

*150 lat kolei w Grajewie
1873-2023*



Wydawca
Towarzystwo Przyjaciół 9 Pułku Strzelców Konnych
Szymany 66, 19-200 Grajewo
email: 9psk@interia.pl



Copyright by Towarzystwo Przyjaciół 9 PSK w Grajewie 2023

Opracowanie i redakcja
dr Tomasz Dudziński

Zdjęcie na okładce:
Pociąg wjeżdżający do Grajewa od strony Białegostoku wzdłuż tzw. Alejek
- pierwsza połowa lat sześćdziesiątych XX w.
(fot. Mikołaj Mołczanowski, zbiory GIH)



**Publikacja wydana przy wsparciu finansowym
Miasta Grajewo**

150 lat kolei w Grajewie (1873–2023)

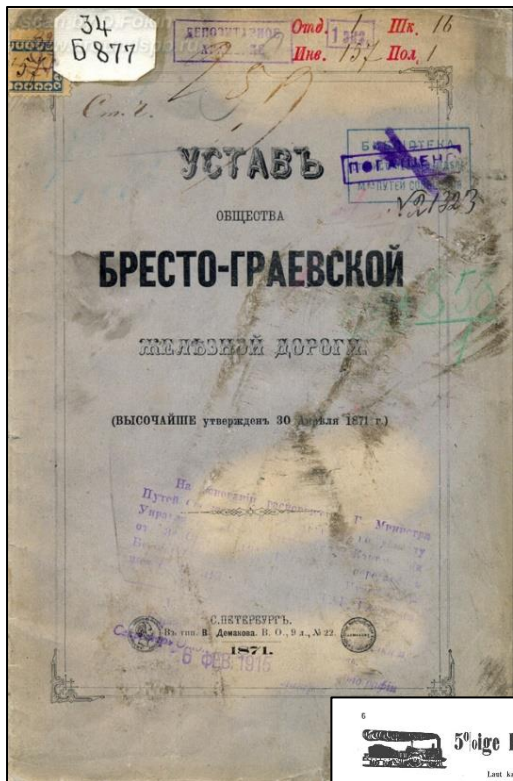
Lata 1873–1915

W bieżącym roku obchodzimy 150. rocznicę uruchomienia kolei Brzesko-Grajewskiej, która w sposób znaczący wpłynęła na rozwój przygranicznego wówczas Grajewa. Choć oficjalnie stały ruch kolejowy na stacji w Grajewie został uruchomiony 9 sierpnia 1873 r., to historia powstania tej linii kolejowej rozpoczyna się już w 1861 r. To właśnie wówczas Towarzystwo Wschodnio-Pruskiej Kolei Południowej po raz pierwszy wystąpiło do władz Rosji o zgodę na przedłużenie planowanej kolei Piława – Królewiec – Elk na ziemie Cesarstwa Rosyjskiego. Poszczególne odcinki wzmiankowanej linii kolejowej zostały uruchomione w latach 1865–1868. Dalekosiężną ideą, która legła u podstaw chęci jej przedłużenia była wizja połączenia Królewca z Odessą, a więc de facto wybrzeża Morza Bałtyckiego z wybrzeżem Morza Czarnego.

Ustalenia, co do przedłużenia Wschodnio-Pruskiej Kolei Południowej na terytorium Rosji, trwały aż sześć lat, nie przynosząc żadnych konkretnych wyników. Pierwotnie planowano jej przedłużenie w kierunku na Białystok – Grodno – Pińsk, co nie do końca było na rękę władzom rosyjskim. Dopiero w 1867 r., za sprawą hrabiego Fiodora Berga, zaproponowano udzielenie Towarzystwu pozwolenia na budowę kolei na trasie Grajewo – Białystok – Brześć. Była ona pozbawiona gwarancji państwowych, ale liczono na to, że inwestycja się opłaci, dzięki jej znaczeniu w ruchu towarowym.

W styczniu 1868 r. uzyskano zezwolenie na wykup gruntów, zaś w 1869 r. przedłożono Komitetowi Ministrów projekt koncesji, plany oraz rysunki techniczne przewidywanej budowy. Specjalna komisja ministerialna określiła maksymalną cenę za wydanie koncesji. Wyliczono, że budowa 1 wiorsty linii kolejowej (1067 m) miała kosztować 57,5 tys. rubli w gotówce. Biorąc pod uwagę długość całej linii, wynoszącą 198,5 wiorst wyliczono, że kapitał potrzebny na ten cel powinien wynosić – 11,5 mln rubli w gotówce lub 13,353 mln rubli w kredycie. 7 stycznia 1870 r. rząd carski zatwierdził koncesję i ustalił warunki techniczne, którym miała odpowiadać linia kolejowa. Koncesja na budowę została wydana hr. Lehndorff-Steinort i baronowi Romberg-Gerdauen. Pewną ciekawostką jest fakt, że dopiero wówczas (5 lipca 1870 r.) rząd pruski udzielił Towarzystwu Wschodnio-Pruskiej Kolei Południowej koncesji na budowę 16,5-kilometrowego odcinka z Elku do Prostek, którą zakończono w listopadzie 1871 r. Przedsięwzięcie połączenia międzypaństwowego o tak dużej skali i znaczeniu międzynarodowym nie mogło jednak obyć się bez porozumienia między Niemcami a Rosją. Stosowna umowa, regulująca szereg kwestii w zakresie sposobu użytkowania tego połączenia międzynarodowego, została podpisana 5 lipca 1871 r. w Królewcu.

Nieco wcześniej – 12 maja 1871 r. car Aleksandra II zatwierdził Statut Towarzystwa Brzesko-Grajewskiej Drogi Żelaznej. Na jego mocy Towarzystwo było zobowiązane do zbudowania na swój koszt i ryzyko kolei z Brześcia Litewskiego przez Białystok do granicy z Prusami koło Grajewa, a także do wyposażenia jej w niezbędny tabor. Termin przekazania linii do eksploatacji został określony na 7 stycznia 1873 r., zaś Towarzystwo uzyskiwało prawa do władania koleją przez 81 lat od daty jej otwarcia. Kosztowne prace miały zostać sfinansowane dzięki akcjom kolejowym. W związku z pewnymi kłopotami finansowymi część akcji musiano zastąpić obligacjami. W sumie wyemitowano 70 543 akcji i 62 990 obligacji po 100 rubli każda, co dawało łącznie kapitał zakładowy na poziomie 13,353 mln rubli.



Statut Towarzystwa
Brzesko-Grajewskiej
Drogi Żelaznej – 1871 r.

Огłoszenie o sprzedaży
akcji na budowę kolej
Brzesko-Grajewskiej
 („Der Aktionär”, Frankfurt
am Main 1872 r.)



5%ige Russische Eisenbahn-Anleihe.



Laut kaiserl. Ukas vom 17/29. December 1871 gestattet

EMISSION

von Rubel 5,424,632.⁸⁵ Metall – Thl. 3,902,000 pr. Crt. oder fl. 10,328,500 holl. Crt.
Nominal-Kapital in 5%igen Prioritäts-Obligationen
à Thl. 300 preuss. Crt. und à fl. 1000 holländ. der
Brest-Grajewo Eisenbahn-Gesellschaft.

Die Brest-Grajewo Eisenbahn, kaiserlich durch kaiserliches Ukas vom 28. December 1869, hat eine Länge von 202 Werst, gleich 20 deutschen Meilen. Das Anlage-Kapital beläuft, laut § 5 der Statuten, am 13.333,200 Papier-Rubeln oder umgerechnet zum festgesetzten Kurse von 1 Rubel 50 Kop. der Stahl-Längen auf 12,600,000 Rubel Metall. Hieraus sind 7,564,500 Rubel Papier in 75,645 Stück Aktien à 100 Rubel und mit 5,424,632.⁸⁵ Rubel Metall zu Thl. 5,902,000 preuss. Crt. werden in 5%igen Prioritäts-Obligationen in Stücken von Thl. 300 resp. 1000 Gulden holl. auszugeben. Die Bahn ist in vollem Bau begriffen, die Vollendung derselben hat zusammenhängend bis Ende des Jahres 1872 zu erfolgen, doch ist aus Bestimmung ausgemacht, dass die Eröffnung schon wesentlich früher wird stattfinden können.

Die innerhalb 21 Jahre zu zahlenden Obligationen genießen vom Tage der Emission 5% Zinsen und 1/2% Amortisation per annum. Die Tilgung geschieht durch alljährliche Vollzinsen, deren erste am 1.12. d.1.1872 stattfindet. Diese Anleihe wird, den Stammeisen in erster Linie vorrangig, durch alle, sowohl gegenwärtige als auch mit dem Obligationen-Kapital anzuwerthendes unbewegliches und bewegliches Eigentum der Brest-Grajewo Eisenbahn-Gesellschaft sicher gestellt. Es unterliegt jedoch ausdrücklich, dass die 1/2% der Statuten in seinen aus 44 Passagier- und Güter-Lokomotiven und 700 Personen- und Güter-Wagen und Ploiden bestehende Betriebsmaterial.

Während der Bauzeit und bis zur Betriebs-Eröffnung garantiren die St. Petersburgs Privat-Handelsbank in St. Petersburg und die Berliner Handels-Gesellschaft in Berlin die Tilgung der Prioritäts-Obligationen. Die zur Tilgung und Amortisation dieser Obligationen nötigen Gelder werden, vor Abzahlung jeglicher Dividenden auf die Stammeisen, aus den Betriebs-Einkünften entnommen.

Die Obligationen sind mit halbjährigen, vom 1.12. d.1.1872 an und 1.12. d.1.1873 jedes Jahre zahlbaren Coupons versehen und sichern dem Inhaber ein Jahre-Ergebnisse von 5% des Nominal-Kapitals. Die Bezahlung der Coupons erfolgt in St. Petersburg bei der Verwaltung der Brest-Grajewo Eisenbahn-Gesellschaft und in Berlin bei der Berliner Handels-Gesellschaft in Thälern, in Amsterdam bei den Herren Lippmann, Rosenthal & Co.

Werthlos & Garantie in holländ. Gulden, wozu auch die Einlösung der verfallenen Obligationen und zwar am 1.12. d.1.1872 jedes Jahre, mit dem 1.12. d.1.1873 Oktober 1872 beginnend, zum vollen Nennwert in preussisch Courant, resp. holländischen Gulden, frei von allen Steuern erfolgen wird.

Auf Grund der durch die Kaiserlich Russische Regierung erteilten Authorization und die Unterzeichneten beauftragt, auf dem Wege Obligationen an nachfolgendes Bedingendes Subskriptions-Verfahren zu setzen:

am Montag den 8. und Dienstag den 9. Januar cr.
zu Nachmittags 2 Uhr

a. für Stücke à 1000 Gulden holl. Crt.
in Amsterdam bei den Herren Lippmann, Rosenthal & Co.
Westhuis & Compert.

b. für Stücke à 200 Thaler preuss. Crt.
in St. Petersburg bei der St. Petersburgs Privat-Handelsbank,
in Berlin bei der Berliner Handels-Gesellschaft,
in Dresden bei der Sächsischen Kreditbank,
in Frankfurt a. M. bei der Deutschen Vereinsbank,
in Hamburg bei der Norddeutschen Bank,
in Königsberg i. Pr. bei Herrn J. Simon Wwe u. Sohn,
in Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Kredit-Anstalt,
in München bei der Bayerischen Vereinsbank,
in Stralsund bei der Vereinsbank,
in Stuttgart bei der Württembergischen Vereinsbank,
in Warschau bei den Herren Leopold Krasnowsky.

2. Der Subskriptionspreis ist auf 75% festgesetzt; die laufenden Zinsen vom 1.–13. Januar 1872 sind demnach bei der Abgabe der Obligationen zusammenzuzahlen.

3. Bei der Subskription sind 10% des Betrages in Bar oder in gangbarer, nach dem Tageskurse zu veranschlagenden Effekten als Kaution zu deponiren.

4. In Fall einer Überzeichnung tritt eine Reduktion der gesuchten Beträge ein und wird das Bescheid spätestens acht Tage nach der Subskription bekannt gemacht werden.

5. Die Subskriptionen sind verpflichtet, die kaiserlich durch die vollzogene Obligationen bei den beizuliegenden Zeichnungsbüchern spätestens am 31. Januar cr. gegen Zahlung des Betrages und der laufenden Zinsen zu stempeln und wird die bei der Zeichnung hinterlegte Kaution dahin verwendet, die Abnahme der Interessenten auf jedoch auch schon von Tage der Bekanntmachung des Zeichnungs-Buchens in Vollziehung von einer oder mehreren Obligationen gestattet sein. Im Falle der nicht erfolgten Abnahme ist der 31. Januar cr. der letzte Termin.

6. Die definitiven Obligationen mit Zinscoupons und Talons werden durch die Kaiserl. Russ. Staats-Druckerei in St. Petersburg fertig gedruckt und nach erfolgter Bekanntmachung gegen Rückgabe der Interessenten kostenfrei an den Emittenten, seinen Inhaber.

St. Petersburg und Berlin.
St. Petersburgs Privat-Handelsbank. Berliner Handels-Gesellschaft.

Prace miały być prowadzone równocześnie z dwóch kierunków od Brześcia i od strony granicy z Prusami. Całkowita długość trasy razem z łącznicą do stacji Białystok i linii kolejowej Warszawsko-Petersburskiej miała wynosić 202 wiorsty (216 km). Towarzystwo zostało też zobowiązane do zbudowania dwuprzewodowej linii telegraficznej wzdłuż całej trasy. W statucie zapisano, że przynajmniej 1/3 materiałów do budowy miała zostać zakupiona w Rosji, pozostała zaś część mogła być sprowadzona z zagranicy bez opłat celnych. Planowano, że do budowy linii będzie niezbędny zakup prawie 6052 ton szyn oraz 399 ton przytwierdzeń. W statucie znalazły się też zapisy dotyczące wyposażenia powstającej linii kolejowej w tabor. Miała ona dysponować nie mniej niż ośmioma parowozami pasażerskimi i 36 parowozami towarowymi, 22 wagonami pasażerskimi, sześcioma wagonami bagażowymi oraz 730 wagonami towarowymi. Podobnie jak w przypadku materiałów do budowy 1/3 niezbędnego taboru miała być zakupiona w Rosji, częściowo w zakładach państwowych, a częściowo w prywatnych.

Co ciekawe, budowę linii rozpoczęto po uzyskaniu koncesji, ale przed zatwierdzeniem statutu Towarzystwa Brzesko-Grajewskiej Drogi Żelaznej. W początkach 1870 r. prace budowlane powierzono Bethleyowi Henremu Strousbergowi, znanemu już w Europie z budowy kilku linii kolejowych nie tylko w Prusach, ale także w Rumunii i na Węgrzech. Słynął on też z budowy wielkich fabryk w Hanowerze i Dortmundzie. Po zgromadzeniu niezbędnych materiałów, prace budowlane przy kolei rozpoczęto już w pierwszej połowie 1870 roku. Od samego początku budowa linii kolejowej i postęp prac na niej był regularnym tematem na łamach prasy z obszaru Królestwa Polskiego. Do lutego 1872 r. spośród 41 mostów linii Brześć – Grajewo na terenie ówczesnej guberni grodzieńskiej niezakończone były zaledwie trzy przez rzeki Białą, Supraśl i Narew. Zaawansowanie budowy domów dróżniczych i koszarek określano na 95%, zaś urządzenia stacyjne były wykonane w 80%. Linia na całej swej długości była linią jednotorową, o rozstawie szyn 1524 mm. Jej torowisko w większości składało się z nasypów, których górna szerokość wynosiła 9 m. Kolej przecinała liczne rzeki, strumienie i tereny podmokłe, w związku z czym na całej długości ułożono 72 przepusty żeliwne oraz wzniesiono 45 małych mostów. Większe mosty przerzucono przez Narew pod Strabłą (135 m długości), rzekę Supraśl (54 m długości) i Biebrzę (45 m długości). W sumie budowa linii kosztowała 13,255 mln rubli, z czego ok. 60% był to koszt budowy drogi, 24% zakup niezbędnego taboru, 12% budowa stacji i budynków, zaś ok. 10% pochłonęła budowa telegrafu.

Szybkie początkowo tempo prac spowolniła po pierwsze wojna prusko-francuska, po drugie kłopoty finansowe Strousberga, w związku z czym hurraoptymistyczne informacje prasowe o planach zakończenia budowy w końcu 1871 r. nie ziściły się, a prace przy budowie trasy trwały z różnym natężeniem aż do lata 1873 r. Końcowa inspekcja wybudowanej linii kolejowej odbyła się 13 lipca 1873 r., zaś jej faktyczne oddanie do normalnej eksploatacji nastąpiło 9 sierpnia 1873 r. Ukończenie liczącego 18 kilometrów odcinka granicznego Prostki – Grajewo i faktyczne połączenie z kolejami pruskimi miało miejsce 15 września 1873 r.



*Bethley Henry Strousberg
(1823–1884)*

GAZETA POLSKA.

ZARZĄD DROGI ŻELAZNEJ BRZESKO-GRAJEWSKIEJ

podaje niniejszem do publicznej wiadomości, że regularny bieg pociągów pasażerskich i towarowych na tej drodze, otwartym został z dniem 28 lipca (9 sierpnia) r. b.

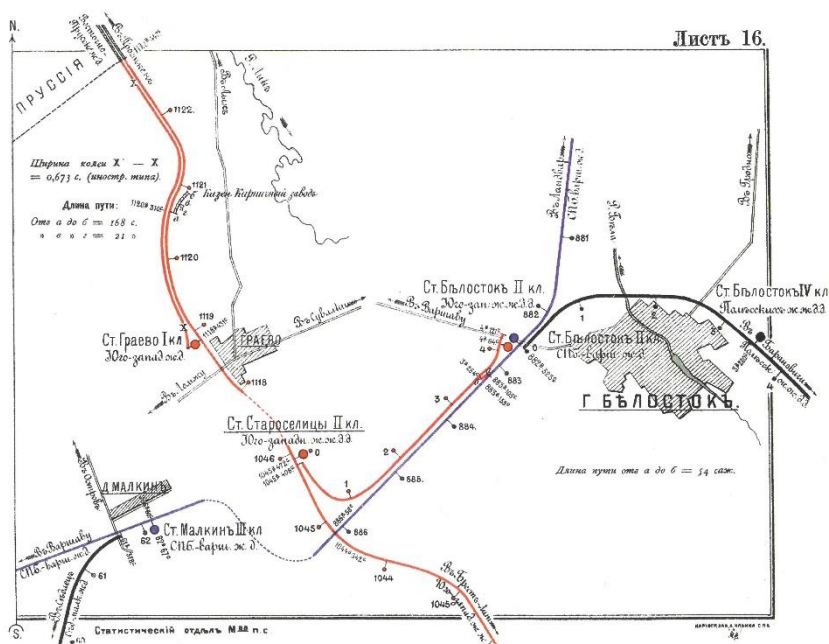
Droga żelazna Brzesko-Grajewska na przestrzeni swej od Brześcia do granicy pruskiej pod m. Grajewo, t. j. na długości 200 wiorst, ma zbudowanych 13 stacyj dla przyjmowania pasażerów i towarów, a mianowicie: Brześć, Łyszczyce, Wysoko-Litowski, Kleszczeli, Grygorowcy, Bielsk, Strabla, Lewicki, Starosielec, Knyszyn, Mońki, Goniondz i Grajewo. W Brześciu droga Grajewska łączy się z drogami żelaznymi: Warszawsko-Terespolską, Moskiewsko-Brzeską i Kijowsko-Brzeską, — pomiędzy zaś stacją Starosielec drogi Brzesko-Grajewskiej i stacją Białystok drogi Petersbursko-Warszawskiej, zbudowaną została oddzielna gałąź, łącząca obie te drogi.

Bieg pociągów pasażerskich na drodze żelaznej Brzesko-Grajewskiej, urządzony został w ściśletem zastosowaniu się do rozkładu jazdy pociągów pasażerskich na sąsiednich jej i w bezpośredniej z nią komunikacji będących drogach żelaznych Petersbursko-Warszawskiej i Wschodnio-Południowej Pruskiej (od granicy do Królewca i Piławy) tak, że pasażerowie podróżujący między Warszawą i Królewcem, na stacjach łączących: w Białymstoku i Grajewie, bez straty czasu są zabierani z pociągów jednej, na pociągi drugiej drogi. Podobnie, w krótkim przeciągu czasu, godziny przybycia i odjazdu ze stacji Brześć pociągów dróg żelaznych Moskiewsko-Brzeskiej, Kijowsko-Brzeskiej i Brzesko-Grajewskiej, będą uregulowane tak, aby osoby odbywające podróż między Odesą, Petersburgiem i Królewcem z jednej, i między Moskwą a Królewcem z drugiej strony, nie traciły wiele czasu w Brześciu.

W końcu nadmieniam się, że w Grajewie, gdzie równocześnie otwartą została Komora celna 1-ej klasy, urządzoną będzie oddzielna agentura, mająca się zajmować załatwianiem wszelkich celnych formalności z towarami, tak przywożenymi z zagranicy jako też i wywożenymi za granicę.

(Nr 1118 1 2)

Linia kolejowa Brzesko-Grajewska od początku była pomyślana jako jeden z elementów składowych większej całości, a z innymi liniami łączyła się poprzez węzły kolejowe w Brześciu, Białymstoku i Grajewie. W Brześciu łączyły się linie kolei Warszawsko-Terespolskiej (uruchomiona we wrześniu 1867 r.), Moskiewsko-Brzeskiej (odcinek Terespol-Brześć uruchomiono w marcu 1870 r, zaś odcinek Smoleńsk – Mińsk – Brześć w listopadzie 1871 r.), Brzesko-Grajewskiej (uruchomiona w sierpniu 1873 r.) oraz Kijowsko-Brzeskiej (odcinek Brześć – Berdyczów – Kijów uruchomiono także w 1873 r.). Drugim z węzłów, dzięki którym kolej Brzesko-Grajewska zyskała połączenie z siecią kolejową Cesarstwa Rosyjskiego, był Białystok, przez który od 1862 r. przebiegała kolej Warszawsko-Petersburska. Stacja zbudowanej 10 lat później kolei nie została zlokalizowana bezpośrednio w Białymstoku, a w leżących nieopodal Starosielcach. Obie linie kolejowe zostały skrzyżowane bezkolizyjnie za pomocą wiaduktu (26 m długości, 9,5 m szerokości i 6,5 m wysokości), po którym nad koleją Warszawsko-Petersburską poprowadzono tor kolei Brzesko-Grajewskiej. Połączenie między liniami zapewniał dodatkowy ok. 3-kilometrowy odcinek łącznicy między Starosielcami i Białymstokiem. Takie rozwiązanie powodowało pewne niedogodności, gdyż aż do czasów I wojny światowej pociągi pasażerskie z linii Brześć – Grajewo w celu obsłużenia stacji Białystok musiały dwukrotnie pokonywać odcinek łącznicy, zmieniając kierunek jazdy w Starosielcach i Białymstoku. Stację graniczną zlokalizowano w Grajewie i pełniła ona podwójną rolę, gdyż tor kolei Brzesko-Grajewskiej o szerokości 1542 mm poprowadzono aż do stacji Prostki po stronie pruskiej, zaś tor normalotorowy kolei pruskich poprowadzono z Prostek aż do Grajewa.



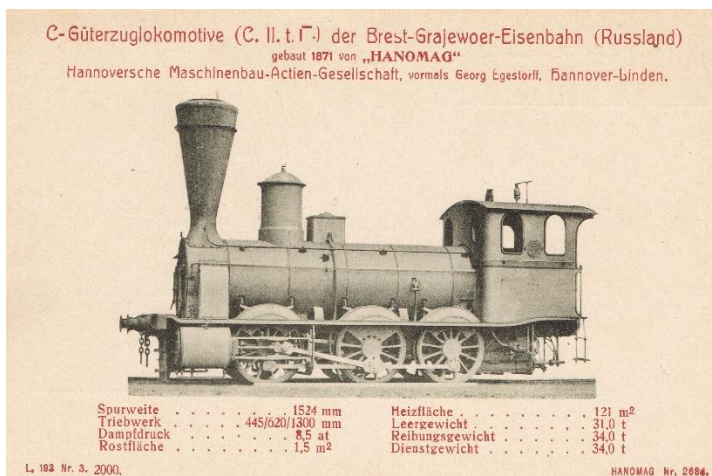
Fragment schematu sieci kolejowej z uwzględnieniem połączeń zastosowanych między stacjami Białystok – Starosielce – Grajewo (1890 r.)

Ponieważ linia Brzesko-Grajewska w swoich założeniach miała charakter kolei tranzytowej, to jej cechą wyróżniającą było ułożenie znacznej części szyn w linii prostej, co spowodowało lokowanie niektórych stacji kolejowych w odległości nawet kilku kilometrów od miast i osad. Tymi stacjami pośrednimi pomiędzy wspomnianymi stacjami węzłowymi wg rozkładu jazdy z 1877 r. kolejno od strony Brześcia były: Brześć, Łyszczycze, Wysokie Litewskie, Kleszczele, Grygorowce, Bielsk, Strabla, Lewicka, Starosielce, Knyszyn, Mońki, Goniądz i Grajewo. W sumie na 14 stacjach i przystankach powstały budynki dworcowe o ciekawej architekturze, w tym jedna stacja I klasy, dwie klasy II, pięć klasy III, cztery klasy IV i dwie V klasy. Dodatkowo wybudowano 26 domów mieszkalnych dla personelu, 11 magazynów i 31 ramp towarowych. Droga Brzesko-Grajewska była wyposażona w jedną wagonownię i 6 parowozowni oraz warsztaty do naprawy taboru zlokalizowane w Starosielcach. Poza tym na trasie znajdowało się jeszcze 13 pomp wodnych, zaś system sygnałowy składał się z 55 aparatów optycznych i 27 telegrafów stacyjnych Morse'a.



Grajewski dworzec ok. 1901 r. (zbiory prywatne A.Aleksandrowicza)

Pierwsze parowozy dla Kolei Brzesko-Grajewskiej zostały zamówione w niemieckiej firmie Hannoversche Maschinenbau-Actien-Gesellschaft w Hanowerze Linden (Hanomag). W 1871 r. fabryka dostarczyła 22 parowozy towarowe. W 1873 r. analogiczne 14 parowozów dostarczyły zakłady Newskie. Ciekawostką jest to, że były one opalane drewnem (ich przerobienie na opał węglem nastąpiło dopiero w 1899 r.). W roku 1872 Hanomag dostarczył też osiem parowozów pasażerskich. Liczby zakupionych parowozów były zgodne z tym, co zostało określone w Statucie Towarzystwa Kolei Brzesko-Grajewskiej Drogi Żelaznej. Zaraz po uruchomieniu kolej ta miała do swej dyspozycji 758 wagonów, w tym m.in. 19 wagonów pasażerskich, które oferowały łącznie 427 miejsc od klasy I do III, sześć wagonów bagażowych, trzy wagony pocztowe, czy 40 specjalnych wagonów do przewozu koni i bydła. W miarę upływu czasu tabor powiększał się i w 1878 r. składał się już z 66 parowozów, 39 wagonów pasażerskich i 1483 wagonów towarowych.



*Typy parowozów do obsługi pociągów towarowych i pasażerskich na linii kolejowej
 Brześć – Grajewo (zbiory prywatne T.Dudzińskiego i A.Aleksandrowicza)*

Według danych z rozkładu jazdy z 1877 r. na linii kursowała jedna para pociągów osobowych i jedna para pociągów osobowo-towarowych. Czas podróży pociągiem osobowym, który jechał z prędkością ok. 26–28 km/h nie należał do krótkich, podróż na odcinku Brześć – Starosielce trwała ok. 5 godzin, zaś Starosielce – Grajewo 2 godziny 48 minut. Nietypowa była również organizacja ruchu pasażerskiego w węzle białostockim. Pociągi osobowe z Grajewa i Brześcia spotykały się na stacji w Starosielcach, skąd dopiero połączony skład wagonów docierał łącznicą na dworzec kolei Warszawsko-Petersburskiej. Stąd po kilkunastominutowym postoju i skomunikowaniu z pociągiem Petersburg – Warszawa skład był przestawiany na stację Białystok kolei Brzesko-Grajewskiej i dopiero po dwóch godzinach postoju wracał do Starosielc, także zatrzymując się na 20 minut na stacji kolei Warszawsko-Petersburskiej. W Starosielcach po rozdzieleniu jeden skład ruszał do Brześcia, a drugi do Grajewa. W sumie między przyjazdem pociągów z Brześcia i Grajewa do Starosielc, a ich odjazdem do stacji docelowych upływało prawie 3,5 godziny.



*Fragment tablicy z tekstem ze Statutu kar nakładanych przez sędziów pokoju (1885 r.)
Fragment dot. m.in. kar za przemieszczenie, przekroczenie lub przeciągnięcie czegoś
przez tory w czasie, gdy jest to niedozwolone ... (zbiory GIH)*

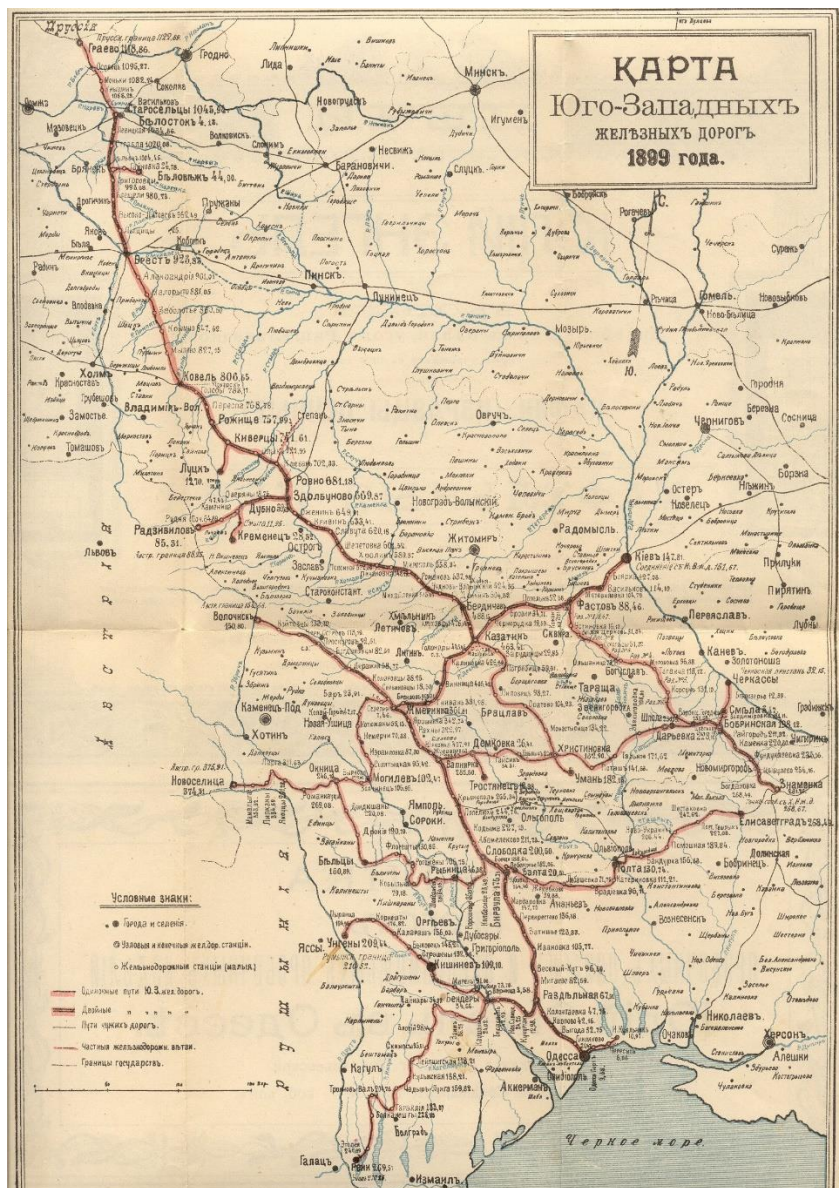
W połowie lat siedemdziesiątych XIX wieku pojawiły się propozycje połączenia poszczególnych rosyjskich przedsiębiorstw kolejowych w większe podmioty gospodarcze. Przyczyną tego typu idei była chęć zmniejszenia kosztów eksploatacji, racjonalizacja utrzymania taboru poprzez stworzenie zbiorczych warsztatów, a także możliwość ujednolicenia przepisów. Po dwóch latach dyskusji i planowania, w 1878 r. zorganizowano Towarzystwo Południowo-Zachodnich Dróg Żelaznych, którego statut został zatwierdzony 21 czerwca 1878 r. W jego skład weszły dotychczas funkcjonujące towarzystwa: Kijowsko-Brzeskiej Drogi Żelaznej, Brzesko-Grajewskiej Drogi Żelaznej oraz Odeskiej Drogi Żelaznej. Kolej Brzesko-Grajewska była najkrótszą, a jej udział w długości całej sieci kolei Południowo-Zachodnich (2031,56 wiorst) wynosił zaledwie ok. 10%.



Dwie odznaki pamiątkowe związane z budową kolei:

- 1) Brzesko-Grajewskiej (1873 r.)
- 2) Południowo-Zachodnich (1878 r.)

Nowe Towarzystwo na mocy swojego statutu miało prowadzić dalszą eksploatację połączonych linii kolejowych, dokończyć prowadzone na nich roboty uzupełniające, a także zbudować na swój koszt tory rozładunkowe i kryte perony na stacjach w Odessie, Kijowie i Grajewie. Pierwszym prezesem Towarzystwa Południowo-Zachodnich Dróg Żelaznych został przedsiębiorca kolejowy Jan Gotlib Bloch, dotychczas piastujący funkcję prezesa kolei Kijowsko-Brzeskiej.



Mapa Kolei Południowo-Zachodnich Cesarstwa Rosyjskiego z 1899 r.
(Grajewo jako końcowa stacja na północy)

Ważnym wydarzeniem było upaństwowienie tego Towarzystwa, które nastąpiło z początkiem 1895 r. Wówczas to cała sieć składała się z linii głównej Odessa – Grajewo oraz licznych odgałęzień. Długość głównej linii od stacji Odessa Główna do granicy rosyjsko-pruskiej pod Grajewem wynosiła 1197,9 km (1122,89 wiorst). Z kolei całkowita długość linii kolejowych Towarzystwa Południowo-Zachodnich Dróg Żelaznych zwiększyła się w tym okresie do 3294,46 wiorst. Przyrost długości sieci świadczy, że koleje te w okresie 16,5 roku „prywatnej” działalności rozwijały się bardzo szybko. W roku 1894 zbudowano odnogę od linii Brzesko-Grajewskiej na trasie Bielsk Podlaski – Hajnówka, co spowodowało zwiększenie tą linią wywozu drewna i leśnych materiałów budowlanych. W latach 1891–1893 zostały wykonane duże inwestycje polegające na dobudowie drugich torów na najbardziej obciążonych odcinkach. O ile w 1891 r. długość odcinków dwutorowych wynosiła zaledwie 272,25 wiorsty, to w początku 1894 r. było to już 1288,19 wiorst. Do odcinków przebudowanych w tym okresie na dwutorowe należał też fragment dotychczasowej kolei Brzesko-Grajewskiej pomiędzy Brześciem a Starosielcami. W latach dziewięćdziesiątych XIX w. powstała też łącznica w węźle białostockim umożliwiająca jazdę z kierunku Brześcia bezpośrednio do Białegostoku z pominięciem stacji Starosielce.



Elementy umundurowania [klamra od pasa, orzełek na czapkę i guzik] z końca XIX w. pracowników Kolei Południowo-Zachodnich, do których należała linia kolejowa Brześć – Grajewo (zbiory prywatne T.Dudzińskiego)

Tak rozległa linia kolejowa dysponowała dwoma warsztatami parowozowymi: Odessa Towarowa na 49 parowozów i Kijów na 22 parowozy, pozostałe warsztaty były nieczynne i wykorzystywane do postoju parowozów zapasowych, jak chociażby ten w Starosielcach na 10 parowozów. Warsztaty wagonowe znajdowały się w sześciu lokalizacjach: Odessa Towarowa, Kijów, Brześć, Starosielce, Bendery II oraz Birzuła. Obsługę trakcyjną poszczególnych odcinków zapewniało osiem parowozowni na stacjach: Starosielce, Zdobunów, Kazatin, Birzuła, Żmerinka, Gołta, Bendery i Odessa Towarowa. Na końcach odcinków znajdowały się parowozownie zwrotne m.in. w Grajewie i Brześciu. Parowozownia Grajewo dysponowała ośmioma stanowiskami w jednym budynku, zaś ta w Brześciu 12 miejscami w dwóch budynkach. Największa parowozownia zwrotna na 24 parowozy znajdowała się w Kowlu. System ten uzupełniały parowozownie zapasowe, które na linii kolei Brzesko-Grajewskiej były w Kleszczelach i Mońkach.



Parowóz o nr 5154 przeznaczony do obsługi linii kolejowej biegnącej przez Grajewo (zbiory prywatne A.Aleksandrowicza)

Z dniem 14 stycznia 1907 r. linia kolejowa Brześć – Grajewo została przejęta przez Koleje Nadwiślańskiej, której załącznikiem była zbudowana w 1877 r. kolej Nadwiślańska, przebiegająca od Mławy na granicy zaborów pruskiego i rosyjskiego przez Warszawę – Dęblin – Lublin – Chełm do Kowla. Po dołączeniu kolejnych odcinków ta wielka sieć kolei Nadwiślańskich rozciągała się między Sosnowcem na południu, Mławą na północnym zachodzie, Grajewem na północy, Wołkowyskiem, Białowieżą, Brześciem i Kowlem na wschodzie.



Wydana w Grajewie w 1910 r. legitymacja pracownicy Nadwiślańskich Kolei Żelaznych (zbiory GIH)



Plomby kolejowe ze stacji Grajewo - przełom XIX i XX wieku (zbiory GIH)

Kolej Brzesko-Grajewska wraz z pozostałymi liniami kolejowymi Cesarstwa Rosyjskiego oraz pruskim odcinkiem linii Królewiec – Ełk łączyła wybrzeże Morza Czarne-go i Bałtyckiego, stąd jej pierwszorzędne, ponadregionalne znaczenie gospodarcze. Dlatego też przewozy towarowe na nowej linii rozwinęły się bardzo szybko, tym bar-dziej że okazało się, że jest to najkrótsza, a zarazem najtańsza droga do krajów zamor-skich dla drewna z lasów białostockich i zboża z Ukrainy. Koleją tą przewożone także liczne inne towary np. mąkę, ziemniaki, groch, spirytus, herbatę, cukier, tytoń, ryby, sól, len i konopie, wełnę i skóry, kości, żelazo, węgiel, bydło i konie itd. Znaczna ich część szła tranzytem przez stację w Grajewie do Prus Wschodnich lub w drugą stronę na Ukrainę. W 1874 r. koleją tą przewieziono towary o łącznej masie 82,505 mln pudów (1,351 mln ton). W 1910 r. łączny obrót towarowy stacji Grajewo wyniósł prawie 62 tys. ton. Wraz z upływem czasu znaczenie handlowe linii Brześć – Grajewo zmniejszało się.

№ 150, dnia 13 sierpnia. Środa. 9 [22] sierpnia 1889 r. Rok XXV

GAZETA HANDLOWA

DZIENNIK POŚWIĘCONY HANDLOWI, POLITYCE I EKONOMII

< Wywóz towarów ruskich przez Gra-jewo do Królewca w lipcu przedstawia się jak następuje: pszenicy 965 wagonów, ży-ta 880, jęczmienia 155, owsa 45, gryki 30 kukurydzy 65, otrąb 411, grochu 7, sie-mienia lnianego 80, makuchów 29, konopi 328, lnu 76, jaj 30, masła 21, kości mie-łonych 25, słomy 12, szmat 18, cukru 83, okowity 12, drzewa 425, co łącznie z in-nymi towarami wynosi 3,758 wagonów.

Nowa Gazeta

podwójna wszelkim zjawiskom życia społecznego. — Wychodzi dwa razy dziennie, w Niedziele Dodatki literackie i naukowe.

Wydanie wieczorne

Warszawa, Piątek, 21 Września 1907 roku.

Z powodu, że koleje pruskie dostarczają na sta-cję Grajewo małą ilość wagonów do przeładunku, wskutek manewrów wojsk niemieckich, na stacji Gra-jewo znajduje się obecnie do 1000 wagonów z ładun-kiem. W celu uniknięcia dalszego nagromadzenia się wagonów z ładunkiem, wydano rozporządzenie, aby, poczynając od 28 b. m., w przeciągu pięciu dni kiero-wano na stację Grajewo nie więcej, jak po 150 wa-gonów dziennie.

№ 159, dnia 6 czerwca. Czwartek. 25 maja [16] czerwca 1889 r. Rok XXV

GAZETA HANDLOWA

DZIENNIK POŚWIĘCONY HANDLOWI, POLITYCE I EKONOMII

< Według wiadomości z Grajewo, prze-szło przez kumę tamtejszą w dniu 3 b. m. 216 wagonów zboża ruskiego, na dzień 4 zapowiedziano dalsze 120 wagonów. W ma-ju 1889 roku przewieziono przez Grajewo 1,138 wagonów pszenicy, 684 wagonów ży-ta, 478 wagonów jęczmienia, 203 wagonów owsa, 65 wagonów kukurydzy, 70 wago-nów grochu, 289 wagonów koniczyny, 87 wagonów kartofli, 57 wagonów jaj, 14 wa-gonów masła, 55 wagonów spirytusu, 10 wagonów cukru, 190 wagonów drzewa, co łącznie z innymi towarami wynosi ogółem 3,806 wagonów.

ECHA PŁOCKIE I ŁOMŻYŃSKIE

PIERWSZE DZIENNIKOWE GŁOSIŁO SPRAWY MIEJSCOWYCH

Z Grajewo. Wskutek niedostatecznej li-czby wagonów, przysyłanych z Prus do Grajewo do przeładowania zboża, znajduje się obecnie na tej stacji przeszło 600 wa-gonów ze zbożem. Zarząd dróg nadwiślań-skich polecił, aby ładunki zbożowe, nad-syłane kolejami do Grajewo powstrzymać aż do czasu uregulowania ruchu na dro-gach żelaznych południowo-zachodnich.

Informacje prasowe z przełomu XIX i XX w. świadczące o wielkości transportów kolejowych przechodzących przez Grajewo

Ruch pasażerski na linii Brzesko-Grajewskiej, mimo iż odgrywał pewną rolę, to de facto był zaledwie dodatkiem do transportu towarowego. W pierwszym pełnym roku normalnej eksploatacji (1874 r.) nowo wybudowaną linią przewieziono 221 tysięcy pasażerów. Wskaźnik miejsc pasażerskich na wiorstę toru głównego w przypadku tej kolei był jednak ponad sześciokrotnie mniejszy niż na magistrali Petersburskiej. W 1874 r. liczba zatrudnionych na kolei Brzesko-Grajewskiej wynosiła 1172 osoby, co w przeliczeniu na wiorstę dawało wartość porównywalną z innymi liniami w Cesarstwie Rosyjskim tj. ok. 5 osób/wiorstę. Z kolei w 1895 r. do stacji Białystok ze stacji Grajewo przybyło 4 944 pasażerów (w tym: 32 klasą I, 493 klasą II oraz 4 419 klasami III-IV). Z kolei z Białegostoku do Grajewa wyjechało odpowiednio 5 383 pasażerów (w tym 42 klasą I, 530 klasą II oraz 4 811 klasami III-IV). Na przełomie wieków z Białegostoku do Grajewa odchodziły dwa składy: pasażerski i pocztowy, podobnie jak w kierunku Brześcia.



List z listopada 1874 r. nadany w Grajewie ze stemplem pocztowym kolei Brzesko-Grajewskiej oraz stemple pocztowe z początku XX w. z korespondencji związanej z dworcem kolejowym w Grajewie (zbiory prywatne)

Tuż przed wybuchem I wojny światowej na linii Brześć – Grajewo kursowały trzy pary pociągów.

- pocztowy nr 3 z wagonami klasy I–III Odessa – Białystok oraz klasy III Moskwa – Grajewo;
- osobowy nr 13 z wagonami klasy I–III Kijów – Grajewo oraz klasy II Warszawa – Grajewo (pociąg powrotny nr 14);
- towarowy nr 29 z wagonami II i IV klasy (pociąg powrotny nr 30).

Czas przejazdu w stosunku do początków działalności linii uległy pewnemu skróceniu. Odcinek Brześć – Starosielce najszybszy pociąg pokonywał w 3 godziny 22 minuty, zaś odcinek Starosielce – Grajewo w 2 godziny 12 minut. Prędkości towarowe poruszały się wówczas z prędkością ok. 36–39 km/h.

W okresie pokoju Kolej Brzesko-Grajewska była najlepiej wykorzystywanym szlakiem w Imperium Rosyjskim. W 1874 r. przechodziło nią codziennie 20 pociągów pasażerskich i co najmniej 14 towarowych. Odcinek ten wykorzystano w 60%, ale przynosił mniejsze dochody od tych, które łączyły wielkie ośrodki przemysłowe. W 1895 r. linia Brześć – Grajewo przeważała nad Magistralą Petersburską pod względem ruchu towarowego, ustępowała jej natomiast w nasileniu ruchu pasażerskiego.

53

8. (Warsz.-Brzeska) Brześć—Białystok—Grajewo

T. O.	Os.	Pocz.	Poc.	Stacje		Poc.	Pocz.	Os.	T. O.
21	13	8	N.	Czas Warszawski		N.	4	14	22
4 kl.	1-3	1-3	kl.			kl.	1-3	1-3	4 kl.
6.00	4.03	12.13	odc.	z Warsz. Brz. (6)	do	prz.	7.09	3.10	11.48
4.18	9.50	6.45	prz.	do Brześcia (6)	z	"	12.03	8.33	2.35
1.43	8.48	6.59	"	z Moskwy (27)	do	"	10.35	8.08	2.53
10.36	10.16	7.09	"	z Kijowa (7)	do	odc.	10.45	7.37	12.09
11.33	10.58	8.36	odc.	z Brześcia	z	prz.	8.00	6.49	6.13
12.21	11.34	9.13	"	Lyszczyc		"	7.23	6.18	5.22
1.10	12.04	9.44	"	Wysok.-Litewskie		"	6.58	5.50	4.27
1.48	12.23	10.11	"	Czeremchy		"	6.39	5.28	3.57
2.06	12.40	10.32	"	Kleszczel		"	6.23	5.08	3.34
2.39	1.02	10.44	"	Grzegorzewicz		"	6.02	4.46	2.57
3.21	1.31	11.15	"	Bielska	z	"	5.37	4.22	2.15
4.01	1.55	11.40	"	Strabli		"	5.01	3.48	1.23
4.46	2.26	12.14	"	Lewickiej		"	4.32	3.20	12.33
5.30	2.56	12.46	"	Starosielce		odc.	4.10	2.59	11.59
5.42	3.08	12.58	prz.	do Białegostoku	z	odc.	3.53	2.39	11.36
12.09	6.53	3.50	odc.	do Warsz.-Petersz	z	prz.	2.30	1.59	4.51
—	5.09	2.50	"	do Petersburga (23)	z	"	3.20	2.19	9.12*
6.24	3.33	3.58	odc.	z Białegostoku	do	prz.	12.58	2.14	11.06
6.49	3.81	4.13	"	Starosielce		"	12.46	2.02	10.54
7.39	4.24	4.48	"	Knyshyna		"	11.32	1.18	9.47
8.33	4.59	5.28	"	Mońki		"	11.08	12.55	9.10
9.10	5.21	5.56	"	Osovea		"	10.34	12.24	8.23
9.58	5.52	6.27	prz.	do Grajewa	z	odc.	9.58	11.48	7.28
noc	6.33	7.02	odc.	z Grajewa	do	prz.	8.24	10.46	ran
—	6.43	7.12	prz.	do Prostokient	z	odc.	8.09	10.38	—
—	7.03	7.37	odc.	z Prostokient	do	prz.	6.00	9.55	—
—	10.28	11.45	prz.	z do Królewca	z	odc.	1.40	6.19	—

8a. Bielsk—Białowieża.

Os.	Pocz.	Poc.	Stacje		Poc.	Pocz.	Os.
8	6	N.	Czas Warszawski		N.	5	7
1-3	1-3	kl.			kl.	1-3	1-3
12.13	4.03	odc.	z Warszawy Brz. (6)	do	prz.	7.00	3.10
11.07	1.24	prz.	do Bielska (8)	z	odc.	5.37	4.22
6.03	5.33	odc.	z Bielska		prz.	10.47	10.49
7.23	7.07	"	„ Hajnówkę	do	"	9.45	9.36
8.11	7.55	prz.	„ Białowieżę	z	odc.	8.53	8.41

UWAGA. Pociągi N. 3, 4, 5, 6, 13, 14, 21 i 22 kursują codzien.
Pociągi N. 7 i 8 Bielsk-Białowieża tylko we Czwartki. W pociągach N. 3 i 4 bezpośrednia komunikacja Odessa—Białystok bez przesiadania się w Brześciu. Plackarty.

W pociągach N. 13 i 14 bezpośrednia komunikacja Kijów-Grajewo, bez przesiadania się w Brześciu. Plackarty.

*) Kurjer.

Renoma 10 szt. doskonałe papierosy
10 kop. Kr. f. „NOBLESSE”.

Tow. Akc. Fryderyk Puls w Warszawie
pudr Plac Teatralny Nr. 11, Nowy-Swiat Nr. 41.

perfumy, mydła
woda kolońska,

Athena

Tow. Akc. Fryderyk Puls w Warszawie
Plac Teatralny Nr. 11, Nowy-Swiat Nr. 41.
Athena perfumy, mydła
woda kolońska, puder

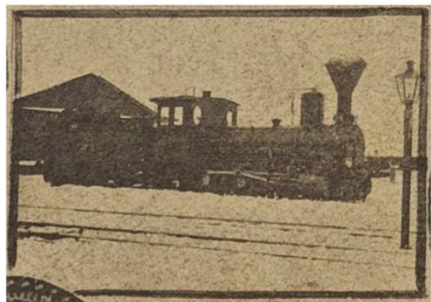


Tableau pamiątkowe z 01.02.1897 r. wykonane z okazji 25-lecia pracy naczelnika stacji kolejowej w Grajewie Jewgienija Lwowicza Brjuli (fot. Abramowicz, zbiory GIH)

Linia kolejowa Brzesko-Grajewska była też tą, na której testowano i wprowadzano nowoczesne rozwiązania. Ponieważ istotnym eksportowym towarem były raki, np. w 1893 r. przez stację Grajewo wywieziono do Francji 12 000 pudów raków, to jedną z nowinek było, chociażby zastosowanie do ich przewozu specjalnych wagonów, które były wyściełane mchem z lodem „żeby produkt na rynki w stanie świeżym przybywał”. Kolejnym „żywym” towarem były gęsi, których wywożono corocznie do Prus do 1,5 mln sztuk. W celu ograniczenia strat wśród nich podczas podróży w 1906 r. wybudowano na stacji Grajewo „specjalne baseny wodne oraz zegary, w których przywiezione koleją gęsi odbywają na żądanie władz pruskich kwarantannę od 7 do 14 dni, karmią się i odpoczywają, a następnie przepuszczane są do Prus”. Kolejnym nowoczesnym rozwiązaniem technicznym było zbudowanie na przełomie 1906/1907 roku na przejściu granicznym Grajewo/Prostki stanowiska przestawczego do obsługi wagonów systemu Breidsprechera, umożliwiające zmianę rozstawu szerokości osi wagonów i wyeliminowanie konieczności przeładunku towarów z wagonów do wagonów. W pierwszym roku funkcjonowania tego rozwiązania w Grajewie przestawiono 2225 wagonów ładownych i sześć próżnych z Prus oraz 333 ładowne i 1862 próżne z Rosji, co dało średnią ok. 9 wagonów na dzień. Liczba ta okazała się zdecydowanie poniżej oczekiwań, gdyż tylko w okresie od września 1905 do stycznia 1906 r. przeładowywano ręcznie średnio ok 300 wagonów dziennie.

Niewątpliwie największym beneficjentem linii Brzesko-Grajewskiej było Grajewo, które stanowiło graniczną stację przeładunkową. W okresie rozkwitu przez stację przejeżdżało nawet ok. 30 pociągów na dobę. W wyniku tej dużej inwestycji infrastrukturalnej w Grajewie powstał dworzec I klasy oraz obszerny kompleks innych

obiektów. Stacja w Grajewie, jak już wspomniano, dysponowała torowiskami o obu szerokościach, poza tym tory postojowe i ewakuacyjne miały łączną długość 1250 m, wyposażona też była w 6 ramp, 2 obrotnice, pompę wodną i parowozownię na 8 maszyn. Poza tym wybudowano kilka drewnianych i murowanych domów mieszkalnych, kilka szop magazynów, murowaną łaźnię, pakownię z oficynami, murowaną chłodnię, stajnie i szopę na drewno. W latach 1878–1879 na potrzeby komory celnej wzniesiono: murowany budynek kontrolerów celnych, drewniany budynek na sprzęt przeciwpożarowy, stajnie i skład drewna. W 1896 r. wybudowano, istniejącą do dziś, dwuzbiornikową wieżę ciśnień na planie wydłużonego sześciokąta. Wzniesiono też budynki gospodarcze / warsztaty, cztery rampy przeładunkowe ułatwiające załadunek i rozładunek towarów, trzy perony i żuraw wodny (pompa), służący do napełniania wodą zbiorników w parowozach. W latach 1897–1899 dokonano kolejnej rozbudowy komory celnej. Były to: murowany, piętrowy, podpiwniczony dom dla urzędników i rewidentów celnych, murowany magazyn oraz studnia z metalową pompą. Wybudowanie linii kolejowej spowodowało gwałtowny przyrost liczby mieszkańców Grajewa. Podczas gdy w 1862 r. osada liczyła 2300 mieszkańców, to w 1880 r. – 3800, w 1890 r. – 6600, zaś w 1908 r. było to już 9100 mieszkańców. W Grajewie powstała też elementarna szkoła kolejowa (podobne założono w Starosielcach i Czeremsze). Spowodowało to też intensywną urbanizację osady i powstanie licznych obiektów murowanych, w szczególności budynków o charakterze publicznym. Z sennej osady Grajewo stało się prężnym ośrodkiem handlowo-gospodarczym, zaś mieszkańcy otwarci i ciekawi szerokiego świata, stąd m.in. ważna rola Grajewa jako ośrodka ruchu syjonistycznego i emigracji Żydów do Palestyny, którzy w końcu XIX wieku stanowili ok. 70% mieszkańców Grajewa.



*Powiększone zdjęcia z infrastrukturą stacji kolejowej w Grajewie z tableua z 1897 r.
fot. Abramowicz, zbiory GIH)*

Okres I wojny światowej

Poza znaczeniem gospodarczym powstała w 1873 r. linia kolejowa miała też niebagatelne znaczenie strategiczne i militarne, szczególnie po wybudowaniu w latach dziewięćdziesiątych XX w. twierdzy w Osowcu. Linia kolejowa prowadziła przez tereny podmokłe (m.in. bagna nadbiebrzańskie), które utrudniały prowadzenie działań wojennych, spowalniały przemarsz wojsk i transport sprzętu wojskowego. Opanowanie dworca z linią kolejową było konieczne ze względów strategicznych. Nic więc dziwnego, że przed wybuchem wojny teren dworca i linii kolejowej był aktywnie infiltrowany przez wywiad niemiecki. W 1910 r. w „Geografii militarnej Królestwa Polskiego” Józef Piłsudski pod pseudonimem Zbigniew Mieczysławski napisał: *Strategiczną linią, która stanowiła podstawę kolejową Rosji w Królestwie była Droga Żelazna Brzesko-Grajewska z umocnieniami fortyfikacyjnymi w Osowcu, Brześciu i Łucku. Zabezpieczała ona tyły warszawskiego okręgu wojskowego.*

I faktycznie w okresie I wojny światowej linia ta odegrała istotną rolę, szczególnie jeśli chodzi o Białystok w roli węzła kolejowego na zapleczu 2. Armii Rosyjskiej. Po rozpoczęciu działań wojennych w 1914 r. na niektórych dworcach zakazano wstępu osobom postronnym na perony, nasilono kontrole pasażerów i zakazano sprzedaży alkoholu. Już 17 sierpnia 1914 r. rozpoczęła się ofensywa rosyjska w kierunku Prus Wschodnich. Niestety w wyniku przegranej bitwy pod Tannenbergiem 30 sierpnia 1914 r. sytuacja uległa całkowitej zmianie i to wojska niemieckie przeszły do ofensywy, docierając między innymi do Grajewa i na przedpola twierdzy Osowiec. Pierwszy szturm na twierdzę przeprowadzony 20 września zakończył się niepowodzeniem. Ponownie przygraniczna część Prus Wschodnich została zajęta przez wojska rosyjskie. Na przełomie listopada i grudnia 1914 r. w czasie okupacji Prus Wschodnich uruchomili oni odcinek z Grajewa do Prostek, gdzie poprowadzono 2 regularne pociągi osobowo-pocztowe.



296. Der Krieg im Osten

Grajewo, Bahnhof

*Grajewski dworzec kolejowy w okresie I wojny światowej – widok od szczytu
(zbiory prywatne A.Aleksandrowicza)*



*Torowisko i dworzec kolejowy w Grajewie w okresie I wojny światowej
(zbiory prywatne A.Aleksandrowicza)*

Ofensywa zimowa z lutego 1915 r. po raz kolejny zmieniła układ sił na korzyść wojsk niemieckich. Jeszcze w trakcie walk kompanie budowlane podjęły prace przy naprawach i uruchamianiu kolejnych odcinków linii kolejowych na odzyskiwanych terenach Prus Wschodnich. Ponieważ priorytetem było zapewnienie transportu zaopatrzenia oddziałom, które przekroczyły granicę i działały już na terytorium Cesarstwa Rosyjskiego, to łącząca się z pruską siecią kolejową linia Brzesko-Grajewska zyskała na znaczeniu. Już 20 lutego 1915 r. czynny był odcinek od Giżycka przez Ełk do Grajewa, który następnie przedłużono do stacji Podlasek. Wykorzystanie dalszej części linii kolejowej było niemożliwe bez przekroczenia rzeki Biebrzy i zdobycia twierdzy Osowiec. Jej oblężenie przez wojska niemieckie trwało aż do sierpnia 1915 r. Podczas długotrwałego oblężenia wykorzystywane były moździerze kalibru 420 i 350 mm oraz działa kalibru 210, 150 i 107 mm. Do ich transportu oraz zaopatrzenia w znacznym stopniu wykorzystywany był transport kolejowy. Ewakuujący się z terenów dawnego Królestwa Polskiego Rosjanie prowadzili politykę „spalonej ziemi” – 23 kwietnia 1915 r. „Gazeta Toruńska” informowała, że najbardziej ucierpiały koleje żelazne, które zniszczyły wycofujące się wojska. „Zrujnowaniu uległo (...) 70 wiorst odnogi kolei północno-zachodnich, między Grajewem a Białymstokiem”. Obliczono, że doprowadzenie tych linii do stanu poprzedniego pociągnie wydatek 40 000 rubli za wiorstę. Rosjanie, wycofując się z Osowca i terenów Białostockizny zabrali ze sobą dużą część pracowników kolejowych, zniszczyli torowiska i urządzenia nieruchomej infrastruktury, wywieźli też większość inwentarza ruchomego kolei i tabor. Znacznemu zniszczeniu uległ węzeł kolejowy w Starosielcach, ale też liczne dworce m.in. w Czeremsze, Bielsku Podlaskim, Mońkach, czy Osowcu.

W celu zwiększenia przepustowości linii kolejowej, prowadzącej przez Grajewo, 11. Forteczna Kolejowa Kompania Budowlana już w sierpniu 1915 r. rozpoczęła przekuwanie toru linii Brzesko-Grajewskiej od Podlaska w kierunku Białegostoku. Wrywano haki jednej szyny z podkładów, przesuwano szynę o 89 mm do środka i z powrotem przybijano. Dodatkowo zbudowano również 4 nowe mijanki, a następnie drugi tor. Prace postępowały dość szybko. W miejsce zniszczonego mostu stalowego nad

Biebrzą w ciągu zaledwie dwóch tygodni przerzucono drewniany most saperski o długości ok. 50 m. W ciągu kolejnych 10 dni uruchomiono odcinek Osowiec – Białystok. Tak więc już od 12 września linia mogła służyć do niezbędnych transportów wojskowych. Było to tym bardziej ważne, gdyż odcinek Łapy – Białystok należący do linii Warszawsko-Petersburskiej został naprawiony i uruchomiony dopiero dwa tygodnie później. Pozostałe odcinki linii Brzesko-Grajewskiej między Białymstokiem i Brześciem zostały uruchomione do końca roku.



Pruscy pracownicy kolei przed dworcem kolejowym w Grajewie w okresie I wojny światowej (zbiory prywatne A.Aleksandrowicza)

Na przejętych przez Niemców liniach kolejowych zaprowadzono administrację wojskową, powołując trzy wojenne dyrekcje kolejowe: w Warszawie, Wilnie i Brześciu n/Bugiem. Tej ostatniej właśnie podlegała linia kolejowa Brześć – Grajewo, a głównymi węzłami kolejowymi na jej terenie były Brześć, Białystok i Wołkowysk. Dyrekcjom wojennym podporządkowane były Urzędy Maszynowe (w Białymstoku, Wołkowysku i Brześciu) i Urzędy Eksploatacyjne. Głównym zadaniem kolei pod zarządem wojskowym była oczywiście obsługa armii, jednakże odbywał się także ograniczony ruch towarowy i pasażerski, który na odcinku Prostki – Białystok został uruchomiony przez Niemców 5 czerwca 1916 r. Według rozkładu z 1917 r. na odcinku Prostki – Grajewo – Białystok kursowały po dwie pary pociągów pasażerskich. Ponadto raz w tygodniu kursował dodatkowy pociąg osobowy z Białegostoku do Brześcia (w poniedziałek) i z powrotem (w nocy z poniedziałku na wtorek). Połączenia kolejowe w tym okresie obsługiwane już były przez parowozy kolei pruskiej.

W związku z dogodnym połączeniem kolejowym Grajewa z terenami Prus Wschodnich niemieckie władze okupacyjne podjęły w końcu 1917 r. decyzję o przeniesieniu siedziby powiatu ze Szczuczyna do Grajewa, co faktycznie nastąpiło z dniem 1 marca 1918 r.

Okres II RP

W listopadzie 1918 r. przegrana wojna przez Niemców oraz odzyskanie przez Polskę niepodległości miały niebagatelne znaczenie na sytuację linii kolejowej Brześć – Grajewo. Już 11 listopada w Warszawie została zorganizowana Dyrekcja Kolei Państwowych, która wraz z Dyrekcją Kolei Państwowych w Radomiu przejęły zarząd nad siecią kolejową do linii Bugu.

Mimo iż w okresie od listopada 1918 do lutego 1919 r. tereny, przez które przebiegała interesująca nas linia kolejowa, formalnie zostały oswobodzone przez członków Polskiej Organizacji Wojskowej od władzy zaborców, to linia kolejowa Brzesko-Grajewska wraz ze znajdującymi się na niej stacjami kolejowymi były wyłączone spod zarządu polskiej administracji. Wszystko to było efektem umowy zawartej 18 listopada 1918 r. na dworcu kolejowym w Łukowie. W porozumieniu tym Polacy zagwarantowali Niemcom możliwość ewakuacji Armii Ober-Ostu gen. Mackensena z terenu Ukrainy do Prus Wschodnich, używając w tym celu linii kolejowej Kowel – Brześć – Grajewo. Bardziej szczegółowe ustalenie zawarto w układzie w Kownie (28 XI 1918 r.) i tzw. umowie białostockiej (5 II 1919 r.).

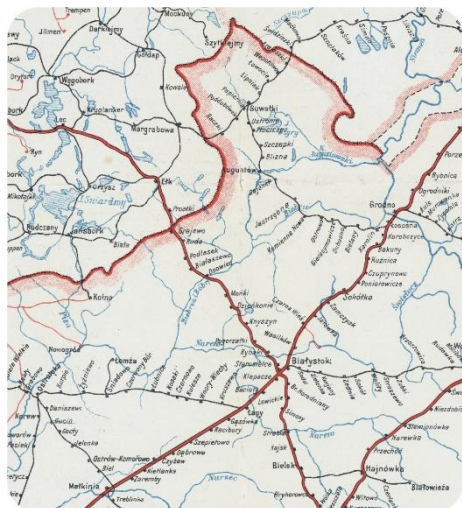
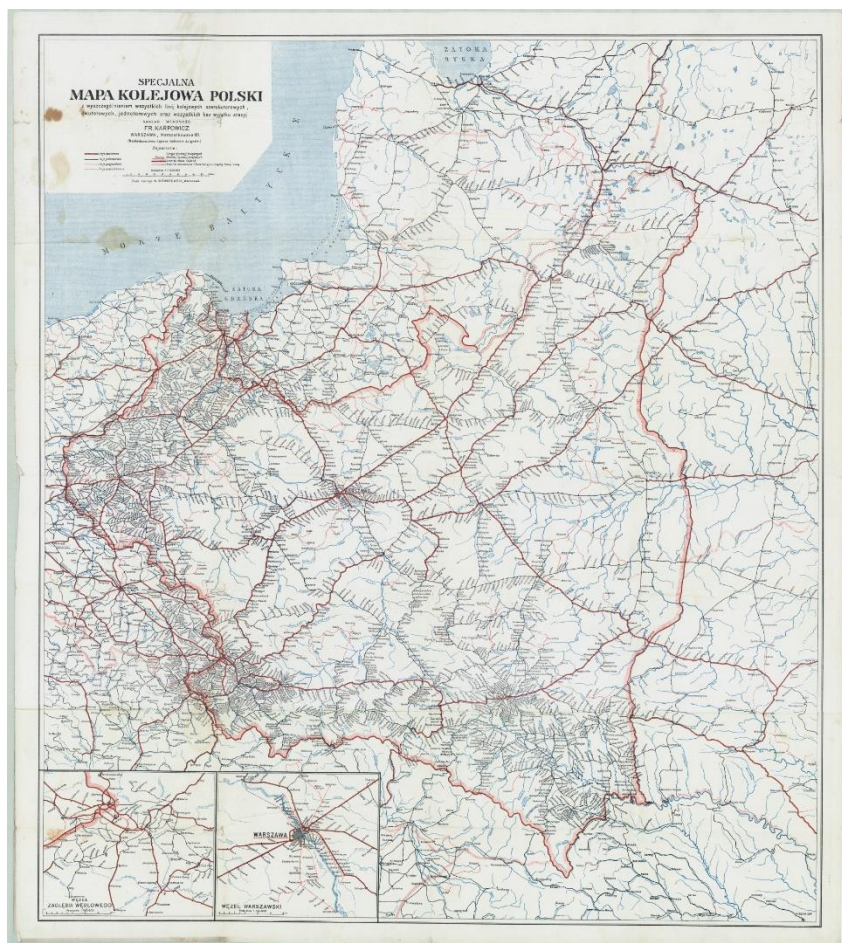
Decyzje te odroczyły czas odzyskania pełnej wolności na terenach wzdłuż linii kolejowej do lutego 1919 r. Do Grajewa oddziały Wojska Polskiego wkroczyły 20 lutego 1919 r., kiedy to niemiecka 1. brygada kawalerii jako ostatnia przekroczyła granicę między Grajewem a Prostkami. Po zakończeniu ewakuacji wojsk niemieckich tereny te zostały w pełni objęte administracją polską. Siecią kolejową poza linią Bugu zarządzał pierwotnie Centralny Zarząd Kolei Wojskowych w Warszawie poprzez trzy miejscowe dowództwa w Kowlu, Brześciu i Wilnie. Pod koniec 1919 r. w miejsce tej administracji wojskowej powstała Dyrekcja Wileńska Kolei Państwowych.



*Odnaka Kierownictwa
Transportów Polowych
- 1919 r. (zbiory GIH)*



Uczestnicy obchodów Święta 3 Maja na tle grajewskiego dworca – 1920 r. (zbiory GIH)



Mapa linii kolejowych w II RP
(na powiększeniu fragment
obejmujący stację Grajewo)

Jednak już latem 1920 r. w wyniku ofensywy Armii Czerwonej linia Brześć – Grajewo ponownie znalazła się pod zarządem obcego mocarstwa. W raporcie niemieckiego komisarza z Prostek z sierpnia 1920 r. znalazł się zapis, że po zajęciu linii kolejowej w Grajewie, bolszewicy rozpoczęli ponowne przekuwanie torów między Białymstokiem a Grajewem na wymiar rosyjski. W związku z wygraną bitwą warszawską oraz kontrofensywą polską chyba nie udało im się jednak dokończyć tych prac. W interesującym nas rejonie trwały walki odwrotowe 3. Korpusu Gaja, którego oddziały po wyczerpaniu amunicji i doznaniu ciężkich strat 25 sierpnia przekroczyły granicę z Prusami Wschodnimi. Przez samo miasto Grajewo wycofywały się oddziały 4. i 15. Armii.

Dzień później, 26 sierpnia 1920 r. Minister Kolei Żelaznych wydał rozporządzenie w przedmiocie objęcia linii kolejowych na prawym brzegu Wisły ponownie przez Dyрекcję Wileńską Kolei Państwowych z tymczasową siedzibą w Siedlcach. Podpisanie traktatu pokojowego w Rydze zakończyło burzliwy okres działań wojennych na terenach, przez które biegła interesująca nas linia kolejowa. Rozpoczął się proces ich odbudowy i dochodzenia do normalności.

Zniszczone były torowiska, obiekty infrastruktury, szczególnie mosty i dworce kolejowe oraz tabor. Odbudowa trwała kilka lat, gdyż dopiero w 1925 r. informowano o tym, że „Odbudowa dworców granicznych w wileńskiej dyrekcji PKP dobiega już końca.” Projekty odbudowywanych dworców były „opracowywane w większości wypadków w założeniu zachowania istniejących murów i jednocześnie powiększenia budynków. Przy opracowywaniu projektów była zwrócona uwaga na to, by nowym budynkom kolejowym nadać szatę swojską i starano się zaprowadzić w nich szereg ulepszeń zgodnie z wymaganiami techniki i higieny”. Nowe budynki dworcowe powstały m.in. w Bielsku Podlaskim, Czermsze, Mońkach, czy Knyszynie. Znaczna liczba wymagających odbudowy mostów spowodowała powstanie w Starosielcach warsztatów mostowych, które w latach 1921–1923 wykonywały tylko naprawy mostów, zaś następnie produkowały nowe, żelazne dźwigary mostowe i do stycznia 1928 wykonały nowe konstrukcje dla 20 mostów o łącznej masie 2308 ton. Dwa najbardziej zniszczone mosty na trasie: na Narwi pod Strabłą oraz na rzece Leśnej na szlaku Łęszczyce – Brześć zostały naprawione tylko prowizorycznie i sytuacja ta nie uległa zmianie aż do końca II RP.



*Wieża ciśnień na dworcu w Grajewie - 1925 r.
(www.polona.pl, AFF.III-44)*

W okresie tym linia Brześć – Grajewo stanowiła główne połączenie wschodnich i centralnych obszarów II RP z Prusami Wschodnimi. W latach dwudziestych pociąg wyjeżdżający z Grajewa prowadził wagony bezpośrednie m.in. do Lwowa, Zdobunowa oraz Łucka. W 1926 r. wprowadzono połączenie Wilno – Białystok – Grajewo – Królewiec. Rok później wagon bezpośredni Wilno – Królewiec zastąpiono wagonem bezpośredniej komunikacji Warszawa – Królewiec i w tej formule połączenie to istniało do 1939 r. Około 1931 r. zrezygnowano z bezpośredniego połączenia Grajewo – Brześć wprowadzając w zamian dwa pociągi osobne pociągi jeden relacji Grajewo – Białystok, a drugi Białystok – Brześć. Zaprzestano też uruchamiania wagonów bezpośrednich ze Lwowa czy Kowla do Grajewa. Pociągi między Grajewem a Brześciem były obsługiwane przez lokomotywy z parowozowni w Białymstoku.

[illegible]

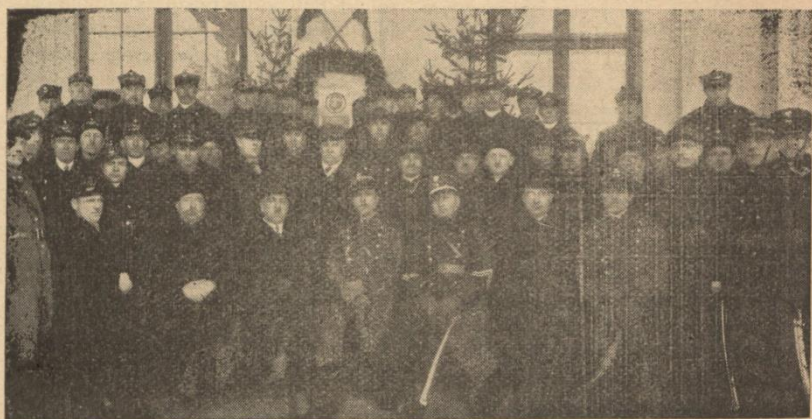


Ul. Kolejowa wraz z kładką nad torami – ok. 1928 r. (zbiory GIH)

Po odzyskaniu niepodległości przygraniczne położenie Grajewa razem z technicznym zapleczem w postaci istniejącej linii kolejowej i dworca o charakterze stacji przeładunkowej umożliwiało prowadzenie działalności firmom obsługującym tranzytowy przepływ towarów przez granicę. Nadal utrzymywały tu swoje biura liczne domy komisowe posiadające swoje odpowiedniki po stronie pruskiej. Biura te tworzyli miejscowi biznesmeni lub duże krajowe firmy z Warszawy, Lwowa i Białegostoku, które otwierały w Grajewie swoje oddziały. W związku z polsko-niemiecką wojną celną, kryzysem gospodarczym oraz wprowadzeniem preferencyjnej taryfy kolejowej na linii do Gdyni, rola międzynarodowej wymiany handlowej na stacji kolejowej w Grajewie malała. Ze względu na stosunkowo niewielki ruch pociągów na linii Grajewo – Białystok – Brześć niektóre stacje były czasowo zamykane dla czynności technicznych, a więc krzyżowania i wyprzedzania pociągów. W 1939 r. dotyczyło to stacji Mońki, Knyszyn, Lewicka, Gregorowce, Kleszczele oraz Łyszczycze. W 1939 r. rozkład jazdy przewidywał trzy pary pociągów towarowych na odcinku Białystok – Brześć oraz dwie pary na odcinku Białystok – Grajewo.



Pozostałości ramp kolejowych na stacji w Grajewie - okres II RP (zbiory prywatne L.Niesiołędzkiego)



Na stacji kolejowej w Grajewie odsłonięto tablicę pamiątkową ku czci Marszałka Piłsudskiego.

*Uroczystość odsłonięcia na dworcu w Grajewie tablicy pamiątkowej poświęconej Marszałkowi Józefowi Piłsudskiemu - 19 III 1931 r.
 („Kolejowe Przysposobienie Wojskowe” nr 4 z IV 1931 r.)*

Grajewski dworzec w okresie II RP był też miejscem manifestacji narodowych, jak chociażby podczas obchodów 3 Maja 1920 r. Z kolei w marcu 1931 r. na jego ścianie odsłonięto tablicę pamiątkową poświęconą Marszałkowi Józefowi Piłsudskiemu.

Wśród przyjezdnych stacja kolejowa w Grajewie w okresie II RP nie zostawiała jednak najlepszych wspomnień. Grajewo i biegnącą przez nie linię kolejową opisał m.in. Melchior Wańkowicz: [...] *Na całej tej stacji granicznej, między oboma wielkimi państwami, nie ma towarów. Wszyscy się nudzą. Policjant usprawiedliwia się, przerywając rozmowę, bo musi zobaczyć, czy nie ma samiczek. Przestaje się zdumiewać, kiedy widzę, że podchodzi do kilku koszy, będących całym ładunkiem, wywożonym do Niemiec. Ze szczególnie zaszytych koszy dochodzi cierpliwy chrząst. To samce raki, które wywozić wolno, dają znać o sobie. Do przedziału wchodzi Żyd-faktor, nieodłączny od epoki gospodarstwa naturalnego. Ma mały banczek. Może zmienić marki. Może wszystko zapośredniczyć. I tak, pilotowani przez świadomego rzeczy człowieka, posuwamy się zwolna między podkładami po torze kolejowym, którego niewymyślne kwiatki ukazują tu i ówdzie zdziwione i rozśmieszone buzie.* W podobnym tonie utrzymana jest relacja jednego z podróżnych zamieszczona w „Ilustrowanym Kuryerze Codziennym” z marca 1936 r.: [...] *Grajewo jest ostatnią stacją polską na terenie województwa białostockiego następna stacja Prostki, leży już po tamtej stronie słupów granicznych w Prusach Wschodnich. Cóż zastaje podróżnik, przybywający ze Zachodu, na tym pierwszym dworcu polskim? W budynku wcale niereprezentacyjnym poza obowiązkową salą rewizyjno-celną i kasami bagażową i biletową, jest w prawdzie poczekalnia, brak natomiast całkowicie kiosku z gazetami i książkami, a bufet kolejowy przedstawia widok pożalowania godny. Woda sodowa, kawałek kiełbasy, dzwonko śledzia, trochę papierosów, tabliczka czekolady – oto wszystko. Pierwsze wrażenie zatem fatalne. Żadnej strawy duchownej (czyżby „dofoj gramotnyje”!) i skąpy pokarm dla żółdka ludzi, przyjeżdżających z kraju, w którym rzeczywistość istnieje poważne trudności aprowizacyjne. [...]*

Lata II wojny światowej

Po wybuchu II wojny światowej, już w pierwszych dniach września stacja kolejowa w Grajewie została ostrzelana przez pociąg pancerny, który w wyniku wysadzenia mostku między granicą a miastem, nie mógł do niego wjechać. W wyniku realizacji postanowień paktu Ribbentrop-Mołotow Białostoczczyzna znalazła się w radzieckiej strefie wpływów i została włączona w skład ZSRR jako tzw. Zachodnia Białoruś. Linia kolejowa Grajewo – Białystok – Brześć ponownie stała się częścią systemu kolei sowieckich. Ponownie też linie kolejowe na zajętych przez ZSRR terenach były stopniowo przekuwane na rozmiar szerokotorowy. W 1940 r. odcinek Grajewo – Białystok był już w rozmiarze 1524 mm. Nieco wcześniej, gdyż 23 grudnia 1939 r. został podpisany układ między ZSRR i III Rzeszą w sprawie kolejowych przejść granicznych dla ruchu towarowego. Uwzględniał on przejście kolejowe Grajewo – Prostki, które było też wykorzystywane do przewozu Niemców przesiedlanych z Wołynia.



*Grajewski dworzec kolejowy uszkodzony w wyniku działań wojennych z IX 1939 r.
(www.fotopolska.eu)*

W lutym 1940 r. na odcinku Grajewo – Białystok kursowały trzy pary pociągów osobowych, z których jeden szedł aż do Baranowicz. Wkrótce jednak ruch ten ograniczono do jednej pary pociągów. Z kolei na odcinku Białystok – Czeremcha poruszały się pary pociągów łączące stacje: Białystok – Czeremcha – Wołkowysk – Królewsczyzna, Marcinkańce – Grodno – Białystok – Brześć oraz Grodno – Białystok – Lwów. Linia kolejowa z Grajewa do Brześcia była też wykorzystywana do masowych deportacji polskich rodzin w głąb Związku Radzieckiego.

W czerwcu 1941 r. już w pierwszym dniu wojny niemiecko-radzieckiej Niemcy zajęli grajewską stację kolejową m.in. przy wykorzystaniu Panzerzug 3. Koleje na zajętych przez III Rzeszę terenach okręgu białostockiego z dniem 15 października 1940 r. zostały włączone do Dyrekcji Kolei Rzeszy w Królewcu i były traktowane jako „koleje obce eksploatowane na rachunek Rzeszy”. Ponownie linia dawnej kolei Brzesko-Grajewskiej oraz stanowiąca jej przedłużenie Wschodnio-Pruska Kolej Południowa stanowiła bardzo ważne połączenie komunikacyjne.



*Niemiecki pociąg pancerny na stacji kolejowej w Grajewie - 22 VI 1941 r.
(zbiory prywatne A.Aleksandrowicza)*

W porównaniu ze stanem z 1939 r. między Grajewem a Białymstokiem pojawiły się nowe posterunki ruchu: stacja Ruda (dotychczasowy przystanek), stacja Podlasek, mijanka Białogrądy (Galinderheide), mijanka Bednary, mijanka Czechowizna, mijanka Borsukówka, stacja Rybaki, mijanka Fasty. Ze względu na duże znaczenie ciągu Królewiec – Korsze – Prostki – Grajewo – Białystok, w planie na lata 1942–1945 została podjęta decyzja o przebudowie odcinków jednotorowych na dwutorowe. Zakres prac na odcinku Prostki – Białystok przewidywał budowę nowych torów na szlakach oraz torów głównych dodatkowych na stacjach o łącznej długości 104 km. Prawdopodobnie jednak aż do zakończenia okupacji niemieckiej zamierzeń tych nie udało się w pełni zrealizować.

W okresie okupacji niemieckiej uruchomione zostały bezpośrednie połączenia kolejowe między Królewcem a Zdobunowem przez Ełk – Grajewo – Białystok – Brześć – Kowel. Poza ogólnodostępnymi pociągami dalekobieżnymi, odcinkami linii Grajewo – Brześć kursowały pociągi pospieszne dla urlopowanych żołnierzy niemieckich.



Zbiorcza karta przejazdu z grudnia 1943 r. oraz legitymacja pracownika kolejowego stacji Grajewo Franciszka Dombrowskiego z września 1944 r. (kopie ze zbiorów GIH

Ruch pociągów osobowych na poszczególnych odcinkach interesującej nas linii był dość skromny. Na odcinku Prostki – Grajewo – Białystok w zależności od okresu kursowała zaledwie jedna lub dwie pary pociągów, na odcinku Białystok – Czeremcha dwie lub trzy pary, zaś od Czeremchy do Brześcia pasażerowie musieli się zadowolić tylko jedną parą pociągów. Cofające się przed nacierającą Armią Czerwoną wojska niemieckie dokonały na linii Brześć – Grajewo bardzo dużych zniszczeń. Dotyczyły one w szczególności mostów i wiaduktów, budynków stacyjnych i urządzeń kierowania ruchem.

Okres po 1945 r.

Zmiana granic Polski po II wojnie światowej dotknęła także linii kolejowej Brześć – Grajewo. Węzeł kolejowy w Brześciu znalazł się na terytorium ZSRR, granica przecięła też szlak Wysokie Litewskie – Czeremcha. Równocześnie przestała istnieć granica z Prusami, których tereny w większości znalazły się w Polsce. Wraz z nimi Polsce przypadła linia kolejowa dawnej Wschodnio-Pruskiej Kolei Południowej od Prostek przez Elk, Korsze, Bartoszyce, aż do Głomna, które stało się stacją graniczną na nowej granicy z Okręgiem Kalinigradzkim (Królewiec), który został włączony w granice ZSRR.

W pierwszych powojennych latach siecią kolejową w północno-wschodniej Polsce zarządzała Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych (DOKP) w Olsztynie, gdyż to na jej terenie znalazła się zarówno polska część przedwojennej linii Grajewo – Brześć, jak i przypadła Polsce poniemiecka linia Głomno – Grajewo. To właśnie DOKP w Olsztynie w sierpniu 1945 r. przejęło eksploatację tych linii od wojskowych władz radzieckich. W nowych realiach dawna linia Brześć – Grajewo została rozdzielona na trzy osobne odcinki: Białystok – Grajewo – Głomno – granica państwa, Czeremcha – Białystok i Czeremcha – granica państwa.

Wskazówki:

- 1) Członkowie nowego Rządu R. P.
- 2) Pełniący prawne Najwyższego Trybunału Narodowego do sądzienia zbrodniarzy wojennych.

Cena 3 zł

Jedność

NARODOWA

PISMO CODZIENNE WOJ. BIAŁOSTOCKIEGO

Nr 36 277
Czyta 12 lutego 1947
str. 1

13 b. m. zostanie uruchomiona bezpośrednia komunikacja kolejowa Białystok—Grajewo—Elk—Suwałki

Prawie, że jednocześnie z na-
prawą odcinka kolejowego Białystok
Polaski. Najbliższa jest a także
cała odbudowa linii kolejowej w
placach polskiej naszej wo-
jennych. Wśród wielu innych
robot odbudowano most na Biebrzy,
dir. 600 m. silku małej. Na
prawa trasa kolejowa po roku, wka-
ta napływających trudności w po-

stał betonowego słupa na dachu
zaski zgromadzonego w czasie
często okretanego burzenia mostu w
okresie działań wojennych.
Dzięki odbywa się próba obciążenia
mostu. Jeśli wzmian tej próby
będą pozytywne w dniu 13 go o m.
zostanie uruchomiona bezpośrednia
komunikacja kolejowa na trasie
Białystok—Grajewo—Elk—Suwałki.

Informacje o odbudowie mostu na Biebrzy i uruchomieniu połączenia kolejowego Białystok – Grajewo – Elk – Suwałki ("Jedność Narodowa" nr 36 z 12 II 1947 r.)

Tradycyjnie, jak po każdej z wojen infrastruktura kolejowa wymagała w pierwszej kolejności odbudowy i licznych napraw. Ze względu na zniszczenia wojenne, a w szczególności zniszczone mosty, na przebiegającym przez Grajewo odcinku uruchomienie przewozów nie mogło nastąpić od razu na całej jego długości. W grudniu 1945 r. nieczynnymi odcinkami linii były Orzysz – Elk – Prostki oraz Prostki – Osowiec. Uruchomienie połączenia między Grajewem a Elkiem nastąpiło w kwietniu 1946 r., Grajewo – Osowiec w grudniu 1946 r., zaś z Białymstokiem dopiero w lutym 1947 r. Wówczas to pojawiły się na trasie trzy pary pociągów osobowych łączących Białystok z Elkiem. Jedna z nich kursowała do i z Suwałk prowadząc także wagony bezpośrednie Warszawa Wileńska – Suwałki – Warszawa Wileńska. Rok później na trasie pojawiły się pociągi dalekobieżne Białystok – Gdynia – Białystok oraz Warszawa Suwałki – Warszawa przez Białystok i Elk. Mimo uruchomienia ruchu stan techniczny linii był bardzo zły. W 1947 r. na całym odcinku Mońki – Osowiec obowiązywało ograniczenie prędkości do 20 km/h, zaś przejazd przez zwrotnice na wszystkich stacjach odbywał się z prędkością zaledwie 15 km/h.



Pociąg wyjeżdżający z Grajewa w stronę Białegostoku - pierwsza połowa lat sześćdziesiątych XX w. (fot. Mikołaj Molczanowski, zbiory GIH)

Cały czas odbudowywano i poprawiano też stan techniczny mostów. Most na rzece Supraśl został ostatecznie odbudowany w latach 1948–1950, stała odbudowa mostu na Biebrzy pod Osowcem nastąpiła jeszcze później, gdyż dopiero pod koniec lat pięćdziesiątych. Zbudowano tam wtedy most składany ESTB konstrukcji brytyjskiej, skręcany z mniejszych przęseł. Podobne mosty otrzymane w ramach pomocy powojennej zostały wykorzystane również przy odbudowie mostów na Wiśle pod Tczewem oraz Nogacie pod Malborkiem. W 1947 r. pomiędzy Białymstokiem a Elkiem otwarte dla czynności technicznych były następujące stacje: Białystok Centralny, Starosielce, Rybaki, Knyszyn, Mońki, Osowiec, Podlasek, Grajewo, Prostki, mijanka Lipińskie Małe, Szyba Wschód. Wkrótce po II wojnie światowej w miejscu mijanki Bednary (na szlaku Mońki – Osowiec) zaczął funkcjonować przystanek Bednarków, który od 1949 r. nosi nazwę Goniądz. W okresie 1947–1950 uruchomiono dodatkowe przystanki: Borsu-

kówka (pomiędzy Rybakami /Dobrzyniewo Duże/ i Knyszynem), Czechowizna (pomiędzy Knyszynem i Mońkami) oraz Fasty (pomiędzy Starosielcami a Rybakami). Przeprowadzone prace poprawiające stan techniczny linii umożliwiły na przełomie 1951/1952 r. zwiększenie obowiązującej na niej dopuszczalnej prędkości pociągów do 70–80 km/h.

Dopiero wówczas, bo w 1954 r. na interesującej nas linii pojawiła się para pociągów pośpiesznych Białystok – Gdynia – Białystok, co skróciła czas tej podróży z 15 do ok. 10 godzin. W drugiej połowie lat pięćdziesiątych pojawiły się też nowe połączenia dalekobieżne: Białystok – Wrocław – Białystok przez Ełk – Korsze – Olsztyn – Toruń – Poznań. W 1966 roku połączono pociągi kursujące na trasach Białystok – Gdynia i Gdynia – Szczecin, co umożliwiło bezpośrednią podróż przez całą północną Polskę Białystok – Szczecin. Pokonanie całej tej trasy trwało jednak aż 19,5 godziny. Na przełomie lat sześćdziesiątych i siedemdziesiątych oraz w pierwszej połowie lat siedemdziesiątych na linii Ełk – Białystok nastąpiło też przejście z parowozów na lokomotywy spalinowe.

Wprowadzane zmiany w kolejnych dekadach polegały głównie na uruchamianiu nowych stacji w okolicach Białegostoku m.in. Białystok Bacieczki, czy eksploatacji dla potrzeb ruchu towarowego łącznic Białystok Towarowy – Białystok Starosielce, czy Turczyn – Białystok Starosielce. Pierwsza z nich umożliwiała bezkolizyjny wyjazd pociągów towarowych z Białegostoku w kierunku Ełku bez potrzeby przecinania torów linii warszawskiej, druga zaś bezkolizyjny przejazd z linii warszawskiej w kierunku Ełku. Na początku lat osiemdziesiątych zbudowano obok istniejącego, nowy most kolejowy nad rzeką Biebrzą. Przełączenie ruchu na ten most nastąpiło 15 czerwca 1982 r.

Elektryfikację odcinka Białystok – Ełk rozpoczęto dopiero w lipcu 1989 r. W jej ramach rozwieszono 150 torokilometrów sieci trakcyjnej, zapewniono jej zasilanie z podstacji trakcyjnych, doprowadzono 46 km linii napowietrznych 15 kV, ułożono 6 km kabli zasilających oraz postawiono 40 szaf sterowniczych. Ruch pociągów przy wykorzystaniu trakcji elektrycznej uruchomiony został 6 grudnia 1990 r. Przy okazji naprawiono główny tor, co umożliwiło zwiększenie prędkości pociągów do 100 km/h. Dzięki elektryfikacji liczba bezpośrednich połączeń Ełk – Warszawa zwiększyła się do czterech. Z końcem 1992 r. na odcinku Białystok – Ełk pojawił się też pociąg relacji międzynarodowej Gdynia – Grodno. Generalnie od roku 1990 liczba pociągów osobowych kursujących odcinkiem Białystok – Ełk ulegała dużym wahaniom.



Szanowni Klienci!

W dniu 6 grudnia 1990 r oddajemy do eksploatacji kolejny odcinek zelektryfikowanej linii

BIAŁYSTOK – EŁK

Zapraszamy do korzystania z nowych dodatkowych połączeń na tej linii pociągami

„HAŃCZA” I „NAREW”

Czas przejazdu na tej trasie ulega skróceniu.

* Prezentujemy Państwu nowy szczegółowy

ROZKŁAD JAZDY

CENTRALNA
DYREKCJA OKRĘGOWA
KOLEI PAŃSTWOWYCH
w Warszawie



Po II wojnie światowej zmalało znaczenie stacji kolejowej w Grajewie, która przestała być stacją graniczną. Do 1985 r. w budynku dworca znajdowały się: duży hol dla podróżnych z kasami PKP i PKS, restauracja i bar PSS, kiosk, kasa PKS z poczekalnią i świetlicą dla młodzieży. Na pierwszym piętrze znajdowały biura oraz mieszkania dla pracowników PKP. W 1985 r. konserwator zabytków i ówczesny Naczelnik Miasta Bronisław Luto rozpoczęli przygotowania do kapitalnego remontu budynku dworca oraz pełnej infrastruktury terenów PKP wokół obiektu. 17 czerwca 1987 r. dworzec w Grajewie, umieszczono w rejestrze zabytków. Transformacja ustrojowa przełomu lat dziewięćdziesiątych zniweczyła ambitne plany remontowe. W 1996 r. ze względu na brak środków finansowych remont obiektu został wstrzymany. W sierpniu 2002 r. Skarb Państwa przejął teren dworca od PKP SA w zamian za jej zadłużenia z tytułu podatku od towarów i usług.

Wejście Polski do struktur Unii Europejskiej otworzyło nowe szanse przed transportem kolejowym na odcinku Białystok – Grajewo – Elk dawnej kolei Brzesko – Grajewskiej. Odcinek ten został bowiem włączony do transeuropejskiej sieci transportowej, stając się elementem korytarza Morze Bałtyckie – Morze Północne, ciągnącego się od Finlandii aż do Belgii i Holandii, potocznie zwanego „Rail Baltica”. W 2023 r. dworzec w Grajewie ponownie został zakupiony przez PKP. Planu modernizacyjne uruchomionej w 1873 r. linii kolejowej Brzesko-Grajewskiej są właśnie w trakcie realizacji. Jest duża szansa, że po 150 latach odzyska swój dawny blask i międzynarodowe znaczenie.

Bibliografia:

1. Chmielewski Ireneusz, *Kolej Brzesko-Grajewska w latach 1873–1919*, [w:] *Z przeszłości Grajewa i okolic*, Grajewo 1988
2. Dobroński Adam, *Białostocki węzeł kolejowy do 1915 r.*, „Rocznik Białostocki” nr 15/1981
3. Dobroński Adam, *Infrastruktura społeczna i ekonomiczna Guberni Łomżyńskiej i Obwodu Białostockiego (1866–1914)*, Białystok 1979
4. Massel Andrzej, *Od Morza Czarnego do Morza Bałtyckiego – z dziejów kolei Brzesko-Grajewskiej*, „Świat kolei” nr 10/2017, 12/2017, 1/2018, 2/2018, 3/2018



Fot. J. Polakowska

