

Linia Białystok – Baranowicze Poleskiej Skarbowej Drogi Żelaznej w latach 1886–1914*

1. Wstęp

5 grudnia 2016 r. minie 130 lat od uruchomienia połączenia Białystok – Baranowicze, które weszło w skład Poleskiej Skarbowej Drogi Żelaznej¹. Linia kolejowa, oprócz znaczenia militarnego, przyczyniła się na przełomie XIX i XX w. do rozwoju ekonomicznego wschodniej części ówczesnego powiatu białostockiego, jak i samej guberni grodzieńskiej. Umożliwiła producentom tekstyliów z Białegostoku poszerzenie rynków zbytu dla swoich produktów oraz zaopatrywanie białostockich fabrykantów w drewno z pobliskiej Puszczy Knyszyńskiej i węgiel z południowych rejonów Rosji. Połączenie wpłynęło na rozwój, głównie lokalnego, tranzytu pasażerów, poprawiło infrastrukturę wojskową łącząc Białystok z siecią garnizonów na terenie Królestwa Polskiego i w głębi Rosji, logistykę armii rosyjskiej oraz umożliwiło przeprowadzenie koncentracji jednostek armii carskiej w przypadku konfliktu z Cesarstwem Niemieckim.

Tytułową linią kolejową interesował się Adam Czesław Dobroński. Białostocki historyk uwzględnił ją w badaniach dotyczących powiatu białostockiego i guberni łomżyńskiej na przełomie XIX i XX w. W kontekście rozwoju kolei na ziemiach białoruskich oraz progresu ekonomicznego tego terenu pojawia się w tekstach mińskiego badacza Andreja Kisztykowa. Jej znaczenie dla Białegostoku i regionu oraz ziem białoruskich uwzględniono w monografiach poświęconych tym zagadnieniom².

* Tekst poświęcony pamięci Eugeniusza Dmitruka (1914–2003) – mieszkańca wsi Sokole Białostockie, wieloletniego pracownika stacji Żednia – stacji na trasie kolejowej Białystok – Baranowicze, prywatnie dziadka Autora.

¹ To była pełna, właściwa, nazwa. W dalszej części tekstu będę wymiennie stosował nazwę Kolej Poleska.

² A. Dobroński, *Białostocki węzeł kolejowy do 1915 r.*, „Rocznik Białostocki”, t. XV, Warszawa 1981; idem, *Infrastruktura społeczna i ekonomiczna guberni łomżyńskiej i obwodu białostockiego*

Trasa kolejowa Białystok – Baranowicze nie stała się obiektem szczegółowych badań, a w opracowaniach dotyczących kolei na ziemiach polskich na przełomie XIX i XX w. nie zajmowano się jej funkcjonowaniem³. Poniższy przyczynek naukowy uzupełnia i pogłębia wiedzę. Jego podstawą stała się analiza wydawanych co roku gubernialnych przewodników administracyjnych, czyli „Pamiętnych książek”⁴. Przeanalizowano pozycje: *Pamiętnyje Kniżki Grodnieńskiej Gubernii*, *Adries Kalendar i Sprawocznaja Kniżka Grodnieńskiej Gubernii* oraz *Pamiętnaja Kniżka Minskiej Gubernii*⁵. Powyższe roczniki nie są pozba-

(1866–1914), Białystok 1981; idem, *Białystok – historia miasta*, Białystok 1998; A. Kisztyńmow, *Etapy żelaznodoroznego stroitielstwa na Bielarusi*, „Histaryczny Almanach”, Gorodna 2002; idem, *Woprosy ekonomicznego razwytija Bielarusi i bielarususkaja nacjanalnaja idieja w naczale XX w.*, „Białoruskie Zeszyty Historyczne”, t. 17, Białystok 2002; *Historia województwa podlaskiego*, red. A. Dobroński, Białystok 2010; A. Lechowski, *Białystok w latach 1864–1914*, [w:] *Historia Białegostoku*, red. A. Cz. Dobroński, Białystok 2012; E. Kozłowska-Świątkowska, J. Maroszek, *Hasbachowie. Z rodzinnego sztambucha*, Białystok 2012; *Śladami Hasbachów*, red. B. Pacholska, Sokole 2013; E. Mironowicz, O. Łatyszczek, *Historia Białorusi od połowy XVIII do końca XX wieku*, Białystok 2002.

³ Zob.: *Studia z dziejów kolei żelaznych w Królestwie Polskim (1840–1914)*, red. R. Kołodziejczyk, Warszawa 1970; M. Pisarski, *Kolej w Polsce 1842–1972*, Warszawa 1974; *Mkną po szynach... Z dziejów transportu i komunikacji na ziemiach polskich na przestrzeni wieków*, red. T. Głowiński, R. Klemensowski, Wrocław 2014.

⁴ Analiza zawartości i przydatności do badań „Pamiętnych książek” zob.: E. Andrysiak, *Edycje „Pamiętnyje Kniżki Kaliszskiej Gubernii” jako przykład rosyjskiej produkcji wydawniczej w Królestwie Polskim*, „Sztuka Edycji. Studia Tekstologiczne i Edytorskie”, nr 1, Toruń 2013, s. 81–87; I. Wydra, „Pamiętnaja Kniżka Lublińskiej Gubernii” (1870–1912) – charakterystyka pisma, [w:] *Lublin a książka: materiały z okazji 50-lecia Wydziału Humanistycznego UMCS i 95-lecia Biblioteki im. H. Łopacińskiego w Lublinie*, red. A. Krawczyk, E. Józefowicz-Wisińska, Lublin 2004, s. 457–469.

⁵ *Pamiętnaja Kniżka Grodnieńskiej Gubernii na 1885 god*, Grodno 1884 (dalej: PKGG 1885); *Pamiętnaja Kniżka Grodnieńskiej Gubernii na 1886 god*, Grodno 1885 (dalej: PKGG 1886); *Pamiętnaja Kniżka Grodnieńskiej Gubernii na 1887 god*, Grodno 1886 (dalej: PKGG 1887); *Pamiętnaja Kniżka Grodnieńskiej Gubernii na 1888 god*, Grodno 1887 (dalej: PKGG 1888); *Pamiętnaja Kniżka Grodnieńskiej Gubernii na 1889 god*, Grodno 1888 (dalej: PKGG 1889); *Pamiętnaja Kniżka Grodnieńskiej Gubernii na 1890 god*, Grodno 1889 (dalej: PKGG 1890); *Pamiętnaja Kniżka Grodnieńskiej Gubernii na 1891 god*, Grodno 1890 (dalej: PKGG 1891); *Pamiętnaja Kniżka Grodnieńskiej Gubernii na 1892 god*, Grodno 1891 (dalej: PKGG 1892); *Pamiętnaja Kniżka Grodnieńskiej Gubernii na 1893 god*, Grodno 1892 (dalej: PKGG 1893); *Pamiętnaja Kniżka Grodnieńskiej Gubernii na 1894 god*, Grodno 1893 (dalej: PKGG 1894); *Pamiętnaja Kniżka Grodnieńskiej Gubernii na 1895 god*, Grodno 1894 (dalej: PKGG 1895); *Pamiętnaja Kniżka Grodnieńskiej Gubernii na 1896 god*, Grodno 1895 (dalej: PKGG 1896); *Pamiętnaja Kniżka Grodnieńskiej Gubernii na 1897 god*, Grodno 1896 (dalej: PKGG 1897); *Pamiętnaja Kniżka Grodnieńskiej Gubernii na 1898 god*, Grodno 1897 (dalej: PKGG 1898); *Pamiętnaja Kniżka Grodnieńskiej Gubernii na 1899 god*, Grodno 1898 (dalej: PKGG 1899); *Pamiętnaja Kniżka Grodnieńskiej Gubernii na 1900 god*, Grodno 1899 (dalej: PKGG 1900); *Pamiętnaja Kniżka Grodnieńskiej Gubernii na 1901 god*, Grodno 1901 (dalej: PKGG 1901); *Pamiętnaja Kniżka Grodnieńskiej Gubernii na 1902 god*, Grodno 1902 (dalej: PKGG 1902); *Pamiętnaja Kniżka Grodnieńskiej Gubernii na 1903 god*, Grodno 1903 (dalej: PKGG

wione mankamentów⁶. Pomimo tego periodyki w znaczny sposób systematyzują oraz poszerzają wiedzę dotyczącą pracowników Kolei Poleskiej szczebla kierowniczego, naczelników stacji i lokomotywowni oraz dowódców żandarmerii

1903); *Pamiętna Książka Grodzieńskiej Guberni na 1904 god*, Grodna 1904 (dalej: PKGG 1904); *Pamiętna Książka Grodzieńskiej Guberni na 1905 god*, Grodna 1905 (dalej: PKGG 1905); *Pamiętna Książka Grodzieńskiej Guberni na 1906 god*, Grodna 1906 (dalej: PKGG 1906); *Pamiętna Książka Grodzieńskiej Guberni na 1907 god*, Grodna 1907 (dalej: PKGG 1907); *Pamiętna Książka Grodzieńskiej Guberni na 1908 god*, Grodna 1908 (dalej: PKGG 1908); *Pamiętna Książka Grodzieńskiej Guberni na 1909 god*, Grodna 1909 (dalej: PKGG 1909); *Pamiętna Książka Grodzieńskiej Guberni na 1910 god*, Grodna 1910 (dalej: PKGG 1910); *Adries Kalendar i Sprawocznaja Książka Grodzieńskiej Gubernii na 1912 god*, Grodna 1911 (dalej: AKSKGG 1912); *Adries Kalendar i Sprawocznaja Książka Grodzieńskiej Gubernii na 1913 god*, Grodna 1912 (dalej: AKSKGG 1913); *Adries Kalendar i Sprawocznaja Książka Grodzieńskiej Gubernii na 1914 god*, Grodna 1913 (dalej: AKSKGG 1914); *Adries Kalendar i Sprawocznaja Książka Grodzieńskiej Gubernii na 1915 god*, Grodna 1915 (dalej: AKSKGG 1915); *Pamiętna Książka Minskiej Guberni na god 1886*, Minsk 1885 (dalej: PKMG 1886); *Pamiętna Książka Minskiej Guberni na god 1887*, Minsk 1886 (dalej: PKMG 1887); *Pamiętna Książka Minskiej Guberni na god 1888*, Minsk 1887 (dalej: PKMG 1888); *Pamiętna Książka Minskiej Guberni na god 1889*, Minsk 1888 (dalej: PKMG 1889); *Pamiętna Książka Minskiej Guberni na god 1890*, Minsk 1889 (dalej: PKMG 1890); *Pamiętna Książka Minskiej Guberni na god 1891*, Minsk 1890 (dalej: PKMG 1891); *Pamiętna Książka Minskiej Guberni na god 1892*, Minsk 1891 (dalej: PKMG 1892); *Pamiętna Książka Minskiej Guberni na god 1893*, Minsk 1892 (dalej: PKMG 1893); *Pamiętna Książka Minskiej Guberni na god 1894*, Minsk 1893 (dalej: PKMG 1894); *Pamiętna Książka Minskiej Guberni na god 1895*, Minsk 1894 (dalej: PKMG 1895); *Pamiętna Książka Minskiej Guberni na god 1896*, Minsk 1895 (dalej: PKMG 1896); *Pamiętna Książka Minskiej Guberni na god 1897*, Minsk 1896 (dalej: PKMG 1897); *Pamiętna Książka Minskiej Guberni na god 1898*, Minsk 1897 (dalej: PKMG 1898); *Pamiętna Książka Minskiej Guberni na god 1899*, Minsk 1898 (dalej: PKMG 1899); *Pamiętna Książka Minskiej Guberni na god 1900*, Minsk 1899 (dalej: PKMG 1900); *Pamiętna Książka Minskiej Guberni na god 1901*, Minsk 1900 (dalej: PKMG 1901); *Pamiętna Książka Minskiej Guberni na god 1902*, Minsk 1901 (dalej: PKMG 1902); *Pamiętna Książka Minskiej Guberni na god 1903*, Minsk 1902 (dalej: PKMG 1903); *Pamiętna Książka Minskiej Guberni na god 1904*, Minsk 1903 (dalej: PKMG 1904); *Pamiętna Książka Minskiej Guberni na god 1905*, Minsk 1904 (dalej: PKMG 1905); *Pamiętna Książka Minskiej Guberni na god 1906*, Minsk 1905 (dalej: PKMG 1906); *Pamiętna Książka Minskiej Guberni na god 1907*, Minsk 1906 (dalej: PKMG 1907); *Pamiętna Książka Minskiej Guberni na god 1908*, Minsk 1907 (dalej: PKMG 1908); *Pamiętna Książka Minskiej Guberni na god 1909*, Minsk 1908 (dalej: PKMG 1909); *Pamiętna Książka Minskiej Guberni na god 1910*, Minsk 1909 (dalej: PKMG 1910); *Pamiętna Książka Minskiej Guberni na god 1911*, Minsk 1910 (dalej: PKMG 1911); *Pamiętna Książka Minskiej Guberni na god 1912*, Minsk 1911 (dalej: PKMG 1912); *Pamiętna Książka Minskiej Guberni na god 1913*, Minsk 1912 (dalej: PKMG 1913); *Pamiętna Książka Minskiej Guberni na god 1914*, Minsk 1913 (dalej: PKMG 1914); *Pamiętna Książka Minskiej Guberni na god 1915*, Minsk 1914 (dalej: PKMG 1915).

⁶ Przykładowe wady, które pojawiły się podczas badania „Pamiętnych książek”: PKGG 1899 posiada wybrakowane strony 170–187 z informacjami dotyczącymi pracowników kolei, m.in. Kolei Poleskiej. W wykorzystanym egzemplarzu PKMG 1891 nie zachował się właściwy wykaz urzędników (120 stron wykazu). W PKMG 1897, PKMG 1898 i PKMG 1899, PKMG 1900 redakcja opracowania nie wydrukowała spisu kolejarzy pracujących w ramach funkcjonowania Kolei Poleskiej, Kolei Moskiewsko-Brzeskiej czy Libawsko-Romieńskiej. Informacje o pracownikach wymienionych rosyjskich spółek kolejowych pojawiają się ponownie w PKMG 1901.

kolejowej odcinka Białystok – Baranowicze. Uzpełnieniem wiedzy stały się rosyjskie akty prawne oraz polskojęzyczna prasa⁷. W badaniu posłużono się metodami: analizą źródeł drukowanych i zawartości prasy, elementami biografistyki oraz statystyki.

Ramy chronologiczne zagadnienia wyznaczają dwie daty: 1886 – rok uruchomienia połączenia Białystok – Barnowicze oraz 1914, czyli wybuch pierwszej wojny światowej. Momentami, co jest zasadne, rozważania wychodzą poza wyznaczoną chronologię. Zasięg terytorialny tekstu obejmuje gubernie zachodnie Imperium Rosyjskiego ze szczególnym uwzględnieniem guberni grodzieńskiej⁸, a zasięg geograficzny – Wysoczyzny Białostocką, Wołkowyską, Słonimską i Równinę Baranowicką.

2. Stworzenie sieci kolejowej na Polesiu

2.1. Kolej w guberniach zachodnich do 1885 r.

Po wybudowaniu w 1862 r. linii kolejowej Petersburg – Psków – Dyneburg – Wilno – Grodno – Białystok – Warszawa w latach 1862–1863 pojawiła się koncepcja połączenia grodu nad Białą z Pińskiem⁹. Jej lobbystami byli polska finansjera i kupcy pińscy. Do dyskusji związanej z potencjalnym powstaniem drogi żelaznej włączyła się „Gazeta Warszawska”. We wrześniu 1862 r.¹⁰ na jej łamach stwierdzano, iż linia kolejowa Białystok – Pińsk docelowo zostanie przedłużona na Wołyń. Przy jej wytyczeniu pracowało 8 inżynierów poszukujących lokalizacji dworca w Pińsku. Według korespondenta warszawskiego periodyku wystąpiły problemy związane z wyznaczeniem trasy oraz pracą biurową. Warto zaznaczyć, że Ministerstwo Kolei było negatywnie nastawione do pomysłu budowy tej linii. Pod koniec grudnia 1863 r. w „Gazecie Warszawskiej” pojawił się komentarz dotyczący korzyści ekonomicznych płynących z otwarcia połączenia Pińsk – Białystok¹¹. Głównym argumentem za budową trakcji był rozwinięty

⁷ *Połnoje sobranije zakonow Rossijskoj Impierii. Sobranije trietije*, t. III, Sanktpieterburg 1886; *Połnoje sobranije zakonow Rossijskoj Impierii. Sobranije trietije*, t. V, Sanktpieterburg 1887. Analizie prasowej poddano tytuły: „Gazeta Polska”, „Kraj”, „Kurjer Warszawski”, „Gazeta Warszawska”, „Kurjer kolejowy i asekuracyjny”.

⁸ Pod pojęciem gubernie zachodnie autor rozumie gubernie: grodzieńską, mińską, mohylewską oraz witebską. Ziemie wymienionych rosyjskich jednostek administracyjnych wchodzi obecnie w skład Polski i Białorusi.

⁹ A. Kiszczymow, *Etapy żelaznodorożnego stroitelstwa...*, s. 119; A. Cz. Dobroński, *Białostocki węzeł kolejowy...*, s. 77.

¹⁰ „Gazeta Warszawska” 1862, nr 200, s. 2.

¹¹ „Gazeta Warszawska” 1863, nr 294, s. 3; nr 295, s. 3–4; nr 296, s. 3.

przemysł włókienniczy w Białymstoku i okolicy, eksploatacja Puszczy Białowiejskiej, hodowla trzody i pszenicy na obszarze Pińszczyzny, rozkwit przemysłu tekstylnego, szklarskiego oraz handlu rzeczno-żelaznego w Pińsku. Dziennikarz stwierdzał, że budowa linii kolejowej stymulowałaby gospodarkę północnego Podlasia i Polesia. Ostatecznie, zdławienie powstania styczniowego, a co za tym idzie – zmiana polityki rosyjskiej wobec guberni zachodnich, doprowadziło do upadku idei połączenia Białegostoku i Pińska drogą żelazną. Jednocześnie pojawił się pomysł zbudowania linii kolejowych łączących Petersburg i Moskwę z miastami guberni zachodnich, a nie z ośrodkami miejskimi w Królestwie Polskim¹².

W styczniu 1863 r. rosyjski Komitet Ministrów przyjął projekt „Sieć linii kolejowych w Rosji europejskiej”. Na jego podstawie w Imperium Rosyjskim rozwinęły się główne trasy kolejowe. Do 1885 r. gubernie: grodzieńską, mińską, mohylewską, witebską pokryła sieć dróg żelaznych. Na przestrzeni 22 lat powstały linie kolejowe: Dyneburg – Witebsk – Orzeł (Rysko-Orłowska Droga Żelazna), Moskwa – Smoleńsk – Mińsk – Baranowicze – Brześć (Moskiewsko-Brzeska Droga Żelazna), Mińsk – Homel – Romny (Libawsko-Romnieńska Droga Żelazna), Brześć – Grajewo (Brzesko-Grajewska Droga Żelazna), Witebsk – Homel i Brześć – Briańsk¹³.

Większość wybudowanych w guberniach zachodnich tras znalazła się w rękach 42 prywatnych spółek. Między 1891 a 1896 r. wszystkie prywatne podmioty gospodarcze wykupił Skarb Państwa i stworzył spółki państwowe¹⁴. Nim wystąpiło zjawisko wykupu spółek, kręgi wojskowe wyszły z inicjatywą budowy kolei na obszarze Polesia. Zagadnienie omawiano na tajnych spotkaniach Sztabu Generalnego armii rosyjskiej w 1873 r., zaś ministrowie kolei i wojny: hrabia Aleksy Bobriński (1826–1894) i Dymitr Milutin (1816–1912), sugerowali budowę odgałęzień linii kolejowej Brześć – Briańsk do Grodna, Równego i Kowla. Z powodów finansowych plan stworzenia sieci kolejowej do celów, głównie wojskowych, na Polesiu został ponownie odłożony¹⁵.

Przebieg wojny rosyjsko-tureckiej w latach 1877–1878¹⁶ oraz fatalna polityka kolejowa Rosji w zakresie dostaw wojskowych we wspomnianym konflikcie, obnażyły mankamenty logistyczne państwa – szczególnie w sferze mi-

¹² A. Kisztyłow, *Etapy żelaznodorożnego stroitielstwa...*, s. 121.

¹³ W. Wierchowski, *Istoriczeskij oczerk razwitija żelieznych dorog w Rossii s ich osnowanija po 1897 g. wključyitelno*, S. Pietierburg 1898, s. 118; *Istorijsza żelaznodorożnego transporta Rossii*, t. 1: 1836–1917, red. kol., Sankt-Pieterburg 1994, s. 85, 95; E. Mironowicz, O. Łatyszczek, op. cit., s. 102; A. Kisztyłow, *Etapy żelaznodorożnego stroitielstwa...*, s. 122–124.

¹⁴ A. Kisztyłow, *Etapy żelaznodorożnego stroitielstwa...*, s. 124.

¹⁵ Ibidem, s. 124–125; N. Kisliński, *Nasza żelaznodorożnaja politika po dokumentam archiwa Komiteta Ministrow*, t. III, S. Pietierburg 1902, s. 209.

¹⁶ Przebieg wojny rosyjsko-tureckiej w latach 1877–1878 zob. m.in.: B. Brodecki, *Szypka i Plevna 1877*, Warszawa 1984.

litarnej. Doprowadziło to do zwiększenia wpływu Ministerstwa Wojny na rozwój sieci kolejowej, upaństwowienia rosyjskich kolei oraz nowych inwestycji Skarbu Państwa. Władze państwowe wróciły do koncepcji budowy dróg żelaznych na Polesiu, z którym łączono możliwość usprawnienia komunikacji pomiędzy garnizonami na tym obszarze państwa rosyjskiego oraz ewentualnej koncentracji jednostek wojskowych w przypadku wybuchu konfliktu z zachodnim sąsiadem.

Minister kolei, Konstanty Posiet (1819–1899), 8 kwietnia 1882 r. w korespondencji do Komitetu Rady Ministrów zwrócił uwagę na konieczność budowy sieci kolejowej na Polesiu. Pierwszą, eksperymentalną¹⁷, budową w 1882 r. była linia Żabinka – Pińsk (144 km; oddana do użytku 17 listopada 1882 r.). Podczas obrad Komitetu Rady Ministrów 26 lutego 1883 r. car Aleksander III Romanow zaakceptował plan budowy kolei na Polesiu, a 11 kwietnia tegoż roku wydał decyzję nr 1468¹⁸. Władca rosyjski pozwalał ministerstwu kolei na stworzenie spółki państwowej Poleskiej Skarbowej Drogi Żelaznej i budowę linii Wilno – Równe z odgałęzieniem Białystok – Baranowicze i Pińsk – Homel oraz nakazał wykup ziemi pod planowane trasy. Na przestrzeni czterech lat oddano do eksploatacji drogi żelazne Homel – Briańsk (wrzesień 1885 r.; 276 km), Lininiec – Pińsk (styczeń 1885 r.; 380 km), Lininiec – Równe (sierpień 1885 r.; 196 km), Lininiec – Homel (luty 1886 r.). W efekcie połączono torami kolejowymi Wilno, Lininiec i Równe. Kolejną trasą, którą planowano wybudować, była linia Białystok – Baranowicze¹⁹.

2.2. Budowa linii kolejowej Białystok – Baranowicze

Po powstaniu styczniowym Białystok stał się jednym z centrów gospodarczych oraz węzłem komunikacyjnym zachodniej części guberni grodzieńskiej²⁰. Do rozwoju ekonomicznego miasta przyczyniły się dwie wspomniane trasy kolejowe: Petersburg – Wilno – Grodno – Białystok – Warszawa oraz Brześć – Czeremcha – Bielsk – Białystok – Grajewo. W tym czasie w mieście nad Białą

¹⁷ Novum polegało na tym, że trasa biegła przez trudny bagienny teren, zaś do budowy po raz pierwszy w dziejach rosyjskich dróg żelaznych użyto wojsk kolejowych.

¹⁸ *Połnoje sobranije zakonow...*, t. III, s. 96.

¹⁹ A. Kiszczymow, *Etapy żelaznodoroznego stroitelstwa...*, s. 125; N. Kislinski, op. cit., s. 192, 208, 262; D. Lewin, *Razwitiye sieti żelaznych dorog Rossii w XIX wiekie*, Moskwa 2014, s. 262.

²⁰ Charakterystyka na podst.: PKGG 1885, s. 115; PKGG 1889, s. 164; A. Sycjanko, *64-j piechotnyj Kazanskiy połk. K 200-letniemu jubiliuju 64-go Kazanskogo Jego Impieratorskogo Wysoczestwa Wielikogo Kniazia Michaiła Nikolajewicza połka*, S. Pietierburg 1900, s. 31; A. Cz. Dobroński, *Białostocki węzeł kolejowy...*, s. 77, 87; idem, *Infrastruktura społeczna...*, s. 336; idem, *Białystok – historia miasta...*, s. 100; *Historia województwa podlaskiego...*, s. 162; A. Lechowski, op. cit., s. 282.

prężnie funkcjonował przemysł włókienniczy. W 1879 r. działało 47 fabryk włókienniczych produkujących towary o łącznej wartości 2 mln rubli. Krzyżujące się linie kolejowe umożliwiały sprowadzenie wełny, szmat i węgla, które były niezbędne do produkcji tekstylnej oraz wywozu wytworzonych towarów w głąb Rosji (m.in. do Moskwy, Petersburga, Smoleńska, Kijowa, Odessy), Królestwa Polskiego i na rynki dalekowschodnie. Zwiększająca się liczba fabryk do prawidłowego funkcjonowania oprócz węgla potrzebowała drewna, a także szybszych możliwości związanych z transportem własnych produktów. Warto zauważyć, że w 1888 r. Białystok liczył 57 tys. mieszkańców. Cztery lata wcześniej w rejonie późniejszego Dworca Poleskiego (obecnie Dworzec Fabryczny) wybudowano koszary, zaś w 1887 r. skierowano do nich z Kobrynia 64. Kazański Pułk Piechoty, wzmacniając tym samym rosyjski garnizon miasta. Co najmniej z dwóch powodów – ekonomicznego i militarnego – korzystne dla miasta było wybudowanie nowej linii kolejowej, która mogła ożywić nie tylko Białystok, ale też zachodnie i centralne powiaty guberni grodzieńskiej. Również drugie krańcowe miasto planowanej drogi kolejowej – Baranowicze – było ważnym węzłem kolejowym, ponieważ posiadało połączenie z Moskwą (od 1871 r.) i Wilnem (od 1885 r.)²¹. Wydawało się, iż korzyści handlowe i wojskowe płynące z połączenia dwóch miast będą obopólne.

Potencjalny inwestor – państwowy lub prywatny – zajmujący się budowaniem infrastruktury kolejowej w Rosji w końcu XIX w. powinien przestrzegać instrukcji skierowanej do naczelników kierujących pracami budowlanymi. Dokument wydało Ministerstwo Kolei 23 lipca 1881 r.²² Akt prawny zobowiązywał naczelników do wykonywania projektów określonych linii kolejowych, zawierania umów z wykonawcami, które nie przewyższą zakładanych kosztów prac. Wykonalność umów przewyższających koszty podlegała Zarządowi poszczególnych, prywatnych lub państwowych, spółek kolejowych. Zgodnie z instrukcją organem kontrolnym naczelników i prac związanych z budową określonej linii kolejowej był Urząd Kontroli Państwowej. W przypadku trasy Białystok – Baranowicze inwestorem oraz późniejszym jej zarządcą był Zarząd Poleskiej Skarbowej Drogi Żelaznej pozostający własnością państwa rosyjskiego. Siedziba Zarządu mieściła się w Wilnie przy ul. Wilejskiej, zaś pierwszym prezesem Kolei Poleskiej został 19 października 1884 r. Iwan Chodorowski²³.

Kwestie wymagające dalszych badań w oparciu o kwerendę archiwalną dotyczą zagadnienia wykupu ziemi pod budowę, opracowania planów infrastruktury kolejowej i jej realizacji, szczegółów związanych z kwestiami finansowymi.

²¹ A. Cz. Dobroński, *Infrastruktura społeczna...*, s. 335.

²² *Obzor diejatelnosti Ministerstwa Putiej Soobszczenija za wremiena carstwowanija Impieratora Aleksandra III*, S. Pietierburg 1902, s. 20.

²³ *Pamiatnaja Kniżka Wilenskoj Guberni na 1914 god*, Minsk 1913, s. 190.

Ogólny koszt wiorsty (1 077 m) torów między Białymstokiem a Baranowiczami wyniósł 46 768 rubli²⁴. Ponieważ wybudowano 196 wiorst²⁵, czyli 211 km torów, ze stacjami, 8 mostami²⁶ oraz pozostałą infrastrukturą, to Skarb wydał na inwestycję ok. 9,2 mln rubli. Warto zaznaczyć, że cała trasa, po włączeniu do ruchu linii Baranowicze – Brześć, była dłuższa o 4 km, gdyż ostatnia odległość należała do trasy Brześć – Baranowicze.

Projektanci i inżynierowie, opracowując plan budowy omawianej drogi żelaznej, zmierzali się ze zróżnicowanym, głównie lesistym i podmokłym, terenem. Linia kolejowa Białystok – Baranowicze przebiegała przez Wysoczyzny: Białostocką, Wołkowyską i Słonimską oraz Równinę Baranowicką²⁷. W części Wysoczyzny Białostockiej, przez którą ułożono tory kolejowe, dominują równiny i teren falisty. W większości obszar pokrywają glina, żwiry i piaski. Występujące wzgórza charakteryzują się dużym nachyleniem stoków z łąkami oraz mułkami. W rejonie Żedni, Waliń i Zubek jest duży kompleks leśny – Puszcza Knyszyńska z przewagą lasów mieszanych. Rzeka Świsłocz to naturalna granica między Wysoczynami Białostocką i Wołkowyską. Dwie kolejne wysoczyzny charakteryzują się niewielkimi, 100–200-metrowymi, wzniesieniami, morenami, kemami, dolinami i niewielkimi rzekami. Obie krainy rozdziela rzeka Zelwa. Równina Baranowicka jest niższa (średnia wysokość 120 m n.p.m.), zaś w jej najwyższym punkcie są położone Baranowicze (ok. 190–200 m n.p.m.). Teren w rejonie Baranowicz przecinają równiny morenowe, a na północny wschód od miasta ciągnie się 4-kilometrowe pasmo pagórków. Przez wysoczyzny płyną liczne potoki i rzeki, m.in.: Roś, nad którą położony jest Wołkowysk, Zelwa, Szczara, a na zachód od Baranowicz – Myszaka i Połonka. W omawianych krainach występują ziemie błotniste, torfy, osady kredowe, gliny, piaski i żwiry (pospółki). Na wschód od Wołkowyska oraz Zelwy, a także między Słonimem a Baranowiczami są duże kompleksy lasów sosnowych (ok. 84% drzewostanu) i liściastych (brzozy i dęby), położonych na terenie bagiennym.

Do realizacji budowy odgałęzienia białostocko-baranowickiego przystąpiono w kwietniu 1885 r. Prace trwały do grudnia 1886, a infrastrukturę wykańczano do 1889 r.²⁸ Między 1885 a 1889 r. przy budowie linii kolejowej pra-

²⁴ W. Wierchowski, op. cit., s. 313; N. Kisłinski, op. cit., s. 212; A. Kiszczymow, *Etapy żelaznodroźnego stroitelstwa...*, s. 125. Kiszczymow błędnie twierdzi (inwersja cyfr), że koszt 1 wiorsty wyniósł 46 768 rubli.

²⁵ „Gazeta Polska” 1886, nr 13, s. 3.

²⁶ „Kurjer Warszawski” 1886, nr 193a, s. 1.

²⁷ Charakterystyka geograficzno-przyrodnicza wysoczyzn i równiny na podst.: A. Kliczkowska, R. Zielony, *Regionalizacja przyrodniczo-leśna Polski 2010*, Warszawa 2012, s. 217–218; O. Jakuszko, Ł. Marina, J. Jemieljanowa, *Geomorfologija Bielarusi: uczebnoje posobije dlja studentow geograficznych i geologicznych specjalnostiej*, Minsk 1999, s. 105–108, 126–127.

²⁸ A. Kiszczymow, *Etapy żelaznodroźnego stroitelstwa...*, s. 125; N. Kisłinski, op. cit., s. 192, 209.

cowowało 32 specjalistów – inżynierów, techników i kierowników robotników (zob. Aneks 1).

Początkowo za budowę linii kolejowej Białystok – Baranowicze odpowiadał inż. Mikołaj Sierebriakow, jego zastępcą był inż. Borys Rippas. Od 1886 r. B. Rippas został naczelnikiem budowy, a zastępcą mianowano Włodzimierza Kobrania (w latach 1885–1886 kierownik oddziału technicznego; od 1886 r. na tę funkcję nominowano Piotra Dumitraszko)²⁹. Pracami poszczególnych odcinków kierowali inżynierowie: Kazimierz Rodkiewicz (od 1886 r. starszy inżynier budowy linii Białystok – Baranowicze), Paweł Lenc, Mikołaj Abramow, Ławr Proskuriakow i Ludwik Miller. W 1886 r. kadre budowy odcinków wzmocniono inżynierami: Mikołajem Sobolewskim, Dymitrem Uszakowem, Atanazym Kamińskim, Samuelem Adelmanem, Eugeniuszem Hibnerem i Stefanem Mitraszewskim. Do 1889 r. linia dzieliła się na trzy odcinki budowlane. Naczelnikiem pierwszego odcinka był Iwan Grygoriew, technikiem Mikołaj Fiesienkow (od 1886 r.), którego zastąpił Edward Michałowski; kierującymi pracami robotników – Piotr Brafman, Aleksander Serbinowicz i Aleksander Brodski. Nad pracami na drugim odcinku czuwał naczelnik Iwan Astafiew, technikiem był Platon Jankowski (od 1886 r.), a kierującymi pracami robotników zostali Piotr Manasiein i Włodzimierz Protopopow (w 1886 r. zastąpieni przez Andrzeja Iwanowa, Izydora Rejchmana i Eutemiusza Zienkiewicza). Naczelnikiem trzeciego odcinka był Konstanty Zamiatnin mający do pomocy kierujących pracami robotników: Wadima Minajewa, Arkadiusza Dreja i Wsiewołoda Lewczenko.

Wśród analizowanej grupy specjalistów zaledwie jeden – I. Grygoriew – nie ukończył Instytutu Inżynierów Komunikacji w Petersburgu. Pozostali byli absolwentami wymienionej uczelni, a dwaj – L. Miller i K. Rodkiewicz – dodatkowo pobierali nauki w Instytucie Technologicznym w Petersburgu. Badanie potwierdza wnioski Marka Pisarskiego, według którego w Rosji funkcjonowały dwie uczelnie przygotowujące na wysokim poziomie kadry znajdujące zatrudnienie w rosyjskim rynku kolejowym. Pierwsza z nich to założony w 1809 r. Instytut Inżynierów Komunikacji w Petersburgu oraz uruchomiony w 1828 r. Instytut Technologiczny w Petersburgu³⁰. Należy stwierdzić, że K. Rodkiewicz i S. Mitraszewski byli Polakami, L. Miller, E. Hibner i E. Michałowski – Niemcami, a S. Adelman miał żydowskie pochodzenie. Pozostali naczelnicy i kierownicy to Rosjanie. Grupa inżynierów i specjalistów budujących linię kolejową Białystok – Baranowicze nie była jednolita narodowo. Łącznie 6 osób poczuwało się do narodowości innej niż rosyjska (czyli ok. 19%). Pomimo tego Rosjanie mieli największy wpływ na rozwój komunikacyjny pogranicza rejonu Białegostoku, Słonima,

²⁹ Biogramy osób odpowiedzialnych za budowę linii kolejowej Białystok – Baranowicze zob. Aneks 1.

³⁰ M. Pisarski, op. cit., s. 35.

Wołkowyska i Baranowicz. Pracami budowlanymi kierowali dwaj doświadczeni naczelnicy – inżynierowie z 21-letnim stażem pracy. Najdłużej (27 lat) pracował naczelnik odcinka nr 3 – K. Zamiatnin. Pięć osób posiadało doświadczenie ponaddziesięcioletnie. Siedemnastu specjalistów zdobywało doświadczenie (rok – 5 lat) podczas prac nad omawianą linią kolejową, a dwaj pracowali 6–9 lat w zawodzie. Do budowy trakcji skierowano 5 osób, dla których praca przy tej inwestycji była pierwszym zawodowym zadaniem. Ogólna średnia doświadczenia zawodowego osób odpowiedzialnych za budowę wynosiła ok. 6,1 roku, co wskazuje na minimum doświadczenia w tej grupie specjalistów ze znaczną przewagą osób poszerzających praktyczną wiedzę zawodową.

Można przypuszczać, że prace budowlane szły sprawnie, ponieważ Ministerstwo Komunikacji wspólnie z Ministerstwem Wojny na początku 1886 r. przekazało 2,737 mln rubli, czyli ok. 30% przeznaczonych na tę inwestycję kwoty³¹. W końcu 1885 r. korespondent „Gazety Polskiej” donosił: „Co się tyczy kolei żelaznej białostocko-baranowickiej to zostanie ona oddana do użytku publiczności dopiero w październiku roku przyszłego. Kolej ta została podzielona na trzy dystanse. Stacyi będzie posiadała 14, a mianowicie: Białystok (towarowy, pasażerski będzie bowiem łącznie z koleją żelazną warszawsko-petersburską), Kuryany, Żednia, Piłatowszczyzna, Zubki, Rudawka, Andrzejowce, Wojtkowicze, Zelwa, Jeziernica, Czemery, Słonim i Baranowicze (dworzec kolei żelaznych brzesko-moskiewskiej i wileńsko-rówieńskiej). Długość linii wyniesie 198 wiorsty. Trzecia część drogi została już zbudowana; z większych wzniesionych już mostów zasługują na uwzględnienie: na Supraśli, na Swisłoczy, Żelwiance i Szczarze. Kolej białostocko-baranowicka przecina wyłącznie tylko gubernię grodzieńską i między innymi te jej powiaty, które dotąd nie posiadały kolei żelaznej (słonimski i wołkowyski)”³². Mimo że teren, na którym prowadzono prace budowlane był zalesiony i bagnisty to roztopy dotyczące Polesia wiosną 1886 r. ominęły wysoczyzny oraz Równinę Baranowicką³³. Latem 1886 r. przy budowie linii Białystok – Baranowicze pracowały tysiące robotników sprowadzonych głównie z głębi Rosji, z pominięciem miejscowej siły roboczej³⁴. Szybkie tempo prac umożliwiło wysyłanie z Białegostoku do Wołkowyska pociągów przewożących niezbędne do budowy materiały, a także wywożących gruz³⁵. W połowie lipca 1886 r. „Kurjer Warszawski” omawiał trwające prace nad linią kolejową: „Budowa nowej drogi żelaznej, prowadzącej od Białegostoku do Baranowicz, rozpoczęta w przeszłym

³¹ „Gazeta Polska” 1886, nr 13, s. 3.

³² „Gazeta Polska” 1885, nr 288, s. 3. Ostatecznie wybudowano 10 nowych stacji: Białystok Poleski, Żednia, Waliły, Brzostowica, Wołkowysk, Zelwa, Jeziornica, Słonim, Żerebiłówka, Baranowicze Poleskie.

³³ „Gazeta Polska” 1886, nr 95, s. 3.

³⁴ „Gazeta Polska” 1886, nr 181, s. 3.

³⁵ „Gazeta Polska” 1886, nr 170, s. 3.

roku, bardzo szybko postępuje i obecnie kilka tysięcy robotników w różnych punktach pracuje nad robotami ziemnymi, wycinaniem lasu, ustawieniem słupów telefonicznych i t. p. Jednocześnie energicznie prowadzą się roboty koło budowy domków dróżniczych, domów mieszkalnych i stacyj, z których głównejsze w Białymstoku, Wołkowysku i Słonimie, Żerbilowicach³⁶ już są na wykończeniu. Nowa droga żelazna posiadać będzie ośm większych mostów, które budują się na rzekach Połonce, Szczarze i Rosi. Podług projektu, droga żelazna białostocko-baranowicka wykończoną ma być w roku przyszłym, a jako łącząca punkta nadgraniczne naszego kraju, będzie miała niemałe znaczenie dla tutejszych stosunków przemysłowo-handlowych³⁷.

Oficjalne otwarcie połączenia kolejowego Białystok – Baranowicze nastąpiło 5 grudnia 1886 r.³⁸ Tuż przed tym wydarzeniem na trasie doszło do wypadku: „W nocy z 14 a 15 (z 26 na 27 listopada – przyp. S.D.) pociąg mieszany, w którym jechała t. z. komisja eksploatacyjna, z kilkudziesięciu osób złożona, z dyrektorem poleskich dróg na czele, wykoleił się o 6 wiorst przed Białymstokiem. Dwa wagony osunęły się z nasypu i pogruchotały się, jeden się wywrócił, lecz pozostał na plancie; znajdujący się w tym ostatnim inżynier i felczer zostali lekko kontuzjowani. Reszta wyszła cało. Przyczyną wypadku stał się próżny wagon towarowy, stojący na stacji; ponieważ nie miał on nic pod koła, siłą wiatru podążył naprzeciw pociągu i z nim się spotkał. Niektórzy z tej racji kiwając sceptycznie głowami, upatrują w tym zły omen na przyszłość³⁹”.

3. Funkcjonowanie linii kolejowej do 1914 r.

Funkcjonowanie oraz organizację kolei państwowych w Rosji w omawianym okresie normowała instrukcja Ministerstwa Kolei z 10 października 1883 r.⁴⁰ Zgodnie z nią kraj dzielił się na lokalne zarządy spółek kolejowych (np. Poleskie Skarbowe Drogi Żelazne). Na ich czele stali naczelnicy korzystający z zasobów finansowych Skarbu Państwa lub prywatnych inwestorów. Podlegali im naczelnicy poszczególnych linii i naczelnicy kierujący służbą: trakcji, telegrafu, ruchu, materialną, prawniczą oraz medyczną. Wszyscy naczelnicy oraz główny księgowy i starszy lekarz⁴¹ tworzyli kolegium przy zarządzie danej kolei. Decy-

³⁶ Żerebiłówka.

³⁷ „Kurjer Warszawski” 1886, nr 193a, s. 1.

³⁸ „Kraj” 1886, nr 50, s. 13; „Gazeta Warszawska” 1886, nr 227, s. 2; A. Cz. Dobroński, *Infrastruktura społeczna...*, s. 335; idem, *Białostocki węzeł kolejowy...*, s. 78.

³⁹ „Kraj” 1886, nr 48, s. 12.

⁴⁰ *Obzor diejatielnosti Ministerstwa Putiej Soobszczenija...*, s. 20–21.

⁴¹ Ibidem. Główny księgowy lub starszy lekarz uczestniczyli w zebraniach kolegium w zależności od omawianego zagadnienia lub w miarę potrzeb.

dowało ono m.in. w kwestiach zawierania umów, zatwierdzało budżet określonej umowy, przeznaczało pracownikom danej spółki kolejowej zapomogę finansową czy pomoc materialną. Do prerogatyw głównego naczelnika określonej spółki należało zatrudnianie i wygaszanie umów z pracownikami, kontrola naczelników oraz kierowanie pracami lokalnej spółki kolejowej. Ta z kolei dzieliła się na linie (odcinki) kierowane, jak wspomniano, przez naczelników z podobną strukturą służb, jak centrala (w przypadku Poleskich Dróg Żelaznych jej Zarząd mieścił się w Wilnie, a naczelnik odcinka Białystok – Baranowicze, czyli odcinka nr 3, rezydował w Baranowiczach)⁴². Ostateczną strukturę personelu Kolei Poleskiej i odcinka Białystok – Baranowicze należy pogłębić przeprowadzając stosowną kwerendę archiwalną.

3.1. Personel

3.1.1. Naczelnicy odcinka

Funkcję naczelników odcinka nr 3 (linii Białystok – Baranowicze) w omawianym czasie pełnili: hrabia Hipolit von Puttkamer (1886–1888), Mikołaj Zaręba-Waldyczański (1889–1894), Julian Wyszniwski (1895–1906), Aleksy Zubarew (1907–1911), Lew Dacenko (1912–1915). Ich zastępcami byli: Mikołaj Zaręba-Waldyczański (1886–1888), Piotr Edwadyński (1889), Aleksander Puszyłow (1890–1902), Roman Korbut (1902–1905), Jerzy von Heinze (1905–1906), Aleksander Sawielew (1907–1908), Teodor Szachowski (1909–1910), Mikołaj Rozing (1911–1912), Michał Zubko (1913–1915)⁴³.

⁴² Podobną strukturę spółki kolejowej ustalili Stanisław Łaniec (*Kolejarze Królestwa Polskiego i Białostoczczyzny w latach 1865–1914*, Olsztyn 1995, s. 22–24), a za nim ustalenia powtórzył Krzysztof Latawiec (*W służbie imperium... Struktura społeczno-zawodowa ludności rosyjskiej na terenie guberni lubelskiej w latach 1864–1915*, Lublin 2007, s. 141). Według Łaniec w skład kolejowego przedsiębiorstwa państwowego wchodził Zarząd Centralny składający się z dyrektora i jego administracji. Firma podlegała bezpośrednio Ministerstwu Kolei. Zarządowi podlegały służby: ogólna (zwana wydziałową), drogową i transportową, buchalterii, lekarską oraz telegrafu. Z biegiem czasu zreorganizowano strukturę i na początku XX w. funkcjonowały służby: Zarządu Głównego, Zarządów Terenowych, Dróg i Napraw, Trakcji i Taboru, Ruchu, Buchalteryjna, Handlowa, Materiałowa, Lekarska, Szkolnictwa, Sądowa, Telegrafu. W ramach Służby Ruchu na stacjach pracowali naczelnicy stacji (zawiadawcy) oraz mogli pracować (w zależności od potrzeb) inżynierowie-mechanicy, inżynierowie drogowi i naczelnicy parowozowni, konduktorzy, nadkonduktorzy, zwrotniczy, spedytorzy pociągów towarowych, palacze i tragarze. Na mniejszych stacjach pracowali tylko ich naczelnicy. Służba Dróg i Mostów obejmowała inżynierów oraz techników: budownictwa przemysłowego, drogowego, mostowego, dróżników, majstrów drogowych, wykwalifikowanych pracowników (cieśle, stolarze, ślusarze). Inżynierowie i technicy mechaniczni, majstrzy mechanicy, robotnicy warsztatów i parowozowni oraz maszyniści, palacze, pomocnicy, kontrolerzy techniczni wchodziłi w skład Służby Trakcji i Taboru.

⁴³ PKGG 1890, s. 139; PKGG 1891, s. 148; PKGG 1892, s. 156; PKGG 1893, s. 223; PKGG 1894, s. 233; PKGG 1895, s. 149; PKGG 1896, s. 127; PKGG 1897, s. 169; PKGG 1898, s. 168;

Analiza lat służby wymienionych osób wskazuje, że polityka kadrowa naczelników Kolei Poleskiej wobec podległych im naczelników odcinka nr 3 była stabilna. Dopiero rok 1902 przynosi relatywnie szybkie zmiany na stanowiskach kierowniczych. Wśród naczelników prawdopodobnie trzech (H. von Puttkamer, J. von Heince, M. Rozing) posiadało niemieckie korzenie, zaś J. Wyszniwski i M. Zaręba-Waldyczański mogli być z pochodzenia Polakami. Wskazuje to, że ok. 36% naczelników nie było Rosjanami.

3.1.2. Naczelnicy stacji i lokomotywowni Białystok oraz Baranowicze

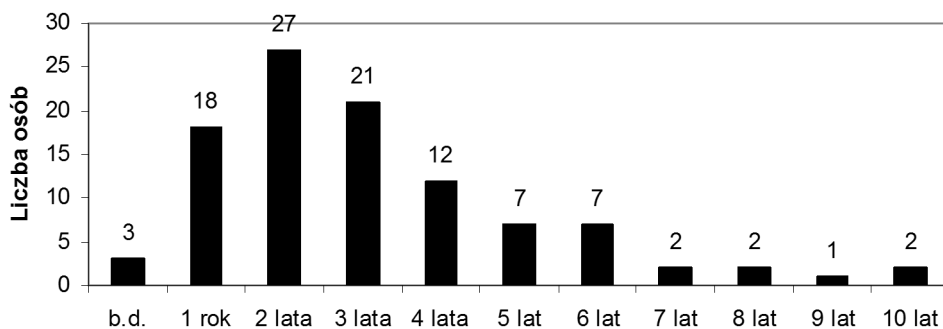
Na trasie zlokalizowano 10 stacji. Były to: Białystok Poleski, Żednia (24 km od Białegostoku), Waliły (37 km), Brzostowica (60 km), Wołkowysk (97 km), Zelwa (123 km), Jeziornica (142 km), Żerebiłówka (193 km), Baranowicze Brzeskie (212 km) i Baranowicze Poleskie (216 km). Oprócz Białegostoku i Baranowicz, po uruchomieniu połączenia Siedlce – Wołkowysk w 1907 r. ten ostatni stał się również węzłem kolejowym. Do 1915 r. na wymienionych stacjach pracowało co najmniej 99 naczelników stacji (zob. Aneks 2). Pewne trudności wystąpiły przy ustaleniu obsady stacji Żerebiłówka. Analizowany materiał zawiera niedokończony wykaz związany z obsadą personalną tej placówki, stąd opracowany aneks jest niepełny.

Analiza Aneksu 2. wskazuje na kilka elementów. Oprócz dwóch małych stacji – w Waliłach i Żedni – pozostałe miały po 8–9 naczelników. Wspomniane placówki zostały obsadzone odpowiednio 13 i 12 naczelnikami. Średni czas pełnienia funkcji przez naczelnika to ok. 4 lata. Dość trudno określić, czy był to krótki, czy długi okres pracy, ze względu na brak badań porównawczych zagadnienia na innych odcinkach kolejowych dawnych ziem polskich. Interesująco wygląda analiza okresu pełnienia służby.

Z Aneksu 2. i wykresu 1. wynika, iż dominującą grupą naczelników były osoby zajmujące stanowisko przez 2 lata (27 osób), 3 lata (21 osób) lub rok (18 osób). Wymieniony przedział (rok – 3 lata) długości pełnienia służby przez naczelników stacji wskazuje na dużą rotacyjność stanowisk. W tej grupie znalazły się aż 72 osoby, czyli 73% badanej społeczności. Zdarzało się, że niektórzy kolejarze awansowali na bardziej prestiżowe, ale identyczne stanowiska w obrębie Kolei Poleskiej, a nawet tej samej linii Białystok – Baranowicze (np. Konstanty Rozental został przeniesiony z Wołkowyska do Białegostoku, Bazyl Sienkiewicz z Jeziornicy do Słonima, czy Piotr Imszenicki z Żedni do Białegostoku). Dokładny przebieg kariery oraz wykształcenia, a także polityka kadrowa prowadzona przez Koleje Poleskie mogą być znane dzięki kwerendzie archiwalnej.

PKGG 1900, s. 65; PKGG 1901, s. 70; PKGG 1902, s. 268; PKGG 1903, s. 51; PKGG 1904, s. 33; PKGG 1905, s. 202; PKGG 1906, s. 209; PKGG 1907, s. 316; PKGG 1908, s. 325; PKGG 1909, s. 326; PKGG 1910, s. 363; AKSKGG 1912, s. 401; AKSKGG 1913, s. 328; AKSKGG 1914, s. 353; AKSKGG 1915, s. 321; PKMG 1886, s. 73; PKMG 1888, s. 235; PKMG 1889, s. 86.

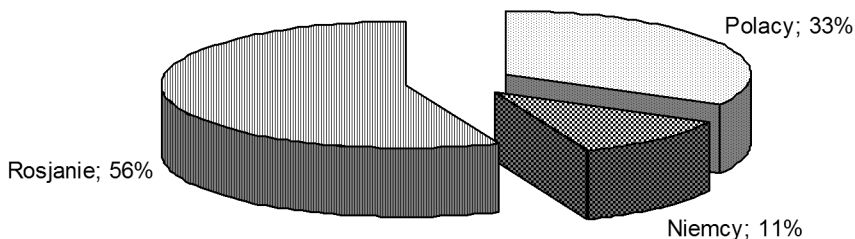
Wykres 1. Okres pełnienia służby przez naczelników stacji linii Białystok – Baranowicze w latach 1886–1915



Wykres na podst. Aneksu 2. Naczelnicy stacji linii kolejowej Białystok – Baranowicze w latach 1886–1915.

Na podstawie analizy imion i nazwisk można potencjalnie określić skład narodowościowy naczelników analizowanych stacji, który obrazuje wykres 2.

Wykres 2. Skład narodowościowy naczelników stacji kolejowych linii Białystok – Baranowicze w latach 1886–1914



Źródło: Aneks 2. Naczelnicy stacji linii kolejowej Białystok – Baranowicze w latach 1886–1915.

W przeciwieństwie do naczelników linii kolejowej, na niższym szczeblu tej funkcji pracowało więcej osób o narodowości innej niż rosyjska. Spośród 99 naczelników stacji 44 to Polacy i Niemcy. Było to o 8% więcej niż w przypadku naczelników linii nr 3. Grupa 36–40% nie-Rosjan to całkiem spory odsetek wśród naczelników linii kolejowej i stacji. Było to prawdopodobnie o ok. 15% więcej niż obsada etatów odcinków Kolei Nadwiślańskiej w tym samym okresie, biorąc pod uwagę, iż prezentowane badanie nie jest w pełni miarodajne⁴⁴. Najwięcej Polaków i Niemców pracowało na dwóch małych stacjach – w Wołkowysku (ok. 67%) i Waliłach (ok. 62%).

⁴⁴ K. Latawiec, op. cit., s. 143.

Między latami 1886–1915 lokomotywnią Kolei Poleskiej w Białymstoku kierowali: Jan Edelberg (1886–1887), Nikita Bułatow (1888–1905), Iwan Iwanow (1905–1915)⁴⁵. Natomiast lokomotywnią w Baranowiczach zarządzali: Andrej Kuzniecowa (1885), Sergiusz Litwinow (1886–1888), Eliaz Pysiń (1889–?), Mikołaj Nikowski (1900?–1902), Piotr Marcinkiewicz (1903–1913), Włodzimierz Nejmand (1914)⁴⁶. Wśród nich był luteranin – J. Edelber, oraz rzymski katolik – P. Marcinkiewicz. Pozostałe osoby to najprawdopodobniej Rosjanie. Na tych stanowiskach wystąpiła stabilna polityka kadrowa, co potwierdza okres pełnienia funkcji poszczególnych kierowników obu lokomotywni.

3.1.2. Żandarmeria

Do ochrony i zabezpieczenia trasy z dniem 1 stycznia 1886 r. ministerstwo wojny powołało do życia oddział żandarmerii linii kolejowej Białystok – Baranowicze⁴⁷. Jednostka podlegała Zarządowi Żandarmerii Dróg Żelaznych z siedzibą w Wilnie. W jej skład wchodził rotmistrz i 14 podoficerów. Na umundurowanie i wyposażenie w pojazdy konne asygnowano 1 465,58 rubli. Ministerstwo Wojny co roku planowało przeznaczyć 5 164,58 rubli na żołd dowódcy, podoficerów, pisarza i wydatki związane z prowadzeniem kancelarii, konserwację broni oraz naboje.

Oddziałem żandarmerii linii kolejowej Białystok – Baranowicze dowodzili rotmistrzowie: Wilhelm von Wildeman-Klopman (1886–1895), Piotr Sκριabin (1895–1897), Aleksander Pietuchow (1897–1902), Michał Górski (1903–1905), Sergiusz Stojanow (1905–1915)⁴⁸. Pełny skład osobowy jednostki żandarmerii, jej finansowania i realiów funkcjonowania wymaga dalszych badań archiwalnych.

⁴⁵ PKGG 1888, s. 130; PKGG 1889, s. 151; PKGG 1890, s. 139; PKGG 1891, s. 148; PKGG 1892, s. 156; PKGG 1893, s. 223; PKGG 1894, s. 233; 1895, s. 149; PKGG 1896, s. 127; PKGG 1897, s. 169; PKGG 1898, s. 168; PKGG 1900, s. 65; PKGG 1901, s. 70; PKGG 1902, s. 137; PKGG 1903, s. 52; PKGG 1904, s. 34; PKGG 1905, s. 95; PKGG 1906, s. 97; PKGG 1907, s. 143; PKGG 1908, s. 146; PKGG 1909, s. 193; AKSKGG 1912, s. 225; AKSKGG 1913, s. 155; AKSKGG 1914, s. 163, s. 358; AKSKGG 1915, s. 143.

⁴⁶ PKMG 1886, s. 73; PKMG 1887, s. 73; PKMG 1888, s. 236; PKMG 1887, s. 87; PKMG 1890, s. 23; PKMG 1892, s. 24; PKMG 1893, s. 24; PKMG 1894, s. 28; PKMG 1895, s. 29; PKMG 1901, s. 84; PKMG 1902, s. 84; PKMG 1903, s. 84; PKMG 1904, s. 86; PKMG 1905, s. 76; PKMG 1906, s. 87–88; PKMG 1907, s. 82; PKMG 1908, s. 82; PKMG 1909, s. 84; PKMG 1910, s. 81; PKMG 1911, s. 88; PKMG 1912, s. 87; PKMG 1913, s. 92; PKMG 1914, s. 87; PKMG 1915, s. 81.

⁴⁷ *Potnoje sobranije zakonow Rossijskoj Impierii. Sobranije trietije*, t. V, s. 454.

⁴⁸ PKGG 1887, s. 118; PKGG 1891, s. 201; PKGG 1892, s. 211; PKGG 1894, s. 210; PKGG 1896, s. 183; PKGG 1897, s. 254; PKGG 1898, s. 250; PKGG 1900, s. 66; PKGG 1901, s. 71; PKGG 1903, s. 152; PKGG 1904, 106; PKGG 1905, s. 95; PKGG 1906, s. 97; PKGG 1907, s. 143; PKGG 1908, s. 147; PKGG 1909, s. 193; PKGG 1910, s. 208; AKSKGG 1912, s. 226; AKSKGG 1913, s. 155; AKSKGG 1914, s. 164; AKSKGG 1915, s. 143.

3.2. Częstotliwość ruchu

Jak wspomniano, cały 215-kilometrowy odcinek podzielono na 10 stacji. Do 1897 r. kursowała jedna para pociągów towarowo-pasażerskich, zaś w 1898 r. uruchomiono drugą parę tego samego typu. Przykładową częstotliwość oraz czas ruchu pociągów na trasie Białystok – Baranowicze między 1886 a 1906 r.⁴⁹ obrazuje Aneks 3. Na jego podstawie można stwierdzić, że w 1886 r. pociągi pokonywały trasę w ciągu 10 godz. 10 min (średnio ok. 22 km/godz.), zaś w 1906 r. w ciągu ok. 6 godz. 30 min (średnio ok. 37 km/godz.). Na przestrzeni 20 lat przyspieszono przejazd na omawianym odcinku o 3 godz. 30 min. Prawdopodobnie do skrócenia czasu przejazdu pociągów przyczynił się eksploatowany na trasie z Białegostoku do Baranowicz tabor, który jest trudny do identyfikacji na bazie przeanalizowanej literatury.

3.3. Ruch pasażerski i towarowy

Uruchomiona w grudniu 1886 r. trasa Białystok – Baranowicze oraz połączenia z innymi liniami kolejowymi miały umożliwić transport wyrobów włókienniczych z Białegostoku na rynki wschodnie oraz import węgla i wełny z guberni południowych imperium⁵⁰. Realia zweryfikowały to założenie i potwierdziły jej drugorzędny charakter w systemie kolejowym państwa. Wynikało to m.in. ze struktury społecznej powiatu białostockiego. Na przełomie XIX i XX w. przeważała w nim ludność chłopska (47,5%) nad mieszczanami (ok. 42,9%) i szlachtą (ok. 0,5%), zaś pozostałe warstwy liczyły ok. 9,1%. Rolniczo-leśny charakter regionu, słaba gęstość zaludnienia, przewaga niezamożnej ludności chłopskiej mogły wpływać na niewielką mobilność ludności z guberni grodzieńskiej⁵¹. Według A. Cz. Dobrońskiego na rozwój ekonomiczny Białegostoku wpłynął przewóz towarów linią kolejową nr 3 z Walił i Żedni. W 1895 r. napłynęło do miasta ok. 16 000 ton ładunków, zaś z Białegostoku do wymienionych stacji wyjechało zaledwie 2 400 ton. Łączny przywóz towarów w 1895 r. na tej trasie wynosił 50 200 ton, zaś wywóz 20 400 ton. Białostocki historyk twierdzi, że wiązało się to z oczekiwaniami mieszkańców grodu nad Białą, związanymi z zapotrzebowaniem na drewno służące do opału mieszkań i fabryk⁵². Dobroński ustalił, iż w 1910 r. analizowaną trasą importowano z kierunku Baranowicz 39 200 ton drewna (głównie z Żedni) oraz 7 000 ton węgla kamiennego⁵³.

⁴⁹ Aneks 3 zawiera dane do 1906 r., ponieważ w badanym materiale źródłowym (PKGG i PKMG) informacje na temat kursowania pociągów nie są uwzględnione lub są niepełne.

⁵⁰ A. Cz. Dobroński, *Infrastruktura społeczna...*, s. 336.

⁵¹ Ibidem, s. 173; *Historia województwa podlaskiego...*, s. 162.

⁵² A. Cz. Dobroński, *Infrastruktura społeczna...*, s. 373.

⁵³ Idem, *Białostocki węzeł kolejowy...*, s. 79.

Ruch pasażerski na trasie Białystok – Baranowicze miał charakter podmiejski. Podróżni przemieszczali się między Waliłami a Białymstokiem. Sporadycznie z połączenia do Białegostoku korzystali pasażerowie z Żedni. Kolejnymi stacjami cieszącymi się popularnością mieszkańców miasta nad Białą były Wołkowysk i Słonim. Tranzyt pasażerski w 1895 r. obrazuje poniższa tabela.

Tabela 1. Ruch pasażerski w 1895 r. na trasie Białystok – Baranowicze – Białystok

Przyjazdy do Białegostoku ze stacji	Wagony klasy:			
	I	II	III–IV	Razem
Waliły	5	235	9 940	10 180
Brzostowica	5	61	4 379	4 445
Wołkowysk	14	103	3 722	3 839
Żednia	2	242	3 263	3 507
Razem	57	990	25 874	26 921
Wyjazdy z Białegostoku do stacji	Wagony klasy:			
	I	II	III–IV	Razem
Waliły	9	267	12 398	12 674
Brzostowica	10	92	3 771	3 873
Wołkowysk	11	153	3 598	3 762
Żednia	1	321	3 318	3 640
Razem	58	1 128	27 830	29 016

Tab. za: A. Cz. Dobroński, *Białostocki węzeł kolejowy...*, s. 84.

W 1895 r. do Białegostoku przyjechało 144 500 osób, zaś wyjechało 160 800⁵⁴. Zgodnie z prezentowanymi danymi udział linii kolejowej nr 3 w ruchu pasażerskim miasta wynosił odpowiednio 18,6% wyjeżdżających i 18% przyjeżdżających.

4. Znaczenie ekonomiczno-społeczne linii

Wydaje się, że inwestycja – oprócz znaczenia militarne – była jednym z elementów rozwoju gospodarczego guberni grodzieńskiej na przełomie XIX i XX w. Jej budowa i funkcjonowanie wpisuje się we wnioski białoruskiego badacza Andreja Kisztykowa, dotyczący początków modernizacji gospodarki i rozwoju rolnictwa zachodnich guberni Imperium Rosyjskiego w omawianym

⁵⁴ Ibidem, s. 84.

okresie⁵⁵. Posługując się wnioskami A. Kisztykowa można dojść do konkluzji, że wpływ analizowanej linii kolejowej mógł powstrzymać regres poszczególnych miast i wsi położonych w jej obrębie, a także dać impuls do ich rozwoju⁵⁶. Podobny wniosek wysnuł białostocki historyk A. Cz. Dobroński⁵⁷. Podsumowaniem wywodów A. Cz. Dobrońskiego i A. Kisztykowa może być analiza poniższej tabeli.

Tabela 2. Liczba ludności w miastach i miejscowościach położonych w pobliżu linii kolejowej Białystok – Baranowicze w latach 1886–1914⁵⁸

Lp.	Nazwa miejscowości	1886	1890	1895	1900	1905	1910	1914	Przyrost procentowy między 1885 a 1914 r.
1	Białystok	50 726	56 611	62 131	66 654	73 620	80 190	99 641	+96,4% +48 915 osób
2	Gródek	1 490	2 950	3 034	3 254	3 535	3 925	4 038	+171,0% +2 548 osób
3	Brzostowica Wielka	1 251	1 251	1 350	1 576	1 794	2 235	1 544	+23,4% +293 osób
4	Wołkowysk	6 650	7 081	8 771	10 508	10 137	14 594	15 685	+135,8% +9 035 osób
5	Zelwa	3 094	3 011	3 285	2 621	2 423	2 495	2 230	-27,9% -864 osób
6	Jeziornica	729	927	843	731	747	805	744	+2,0% +15 osób
7	Słonim	22 275	21 965	26 403	15 890	22 221	23 460	17 550	-21,2% -4 725 osób

Źródło: PKGG 1887, s. 65–66; PKGG 1891, s. 3; PKGG 1896, s. 4–5; PKGG 1901, s. 2–3; PKGG 1905, s. 2–3; PKGG 1910, s. 9–10; AKSKGG 1915, s. 7–8.

Na podstawie zaprezentowanych danych można stwierdzić, że w latach 1886–1914 trzy miasta, Gródek, Wołkowysk i Białystok pod kątem demograficznym oraz, z dużym prawdopodobieństwem, gospodarczym rozwinęły się w znaczny sposób. Należy zwrócić uwagę, iż dwa ostatnie były węzłami kolejowymi, dzięki czemu miały o wiele większe szanse na rozwój niż pozostałe

⁵⁵ A. Kisztykow, *Woprosy ekonomicznego razwittija Bielarusi...*, s. 94.

⁵⁶ Ibidem, s. 96 i nast.

⁵⁷ A. Cz. Dobroński, *Infrastruktura społeczna...*, s. 317, 335, 356, 364; idem, *Białostocki węzeł kolejowy...*, s. 78.

⁵⁸ PKMG nie zawierały, w przeciwieństwie do PKGG, informacji dotyczących liczebności poszczególnych miast. Z tego powodu badanie i ustalenie prawidłowych danych dla guberni mińskiej napotyka na trudności.

ośrodki miejskie. Na tym tle wybił się Gródek⁵⁹. Miasteczko, dzięki drodze żelaznej i połączeniu z Białymstokiem, Wołkowyskiem i Baranowiczami, stało się ośrodkiem przetwórstwa wełny. Podobne zjawisko, w późniejszym czasie, dotyczyło Michałowa⁶⁰. Równoważąc wnioski warto podkreślić, że dwa miasta – Zelwa i Słonim – miały ubytki demograficzne w przedziale 20–30%, zaś Jeziornica zaledwie 2% przyrostu naturalnego. Brak szczegółowych badań nad gospodarką i społeczeństwem wymienionych miast uniemożliwia wyciągnięcie prawidłowych wniosków związanych z regresem demograficznym. W przypadku Słonima załamanie wiązało się z rozległym pożarem miasta, mającym miejsce w 1881 r.⁶¹ Z tabeli 2. wynika, że Słonim nie podniósł się z upadku po tym zdarzeniu do wybuchu pierwszej wojny światowej. Pomimo zaprezentowanych deficytów demograficznych Kolej Poleska przyczyniła się do rozwoju gospodarczego, demograficznego, społecznego oraz zmian kulturowych na terenach, przez które przebiegała.

Węzły kolejowe w Białymstoku i Baranowiczach umożliwiały transport np. drewna czy płodów rolnych na zachód Europy lub w głąb Rosji, a w zamian można było dostarczyć asortyment deficytowy (np. narzędzia rolnicze) w danym rejonie. Dzięki temu mogły się rozwijać lokalne targowiska w miasteczkach, np. w Gródku, a nawet w odległym o 12 km od linii kolejowej Michałowie. Pomijanym aspektem badawczym był wpływ kolei na zmiany światopoglądowe ludzi (np. szybsza wymiana informacji, wzrost kultury czytelniczej itp.), wdrażanie różnych nowinek technologicznych w wyniku podróżowania, np. nowych metod uprawy ziemi, czy zakładanie fabryk. W efekcie rozwinęła się bankowość, popularne stały się pożyczki udzielane przez osoby prywatne (np. ludność żydowska) na finansowanie różnych przedsięwzięć. Wydaje się, że potwierdzeniem tej tezy były inwestycje rodziny Hasbachów związane z fabryką kapeluszy i wyrobu sukna w Świnobrodzie w 1892 r., zabudowaniami gospodarczymi w Waliłach oraz unowocześnieniem folwarku w Majdanie⁶². Niewykluczone, że Hasbachom pomogła w tym linia kolejowa Białystok – Baranowicze, zaś dzięki transportowi kolejowemu ze stacji Żednia i Waliły niemieccy przemysłowcy eksportowali i sprzedawali do wybuchu pierwszej wojny światowej wyroby sukienne, drewno i płody rolne⁶³. Władze rosyjskie wiązały rozwój sieci kolejowej z trasą Białystok – Baranowicze. W 1909 r. Ministerstwo Komunikacji proponowało budowę drugiego toru na tej linii. W tym czasie trwały zaawansowane prace nad

⁵⁹ Jest to potwierdzenie tezy A. Cz. Dobrońskiego (zob. A. Cz. Dobroński, *Infrastruktura społeczna...*, s. 317, s. 673; idem, *Białostocki węzeł kolejowy...*, s. 78; *Historia województwa podlaskiego...*, s. 162).

⁶⁰ *Historia województwa podlaskiego...*, s. 162.

⁶¹ „Gazeta Warszawska” 1881, nr 125, s. 2.

⁶² E. Kozłowska-Świątkowska, J. Maroszek, op. cit., s. 99–105; *Śladami Hasbachów...*, s. 43–46.

⁶³ Zdanie należy zweryfikować za pomocą kwerendy archiwalnej i dalszych badań.

utworzeniem Białoruskiej Skarbowej Drogi Żelaznej o łącznej długości 963 km torów. Wśród niezrealizowanych pomysłów był projekt linii kolejowej Białystok – Supraśl – Krynki – Diatłowo – Mińsk⁶⁴.

Z perspektywy miejscowej, etnicznej, ludności białoruskiej, polskiej czy żydowskiej budowa nowej infrastruktury wiązała się z osadzaniem wykształconych i wykwalifikowanych pracowników kolei z głębi Rosji, posługujących się językiem rosyjskim oraz przynależnych do rosyjskiego kręgu kulturowego, który nie rozumiał lokalnej społeczności. W wyniku wzniesienia dworca Białystok Poleski i innych podobnych obiektów, a także powstania tuż przed 1886 r. koszar 64. Kazańskiego Pułku Piechoty doszło do napływu nowej ludności do guberni grodzieńskiej – głównie Rosjan⁶⁵. Obie inicjatywy wygenerowały dodatkowe miejsca pracy obsadzone przez napływowe osoby. W perspektywie czasu oznaczało to postępującą rusyfikację terenów, przez które przebiegała linia Białystok – Baranowicze. Potwierdzeniem tej polityki było upaństwowienie w latach 1893–1897 linii kolejowych na terenie guberni zachodnich⁶⁶ oraz możliwość prowadzenia polityki kadrowej przez państwowe spółki kolejowe, co częściowo sygnalizują powyższe badania.

5. Zakończenie

Podjęty tytułowy temat nie wyczerpuje zagadnienia, a wskazuje na możliwość wykonania pełnego badania. W tym celu należy przeprowadzić kwerendę m.in. w archiwach rosyjskich, białoruskich i litewskich⁶⁷. Do głównych wyzwań stojących przed historykiem w przyszłości dotyczących zbadanego pobieżnie zagadnienia należy zaliczyć: organizację i funkcjonowanie Zarządu Poleskiej Skarbowej Drogi Żelaznej w Wilnie, wykup ziem pod budowę linii kolejowej, dokładną analizę kosztów budowy, politykę personalną odcinka Białystok – Baranowicze (m.in. wpływ administracji państwowej na politykę kadrową i narodowościową, biogramy pracowników, charakterystykę poszczególnych służb kole-

⁶⁴ „Kurjer kolejowy i asekuracyjny” 1909, nr 2, s. [7]; A. Cz. Dobroński, *Infrastruktura społeczna...*, s. 345.

⁶⁵ A. Lechowski, op. cit., s. 284.

⁶⁶ A. Kiszczymow, *Woprosy ekonomičeskogo razwittija Bielarusi...*, s. 99.

⁶⁷ Państwowe Archiwum Rosyjskiej Federacji w Petersburgu: fond 350 (Plany i czertieży po stroitielstwu żelaznych dorog [Kolekcja], op. 36, Polesskije Żeleznyje Dorogi, 1886–1918); Narodowe Archiwum Historyczne Białorusi w Mińsku: fond 2415 (Uprawlenije Polesskich Żeleznych Dorog Ministerstwa Putiej Soobszczenija, 1884–1921); Archiwum Historyczne w Wilnie: fond 1097 (Uprawlenije Polesskich Żeleznych Dorog, g. Wilno, 1884–1906); Państwowe Archiwum Historyczne Białorusi w Grodnie, fond 1 (Kanceljarija Grodienskogo Gubernatora Ministerstwa Wnuntrennich Dieł (1802–1918) [na podst.: <http://rgia.su/> – dostęp: 22.04.2016; <http://fk.archives.gov.by> – dostęp: 16.03.2016; www.vilnius.skynet.lt – dostęp: 22.04.2016].

jowych, strukturę wynagrodzeń), szczegółowe omówienie funkcjonowania i eksploatację trasy Białystok – Baranowicze, dynamikę zysków i strat linii kolejowej, plany, koszty i budowę dworców kolejowych, opisanie infrastruktury i taboru kolejowego, zagadnienia inżynieryjne, wpływ ekonomiczny, kulturalny, polityczny, społeczny i militarny na teren, przez który przebiegała linia kolejowa.

ANEKSY

Aneks 1. Osoby odpowiedzialne za budowę linii Białystok – Baranowicze w 1885–1886 r.⁶⁸

Informacje w biogramach zostały przedstawione według następującego schematu: 1. imię i nazwisko; 2. funkcja; 3. wykształcenie; 4. rok wstąpienia do służby cywilnej; 5. rodzina; 6. odznaczenia; 7. narodowość, wyznanie.

1. Mikołaj Sierebriakow; 2. naczelnik budowy linii Białystok – Baranowicze; 3. Liceum Rislewskie w Odessie, Instytut Inżynierów Komunikacji w Petersburgu; 4. 1864; 5. b.d.; 6. Order św. Stanisława II stopnia, Order św. Włodzimierza III stopnia, Order św. Anny III stopnia, Rumuńska Gwiazda, rumuński Order za Przekroczenie Dunaju; 7. Rosjanin, prawosławne.

2. Borys Rippas; 2. zastępca naczelnika budowy linii Białystok – Baranowicze, od 1886 r. naczelnik budowy linii Białystok – Baranowicze; 3. Instytut Inżynierów Komunikacji w Petersburgu; 4. 1864; 5. żona; 6. Order św. Anny III stopnia i Order św. Włodzimierza IV stopnia; 7. Rosjanin, prawosławne.

3. Włodzimierz Kobrań; 2. 1885–1886 kierownik oddziału technicznego budowy; od 1886 r. zastępca naczelnika budowy linii Białystok – Baranowicze; 3. Uniwersytet Moskiewski i Instytut Inżynierów Komunikacji w Petersburgu; 4. 1872; 5. żona; 7. Rosjanin, prawosławne.

4. Piotr Dumitraszko; 2. od 1886 r. kierownik oddziału technicznego budowy; 3. Instytut Inżynierów Komunikacji w Petersburgu; 4. 1883; 7. Rosjanin, prawosławne.

5. Kazimierz Rodkiewicz; 2. inżynier odcinka nr 1, od 1886 r. starszy inżynier; 3. Instytut Technologiczny w Petersburgu i Instytut Inżynierów Komunikacji w Petersburgu; 4. 1884; 5. żona; 6. b.d.; 7. Polak, rzymskokatolickie.

⁶⁸ Na podst.: PKGG 1886, s. 114–115; PKGG 1887, s. 115–116; PKGG 1888, s. 131. Biogramy w aneksie wymagają uszczegółowień oraz dalszych pogłębionych badań w oparciu o archiwalia. Skrót: b.d. – brak danych.

6. Paweł Lenc; 2. inżynier odcinka nr 1; 3. Instytut Inżynierów Komunikacji w Petersburgu; 4. 1879; 6. Order św. Stanisława III stopnia; 7. Rosjanin, prawosławne.

7. Mikołaj Abramow; 2. inżynier odcinka; 3. Instytut Inżynierów Komunikacji w Petersburgu; 4. 1882; 5. żona; 7. Rosjanin, prawosławne.

8. Ławr Proskuriakow; 2. inżynier odcinka; 3. Instytut Inżynierów Komunikacji w Petersburgu; 4. 1884; 7. Rosjanin, prawosławne.

9. Ludwik Miller; 2. inżynier odcinka; 3. Instytut Inżynierów Komunikacji w Petersburgu i Instytut Technologiczny w Petersburgu; 4. 1884; 7. Niemiec, luterańskie.

10. Mikołaj Sobolewski; 2. inżynier odcinka nr 1 od 1886 r.; 3. Instytut Inżynierów Komunikacji w Petersburgu; 4. 1875; 7. Rosjanin, prawosławne.

11. Dymitr Uszakow; 2. inżynier odcinka nr 1 od 1886 r.; 3. Instytut Inżynierów Komunikacji w Petersburgu; 4. 1886; 7. Rosjanin, prawosławne.

12. Atanazy Kamiński; 2. inżynier odcinka nr 2 od 1886 r.; 3. Instytut Inżynierów Komunikacji w Petersburgu; 4. 1886; 7. Rosjanin, prawosławne.

13. Samuel Adelman; 2. inżynier odcinka nr 2 od 1886 r.; 3. Instytut Inżynierów Komunikacji w Petersburgu; 4. 1886; 7. możeszowe.

14. Eugeniusz Hibner; 2. inżynier odcinka nr 3 od 1886 r.; 3. Instytut Inżynierów Komunikacji w Petersburgu; 4. 1883; 7. Niemiec, luterańskie.

15. Stefan Mitraszewski; 2. inżynier odcinka nr 3 od 1886 r.; 3. Instytut Inżynierów Komunikacji w Petersburgu; 4. 1886; 7. Polak, rzymskokatolickie.

16. Piotr Fiesinkow; 2. Technik linii kolejowej Białystok – Baranowicze w 1886 r.; 3. Instytut Inżynierów Komunikacji w Petersburgu; 4. 1884; 7. Rosjanin, prawosławne.

17. Edward Michałowski; 2. Technik linii kolejowej Białystok – Baranowicze w 1887 r.; 3. Instytut Inżynierów Komunikacji w Petersburgu; 4. 1882; 7. Niemiec, luterańskie.

18. Iwan Grigoriew; 2. naczelnik odcinka nr 1 linii kolejowej Białystok – Baranowicze; 4. 1869; 7. Rosjanin, prawosławne.

19. Piotr Brafman; 2. kierownik prac robotników odcinka nr 1; 3. Instytut Inżynierów Komunikacji w Petersburgu; 4. 1883; 7. Rosjanin, prawosławne.

20. Aleksander Serbinowicz; 2. kierownik prac robotników odcinka nr 1; 3. Instytut Inżynierów Komunikacji w Petersburgu; 4. 1882; 7. Rosjanin, prawosławne.

21. Aleksander Brodski; 2. kierownik prac robotników odcinka nr 1 od 1886 r.; 3. Instytut Inżynierów Komunikacji w Petersburgu; 4. 1875; 7. Rosjanin, prawosławne.

22. Iwan Astafiew; 2. naczelnik odcinka nr 2; 3. Instytut Inżynierów Komunikacji w Petersburgu; 4. 1869; 6. Order św. Anny III stopnia, Order św. Stanisława III stopnia, medal za wojnę 1877–1878; 7. Rosjanin, prawosławne.

23. Platon Jankowski; 2. technik odcinka nr 2 od 1886 r.; 3. Instytut Inżynierów Komunikacji w Petersburgu; 4. 1886; 7. Rosjanin, prawosławne.

24. Piotr Manasiein; 2. kierownik prac robotników odcinka nr 2 w 1885 r.; 3. Instytut Inżynierów Komunikacji w Petersburgu; 4. 1882; 7. Rosjanin, prawosławne.

25. Włodzimierz Protopopow; 2. kierownik prac robotników odcinka nr 2 w 1885 r.; 3. Instytut Inżynierów Komunikacji w Petersburgu; 4. 1876; 6. Order św. Anny III stopnia, Order św. Stanisława III stopnia; 7. Rosjanin, prawosławne.

26. Andrzej Iwanow; 2. kierownik prac robotników odcinka nr 2 od 1886 r.; 3. Instytut Inżynierów Komunikacji w Petersburgu; 4. 1882; 7. Rosjanin, prawosławne.

27. Izydor Rejchman; 2. kierownik prac robotników odcinka nr 2 od 1886 r.; 3. Instytut Inżynierów Komunikacji w Petersburgu; 4. 1885; 7. Rosjanin, prawosławne.

28. Eutemiusz Zienkiewicz; 2. kierownik prac robotników odcinka nr 2 od 1886 r.; 3. Instytut Inżynierów Komunikacji w Petersburgu; 4. 1884; 7. Rosjanin, prawosławne.

29. Konstanty Zamiatnin; 2. naczelnik odcinka nr 3; 4. 1858; 6. Order św. Anny III stopnia, Order św. Stanisława II stopnia; 7. Rosjanin, prawosławne.

30. Wadim Minajew; 2. kierownik prac robotników odcinka nr 3 od 1885 r.; 3. Instytut Inżynierów Komunikacji w Petersburgu; 4. 1882; 7. Rosjanin, prawosławne.

31. Arkadiusz Drej; 2. kierownik prac robotników odcinka nr 3 od 1886 r.; 3. Instytut Inżynierów Komunikacji w Petersburgu; 4. 1882; 6. Order św. Stanisława III stopnia; 7. Rosjanin, prawosławne.

32. Wsiewołod Lewczenko; 2. kierownik prac robotników odcinka nr 3 od 1886 r.; 3. Instytut Inżynierów Komunikacji w Petersburgu; 4. 1882; 7. Rosjanin, prawosławne.

Aneks 2. Naczelnicy stacji linii kolejowej Białystok – Baranowicze w latach 1886–1915

Lp.	km	Nazwa stacji	Imię i nazwisko (okres pełnienia służby)	Liczba lat pełnienia służby
1	0	Białystok Poleski	1. Andrzej Potułow (1887) 2. Włodzimierz Czufarowski (1888–1893) 3. Mikołaj Kostecki (1893–1894) 4. Włodzimierz Sokołowski (1894–1903) 5. Michał Górczakowski (1904–1905) 6. Piotr Imszenicki (1905–1908) 7. Aleksander Pawłowski (1909–1910) 8. Konstanty Rozental (1911–1913)	1 6 2 10 2 4 2 3
2	24	Żednia	1. Mikołaj Chomoniuk (1888–1892) 2. Aleksander Pętlicki (1892–1893) 3. Włodzimierz Lebediew (1893–1894) 4. Artem Fiedorow (1894) 5. Stanisław Borsuk (1895) 6. Aleksander Świszczew (1896–1897) 7. Iwan Moisiejew (1898–1900) 8. Paweł Dawydow (1901–1902) 9. Robert Galle (1903–1907) 10. Stefan Dreko (1908–1909) 11. Aleksander Nikołajew (1910) 12. Tomasz Tołoczko (1911–1915)	5 2 2 1 1 2 3 2 5 2 1 5
3	37	Walify	1. Aleksander Nerdman (1887–1888) 2. Piotr Imszeniecki (1888–1890) 3. Andrzej Terentiew (1890–1891) 4. Iwan von Gegersztet (1891–1893) 5. Jakub Siekieron-Zienkowicz (1893–1894) 6. Iwan Sieriebriennikow (1894–?) 7. Stanisław Borsuk (1898–1900) 8. Mikołaj Diakow (1901–1905) 9. Alfred Felke (1905) 10. Feliks Podgórski (1906–1908) 11. Józef Falkowski (1909–1910) 12. Konstanty Roszczenko (1911–1914) 13. Stefan Swojczyk (1915)	2 3 2 3 2 ? 3 5 1 3 2 4 1
4	60	Brzostowica	1. Aleksy Pierelej (1887) 2. Dymitr Małkiewicz (1888–1892) 3. Emil Drozdowski (1892–1893) 4. Piotr Kjurewin (1893–1894) 5. Mikołaj Eiring (1895–1896) 6. Arseniusz Łyzłow (1897–1899)	1 5 2 2 2 3

Lp.	km	Nazwa stacji	Imię i nazwisko (okres pełnienia służby)	Liczba lat pełnienia służby
			7. Konstanty Wysocki (1900–1902) 8. Jan Szczygłowski (1903–1905) 9. Aleksander Szumski (1905–1913)	3 3 9
5	97	Wołkowysk	1. Karol Tymowski (1887–1889) 2. Jerzy Zonn (1889–1893) 3. Aleksander Pętlicki (1893–1894) 4. Piotr Zejfurt (1894–1898) 5. Piotr Imszeniecki (1899–1900) 6. Stefan Riazajkin (1901–1902) 7. Piotr Torczewski (1903–1906) 8. Konstanty Rozental (1907–1910) 9. Paweł Pietrow (1911–1915)	3 7 2 5 2 2 4 4 5
6	123	Zelwa	1. Eugeniusz Posnikow (1887) 2. Jerzy Zonn (1888–1889) 3. Józef Maculewicz (1889–1892) 4. Antoni Lenczewski (1892–1899) 5. Marian Wyszkowski (1899–1908) 6. Diomid Drozdowski (1909) 7. Józef Mironowicz (1910) 8. Aleksander Mikołajew (1911–1914) 9. Iwan Graczev (1915)	1 2 4 8 10 1 1 3 1
7	142	Jeziornica	1. Iwan von Gegersztet (1888–1891) 2. Aleksander Świszczew (1891–1893) 3. Bronisław Sudakow (1893–1895) 4. Teoktyst Mińkowski (1895–1899) 5. Iwan Naronowicz (1899–1902) 6. Bazyli Sienkiewicz (1903–1906) 7. Jerzy Trawiń (1907–1908) 8. Aleksander Szumski (1909–1910) 9. Józef Pisarewicz (1911–1912) 10. Łukasz Kożuchowski (1913–1915)	4 3 3 5 4 4 2 2 2 3
8	166	Słonim	1. Ignacy Garter (1888–1893) 2. Józef Maculewicz (1893–1894) 3. Mikołaj Kostecki (1895–1899) 4. Iwan Moisiejew (1900) 5. Artem Fiodorow (1901–1907) 6. Paweł Kant (1908) 7. Bazyli Sienkiewicz (1909) 8. Jerzy Kotek (1910–1915)	6 2 5 1 7 1 1 6
9	193	Żerebiłówka	1. Piotr Imszeniecki (1888) 2. Piotr Antonow (1889–1895)	1 7

Lp.	km	Nazwa stacji	Imię i nazwisko (okres pełnienia służby)	Liczba lat pełnienia służby
			3. Iwan Afanasjew (1895–1900) 4. Józef Pisarewicz (1901–?)	6 ?
10	212	Baranowicze Brzeskie	1. Artur von Hantwig (1886–1891) 2. Jan Jasiński (1892–1893) 3. Jan Kozin (1894–?) 4. Dymitr Woskresieński (1901?–1905) 5. Wiktor Sitkowski (1906) 6. Oskar Stanisławski (1907–1910) 7. Michał Małofiejew (1911–1913) 8. Paweł Kaulbars (1914)	6 2 ? 5? 1 4 3 1
11	216	Baranowicze Poleskie	1. Bazyli Tabielew (1886–1887) 2. Lucjan Cywiński (1888–1890) 3. Antoni Żukowski (1891–1892) 4. Porfiriusz Aleksijew (1893) 5. Franciszek Kotek (1894–1901) 6. Bazyli Raskazow (1902–1904) 7. Franciszek Kotek (1905–1906) 8. Kazimierz Jakimowicz (1907–1910) 9. Piotr Smolawicki (1911–1914)	2 3 2 1 8 3 2 4 4

Źródło: PKGG 1888, s. 130; PKGG 1889, s. 151–152; PKGG 1890, s. 139–140; PKGG 1891, s. 149; PKGG 1892, s. 156–157; PKGG 1893, s. 223; PKGG 1894, s. 234; 1895, s. 150; PKGG 1896, s. 127; PKGG 1897, s. 170; PKGG 1898, s. 168–169; PKGG 1900, s. 65–66; PKGG 1901, s. 70; PKGG 1902, s. 137, 248–249, 268; PKGG 1904, s. 34; PKGG 1905, s. 94, 187, 202; PKGG 1906, s. 97, 193, 209; PKGG 1907, s. 143, 291, 316; PKGG 1908, s. 146, 299, 325; PKGG 1909, s. 193, 316, 338; PKGG 1910, s. 207, 341, 363; AKSKGG 1912, s. 225, 377–378, 402; AKSKGG 1913, s. 155, 303, 328; AKSKGG 1914, s. 164, 328, 358; AKSKGG 1915, s. 143, 294, 321; PKMG 1886, s. 73; PKMG 1887, s. 71–72; PKMG 1888, s. 236, 239; PKMG 1889, s. 86, 90; PKMG 1890, s. 23, 26; PKMG 1892, s. 23, 27; PKMG 1893, s. 23, 27; PKMG 1894, s. 27, 31; PKMG 1895, s. 28; PKMG 1901, s. 84–85; PKMG 1902, s. 84–85; PKMG 1903, s. 84, 86; PKMG 1904, s. 86, 88; PKMG 1905, s. 77–78; PKMG 1906, s. 87; PKMG 1907, s. 83–84; PKMG 1908, s. 83; PKMG 1909, s. 84–85; PKMG 1910, s. 81–82; PKMG 1911, s. 88–89; PKMG 1912, s. 87–88; PKMG 1913, s. 92–93; PKMG 1913, s. 88–89; PKMG 1914, s. 81–82; PKMG 1915, s. 81–82. Uwaga: Dаты pełnienia funkcji należy zweryfikować w oparciu o materiał archiwalny. Dаты są uwzględnione zgodnie z pojawieniem się w analizowanych „Pamiętnych książkach”. W przypadku Brzostowicy i Białostok Poleski AKSKGG 1915 nie zawiera obsady tych stacji. Skład osobowy stacji Żerebiłówka po 1901 r. nie był uwzględniony ani w PKGG, ani w PKMG.

Aneks 3. Przykładowe rozkłady jazdy pociągów na trasie Białystok – Baranowicze w latach 1886–1906

Stacja	Pociąg towarowo-pasażerski nr 9									
	1886 r.		1891 r.		1898 r.		1901 r.		1906 r.	
	P	O	P	O	P	O	P	O	P	O
Białystok Warszawsko-Petersburski	–	4:30	–	4:45	–	6:35	–	6:18	–	5:50
Białystok Poleski	4:42	4:48	–	–	6:45	7:00	6:27	6:31	6:01	6:05
Żednia	–	–	5:50	5:53	7:30	7:32	7:10	7:12	6:46	6:50
Waliły	5:57	6:07	6:22	6:33	8:00	8:08	7:42	7:50	7:23	7:23
Brzostowica	6:52	7:07	7:23	7:31	8:55	9:03	8:42	8:50	8:16	8:16
Wołkowysk	8:18	8:38	8:37	9:00	10:15	10:33	10:10	10:25	9:25	9:37
Zelwa	9:35	9:45	9:55	10:03	11:27	11:37	11:22	11:30	10:32	10:37
Jeziornica	10:33	10:11	10:52	10:58	12:20	12:28	12:15	12:23	11:22	11:30
Słonim	11:34	11:54	11:41	12:01	13:14	13:20	13:10	13:20	12:16	12:26
Żerebiłówka	12:52	13:07	13:04	13:12	14:24	14:32	14:24	14:32	13:29	13:34
Baranowicze Brzeskie	13:50	14:30	13:51	14:40	15:10	15:15	15:10	15:15	14:11	14:31
Baranowicze Poleskie	14:40	–	14:50	–	15:25	–	15:25	–	14:41	–

Stacja	Pociąg towarowo-pasażerski nr 10									
	1886 r.		1891 r.		1898 r.		1901 r.		1906 r.	
	P	O	P	O	P	O	P	O	P	O
Baranowicze Poleskie	–	15:50	–	15:35	–	16:40	–	17:12	–	17:49
Baranowicze Brzeskie	16:00	16:50	15:45	16:50	16:49	16:56	17:20	17:27	17:59	18:09
Żerebiłówka	17:30	17:42	17:29	17:44	17:36	17:41	18:06	18:11	18:46	18:50
Słonim	18:36	18:56	18:34	18:54	18:42	18:54	19:09	19:17	19:43	19:51
Jeziornica	19:52	20:00	19:49	19:59	19:50	19:57	20:06	20:11	20:45	20:53
Zelwa	20:11	20:53	20:37	20:47	20:36	20:42	20:48	20:55	21:29	21:31
Wołkowysk	21:50	22:10	21:45	22:05	21:40	22:00	21:50	22:05	22:30	22:40
Brzostowica	23:21	23:36	23:17	23:27	23:17	23:25	23:24	23:32	23:52	23:58
Waliły	0:21	0:31	0:14	0:29	0:14	0:19	0:22	0:27	0:43	0:48
Żednia	–	–	0:57	1:02	0:49	0:57	0:56	1:02	1:15	1:19
Białystok Poleski	1:42	1:48	–	–	1:38	1:43	1:43	1:45	1:59	2:04
Białystok Warszawsko-Petersburski	2:00	–	2:00	–	1:52	–	1:54	–	2:14	–

Stacja	Pociąg towarowo-pasażerski nr 4a					
	1898 r.		1891 r.		1906 r.	
	P	O	P	O	P	O
Białystok Warszawsko-Petersburski	–	18:05	–	18:05	–	19:40
Białystok Poleski	18:15	18:20	18:15	18:20	19:49	19:53
Żednia	18:57	19:00	18:56	19:00	20:22	20:27
Waliły	19:25	19:33	19:27	19:35	20:47	20:52
Brzostowica	20:16	20:24	20:18	20:26	21:23	21:31
Wołkowysk	21:30	21:45	21:35	21:53	22:22	22:34
Zelwa	22:32	22:38	22:38	22:45	23:18	23:22
Jeziornica	23:15	23:18	23:21	23:23	23:54	0:02
Słonim	23:58	0:08	0:02	0:12	0:35	0:43
Żerebiłówka	1:03	1:15	1:05	1:15	1:26	1:30
Baranowicze Brzeskie	1:49	2:04	1:49	2:34	1:55	2:15
Baranowicze Poleskie	2:13	–	2:44	–	2:23	–

Stacja	Pociąg towarowo-pasażerski nr 3a					
	1898 r.		1891 r.		1906 r.	
	P	O	P	O	P	O
Baranowicze Poleskie	–	4:20	–	4:20	–	5:53
Baranowicze Brzeskie	4:30	4:53	4:30	4:59	6:00	6:12
Żerebiłówka	5:28	5:36	5:33	5:41	6:37	6:41
Słonim	6:26	6:38	6:29	6:38	7:16	7:24
Jeziornica	7:23	7:26	7:23	7:26	8:00	8:05
Zelwa	8:01	8:09	8:01	8:09	8:30	8:32
Wołkowysk	9:01	9:16	9:01	9:13	9:14	9:28
Brzostowica	10:30	10:36	10:28	10:40	10:20	10:28
Waliły	11:16	11:18	11:18	11:20	11:01	11:06
Żednia	11:42	11:49	11:43	11:49	11:25	11:30
Białystok Poleski	12:25	12:28	12:25	12:28	11:59	12:02
Białystok Warszawsko-Petersburski	12:37	–	12:37	–	12:10	–

Źródło: PKGG 1887, s. 101; PKGG 1892, s. 51; PKGG 1898, s. 71; PKGG 1901, s. 32, 61; PKGG 1906, s. 226; PKMG 1901, s. 37; PKGM 1907, s. 47–48; PKMG 1901, s. 32; PKGM 1907, s. 47–48. Skróty: P – przyjazd; O – odjazd. Uwaga: W 1898 r. wprowadzono drugą parę pociągów na trasie Białystok – Baranowicze – Białystok. Z tego względu w aneksie uwzględniono rok 1898.

The Białystok – Vawkavysk railway of the Polesie Fiscal Rail Road (1886–1914)

Summary

The author discussed the history and some aspects of the Białystok – Vawkavysk railway in the years 1886–1914. He based his considerations on Byelorussian and Russian literature and the Polish press of the XIX century. The article confirms former historians' conclusions associating the economic situation of Białystok before World War I with the opening of the Białystok-Vawkavysk railway. The text does not constitute a scientific analysis. It just signals some problems which can be a subject to further research.

Key words: railway, Polesie Railway, Białystok, Vawkavysk, Baranovichi, Grodno Governorate, Russia in the XIX century

Bibliografia

Źródła drukowane

Adries Kalendar i Sprawocznaja Kniżka Grodzienskoj Gubiernii: 1912–1915.

Pamiatnaja Kniżka Grodzienskoj Gubierni: 1886–1910.

Pamiatnaja Kniżka Minskoj Gubierni: 1886–1915.

Pamiatnaja Kniżka Wilenskoj Gubierni: 1914.

Połnoje sobranije zakonow Rossijskoj Impierii. Sobranije trietije, t. III, Sanktpieterburg 1886.

Połnoje sobranije zakonow Rossijskoj Impierii. Sobranije trietije, t. V, Sanktpieterburg 1887.

Prasa

„Gazeta Polska” 1885, 1886.

„Gazeta Warszawska” 1862, 1863, 1881, 1886.

„Kraj” 1886.

„Kurjer kolejowy i asekuracyjny” 1909.

„Kurjer Warszawski” 1886.

Strony internetowe

<http://rgia.su/>

<http://fk.archives.gov.by>

www.vilnius.skynet.lt

Opracowania

- Brodecki B., *Szypka i Plewna 1877*, Warszawa 1984.
- Dobroński A. Cz., *Białostocki węzeł kolejowy do 1915 r.*, „Rocznik Białostocki”, t. XV, Warszawa 1981.
- Dobroński A. Cz., *Białystok – historia miasta*, Białystok 1998.
- Dobroński A. Cz., *Infrastruktura społeczna i ekonomiczna guberni łomżyńskiej i obwodu białostockiego (1866–1914)*, Białystok 1981.
- Historia województwa podlaskiego*, red. A. Cz. Dobroński, Białystok 2010.
- Istorija železnodorožnogo transporta Rossii*, t. 1: 1836–1917, red. kol., Sankt-Pieterburg 1994.
- Jakuszko O., Marina Ł., Jemieljanowa J., *Geomorfologija Biełarusi: uczebnoje posobije dlja studentow geiograficzeskich i geiologiczeskich specjalnostiej*, Minsk 1999.
- Kislinski N., *Nasza żeleznodorožnaja politika po dokumentam archiwa Komiteta Ministrow*, t. III, S. Pieterburg 1902.
- Kisztyńmow A., *Etapy żeleznodorožnogo stroitielstwa na Biełarusi*, „Histaryczny Almanach”, Grodna 2002.
- Kisztyńmow A., *Woprosy ekonomiczeskogo razwitiija Biełarusi i biełaruskaja nacjanalnaja idieja w naczale XX w.*, „Białoruskie Zeszyty Historyczne”, t. 17, Białystok 2002.
- Kliczkowska A., Zielony R., *Regionalizacja przyrodniczo-leśna Polski 2010*, Warszawa 2012.
- Kozłowska-Świątkowska E., Maroszek J., *Hasbachowie. Z rodzinnego sztabucha*, Białystok 2012.
- Latawiec K., *W służbie imperium... Struktura społeczno-zawodowa ludności rosyjskiej na terenie guberni lubelskiej w latach 1864–1915*, Lublin 2007.
- Lechowski A., *Białystok w latach 1864–1914*, [w:] *Historia Białegostoku*, red. A. Cz. Dobroński, Białystok 2012.
- Lewin D., *Razwitiije sieti żeleznych dorog Rossii w XIX wiekie*, Moskwa 2014.
- Łaniec S., *Kolejarze Królestwa Polskiego i Białostoczczyzny w latach 1865–1914*, Olsztyn 1995.
- Mironowicz E., Łatyszczonok O., *Historia Białorusi od połowy XVIII do końca XX wieku*, Białystok 2002.
- Obzor diejatielnosti Ministerstwa Putiej Soobszczeniija za wremiena carstwowanija Imperatora Aleksandra III*, S. Pietierburg 1902.
- Pisarski M., *Kolej w Polsce 1842–1972*, Warszawa 1974.
- Sycjanko A., *64-j piechotnyj Kazanski polk. K 200-lietnieniu jubiliuju 64-go Kazanskogo Jego Imperatorskogo Wysoczestwa Wielikogo Kniazia Michaiła Nikolajewicza polka*, S. Pietierburg 1900.
- Śladami Hasbachów*, red. B. Pacholska, Sokole 2013.
- Wierchowiskij W., *Istoriczeskij ocerk razwitiija żelieznych dorog w Rossii s ich osnowanija po 1897 g. wključytielno*, S. Pietierburg 1898.