

Andrzej Massel
Instytut Kolejnictwa

Magistrala Siedlce – Bołogoje jako przykład kolei strategicznej

The Siedlce-Bołogoje Trunk Line as an Example of a Strategic Railway

The article presents a comprehensive view of the origins, technical characteristics and functioning of the Siedlce-Bologoye railway line. This railway, with an impressive length of 1.100 km, was built in the years 1902–1907 as a connection between the lands of the Kingdom of Poland and the governorates of central Russia in order to ensure the efficient transport of troops and their supplies given the anticipated war with Germany and Austria-Hungary. The work aims to illustrate to what extent the assumptions of the construction promoters were confirmed and how it was used in particular periods.

Keywords: railways, transport, bridges, stations, velocity, Siedlce, Połock, Bologoye

Słowa kluczowe: koleje, transport, mosty, dworce, prędkość, Siedlce, Połock, Bołogoje

W 1906 r. został podjęty ruch pociągów na linii kolejowej Siedlce – Bołogoje. Linia ta powstała jako połączenie Królestwa Polskiego ze środkową Rosją. Połączyła stację Siedlce zlokalizowaną na linii Warszawsko-Terespolskiej ze miejscowością Bołogoje, położoną w północnej części guberni twerskiej. Stacja Bołogoje znajduje się na istniejącej od 1851 r. magistrali Petersburg – Moskwa, prawie dokładnie w połowie drogi między dawną i nową stolicą Cesarstwa Rosyjskiego. Cechę szczególną, wyróżniającą linię Siedlce – Bołogoje w momencie jej powstania, stanowiła bez wątpienia imponująca długość, wynosząca 1030 wiorst, czyli niemal 1100 km¹. Nowo powstała linia kolejowa została zaprojektowana z myślą o transporcie wojsk i zaopatrzenia na wypadek konfliktu zbrojnego między Rosją a Państwami Centralnymi. Przy planowaniu jej przebiegu pominięte zostały stolice obsługiwanych guberni, a jedynym wyjątkiem były Siedlce, magistrala nie przechodziła też przez większe ośrodki miejskie. Bardzo interesująco zaprojektowano układy torowe stacji węzłowych z budynkami dworców pasażerskich, położonymi wy-

1 Wiorsta to używana w carskiej Rosji niemetryczna jednostka długości równa 1/7 mili rosyjskiej. 1 wiorsta odpowiada 1066,78 m.

spowo pomiędzy grupami torów poszczególnych linii kolejowych krzyżujących się w obrębie tych węzłów.

Celem niniejszej pracy jest przedstawienie charakterystyki technicznej i funkcjonowania magistrali Siedlce – Bołogoje w całym okresie jej istnienia. Chodzi także o zobrazowanie, w jakim stopniu potwierdziły się założenia przyświecające inicjatorom jej budowy. Artykuł stanowi rozszerzoną faktograficznie i dokumentacyjnie wersję cyklu artykułów autora poświęconych linii Siedlce – Bołogoje, które ukazały się w 2016 r. w miesięczniku „Świat Kolei”².

Koleje strategiczne

Historia kolei pokazuje, że najczęstszymi przesłankami budowy linii kolejowych były względy gospodarcze lub społeczne. Planując poszczególne odcinki, za cel stawiano sobie na przykład zapewnienie dostaw surowców dla przemysłu, a także możliwości wywozu produktów. Niekiedy koleje powstawały w celu aktywizacji peryferyjnych obszarów pozbawionych komunikacji, a ich funkcje były przede wszystkim socjalne. Jednak praktycznie od początku istnienia kolei zdawano sobie sprawę z jej znaczenia militarnego. Powołana w 1836 r. komisja złożona z pruskich oficerów i urzędników stwierdziła w swoim raporcie, że ze względów wojskowych kolej zasługuje na uwagę. Zaakcentowano także potrzebę wprowadzenia jednolitych norm dotyczących podstawowych wymiarów i obciążeń. Już w 1839 r. zrealizowano pierwszy w Prusach kolejowy transport wojska, kiedy to w 10 pociągach przewieziono 8 tysięcy żołnierzy piechoty z Poczdamu do Berlina. Dwa lata później, w 1841 r., odbyły się pierwsze takie transporty na terenie Saksonii, a także Austrii, natomiast w 1846 r. przewieziono transportem kolejowym z Monachium do Augsburga 5 tysięcy żołnierzy wojsk bawarskich oraz 40 koni na ćwiczenia odbywające się w Lagerlechfeld³.

Kolejnym krokiem po pierwszych doświadczeniach w zakresie wykorzystywania istniejących dróg szynowych na potrzeby wojskowe stała się budowa dedykowanych temu celowi linii kolejowych. Pierwsza linia kolejowa zbudowana wyłącznie ze względów militarnych powstała w czasie wojny krymskiej w 1855 r. Połączyła ona port Bałakława z obozem sił brytyjskich oraz francuskich oblegających Sewastopol. Warto zwrócić uwagę, że ta kolej polowa o szerokości toru 1676 mm została zbudowana w bardzo krótkim czasie. Jej budowa rozpoczęła się w dniu 8 lutego 1855 r. po dostarczeniu drogą morską niezbędnych materiałów, a już 23 lutego ruszyły pierwsze transporty z zaopatrzeniem na odcinku Bałakława – Kadikoi. W marcu i kwietniu tor doprowadzono bezpośrednio do pozycji wojsk, a sumaryczna długość linii osiągnęła około 8 mil⁴. Linia ta była zresztą wykorzystywana nie tylko do przewozu amunicji, lecz także na potrzeby ewakuacji rannych żołnierzy. Jej budowa przyczyniła się bez wątpienia do zdobycia Sewastopola przez aliantów (co nastąpiło 10 września 1855 r.) i do ich zwycięstwa w wojnie krymskiej.

2 A. Massel, *Zapomniana magistrala Siedlce – Bołogoje, część I – budowa linii i jej dzieje do 1945 r.*, „Świat Kolei” 2016, nr 2, s. 16–25; idem, *Zapomniana magistrala Siedlce – Bołogoje, część 2 – przebudowy po 1945 roku i przewozy w latach 1906–1945.*, „Świat Kolei” 2016, nr 3, s. 20–29; idem, *Zapomniana magistrala Siedlce – Bołogoje, część 3 – przewozy po 1945 roku; perspektywy rozwoju.*, „Świat Kolei” 2016, nr 4, s. 34–41.

3 A. Knipping, *Eisenbahnen im Ersten Weltkrieg*, Freiburg 2004, s. 12.

4 V.I. Samsonov, *Anglijskaâ železnaâ doroga v Balaklave v epohu Krymskoj vojny [1854–1855 gg.]*, Sevastopol 1931, s. 1–19.

Przełomowe znaczenie miały doświadczenia z wygranych przez Prusy wojen z Austrią w 1866 r. oraz z Francją w latach 1870–1871. W. Gawroński podaje, że w ciągu niespełna dwóch tygodni, od 24 lipca do 5 sierpnia 1870 r., wykorzystując dziewięć linii kolejowych, przetransportowano do granicy francuskiej około 400 tysięcy żołnierzy z uzbrojeniem oraz taborami⁵. Doświadczenia te pokazały, że sprawny transport kolejowy jest zasadniczym czynnikiem zapewniającym przewagę, a w konsekwencji – zwycięstwo. Dlatego wkrótce po zakończeniu wojny z Francją, na mocy ustawy z 11 czerwca 1873 r. podjęto w Niemczech budowę wielkiej kolei strategicznej, tzw. *Kanonenbahn*, o długości ponad 800 km, łączącej Berlin z Metz (największym ośrodkiem miejskim przyłączonej do Prus Lotaryngii) przez Blankenheim, Nordhausen, Wetzlar, Koblencję i Trewir. Budowa poszczególnych odcinków magistrali trwała kilka lat i została zakończona w latach 1879–1882. Przy jej budowie częściowo wykorzystano odcinki linii wcześniej istniejących. Cechą tej linii był jej dogodny układ geometryczny. Projektując linię, unikano łuków o bardzo małych promieniach i stosowano łagodne pochylenia podłużne, co pozwalało na prowadzenie ruchu ciężkich pociągów wojskowych. W celu sfinansowania tej budowy wykorzystano francuskie reperatury wojenne. Warto zwrócić uwagę, że tak, jak planowano, linia Berlin – Metz odegrała istotną rolę w zaopatrzeniu armii państw centralnych na froncie zachodnim podczas I wojny światowej, jednak militarne znaczenie tej linii dotyczyło przede wszystkim jej odcinka położonego na zachód od Renu (od Koblencji do Metzu)⁶.

Kanonenbahn nie była jedyną koleją strategiczną zbudowaną na terenie Niemiec na wypadek ewentualnego konfliktu zbrojnego z Francją. Odcinki takich linii powstały również w południowej Badenii, a ich celem było zapewnienie połączenia rejonu Jeziora Bodeńskiego z Alzacją i Lotaryngią z pominięciem terytorium Szwajcarii. Szczególne znaczenie miał odcinek Hintschingen – Weizen o długości 41 km, powstały w 1890 r. Jego budowa wymagała wzniesienia imponujących obiektów inżynieryjnych (Ryc. 1).

Duża liczba odcinków linii kolejowych służących transportom wojskowym z Niemiec i z Austro-Węgier zarówno na front zachodni, jak i na front wschodni, powstała podczas I wojny światowej. Jednym z największych przedsięwzięć była budowa zupełnie nowego połączenia kolejowego na kierunku wschód-zachód, od Akwizgranu (Aachen) przez Montzen – Vise do Tongeren w północnej Belgii. Mimo relatywnie nieznacznej długości (około 50 km) ta dwutorowa linia charakteryzuje się bardzo dogodnymi dla ciężkiego ruchu towarowego parametrami (łagodne pochylenia, duże promienie łuków). W celu uzyskania tych parametrów w trudnych warunkach terenowych konieczna była budowa bardzo dużych obiektów inżynieryjnych, do których należy wiadukt Moresnet nad doliną rzeki Göhl o długości 1,163 km i maksymalnej wysokości nad powierzchnią terenu 54 m⁷. Na linii zbudowano też trzy duże tunele (o długościach 0,795 km, 2,129 km oraz 1,640 km). Po dwóch latach budowa cała linia została przekazana do eksploatacji w lutym 1917 r.

Z kolei na froncie wschodnim jednym z przykładów nowo budowanych linii kolejowych była linia Lausgargen – Radziwiliszki, powstała w latach 1915–1916. Linia ta, o długości

5 W. Gawroński, *Zarys rozwoju wojsk kolejowych i kolejnictwa wojskowego w Niemczech, Austrii i Rosji (1869–1919)*, Warszawa 1923, s. 2.

6 A. Knipping, op. cit., s. 19.

7 Ibid., s. 243.

prawie 125 km, stanowiła najkrótsze połączenie pomiędzy Prusami Wschodnimi a okupowanymi terenami Imperium Rosyjskiego, stanowiącymi obecnie część współczesnej Litwy oraz Łotwy. Na trasie tej powstał olbrzymi drewniany wiadukt kolejowy nad doliną rzeki Dubissa, którego długość osiągnęła 670 m, a różnica wysokości główki szyny w stosunku do poziomu wody wyniosła 42 m⁸. W 1918 r. obiekt ten zastąpiono całkowicie nową wieloprzęsłową konstrukcją stalową.

Warto zwrócić uwagę, że również na ziemiach polskich powstały w czasie I wojny światowej nowe linie kolejowe, budowane przez wojska obu walczących stron. Należały do nich na przykład linia Lublin – Rozwadów oddana do użytku w 1914 r. przez wojska rosyjskie, a także linia Rejowiec – Bełzec zbudowana w 1916 r. przez oddziały austriackie. Niestety, w odróżnieniu choćby od wspomnianej magistrali Aachen – Tongeren ich wartość techniczna była bardzo niewielka, stąd w latach dwudziestych XX w. podlegały one przebudowie w celu przystosowania do potrzeb kolejnictwa Polski.

Podczas II wojny światowej bardzo spektakularnym przykładem wykorzystania kolei na potrzeby działań wojennych była budowa tak zwanej rokady wołżańskiej. Decyzję o jej budowie podjął Państwowy Komitet Obrony (GKO) 23 stycznia 1942 r. W założeniu miała to być linia łącząca stację Iłowlja w pobliżu Stalingradu (obecnie Wołgograd) przez Saratów – Syzrań do Uljanowska, poprowadzona wzdłuż prawego brzegu Wołgi i składająca się z dwóch odcinków⁹:

- (Stalingrad –) Iłowlja – Saratów o długości 430 km – odpowiedzialność NKWD (Ludowy Komisarjat Spraw Wewnętrznych),
- Saratów – Uljanowsk o długości 470 km – odpowiedzialność NKPS (Ludowy Komisarjat Komunikacji).

Wkrótce potem (15 lutego 1942 r.) zakres inwestycji rozszerzono o odcinek Uljanowsk – Swijażsk (koło Kazania)¹⁰, za którego projektowanie i budowę miało odpowiadać NKWD. Budowa otrzymała najwyższy priorytet, czego dowodem była decyzja o zdjęciu szyn oraz rozjazdów z nowo ułożonych odcinków linii kolejowych budowanych na Dalekim Wschodzie, w tym także Magistrali Bajkalsko-Amurskiej (BAM), i przeznaczeniu ich do budowy torów na stacjach rokady wołżańskiej¹¹. W efekcie w bardzo krótkim czasie (kilka miesięcy) powstała linia kolejowa o długości prawie 1000 km, która była przekazywana do eksploatacji odcinkami od sierpnia do października 1942 r. Rokada wołżańska odegrała bardzo dużą rolę w zaopatrzeniu wojsk sowieckich walczących pod Stalingradem.

W opinii autora linie kolejowe zbudowane w celach wojskowych można podzielić na trzy zasadnicze grupy:

1. linie strategiczne budowane w okresach pokoju jako element przygotowań kraju do przewidywanej wojny (zarówno agresywnej, jak i obronnej), wzdłuż planowanych (lub prawdopodobnych) kierunków ruchu wojsk;
2. linie strategiczne budowane w czasie działań wojennych w związku z (zmieniającą się) sytuacją na frontach;

8 Ibid., s. 165–167.

9 Postanowienie GKO nr 1190 z dn. 23.01.1942 r.

10 Postanowienie GKO nr 1286 z dn. 15.02.1942 r.

11 Postanowienie GKO nr 1505 z dn. 28.03.1942 r.

3. koleje polowe, zazwyczaj wąskotorowe, ale niekiedy również normalnotorowe, budowane w czasie działań wojennych w celu zapewnienia zaopatrzenia walczących wojsk, ewakuacji rannych z obszaru walk (z reguły w czasie wojny pozycyjnej, kiedy linia frontu ulegała stabilizacji na wiele miesięcy, a niekiedy nawet lat).

Powstanie kolei Siedlce – Bołogoje

O budowie magistrali Siedlce – Bołogoje zdecydowały przesłanki militarne. Jej budowa wynikała z przygotowań do przyszłej wojny z państwami Ententy, prowadzonych przez rosyjski Sztab Generalny. Uwzględniając wyżej przedstawioną klasyfikację linia Siedlce – Bołogoje należała do pierwszej grupy linii.

Pod koniec XIX w. kształtowały się polityczne i wojskowe sojusze mocarstw europejskich. W obliczu zacieśniającej się współpracy Niemiec i Austro-Węgier, Francja i Rosja zawarły 18 sierpnia 1892 r. sojusz wojskowy, ratyfikowany w 1894 r. Zgodnie z tą umową w przypadku wybuchu wojny Rosja zobowiązywała się związać liczne siły niemieckie w Prusach Wschodnich. Z kolei strona francuska zadeklarowała m.in. wsparcie finansowe dla budowy przez Rosję linii kolejowych o znaczeniu strategicznym. Miały to być przede wszystkim sprawnie działające magistrale, których zadaniem miał być transport wojsk z guberni wewnętrznych Cesarstwa Rosyjskiego do miejsc koncentracji. Dla Francji, ówczesnego głównego sprzymierzeńca Rosji, szybka koncentracja i jak najwcześniejsze rozpoczęcie działań przez armię rosyjską posiadało olbrzymie znaczenie¹².

O zobowiązaniach wynikających z sojuszu wojskowi francuscy przypomnieli w 1901 r. podczas dwustronnych rozmów sztabów generalnych obu państw. W celu wypełnienia tego zadania niezbędna była budowa nowej linii kolejowej z centralnej części Rosji do jej zachodnich granic. Równocześnie strona francuska potwierdziła możliwość wsparcia finansowego dla budowy takiej linii, jak i innych odcinków o znaczeniu strategicznym. Podczas spotkania na szczepku głów państw ustalono, że Francja udzieli pożyczek w kwocie 200 milionów rubli na budowę linii kolejowych o dużym znaczeniu strategicznym do wydatkowania w latach 1902–1904.

4 maja 1901 r. w sprawie budowy linii strategicznych odbyła się narada z udziałem cara Mikołaja II, który nakazał podjąć w następnym roku budowę trzech linii, w tym Bołogoje – Połock – Siedlce. Linię tę podzielono na dwa odcinki: Bołogoje – Połock i Połock – Siedlce. Została ona poprowadzona równolegle do linii Kolei Warszawsko-Petersburskiej oraz Kolei Brzesko-Moskiewskiej, prawie dokładnie w połowie odległości pomiędzy nimi¹³. Zasadniczym celem inwestycji było umożliwienie przyspieszonego przerzutu wojsk z trzech okręgów wojskowych: petersburskiego, moskiewskiego i kazańskiego do zachodniej granicy Imperium. Przy trasowaniu linii nie uwzględniano lokalnych potrzeb. Stąd pominięcie takich ośrodków miejskich jak Drohiczyn, Siemiatycze czy Bielsk Podlaski.

Jak wspomniano, finansowanie inwestycji zapewniła pożyczka francuska. Budowa linii Siedlce – Połock trwała w latach 1902–1907, kierował nią Władimir Timofiejew-Riasowski,

12 R. Dmowski, *Jak kolej dotarła do Sarnak*, „Rocznik Ziemi Sarnackiej” t. 2, 2019, s. 99–100.

13 T. Lijewski, *Geografia komunikacji województwa białostockiego*, Warszawa 1962 (*Dokumentacja Geograficzna*, z. 2), s. 38.

a siedzibą biura budowy było Wilno, naczelnikiem robót na odcinku Połock – Bołogoję był zaś Aleksander Nikołajewicz Ryżow. Okres zimy 1902–1903 wykorzystano na przygotowanie materiałów, a od wiosny 1903 r. zaczęła się właściwa budowa nowej magistrali¹⁴. Całe wyposażenie, w tym szyny, pochodziły z rosyjskich fabryk. Materiały budowlane przygotowywano na miejscu, a do robót budowlanych zatrudniano miejscową siłę roboczą. Interesującą notatkę na temat budowy kolei Siedlce – Bołogoję zamieścił Kurier Warszawski z listopada 1904 r.:

W końcu przyszłego lata należy się spodziewać otwarcia prawidłowego ruchu na kolei siedlecko-bołogojskiej. Kolej ta przecina Królestwo Polskie w okolicach guberni siedleckiej na przestrzeni wiorst 60 od miasta Siedlce do Bugu pod osadą Mielnikiem, w powiecie bielskim, guberni grodzieńskiej. W obrębie guberni siedleckiej kolej przecina powiaty: siedlecki na przestrzeni wiorst około 28 i konstantynowski wiorst około 32, i ułatwi komunikację osadom: Mordy w powiecie siedleckim, oraz Łosice i Sarnaki w konstantynowskim, przy których urządzone zostaną stacje.

Pomiędzy Bugiem a Siedlcami będzie pięć mostów żelaznych na strumieniach i rzeczках, z których jeden między Siedlcami a Mordami, a cztery koło Łosic. Czwarła stacja urządzone będzie w Mielniku przy moście nad Bugiem. Most w tym punkcie ma dwa pokłady, z których jeden przeznaczony dla ruchu kołowego, a drugi dla kolei.

W granicach guberni grodzieńskiej nowa linia skrzyżuje się z odnogą grajewską sieci południowo-zachodniej na stacji Wysokie Litewskie. Pomiędzy tą ostatnią a Mielnikiem stacji pośredniej nie będzie. Z Wysokiego Litewskiego kierunek linii zwraca się na wschód północny, ku stacji Zelwy odnogi baranowicko-białostockiej sieci poleskiej. W Zelwach nastąpi nie tylko skrzyżowanie z siecią poleską, lecz także z nową linią zelwiańsko-grodzieńską, stanowiącą przedłużenie odnog zaniemeńskich. Kierunek z Siedlec na Wysokie Litewskie i Zelwy zamiast na Bielsk, Wołkowysk przyjęto dla omińnięcia puszczy białowieskiej. Z Zelwów linia zwraca się ku Lidzie, gdzie skrzyżuje się z odnogą rowieńsko-wileńską sieci poleskiej, przecinając po drodze Niemen na pograniczu guberni wileńskiej i grodzieńskiej oraz rzekę Szarą.

Informacja ta świadczy, że pierwotnie planowany przebieg linii dość istotnie różnił się od faktycznie zrealizowanego. Przede wszystkim linię poprowadzono bardziej na północ, co oddaliło ją od Łosic. Zamiast stacji Łosice powstała stacja o nazwie Platerowo (później zmienionej na Platerów), pochodzącej od rodziny Broel-Plater, której staraniem powstała. Zmieniło się miejsce przecięcia Bugu i zamiast w Mielniku most zbudowano na wysokości Siemiatycz, obok powstałego później przystanku Fronołowo (dzisiejszy Fronołów). Stacja węzłowa na skrzyżowaniu z linią Brzesko-Grajewską została w rzeczywistości zlokalizowana w Czeremsze, a nie w Wysokim Litewskim (odległość 13,7 km). Zmiana przebiegu spowodowała, że wbrew pierwotnym założeniom linia przeszła przez północną część Puszczy Białowieskiej. Inny był także sposób połączenia z linią Białystok – Baranowicze, węzeł kolejowy bowiem zamiast w miejscowości Zelwa, powstał w Wołkowysku. Zmie-

14 *Istoriâ Belorusskoj Żeleznoj Dorogi*, Mińsk 2012, s. 144.

niono również przebieg połączenia z Grodnem, które wyprowadzono z położonej nad Niemnem stacji Mosty.

Uwzględniając podział administracyjny Imperium Rosyjskiego, ostatecznie zrealizowana trasa przechodziła przez tereny następujących guberni¹⁵:

- siedleckiej na odcinku od Siedlec do mostu na Bugu pod Fronołowem,
- grodzieńskiej na odcinku od rzeki Bug do stacji Różanka,
- wileńskiej na odcinku od stacji Różanka przez Lidę, Mołodeczno, Wilejkę,
- witebskiej na odcinku od Farynowa przez Połock i Newel do stacji Opuchliki,
- pskowskiej na odcinku od stacji Czernoziem, przez rejon Wielkich Łuków do stacji Ochwat,
- twerskiej na odcinku od stacji Ochwat przez Ostaszków do Bologoje.

Budowa magistrali przebiegała stosunkowo szybko. Do jesieni 1905 r. zakończono zasadnicze roboty, a w styczniu 1906 r. rozpoczął się tymczasowy ruch pociągów pasażerskich i towarowych między Połockiem a Wołkowyskiem. 25 kwietnia 1906 r. nastąpiło otwarcie normalnego ruchu na odcinku Andrzejewicze (koło Wołkowyska) – Siedlce o długości 175 wiorst 241 sążni. Ciekawą informację o tym wydarzeniu zamieścił Kurier Kolejowy i Asekuracyjny z 14 kwietnia (27 kwietnia według kalendarza gregoriańskiego) 1906 r.:

Nowa linja ułożona jest blisko Warszawy w kierunku północno-wschodnim kraju, na przestrzeni guberni siedleckiej, grodzieńskiej, i wileńskiej; posiada dwa szerokie tory biegnące ku Połockowi i dalej nawet do Bologoje w guberni twerskiej, oraz szereg wielkich mostów żelaznych, kratowych, przez Bug, Nurzec, Narew i Niemen.

Przyłączona obecnie do kolei nadwiślańskich, linja kolei siedlecko-połockiej ma 175 wiorst długości, wychodzi z Siedlec na 590 wiorście od Połocka, dochodzi do stacji Andrzejowce (w guberni grodzieńskiej) na 415 wiorście i przebiega na tym dystansie stacje następujące: Przymordy, Platerowo, Nurzec, Czeremcha, Hajnówka, Narewka, Swisłocz i Andrzejowce.

Linia połocka, wychodząca z Siedlec, gdzie obecnie budowany jest nowy obszerniejszy dworzec dla trzech odnóg tu łączących się: brzeskiej, połockiej i małkińskiej, ciągnie się przez wiorst kilka prawie równolegle z plantem odnogi brzeskiej (terespolskiej), przecina szosę łukowską, a potem brzeską, na 5-jej wiorście i skierowuje się ku północno-wschodowi [...]

W Andrzejowcach spotyka się z połocką linją kolei poleskich i idzie już z nią równolegle do wspólnej znów stacji Wołkowyska¹⁶.

W styczniu 1907 r. cała linia została przekazana do eksploatacji. Należy przy tym przypomnieć, że pierwotnie zakładano całkowite jej uruchomienie już w 1905 r. Termin ten nie został jednak dotrzymany między innymi ze względu na wydarzenia na Dalekim Wschodzie, gdzie trwała wojna rosyjsko-japońska. Z tego powodu część materiałów do budowy kolei trzeba było wykorzystać do budowy linii kolejowych niezbędnych dla frontu. Linia

15 *Иллюстрированный Путеводитель по Николаевской Железной Дороге*, Piotrogród 1914.

16 *Kolej siedlecko-połocka*, „Kurier Kolejowy i Asekuracyjny” 14.04.1906 r., nr 10 (440).

Siedlce – Bołogoje została początkowo otwarta do ruchu pociągów pasażerskich z prędkością 30 wiorst/h i towarowych z prędkością 20 wiorst/h, jednak prędkość pociągów została bardzo szybko zwiększona. W 1914 r. pociąg pocztowy pokonywał odległość Czeremcha – Hajnówka (30 km) w 41 minut, co odpowiada prędkości technicznej prawie 44 km/h i maksymalnej rzędu 50 km/h.

Warto zwrócić uwagę, że o ile odcinek Siedlce – Połock budowano od razu jako dwutorowy, to odcinek Połock – Bołogoje powstał jako linia jednotorowa. Równoległe z budową zasadniczej linii Siedlce – Połock prowadzono budowę jednotorowego odgałęzienia z Mostów do Grodna o długości 56 wiorst. Decyzja o jego powstaniu została podjęta 16 sierpnia 1903 r. Budowę kierował inżynier K. Michajłowski, a po jego śmierci – inżynier I. Możejko. Na odcinku tym zbudowano wodociągi na stacjach Skidel i Grodno.

Tabela 1. Odcinki linii Siedlce – Połock.

	Odcinek	Długość [wiorsty]
I	Dwutorowa linia główna	589 720
II	Łącznice jednotorowe	
	Na stacji Mołodeczno	
	dla kierunku Połock – Wilno	1 006
	dla kierunku Siedlce – Mińsk	0 527
	Na stacji Lida	
	dla kierunku Siedlce – Wilno
	dla kierunku Połock – Równe	1 088
	Na stacji Wołkowysk	
	dla kierunku Połock – Baranowicze	1 502
	dla kierunku Siedlce – Baranowicze	1 252
	dla kierunku Połock – Białystok	0 339
	Na stacji Andrzejewicze	
	dla kierunku Połock – Białystok	0 490
	Na stacji Hajnówka	
dla kierunku Połock - Białowieża	0 654	
	Razem długość łącznic jednotorowych	7 240
	Łącznice dwutorowe	
	Na stacji Czeremcha	
	dla kierunku Siedlce – Grajewo	1 080
	dla kierunku Połock – Brześć	0 620
	Na stacji Siedlce	
	południowe podejście do stacji	2 725
	Razem długość łącznic dwutorowych	4 425
	Razem długość wszystkich łącznic	11 665
	Razem długość linii i łącznic	601 385
III	Bocznice dla potrzeb wojskowych	
	bocznica Mosty – przystań nad Niemnem (1 tor)	4 641
	południowe połączenie stacji Siedlce z odnogą Małkińską (2 tory)	3 225
	Razem	609 251

Źródło: *Istoriâ Belorusskaj Żeleznoj Dorogi*, Mińsk 2012, s. 789.

Po ukończeniu magistrali Siedlce – Bołogoje ustalono, że całkowity koszt jej budowy wyniósł 122 miliony rubli, z czego na odcinek Siedlce – Połock przypadła kwota 69 milionów rubli. Bardzo ciekawe jest zestawienie długości odcinków linii składających się na linię Siedlce – Połock, pochodzące z raportu o jej budowie, wydanego w 1908 r. w Petersburgu (zob. Tabela 1)¹⁷.

Kwestia długości linii na odcinku Siedlce – Połock wymaga jednak wyjaśnienia. Zgodnie z oficjalnym rosyjskim rozkładem jazdy (na przykład z 1913 i z 1914 r.) odległość Siedlce – Wołkowysk wynosiła 185 wiorst (około 197 km), a odległość Wołkowysk – Połock 409 wiorst (około 436 km), co w sumie dawało 594 wiorsty. Dane z tego rozkładu zgadzają się odpowiednio:

- z odległością Siedlce – Wołkowysk według służbowego rozkładu jazdy PKP z 1934 r. wynoszącą 196,94 km,
- z odległością Wołkowysk – Połock według służbowego rozkładu jazdy Kolei Białoruskich z 2014/2015 r. wynoszącą 435,7 km.

Różnica w długości (około 4 wiorst) w raporcie z budowy i w rozkładzie jazdy wynika zapewne z faktu, że jako punkt podziału między odcinkami Bołogoje – Połock oraz Połock – Siedlce ustalono miejsce na lewym (południowym) brzegu rzeki Dźwiny, nieco na południe od węzła kolejowego w Połocku. Na potrzeby budowy został przyjęty podział wiorstowy, w którym wiorsta 0 znajdowała się w opisanym wyżej miejscu pod Połockiem a wiorsta 589,72 na stacji Siedlce. Należy podkreślić, że podział eksploatacyjny został ustalony inaczej:

- narastająco od Siedlec (wiorsta 0,00) do granicy między sieciami Kolei Nadwiślańskich i Kolei Mikołajewskiej, na zachód od stacji Wołkowysk (183,5 wiorsty), oraz
- narastająco od Bołogoje (wiorsta 0,00) przez stację Wołkowysk (wiorsta 841,3) do granicy z Kolejami Nadwiślańskimi (wiorsta 842,5).

Z uwagi na planowane przeznaczenie linii otrzymała ona łagodny układ geometryczny w płaszczyźnie pionowej. Największe pochylenie miarodajne na odcinkach, które po I wojnie światowej znalazły się we władaniu polskich kolei, wynosiło tylko 6‰, co oznaczało, że nawet w czasach, kiedy niepodzielnie panowała trakcja parowa, nie było problemów z prowadzeniem pociągów towarowych. Przy projektowaniu układu geometrycznego w płaszczyźnie poziomej przyjmowano łuki o promieniu nie mniejszym niż 300 sążni (640 m). Wyjątkiem były podejścia do stacji węzłowych, na których dopuszczano łuki o promieniu 200 lub 250 sążni (odpowiednio 427 i 534 m)¹⁸.

Projektując linię przyjęto konstrukcję nawierzchni, w której zastosowano szyny o masie 22,5 funta na stopę (około 30 kg/m) i długości 35 stóp (10,67 m) ułożone na podkładach drewnianych o długości 1,25 sążnia (2,67 m)¹⁹. Na jedną wiorstę przypadało 1500 podkładów (1406 podkładów na 1 kilometr). Ruszt torowy spoczywał na warstwie podsypki o grubości 0,25 sążnia (0,53 m). Oceniając tę konstrukcję, warto zwrócić uwagę na fakt, że na budowanej nieco wcześniej przez Towarzystwo Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej szerokotorowej linii kolejowej z Warszawy do Kalisza zastosowano nawierzchnię z szy-

17 *Istoriâ Belorusskoj Żeleznoj Dorogi*, s. 789.

18 *Al'bom tipovyh i ispolnitel'nyh čertežej sooruzenij železnodorožnoj linii Polock – Sedlec' i vetvi Grodna – Mosty*, S. Peterburg 1907.

19 Sążeń rosyjski to 1/500 wiorsty, czyli 2,134 m

nami o masie 23,8 funta na stopę (32 kg/m)²⁰. Ten typ szyny zaproponował prof. A. Wasiutyński²¹. Co więcej, opracowane były już wtedy jeszcze cięższe typy szyn, w tym szyna o masie 28,3 funta na stopę (38 kg/m) kolei Warszawsko-Wiedeńskiej. Oznacza to, że wybór szyny o masie 30 kg/m jako podstawowego typu dla linii magistralnej budowanej w pierwszym dziesięcioleciu XX w. należy ocenić jako bardzo konserwatywny i najpewniej potraktowany względami oszczędnościowymi. Pozytywnie na tym tle wypada natomiast przyjęta grubość przemy podsyпки.

Linia Siedlce – Bołogoje przecięła duże przeszkody wodne. Ogółem na jej odcinku pomiędzy Połockiem a Siedlcami zbudowano 363 mosty o przęsłach stalowych ułożonych na kamiennych podporach obłożonych granitem. Powstało także 60 przepustów kamiennych (sklepionych) oraz 30 żeliwnych. Do największych obiektów mostowych należały most na rzece Bug pod Fronołowem oraz most na Niemnie pod Mostami. Most na Bugu zbudowano jako obiekt stalowy, trzyprzęsłowy, o przęsłach o rozpiętości 98 m każde, największych w Królestwie Polskim. Most ten zaprojektował wybitny inżynier i uczonec ławr Dymitrowicz Proskurjakow, mający już w swoim dorobku wielki most na Jeniseju pod Krasnojarskiem. Konstrukcję stalową mostu wykonała fabryka Towarzystwo Akcyjne „K. Rudzki i S-ka”. Warto wspomnieć, że ta mieszcząca się w Mińsku Mazowieckim firma była potentatem w dziedzinie budowy mostów w całym Imperium. Głównym inżynierem budowy mostu we Fronołowie był Aleksy Lubicki²². Podpory mostu zostały zbudowane na kesonach, a prace te wykonało warszawskie przedsiębiorstwo Bracia S. i I. Rohn. 6 października 1904 r. budowę mostu odwiedzili inżynierowie uczestniczący w zjeździe kolejowym w Warszawie. Kurier Warszawski z 25 września (7 października według kalendarza nowego stylu) informował:

Cały dzień wczorajszy uczestnicy zjazdu kolejowego spędzili poza Warszawą. Mianowicie o godzinie 9-jej rano pociągiem nadzwyczajnym kolei nadwiślańskich z dworca terespolskiego inżynierowie drogowi wyjechali do Siedlec, a ztąd tym samym swoim pociągiem na linię nowobudującej się kolei Siedlce – Połock.

Dojechano do nowego, odległego od Siedlec o 45 wiorst, mostu żelaznego na Bugu, który był głównym celem wycieczki wczorajszej. Most ten o trzech przęsłach, po 45 sążni każde, zbudowany jest pod dwa tory. Jedna strona mostu już jest gotowa i pociągi robotnicze przechodzą po niej. Druga strona mostu znajduje się obecnie w fazie montowania²³.

Poza obiektami mostowymi na linii powstały również wielopoziomowe skrzyżowania z ważniejszymi (strategicznymi) drogami kołowymi. W przypadku, gdy droga przebiegała powyżej poziomu terenu budowano wiadukty drogowe, z reguły o konstrukcji drewnianej (w przypadku podrzędniejszych dróg) lub metalowej (wiadukt drogowy koło Wołkowyska w ciągu szosy Białystok – Baranowicze). W obrębie stacji Siedlce zbudowano wiadukty

20 A. Wasiutyński, *Verhnee stroenie puti Kališkaho učastka Varšavsko-Venskoj Żel. Dorogi z relsami vesom 32 kg/m (23,8 fn/f)*, „Inżynier” 1903, s. 16.

21 S. Sztolcman, *Działalność naukowa Prof. D-ra A. Wasiutyńskiego*, „Przegląd Techniczny” 1930, nr 23–24, s. 471–475.

22 B. Chwaściński, *Mosty na Wiśle i ich budowniczowie*, Warszawa 1997, s. 101–102.

23 *Zjazd kolejowy*, „Kurier Warszawski” 24.09.(7.10.)1904 r., nr 278, dodatek poranny, s. 2.

kolejowe nad drogami wylotowymi w kierunku Garwolina oraz Łukowa. Powstała również trójprzęsłowa kratownicowa kładka dla pieszych nad torami tej stacji.

Należy zwrócić uwagę na fakt, że linia Siedlce – Bołogoje została zbudowana stosunkowo późno, w momencie kiedy zasadniczy szkielet sieci kolejowej Cesarstwa był już ukształtowany. Nowa magistrala w wielu miejscach przecięła powstałe wcześniej ciągi komunikacyjne. Aby zapewnić właściwe powiązania linii kolejowych, wraz z budową linii Siedlce – Bołogoje powstały stacje węzłowe, przy czym niekiedy przekształceniu uległy odcinki linii istniejących. Na odcinku Siedlce – Połock zbudowano następujące stacje węzłowe:

- Siedlce – połączenie z linią Warszawsko-Terespolską i linią Siedlce – Małkinia,
- Czeremcha – przecięcie z linią Kolei Brzesko-Grajewskiej,
- Hajnówka – przecięcie z linią (Bielsk Podlaski –) Lewki – Białowieża,
- Wołkowysk – połączenie z linią Kolei Poleskich Białystok – Baranowicze,
- Mosty – odgałęzienie do Grodna,
- Lida – przecięcie z linią Kolei Poleskich z Wilna przez Baranowicze, Łuniniec do Równego,
- Mołodeczno – przecięcie z linią Lipawa – Wilno – Mińsk – Romny,
- Połock – przecięcie z linią Kolei Rysko-Orłowskiej przebiegającej przez Dyneburg – Witebsk – Briańsk.

Warto zwrócić uwagę, że wiele z wymienionych stacji zaprojektowano w przysłowio- wym polu, a już całkiem dosłownie stało się tak w przypadku Czeremchy. Jak zwraca uwagę T. Lijewski, projektując przebieg linii lekceważono potrzeby osadnictwa. Na całym odcinku jej przebiegu przez województwo białostockie (obecne województwo podlaskie) linia nie obsłużyła żadnego osiedla miejskiego. Na uboczu, w odległości 4–8 km, pozostały Siemiatycze, Milejczyce, Kleszczele i Narewka. Dla Siemiatycz i Milejczyc nie przewidziano w ogóle stacji w miejscu największego zbliżenia do nich linii kolejowej²⁴. Należy też przypomnieć, że Hajnówka w okresie budowy linii była niewielką osadą na skraju Puszczy Białowieskiej, liczącą około 600 mieszkańców. Nieco większą populację miało Mołodeczno, które w 1897 r. zamieszkiwały 2393 osoby, Wołkowysk zaś oraz Lida były znaczącymi ośrodkami miejskimi.

Cechą charakterystyczną stacji węzłowych na linii Siedlce – Połock był układ liniowy, z dworcami usytuowanymi wyspowo, pomiędzy grupami torów należących do poszczególnych linii oraz z torami łączącymi te linie, zazwyczaj w obu głowicach rozjazdowych. Linie kolejowe krzyżowały się wielopoziomowo przy podejściu do stacji. Zaletą takiego układu węzła była niezależność prowadzenia ruchu na obu liniach z eliminacją przebiegów sprzecznych, jednak przy zachowaniu możliwości organizowaniajazd pociągów z jednej linii na drugą. Pewną wadą z punktu widzenia ruchu pasażerskiego był utrudniony dostęp do dworca, zazwyczaj tylko ulicą biegnącą pomiędzy grupami torów. Warto wspomnieć, że węzły z dworcem w układzie wyspowym występują także w innych regionach Polski. Najbardziej reprezentatywne przykłady to Bydgoszcz Główna, Toruń Główny, Chojnice, Krzyż, Czerwieńsk oraz Jarocin.

Magistrala do Bołogoje została wyprowadzona ze stacji Siedlce po południowej stronie linii Warszawa – Terespol i łukami odwrotnymi na dość wysokim nasypie przechodziła

24 T. Lijewski, op. cit., s. 38–39.

wiaduktem nad tą linią. Po przecięciu drogi Warszawa – Brześć (w rejonie obecnego posterunku odgałęźnego Ujrzanów) linia biegła w kierunku północno-wschodnim.

Pomiędzy Wysokim Litewskim i Kleszczelami linia Siedlce – Bołogoje przecięła eksploatowaną od 1873 r. linię Kolei Brzesko-Grajewskiej²⁵. Zupełnie od podstaw powstała wtedy stacja Czeremcha, a przebieg linii Siedlce – Bołogoje dostosowano do przebiegu starszej linii. Tory na szlaku do Hajnówki poprowadzono wiaduktem nad linią Brzesko-Grajewską biegnącą w kierunku stacji Kleszczele. Dworzec w Czeremsze został zlokalizowany pomiędzy torami obu linii, a układ torowy stacji obejmował stronę siedlecką i stronę grajewską²⁶. W obrębie stacji zbudowano połączenia między obu grupami.

Do Hajnówki pierwsza linia kolejowa dotarła w 1894 r., kiedy to zbudowano białowieskie odgałęzienie linii Kowel – Brześć – Bielsk – Starosielce – Grajewo. Linia ta została poprowadzona z podbielskich Lewek, a w 1897 r. przedłużono ją do Białowieży. W latach 1895–1897 zbudowano w Hajnówce drewniany budynek stacji kolejowej ulokowany od strony dzisiejszej ulicy Warszawskiej. Wraz z budową magistrali Siedlce – Bołogoje Hajnówka otrzymała murowany dworzec kolejowy, który wyglądał podobnie jak inne tego typu dworce między Siedlcami a Połockiem. Dworzec został zlokalizowany pomiędzy grupami torów obu linii, a w układzie torowym stacji wyróżniano stronę siedlecką i bielską.

Interesujący jest fakt, że na szlaku Andrzejewicze – Wołkowysk linię z Siedlec poprowadzono w pobliżu istniejącej linii Białystok – Baranowicze, ale całkiem niezależnie od niej, z krzyżowaniem obu linii na szlaku (w dwóch poziomach). Zarówno na stacji Andrzejewicze, jak i na stacji Wołkowysk Centralny powstały osobne grupy torów, tworzące stronę siedlecką i stronę białostocką.

Ciekawy układ stacji węzłowej zaprojektowano w Mostach, gdzie w celu umożliwienia jazu z Wołkowyska na linię boczną w kierunku Grodna, powstała pętla pozwalająca na uniknięcie zmiany kierunku jazdy.

Początkowo na odcinku Siedlce – Wołkowysk zlokalizowano następujące stacje: Przy-mordy (obecnie Mordy), Platerowo (obecnie Platerów), Nurzec, Czeremcha, Hajnówka, Narewka, Swisłocz, Andrzejowce (później Andrzejewicze), Wołkowysk.

Z kolei na odcinku Wołkowysk – Połock znajdowały się stacje Podroś (później Roś), Mosty, Różanka, Skrybowo (później Skrzybowce), Lida, Gawja, Juraciszki, Wojgiany (później Bohdanów), Listopady, Połoczany, Mołodeczno, Wilejka, Krzywicz (później Kniahinin), Budstaw, Parafjanowo, Królewszczyna, Podświle, Ziabki, Zahacie, Farynowo oraz Połock. Ogółem na całej długości linii od Siedlec do Połocka (590 wiorst czyli około 629 km) powstało 31 stacji razem ze stacjami końcowymi. Warto przy tym zwrócić uwagę na stosunkowo duże odległości między stacjami, wynoszące średnio około 20 kilometrów, przy czym najdłuższy szlak powstał między Czeremchą a Hajnówką (około 30 km).

W związku z budową linii Siedlce – Bołogoje, na której powstała stacja w rejonie miasta Wilejka, stacja koło Wilna o takiej samej nazwie, znajdująca się na magistrali Lipawa – Romny (i na linii Warszawsko-Petersburskiej) 1 stycznia 1904 r. została przemianowana na Nową Wilejkę²⁷. 18 kwietnia 1913 r., a więc już w trakcie eksploatacji linii Siedlce

25 A. Massel, *Od Morza Czarnego do Morza Bałtyckiego – z dziejów kolei Brzesko-Grajewskiej*, „Świat Kolei” 2017, nr 10, s. 18–25.

26 Dodatek do Służbowego Rozkładu Jazdy (Część I), Załącznik 1, Wilno 1938, s. 58.

27 *Istoriâ Belorusskoj Żeleznoj Dorogi*, s. 784.

– Bologoje, nastąpiła zmiana nazwy stacji Wołkowysk-II na Bagrationowskaja. Miało to zapewne związek z obchodami stulecia zwycięstwa nad Napoleonem, stąd nazwanie stacji nazwiskiem jednego z wielkich dowódców rosyjskich, bohatera bitwy pod Borodino. Równocześnie stację Wołkowysk-I, znajdującą się na linii w kierunku Baranowicz, przemianowano na Wołkowysk²⁸. Inne zmiany nazw dokonane przed 1914 r. dotyczyły stacji Królewszczyna (na Sestawino) oraz Różanka (na Fignerowo).

Dworce na całej linii od Siedlec do Połocka budowano według typowych projektów. Stosunkowo duże (jak na potrzeby przewozowe) obiekty powstały na stacjach węzłowych, przy czym dworce w Czeremsze, Wołkowysku i w Mołodecznie były zbudowane według tego samego projektu. W budynkach tych o powierzchni 203 sążni kwadratowej (924 m²), murowanych z cegły, znajdowały się: pomieszczenie dla naczelnika stacji, kasy biletowe, pomieszczenie do odprawy bagażu, telegraf, poczekalnia klasy pierwszej i drugiej, poczekalnia klasy trzeciej, bufet, toalety dla pań i panów. Ogrzewanie zapewniały piece kaflowe. Interesujący był fakt, że na stacjach węzłowych zainstalowane zostało oświetlenie gazowe budynków dworcowych oraz przylegających do nich peronów. Jeszcze większy obiekt, w stylu noszącym cechy secesji, zbudowano na stacji końcowej kolei w Siedlcach. Jego powierzchnia wynosiła aż 300 sążni kwadratowych (1366 m²). Ale również budynki dworcowe na stacjach IV klasy były bardzo okazałe. „Kurier Kolejowy i Asekuracyjny” pisał:

Już pierwsza stacja Przymordy daje obraz nie tylko dostatku, ale i wygodnego komfortu, z jakim budowana jest kolej siedlecko-połocka, nie widzianego na żadnej z naszych kolei dotychczasowych. Wszystkie budynki stacyjne murowane, blachą kryte. Dworce pomalowane na kolor jasny, obszerne, wygodne, z zielonymi dachami robią nader dodatnie wrażenie i za wzór wytwornego urządzenia służyć mogą.

Przy każdym dworcu zbudowano domy mieszkalne dla pracowników również wygodne, obszerne, skanalizowane, dobrze oświetlone i przewietrzane z obocznymi oddzielnymi piwnicami do przechowywania żywności²⁹.

Takie same budynki dworcowe, jak na stacji Przymordy, powstały na innych stacjach IV klasy, to jest: Platerów, Nurzec, Narewka, Swisłocz, Roś, Różanka, Gawja, Juraciszki, Bogdanów, Kniahinin, Budstaw, Królewszczyna, Podswile, Ziabki, Zahacie i Farynowo. Ich powierzchnia wynosiła 50 sążni kwadratowych (228 m²). Nieco większe dworce (o powierzchni około 75 sążni kwadratowych) powstały w Wilejce i Parafianowie, a także na stacji węzłowej Mosty. Stypizowana została także architektura innych budynków kolejowych, w szczególności domków dróżnika, półkoszarek i koszarek. Takie dążenie do ujednoczenia było zjawiskiem charakterystycznym dla budownictwa kolejowego nie tylko w Rosji, lecz też w krajach zachodnioeuropejskich, żeby wspomnieć choćby tylko koleje prusko-heskie.

Z czasem zaczęło przybywać punktów eksploatacyjnych. 14 września 1909 r. został uruchomiony przystanek we Fronołowie³⁰. Wiele wskazuje na to, że początkowo ładownia o tej nazwie znajdowała się tuż przy folwarku Franopol. Tuż przed wybuchem I wojny

28 Ibid., s. 785.

29 *Kolej siedlecko-połocka*.

30 *Historia Fronołowa i mostu na Bugu*, www.fronolow.pl [dostęp 17.02.2021].

światowej na odcinku Siedlce – Czeremcha powstały następne punkty eksploatacyjne, prawdopodobnie najpierw jako przystanki, które następnie rozbudowano jako stacje. Pierwsza z nich, Niemojki, podzieliła szlak Mordy – Platerów, druga zaś, Siemiatycze, szlak Platerów – Nurzec.

Przystanki powstawały również na innych odcinkach magistrali. Na przykład jeszcze przed 1914 r. na szlaku Krzywicze – Wilejka powstał przystanek o nazwie Kureniec 590 wiorsta. Nazwa ta dowodzi wyraźnie, że jako początek linii wyznaczono Bołogoje (wiorsta 0).

Odcinek Wołkowysk – Siedlce został dołączony do sieci Skarbowych Kolei Nadwiślańskich, a reszta linii – do Kolei Mikołajewskiej. W 1910 r. odcinek Wołkowysk – Połock został przekazany Kolejom Poleskim.

Należy podkreślić, że budowa kolei Siedlce – Połock – Bołogoje wpisywała się w proces rozbudowy rosyjskiej sieci kolejowej pod kątem potrzeb militarnych. W latach 1882–1911 Rosja na zachodzie, południu i w środkowych rejonach wybudowała linie kolejowe o łącznej długości 16 599 wiorst, z czego tylko 1244 wiorst przypadało na Koleje Nadwiślańskie³¹. W tym samym okresie, co kolej Siedlce – Bołogoje, zbudowano linię Orenburg – Taszkient, powstały też strategiczne linie poleskie.

Wiele linii zbudowanych z przesłanek strategicznych nie miało żadnego znaczenia gospodarczego, a ruch towarowy był bardzo mały, co skutkowało tym, że linie te przynosiły państwu duży deficyt. Dotyczyło to szczególnie linii w Królestwie Polskim na prawym brzegu Wisły, a przykładami takich deficytowych linii były: Lublin – Łuków, Brześć – Chełm, Orany – Grodno oraz odcinek opisywanej kolei Siedlce – Wołkowysk. Liniami tymi, mimo że część z nich była dwutorowa, przewożono rocznie mniej niż 0,1 mln tonokilometrów na 1 km linii³². Dla porównania obciążenie na niektórych odcinkach kolei Warszawsko-Wiedeńskiej wynosiło 4,1 mln tonokilometrów na 1 km.

Ciekawe spostrzeżenia dotyczące sieci kolejowej Królestwa Polskiego w perspektywie zbliżającej się wojny zawarł Józef Piłsudski w opublikowanej pod pseudonimem Z. Mieczysławski *Geografii militarnej Królestwa Polskiego*, w której przeanalizował rozlokowanie wojsk carskich na ziemiach polskich w perspektywie ewentualnych działań wojennych. Pisał:

Na prawym brzegu [Wisły] powstał szereg kolei, służących do szybkiego zmobilizowania sił na każdym danym punkcie. Linje: Tłuszcz – Ostrołęka, Łapy – Ostrołęka, Małkinia – Ostrołęka, Małkinia – Siedlce i Brześć – Chełm (2 torowe dla wielkiego ruchu), Lublin – Łuków, Łuków – Iwangród obok linii głównych Warszawsko-Petersburskiej, Warszawsko-Brzeskiej i Warszawsko-Kowelskiej obsługują ten teren. Linji, które łączą okręg warszawski z resztą państwa, jest mało. Dawniej istniała zasada, że każdy korpus powinien mieć własną linię kolejową, jednakże w wojnie japońskiej pokazało się, że jedna linja syberyjska względnie nieźle obsługiwała wszystkie potrzeby wielkiej, liczącej dziesiątek korpusów, armji.

Pomimo tego jednak dla ogromnej armji na wypadek wojny jest tych linji stanowczo za mało i tym większym i trudniejszym jest zadanie warszawskiego okręgu

31 M. Krzysica, *Rola czynników wojskowo-politycznych w budowie kolei żelaznych w Królestwie Polskim*, [w:] *Studia z dziejów kolei żelaznych w Królestwie Polskim (1840–1914)*, red. R. Kołodziejczyk, Warszawa 1970, s. 28.

32 *Ibid.*, s. 28–29.

wojennego. Takich linii mamy sześć, stanowiących trzy pary – północną, środkową i południową. Warszawsko-Petersburska oraz Siedlce – Bologoje (zbudowana na żądanie i za pieniądze francuskie), stanowią parę północną. Parę środkową stanowią linie Brześć – Moskwa i Brześć – Briańsk. Parę południową – Kowel – Odessa i Kowel – Kijów³³.

I wojna światowa

Weryfikacją rosyjskiej koncepcji budowy kolei strategicznych był przebieg I wojny światowej. Podczas wojny koleje na terenie Cesarstwa Rosyjskiego podzielono na dwie nierówne części³⁴:

- zachodnią, liczącą 24 tysiące kilometrów, oddano pod zarządek władz wojskowych,
- wschodnią, o długości 46 tysięcy kilometrów, pozostawiono w rękach carskiego Ministerstwa Komunikacji.

Okazało się, że koleje rosyjskie, w tym i Królestwa Polskiego, nie zostały należycie przygotowane do wojny z Niemcami, tak jak nie przewidziano, że wojna ta będzie w poważnym stopniu wojną kolejową. Szybko okazało się też, że zdolności przewozowe rosyjskich kolei są niedostateczne w stosunku do zaistniałych potrzeb, a koleje nie nadążały z przerzutami wojska i zaopatrzenia³⁵.

W pierwszej połowie 1915 r. Niemcy zdecydowali się szukać rozstrzygnięcia na wschodzie. Na front wschodni popłynęły uzupełnienia i nowe jednostki. W wyniku wielkiego uderzenia między Gorlicami a Tarnowem siły niemiecko-austriackie pod dowództwem generała Augusta von Mackensena przełamały front 3 Armii rosyjskiej w Galicji, w ciągu następnych tygodni w zasadzie całkowicie ją niszcząc. Po wyzwoleniu Lwowa (22 czerwca 1915 r.) zasadniczy kierunek uderzenia wojsk niemieckich został zmieniony na północny. Państwa centralne przeszły też do ataku na innych odcinkach. 13 lipca 1915 r. ruszyła ofensywa z Prus Wschodnich w kierunku dolnej Narwi i Bugu. Już 24 lipca wojska niemieckie zdobyły dwie nadnarwiańskie twierdze w Różanie i w Pułtusk i przekroczyły Narew³⁶. W zaistniałej sytuacji, aby uniknąć okrążenia, Rosjanie zdecydowali się skrócić linię frontu. Tak doszło do tzw. Wielkiego Odwrotu, kiedy armie rosyjskie odeszły z Królestwa Polskiego na linię Ryga – Dyneburg – Pińsk – Dubno – Tarnopol.

W obliczu ofensywy wojsk niemieckich 26 lipca 1915 r. wywieziono z Siedlec w głąb Rosji urzędników kolejowych rosyjskich i polskich oraz członków ich rodzin. Liczba pracowników siedleckiego węzła kolejowego wraz z rodzinami wyniosła 2000 osób. Wycofujące się wojska pozostawiały za sobą zniszczone tory, obiekty inżynierskie i budynki kolejowe, co miało utrudnić dalszy marsz wroga³⁷. Między innymi został wysadzony most na Bugu we Fronofowie.

33 Z. Mieczysławski, *Geografia militarna Królestwa Polskiego*, Warszawa 1910, s. 12–13.

34 R. Dmowski, *Kolejarze Południowego Podlasia w walkach o Niepodległość*, [w:] *Rok 1918 na Podlasiu*, red. A. Kołodziejczyk, K. Pindel, Siedlce 2001, s. 184.

35 *Studia z dziejów kolei żelaznych*, s. 41.

36 A. Knipping, op. cit., s. 139.

37 R. Dmowski, *Kolejarze Południowego Podlasia*, s. 184–185.

Po zajęciu Warszawy Niemcy przystąpili do organizowania władz okupacyjnych. Z części kraju utworzono 4 września 1915 r. Generał-Gubernatorstwo Warszawskie, jednak we wschodniej części dawnego Królestwa Polskiego wprowadzono zarząd wojskowy. Na obszarze okupacji niemieckiej zachowano formy cywilnych dyrekcji kolejowych, obsadzając przedstawicielami wojska większość stanowisk administracyjnych³⁸. Utworzono trzy dyrekcje kolejowe: w Warszawie, Wilnie i Brześciu nad Bugiem, podległe bezpośrednio Dyrekcji Generalnej w Warszawie.

Uruchomienie przez Niemców linii kolejowych na wschód od Wisły postępowało bardzo szybko, mimo, że wiązało się ze zmianą szerokości torów z 1524 mm na 1435 mm. Już 27 sierpnia 1915 r. prowadzony był ruch pociągów między Warszawą a Siedlcami. Warto zwrócić uwagę, że ze względu na zniszczenie mostu kolejowego w Warszawie lokomotywy do obsługi tego odcinka zostały przeprowadzone przez Wisłę zaimprovizowanym promem³⁹.

W celu uruchomienia odcinków linii Siedlce – Bołogoję konieczne było przekucie torów na szerokość normalną oraz odbudowa obiektów zniszczonych przez wycofujących się Rosjan. 3 września podjęto ruch na szlaku Siedlce – Mordy, a trzy dni później linia była już przejezdna aż do mostu we Fronołowie. Prowizoryczną odbudowę mostu na Bugu przeprowadzili saperzy z trzech Kolejowych Kompanii Budowlanych (*Eisenbahn-Bau-Kompanie*, EBK). Prace obejmowały ponowne wymurowanie wysadzonego filara, a następnie podniesienie dwóch zwalonych przęseł. Najbardziej zniszczone przęsło zostało zastąpione prowizorycznym przęsłem drewnianym. 25 września 1915 r. miało miejsce próbne obciążenie odbudowanych przęseł pierwszego toru. Tego samego dnia oddano do eksploatacji odcinek linii przez Czeremchę – Hajnówkę aż do stacji Narewka⁴⁰. Kolejnym etapem uruchamiania linii był Wołkowysk, dokąd niemieckie pociągi dotarły 12 października 1915 r. Największym z odbudowanych na tym odcinku obiektów był most na rzece Narwi pod Siemianówką.

Odcinek z Wołkowyska do stacji Mosty i dalej do Lidy został uruchomiony 7 stycznia 1916 r. W tym przypadku konieczna była budowa prowizorycznego drewnianego mostu na Niemnie pod Mostami. Obiekt taki, o długości 374 m, powstał w odległości 24 m od zniszczonego mostu stalowego. Na obiekcie tymczasowym niweleta toru została obniżona o 3,5 m. Ponieważ prowizorium było zagrożone naporem lodu, szybko podjęto odbudowę oryginalnego mostu. Prace te zlecono Gutehoffnungshütte (Huta Dobra Nadzieja) z Oberhausen i trwały one do 19 maja 1916 r.

Podczas walk rosyjsko-niemieckich w 1915 r. stacja Listopady na odcinku Mołodeczno – Lida została zniszczona ogniem artylerii. Zamiast odbudowywać tę stację, w odległości 6–7 km w kierunku Mołodeczna powstała nowa stacja o nazwie Horodźki, którą na początku lat trzydziestych zmieniono na Wołożyn. Ze stacji tej została wyprowadzona kolejka wąskotorowa w kierunku stacji Prudy (na odcinku Nowa Wilejka – Mołodeczno).

W listopadzie 1915 r. rozpoczęto budowę wojskowych kolei polowych (*Heeresfeldbahnen*) wychodzących ze stacji Gawja oraz Juraciszki. Kolejki te, o szerokości toru 600 mm, zostały poprowadzone w kierunku południowo-wschodnim i aż do 1918 r. służyły do do-

38 Ibid., s. 186.

39 A. Knipping, op. cit., s. 135.

40 Ibid., s. 136–137.

wozu żołnierzy oraz zaopatrzenia aż do linii okopów i umocnień⁴¹. Po zakończeniu I wojny światowej były one na odcinkach Gawja – Iwie oraz Juraciszki – Piesiewiczze eksploatowane przez Polskie Koleje Państwowe.

Warto też dodać, że czasie pierwszej wojny światowej status stacji węzłowej uzyskała także Królewszczyzna, z której wyprowadzona została linia do miasteczka Głębokie, wykorzystująca częściowo na dalszym odcinku szlak kolei wąskotorowej przez Woropajewo – Łyntupy aż do Podbrodzia.

Linia Siedlce – Zahacie w II RP

W wyniku I wojny światowej, w listopadzie 1918 r. powstało niepodległe Państwo Polskie. Już 11 listopada została przejęta w polskie władanie kolej w Warszawie, w tym kluczowe dla jej funkcjonowania obiekty: dworzec kolei warszawsko-wiedeńskiej i budynek dyrekcji. W kolejnych dniach rozpoczęto organizowanie polskiej Dyrekcji Kolei Państwowych w Warszawie, którą kierował inż. Władysław Jakubowski. Nowo utworzonej Dyrekcji na prawym brzegu Wisły podlegały wszystkie linie kolejowe na terenach dotychczas okupowanych przez Niemców aż do linii demarkacyjnej Grajewo – Białystok – Czeremcha – Brześć⁴². „Kurier Warszawski” z 12 listopada pisał:

Komunikacja na wschód doprowadzona będzie do terenów wątpliwych, których przynależność terytorialna nie jest ustalona. Na wyżej wymienione tereny pociągi będą mogły się zapuszczać jedynie pod osłoną wojskową⁴³.

Równoległe z tworzeniem polskiej administracji kolejowej następowało przejmowanie poszczególnych linii kolejowych. Opanowanie węzła w Siedlcach przez oddziały Polskiej Organizacji Wojskowej nastąpiło 10 i 11 listopada. Również 11 listopada członkowie straży pożarnej i Straży Obywatelskiej dowodzeni przez burmistrza Wacława Waciórskiego, rozbroili żołnierzy pełniących służbę na stacji w Mordach. 12 listopada oddział POW zajął stację Platerów, a dzień później rozbrojono niemiecki posterunek na moście przez Bug we Fronofowie⁴⁴.

W pierwszych dniach i tygodniach niepodległości kluczowym zadaniem kolei była sprawna organizacja transportów ewakuacyjnych. Warto przypomnieć, że liniami kolejowymi Polski wracały do Niemiec transporty żołnierzy niemieckich i austriackich z frontu wschodniego, dobrze uzbrojone i bardzo niebezpieczne dla państwowości polskiej. W celu sprawnego przeprowadzenia tych transportów zagwarantowano Niemcom utrzymanie przez nich linii Brześć – Czeremcha – Białystok – Grajewo (a więc poprzecznej w stosunku do linii Siedlce – Bologoje) aż do zakończenia ewakuacji, to jest do lutego 1919 r.

Walki o tereny leżące na wschód od Bugu toczyły się jeszcze przez dwa lata. Od 1919 do maja 1920 r. trwało stopniowe zajmowanie terenów wschodnich przez oddziały pol-

41 C. Becker, B. Pokropiński, R. Pyssa, K. Zintel, *Koleje wąskotorowe na Kresach Wschodnich II Rzeczypospolitej Polskiej*, Poznań 2020, s. 126–134.

42 R. Dmowski, *Kolejarze Południowego Podlasia*, s. 192–193.

43 „Kurier Warszawski”, 12.11.1918 r., s. 3.

44 Ibid., s. 199.

skie z wysunięciem granicy Polski do aż Dyneburga i Farynowa na Dźwinie, do Borysowa, Bobrujska i Szczafek na Berezynie i do Rzeczycy na Dnieprze⁴⁵. W tym okresie na zajętych przez Polskę ziemiach była tworzona wojskowa administracja kolejowa. Stanowiły ją:

- Dowództwo Kolei Wojskowych Litewskich (DKWL) z siedzibą w Białymstoku,
- Dowództwo Kolei Wojskowych Białoruskich (DKWB) z siedzibą pierwotnie w Brześciu, a następnie w Mińsku⁴⁶.

10 grudnia 1919 r. DKWL, a 15 października 1919 r. DKWB przekazały jurysdykcję nad kolejami na terenach wschodnich cywilnemu zarządowi, który został zorganizowany pod nazwą Dyrekcji Wileńskiej Kolei Państwowych. Ze *Skrótu opisowego organizacji i działalności Wileńskiej Dyrekcji Kolei Państwowych*, sporządzonego w maju 1920 r., wynika, jak szczególne były warunki ruchowe w tamtym okresie. Wiele odcinków dwutorowych linii kolejowych miało wtedy jeden tor szeroki, drugi normalny. Dotyczyło to między innymi odcinka Mołodeczno – Farynowo. Autorzy *Skrótu* piszą:

Taki układ szlaków dwutorowych był sporządzony celem uniknięcia przeładunku i możliwości dojazdu na szlak, tak taborem szerokotorowym, jak i normalnotorowym. Odpowiednie urządzenia podwójne szerokiego i normalnego toru mają i stacje. Taki układ torów i istniejące w niektórych miejscach (przeważnie na mostach) splecenia szerokiego i normalnego torów wywołały konieczność zastosowania specjalnych przepisów ruchu, według których ruch pociągów na każdym z torów odbywa się na zasadach ruchu na szlakach jednotorowych, zaś na odstępach, gdzie są splecenia, może być jednocześnie na szlaku tylko jeden pociąg⁴⁷.

Z dokumentu tego wynika też, że w maju 1920 r. na odcinku Lida – Mołodeczno trwało układanie drugiego toru szerokiego, rozebranego w czasie wojny.

Okres od czerwca do sierpnia 1920 r. to czas odwrotu wojsk polskich aż pod Warszawę, zakończony Bitwą Warszawską. Dopiero we wrześniu 1920 r., po wyparciu wojsk sowieckich, rozpoczęła się odbudowa zniszczonych obiektów oraz stopniowe uruchamianie kolei.

Wschodnia granica Polski została określona w Traktacie Ryskim, zawartym między Rzeczpospolitą Polską a ZSRR w 1921 r. Z całej ponad 1000-kilometrowej magistrali Siedlce – Bołogoje Polsce przypadła część linii od Siedlec aż do granicy znajdującej się na szlaku Zahacie – Farynowo. Pomijając stację Siedlce, cały polski odcinek znajdował się na terenie Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Wilnie. Linię Siedlce – Zahacie zaliczono do kategorii linii drugorzędnych, a stacja graniczna Zahacie znajdowała się w km 597,04.

Dawna magistrala Siedlce – Bołogoje doznała poważnych zniszczeń w wyniku działań wojennych w okresie I wojny światowej a także wojny polsko-sowieckiej w 1920 r., dlatego po ostatecznym ustaleniu granic Rzeczypospolitej rozpoczął się wieloletni proces odbudowy.

W latach 1921–1927 odbudowywane po zniszczeniach wojennych były dworce kolejowe. Przy okazji odbudowy infrastruktury „spolszczano” architekturę dworców. Obowiąz-

45 *Skrót opisowy organizacji i działalności Wileńskiej Dyrekcji Kolei Państwowych w okresie od jej powstania aż do dnia 10 maja 1920 roku*, Wilno 1920, mapa schematyczna po s. 72.

46 *Wileński Kalendarz Kolejarz Polski na rok 1925*, Wilno 1925, s. 103–107.

47 *Skrót opisowy organizacji i działalności*, s. 50–51.

zywał wtedy tak zwany styl dworcowy. Najpoważniejszą zmianą było położenie tynków i modernizacja dachów. Dworzec w Hajnówce przebudowany został według projektu Wacława Hryniewiczza. Efektowną bryłą ze zwieńczonymi naczółkami ryzalitami: środkowym i bocznymi, wieńczył wysoki mansardowy dach oraz dekoracja neobarokowa odwołująca się do architektury rezydencjonalnej XVIII w. We wnętrzu znajdowała się duża sala restauracyjna, poczekalnia oraz okienka biletowe. Inne duże dworce na stacjach węzłowych odbudowane w latach dwudziestych w stylu dworcowym znajdowały się w Czeremesze oraz w Wołkowysku. Dworzec w takim stylu powstał także w Narewce, natomiast dworce w Mordach i Nurcu pozostały niemal w niezmienionej oryginalnej formie.

Dłużej niż w przypadku dworców trwała odbudowa obiektów inżynierskich, szczególnie dużych mostów. Wykaz większych mostów na linii Siedlce – Zahacie zniszczonych lub uszkodzonych w toku działań wojennych, a następnie odbudowanych względnie naprawionych w okresie od 1918 do 1928 r. przedstawiono w Tabeli 2.

Tabela 2. Zestawienie większych mostów na linii Siedlce – Zahacie odbudowanych lub naprawionych w latach 1918–1928.

Rzeka	Odcinek	Km	Rozpiętość	Liczba torów
Bug	Siedlce – Czeremcha	54,8	3x98+2x12	2 (odbudowa pod jeden tor)
Nietupa	Siedlce – Wołkowysk	193,9	13,7+22,7+9,4	2
Roś	Siedlce – Wołkowysk	195,4	55,3	2
Dzیتwa	Wołkowysk – Lida	291,2	44,5	2
Gawja	Lida – Mołodeczno	333	55,0	2
Olszanka	Lida – Mołodeczno	372,9	33,5	2
Wilja	Mołodeczno – Zahacie	451	78,0	1

Źródło: Z. Gubrynowicz, *Zniszczenia mostów kolejowych w czasie wojny i ich odbudowa*, „Inżynier kolejowy” 1928, nr 11, s. 382–391.

Ciekawym zdarzeniem było wykorzystanie trzech przęseł odzyskanych z mostu na Bugu pod Fronołowem na potrzeby budowy stałego mostu na Sanie na linii Lublin – Rozwadów⁴⁸. Jak wspomniano, most pod Fronołowem składał się z 3 przęseł półparabolicznych z jazdą dołem w każdym torze, o rozpiętości 98 m każde. Ogółem na miejscu znajdowało się więc 6 przęseł. Zniszczenie mostu podczas I wojny światowej (w 1915 r.) zostało dokonane przez wysadzenie w powietrze dwóch nadbrzeżnych przęseł, pozostawały zatem cztery nieuszkodzone przęsła. Uwzględniając fakt, że na linii zbudowanej przez Rosjan wyłącznie ze względów strategicznych nie można się spodziewać ruchu wymagającego nieprzerwanej ciągłości dwóch torów, Ministerstwo Kolei Żelaznych postanowiło ostateczną odbudowę mostu pod Fronołowem wykonać pod jeden tor, a zwolnione trzy przęsła, w tym jedno całe i dwa uszkodzone, rozebrać, przenieść na linię Lublin – Rozwadów i ustawić na przygotowanych wcześniej filarach po uzupełnieniu części brakujących i uszkodzonych.

Rozbiórkę przęseł pod Fronołowem rozpoczęto w październiku 1921 r. Przęsła zostały przewiezione do mostowni Towarzystwa K. Rudzki i Spółka w Mińsku Mazowieckim, gdzie

48 *Nowy most kolejowy na Sanie pod Rozwadowem*, „Przegląd Techniczny” 1923, nr 6, s. 50.

zostały dokończony. Następnie przetransportowano je nad San, gdzie nastąpił ostateczny ich montaż, ukończony pod koniec 1922 r.⁴⁹

Jeszcze w 1934 r. most na Bugu pod Fronołowem w km 54,882 był przejezdny tylko po jednym torze. Na moście znajdował się splot torowy, a prędkość pociągów była ograniczona do 40 km/h⁵⁰. Około 1935 r. został oddany do eksploatacji nowy most pod drugi tor. Dźwigary tego mostu zostały zaprojektowane przez wybitnych inżynierów: Leona Psenickiego (1869–1941), profesora Politechniki Warszawskiej, kierownika Katedry Budowy Mostów, oraz Franciszka Szelańskiego (1898–1973), wtedy asystenta w tej katedrze, a po II wojnie światowej – profesora i członka PAN. Ciekawy jest fakt, że opracowane w 1933 r. rysunki projektowe mostu we Fronołowie posłużyły jako wzór dla wielu obiektów mostowych odbudowywanych po II wojnie światowej, w tym mostów na Wiśle w Toruniu, Fordonie i Grudziądzu oraz na towarowej obwodnicy Krakowa⁵¹.

Podobnie jak w przypadku mostu na Bugu, również jednotorowo (i z ograniczeniem do 20 km/h) odbywał się przez wiele lat ruch pociągów przez most na Niemnie w km 229,889 na szlaku Roś – Mosty. Jednak i ten most w drugiej połowie lat trzydziestych został odbudowany na stałe i to do ruchu dwutorowego. Natomiast aż do 1939 r. funkcjonował natomiast prowizoryczny most na rzece Serwecz (długość 34 m) w km 509,510, znajdujący się na szlaku Budstaw – Parafjanów.

Długo trwająca odbudowa obiektów inżynierskich to nie tylko efekt braku środków finansowych. Znaczenie linii Siedlce – Bologoje, zwłaszcza jej fragmentów położonych w północno-wschodniej części województwa wileńskiego, znacząco spadło. Trudno się zatem dziwić, że nie został odbudowany drugi tor dawnej magistrali na odcinku Bohdanów – Mołodeczno – Zahacie.

Należy też zwrócić uwagę na fakt, że na linii Siedlce – Zahacie ułożona była bardzo słaba nawierzchnia z szynami typu 30. Ze względu na stan nawierzchni oraz mostów dla odcinka Siedlce – Mołodeczno określono dopuszczalny nacisk na koło jako 7800 kg dla pojazdów bez osi tocznej lub wózka oraz 8600 kg dla pojazdów z osią toczną lub wozkiem. Warunkowo, przy prędkości nie przekraczającej 35 km/h, zezwalano na kursowanie parowozów bez osi tocznej o nacisku koła 8590 kg. Maksymalna prędkość pociągów na linii Siedlce – Zahacie wynosiła 60 km/h⁵².

II wojna światowa

Pogorszenie się sytuacji międzynarodowej Polski pod koniec lat trzydziestych i rosnące zagrożenie ze strony Niemiec spowodowały, że podjęte zostały działania przygotowujące transport kolejowy w Polsce do funkcjonowania w warunkach wojny. Objęły one także węzeł kolejowy w Siedlcach. Gromadzono zapasy węgla i drewna, utrzymywano w pogotowiu i szkolono ekipy techniczne do naprawy uszkodzeń i zniszczeń nawierzchni kole-

49 Ibid., s. 51.

50 Służbowy Rozkład Jazdy Pociągów, zeszyt III-c, dla linii Siedlce – Zahacie (– Farynowo), ważny od 15.05.1934 r., DOKP Wilno.

51 B. Chwaściński, op. cit., s. 243, 270, 298.

52 Służbowy Rozkład Jazdy Pociągów.

jowej, organizowano drużyny awaryjne. Na niektórych liniach o znaczeniu strategicznym zastosowano doraźne wzmocnienia polegające na zagęszczeniu podkładów w tukach i pojedynczej wymianie zużytych szyn. Prace takie prowadzono między innymi na linii Siedlce – Wołkowysk⁵³. W Siedlcach utworzono 113 kompanię roboczą drogowo-kolejową pod dowództwem porucznika rezerwy inż. Adolfa Ballesteda, będącego w cywilu kontrolerem drogowym PKP. Zadaniem kompanii było utrzymanie linii Siedlce – Wołkowysk. Kompania miała być mobilizowana w pierwszym rzucie i osiągnąć gotowość bojową po 4 dniach od ogłoszenia mobilizacji. Podlegała ona rozkazom Biura Wojskowego Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Wilnie. Dowódcami plutonów byli zawiadowcy odcinków drogowych. Na miejsce postoju poszczególnych plutonów wyznaczono Czeremchę (1 pluton), Nurzec (2 pluton), Platerów (3 pluton)⁵⁴.

Działania wojenne wywarły ogromny wpływ na funkcjonowanie kolei, gdyż infrastruktura kolejowa była jednym z głównych celów bombardowań prowadzonych przez Luftwaffe. Szczególnie był nimi dotknięty węzeł kolejowy w Siedlcach. Pierwsze bombardowanie miało miejsce 2 września około godziny 8.00. W następnych dniach stacja Siedlce była bombardowana wielokrotnie, czego skutkiem były bardzo duże zniszczenia. W pierwszych dniach wojny linia z Siedlec w kierunku Wołkowyska nie była atakowana, jednak 5 września został ostrzelany pociąg z Czeremchy, a przed wieczorem zbombardowano stację Platerów⁵⁵. 8 września w wyniku zniszczeń na linii Siedlce – Wołkowysk w okolicach Mordów zatrzymały się trzy pociągi z żołnierzami polskimi. Około godz. 7.30 nadleciały samoloty niemieckie, zrzucając bomby i ostrzeliwując stojące pociągi. Żołnierze ukryli się w polu i w pobliskim lesie. W wyniku nalotu zginęło 7 żołnierzy i jeden z mieszkańców miasta.

Siedlce zostały opanowane przez wojska niemieckie w nocy z 11 na 12 września 1939 r. Zgodnie z tajnym protokołem z 23 sierpnia 1939 r. Niemcy mieli przekazać obszar Siedlec ZSRR i dlatego prowadzili pospieszną ewakuację zdobyczy wojennej z tego obszaru. Armia Czerwona dotarła do Siedlec 29 września. Tymczasem dzień wcześniej, 28 września 1939 r., pomiędzy Związkiem Radzieckim a Niemcami został zawarty Układ o przyjaźni i granicach, na mocy którego tereny Kresów Wschodnich II Rzeczypospolitej zostały zajęte przez ZSRR. Dotyczyło to także Białostocczyzny z Białymstokiem, Łomżą i Hajnówką do linii Bugu. Ziemie te zostały włączone w skład Białoruskiej SRR. Ostatecznie na terenach, które przypadły Związkowi Sowieckiemu, znalazł się więc odcinek linii Siedlce – Zahacie położony na wschód od Bugu. Dlatego wojska radzieckie po kilku dniach pobytu wycofały się z odcinka od Siedlec do Fronołowa. 4 października dowódca Frontu Białoruskiego komandarm II rangi M. Kowalów meldował Ludowemu Komisarzowi Obrony Marszałkowi K. Woroszyłowowi:

Opuszczając m. Siedlce i Łuków wywozimy 3000 wagonów i 150 parowozów. Tę możliwość mamy dzięki temu, że zdążyliśmy naprawić linię kolejową od st. kol.

53 R. Dmowski, *Funkcjonowanie kolei na południowym Podlasiu w przededniu wojny i jej rola w kampanii wrześniowo-październikowej 1939 roku na przykładzie siedleckiego węzła kolejowego (Zarys problematyki)*, [w:] *Podlasie w działaniach wojennych we wrześniu 1939 roku*, red. K. Pindel, Siedlce 2003, s. 204.

54 J. Joński, *Wrzesień i konspiracja*, [w:] *Żołnierze żelaznych szlaków*, red. J. Gmitruk, K. Komorowski, P. Matusak, Warszawa 1988, s. 431–432.

55 Ibid.

Czeremcha do Siedlec, od st. kol. Siedlce do Łukowa i od st. kol. Łuków do Brześcia Litewskiego. Niemcy nie byli w stanie wywieźć ruchomego taboru z powodu uszkodzenia torów⁵⁶.

Już 30 września 1939 r., jeszcze przed ostatecznym sformowaniem organów władz sowieckich na zajętych ziemiach, Biuro Polityczne WKP(b) przyjęło postanowienie „O sieci kolejowej w Zachodniej Białorusi i Zachodniej Ukrainie”⁵⁷. Oficjalnie organizacja Kolei Brzeskiej i Kolei Białostockiej została zainicjowana rozkazem Ludowego Komisariatu Transportu (NKPS) nr 229c z 2 grudnia 1939 r.⁵⁸ Przejęty przez Sowietów odcinek linii od Siemiatycz do Zahacia był zarządzany przez Kolej Białostocką. Oddziały służby ruchu zostały zlokalizowane w Mołodecznie, Grodnie, Lidzie, Wołkowysku i Białymstoku⁵⁹. Na początku 1940 r. Kolej Białostocka miała długość eksploatacyjną 2815 km, w tym 230 km linii wąskotorowych. Ze zrozumiałych względów nie było możliwe natychmiastowe przekucie odcinków linii na ziemiach zajętych przez ZSRR na szerokość 1524 mm. Zgodnie ze służbowym rozkładem jazdy z lutego 1940 r. prowadzono ruch po torach o szerokości 1435 mm na odcinku Siemiatycze – Wołkowysk – Mołodeczno – Królewszczyzna. Taki stan potwierdza też rozkład z czerwca 1940 r. Jesienią 1940 r. podjęto prace przy zmianie szerokości torów na odcinkach linii stycznych z magistralą Siedlce – Bołogoje, to jest Hajnówka – Białystok i Mosty – Grodno (termin wykonania 15 października 1940 r.), oraz Białystok – Czeremcha (termin wykonania 1 listopada 1940 r.)⁶⁰.

Pod rządami sowieckimi linia otrzymała nową kilometrację. Punktem początkowym została stacja Bołogoje, a stacja Wołkowysk Centralny znalazła się w km 898, stacja zaś Andrzejewicze – w km 908. Dalej kilometraż został poprowadzony dawną linią Kolei Poleskich do Białegostoku (km 990), a następnie – linią w kierunku Warszawy aż do stacji granicznej Zaręby Kościelne (km 1071). Odcinek od stacji Andrzejewicze do granicy z Generalnym Gubernatorstwem otrzymał osobny kilometraż. Stacja Hajnówka znalazła się w km 67, a stacja Czeremcha – w km 97⁶¹.

Na 1940 r. na odcinku Wołkowysk – Czeremcha (a także na odcinkach Baranowicze – Wołkowysk oraz Wołkowysk – Białystok) zaplanowano zabudowę sieci dyspozytorskiej z aparatami selektorowymi, zapewniającej łączność ze stacjami pośrednimi. Znajdujący się na terenie Białoruskiej SRR odcinek Połock – Mołodeczno – Wołkowysk – Czeremcha – Siemiatycze o długości 581 km charakteryzował się stosunkowo niewielką przepustowością, wynoszącą, w zależności od odcinka, od 14 do 43 par pociągów. Z dokumentów KC WKP(b) wynika, że na 1941 r. planowane było jej zwiększenie do 72 par pociągów⁶². Bez wątpienia najważniejszą inwestycją służącą realizacji tego celu miała być budowa drugiego toru na odcinku Bohdanów – Mołodeczno – Połock o długości 250 km. W 1940 r. jako działanie służące zwiększeniu przepustowości linii została zaplanowana zabudowa

56 R. Dmowski, *Funkcjonowanie kolei na południowym Podlasiu*, s. 229.

57 *Istoriâ Belorusskoj Żeleznoj Dorogi*, s. 429.

58 *Ibid.*, s. 432.

59 *Ibid.*, s. 432.

60 *Ibid.*, s. 443.

61 *Shemy železnych dorog i vodnyh putej soobščenia SSSR*, Moskwa 1943.

62 *Istoriâ Belorusskoj Żeleznoj Dorogi*, s. 840.

pólsamoczynnej blokady liniowej na odcinku Mołodeczno – Siemiatycze. Trudno ocenić, w jakim stopniu te zadania inwestycyjne zostały wykonane do 22 czerwca 1941 r.

Po ataku Niemiec na Związek Sowiecki pod zarządem niemieckim znalazły się tereny Podlasia z Białymstokiem. Z dniem 1 sierpnia 1941 r. na mocy dekretu Adolfa Hitlera zarząd cywilny na obszarze Okręgu Białostockiego został przejęty przez nadprezydenta prowincji Prusy Wschodnie. Powierzchnia terenów włączonych wtedy do Prus Wschodnich wynosiła ponad 31 tysięcy kilometrów kwadratowych⁶³. W związku z tym do Dyrekcji Kolei Rzeszy w Królewcu (RBD Königsberg) włączono koleje na tych terenach. Sieć linii w okręgu białostockim liczyła łącznie 1058 km linii normalnotorowych oraz 51 km linii wąskotorowych.

Pod zarządem RBD Königsberg w 1941 r. znalazł się odcinek linii Siedlce – Zahacie od km 54,86 (to jest od mostu na Bugu pod Fronołowem) do km 239,89 (na wschód od stacji Mosty). Warto przy tym zwrócić uwagę, że na linii stosowano ponownie polski przedwojenny kilometr z punktem początkowym na stacji Siedlce.

W tamtym okresie linia odgrywała bardzo dużą rolę w przewozach zaopatrzenia na front wschodni. Zwiększoną zdolność przepustową zapewniały bardzo liczne posterunki odstępowe. Na samym tylko szlaku Czeremcha – Hajnówka znajdowały się aż cztery takie posterunki: Dobrowody, Czechy, Witowo i Orzeszkowo⁶⁴. Źródła niemieckie podają też, że w węźle Czeremcha powstała nowa łącznica długości 1 km. Najprawdopodobniej chodzi o łącznicę Berezyszczce – Stawiszczce umożliwiającą przejazd od strony Siedlec w kierunku Wysokiego Litewskiego i Brześcia.

Stosownie do zwiększonej pracy eksploatacyjnej rozbudowane zostały znajdujące się na linii lokomotywownie w Wołkowysku i w Czeremsku. Zimą 1942 r. węzeł Wołkowyski obsługiwał 10 pociągów w kierunku frontu i 10 pociągów powrotnych (*Heimatzüge*). W tym celu na stacji znajdowały się urządzenia do czyszczenia składów z dwiema halami długości po 300 m oraz z kanałami rewizyjnymi. W lokomotywowni znajdował się zasięg węglowy na 6000 ton węgla. Zbudowano 16 nowych stanowisk dla lokomotyw o długości 30 m, a także warsztat i odlewnię łożysk. Powstała również hala napraw wagonów towarowych z trzema kanałami o długości 60 m. W lokomotywowni zatrudnionych było 1300 osób, z czego tylko 36 Niemców⁶⁵.

Pod koniec II wojny światowej wycofujące się wojska niemieckie dokonały dużych zniszczeń na dawnej linii Siedlce – Botołgoje. Na przykład 17 lipca 1944 r., to jest dzień przed wkroczeniem Armii Czerwonej, został zburzony piękny dworzec w Hajnówce.

R. Dmowski podaje, że niemiecką obronę na liniach kolejowych zbiegających się w Siedlcach wzmacniały pociągi pancerne. Jeden z takich pociągów operował pomiędzy stacjami Mordy i Niemojki na odcinku Siedlce – Czeremcha, wspomagając w ten sposób obronę Mordów składającą się z walczących po stronie III Rzeszy oddziałów węgierskich i słowackich. Pociąg ten składał się z czterech wagonów z lokomotywą w środku składu⁶⁶. Walki o Siedlce zaczęły się 24 lipca, a miasto zostało ostatecznie zdobyte przez Armię Czerwoną 31 lipca 1944 r. Trzy dni wcześniej, 28 lipca, nastąpiło wysadzenie przez Niemców całego

63 A. Massel, *Kolejowy ruch pasażerski na ziemiach polskich w okresie II wojny światowej – tereny włączone do Rzeszy*, „Świat Kolei” 2014, nr 9, s. 19.

64 H.W. Scharf, *Eisenbahnen zwischen Oder und Weichsel*, Freiburg 1981, załącznik: mapa RBD Königsberg.

65 Ibid., s. 331.

66 R. Dmowski, *Funkcjonowanie kolei na południowym Podlasiu w drugiej połowie 1944 roku na przykładzie siedleckiego węzła kolejowego. Zarys problematyki*, „Szkice Podlaskie” 2000, z. 8, s. 53–70.

węzła kolejowego w Czeremsze. W tych dniach wysadzony został też most na Bugu we Fronołowie.

Dla potrzeb frontu postanowiono na wyzwolonych terenach Polski przekuć linie normalnotorowe na szerokotorowe. W tym celu PKWN już 29 lipca 1944 r. podjął uchwałę o częściowym poszerzeniu linii kolejowych na czas wojny na wyzwolonych terenach Polski. Wśród odcinków linii przekutych na szerokość 1524 mm był bardzo ważny ciąg Wołkowsk – Czeremcha – Siedlce – Warszawa.

Okres po II wojnie światowej

Wytyczona po II wojnie światowej granica polsko-sowiecka przecięła linię Siedlce – Bołogoje w km 154,384 na szlaku Narewka – Swisłocz. Stan, który ustabilizował się na długie lata, był określony przez styk istotnie różniących się systemów kolejowych o szerokości toru 1435 mm po stronie polskiej i 1524 mm po stronie sowieckiej (później szerokość toru na terenie ZSRR ustalono jako 1520 mm). Ze względu na konieczność przeładunków towarów pomiędzy tymi szerokościami toru po obu stronach granicy polsko-radzieckiej rozwinęła się z czasem bogata infrastruktura rejonów przeładunkowych. Powstał duży zespół stacji, z których największe znaczenie uzyskała Siemianówka, pełniąca rolę stacji granicznej.

Drażliwą sprawą w stosunkach polsko-radzieckich był problem tak zwanej zdobyczy wojennej, bowiem za własność radziecką uznano niektóre z przekutych na szerokotorowe linie kolejowych. W miarę ich likwidacji rozebrane tory wywożono na terytorium ZSRR. Wiele dopiero co odbudowanych linii dwutorowych stało się wówczas jednotorowymi. W 1945 r. na wschód od Wisły zdemontowano i wywieziono do ZSRR m.in. drugi tor na odcinkach: Platerów – Czeremcha (45,7 km), Czeremcha – Siemianówka – granica z ZSRR (64,0 km).

Z powyższych informacji wynika, że linia Siedlce – Bołogoje na pozostałym w Polsce odcinku wyszła z II wojny światowej mocno okaleczona. Ze wspaniałej dwutorowej magistrali pozostała linia z jednym torem w złym stanie technicznym. Na odcinku Siedlce – Czeremcha prędkość maksymalna pociągów wynosiła (w 1946 r.) tylko 40 km/h. Początkowo czynne były wcześniej istniejące stacje: Mordy, Niemojki, Platerów, Siemiatycze, Nurzec, a także mijanka Borowiki urządzona w miejscu posterunku odstępowego o tej samej nazwie. Na długim, trzydziestokilometrowym szlaku Czeremcha – Hajnówka powstała mijanka Witowo w km 107,45.

Prowizoryczną odbudowę mostu na Bugu pod Fronołowem zrealizowały wojska radzieckie natychmiast po przejściu frontu. Nowy drewniany most kolejowy powstał obok wysadzonego przez Niemców kratowego mostu żelaznego. Zbudowano go na drewnianych palach wbitych w dno rzeki, przy czym dodatkowo musiano usypać nowy nasyp na dojeździe do mostu⁶⁷. „Drewniany most strasznie trzeszczał i chybotał się na lewo i prawo” wspominał dawny sołtys Fronołowa⁶⁸. Te informacje potwierdza wykaz ostrzeżeń stałych z 1946 r., według którego jazdy pociągów przez most odbywały się z pilotem z prędkością 10 km/h. Jedynie prowizorycznie był odbudowany most na rzece Toczna na

⁶⁷ Ibid.

⁶⁸ *Historia Fronołowa i mostu na Bugu*, www.fronolow.pl [dostęp 17.02.2021].

szlaku Niemojki – Platerów oraz most na Narwi na szlaku Narewka – Swistocz. Na obu tych mostach obowiązywała prędkość 15 km/h.

Stała odbudowa mostu na Bugu we Fronołowie jako obiektu jednotorowego została zrealizowana w latach 1946–1948, a robotami montażowymi kierował Mirosław Morski⁶⁹. Montaż ze wszystkim połączeniami nitowanymi ukończono w sierpniu 1948 r., a most oddano do użytku 22 sierpnia 1948 r. z uprzednim poświęceniem i całonocną zabawą⁷⁰. Warto też dodać, że most pod drugi tor w tym miejscu został odbudowany w latach 1955–1957 przez Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych w ramach realizowanej w tym czasie odbudowy tego toru na odcinku Siedlce – Czeremcha.

W latach pięćdziesiątych XX w. rozpoczęto budowę systemu baz przeładunkowych (z torów szerokich na normalne) zlokalizowanych przy liniach kolejowych w bezpośredniej bliskości granicy polsko-radzieckiej. Obiekty te miały umożliwiać szybki przeładunek wojsk radzieckich na wypadek „W”. Budowano je w odległości kilku (czasem kilkunastu) kilometrów od granicy, zwykle na obszarze dużych kompleksów leśnych, co ułatwiało maskowanie. Należy zwrócić uwagę, że część rejonów przeładunkowych była wykorzystywana również do przeładunku towarów cywilnych w ramach komunikacji towarowej pomiędzy kolejami PRL i ZSRR.

Jednym z tego rodzaju obiektów był Stały Rejon Przeładunkowy (SRP) Narewka, zlokalizowany przy normalnotorowej linii Siedlce – Hajnówka – Siemianówka – Granica Państwa (– Swistocz). Równoległe do tej linii poprowadzono linię szerokotorową na odcinku Granica Państwa – Siemianówka – Mikłaszewo – Zabłotczyzna – Skupowo – Chryzanów o łącznej długości 27,155 km (obecnie linia nr 59). Podobnie jak w przypadku innych rejonów zlokalizowanych na liniach kolejowych w pobliżu granicy z ówczesnym ZSRR, oprócz SRP zbudowano także dublujące je układy torowe o szerokości toru 1524 mm oraz 1435 mm i tak zwane Zastępcze Rejony Przeładunkowe (ZRP), stanowiące punkty ładunkowe na wypadek zniszczenia SRP⁷¹.

Największy posterunek ruchu w obrębie rejonu przeładunkowego stanowi stacja Siemianówka. Przeznaczona była ona do przyjmowania pociągów wojskowych przybywających z ZSRR po torze szerokim i wyprawiania ich na poszczególne punkty przeładunkowe. Na stacji powstała grupa dziesięciu torów o szerokości 1524 mm oraz czterech torów o szerokości 1435 mm. Urządzono także czołowo-boczną rampę przeładunkową, zlokalizowaną pomiędzy torem szerokim i torem normalnym. Ze stacji wyprowadzono również bocznice Siemianówka – Więcków, służącą obsłudze punktu przeładunkowego na stacji Więcków.

W celu obsługi punktów przeładunkowych na odcinku pomiędzy Siemianówką a Chryzanowem powstały trzy następujące stacje (1524 mm)⁷²:

- Mikłaszewo, grupa pięciu torów, jeden tor komunikacyjny, dwie nastawnie (dysponująca i wykonawcza),
- Zabłotczyzna, grupa trzech torów, dwie nastawnie (dysponująca i wykonawcza),

69 B. Chwaściński, op. cit., s. 267–268.

70 *Kronika odbudowy mostu we Fronołowie w latach 1946–1948*, www.fronolow.pl [dostęp 17.02.2021].

71 Z. Tucholski, *Polskie Koleje Państwowe jako środek transportu wojsk Układu Warszawskiego. Technika w służbie doktryny*, Warszawa 2009, s. 91.

72 F. Maciążek, *Komunikacja kolejowa między Polską a Białorusią*, „TTS Technika Transportu Szynowego” 2017, nr 10, s. 36.

- Skupowo, grupa trzech torów, żeberko wyciągowe, dwie nastawnie (dysponująca i wykonawcza).

Poza szerokotorowymi stacjami zlokalizowanymi bezpośrednio na linii Granica Państwa – Siemianówka – Chryzanów powstały przeładunkowe⁷³:

- na stacji Więzków, do której doprowadzono bocznice szerokotorową Siemianówka – Więzków oraz bocznice normalnotorową od stacji Narewka,
- na stacji Planta, do której doprowadzono bocznice szerokotorową Mikłaszewo – Planta oraz bocznice normalnotorową Narewka – Planta,
- na stacji Oskierki, do której doprowadzono bocznice szerokotorową Zabłotczyzna – Oskierki oraz bocznice normalnotorową Bernadczyzna – Oskierki.

Punkt przeładunkowy powstał także na stacji Chryzanów, posiadającej połączenie normalnotorowe Nowosady – Chryzanów. Warto zwrócić uwagę na fakt, że powstanie SRP Narewka o kilkanaście lat poprzedziło uruchomienie w tym miejscu towarowego (cywilnego) przejścia granicznego Siemianówka – Swisłocz, co nastąpiło dopiero w czerwcu 1969 r.⁷⁴

Należy zwrócić uwagę, że linia kolejowa Siedlce – Cisówka służyła nie tylko przewozom do oraz z ZSRR. Istotne znaczenie miała także obsługa bocznic. Na przykład w połowie lat pięćdziesiątych powstała bocznicza obsługująca 22 Centralną Składnicę Uzbrojenia i Amunicji w Nurcu (jednostka wojskowa 3748). W bezpośrednim sąsiedztwie omawianej linii funkcjonowała (i funkcjonuje nadal) duża bocznicza wojskowa w Hajnówce, włączona w linię Lewki – Białowieża w rejonie przystanku Nieznany Bór. Były także bocznicze cywilne, z których warto wymienić bocznicę Zakładów Przetwórstwa Owocowo-Warzywnego Hortex w Siemiatyczach, rozebraną po 2000 r.

W zakresie infrastruktury służącej ruchowi pasażerskiemu pozytywną zmianą było stopniowe powstawanie po wojnie nowych przystanków osobowych. W letnim rozkładzie jazdy z 1946 r. na linii funkcjonowały już następujące przystanki: Stok Lacki, Cierpigórz, Borowiki (przy mijance), Witowo (przy mijance). Wkrótce potem, 28 września 1946 r., pociągi pasażerskie zaczęły się zatrzymywać na przystanku Sarnaki⁷⁵. W dalszej kolejności uruchomiono przystanki:

- Dobrowoda (1950 r.),
- Gnilec (1952 r.),
- Orzeszkowo (1955 r.),
- Krzymosze (1956 r. lub 1957 r., pierwotnie przystanek miał się nazywać Czuryły),
- Sycze (1957 r.),
- Cisówka (1959 r.),
- Policzna (1967 r.).

Po odbudowie drugiego toru na odcinku między Siedlcami a Czeremchą przez wiele lat funkcjonował na tym odcinku ten sam układ posterunków ruchu ze stacjami w Mordach, Niemojkach, Platerowie, Siemiatyczach i Nurcu.

Dużo bardziej zmienna była sytuacja na odcinku Czeremcha – Hajnówka. Jak już wspomniano, w pierwszych latach powojennych jedynym posterunkiem ruchu na tym odcinku była mijanka Witowo, dzieląca go na szlaki o zbliżonej długości. Jednakże w kolejnych

73 Z. Tucholski, op. cit., s. 94–95.

74 F. Maciążek, op. cit., s. 36.

75 R. Dmowski, *Jak kolej dotarła do Sarnak*, s. 124–125.

rozkładach jazdy, w latach 1949–1957, mijanka Witowo była zamknięta. Krótkotrwała zmiana nastąpiła w 1958 r., kiedy zaczęła być obsługiwana mijanka uruchomiona w Dobrowodzie. Wkrótce jednak mijanka ta została ponownie zamknięta i w latach 1960–1967 znów funkcjonował jednotorowy szlak Czeremcha – Hajnówka o długości 30 km. Pod koniec lat sześćdziesiątych zostały otwarte zarówno mijanka Witowo, jak i mijanka Dobrowoda. Uruchomienie tych posterunków, podobnie zresztą jak i stacji Nowosady oraz Bernadczyzna na dotychczasowym szlaku Hajnówka – Narewka wiązało się z podjęciem międzynarodowych przewozów towarowych przez przejście w Siemianówce. W połowie lat siedemdziesiątych liczba posterunków między Czeremchą a Hajnówką zwiększyła się jeszcze o dwa – bowiem uruchomione zostały nowe mijanki: Kuraszewo (km 101,53) oraz Orzeszkowo (km 112,56). Mijanki te funkcjonowały jednak bardzo krótko, bowiem w rozkładzie jazdy na lata 1978/1979 są już wykazywane jako zamknięte. Mijanka Kuraszewo była potem ponownie otwarta (w lata osiemdziesiątych, z pewnością aż do 1990 r.).

Warunki prowadzenia ruchu pociągów towarowych kierowanych na linię Siedlce – Cisówka poprawiło oddanie do eksploatacji łącznicy umożliwiającej przejazd z Łukowa w kierunku Czeremchy (i odwrotnie) z pominięciem węzła kolejowego w Siedlcach, co nastąpiło w 1978 r. Równoległe z łącznicą powstały dwa posterunki odgałęźne: Doły (na linii nr 2 Warszawa – Terespol) i Ujrzanów (w km 3,967 linii nr 31). Rozjazdy w Ujrzanowie sterowane były z posterunku w Dołach. W tamtym miejscu powstał jedynie posterunek SKP, służący za strażnicę przejazdową.

Dzięki poprawie stanu nawierzchni, odbudowie obiektów inżynierskich oraz urządzeń sterowania ruchem w latach pięćdziesiątych zaczęły się zwiększać prędkości pociągów. O ile jeszcze w 1951 r. prędkość na odcinku Siedlce – Czeremcha wynosiła 40 km/h, to w 1953 r. było to już 60 km/h. W 1955 r. do 60 km/h zwiększono także prędkość na odcinku Czeremcha – Hajnówka, a następnymi latami (1956 r. lub 1957 r.) także do Siemianówki. W 1960 r. dla pociągów trakcji spalinowej na odcinku Siedlce – Czeremcha – Hajnówka obowiązywała prędkość 70 km/h (przy trakcji parowej nadal 60 km/h). W rozkładzie jazdy z 1963 r. prędkość pociągów trakcji spalinowej na odcinku Siedlce – Czeremcha – Hajnówka – Narewka była już zwiększona do 80 km/h.

Poważny regres nastąpił w latach siedemdziesiątych minionego stulecia. Wskutek pogarszania się stanu nawierzchni prędkości rozkładowe pociągów stopniowo ulegały zmniejszeniu, wprowadzano też liczne, często wielokilometrowe ograniczenia. W latach 1973–1977 prędkość pociągów na odcinku Siedlce – Czeremcha wynosiła (w obu torach) 50 km/h. Również na odcinku Czeremcha – Hajnówka prędkość została zmniejszona do 60 km/h (w 1977 r.). Dalsze pogorszenie widać w rozkładzie jazdy nr 1978/1979 r., kiedy na odcinku Siedlce – Czeremcha – Hajnówka prędkość pociągów ograniczono do 30 km/h, co spowodowało drastyczne wydłużenie czasów przejazdu wszystkich pociągów.

Dobrym bez wątpienia okresem dla linii Siedlce – Cisówka były natomiast lata osiemdziesiąte. Przede wszystkim dzięki wykonanym naprawom głównym poprawił się stan nawierzchni torów i rozjazdów i na całej linii ponownie wprowadzona została prędkość 80 km/h.

Istotnym wydarzeniem, które miało wpływ na kształt linii Siedlce – Siemianówka, była budowa zbiornika wodnego Siemianówka w dolinie górnej Narwi. Zbiornik powstał w latach 1977–1990 w wyniku spiętrzenia wody zaporą ziemną zbudowaną w przewężeniu doliny w km 367,38 biegu rzeki w rejonie wsi Łuka i Rybaki. Powierzchnia zlewni w tym

przekroju wynosi 1094 km². Przy maksymalnym poziomie piętrzenia 145,00 m n.p.m. jest to 79,5 mln m³ wody zgromadzonej na powierzchni 32,5 km². Długość zalewu wynosi 11 km, szerokość od 0,8 km w rejonie zapory do 4,5 km w jego części środkowej, a średnia głębokość 2,5 m⁷⁶. W ramach inwestycji zbiornika dokonano przebudowy linii kolejowej (zarówno normalnotorowej, jak i szerokotorowej) z budową nowego nasypu kolejowego (grobli usypanej w poprzek zalewu) w czasie zbiornika na długość 5 km oraz mostu stalowego z dwóch równoległych prześēt o długości 70 m.

W 1983 r. została zakończona elektryfikacja odcinka Siedlce – Mordy wraz z łącznicą Doły – Ujrzanów. Celem tej elektryfikacji było usprawnienie przewozów towarowych kierowanych z linii Skierniewice – Łuków z ominięciem węzła łukowskiego przez łącznicę Poważe – Trzaskoniec. W ten sposób miejsce zmiany trakcji elektrycznej na spalinową przeniesiono ze stacji Jedlanka (między Pilawą a Łukowem) na stację Mordy.

Prawdopodobnie pod koniec lat osiemdziesiątych rozebrana została łącznica Ca5 – Ca6 w węźle Czeremcha (Berezyszczce – Stawiszczce), która jednak już wcześniej nie była użytkowana w normalnym ruchu kolejowym, bowiem wszystkie pociągi towarowe w kierunku Wysokiego Litewskiego (i dalej Brześcia) formowano na stacji Czeremcha⁷⁷.

9 września 1986 r. został oddany do użytku nowy dworzec kolejowy w Hajnówce. Z kolei w latach 1986–1989 zbudowany został nowy budynek dworca na stacji Czeremcha, którego otwarcie nastąpiło 4 października 1989 r. Dworzec ten istniał jednak relatywnie krótko, bowiem w jego miejscu powstał nowy, mniejszy obiekt, wybudowany w formule Innowacyjnego Dworca Systemowego, który został przekazany do użytku 16 stycznia 2020 r. W budynku znalazły się poczekalnia, kasa biletowa z obniżonym okienkiem oraz ogólnodostępne toalety i pomieszczenie dla matki z dzieckiem. Na dworcu zainstalowany został również system informacji pasażerskiej. W 1993 r. na przystanku Sarnaki powstał nowy murowany budynek z kasą, poczekalnią i pomieszczeniem dla dróżnika obsługującego rogatki oraz utwardzonym parkingiem. Został on zamknięty w 2005 r.⁷⁸

Zmniejszenie przewozów pasażerskich i towarowych po 1989 r. nie odbiło się na szczęście w większym stopniu na stanie infrastruktury linii Siedlce – Cisówka. Utrzymywana na niej była prędkość maksymalna wynosząca 80 km/h, jednak wskutek likwidacji części posterunków ruchu spadła zdolność przepustowa. Najbardziej negatywnie wpłynęła na przepustowość linii likwidacja funkcji ruchowych na stacji Mordy. W efekcie bowiem pociągi kursują w odstępie posterunku odgałęźnego Ujrzanów (km 3,967) i stacji Niemojki (km 33,462). Długość szlaku Ujrzanów – Niemojki wynosi więc prawie 30 km. Z kolei po likwidacji (około 2002 r.) mijanki Dobrowoda jednotorowy szlak Czeremcha – Witowo ma długość około 17,5 km.

Wraz z likwidacją stacji Mordy przestała istnieć możliwość zmiany w tym miejscu trakcji elektrycznej na spalinową. W konsekwencji w następnych latach sieć trakcyjna na odcinku Siedlce – Mordy została zdemontowana.

Pod koniec pierwszej dekady XXI w. przeprowadzony został pierwszy etap modernizacji magistrali E20 Warszawa – Terespol. W tym czasie, prawdopodobnie w 2007 r., zlikwidowano tor nr 1 z Siedlec do Ujrzanowa, który przechodził wiaduktem ponad linią E20, w efekcie czego linia nr 31 na szlaku Siedlce – podg. Ujrzanów stała się jednotorowa.

76 www.turystyczna.narewka.pl [dostęp 15.03.2021].

77 Łącznica Berezyszczce – Stawiszczce krzyżowała się z bocznicą nasycalni podkładów.

78 R. Dmowski, *Jak kolej dotarła do Sarnak*, s. 126.

Odcinek rosyjski i białoruski magistrali

Obecne znaczenie magistrali Siedlce – Bologoje w stosunku do zamierzeń i planów, jakie towarzyszyły jej budowie, jest stosunkowo niewielkie. Wynika to z faktu, że linia ta znajduje się obecnie na terytorium trzech państw. W każdym z tych krajów wykształciły się nowe kierunki przewozów, a fakt, że magistrala przechodzi przez tereny słabo zaludnione, nie sprzyja jej intensywnemu wykorzystywaniu. Na terenie Rosji i Białorusi kilometrów linii poprowadzony jest od stacji Bologoje (km 0,00). Cały odcinek rosyjski linii jest jednotorowy. Jego zdolność przepustowa została ograniczona wskutek likwidacji wielu stacji, a szczególnie długi jest szlak od stacji Firowo do Ostaszkowa (57 km). Również prędkość pociągów nie jest zbyt duża, z reguły wynosi 60 km/h. Ruch pociągów na rosyjskiej części linii przez wiele lat był i nadal jest stosunkowo niewielki. Spowodowało to, że starą magistralę ominęły modernizacje, co z kolei przyczyniło się do zachowania jej niepowtarzalnego charakteru. O dawnej świetności linii świadczą nadal budynki dworcowe oraz zachowane drewniane domki dróżnicze.

Granica rosyjsko-białoruska przecięła magistralę w rejonie stacji Aleszcza, która znajduje się między węzłami Newel oraz Połock w km 419,40. Na Białorusi znaczenie linii jest znacznie większe niż na rosyjskiej jej części. Linia jest jednotorowa na odcinku od granicy z Rosją przez Połock do Mołodeczna, dwutorowa na odcinku Mołodeczno – Lida i jednotorowa od Lidy przez Mosty do Wołkowyska. „Wąskim gardłem” wydaje się jednotorowy szlak Lida – Skrzybowce, którego długość wynosi ponad 30 km.

Na odcinku białoruskim stan techniczny linii jest dużo lepszy niż na odcinku rosyjskim. Na szlakach, na których w ostatnich latach wykonane zostały naprawy, główne nawierzchni, prędkość pociągów została zwiększona do 120 km/h. Prędkość taka obowiązuje między innymi na szlakach Lida – Skrzybowce, Skrzybowce – Różanka, Różanka – Mosty oraz Mosty – Roś. Występują tylko pojedyncze ograniczenia prędkości na łukach wynikające z ich układu geometrycznego. Gorszy jest stan szlaku Roś – Wołkowysk Centralny, na którym do km 888 obowiązuje prędkość 60 km/h (z ograniczeniami do 50 km/h), a dalej 70 km/h. Prędkość 70 km/h dotyczy także szlaków Wołkowysk Centralny – Andrzejewicze oraz Andrzejewicze – Swisłocz.

Nieznany szerzej jest fakt, że po stronie białoruskiej istniało połączenie torem o szerokości 1435 mm pomiędzy liniami Siedlce – Cisówka oraz Białystok – Zubki Białostockie. Tor 1435 mm od strony Hajnówki przechodził przez stację Swisłocz i biegł aż pod stację Andrzejewicze, na której łączyły się linie z kierunku Siedlec i Białegostoku. Zbudowano tam łącznicę omijającą tę stację i wchodzącą w tor szlakowy w kierunku stacji granicznej na linii do Białegostoku, to jest Brzostowicy. Na szlaku Andrzejewicze – Brzostowica był ułożony spłot torów o szerokościach 1435 mm i 1520 mm. Z całą pewnością tor ten leżał jeszcze w 2003 r.

Eksplatacja linii

23 stycznia 1906 r. według obowiązującego w Cesarstwie Rosyjskim kalendarza juliańskiego (czyli 5 lutego według kalendarza gregoriańskiego) zarząd budowy kolei Siedlce – Połock otworzył dla tymczasowego ruchu osobowego odcinek od Wołkowyska przez Lidę i Mołodeczno do Połocka o długości 409 wiorst (około 436 km). Początkowo uruchamiano jedynie trzy pociągi w każdym kierunku w ciągu tygodnia. Pociągi kursowały według specjalnego rozkładu jazdy i specjalnej (nieco podwyższonej w stosunku do normalnej)

taryfy. Uruchomienie odcinka Siedlce – Andrzejowce nastąpiło 25 kwietnia 1906 r. „Kurier Kolejowy i Asekuracyjny” z 14 kwietnia 1906 r. pisał:

W Andrzejowcach spotyka się połocką linją kolei poleskich i idzie już z nią równolegle do wspólnej znów stacji Wołkowyska [...] Zarząd budowy nowej kolei otworzył dnia 23-go stycznia r.b. ruch tymczasowy osobowy dopiero od Wołkowyska do Połocka i nawet po zapowiedzianem otwarciu ruchu na dystansie Siedlce – Andrzejowce pomiędzy temi ostatnimi a Wołkowyskiem będzie przez pewien czas utrzymywała połączenie kolej poleska, dopóki nie będzie otwarty ruch normalny na całej długości nowozbudowanej kolei⁷⁹.

Wspomniana normalna eksploatacja całej linii zaczęła się w styczniu 1907 r. Oferta w pierwszym roku funkcjonowania kolei nie była imponująca. Z Siedlec o godzinie 1.50 po południu (13.50) wyruszał jedyny w dobie pociąg towarowo-osobowy w kierunku Wołkowyska oznaczony numerem 4, który docierał do tej stacji o 9.45 wieczorem (21.45). Jednak już na odcinku Wołkowysk – Bołogoje, obsługiwanym wtedy w całości przez Kolej Mikołajewską, kursowały już dwie pary pociągów.

Przy projektowaniu linii na odcinku Połock – Siedlce ustalono, że jej zdolność przepustowa w warunkach normalnych (w czasie pokoju) przy prowadzeniu ruchu w odstępie stacji powinna wynosić 2 pary pociągów pasażerskich oraz 14 par pociągów towarowych. Jak na linię zbudowaną jako dwutorową była ona stosunkowo niewielka, co wynikało ze stosunkowo dużych odległości pomiędzy stacjami (w niektórych przypadkach nawet 30 km)⁸⁰. Po uruchomieniu posterunków odstępowych możliwe było jednak zwiększenie przepustowości linii do 1 pary pociągów pasażerskich i 47 par pociągów wojskowych, co oznaczało trzykrotny wzrost w stosunku do warunków pokojowych.

Warto podkreślić, że mimo iż za budową linii Siedlce – Bołogoje stały przesłanki strategiczne, to praktycznie od początku istnienia tej kolei zaczęła wzrastać jej rola w zapewnieniu komunikacji dla obsługiwanych obszarów, pozbawionych alternatywnych dróg komunikacyjnych. Jak wspomniano, od około 1910 r. linia była obsługiwana przez trzy różne przedsiębiorstwa kolejowe:

- Koleje Nadwiślańskie na odcinku Siedlce – Wołkowysk,
- Koleje Poleskie na odcinku Wołkowysk – Połock,
- Kolej Mikołajewską na odcinku Połock – Bołogoje.

Mimo takiego podziału utrzymywana była bezpośrednia komunikacja, bez konieczności przesiadania się. Na całej długości linii kursowała jedna para pociągów pocztowych (nr 3/4) i jedna para pociągów towarowych z wagonami pasażerskimi (nr 29/30). Wagony kursujące na linii odznaczały się swoją kolorystyką: wagon klasy I był niebieski, wagon klasy II – żółto-złoty, a wagony klasy III – zielone.

Ciekawy jest fakt, że pociąg pocztowy prowadził wagony bezpośrednio klas I, II i III z Warszawy do Petersburga, które pokonywały trasę 1412 wiorst (1506 km). Oczywiście nie służyły one pasażerom podróżującym między początkowym i końcowym punktem trasy, gdyż znacznie krótsze (1046 wiorst) i szybsze połączenie zapewniała linia Warszawsko-Petersburska należąca wtedy do Kolei Północno-Zachodniej. W 1913 r. podróż z Warszawy

⁷⁹ *Kolej siedlecko-połocka.*

⁸⁰ *Al'bom tipovyh i ispolnitel'nyh čertežej.*

do Petersburga przez Siedlce – Bologoje trwała prawie 43 godziny, a z powrotem – prawie 45 godzin. Dla porównania pociąg pospieszny przez Wilno pokonywał tę trasę w nieco ponad 18 godzin a pociąg osobowy – w niecałe 31 godzin. Bezpośrednie wagony osobowe prowadzono także w pociągu towarowym nr 30 z Siedlec do Wołkowska. Były to wagony (lub wagon) klasy IV relacji Siedlce – Połock i wagon klasy II z Warszawy do Połocka.

Wielkość przewozów towarowych na linii Siedlce – Połock w okresie do wybuchu I wojny światowej można scharakteryzować na podstawie rosyjskich kolejowych danych statystycznych. W statystykach tych rozróżniano ładunki miejscowe oraz zamiejscowe, to znaczy przechodzące z sąsiednich kolei na stacjach węzłowych. Obejmowały one tylko przewozy towarów zwyczajnych, nie licząc przewozów osobowych. Wszystkie dane były wyrażone w stosowanych wtedy jednostkach wagi, to jest w pudach (1 pud – 16,38 kg).

W 1911 r. na linii Siedlce – Połock wysłano ogółem 49 038 tysięcy pudów ładunków (803,2 tysiąca ton), przy czym udział ładunków miejscowych wynosił około 40%. Wykonana na linii praca przewozowa osiągnęła 6 386 060 tysięcy pudowiorst (111 589 tysięcy tonokilometrów). Na jedną wiorstę przypadało 11 403 tysięcy pudowiorst (186,8 tysiąca tonokm na 1 km linii)⁸¹.

Tabela 3. Przewozy towarowe na kolei Siedlce – Połock w 1911 r.

Kierunek	Wysłano tysięcy pudów ładunków			Wysięcy pudowiorst przebiegu	
	miejscowych	zamiejscowych	wszystkich	na całym szlaku	na wiorstę
do Siedlec	18 224	20 544	38 768	5 299 827	9464
z Siedlec	3585	6685	10 270	1 086 233	1939
razem	21 809	27 229	49 038	6 386 060	11 403

Źródło: A. Gołębiowski, *Charakterystyka przewozów kolejowych w b. zaborze rosyjskim przed wojną i wskazania stąd płynące*, „Inżynier Kolejowy” 1925, nr 1, s. 4–9.

Istotną cechą przewozów towarowych na linii Siedlce – Połock był brak zbilansowania potoków ładunków – w kierunku Siedlec wysłano prawie czterokrotnie więcej ładunków niż w kierunku przeciwnym. Należy też zwrócić uwagę, że praca przewozowa na 1 km linii (poniżej 0,2 mln tonokilometrów) była znacząco mniejsza w porównaniu z najbardziej obciążonymi liniami w Królestwie Polskim. W tym samym roku:

- na odcinku Sosnowiec – Warszawa kolei Warszawsko-Wiedeńskiej przewieziono 2 152 45 tysięcy pudowiorst na wiorstę (ponad 3,5 miliona tonokilometrów na 1 km),
- na odcinku Dęblin – Dąbrowa Górnicza przewieziono 164 350 tysięcy pudowiorst na wiorstę (około 2,7 miliona tonokilometrów na 1 km),
- na linii Warszawa – Kowel (część Kolei Nadwiślańskiej) przewieziono 159 624 tysięcy pudów na wiorstę (ponad 2,6 miliona tonokilometrów na 1 km).

W kontekście danych statystycznych widać wyraźnie, że linia Siedlce – Połock była jedną ze słabiej wykorzystanych linii kolejowych na terenie zaboru rosyjskiego. Gorsze wyniki odnotowywano na liniach Łuków – Lublin, Brześć – Chełm, Siedlce – Ostrołęka – Łapy, Ostrołęka – Tłuszcz – Piława, Grodno – Mosty, Grodno – Suwałki – Orany, Bielsk Podlaski – Białowieża, na których przewożono poniżej 0,1 mln tonokilometrów na 1 km linii.

81 A. Gołębiowski, *Charakterystyka przewozów kolejowych w b. zaborze rosyjskim przed wojną i wskazania stąd płynące*, „Inżynier Kolejowy” 1925, nr 1, s. 4–9.

Odzwierciedleniem niewielkiej pracy przewozowej wykonywanej na linii Siedlce – Bołogoje było tylko dziesięcioprocentowe wykorzystanie jej zdolności przepustowej. Dla porównania stopień wykorzystania przepustowości na odcinku Białystok – Grajewo przed I wojną światową wynosił 50–60% a na linii Warszawsko-Petersburskiej około 50%⁸².

Po wybuchu I wojny światowej linia Siedlce – Bołogoje wypełniała swoje zadanie związane z transportem wojsk z głębi Cesarstwa na front. Latem 1915 r. w obliczu nacierających z północy i z południa wojsk niemieckich oraz austriackich Rosjanie wycofali się z Królestwa Polskiego. Po wielkim odwróceniu front ustabilizował się na ponad dwa lata, przecinając magistralę bołogojską między Lidą a Mołodecznem. Wobec tego od 1915 r. ruch pociągów po stronie rosyjskiej był prowadzony tylko do stacji Mołodeczno. Na odcinku Połock – Mołodeczno, podobnie jak przed wybuchem wojny, kursowała jedna para pociągów pocztowych oraz jedna para pociągów mieszanych. Pociągi pocztowe, o numerach 3w i 4w (to jest takich, jak przed 1914 r.) prowadziły wagony klasy I, II i III w bezpośredniej relacji Piotrogród (tak od 1914 r. nazywał się Petersburg) – Mołodeczno.

Po drugiej stronie frontu, na zajętych terenach Niemcy uruchomili przewozy kolejowe służące przede wszystkim zapewnieniu zaopatrzenia dla oddziałów frontowych. To pewien paradoks, ale pod rządami niemieckimi ruch pasażerski na odcinku Siedlce – Wołkowysk nie uległ znaczniejszej zmianie w stosunku do lat przedwojennych. Podobnie jak w okresie do 1914 r., kursowała jedna para pociągów osobowych oraz jedna para pociągów mieszanych (w relacji Siedlce – Mosty). Na odcinkach Mosty – Lida oraz Lida – Bohdanów kursowała tylko jedna para pociągów osobowych. We wszystkich pociągach osobowych między Siedlcami a Bohdanowem były prowadzone wagony klasy drugiej i trzeciej.

Uruchomione zostały też pociągi dla urlopowanych żołnierzy. Według stanu na czerwiec 1917 r. do stacji końcowych takich pociągów należał Bohdanów, znajdujący się 375 km od Siedlec (między Lidą a Mołodecznem). Do tej przyfrontowej stacji docierał wojskowy pociąg pospieszny Muz4031 relacji Aleksandrów Kujawski – Warszawa Kowel-ska – Białystok – Grodno – Mosty – Lida – Bohdanów z wagonami trzech klas (1, 2, 3)⁸³.

W latach międzywojennych oferta przewozowa na linii Siedlce – Zahacie była bardzo stabilna. Na odcinku Warszawa – Lida przez Siedlce kursowały dwie pary dalekobieżnych pociągów osobowych, przy czym zawsze jeden z pociągów kursował w porze dziennej, drugi zaś w porze nocnej. W niektórych latach relacja któregoś z tych pociągów była wydłużona do Mołodeczna, Królewsczyzna, a nawet do Zahacia.

Pomiędzy Mołodecznem a Królewsczyzną kursowała z reguły tylko jedna para pociągów i były to pociągi mieszane (osobowo-towarowe) relacji Lida – Królewsczyzna. Jedynie na krótkim odcinku Mołodeczno – Wilejka kursował dodatkowo pociąg docierający z Wilna. Również na odcinku Królewsczyzna – Zahacie typowy schemat obsługi zakładał jedną parę pociągów mieszanych kursujących w bezpośredniej relacji z Wilna przez Podbrodzie – Łyntupy – Woropajewo.

Warto zwrócić uwagę, że w latach 1922–1931 było zapewnione połączenie wagonami bezpośrednimi klasy 1, 2, 3 kursującymi w relacji Warszawa – Zahacie i z powrotem. W latach 1928–1931 dwa razy w tygodniu wagony bezpośrednie z pociągu

82 D. Keller, *Dzieje kolei w Polsce*, Rybnik 2012, s. 339.

83 Amtliches Kursbuch für die Eisenbahnen des deutschen Militärbetriebes auf dem östlichen Kriegsschauplatze, Ausgabe Nr. 6, Gültig vom 1. Juni 1917.

811 kursowały w wydłużonej relacji Warszawa – Farynowo i były przeznaczone do komunikacji z ZSRR.

W odróżnieniu od linii pierwszorzędnych czas przejazdu pociągów na linii Siedlce – Zahacie nie uległ w latach dwudziestych i trzydziestych znaczącemu skróceniu. Jako reprezentatywny może posłużyć odcinek Siedlce – Lida (306 km), który w 1924 r. pociąg osobowy pokonywał w 9 godzin, w 1934 r. – 7 godzin 10 minut, a w 1939 r. – również 7 godzin 10 minut⁸⁴. Przyczyną była stosunkowo niewielka prędkość maksymalna obowiązująca na linii – 60 km/h. Mimo wszystko czasy przejazdu z lat międzywojennych były i tak lepsze niż te osiągnięte przed 1914 r., kiedy to czas przejazdu odcinka Siedlce – Lida pociągiem pocztowym (najszybszym na linii) wynosił 9 godzin 25 minut.

Warto także zwrócić uwagę na fakt, że mimo niewielkiej liczby pociągów i ich nienadzwyczajnej prędkości były one ze sobą bardzo dobrze skomunikowane. Na stacji w Czeremesze około godziny 15 spotykały się pociągi ze wszystkich czterech kierunków (Siedlce, Wołkowysk, Białystok, Brześć). Skomunikowania na stacji Lida we wszystkich możliwych kierunkach (Wołkowysk, Mołodeczno, Wilno, Baranowicze) były przewidziane dwukrotnie w ciągu doby, około godziny 10 oraz 20.

W drugiej połowie lat trzydziestych w regionalnym ruchu pasażerskim na terenie DOKP Wilno zaczęto na stosunkowo dużą skalę wdrażać trakcję spalinową. Podmiejskie pociągi motorowe kursowały przede wszystkim na krótkich odcinkach linii zbiegających się w węzle wileńskim, ale uruchamiano również połączenia w dłuższych relacjach. Warto tu zwrócić uwagę na wprowadzony w rozkładzie jazdy 1938/1939 pociąg Mt521 relacji Wilno – Zahacie, który wyjeżdżał ze stacji początkowej o godzinie 8.25 i docierał do granicznej stacji Zahacie o 14.57. Na odcinku Królewsczyzna – Zahacie pociąg ten wykorzystywał magistralę Siedlce – Bołogoje. Pociąg powrotny, obsługiwany tym samym składem motorowym, opuszczał Zahacie o 15.37, by dotrzeć do Wilna na 22.22. W ciągu dnia czteroosiowy wagon motorowy produkcji Zakładów Hipolita Cegielskiego, ciągnący najprawdopodobniej doczepę, pokonywał imponującą odległość 536 km⁸⁵.

Tabela 4. Liczba par pociągów pasażerskich (w dni robocze) w latach 1922–1939.

Odcinek	1922	1924	1927	1930	1932	1935	1937	1939
Siedlce – Czeremcha	3+1	2	2	3	2 (+1)	3	3	3
Czeremcha – Hajnówka	3+1	2	2	3	2	2	2	2
Hajnówka – Wołkowysk	3+1	2	2	2	2	2	2	2
Wołkowysk – Mosty	3+1	4	2	3	3	3	3	3
Mosty – Lida	2+1	2	2	2	2	2	2	3
Lida – Bohdanów	1	1 (+1)	1 (+1)	2	2	2	3	3
Bohdanów – Mołodeczno	1	1 (+1)	1 (+1)	2	2	2	2	2
Mołodeczno – Królewsczyzna	1	1 (+1)	1 (+1)	2	1	1	2	2
Królewsczyzna – Zahacie	1	1	1 (+1)	2	1	1	2	2

Źródło: Urzędowe Rozkłady Jazdy PKP z lat 1922–1939.

84 Urzędowe Rozkłady Jazdy PKP z lat 1922–1939.

85 Urzędowy Rozkład Jazdy PKP, lato 1938 r.

Pomijając wspomniany wyjątek w postaci pociągu motorowego z Wilna do Zahacia, wszystkie pozostałe pociągi na linii Siedlce – Zahacie były obsługiwane trakcją parową, przy czym największy udział w tej pracy miała parowozownia główna w Wołkowysku. Według stanu na 1 lipca 1938 r. dysponowała ona 75 lokomotywami, z których jednak tylko 31 było w stanie czynnym⁸⁶. Do ruchu pasażerskiego przeznaczone było 12 parowozów serii Ok1, 3 parowozy serii Os24 i jeden parowóz serii Pd5. Bez wątpienia najważniejszym zadaniem parowozowni w Wołkowysku była obsługa pociągów dalekobieżnych relacji Warszawa – Lida.

Dużo bardziej rozbudowany był iłostan stacjonujących w Wołkowysku parowozów towarowych, który obejmował pruskie serie Tp2, Tp3, Tp4, Ti2, Ti4 oraz TKi3. Należy jednak zwrócić uwagę, że spośród 20 stosunkowo silnych parowozów Tp4, czynne było tylko 5 maszyn. Świadczy to o niewielkich przewozach towarowych a zapewne także tym, że część parowozów znajdujących się w zapasie stanowiła rezerwę na wypadek wojny.

W okresie od września 1939 r. do czerwca 1941 r. prawie cała linia Siedlce – Bołogoje funkcjonowała pod panowaniem sowieckim, a wyjątkiem był tylko odcinek od Siedlec do rzeki Bug pod Fronołowem, który znajdował się na obszarze Generalnego Gubernatorstwa i był zarządzany przez Kolej Wschodnią (*Ostbahn*).

Relacje pociągów uruchamianych przez Kolej Białostocką zostały dostosowane do możliwości sieci kolejowej z dwiema szerokościami torów, to jest 1524 mm i 1435 mm. W 1940 r. miejscem zmiany szerokości toru była stacja Królewszczyna. Tor na odcinku Królewszczyna – Zahacie został wcześniej przekuty na szeroki.

W relacji Leningrad – Bołogoje – Połock – Królewszczyna kursowała para pociągów pocztowych oznaczonych numerami 73/74. Natomiast ze stacji Królewszczyna były wyprawiane codziennie aż trzy pociągi dalekobieżne po torze normalnym:

- pociąg osobowy nr 44 do Lwowa przez Lidę – Baranowicze,
- pociąg pocztowy nr 72 do Białegostoku przez Lidę – Mosty – Grodno,
- pociąg osobowy nr 42 do Białegostoku przez Lidę – Mosty – Czeremchę.

Może zaskakiwać, że punktem początkowym tak długich relacji była stacja znajdująca się w bardzo małej miejscowości. Warto wiedzieć, że Królewszczyna w okresie międzywojennym była wsią liczącą tylko nieco ponad 500 mieszkańców.

Ostatnią stacją na terenach zajętych przez ZSRR były Siemiatycze. Do tej stacji docierał pociąg relacji Lida – Wołkowysk – Czeremcha – Siemiatycze oraz pociąg podmiejski relacji Czeremcha – Siemiatycze.

Warto wspomnieć, że pociągi po torze o szerokości 1435 mm były prowadzone polskimi parowozami serii Ok1 oraz Ok22. W ich składach znajdowały się przede wszystkim tak zwane wagony twarde, ale w pociągach dłuższych relacji kursowały również wagony miękkie z miejscami sypialnymi⁸⁷.

Odcinek linii znajdujący się pod okupacją niemiecką był w ruchu pasażerskim obsługiwany między Siedlcami a Platerowem. W 1940 r. na tym odcinku kursowały cztery pary lokalnych pociągów pasażerskich. Po ataku na ZSRR w czerwcu 1941 r. organizacja przewozów pasażerskich na linii Siedlce – Zahacie została dopasowana do granic administracyjnych wprowadzonych przez Niemców. Na terenie Generalnego Gubernatorstwa były

86 Archiwum Akt Nowych, Ministerstwo Komunikacji 1703.

87 Расписане движенія поездов. НКПС – Белостокскаâ Железна Дорога. 1.02.1940 r.

nadal uruchamiane pociągi osobowe z Siedlec do ostatniej stacji na terenie GG, to jest do Platerowa. W 1942 r. rozkład przewidywał codzienne kursowanie trzech par takich pociągów oraz jednej pary na zarządzenie. Obsługiwano je parowozami serii OKI27 z lokomotywni w Siedlcach⁸⁸. Zastosowanie tendrzaków było bardzo w tych warunkach bardzo uzasadnione, bowiem na stacji Platerów nie było obrotnicy.

Odcinek od Bugu do stacji Mosty był zarządzany przez Dyрекcję Kolei Rzeszy w Królewcu. Ruch pociągów pasażerskich był symboliczny. W 1943 r. na tym odcinku kursowały następujące pociągi⁸⁹:

- 1 para pociągów mieszanych relacji Platerów – Czeremcha,
- 1 para pociągów mieszanych Czeremcha – Wołkowysk,
- 2 pary pociągów mieszanych Czeremcha – Hajnówka (jeden z pociągów w relacji bezpośredniej do Białowieży),
- 1 pociąg mieszany relacji Wołkowysk – Mosty oraz 2 pociągi relacji Mosty – Wołkowysk.

W latach 1941–1944 linia na odcinku od Siedlec do Wołkowyska była intensywnie wykorzystywana dla przewozów na potrzeby frontu wschodniego. W związku z tym kursowały liczne pociągi towarowe z zaopatrzeniem dla Wermachtu, a także pociągi pospieszne dla urlopowanych z frontu (*Schnellzüge für Fronturlauber*). Według stanu na 2 listopada 1942 r. odcinkiem Siedlce – Wołkowysk kursowały dwie pary takich pociągów: SF76/SF176 Karlsruhe – Wołkowysk – Karlsruhe oraz SF73/SF173 Wiedeń – Wołkowysk – Wiedeń⁹⁰. Pociągi te, o masie 600 ton, prowadzone były lokomotywami BR50 (polski odpowiednik Ty5)⁹¹. Dwudziestominutowy postój na stacji Czeremcha wskazuje, że mogła być tam dokonywana zmiana lokomotywy.

Po II wojnie światowej całkowicie na nowo została zorganizowana obsługa polskiego odcinka dawnej magistrali Siedlce – Bołogoje. Przez pierwsze dziesięciolecie, do 1955 r., ruch pociągów pasażerskich był prowadzony od Siedlec do Narewki, jako ostatniej stacji przed granicą z ZSRR. W zimowym rozkładzie jazdy na lata 1955/1956 wprowadzono kursowanie pociągów pasażerskich do Siemianówki. Z kolei w 1959 r. wydłużono ich relacje do położonego na szlaku granicznym przystanku Cisówka.

Spośród pociągów kursujących po II wojnie światowej na polskim fragmencie linii największe znaczenie miał wprowadzony w 1946 r. dalekobieżny pociąg osobowy z Lublina do Białegostoku kursujący omawianą linią na odcinku Siedlce – Czeremcha. W okresie obowiązywania rozkładu jazdy 1948/1949 pociąg kursował w relacji przedłużonej z i do Krakowa. Pociąg ten po kilkunastoletniej przerwie został ponownie uruchomiony w 1963 r. Nigdy nie był on szybki, obsługiwał wszystkie lub prawie wszystkie stacje oraz przystanki osobowe na trasie, stanowił jednak jedyne w swoim rodzaju bezpośrednie połączenie kolejowe wzdłuż tak zwanej ściany wschodniej. Po raz ostatni kursował w rozkładzie jazdy na lata 1991/1992. Ponadto praktycznie przez cały okres powojenny kursowały pociągi osobowe relacji Siedlce – Białystok. W zależności od rozkładu jazdy uruchomiane były jedna, dwie lub nawet trzy pary takich pociągów na dobę.

88 A. Massel, *Kolejowy ruch pasażerski na obszarze Generalnego Gubernatorstwa*, „Świat Kolei” 2014, nr 8, s. 27.

89 Deutsches Kursbuch, 1943.

90 Kursbuch der Militär-Urlauberzüge und 14. Verzeichnis der SF-Züge (od 2.11.1942 r.).

91 Buchfahrplan Ostbahndirektion Warschau, Heft 60, Schnellzüge für Fronturlauber (od 2.11.1942 r.).

Bardzo ważnym wydarzeniem było uruchomienie w 1951 r. pociągu osobowego łączącego Hajnówkę z Warszawą, który przez 53 lata (aż do 2004 r.) zapewniał bezpośredni dojazd do Stolicy mieszkańcom południowego Podlasia. Nie sposób także nie wspomnieć o pociągu pospiesznym z Warszawy do Białowieży, kursującym przez Siedlce – Hajnówkę w latach 1962–1980 oraz 1983–1988. Pociąg ten miał charakter typowo turystyczny i kursował w soboty oraz niedziele w okresie letnim. Połączenie sezonowo-weekendowe na omawianej linii było także uruchamiane w latach 2005–2007, a także 2014–2015.

Wracając do kwestii ruchu typowo regionalnego należy przypomnieć, że od 2001 r. wykonywanie takich przewozów na obszarze całego kraju (z wyjątkiem Trójmiasta) przejęła utworzona wtedy spółka PKP Przewozy Regionalne. Dotyczyło to oczywiście także odcinka Siedlce – Czeremcha – Hajnówka – Cisówka. Z dniem 1 października 2002 r. w wyniku umowy między przewoźnikiem a samorządem województwa podlaskiego nastąpiło ograniczenie liczby pociągów na odcinku Hajnówka – Cisówka z czterech do dwóch par⁹². Całkowite zawieszenie ruchu pasażerskiego na tym odcinku nastąpiło w 2004 r.

W 2005 r. nastąpiło przejście obsługi połączeń regionalnych na terenie województwa mazowieckiego przez spółkę Koleje Mazowieckie, jednak przez dwa kolejne lata to spółka PKP Przewozy Regionalne nadal obsługiwała na całej długości odcinek Siedlce – Czeremcha – Hajnówka. Dopiero w grudniu 2007 r. organizacja przewozów pasażerskich na odcinku Siedlce – Czeremcha zmieniła się w ten sposób, że część pociągów w tej relacji jest uruchamiana przez Przewozy Regionalne, a część przez Koleje Mazowieckie. W rozkładzie jazdy na lata 2020/2021 Przewozy Regionalne uruchamiają trzy pary pociągów, Koleje Mazowieckie zaś – cztery pary. W ten sposób praca eksploatacyjna wykonywana przez poszczególnych przewoźników na terenie sąsiadującego województwa w przybliżeniu bilansuje się.

Na odcinku Czeremcha – Hajnówka rozkład jazdy na lata 2020/2021 przewiduje w typowy dzień roboczy kursowanie aż ośmiu pociągów regionalnych obsługiwanych przez Przewozy Regionalne (oznacza to wzrost oferty o 100% w porównaniu do stanu sprzed 5 lat).

Tabela 5. Liczba par pociągów pasażerskich kursujących w dni robocze w latach 1946–1990 (opracowanie własne).

Odcinek	1946	1950	1960	1970	1980	1990	2000	2010	2020
Siedlce – Czeremcha	2	3	7 (2)	7	7	9	6	5 (5)	7 (7)
Czeremcha – Hajnówka	2	4 (4)	8 (7)	10	9	9/10	8	5 (5)	8 (8)
Hajnówka – Narewka	1	3 (2)	5 (4)	7	8	6	3	–	–
Narewka – Siemianówka	–	–	5 (4)	7	8	6	3	–	–
Siemianówka – Cisówka	–	–	4 (4)	5	4	5	3	–	–

W nawiasach podano liczbę pociągów obsługiwanych wagonami spalinowymi

Po II wojnie światowej linia Siedlce – Siemianówka zaczęła odgrywać dużą rolę w obsłudze ruchu towarowego między Polską a ZSRR. Duże znaczenie miał także tranzyt z Niemieckiej Republiki Demokratycznej do ZSRR. W sumie zakładano przejmowanie przez

92 Pociąg z Hajnówki do Cisówki będzie jeździł do końca grudnia, „Gazeta Współczesna” 25.09.2002 r.

Polskie Koleje Państwowe od Kolei Niemieckiej Republiki Demokratycznej i przekazywanie w kierunku odwrotnym minimum 25 pociągów tranzytowych na dobę. Do przekazywania tych pociągów pomiędzy kolejami Polski i ZSRR wyznaczono ogółem 9 stacji granicznych po stronie ZSRR, wśród nich Brześć (zarówno przez Czeremchę – Wysokie Litewskie, jak i przez Terespol)⁹³. Z tej liczby do 5 par pociągów mogło kursować przez Czeremchę (ze zmianą czoła na tej stacji). Należy przy tym podkreślić, że do 1969 r. regularne międzynarodowe przewozy towarowe były prowadzone przez przejście graniczne Czeremcha – Wysokie Litewskie. W następnych latach zaś ciężar obsługi tych przewozów stopniowo przejęło przejście Siemianówka – Swisłocz. Pociągi towarowe przez to przejście zaczęły regularnie kursować w czerwcu 1969 r. Uwzględniona była przy tym możliwość prowadzenia ruchu na szlaku granicznym zarówno po torze o szerokości 1435 mm, jak i 1524 mm.

W 1972 r. w rozkładzie jazdy na odcinku Siedlce – Czeremcha przewidziane były następujące trasy pociągów towarowych:

- 4 pociągi TM (dalekobieżne do przewozu towarów masowych) Rzepin – Czeremcha kursujące przez Piławę – Mińsk Mazowiecki – Siedlce i obsługiwane lokomotywami ST44,
- 9 pociągów TM Siedlce – Czeremcha (Ty2-1500),
- 2 pociągi TM Warszawa – Czeremcha (Ty2-1500),
- 1 pociąg TM Siedlce – Narewka (Ty2-1500),
- 1 pociąg TN Siedlce – Białystok (Ty2-1500).

Poza pociągami dalekobieżnymi obsługę odcinka zapewniały dwa pociągi zbiorowe (TZ) Siedlce – Czeremcha z pracą na wszystkich stacjach pośrednich, to jest Mordy, Niemojki, Platerów, Siemiatycze oraz Nurzec. Ciekawostką były pociągi masowe z przekrozoną skrajnią w relacji Rzepin lub – Kostrzyn – Czeremcha kursujące przez Wielbark – Małkinie – Siedlce. W rozkładzie na lata 1972/1973 przewidziane były trzy trasy takich pociągów z obsługą lokomotywami Ty2.

Z przybywających wagonów stacja Czeremcha formowała pociągi do ZSRR. Część z tych pociągów kierowana była w kierunku Brześcia przez stację Gola i Wysokie Litewskie. Do ich prowadzenia zaplanowane były parowozy TE, czyli sowieckie odpowiedniki serii Ty2. W Czeremsze zestawiano także pociągi zdawcze relacji Czeremcha – Swisłocz (w 1972 r. były przewidziane cztery pary prowadzone lokomotywami ST44). Formowano również pociągi zdawcze do Narewki oraz Hajnówki, pociągi zdawcze kursowały także między Narewką a Siemianówką.

W kierunku parzystym duża część pracy przy formowaniu pociągów należała do stacji Hajnówka. Na stacji tej zestawiano większość pociągów dalekobieżnych dłuższych relacji, na przykład do Rzepina, Warszawy, Dębłina, Lublina⁹⁴.

Poza pociągami po torze 1435 mm przez przejście graniczne Siemianówka – Swisłocz kursowały także pociągi po torze szerokim. W 1972 r. rozkład jazdy zakładał 6 par takich pociągów, prowadzonych parowozami ER kolei SZD.

93 Przepisy o przepuszczaniu pociągów ZSRR przez Polskie Koleje Państwowe, obowiązujące od 1.06.1950 r., s. 4–5.

94 Służbowy rozkład jazdy pociągów pasażerskich towarowych, zeszyt I-46, Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Warszawie, ważny od 28.05.1972 r.

Istotny jest fakt, że stosunkowo szybko na linii Siedlce – Siemianówka zaczęto eksploatować na dużą skalę lokomotywy spalinowe serii ST44. W 1971 r. do MD Czeremcha trafiło 13 takich lokomotyw, a następne „Gagariny” zostały przydzielone do tej lokomotywowni w 1974 r. Według stanu na 31 lipca 1975 r. w Czeremsze stacjonowało 20 maszyn serii ST44⁹⁵.

Okres od 2013 r. to czas intensywnego wykorzystania linii nr 31 na odcinku Siedlce – Czeremcha jako trasy objazdowej dla pociągów towarowych z centralnej Polski do Białegostoku. Konieczność takich objazdów wynikała z prowadzonej modernizacji linii E75 Warszawa – Białystok. Liczba pociągów na trasie przez Czeremchę jeszcze wzrosła po całkowitym zamknięciu odcinka Tłuszcz – Sadowne Węgrowskie w okresie od października 2014 r. do grudnia 2015 r. Linią nr 31 od Siedlec do Czeremchy i dalej linią nr 32 do Białegostoku kursują pociągi różnych przewoźników: przede wszystkim PKP Cargo, ale też Freightliner, Orlen Koltrans i innych przewoźników.

Za wschodnią granicą

Odcinki dawnej magistrali Siedlce – Botołogoje odgrywają dużą rolę w sieci kolejowej na Białorusi. Z ich wykorzystaniem ułożone są relacje pociągów dalekobieżnych, łączących ze sobą największe miasta Białorusi, w tym stolice obwodów.

Najlepiej wykorzystywany jest odcinek Mołodeczno – Lida – Mosty. Tą trasą kursują pociągi dalekobieżne łączące Mińsk z Grodnem. Rozkład jazdy na 2015 r. przewidywał codzienne kursowanie trzech par takich pociągów, które według stosowanej od kilku lat klasyfikacji pociągów są określone jako pociągi międzyregionalne klasy ekonomicznej. Jeden z pociągów jeździł naprzemiennie z Mohylewa lub Witebska. Od 2018 r. w relacji Mińsk – Grodno poza pociągami klasy ekonomicznej zaczęły być również uruchamiane pociągi międzyregionalne klasy biznes, obsługiwane spalinowymi zespołami trakcyjnymi. Pociągi te pozwoliły na skrócenie czasu podróży na tej trasie (337 km) z około 5 godzin do około 4 godzin. Początkowo kursowała tylko jedna para takich szybkich połączeń, w kolejnym roku uruchomione została następna para. Ponadto do obsługi pociągów klasy biznes zaczęły być wykorzystywane bardziej pojemne sześcioczołowe zespoły trakcyjne typu DP-6, wyprodukowane w zakładach Pesa w Bydgoszczy⁹⁶.

Pociągi dalekobieżne kursują także odcinkiem linii Mołodeczno – Połock. Największe znaczenie mają dwie pary pociągów regionalnych klasy biznes relacji Mińsk – Połock kursujących przez węzeł w Mołodecznie, ze zmianą czoła na tej stacji. Pociągi te są obsługiwane spalinowymi zespołami trakcyjnymi serii DP-3. W wybrane dni (2–4 razy w tygodniu) przebiega tamtędy pociąg pospieszny nr 80 z Kaliningradu do Petersburga. Jeszcze przed kilku lat odcinkiem Mołodeczno – Połock kursował także nocny pociąg pospieszny nr 87 z Mińska do Rygi, jadący w kierunku powrotnym jako pociąg nr 88.

W ruchu regionalnym w ostatnich latach codziennie kursowały trzy pary pociągów Mołodeczno – Lida oraz cztery pary pociągów Lida – Mosty – Grodno. Do obsługi tych pociągów są nadal wykorzystywane pochodzące jeszcze z czasów ZSRR spalinowe zespoły trakcyjne serii DR1.

95 R. Rusak, *Lokomotywy spalinowe serii ST44*, Poznań 2012, s. 87.

96 Służbowy rozkład jazdy Kolei Białoruskich (BCz) ważny od 13.12.2020 r.

W ruchu pasażerskim eksploatowany jest jednak także odcinek z Wołkowyska Centralnego do stacji granicznej z Polską – Swisłoczy. Na odcinku tym kursują trzy pary pociągów podmiejskich obsługiwanych spalinowymi zespołami trakcyjnymi serii MDP (*Малый дизель-поезд*) powstałymi ze przebudowy zespołów DR1.

Odcinkiem od Mołodeczna w kierunku Królewsczyzny codziennie podążają dwie pary pociągów podmiejskich (do Połocka i do Głębokiego) i jedna para nocnych pociągów z Mińska przez Połock do Witebska. Te nocne pociągi dalekobieżne prowadzą wagony bezpośrednio do Druji przez Woropajewo, odłączone na stacji Królewsczyzna.

Odcinek od Połocka (km 462,3) do położonej na granicy z Rosją stacji Aleszcza (km 419,4) pokonują dwie pary pociągów podmiejskich dziennie. Niestety, ich skomunikowania z pociągami rosyjskimi są bardzo słabe.

Zdecydowanie słabiej niż na Białorusi jest wykorzystywany rosyjski odcinek magistrali Siedlce – Bołogoje. W rozkładzie jazdy na lata 2014/2015 ruch dalekobieżny był ograniczony jedynie do pociągu nr 189 z Sankt Petersburga do Ostaszkowa kursującego tylko w sezonie letnim raz w tygodniu: z Petersburga w nocy z piątku na sobotę, w kierunku powrotnym (jako pociąg nr 190) – w niedzielę. Weekendowe połączenie zaplanowano także w relacji Moskwa – Lichosławł – Sobłago – Ostaszków, jako pociąg nr 683/684 (obecnie pociąg ten już nie kursuje).

Nieco lepszą ofertę rozkład jazdy przewidywał ruchu podmiejskim:

- nr 6676 Ostaszków (8.25) – Bołogoje (11.40),
- nr 6675 Bołogoje (14.04) – Ostaszków (17.30),
- nr 6691 Bołogoje (8.35) – Ostaszków (11.22),
- nr 6693 Ostaszków (11.55) – Wielkie Łuki (18.30),
- nr 6694 Wielkie Łuki (8.10) – Ostaszków (14.12),
- nr 6692 Ostaszków (14.32) – Bołogoje (17.20).

Zgodnie ze służbowym rozkładem jazdy ważnym od maja 2014 r. do obsługi tych pociągów zakładana była lokomotywa serii M62, a przepisane obciążenie składu określono jako 350 ton. Ze zdjęć zamieszczanych na portalu www.parovoz.com wynika, że obecnie pociągi podmiejskie są prowadzone lokomotywami TEP70. Moc silnika spalinowego tych lokomotyw, wynosząca 4000 KM, jest wykorzystywana w niewielkim tylko stopniu, gdyż składy pociągów liczą po dwa wagony, najwyżej trzy wagony a dopuszczalna na linii prędkość nie przekracza 60 km/h. Nieuniknione wydaje się zastąpienie składów wagonowych autobusami szynowymi, zyskującymi popularność również w Rosji. Pociągi obsługiwane autobusami szynowymi RA1 kursują już na odcinku Nazimowo (km 278,18) – Wielkie Łuki (km 310,42) – Newel (km 363,61) – Aleszcza (km 419,40). W rozkładzie z maja 2014 r. przewidziano następujące pociągi:

- 6518/7631 Wielkie Łuki (20.15) – Nazimowo (21.30/21.50) – Wielkie Łuki (22.45),
- 7632/6511 Wielkie Łuki (4.42) – Nazimowo (5.33/6.00) – Wielkie Łuki (7.13),
- 6651 Wielkie Łuki (8.10) – Newel-1 (9.37/9.50) – Aleszcza (11.06),
- 6652 Aleszcza (11.16) – Newel-1 (12.33/12.34) – Nowosokolniki,
- 6653 Nowosokolniki – Newel-1 (15.34/15.38) – Aleszcza (16.55),
- 6654 Aleszcza (17.13) – Newel-1 (18.30/19.01) – Wielkie Łuki (20.30).

Zakończenie

Linia Siedlce – Bologoje została zbudowana przez Rosjan w celu zapewnienia sprawnego transportu wojsk. Jest niewątpliwym paradoksem fakt, że linia była w okresie obu wojen światowych rzeczywiście wykorzystywana do tego celu, tyle że korzystali z niej przede wszystkim Niemcy w swoim pochodzie na wschód. Tak stało się zarówno podczas pierwszej, jak i podczas drugiej wojny światowej. Inwestycja posłużyła więc przeciwko swoim twórcom.

Po 1920 r. mimo militarnego, zaborczego rodowodu linia Siedlce – Połock dobrze przysłużyła się integracji Kresów Wschodnich z resztą terytorium Rzeczypospolitej. Można było nią bezpośrednio dojechać do Warszawy z tak odległych miejsc jak Wilejka czy Młodeczno. Pięknie odbudowane dworce kolejowe stanowiły swego rodzaju wizytówki niepodległej Rzeczypospolitej. Niestety, takie dworce na stacjach w Czeremsze i w Hajnówce nie zachowały się po zniszczeniach w czasie II wojny światowej. Zachowały się natomiast oryginalne dworce IV klasy z 1906 r. w Nurcu oraz w Mordach. Na stacji w Nurcu zachowała się wieża ciśnień, zbudowana według typowego projektu przyjętego dla całej magistrali. Z kolei w Mordach stoi fragment wieży ciśnień i zachowany budynek stacji pomp. Zachował się także oryginalny słup latarni peronowej i piękny kozioł oporowy.

Przy linii stoją jeszcze, niestety coraz mniej liczne, drewniane budynki mieszkalne dla pracowników kolejowych, czyli tak zwane koszarki (*kazarmy*), półkoszarki (*potukazarmy*) i domki dróżników. Nadają one linii niepowtarzalny klimat.

Po trudnym dla polskich kolei okresie przemian gospodarczych, zainicjowanych w 1989 r., na polskiej sieci kolejowej realizowane są od wielu lat duże inwestycje, współfinansowane ze środków Unii Europejskiej. W ostatnich latach objęły one także linię kolejową nr 31 Siedlce – Siemianówka – Cisówka. W 2014 r. zakończyła się realizacja projektu, którego celem było dostosowanie kolejowego przejścia granicznego w Siemianówce do standardów Unii Europejskiej dla jej zewnętrznych granic oraz wymogów porozumienia z Schengen.

W ostatnich kilku latach linia nr 31 na odcinku Siedlce – Czeremcha razem z linią nr 32 Czeremcha – Białystok stanowią trasę objazdową dla pociągów towarowych na czas modernizacji magistrali E75 Warszawa – Białystok (*Rail Baltica*). W tym celu ta trasa objazdowa (podobnie jak linia przez Ostrołękę – Łapy) została odpowiednio przygotowana do zwiększonego ruchu. 18 września 2015 r. został ogłoszony przetarg na wykonanie robót na odcinkach Siedlce – Czeremcha, Czeremcha – Białystok oraz Ostrołęka – Łapy. Roboty na liniach objazdowych współfinansowano ze środków funduszu CEF (*Connecting Europe Facility*), czyli tego samego, z którego zostaną zapewnione środki na modernizację linii *Rail Baltica*. Zostały one zrealizowane w 2016 r. i w latach następnych.

Ponadto ze środków Unii Europejskiej na lata 2014–2020 była współfinansowana modernizacja wielu odcinków linii kolejowych we wschodniej Polsce w ramach Programu Operacyjnego Polska Wschodnia⁹⁷. Prowadzone w ramach tej osi priorytetowej inwestycje objęły przede wszystkim tak zwaną Magistralę Wschodnią, która ma stanowić połączenie kolejowe miast wojewódzkich Polski Wschodniej. Warto podkreślić, że wśród linii, na któ-

97 Program Operacyjny Polska Wschodnia 2014–2020 (POPW).

rych zrealizowano prace modernizacyjne, finansowane z tego źródła znalazł się odcinek linii nr 31 od granicy województwa podlaskiego przez Czeremchę do Hajnówki. Szacowana wartość tego projektu wynosiła 112 mln złotych. Komplementarne w stosunku do modernizacji tej linii były następujące zadania:

- prace na linii kolejowej nr 32 na odcinku Białystok – Bielsk Podlaski (Lewki) za kwotę 120 mln złotych,
- prace na linii kolejowej nr 52 Lewki – Hajnówka za kwotę 85 mln złotych.

Uwzględniając fakt, że część robót będzie wykonana w ramach przygotowania linii objazdowej dla ciągu E75, można przewidywać, że w ciągu kilku lat będzie możliwe uruchomienie pociągów pasażerskich między Białymstokiem, Lublinem i Rzeszowem.

Mimo upływu 115 lat od jej uruchomienia dawna strategiczna magistrala Siedlce – Bołogoje jest ważnym elementem systemu transportowego Polski. Służy ona jednak celom pokojowym, umożliwiając realizację przewozów towarowych pomiędzy krajami b. ZSRR a Polską, a także zapewniając dobrą dostępność komunikacyjną dla mieszkańców wschodniego Mazowsza i południowej części województwa podlaskiego.

Tabela 6. Zestawienie posterunków ruchu na linii Siedlce – Połock – Bołogoje.

Nazwa (1909 r.)	Nazwa (1938 r.)	Km (1938 r.)	Nazwa (2015 r.)*	Nazwa rosyjska (transkrypcja)	Km (2015 r.)
Siedlce	Siedlce	0,00	Siedlce		0,00
			Ujrzanów (podg)		3,97
Przymordy	Mordy	17,91	Mordy (po)		18,06
–	Niemojki	33,48	Niemojki		33,46
Platerowo	Platerów	43,39	Platerów		43,38
–	Siemiatycze	57,53	Siemiatycze		56,90
Nurzec	Nurzec	70,04	Nurzec		70,03
Czeremcha	Czeremcha	90,16	Czeremcha		90,17
–	–		Witowo (mij)		107,74
Hajnówka	Hajnówka	120,10	Hajnówka		120,11
Narewka	Narewka	139,82	Narewka		139,84
–	–		Siemianówka (st. graniczna)		146,10
Swistocz	Swistocz	168,21	Svislač (st. graniczna)		168,3 19,1
Andrzejowce	Andrzejewicze	187,29	Andreevičy		0,0 907,6
Wołkowysk	Wołkowysk Centr	196,97	Vaŭkavysk Centralny		898,0
Podroś	Roś	215,08	Roś		879,9
Mosty	Mosty	232,81	Masty		862,2
Różanka	Różanka	255,56	Ražanka		839,4
Skrybowo	Skrzybowce	275,63	Skrybaŭcy		819,4
Lida	Lida	306,30	Lida		788,7
Hawja	Gawja	335,22	Haŭja		760,7
Juraciszki	Juraciszki	355,17	Juraciški		739,8
Wojgany	–		–		
–	Bohdanów	375,48	Bahdanaŭ		719,5

Listopady	–		–		
–	Wołożyn	397,74	Valožyn		697,3
Połoczany	Połoczany	414,91	Palačany		680,0
Mołodeczno	Mołodeczno	434,18	Maladziečna		660,9
Wilejka	Wilejka	457,90	Viliejka		637,2
Krzywicze	Kniahinin	484,51	Kniahinin		610,6
Budslaw	Budslaw	503,98	Budslaŭ		591,1
Parafjanów	Parafjanów	519,98	Parafjanaŭ		575,1
Królewszczyzna	Królewszczyzna	541,07	Krulieŭščyna		554,1
Podswilie	Podswilie	561,13	Padsvillie		534,1
Ziabki	Ziabki	578,41	Ziabki		516,7
Zahacie	Zahacie (st. graniczna RP)	597,04 38,09	Zahaccie		498,1
Farinowo	Farynowo (st. graniczna ZSRR)	19,94	Farynava		480,0
–	–		Ksty		470,4
	Gromy	2,44			
Połock	Połock	0,00 464,74	Polack		462,3
	Gromy	462,30	Park Gromy		462,6
Połota	Połota	443,02	Polota (mij)	Połota (mij)	443,2
Dretuń	Drietun’	427,71	Dretun’	Drietun’	427,9
–	–		Aleša (mij)	Aleszcza (mij)	419,40
Klastica	Klasticy	408,75	Klástica	Klastica	408,87
–	–		Železnica (po)	Železnica (po)	393,47
Nowocho- wańsk	Nowochowansk	384,70	Novohovansk	Nowochowansk	384,85
Newel	Newel	363,46	Nevel’–1	Newel 1	363,61
Opuchliki	Opuchliki	348,50	Opuhliki	Opuchliki	348,52
Czarnoziem	Czernoziem	327,85	Černozem	Czernoziem	327,81
–	–		Zabojniki	Zabojniki	321,12
Wielkie Łuki	Wielkie Łuki	310,10	Velikie Luki	Wielkije Łuki	310,42
Wielkopole	Wielikopolje	293,90	Velikopol’e (po)	Wielikopolje (po)	294,03
Nazimowo	Nazimowo	277,90	Nazimovo	Nazimowo	278,18
–	–		Bubnowo (po)	Bubnowo (po)	272,80
Skworcowo	Skworcowo	257,00	Skvorcovo (po)	Skworcowo (po)	257,18
Toropiec	Toropiec	236,30	Toropec	Toropiec	236,28
Martisowo	Martisowo	216,30	Martisovo (po)	Martisowo (po)	216,40
Andrejopol	Andrieapol	190,40	Andreapol’	Andrieapol	190,61
Ochwat	Ochwat	172,30	Ohvat (po)	Ochwat (po)	172,78
–	Sobłago	153,80	Soblago	Sobłago	153,87
Peno	Peno	147,00	Peno	Pieno	147,06
Kocz	Sigowo	131,40	Sigovo (po)	Sigowo (po)	131,54
Ostaszków	Ostaszkow	112,40	Ostaškov	Ostaszkow	112,51
Czarny Dwór	Czernyj Dor	91,20	Černyj Dor (po)	Czernyj Dor (po)	91,26
Gorowastica	Gorowastica	72,40	Gorovastica (po)	Gorowastica (po)	72,46
Firowo	Firowo	55,30	Firovo	Firowo	55,35

Batalino	Batalino	39,30	Batalino	Batalino	39,30
Kużenkino	Kużenkino	22,60	Kużenkino	Kużenkino	22,70
Bołogoje II	Bołogoje II	5,40	Bologoe 2 (Polock)	Bołogoje 2 (Połock)	5,47
Bołogoje I	Bołogoje I	0,00	Bologoe 1	Bołogoje 1	0,00

* Nazwy według stanu na rok 2015 na odcinku na terenie Białorusi podano w języku białoruskim, na odcinku na terenie Rosji – w języku rosyjskim (transliteracja).

Źródła: Rozkład Jazdy Pociągów Pasażerskich na kolejach żelaznych w Królestwie Polskim i przylegających obowiązujący od 18 kwietnia (1 maja) 1909 r., Warszawa 1909; Rozkład Jazdy Kolei Moskiewsko-Białorusko-Bałtyckiej ważny od 15 maja 1930 r.; Służbowy Rozkład Jazdy Kolei Białoruskich (BCz) ważny od 1 czerwca 2014 r.; Służbowy Rozkład Jazdy RZD. Październikowa Dyrekcja Zarządzania Ruchem, ważny od 1 czerwca 2014 r.

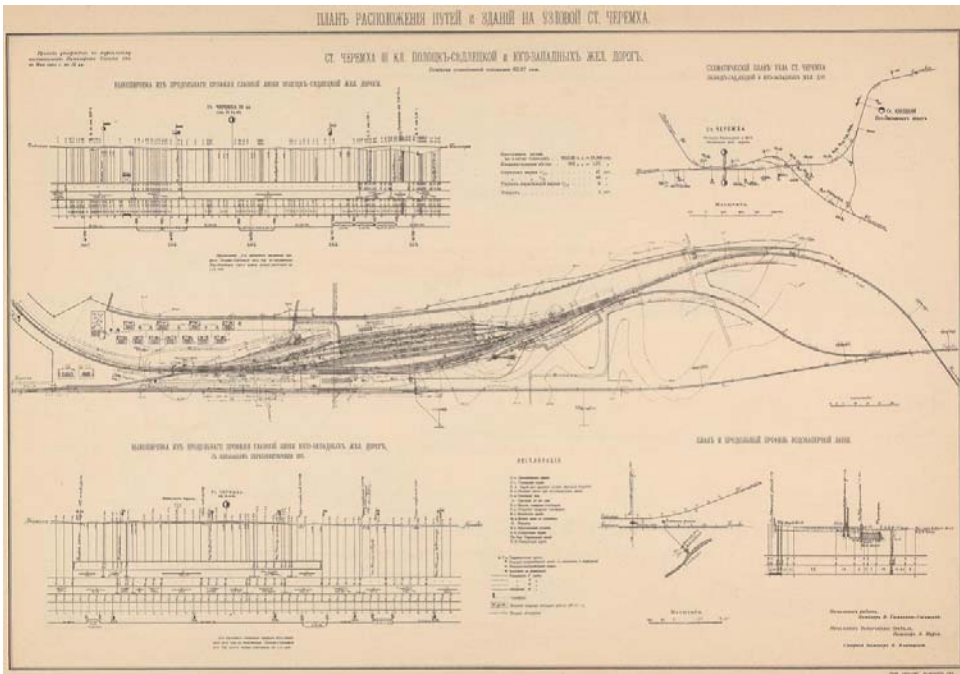
Ilustracje



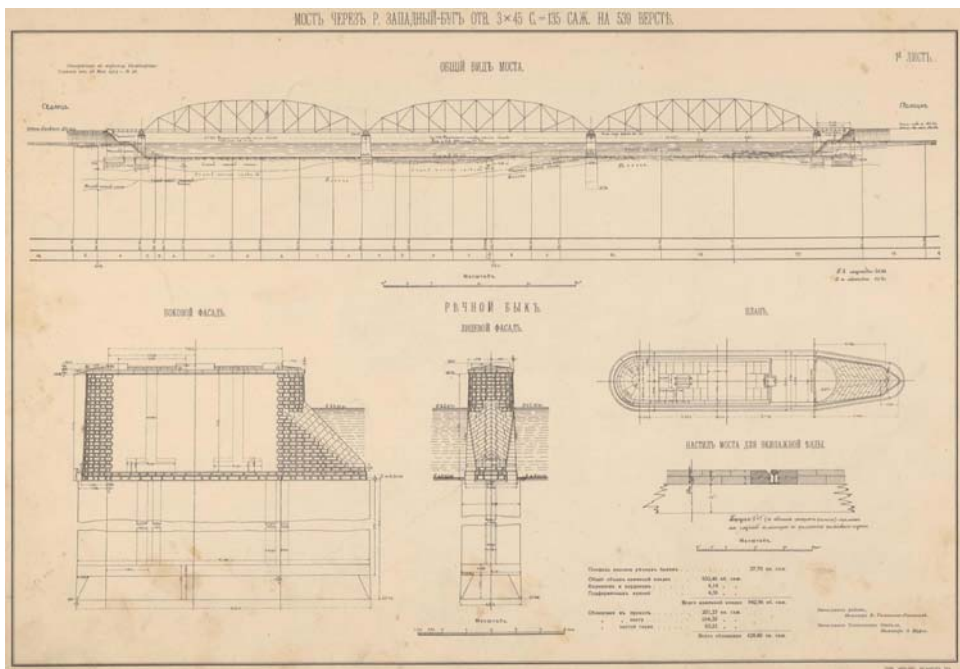
Ryc. 1. Dawna strategiczna linia Hintschingen – Weizen w Badenii-Wirtembergii (obecnie funkcjonująca jako kolej muzealna) (fot. A. Massel, 2020 r.).



Ryc. 2. Przebieg linii Siedlce – Bołogoję na odcinku Siedlce – Połock (Al'bom tipovyh i ispolnite-l'nyh čertežej sooruzenij železnodorožnoj linii Polock – Sedlec' i vetvi Grodna – Mosty, S. Peterburg 1907).



Ryc. 3. Plan stacji węzłowej w Czeremsze (Źródło: Al'bom tipovyh i ispolnite-l'nyh čertežej sooruzenij železnodorožnoj linii Polock – Sedlec' i vetvi Grodna – Mosty, S. Peterburg 1907).



Ryc. 4. Most na Bugu pod Fronotowem (Źródło: *Al'bom tipovyh i ispolnitel'nyh čertezej sooruzenij železnodorožnoj linii Polock – Sedlec' i vetvi Grodna – Mosty*, S. Peterburg 1907).



Ryc. 5. Przebudowany po I wojnie światowej dworzec w Wołkowysku (ze zbiorów A. Massela).



Ryc. 6. Oryginalny domek dróżniczy na szlaku Siemiatycze – Nurzec w km 67,2 (fot. A. Massel).



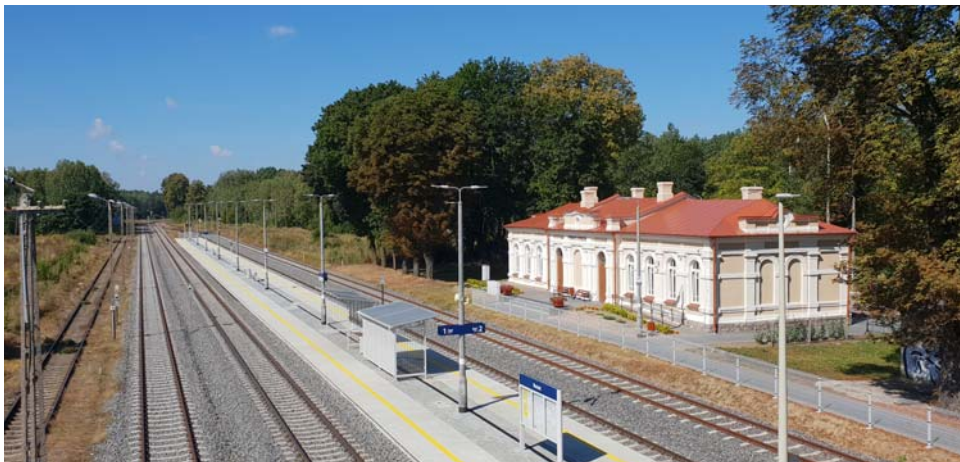
Ryc. 7. Czeremcha. Wiadukt nad linią Czeremcha – Białystok (22 sierpnia 2015 r.).



Ryc. 8. Hajnówka. Wiadukt nad linią w kierunku Białowieży (21 sierpnia 2015 r.).



Ryc. 9. Budynek dworca w Mordach (25 sierpnia 2015 r.).



Ryc. 10. Stacja w Nurcu ze zrewitalizowanym budynkiem dworca (fot. A. Massel, sierpień 2020 r.).



Ryc. 11. Budynek stacyjny na stacji Juraciszki (fot. A. Massel, 2016 r.).



Ryc. 12. Głowica rozjazdowa stacji Juraciszki na odcinku Lida – Mołodeczno (fot. A. Massel, 2016 r.).

Bibliografia

Źródła

- Al' bom tipovyh i ispolnitel'nyh čertežej sooruzenij železnodorožnoj linii Polock – Sedlec' i vetvi Grodna – Mosty*, S. Peterburg 1907.
- Archiwum Akt Nowych, Ministerstwo Komunikacji 1703.
- Dodatek do Służbowego Rozkładu Jazdy (Część I), Załącznik 1, DOKP w Wilnie, Wilno 1938.
- Illüstrirovannyj Putevoditel' po Nikolaevskoj Železnoj Doroge*, Piotrogród 1914.
- Kolej siedlecko-połocka*, „Kurier Kolejowy i Asekuracyjny” 14.04.1906 r., nr 10 (440).
- Kursbuch der Militär-Urlauberzüge und 14.Verzeichnis der SF-Züge (od 2 listopada 1942 r.).
- Mieczysławski Z., *Gieografja militarna Królestwa Polskiego*, Warszawa 1910.
- Program Operacyjny Polska Wschodnia 2014–2020 (POPW).
- Przepisy o przepuszczaniu pociągów ZSRR przez Polskie Koleje Państwowe, obowiązujące od 1 czerwca 1950 r.
- Shemy železnych dorog i vodnyh putej soobščeniâ CCCP*, Moskwa 1943.
- Skrót opisowy organizacji i działalności Wileńskiej Dyrekcji Kolei Państwowych w okresie od jej powstania aż do dnia 10 maja 1920 roku*, na prawach rękopisu, Wilno 1920.
- Służbowe rozkłady jazdy Kolei Wschodniej z lat 1942–1944.
- Służbowe rozkłady jazdy PKP z lat 1928–2000.
- Wileński Kalendarz Kolejarz Polski na rok 1925*, Wilno 1925.

Literatura przedmiotu

- Adler A., *W parowozowni i na szlaku*, Warszawa 1984.
- Chwaściński B., *Mosty na Wiśle i ich budowniczy*, Warszawa 1997.
- Dmowski R., *Funkcjonowanie kolei na południowym Podlasiu w drugiej połowie 1944 roku na przykładzie siedleckiego węzła kolejowego. Zarys problematyki*, „Szkice Podlaskie” 2000, z. 8, s. 53–70.
- Dmowski R., *Funkcjonowanie kolei na południowym Podlasiu w przededniu wojny i jej rola w kampanii wrześniowo-październikowej 1939 roku na przykładzie siedleckiego węzła kolejowego (Zarys problematyki)*, [w:] *Podlasie w działaniach wojennych we wrześniu 1939 roku*, red. K. Pindel, Siedlce 2003, s. 197–230.
- Dmowski R., *Jak kolej dotarła do Sarnak*, „Rocznik Ziemi Sarnackiej” t. 2, 2019, s. 95–126.
- Dmowski R., *Kolejarze Południowego Podlasia w walkach o Niepodległość*, [w:] *Rok 1918 na Podlasiu*, red. A. Kołodziejczyk, K. Pindel, Siedlce 2001, s. 183–202.
- Dzieje kolei w Polsce*, red. D. Keller, Rybnik 2012.
- Gawroński W., *Zarys rozwoju wojsk kolejowych i kolejnictwa wojskowego w Niemczech, Austrii i Rosji (1869–1919)*, odtwórka z „Sapera i inżyniera wojskowego”, Warszawa 1923.
- Gołębiowski A., *Charakterystyka przewozów kolejowych w b. zaborze rosyjskim przed wojną i wskazania stąd płynące*, „Inżynier Kolejowy” 1925, nr 1, s. 4–9.
- Gubrynowicz Z., *Zniszczenia mostów kolejowych w czasie wojny i ich odbudowa*, „Inżynier kolejowy” 1928, nr 11, s. 382–391.
- Istoriâ Belorusskoj Železnoj Dorogi*, Minsk 2012.
- Knipping A., *Eisenbahnen im Ersten Weltkrieg*, Freiburg 2004.

- Lijewski T., *Geografia komunikacji województwa białostockiego*, Warszawa 1962 (*Dokumentacja Geograficzna*, z. 2).
- Maciążek F., *Komunikacja kolejowa między Polską a Białorusią*, „TTS Technika Transportu Szynowego” 2017, nr 10, s. 22–40.
- Massel A., *Kolejowy ruch pasażerski na obszarze Generalnego Gubernatorstwa*, „Świat Kolei” 2014, nr 8, s. 18–27.
- Massel A., *Kolejowy ruch pasażerski na ziemiach polskich w okresie II wojny światowej – tereny włączone do Rzeszy*, „Świat Kolei” 2014, nr 9, 20–29.
- Massel A., *Od Morza Czarnego do Morza Bałtyckiego – z dziejów kolei Brzesko-Grajewskiej*, „Świat Kolei” 2017, nr 10, s. 18–25.
- Massel A., *Zapomniana magistrala Siedlce – Bołogoje, część I – budowa linii i jej dzieje do 1945 r.*, „Świat Kolei” 2016, nr 2, s. 16–25.
- Massel A., *Zapomniana magistrala Siedlce – Bołogoje, część 2 – przebudowy po 1945 roku i przewozy w latach 1906–1945*, „Świat Kolei” 2016, nr 3, s. 20–29.
- Massel A., *Zapomniana magistrala Siedlce – Bołogoje, część 3 – przewozy po 1945 roku; perspektywy rozwoju*, „Świat Kolei” 2016, nr 4, s. 34–41.
- Rusak R., *Lokomotywy spalinowe serii ST44*, Poznań 2012.
- Samsonov V.I., *Anglijska żelazna droga w Balaklawa w epokę Krymskiej wojny [1854–1855 gg.]*, Sevastopol 1931.
- Scharf H.W., *Eisenbahnen zwischen Oder und Weichsel*, Freiburg 1981.
- Studia z dziejów kolei żelaznych w Królestwie Polskim (1840–1914)*, red. R. Kołodziejczyk, Warszawa 1970.
- Tucholski Z., *Polskie Koleje Państwowe jako środek transportu wojsk Układu Warszawskiego. Technika w służbie doktryny*, Warszawa 2009.
- Żołnierze żelaznych szlaków*, red. J. Gmitruk, K. Komorowski, P. Matusak, Warszawa 1988.

dr inż. **Andrzej Massel**, absolwent Wydziału Budownictwa Lądowego Politechniki Gdańskiej. Od 1990 r. pracownik Centrum Naukowo-Technicznego Kolejnictwa, obecnie Instytut Kolejnictwa, w latach 2005–2010 i od 2014 r. zastępca dyrektora Instytutu. Jego zainteresowania badawcze dotyczą szeroko rozumianej infrastruktury kolejowej i jej eksploatacji, organizacji przewozów pasażerskich a także historii kolejnictwa w Polsce, ze szczególnym uwzględnieniem okresu II Rzeczypospolitej.
e-mail: amassel@ikolej.pl

Data zgłoszenia artykułu: 19 lutego 2021

Data przyjęcia do druku: 15 marca 2021