdziesiątego osmego roku
o godzinie piątej po południu. - Wiadomo szyniny że w przy-
tomni i świadkowie Wincentego Ungiera, burmistrza mia-
sta Rozprzy, lat czterdziestu jeden, ludzkiej Anzelma
Mitalejewskiego, doroczny przy drodze żelaznej Warszawsko-
Wiedeńskiej, lat trzydziestu trzy liczących, obudwóch tu w
Rozprzy zamieszkałych, - na dniu dzisiejszym zawarte
zostało religijne małżeństwo między Józefem Michaiłem
dwóch imion Bajkowiczem, młodziarzem, urzędnikiem
przy drodze żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej, urodzonym
w wsi Głubowie z Małoryana i Salbiny z Kucharskich mat-
ronkowie Bajkowiczów posiadaczy ziemiannych dóbr ziem-
skich, i w wsi Gorkowicach zamieszkałym, lat dwadzieścia
cztery ukończonym mającym, - a panną Honoratą Litwicką
córką niegdyś Michała Litwickiego, kapłana byłych wojsk
polskich, i żoną Magdaleny z Holenderskich, matronkowie Lit-
wickich, urodzoną w mieście Żarnowie, i tu w Rozprzy przy-
mata z własnych funduszy utrzymującą się, zamieszka-
tą, lat dwadzieścia mającą. - Małżeństwo to poprzedziły trzy
zapeczętowane w dniach trzynastym, dwudziestym, i dwadziestym
siódnym Grudnia roku bieżącego, w parafiach tutaj i Gorko-
wicz jakoteż z rozwolone ustnie obecnej aktowi małżeństwa
matki ze strony nowożenionej nastąpiło. Tamowani i mał-
żnistwa nie zawstydzi. Matronkowie nowo oświadczają że nie
zawarli między sobą umowy przedślubnej. - Akt ten stał się
jakoś słownym i świadkom przytaczamy, przez nas i przez nich
publikowany został. - Wiąda Wojciech Michałowski Prokurator Rozpry
Józef Bajkowicz Honorata z Litwickich Bajkowicz
M. Litwicka matka 1124/12

Ryc. 2. Akt ślubu nr 27/1858. Akta stanu cywilnego Parafii Rzymskokatolickiej w Rozprzy 1808-1874, sygn. 39/1649/0, Archiwum Państwowe w Łodzi.

6 czerwca 1863 r. urodzony w Kotkowie kawaler Jan Falkowski (lat 54), „dymisjonowany Wojsk Cesarsko-Rosyjskich” i „na przystanku z wyrobku utrzymujący się i zamieszkały”, ożenił się z urodzoną w Lipowczycach panną Elżbietą Płóciennikówną (lat 42) „na przystanku w Rozprzy w służbie będącą”. Jednym ze świadków na ich ślubie był dróżnik z Ingacowa Mateusz Zgodziński (lat 39)³⁵.

13 lipca 1863 r. urodzony w Długiem kawaler Jan Dzieciół (lat 23), fernal w folwarku Dzieciary, ożenił się z panną Franciszką Motylówną (lat 21), urodzoną w Dłutowie, służącą na przystanku Rozprza³⁶.

20 maja 1864 r. kawaler Waleryan Ungier (lat 26), urodzony w Wielopolu telegrafista dróg żelaznych Warszawsko-Wiedeńskiej i Warszawsko-Bydgoskiej, syn burmistrza Rozprzy Wincentego Ungiera i Antoniny z Kossakowskich, ożenił się z urodzoną w Żarnowcu panną Alexandrą Litwicką (lat 24), „na przystanku zamieszkałą” córką „kapitana byłych Wojsk Polskich”³⁷.

11 lutego 1866 r. kawaler Kazimierz Tomasz Bielawski (lat 46), urodzony w folwarku Wesółki, syn właścicieli tego folwarku – Antoniego i Julianny z Brochockich, „w Rozprzy w obowiązkach dozorczy przy drodze żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej zostający i zamieszkały”, ożenił się z urodzoną w Częstochowie panną Marią Kamillą Litwicką (lat 17), córką Michała i Magdaleny z Kotońskich³⁸.

5 listopada 1867 r. urodzony w karczmie Olszowa kawaler Stanisław Feliks Dydyński (lat 25), dróżnik, syn propinatorów – Jana i Maryanny z Rostkowskich, ożenił się z urodzoną w Szkudli panną Pauliną Matyldą Redlichówną (lat 21), córką cieśli Fryderyka Redlicha i Maryanny z Wierzbickich³⁹.

Akta zgonów

Dla badanego okresu (1847–1867) znaleźliśmy dziewięć aktów zgonów, w których występują elementy kolejowego dziedzictwa Rozprzy.

9 czerwca 1848 r. umarła Romualda Skorupkówna, mając 3 lata i 3 miesiące, „na przystanku Rozprza przy rodzicach zamieszkała”: Janie, dozorczy przy Drodze Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej, i Franciszce z Kłamińskich⁴⁰.

35 Akt ślubu nr 29/1863.

36 Akt ślubu nr 33/1863.

37 Akt ślubu nr 22/1864.

38 Akt ślubu nr 21/1866.

39 Akt ślubu nr 21/1867.

40 Akt zgonu nr 99/1848.

3 stycznia 1849 r. na przystanku Rozprza umarł Józef Wieniawa Leszczyński, „obywatel kraju”. Fakt ten zgłosili urzędnikowi stanu cywilnego dróżnicy: Antoni Tuszyński i Michał Kabziński⁴¹.

6 marca 1856 r. na przystanku Rozprza umarł, mając 57 lat, Michał Litwicki, „sekretarz prowincjonalny, były kapitan wojsk Polskich, dozorca przy drodze żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej, na przystanku Rozprza zamieszkały”, „zostawiwszy po sobie owdowiałą żonę” Magdalenę z Kotońskich. Fakt ten zgłosił urzędnikowi stanu cywilnego dróżnik Wojciech Terka⁴² (Ryc. 3).

14 sierpnia 1857 r. na przystanku Rozprza umarł Piotr Alexander Teodor, mając 10 tygodni, syn dozorczy kolejowego Anzelma Mikołajewskiego i Stefanii z Biestrzykowskich⁴³.

18 kwietnia 1858 r. umarł Józef Ryplewski, mając 25 lat, „mistrz profesyi rymskiej, na przystanku Rozprza zamieszkały”, „zostawiwszy po sobie owdowiałą żonę” Rozalię z Schmidtów⁴⁴.

8 stycznia 1859 r. na przystanku Rozprza umarła Romana Bogumiła Marta, mając 5 miesięcy, córka dozorczy kolejowego Anzelma Mikołajewskiego i Stefanii z Biestrzykowskich⁴⁵.

13 maja 1861 r. na przystanku Rozprza umarła Maryanna z Masłowskich Biestrzykowska, mając 45 lat, „zostawiwszy po sobie owdowiałego męża” Teodora Biestrzykowskiego. Fakt ten zgłosili urzędnikowi stanu cywilnego dozorca kolejowy Anzelm Mikołajewski i szynkarz Wojciech Terka „na przystanku Rozprza zamieszkali”⁴⁶.

17 grudnia 1861 r. na przystanku Rozprza umarła Maryanna Mikołajewska, mając 6 lat, córka dozorczy kolejowego Anzelma Mikołajewskiego i Stefanii z Biestrzykowskich. Fakt ten zgłosili urzędnikowi stanu cywilnego jej ojciec i dróżnik Franciszek Szczepański⁴⁷.

10 stycznia 1866 r. na przystanku Rozprza umarła Julianna z Brochackich pierwszego ślubu Bielawska, drugiego ślubu Krajewska, mając 45 lat, „niegdyś dziewczeczka folwarku Wesółki na przystanku Rozprza przy synie zamieszkała”, „zostawiwszy po sobie owdowiałego męża” Tadeusza Krajewskiego. Fakt ten zgłosił urzędnikowi stanu cywilnego jej syn Kazimierz Bielawski, dozorca kolejowy⁴⁸.

41 Akt zgonu nr 1/1849.

42 Akt zgonu nr 17/1856.

43 Akt zgonu nr 59/1857.

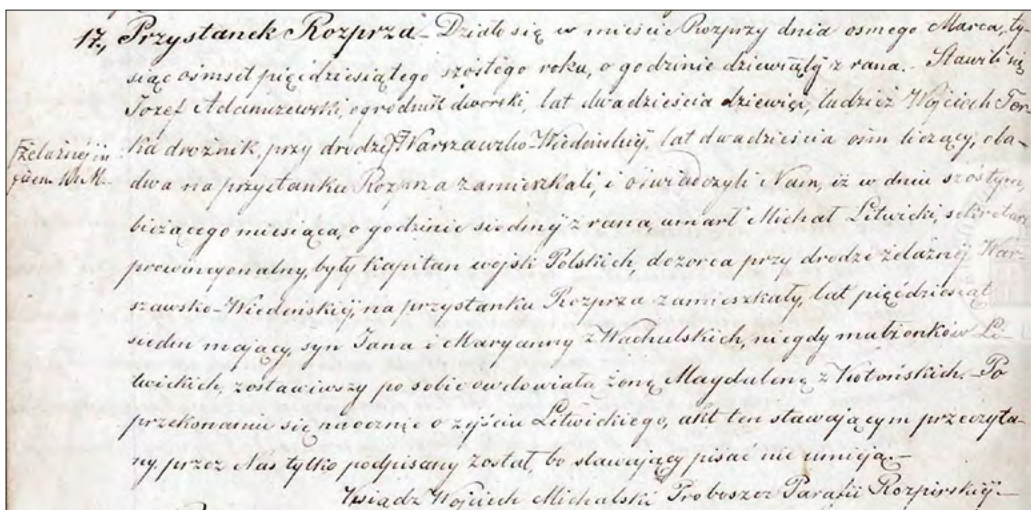
44 Akt zgonu nr 20/1858.

45 Akt zgonu nr 2/1859.

46 Akt zgonu nr 52/1861.

47 Akt zgonu nr 99/1861.

48 Akt zgonu nr 2/1866.



Ryc. 3. Akt zgonu nr 17/1856. Akta stanu cywilnego Parafii Rzymskokatolickiej w Rozprze 1808–1874, sygn. 39/1649/0, Archiwum Państwowe w Łodzi.

Analiza akt stanu cywilnego Parafii Rzymskokatolickiej w Rozprze dla badanego okresu (1847–1867) pod kątem identyfikacji elementów kolejowego dziedzictwa Rozprzy stanowi egzemplifikację tezy Kazimierza Dobrowolskiego: „Ze stosunków społecznych wyraziście występuje w metrykach kwestja ekskluzywności stanowej”⁴⁹. Personel przystanku Rozprza i linii kolejowej stanowił grupę na kształt „społecznej enklawy”; z jednej strony, w aktach urodzeń, ślubów i zgonów „kolejarze” na ogół nie wchodzą w relacje z miejskimi rzemieślnikami, kowalami, młynarzami, rolnikami czy personelem dworskim. Z drugiej strony, tuż obok stacja kolejowa była „eksklawą nowoczesności” w tradycyjnym, feudalnym porządku rzeczywistości. Obraz życia codziennego personelu kolei na podstawie dokumentacji urodzeń, ślubów i zgonów uzupełnia książka Piotra Pawlickiego (z 1897 r.): *Droga Żelazna Warszawsko-Wiedeńska w 50-letnim okresie swego istnienia od r. 1845 do 1895. Jej początek, rozwój, administracja, reformy wewnętrzne, personel, opieka nad służbą oraz zbiór wydanych instrukcyj*. Czytamy w niej m.in.:

Jeżeli teraz zwrócimy uwagę na wydatek, wynoszący blisko 3 miliony rubli na personel, który zatrudnia kolej Wiedeńska i że tym sposobem przeszło trzydzieści kilka tysięcy osób ma przy niej zapewniony byt, to widzimy, że pod względem

49 Dobrowolski 1920, 105.

ekonomicznym ta droga zajmuje pierwszorzędne znaczenie w kraju tutejszym. Utrzymywanie tak licznego personelu usprawiedliwia się wysoką skalą i potrzebą eksploatacji, lecz wydatki na instytucje, które służą do zabezpieczenia jego przyszłości lub poprawy bytu, świadczą najwymowniej o trosce Zarządu o los swych pracowników. Na żadnej też drodze żelaznej personel nie doznaje tyle opieki, a nawet, rzec można, dobrodziejstw, jakimi jest otoczony na drodze Wiedeńskiej⁵⁰.

Wydaje się, że status społeczny personelu Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej, przywileje i opieka socjalna wyróżniały go na tle ludności Rozprzy i okolicy. Instytucjami, które powstały „z pobudek czysto humanitarnych”, były m.in.: kasa emerytalna, kasa oszczędności, dodatek mieszkaniowy, szkoła techniczna, pomoc lekarska czy przytułek dla inwalidów kolejowych⁵¹. Taki rodzaj polityki społecznej również realizuje nowy porządek modernizacji, która – dzięki kolei – w Rozprzy pojawiła się w połowie XIX w., od środka implementując koncepcję społeczeństwa doby przemysłowej.

Etnograficzna lektura dziewiętnastowiecznych aktów urodzeń, ślubów i zgonów przyniosła wiedzę na temat realiów zwykłego życia, toczącego się na małej stacji kolejowej w Rozprzy, w cieniu Wielkiej Historii, jaką było przedsięwzięcie, które znamy jako Drogę Żelazną Warszawsko-Wiedeńską. Perspektywa mikrohistoryczna „załadniła” kolejowy krajobraz Rozprzy, pokazując, że za dziedzictwem kulturowym zawsze stoi „wrzucony w świat” człowiek z imieniem i nazwiskiem, a nie anonimowa „masa społeczna”.

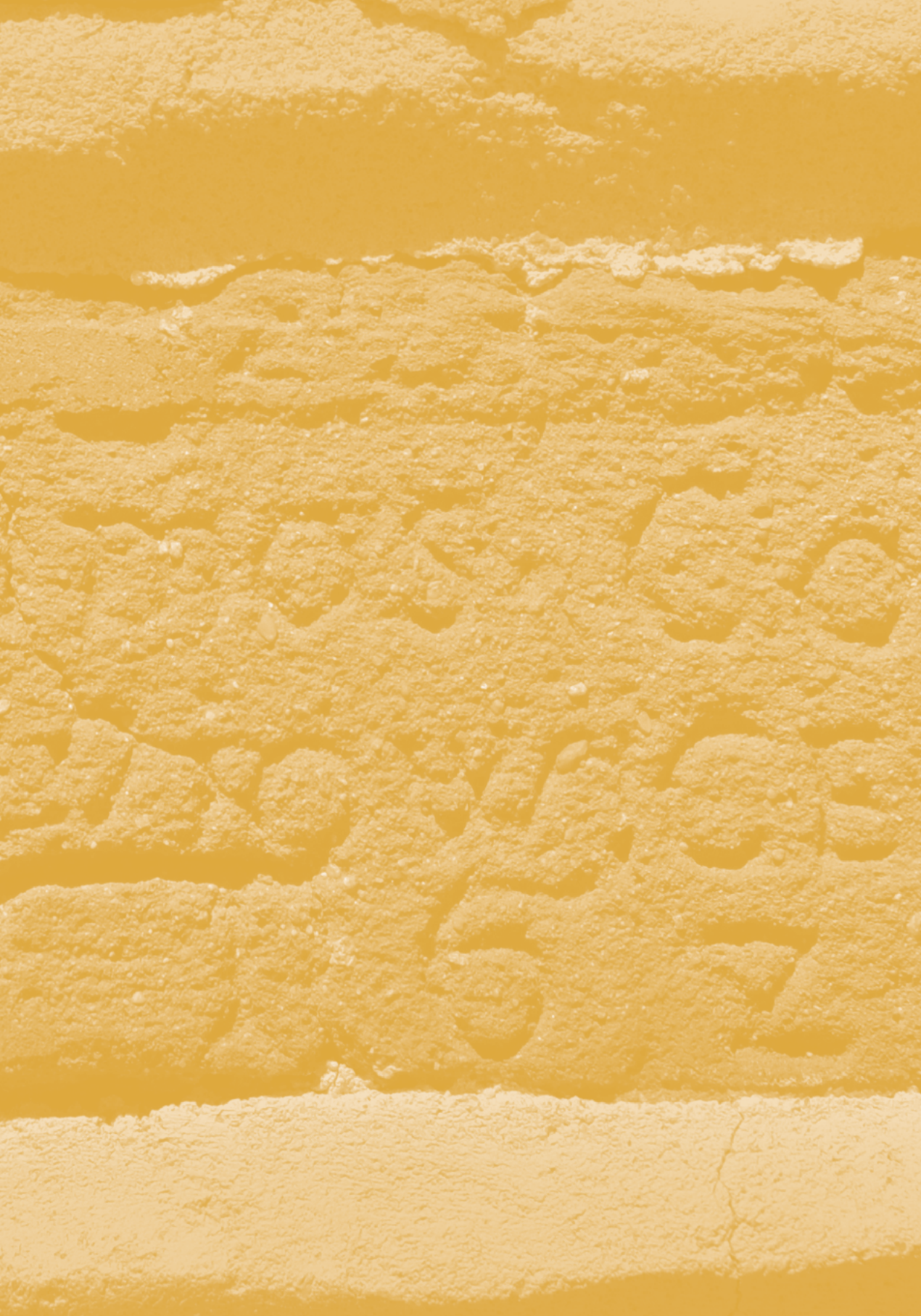
Bibliografia

- Akta stanu cywilnego Parafii Rzymskokatolickiej w Rozprzy 1808–1874, sygn. 39/1649/0, Archiwum Państwowe w Łodzi.
- Czachowski H. 2007. „Miejsca mocne” w przestrzeni Torunia. *Antropologia miasta z perspektywy antropologii wizualnej i socjologii podróży*. W: H. Czachowski, O. Kwiatkowska, A. Mianeki, A. Trapszyc (red.), *Z trzeciego brzegu Wisły. Szkice z antropologii Torunia*. Toruń, 71–78.
- Dobrowolski K. 1920. *Znaczenie metryk kościelnych dla badań naukowych*. „Rocznik Towarzystwa Heraldycznego we Lwowie” 5, 90–110.
- Domańska E. 1996. *Historiografia czasu postmodernizmu po postmodernizmie (retrospekcja)*. „Łódzkie Studia Etnograficzne” 35, 111–129.
- Domańska E. 2005. *Mikrohistorie. Spotkania w międzyświatach*. Poznań.
- Dybus-Grosicka I. 2006. *Początki i rozwój rejestracji stanu cywilnego na ziemiach polskich*. „Prawo, Administracja, Kościół” 27(3), 69–93.

⁵⁰ Pawlicki 1897, 80–81.

⁵¹ Pawlicki 1897, 82.

- van Gennep A. 2006. *Obrzędy przejścia. Systematyczne studium ceremonii*. Warszawa.
- Kracik J. 1978. *Kroniki parafialne wczoraj i dziś*. „Notificationes Cracoviensis” 7–8, 237–243.
- Michera W. 2022. *Brakujące ogniwo w historii modernizmu: poczta*. „Konteksty. Polska Sztuka Ludowa” 338(3), 22–34.
- Pawlicki P. 1897. *Droga Żelazna Warszawsko-Wiedeńska w 50-letnim okresie swego istnienia od r. 1845 do 1895. Jej początek, rozwój, administracja, reformy wewnętrzne, personel, opieka nad służbą oraz zbiór wydanych instrukcyj*. Warszawa.
- Pobłocki K. 2023. *Koluszki jako miasto przyszłości. O polskiej drodze do planetarnej urbanizacji*. „Kultura Współczesna” 4, 92–107.
- Spychniak-Paterek J., Kowalczyk I. 2009. *Zasoby i potencjały kulturowe. Zduńska Wola – Karsznice 2019. Raport z diagnozy aktywizującej*. Zduńska Wola.
- Stomma L. 2002. *Antropologia kultury wsi polskiej XIX wieku oraz wybrane eseje*. Łódź.
- Sznajderman M. 2019. *Pusty las*. Wołowiec.
- Wilczek-Karczevska M. 2015. *Rozwój kolei żelaznych na ziemiach polskich w ujęciu historycznoprawnym*. „Internetowy Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny” 1(4), 100–124.



Afiliacje

Maria Baranowska

badaczka niezależna

<https://orcid.org/0000-0002-2158-520X>

Piotr Kittel

Wydział Nauk Geograficznych UŁ, Katedra Geologii i Geomorfologii

<https://orcid.org/0000-0001-6987-7968>

Tomasz Kurasiński

Instytut Archeologii i Etnologii PAN, OBDT w Łodzi

<https://orcid.org/0000-0002-8158-1104>

Sebastian Latocha

Instytut Etnologii i Antropologii Kulturowej UŁ

<https://orcid.org/0000-0003-4226-9131>

Ireneusz Marchelak

Muzeum Archeologiczne i Etnograficzne w Łodzi

Błażej Muzolf

Muzeum Archeologiczne i Etnograficzne w Łodzi

Iwona Nowak

Muzeum Archeologiczne i Etnograficzne w Łodzi

Alicja Piotrowska

Instytut Etnologii i Antropologii Kulturowej UŁ

<https://orcid.org/0000-0001-7619-1585>

Magdalena Piotrowska

Instytut Archeologii i Etnologii PAN, OBDT w Łodzi

<https://orcid.org/0000-0002-8774-2052>

Wojciech Siciński

Muzeum Archeologiczne i Etnograficzne w Łodzi
<https://orcid.org/0000-0002-2688-9253>

Jerzy Sikora

Instytut Archeologii UŁ
<https://orcid.org/0000-0003-4494-2983>

Kalina Skóra

Instytut Archeologii i Etnologii PAN, OBDT w Łodzi
<https://orcid.org/0000-0002-3197-6060>

Beata Sobko

Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków w Łodzi
<https://orcid.org/0009-0002-1190-493X>

Waldemar Stasiak

Muzeum Archeologiczne i Etnograficzne w Łodzi

Piotr Strzyż

Instytut Archeologii UŁ
<https://orcid.org/0000-0001-6846-159X>

Alicja Szymczak

Instytut Historii UŁ / Plichtów
<https://orcid.org/0000-0001-7238-3993>

Jan Szymczak

Instytut Historii UŁ / Plichtów
<https://orcid.org/0000-0003-0705-4450>

Monika Troszczyńska-Antosik

Muzeum Sztuki w Łodzi
<https://orcid.org/0009-0006-5980-5622>

Jacek Ziętek

Archiwum Państwowe w Piotrkowie Tryb.
<https://orcid.org/0000-0002-7112-4436>