

Henryk Ziemski

Uniwersytet w Białymstoku, Wydział Ekonomiczno-Informatyczny w Wilnie
e-mail: ziemski@yahoo.com

**KOLEJ WARSZAWSKO-PETERSBURSKA
I JEJ WPŁYW NA URBANIZACJĘ WILEŃSZCZYZNY
I BIAŁOSTOCCZYZNY**

**RAILWAY WARSAW-ST. PETERSBURG
AND URBANIZATION
OF VILNIUS AND BIALYSTOK REGIONS**

DOI: 10.15611/sie.2016.2.03

JEL Classification: L92, N13, N73

Streszczenie: Transport kolejowy jest jedną z najważniejszych części podstawy materialno-technicznej w produkcji. Odgrywa wielką rolę w racjonalnym umiejscowieniu, a także w rozwoju sił produkcyjnych kraju. Transport kolejowy jest stymulatorem w rozwoju przemysłowym, a zarazem i urbanizacji kraju. Zapewnia on komunikację miasta ze wsią, jak również przemysłu z rolnictwem. Artykuł przedstawia budowę kolei Warszawa-Petersburg oraz jej wpływ na rozwój gospodarczy miast i osad na Wileńszczyźnie i Białostocczyźnie. W pracy wykorzystane zostały następujące metody badawcze: metoda porównawcza i analiza literatury przedmiotu. Budowa kolei warszawsko-petersburskiej wymagała bogatych zasobów ludzkich, więc zwiększyła zatrudnienie na terenach, na których się znalazła. W dodatku działalność kolei sprzyjała przekształceniu wielu osad w miasta, a także zapoczątkowała istnienie kilku miast. Po przeprowadzeniu linii kolejowej pobliskie osady zaczynały się rozwijać w szybkim tempie. Jednak stan gospodarczy bardziej odległych osad najczęściej się pogarszał z powodu migracji ludności do osad umiejscowionych przy stacjach kolejowych. Osady te rozwijały się dynamicznie, przyciągając ludność ofertą pracy oraz wygodną komunikacją. Miasta, przez które kolej przechodziła, osiągały wysokie wskaźniki rozwoju gospodarczego. Kolej sprzyjała wzrostowi liczby ludności, rozwoju budownictwa, rozwojowi wytwórczości, a w przypadku Białegostoku – zwłaszcza rozwojowi przemysłu włókienniczego.

Słowa kluczowe: kolej, urbanizacja, Wileńszczyzna, Białostocczyzna.

Summary: Rail transport is one of the most important part of financial-technical basis in production. It plays a big role in rational placement, and in the development of productive forces of the country. Rail transport is a stimulator of the industrial development and urbanization of the country at the same time. It provides communication between city and countryside, as well as industry and agriculture. The article presents the construction of railway Warsaw – St. Petersburg and its influence on the economic development of towns and settlements in the Vilnius and Białystok regions. The study used the following test methods: comparative method and analysis of literature. The construction of the railway Warsaw – St.

Petersburg needed rich human resources, so employment increased in those areas where it was built. In addition, owing to the railway, many settlements transformed in the city, and also several towns started. The settlements laid down nearby the new railway were growing rapidly, because there was convenient communication and people got offers of a job. However, economy in settlements placed remotely to the railway often deteriorated due to population migration to the towns localized at railway stations. Cities the trains were passing achieved high rates of economic growth. The railway fostered the growth of population, development, construction, development of production, and, in the case of Białystok, especially the development of the textile industry.

Keywords: railway, urbanization, Vilnius region, Białystok region.

1. Projekt i początek budowy linii kolejowej

Budowa dróg lądowych i wodnych w połowie XIX wieku nie rozwiązała problemu komunikacji. Przedsiębiorcy zaczęli więc propagować ideę utworzenia nowego rodzaju transportu, czyli kolei. Popierali ją tym bardziej, że eksploatacja tego właśnie transportu do lat 40. XIX wieku w Rosji była już wstępnie doświadczona i sprawdzona. Rząd rosyjski jeden za drugim zaczyna otrzymywać projekty budowy różnych linii, projekty utworzenia sieci kolejowych w kraju [Косаковский 1975].

Ważnym etapem w rozwoju sieci dróg kolejowych była budowa linii kolejowej Warszawa-Petersburg przechodząca przez terytorium Litwy. Ze względów wojenno-strategicznych na budowę tej linii 15 lutego 1851 roku cesarz Mikołaj I pozwolił użyć środków państwowych. Z kilkoma poprawkami na odcinku Dyneburg-Wilno-Grodno Wielkie Towarzystwo Dróg Żelaznych Rosyjskich w latach 60. XIX wieku ukończyło budowę kolei [Головачев 1881].

Stanisław Kierbedź, jeden z największych działaczy transportu kolejowego Rosji XIX wieku, zaproponował pięć wariantów złączenia kolei Warszawa-Petersburg z portami w Lipawie i Rydze. Propozycje Stanisława Kierbedzia weszły do podstawy projektów, realizacja których w 1857 roku była uznana za pierwszoplanową [Косаковский 1975].

2. Uwłaszczenie ziemi pod budowę linii kolejowej

Po otrzymaniu pozwolenia na budowę kolei Główne Towarzystwo Rosyjskich Dróg Żelaznych doczekało się wielkiej uwagi władzy. Według rozporządzenia cesarza Rosji 26 stycznia 1857 roku budowa tej kolei została uznana za sprawę wagi państwowej [Головачев 1881]. Dzięki temu rozporządzeniu zabrano właścicielom ziemskim prawo do sprzeciwów w sprawie uwłaszczenia ziemi przy budowie kolei. Towarzystwo utworzyło biuro do spraw uwłaszczenia ziemi w Petersburgu, które w guberniach miało swoich agentów-komisarzy do spraw uwłaszczenia. Ci właśnie agenci pracowali pod nadzorem głównych inżynierów. Car oraz jego rząd niejednokrotnie

ułatwiali procedurę uwłaszczenia ziemi. Przykłady tego typu działań mogą być następujące:

1. 17 marca 1859 roku za pośrednictwem Gabinetu Ministrów cesarz zatwierdził wyjaśnienie zasad z 20 i 21 paragrafu, według którego akty kupna ziemi powinny być pisane na zwyczajnym herbowym papierze bez opłaty obowiązkowej za zatwierdzenie. To właśnie zmniejszało cenę wykupu ziemi pod kolej.

2. Za pośrednictwem Głównego Zarządcy Ruchu Drogowego oraz za pozwoleniem ministra finansów Towarzystwo otrzymało prawo do uwłaszczenia ziemi, która była zastawiona w instytucjach kredytowych.

3. Na prośbę Towarzystwa główny zarządca ruchu drogowego powinien był przekonać do zmiany decyzji właścicieli ziemi sprzeciwiających się jej uwłaszczeniu przez Towarzystwo [Žeimantas 2003].

W czasie budowy kolei warszawsko-petersburskiej na terytorium Litwy przeprowadzano reformę rolną oraz odbywało się zniesienie pańszczyzny. Na wsi zaczęły się formować nowe stosunki społeczno-ekonomiczne, były sporządzane akty własności ziemi chłopów tracących zależność pańszczyźnianą. Do zmian na wsi związanych z reformą rolną i ze zniesieniem pańszczyzny dołączył też problem budowy kolei. Można tylko sobie wyobrazić, w jakim zamieszaniu przechodziły te prace.

Według rozporządzenia cara opłata za ziemię uwłaszczoną pod budowę kolei zależała od tego, kto nią rozporządza. Ten ostatni określany był przez miejscowego pośrednika, który organizatorom budowy kolei składał zatwierdzone pieczęcią zaświadczenia o zajęciu ziemi przez kolej. W takim zaświadczeniu powinno było być wskazane: które obszary należały bezpośrednio do ziemianina, które obszary należały do chłopów, ale uwłaszczone zostały przez kolej do momentu podpisania zasadniczych pism dotyczących uwolnienia chłopów od pańszczyzny, i które należały do chłopów i przeszły w ręce kolei po podpisaniu zasadniczych pism. W pierwszych dwóch przypadkach pieniądze bez przeszkód otrzymywał ziemianin. Natomiast w trzecim przypadku wypłata wynagrodzeń za uwłaszczone działki komplikowała się. Wynikało to z dodatkowej konieczności wypłaty tymczasowych powinności chłopów na rzecz ziemianina. W tej sytuacji, jeżeli pominiemy ewentualne komplikacje, możliwości ziemianina w otrzymaniu kompensacji za ziemię czy jej części byłyby niemałe. Natomiast chłop, pozbawiony swojej uprawianej ziemi, mógł otrzymać kompensację od ziemianina, który sam decydował, czy ją wypłacić. Ulgą dla chłopów pozbawionych ziemi było zniesienie wykonywania tymczasowych zobowiązań na rzecz ziemianina, a także płacenia okupu za ziemię.

Jak podkreślił Zarząd Towarzystwa, konfliktów w procesie uwłaszczenia ziemi pod budowę kolei nie było dużo, ponieważ najczęściej sprawy uzgadniało się polubownie. Odszkodowania za uwłaszczone ziemie były stosunkowo wysokie. Ziemianie, sprzedając już wyslizgujące się z ich rąk ziemie chłopskie, poprawiali swoją sytuację materialną. Skrzywdzeni chłopcy nie potrafili bronić swoich interesów w instytucjach rządzących. Niezadowolenie właścicieli ziemskich, wynikające z wielkości kompensacji, nie zatrzymywało prac budowlanych kolei dlatego, że komisarze

uwłaszczeń byli uprawnieni do wydawania gwarancyjnych pism wskazujących na to, że od dnia uwłaszczenia do dnia wypłaty będą naliczane odsetki w wysokości 4% od ostatecznie ustalonej sumy [Žeimantas 2003].

Kompensacja uwłaszczonej przez kolej ziemi była naliczana różnorodnie. Dla przykładu wartość ziemi ziemianina Soroki była określona następująco: za uprawną ziemię dworu Sorokopol po 75 rb. za dziesięcinę¹, za błota po 20 rb. za dziesięcinę, za uprawną ziemię dworu Nowodworskiego po 50 rb. za dziesięcinę, za nieuprawną ziemię po 20 rb. za dziesięcinę, za łąki po 75 rb. za dziesięcinę, za błota po 20 rb. za dziesięcinę. Sprawa ta doszła do kancelarii generał-gubernatora, ponieważ pieniądze dla ziemianina Soroki nie były wypłacone jeszcze 26 kwietnia 1862 roku [Зензинов 1903].

3. Budowa linii Dyneburg-Wilno-Grodno

Budowa odcinka kolei Warszawa-Petersburg była jednym z najtrudniejszych etapów ze względu na konieczność budowy dużego mostu przez rzekę Dźwina oraz mostów przez Wilię i Wakę, a także tunelu w Ponarach. Budowę rozpoczęto w 1858 roku, natomiast intensywne prace były wykonywane w latach 1859-1860. Prace przeprowadzano nawet zimą. Zleceniobiorcą budowy odcinka Dyneburg-Wilno-Kowno-Kybarty był G. Adelson. Odcinek Dyneburg-Kowno podzielił on na trzy sekcje, sekcje natomiast na punkty pracy, w których pracowali robotnicy zjednoczeni w artele. Artele składały się z niejednakowej liczby robotników. Na każdym poziomie takiej piramidy był odpowiedni organizator robót [Žeimantas 2003].

Organizacja pracy przy budowie kolei była wszędzie jednakowa. Zleceniobiorca wyższego szczebla wydawał rozkazy zleceniobiorcom punktów, następnie zleceniobiorcy punktów – starostom arteli. Ci ostatni wraz ze swoimi robotnikami bezpośrednio wykonywali pracę przy budowie kolei. W przypadku choroby robotnika zleceniobiorca powinien był wykorzystać jego siłę tak, żeby nie umarł śmiercią głodową, a gdy tymczasowo nie był w stanie pracować, wówczas z wcześniejszego wynagrodzenia odliczano mu po 15 srebrnych kopiejek na żywność i po 5 srebrnych kopiejek na lekarstwo dziennie. Jeżeli któryś z robotników nie odpracował zaliczki i zmarł, to dług jego spłacany był przez cały artel. Robotnicy byli odpowiedzialni materialnie jeden za drugiego, czyli cały artel płacił za winę jednego robotnika. Robotnicy mieszkali w barakach w antyosanitarnych warunkach, dlatego szerzyły się ospa, cholera, dżuma i inne choroby o wysokiej śmiertelności [Žeimantas 2003].

Pierwszy strajk robotników odbył się w dniach 4-28 lipca 1861 roku, kiedy 49 kamieniarzy odmówiło przystąpienia do pracy. Niektórzy z nich pojechali do Wilna złożyć skargi wojskowemu generał-gubernatorowi. Pretensje strajkujących kamieniarzy zostały uznane za nieuzasadnione. Kamieniarze nie zgodzili się z tym i nadal nie pracowali. Dlatego 28 lipca generał-gubernator wydał rozkaz aresztowania wi-

¹ Dziesięcina – dawna rosyjska miara powierzchni ziemi równa około 1,1 hektara.

nowajców, ich wychłostania i zmuszenia do pracy. Rozkaz został wykonany na prowdyrach strajku, a pozostali robotnicy wrócili do pracy w tych samych warunkach [Žeimantas 2003].

W pierwszym etapie budowy kolei techniki było mało, więc wykorzystywano przede wszystkim siłę ludzką, na którą zapotrzebowanie było ogromne. Prawie bez żadnej techniki mechanicznej, używając wozów, czasami wagonów pchanych po torach kolei przez robotników, były tworzone nasypy, kopane rowy, budowane mosty. Natomiast w 1860 roku położone zostały tory głównej drogi i zaczęto rozwodzić materiały budowlane pociągami [Вербловский 1894].

Kolej Warszawa-Petersburg od lewego brzegu Dźwiny przez jeziora i bagna weszła w dolinę Żejmiany i przez nią przybliżyła się do Wilii. Wilię natomiast przecięła 20 sążniowym² mostem trochę wyżej punktu wpadania Żejmiany do Wilii. Oddalając się od Wilii, przecięła Wilenkę i weszła na wzgórza wileńskie. Linia kolejowa opasała Wilno z południowej strony niezabudowanymi jeszcze wtedy polami. Z Wilna przez wyżyny ponarskie, gdzie był przewidziany tunel, kolej powinna była wyjść do kotliny rzeki Waka [Žeimantas 2003].

Kładka mostu przez Wilię o długości 30 sążni została zbudowana we Francji. Ogromna, zmontowana na brzegu konstrukcja, została wepchnięta na tymczasowe drewniane, a później na stałe podpory. Budowa tego mostu zakończona została w październiku 1861 roku [Žeimantas 2003].

Długość mostu przez Wilenkę wynosiła 34 sążnie. Jego kładka zmontowana została przy Dźwinie, później podzielona na trzy części i przywieziona na miejsce specjalnym pociągiem. Kładka położona została na dwóch podporach krawężnych i na dwóch podporach z granitowym fundamentem [Žeimantas 2003].

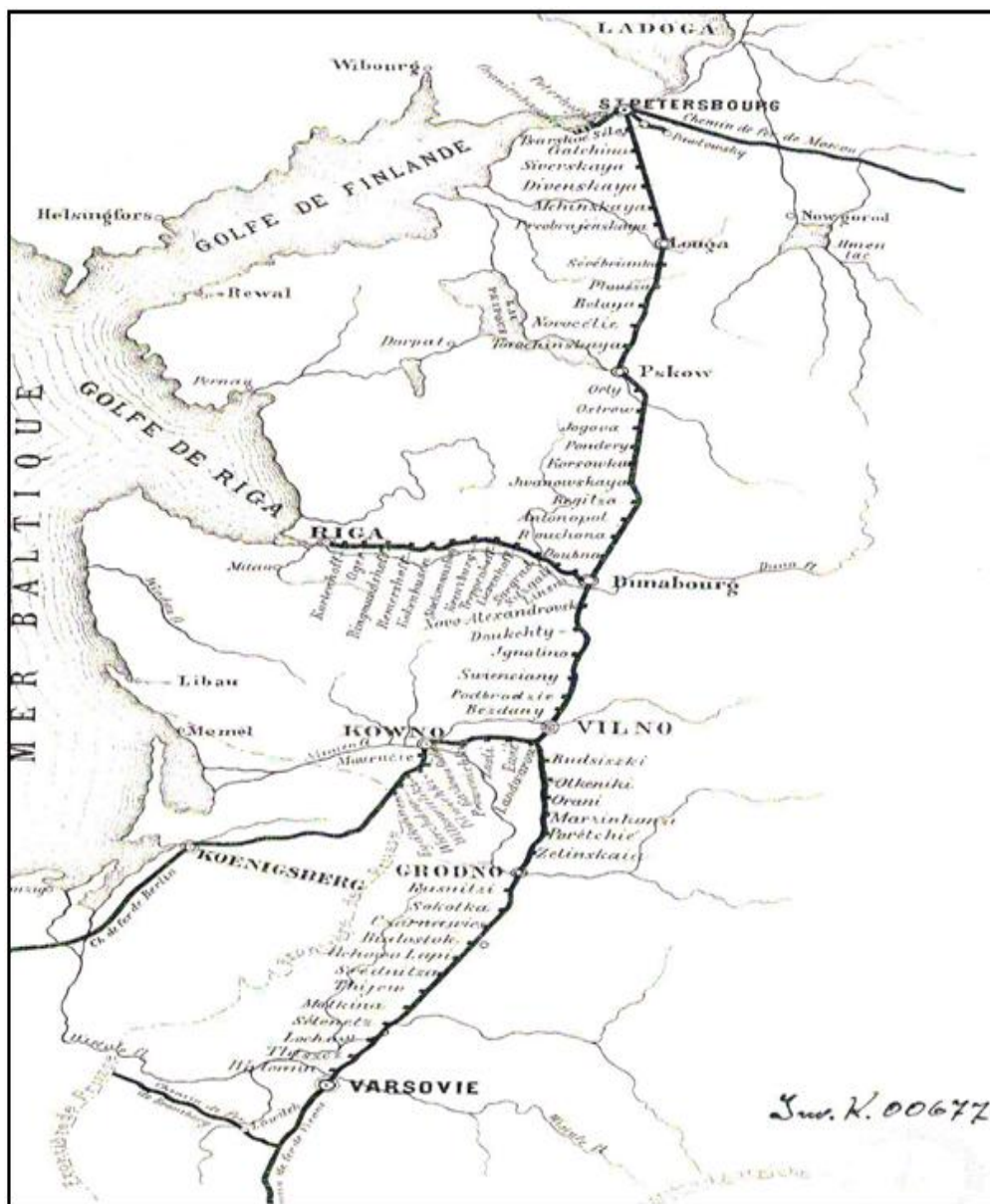
Prawie na całym odcinku kolei, od Dźwiny do tunelu w Ponarach, pod tory robiono nasyp. Z drugiej strony tunelu, aby zbudować most przez Wakę, należało przed mostem utworzyć wysoki nasyp, a za mostem skopać 20 tys. sążni sześciennych ziemi. Te właśnie prace zostały skończone w końcu 1860 roku. Na całej długości kolei nasypy wzmocniano, zasypując je kamieniami, żyzną glebą itp. [Žeimantas 2003].

Most przez Wakę zmontowany został w Kownie, podzielony na kilka części, a na miejsce przywieziony koleją. To był taki sam most jak most przez Wilenkę, tylko dłuższy: miał 37,5 sążnia długości między oporami. Budowa tego mostu zakończona została 18 grudnia 1861 roku [Косаковский 1975]. W 1861 roku zbudowano jeden wiadukt, który dotrwał aż do dziś. Współcześnie tworzy on most nad ulicą Lipówka w Wilnie [Žeimantas 2003].

Odcinek od Landwarowa do Grodna budowano bez pośpiechu. Ale nasyp pod podstawową drogę, który potrzebował 135 tys. sążni sześciennych ziemi, został utworzony już w 1861 roku. Na tym odcinku zbudowano dwa metalowe mosty, z których szczególnie wyróżniał się 20-sążniowy most przez Meryczankę. W 1861 roku na pierwszą warstwę podłoża (drobny piasek) położone zostały tory podstawowe

² Sążeń – miara długości, w zaborze rosyjskim wynosiła około 2,1 m.

wej drogi i 24 września 1861 roku taką drogą przez cały odcinek przejechał parowóz. Do prawdziwej drogi kolejowej brakowało wzmocnienia nasypów oraz urządzenia dróg stacyjnych. Te prace ukończone zostały w 1862 roku [Žeimantas 2003].



Rys. 1. Mapa kolei Warszawa-Petersburg

Źródło: [Kirkor 1862].

Koleje żelazne			
z Wilna do Petersburga.			
Stacje.	Odległość jednój. stacji od drugiej.	Odległość od Wilna.	Której klasy stacja.
WILNO	—	—	1
Bezdany	24	24	4
Podbrodzie	22	46	4
Święciany	27	73	2
Ignalin	22	95	4
Dukszty	23	118	3
Nowo-Aleksandrows.	21	139	4
DYNEBURG	23	162	1
Dubno	24	186	4
Ruszona	13	199	4
Antonopol	25	224	3
Reżyca	18	242	4
Iwanowski	25	267	4
Korsowska	16	283	2
Pondery	17	300	4
Jogow	28	328	4
Ostrow	25	353	3
Orlinsk	25	378	4
Pskow	24	402	1
Toroszyńsk	19	421	4
Nowosielje	25	446	4
Bielaja	20	466	3
Plussa	22	488	4
Serebrjanka	22	510	4
Ługa	21	531	2
Preobrażeńsk	13	544	5
Mszyńsk	16	560	4
Diweńsk	20	580	3
Siworsk	16	596	4
Gatczyń	21	617	3
Carskie-Sioło	22	639	4
ST. PETERSBURG.	20	659	1

z Wilna do Warszawy.			
Stacje.	Odległość jednój. stacji od drugiej.	Odległość od Wilna.	Której klasy stacja.
WILNO	—	—	1
Lantwarowo	17	17	3
Rudziszki	19	36	4
Olkieniki	15	51	4
Orany	22	73	3
Marcinkańce	20	93	4
Porzece	25	118	2
Zielona	18	136	5
GRODNO	11	147	4
Kuźnica	24	171	4
Sokółka	15	186	3
Czarna-wieś	19	205	4
Białystok	20	225	4
Łapy	22	247	1
Sreńnica	24	271	4
Czyżewo	15	286	3
Malkina	24	310	4
Zieloniec	13	323	5
Łochow	14	337	3
Łuszez	19	356	4
Wolimin	14	370	5
WARSZAWA.	17	387	1

z Wilna do Rygi (galez do Dyneburga).			
Stacje.	Odległość jednój. stacji od drugiej.	Odległość od Wilna.	Której klasy stacja.
WILNO	—	—	1
Bezdany	24	24	4
Podbrodzie	22	46	4
Święciany	27	73	2
Ignalin	22	95	4
Dukszty	23	118	3
Nowo-Aleksandrows.	21	139	4
DYNEBURG	23	162	1
Lixna	14	176	4
Nitzgall	16	192	4
Sargrad	15 ^{1/2}	207 ^{1/2}	4
Lievenhof	10 ^{1/2}	218	4
Treppenhof	11	229	4
Kreuzburg	16	245	4
Stockmanshof	16	261	4
Kokenhuzen	17	278	4
Remershof	20	298	4
Ringmundshof	20	318	4
Oger	16	334	4
Kurtenhof	15	349	4
RYGA	17	366	4

z Wilna (przez Kowno) do Wierzbolowa-Ejdkun (na granicy pruskiej).			
Stacje.	Odległość jednój. stacji od drugiej.	Odległość od Wilna.	Której klasy stacja.
WILNO	—	—	1
Lantwarowo	17	17	3
Jewie	22	39	4
Zośle	15	54	3
Prowieniszki	24	78	4
Kowno	19	97	1
Maurucie	18	115	4
Kozłowa-Ruda	17	132	3
Pilwiszki	18	150	4
Wilkowiszki	12	162	4
Wierzbolow	10 ^{1/4}	178 ^{1/2}	2
Ejdkuny	10 ^{1/4}	178 ^{1/2}	2

Rys. 2. Połączenia kolei żelaznej w Wilnie

Źródło: [Kirkor 1862].

Stacje na odcinku Dyneburg-Grodno zaczęto budować w 1860 roku. Właśnie wtedy w Wilnie został zbudowany budynek parowozowni mieszczącej 12 parowozów. Dużo problemów było z dostarczeniem wody dla parowozów, ponieważ wykopane studnie nie były na tyle wydajne, żeby zapewnić 24 sążni sześciennych wody na dobę. W związku z tym należało wybudować wodociąg i pompować wodę z Wilii [Žeimantas 2003].

W 1861 roku intensywnie zaczęto budować drogi stacyjne. Wtedy właśnie między Dyneburgiem i Landwarowem zbudowano 36 wiorst dróg stacyjnych oraz 170 zwrotnic. Między Wilnem i Landwarowem zbudowano drugą linię torów. Na stacjach odcinku Landwarów-Grodno planowano zbudować osiem wiorst dróg stacyjnych z 36 zwrotnicami. Wszystkie te prace skończone zostały w marcu 1862 roku [Головачев 1881].

Najważniejszą budową na odcinku Dyneburg-Wilno-Grodno był tunel w Ponarach, którego budowę zaczęto 15 stycznia 1859 roku. Tunel budowali francuscy i niemieccy górnicy. 26 listopada został przekopany tunel dla drogi jednotorowej. Był on pierwszym tunelem w całym Imperium Rosyjskim. Z tej okazji budowę odwiedził generał-gubernator Wilna. Po rozglądnięciu się w tunelu generał-gubernator był powitany przez górników hymnem Rosji zaśpiewanym w języku francuskim i niemieckim [Семенов 1898].

Tunel powinien był zmieścić dwutorową drogę, dlatego należało go rozszerzyć. Boczne ściany i sklepienia skończono budować 15 września 1861 roku, ale oficjalnie tunel został otwarty 3 października, kiedy to cesarz Aleksander II wmurował ostatnią cegłę [Семенов 1898].

Chociaż pierwszy zarejestrowany pociąg od strony Dyneburga do stacji Wilno przyjechał 4 września 1860 roku, swobodny ruch z Petersburga do Wilna został umożliwiony dopiero po ukończeniu budowy mostu prze rzekę Dźwina w roku 1862. 15 marca tego samego roku otwarty został ruch pociągów osobowych z Petersburga do Wilna, natomiast 15 grudnia rozpoczęto także regularny ruch do Warszawy [Žeimantas 2003].

4. Rozwój wybranych miast i osad usytuowanych przy kolei warszawsko-petersburskiej

Wybór miast i osad, których rozwój przedstawiono w niniejszym punkcie, został uwarunkowany dostępnością materiału.

Turmont (Nowoaleksandrowsk, Jeziorosy)

W 1857 roku w Nowoaleksandrowsku były: cerkiew, szkoła, targi, dwa jarmarki (rocznie), dwa drewniane młyny wodne. Znajdowały tu się: szkoła żydowska dwuklasowa, szpital czasowy wojskowy oraz szpital cywilny. W 1857 roku Nowoalek-

sandrowsk miał 3469 mieszkańców, natomiast w końcu XIX wieku było ich już 6547. Można więc stwierdzić, iż kolej miała znaczny wpływ na zwiększenie liczby ludności w Nowoaleksandrowsku [Sulimierski 1902].

Ignalin

Osada zaczęła się tworzyć wraz z budową kolei. Ignalin stał się ważną stacją kolejową, co zapoczątkowało intensywny rozwój miejscowości. Już w 1866 roku przy stacji Ignalin było siedem domów i mieszkało 85 osób. Na początku zbudowana była komenda policyjna, później karczma i sklep. Kolej miała znaczny wpływ na osadę, polepszyła komunikację z Wilnem i Dyneburgiem. W 1895 roku mieszkało tu już około 300 osób, najwięcej Żydów, którzy przenieśli działalność handlową z Połusz (okoliczna wieś) [Sulimierski 1902].

W końcu XIX wieku Ignalin był miejscowością zabudowywaną drewnianymi domami. W 1906 roku założona została pierwsza szkoła [Žeimantas 2003].

Prawdopodobnie już na początku XX wieku w Ignalinie odbywały się targi. Sklepów i kupców systematycznie przybywało i osada przekształcała się w miasteczko.

Święciany i Nowe Święciany

W końcu XVIII wieku działały tu stacja pocztowa oraz szkoła parafialna, do której w 1828 roku uczęszczało 28 uczniów. W 1837 roku w Święcanach było 223 domy, kościół, cerkiew, 2 synagogi, 30 sklepów, 34 karczmy. Natomiast w końcu XIX wieku Święciany miały już „(...) 3 domy modlitwy żydowskie, 70 sklepów, szkoła 3-klas. miejska (w 1885 r. 70 uczn.), szkołka paraf. (w t. r. 22 chłopców i 25 dziewcz.), szkoła 2-klas. żydowska (58 chłopców), pensja prywatna żeńska, zwykle urzędy powiatowe, sąd pokoju, inkwirent sądowy, urząd konskrypcyjny, st. poczt. i telegr.” [Sulimierski 1902].

W 1862 roku przez teren powiatu przeprowadzono linię kolei Warszawa-Petersburg, która jednak ominęła Święciany od zachodu, przyczyniając się do powstania konkurencyjnej miejscowości Nowe Święciany, gdzie wybudowano stację.

W drugiej połowie XIX wieku miasto nie miało większego znaczenia pod względem handlowym i przemysłowym. W 1868 roku było tu zarejestrowanych 124 rzemieślników i jeden browar. Mieszkańcy zajmowali się drobnym handlem i skupem produktów rolniczych od okolicznych mieszkańców [Sulimierski 1902]. W 1880 roku Święciany miały 423 domy i 6795 mieszkańców, natomiast w 1907 roku miały tylko 6528 mieszkańców. Spadek liczby mieszkańców był skutkiem intensywnego rozwoju Nowych Święcian [Rouba 1908]

Nowe Święciany stały się węzłem kolejowym na linii Warszawa-Petersburg, a dodatkowym bodźcem do rozwoju miasteczka było wybudowanie szosy Uciań-Nowe Święciany. W XIX wieku w miasteczku zaczął rozwijać się przemysł, od 1894 roku działały warsztaty parowozów najpierw wąskotorowych, później – szerotorowych.

W latach 1895-1898, decyzją władz carskich, zbudowano kolej wąskotorową Postawy-Nowe Święciany-Uciana-Poniewież. Służyła ona do przewozu drewna z masowo wycinanych lasów oraz transportu pasażerów. Jeszcze w okresie powojennym kolej ta stanowiła podstawowy środek transportu mieszkańców Onikszt. Dojeżdżano nią do Nowych Święcian, skąd można było dostać się do Wilna.

W połowie 1875 roku Nowe Święciany miały ponad 50 domów i 250 mieszkańców. Natomiast w roku 1883 mieszkańców było już 453. Większa ich część pracowała na kolei. W 1900 roku miasteczko zostało spalone, ale szybko odbudowało się. Na początku XX wieku zaczęło się gwałtownie rozwijać. W 1907 roku zbudowano drewniany kościół, założono szkołę. Rok później Nowe Święciany otrzymały prawa parafialne [Žeimantas 2003].

Podbrodzie

Do połowy XIX wieku miejscowość ta była marna. Przez Podbrodzie przechodziła droga wojskowo-komunikacyjna, przy której była murowana karczma dworska, dom pocztowy, stacja zmiany koni oraz zajazd. Droga wojskowo-komunikacyjna Wilno-Dyneburg przyczyniała się tylko do nieznacznego rozwoju.

Po przeprowadzeniu linii kolejowej Warszawa-Petersburg miasteczko zaczęło silnie się rozrastać i zabudowywać. Działał tu zakład produkcji spirytusu, a także elektrownia. Mieszkańcy zatrudnieni byli również przy zwózce i spławie drzewa [Sulimierski 1902]. W 1905 roku nieopodal Podbrodzia założono trzyletnią szkołę początkową, w której nauczanie odbywało się w języku rosyjskim, z wyjątkiem lekcji języka polskiego.

W 1866 roku w Podbrodziu mieszkało 151 osób, funkcjonowały dwa sklepiki kolonialne żydowskie i dwa szynki, a także synagoga żydowska [Sulimierski 1902]. W 1890 roku w Podbrodziu mieszkało już 191 osób [Žeimantas 2003].

Bezdney

W XVIII wieku w Bezdney miały 10 gospodarstw. W końcu XIX wieku w Bezdanych na 400 dziesięcinach gruntów nadanych włościanom mieszkały 184 osoby, a na 600 dziesięcinach gruntów ornych i łąk mieszkało 20 rodzin szlacheckiego pochodzenia. Pozostałe 5 tys. dziesięcin terytorium Bezdany były porośnięte lasem i niezaludnione [Sulimierski 1902].

Zbudowana w 1862 roku linia kolejowa Warszawa-Petersburg miała duży wpływ na rozwój gospodarczy Bezdany. W 1865 roku założono zakład wyrobów skórzanых, w 1886 roku – zakład topienia tłuszczu, w 1892 roku – zakład produkcji kleju, w 1894 roku – zakład produkcji spirytusu z buraków cukrowych. Z okolicznych lasów wydobywano torf [Žeimantas 2003].

Nowa Wilejka

Okolo 1858 roku na przysłym terytorium Nowej Wilejki zaczęła się budowa kolei. Po powstaniu dworca kolejowego utworzyło się miasteczko kolejarzy. W związku

z budową, a później też funkcjonowaniem kolei osada się rozwijała, powstały pierwsze fabryki.

Na przełomie XIX i XX wieku funkcjonowały dwie fabryki papieru, dziewiarnia, fabryka gwoździ i kos, zakład krawiecki, odlewnia metalu, fabryka materiałów lnianych, kilka tartaków i kilka młynów. Miasto było słynne ze swych kos, które „ruscy” nazywali litwinkami. Przed I wojną światową zakłady Nowej Wilejki produkowały różnego rodzaju papier, drożdże, mechaniczne obrabiarki [Kviklys 1989]. W okresie 1898-1899 zbudowano tu wielki szpital dla 1500 umysłowo chorych [Rouba 1908].

Przedsiębiorstwa przemysłowe potrzebowały dużej liczby robotników. Przedsiębiorstwa zapewniały pracę, więc przyciągały ludność, która budowała nieopodal domy. W domach tych zamieszkało około 5 tys. robotników. W 1904 roku władze rosyjskie oddzieliły Nową Wilejkę od gminy Mickuny i nadały prawa miejskie [Kviklys 1989].

Wilno

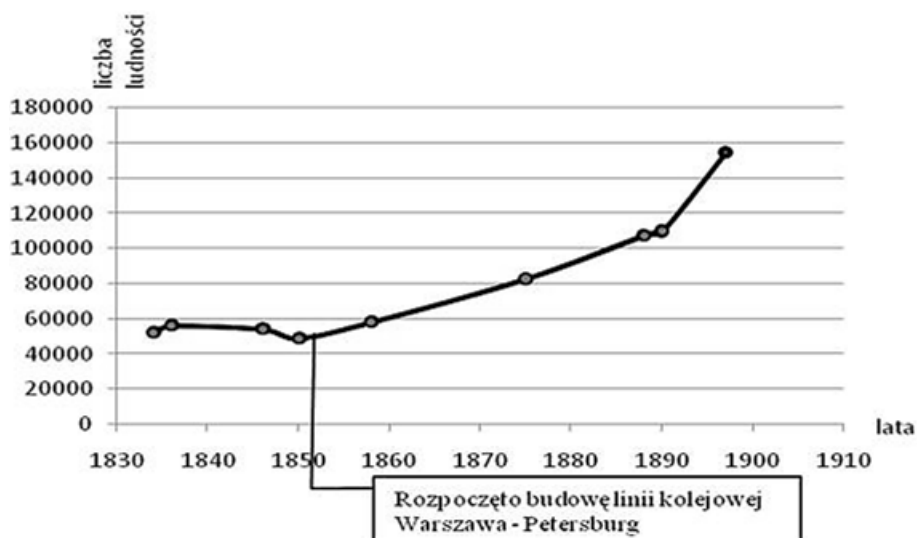
W końcu panowania Stanisława Augusta w Wilnie były 32 kościoły katolickie i prawie tyle samo klasztorów, dwa konwikty szlacheckie, dwa seminaria duchowne, cztery drukarnie, było w nim także sześć szpitali, 10 pałaców i funkcjonowała jedna akademia. Liczba ludności wynosiła ponad 60 tysięcy [Sulimierski 1902].

W 1834 roku miasto to stało się jednym z punktów optycznego telegrafu. W latach 1820-1835 była budowana szosa między Warszawą i Petersburgiem, lecz od Dyneburga szła w kierunku Kowna i omijała Wilno.

W 1851 roku rząd Rosji wydał rozkaz budowy kolei warszawsko-petersburskiej. Oficjalnie budowę rozpoczęto 15 lutego 1851 roku. Znaczenie stacji wileńskiej wzrastało. 30 grudnia 1884 roku zaczęła się eksploatacja linii kolejowej Wilno-Rowno. Została założona stacja Wilno II linii Wilno-Rowno obok stacji wileńskiej linii Warszawa-Petersburg. Funkcjonowała ona prawie niezależnie od wileńskiej stacji warszawsko-petersburskiej, tylko gdy wzrosła liczba przewożonych ładunków, stacja ta zaczęła obsługiwać wagony przepełnionej stacji wileńskiej linii Warszawa-Petersburg. Ruch na stacji wileńskiej ciągle wzrastał. Stacja kolejowa w Wilnie była także ważnym centrum tranzytowym ładunków. Około 80% ładunków przyjeżdżających do Wilna było ładunkami tranzytowymi [Žeimantas 2003].

W końcu XIX wieku Wilno składało się z ośmiu przedmieści, 13 placów, 65 ulic i 39 zaułków. Według jednodniowego spisu w roku 1875 było 1748 domów, 3817 zabudowań mieszkalnych, a w nich 12 787 mieszkań na 82 668 mieszkańców. Zakładów naukowych w Wilnie było 124, a w nich 8698 uczniów. W mieście funkcjonowało 68 fabryk i trzy papiernie w okolicy. W 1890 roku w Wilnie było 7327 rzemieślników, 26 kupców pierwszej klasy i 368 – drugiej klasy. Ogółem magazynów, sklepów i kramów było 1163 [Sulimierski 1902]. Na początku XX wieku w Wilnie były dwa mosty żelazne na rzece Wilia i cztery mosty na rzece Wilenka [Rouba 1908].

Pod względem liczby ludności Wilno na przełomie XIX i XX wieku zajmowało 111 miejsce w Europie i 12 w Rosji. W roku 1910 miało ono już 186 tys. mieszkańców [Žeimantas 2003]. Na wykresie przedstawionym na rys. 3 widoczny jest znaczny wzrost liczby ludności w Wilnie, który pobudziła budowa i działalność kolei warszawsko-petersburskiej.



Rys. 3. Liczba ludności w Wilnie w XIX wieku

Źródło: opracowanie własne na podstawie [Sulimierski 1902, s. 494].

Rudziszki

Po przeprowadzeniu linii kolejowej wieś zaczęła się intensywnie rozwijać. W 1866 roku Rudziszki miały dziewięć domów i mieszkało w nich 30 osób. Na przełomie XIX i XX wieku miejscowość była już centrum gminy. W Rudziszkach działał tartak, rynek i jarmarki, było kilkanaście karczm i sklepów. Pierwsza szkoła założona została w 1896 roku [Sulimierski 1902].

Orany

W końcu XIX wieku w Oranach istniał zarząd gminny, dom modlitwy żydowski. Latem pod miasteczkiem był wielki obóz artylerii, największy w Rosji. 5 maja 1881 roku miasteczko spłonęło [Sulimierski 1902].

Po przeprowadzeniu linii kolejowej w 1862 roku niedaleko Starych Oran zbudowano stację kolejową trzeciej klasy. Stacja zaczęła przyciągać nie tylko kolejarzy, ale też rzemieślników i bogatych ludzi, którzy chętnie budowali tu domki letniskowe. Pojawiały się sklepiki oraz różnorodne warsztaty. Znaczenie Oran jeszcze bardziej się wzmocniło, gdy w 1895 roku przeprowadzono zaniemeńską odnogę linii

kolejowej do Pateronys, która przedłużona została do Suwałk, Augustowa i Grodna. „Wyhodowane” przez kolej Nowe Orany przerosły Stare Orany. Na przełomie XIX i XX wieków Orany miały 1500 mieszkańców [Rouba 1908].

Grodno

Zbudowana w drugiej połowie XIX wieku linia kolejowa Warszawa-Petersburg stała się głównym środkiem komunikacji, co sprzyjało rozwojowi przemysłu fabrycznego.

W 1817 roku w Grodnie było 1109 domów i 5091 osób, w 1860 – 1815 domów i 20 121 osób. Natomiast w roku 1879 Grodno zamieszkiwało 34 775 osób. Taki wzrost liczby ludności spowodowany był zbudowaną w latach 60. XIX wieku koleją Warszawa-Petersburg [Sulimierski 1902].

W końcu XIX wieku Grodno miało dwa place – Paradny i Stary Rynek, 11 cerkwi, cztery kościoły, dwa gimnazja, szkołę żydowską, 11 fabryk, kolegium jezuickie [Sulimierski 1902].

Kuźnica

W końcu XVIII wieku Kuźnica miała około 430 mieszkańców, w 1857 roku – 694 mieszkańców, a w końcu XIX wieku – ponad 1300 [Kosiński 1962]. W 1856 roku Kuźnicę zamieszkiwało 23 majstrów, dziewięciu czeladników i sześciu uczniów w rzemiośle, a w 1868 roku było już 43 majstrów, dwóch czeladników i sześciu uczniów. Był tu zarząd policyjny i zarząd gminny [Kałabiński 1986].

Sokółka

Ważnym wydarzeniem był rok 1862, kiedy Sokółkę przecięła linia kolejowa Wiedeń-Warszawa-Petersburg. W tym okresie w mieście była cerkiew murowana, kościół katolicki murowany, synagoga drewniana, cztery żydowskie domy modlitwy, 61 sklepów, osiem magazynów drewnianych, urząd powiatowy, stacja pocztowa, kolejowa i telegraficzna, szkoła. W XIX wieku była ośrodkiem targów, rzemiosła i drobnego przemysłu. Chrześcijanie zajmowali się przeważnie rolnictwem, Żydzi zaś drobnym handlem i przemysłem. Przemysł fabryczny był nieznaczny, ograniczał się w 1877 roku do sześciu drobnych zakładów (jeden browar, fabryka świec, trzy garbarnie i garncarnia), zatrudniających dziewięciu robotników [Sulimierski 1902]. 1856 roku Sokółka miała 69 majstrów, i 32 uczniów w rzemiośle, a w 1868 roku było już 109 majstrów, 134 czeladników i 109 uczniów [Kałabiński 1986].

Przemysł skórzany był podstawą żywienia gospodarczego Sokółki. Ożywienie to nastąpiło w końcu XIX wieku i wyraziło się we wzroście liczby warsztatów i liczby zatrudnionych w garbarstwie. W 1891 roku działały tu cztery warsztaty garbarskie, w których pracowało 15 osób, w 1897 roku w dziewięciu warsztatach zatrudnionych było 80 osób, a w 1914 roku w 20 warsztatach – 500 osób [Kosiński 1962].

W latach 1798-1801 Sokółka miała zaledwie 1091 mieszkańców [Kosiński 1962]. W 1867 roku było tu 458 domów i 3814 mieszkańców, a w 1907 roku było już 5239 mieszkańców [Rouba 1908].

Białystok

W 1858 roku w Białymstoku funkcjonowało 21 zakładów przemysłowych, nie licząc gorzelni i browarów. Zatrudniały one 518 pracowników. Z tego osiem zakładów zaliczono do branży włókienniczej, co stawiało miasto na trzecim miejscu, po Supraślu i Choroszczy. W 1852 roku uruchomiono w mieście pierwszy w guberni grodzieńskiej młyn parowy. Szybko rosła liczba rzemieślników, prawdopodobnie w 1859 roku było ich ponad 800 [Monkiewicz 1986].

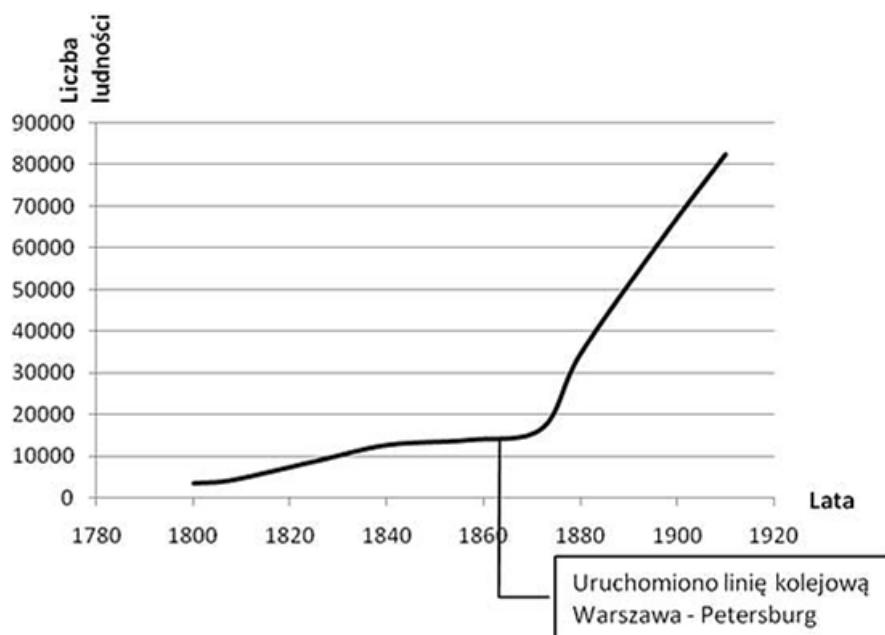
W 1835 roku Białystok miał 611 domów, w tym 87 murowanych, w 1845 roku już 708 domów, z czego około 150 murowanych, a w 1857 roku 780 domów, wśród nich 174 murowanych. Oznacza to, że w ciągu dwudziestu lat liczba domów zwiększyła się o 28%, a murowanych aż o ponad 100% [Dobroński 1998].

Od lat 60. XIX stulecia Białystok rozwijał się niezwykle dynamicznie. Rozwojowi miasta sprzyjały zmiany na wsi, zwłaszcza zniesienie poddaństwa i proces uwłaszczenia chłopów zapoczątkowany w 1861 roku. Natomiast problemem kłopotliwym stawała się narastająca konkurencja na rynkach zbytu. W tej sytuacji duże znaczenie miała budowa linii kolejowych. Najwięcej z nowych możliwości eksportu skorzystał sam Białystok [Dobroński 1998].

W latach 60. XIX wieku nastąpiły gwałtowne zmiany, prowadzące do koncentracji produkcji i wzrostu przewagi Białegostoku nad konkurencyjnymi miastami. Spowodowane to było wprowadzeniem maszyn parowych, opalanych węglem, którego sprowadzenie ułatwiło przeprowadzenie pierwszej linii kolejowej Warszawa-Petersburg. Kolej dawała możliwość ekspansji na dalsze rynki zbytu. Otwarcie linii kolejowej było momentem przełomowym dla przemysłu białostockiego. Nic więc dziwnego, że od tej chwili przemysł zaczął skupiać się w mieście i najbliższej jego okolicy. Stare i dobrze rozwinięte fabryki w Michałowie czy Supraślu nie mogły, z powodu ciężkich warunków komunikacyjnych, wytrzymać konkurencji fabryk białostockich i zaczęły upadać [Kosiński 1962].

Już po kilku latach dały się odczuć pozytywne skutki otwarcia linii kolejowej Warszawa-Petersburg. W ciągu dziesięciu lat liczba zakładów produkcyjnych wzrosła z 14 w roku 1857 do 61 w 1868 roku [Antoniewicz (red.) 1968]. Sytuacja Białegostoku w coraz większym stopniu zależała od wyników osiągniętych przez miejscowy przemysł włókienniczy. W 1860 roku w mieście nad Białą funkcjonowały trzy fabryki sukienne, dwie przędzalnie bawełny i pięć przędzalni wełny, dwie wytopialnie łoju, jedna garbarnia, dwie olejarnie i trzy mydlarnie. W tych zakładach pracowało 500 robotników i 741 rzemieślników (417 majstrów). W 1870 roku było 51 zakładów włókienniczych zatrudniających 1232 robotników. Z drobnych firm innych branż odnotowano jeszcze w Białymstoku w 1870 roku dwie wytwórnie tytoniu i dwa browary [Sulimierski 1902].

Lata 1870-1890 stanowiły „złoty okres” dziejów przemysłu białostockiego. W roku 1895 funkcjonowało w mieście 230 fabryk manufakturowych różnych wielkości, a mianowicie: 188 fabryk sukna, 11 – kortu, pięć – jedwabiu, osiem – tkanin wełnianych, jedna – kapeluszy, jedna – sztucznej wełny i 16 przędzalni. Zatrudniały one 4675 robotników [Mościcki 1933].



Rys. 4. Liczba ludności w Białymstoku w XIX wieku

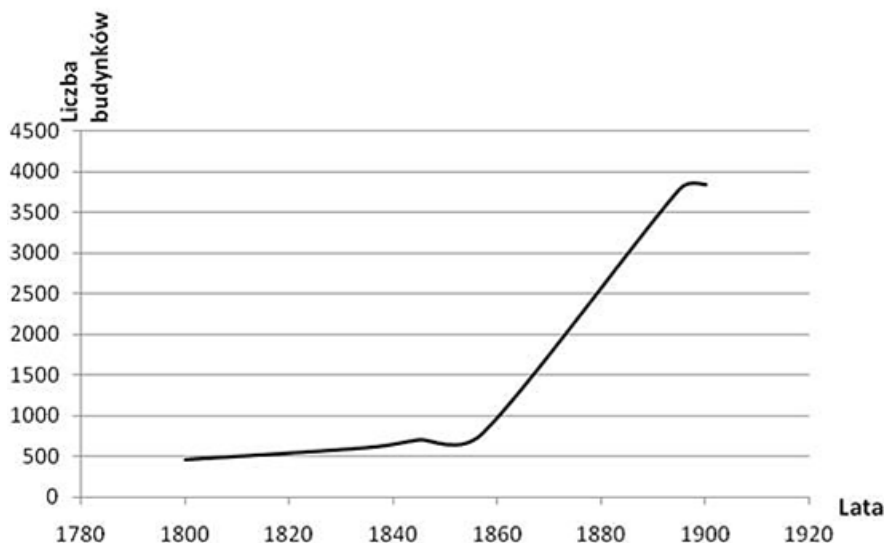
Źródło: opracowanie własne na podstawie [Kosiński 1962, s. 152-153].

W 1887 roku cały przemysł białostocki zatrudniał już połowę wszystkich robotników z okręgu. Produkcję rozpoczęły nowe fabryki, i to różnych branż. Białystok stał się największym centrum przemysłowym w granicach guberni litewskich i białoruskich, czyli tzw. Kraju Północno-Zachodniego z Wilnem. Poza włókiennictwem wyróżniały się w mieście zakłady metalurgiczne, które w 1901 roku zatrudniały 440 robotników. Rozwinął się w krótkim czasie przemysł tytoniowy, zatrudniający około 500 robotników na początku XX wieku. Pojawiły pierwsze większe kaflarnie, dobrą marką cieszyły się garbarnie [Mościcki 1933].

W latach 1860-1910 liczba mieszkańców Białegostoku powiększyła się niemal czterokrotnie – do około 80,3 tys. osób. Z taką dynamiką wzrostu liczby mieszkańców Białystok zaliczał się do grupy najszybciej rozwijających się wówczas zarówno miast polskich, jak i wszystkich ośrodków Kraju Północno-Zachodniego. Już w latach 80. XIX wieku miasto powiatowe Białystok miało więcej mieszkańców od gubernialnego miasta Grodno [Dobroński 1998].

W roku 1895 Białystok miał 3788 budynków, z których około 30% stanowiły budynki murowane. W mieście było wówczas 56 ulic i 33 zaułki [Mościcki 1933].

Ruch budowlany rozpoczął się w Białymstoku w 1870 roku, a po upływie 10 lat, równoległe z rozkwitem przemysłu, intensywność jego wzrosła do niebywałych rozmiarów. Popyt na cegłę ciągle wzrastał, a więc w 1884 roku zbudowano nowoczesną



Rys. 5. Liczba budynków w Białymstoku w XIX wieku

Źródło: opracowanie własne na podstawie [Dobroński 1998, s. 102; Mościcki 1933, s. 171; Monkiewicz 1986, s. 16].

cegielnię w majątku Horodniczany. Trzy lata później zbudowana została jeszcze jedna cegielnia, dla której był zapewniony zbyt. Banki, rozporządzając nadmiarem gotówki, hojnie udzielały pożyczek pod nieruchomości miejskie. Ruch budowlany wzrastał bardzo intensywnie. Już w roku 1893 w mieście zabrakło cegły, więc zaczęto ją sprowadzać. W roku 1895 założono nową cegielnię, ale i to nie pomogło zaspokoić ogromnego popytu na cegłę [Mościcki 1933].

Łapy

Przed przeprowadzeniem linii kolejowej przez Łapy nie zauważono tu rozwoju, natomiast po zbudowaniu kolei wieś ta zaczęła się intensywnie rozwijać. Dzięki kolei, a głównie dzięki warsztatom kolejowym zbudowanym w 1870 roku, Łapy stały się miastem.

W 1864 roku Łapy zostały podzielone linią kolejową Warszawa-Petersburg na dwie części. W części północnej znalazły się Łapy Leśniki, Łapy Goździki, Łapy Barwiki oraz Łapy Zięciuki. W części południowej znalazło się osiem innych Łap.

W Łapach Barwikach osuszono glebę i zbudowano stację oraz dworzec kolejowy. Warsztaty kolejowe przyciągały rzemieślników i innych robotników z okolicznych wsi, którzy z czasem osiedlali się na tutejszych terenach. Liczba ludności w Łapach coraz bardziej wzrastała, rozwijał się handel, budowano domy, sklepy [Kosiński 1962]. Dawne wiejskie granice między Łapami zostały zabudowane i utworzyły całość.

Czyżewo

W 1827 roku miasteczko miało 74 domy i 811 mieszkańców, w 1860 roku – 1508 mieszkańców (w tym 1462 Żydów). Linia kolejowa Warszawa-Petersburg przyczyniła się do wzrostu liczby ludności do prawie 2000 mieszkańców i 121 domów w końcu XIX wieku. Od połowy XIX wieku istniały tu dwie drewniane synagogi [Sulimierski 1902].

W latach 1869-1874 zbudowano nowy murowany kościół i założono cmentarz parafialny. W końcu XIX wieku osada miała także sąd gminny trzeciego okręgu, urząd gminny, szkołę początkową, stację pocztową. Dobrze rozwinięty był handel, zwłaszcza zbożem.

5. Zakończenie

Transport ma wielkie znaczenie dla całego kraju, ponieważ łączy wszystkie dziedziny życia gospodarczego i społecznego, a także wpływa na współdziałanie między poszczególnymi sferami i gałęziami gospodarki oraz różnymi obszarami kraju. Dzieje się tak, ponieważ transport zapewnia wymianę dóbr i współpracę jednostek gospodarczych oraz oddzielnych obszarów kraju, powodując równomierny ich rozwój. Transport służy też aktywizacji życia gospodarczego na obszarach słabo rozwiniętych.

Transport kolejowy jest jedną z najważniejszych części podstawy materialno-technicznej w produkcji. Odgrywa wielką rolę w racjonalnym umiejscowieniu, a także w rozwoju sił produkcyjnych kraju. Dostarczając surowców do miejsc ich obróbki, przewożąc gotowe produkty ze sfery produkcji do sfery konsumpcji, transport kolejowy wpływa nie tylko na cały proces produkcyjny, ale także i rozwój innych gałęzi gospodarczych. Transport kolejowy zawiera w sobie cały kompleks produkcyjny, czyli: produkcję torów, produkcję lokomotyw i wagonów, warsztaty naprawcze, komunikację (telegraf).

Transport kolejowy jest stymulatorem w rozwoju przemysłowym, a zarazem i urbanizacji kraju. Zapewnia on komunikację zarówno miasta ze wsią, jak również przemysłu z rolnictwem. Działalność kolei warszawsko-petersburskiej sprzyjała w przekształceniu wielu osad w miasta, a także zapoczątkowała powstanie kilku miasteczek. Po przeprowadzeniu linii kolejowej pobliskie osady zaczynały się rozwijać w szybkim tempie. Natomiast stan gospodarczy bardziej odległych osad najczęściej się pogarszał. Tak było w przypadku Świącian, gdy część ludności przesiedliła do konkurencyjnej, powstałej wraz z przeprowadzeniem kolei osady, zwanej Nowe Świąciany, umiejscowionej przy stacji kolejowej. Przyczyną była blisko położona droga żelazna zapewniająca pracę i wygodną komunikację.

Inaczej było w przypadku Białegostoku, ponieważ kolej przeszła przez samo miasto. Sprzyjała wzrostowi liczby ludności, rozwojowi budownictwa, rozwojowi produkcji miasta, a zwłaszcza rozwojowi przemysłu włókienniczego. Gdyby kolej

ominęła Białystok, prawdopodobnie nie osiągnąłby on takich wysokich wskaźników rozwoju gospodarczego.

Aktualnie są szybsze i wygodniejsze rodzaje transportu, jednak komunikacja kolejowa jest nadal intensywnie wykorzystywana ze względu na niskie koszty oraz wysoką ładowność. Transport kolejowy nadal odgrywa ważną rolę w życiu gospodarczym kraju, a także miast i osad rozlokowanych w pobliżu linii kolejowej.

Literatura

- Antoniewicz J. (red.), 1968, *Studia i materiały do dziejów miasta Białegostoku*, Białostockie Towarzystwo Naukowe, Białystok.
- Dobroński A., 1998, *Białystok – historia miasta*, Zarząd Miasta Białegostoku, Białystok.
- Георгиевский Е. И., 1898, *Исторический очерк развития железных дорог в России с их основанием по 1897 год включительно*, С. Петербург.
- Головачев А., 1881, *История железнодорожного дела в России*, С. Петербург.
- Kałabiński S., 1986, *Pierwszy okres przemysłu i klasy robotniczej Białostocczyzny 1807-1870*, PWN, Warszawa.
- Kirkog A.H., 1862, *Przewodnik. Wilno i koleje żelazne*, Wilno.
- Косаковский Г.И., 1975, *Железные дороги Литвы*, Мокслас, Вильнюс.
- Kosiński L., 1962, *Miasta województwa białostockiego*, PWN, Warszawa.
- Kviklys B., 1989, *Mūsų Lietuva*, Mintis, Wilno.
- Łoza S., 1920, *Drogi żelazne Ziem Wschodnich Rzeczypospolitej w dobie przedwojennej*, Warszawa.
- Maliszewski E., 1925, *Podręczny słownik geograficzny: ze szczególnym uwzględnieniem Polski, jej spraw i interesów*, Warszawa.
- Меев В.Ф., 1902, *Россия в дорожном отношении*, С. Петербург.
- Monkiewicz W., 1986, *Białystok i okolice*, Krajowa Agencja Wydawnicza, Białystok.
- Mościcki H., 1933, *Białystok: zarys historyczny*, Wydawnictwo Magistratu M. Białegostoku, Białystok.
- Murawiejski J., 1999, *Dawny Białystok*, PAN druk, Białystok.
- Озеров Н., 1899, *Северо-Западные железные дороги. Исторический очерк сооружения и эксплуатации С. Петербурго-Варшавской железной дороги*, Вильнюс.
- Perelica W., 2002, *Białystok – kresowe miasto*, Wydawnictwo Benkowski, Białystok.
- Rouba N., 1908, *Przewodnik po Litwie i Białej Rusi*, Wilno.
- Семенов Ф., 1898, *Железнодорожный транспорт в России*, Москва.
- Sterner W., 1962, *Narodziny kolei*, Warszawa.
- Sulimierski F., 1902, *Słownik geograficzny Królestwa Polskiego i innych krajów słowiańskich*, Warszawa.
- Troczewski Z., 1956, *Białystok i okolice. Przewodnik – informator*, Białystok.
- Вербловский В., 1894, *Исторический очерк развития железных дорог в России*, С. Петербург.
- Wrotnowski A., 1878, *Drogi żelazne w Królestwie Polskim*, Warszawa.
- Žeimantas L. V., 2003, *Sankt Peterburgo-Varšuvos geležinkelis 1858-1915*, Gelspa, Vilnius.
- Зензинов И., 1903, *Из истории железных дорог*, С. Петербург.