

Dobroński, Adam

Białostocki węzeł kolejowy do 1915 r. = Белостокский железнодорожный узел до 1915 г. = The Białystok railway junction up to 1915

"Rocznik Białostocki", 15, 1981, s. [75]-89

Zdigitalizowano w ramach projektu pt. Digitalizacja i udostępnianie online czasopisma „Rocznik Białostocki”, dofinansowanego ze środków Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego na działalność upowszechniającą naukę (nr umowy 834/P-DUN/2019).



Ministerstwo Nauki
i Szkolnictwa Wyższego



Udostępniono do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

ADAM DOBRŃSKI

BIAŁOSTOCKI WĘZEL KOLEJOWY DO 1915 R.

Белостокский железнодорожный узел до 1915 г.

The Białystok railway junction up to 1915

Białystok zyskał wiele na budownictwie kolejowym drugiej połowy XIX wieku, podobnie jak Łapy, Sokółka, Grajewo. Przebieg szlaków żelaznych decydował niekiedy o rytmie życia gospodarczego miast i całych regionów, przyspieszał lub opóźniał przemiany społeczno-kulturowe. Nikt zresztą nie neguje roli tego zjawiska, co jednak nie idzie w parze z działalnością badawczą i popularyzatorską. O początkach linii kolejowej Warszawa—Białystok—Petersburg pisał Z. Klejn, a działaniami powstańczymi (1863 r.) wokół tego szlaku zajmował się niedawno S. Łaniec, brakuje zaś nadal całościowego opracowania dziejów białostockiego węzła kolejowego¹. Na przeszkodzie stoi niedostatek archiwaliów, drukowanych materiałów statystycznych i wspomnień byłych pracowników oraz pasażerów Magistrali Petersburskiej, kolei Brześć—Grajewo i Baranowicze—Białystok.

Niniejszy artykuł ma na celu wypełnienie — przynajmniej częściowe — istniejących luk. Za datę końcową przyjąłem połowę 1915 roku, kres zaboru rosyjskiego. Kolejno omawiam budowę i stan techniczny trzech dróg żelaznych dochodzących do Białegostoku, obroty towarowe miasta nad Białą, ruch pasażerski, warunki podróżowania. Do danych urzędowych można mieć wiele zastrzeżeń, ale trudno się bez nich obyć, zwłaszcza wobec sygnalizowanych powyżej braków źródłowych. Charakterystyczne w tym względzie są trudności z uzyskaniem podstawowych danych o dworcu w Białymstoku, jak i o ocenie poszczególnych kolei przez ówczesnych mieszkańców miasta.

¹ Z. Klejn, O początkach linii kolejowej Warszawa—Białystok—St. Petersburg, „Rocznik Białostocki” VII: 1967, s. 207—220; S. Łaniec, Partyzanci żelaznych dróg 1863 r., Warszawa 1974.

I. POCZĄTKI I ROZWÓJ LINII WARSZAWA—PETERSBURG

Budowę owego połączenia zaczęły władze carskie w 1851 r. i prowadziły ją do wybuchu wojny krymskiej. 9 lutego 1857 r. zatwierdzono „Towarzystwo Główne Rosyjskich Dróg Żelaznych”, kierowane faktycznie przez przedsiębiorców francuskich. W myśl koncesji Towarzystwo miało ułożyć cztery tysiące wiorst (ponad 4260 km) torów, w tym także na szlaku między stolicą Cesarstwa Rosyjskiego a Warszawą, centrum Królestwa Polskiego. Rozliczne trudności sprawiły, że odcinek Warszawa—Białystok został oddany do użytku dopiero 18 maja 1862 r., a pierwszy regularny, płatny pociąg osobowy ruszył 18 września tegoż roku. Z rozkładu jazdy wynika, że w miejsce dotychczasowych składów przygotowawczych trasę tę pokonywały tygodniowo dwa pociągi pasażerskie i jeden towarowy — pasażerskie wyjeżdżały z Warszawy w niedziele i czwartki o godzinie 9.00, by przybyć do Białegostoku na godzinę 14.50. Cena biletu w klasie I wynosiła 4,92 rb, w klasie II 3,69 rb i w III 2,05 rubla, prędkość zaś podróżna na tym odcinku sięgała 29 km na godzinę. Kilka dni przed oficjalnym otwarciem drogi zdarzył się chyba pierwszy koło Białegostoku wypadek kolejowy. Oto odiskier z parowozu spłonęły trzy platformy. Winą obarczono konduktorów, podkreślając także niedostatki w systemie sygnalizacyjnym².

Charakterystyczną cechą było milczenie polskiej opinii publicznej w sprawach związanych z nową linią. Widać to zwłaszcza na tle stosunku społeczeństwa Królestwa do Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej. Powód był jeden — Magistrala Petersburska nie miała „wystroju narodowego”, aczkolwiek przy jej realizacji brali też udział Polacy, po części emigranci. Ci ostatni wykorzystywali swobodę poruszania do prowadzenia prac konspiracyjnych, przygotowujących powstanie.

W trakcie walk 1863 r. obie strony poświęciły dużo uwagi linii Warszawa—Petersburg. Powstańcy próbowali kilkakrotnie zakłócić ruch pociągów przez niszczenie torów, urządzeń stacyjnych i taboru (25 bitew i potyczek, akcje Leopolda Plucińskiego, Ignacego Mystkowskiego, Władysława Cichorskiego „Zameczka”). Dowództwo carskie wprowadziło stan wyjątkowy, wzmocniło garnizony i wskutek tego mogło przerzucić tym szlakiem około miliona żołnierzy³.

Po upadku powstania i uspokojeniu się sytuacji, zwiększyła się częstotliwość kursowania pociągów, a tym samym wzrósł tonaż prze-

² Pomijam literaturę dotyczącą „Towarzystwa Głównego...”, bo pisał o tym Z. Klejn. Wiadomości o pierwszych pociągach: „Gazeta Polska” 1862, nr 205 z 9 IX, 215 z 19 IX i 219 z 25 IX. Dla porównania — numer owej gazety kosztował 7,5 kopiejki.

³ S. Łaniec, o.c., s. 64.

wożonych towarów i liczba pasażerów. Kolejne stacje zlokalizowano w Kuźnicy, Sokółce, Czarnej Wsi, Białymstoku, Łapach i Szepietowie-Sřednicy. Rząd, mając na uwadze znaczenie militarne magistrali, przeznaczał spore kredyty na podniesienie przelotowości, by decyzją z 26 listopada 1893 r. upaństwowić cały szlak. W tymże roku ruszyły pociągi po drugim torze na odcinku Białystok—Łapy, w cztery lata później drugi tor doprowadzono do Małkini, a w 1906 r. do Warszawy⁴.

Linia kolejowa Warszawa—Petersburg zmieniła zasadniczo układ sieci komunikacyjnej na terenie guberni łomżyńskiej i byłego obwodu białostockiego. Zyskał przede wszystkim sam Białystok, leżący dotąd z dala od tzw. traktu kowieńskiego (Warszawa—Ostrołęka—Łomża—Augustów—Kowno i dalej na Petersburg). Miasto nad Białą, centrum życia polityczno-kulturalnego za Jana Klemensa Branickiego, potem siedziba władz obwodu, od lat czterdziestych XIX w. przeżywało wyraźny kryzys. Kolej zbudziła nadzieje, umożliwiła tańszy dowóz maszyn, węgla, surowców — dzięki temu Białystok zajął z czasem czołową lokatę w tutejszym okręgu przemysłu włókienniczego.

II. LINIE: BRZEŚĆ—GRAJEWO I BARANOWICZE—BIAŁYSTOK

Wraz z wiadomościami o uruchomieniu Magistrali Petersburskiej docierały do Warszawy wieści o wytyczaniu następnej trasy kolejowej z Pińska przez Pruzany, Puszcę Białowieską, Zabłudów do Białegostoku. Za sprawą hr. Fiodora Berga zwyciężyła jednak koncepcja szlaku Brześć—Białystok—Grajewo. Umowę ze stroną pruską zawarto w 1869 r., a ruch na tej drodze żelaznej otwarto 9 sierpnia 1873 r. W ten sposób Białystok zyskał z jednej strony połączenie z Ukrainą (zboże, bawelna), z drugiej zaś z Prusami Wschodnimi. Bieg linii wyznaczały stacje: Kleszczele, Gregorowce, Bielsk, Strabla, Lewickie, Starielce połączone z Białymstokiem 45-kilometrowym torem, Knyszyn, Mońki, Osowiec. Wiadukt nad koleją Warszawa—Petersburg miał 26 metrów długości, 9,5 m szerokości i 6,5 m wysokości.

W okresie późniejszym powstały odnogi z Bielska do Hajnówki (1895 r.) i Białowieży (1897 r.), a w 1906 r. wszystkie te szlaki przecięła magistrala Połock—Wołkowysk—Siedlce (węzeł w Czeremsku)⁵.

Kierunek północ—południe odgrywał w życiu Białegostoku doniosłą rolę gospodarczą. Skrzyżowanie dróg kolejowych umocniło pozycję

⁴ Statisticheskij Sbornik Ministerstwa Putiej Soobszczenija (dalej SSMPS), t. 17, 37, 53 i 89, Petersburg 1888, 1894, 1898, 1907.

⁵ „Gazeta Warszawska” 1862, nr 200 z 2 IX; SSMPS, t. 1, 2, 45, 53, Petersburg 1877, 1878, 1896, 1898; P. Bobrowskij, Grodnieńskaja gubernija, t. I, Petersburg 1863, s. 287—288.

miasta, zwłaszcza na rynkach handlowych, i wywarło korzystny wpływ na rozwój urbanistyczny aglomeracji.

Inna była geneza trzeciego i już ostatniego połączenia kolejowego Białegostoku. W 1884 r. resorty wojskowy i komunikacji uzgodniły plan budowy linii strategicznych o drugorzędym znaczeniu ekonomicznym. W rezultacie tych ustaleń wiosną roku następnego zaczęto prace, a 5 grudnia 1886 r. uruchomiono ruch na szlaku Baranowicze—Wołkowysk—Białystok. Najbliższe stacje usytuowano w Żedni i Waliłach. Kolej uratowała byt Gródka, a samemu Białemustokowi zapewniła łączność z Moskwą przez Mińsk i Smoleńsk (ok. 1200 km)⁶. I z tego kierunku napływać będą do miasta robotnicy, surowce, produkty leśne.

Od 1893 r. podjęła pracę Kolej Nadnarwiańska: Łapy—Ostrołęka—Małkinia, co dla Białegostoku oznaczało bezpośrednie połączenie z Czerwonym Borem, stacją przeładunkową Łomży. Mniej przydatna okazała się odnoga zaniemeńska: Grodno—Suwałki—Orany, oddana do użytku w 1899 r.

Wszystkie wymienione linie różniły się między sobą także pod względem stanu technicznego, wyposażenia w tabor, długości przelotów od stacji do stacji. Na magistralach obowiązywały szyny stalowe ciężkiego typu, posterunki blokowe, strzeżone przejazdy, dłuższe perony, no i podwójny tor. Rozstaw szyn wynosił 1524 mm, był identyczny jak w Cesarstwie, a szerszy o 89 mm od wzorca zachodnioeuropejskiego. Dla ruchu osobowego urządzano przystanki, między innymi w Niedwodnicy i Wasilkowie. Tuż przed I wojną światową magistrala Warszawa—Petersburg miała przelotowość dobową od 23 do 84 par pociągów, a linia Brześć—Grajewo do 42 par. W czasie pokojowym wykorzystywano zazwyczaj te możliwości tylko częściowo — w odniesieniu do szlaków wiodących przez Białystok należałoby przyjąć wskaźnik 50—60%⁷.

III. OBROTY TOWAROWE BIAŁEGOSTOKU

Na podstawie oficjalnej statystyki rosyjskiego Ministerstwa Komunikacji można ustalić asortyment i tonaż towarów przywożonych do Białegostoku i wywożonych zeń pociągami „małej szybkości”. Robię to dla dwóch przekrojów czasowych.

W 1880 r. Białystok wraz ze Starosielcami przyjął 52 tys. ton towarów, z czego większość, bo 29,7 tys. ton poprzez kolej Warszawa—Petersburg⁸. W tymże roku „Manchester Północy” wyekspediował 22,2

⁶ SSMPS, t. 13, Petersburg 1886.

⁷ T. Lijewski, *Rozwój i stan sieci transportowej województwa białostockiego*, „Przegląd Geograficzny” 1957, t. 29, z. 3, s. 615.

⁸ SSMPS, t. 9, Petersburg 1884. Bez bydła, sprzętu wojskowego i bagaży.

tys. ton, głównie tym samym szlakiem. Na kierunku warszawskim utrzymywała się równowaga między tonażem przyjęć i wysyłek, natomiast przewaga „importu” na kierunku petersburskim była wyraźna (niemal 4-krotna).

Oto ciekawsze dane o ruchu wybranych towarów. Obroty zbożem (ziarno, mąka, kasza) sięgały 7,8 tys. ton, przy czym prym wiodło żyto, które w dużych ilościach wysyłano ku Warszawie. Wydaje się, że tylko minimalne wielkości ziarna przetwarzano w Białymstoku na mąkę i kaszę z myślą o wysyłce tych ostatnich, natomiast przechodziły przez miasto zbożowe transporty tranzytowe ku granicy pruskiej. Znaczny był przywóz szyn i „surowego żelaza” (6,8 tys. ton łącznego obrotu — budowa kolei i nowych fabryk) oraz drzewa i materiałów leśnych (5,9 tys. ton). Wełny sprowadzano do Białegostoku koleją w 1880 r. 1,2 tys. ton, cukru i soli po 1,3 tys. ton. I na koniec surowce świadczące o stopniu wdrażania postępu technicznego: węgla dostarczano 1,6 tys. ton, nafty i wyrobów ropopochodnych 0,1 tys. ton.

W sumie były to zazwyczaj ilości małe, ale trzeba pamiętać o powolnej adaptacji nowych szlaków kolejowych, o konkurencji na krótszych odcinkach transportu kołowego (drogi) i o tym wreszcie, że Białystok u progu lat osiemdziesiątych dopiero ubiegał się o przodownictwo w całym okręgu przemysłu włókienniczego, a kolej pomagała mu właśnie w wywalczeniu primatu.

Potwierdzenia tych sądów można szukać w analizie obrotu towarowego miasta nad Białą za rok 1910. Przy pomocy trzech linii kolejowych Białystok sprowadził wówczas 141,6 tys. ton ładunków, to znaczy więcej niż cała gubernia łomżyńska⁹. Wywóz wyniósł zaledwie 21,3 tys. ton, z czego niemal połowa w kierunku Warszawy. Oczywiście odmiennie kształtowała się kalkulacja wartościowa, gdyż na towary wysyłane składały się zazwyczaj wyroby przemysłowe, a wwóz dotyczył w większym stopniu surowców. Spadł udział zboża (6,7 tys. ton), wzrósł za to znacznie import drewna (39,2 tys. ton, głównie koleją z kierunku Baranowicz), węgla kamiennego (22,4 tys. ton — 13,1 tys. ton Magistralą Petersburską, niemal 7 tys. ton z kierunku Baranowicz i 2,3 tys. ton z kierunku Brześcia) oraz wyrobów naftowych (3,8 tys. ton). Dwie ostatnie pozycje wskazują na znaczne powiększenie się ilości i mocy maszyn parowych, a także silników spalinowych — drewno służyło głównie ludności jako opał i budulec.

Z lat 1899—1901 zachowały się dokładne dane o ruchu towarów na linii Warszawa—Białystok—Petersburg¹⁰. Na ich podstawie można

⁹ SSMPS, t. 121, cz. 1 i 2, Petersburg 1910. Także bez bydła, sprzętu wojskowego i bagaży.

¹⁰ Statistika pieriewozok gruzow... po S-Petersbursko-Warszawskoj Żeleznoj

ustalić drogę przebytą przez poszczególne ładunki, ale tylko w odniesieniu do wymienionego powyżej szlaku. Okazuje się, że drzewo i produkty leśne dochodziły do Białegostoku przede wszystkim z okolic Czarnej Wsi i Sokółki (koleją od Baranowicz z Żedni), żelazo i stal z Warszawy oraz Zagłębia Śląsko-Dąbrowskiego, nafta spoza granic Królestwa Polskiego, węgiel głównie z Sosnowca¹¹, wełna zaś z kilkudziesięciu stacji.

Z kolei wyroby włókiennicze wywożone z Białegostoku linią Warszawa—Petersburg odbywały dalszą drogę za pośrednictwem 34—36 szlaków żelaznych, w tym także azjatyckich. Pierwsze miejsca na liście odbiorców zajmowały w 1899 r. Petersburg, Warszawa, Łódź, Rogów, Ryga i Wilno — w 1901 roku Warszawa wyprzedziła stolicę Cesarstwa.

Przeszkodą w jeszcze pełniejszym upowszechnieniu się kolei jako środka transportu były braki w taborze, wyposażeniu stacji, niedostateczny rozwój sieci torów i dróg kołowych oraz wadliwie ułożone taryfy. Na Magistrali Petersburskiej obowiązywał do 1889 r. system „ad valorem”. Po nim władze rosyjskie wprowadziły stawki oparte na systemie różniczkowym. Układ pierwszy zawierał sporo braków wynikłych z nieznamośności miejscowych stosunków handlowych przez francuskie kierownictwo „Towarzystwa Głównego ...”, drugi zaś faworyzował przewozy na dalekich trasach, utrudniając wymianę lokalną i ruch z obszarów peryferyjnych ku centrum Cesarstwa¹².

W samym Białymstoku dokonano kilku usprawnień. W 1902 r. podporządkowano stację Białystok Towarowy Towarzystwu Warszawsko-Petersburskiej Drogi Żelaznej, a od 1908 r. również Koleje Nadwiślańskie miały tu załatwiać „wszelkie manipulacje przewozowe”, związane z ruchem tranzytowym przez omawiany węzeł¹³. Zwiększyła się liczba bocznic przemysłowych i łącznic. Między innymi powstało bezpośrednie połączenie linii Białystok—Baranowicze z linią Brześć—Grajewo — z pominięciem Białegostoku Centralnego¹⁴.

Dorogie. Pribytiye i tranzit za 1899 g., Petersburg 1900 i za 1900, Petersburg 1901. Statistika pieriewozok gruzow... po otprawleniju so stancij S-Petersbursko-Warszawskoj Żeleznoj Dorogie za 1899 god, Petersburg 1900 i za 1901, Petersburg 1902.

¹¹ W 1900 r. 23% węgla przywiezionego do Białegostoku Magistralą Petersburską pochodziło z kopalń śląskich położonych już w Cesarstwie Niemieckim. Statistika pieriewozok gruzow ...Pribytiye i tranzit za 1900 god, Petersburg 1901, grupa I.

¹² M. Lewy, Rosyjskie taryfy celne i kolejowe i ich wpływ na życie ekonomiczne Królestwa Polskiego, Warszawa 1915.

¹³ „Kurier Kolejowy” 1902, nr 74, dodatek III, z 26 (12) VII; „Kurier Kolejowy i Asekuracyjny” 1908, nr 19 (504) z 1 X.

¹⁴ Mapy-plany Białegostoku z 1887 i 1914 r. Wojewódzkie Archiwum Państwowe w Białymstoku.

Nadal jednak szwankowała komunikacja w relacji miasto — dworzec. Ten ostatni odciął Szosę Warszawską od ulicy Staro-Szossiejnej (dziś: Manifestu Lipcowego), skutkiem czego ruch kołowy odbywał się ul. Szossiejnej (Kolejowa), wiaduktem (zniszczony, zostały tylko mury oporowe) i ul. Nowo-Szossiejnej (obecnie częściowo ul. Dąbrowskiego). W przeddzień I wojny światowej stacja Białystok zaliczała się do 2 klasy (1 kl. Łapy, 3 kl. Sokółka). Według danych dobrze wówczas poinformowanego wywiadu niemieckiego, było tu 8 torów postojowych, 3 pompy wodne, parowozownia na 6—8 stanowisk, wielkie rampy oraz teren załadunkowo-wyładunkowy 50 metrów szerokości, a 800 m długi¹⁵.

IV. RUCH PASAZERSKI

Przejazdy kolejami osób mniej interesowały ówczesne urzędy statystyczne, skutkiem czego muszę ograniczyć się w zasadzie do analizy danych z jednego tylko roku — 1895 (dla Magistrali Petersburskiej także z 1898 r.). Z drugiej strony trzeba przyznać, że ruch pasażerski słabiej niżli obroty towarowe odzwierciedla stan ekonomiczny danego regionu.

„Statistika otprawlenija passażerow” (1895 r.) nie uwzględnia osób małoletnich, aresztantów, wojskowych i przesiedleńców, czyli wszystkich korzystających z przejazdów ulgowych. Dalsze ograniczenie obserwacji polega na tym, że podawano tylko stacje docelowe, do których sprzedano więcej niż dziesięć biletów w ciągu roku¹⁶. Oto zestawienie dla poszczególnych linii. Wagony klasy IV doczepiano niezwykle rzadko, toteż klasę tę przyłączam do III.

Magistrala Petersburska — stacja Białystok 1895 r.

Ze stacji	Przejazdy			Razem
	Klasy: I	II	III-IV	
Grodno	89	952	12 941	13 982
Warszawa	262	2391	9 074	11 727
Sokółka	7	267	10 694	10 968
Łapy	6	130	4 688	4 824
Czarna Wieś	11	91	3 634	3 736
Czyżew	6	125	3 231	3 362
Wilno	37	484	2 707	3 228
Łódź	10	486	2 156	2 652
Szepletowo	1	119	1 357	1 437
Petersburg	85	415	729	1 229
Razem	588	6711	60 658	67 957

¹⁵ Das Strassenetz in Polen, t. I, Berlin 1916, s. 131.

¹⁶ Statistika otprawlenija passażerow 1895, cz. 1 i 2, Petersburg 1898.

Do stacji	Wyjazdy			Razem
	Klasy: I	II	III-IV	
Grodno	82	1113	13 547	14 642
Sokółka	8	230	12 042	12 280
Warszawa	222	2301	8 805	11 328
Łapy	5	147	10 332	10 484
Czarna Wieś	13	46	4 748	4 807
Wilno	31	497	2 739	3 267
Łódź	5	506	2 293	2 804
Czyżew	0	96	2 673	2 769
Szepietowo	1	128	1 523	1 652
Petersburg	69	469	932	1 470
Razem	518	6759	69 978	77 255

W obu kierunkach pierwsze miejsce zajmowało Grodno, siedziba władz guberni, do której należał Białystok wraz z trzema powiatami byłego obwodu. To tłumaczy stosunkowo duży udział pasażerów I i II klasy (wysocy urzędnicy). Wśród przyjeżdżających drugą lokatę zajmowali pasażerowie z Warszawy, co z kolei świadczy o silnych kontaktach z tą nieformalną wtedy stolicą Polaków. Sokółka, Łapy, Czarna Wieś (Czarna Białostocka), Czyżew, Kuźnica wyznaczają strefę oddziaływania aglomeracji na regionalny rynek pracy i wymiany, rynek nie poddający się prawom granicy administracyjnej między wzmiankowaną gubernią grodzieńską a łomżyńską, należącą już do „Kraju Nadwiślańskiego” (z Czerwonego Boru przyjechało w tym roku 1127 pasażerów z normalnymi biletami). O rozległości kontaktów handlowo-przemysłowych świadczy wysokie miejsce Łodzi, do Petersburga zaś jeżdżono w celach służbowych, na studia, z interwencją do władz najwyższych. Charakterystyczna jest spora różnica między ogólną liczbą wyjazdów i przyjazdów do Białegostoku. Kryje się za tym chyba konkurencja kolei ze środkami transportu kołowego (drożnego), wsparta układem taryf i terminami kursowania pociągów. Tym sprawom poświęcę następną część artykułu.

Dane z 1899 r. są bardziej szczegółowe i zarazem pełniejsze¹⁷. Wynika z nich, że z biletami taryfy ogólnej przybyło do Białegostoku 53 170 pasażerów dorosłych i dzieci (!). Do tego dodać należy 9677 osób z biletami taryfy wojskowej (w tym 608 aresztantów), co czyni razem stan 62 747 pasażerów. Nowością były ulgi w ruchu podmiejskim na odcinkach Białystok—Czarna Wieś—Sokółka—Kuźnica—Grodno. Ich

¹⁷ Statistika pieriewozok passazerow... po S-Petersbursko-Warszawskoj Żelaznoj Dorogie. Pribytiye i tranzit za 1899 god, Petersburg 1900; Statistika pieriewozok passazerow ... po otprawleniju so stancij S-Petersbursko-Warszawskoj Żelaznoj Dorogie za 1899 god, Petersburg 1900.

wprowadzenie przyczyniło się do wzrostu przejazdów lokalnych, a co za tym idzie niemal podwojenia w stosunku do 1895 r. liczby przyjeżdżających do Białegostoku Magistralą Petersburską (126 745 osób). Rezygnuję jednak z obliczania wskaźnika procentowego wzrostu nasilenia przejazdów, gdyż dane z 1895 r. są — jak uprzedzałem już poprzednio — niekompletne, ponieważ nie uwzględniono dzieci i podróżnych z biletami ulgowymi (wojskowi, zniżki jednorazowe). W obu wypadkach pominąłem podróżujących pociągami pośpieszными i ekspresami, bo też stanowili oni stosunkowo małą wielkość (około 3 tysiące osób w 1899 r.).

Wśród wyjeżdżających z Białegostoku Magistralą Petersburską w 1899 r. zarejestrowano 62 364 podróżnych z biletami taryfy ogólnej, 11 520 wojskowych, ich rodzin i aresztantów oraz 70 830 pasażerów korzystających z ulg strefy podmiejskiej. Znow więc znaczny wzrost w porównaniu z rokiem 1895, ale liczby bezwzględne nie oddają wiernie sytuacji z powodu skomplikowanej klasyfikacji według taryf, z dodatkowym podziałem na osoby dorosłe i dzieci. Wspólna była dla obu lat przewaga wyjazdów nad przyjazdami do Białegostoku i identycznie przedstawiała się również stawka pierwszych pięciu stacji docelowych.

Linia ta w ruchu pasażerskim miała znaczenie lokalne w tym sensie, że zdecydowana większość podróżnych przyjeżdżających do Białe-

Linia Brześć—Grajewo — stacja Białystok, 1895 r.

Przyjazdy

Ze stacji	Klasy: I	II	III—IV	Razem
Knyszyn	3	491	10 344	10 838
Bielsk Podl.	28	583	10 171	10 782
Grajewo	32	493	4 419	4 944
Mońki	4	361	4 293	4 658
Osowiec	12	395	3 757	4 154
Brześć L.	1	281	2 731	3 013
Razem	171	3704	45 659	49 534

Wyjazdy

Do stacji	Klasy: I	II	III—IV	Razem
Knyszyn	21	497	11 916	12 424
Bielsk Podl.	30	540	11 535	12 105
Grajewo	42	530	4 811	5 383
Mońki	1	308	3 865	4 174
Osowiec	18	395	3 072	3 475
Brześć L.	13	242	3 103	3 358
Razem	210	3908	50 438	54 556

gostoku lub zeń wyjeżdżających nie przekraczała granic byłego obwo-
du białostockiego. Tytułem ciekawostki można wymienić 558 przypad-
ków wykupienia biletów z Białegostoku do Odessy i 457 do Kijowa.
Znacznie lepiej reprezentował się północny odcinek szlaku, gdyż poza
pierwszą szóstką znalazły się stacje: Lewickie, Strabla, Gregorowce,
Kleszczele. Natomiast do Starosielec przybyło koleją Brześć—Grajewo
6171 osób, w tym z Białegostoku 3038 — wyjechały ze Starosielec 8152
osoby, najwięcej do Knyszyna i Bielska Podlaskiego. Po dodaniu przy-
jazdów ulgowych wszystkie dane wzrosłyby, ale nie w takim stopniu,
jak na Magistrali Petersburskiej.

Linia Białystok—Baranowicze — stacja Białystok, 1895 r.

Przyjazdy

Ze stacji	Klasy: I	II	III—IV	Razem
Walily	5	235	9 940	10 180
Brzostowica	5	61	4 379	4 445
Wołkowysk	14	103	3 722	3 839
Zednia	2	242	3 263	3 507
Razem	57	990	25 874	26 921

Wyjazdy

Do stacji	Klasy: I	II	III—IV	Razem
Walily	9	267	12 398	12 674
Brzostowica	10	92	3 771	3 873
Wołkowysk	11	153	3 598	3 762
Zednia	1	321	3 318	3 640
Razem	58	1128	27 830	29 016

Czołówkę w grupie stacji docelowych dla pasażerów udających się
z Białegostoku w kierunku wschodnim stanowiły miejscowości najbliż-
sze. Charakterystyczne, że do Baranowicz wykupiono w ciągu roku
tylko 304 bilety normalne. Znacznie częściej celem podróży był Słomim
i Mińsk — do Moskwy wyjechały według tych danych 192 osoby, a
przyjechało stamtąd 236 osób.

W sumie trzema liniami kolejowymi przyjechało w 1895 r. do Bia-
łegostoku pociągami osobowymi i osobowo-towarowymi około 144,5 tys.
pasażerów, nie licząc dzieci, wojskowych, aresztantów i osób przesie-
dlanych — to wszystko przy około 65 tysiącach mieszkańców miasta¹⁸.
Jeszcze więcej, bo 160,8 tys. biletów wykupili podróżni opuszczający

¹⁸ Spis powszechny ze stycznia 1897 r. wykazał ludności obecnej w Białym-
stoku 66 tys. osób. Pierwaja wsieobsczaja pieriepis nasilenija Rossijskoj Impie-
rii 1897 g., t. 11, Petersburg 1904, s. 1.

Białystok w 1895 r. Oczywiście poszczególne grupy społeczne korzystały z tego środka komunikacji bardzo nierównomiernie, a większość białostoczan w ogóle nie partycypowała w podróżach kolejowych. Dalszy wzrost przejazdów osobowych wiązał się z doraźnym wprowadzeniem taryf ulgowych w strefie podmiejskiej, czego przykładem są cytowane dane z roku 1899 odnoszące się do Magistrali Petersburskiej. Powiększała się zresztą liczba ludności w mieście i jego okolicach oraz zwiększał się zasięg kontaktów handlowych, wyjazdów w poszukiwaniu lepszej pracy, do nauk, znanych ośrodków leczniczych, miejsc świętych, atrakcyjnych miast, które „wypadało odwiedzić” według opinii „lepszyc sfer”.

V. NAD ROZKŁADAMI JAZDY

Zacząło się w 1862 r. od dwóch par pociągów osobowych i jednej towarowych, kursujących między Warszawą a Petersburgiem. Z czasem zwiększała się liczba składów i częstotliwość jazdy, a także szybkość podróżna. Dla potrzeb ruchu lokalnego uruchomiano pociągi biorące początek lub kończące bieg na stacjach pośrednich. Tak więc w 1897 r. mieszkańcy Białegostoku mogli korzystać z trzech par składów osobowych w relacji Warszawa—Petersburg i jednej w relacji Warszawa—Białystok. Pociąg pasażerski pokonywał dystans dzielący miasto nad Białą od Warszawy w ciągu 5 godzin, towarowo-pasażerski 5 godzin i 20 min., pocztowy 4 godz. i 40 min., a pośpieszny w 3 godz. i 50 min. W sezonie zimowym 1898/1899 zainaugurowano połączenie pociągiem kurierskim z Petersburga przez Warszawę—Wiedeń z Niceą. Süd Express składał się wyłącznie z wagonów sypialnych, kursował raz w tygodniu, a wymieniony poprzednio dystans przemierzał w niepełna cztery godziny¹⁰. Z Białegostoku do Brześcia odchodziły co-

Rozkład jazdy pociągów 1898/1899 r. st. Białystok (dworzec linii Warszawa—Petersburg)

Przyjazdy	Kierunek	Odjazdy
1.52d 12.37d	Baranowicze	6.35d 18.05d
3.31c 14.01b	Brześć/Grajewo	4.11c 16.42b
3.27c 5.50d 15.42b 17.16a	Petersburg	4.00d 6.12c 13.08a 15.35b
3.23d 5.12c 12.53a 15.15b 23.50d	Warszawa Pet.	1.00d 3.58c 6.20d 16.02b 17.34a

Uwagi: wg czasu petersburskiego; a — pośpieszny; b — pocztowy; c — pasażerski; d — pasażersko-towarowy; rozkład na linii petersburskiej wg wersji wiosennej 1899 r.

Zródło: Pamiatnaja kniżka ... 1899, „Kurier Kolejowy”.

¹⁰ „Kurier Kolejowy” 1897, nr 16 (51) z 20 (8) X; 1898, nr 24 (82) z 12 V (30 IV) i nr 30 (109) z 20 (8) X.

dziennie dwa składy: pasażerski i pocztowy, podobnie do Grajewa i Baranowicz²⁰.

W początkach XX wieku przybywało przystanków osobowych i nowych pociągów podmiejskich. Te ostatnie na Magistrali Petersburskiej wychodziły z Warszawy, docierając do Tłuszcza, Łochowa, Małkini i Czyżewa. Od 1904 r. Białystok zyskał jeszcze jedno połączenie z centrum Królestwa Polskiego pociągiem pasażersko-towarowym. Zwiększono dwukrotnie częstotliwość kursowania ekspresu, dodając mu wagony ogólnodostępne klasy I i II — zmienił on zresztą częściowo trasę, zmierzając do Cannes, a od 1912 r. do Paryża. W 1914 r. jeszcze jeden skład osobowo-towarowy przemierzał odległość między Brześciem a Grajewem.

Nasilenie przewozów pasażerskich zależało w dużej mierze od ceny biletów. W 1898 r. podróż z Białegostoku do Warszawy w I klasie pociągu pośpiesznego kosztowała 7,55 rubla, czyli około jednej trzeciej miesięcznego zarobku robotnika. Cena biletu III klasy pociągu osobowego wynosiła 2,32 rb, co też stanowiło w owym czasie sumę znaczną²¹. Skutek był taki, że na przejazd koleją mogli sobie pozwolić tylko dobrze sytuowani. Robotnik lub chłop, jeśli zaszła potrzeba, korzystał z bryk żydowskich, okazyjnych wozów lub po prostu wędrował pieszo. Dopiero od jesieni 1913 r. władze zdecydowały się na przywrócenie w pociągach osobowo-towarowych wagonów IV klasy, tańszych o 50% od klasy III. Różnice w warunkach jazdy były ogromne, od urządzonych na podobieństwo salonów wozów sypialnych i restauracyjnych, po bezprzedziałowe „boczniki” z twardymi ławkami pod ścianami. Także na stacjach pasażerowie lepszych klas korzystali z oddzielnych poczekalni, bufetów, urządzeń sanitarnych. Tak było również w pomieszczeniach dworca Białystok Centralny, który to gmach został rozbudowany w latach dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku, lecz mimo licznych, późniejszych jeszcze przeróbek zachował do dziś niektóre cechy architektoniczne charakterystyczne dla „czasów carskich”.

Na Magistrali Petersburskiej jako linii reprezentacyjnej szybciej niż gdzie indziej wprowadzano innowacje techniczne. Tu po raz pierwszy w Królestwie Polskim włączono do składów wagony z hamulcami Westinghouse'a i elektrycznym oświetleniem. Podjęto nawet próby z zastąpieniem trakcji parowej elektryczną, co miało ostatecznie nastąpić do 1920 r.²² Równocześnie wymieniano park wagonowy (wozy konstrukcji stalowej na cztero- i więcej osiowym podwoziu) i parowo-

²⁰ M. Miłakowski, *Oczerk Bielostoka w istoriczeskom, etnograficzeskom i bytowom otnoszenijam*, Kijów 1897, s. 117—119.

²¹ „Kurier Kolejowy” 1898, nr 20 (64) z 18 (6) I.

²² „Kurier Kolejowy” 1899, nr 41, dodatek I z 20 (8) X i 1901, nr 57, dodatek I z 12 II (30 I). „Kurier Kolejowy i Asekuracyjny” 1914, nr 7 (636) z 1 IV.

zowy (np. w 1899 r. maszyny z Zakładów. Putiłowskich, zdolne do rozwijania szybkości ok. 100 km na godzinę — cena jednostkowa 40 000 rb).

Zaostrzono też walkę z gapowiczami. Przepis głosił, że w razie wykrycia pasażera bez ważnego biletu cała brygada konduktorska otrzyma dymisję, a „gapowicz” zapłaci podwójną cenę za przejazd, grzywnę (1—3 rb) i może też zostać pociągnięty do „odpowiedzialności kryminalnej”. Pokusa była duża. W 1909 r. zdemaskowano na przedmieściach Białegostoku grupę fałszerzy biletów — „Bilety podrobione tylko z trudnością można było odróżnić od prawdziwych”. Rok wcześniej władze ustawiły na omawianym dworcu trzy automaty do wydawania biletów peronowych²³.

Kolejne zmiany wiążą się już z wybuchem I wojny światowej i przygotowaniem doń. Białystok pełnił funkcję węzła na zapleczu 2 armii, ale także był przydatny do ruchów rokadowych i przewozów na kierunku warszawsko-lódzkim. Ograniczano wówczas prawo do korzystania z kolei osobom cywilnym, zakazano wstępu publiczności na perony, nasilono rewizje paszportów. Z bufetów na dworcu białostockim usunięto wódkę, likiery i piwo, zaadaptowano część pomieszczeń na potrzeby wojskowe. Nie zdołano już zrealizować postulatu sztabowców ułożenia drugiego toru na trasie do Baranowicz, tak jak wcześniej upadła koncepcja budowy drogi żelaznej z Białegostoku przez Złotorię — Łomżę do Mławy (1890—1891)²⁴.

*

Nie ulega wątpliwości, że kolej przyczyniła się waleńie do rozwoju w drugiej połowie XIX i początku XX wieku Białegostoku jako ośrodka przemysłu, zwłaszcza włókienniczego i ważnego punktu handlowego. Dzięki utworzeniu tu węzła, w którym przecinały się szlaki żelazne z pięciu kierunków, powstały możliwości sprowadzania surowców (węgiel, wełna, szmaty) i maszyn oraz ekspediowania gotowych wyrobów na dalekie rynki. Zarazem ułatwiony został kontakt miasta z częścią terenów byłego obwodu (drenaż siły roboczej), ze stolicą guberni, Warszawą, Petersburgiem, Moskwą i innymi ośrodkami w granicach Cesarstwa Rosyjskiego. Kolej usunęła na plan dalszy tranzyt drogami wodnymi i spowodowała przekształcenia w sieci dróg kołowych. Stracił na znaczeniu Trakt Kowieński na rzecz szosy Warszawa—Wyszków—Zambrów—Białystok—Kućnica—Grodno—Wilno. Kolej ułatwiała aprowizację miasta, przyczyniając się do zmiany struktury spoży-

²³ „Kurier Kolejowy i Asekuracyjny” 1910, nr 7 (540) z 1 IV; 1909, nr 3 (512) z 1 II; 1908, nr 5 (490) z 1 III.

²⁴ „Gazeta Świąteczna 1891, nr 527 z 27 I.

cia i bilansu w handlu zbożem (od eksportu żyta do importu mąki, zwłaszcza pszennej).

Przeciętny mieszkaniec miasta rzadko korzystał bezpośrednio z usług dróg żelaznych, ale te rzutowały na jego sytuację zawodową, a co za tym idzie i materialną. Linia do Baranowicz wyznaczała północno-wschodnią granicę Białegostoku, a dworzec Centralny wraz z boczniami towarowymi oraz odnogą do Starosielc „ściągał” w tę właśnie stronę lokalizację nowych fabryk i podnosił rangę okolicznych dzielnic. Podobnie rzecz się miała z wioskami i osadami położonymi w pobliżu stacji (przystanków) kolejowych. Zawrotną karierę zrobiły Starosielce, wioska, na której skraju Rosjanie zlokalizowali wielkie warsztaty kolejowe linii Brześć—Grajewo. Siłami wojska, ściągniętych z Cesarstwa fachowców i miejscowych chłopów postawiono zachowane częściowo do dziś hale napraw parowozów i wagonów, kuźnie, warsztaty ślusarskie, magazyny, budynki administracyjne, wieże ciśnień, liczne bocznicce. Ulokowano tu również oddział trakcji, tak że w początkach XX w. liczba zatrudnionych sięgnęła tysiąca osób, a same Starosielce przekształciły się w osiedle kolejowo-przemysłowe, po I wojnie w miasto, obecnie w dzielnicę Białegostoku.

Pozorna sprzeczność kryje się w ocenie „narodowej” węzła białostockiego. Wspominałem już o oficjalnie rosyjskim szyldzie krzyżujących się tu linii żelaznych — „Dziwny jakiś wstręt budziła we mnie kolej Warszawsko-Petersburska, z której wyrugowano polski żywioł urzędniczy, gdzie na dworcach nie wolno było sprzedawać pism polskich...”²⁵

W 1911 r. Komisja Rządowa „...w celu najlepszego wykorzystania tego dystansu dla potrzeb lokalnych” zaleciła włączenie odcinka Białystok—Warszawa do Kolei Nadwiślańskich, do których należała już od 1907 r. kolej Brześć—Grajewo. W odpowiedzi część personelu złożyła skargę, gdyż ich zdaniem spolonizuje to wymieniony odcinek, na którym „...utrwalil się mocno duch rosyjski”²⁶. Ze względu na veto władz wojskowych do takowej zmiany nie doszło, ale to przecież nie zmienia faktu, że właśnie na kierunku Białystok—Warszawa rósł bardzo szybko obrót towarowy i pasażerski, że dzięki tej linii „Manchester Północy” coraz mocniej wiązał się z Królestwem Polskim.

Skrócony zarys ukształtowania się białostockiego węzła kolejowego wykazuje ponad wszelką wątpliwość ogromne znaczenie szlaków żelaznych w życiu miasta i jego mieszkańców już przed I wojną światową. Nasuwa się postulat, by problem ten poddać badaniom w odniesieniu do lat późniejszych, zwłaszcza zaś do dwudziestolecia międzywojennego.

²⁵ W. Świątkowski, Suwalszczyzna i okolica nadniemeńska, Warszawa 1926, s. 1. Były to wrażenia z wycieczki odbytej w 1903 r.

²⁶ „Kurier Kolejowy i Asekuracyjny” 1911, nr 13 (570) z 1 VII i nr 14 (571) z 15 VII.

РЕЗЮМЕ

18 V 1862 года был введен в эксплуатацию участок железнодорожной Петербургской Магистральной Варшава—Белосток, в 1873 г. двинулись первые поезда на трассе Брест Литовски—Белосток—Граево, а в 1886 г. на трассе Белосток—Барановичи через Болковиск. Белосток стал важным железнодорожным узлом; это оказало весьма благоприятное влияние на развитие промышленности в городе и на его урбанизацию.

В 1880 г. Белосток вместе со станцией Старосельцы принял 52 тыс. тонн груза, отправил же по железной дороге 22,2 тыс. тонн; в 1910 г. принял уже 141,6 тыс. тонн, отправил же 21,3 тыс. тонн. Особенно быстро растет в то время подвоз угля и нефтепродуктов. Железная дорога облегчала снабжение города, делала возможным дренаж рабочей силы и способствовала торговле на больших расстояниях. Из менее точных статистических данных о транспортном движении следует, что в 1895 году в Белостоке закончилось или начало свое путешествие свыше 300 000 взрослых (без армии), пользующихся 12 парами поездов. Цены билетов были очень высоки.

Три названные железнодорожные линии, хотя и далекие от совершенства в техническом отношении, вызвали значительные перемены в географии транспорта бывшей Белостокской области, решительным образом повлияли на результат конкуренции между здешними центрами текстильной промышленности, а тем самым и на развитие самого Белостока.

SUMMARY

On the 18th of May, 1862, the Petersburg, Warsaw—Białystok railway trunk line was put into operation. In 1873, trains began to run on the Brześć Lit.—Białystok—Grajewo route, and in 1886 from Białystok to Baranowicze via Wolkowysk. This made Białystok an important railway junction and had a beneficial effect on the industrial life and urbanistic form of the town.

In 1880 Białystok together with Starosielce received a load of 52,000 tons and expedited by rail a load of 22,000 tons; in 1910 141,6 thousand tons and 21,3 thousand tons respectively. The speedy increase in the transport of coal and paraffin products was particularly characteristic. The railway facilitated the delivery of the town's food supply and made possible the long distance tapping of man-power and trade. From the not too precise statistical data on passenger movement, it results that in 1895, over 300 thousand (excluding the army), passengers began or completed a journey in the Białystok region using twelve pairs of trains. The price of tickets was very high.

The three mentioned railway lines, although not perfect technically, brought about far reaching changes in the communications geography of the Białystok district of that time, for they not only determined the out-come of the competition between the textile industry centres but simultaneously, the development of Białystok itself.