

Adam Dobroński

Białystok

KOMUNIKACJA NA POGRANICZU. PRZYKŁAD ZIEM PÓŁNOCNO-WSCHODNICH KRÓLESTWA POLSKIEGO KOŃCA XIX I POCZĄTKU XX WIEKU

Wprawdzie nie przeprowadzono badań kompleksowych, ale można bez ryzyka błędu stwierdzić, iż zdecydowana większość ziem pograniczna ze składu Rzeczypospolitej Obojga Narodów borykała się w okresie zaborowym z trudnościami komunikacyjnymi. Zdecydowały o tym tylko częściowo względy geograficzne i ekonomiczne, w większym zaś stopniu polityczne i wojskowe. Te ostatnie nabrały znaczenia szczególnie pod koniec XIX stulecia, kiedy zaczęło się formowanie w Europie nowych koalicji z myślą o zbliżającej się wojnie.

Aspekt geograficzno-historyczny

W 1795 roku dawne województwo podlaskie zostało przecięte granicą państwową wzdłuż Bugu. Austriacy weszli w posiadanie ziem położonych na południe od tej rzeki, a Prusacy utworzyli departament białostocki w Prusach Nowowschodnich. I chociaż taka konfiguracja granic utrzymała się tylko do 1807 roku, to jednak od początków obcego panowania postępowało utrwalanie linii górnego i środkowego Bugu jako działu coraz mocniej widocznego i odczuwanego przez mieszkańców z jednej strony – Księstwa Warszawskiego, potem Królestwa Polskiego, a z drugiej – obwodu białostockiego, guberni grodzieńskiej oraz guberni wołyńskiej. Po obu brzegach rzeki było wprawdzie to samo Imperium Romanowów, ale z podziałem na tak zwane ziemie wcielone i uważane potocznie za polskie. Te drugie, o zmieniającym się stopniu autonomii usankcjonowanej prawem, usilnie były rusyfikowane po klęsce powstania styczniowego. Jednak do końca rządów carskich Kongresówka utrzymała odrębność dobrze uświadomianą zarówno przez nasłanych tu przez Petersburg czynowników i funkcjonariuszy, jak i ludność rodzimą. U podstaw tych różnic pozostawały wartości kulturowe oraz tradycja odmiennych dziejów politycznych.

Na północy prezentowanego obszaru granica państwowa powróciła po 1807 roku z metryką jeszcze piętnastowieczną. Przez kilka stuleci podział polityczny wynikły z zasięgu penetracji krzyżackiej, mazowieckiej i litewskiej nabierał cech trwałych. Można powiedzieć obrazowo, że ta granica „wrasłała w teren”, stopniowo zmieniał się skład mieszkańców, w pasie pruskim i pasie mazowiecko-kurpiowskim ich wyznanie, mowa i zwyczaje, nawyki cywilizacyjne, zajęcia, nawet mentalność. Do dziś zresztą pozostały wyraziste odmienności

w pejzażu wsi i miasteczek na tych obszarach. Z różnych powodów postępującą dyferencjację maskował Adam Chętnik w swych wypowiedziach z początków XX wieku, zwłaszcza zaś z okresu plebiscytu na Warmii i Mazurach. Piszę o tym, bo opinie znanego Kurpia są często bezkrytycznie powtarzane i w nowszej literaturze¹.

Im dalej na wschód i północ, tym bardziej sztuczny bieg granicy wzmocniały wody, bagna i kompleksy leśne. Te trzy rodzaje przeszkód terenowych uzupełniały się wzajemnie. Przez ponad sto lat zaborów zmniejszył się jednak zasięg lasów, właściwie bez istotnych zmian pozostały „morza bagien”, a w bardzo różnym stopniu usprawniono przeprawy przez wielkie rzeki.

Najtrudniej jest ocenić wschodnie krańce ziem wybranych przez mnie dla dokonania analizy problemów komunikacyjnych przełomu XIX i XX wieku. Dzisiaj używa się niekiedy w tym kontekście terminu „Kresy”, co winno razić historyka pamiętającego staropolską genezę tego określenia. Trafniejsze, ale zbyt ogólnikowe są stwierdzenia: peryferie, prowincja, pogranicze. Elżbieta Kaczyńska wyróżniła na ziemiach północno-wschodnich Królestwa Polskiego sześć obszarów: a) region podwarszawski w dorzeczu dolnej Narwi, b) Międzyrzecze Łomżyńskie, c) Kurpie, d) Wysoczyznę Kolneńską łącznie z Grajewem, e) Suwalszczyznę południową, f) Litwę Zaniemeńską². Całkowicie pomijam pierwszy z wymienionych regionów, jako położony w znacznej odległości od granicy z Prusami. Nie widzę też podstaw do wydzielenia regionu między Kurpiami z Kolnem a Pojezierzem Augustowsko-Suwalskim z Rajgrodem. Te dwie krainy oddzielał mały łącznik ze Szczuczynem i Grajewem, który można potraktować jako część zanarwiańską Międzyrzecza Łomżyńskiego.

Granica między Królestwem Polskim a Cesarstwem naśladowała w części południowej w sposób znaczący linię oddzielającą, do III rozbioru Rzeczypospolitej, województwa mazowieckie i podlaskie. Jej bieg wyznaczały odcinki rzek: Ełk (Łek), Biebrza, Ślina (Jamiołka), Mień, Nurzec i do Bugu³. W tym przypadku delimitacja o znamionach naturalnych w odniesieniu do terenu nie oznaczała rozdzielenia stref osadniczych. W obu wymienionych województwach szeroki pas pogranicza zamieszkiwała drobna szlachta, często skoliigacona ze sobą. Rosjanie dokonali w 1807 roku korekty działu z czasów Rzeczypospolitej, w większym jeszcze stopniu wykorzystując walory Narwi środkowej jako przeszkody wodnej. Co najmniej do lat trzydziestych XIX wieku zaborcy mogli liczyć się z przesunięciem rzeczywistego rozgraniczenia „Polski” od Cesarstwa na kierunku grodzieńskim aż na przedpola Niemna. Rzeka ta stanowiła od początku granicę wschodnią i północną wysuniętej, tak zwanej litewskiej części województwa augustowskiego, zaś od 1866 roku guberni suwalskiej. Taka wizja wyrównania południkowego granic wracała zresztą i później, ale już wyłącznie w kalkulacjach sztabowców wojskowych.

Geografia zatem, w połączeniu z historią, nadała charakter naturalny długim odcinkom granicy zewnętrznej północno-wschodnich ziem Królestwa Polskiego. Rzeki, bagna, lasy, lokalnie także piaski, a zimą obfita pokrywa śniegu utrudniały połączenie tego makroregionu z sąsiednimi regionami. Jeśli do istniejących utrudnień lub wręcz blokad terenowych dodać przeszkody wynikające z przebiegu granic państwowych lub quasi-państwowych oraz systemów obronnych, to otrzymamy obraz budzący niepokój w kręgach cywilnych, poczynając od podróżników poprzez osoby zmuszone do odwiedzania bliskich, szukających pracy, podejmujących przedsięwzięcia gospodarcze. Obawy te podzielali wojskowi, kiedy szykowali się do działań ofensywnych, a uczucia przeciwne towarzyszyły obrońcom oraz rzecznikom izolowania się od sąsiadów.

¹ A. Chętnik określał granicę między Rosją, a po 1918 r. między II RP i Niemcami (Prusami Wschodnimi), jako sztuczną. Nazywał ją rowem wykopany przez Niemców.

² E. Kaczyńska, *Spółczesność i gospodarka północno-wschodnich ziem Królestwa Polskiego w okresie rozkwitu kapitalizmu*, Warszawa 1974, s. 12-13.

³ Z. Gloger, *Geografia historyczna ziem dawnej Polski*, Kraków 1900, s. 134 i inne prace tego autora.

Aspekt militarny

Bug był od wieków bardzo ważną drogą wodną, sprzyjał osadnikom kierującym się z Mazowsza na wschód i z Rusi ku zachodowi. Na wysokim brzegu powstawały grody, w pobliżu lokowano komory celne, tu gromadzili się rzemieślnicy i lokalni kupcy. Natomiast dolina rzeki zawsze nastęrczała dużo kłopotów pojedynczym osobom i zorganizowanym grupom przepływającym się z południa na północ oraz zmierzającym tu od wybrzeży Bałtyku. Wśród przyczyn tego stanu wymienić można nieregularne, piaszczyste na ogół brzegi rzeki, rozległe wylewy wód w niektórych porach roku, zdradliwe dno, duże ilości piasku niesionego przez nurt. Przy wysokich stanach wody Bug okazywał się przeszkodą nie do przebycia, ale także w pozostałych porach roku zmuszał wojska do zwijania ugrupowań i organizowania przepraw w miejscach łatwych do przewidzenia dla obrońców.

Przestrzeń między zlewiskiem Bugu i Niemna wypełniała Puszcza Białowieska, zwana matecznikiem partyzantów i powstańców. Ponadto w tym rejonie toczyły wody rzeki o bagnistych dolinach, czego przykładem Leśna i Świsłocz. Sam Niemen od Grodna do Kowna uchodził za przeszkodę groźną. Jego szerokość wahała się od 100 do 150 metrów, ale z rozlewiskami sięgała 400 metrów. Między rzeką a granicą pruską znajdowały się duże obszary leśne poprzecinane rzekami, co widoczne było zwłaszcza na północnych krańcach.

Na Narwi, do Suraza, łatwo było o brody, gorzej o dogodny do nich dojazd. W dalszym biegu rzeka stawała się bardziej kapryśna, miała brzegi postrzępione i koryto pełne kamieniami, powalonych drzew, mielizn. Przedpole od strony Prus, poniżej Nowogrodu, pokrywała nieprzyjazna dla obcych Puszcza Kurpiowska.

Najwięcej napisano o Biebrzy i pobliskich bagnach. W porach deszczowych komunikacja zamierała tu całkowicie. Cały ten obszar zniechęcał do wprowadzania wojsk, groził nieobliczalnymi skutkami w przypadku źle działającego rozpoznania i braku dobrych przewodników. Doliny Biebrzy i Narwi stanowić miały naturalną, północną granicę czołowego teatru działań wojennych wojsk carskich. Forty od 1882 roku wznoszono w Osowcu, a pod Łomżą pierwsze dwie reduty ziemne usypano w 1889 roku. Zarazem rzeki przykrywały połączenie z dźwińsko-niemeńskim teatrem działań. Do tych celów wykorzystać też można było łańcuchy jezior między linią Wołkowyski–Suwałki i Niemen⁴.

Niemcy natomiast po swej stronie dysponowali jeszcze większymi ciągami jezior i lasów, a istotnym elementem terenowym były także pasma wzgórz. Od wschodu prowadził szlak znad środkowego Niemna ku dolinie Pregoly i Królewcowi, a od południa znad Narwi można było obchodzić kompleks wielkich jezior mazurskich, odchylając się ku zachodowi. Tę główną przeszkodę wodno-leśną, zwartą i odstraszącą ze względu na trudności marszowe, nazwano w literaturze wojskowej „blokiem rozdzielnym” lub „wielką mazurską fosą”. Ona to była „punktem wyjścia niemieckich kombinacji manewrowych” i sprawiała, że działania ofensywne na tym kierunku mógł podejmować nieprzyjaciel tylko w przypadku posiadania dużej przewagi liczebnej oraz sprawnego systemu łączności. Dodatkowo Niemcy już w 1844 roku podjęli decyzję o budowie twierdzy w Giżycku. Przed I wojną światową fortyfikacje w pasie jezior i lasów mazurskich miały zabezpieczyć pruski teatr wojenny w okresie mobilizacji i koncentracji, osłonić ruchy wojsk własnych oraz zmusić przeciwnika do zatrzymywania nacierających korpusów i armii⁵.

Wojskowi mieli ogromny wpływ na dostępność omawianych obszarów, kierunek, rodzaj i jakość tras komunikacyjnych, stan sieci łączności, także w części oddziaływać na roz-

⁴ Szczegółowy opis podałem w pracy: *Potencjał militarno-gospodarczy Królestwa Polskiego w latach 1907-1914*, „Prace Instytutu Historii Uniwersytetu Warszawskiego”, nr 4, Warszawa 1976, s. 23-29. Vide także: A. Wap, *Twierdza Osowiec*, Białystok 1994.

⁵ Z najnowszej lektury: *Działania militarne w Prusach Wschodnich*, pod red. A. Wróblewskiego, Warszawa 1998, s. 210-213 i inne.

wój gospodarczy poszczególnych regionów, a więc i warunki życia mieszkańców. Od nich w bardzo dużym stopniu zależał bieg szlaków żelaznych, zwłaszcza w pasach pogranicznych. W Prusach Wschodnich zadbano zarówno o możliwość dokonania szybkich przerzutów mas wojska między frontem zachodnim a wschodnim, czego dowodem były linie z Elku przez Olsztyn ku przeprawom na Wiśle, jak również o dogodne połączenia lokalne z garnizonami. Z powodu trudności finansowych Rosjanie dysponowali w tej części Imperium tylko jedną magistralą rokadową na bliskim zapleczu (Warszawa – Białystok – Grodno – Wilno – Petersburg), późniejszą od niej dofrontową kolejną brzesko-grajewską i wiązką tzw. kolei wojskowych z przełomu wieków, nie przekraczających jednak Narwi i Biebrzy. W rejonie węzłów kolejowych starano się również o wzbogacenie sieci połączeń drogowych i telegraficznych.

Koła wojskowe miały w sposób oczywisty głos decydujący przy lokalizacji umocnień i kompleksów koszarowych, co często prowadziło do dużych zmian w systemie komunikacji. Wprowadzano przy tej okazji obostrzenia administracyjne w zakresie lokalizacji nowych osad, wznoszenia domów, użytkowania ziemi, pobytu osób przybywających z zewnątrz, nawet wykonywania niektórych zawodów. W dłuższych okresach pokoju malały skutki utrudnień, natomiast mieszkańcy odczuwali bardziej pozytywne efekty obecności żołnierzy, zwłaszcza zwiększenia się popytu na towary i usługi. Nawet w kołach patriotycznych przyznawano, że garnizony rosyjskie korzystnie wpływały na życie gospodarcze i społeczne miejscowości nasyconych wojskiem oraz terenów okolicznych. Wyraźnie ożywiała się wówczas również komunikacja, przewozy osób i towarów, w tym również na długich odległościach (mąka, węgiel, nafta). Z tych dobrodziejstw wyłączone były tereny uznane przez sztabowców za „martwe”, mające blokować kierunki ewentualnych ruchów wojsk przeciwnika, czego przykładem mogło być łomżyńskie Ponarwie⁶.

Aspekt ekonomiczno-społeczny

Pogranicze północno-wschodnie Królestwa Polskiego nabierało w XIX stuleciu cech peryferyjnych, uważane było za zapóźnione w rozwoju gospodarczym, co potwierdzają zarówno ówczesne statystyki, jak i oceny badaczy: wspomnianej Elżbiety Kaczyńskiej, Andrzeja Jezierskiego, Krzysztofa Groniowskiego, Juliusza Łukasiewicza. Znamienne, że trącenie dystansu do rozwiniętych regionów Królestwa niektórzy miejscowi liderzy końca XIX i początku XX wieku uznawali za zjawisko korzystne, bo sprzyjające utrzymaniu tradycji narodowej, wiary, obyczajów⁷.

Z brakiem większych inwestycji przemysłowych i wolnym tempem przekształceń w rolnictwie korelował wskaźnik zagęszczenia mieszkańców. Spośród miast i osad guberni łomżyńskiej, miejscowości położone w strefie przygranicznej, a pozbawione garnizonów miały najmniejszy wskaźnik wzrostu liczby ludności. Wyjątek stanowiło Grajewo, jako kolejowa stacja przeładunkowa (wzrost o 186% w latach 1867-1909), zaś stoj pod tym względem panował w powiatowym Szczuczynie (wzrost jedynie o 15%) i takimż samym Kolnie (21%), regres odnotowano w ośrodkach ze starą metryką, jednak pozbawionych funkcji administracyjnych (Radziłów, Wąsosz, Wizna). Podobnie wyglądała sytuacja w guberni suwalskiej i w byłym obwodzie białostockim, czego przykładem była Sokółka (wzrost zaledwie o 48%), a tym bardziej miasteczka o charakterze rolniczym: Dąbrowa, Janów, Korycin, Kuźnica,

⁶ Przykładowo: A. Dobroński, *Walory wojskowe guberni łomżyńskiej przed I wojną światową*, „Rocznik Białostocki”, t. XIII, Białystok 1978, s. 227-259.

⁷ Był wśród nich i Zygmunt Gloger, autor około 700 korespondencji do gazet warszawskich. Prowincja, jego zdaniem, skuteczniej broniła się przed obcymi wpływami, zgubnymi dla sprawy polskiej.

Nowy Dwór, Odelsk. Nieco lepiej prezentowały się dwa ośrodki, to jest położona na przecięciu szlaków drogowych Suchowola oraz nadbiebrzański Goniądz, korzystający z ożywienia wywołanego budową twierdzy w Osowcu⁸.

Kategoria pogranicza mieści się w ogólnym schemacie przestrzennego zagospodarowania, w którym można wyodrębnić cztery podstawowe systemy: środowisko geograficzne, rozmieszczenie ludności i osadnictwo, rozmieszczenie produkcji, rozmieszczenie infrastruktury ekonomicznej i infrastruktury społecznej⁹. Różne, inne jeszcze, przyczyny sprawiły, że ów schemat mógł mieć charakter otwarty lub zamknięty. W przypadku ziem północno-wschodnich Królestwa Polskiego przeważały tendencje do ograniczania kontaktów z regionami sąsiednimi.

W bardzo dużej mierze była to pochodna układów politycznych, zarówno wytworzonych wewnątrz Cesarstwa Rosyjskiego, jak i mających wpływ na politykę zagraniczną. Okresami górę w Rosji brały siły głoszące potrzebę zwrócenia się Imperium na wschód, a tym samym zaprzestania inwestycji na zachodnich połaciach państwa. Wciąż też przypomniano w Moskwie i Petersburgu o groźbie powstań polskich oraz o zbyt dużych wpływach Polaków na tok życia gospodarczego. Po ukształtowaniu się trójprzymierza i kontrowersjach wokół taryf celnych wyraźnie popsuley się stosunki rosyjsko-niemieckie.

Badając funkcjonowanie komunikacji na wybranym obszarze pogranicza trzeba wydzielić ruch tranzytowy jako na ogół w minimalnym stopniu wpływający na ożywienie życia gospodarczego w regionie. Potwierdza to statystyka przewozu zboża z Ukrainy do portu w Królewcem koleją brzesko-grajewską oraz transport towarów i przewóz osób na duże odległości z wykorzystaniem Magistrali Warszawsko-Petersburskiej. Takie zresztą były założenia w fazie projektowania obu szlaków, które ominęły na omawianych terenach większość istniejących tam co silniejszych ośrodków. W przypadku natomiast tak zwanych kolei wojskowych, połączonych w Ostrołęce, stacje usytuowano z reguły kilka kilometrów od centrum zabudowy miejskiej. Negatywne skutki takiej polityki były widoczne zwłaszcza w zestawieniu z korzyściami, jakie odniósł Białystok dzięki trzem szlakom żelaznym krzyżującym się w tym mieście¹⁰. Takich właśnie dużych węzłów komunikacyjnych zabrakło na ziemiach północno-wschodnich Królestwa, a Łomża otrzymała połączenie kolejowe dopiero po wybuchu wojny światowej. Za symbol wręcz niemożności przełamania barier nadgranicznych może uchodzić powracający kilkakrotnie projekt linii kolejowej Łomża – Kolno – Pisz.

W komunikacji wewnątrzregionalnej przeważał zdecydowanie ruch kołowy. Dosiadano koni, korzystano z prymitywnych furmanek i sani chłopskich, niewiele od nich wygodniejszych wozów, furgonów oraz bryczek utrzymywanych przez zarobkujących w ten sposób Żydów, a znacznie rzadziej, w ostatnich latach zaboru rosyjskiego i tylko w rejonie największych miast, decydowano się na jazdę samochodem lub autobusem. Najczęstszą okazją do pokonywania większych dystansów były popularne jarmarki, w tym końskie w Ciechanowcu, Myszyncu, Zambrowie i bydłace w Sokolach. W ruchu rejonowym (powiatowym) pamiętano o cotygodniowych targach, koniecznych kontaktach urzędowych i sądowych, nauce w szkołach, o dużych świętach i niezwykłych wydarzeniach, sporadycznie także o dojazdach do stacji kolejowych. Natomiast komunikowanie się w skali lokalnej

⁸ *Miasta północno-wschodniej Polski (materiały z sympozjum)*, Uniwersytet Warszawski. Filia w Białymstoku, Białystok 1982, m.in. wystąpienia R. Kołodziejczyka, A. Dobrońskiego, A. Leszczyńskiego, E. Korneluka, C. Brodzkiego.

⁹ L. Kupiec, *Kryteria i zasady kształtowania układu przestrzennego infrastruktury ekonomicznej*, „Rozprawy Uniwersytetu Warszawskiego”, t. 111, Białystok 1975, s. 14. Autor szczegółowo przeanalizował rozwój sieci dróg kołowych.

¹⁰ Dokładna analiza w: A. Dobroński, *Infrastruktura społeczna i ekonomiczna guberni łomżyńskiej i obwodu białostockiego (1866-1914)*, Białystok 1879, rozdz. III – Układ komunikacyjny.

wynikało głównie z powiązań rodzinnych i towarzyskich, prowadzenia gospodarki rolnej lub innej formy zarobkowania, uczestnictwa w nabożeństwach, korzystania z usług małomiasteczkowych handlarzy i rzemieślników. Większość tych wędrówek odbywano pieszo, z pomocą własnych i sąsiedzkich zaprzęgów konnych. I choć także w tej peryferyjnej części Królestwa Polskiego wzrastało natężenie ruchu, to jednak bardziej osób niż towarów. Towarzyszyły temu uwagi krytyczne o skłonności do wałęsania się po świecie, zwłaszcza osób młodych, szukających rozrywki i tym samym podatnych na demoralizację. Sugerowano, że takie postawy są promowane przez właścicieli szynków, kramów i domów rozpusty. W prasie regionalnej i lokalnej wiele miejsca zajmowały skargi na stan dróg i mostów, a w odniesieniu do miejscowości – na jakość ulic i chodników. Przypisać jednak trzeba, że podobne opinie docierały i z miast położonych w innych częściach Królestwa.

W granicach guberni łomżyńskiej najmniej dróg państwowych przebiegało przez teren przygranicznego powiatu kolneńskiego, zaś dróg ziemskich I i II kategorii przez nadgraniczny powiat szczuczynski. Oba powiaty z drogami liczącymi 197 km (szczuczynski) i 249 km (kolneński) zamykały listę gubernialną, a w gronie zaniedbanych jednostek administracyjnych szczybla powiatowego było, również przylegające do Prus Wschodnich, Ostrołęckie z 300 km dróg. Te dane poświadczają tezę o celowej polityce władz carskich utrudniania komunikacji na obrzeżach Królestwa Polskiego¹¹.

Przemieszczanie się mieszkańców ziem północno-wschodnich wynikało, częściej niż w centrum ziem polskich, z przyczyn doraźnych, wymuszonych nagłymi sytuacjami. Za takie uznać można wędrówki w poszukiwaniu prac sezonowych, głównie do Prus Wschodnich, w czym przodowali Kurpie. Mieszkańcy Puszczy Zielonej w czasie plagi głodu w 1881 roku docierali nawet poza Warszawę i Białystok, ale także w innych latach rozchodzili się daleko od stron rodzinnych, zbierając na przykład środki na budowę kościołów¹². Po 1905 roku upowszechniły się w Łomżyńskiem, Suwalskiem i także na zachodnich terenach Białostockiego pielgrzymki do miejsc uznawanych za święte, w pierwszej kolejności do słynących z łask obrazów Matki Bożej i cudownych źródełek. Pieszo z odległych guberni rosyjskich maszerowali do domów żołnierze i również często pieszo podążano do Gdańska, by tam wsiąść na okręty odpływające za ocean. Duże odległości pokonywali kupcy wędrowni (domokrążcy), poganiacze bydła, osoby handlujące końmi i drobiem. Na pograniczu kwitł przemysł, jedno z głównych źródeł utrzymania ludności miejscowej. Ten proceder wymagał wyjątkowej sprawności fizycznej, odwagi, sprytu. Podobnie było z przejawami tak zwanego szkodnictwa. Bywało też, że daleko od domu szukano ratunku dla chorych, odwiedzano członków rodzin, których losy rzuciły w odległe strony. Pieszo, korzystając tylko z nadarżających się okazji, przemierzali kilometry wyrobniczy, nadto żebracy i inne osoby z marginesu społecznego. Niektórzy z dobrowolnych i przymusowych wędrowców interesowali się nowymi dla nich ziemiami oraz ich mieszkańcami, by potem snuć opowieści za darmowy nocleg i jedzenie lub po prostu dla zadziwienia słuchaczy. To są tematy, które czekają na staranne opracowanie, przy czym historyków winni w tym dziele wesprzeć przedstawiciele innych nauk i konieczne są bardziej wszechstronne kwerendy.

¹¹ Dane za 1898 r., w: *Obzor łomżyńskiej guberni za 1898 g.*

¹² Liczne dowody dzielności Kurpiów w wędrowaniu po ziemiach polskich i poza granice Cesarstwa Rosyjskiego zawarł w swych pracach Adam Chętnik.