

Stare byłe miasto

I tym razem wybór jest nietypowy, bo takiego miasta już nie ma, a przecież przybywa tam bloków i mieszkańców, rozbudowano infrastrukturę, próbuje się utrwalić elementy starej tradycji, czego dowodem są i publikacje. A określenie „stare” pozostało w nazwie, choć nie jest w pełni adekwatne. Koniec zagadki: to Starosielce, obecnie wielka dzielnica Białegostoku.

Stara wieś

Wieś Starosielce, czyli Stara Wieś albo Stare Sioło, powstała przed rokiem 1547 i liczyła około 400 hektarów powierzchni. Tomasz Popławski odtworzył jej pierwotne granice. Na południu Starosielce graniczyły z dobrami Horodniany, tak jak biegnie teraz ulica Rzymowskiego. Kolejne odcinki granicy w zarysie pokrywały się z obecnymi ulicami: Zachodnią, Składową (nieco na zachód od niej), Wojsk Ochrony Pogranicza i stąd do Marczkowskiej, dalej przez Słoneczny Stok ku Zielonemu Wzgórzom i do ełckiej linii kolejowej, nią do ul. Rzymowskiego. W środku zatem mieści się cała Bażantarnia, tunel, fragment ulicy Hetmańskiej i, znacznie dłuższy, ulicy ks. J. Popiełuszki, część Nowego Miasta. Przede wszystkim jednak wskazać trzeba na Ściankę, jako następczynię wsi Starosielce. Natomiast stacja kolejowa o tej nazwie, oddana do użytku w 1872 roku, ulokowana została na gruntach wsi Klepacze i częściowo wsi Krupniki.

Stacja

Nowo zbudowana linia wiodła z Odesy przez Kijów – Brześć Litewski (nad Bugiem) – Bielsk – Grajewo i dalej przez Ełk do Królewca. W przeciwieństwie do większości kolei carskich, ta miała duże znaczenie ekonomiczne. Z Ukrainy wywożono pszenicę i węgiel, z Prus między innymi transportowano szmaty wełniane dla przemysłu



**ADAM CZESŁAW
DOBROŃSKI**

okregu białostockiego. Przypomnijmy, że tutejsze fabryki włókiennicze, w celu potania produkcji, korzystały nie z wełny żywej (świeżej), ale z wtórnej. Ściągane z całej Europy stare mundury, inne ubrania, koce rozszarpywano za pomocą maszyn, zwanych wilkami i ponownie tkano przędzę.

W Starosielcach powstała nie tylko stacja, ale również duże Zakłady Remontowe Zaplecza Kolei Żelaznych. Naprawiano tu wagony i parowozy, podobnie jak w Łapach na Magistrali Warszawsko-Petersburskiej. Nowe, dobrze płatne miejsca pracy sprawiły, że ściągnęło wielu robotników, rzemieślników, a nawet inżynierów. Wznoszono baraki, a potem i bardziej eleganckie domy. Przeważali wyznawcy prawosławia. Dla nich w 1900 roku założono parafię, potem i cmentarz z kaplicą. Otworzono szkołę, następnie, dzięki wsparciu władz kolejowych, i szkołę dwuklasową. Niektóre dawne budowle starosielckie jeszcze można oglądać, zachowało się też wiele zdjęć – zbierał je pieczęlowicie Krzysztof Obłocki.

Starosielce nr 2, kolejowe – carskie, zakończyły swój żywot w sierpniu 1915 roku. Rosjanie, wycofując się, dokonali totalnych zniszczeń. Niemcy nie odbudowali zakładów, zorganizowali jedynie magazyny, w tym amunicji.

Miasto

Starosielce swe trzecie wcielenie rozpoczęły w 1919 roku, kiedy otrzymały, już w wolnej Rzeczypospolitej, prawa miejskie. Pierwszymi burmistrzami zostali panowie Banasiak i Grygorczuk. Zmiany na tym stanowisku następowały dość szybko, przejściowo również wprowadzano komisarzy. Oblicze miasta za to zmieniało się wolniej. Doktor Mieczysław Orłowicz w roku 1937 roku napisał, że ma ono nadal charakter osady, zamieszkałej przez pracowników kolejowych. Liczyło zaś około 3,5 tysiąca mieszkańców, z tego 15% stanowili Rosjanie i Białorusini, tylko ponad 2% – Żydzi (aż trudno uwierzyć) i ponad 1% – Niemcy, a resztę Polacy.

Nie można nie wspomnieć przyjaźnie o szkole powszechnej i jej kierowniku Wacławie Tarło-Mazińskim, który przyczynił się walnie do powstania oraz ożywionej działalności wielu organizacji młodzieżowych. A kiedy liczba uczniów przekroczyła tysiąc, zawiązano komitet budowy nowej szkoły, niestety nie ukończonej do wybuchu wojny.

Pewnie najstarsi mieszkańcy pamiętają jeszcze spółdzielnię „Jedność”, która podjęła konkurencję z handlem prywatnym. Po wyroby mięsne chodziło się do Popławskiego lub Bieguńskich, po bułeczki do Błaszczyka lub Wolańskiego, zaś po ciwartkę czegoś mocniejszego do Trochimowicza. Sklepików oczywiście było więcej, w tym uniwersalne Kama i Poznańskiego. Działał rynek z jatkami, na obiady zapraszali restauratorzy Piekutowski i Zajączkowski, a piwoszy Dudek. W roli aptekarza zapamiętano Bojarzyńskiego, jako lekarzy – małżeństwo Niewińskich i Pójkiewiczza, sławy felczerskiej zażywał Sawluk. Można było nawet zamówić czasopisma z dostawą do domu i upalnym latem skorzystać z usług dwóch obwoźnych sprzedawców lodów. W sumie, Polacy nieznacznie górowali nad wyznawcami mojąszowymi w handlu



*Dworzec w Starosielach.
Fot. Anna Worowska.*

i zdecydowanie w usługach. Do najważniejszych firm zaliczano młyn elektryczny Flisa oraz kuźnię Tomalaków, cegielnię Zaczyńskich, zakład betoniarski Suszki.

To było samodzielne miasto, ale do kina jechało się do Białegostoku.

Sława kolejarska

Zakłady starobielskie odbudowywano ze zniszczeń z trudnościami. Nową ich specjalnością stała się regeneracja rozjazdów kolejowych. Po przerwie spowodowanej okupacją bolszewicką, nastąpiło jednak wyraźne ożywienie i kolejna zmiana profilu. Na czele Drogowych Warsztatów Mostowych stanął inż. Stefan Popławski, a po jego przejściu na emeryturę w 1932 roku – inż. Edward Seydel. Obaj zyskali szacunek pracowników i mieszkańców. DWM to jedyne tego typu przedsiębiorstwo w całym przedwojennym PKP, potentat mostowy. Zaciekawienie budziły również produkowane tu dreżyny, a w 1938 roku uruchomiono dodatkowo zgrzewalnię szyn. W sumie pracowało w starosielskim kombinacie kolejowym co najmniej pół tysiąca osób, a okresami i znacznie więcej!

Kolejarze stanowili wówczas arystokrację, dbali o honor, dobrze przysłużyli się miastu. To oni zainicjowali powstanie Ochotniczej Straży Pożarnej oraz orkiestry dętej. Podziw, zwłaszcza dziatwy męskiej, budzili umundurowani, podzieleni na kompanie, plutony i drużyny, członkowie Kolejowego

Przysposobienia Wojskowego. „Kolejowe wojsko” zbudowało strzelnicę i dbało o życie sportowe. Pokojowo współpracowali z KPW ci ze „Strzelca” i z ZHP, a było nadto Koło Rezerwistów, zorganizowali się również weterani wojen lat 1918 – 1921.

Patrioci lokalni nie mieli wątpliwości, że Starosielce kolejarzami stały. Dzięki nim miasto było zadbane, miało pomnik ku czci bohaterów walk o niepodległość i nawet fontannę, czyli wodotrysk. A z ciśnieniem wody nie było też kłopotu, wszak jeszcze po okresie carskim pozostała „wodokaczka”.

Ksiądz Paweł

22 grudnia 1922 roku oficjalnie zaistniała w Starosielcach parafia katolicka, z legendarnym proboszczem ks. Pawłem Grzybowskiem. Przetrwały opowieści o jego skromności, pasji poma-

gania nie tylko parafianom, bo i innym wyznawcom, jeśli dopadła ich bieda. Przejawiał też proboszcz wyjątkową troskę o harcerzy i maluczkich, których częstował cukierkami. Chodził zresztą często w czapce harcerskiej, przewodził drużynie, jeździł na obozy i biwaki. Wspierał też organizację gimnastyczną „Sokół”, nauczał, doradzał. To był ksiądz – instytucja dobroczylna, znakomity organizator. W biografii ks. Pawła była zaś i przymusowa tułaczka po Rosji, Seminarium Duchowne w Wilnie, działalność niepodległościowa m.in. w Polskiej Organizacji Wojskowej.

16 sierpnia 1932 roku ks. Grzybowski pojechał odwiedzić harcerzy, przebywających na obozie w Rybnikach. Pozostał na apelu wieczornym i ognisku, spóźnił się na ostatni pociąg. „Musiał nocować, by następnego ranka odjechać do swojej parafii. Postanowił przespać się na sianie, w stodole należącej do tamtejszej gajówki. Było już późno i ciemno, kiedy wchodził po drabinie na tzw. „wyszki”. I tu stało się straszne nieszczęście. Drabina, opierająca się o klepisko, pod ciężarem wspinającego się ks. Pawła, osunęła się na dół. Ksiądz z wysokości paru metrów spadł na stojącą obok żelazną sieczkarnię. Upadek okazał się tragiczny. Ksiądz Grzybowski stracił przytomność i po kilku godzinach zmarł.

cd. na str. 32 ⇔



Starosielce. Fot. Anna Worowska.

← *cd. ze str. 31*

Miał niespełna 58 lat... Odszedł pasterz dobry". (ks. Kazimierz Kułakowski).

Wybuch wojny

Stacja Starosielce i miasto stały się w sposób oczywisty celem dla lotnictwa niemieckiego. Ciekawy epizod opowiedział Julian Łupiński, a zapisał wspomniany K. Obłocki. 3 września 1939 roku lub nieco później, „nadleciał samolot z francuskim oznakowaniem. Zawiadomiłem o tym fakcie dowódcę baterii przeciwlotniczej, nikt nie strzelał, a samolot zrobiwszy nawrót nad Białymstokiem, lecąc nisko, ostrzelał z broni maszynowej kolumnę artylerii konnej, jadącej szosą Jeżewską (ks. J. Popiełuszki). Był to podstęp niemiecki i efekt działalności wywiadu lotniczego (...). Wydałem rozkaz dla harcerzy i sanitariuszek, aby udały się na miejsce zdarzenia i udzieliły pomocy rannym żołnierzom”.

Jednak była i w Starosielcach brama powitalna na cześć Armii Czerwonej. Potem nastąpiły „porządki” znane nam już dobrze z innych miast, także z Białegostoku. Rosjanie nawet rozwinęli zakłady i zaczęli budować wielką bazę paliw płynnych. Niestety, nie obyło się bez wywozek w głąb Rosji. To był początek czwartego okresu w dziejach miasta.

Terror jeszcze bardziej nasilili Niemcy. Żydów wywieziono do getta w Białymstoku, powstał w Starosielcach karny obóz pracy, a w pobliskim lesie w Bacieczkach rozpoczęły się masowe rozstrzeliwania. Władcy zadbali również o zakłady kolejowe, bo brakowało wagonów. Naprawy prowadzono nawet pod gołym niebem. Niemcy, podobnie jak wcześniej Sowieci, zmuszeni byli korzystać z pracy polskich kolejarzy, co ułatwiało opór bierny i czynny, sabotaż i akcje prowadzone przez Armię Krajową.

Tajemnicza relacja

Było to pewnie szesnaście lat temu. Poprosił mnie o rozmowę mężczyzna, który przedstawił się jako ppłk „Miło-

śław”. Opowiadał głównie o zmaganiach w Starosielcach polskich kolejarzy z niemieckimi nadzorcami.

„Mieliliśmy pododdział „Kedywu”, organizowany przez sierżanta Franciszka Pietkuna „Pieczęć” (...) Chłopcy z Kedywu specjalizowali się w sabotażu. Najczęściej wyrwali podczas postoju szczotki smarujące osie wagonów i sypali piasek. Taki wagon nie ulegał zniszczeniu na miejscu, ale też długo nie pojeździł. Widziało się je potem leżące poza torowiskiem. Winnych nie było, więc i represji Niemcy nie mogli zastosować”.

„Bezpieczny sposób sabotażu wymyśliliśmy i my na spawalni. Niemcy zwozili szyny z miejsc wypadków lub bombardowań. Trzeba było wybierać w miarę proste kawałki, znosić je, usuwać zbyt silnie zniszczone lub odkształcone końcówki i dopiero wówczas spawać. W ogólnym rozrachunku liczyła się jednak tylko liczba spawów na „nowych” szynach. Braliśmy więc całe szyny, najpierw je cięliśmy na kawałki, a potem ponownie spawaliśmy. Robota paliła się nam w rękach, odpadało dźwiganie, dopasowywanie”.

Diżurni ruchu wypracowali też sposoby, by to sami Niemcy powodowali wypadki, oni zaś zatrzymywali pociągi pasażerskie przed peronami, jeśli na stację wpadali żandarmi. „Według oficjalnych haseł koła niemieckich pociągów miały kręcić się do osiągnięcia zwycięstwa przez Rzeszę. My byliśmy odmiennego zdania”.

Powojenne paradoksy

Po przejściu frontu zaczęło się raz jeszcze usuwanie zniszczeń w Starosielcach „ludowych”, czyli numer 5. Do 1948 roku uruchomiono wszystkie najbardziej potrzebne instytucje i placówki, łącznie z dwiema restauracjami, kawiarnią i bufetem na dworcu. Natomiast do 1953 roku zamknięto dwie prywatne piekarnie, zlikwidowano małe sklepiki i zmniejszono liczbę punktów usług. Zmieniano oczywiście nazwy ulic, główna na wschodniej stronie zwała się za cara Nowososejnaja, w II RP – Sienkiewicza, za Sowieców – Sowieckaja, po wojnie znów Sienkiewicza, ale od 1954 roku Olejniczaka. Obecnie jest to ulica św. Andrzeja Boboli. Natomiast warsztaty w Starosielcach przereformowano w Kolejowe Zakłady Konstrukcji Stalowych im. Rewolucji 1905 roku. Cennym i trwałym nabytkiem stała się w 1949 rok u szkoła średnia, wówczas jeszcze bez imienia

Kiedy wydawało się, że najgorsze minęło i Starosielce odzyskują liczbę ludności sprzed wojny, to w 1954 roku zapadła decyzja o ich włączeniu do miasta Białegostoku.

Jak jest dzisiaj? Ludno i wielkomięjsko. Tylko nie ma już nawet kasy biletowej przy zamkniętym dworcu. Nie ma też wielkich zakładów kolejowych. To jest co najmniej szóste wcielenie dawnej Starej Wsi. ■

*Autor jest prof. dr. hab.
– pracuje na Wydziale Historyczno-Socjologicznym
Uniwersytetu w Białymstoku.*



*Kościół w Starosielcach.
Fot. Anna Worowska.*