

Paweł Kaczmarek

Uniwersytet Warszawski / University of Warsaw

 <https://orcid.org/0000-0002-7551-1820>

## Polskie kolejnictwo wojskowe i ewakuacja w trakcie drugiej ofensywy Tuchaczewskiego w 1920 roku

### Summary

#### Polish Military Railways and Evacuation During the Second Tikhachevsky's Offensive of 1920

Polish military railways played important role in the Russo-Polish War of 1919–1920. It provided efficient railway lines evacuation during the Second Tikhachevsky offensive in the summer of 1920 in the territories of modern Belarus, Lithuania and eastern Poland. The severe damages made, made the supplying of the Russian troops much more difficult. Evacuation was not an easy task due to many reasons: lack of personnel, bad shape of railway infrastructure, worn out rolling stock, and the fast pace of Russian assault. Using two different track gauges was also problematic, and it forced the reforging of many kilometers of rail tracks. Despite the great chaos and disorganization, Polish military railways fulfilled their task of saving many people, huge amount of war material and rolling stock.

**Keywords:** military railways, Polish railways, evacuation, war 1920

### Streszczenie

Polskie kolejnictwo wojskowe odegrało ważną rolę podczas wojny polsko-rosyjskiej 1919–1920. W trakcie drugiej ofensywy Tuchaczewskiego, latem 1920 r., zapewniło sprawną ewakuację linii kolejowych na terenach dzisiejszej Białorusi, Litwy i wschodniej Polski. Poczynione rozległe zniszczenia znacznie utrudniły zaopatrywanie wojsk rosyjskich. Ewakuacja nie była łatwym zadaniem ze względu na liczne trudności: niedostatek kadr, słaby



stan infrastruktury kolejowej, zużyty tabor kolejowy, szybkie tempo rosyjskiego natarcia. Problematyczne było również używanie dwóch różnych rozstawów szyn, co zmuszało do przekuwania wielu kilometrów torów. Pomimo wielkiego chaosu i dezorganizacji polskie kolejnictwo wojskowe wykonało zadanie i zdołało ocalić wielu ludzi oraz wywieźć wiele materiału wojennego, a także taboru kolejowego.

**Słowa kluczowe:** kolejnictwo wojskowe, kolejnictwo polskie, ewakuacja, wojna 1920 roku

**P** przedmiotem artykułu jest przedstawienie roli, jaką odegrało polskie kolejnictwo wojskowe, w tym formacje Wojsk Kolejowych wchodzące w skład Frontu Północno-Wschodniego, w akcji ewakuacyjnej prowadzonej podczas rosyjskiej ofensywy letniej sił Frontu Zachodniego, nazywanej również drugą ofensywą Tuchaczewskiego, pomiędzy 4 lipca a 13 sierpnia 1920 r. Innymi słowy – od Auty i Berezyny aż do początku operacji warszawskiej. Bazę źródłową stanowią przede wszystkim materiały z zasobów Centralnego Archiwum Wojskowego w Warszawie, głównie polskie dokumenty wytworzone na szczeblu frontowym, armijnym oraz Szefostwa Kolejnictwa Polowego Naczelnego Dowództwa Wojska Polskiego (NDWP), jak również relacje uczestników wydarzeń spisane już po wojnie.

### Stan kolei żelaznych na terenie działań Frontu Północno-Wschodniego

Nieliczne linie kolejowe kanalizowały działania obydwu stron. Na osi wschód-zachód wymienić można następujące linie:

1. Kolej warszawsko-petersburska, tutaj na odcinku: Białystok–Grodno–Orany–Landwarów–Wilno–Nowowilejka–Podbrodzie–Nowoświęciany–Kalkuny–Dyneburg. Dwutorowa normalna do Wilna, do Kalkun dwutorowa z jednym torem szerokim, dalej obydwie szerokie<sup>1</sup>.
2. Białystok–Wołkowysk–Baranowicze. Jednotorowa normalna.
3. Siedlce–Czeremcha–Wołkowysk–Mosty–Lida–Mołodeczno–Królewzczyzna. Do Lidy dwutorowa normalna, do Królewzczyzny dwutorowa z jednym torem szerokim.
4. Kolej brzesko-moskiewska: Brześć Litewski–Żabinka–Baranowicze–Mińsk–Borysów. Dwutorowa, do Baranowicz normalna, dalej z jednym torem szerokim.
5. Żabinka–Pińsk–Łuniniec–Kalinkowicze. Do Porochońska (25 km na wschód od Pińska) dwutorowa normalna, do Łunińca jednotorowa normalna, dalej dwutorowa z jednym torem szerokim.

<sup>1</sup> Rozstaw szyn normalny, tzw. stephensonowski – 1425 mm, szeroki – 1524 mm.

Rokadowe względem frontu były linie:

1. Brześć–Czeremcha–Białystok. Dwutorowa normalna.
2. Grodno–Mosty. Jednotorowa normalna.
3. Wilno–Lida–Nowojelnia–Baranowicze–Łuniniec–Sarny. Do Baranowicz jednotorowa normalna, dalej jednotorowa szeroka.
4. Nowojelnia–Mołodeczno–Mińsk–Osipowicze–Bobrujsk. Do Mołodeczna jednotorowa szeroka, dalej dwutorowa z jednym torem normalnym.

Zauważyć można, że cały ruch kolejowy w tej części frontu polsko-rosyjskiego musiał przejść przez trzy węzły kolejowe: białostocki, brzeski i czeremeski. Spowodowało to znaczne trudności podczas akcji ewakuacyjnej prowadzonej w trakcie letniej ofensywy.

Oprócz dużych przeszkód wodnych w postaci Berezyny, Wilii, Niemna, Muchawca, Bugu czy Narwi na obszarze działań znajdowało się wiele mniejszych cieków wodnych. Mosty są najwrażliwszymi punktami linii kolejowych, zniszczenie ich może zablokować odcinek linii na całe dni bądź tygodnie, a dewastacja stacji wodnych znacząco utrudnia prowadzenie ruchu. O skali problemu świadczą liczby bezwzględne – spis takich obiektów na obszarze operacyjnym Frontu Litewsko-Białoruskiego z marca 1920 r. wykazuje 90 mostów i wiaduktów dłuższych niż 10 m oraz 65 stacji wodnych<sup>2</sup>.

Stan infrastruktury był niezadowolający, wciąż wyraźnie odczuwalne były szkody uczynione podczas Wielkiej Wojny. W samej Dyrekcji Wileńskiej PKP w porównaniu ze stanem z 1914 r.<sup>3</sup> w toku działań wojennych do 1921 r. zniszczono 126 z 138 mostów o rozpiętości powyżej 20 m oraz 987 z 1528 mostów poniżej 20 m<sup>4</sup>. Dla dyrekcji Warszawskiej, Radomskiej, Wileńskiej, Lwowskiej i Stanisławowskiej dane zbiorcze dotyczące innych obiektów wyglądały fatalnie: zniszczonych było 489 stacji wodnych i wież ciśnień (81% stanu), 574 dworce (63%), 51% magazynów towarowych oraz 48% parowozowni i warsztatów<sup>5</sup>. Wspominał Stanisław Jabłonowski, mianowany w grudniu 1919 r. naczelnikiem parowozowni Mołodeczno:

<sup>2</sup> Wykaz obiektów kolejowych i stacji wodnych na terenie operacyjnym z wyszczególnieniem posterunków niezbędnych dla ochrony, 13 III 1920, Centralne Archiwum Wojskowe Wojskowego Biura Historycznego [dalej: CAW WBH], Dowództwo 1. Armii, sygn. I.311.1.152.

<sup>3</sup> Uwzględniając oczywiście, że PKP wówczas nie istniało, niemniej istniały obiekty i linie administrowane przezeń od 1919 r.

<sup>4</sup> T. Skratelski, *Polskie Koleje Państwowe*, [w:] *Dziesięciolecie Polski Odrodzonej. Księga Pamiątkowa 1918–1928*, red. M. Dąbrowski, Kraków–Warszawa 1928, s. 432.

<sup>5</sup> A. Massel, *Pierwsze lata funkcjonowania kolei w Polsce niepodległej (1918–1922)*, [w:] *Kolejnictwo polskie w okresie bitwy warszawskiej 1920 roku i w pierwszych latach odbudowy*

„Sytuacja była b. ciężka. Parowozownia i warsztaty były zdemolowane. Uruchomiłem kuźnię i parę najniezbędniejszych obrabiarek prymitywnym urządzeniem ręcznym za pomocą koła drewnianego odjętego ze studni, gdyż nie było transmisji”<sup>6</sup>.

Równie źle prezentowała się sytuacja taborowa. Lokomotywy i wagony były poważnie zużyte podczas Wielkiej Wojny, nie dbano o ich kompleksowe naprawy, na dodatek liczba ich była zdecydowanie za mała wobec stawianych zadań. Już w 1919 r. rozpoczęto zakupy sprzętu zarówno w krajach Ententy (przede wszystkim USA i Francja), jak i w Niemczech oraz Austrii, bezpośrednio od producentów. W 1920 r. PKP dysponowało 2827 parowozami, 7259 wagonami osobowymi i 67 750 towarowymi<sup>7</sup>. Używano również dwóch rozstawów szyn, a więc i taboru normalnotorowego oraz szerokotorowego, co komplikowało znacząco sprawy, zwłaszcza w trakcie ewakuacji. Wówczas, aby móc wyprowadzić tabor, należało przekuć tory na pożądaną rozmiar, co oznaczało długie godziny pracy setek żołnierzy kompanii kolejowych, a niekiedy robiono to dwukrotnie – aby utrudnić postępy wojskom rosyjskim polegającym na torze szerokim.

Do czynników materiałowych dochodził czynnik ludzki. Brakowało wykwalifikowanych oficerów i podoficerów wojsk kolejowych z doświadczeniem z armii zaborczych<sup>8</sup>. Wskutek tego na najniższe stanowiska, jak np. dowódców dworców kolejowych, mianowani byli ludzie nieposiadający do tego odpowiednich przymiotów bądź wiedzy. Potęgowało to chaos i wpływało na płynność oraz terminowość ruchu kolejowego. Dość powiedzieć, że specjalna komisja wysłana w styczniu 1920 r. celem inspekcji stacji Siedlce, Czeremcha, Wołkowysk, Lida i Mołodeczno odnotowała opóźnienia transportów kolejowych rzędu 20–40 (!) godzin<sup>9</sup>. Czyniło to i tak długą podróż jeszcze dłuższą. Wymienione wyżej czynniki materialne i tak sprawiały już, że regularne pociągi aprowizacyjne pokonywały trasę między Warszawą a Wilnem rozkładowo w 32,5 godz., z Siedlec do Lidy w 24,5 godz., z Brześcia do Mińska – 20 godz. 40 min, przy średniej szybkości (nie wliczając postojów na stacjach) około 17–18 km/h<sup>10</sup>.

---

*II Rzeczypospolitej*, red. D. Rogut, Łódź–Warszawa 2021, s. 41; J. Odziemkowski, *Polskie kolejnictwo wojskowe na froncie wschodnim 1918–1920*, Kraków 2011, s. 9–10.

<sup>6</sup> Relacja Stanisława Jabłonowskiego z dnia 5 VII 1930, CAW WBH, Relacje, sygn. I.400. 3196/42, s. 6–7.

<sup>7</sup> A. Massel, *op. cit.*, s. 47.

<sup>8</sup> J. Odziemkowski, *op. cit.*, s. 13.

<sup>9</sup> Sprawozdanie szczegółowe Komisji dla sanacji stosunków transportowych na kolejach, 19 I 1920, CAW WBH, Oddział IV NDWP, sygn. I.301.10.41, s. 3–4.

<sup>10</sup> Pismo Szefa Kolejnictwa Polowego do podległych jednostek nr 1250/kol I.tj., 14 IV 1920, CAW WBH, Oddział V NDWP, sygn. I.301.11.26, s. 10.

## Organizacja kolejnictwa wojskowego w ramach Frontu Północno-Wschodniego

Wojska Kolejowe kilkakrotnie zmieniały swoją strukturę organizacyjną podczas działań wojennych w latach 1918–1921, w omawianym okresie obowiązywała ustalona 16 marca 1920 r. Ministerstwo Spraw Wojskowych (MSWojsk.) odpowiadało za sprawy organizacyjne, mobilizacyjne i szkoleniowe, NDWP natomiast dysponowało na froncie poprzez organ, jakim było Szefostwo Kolejnictwa Polowego z ppłk. inż. Janem Brzozowskim na czele. Podlegali mu Szefowie Kolejnictwa Frontu, dysponujący oddziałami kolejowymi, pociągami pancernymi oraz będący nadrzędni wobec służby transportowej, analogicznie Szefowie Kolejnictwa Armii byli ich podwładnymi<sup>11</sup>.

Jeżeli chodzi o służbę transportową – każda armia dysponowała Kierownictwem Transportów Polowych (KTP) o numerze odpowiadającym numerowi armii, miało ono m.in. współdziałać z cywilnymi władzami kolejowymi celem zabezpieczenia wszelkich armijnych potrzeb zaopatrzeniowych. Najniższym szczeblem były Komenady Dworca dzielone na typ A i B – pierwsza z nich mogła wdrażać transporty kolejowe.

Utworzenie KTP wiosną 1920 r. wpłynęło negatywnie na efektywność przewozów kolejowych, doprowadzało bowiem do dwuwładzy – równolegle do nich istniały przy poddyrekcjach PKP Oddziały Kierownictwa Transportów Wojskowych (OKTW), które podlegały bezpośrednio Szefostwu Kolejnictwa Polowego. Prowadziło to do szkodliwych i kuriozalnych sytuacji, takich jak ta panująca w Poddyrekcji Wileńskiej PKP (podległej Dyrekcji Wileńskiej), gdzie w dniach czerwcowej kontrofensywy Armii Rezerwowej gen. Sosnkowskiego istniały cztery (!) równorzędne organy wojskowej służby transportowej – OKTW przy Poddyrekcji i KTP 7 w Wilnie, KTP 1 w Mołodecznie oraz referat transportowo-kolejowy Armii Rezerwowej w Świącianach. Ostatecznie rozwiązano ten problem dopiero w trakcie drugiej ofensywy Tuchaczewskiego, kiedy najpierw w miejsce KTP 1 i 7 przy dowództwach armii utworzono jedno – przy Dyrekcji Wileńskiej, w końcu 28 lipca 1920 r. zlikwidowano je w ogóle, a OKTW podporządkowano dowództwom frontów<sup>12</sup>.

W ramach służby transportowej istniał także Centralny Urząd Rozdzielczy (CUR), podległy Oddziałowi IV NDWP, oraz Centralne Stacje Rozdzielcze Armii,

<sup>11</sup> Załącznik 2 do rozkazu Szt. Gen nr 256/2/kol.0.pf. Zakres działania, prawa i kompetencje Szefa Kolejnictwa Frontu, CAW WBH, Szefostwo Kolejnictwa Polowego NDWP [dalej: SzKP], sygn. I.301.15.8, s. 4.

<sup>12</sup> J. Ehrlich, A.H. Szychowski, *Studium organizacji kolejnictwa wojskowego w wojnie światowej (1914–1918) i polsko-rosyjskiej (1919–1920) (III)*, „Bellona” 1932, R. XIV, t. XL, z. 3, s. 596–597.

zajmujące się koordynacją wysyłki zaopatrzenia z kraju na front i jego rozdziałem. Nie wchodziły one w skład kolejnictwa wojskowego, niemniej jednak KTW musiały uwzględniać żądania CUR co do wagonów i transportów<sup>13</sup>.

Jakimi siłami konkretnie dysponował Front Północno-Wschodni? Były to przede wszystkim bataliony i kompanie kolejowe. Do ich zadań należało: odbudowa i naprawa niezbędnej infrastruktury oraz prowadzenie ruchu na czołowych odcinkach linii kolejowych, budowa i rozbudowa bocznic, ramp wylądowczych, magazynów itp. oraz naprawa taboru, w trakcie odwrotu natomiast – ewakuacja materiału wojennego, a także dewastacja szlaków uniemożliwiająca wykorzystanie przez nieprzyjaciela. Z założenia mieli do tych oddziałów trafiać ludzie wykwalifikowani: kolejarze czy rzemieślnicy (ślusarze, tokarze, cieśle)<sup>14</sup>. Praktyka niestety była odmienna. Kierowani doń rekruci często byli słabej kondycji fizycznej, kiepsko przygotowani do czekających ich zadań, a braki podoficerów sięgały niekiedy nawet 70% liczby przewidzianej etatem<sup>15</sup>. Ten natomiast przewidywał w każdej kompanii 240 szeregowców, 46 podoficerów i 6 oficerów<sup>16</sup>.

Żołnierz kompanii kolejowych walczył młotem, łopatą, piłą czy lutownicą, po karabin sięgając rzadko, pracując w oparciu o podległy jej pociąg – pełniący rolę magazynu, warsztatu, noclegu i stołówki i liczący około 30 wagonów. Wyróżniano kompanie kolejowe budowlane oraz ruchowe, te drugie zgodnie z nazwą miały skupiać się na prowadzeniu ruchu na linii. Utworzono ich po dwie na batalion – jedną z dobranych żołnierzy już istniejących kompanii danej jednostki, drugą natomiast z batalionów zapasowych<sup>17</sup>. Kompanie parkowe zapewniały materiały i narzędzia do niezbędnych robót, kompanie robocze natomiast, składające się z niewykwalifikowanych żołnierzy – pełniły funkcje pomocnicze przy budowach lub naprawach. Kompanie robocze jeńców przede wszystkim wylądowywały wagony<sup>18</sup>.

<sup>13</sup> Rozkaz nr 64550/17 NDWP, 28 XI 1919, CAW WBH, SzKP, sygn. I.301.15.96, mps; J. Odziemkowski, *op. cit.*, s. 63–64.

<sup>14</sup> Rozkaz MSWojsk. ws. organizacji Wojsk Kolejowych, 15 III 1920, CAW WBH, SzKP, sygn. I.301.15.8, s. 1–3.

<sup>15</sup> Meldunek V batalionu kolejowego do Szefostwa Kolejnictwa Frontu Generała Szeptyckiego, 11 VII 1920, *ibidem*, sygn. I.301.15.98; J. Odziemkowski, *op. cit.*, s. 14–15, 23.

<sup>16</sup> Załącznik do rozkazu nr 57 Sztabu Generalnego WP. Etaty kompanii kolejowej, CAW WBH, Dowództwo Frontu Litewsko-Białoruskiego, sygn. I.310.3.420.

<sup>17</sup> A.H. Szychowski, *Wojska kolejowe i ich zadania w ubiegłej wojnie polsko-bolszewickiej (1918–1920)*, „Bellona” 1922, R. V, t. VI, z. 3, s. 267.

<sup>18</sup> Rozkaz MSWojsk. Nr 1281/Org. ws. organizacji Wojsk Kolejowych, 15 III 1920, CAW WBH, SzKP, sygn. I.301.15.8, s. 7–9.

Tabela

Wojska Kolejowe<sup>19</sup> podległe Frontowi Północno-Wschodniemu w dniu 5 lipca 1920 r.

Związek	Jednostki
Front Północno-Wschodni Szef Kolejnictwa Frontu: ppłk Marian Kozłowski	
1. Armia Szef Kolejnictwa Armii: płk Stanisław Słupecki	IV batalion kolejowy (d-ca por. Henryk Rukóżyo) 1/IV, 2/IV, 3/IV, 4/IV, 3/VIII, 4/VIII kompanie kolejowe 2. kompania parkowa 6. kompania robocza jeńców
4. Armia Szef Kolejnictwa Armii: ppłk Marian Kozłowski kpt. Michał Orkisz (od 14 VII)	III batalion kolejowy (d-ca kpt. Michał Orkisz) 1/III, 2/III, 3/III, 4/III, 1/VIII, 2/VIII kompanie kolejowe V batalion kolejowy (d-ca por. Wacław Głazek) 1/V, 2/V, 3/V, 4/V, 1/IX, 2/IX kompanie kolejowe 3. kompania parkowa 111. kompania robocza jeńców

Źródło: OdB 1. Armii z 5 VII 1920, Centralne Archiwum Wojskowe Wojskowego Biura Historycznego, Dowództwo 1. Armii, sygn. I.311.1.12; Organizacja i etaty Szef. Kol. Frontu i Armji nr Szt. Gen. 2945/Kol.I.tj., 14 VII 1920, *ibidem*, sygn. I.311.1.9; Pismo Szefa Kolejnictwa Polowego nr Szt. Gen. 1250/kol.I.tj., 14 IV 1920, *ibidem*, Oddział V NDWP, sygn. I.301.11.26.

## 4 lipca i jego następstwa – akcja EWA

Wojska rosyjskie wchodzące w skład Frontu Zachodniego ruszyły do natarcia rankiem 4 lipca 1920 r., nad Autą i Berezyną jednostki polskiej 1. Armii zostały odrzucone na zachód. Konieczny był odwrót i przegrupowanie, tym bardziej, iż w południowej części frontu przeciwrosyjskiego nie działo się lepiej – tego samego dnia utracone zostało Równe.

W dniu 5 lipca Naczelne Dowództwo wydało rozkaz nr 3400/IV – Instrukcję ewakuacyjną<sup>20</sup>. Był on próbą sformalizowania i uporządkowania ewakuacji,

<sup>19</sup> Nie uwzględniono pociągów pancernych.

<sup>20</sup> Rozkaz nr 3400/IV NDWP, Warszawa 5 VII 1920, CAW WBH, Oddział I NDWP, sygn. I.301.7.87.

dotychczas samorzutnej i chaotycznej (na froncie ukraińskim). Zostały wyznaczone dwie strefy: I – ograniczona na zachodzie linią rz. Seret – Brody – rz. Styr – Pińsk – linia kolejowa Baranowicze – Lida – Wilno – rz. Wilia; II – rz. Żłota Lipa – Krasne – rz. Bug – linia kolejowa Brześć – Czeremcha – Białystok – Grajewo. Pierwsza z nich dzieliła się dodatkowo na pasy A – ewakuacji przymusowej, do określonych odgórnie ośrodków, oraz B – planowej, gdzie właściciele wywożonego majątku mogli określić miejsce przeznaczenia, niemniej w obydwu wypadkach musiały one znajdować się na zachód od linii Wisły i Sanu. Frontowi Szeptyckiego oraz Okręgowi Generalnemu Grodno wyznaczono takie ośrodki w Łowiczu, Łodzi oraz Kutnie. Ewakuacja miała być kierowana przez komisje EWA, składające się z oficerów ewakuacyjnych wyznaczonych przez dowództwa frontów, armii, okręgów generalnych (Dowództwa Okręgów Generalnych były organami terytorialnymi MSWojsk.) oraz przedstawicieli władz cywilnych. Do wywozu przeznaczono wszelki majątek wojskowy niepotrzebny do prowadzenia operacji (a więc nade wszystko zdobywczy wojenną), spośród majątku cywilnego – kasy, akta sądowe, zabytki kultury, w końcu rodziny urzędników, ludność cywilną, na samym końcu personel urzędów. Dowództwa Okręgów Generalnych wyznaczyć miały stacje kolejowe w ustalonych centrach oraz koordynować rozładunek pociągów. Punkt 15 i ostatni rozkazu brzmiał: „W rozmowach telefonicznych dotyczących ewakuacji należy posługiwać się hasłem EWA”<sup>21</sup>.

Zakres działania Dowództw Okręgów Generalnych precyzowała Ogólna instrukcja ewakuacyjna wydana przez MSWojsk. w dniu 7 lipca. Miały one sporządzić plany kwaterunków, wyładunków, przygotować urzędników gospodarcze oraz współpracować z odpowiednim OKTW. Bataliony wartownicze oraz żandarmeria miały pozostać i przejść pod komendę odpowiednich dowództw frontów. Pierwszeństwo w ewakuacji miały dowództwa frontów, dalej składy i warsztaty uzbrojenia oraz techniczne, szpitale, urzędy gospodarcze. Oddziałom Frontu Północno-Wschodniego wyznaczono ewakuacyjne linie kolejowe: Warszawa–Sochaczew–Łowicz, 1. Armii: Warszawa–Sochaczew–Łowicz–Kutno, 4. Armii: Warszawa–Skierniewice–Łódź<sup>22</sup>.

Dowództwo Frontu Północno-Wschodniego przydzieliło rozkazem z 6 lipca następujące linie ewakuacyjne dla swoich związków:

- Grupa generała Boruszcza (zlikwidowana wcześniej 7. Armia): Wilno–Grodno–Białystok,
- 1. Armia: Dyneburg–Wilno–Lida,

<sup>21</sup> *Ibidem*.

<sup>22</sup> Ogólna Instrukcja ewakuacyjna Oddziału I MSWojsk. Nr 6593/Org. 7 VII 1920, CAW WBH, Dowództwo 1. Armii, sygn. I.311.1.16.



- 4. Armia: Borysów–Mińsk–Baranowicze, Puchowicze–Mińsk–Baranowicze, Bobrujsk–Osipowicze–Słuck–Gonczary–Baranowicze, Baranowicze–Wołkowsk–Siedlce,
- Grupa Poleska: Łuniniec–Janów–Brześć–Łuków.

Tabor normalnotorowy miał być w myśl rozkazu ewakuowany na zachód, szerokotorowy natomiast miał zostać skupiony w Baranowiczach<sup>23</sup>. Jeszcze dzień wcześniej – 5 lipca – nakazano przekuć jeden tor linii Brześć–Baranowicze na rozstaw szeroki (co odegrało wkrótce niebagatelną rolę), natomiast 9 lipca rozkazano opróżnić linię Wilno–Mołodeczno–Mińsk z wszelkiego taboru szerokiego<sup>24</sup>. W Mińsku zatrzymano także wszystkie transporty z bronią lub amunicją dla Borysowa i Bobrujska – inaczej dotarłyby one tylko po to, by ruszyć z powrotem<sup>25</sup>.

O jakiej skali mowa, jeżeli chodzi o prowadzoną wówczas ewakuację? W dokumentach archiwalnych można znaleźć trzy reprezentatywne przykłady. Pierwszym z nich byłby Mińsk – już 4 lipca 1920 r. w Kwatermistrzostwie 4. Armii powstał plan oraz lista niezbędnych wagonów dla odpowiednich ładunków, które podzielono na cztery kategorie (w nawiasach wyznaczony tabor):

- I – amunicja i żywność na ponad 10 dni, ekwipunek ponad minimum, materiał techniczny, sądy, więzienia (358 wagonów krytych, 66 lor, 4 osobowe)
- II – oddziały i urzędnicy zdadne do natychmiastowej ewakuacji, np. kasy operacyjne (144 kryte, 23 lory, 6 osobowych)
- III – materiał zbędny dla oddziałów w trakcie odwrotu (244 kryte, 10 lor, 4 osobowe)
- IV – oddziały i urzędnicy, które muszą zostać na miejscu do ostatniej chwili (274 kryte, 62 lory, 61 osobowych)

Organom administracji cywilnej przewidziano w III i IV grupie 179 wagonów krytych. Łącznie daje to 1435 wagonów<sup>26</sup>. Przez pierwsze dwa dni z Mińska miało ruszać 5 pociągów, następnie 10. W związku z zapotrzebowaniem kwatermistrza Frontu Północno-Wschodniego Szefostwo Kolejnictwa Polowego wysłało

<sup>23</sup> Rozkaz Dowództwa Frontu Gen. Szeptyckiego nr 1150/IV OR, 6 VII 1920, CAW WBH, Dowództwo 4. Armii, sygn. I.311.4.468.

<sup>24</sup> Depesza Kwatermistrzostwa Frontu gen. Szeptyckiego do Oficera Rozdzielczego 4. Armii, 6 VII 1920, CAW WBH, Dowództwo 4. Armii, sygn. I.311.4.468; Depesza Kwatermistrzostwa Frontu Północno-Wschodniego do KTP 4, 9 VII 1920, *ibidem*.

<sup>25</sup> Pismo Szefa Sekcji Uzbrojenia 4. Armii do Oficera Rozdzielczego 4. Armii, 6 VII 1920, CAW WBH, Dowództwo 4. Armii, sygn. I.311.4.468.

<sup>26</sup> Plan ewakuacji, 4 VII 1920, CAW WBH, Dowództwo Frontu Litewsko-Białoruskiego, sygn. I.310.4.420, karty bez paginacji.

7 lipca 900 wagonów do Dyrekcji Wileńskiej PKP oraz obiecano w ciągu trzech dni dostarczyć kolejne 3000<sup>27</sup>.

Dowództwo Okręgu Etapowego Wilno na potrzeby swojej ewakuacji (przede wszystkim szpitale, stacje zborne, składy zaopatrzeniowe) przewidywało 598 wagonów i 250 rezerwowych<sup>28</sup>. Referat Zdobyczy Wojennej, Zarząd Budownictwa Wojskowego i Wojskowa Dyrekcja Telegrafów w harmonogramie obejmującym 7–10 lipca zapotrzebowały 503 wagony<sup>29</sup>. Przykładem mniejszej akcji jest Słownik – 17 lipca Oficer Rozdzielczy 4. Armii depešował z prośbą o zapewnienie 200 wagonów w wymiarze przynajmniej 50 dziennie.

Jak przebiegała ewakuacja? Dramatycznie – to bardzo wyświechtane słowo. Determinacja i zapał mieszały się z demoralizacją i dezorientacją. Szef Oddziału IV i p.o. kwatermistrza 4. Armii kpt. Tadeusz Machalski opisał w raporcie z 17 lipca ewakuację Mińska zwięźle: maruderzy, grabiąc magazyny, wznicili pożary, które pochłonęły gros infrastruktury stacyjnej, a tylko determinacja pojedynczych oficerów i nielicznych szeregowych pozwoliła ocalić znaczne ilości materiału wojennego. Straty materiałowe rachował na 60 wagonów z amunicją, kilkanaście z żywnością, wyposażenie szpitala zakaźnego, 25 ton benzyny i całe warsztaty taborowe<sup>30</sup>. Dowódca kolejowej czołówki sanitarnej Wilja ppor. Ehrlich, podczepiwszy się do pociągu sanitarnego nr 6, dotarł linią z Mołodeczna do Mińska o godz. 5 rano w dniu 11 lipca, a podróż tę odbywał na raty – parowóz nie był w stanie ciągnąć całego składu, toteż doprowadzał na jakąś stację połowę i wracał po drugą. Przeładowano rannych do jednej połowy i ruszono na zachód – 13 wagonów utracono w zdobytym przez Rosjan tego dnia Mińsku, bowiem katastrofa kolejowa na szlaku uniemożliwiła powrót po nie<sup>31</sup>.

Dramatyczną historię przeżył w mieście nad Świsłoczą ówczesny kontroler kolejowy Bolesław Bachowski, który wspominał dekadę później:

<sup>27</sup> Depesza Szefa Kolejnictwa Polowego do Szefa Kolejnictwa Frontu Gen. Szeptyckiego, 7 VII 1920, CAW WBH, Dowództwo 4. Armii, sygn. I.311.4.468, odpis.

<sup>28</sup> Załącznik. Program ewakuacji, 7 VII 1920, CAW WBH, Dowództwo Okręgu Etapowego, sygn. I.331.22.7.

<sup>29</sup> Schemat ewakuacyjny 2-go rzędu Referatu Zdobyczy Wojennej, Zarządu Budownictwa Wojskowego i Wojskowej Dyrekcji Telegrafów i Telefonów w dniach 7. 8. 9. 10 lipca 1920, [b.d.], *ibidem*.

<sup>30</sup> Raport z ewakuacji Mińska i Baranowicz nr 3208/IV Og., 17 VII 1920, CAW WBH, Dowództwo 4. Armii, sygn. I.311.4.468, s. 1.

<sup>31</sup> Raport w sprawie pozostawionych w Mińsku Wozów Czołówki Sanitarnej Wilja, 20 VII 1920, CAW WBH, SzKP, sygn. I.301.15.86.

W dniu od 7 do 9 lipca rozpoczął się gorączkowy wyjazd wszystkich tych, którzy nie mogli i nie chcieli pozostać w Mińsku. Pociągi przepełnione uchodźcami. Z bagażów utworzyła się w poczekalni dworca Wileńskiego cała góra<sup>32</sup>.

Spostrzegł on rankiem 10 lipca dwóch podporuczników ładujących meble oraz fortepian do wagonów przeznaczonych dla rodzin kolejarzy. Gdy zwrócił im na to uwagę – w jego stronę skierowano nie tylko stek wyzwick, lecz również dwa rewolwery.

Na ten moment nadszedł nieznan mi pułkownik do którego zwróciłem się ze skargą na owych podporuczników, przedstawiając się jako naczelnik Wydziału, wówczas p. pułkownik krzyknął: „Meble są moje i ja każę panów powiesić za sprzeciwianie się rozkazom wojska!”<sup>33</sup>.

Bachowski nie poległ za fortepian, lecz poszukiwano go po wojnie – chciano go odznaczyć. Porucznik Tadeusz Münnich, szef Oddziału II 4. Armii, był świadkiem jego bohaterskich działań, dzięki którym rozładowano 11 lipca zator kolejowy na linii Mińsk–Stołpce koło stacji Horodzieja. Bohaterskość nie wystarczy, gdy potrzebny jest spryt, a tego kolejarzowi z pewnością nie brakowało. Utworzył się zator, bowiem maszyniści odmawiali dalszej jazdy bez parowozu-popychacza, widząc wzniesienie, jakie znajdowało się dalej w stronę Baranowicz. Przy pewnym stopniu wyeksploatowania taboru i masie pociągów obawy są całkowicie zrozumiałe, niemniej każda taka operacja w związku z warunkami technicznymi powodowałyby blokowanie szlaku przez pojedynczy pociąg na aż dwie godziny. Bachowski nie odmawiał pomocy, ale wydał maszyniście popychacza po kryjomu pewne instrukcje. Pchano pociąg tylko kilkanaście metrów aż do zwrotnicy, po czym popychacz cofał się i robił oblot stacji do kolejnego składu, zaś maszynista pociągu ewakuacyjnego, wiedziony siłą sugestii, pokonywał wzniesienie i kolejne kilometry bez problemu. Stacja Horodzieja ekspediowała tego dnia dwa pociągi na godzinę<sup>34</sup>.

Wspomniany już kpt. Machalski raportował o ukończeniu 15 lipca przekuwania toru do Brześcia, dzięki czemu można było wyekspediować kilka tysięcy wagonów szerokotorowych. Zwrócił również uwagę na nieefektywne działanie wojskowych

<sup>32</sup> B. Bachowski, *W 10-lecie rocznicę opuszczenia Mińska*, „Łącznik”, nr 5, [b.d.], fragment II, Opis współdziałania przy dokonywaniu transportów wojskowych St. Referendarza Bolesława Bachowskiego, CAW WBH, Relacje, sygn. I.400.3196/2.

<sup>33</sup> *Ibidem*.

<sup>34</sup> *Ibidem*; Zeznanie ppłk. dypl. Tadeusza Münnicha, 1 VI 1929, CAW WBH, Relacje, sygn. I.400.3196/2.

władz kolejowych – codziennie zmieniał się oficer, sytuację poprawiło dopiero przybycie III batalionu kolejowego<sup>35</sup>. Niemniej, jak donosił dowódca Frontu,

Wskutek wyjątkowej sytuacji na froncie na stacjach Lida–Baranowicze zebrały się wielkie masy ludności cywilnej, która stara się dostać na tyły transportami wojskowymi, co ze względów ewakuacji majątków wojskowych i innych nie jest możliwe, gdyż paraliżuje normalny odpływ tychże i powoduje wielki zator<sup>36</sup>.

W celu rozwiązania tego problemu poproszono o uruchomienie regularnych połączeń pasażerskich na trasach Warszawa–Wołkowysk–Lida oraz Warszawa–Brześć–Baranowicze.

Dzień 16 lipca przyniósł nowe zarządzenie ewakuacyjne. Dwa dni wcześniej NDWP rozkazało wojskom Frontu Północno-Wschodniego wycofanie się na linię: jez. Bieleje – rz. Kotra – Grodno – rz. Niemen – rz. Szczara – Kanał Ogińskiego – Pińsk<sup>37</sup>. W związku z tym nakazano ewakuację przymusową obszarów na wschód od wyżej wymienionej linii oraz przygotowanie się do ewakuacji terenów ograniczonych na zachodzie linią kolejową Brześć–Czeremcha–Białystok–Grajewo, w Białymstoku oraz Brześciu miały zostać utworzone ekspozytury EWA, natomiast tabor szerokotorowy winien być przemieszczony z Brześcia do Dębłina<sup>38</sup>. Sytuacja gwałtownie pogorszyła się 19 lipca wraz z nieoczekiwanym zajęciem Grodna przez rosyjski III Korpus Konny, tego samego dnia padły Baranowicze oraz Łuniniec. Wymusiło to dalszy odwrót sił polskich, tymczasem, jak już zauważono wcześniej – wszystkie transporty frontu przeciwrosyjskiego na północ od bagien poleskich przejść musiały przez jeden z trzech węzłów kolejowych: Białystok, Czeremchę lub Brześć Litewski, na dodatek do ostatniego z nich kierowano cały tabor szerokotorowy nie tylko z Białorusi, lecz również z Ukrainy. Piętrzące się problemy musiały doprowadzić do kryzysów – były nimi zatory kolejowe.

## Zatory kolejowe

Groźba wisząca nad systemem transportowym stawała się z czasem coraz realniejsza. Wynikało to z wspomnianych wcześniej problemów natury materialnej – niedostatku taboru czy fatalnego stanu infrastruktury, jak i personalnych. Już 8 lipca

<sup>35</sup> Raport z ewakuacji Mińska i Baranowicz nr 3208/IV Og., 17 VII 1920, CAW WBH, Dowództwo 4. Armii, sygn. I.311.4.468, s. 3.

<sup>36</sup> Depesza Dowództwa Frontu Płn-Wsch do Szefa Kolejnictwa Polowego, 16 VII 1920, CAW WBH, SzKP, sygn. I.301.15.92.

<sup>37</sup> Rozkaz NDWP nr 7447/III, 14 VII 1920, CAW WBH, Oddział I NDWP, sygn. I.301.7.89.

<sup>38</sup> Rozkaz nr 35580/IV NDWP, 16 VII 1920, *ibidem*.

1920 r., w obliczu trwającego odwrotu z Ukrainy i rozpoczynającego się z Białorusi, MSWojsk. zalecało ograniczenie wystawiania dokumentów podróży tylko do dowództw frontów oraz armii, a także ograniczenie ilości zabieranego bagażu oficerskiego do jednej walizki – późniejszy fortepian z Mińska nie był wyjątkiem<sup>39</sup>. Szefostwo Kolejnictwa Polowego dostosowało się do próśb i podjęło odpowiednie decyzje następnego dnia<sup>40</sup>.

Zbyt mała liczba wagonów zmuszała władze wojskowe do podejmowania wszelkich starań o jak najszybsze ich wyładowywanie: od tworzenia specjalnych oddziałów wyładunkowych (nawet złożonych z cywili) w centrach ewakuacyjnych, przez wyładunek i przechowywanie materiału pod gołym niebem po napominania o zakazie zabierania „urządzeń biurowych i mieszkaniowych pod osobistą odpowiedzialnością Dowódcy”<sup>41</sup>. Ministerstwo Spraw Wojskowych nakazało przedstawianie bez wyjątku wszystkich zarządzeń dotyczących kolejnictwa, DOG wspólnie z komisjami EWA codziennie miały raportować stany wagonowe<sup>42</sup>. Mimo to 18 lipca wyraźnie ostrzegano:

Podług meldunku Szefostwa Kolejnictwa Polowego zabraknie w najbliższych dniach w ogóle parku przewozowego – nawet dla najważniejszych transportów operacyjnych. [...] W samej Dyr. Kol. Lwowskiej pod transporty „Ewa” zajętych około 9000 wagonów. Niektóre dworce są wobec tego zupełnie zapchane: odpływ dalszych transportów częściowo niemożliwy. Sytuacja przewozowa – już obecnie krytyczna może się zatem niebawem stać katastrofalną<sup>43</sup>.

Niezbędne były kolejne działania. W dniu 16 lipca utworzono w Dęblinie komisję EWA, której celem było uporządkowanie licznych napływających transportów szerokotorowych<sup>44</sup>. Dwa dni później dowództwo Frontu Północno-Wschodniego

<sup>39</sup> Pismo MSWojsk. Nr 7114/Org, 8 VII 1920, CAW WBH, Oddział I Sztabu MSWojsk., sygn. I.300.7.60.

<sup>40</sup> Odpis depeszy z zarządzeniem NDWP nr 2934/Kol.III tj., 7 VII 1920, *ibidem*, sygn. I.300.7.59.

<sup>41</sup> Pismo Szefostwa Kolejnictwa Polowego nr 2919/2 kol.III tj., 7 VII 1920, CAW WBH, Oddział I Sztabu MSWojsk., sygn. I.300.7.59; Pismo Szefostwa Kolejnictwa Polowego nr 3183/2 kol.III, 16 VII 1920, *ibidem*, sygn. I.300.7.61; Koncept pisma Dowództwa 4. Armii 1254/IV O.R., 21 VII 1920, *ibidem*, Dowództwo 4. Armii, sygn. I.311.4.468.

<sup>42</sup> Zarządzenie 242 Kom/IV Sz.T.pf, 12 VII 1920, CAW WBH, Oddział I Sztabu MSWojsk, sygn. I.300.7.60.

<sup>43</sup> Pismo Oddziału III NDWP nr 7553/III do Oddziału I MSWojsk., 18 VII 1920, *ibidem*, sygn. I.300.7.61.

<sup>44</sup> Depesza z zarządzeniem NDWP nr 35490/IV, 16 VII 1920, CAW WBH, Dowództwo 4. Armii, sygn. I.311.4.359.

wyznaczyło na inspektora ewakuacyjnego ppłk. Jankowskiego, który miał kontrolować podległe organy ewakuacyjne i sprawdzać wykonywanie zarządzeń<sup>45</sup>. Dalece szerzej były zakrojone posunięcia NDWP, które 20 lipca delegowało do kluczowych węzłów kolejowych oficerów ze specjalnymi pełnomocnictwami – ich polecenia miały ignorować normalną hierarchię służbową i starszeństwo. Podpułkownik Jan Klim trafił do Białegostoku, ppłk Nowakowski do Brześcia, ppłk Kustron – Siedlec, ppłk Krynicki – Modlina, ppłk Adamowski – Dębina, ppłk Sopotnicki – Lwowa, gen. Gąsiorowski – Stanisławowa<sup>46</sup>. Najlepiej udokumentowane są przypadki na pierwszym spośród wymienionych węzłów.

Pierwsze ostrzeżenie o narastającym kryzysie w obrębie węzła białostockiego pojawiło się niemal tydzień wcześniej, już 14 lipca Naczelne Dowództwo nakazało przeniesienie organów służby rozdzielczej 1. Armii – CSRA oraz oficera rozdzielczego – do Białegostoku, a także wyznaczenie oficera ewakuacyjnego, ze względu na pojawiające się niedostatki i „wprost rozpaczliwe położenie transportowe”<sup>47</sup>. Na pomocniczą podstawę etapową armii wyznaczono Modlin oraz polecono kierować transporty na linię Łapy–Ostrołęka celem rozładowania tłoku<sup>48</sup>. Jednak to nie wystarczyło.

Podpułkownik Klim przyjechał do Białegostoku 22 lipca. Zastał kompletny bałagan: mnóstwo najróżniejszych składów i warsztatów, pojedyncze kompanie błakające się bez żadnego celu, zupełne rozprzężenie dyscypliny, wagony zamieniane przez oficerów na mieszkania (zamieszkałe również przez oficerskie małżonki), stojące na liniach do Grodna i Wołkowyska opróżnione składy amunicyjne oraz żywnościowe, beczynność dowództwa 1. Armii w zaradzeniu sytuacji i coś kompletnie przeciwnego – kwatermistrza armii gen. Wróblewskiego zajmującego się manewrami pojedynczych sztuk taboru kolejowego. Pisał o tym rok później:

Chaos jaki panował na węźle białostockim był potęgowany przez to, że komendantami stacji byli ludzie przeważnie zbyt młodzi, niedoświadczeni, absolutnie nie znający swoich obowiązków, bez żadnej powagi, oni właśnie zamiast pracować w kontakcie z cywilnymi organami kolejowymi, utrudniali regulowanie ruchu kolejowego<sup>49</sup>.

<sup>45</sup> Zarządzenie Dowództwa Frontu Północno-Wschodniego nr 351/IV. Og., 18 VII 1920, *ibidem*, sygn. I.311.4.468.

<sup>46</sup> Depesza NDWP do Dowództwa 4. Armii, 20 VII 1920, *ibidem*.

<sup>47</sup> Rozkaz NDWP nr 35234/IV dla Frontu Północno-Wschodniego, 14 VII 1920, CAW WBH, Oddział I Sztabu MSWojsk., sygn. I.300.7.61.

<sup>48</sup> Rozkaz nr 361722/III NDWP, 19 VII 1920, CAW WBH, Oddział I NDWP, sygn. I.301.7.91.

<sup>49</sup> Sprawozdanie z działalności ppłk. Jana Klima, 13 VI 1921, CAW WBH, Relacje, sygn. I.400.2341, mps, s. 2.

Na dodatek oficerowie CSRA oraz komendanci dworców nie wiedzieli, czyje rozkazy wypełniać – kwatermistrza armii, OKTW, KTW, KTP, zwłaszcza że często przeczyły sobie.

Zaprowadzenie porządku nie było zadaniem łatwym, niemniej jednak się powiodło, w kwestiach ruchowych zarządzenia ppłk. Klima były proste – pociągi odchodzące z frontu miały korzystać z dwutorowego szlaku Warszawa–Białystok, przychodzące natomiast zjeżdżać z niego w Małkini i trasą przez Ostrołękę wracać nań dopiero w Łapach, uzyskaną w ten sposób przepustowość wyzyskano maksymalnie<sup>50</sup>. Nie obyło się bez zdarzeń kuriozalnych, jak choćby podczas ewakuacji chorych. Oddając głos oficerowi specjalnemu:

Jako przykład nieznajomości swych obowiązków może posłużyć kpt. lekarz Banasiewicz Adam /pociąg-szpital Nr 12 D.O.G. Warszawa/ który twierdził, że Komendant Stacji powinien go zawiadamiać o odejściu pociągu, on zaś nikomu i nigdy nie jest obowiązany meldować, że pociąg nie jest gotów do odejścia z przyczyn zależnych od personelu sanitarnego tegoż pociągu. Wskutek takiego rozumowania kapitan lekarz Banasiewicz pozostawił na peronie ciężko rannego, a pociąg musiał być wstrzymany i z drogi cofnięty z powrotem na stację<sup>51</sup>.

Skalę powodzenia rozładowania zatoru w Białymstoku oddają liczby. Według raportu dyrektora Emila Landsberga (ówczesnego Poddyrektora Dyrekcji Wileńskiej) choć przepustowość linii na zachód pozwalała na wysyłkę 1200 wagonów dziennie, ekspediowano przeciętnie 800 przy napływie rzędu 1000. W dniu przybycia ppłk. Klima w węźle białostockim znajdowało 4950 wagonów, w stronę Łososny – 1260, Grajewa – 600, Wołkowyska – 540, a przybyło nowych 1200. Liczba wysłanych gwałtownie zaczęła rosnąć od 1500, aż do 2510 ostatniego dnia ewakuacji, tj. 27 lipca, wówczas liniami o przepustowości dobowej 21 par pociągów przejechało ich 50<sup>52</sup>.

Morale nie jest tematem niniejszego artykułu, a jednak nie sposób zupełnie tę kwestię pominąć w związku z ewakuacją i zatorami. Chaos w Białymstoku potęgowany był samowolą i demoralizacją, Klim podaje dwa przykłady „terrorystycznych wystąpień oficerów”: por. Niebieszczański z 1. kompanii czołgów sterroryzował bronią maszynistę i zmusił do zatrzymania pociągu w trasie, natomiast ppor. Józef Jucewicz z 10. Brygady Artylerii Polowej obstawił wartami swój pociąg, nie dopuszczał do wysłania go ani nie meldował się na stacji<sup>53</sup>. Zaznaczył wyraźnie w swoim raporcie, iż:

<sup>50</sup> *Ibidem*, s. 5.

<sup>51</sup> *Ibidem*, s. 6.

<sup>52</sup> Pismo dyr. Landsberga do Zastępcy Szefa Sztabu 4. Armii ppłk. Sztabu Gen. J. Klima, 9 XII 1921, CAW WBH, Relacje, sygn. I.400.2341, s. 3–4.

<sup>53</sup> Sprawozdanie z działalności ppłk. Jana Klima, 13 VI 1921, *ibidem*, s. 2.

Kolejarze pracowali ponad siły, zasłużyli na uznanie całego społeczeństwa, zwłaszcza wśród bezprawia, jakiego dopuszczali się oficerowie i szeregowcy: brutalne, grubiańskie traktowanie kolejarzy, terroryzowanie, zatrzymywanie pociągów na stacjach, wyrzucanie z mieszkań kolejarzy w celu zajęcia ich mieszkań dla swojego użytku, kradzieże na stacjach podczas postoju transportów wojskowo-kolejowych<sup>54</sup>.

Dyrektor Landsberg wspominał:

Administrację kolejową (ustawiaczy, zwrotnicznych, maszynistów, konduktorów, kierowników ruchu) za odczepianie od pociągów lub przesuwanie wagonów w myśl otrzymanych zleceń dowództwa dworca, oddziały wojskowe były, zdejmowały z posterunków i aresztowały w swoich wagonach. W miarę pogarszania się sytuacji na froncie zdenerwowanie oddziałów wojskowych znajdujących się w Białymstoku wzrastało, rozpoczęło się aresztowanie lokomotyw, doczepianie ich do pojedynczych grup wagonów poszczególnych oddziałów i samowolne wyruszanie tym sposobem w drogę<sup>55</sup>.

Nie były to odosobnione przypadki, przywoływany był przykład Bachowskiego w Mińsku, inny wydarzył się choćby 19 lipca, kiedy na stacji Żednia (szlak Białystok–Wołkowysk) nieznanemu kapitanowi wraz z żołnierzami zagroził drużynie konduktorskiej bronią, zabraniając się zatrzymać dla nabrania wody<sup>56</sup>. Poruszono to zagadnienie 16 lipca 1920 r. w rozmowie juzowej Szefa Kolejnictwa Połowego ppłk. Jana Brzozowskiego i gen. Mieczysława Norwida-Neugebauera, podówczas kwatermistrza Frontu Północno-Wschodniego:

**ppłk. Brzozowski:** Bez dania możliwości takiego dyrygowania władzom kolejowym zator i katastrofa nieuchronna, obecne już dzikie sceny z rewolwerami doprowadzą do zupełnej rozsyпки personelu kolejowego.

**gen. Norwid-Neugebauer:** Przede wszystkim kwestionuję wszelkiego rodzaju meldunki władz kolejowych o dzikich scenach. Przeprowadzałem ewakuację Mińska, Wilna, Baranowicz, Lidy, Wilna, mimo nagromadzenia po parę tysięcy wagonów na stacji objawów dzikich scen za wyjątkiem czterech ze strony Poznańczyków nie było, tylko ewakuacją jak też rozładunkiem jak też dysponowaniem transportu muszą kierować organa wojskowe, a nie Landsberg lub też inni o jeszcze mniejszych kwalifikacjach i znajomościach sytuacji urzędnicy kolejowi<sup>57</sup>.

Twierdzenie generała nie wytrzymuje konfrontacji z materiałami archiwalnymi.

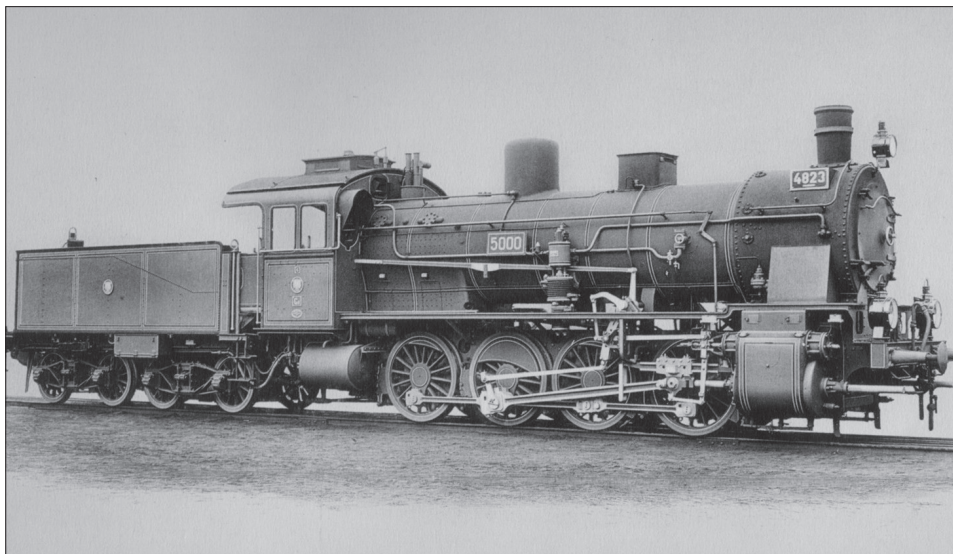
<sup>54</sup> *Ibidem*, s. 6.

<sup>55</sup> Pismo dyr. Landsberga do Zastępcy Szefa Sztabu 4. Armii ppłk. Sztabu Gen. J. Klima, 9 XII 1921, CAW WBH, Relacje, sygn. I.400.2341, s. 2.

<sup>56</sup> Depesza dyr. Landsberga do Szefa Kolejnictwa Połowego, 19 VII 1920, CAW WBH, SzKP, sygn. I.301.15.92.

<sup>57</sup> Rozmowa juzowa gen. Norwida z ppłk. Brzozowskim, 16 VII 1920, *ibidem*.





Pruska lokomotywa parowa G8 (oznaczenie na PKP – Tp 3)  
 Taki model używany był m.in. przez 4/III kompanię kolejową  
 (Źródło: domena publiczna, [https://de.wikipedia.org/wiki/Preu%C3%9Fische\\_G\\_8#/media/Datei:Lok\\_5000\\_O+K.jpg](https://de.wikipedia.org/wiki/Preu%C3%9Fische_G_8#/media/Datei:Lok_5000_O+K.jpg) – dostęp: 4 VIII 2023)

## Kompanie kolejowe

Należy w tym miejscu pochylić się nad kompaniami kolejowymi i ich aktywnością podczas drugiej ofensywy Tuchaczewskiego, ażeby uzyskać bardziej szczegółowy obraz działań na zapleczu.

Oddziały kolejowe podległe 4. Armii (a więc III i V batalion) drugi i trzeci tydzień lipca 1920 r. spędziły przekuwając tory na, wspomnianym już wcześniej, szlaku Brześć–Baranowicze<sup>58</sup>. Pierwotnie temu zamysłowi sprzeciwił się dowódca frontu gen. Szeptycki, depeszując po południu 4 lipca, iż jest to: „podstawowa linja kolejowa nie tylko armii, lecz całego frontu i musi zostać dwutorowa”, proponując przeszyć na tor szeroki jednego toru linii Łuniniec–Brześć, układając z konieczności 30 km nowego, niemniej powinna się tym zająć Dyrekcja Wileńska PKP<sup>59</sup>.

<sup>58</sup> Należy dodać, iż już wcześniej – w czerwcu – część pododdziałów V batalionu zajęta była ewakuacją węzła Kalinkowicze na Polesiu w związku z odwrotem na południu, niemniej wykracza to poza ramy czasowe i tematyczne artykułu.

<sup>59</sup> Depesza Dowództwa Frontu Generała Szeptyckiego do NDWP, 4 VII 1920, CAW WBH, SzKP, sygn. I.301.15.90.

Stało się to szybko nieaktualne w obliczu konieczności wycofania na linię okopów niemieckich, zaledwie dzień później Naczelne Dowództwo nakazało priorytetowo zająć się przekuciem lewego toru, prace rozpoczęła dzień później kompania 1/VIII<sup>60</sup>. Kierowano kolejne jednostki, 12 lipca pracowało tam już siedem kompanii: 2/III, 2/IV, 1/V, 2/V, 1/VIII, 2/IX, i część 4/IX, w drodze były wysłane do pomocy podległe 3. Armii 2/VI, 3/VI i 4/VI<sup>61</sup>. Wiele to mówi o znaczeniu zadania, zważywszy na obciążenie oddziałów kolejowych na froncie ukraińskim, również pochłoniętych niszczeniem i ewakuowaniem. Przekucie zakończono 14 lipca, wtedy też wyruszył pierwszy pociąg szerokotorowy do Brześcia<sup>62</sup>. W ciągu kolejnych dwóch dni zgromadzono pozostały tabor szeroki z Łunińca w Baranowiczach, nie obyło się wcześniej bez interwencji dowódcy Grupy Poleskiej gen. Władysława Sikorskiego<sup>63</sup>.

Kolejnym dużym zadaniem związanym ze zmianą rozstawu było przekucie torów na linii Łuków–Brześć na normalny – już po ewakuowaniu taboru szerokiego, rozpoczęto je 31 lipca (w dniu upadku miasta) siłami 2/III, 4/III i 1/VIII kompanii, a ukończono 5 sierpnia<sup>64</sup>. Gros V batalionu (prócz 2. kompanii, ta rozbudowywała stację w Skierniewicach) wraz z 2/X<sup>65</sup> i 5. kompanią roboczą oraz cywilnymi kolejarzami pomiędzy 7 a 9 sierpnia przeszły tory na normalny pomiędzy Dęblinem a Łukowem<sup>66</sup>. Następnie III batalion przekazano do dyspozycji Szefostwa Kolejnictwa Frontu Środkowego, natomiast V – Naczelnego Dowództwa<sup>67</sup>.

<sup>60</sup> Depesza Kwatermistrzostwa Frontu Gen. Szeptyckiego do Oficera Rozdzielczego 4. Armii, 6 VII 1920, CAW WBH, Dowództwo 4. Armii, sygn. I.311.4.468; Komunikat sytuacji kolejowej z dnia 5 VII 1920, 6 VII 1920, CAW WBH, SzKP, sygn. I.301.15.75.

<sup>61</sup> Komunikat sytuacji kolejowej z dnia 12 VII 1920, 13 VII 1920, CAW WBH, SzKP, sygn. I.301.15.75, s. 2.

<sup>62</sup> Komunikat sytuacji kolejowej z dnia 14 VII 1920, 15 VII 1920, *ibidem*, s. 4.

<sup>63</sup> Komunikat sytuacji kolejowej z dnia 16 VII 1920, 17 VII 1920, CAW WBH, *ibidem*; Depesza Szefostwa Kolejnictwa Połowego do Dowództwa Grupy Poleskiej, 13 VII 1920, *ibidem*, sygn. I.301.15.92.

<sup>64</sup> Komunikat sytuacji kolejowej z dnia 31 VII 1920, 11 VIII 1920, CAW WBH, SzKP, sygn. I.301.17.75, s. 2; Komunikat sytuacji kolejowej z dnia 5 VIII 1920, 6 VIII 1920, *ibidem*, s. 4.

<sup>65</sup> Dziesiąty batalion kolejowy pod dowództwem kpt. Mikołaja Kolankowskiego utworzono ze zlikwidowanej Wojskowej Linii Ćwiczebnej we Włodzimierzu Wołyńskim. *Vide*: J. Wyporek, *Zarys historii wojennej 2-go Pułku Wojsk Kolejowych*, Warszawa 1930, s. 7.

<sup>66</sup> Komunikat sytuacji kolejowej z dnia 7 VIII 1920, 8 VIII 1920, CAW WBH, SzKP, sygn. I.301.17.75, s. 1–2; Komunikat sytuacji kolejowej z dnia 8 VIII 1920, 9 VIII 1920, *ibidem*, mps, s. 1; Komunikat sytuacji kolejowej z dnia 9 VIII 1920, 10 VIII 1920, *ibidem*, s. 4; J. Odziemkowski, *op. cit.*, s. 70–71.

<sup>67</sup> Komunikat sytuacji kolejowej z dnia 11 VIII 1920, 12 VIII 1920, CAW WBH, SzKP, sygn. I.301.17.75, s. 4.



**Mapa 1.** Mapa sieci kolejowej omawianego terenu działań  
 Fragment *Mapy sieci kolei żelaznych państwa polskiego*, Warszawa 1923  
 (Źródło: <http://polona.pl/preview/22bb76e8-3fa3-4833-865e-7ea516b02e5c>  
 – dostęp: 31 VII 2023)

Nie obywało się to wszystko bez trudności. W dniu 23 lipca na szlaku Brześć–Pińsk eksplodowały dwa wagony amunicji, a uszkodzenia linii musiały zostać naprawione przez 4/V kompanię kolejową. Trzy dni później doszło do katastrofy kolejowej w Terespolu, w wyniku zderzenia dwóch pociągów zatarasowano jeden z torów, szkody usuwała 3/III<sup>68</sup>. Następnego dnia w południe na linii Brześć–Baranowicze, pomiędzy Tewelami a Linowem, wykoleił się parowóz, również blokując ruch, i niezbędna była interwencja 2/IX<sup>69</sup>. Dwa inne przypadki nieoczekiwanych trudności były zgoła odmienne. W połowie lipca żołnierze 1/VIII kompanii zachorowali na dyzenterię, raportowano zaledwie 20 zdrowych, co mocno wpłynęło na jej efektywność<sup>70</sup>. Dłuższą i dramatyczniejszą historię miała 2/VIII, która najpierw ewakuowała kolejkę wąskotorową Gonczary–Sluck, następnie została wysłana, żeby odbudować most na Wiedźmie (linia Łuniniec–Baranowicze), niestety

<sup>68</sup> Komunikat sytuacji kolejowej z dnia 26 VII 1920, 27 VII 1920, *ibidem*.

<sup>69</sup> Komunikat sytuacji kolejowej z dnia 27 VII 1920, 28 VII 1920, *ibidem*.

<sup>70</sup> Komunikat sytuacji kolejowej z dnia 16 VII 1920, 17 VII 1920, *ibidem*.

zamiar ten się nie powiódł, przejściowo została nawet odcięta od wojsk własnych. Ostatecznie udało jej się powrócić 25 lipca do Białegostoku, utraciwszy niestety cały tabor i kancelarię<sup>71</sup>.

Czwarty batalion kolejowy podporządkowany 1. Armii także nie próżnował owego lata 1920 r. Na swoim koncie ma liczne ewakuowane stacje i linie kolejowe, podobnie liczna jest zdewastowana infrastruktura kolejowa i zniszczonych zostało przez pododdziały jednostki wiele mostów. Destrukcja poczyniona wówczas przez wojska kolejowe podległe Frontowi Północno-Wschodniemu warta jest osobnej pracy. Wspomniany już został udział 2/IV kompanii przy przekuwaniu torów na szlaku baranowickim, wcześniej jednak, 4 lipca – w dniu rozpoczęcia natarcia przez Front Zachodni – została zbombardowana przez rosyjskie aeroplany na stacji Podswile, raniono jednego żołnierza. Wraz z 1/IV i 3/VIII zdołały one w ciągu trzech następnych dni ewakuować kolejne stacje na linii w stronę Mołodeczna – Królewszczyznę, Parafianowo, Budśław i Krzywicze<sup>72</sup>.

Wypadki toczyły się błyskawicznie. Między 7 i 10 lipca ewakuowano Wilejkę oraz Mołodeczno siłami kompanii 2/IV, 3/VIII oraz 1/IV. Ostatnia z nich, choć pierwsza, w trakcie odwrotu wielokrotnie wysyłała patrole minerskie i najczęściej zostawiała za sobą zniszczenia. Wilno ewakuowano pomiędzy 10 a 14 lipca siłami początkowo 3/IV, później również 4/IV. Wtedy właśnie, kiedy miasto nieoczekiwanie zaatakowały oddziały III Korpusu Konnego, kompania 4/IV straciła swojego dowódcę por. Franciszka Żerebeckiego i jednego żołnierza. Zbierano się do odjazdu, gdy nagle zapalił się jeden z wagonów pociągu kompanii – wyładowany materiałami wybuchowymi. Porucznik nakazał podwładnym ucieczkę, a sam ruszył odpinać feralny wagon, gdy nastąpiła eksplozja<sup>73</sup>. Dwa kolejne dni zajęła ewakuacja stacji na szlaku do Lidy.

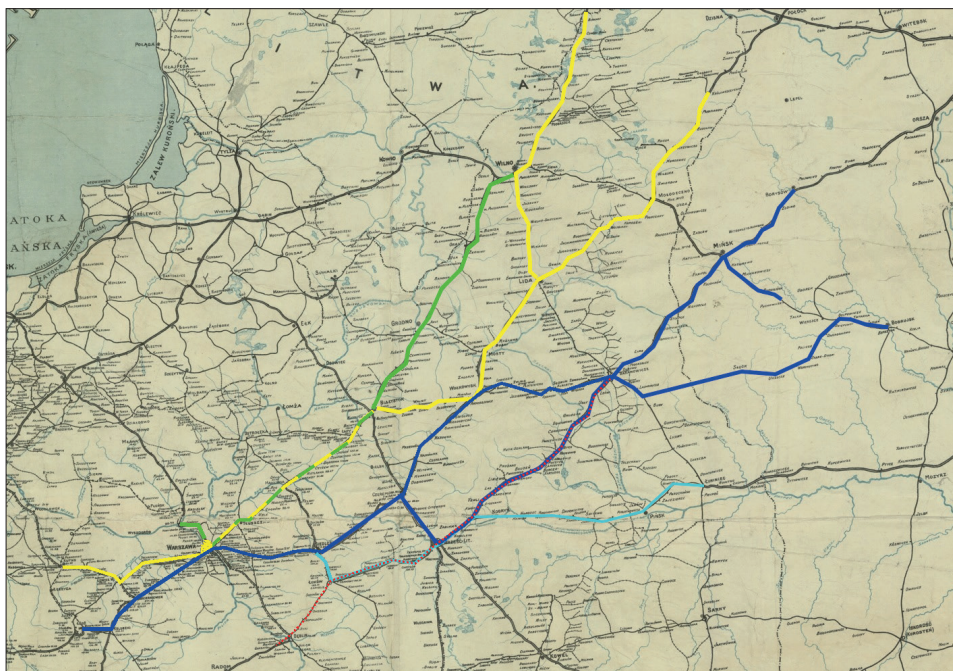
Tymczasem na linii 4/VIII między 9 i 11 lipca prowadziła ruch na stacji Mińsk Brzeski, by następnego dnia znaleźć się w Baranowiczach, gdzie przez tydzień zajmowała się naprawami taboru kolejowego – każdy parowóz był cenny. Opuściwszy ten węzeł kolejowy w obliczu nieprzyjaciela, prowadziła ruch w Słonimiu i Zelwie (linia do Wołkowyska).

Lidę opróżniono w trzy dni siłami 1/IV, 2/IV, 4/IV i 3/VIII do późnego popołudnia 17 lipca. Kompanie te ewakuowały Mosty w kolejne trzy. Ewakuację linii Białystok–Wołkowysk przeprowadzono w osiem, cały czas cofając się pod naporem nieprzyjaciela, definitywnie opuszczając węzeł białostocki o świcie 28 lipca.

<sup>71</sup> Komunikat sytuacji kolejowej z dnia 25 VII 1920, 26 VII 1920, *ibidem*, s. 2.

<sup>72</sup> Pamiętnik IV batalionu kolejowego za miesiąc lipiec 1920 r, [b.d.], CAW WBH, SzKP, sygn. I.301.17.76, karty bez paginacji.

<sup>73</sup> *Ibidem*; J. Wyporek, *op. cit.*, s. 20.



**Mapa 2.** Linie ewakuacyjne Frontu Północno-Wschodniego. Kolory: żółty – 1. Armia, granatowy – 4. Armia, seledynowy – Grupa Poleska, zielony – Grupa gen. Boruszczaka (dawna 7. Armia), czerwony – linie przekuwane

(Źródło: opracowanie własne na podstawie – Rozkaz Dowództwa Frontu Gen. Szeptyckiego nr 1150/IV OR, 6 VII 1920, Centralne Archiwum Wojskowe Wojskowego Biura Historycznego, Dowództwo 4. Armii, sygn. I.311.4.468; Rozkaz KTW nr 2863/tajne, 9 VII 1920, *ibidem*, Oddział I NDWP, sygn. I.301.7.87. Użyto fragmentu *Mapy sieci kolei żelaznych państwa polskiego*, Warszawa 1923, <http://polona.pl/preview/22bb76e8-3fa3-4833-865e-7ea516b02e5c> – dostęp: 31 VII 2023).

Wówczas IV batalion działał niemal całością sił na tej samej linii kolei warszawsko-petersburskiej, 3/IV opróżniła linię Białystok–Grajewo (a wcześniej jeszcze 19 lipca – Suwałki), jedynie 4/VIII pomagała 4. Armii w Hajnówce. Kompania 3/IV ewakuowała linię Ostrołęka–Wyszki między 1 a 11 sierpnia. Opuszczając kolejne stacje i cofając się, jednak nie tylko ewakuowano oraz niszczone, lecz również budowano. W ciągu 10 dni zdołano rozbudować stację w Tłuszczu i zwiększyć jej pojemność, wybudowano dwie rampy załadunkowe i położono dwa tory o łącznej długości 1518 metrów, pomiędzy 1 a 5 sierpnia pracowała 1/IV, od 3–4/VIII, 6 sierpnia przybyła także 2/IV. Całość została oddana do użytku

9 sierpnia, choć jeszcze następnego dnia prowadzono drobne prace wykończeniowe. Kolejne rozkazy prowadziły batalion już do Warszawy i Mińska Mazowieckiego<sup>74</sup>.

Wymienionych zostało wiele miejscowości, ewakuacji, przeszyć, budów, nie należy zapominać o prowadzeniu ruchu przez kompanie kolejowe, które było ważne dla podtrzymania płynności ruchu, zaopatrywania jednostek na froncie, w końcu powodzenia akcji EWA.

## Zakończenie

W lipcu i sierpniu 1920 r. zdołano ewakuować wielu ludzi, wiele materiału wojennego oraz taboru kolejowego. Co do ostatniego z wymienionych – skalę oddać może porównanie. W całym owym roku na całym froncie stracono 70 parowozów szerokotorowych i 30 normalnotorowych, a także 2161 wagonów „szerokich” i 1350 „normalnych”<sup>75</sup>. Nad Wisłę zdołano ewakuować spośród taboru szerokotorowego ponad 6400 wagonów i około 210 parowozów, dokładne szacunki jednak się różnią. Według codziennych Komunikatów sytuacji kolejowej Szefostwa Kolejnictwa Polowego NDWP na dzień 11 sierpnia pomiędzy stacjami Zagożdżon (obecnie Pionki) – Dęblin i Leopoldów zgromadzono 6217 wagonów i 193 parowozy, do tego w obrębie dykcji PKP było kolejnych, odpowiednio, 1273 i 22<sup>76</sup>. W napisanym rok po wydarzeniach artykule ppłk. Szychowskiego, opublikowanym w „Bellonie”, autor podaje 6408 wagonów oraz 201 parowozów zgromadzonych w Dęblinie, ku nim skłaniał się również Janusz Odziemkowski<sup>77</sup>. W istocie jest to kwestia metodyki liczenia, różnice liczbowe w obrębie węzła dęblńskiego i okolic są niewielkie, a rozstrzał pomiędzy nimi – dający się zaakceptować, „albowiem w ówczesnych warunkach było rzeczą niemożliwą przeprowadzić ścisłą ewidencję”<sup>78</sup>. Było to zasługą cywilnych kolejarzy i wojsk kolejowych, niezależnie od tego czy Frontu Północno-Wschodniego, czy Frontu Południowo-Wschodniego.

<sup>74</sup> Pamiętnik IV batalionu kolejowego za miesiąc lipiec 1920 r., [b.d.], CAW WBH, SzKP, sygn. I.301.17.76, karty bez paginacji; Pamiętnik IV batalionu kolejowego za miesiąc sierpień 1920 r., [b.d.], *ibidem*.

<sup>75</sup> A.H. Szychowski, *op. cit.*, s. 276.

<sup>76</sup> Komunikat sytuacji kolejowej z dnia 11 VIII 1920, 12 VIII 1920, CAW WBH, SzKP, sygn. I.301.17.75, s. 7.

<sup>77</sup> A.H. Szychowski, *op. cit.*, s. 276; J. Odziemkowski, *op. cit.*, s. 71.

<sup>78</sup> A.H. Szychowski, *op. cit.*, s. 276–277.

Letni odwrót nie odbył się bez strat w ludziach. Piąty batalion stracił jednego oficera z 3/V kompanii, zmarłego wskutek choroby, 2/V natomiast dziewięciu zaginionych szeregowych<sup>79</sup>. Trzeci batalion miał następujące straty, wszyscy zaginieni: 1/III – jeden szeregowy, 2/III – czterech (z czego dwóch powróciło w sierpniu z niewoli), 3/III – oficera i czternastu szeregowych, 2/VIII – trzech szeregowych<sup>80</sup>. Czwarty batalion stracił w wypadku w Wilnie dwóch zabitych – oficera (dowódcę 2/IV) i szeregowego.

Trud żołnierzy Wojsk Kolejowych i ciężka praca tak całego kolejnictwa wojskowego, jak i cywilnych kolejarzy, były ważne dla wysiłku wojennego i w efekcie – wygranej wojny.

## Bibliografia (Bibliography)

### Źródła archiwalne

Centralne Archiwum Wojskowe Wojskowego Biura Historycznego [CAW WBH]

Departament Techniczny Ministerstwa Spraw Wojskowych, sygn. I.300.41.152

Dowództwo 1. Armii, sygn. I.311.1.9; I.311.1.12; I.311.1.16; I.311.1.152

Dowództwo 4. Armii, sygn. I.311.4.359; I.311.4.468

Dowództwo Frontu Litewsko-Białoruskiego, sygn. I.310.3.420

Dowództwo Okręgu Etapowego Wilno, sygn. I.311.22.7

Oddział I Naczelnego Dowództwa Wojska Polskiego, sygn. I.301.7.87; I.301.7.89; I.301.7.91

Oddział IV Naczelnego Dowództwa Wojska Polskiego, sygn. I.301.10.41

Oddział V Naczelnego Dowództwa Wojska Polskiego, sygn. I.301.11.26

Oddział I Sztabu Ministerstwa Spraw Wojskowych, sygn. I.300.7.59; I.300.7.60; I.300.7.61

Relacje, sygn. I.400.3196/42

Szefostwo Kolejnictwa Polowego Naczelnego Dowództwa Wojska Polskiego, sygn. I.301.15.8; I.301.15.75; I.301.15.86; I.301.15.90; I.301.15.92; I.301.15.96; I.301.15.98; I.301.17.75; I.301.17.76

<sup>79</sup> Wykaz strat V batalionu kolejowego, 19 IX 1920, CAW WBH, Departament Techniczny MSWojsk., sygn. I.300.41.152.

<sup>80</sup> Wykaz strat w ludziach III batalionu kolejowego, 22 IX 1920, *ibidem*.

## Opracowania

- Ehrlich J., Szychowski A.H., *Studium organizacji kolejnictwa wojskowego w wojnie światowej (1914–1918) i polsko-rosyjskiej (1919–1920) (III)*, „Bellona” 1932, R. XIV, t. XL, z. 3, s. 574–604.
- Massel A., *Pierwsze lata funkcjonowania kolei w Polsce niepodległej (1918–1922)*, [w:] *Kolejnictwo polskie w okresie bitwy warszawskiej 1920 roku i w pierwszych latach odbudowy II Rzeczypospolitej*, red. D. Rogut, Łódź–Warszawa 2021, s. 29–56.
- Odziemkowski J., *Polskie kolejnictwo wojskowe na froncie wschodnim 1918–1920*, Kraków 2011.
- Skratelski T., *Polskie Koleje Państwowe*, [w:] *Dziesięciolecie Polski Odrodzonej. Księga Pamiątkowa 1918–1928*, red. M. Dąbrowski, Kraków–Warszawa 1928, s. 429–438.
- Szychowski A.H., *Wojska kolejowe i ich zadania w ubiegłej wojnie polsko-bolszewickiej (1918–1920)*, „Bellona” 1922, R. V, t. VI, z. 1–3, s. 37–44, 162–171, 266–280.
- Wyporek J., *Zarys historii wojennej 2-go Pułku Wojsk Kolejowych*, Warszawa 1930.
- 

## Notka o autorze

**Mgr Paweł Kaczmarski** – doktorant na Wydziale Historii Uniwersytetu Warszawskiego.

**Zainteresowania naukowe:** Wielka Wojna, zwłaszcza jej ostatni rok, kolejnictwo wojskowe i logistyka.



p.kaczmarski2@student.uw.edu.pl