ZARYS HISTORJI WOJENNEJ PUŁKÓW POLSKICH 1918–1920

II-GA SERJA

2 PUŁK WOJSK KOLEJOWYCH

W. O.

ZARYS HISTORJI WOJENNEJ 2-GO PUŁKU WOJSK KOLEJOWYCH

SERJA

Z POLECENIA
WOJSKOWEGO BIURA HISTORYCZNEGO
OPRACOWAŁ

MAJOR JÓZEF WYPOREK

WARSZAWA
1930

ZARYS HISTORJI WOJENNEJ

156-ciu pułków polskich

jest do nabycia

W GŁÓWNEJ KSIĘGARNI WOJSKOWEJ

Warszawa, ul. Nowy Świat 69.

Całość w prenumeracie miesięcznej wynosi 90 zł. (po 10 zł. miesięcznie)

Cena pojedyńczej historji pułkowej 90 groszy.

Zakł. Graf. „Polska Zjednoczona", Warszawa, Nowolipie 2.

Wojska kolejowe — poza lotnictwem i gazami — to bodaj najmłodszy rodzaj broni. Pierwsze tego rodzaju formacje wojskowe ukazały się na terenie walk amerykańskich w 1865 roku. Formacje te, powstałe samorzutnie, nie miały właściwie charakteru wojska regularnego, były to raczej wojskowo zorganizowane partje, składające się z inżynierów, techników i robotników, mające zadanie wykonywać specjalne prace techniczne. Właściwe wojskowe formacje kolejowe powstają w Niemczech w 1870 roku podczas wojny francusko - pruskiej, w Rosji — od 1877 roku podczas wojny rosyjsko - tureckiej, a w Austrji — od roku 1883.

Historja wojska kolejowego w Polsce, to arcydzieło twórczości i zmysłu organizacyjnego inżynierów i wyższych oficerów — Polaków z wojsk kolejowych byłych armij zaborczych, to improwizacja z fachowych ludzi, zwartych jednostek bojowych.

Przypuszczać należy, że nigdy już więcej nie powtórzą się w historji Wojska Polskiego momenty podobne tym, jakie przeżywało ono w czasie organizowania swej siły przeciw najazdowi Rosji Sowieckiej w latach 1919 i 1920. Chwile te i w odniesieniu do wojsk kolejowych godne są upamiętnienia, godne przekazania tradycji przyszłym pokoleniom na otuchę wchwilach zwątpienia, na pobudkę do ofiarnego czynu dla Ojczyzny. Nazwiska generała Sikorskiego, pułkownika Brzozowskiego, generała Gawrońskiego, pułkowników — Bartla, Przybylskiego, Kozłowskiego i Szymana, jako nazwiska twórców i organizatorów wojska kolejowego błyszczeć będą w historji pułków niezatartemi zgłoskami.

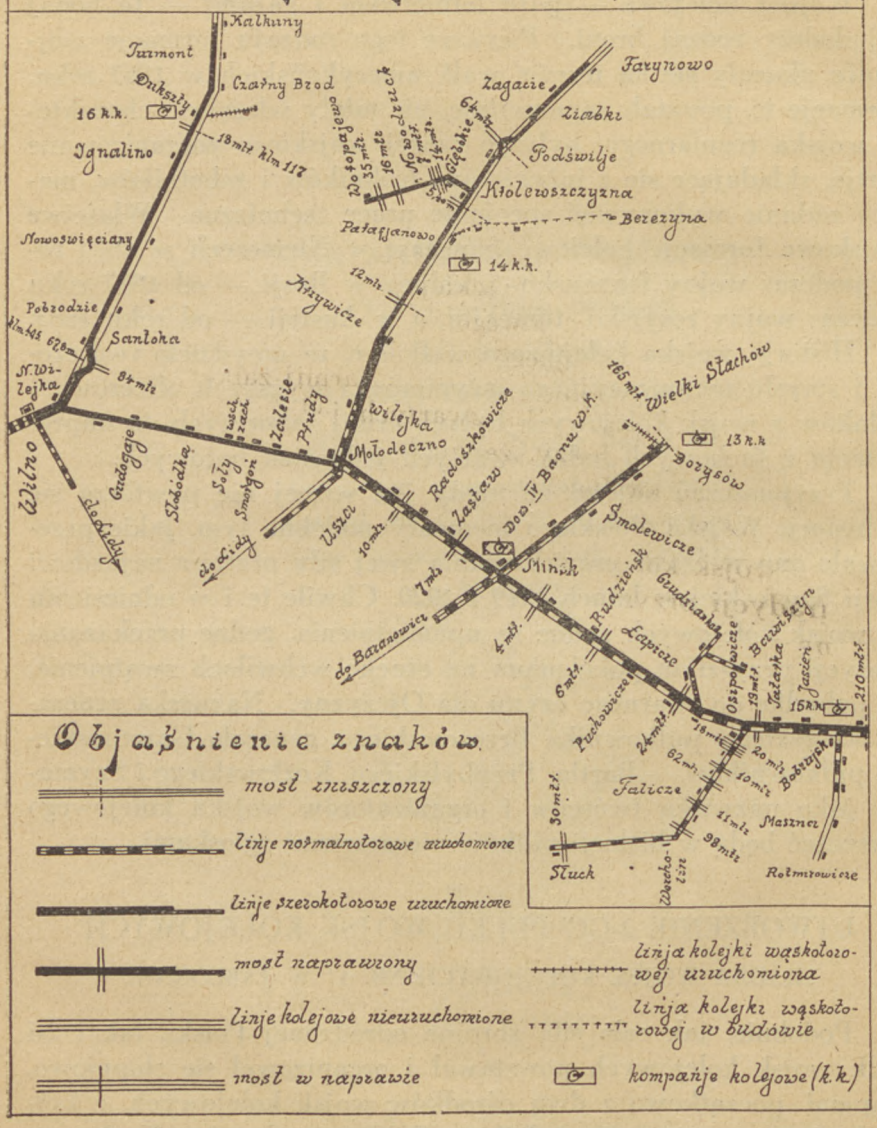
UTWORZENIE 2-GO PUŁKU WOJSK KOLEJOWYCH

„KADRA WOJSK KOLEJOWYCH NR. 1" W JABŁONNIE.

Podobnie, jak cała siła zbrojna odrodzonej Polski, tak i 2-i pułk wojsk kolejowych powstawał i organizował się stopniowo, etapami, początkowo z dwu ośrodków wojsk kolejowych, z których pierwszy miał swą siedzibę w Jabłonnie, drugi w Krakowie.

Szkic

rozlokowania kompanji IV Baonu W.K. w dniu 30 listopada 1919 r. oraz schemat wykonanych robót i uruchomionych linji do 30 listopada 1919 r.



Właściwy zaczątek 2-go pułku stanowiły poszczególne kompanje kolejowe, tworzące się samorzutnie już w styczniu 1919 roku, naskutek silnie odczuwanej potrzeby chwili, a formowane bądźto w Jabłonnie bądź też w Krakowie, czy w Wilnie.

W lutym 1919 roku, a więc w tym czasie, kiedy kompanje 9, 10, 13, 14 i 15-a już na czołowych odcinkach frontu pracują samodzielnie na obszarze poszczególnych dywizyj, względnie grup operacyjnych -- sformowana zostaje na podstawie rozkazu Sztabu Generalnego[1]). *„Kadra Wojsk Kolejowych Nr. 1"* w Jabłonnie. Dowódcą kadry zostaje porucznik Stefan Kwiatkowski, w skład zaś jej wchodzi 4 oficerów i 7 szeregowych. Pierwszy rozkaz doówcy kadry wychodzi w dniu 4 marca 1919 roku.

Później nieco zmieniają się warunki na wprost odwrotne — zmobilizowani bowiem zostają cywilni pracownicy kolejowi, w liczbie około 900, którzy z powodu braku oficerów i podoficerów sformowani zostają w jedną kompanję zapasową Nr. 3 z dowódcą, porucznikiem Bronisławem Fünfsztückiem, na czele. Jest to okres nadzwyczaj ciężki w historji kadry. Tych kilku oficerów przez szereg miesięcy podejmuje obowiązki przerastające niemal siły ludzkie.

Niema dla nich ni dnia ni nocy, nie znają co odpoczynek po pełnej zaparcia się pracy nad zorganizowaniem, umundurowaniem, zaopatrzeniem w broń, żywność i narzędzia techniczne, jak również nad przygotowaniem zmobilizowanych żołnierzy, do oczekującej ich w polu pracy.

BATALJON ZAPASOWY 2-GO PUŁKU WOJSK KOLEJOWYCH.

W dniu 15 grudnia 1919 roku kadra otrzymuje nazwę *„1-ej Kadry Wojsk Kolejowych"*, a 26 stycznia 1920 roku — nazwę *„bataljonu zapasowego 2-go pułku Wojsk Kolejowych"*. Kadrą i bataljonem zapasowym, od dnia 15 grudnia 1919 roku do dnia 13 września 1920, dowodzi porucznik Władysław Ziemiański.

Od roku 1920 wysyła już bataljon zapasowy uzupełnienia oficerów i szeregowych, tak do kompanij kolejowych, wchodzących w skład dziesięciu (od I do X), bataljonów kolejowych, jak również i pociągów pancernych, walczących na frontach litewsko - białoruskim, wołyńskim i galicyjskim i na Ukrainie. Uzupełniane pociągi pancerne to: *„Zagończyk"*, *„Poznańczyk"*, *„Pilsud-*

---

[1]) I. 55 z dnia 28.II. 1919 roku.

czyk", „Mściciel", „Halerczyk", „Wilk", „Paderewski", „Zawisza-Czarny", „Reduta Ordona"; ponadto całkowicie sformowany *„Generał — Dąbrowski"* (Grot). Ogółem bataljon zapasowy 2-go pułku wysłał jako uzupełnienia w 1920 roku do formacyj w polu 4.939 szeregowych, a do formacyj w kraju — 603 szeregowych.

Od dnia 13 września do 1 grudnia 1920 roku, dowództwo bataljonu zapasowego sprawuje porucznik Juljan Przecławski, od którego przyjmuje dowództwo pułkownik Pedenkowski. W dniu 1 sierpnia 1921 roku bataljon zapasowy otrzymuje nazwę *„2-go pułku Wojsk Kolejowych"*, w którego skład wchodzą odtąd organizacyjnie III bataljon kolejowy, (budujący podówczas kolej Puck — Hel) i IV bataljon kolejowy, kończący swe prace w Bohdanowie. Nazwę tą zatrzymuje pułk do dnia 1 sierpnia 1924 roku, w którym przemianowanym zostaje na *„2-i pułk Saperów Kolejowych"*.

„BATALJON WYSZKOLENIA WOJSK KOLEJOWYCH".

Wspowniawszy o organizacji 2-go pułku Wojsk Kolejowych i zmianach, jakim organizacja ta z biegiem czasu i w zależności od warunków ulegała, nie można pominąć specjalnej formacji wojsk kolejowych, mającej również swą siedzibę w Jabłonnie, a powstałej jeszcze przed kadrą, bo już w grudniu 1918 roku. Formacja ta, to *„bataljon wyszkolenia Wojsk Kolejowych"*, zorganizowany na podstawie rozkazu Szefa kolejnictwa Naczelnego Dowództwa, pułkownika Brzozowskiego, pod dowództwem kapitana Mikołaja Kolankowskiego. Skład bataljonu wyszkolenia stanowiły początkowo 3, następnie 5 kompanij, których dowódcami byli kolejno porucznicy: Kazimierz Kowalski, Stanisław Olczak, Wacław Stelmachowski, Marjan Zarzycki i Wiktor Puchalski. Stan liczebny tych kompanij dochodził do 2000 ludzi. Zadaniem bataljonu było: wyszkolić wojskowo i technicznie zmobilizowanych szeregowych, sformoawć z nich kompanje i wysłać na front. Zadanie nielada w warunkach, w których walczyć musiano z brakami na każdym kroku, brakami natury zasadniczej, jak: brak umundurowania, ekwipunku, wyposażenia technicznego i t. p.

Ten właśnie bataljon wyszkolenia Wojsk Kolejowych stworzył zaczątek *„Kadry Wojsk Kolejowych Nr. 3"* w Łodzi, wysyłając do Łodzi jedną kompanję z odpowiednią obsadą oficerską i podoficerską.

W czerwcu 1919 roku, oddając część swego stanu „Kadrze Wojsk Kolejowych Nr. 2", przestaje bataljon wyszkolenia Wojsk

Kolejowych istnieć jako taki, tworząc z reszty swego stanu — w dalszym ciągu pod dowództwem kapitana Kolankowskiego — *„Wojskową Linję Ćwiczebną Kolejową“:* Zawada - Włodzimierz Wołyński (około 100 km.).

Po czterech miesiącach „Linja Ćwiczebna“ zostaje zlikwidowana, reorganizując się na *„X bataljon kolejowy“*, który pod dowództwem kapitana Kolankowskiego wyrusza na front. Z chwilą zawarcia pokoju bataljon ten zostaje rozwiązany, za wyjątkiem jednej kompanji, która — jako samodzielna — pod dowództwem porucznika Stelmachowskiego zadyrygowaną zostaje na Górny Śląsk, a następnie do Tczewa, celem objęcia kolei gdańskiej. Przechodząc stamtąd do Żywca, wraca wreszcie w styczniu 1923 roku do 2-go pułku Wojsk Kolejowych w Jabłonnie.

PRZYGOTOWANIA DO WIOSENNEJ OFENSYWY 1919 ROKU, NA PODLASIU I POLESIU.

Pierwsze dni listopada 1918 r. były dla Polski jutrznią od wieków upragnionej wolności za którą tyle przecierpiano, za którą tak wielu najlepszych synów Ojczyzny oddało swe życie.

Jedna po drugiej zrzucają dzielnice Polski swe więzy, oddając się pod rządy Komendanta Legjonów, Józefa Piłsudskiego, który, powróciwszy z więzienia magdeburskiego, ujmuje w swe ręce najwyższą władzę w budzącym się do samodzielnego bytu państwie.

Jednocześnie jednak ze wszystkich stron wrogowie Polski wyciągają zachłanne dłonie ku nieustalonym jeszcze granicom. Małopolska Wschodnia, podstępnie opanowana przez Ukraińców, wzywa rozpaczliwie pomocy. Na ulicach Lwowa walczą, obok żołnierzy, kobiety i dzieci, wyczekując z godziny na godzinę odsieczy. Od wschodu masy żołdactwa bolszewickiego napierają z zamiarem poniesienia poprzez Polskę krwawego sztandaru rewolucji hen — na zachód. Niemcy bronią do upadłego zagrabionych podczas rozbiorów części dawnej Rzeczypospolitej.

We wszystkich zatem już oswobodzonych dzielnicach powstają oddziały polskie, formowane doraźnie z ochotników i natychmiast spieszą w bój. A z niemi i kompanje kolejowe, by im bój ten swą pełną poświęcenia pracą ułatwić.

Okres od stycznia do kwietnia 1919 roku — to pierwsza faza działalności kompanij kolejowych 2-go pułku na froncie, pracy

samodzielnej, stanowiącej część techniąznego przygotowania do wiosennej ofensywy.

Jako pierwsze — już w styczniu sformowane — wyruszyły na front następujące kompanje: 13 stycznia — 13-a (późniejsza 1/IV.), kompanja kolejowa; 20 stycznia — 14-a (późniejsza 2/IV.); 27 stycznia — 15-a (późniejsza 3/IV.); wreszcie — 29 stycznia — 9-a (późniejsza 1/III). Kompanje te wyruszyły, nie wyczekując na dopełnienie swych stanów liczebnych, z wyposażeniem technicznem, obejmującem zaledwie kilkanaście łopat i kilofów oraz parę siekier, w umundorowaniu, które w 30 procentach, stanowiło własne ubranie cywilne; uzbrojone jednak doskonale w wiedzę techniczną, w zapał i wiarę w zwycięstwo.

Z łopatami szły kompanje na zdobycie tych, jakby w nieskończoność biegnących, torów kolejowych; z siekierami w dłoniach szły na złomy olbrzymich żelaznych mostów kolejowych, szły pewne zwycięstwa. A wślad za niemi szła na opustoszałe, bezludne szlaki zbrojna moc, szło życie i serdeczne do okopów od rodzin pozdrowienia, szła żywność, broń i zaopatrzenie.

13-a kompanja kolejowa, pod dowództwem porucznika Stanisława Guzka, odbudowuje i uruchomia w tym czasie linje kolejowe: Łapy — Białystok, Białystok — Czeremcha, Czeremcha — Siemiatycze, Bielsk — Hajnówka, Hajnówka — Czeremcha i Czeremcha — Wołkowysk.

Porucznik Alfred Szpett, jako dowódca *14-ej kompanji* kolejowej, obsadza tą kompanją stację kolejową Kowel, uruchomiając następnie czołowe odcinki: Kowel — Hołoby i Kowel — Kamień Koszyrski.

15-a kompanja kolejowa, pod dowództwem porucznika Marjana Adamowicza, odbudowuje linję kolejową Brześć n/B. — Baranowicze.

9-a kompanja kolejowa zdąża tymczasem na teren dywizji podlaskiej generała Listowskiego, uruchomiając linję kolejową Warszawa — Brześć — Baranowicze. Zdobywając w drodze narzędzia pracy, przeprowadza kompanja również i odbudowę linji telefonicznej oraz telegraficznej, odbudowuje szereg mniejszych mostów oraz stacje wodne. Prace te zmuszona jest przeprowadzać niejednokrotnie pod ogniem nieprzyjacielskim, lub też — przerywając pracę, służy okresowo, jako osłona tyłów grupy operacyjnej majora Dąbrowskiego.

Jako następna, wyrusza na front w dniu 16 lutego 1919 roku *10-a (później 2/III) kompanja* kolejowa, łudząc się przez szereg

dni nadzieją dopełnienia swego stanu liczebnego. Doczekawszy się jedynie uzupełnienia swego wyposażenia technicznego, zabiera się bezzwłocznie, pod dowództwem porucznika Walerjana Gutowskiego, do odbudowy i uruchomienia odcinków: Wołkwysk — Zelwa i Wołkowysk — Baranowicze.

WIOSENNA I LETNIA OFENSYWY 1919 ROKU NA BIAŁORUSI.

ORGANIZACJA IV I III BATALJONÓW WOJSK KOLEJOWYCH.

Zgodnie z rozkazem oddziału III Sztabu Generalnego formuje się w dniu 3 kwietnia 1919 roku w Wołkowysku, pod dowództwem kapitana Henryka Słoniowskiego, przy litewsko - białoruskiej dywizji — *„IV bataljon wojsk kolejowych"*, w składzie: 10, 13, 14, 15-ej kompanij kolejowych, a po zajęciu Wilna, z dniem 20 kwietnia tegoż roku, i 16-ej kompanji.

Niedługo ze stanu IV bataljonu odchodzi 10-a kompanja kolejowa do III bataljonu Wojsk Kolejowych, sformowanego w Baranowiczach, na podstawie rozkazu Naczelnego Dowództwa[1]) w skład tegoż bataljonu wchodzą poza tem kompanje kolejowe: 9-a, 11-a, 12-a i 1-a kompanja VIII bataljonu.

Od chwili sformowania tak IV, jak i III bataljony wojsk kolejowych biorą zaszczytny udział w wiosennej i letniej ofensywach naszych wojsk 1919 roku, uwieńczonych zdobyciem Lidy, Wilna, Dźwińska, Mińska-Litewskiego, Bobrujska, Borysowa. Poszczególne kompanje kolejowe dążą krok w krok z oddziałami piechoty, walcząc z niemi niejednokrotnie na równi, forsując odbudowę linij kolejowych, mostów i stacyj w zawrotnem wprost tempie, nie dopuszczając w tej drugiej fazie swej działalności na froncie ani w jednym wypadku, by walczącym wojskom groziła przerwa transportów kolejowych, podwożących do nich żywność, amunicję i posiłki.

Jako przykład ówczesnej działalności kompanij kolejowych, może posłużyć praca 13-ej kompanji (1/IV).

13-A KOMPANJA W WYPRAWIE NA WILNO.

W dniu 14 kwietnia 1919 roku obsadziła 13-a kompanja stację kolejową Skrzybowce, obejmując kierownictwo nad transpor-

[1]) Sztab Gen. Nr. 204/III, Op. z dnia 25 kwietnia 1919 roku.

tami wojskowemi, przybywającemi na stację w bardzo wielkiej ilości z powodu przygotowującej się ofensywy na Lidę i Wilno. Ponadto podjęła ruch na wąskotorowej kolejce od Skrzybowiec do Wasiliszek, celem przeładowania transportów z kolei normalnej na samochody, które z powodu złego stanu dróg nie mogły dojeżdżać do stacji Skrzybowce. Równocześnie kompanja buduje ładownię polową w Radziwoniszkach i naprawia tory linji kolejowej Skrzybowce — Lida. Niezależnie od tak intensywnie prowadzonych robót — wysyła jeszcze 13-a kompanja drezynami poza rzekę Dźwinę poszczególne partje, które w dniu 17 kwietnia docierają do Lidy, tuż po zajęciu miasta przez piechotę. W parowozowni i na stacji udaje się partjom tym przyłapać trzy szerokotorowe parowozy i 74 wozy, również szerokotorowe. Zdobycz ta miała ogromne znaczenie, linja bowiem Lida — Wilno, wzdłuż której posuwała się nasza ofensywa na Wilno, była szerokotorowa.

Natychmiast po obsadzeniu stacji przystępuje kompanja do przekuwania torów szerokich na normalne, pozostawiając jednak jeden tor szerokim, celem łatwiejszego transportowania pociągów w kierunku Warszawy.

W dniu 18 kwietnia obsadza kompanja stacje Gudy, Bastuny, Woronów i Bieniakonie linji kolejowej Lida — Wilno, przekuwając w dalszym ciągu tory.

O świcie 19 kwietnia kawalerja polska pułkownika Beliny, wyprzedzając o kilkadziesiąt kilometrów piechotę, weszła do Wilna. Nie spodziewając się tak szybkiego napadu Polaków, Rosjanie nie bronili narazie dostępu do miasta i dopiero po zajęcu jego na ulicach wywiązała się krwawa walka, krwawa szczególnie dla naszej kawalerji. Rosjanie bowiem, strzelając z za węgłów i z okien, zmuszają ułanów do walki z niewidocznym dla oka wrogiem i do zdobywania każdego domu oddzielnie.

W tym to czasie, gdy utrzymanie w naszych rękach zdobytego częściowo miasta zależało wyłącznie od tego, czy pozostawiona daleko wtyle piechota zdąży na czas — pluton ruchowy 13-ej kompanji, z podporucznikiem Włodzimierzem Słoniewskim na czele, już obsadza wraz ze szwadronem 4-go pułku ułanów stację Wilno i z rozkazu pułkownika Beliny wysyła natychmiast pociągi na spotkanie dążącej od strony Lidy piechoty. Nie poprzestając na tem, podporucznik Edward Stopka (oficer tejże kompanji) zabierając ile tylko mógł ludzi z plutonu ruchowego wraz z chwytającą za broń ludnością cywilną

odpiera przeciwnatarcia sowieckie, zmierzające do odebrania miasta zpowrotem.

Pełna poświęcenia praca kompanji kolejowej znalazła uznanie u przełożonych, bo oto w rozkazie szefa kolejnictwa wojskowego Naczelnego Dowództwa (Nr. 7, pkt. 5, z dnia 30 kwietnia 1919 roku) czytamy co następuje:

„Naczelny Wódz w rozkazie do armji z dnia 28 b. m. wydanym z powodu oswobodzenia Wilna, raczył zwrócić się ze słowami wysokiego uznania dla kolejarzy w ogólności a do podpisanego Szefa Kol. Wojskowego w szczególności.

Pełen dumy ze znakomitych wyników pracy powierzonych mi Wojsk i wojskowych formacji kolejowych — szczęśliwy, że było mi danem wraz z niemi, zaledwo dzień później po naszej bohaterskiej kawalerji wjechać z naszemi pociągami do rozbrzmiewającej odgłosem ciężkich walk ulicznych prastarej litewskiej stolicy — składam na tem miejscu moje gorące podziękowanie tym wszystkim oficerom, żołnierzom i pracownikom, którzy niepomni dotkliwych braków, swą niewyczerpaną energją i porywem ogólnego zapału, zapisali najpiękniejszą kartę Polskiego Kolejnictwa Wojskowego.

Nie pomogły nieprzyjacielowi wysadzone i spalone mosty pod Różanką, Skrzybowcami, na Dzitwie, pod Lidą i Słonimem. W niespełna 10 dni opanowano, naprawiono i uruchomiono przeszło 200 km. litewskich linji kolejowych. W tym samym czasie przeprowadzono na tychże linjach niespodziewanie szybko i szczęśliwie tuż pod bokiem nierzyjaciela koncentrację znacznych sił, które zadecydowały o wyniku całej wyprawy.

Wreszcie po zdobyciu Lidy, z błyskawiczną szybkością, posługując się zdobycznym materjałem, nawiązano bezpośrednio połączenie kolejowe z Wilnem.

Tylko fachowcy mogą ocenić ogrom wykonanej pracy przy zwalczaniu piętrzących się trudności, kiedy to przyszło podjąć ruch kolejowy bez pomocy telegrafu bez telefonów, bez sygnałów, bez najprymitywniejszych środków technicznych w kraju bezludnym i zniszczonym.

Łasce Opatrzności błogosławiącej orężowi polskiego żołnierza, spieszącego na front bez wytchnienia dniem i nocą do Ostrej Bramy, zawdzięczać należy przedewszystkiem cudowne wprost szczęście, chroniące w tych warunkach pracę naszą od nieuniknionych niemal w takich razach nieszczęśliwych wypadków, z których najdrobniejszy w skutkach swych mógł na czas długi unicestwić nasze wysiłki.

Przeświadczenie o doniosłości Waszej pracy, od której zawisł los całej wyprawy, świadomość, że pracujecie pod okiem ukochanego Wodza, mającego pełne zrozumienie i podziw dla Waszej pracy, dodały Wam siły do pokonania tylu trudności.

Uznanie wyrażam litewskim kolejom wojskowym i ich Dowództwu, podziękowanie i uznanie IV-mu Baonowi Kolejowemu i jego Dowódcy, kpt. Słoniewskiemu, a także 10 kompanji pionierów i jej Do-

wódcy por. inż. Machajskiemu, a szczególne uznanie i pochwałę wyrażam memu technicznemu Adjutantowi, ppor. inż. Firichowi, oraz wszystkim oficerom i żołnierzom 13-ej kompanji kolejowej, która wraz ze mną szła na czele pochodu naszego na Wilno, a zwłaszcza jej Dowódcy por. Guzkowi, ppor. Słoniewskiemu i st. sierż. Pachli".

W dalszym ciągu wyraża szef kolejnictwa pochwałę i uznanie dla pociągów pancernych „Piłsudczyka" i „Śmiałego", podkreśla ofiarne współdziałanie wyzwolonych braci kolejarzy, wymieniając pp. Łokwisia i Czapkowskiego, oraz wytrwałą pracę naszych kolei wewnątrz kraju.

Rozkaz swój kończy major Brzozowski słowami:

„Cześć wszystkim tym pracownikom, którzy pracą swą cichą a żmudną przyczynili się do zapisania złotemi głoskami tej chlubnej karty Polskiego Kolejnictwa".

Organizacja 16-ej kompanji w Wilnie. — 20 kwietnia 1919 roku, z rozkazu szefa kolejnictwa Naczelnego Dowództwa sformowaną została w Wilnie z ochotników, miejscowych kolejarzy - Polaków, 16-a kompanja kolejowa. Jako kadra posłużyli wydzieleni z 13-ej kompanji kolejowej: porucznik Franciszek Żerebecki, naznaczony dowódcą oficerowie - porucznicy: Bolesław Polkowski, Stanisław Rzewuski i podporucznik Aleksander Juszczacki, oraz kilku podoficerów. Kompanja weszła w skład IV bataljonu.

DZIAŁANIA III BATALJONU NA POLESIU.

Tymczasem i III bataljon wojsk kolejowych wypełnia swój skład, gdyż w dniu 13 kwietnia przybywa z głębi kraju do Brześcia n/B 11-a kompanja kolejowa, pod dowództwem porucznika Studzińskiego a w dniu 13 czerwca tegoż roku przybywa do Baranowicz pod dowództwem kapitana Perzyńskego 12-a kompanja kolejowa.

Cały III bataljon grupuje się na linjach Pińsk — Łuniniec— Hancewicze, Łuniniec — Kowel, Łuniniec — Sarny (9-a kompanja), Łuniniec Baranowicze (11-a i 12-a kompanje), prąc w okresie ofensywy całą siłą naprzód, odbudowując linje kolejowe, mosty i stacje, pracując niejednokrotnie między własnemi i nieprzyjacielskiemi placówkami, pod ogniem artylerji, jak np. na stacji Zajeziorze lub przy moście na rzece Jasiołdzie.

Działania kompanij kolejowych III i IV bataljonów w czasie letniej ofensywy 1919 roku, charakteryzuje niebywałe tempo pracy, prowadzonej dzień i noc, aby — mimo uszkodzonych torów, zniszczonych mostów, zdemolowanych stacyj dotrzymać kroku zwycięskiemu pochodowi piechoty, nie zatrzymać ani na jeden dzień transportów kolejowych, stanowiących siłę odżywczą walczących oddziałów.

IV BATALJON W OFENSYWIE NA MIŃSK I DYNEBURG.

Dowódca IV bataljonu kolejowego, którym (z rozkazu zastępcy szefa kolejnictwa Naczelnego Dowództwa, majora Kozłowskiego) zostaje porucznik Henryk Rukóyżo, dyryguje swoje kompanje w różnych kierunkach. Tak 13-a kompanja odeszła na linje kolejowe Mołodeczno — Wilejka, Mołodeczno — Radoszkowice, w kierunku na Mińsk, który osiąga bezpośrednio po zdobyciu miasta przez piechotę. 14-a kompanja idzie przez Mołodeczno — Wilejkę — Krzywicze do Królewszczyzny i Podświlja, by pracować tam przy budowie mostu na rzece Szoszy. 15-a kompanja również odchodzi z Mołodeczna przez zdobyty Mińsk na Bobrujsk i wreszcie 16-a kompanja działa na Nowoświęciany, Ignalino, po linji kolejowej Wilno — Dyneburg. W dniu 11 sierpnia przybywa 16-a kompanja do Santoki, przystępując do budowy mostu na rzece Wilji.

Na wszystkich tych szlakach zbiera IV bataljon uznanie wyższych dowódców, jak naprzykład w rozkazie generała Szeptyckiego, dowódcy frontu litewsko-białoruskiego (z dnia 5 lipca 1919 roku Nr. 27) z okazji zajęcia Mołodeczna, lub w rozkazie L. 34 tegoż dowódcy, wydanego w dniu 30 lipca 1919 roku, w którym dowódca frontu ogłasza następujące podziękowanie:

„Dzięki wytężonej i energicznej pracy wojsk kolejowych, ważne linje kolejowe na terenach świeżo oswobodzonych zostały w krótkim stosunkowo czasie i w terminach zgóry określonych, po ukończonej odbudowie mostów, znów uruchomione. Por. Rukóyżo, jako Dowódcy IV Baonu Kolejowego i dzielnym kompanjom 13, 14 i 16, oraz Dowódcom por. Amonowi, Szpettowi i Żerebeckiemu za tak sumienne spełnienie obowiązków, składam w imieniu służby Ojczystej podziękowanie".

III BATALJON W OFENSYWIE NAD BEREZYNĘ I PTYCZ.

Tymczasem III bataljon kolejowy innemi podąża drogami. 9-a kompanja, pod dowództwem porucznka Mikołaja Jasińskiego, kieruje się na Łuniniec, Kalenkowicze, a stąd na linję Łuniniec — Baranowicze, nawiązując łączność z 11-ą i 12-ą kompanjami kolejowemi.

10-a kompanja, dowodzona przez podporucznika Jana Kallika, podąża przez Baranowicze — Mińsk, by stąd skierować się na Borysów.

11-a kompanja pracuje początkowo wspólnie z 12-ą na linji Baranowicze — Łuninec, skąd: pierwsza kieruje się na linję Łuniniec — Sarny i przystępuje do budowy mostu na Prypeci — a 12-a kompanja idzie na linję Honczary — Słuck.

III bataljon kolejowy, podobnie jak i IV, budzą podziw i uznanie dowódców dla ofiarnej pracy swoich kompanij, czego dowodem pochwała, wyrażona przez generała Mokrzeckiego, dowódcy litewsko - białoruskiej dywizji strzelców [1]) — słowami:

„Dowódcy III-go Baonu Kolejowego, kpt. Orkiszowi, jego pomocnikom, oficerom i dzielnym pracownikom żołnierzom, za usilną i mozolną pracę w przeciągu 3-ch miesięcy, uwieńczoną wspaniałym rezultatem, wyrażam serdeczne podziękowanie".

KAMPANJA ZIMOWA 1919/1920 ROK.

Z chwilą przejścia Polaków do obrony na całym froncie z końcem 1919 i początkiem 1920 roku, zaczyna się nowa faza działalności wojsk kolejowych.

W okresie tym podjęte i przeprowadzone zostały prace na większą skalę, wymagające większego nakładu czasu, a zmierzające do wzmocnienia zajmowanych pozycyj przez rozbudowę linij i odbudowę większych objektów kolejowych. Tempo jednak prac tych nie zmniejsza się wcale, a pogarszają się natomiast w znacznym stopniu warunki pracy. Podnoszenie się stanu wód w okresie słot jesiennych, ostre mrozy utrudniały pracę przez czas zimowych miesięcy, szczególnie nad większemi rzekami, zatory lodowe niszczyły u schyłku zimy niejednokrotnie w jednej godzinie rezultaty kilkumiesięcznych wysiłków

[1]) W rozkazie dow. frontu litewsko - białoruskiego z dnia 29 lipca 1919 roku, Nr. 137.

(mimo z całą skrupulatnością przeprowadzonej akcji zapobiegawczej), a wreszcie odczuwano dotkliwy brak umundurowania, który tak podczas dżdżystych, jak i mroźnych dni w znacznym stopniu zmniejszał wydajność pracy. Wszystko to składało się na ujemne czynniki intensywności pracy, które pokonały jedynie niezłomna wola, zdolność do poświęcenia i zapamiętanie się w jednym — wszystkim przyświecającym celu: zdobywania i utwierdzania granic Ojczyzny.

PRACE III BATALJONU NA POLESIU.

Podczas kampanji zimowej obydwa bataljony były rozlokowane[1]) na froncie litewsko - białoruskim.

Poszczególne kompanje wykonywały różnorodne ciężkie prace samodzielnie, będąc przydzielane na odcinki różnych dywizyj.

W czasie od 22 października 1919 roku do lutego 1920 roku przeprowadza 10-a kompanja odbudowę mostu nad Horyniem na linji kolejowej Łuniniec — Sarny, mostu o 5 przęsłach po 33,5 mtr. Prace główne polegały na zabiciu 49 pilotów jarzma niosącego (które posłużyły równocześnie do ostatecznego podniesienia opadłego przęsła do wysokości 10,23 mtr.), zbudowaniu kozłów i założeniu prowizorjum z dźwigarów żelaznych. Otwarcie mostu miało miejsce dnia 27 stycznia 1920 roku w obecności dowódcy 9-ej dywizji piechoty, pułkownika Sikorskiego.

Odbudowa mostu na Prypeci. 11-a kompanja zajęta była budową mostu nad Prypecią na linji kolejowej Łuniniec — Sarny, mostu o 6 przęsłach po 33,5 mtr.

Nad Prypecią istniały dwa mosty kolejowe, a mianowicie: stary, którego budowę podjęto, o belce kratowej równoległej, oraz most o belce górno-parabolicznej. Po ukończeniu budowy nowego mostu zamienili Rosjanie most dawny na most drogowy. Cofający się nieprzyjaciel uszkodził oba mosty, niszcząc w starym moście jedno z przęseł w odległości 11 m. od łożyska, skutkiem czego pozostała część belki runęła w wodę.

Odbudowę tego mostu ukończyła kompanja w grudniu 1919 roku, by już w lutym 1920 roku przystąpić do odbudowy mostu nad Berezyną pod Bobrujskiem.

---

[1]) Patrz szkic Nr 1.

Tymczasem 12-a kompanja kończy w grudniu 1919 roku budowę kolejki wąskotorowej Honczary—Słuck, poczem przenosi się na linję Baranowicze — Mińsk, przystępując do budowy szeregu drobniejszych mostów na tejże linji, oraz większych — na rzece Szczarze i Uszy, by w końcu — wspólnie z 11-ą kompanją — podjąć budowę mostu na Berezynie pod Bobrujskiem.

9-a kompanja po odbudowaniu i uruchomieniu linji kolejowej Łuniniec — Ptycz (za którą to pracę zostali wymienieni w rozkazie dowódcy 9-ej dywizji piechoty — porucznik Jasiński, oraz podporucznicy Jagoszewski i Dawidowicz, zyskując pochwałę i uznanie), pomaga przy odbudowie mostu nad Prypecią.

W lutym 1920 roku III bataljon otrzymuje następujący rozkaz pochwalny dowódcy 9-ej dywizji piechoty [1]).

„W imieniu służby narodowej i żołnierskiej, oraz w imieniu Dowódcy frontu litewsko-białoruskiego, gen. por. Szeptyckiego, składam podziękowanie III-mu Baonowi Kolejowemu, a w szczególności 9, 10 i 11 kompanji kolejowej, które w najcięższych warunkach atmosferycznych w czasie mrozów, z prawdziwem poświęceniem dla sprawy pracują przy froncie i które ukończyły prace nad odbudową mostów nad rzeką Prypecią i Horyniem.

W ten sposób uruchomiono linję Wilno — Równe, łącząc front litewsko-białoruski z frontem wołyńskim, oddając przez to Rzeczypospolitej Polskiej wielkie usługi i ułatwiając naszej armji zwycięską obronę kresów wschodnich. Połączenie bezpośrednie Lwowa z Wilnem, stanowi jeden z etapów montowania Zjednoczonej Polski czego wam żołnierze Ojczyzna nie zapomni.

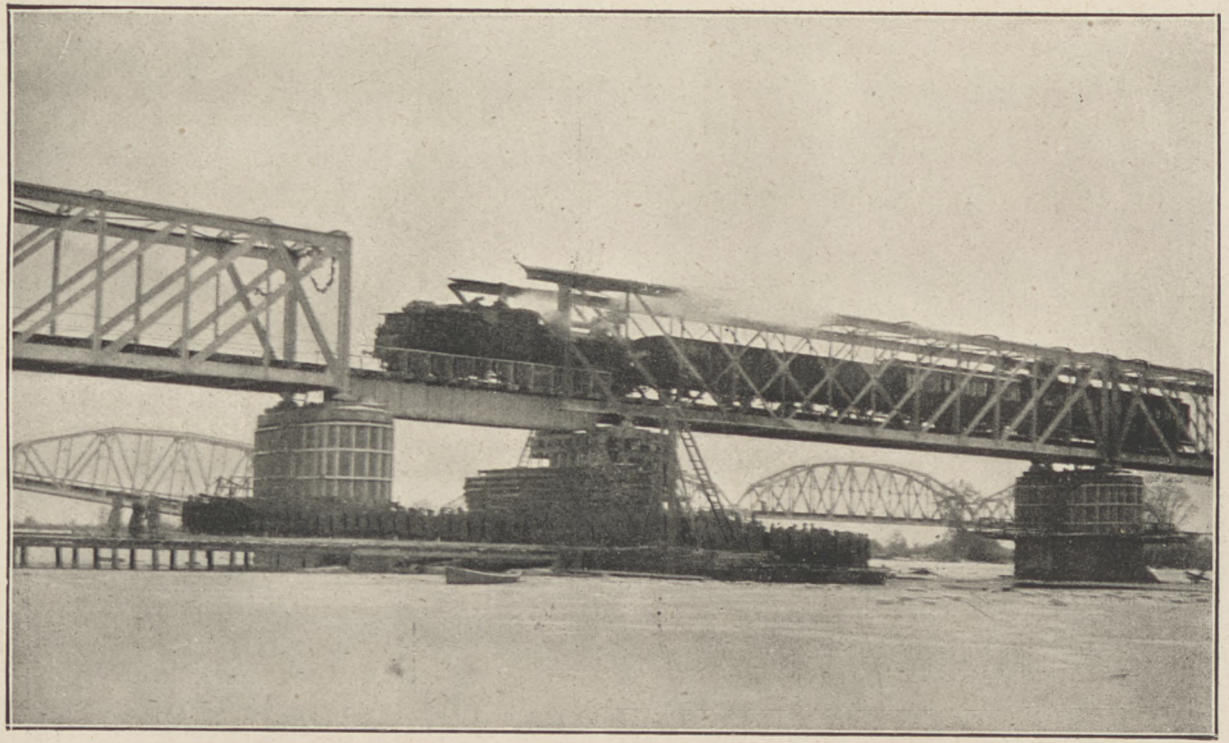
Wyrażając uznanie kpt. Orkiszowi, Dowódcy III-go Baonu Kolejowego, Dowódcom kompanij, Kierownikom budowy, wszystkim podoficerom i żołnierzom, którzy przyczynili się do tego energicznego i pożytecznego dzieła mam nadzieję, że i na przyszłość III-ci Baon Kolejowy będzie świecił żołnierzowi Polskiemu przykładem energji i poświęcenia".

(—) **Sikorski w. r.**
pułkownik.
Dowódca 9-ej Dywizji Piechoty.

Odbudowa mostu na Berezynie. — Z końcem lutego 1920 roku przystępują 9-a i 10-a kompanje do wspólnej pracy przy odbudowie prawego (licząc od Mińska) trójprzęsłowego (św. 3×3,50 m.) mostu nad Berezyną pod Borysowem.

---

[1]) Rozkaz pochwalny Nr. 1 z dnia 1.II.1920 roku.



Próba obciążenia odbudowanego mostu na Prypeci.

Na całokształt budowy złożyły się następujące zasadnicze prace:

1) zabicie 65 pilotów, dla 4 jarzm przęsła środkowego; 2) nasadzenie 9 kozłów; 3) zaciąganie i montowanie dźwigarów; 4) usunięcie starej i ułożenie nowej poprzecznej nawierzchni na całym moście; 5) w celu wzmocnienia osłabionego pierwszego przęsła, budowa klatki przy przyczółku, na której wsparto jeden koniec belki oraz zabicie 10 pilotów przy filarze pod jarzmo, na którem wsparto drugi koniec belki.

Dnia 19 marca odbyła się próba mostu, który nazwano mostem: „Imienia Naczelnego Wodza".

W związku z powyższą pracą III bataljon otrzymał w kwietniu 1920 roku następujące pismo pochwalne [1]):

„Na rozkaz Naczelnego Wodza spełniam miły obowiązek, wyrażając pełne uznanie Dowództwu III-go Baonu Kolejowego, oraz wszystkim oficerom 9, 10 i 11. kompanji kolejowej, którzy chcąc uczcić w sposób prawdziwie żołnierski dzień imienin Naczelnego Wodza złożyli w tym dniu w darze owoc swej żmudnej i wytężonej pracy — ukończywszy most na Berezynie pod Borysowem".

2. Zastępca Szef Sztabu Gen. i Gł. Kwatery
(—) **Malczewski m. p.**
pułk. Szt. Gen.

PRACE IV BATALJONU W OBSZARZE DŹWINY I BEREZYNY.

Nie mniej intensywnie pracują w tym okresie i kompanje IV bataljonu kolejowego, przeprowadzając żmudną odbudowę zniszczonych przez wojsko sowieckie linij kolejowych: Mińsk—Bobrujsk, Mińsk — Borysów, Mołodeczno — Połock, budując kolejki wąskotorowe: Borysów — Stachów (13-a kompanja), Parafjanowo — Berezyna (14-a kompanja), obsadzając stację kolejową Kalkuny i Dźwińsk, przy równoczesnej budowie kolejki Gryfuny — Opsza (16-a kompanja) i prowadząc ruch na odbudowanych linjach (15-a kompanja).

Odbudowa mostu na Dźwinie. — W styczniu 1920 roku przystępują 15-a i 16-a kompanje [1]) do odbudowy mostu na rzece

[1]) Nr. 1040/I. Kol. Szt. Gen.

[1]) W lutym przydzieloną zostaje do tej budowy i 13-a kompanja.

Dźwinie pod Dźwińskiem, t. j. pracy prowadzonej na większą skalę, pod ogólnem kierownictwem kapitana Grycza, w warunkach — z powodu nadzwyczaj ostrych mrozów — bardzo ciężkich.

W marcu tegoż roku budowa doprowadzona zostaje do stadjum wolnego montażu mostu systemu „Roth-Wagnera" na zbudowanych już filarach drewnianych — gdy przedwczesna odwilż i olbrzymie zatory, mimo energicznie przeprowadzonej akcji przeciwlodowej, zniszczyły w jednym dniu owoc z takim mozolnym trudem prowadzonej budowy.

REORGANIZACJA BATALJONÓW.

Z początkiem 1920 roku[2]) III i IV bataljony kolejowe formują ze woich stanów jeszcze po jednej (29-ej i 31-ej) kompanji kolejowej. Dowództwo pierwszej z nich objął porucznik Witold Werbel, dowództwo drugiej — porucznik Eugenjusz Bartold.

Z dniem 1 maja 1920 roku otrzymują poszczególne kompanje kolejną numerację swoich bataljonów, t. zn. jako 1, 2, 3 i 4-a kompanje III bataljonu i analogcznie: 1, 2, 3 i 4-a kompanje IV bataljonu kolejowego.

4/IV kompanja w ofensywie na Kijów. — W tym samym dniu wyjeżdża 4-a kompanja IV bataljonu, jako kompanja detaszowana, z Kałkun do Szepietówki, skąd bierze udział w wiosennej ofensywe naszych wojsk na Kijów, odbudowując most kolejowy na Dnieprze pod Kijowem, skąd w dniu 7 czerwca 1920 roku powraca w skład IV bataljonu do Mołodeczna.

DZIAŁANIA III i IV BATALJONÓW KOLEJOWYCH PODCZAS ODWROTU 1920 ROKU.

Podczas pierwszej ofensywy sowieckiej w drugiej połowie maja 1920 roku, prowadzonej w ogólnym kierunku na Mołodeczno, 2-a kompanja IV i 3-a kompanja VIII bataljonów ewakuują kolejkę Parafjanowo — Berezyna, oraz linję kolejową Turmont — Mołodeczno, nie pozostawiając na tej linji ani jednego wozu kolejowego.

Zniszczona przez Rosjan, a przeciwnatarciem polskich wojsk w czerwcu odzyskana linja Mołodeczno — Żabki, zostaje

[3]) W myśl rozkazu Naczelnego Dowództwa W. P. Nr. Szt. Gen. 14/3. Kol. Pf. z dnia 12 stycznia.

Odbudowa mostu na Berezynie, pod Borysowem.

w przeciągu 14 dni, aż po most na Soszy uruchomiona, przyczem 2-a, a częściowo i 1-a kompanja IV bataljonu odbudowują 15 zniszczonych mostów długości razem 129,5 metrów, przekuwają 3000 m. toru, naprawiając 10 zwrotnic, dwie krzyżownice i dwie spalone rampy.

W lipcu tegoż roku wobec ofensywy przeważających sił sowieckich rozpoczyna się odwrót całego polskiego frontu północno-wschodniego, a zatem — ewakuacja, niszczenie linij i objektów kolejowych, dokonywane przez kompanje kolejowe.

III bataljon kolejowy, na wyraźny rozkaz, niszczy całkowicie aż po dawną linję niemieckich okopów — linje kolejowe: Borysów — Mińsk, Bobrujsk — Mińsk, Mińsk — Baranowicze, cofając swoje kompanje linjami: Baranowicze — Brześć — Warszawa, Baranowicze — Wołkowysk — Czeremcha — Warszawa i wreszcie Brześć — Lublin.

IV bataljon kolejowy natomiast posuwa się, ewakuując i niszcząc linje kolejowe: Dźwińsk — Wilno — Grodno — Białystok — Warszawa, Połock — Mołodeczno — Lida — Wołkowysk, Suwałki — Grodno, Grodno — Mosty, Wołkowysk — Białystok, Łosośna — Suwałki, Wilno — Lida, Ostrołęka — Łapy, Ostrołęka — Małkinia, Ostrołęka — Tłuszcz, Osowiec — Białystok, Łomża — Śniadowo, oraz Pilawa — Falenica.

Ogrom trudu i pracy dokonywany pod depresją moralną, którą potęguje niszczenie tego, co z takim nakładem sił i poświęcenia zbudowano, oraz świadomość niepewnej przyszłości, której nie zapewni nawet własne życie, w ofierze złożone.

Mimo to działania kompanij kolejowych nie tracą ani na jotę ze swej systematyczności i dokładności w wykonywanych pracach, ani jednego wozu kolejowego, ani jednej rodziny cywilnych pracowników kolejowych nie pozostawiono na pastwę wroga, wszystkie magazyny i warsztaty kolejowe opróżniono, a drogę zawalono przeszkodami w postaci zniszczonych mostów, zerwanych torów, wysadzonych objektów stacyjnych, z któremi nieprzyjaciel borykać się musiał opóźniając swe zapędy.

Głębokie poczucie obowiązku wytrwania na swem stanowisku do ostatniej chwili, dając tak piękne rezultaty, staje się jednak w pewnych wypadkach przyczyną groźnych sytuacyj w jakich poszczególne kompanje w czasie odwrotu się znalazły. Brak bowiem łączności z dowództwami piechoty (tak kruchej zresztą zawsze w czasie odwrotu), nadto — konieczność odesła-

nia wszystkich transportów z zajmowanych przez kompanje kolejowe stacyj, a wkońcu przeprowadzenie zniszczenia samej stacji sprawiały, że niejednokrotnie kompanje kolejowe wycofywały się osamotnione i wtedy dopiero, gdy oddziały pościgowe nieprzyjaciela działały już głęboko na tyłach.

Wypadek taki spotyka 3-ą kompanję III bataljonu, która podczas odwrotu natknęła się na stacji Talka (linji kolejowej Mińsk — Bobrujsk) na nieprzyjaciela i, mimo walki, cała wraz z dowódcą, porucznikiem Grabowieckim, dostała się do niewoli. W podobnych warunkach znalazła się i 2-a kompanja VIII bataljonu, która bezpośrednio po spaleniu mostu na rzecę Wiedźmie otoczona przez nieprzyjaciela, częściowo wzięta została do niewoli.

BOHATERSKA ŚMIERĆ PORUCZNIKA ŻEREBECKIEGO.

Nie brak też w tym okresie tragicznego przykładu poświęcenia się dowódcy dla uratowania swoich żołnierzy. Kompanje kolejowe, które w czasie odwrotu przeprowadzały wysadzanie mostu i innych objektów kolejowych zmuszone były wozić ze sobą w wagonie znaczne ilości materjałów wybuchowych. Otóż 4-a kompanja IV bataljonu, znajdując się w Wilnie, była gotowa już do odjazdu, gdy dowódca jej, porucznik Żerebecki, kontrolując skład pociągu zauważył, że właśnie wagon z amunicją z niewiadomej przyczyny objęty jest pożarem. Zdając sobie momentalnie sprawę z grożącego niebezpieczeństwa, porucznik Żerebecki donośnym głosem wzywa żołnierzy do opuszczenia wagonu, sam natomiast rzuca się między wagony z zamiarem odczepienia wagonu z amunicją od reszty składu. W tym momencie następuje wybuch i porucznik Żerebecki ginie wraz z wartownikiem, saperem Maciejskim, znajdującym się w tymże wagonie.

BITWA WARSZAWSKA I POLSKA OFENSYWA.

Walki nad Wisłą, to potężne starcie się dwu woli w śmiertelnych zapasach — jednej: żądnej krwi, chciwej łupu i rozboju, drugiej: zdeterminowanej i zdecydowanej nie puścić wroga ani krok dalej, choćby przyszło trupami wejście do stolicy zagrodzić.

Naczelny Wódz postanowił większą częścią sił (do których został przydzielony IV bataljon kolejowy) bronić stolicy bezpo-

średnio, zaś sam zebrał „grupę manewrową“ (w skład której wszedł III bataljon kolejowy) w obszarze Wieprza,, aby w odpowiednim momencie niespodzianie wypaść na południową flankę i tyły atakujących Warszawę armij sowieckich.

W czasie walk tych kompanje kolejowe utrzymują ruch na czołowych odcinkach Warszawa — Rembertów, Warszawa — Wołomin, Warszawa — Otwock i na kolejkach wąskotorowych Jabłonna — Warszawa, Warszawa — Karczew, Warszawa — Radzymin i Warszawa — Góra Kalwarja.

Maszynista — szeregowy, czy kierownik pociągu — oficer, w napięciu wszystkich swych nerwów nie czują zmęczenia, z żalem schodząc ze swych posterunków, by oddać służbę w ręce wyznaczonej zmiany, gdyż właśnie w tym momencie może nadejść chwila decydująca, a ich tam nie będzie. Gdy gwałtowny manewr Naczelnego Wodza z nad Wieprza odrzucił nieprzyjaciela poza Niemen, kompanje kolejowe podążają szlakiem powrotnym, odbudowując znowu zniszczone linje kolejowe. III bataljon rzuca swoje kompanje na Dęblin, Łuków, Brześć, Baranowicze, Łuniniec, Białystok, a IV bataljon zdąża linjami: Warszawa — Białystok — Łosośna, Warszawa — Siedlce, Warszawa — Otwock, Ostrołęka — Łapy, Ostrołęka — Małkinia, Ostrołęka — Tłuszcz, Grodno — Mosty, Białystok — Wołkowysk, Suwałki — Łosośna. Na linjach tych wre odbudowa zniszczonych torów, wysadzonych mostów, spalonych objektów stacyjnych w tempie niebywałem. W każde uderzenie młota, czy cięcie siekiery, przelewa żołnierz całe swe pragnienie odwetu — „za nasz trud, za mękę, za krew przelaną — abyś pamiętał, by ci się na zawsze odechciało“. Za każdym przybyłym po odbudowaniu mostem, pieści się nadzieją, że przecież uda mu się przyłapać jakiś cofający się wrogi oddział, by móc mu bagnetem wypisać pamiątkę pobytu pod Warszawą.

Następują odbudowy przez III bataljon mostów na rzekach Narwi, Bugu, Jasiołdzie, Hrywdzie, Szczarze, Wiedźmie i Uszy; wreszcie mosty na szlakach IV bataljonu, a z nich ważniejsze na rzekach: Świdrze, Bugu, Świsłoczy, Unicie, Łosośnie, Biebrzy i Kotrze.

26 SIERPNIA — MOST NA BUGU.

Dzień 26 sierpnia 1920 roku staje się dniem święta 2-go pułku wojsk kolejowych, obchodzonym rok rocznie uroczyście, na pamiątkę tego dnia, w którym poraz pierwszy od początku wojny polsko-sowieckiej, spotykają się w pościgu kompanje III i IV bataljonów kolejowych — jako kompanje jednego pułku — przy wspólnej pracy nad odbudową mostu na rzece Bugu. Jeszcze nigdy dotychczas nie podejmowały kompanje kolejowe pracy w tak podniosłym nastroju, jak to miało miejsce właśnie przy odbudowie tego mostu. Świadomość odniesionego zwycięstwa w walce o byt ukochanej Ojczyzny, — łącząca się z odczuciem własnej siły, dzięki okoliczności wspólnej pracy dwu bataljonów jednego pułku, stwarzały nastrój radosny, wlewały otuchę w udręczone serca żołnierzy, budziły wiarę w jasną przyszłość narodu, krzepiły nadzieją, że niedługo już może nadejdzie dzień wytchnienia, dzień wielce zasłużonego odpoczynku w pułku, wśród braci złączonych nierozerwalnemi nićmi wspólnych, najsilniejszych i najpodnioślejszych przeżyć.

NA LITWIE ŚRODKOWEJ.

Naczelny Wódz polski nie dał wrogowi wytchnąć. Już 22 września zaatakował Rosjan nad Niemnem i pobił ich tak skutecznie, że resztki ich armij w popłochu uciekły aż do obszaru Berezyny i wreszcie poprosiły „pardonu". Nastąpiło zawieszenie broni.

Tylko generał Żeligowski prowadził nadal ciężkie walki z Litwinami o Wilno.

Jeszcze w pierwszych dniach października 1-a i 2-a kompanje (a w dniu 8 grudnia i 4-a kompanja) IV bataljonu wyjeżdżają do Wilna, na teren Litwy Środkowej, celem odbudowy tamtejszych linji kolejowych, jak również i odbudowy zniszczonego mostu kolejowego na rzece Wace pod Landwarowem. Całkiem spokojnie może już IV bataljon przerzucić się na inny teren działania, w tym samym bowiem miesiącu ruch na zniszczonych dotychczas linjach odbywa się już normalnie.

KOŃCOWE PRACE I OGÓLNY DOROBEK WOJENNY III i IV BATALJONÓW KOLEJOWYCH.

Mimo obustronnego zaprzestania kroków nieprzyjacielskich na froncie, praca kompanij kolejowych nie ustaje a jedynie prze-

chodzi w ostatnią swą fazę pracy — o charakterze więcej pokojowym.

2-a i 4-a kompanje III bataljonu odchodzą do odbudowy mostu na linji Łuniniec — Łachwa, 3 kompanja — odbudowuje most na Niemnie (linja kolejowa Baranowicze — Lida), zaś 1-a kompanja — przechodzi do odbudowy mostu również na Niemnie pod Stołpcami.

W styczniu 1921 roku 2-a i 4-a kompanje VIII bataljonu odchodzą do bataljonu zapasowego w Jabłonnie, a wszystkie prawie kompanje III bataljonu odwołane zostają z pola do akcji przeciwstrejkowej w głębi kraju, pełniąc służbę w Warszawie, Zawierciu, Lidzie, Łunińcu i Wołkowysku aż do marca 1921 roku.

Kompanje kolejowe IV bataljonu (za wyjątkiem 2-ej) opuszczają w tym czasie Wilno i przystępują do odbudowy linji kolejowej Lida — Gawja, oraz mostów na rzece Gawji, Żyżmie i Lidziejce, przekazując odbudowane objekty kolejowe cywilnym władzom kolejowym.

Po zlikwidowaniu strejku obejmują 1-a, 2-a i 4-a kompanje III bataljonu odbudowę mostu na Wilji (84 mtr.), kończąc ją równocześnie z odbudową mostu na rzece Serwecz, prowadzoną przez 3-ą kompanję. Z racji tej okoliczności, że prace te wykonane zostają 26 kwietnia 1921 roku, a więc w dwuletnią rocznicę istnienia i działania III bataljonu kolejowego na froncie — dzień ten obchodził III bataljon bardzo uroczyście.

Most na Szoszy. — Z kolei przystępują 1-a i 3-a kompanje III bataljonu (a później nieco i 1/VIII kompanja) do jednej z najoryginalniejszych pod względem technicznego ujęcia prac swoich, t. j. do budowy mostu na rzece Szoszy, prowadzonej przez kapitana Mikołaja Jasińskiego. Gdy w dniu 22 czerwca 1921 roku „wojskowa misja francuska" z pułkownikiem Simonem oglądała rezultaty pracy bataljonów kolejowych na odcinku Mołodeczno—Połock, szczególnie zainteresowała się przeprowadzeniem budowy tego właśnie mostu.

Z końcem czerwca 1921 roku rozkaz ministerstwa spraw wojskowych przerzuca trzy kompanje, wraz z dowództwem III bataljonu, na linję Puck — Hel wślad za odeszłą tamże już w maju tegoż roku 3-ą kompanją III i 2-ą VIII bataljonu, gdzie w przeciągu dwóch miesięcy przeprowadzają te kompanje roboty ziemne łącznie z budową nasypów pod nową linję kolejową.

W lipcu tegoż roku w związku z demobilizacją, przeprowadzona została reorganizacja bataljonów kolejowych. Demobilizacja ta zabrała z bataljonów zgórą 1500 najstarszych żołnierzy i najlepszych fachowców, zaprawionych do ciężkiej pracy w polu.

Jeszcze raz w dniu 21 sierpnia 1921 roku użyty zostaje III bataljon kolejowy do akcji przeciwstrejkowej i obejmuje ważniejsze węzły kolejowe, a mianowicie: Tczew (2-a. kompanja — Laskowice (1-a kompanja) — Bydgoszcz (3-a kompanja), jakoteż i Toruń, gdzie służbę ruchu pełniła należąca nominalnie do III bataljonu 1-a kompanja X bataljonu.

Wyrażając cyfrowo działalność tylko III i IV bataljonów kolejowych w polu otrzymujemy następujący obraz tego ogromu wykonanych prac.

III bataljon kolejowy: 94 odbudowanych mostów, 1771 km. przekutego toru, 12 odbudowanych stacyj wodnych.

IV bataljon kolejowy: 87 odbudowanych mostów, 1825 km. przekutego toru, 7 odbudowanych stacyj wodnych.

Razem: 181 mostów, 3596 km. toru, i 19 stacyj wodnych — nie licząc budowy linij telefonicznych i telegraficznych, kolejek wąskotorowych, oraz prac pomocniczych, jak również i prowadzonego na poszczególnych linjach ruchu.

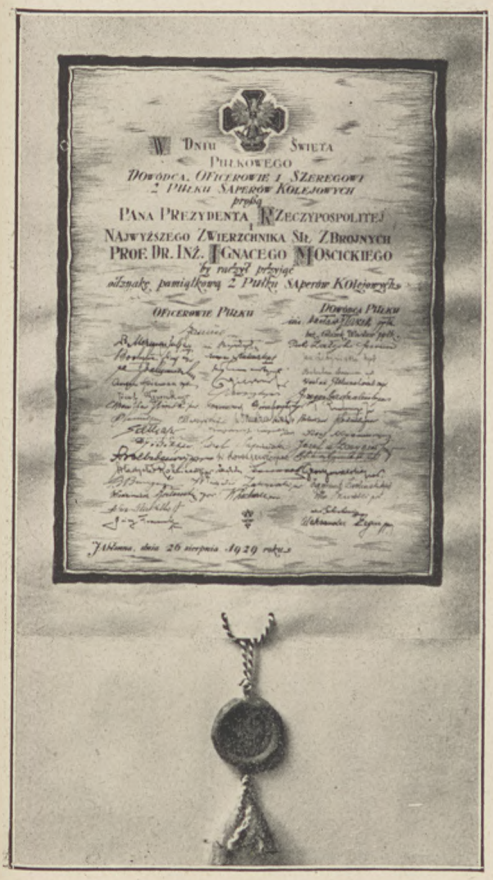
2-i PUŁK WOJSK KOLEJOWYCH W CZASIE POKOJU.

III bataljon kolejowy nie wraca już więcej na teren minionych walk, lecz po zlikwidowaniu strejku wyrusza do Jabłonny, gdzie około 5 września 1921 roku zjeżdżają się wszystkie kompanje bataljonu, celem wcielenia do swego macierzystego pułku.

Później znacznie, bo dopiero 25 listopada 1921 roku, przybywa i dowództwo IV bataljonu kolejowego oraz kompanje w jego skład wchodzące, by odtąd, tracąc swą samodzielność, tworzyć wraz z III bataljonem „2-i pułk wojsk kolejowych".

Jedynie jeszcze 2-a kompanja IV bataljonu pozostaje przez parę miesięcy w Wilnie.

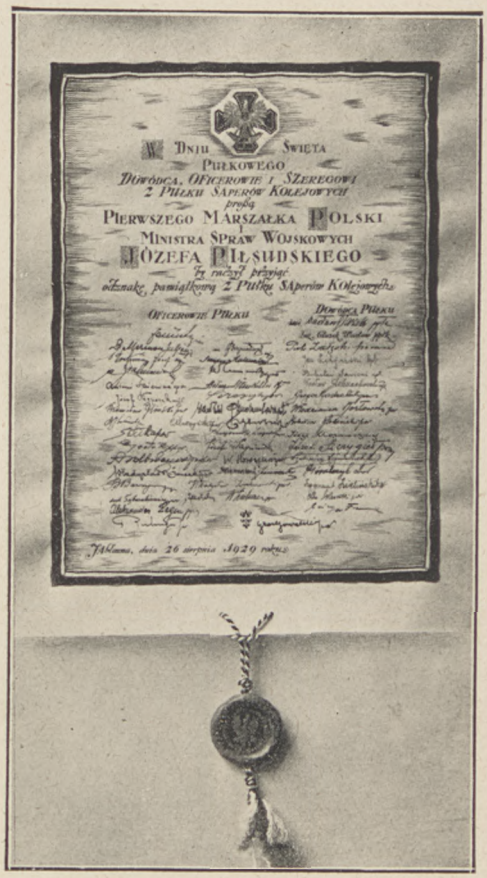
29 listopada 1921 roku o godzinie 9 odbyła się uroczysta msza św. w kaplicy garnizonowej, po której dowódca pułku, pułkownik Pedenkowski, powitał żołnierską przemową przybyłych oficerów i szeregowych, wyrażając swe uznanie za wytrwałą i owocną pracę i dziękując za ofiarnie poniesiony trud w obronie ojczystych granic.



W Dniu Święta
Pułkowego
Dowódca, Oficerowie i Szeregowi
z Pułku Saperów Kolejowych
proszą
Pana Prezydenta Rzeczypospolitej
i
Najwyższego Zwierzchnika Sił Zbrojnych
Prof. Dr. Inż. Ignacego Mościckiego
by raczył przyjąć
odznakę pamiątkową z Pułku Saperów Kolejowych

Oficerowie Pułku — Dowódca Pułku

Płock, dnia 26 sierpnia 1929 roku



W Dniu Święta
Pułkowego
Dowódca, Oficerowie i Szeregowi
z Pułku Saperów Kolejowych
proszą
Pierwszego Marszałka Polski
Ministra Spraw Wojskowych
Józefa Piłsudskiego
by raczył przyjąć
odznakę pamiątkową z Pułku Saperów Kolejowych

Oficerowie Pułku — Dowódca Pułku

Płock, dnia 26 sierpnia 1929 roku

Jeszcze mija jakiś czas zanim oddziały 2-go pułku wojsk kolejowych wejdą na tory normalnej pracy pokojowej — zwalnianie bowiem roczników i oficerów rezerwowych, nie zezwolą na ścisłe ustalenie ram organizacyjnych — brak ogólnych wytycznych, a zwłaszcza odpowiednich instrukcyj i podręczników technicznych utrudnia jednolite szkolenie. Energja jednak i inicjatywa przełożonych [1]), wytężona praca oddziałów pokonywują i te trudności, coraz też wyraźniej zarysowuje się i utrwala w szczegółach szkielet pokojowej organizacji wojsk kolejowych — ustalają się podstawy i metody pracy tak, że obecnie pułk może wychowywać i szkolić napływające roczniki poborowych według realnych, życiowo wypracowanych programów, ćwicząc je praktycznie na rozbudowanym odpowiednio poligonie i linji kolejowej ćwiczebnej, zaprawiać do wysiłku fizycznego i hartu na stadjonie i placach sportowych, rozwijać umysłowo i moralnie dzięki bibljotece, czytelni i świetlicy żołnierskiej.

Wielce godziwą, miłą i pouczającą rozrywkę daje żołnierzom kinoteatr 2-go pułku.

Z inicjatywy też 2-go pułku powstała na terenie garnizonu już w 1922 roku spółdzielnia (początkowo pułkowa — obecnie garnizonowa).

CHORĄGIEW PUŁKOWA.

Pracownicy warszawskiej dyrekcji kolejowej, którzy, współpracując z kompanjami kolejowemi, byli naocznymi świadkami działalności kompanij kolejowych 2-go pułku w czasie walk pod Warszawą, postanowili w 1927 roku ofiarować pułkowi chorągiew, jako symbol ofiarnej służby pułku dla Ojczyzny, dając tem dowód odczucia bratniego związku, łączącego pod tem wspólnem hasłem brać kolejarską w mundurze i stroju cywilnym.

Akt fundacji chorągwi został uwieczniony na kartach złotej księgi pułku w słowach:

„Działo się to dnia 26 sierpnia Roku Pańskiego 1927-go, Prezes i pracownicy Warszawskiej Dyrekcji Kolejowej, chorągiew 2-mu pułkowi Saperów Kolejowych ofiarować postanowili".

Chorągiew wręczył uroczyście Prezydent Rzeczypospolitej, Ignacy Mościcki, dowódcy pułku, w obecności przedstawicieli

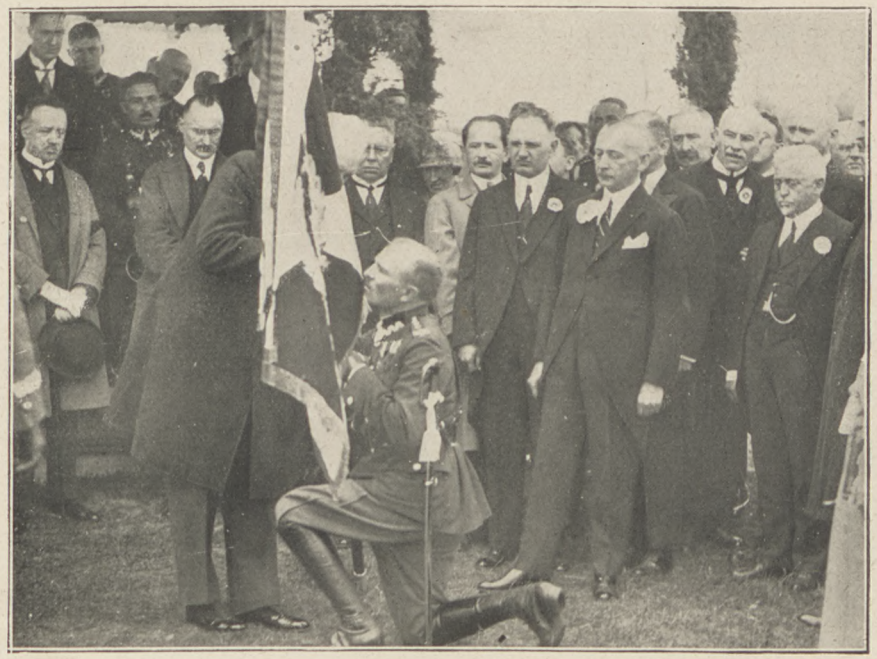
[1]) Nieustająca działalność twórcza następujących po sobie d-ców pułku: płk. Szt. Gen. Marjana Kozłowskiego, inż. płk. Władysława Gallasa i inż. ppłk. Wacława Głazka.

władz, generalicji, delegatów warszawskiej dyrekcji kolejowej oraz zaproszonych gości.

Jednocześnie z wręczeniem chorągwi odsłonięto pomnik poległych oficerów i szeregowych 2-go pułku, poświęcony uroczyście przez biskupa polowego księdza Galla.

Płyną lata jak fale w odwiecznym strumieniu życia — wzrastają i znowu mijają coraz to nowe pokolenia — dla nich to — w nadziei, że minionej sławy bohaterskich czynów i szlachetnych wysiłków nietylko nie zatracą, lecz że ją pomnożą — skreślony został ten historyczny szkic działalności kompanij kolejowych na froncie.

Niech złota nić tradycji połączy serca, które były z sercami, które są i będą, tworząc różaniec czci i umiłowania Ojczyzny.



Wręczenie chorągwi dowódcy 2-go pułku wojsk kolejowych przez Pana Prezydenta Rzeczypospolitej.

LISTA POLEGŁYCH I ZMARŁYCH Z RAN

Oficerowie:

1. ppor. Jabłoński Bolesław
2. por. Wawro Ksawery
3. kpt. Żerebecki Franciszek
4. ppor. Żmudzki Władysław

Szeregowi:

1. sap. Bartoszewicz Kazimierz
2. sap. Baran Piotr
3. st. sap. Durski Wojciech
4. sap. Jóźwiak Stanisław
5. sap. Kamala Stefan
6. sap. Kaźmierczuk Michał
7. sap. Kurtek Stanisław
8. sap. Kwiatkowski Józef
9. sap. Murzycki Stanisław
10. sap. Przesławski Jan
11. sap. Roszak Henryk
12. sap. Smolarz Jan
13. sap. Truszcz Jan
14. kpr. Waśkowicz Teofil
15. sierż. Wieczorek Stanisław

Ranni: 2 oficerów i 11 szeregowych.

LISTA ODZNACZONYCH SREBRNYM KRZYŻEM ORDERU WOJENNEGO „VIRTUTI MILITARI" V KLASY

1. kpr. Andrzejczak Andrzej
2. płk. inż. Gallas Władysław
3. sap. Graś Jan
4. ppłk. inż. Kowalski Kazimierz
5. płk. S. G. Kozłowski Marjan
6. ppłk. Miszewski Stanisław
7. st. sierż. Mrula Ludwik
8. ppłk. Orkisz Michał
9. kpt. Orłowski Wiesław
10. płk. S. G. Przybylski Marjan
11. mjr. Spaczyński Stefan
12. płk. Spett Alfred
13. sierż. Stróżyk Feliks
14. sierż. Wieczorek Stanisław
15. kpt. Żerebecki Andrzej

„Krzyż Walecznych" otrzymało 64 oficerów i 32 szeregowych.