

1. PUŁK SAPERÓW KOLEJOWYCH



W DNIU ŚWIĘTA PUŁKOWEGO

KRAKÓW, 20. CZERWCA 1927 R.



ZARÓWNO W NAJRADOŚNIEJSZYCH, JAK W NAJCIEŻSZYCH
CHWILACH, ŻOŁNIERZ MUSI BYĆ OPANOWANYM I ZRÓWNOWAŻO-
NYM, ZDOLNYM DO WYKONANIA SWEGO ZADANIA W PORZĄDKU
I DOKŁADNIE.

(PIŁSUDSKI.)



*Prezydent
Rzeczypospolitej Polskiej*
IGNACY MOŚCICKI

*Najwyższy Zwierzchnik
Sił Zbrojnych Państwa.*





Pierwszy Marszałek Polski
JOZEF PIŁSUDSKI

*Prezes Rady Ministrów i Minister
Spraw Wojskowych.*



zbiory zdigitalizowane

CBW

www.cbw.pl



Chorągiew 1. pułku saperów kolejowych.

Prawa strona płachty.





Wiceprezes Rady Ministrów
Dr. Inż. KAZIMIERZ BARTEL
Podpułkownik rez. 1. p. sap. kol.





Generał Dywizji
EDWARD RYDZ-ŚMIGŁY
Inspektor Armji.



Generał Dywizji
ALEKSANDER OSIŃSKI
Inspektor Armji.





Podpułkownik
GAEDEUSZ KOSSAKOWSKI
 Zastępca Szefa Dep. Inż. M. S. Wojsk.

zbiory zbiorowe
CBW
 www.cbw.pl



Pułk. Szt. Gen.
Inż. MARJAN EMIL PRZYBYLSKI
 Szef Dep. Inż. M. S. Wojsk.



Podpułkownik
STEFAN DĄBKOWSKI
 Szef Wydz. Sap. Dep. Inż. M. S. Wojsk.



zbiory zdigitalizowane

CBW

www.cbw.pl



Pułkownik Szł. Gen.

MARIAN BOLESŁAWICZ

Szef Sztabu Okręgu Korpusu Nr. V.



Generał Dywizji

STANISŁAW WRÓBLEWSKI

Dowódca Okręgu korpusu Nr. V.



Pułkownik

MIKOŁAJ KOLANKOWSKI

Szef Saperów Okręgu Korpusu Nr. V.



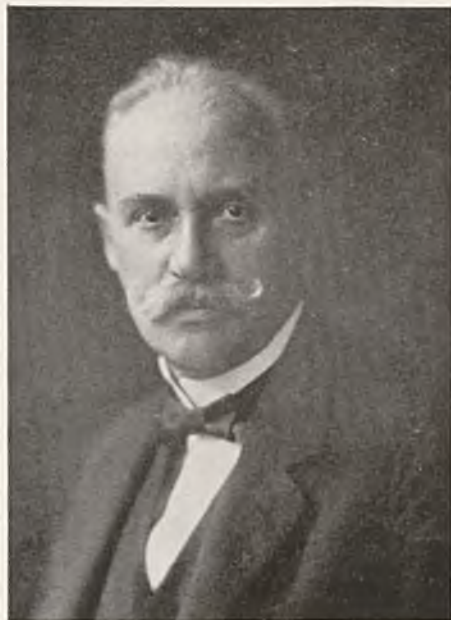
zbiory zdigitalizowane

CBW

www.cbw.pl



Inż. KAROL BARWICZ
Prezes Dyr. Kol. Państw. w Krakowie.



Inż. PAWEŁ PRACHTEL-MORAWIAŃSKI
Prezes Dyr. Kol. Państw. we Lwowie.





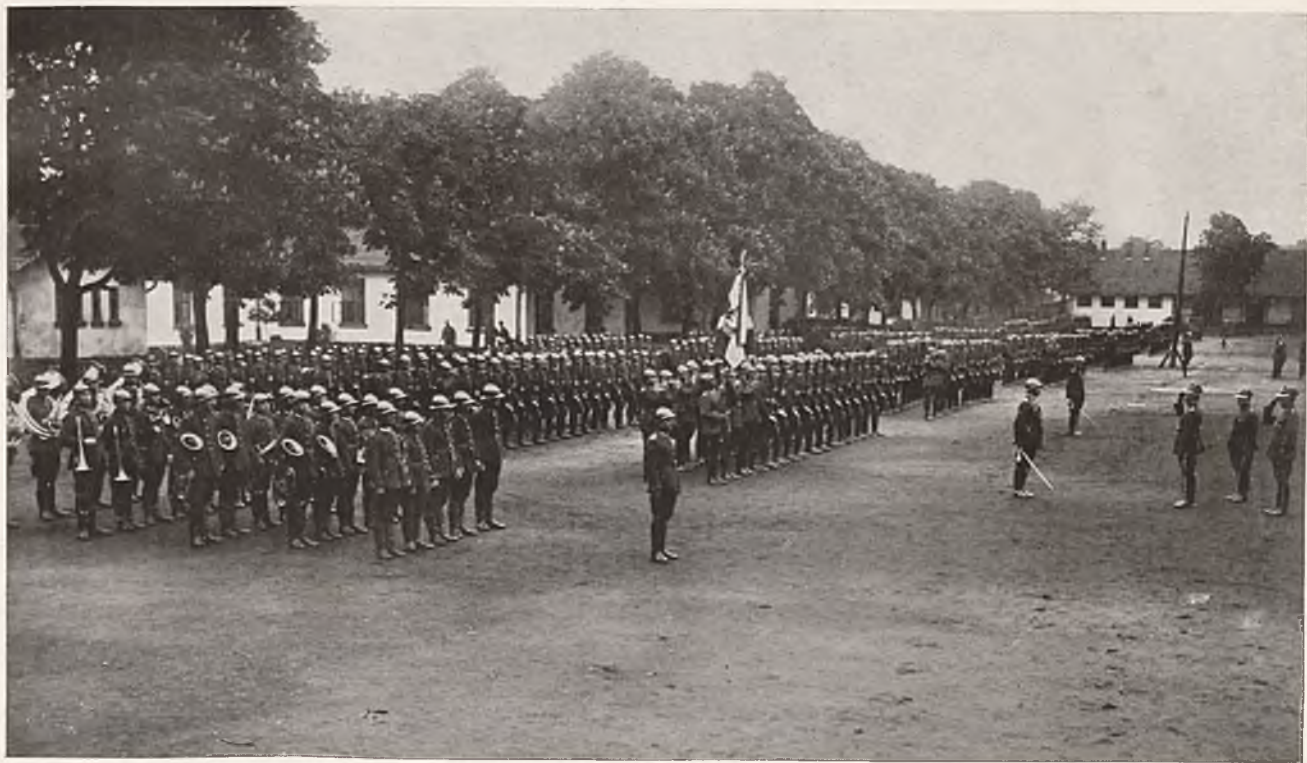
Korpus oficerów zawodowych 1. pułku saperów kolejowych.





Korpus podoficerów zawodowych 1. pułku saperów kolejowych.





Raport pułku przed dowódcą 1. pułku saperów kolejowych.



GDZIEKOLWIEK NA POLSKI BRZEGI
WEZWANI MARSZU ROZKAZEM,
PÓJDZIEMY ZWARCI W SZEREGI —
OJCZYZNO! TY Z NAMI RAZEM.

DOWÓDCA O. K. V. GEN. DYW. STANISŁAW WRÓBLEWSKI
DO ŻOŁNIERZY 1. P. SAP. KOL. W DNIU ŚWIĘTA PUŁKOWEGO.

Ewolucja, jaką przechodzi technika prowadzenia wojen, w związku z występującymi coraz to nowymi środkami walki i wynikającą stąd koniecznością zmiany zasadniczych koncepcyj samej walki, wysuwa na pierwszy plan pracy Naczelnego Wodza kwestję kolejnictwa — zarówno państwowego jak wojskowego. Przerzuty oddziałów walczących i rezerw, oraz alimentacja wojsk, wymagają nie tylko najwyższej sprawności tego organu, lecz wprost wyjątkowej ofiarności i poświęcenia ze strony wszystkich jego części.

Usprawniając nasze kolejnictwo cywilne, podnosząc je pod względem fachowym, materiałowym i ideowym do jaknajwyższego poziomu, zabezpieczamy Rzeczpospolitą na wypadek wojny, — zapewniamy bowiem jej Wodzom zdolność zaspokojenia w lepszej mierze potrzeb operacyjnych, odpowiadających położeniu, względnie z góry przygotowanemu planowi obrony państwa. W całokształcie tego zagadnienia stanowią wojska kolejowe tę część organizmu wojskowego, której bezwzględne umożliwienie operacyjnych czy taktycznych zamierzeń Dowództwa przypada w udziale tam, gdzie kolejnictwo cywilne już nie sięga,

albo z powodu nieprzyjacielskich działań nie jest w stanie odpowiedzieć wymogom — tam gdzie już tylko żołnierz odpowiednio przygotowany, wyszkolony i technicznie wyposażony, znaleźć może dla fachowej swej pracy odpowiednie warunki.

Od prawidłowego rozwoju tego aparatu, od jakościowego i ilościowego jego wyposażenia w materiał, od stopnia fachowego wyszkolenia, a przede wszystkim od ideowego poziomu jego poszczególnych części, zależeć będzie sprawne funkcjonowanie całości.

Wierzę mocno, że 1-szy pułk sap. kol., który posiada już pięknie zapisaną kartę w swojej młodej tradycji bojowej, stać będzie zawsze na straży swego prawidłowego rozwoju ogólnej ewolucji, jaką przechodzimy, dając temsamem gwarancję swojej przyszłej technicznej i bojowej sprawności ku pożytkowi i chwale Ojczyzny.

ROZKAZ DOWÓDCY PUŁKU.

ŻONIERZE 1. PUŁKU SAPERÓW KOLEJOWYCH!

Siedem lat mija od czasu, kiedy armaty ucichły, — krwią przesiąknięte pobojoyiska zielenią porosły, a choć życie już w pokojowej płynie pracy, to w sercach naszych i naszej pamięci pozostaną nazawsze Ci, którzy walcząc razem z nami legli na „Polu Chwały“ za wolność Ojczyzny.

Cześć Wam Bohaterzy! Hasło Wasze „Honor i Ojczyzna“ dzierżyć będziemy mocno, wysoko, ponad życie.

Prace saperów kolejowych w polu i pokoju są żmudne, trudne, — budowa ciężkich mostów, uruchamianie linii kolejowych, rozgramianie wroga pociągami pancernymi, — wzo-rem jednak dla nas na każdym kroku, przy każdej pracy i posterunku, będzie krysztalowa i świetlana Postać Wodza Naszego Pierwszego Marszałka Józefa Piłsudskiego, Która nas zawsze prowadziła i prowadzić będzie do zwycięstwa.

Żołnierze 1 pułku saperów kolejowych! Dziękuję Wam za dotychczasowe wysiłki i wyniki pracy i rozkazuję trwać silnie przy sztandarze pułku i nie dać się ubiec nikomu w wyścigu pracy.

*SPETT, pułkownik,
dowódca 1. pułku saperów kolejowych.*

Kraków, dnia 20. czerwca 1927 roku.

WSPÓLNY CEL.

Przy ulicy Montelupich i przy placu Matejki, stoją w Krakowie dwa szare, ciche warsztaty pracy — pierwszy z nich, to kompleks budynków mieszczących 1. pułk saperów kolejowych, drugi — to gmach Dyrekcji Kolei Państwowych.

I tu, i tam, ześrodkowały się myśli, pragnienia i szlachetny wysiłek tych żywych organizmów, by wynikiem swej żmudnej, a wytężającej pracy służyć jaknajlepiej świętemu Celowi, jakim jest Dobro Ojczyzny.

A choć drogi nie te same, to wiedzą one na wspólną świetlaną wyżynę.

Ku niej zdążają, krok za krokiem szeregi szarych postaci — szeregi kolejarzy — szeregi saperów kolejowych — a wszystkie one tak podobne do siebie i taką bratnią pracą związane

z sobą, jak dwa koła zazębione, pracujące zgodnym rytmem dla tej samej maszyny.

Żołnierz i Kolejarz, to nieomal ta sama postać; przyodziana w stalową kolczugę Chrobrych i Batorych, Wiśniowieckich i Sobieskich, dzierżąca mocarnem ramieniem ciężki miecz, symbol siły i zwycięstwa, a po którego tysięcznych niciach stalowych relsów przebiega dzień i noc myśl twórcza i praca kolejarza, jak w tętnicach przepływa nieustannie struga gorącej krwi, doprowadzająca ramionom rycerza siły — mózgowi jego — niezłomną wiarę w nie, sercu — ukochanie prastarej Ziemi Lechitów.

A za postacią tą — dumną i dostojną, biegnęło — biegnie i trop w trop biec będzie Zwycięstwo — bo nie zginął — bo nie padł w walce

ten, kto dąży wytrwale i z nakładem wszystkich sił na wyżyny, by z pełnej, wolnej piersi rzucić Białemu Orłowi słowa: „jam Twój syn prawy! — jam Twój rycerz niezłomny i robotnik niestrudzony! Kilofem wpiję się w łono Tatr wyniosłych — z bloków szarego granitu

zbuduję Ci gniazdo wieczno-trwałe i zasięde przed niem jak Zawisza Czarny z mieczem w dłoni, by go strzec od zachodu i wschodu — od północy i południa“.

Inż. Prus-Niewiadomski Marjan
Dyrektor Wydziału D. K. P. Kraków.

SZKIC HISTORYCZNY

I. PUŁKU SAPERÓW KOLEJOWYCH.

Z inicjatywy majora Edmunda Pedenkowskiego formuje się, dnia 1. XI. 1918 roku, w Krakowie „Komenda Kadry Pułku Kolejowego“.

Prawie-że równocześnie z Kadrą, lecz od niej niezależnie, pod dowództwem prof. dr. inż. Kazimierza Bartla w bohaterskim Lwowie, pod gradem kul ukraińskich, formuje się oddział kolejowy, jako podstawa późniejszego I. bataljonu kolejowego.

Major Pedenkowski w dalszym ciągu organizuje początkowo w Krakowie — później w Małopolsce wschodniej II. bataljon kolejowy.

Te trzy zupełnie samodzielne człony: Kadra pułku kolejowego w Krakowie, I. bataljon kolejowy na południowo-wschodniej granicy pol-

skiej i II. bataljon kolejowy na terenie Wołynia, wraz z Szefostwem Kolejnictwa 6. armji, stworzyły 1. pułk Kolejowy, obecny 1. Pułk Saperów Kolejowych.

Historja zatem 1. pułku kolejowego do czasu, od którego pułk występuje jako całość, to — historie poszczególnych jednostek kolejowych wchodzących w skład pułku.

KADRA PUŁKU WOJSK KOLEJOWYCH W KRAKOWIE.

Utworzona w Krakowie 1. XI. 1918 roku przez majora Pedenkowskiego, który był jej dowódcą do dnia 21. XII. 1918 r., kilkakrotnie zmieniała swą nazwę, a z dniem 25. II. 1920 r. zostaje przeformowana na Bataljon Zapasowy 1. Pułku

Wojsk Kolejowych, ten zaś z dniem 1. VIII. 1921 r. — przeformowany w 1. Pułk wojsk kolejowych, w którego skład weszły I. i II. bataljony kolejowe, znajdujące się wówczas jeszcze w polu. Wreszcie, w związku z reorganizacją wojsk kolejowych, z dniem 9. IX. 1924 r. 1. Pułk Wojsk Kolejowych zreorganizowano i przemianowano na 1 Pułk Saperów Kolejowych.

W dalszym ciągu twórcą i dowódcą Kadry, a potem Baonu Zap. 1. pułku wojsk kolejowych był ś. p. kpt. Deville Jan, od 22. XII. 1918 r. do 22. II. 1921 r., po nim obejmuje dowództwo Bataljonu Zap. ppłk. Kolankowski Mikołaj, który następnie tworzył 1. pułk wojsk kolejowych i zreorganizował go na 1. pułk saperów kolejowych, dowodząc nim do 12. XI. 1925 r., w którym to dniu odszedł do Oficerskiej Szkoły Inżynierji na roczny kurs fortyfikacyjny, zdając dowództwo pułku swemu zastępcy ppłk. inż. Stroce Kazimierzowi.

Ppłk. inż. Stroka dowodził pułkiem zastępczo do dnia 31. I. 1927 r., a od tej daty objął pułk i obecnie nim dowodzi pułk. Spett Alfred.

Od pierwszych dni pracują w Kadrze oprócz kpt. Deville, por. Kołodziejczyk Józef, por. Zarzycki Adam, por. Górka Leopold, por. Czayka Edmund, por. Nedbal Tytus, por. Pinkas Adam i por. Medyński Jan. Z powodu braku odpowiednich ludzi, formuje się z początku tylko 1. kompanja zapasowa pod dowództwem por. Kołodziejczyka Józefa, która już w grudniu 1918 roku szle formacje i uzupełnienia dla jednostek kolejowych, tworzących się w polu. W rozwoju swym tworzy dowództwo Kadry adjutanturę, kompanję sztabową, trzy kompanje zapasowe, pluton zapasowy, pluton pociągów pancernych i cztery kompanje zapasowe szkolne, a to: mostową, drogową, mechaniczną i ruchową oraz oddział demobilizacyjny.

W pole wysyła Kadra z Krakowa kompanje kolejowe Nr. 3, 5, 6 i 7 wcielone do I. i II. bataljonu kol., następnie — kompanje Nr. 10, 13, 14 i 15, później wcielone do 2. pułku wojsk kolejowych w Jabłonnej, przyczem kompanja kol. Nr. 14 odeszła 25. I. 1919 r. pod dowództwem por. Spetta Alfreda do Chełma i Kowla, gdzie obsługiwała węzeł kowelski i prowadziła

z bolszewikami utarczki w grupie Gen. Rydza-Śmigłego. Pozatem przez Kadrę i I. bataljon kolejowy zostały zorganizowane pociągi pancerne „Pilsudczyk“, „Śmiały“, „Pionier“, które w bohaterskich walkach z Ukraińcami i bolszewikami odegrały wybitną rolę.

Wreszcie Kadra formuje kompanię motorową Nr. 1, pod dowództwem por. Langnera Stanisława, która rozkazem Naczelnego Dow. W. P. Nr. 3181. 11/IV. A. Sztabu Gen. z 16. III. 1919 r. została przydzielona do I. bataljonu kolejowego.

Niezależnie od tego wysyła Kadra sporadycznie uzupełnienia do kompanij kolejowych I. i II. bataljonu kol. i do pociągów pancernych: „Lis - Kula (Pepetrójka)“, „Generał Sikorski (Podhalanin)“, „Halerczyk“, „I. Marszałek“, „Groźny“, „Bartosz Głowacki“, „Śmierć“ i inne.

W pierwszych latach od roku 1918 trzeba było dużo inicjatywy, mozółu, trudu i wiedzy, aby w warunkach jakie wówczas były do dyspozycji tworzyć kompanie i wyrobić z ludzi surowych — żołnierzy wyszkolonych do służby w kompanjach kolejowych i pociągach pan-

cernych, zabezpieczyć materiał techniczny, uzbrojenie, amunicję, umundurowanie, ekwipunek i wyżywienie.

Wymieniona liczba jednostek sformowanych przez Kadrę daje najlepszy obraz doskonałej pracy garstki polskich oficerów i podoficerów.

Pobór do Kadry przeważnie ochotniczy, w znikomej części rekrutów dał żołnierzy inteligentnych i ochoczych do pracy, a wysiłki oficerów Kadry, późniejszych dowódców w polu, zrobiły z nich dzielnych pionierów wojsk kolejowych. Zaufanie szeregowych do oficerów, podkopane w roku 1917 i 1918 w armjachaborczych, wraca w całości i to obopólnie — pod sztandarem odradzającej się Ojczyzny.

Szkolenie dzieli się na wojskowe i techniczne, to ostatnie prowadzone przeważnie w dziale nawierzchni, budowy mostów i minerstwa, gdy luki działu maszynowego i ruchowego wypełniają wprost ochotnicy kolejarze tych fachów.

Przyznać trzeba, że zaledwie minął rok od tworzenia się polskich wojsk kolejowych, a już wyszkolenie to wytworzyło prawdziwy typ pioniera, o pełnej ofiarności i spokoju w pracy,

śmiałości w boju i zdolności pokonywania wszelkich i ciężyłch trudności w polu.

I. BATALJON KOLEJOWY.

Grupa obrońców Lwowa kilkudziesięciu ochotników, wśród niej prof. dr. inż. Kazimierz Bartel, obsadza dworzec główny we Lwowie, zwyciężając wojska Ukraińskiej Rady Narodowej i ich sympatyków niemieckich z wojska austriackiego. Dr. Bartel pierwszy zrozumiał, że w tak ważnej i decydującej chwili należy ująć w silne ręce wszelkie sprawy w związku z kolejnictwem stojące. Dzięki jego inicjatywie i stalowej energii powstała pod jego dowództwem „Techniczna Komenda Dworca“, przekształcona następnie rozk. Nr. 92 Nacz. Dow. W. P. na Galicję wschodnią, z dnia 1. XII. 1918 r., na „Oddział IV. B. Koleje“, dzielący się znowu na dwa pododdziały: a) Techniczną grupę kolejową, b) Budowę pociągów pancernych.

Chodziło tu o doraźne zorganizowanie kompanij kolejowych, na wzór i podobieństwo kompanij kolejowych austriackich, któreby w gorącym czasie, zwłaszcza w oblężonym Lwowie,

ujęły wszystkie sprawy związane z kolejnictwem, a przede wszystkim — naprawę zniszczonych torów i mostów, celem zabezpieczenia miasta dowozu żywności i amunicji, a z drugiej strony, przez zorganizowanie pociągów pancernych, utworzenie rodzaju ochrony linii kolejowych przed napadami licznych watah ukraińskich.

W wspomnianej „Technicznej Grupie kolejowej“ pracowali z początku por. Orkisz, por. Bily, por. Hałaszyński, por. Hillbricht, ppor. Gliński, ppor. Tomaszewski, oraz jednoroczny plut. Sieradzki.

W „Budowie pociągów pancernych“ byli zajęci: por. mar. inż. Nieniewski, ppor. inż. Treter, Marie i inż. Eker.

W drugiej połowie listopada 1918 r. powstała pierwsza kompanja kolejowa, zaś nieco później druga, oraz pociąg pancerne „Pionier“.

Niezależnie od tych dwu kompanij kolejowych tworzył się równocześnie w Krakowie oddział, który był zawiązkiem 3. kompanij kolejowej i wcielony został następnie do I. bataljonu kolejowego.

Siłą faktu powstała również Komisja gospodarcza z ppor. rach. Griflem na czele, oraz prowiantura pod kierownictwem ppor. Radzikowskiego.

Funkcję lekarza baonu spełniał podówczas pchor. podlek. dr. Fritz.

Związek kompanij kolejowych utworzonych względnie zorganizowanych przez kpt. dr. inż. Bartła otrzymał nazwę „I. Bataljonu Kolejowego“.

Prawie równocześnie z formowaniem się 1. kompanij kolejowej rozpoczyna swe istnienie utworzony przez inż. Lerskiego, zrazu ruchomy potem stały, magazyn materiałowy, który łącznie z warsztatami mechaniczno-motorowymi, dał początek przyszłej kompanij parkowej wojsk kolejowych Nr. 1, utworzonej w lutym 1920 r.

Rozkazem Naczeln. Dow. W. P. Nr. 852/III. Szt. Gen. i rozkazem dowództwa I. bataljonu kolejowego Nr. 65, z dnia 30. V. 1919 r., utworzony został pluton sztabowy I. bataljonu kolejowego, jako odrębna jednostka administracyjno-gospodarcza. Dowódcą tego pododdziału mianowany

został oficer prowiantowy bataljonu, sierż. Skrętowicz Edward.

Równocześnie z powstaniem plutonu sztabowego, tworzy kpt. dr. Bartel 4-tą kompanię kolejową, której dowództwo powierzył por, inż. Hajdukowi Stanisławowi. Powołany na inne stanowisko kpt. dr. Bartel powierzył dowództwo I. bataljonu kolejowego por. inż. Gallasowi Władysławowi, który z dniem 15. VI. 1919 r. je objął.

O odchodząc z bataljonu kpt. dr. Bartel w rozkazie dowództwa I. Baonu kol. Nr. 70, z dnia 15. VI. 1919 r., pożegnał się z oficerami i szeregowymi w następujących słowach:

„Po przeszło 7-mio miesięcznej służbie w wojsku polskiem poprosiłem o zwolnienie, które też otrzymałem. Odchodzę z uczuciem dobrze spełnionego obowiązku. Dzięki współpracy oficerów, dzięki ich energii, wiedzy i poświęceniu, pozostawiam I. bataljon kolejowy zorganizowany i cieszący się imieniem najlepszej formacji kolejowej w Polsce. Garnęli się do nas podoficerowie i żołnierze, aby swym ciężkim trudem unicestwić stawiane nam przez wroga

przeszkody. Dzięki przedewszystkiemu oficerom panuje w I. bataljonie kolejowym ten na wyśszą nutę nastrojony ton, który jest wykładnikiem wyższej kultury i wyrobienia obywatelskiego. Jako przewodnik wasz starałem się ten ton podtrzymać, bronić waszego stanowiska w armji i walczyć o wasze i dzieł waszych znaczenie. Łączył nas wspólny trud i ciężkie wspólne przeżycia. Żegnając was proszę zachowajcie mnie, moje zawsze najlepsze chęci i czyste zamiary w swej pamięci“.

W sierpniu 1919 r. przybyła do dyspozycji I. bataljonu kolejowego 1. kompanja robocza jeńców, pod dowództwem por. Zegadłowicza, która wspólnie z 4-tą kompanją kolejową pracowała przy wykonywaniu przełożenia trasy kolejowej obok wiaduktu w Płuhowie.

W tym-że czasie została przydzielona do I. bataljonu kolejowego 1. kompanja motorowa wojsk kol. pod dowództwem por. inż. Langnera, która przez resztę roku budowała kolejkę polną z Iwania Pustego przez Okopy Św. Trójcy do Kamieńca Podolskiego o łącznej długości 60 km.

Przez krótki czas pracowała w 1919 r. w związku I. bataljonu kolejowego 7. kompanja kolejowa, którą potem nakazano z powrotem odeśłać do II. bataljonu kolejowego.

Pozatem sformowano przy I. bataljonie kolejowym kompanje ruchowe 1/VII, którą dowodził kpt. Krzemiński i 2/VII — ppor. Królikiewicz.

Jak wspomniano, I. bataljonem kolejowym dowodził twórca jego kpt. dr. inż. Bartel do 15. VI. 1919 r., następnie — por. inż. Gallas Władysław, przejściowo — kpt. inż. Stroka i kpt. Engel Franciszek.

Pierwszymi dowódcami komp. kolejowych byli: w 1-szej o stanie początkowym 6 ofic. 70 szereg. — por. inż. Burgielski Władysław, w 2-giej o stanie 5 ofic. 40 szereg. — por. Paleolog Jerzy, w 3-ciej o stanie 2 ofic. 29 szereg. — por. Górka Leopold, w 4-tej o stanie 2 ofic. 70 szereg. — por. inż. Hajduk Stanisław.

Historja powstania tych kompanij przedstawia się następująco:

1. KOMPANJA KOLEJOWA.

1. kompanja kolejowa powstała samorzutnie, dzięki inicjatywie kpt. dr. inż. Bartla, a mianowicie dnia 22. XI. 1918 r., podczas oblężenia Lwowa przez Ukraińców, czytano w dziennikach lwowskich notatkę tej treści: „Tworzy się pułk kolejowy. Wszyscy oficerowie, podoficerowie i szeregowcy byłych formacyj austriackiego pułku kolejowego, zgłoszą się natychmiast u kpt. Bartla na głównym dworcu kolejowym“.

Tego samego dnia zebrało się tamże kilku oficerów z austriackiego pułku kolejowego, a to por. inż. Burgielski, por. Bily, por. Orkisz, podpor. inż. Hartel, ppor. Gliński, chor. inż. Przetocki, chor. Kallik, jednoroczny sierż. Strończak-Miłaszewski, inż. Lerski, absolwent politechniki Jaworzyński i inni. Por. inż. Burgielski przedstawił kapitanowi dr. Bartlowi wniosek utworzenia kompanji kolejowej, na wzór byłych austriackich, mieszkającej w podziemiu budowlanym, a posiadającej tamże całe techniczne wyposażenie dla budowy i naprawy mostów i nawierzchni kolejowej. Wnio-

sek ten uzyskał aprobatę kpt. dr. Bartla, który tworzenie tej kompanji powierzył por. inż. Burgielskiemu, przydzielając mu do pomocy kilku innych oficerów.

Powtórzone w dziennikach notatkę o tworzeniu się kompanji kolejowej, werbowano żołnierzy na ochotnika, oraz zgłoszono w Komisji Poborowej, by fachowych robotników, a w szczególności cieśli, kowali, ślusarzy i t. p. przydzielano do 1-szej kompanji kolejowej.

Dzięki inicjatywie i nader intensywniej pracy oficerów, została kompanja zorganizowana w bardzo krótkim przeciągu czasu, przyczem nastąpił podział kompanji na cztery plutony: ppor. inż. Hartel otrzymał pierwszy pluton, ppor. Harasymowicz — drugi, chor. Kallik — trzeci, zaś chor. inż. Przetocki — czwarty pluton.

W działalności swej naprzód na lwowskim węźle kolejowym podczas walk z Ukraińcami, a później na froncie bolszewickim, kompanja ta pod jej pierwszym d-cą por. inż. Burgielskim Władysławem, następnie pod dowództwem por. inż. Kosińskiego Zbigniewa, od-

budowywała mosty kolejowe i wykonała także szereg innych prac technicznych na wielu wschodnich liniach kolejowych.

2. KOMPANJA KOLEJOWA.

2. kompanja kolejowa powstała z końcem listopada 1918 r., utworzoną zatem została równocześnie z 1-szą kompanją kolejową, ale składała się wtedy tylko z dowódcy i kilku oficerów.

W połowie zatem grudnia i aż do pierwszych dni stycznia 1919 r., rozporządzała 2-ga kompanja kolejowa 20—40 ludźmi, którzy pełnili wartość przy barakach, ćwiczyli się w mustrze i byli wysyłani w liczbie 10—20 na wszystkie prace techniczne wraz z 1-szą kompanją kolejową.

Miała 2-ga kompanja tegoż, z prawdziwym poświęceniem pracującego dowódcę, a zarazem twórcę tej kompanji w osobie porucznika Paleologa, oraz kilku kwalifikowanych oficerów, jak por. Engel, ppor. Gliński, ppor. inż. Pollak i ppor. Jaworzyński, którzy niestrudzenie pracowali nad zorganizowaniem i wyposażeniem

swojej kompanji. Tu godzi się wspomnieć o kapralu Tokarzu, który jako jeden z pierwszych szeregowych polskiego wojska kolejowego położył duże zasługi w okresie organizacyj 2-giej kompanji kolejowej.

2. kompanja kolejowa przez dłuższy czas pracowała łącznie z 1. kompanją kolejową. Samodzielnej działalności jej stał na przeszkodzie jedynie brak odpowiedniej ilości ludzi, ale i temu wkrótce zaradził energiczny dowódca kompanji, przez zwerbowanie całego zastępu ochotników, przeważnie z okolicy Niska, tak, że już z początkiem lutego 1919 r. kompanja liczyła około 150 ludzi i była gotową do samodzielnej działalności.

Czem była działalność 2. kompanji kolejowej w okresie oblężenia Lwowa zrozumie każdy, kto zda sobie sprawę z tego, że linja kolejowa na wschód, czyli komunikacja z resztą Polski, była konieczną dla istnienia polskiego Lwowa. Czyniono więc wszystko, ażeby zniszczone przez Ukraińców linje kolejowe odbudować i zapewnić dla Lwowa dowóz żywności i amunicji, a to było zadaniem 2. kompanji, z którego pod

dzielnym dowództwem najpierw por. Paleologa, następnie por. inż. Gallasa, wywiązała się doskonale.

W dalszym ciągu swej działalności we wschodniej Małopolsce, a ostatnio na froncie z bolszewikami, kompanja pod dowództwem por. Engla Franciszka, zaznaczyła się pracami technicznymi przy odbudowie całego szeregu mostów i torów kolejowych.

3. KOMPANJA KOLEJOWA.

Rozkazem Naczelnego Dow. z listopada 1918 r. utworzono w Kadrze pułku kolejowego w Krakowie, oddział złożony z 2-ch oficerów: por. Górki Leopolda jako dowódcy i por. Franza Karola, jako oficera podkomendnego, z 29. szereg. Oddział ten otrzymał bardzo szczupłe wyposażenie techniczne i dnia 18. grudnia tegoż roku odjechał do Lwowa.

W czasie postoju na stacji Bakończyce kompletował oddział swoje wyekwipowanie techniczne, ćwiczył się technicznie i taktycznie.

Tam też oddział ten miał sposobność zapoznać się z konstrukcją mostu Kohna, przy próbnym montowaniu tegoż.

Dnia 6. stycznia 1919 r. został oddział przydzielony do I. baonu kolejowego. Noszono się z początkiem z myślą rozwiązania go i rozdzielenia na 1. i 2-gą kompanję kolejową. Wobec jednak faktu, że za czasów postoju w Przemyślu-Bakończycach oddział ten stał się gospodarczo samodzielnym, powtórę posiadał, jak na owe czasy, znaczne wyposażenie techniczne, nadto wielu ludzi zdolnych, — wśród nich 16 z byłego austr. pułku kol., — zostawiono go nadal samodzielnym, nadając mu miano „3-cia kompanja kolejowa I. bataljonu kolejowego“.

Przez dłuższy czas oczekiwała 3-cia kampanja na uzupełnienie w ludziach, jednakowoż w owym czasie trudnem było uzyskanie jakichkolwiek uzupełnień, zwłaszcza technicznie wyszkolonych.

Z początkiem lutego 1919 r. została kompanja wysłana do Chyrowa, celem naprawy torów i wyciągnięcia wykolejonego pociągu pancernego „Kozak“. Z zadania tego, które było

pierwszą jej pracą techniczną, wywiązała się w zupełności.

Następnie kompanja ta odbudowała szereg obiektów kolejowych i przegwoździła kilka linii kolejowych, początkowo pod dowództwem por. Górki Leopolda na froncie w walce z Ukraińcami i na froncie litewsko-białoruskim, a potem na froncie południowo-wschodnim — pod dowództwem por. Duźniaka Józefa.

4. KOMPANJA KOLEJOWA.

Historja powstania 4 kompanji kolejowej różną jest od dziejów tworzenia się trzech poprzednich kompanij I. baonu kolejowego. Tamte organizowały się dosłownie w ogniu walk polsko-ukraińskich, rekrutowały się przeważnie z ludzi, którzy odbyli już całą wojnę światową w armjach zaborczych. To też oficer i żołnierz trzech pierwszych kompanij posiadał przeważnie już kilkoletnią praktykę bojową lub fachową. Zaś 4. kompanja kolejowa formuje się wkrótce po oswobodzeniu Lwowa, przeważnie z rekrutów bez wykształcenia czy to

wojskowego, czy też technicznego, nadto brakowało jej podoficerów.

Brak wykształcenia u żołnierzy pociągał za sobą potrzebę podwójnie pilnej pracy ze strony oficerów i jeżeli 4. kompanja kolejowa mogła się poszczycić znaczną ilością wykonanych prac, a pod względem wykształcenia fachowego nie ustępowała swoim starszym kompanjom siostrzanym, to jest to przede wszystkim zasługą niestrudzonego w pracy jej pierwszego dowódcy por. inż. Hajduka Stanisława, który dnia 28. maja 1919 r. wyrusza, ledwie niedawno oswobodzony z niewoli ukraińskiej, na czele 70 ludzi wraz z taborem kolejowym normalnotorowym ze Lwowa, mając do pomocy por. Eugenjusza Klocka, i zaraz też otrzymuje rozkaz uruchomienia linii kolejowej Lwów-Brzeżany.

Pierwszą robotą 4. kompanji kolejowej jest ukończenie naprawy zerwanego mostu blaszanego o rozpiętości 26 m. Przy moście tym pracowała partja ludzi z dyrekcyi lwowskiej, złożona z czterech monterów i okolicznej ludności, obowiązanej do świadczeń wojennych. Po objęciu robót przez kompanję kolejową został

most naprawiony w przeciągu 2 dni i oddany do użytku wspomnianej dyrekcji.

W dalszym ciągu i ta kompanja wykonała niemniej prac technicznych podczas walk z Ukraińcami, jak również w dalszej swej działalności pod dowództwem por. Klocka, por. Lochschmida, a ostatnio kpt. inż. Stroki na froncie polsko-bolszewickim.

KOMPANJA PARKOWA Nr. 1.

Zawiązkiem 1. kompanji parkowej wojsk kolejowych we Lwowie były magazyny materjałowe oraz warsztaty mechaniczno-motorowe.

Ten, tak ważny dział wojsk kolejowych, prowadzony przez inż. Lerskiego przy pomocy inż. Tomaszewskiego, a później — podchor. inż. Marcinkiewicza, wreszcie pod kierownictwem ppor. inż. Pollaka, z końcem 1918 r. rozpoczął swą działalność początkowo w taborze kolejowym na dworcu Lwów, następnie w barakach obok stacji Lwów-Kleparów, i oddawał wielkie usługi kompanjom kolejowym w pracy.

Z początkiem lutego 1920 r. z działu tego u-

tworzono kompanję parkową Nr. 1, pod dowództwem por. Harasymowicza.

Prócz powyższych kompanij wchodziły w skład I. baonu kolejowego: 1/VII, 2/VII kompanja kolejowa, których głównem zadaniem była eksploatacja przyfrontowych linii kolejowych i pomoc przy budowach technicznych.

* * *

Szczegółowy opis działalności bojowej i technicznej wymienionych kompanij przerasta ramki niniejszego szkicu historycznego. Wystarczy wymienić tu ważniejsze prace wykonane przez 1. i 2. kompanje kolejowe w okresie tylko jednego miesiąca, aby choć w części uświadomić sobie działalność I. bataljonu kolejowego, a mianowicie: kompanje te pogrążone jeszcze były w pracach organizacyjnych, kiedy dnia 4. grudnia 1918 r. otrzymały rozkaz naprawy mostu kolejowego na linii Lwów-Przemyśl, między stacjami Gródek Jagielloński a Rodatyczami pod wsią Bratkowice. Do 12. grudnia naprawa tego mostu została uskutecznioną. Następnie kompanja naprawia: 16. grudnia

most pod Medyką, 21. grudnia — ponownie zniszczony most koło Gródka, 25. grudnia most pod Sądową Wisznią; 27. grudnia podnosi wykolejoną pancerkę za Podzamczem; 28. grudnia naprawia tor pod Mszaną, a 30. grudnia — pod Zimną Wodą i t. d., cały szereg dzielnych czynów, połączonych z walką, spełnionych przez wszystkie kompanje kolejowe I. bataljonu kolejowego, początkowo we wschodniej Małopolsce, a później — na froncie z bolszewikami.

II. BATALJON KOLEJOWY.

Formowanie II. bataljonu kolejowego zostało zapoczątkowane w Krakowie dnia 4. I. 1919 r. przez majora Edmunda Pedenkowskiego. — W skład dowództwa wchodził: dowódca mjr. Pedenkowski, por. Nedbal jako adjutant, kpt. Krzemiński oficer ruchowy, inż. Firich Antoni oficer maszynowy i referent techniczny, radca kolejowy inż. Zipser.

W tym składzie wraz z jedną kompanją, mianowicie 5. kompanją kol. wyjechało dowództwo

bataljonu z Krakowa do Rawy Ruskiej, gdzie było właściwie w dalszym ciągu jeszcze w trakcie organizowania się, wskutek czego działalność bataljonu była bardzo ograniczona, tembardziej, że w skład jego narazie wchodziła tylko jedna kompanja kolejowa.

12. stycznia 1919 r. mjr. Pedenkowski oddaje dowództwo bataljonu kpt. Krzemińskiemu, adjutant por. Nedbal również odchodzi, a jego miejsce zajmuje por. Klimko Stanisław.

W lutym 1919 r. dowództwo bataljonu przenosi się z Rawy Ruskiej do Kowla, gdzie 16. lutego obejmuje dowództwo bataljonu kpt. Go styński Władysław. W czasie tym podlega bataljon grupie gen. Rydza-Śmigłego.

Podczas przygotowań do ofenzywy przeciw Ukraińcom, dowództwo bataljonu przebywa w Zamościu, we Włodzimierzu Wołyńskim i Sokalu.

W czerwcu 1919 r. dowództwo bataljonu wraz z 5, 7 i 8 kompanją kolejową odjeżdża do Zarwanicy, celem budowy objazdu przy zburzonym moście kolejowym. Po kilkudniowym tam pobycie, przebywa chwilowo we Włodzi-

mierzu Wołyńskim, a następnie w Łucku. Tutaj dnia 15. października 1919 r. obejmuje dowództwo bataljonu kpt. Majewski Kazimierz.

W skład bataljonu weszła jeszcze kompania motorowa Nr. 2 pod dowództwem kpt. Łuczyńskiego Władysława i 5. kompania kolejowa jeńców.

21. grudnia 1919 r. obejmuje w zastępstwie dowództwo bataljonu por. Kwiatkowski Stefan, a kpt. Majewski odchodzi na stanowisko Szefa Kolejnictwa frontu wołyńskiego.

W styczniu 1920 r. wchodzi w skład bataljonu 27 (3/VII) kompania kolejowa ruchowa z dowódcą por. Wroczyńskim na czele, sformowana z szeregowych wydzielonych z 5, 6, 7 i 8 kompanij kolejowych.

Dnia 12. kwietnia 1920 r. obejmuje dowództwo bataljonu por. inż. Kowalski Kazimierz, który też bataljonem dowodzi aż do powrotu jego z pola do macierzystego pułku w Krakowie. Tegoż miesiąca przybywa jeszcze do bataljonu 28 (4/VII) kompania kolejowa ruchowa pod dowództwem por. Rybickiego.

20. kwietnia 1920 r. wyjeżdża dowództwo ba-

taljonu do Szepetówki, stąd do Berdyczowa, a następnie do Koziatyna, gdzie przebywa do czasu odwrotu. Całą akcją ewakuacji węzła koziatyńskiego kieruje dowództwo bataljonu, a następnie prowadzi w dalszym ciągu ewakuację linii kolejowej Koziatyn-Żmerynka i Szepetówka-Równe. Z chwilą rozpoczęcia kontrofensywy przebywa dowództwo bataljonu w Rejowcu, skąd kieruje całą akcją odbudowy linii kolejowych. We wrześniu 1920 r. przenosi się do Kowła. Stąd udaje się w kwietniu 1921 r. do Łucka, gdzie kieruje robotami przy budowie linii kolejowej Łuck-Dębowa Karczma-Gubin, w kierunku Stojanowa. Po wstrzymaniu tych robót, odjeżdża dowództwo bataljonu wraz z 5, 6 i 7 kompanią kolejową na czas strejku do Wielkopolski, a następnie — do budowy kolei Puck-Hel. Po dokończeniu tejże budowy, bataljon przyjeżdża w październiku 1921 r. do Krakowa, w skład 1. pułku wojsk kolejowych, jako oddziału macierzystego.

PODODDZIAŁY WCHODZĄCE ORGANIZACYJNIE W SKŁAD II. BATALJONU KOLEJ.

5. KOMPANJA KOLEJOWA (I II).

Utworzona została przez Kadre wojsk kolejowych w Krakowie. Kompanją tą kolejno dowodzili: kpt. Krzemiński, kpt. Królikowski, por. Popper, por. Jenkner, kpt. inż. Królikiewicz, por. Rygiel, kpt. Prochownik i por. Śliwa.

Rok 1919. — 4. stycznia kompanja wyjeżdża z Krakowa do Rawy Ruskiej i rozpoczyna prace techniczne na linii kolejowej Rawa Ruska-Żółkiew-Lwów i Rawa Ruska-Uhnów-Jarosław, w związku z akcją „Grupy Bug“ w odsieczy Lwowa. Od połowy lutego ma postój w Kowlu przy Grupie gen. Rydza-Śmigłego i zajęta przy naprawie linii kolejowej Kowel-Hołoby, Kowel-Powursk.

W czerwcu kompanja buduje most kolejowy na Racie pod Krystynopolem, a od połowy lipca — drogę obwodową przy wiadukcie płuhowskim pod Zarwanicą. W sierpniu buduje most na Styrze pod Czarторыkiem, a w grudniu wraz

z 6-tą kompanją kol. — most na Horyniu pod Stolinem.

W marcu 1920 r. kompanja odchodzi do budowy mostu na rzece Uborcz pod Olewskiem. Podczas ofensywy kijowskiej obejmuje nadzór ruchu i ubezpieczenie linii Koziatyn-Chrystynówka. Dnia 30. maja tegoż roku podczas przezwyciężania frontu przez Budiennego, kompanja dzielnie broni stacji Roś. Za ten czyn wszyscy uczestnicy zostają odznaczeni Krzyżem Walecznych, a dowódca por. Jenkner Gustaw, podany został do odznaczenia orderem Virtuti Militari. W czasie defensywy kompanja ewakuuje i niszczy obiekty kolejowe linii Lipowiec-Koziatyn, a w dalszym ciągu — stacje Zdobuń i Równe. W dniu 6. lipca wraz z dowództwem II. bataljonu kolejowego zostaje kompanja otoczona w Równem przez jazdę Budiennego i w ostatniej chwili wycofuje się w kierunku Sarn. Stąd odchodzi na linię Kowel-Rożyszcze do naprawy toru, zatem do Zawady, gdzie obejmuje obsadę linii kolejowej Zamość-Zawada-Belz, przyczem przyjmuje udział w obronie Zawady. We wrześniu kompanja zajęta

odbudową linii kolejowej Kowel-Równe i Zdobunów-Ożenin. W październiku buduje most na Styrze pod Czartoryskim, poczem odchodzi do Antonówki na budowę mostu na Horyniu.

W czerwcu 1921 r., kompanja obejmuje ruch i konserwację na linii kolejowej Łuck-Dębowa Karczma. W sierpniu tegoż roku, w związku ze strajkiem kolejowym w kraju, wyjeżdża do Poznania, następnie do Warszawy a stąd na Pomorze do Pucka, do prowadzenia ruchu i uzupełniających robót na nowowypudowanej linii kolejowej Puck-Hel.

6. KOMPANJA KOLEJOWA (2II).

Utworzona została przez Kadre wojsk kolejowych w Krakowie.

Rok 1919. — Dnia 6. stycznia kompanja pod dowództwem por. Nedbala Tytusa wyjeżdża z Krakowa do Rawy Ruskiej. W styczniu kompanję objął por. Lipski Rudolf. Pierwsze prace techniczne kompanja rozpoczyna w związku z akcją „Grupy Bug“ w odsieczy Lwowa, na linii kolejowej Rawa Ruska-Bełz. Tu kompanja zapisała się chlubnie w obronie Bełza.

W roku 1920 podczas ofensywy kijowskiej kompanja ubezpiecza linje kolejowe, w odwrocie zaś z Ukrainy — ewakuuje i niszczy linję Winnica-Zmerynka-Płoskirów-Szepetówka. We wrześniu tegoż roku kompanja odbudowuje most na Bugu pod Dorohuskim i przechodzi do eksploatacji węzła kolejowego Sarny.

W roku 1921 kompanja buduje drogę obwodową przy podnoszonym moście na Horyniu, następnie zajęta przekuwaniem toru w kierunku Sarn i buduje linję kolejową Łuck-Dębowa Karczma-Stojanów. Wreszcie w składzie całego bataljonu udaje się na strejk kolejowy w Poznańskie, a stąd do Warszawy, następnie na Pomorze do budowy kolei Puck-Hel.

7. KOMPANJA KOLEJOWA (3II).

Sformowana w Kadrze wojsk kolejowych w Krakowie. Kompanję dowodzili kolejno: kpt. Litorowicz, por. Rogoziński, kpt. Pietroń, kpt. Latasz i przejściowo por. Lichnowski.

Po sformowaniu kompanja wyjeżdża dnia 2. IV. 1919 r. w pole. Pierwszą pracą techniczną kompanji było rozbieranie i ładowanie kolejki

połowej w Kowlu i Grewiatkach. W dalszym ciągu kompanja pracowała przy odbudowie linii kolejowej Włodzimierz Wołyński-Sokal; wybudowała trzy mosty pod Iwaniczami, most prowizoryczny pod Czartoryskiem i wiadukt płuhowski pod Zarwanicą.

W październiku 1919 r. kompanja przerzuciona na front litewski buduje most Kohna na linii Landwarów-Wilno, a potem zwięża tor od Wilna w kierunku Lidy.

W grudniu tegoż roku kompanja odchodzi na front wołyński, gdzie zaznaczyła się szeregiem prac technicznych na linii Zdobunów-Szepe-tówka i między Radziwiłłowem a Dubnem.

W czasie ofenzywy kijowskiej kompanja posuwa się wślad za wojskami i odbudowuje zniszczony most na rzece Teterew pod Cudnowem, następnie zajęta jest niszczeniem torów i ewakuacją w czasie odwrotu z Ukrainy; poczem przechodzi do Małopolski wschodniej, gdzie przeszywa tory na linii Krasne-Podzamcze. W dniu 17. sierpnia 1920 r. bierze udział w obronie Zamościa oblężonego przez jazdę Bu-diennego; odbudowuje szereg mniejszych mo-

stów na przestrzeni Stochód-Horyń, poczem zostaje przy budowie linii kolejowej Łuck-Dębowa Karczma-Stojanów. Wreszcie kompanja bierze udział w akcji przeciwstrejkowej w Poznańskim, a wkońcu — w budowie kolei Puck-Hel.

8. KOMPANJA KOLEJOWA (4. II).

Kompanja została sformowaną i technicznie wyposażoną przy Kadrze wojsk kolejowych Nr. 2 w Jabłonnej z końcem maja 1919 r. Kompanją kolejno dowodzili kpt. Paciorkowski i kpt. Jelinek.

Pierwszą pracą kompanji w polu była odbudowa mostu na Bugu pod Ulwówkiem na linii kolejowej Włodzimierz Wołyński-Sokal. Następnie kompanja buduje: most na Styrze pod Czartoryskiem, rozmontowuje mosty Kohna w Gródku Jagiellońskim, buduje most na Słuczy dług. 24 m. i naprawia wążkotorówkę Olewsk-Promykanie.

W końcu 1919 roku i z początku 1920 r. buduje na stacji Równe tor dojazdowy do magazynów intendenty, następnie — rampę na sta-

cji Zviahel, wreszcie — most na Stuczy na linii Szepetówka-Korosteń.

W czasie ofensywy kijowskiej kompanja postępuje w miarę posuwania się naszych wojsk linią kolejową Zviahel - Korosteń - Żytomierz - Berdyczów-Fastów-Kijów, dokąd przybywa dn. 7. maja 1920 r. w kilka godzin po zajęciu Kijowa. Po drodze naprawia uszkodzone tory i obejmuje ruch w węźle kijowskim. Podczas odwrotu ewakuuje linię Fastów-Białacerkiew-Olszanica i niszczy obiekty kolejowe; cofa się wraz z 3. armją, linią kolejową Kijów-Korosteń, naprawia most pod Borodzianką i niszczy obiekty na linii kolejowej Korosteń - Zviahel i w Szepetówce. Z rozpoczęciem kontrofensywy naprawia szereg mostów na linii Chełm-Włodawa, następnie odbudowuje most na Bugu i most na Stochodzie, poczem wchodzi w skład grupy budującej most na Horyniu.

W roku 1921 odbudowuje most na Styrze na linii kolejowej Łuck-Dębowa Karczma, a dnia 1. VII. tegoż roku kompanja ta zostaje zlikwidowana.

Oprócz powyżej wymienionych czterech kompanij budowlanych wchodziły jeszcze w skład II. bataljonu kolejowego kompanje ruchowe: 3/VII (27) i 4/VII (28) kompanje kolejowe ruchowe, oraz czasowo przydzielone 1/XII — pod dowództwem por. Elstera Kazimierza i 3/XII — pod dowództwem por. Pustelnika Ludwika. Dalej — kompanja motorowa Nr. 2 i kompanje kolejowe jeńców Nr. 3, 4, 5, 7 i 415. Nadto należały gospodarczo pociągi pancerne: „Groźny“, „Dowbór“ i „Generał Listowski“.

3/VII kompanja kolejowa ruchowa, której pierwszym dowódcą był por. Wroczyński i następnie kpt. Prochownik, została sformowana w styczniu 1920 r. w polu przez dowództwo II. bataljonu kol. Dnia 1. VII. 1921 r. została zlikwidowana.

4/VII kompanja kol. ruchowa z pierwszym jej dowódcą por. Rybickim, następnie — por. Topolińskim, została sformowana w marcu 1920 r. przez Bataljon zapasowy wojsk kolejowych w Krakowie. W kwietniu tegoż roku weszła w skład II. bataljonu kol. w polu. W styczniu 1921 r. odeszła na Pomorze do budowy linii

kolejowej Puck-Hel, a stamtąd w lipcu tegoż roku wraca do Łucka do II. bataljonu kol. celem zlikwidowania się.

Obie powyższe kompanie kolejowe ruchowe 3/VII i 4/VII, były używane w polu również do robót technicznych, pracowały przy różnych budowach na liniach kolejowych, głównie zaś pełniły służbę ruchu na liniach przyfrontowych.

1/XII i 2/XII kompanie kolejowe ruchowe zostały utworzone w 1920 roku i były czasowo przydzielone do II. bataljonu kolejowego. Pełniły służbę ruchu na liniach kolei wołyńskich. W grudniu 1920 roku zostały zlikwidowane.

• Kompanie kolejowe jeńców, a mianowicie: 3, 4, 5, 7 i 415, których dowódcami byli: por. Małecki, Szymański, Kornet, Pieńkowski i Ciemochowski, pomagały kompanjom kolejowym przy budowach technicznych i z zadania swego wywiązywały się zupełnie dobrze.

Chwalebne dzieje i przeżycia kompanij I. i II. bataljonu kolejowego świadczą o wielkich wysiłkach, tychże w ciężkiej pracy na froncie,

co niejednokrotnie podkreślali przełożeni w swych rozkazach, a mianowicie:

*Rozkaz Nr. 1, Szefa Kolejnictwa Wojskowego
w Warszawie, majora inż. Brzozowskiego,
rok 1919.*

„Na szczególne wyróżnienie z pośród dzielnych żołnierzy wojsk kolejowych zasługuje kpt. inż. Bartel Kazimierz, który dobrawszy sobie garstkę równie dzielnych oficerów i żołnierzy, między innymi por. Gallasa, Burgielskiego, Orkisz, Paleologa, biorąc udział w najcięższych warunkach partyzanckiej walki kolejowej bohaterskiego Lwowa, utworzył I. bataljon kolejowy i słusznie mogą, on i towarzysze, być dumni z okazanego hartu. Wszystkim żołnierzom, co w tak trudnych warunkach spełniają swe obowiązki „Cześć!”.

*Rozkaz Nr. 72, Nacz. Dowództwa Wojsk Polskich
na Galicję wschodnią, z dnia 2. IV. 1919 roku.*

„Wrogowie pod parciem zwycięskich wojsk

naszych ustąpili z linii kolejowej Lwów-Przemysł, zdążyli jednak zniszczyć doszczętnie mosty i tory. Byli przekonani, iż naprawa linii potrwa miesiące, a tymczasem bohaterski Lwów będzie pozbawiony żywności i amunicji. Na mój rozkaz bataljon kolejowy kpt. Bartla przystąpił bezzwłocznie do naprawy linii. Mimo szalonych trudności, w przeciągu zaledwie kilku dni, mosty i tory były naprawione, łączność kolejowa nawiązana, a bohaterski gród ma zapewnioną dostawę. Wasza-to zasługa kolejarze. W imieniu Ojczyzny, kpt. dr. Bartłowi, oficerom, podoficerom i żołnierzom baonu kolejowego, za energiczną i umiejętną, ofiarną i owocną ze wszech miar pracę, wyrażam serdeczne podziękowanie. — Iwaszkiewicz, Gen. i dowódca m. p.“

Wyciąg z rozkazu Dowództwa Grupy Gen. Babianskiego, dnia 17. VI. 1919 r.

W uznaniu zasług 5-tej kompanii kolejowej, która podczas ostatniej akcji, pomimo trudnych warunków technicznych zdołała zbudować

dwie dwa mosty szosowe i dwa mosty kolejowe w przeciągu 15 dni, pracując dzień i noc, wyrażam oficerom i żołnierzom tej dzielnej kompanii w imieniu służbowym i własnym gorące podziękowanie. — Babiański gen. ppor. m. p.“

Wyciąg z rozkazu Dowództwa Frontu Wołyńskiego Nr. 23, pkt. 2, Równe, dnia 24. listopada 1919 roku.

„7. b. m. byłem obecnym przy poświęceniu mostu nad Styrem, przy stacji Czartorysk. Most ten zbudowany w ciągu 3 i pół miesiąca przez dzielną 5. kompanię kolejową, wykazał nie tylko obowiązkową i pełną poświęcenia służbę polskiego żołnierza, ale i sprężyste kierownictwo oraz fachowość oficerów. Składam najserdeczniejsze słowo podziękowania i uznania dowódcy baonu kpt. Majewskiemu i żołnierzom 5. kompanii kol. z dowódcą na czele. Przez zbudowanie tego mostu uzyskaliśmy bezpośrednią komunikację i połączenie całej Polski z Wołyniem i Polesiem. Będzie ono również pomnikiem naszej skrętniej pracy na tych zgliszczach po

wszechświatowej wojnie, w tej dolinie łez i morza krwi, dokąd w przeciągu kilku lat zwrócone były oczy całego świata.

Tegoż samego dnia oglądałem roboty 8. kompanii kolejowej, przy odbudowie zburzonego mostu na Słuczy, przy stacji Dąbrowica. I tutaj robota wre i kipi pod kierownictwem d-cy 8 kompanii, świadcząc wymownie o wytrwałości i dzielności polskiego żołnierza, tembardziej, że ekwipunek żołnierzy tej kompanii znajduje się więcej niż w opłakanym stanie, na co zwracam uwagę Intendentury. Gen. Listowski m. p.“

*Wyciąg z rozkazu Dowództwa 2. Armji, Oddz. I.
Nr. 3 z 1920 r.*

„15. b. m. byłem obecny przy otworzeniu linii normalnotorowej Brody-Radziwiłłów-Dubno (54 km.), przebudowanej przez grupę kompanij kolejowych 7, 24, 27 i 4-tą jeńców, pod ogólnem kierownictwem dowódcy 7. kompanii kol. por. Rogozińskiego, oraz — przy objęciu tej linii przez władze cywilne kolejnictwa i przez komi-
się. Nowy tor ułożony mimo bardzo ciężkich

warunków w przeciągu 2-ch miesięcy i według rzeczoznawstwa komisji — fachowo, prędko i starannie, o czem zaświadczył również przejazd przeszło 40 klm. na godzinę. Za tak chwalebna pracę, wyrażam dziełnym kompanjom i ich dowódcom: por. Paszkiewiczowi, por. Prochownikowi, por. Małeckiemu i dowódcy grupy por. Rogozińskiemu, jak również szefowi kolejnictwa kpt. Majewskiemu, moje serdeczne podziękowanie i uznanie w imieniu służby. (—) Listowski, Gen. ppor. dowódca 2-giej armji“.

*Wyciąg z rozkazu Dowództwa 2. Armji Nr. 12,
maj 1920 r.*

„Główna faza naszej ofensywy zakończona została zwycięstwem polskiego oręża na całej linii. Dziękuję szefowi kolejnictwa 2. armji kpt. Majewskiemu, któremu dzielnie asystował II. baon kolejowy pod dowództwem por. inż. Kowalskiego, za jego trudy około szybkiego uruchomienia kolei, oraz — njr. Zamorskiemu, który jako jedyny oficer z chwilą naszej ofensy-

wy, stanowił Grupę Materjalną armji, za jego wydatną na tem polu pracę. — Listowski gen. ppor. i dowódca 2-giej armji“.

Reasumując pracę I. i II. bataljonu kolejowego w polu, śmiało stwierdzić można, że cały ciężar odbudowy i ochrony linii kolejowych we wschodniej Małopolsce podczas walk z Ukraińcami, komunikacja kolejowa w oblężonym Lwowie, oraz cały ciężar ruchu, ewakuacji i odbudowy kolei podczas ofensywy kijowskiej na odcinku południowym, spoczął na barkach tychże bataljonów kolejowych, a prace wykonane przez kompanje kolejowe obu bataljonów, podczas kampanji polsko-ukraińskiej i polsko-bolszewickiej, to — trwałe dzieło, które dotychczas na wielu wschodnich liniach kolejowych nie zostało zatarte pokojową odbudową i do dziś dnia jest widoczne. Oba bataljony swą żmudną pracę i świetną działalnością w polu, pięknie zapoczątkowały historję 1-go pułku wojsk kolejowych, w którego skład weszły po chlubnem spełnieniu swych zadań w wojnie w 1918—1920 roku.

Z pracy twórczej z okresu wojennego, godzi się wspomnieć o szkolnictwie wojskowo-kolejowym w Krakowie; mianowicie o założonych w roku 1920, w gościnie 1. pułku wojsk kolejowych: Wyższej Szkole Technicznej oficerów wojsk kolejowych i Szkole Podchorążych wojsk kolejowych, których dowódcą był mjr. Pedenkowski, wykładowcami por. inż. Czayka, por. inż. Fürgang, poseł inż. Mianowski i inni.

Szkoły te spełniając doskonale swe zadanie, w związku z ówczesną sytuacją na froncie, z powodu braku oficerów, wkrótce zostały rozwiązane.

KRÓTKIE DZIEJE POKOJOWE PUŁKU.

Po zakończeniu walk z bolszewikami prace wojenne przy budowie linii strategicznej Stojanów-Łuck, której kierownikiem był od strony Stojanowa kpt. inż. Stroka Kazimierz, od strony Łucka kpt. inż. Kowalski Kazimierz, zostały przerwane. Również ukończono budowę linii

Puck-Hel, przy której brał udział II. bataljon kolejowy.

Z końcem 1921 roku I. i II. bataljony kolejowe wróciły do Krakowa i weszły w skład 1. pułku wojsk kolejowych, który też przeszedł do pracy pokojowej, przygotowania techniczno-kolejowej służby obrony Rzeczypospolitej Polskiej.

Większość oficerów z pola odeszła, podoficerów zawodowych prawie że nie było, pułk ciągle był w trakcie reorganizacji osobowej jak i rzeczowej, przeważnie jeden oficer porał się ze szkoleniem i życiem w kompanji. Mimo tych trudnych warunków nie było miesiąca i tygodnia bez postępów w pracy organizacyjnej, codziennej i przygotowania wojennego.

Nad wszystkim czuwał dowódca pułku pułk. Kolankowski Mikołaj, który pułk ten sformował i dowodząc nim nieustrudzenie przez szereg lat, stworzył pułk karny, cieszący się pełnem uznaniem władz przełożonych.

20. czerwca 1922 roku pułk poraz pierwszy obchodził uroczyste swe święto pułkowe. Data 20. czerwca ustalona zastała jako dzień święta pułkowego, jako dzień pamiątny, w którym I.

i II. bataljony kolejowe pierwszy raz spotkały się w polu, przechodząc odtąd wspólnie przeżycia wojny polsko-bolszewickiej.

Dalsze lata pokojowej pracy pułku są jednym pasmem faktów zapisanych chlubnie w kronice pułkowej.

Z inicjatywy i starania korpusu oficerskiego pułku własnymi siłami i środkami postawiono na dziedzińcu koszarowym piękny pomnik oficerom i szeregowym 1. pułku wojsk kolejowych, poległym za Ojczyznę w roku 1918—1921. Pomnik ten, projektu i wykonania por. Zwierzyny Stefana, odsłonięto w dniu święta pułkowego 20. czerwca 1924 roku.

Do najpiękniejszych dni historii pułku, pod dowództwem pułk. Kolankowskiego Mikołaja, należy zaliczyć dzień, w którym pułk otrzymał z rąk Pana Prezydenta Rzeczypospolitej widomy znak chwalebnej przeszłości pułku, na wieczyste czasy — chorągiew pułkową, ufundowaną przez pracowników krakowskiej dyrekcji kolejowej. Fakt ten najważniejszy dotąd w historii pułkowej połączono ze świętem pułkowym w roku 1925, które zostało umyślnie prze-

sunięte z 20. czerwca na 11. lipca, t. j. na dzień przyjazdu do Krakowa Pana Prezydenta Rzeczypospolitej.

Historia fundacji chorągwi pułkowej pokrótce przedstawia się następująco: w roku 1924 z inicjatywy prezesa krakowskiej dyrekcji kolejowej inż. Prachtla-Morawiańskiego oraz starszego komisarza tej dyrekcji Włodzimierza Gorzeckiego, powstała myśl ufundowania i wręczenia chorągwi 1. pułkowi saperów kolejowych.

W dniu 9. grudnia tegoż roku prezes dyrekcji kolejowej zwołał konferencję, w sali posiedzeń dyrekcji, przedstawiciele wszystkich wydziałów dyrekcji i urzędów służby wykonawczej, na której wybrano komitet i postanowiono zwrócić się do wszystkich pracowników całego okręgu dyrekcji krakowskiej z gorącym wezwaniem, aby biorąc pod uwagę koleżeństwo zawodowe, jakie kolejowych pracowników łączy z kolejowymi formacjami wojskowymi, z którymi w czasie wojny wobec wroga przychodziło im niejednokrotnie pracować ramię przy ramieniu, a także celem dania wyrazu serdecznym uczu-

ciom wszystkich Polaków jakie żywią dla naszej armji, porozumieli się między sobą i we wszystkich większych centrach, gdzie się skupia większa ilość pracowników, potworzyli komitety miejscowe, któreby poparły zamierzenie komitetu i wśród ogółu pracowników rozpowszechniały myśl ufundowania chorągwi pułkowej, 1. pułkowi saperów kolejowych.

Wzniosła myśl inicjatorów została urzeczywistniona. Dzięki poparciu inicjatywy przez ogół pracowników kolejowych i ofiarności tychże, chorągiew została ufundowana. Zawiązał się wspólny komitet chorągwianny pracowników dyrekcji kolejowej i korpusu oficerskiego 1. pułku saperów kolejowych, pod przewodnictwem prezesa dyrekcji inż. Pawła Prachtla-Morawiańskiego. W skład komitetu weszli z ramienia dyrekcji kolejowej: dyrektor wydziału inż. Niewiadomski Marjan, nadinspektor Polman Stanisław, inż. Piątkowski Czesław, inż. Noworyta, inż. Palimączynski Józef i dr. Müller Alfred; z ramienia 1. pułku saperów kolejowych: pułk. Kolankowski Mikołaj, ppłk. Zarzycki Adam, kpt. Pinkas Adam, kpt. Pustel-

nik Ludwik, kpt. Frączkiewicz Lucjan i por. Błażejowski Władysław.

Chorągiew wykonano w zakładzie hafciarskim p. Łukowiczowej w Krakowie.

Na wniosek Pana Ministra Spraw Wojskowych L. 13313/G. M. 25. Pan Prezydent Rzeczypospolitej, dnia 30. maja 1925 roku, zatwierdził wzór płachty ufundowanej chorągwi, z następującymi datami: „Lwów — listopad 1918—1920“, „Ołyka 1. VIII. 1919“, „Połock 24. VII 1919“, „Koziatyn-Zarudyńce 6. VI. 1920“, „Serbinowce 20. VI. 1920“. Są to pamiętne daty największego wysiłku, chwały, bohaterstwa i poświęcenia kompanij kolejowych I. i II. bataljonu kolejowego, a także pociągów pancernych wchodzących w skład tych bataljonów w wojnie roku 1918—1920.

W uroczystym dniu święta pułkowego i wręczenia chorągwi pułk otrzymał kilkadziesiąt depesz gratulacyjnych od najwyższych dostojników państwa, swych przełożonych, przedstawicieli władz cywilnych, od bratniego pułku saperów kolejowych w Jabłonnej, wielu oficerów zawodowych i oficerów rezerwy, którzy

z różnych powodów nie mogli wziąć udziału w tej uroczystości. Między innemi pułk został zaszczycony następującymi życzeniami biskupa połowego:

„Nie mogąc osobiście przybyć na poświęcenie chorągwi pułkowej, przesyłam najserdeczniejsze swoje życzenia i powinszowania. Mam nadzieję, że szczytne hasło „Honor i Ojczyzna“ wypisane na chorągwi pułkowej, jest i zawsze będzie wypisane na sercach tych, którzy pod jej przewodem stają w szeregach pułku. Życząc z całej duszy rozwoju dla dzielnego pułku saperów kolejowych, przesyłam swe błogosławieństwo pasterskie. Proszę przyjąć zapewnienia mego poważania. Stanisław Gall, biskup połowy. L. 3108“.

W dniu święta pułkowego i wręczenia chorągwi została założona „złota księga pułkowa“, do której wpisał się Pan Prezydent Rzeczypospolitej i wszyscy uczestnicy uroczystości poświęcenia i wręczenia chorągwi pułkowi. Piękne rysunki, napisy i winiety w złotej księdze pułkowej wykonał kpt. Suchodolski Władysław.

Na zakończenie tych krótkich dziejów pokojowych pułku należy wspomnieć również o pułkowej szkole podoficerskiej, która pod dowództwem początkowo nieodżałowanej ś. p. por. Krogulskiego Gustawa, następnie kpt. Frączkiewicza Lucjana, wydała rokrocznie dobrze wyszkolonych wojskowo i technicznie podoficerów rezerwy w takiej liczbie, że nie wymaga ona zwiększenia podczas ćwiczeń rezerwistów.

Saper kolejowy wychodzi z pułku mimo

twardej i obowiązkowej służby żołnierskiej z wesołym uśmiechem na ustach i okrzykiem: „do widzenia“ i czuje, że nie stracił czasu daremnie, ale przygotował się do obrony Ojczyzny jako żołnierz techniczny, — kolejarz.

Redakcja „Jednodniówki“ zaznacza, że w tych szczupłych ramach było rzeczą niemożliwą odtworzyć cały wysiłek pracy polowej i pokojowej pułku.

ŻELAZNA GWARDJA.

*1 pułkowi saperów kolejowych —
pamięci jego czynów bohaterskich
z nad Niemna, Horynia i Bugu.*

*Gwardjo o lwich sercach! Granitowa gwardjo!
Śmierć i Sława patrzyły na twój krwawy trud!
Mogilne krzyże twoje umajone glorią,
jako klucze żorawi ciągnących na wschód!*

*Na granicach w ziem white jak Chrobrego słupy
w sercach twoich żołnierzy sztandarami tkwią — —
Z każdą wiosną ich bierwion popróchniałe trupy
kwitną ran szkarłatami, purpurzą się krwią — —*

*Ciałami staliście mosty przez Niemen, Horyń i Bug!
Walili przez was armje i ciężar spiżowych dział!
Kładliście ścięgna swoje za relsy żelaznych dróg,
napięte i w stal skrzeple na progach z waszych ciał!*

*Pluc waszych pożar krwawy ział w kotłach lokomotyw
a w ślepiach latarni drżała gorączka waszych źrenic — —
Sygnały wam dzwoniły gromowe armat grzmoty,
szrapneli semaforey płonęły na przestrzeni — —*

*Jak gwiazdy spadające błyszczały wam w noc czarną,
zatknięte popod niebem na stumetrową żerdź
szrapnele-semaforey, straconych dróg latarnie,
znacząc wam „wolną drogę“ przez czarną przestrzeń — w śmierć!*

*Na zwycięskich wam piersiach lśnią krzyże jak kwiaty!
Śmierć i Sława patrzyły na trud krwawy wasz!
Mogily towarzyszków, odkwitłe w szkarłatach
krzyżami na granicach pełnią wieczną straż!*

*Gwardjo! Żelazna Gwardjo!
Żołnierze!
Baczność! Na ramię broń!
Prezentuj broń!
Na prawo patrz!
Rydz-Śmigły, armji zwycięski wódz —
wam bohaterzy
wodza oddaje cześć!*

Józef Aleksander Gałuszka

ZADANIA SAPERÓW KOLEJOWYCH.

Doświadczenia poczynione w wojnie światowej, udowodniły niezbicie, że do osiągnięcia dodatnich rezultatów, a zatem zwycięstwa, przyczyniły się w wysokim stopniu odpowiednio wyposażone i wyszkolone wojska techniczne.

Przeszłość wykazała, a przyszłość wykaże, że wojna, to nic innego, jak tylko wzmaganie się narodów, a zwycięstwo przypadnie niewątpliwie tej stronie, która przewyższy wroga wyższością i doskonałością techniki.

Mimo to, że wojska techniczne stanowią broń pomocniczą, to jednak bez ich współdziałania nie może być mowy o jakichkolwiek działaniach wojennych w wielkim stylu pomyślnych. W niniejszym referacie postaram się przedstawić, jakie-to zadania mają do wyko-

nania saperzy kolejowi wchodzący w skład wojsk technicznych.

Zdawałoby się na pierwszy rzut oka, że zadania saperów kolejowych można ująć w paru słowach. Tak jednak nie jest. Saper kolejowy w czasie wojny ma stale do czynienia z ogromem najróżnorodniejszych prac wybitnie technicznych, a bardzo trudnych i ciężkich do pokonania. Różnorodność tych prac technicznych wyjaśnię należycie, jeśli je tylko kolejno wymienię.

Zastanówmy się na chwilę, od czego zależeć będzie posuwanie się własnej armji wślad za cofającym się nieprzyjacielem. Sprawność tej armji i jej szybkie działania, będą uzależnione od sprawności linii kolejowych, bo przecież armja ta zależną będzie stale od dowozu amuni-

cji, żywności, ekwipunku i ogromu środków technicznych, potrzebnych do zwalczania nieprzyjaciela. Nieprzyjaciół jednak cofając się, będzie, i to bardzo skutecznie, niszczył wszelkie komunikacje, celem udaremnienia szybko go posuwania się zwycięskiej armii, względnie będzie się starał przez zupełne zniszczenie powstrzymać na dłuższy czas nacierające armie. Od sprawności kompanij saperów kolejowych, a zatem od szybkiej odbudowy zniszczonych mostów, nawierzchni, urządzeń stacyjnych jak rozjazdów, wież wodnych, ramp, urządzeń telegraficznych i telefonicznych, będzie zależała szybkość posuwania się własnej armii.

Zadaniem kompanij saperów kolejowych będzie zatem odbudowa w wielkim stylu i na dużych przestrzeniach, celem szybkiego przywrócenia ruchu transportów kolejowych, a bezpośrednio po odbudowie, jako dalsze zadanie, podtrzymywanie wzmożonego ruchu wyżej wymienionych transportów do czasu objęcia służby ruchu przez cywilne władze kolejowe.

Co do samej odbudowy zniszczonych mostów kolejowych, to prace w tym kierunku są

tak ogromne i różnorodne, że poprostu nie da się je ująć w jakikolwiek bądź szablon.

Sposób odbudowy będzie zależał od wielu okoliczności i warunków lokalnych, stopnia uszkodzenia, rodzaju konstrukcji, rozpiętości, dowozu materiałów budowlanych, ewentualnej możliwości uzyskania budulca na miejscu i t. p.

Rozpoznanie, decyzja dowódcy oraz racjonalne zorganizowanie pracy przez dowódcę kompanij saperów kolejowych, będzie tu odgrywała wielką rolę i będzie posiadała wielki wpływ na szybkość odbudowy.

Dla ogólnej orientacji przytoczę parę typowych sposobów odbudowy zburzonych mostów kolejowych.

1) Odbudowa najprymitywniejsza zdąża do natychmiastowego użytku, nie liczy się wcale z ekonomją ani materiałem, trwałością i siłą roboczych, a dąży jedynie do najszybszego wykonania i będzie polegała na tem, że przeszkodę zapełnimy całkowicie ziemią, względnie drzewem a pozostawimy jedynie otwór dla odprowadzenia wody.

2) Zużytkowanie kratowych belek zburzo-

nych dla wypełnienia i wyrównania przeszkody.

3) Zużytkowanie zniszczonej konstrukcji kratowej, jako podpór dla prymitywnych mostów leżajowych.

4) Budowa w miejsce zburzonych stałych konstrukcji, mostu tymczasowego o większej ilości małych przęseł, a mogą to być mosty czysto drewniane lub prowizorja żelazne na podporach drewnianych.

5) Podnoszenie zburzonych konstrukcji, usunięcie elementów zniszczonych i zastąpienie innemi z różnych materiałów przy zastosowaniu różnych sposobów, zależnie od tego czy podnosimy most na suchym terenie, czy z wody. Następnie sposoby odbudowy zależęć będą od stopnia uszkodzenia zburzonych konstrukcji, wysokości opadu konstrukcji, głębokości rzeki, odsunięcia konstrukcji od osi trasy itp.

6) Różne sposoby odbudowy przyczółków i filarów, przy użyciu drzewa, żelaza, betonu, względnie żelazobetonu.

7) Przesuwanie podniesionych mostów wzdłuż osi podłużnej i przesuwanie poprzeczne.

8) Budowa mostów składanych sposobem rusztowaniowym, względnie wspornikowym.

9) Budowa objazdów w wypadku gdy stopień zniszczenia jest tak wielki, że podnoszenie zniszczonej konstrukcji się nie oplaca.

10) Odbudowa mostów sklepionych i przepustów.

Naturalnie, że każdy z wymienionych wyżej typów odbudowy posiada cały szereg odmian zależnych od rozmaitych względów i okoliczności towarzyszących odbudowie.

Wreszcie dla zobrazowania różnorodności tych prac nadmienię, że inaczej będzie wyglądała odbudowa przy akcji zaczepnej, inaczej w kraju własnem, inaczej zaś w kraju obcem.

Na sposób odbudowy będą miały również wielki wpływ rozmaite względy, jak dobry względnie zły stan sąsiednich kolei, kolejek wąskotorowych, obecność tartaków, materiałów, oraz sił roboczych, stojących w danym wypadku kierownikowi odbudowy do dyspozycji.

W końcu trzeba i o tem niezapominać, że cofający się nieprzyjaciel postara się napewno

o to, aby uniemożliwić odbudowę w najszerszym tego słowa znaczeniu i stworzyć odbudowującemu jaknajgorsze i najtrudniejsze warunki. Jeśli się przy tem zważy, że oprócz trudności i ogromu wykonywanych prac technicznych przez saperów kolejowych wymagany jest jeszcze termin ukończenia i to w wielu wypadkach bardzo krótki, to się dopiero widzi wagę i doniosłość wysiłku sapera kolejowego.

Dalszemi czynnościami saperów kolejowych będą roboty przy odbudowie nawierzchni kolejowej, jak budowa rozjazdów, połączeń toru, przekuwanie toru normalnego na szeroki i odwrotnie; budowa wież wodnych wraz ze stacjami pomp, uruchomienie żórawi wodnych, odbudowa urządzeń telefonicznych i telegraficznych, budowa kolejek wąskotorowych o trakcji parowej względnie motorowej, prace techniczne przy pociągach pancernych, w drezynach motorowych, obsługa pociągów elektrogeneratorowych, wreszcie bardzo poważna i odpowiedzialna służba ruchu i trakcji na odcin-

kach czołowych zajmowanych przez kompanję saperów kolejowych.

Z powyższego bardzo ogólnego opisu rzuca się jednak bardzo łatwo w oczy jak dużo specjalności technicznych ukrywa się w tym tak skromnym wyrazie: „saper kolejowy“.

Na poparcie wszystkiego tego co powyżej wspominałem mógłbym podać cały szereg pięknych, śmiałych i nader skomplikowanych prac technicznych, wykonanych przez saperów kolejowych w wojnie światowej i polsko-bolszewickiej. Ograniczę się jednak do częściowego zobrazowania robót technicznych, przytaczając przykład odbudowy linii kolejowej Kowel-Czartorysk-Antonówka-Sarny. Powyższa linja została przez własne oddziały saperskie w czasie odwrotu omal, że nie precyzyjnie zniszczona, a mianowicie:

- 1) most na Stochodzie, prowidorium żelazne na podporach drewnianych o rozpiętości około 90 metrów; stopień zniszczenia 70%;
- 2) na przestrzeni 45 km. między Stochodem a Styrem zniszczono zupełnie wraz z przyczół-



*Most blaszany zburzony na linii Lwów—Podhajce,
odbudowany później przez I. Bataljon kolejowy.*



*Zburzony przez bolszewików most na Dniestrze pod Samborem,
odbudowany później przez I. Bataljon kolejowy.*



zbiory zdigitalizowane

CBW

www.cbw.pl



*Odbudowa przez I. Bataljon kolejowy zburzonego mostu
na Bugu pod Kamionką Strumiłową.*



*Zburzony przez bolszewików most pod Antonówką na Horyniu,
odbudowany później przez II. Bataljon kolejowy.*



kami 12 mniejszych obiektów mostowych, o rozpiętości od 8—20 metrów. Poszczególne obiekty znajdowały się mniejwięcej w odległości 4—5 km. od siebie.

3) most na Horyniu składający się z 5 przęseł (belka kratowa wielokrotna) o ogólnej rozpiętości 278 metrów całkowicie uszkodzony, 3 filary kompletnie wysadzone;

4) most na Styrze prowizorium żelazne na drewnianych podporach — zniszczono 6 przęseł po 11 metrów.

Sytuacja własna przedstawiała się wówczas następująco:

Dywizja pod Rokitnem, sztab dywizji w Sarnach, urząd gospodarczy, czołówki amunicyjne, sanitarne i. t. p. w Powursku, a zatem 130 km. za frontem dywizji; okolica bagnista, drogi w stanie opłakanym, a dowóz amunicji, prowiantów, umundurowania oraz wszelkich środków technicznych i. t. p. mógł się odbywać jedynie wyżej wspomnianą linią kolejową.

Odcinek, to jest linja między Stochodem a Styrem naprawioną została przez saperów prowizorycznie sposobem pierwszym, to zna-

czy, że wyrównano przeszkody, zarzucając je podkładami, a więc naprawiono prowizorycznie i jedynie umożliwiono przez to ruch lekkich pociągów elektrogeneratorowych. Zaopatrywanie dywizji na froncie odbywało się przez zastosowanie trzechkrotnego przeładunku żywności, amunicji i. t. p. a to przez Stochód, Styr i Horyń. Do Stochodu dojeżdżały pociągi normalnie, odcinek między Stochodem a Styrem obsługiwał jeden pociąg elektrogeneratorowy, zaś między Styrem a Horyniem drugi. Naturalnie, że w podobnych warunkach nie mogło być mowy o normalnem zaopatrywaniu dywizji na froncie, a zatem trzeba było przystąpić do uruchomienia tej linii dla normalnych pociągów. Trudność cała w odbudowie tej linii polegała na tem, że największa dozwolona prędkość w ruchu wynosiła zaledwie 6. godzin a okolica prawie że bezludna, więc o jakimkolwiek bądź, nawet w promieniu 5. km. w pobliżu odbudowanych mostów, zakwaterowaniu kompanij kolejowych nie mogło być mowy. Trudności w odbudowie zwiększały się jeszcze wskutek nadchodzącej ostrej zimy. Pracujące

na tym odcinku kompanje miały do pokonania piętrzące się trudności techniczne przy samej odbudowie z zachowaniem ciągłości ruchu, oraz przy sprowadzaniu na miejsce budowy materiału budulcowego. Mimo tak trudnych warunków technicznych, powyższą linię kolejową aż do Horynia wyłącznie ukończono w 49 dniach i oddano do użytku. Cyfry te mówią same za siebie.

Wspomnę jeszcze o zadaniach saperów kolejowych w czasie odwrotu. Zadania i prace w tym okresie muszą być przeprowadzane z bardzo wielką rozwałą i koniecznym pośpiechem, częstokroć pod intensywnym ogniem nieprzyjacielskim, a ponieważ trwają cały szeregi dni i nocy bez przerwy, więc wymagają od oficera i sapera kolejowego, mimo prawie że wyczerpania, dużo spokoju, zimnej krwi, zaparcia się, oraz naprężenia wszystkich sił i nerwów, jeśli się zważy, że każdemu odwrotowi towarzyszy i przeszkadza w czynnościach ogólne zdenerwowanie otoczenia.

Od sprawnego funkcjonowania poszczególnych kompanij saperów kolejowych zależeć bę-

dzie w wysokim stopniu należyce przeprowadzona ewakuacja oraz zniszczenie obiektów i linii kolejowych. Do zadań w tym okresie będzie należało:

1) ewakuacja taboru kolejowego, warsztatów parowozowych, parowozów, aparatów kolejowych, wszelkich urządzeń stacyjnych, materiałów technicznych, a w razie zarządzenia ewakuacji całego obszaru—wywiezienie wszelkiego dobra stanowiącego majątek państwa, a znajdującego się w danej chwili na obszarze przeznaczonym ewakuacji;

2) niszczenie mostów, urządzeń stacyjnych, oraz linii kolejowych na rozkaz wyższych dowódtw.

Powyższe prace zaliczam również do bardzo ciężkich i odpowiedzialnych.

Wreszcie zadania saperów kolejowych w czasie walk pozycyjnych posiadają również wielką doniosłość, gdyż w owym czasie kompanje saperów kolejowych będą zatrudnione przy rozbudowie całej sieci linii kolei wąskotorowych, podjazdowych i równoległe biegnących do linii frontu.

Dla ostatecznego zilustrowania wykonanych prac przez saperów kolejowych pozwolę sobie przytoczyć niektóre cyfry zestawione przez Szefostwo Kolejnictwa Polowego, przy byłem Naczelnem Dowództwie.

W czasie od 1. grudnia 1918 r. do 31. grudnia 1920 r. saperzy kolejowi:

uruchomili linii kolejowych . . .	4470 km.
powtórnie 5870 km., razem . . .	10340 „
naprawili, przegwoździli, odbudowali linii kolejowych normalno i wąskotorowych	6774 „
wybudowali nowych linii kolej. .	69 „
wybudowali nowych kolejek wąskotorowych	190 „
naprawili i odbudowali stacyj wodn.	101 sztuk
wybudowali nowych ramp kolej. .	6 „
odbudowali i naprawili ramp kolej.	24 „

1 trójkąt obrotowy i 6 obrotnic;	
naprawili i odbudowali kolejowych linii telegraf. i telefonicznych .	3551 km.
wybudowali nowych kolejowych linii telegraf. i telefonicznych . .	247 „

odbudowali i naprawili 579 mostów

o łącznej długości	18263 mb.
wykonali robót ziemnych . . .	112904 m ³
wybudowali nowych 30 przepustów	

o łącznej długości	117 mb.
odbudowali 1 elektrownię, 3 budynki stacyjne, uruchomili 141 parowozów, naprawili 60 wagonów, 11 drezyn i 61 wagoników.	

W czasie od 1. grudnia 1918 r. do 31. grudnia 1920 r., zniszczyli w czasie odwrotu jak niżej:	
mostów, oraz obiektów kolejowych	136 sztuk
stacyj wodnych	79 „
parowozowni i warsztatów . . .	6 „
obrotnic	3 „
zwrotnic	497 „
parowozów	10 „
wagonów	66 „
ramp ładunkowych	15 „

Wyżej wymienione cyfry nie są jednak kompletne, przedstawiają przeto częściowy obraz zniszczenia.

Z powyżej przytoczonych zadań, jakie saperzy kolejowi mają w czasie wojny do spełnienia, możemy sobie zatem wytyczyć pod wzglę-

dem wykształcenia technicznego siedem zasadniczych kierunków:

- 1) budowa mostów leżajowych i kratowych składanych;
- 2) budowa nawierzchni kolejowych oraz urządzeń stacyjnych;
- 3) budowa kolejek wąskotor. o trakcji motorowej i elektr.;
- 4) służba wodna;
- 5) minerstwo;
- 6) służba ruchu;
- 7) parowoźnictwo.

Dodam wkońcu, że aby należycie ocenić współpracę saperów kolejowych, nie można się ograniczyć jedynie do pojedynczych robót, wykonanych przez poszczególne kompanie saperów kolejowych, ale trzeba ująć całokształt tego ogromu prac technicznych, a wtedy bardzo łatwo przyjdzie do przekonania, że prace te wywierają w przeważnej ilości wypadków bardzo poważny wpływ na działania operacyjne wielkich jednostek taktycznych.

Major inż. Pietroń Edward
dowódca I. bataljonu saperów kol.

Jak saperzy kolejowi wywiązywali się z prac technicznych na froncie polsko-bolszewickim, postępując naprzód wspólnie z oddziałami piechoty, a niekiedy wyprzedzając je, dostatecznie ilustrowe niżej przytoczony wyciąg z rozkazu dowództwa 2. armji Nr. 12, z dnia 18. listopada 1920 roku:

„Pozostający w składzie 2. armji X. Baon kolejowy wywiązuje się zawsze i wszędzie chlubnie ze swego zadania. Postępując częstokroć przed placówkami piechoty — uruchomił linję kolejową Czeremcha-Wołkowysk, w ciągu niespełna 14 dni, naprawił i uruchomił doszczętnie zniszczoną główną arterję 2. armji, linję Wołkowysk-Lida, a w ciągu tygodnia — linję Lida-Wilno-Mołodeczno i Lida-Bogdanów.

Zadania niepomierne trudne i doniosłe wykonał X. Baon kolejowy tylko dzięki wielkiemu poświęceniu i ofiarności objawionej w najniekorzystniejszych dla siebie warunkach. Doceniając te jego zasługi uważam sobie za obowiązek podać je tą drogą do ogólnej wiadomości i wyrażam oficerom i szeregowym tego Baonu

w imieniu służby moje serdeczne pochwalne
uznanie.

Szefowi Kolejnictwa 2. armji rozkazuję przed-

łożyć mi z X. Baonu kolejowego wnioski na
odznaczenia orderem „Virtuti Militari“.

(—) *Rydz-Śmigły*

Gen. por. i dowódca.

LINJA ĆWICZEBNA KRAKÓW-KOCMYRZÓW I KRAKÓW-BRONOWICE.

Już od roku 1921 czyniło Ministerstwo Spraw Wojskowych starania, aby otrzymać od Ministerstwa Kolei Żelaznych jedną linię kolejową długości około 100 km., jako linię ćwiczebną dla saperów kolejowych. Starania te jednak z różnych powodów nie odniosły pomyślnego wyniku, a szkolenie saperów kolejowych w służbie eksploatacji musiało nadal odbywać się na liniach P. K. P., co połączone było z wielkimi trudnościami.

Wobec powyższego dowódca 1. pułku sap. kol. pułk. Kolankowski Mikołaj rozpoczął starania u kompetentnych władz wojskowych i cywilnych o przyznanie pułkowi jednej linii kolejowej w pobliżu Krakowa, jako linii ćwiczebnej pułkowej.

Dnia 27. marca 1925 r. uzyskał dowódca pułku aprobatę M. S. Wojsk. i M. K. Ż. na objęcie przez pułk lokalnej linii kolejowej Kraków-Kocmyrzów.

Jako kierownictwo linii utworzył dowódca pułku Komendę linii ćwiczebnej i poligonu, składającej się z komendanta i zastępcy, do których należał ogólny zarząd, nadzór i kontrola pracy personelu wojskowego tak stałej obsady jak i przydzielonych do szkolenia szeregowych, ich sprawy personalne i dyscyplinarne.

Komendantem linii ćwiczebnej wyznaczony został major inż. Kołodziejczyk Józef, zastępcą zaś i instruktorem w służbie ruchu — kpt. Pułstelnik Ludwik.



Stacja kolejowa Kraków—Grzegórzki Linji Ćwiczebnej Kraków—Kocmyrzów.



Dnia 7. kwietnia 1925 r. komisja zdawczo-odbiorcza przejechała specjalnym pociągiem całą linię kolejową Kraków-Kocmyrzów, a zatrzymując się w poszczególnych stacjach i przystankach osobowych, unormowała przedmiotowe oddanie względnie objęcie służby przewidzianej w umowie i zaaprobowanej przez M. S. Wojsk. i M. K. Ż.

Komisja stwierdziła, że długość linii ćwiczebnej Kraków-Komyrzów wraz z odgałęzieniem Czyżyny-Mogiła wynosi 18.436 m. i posiada stacje kolejowe: Kraków-Grzegórzki, Kraków-Dąbie, Czyżyny, Bieńczyce i Kocmyrzów, a nadto przystanki osobowe: Mogiła, Grębałów i Prusy. Od linii Kraków-Kocmyrzów odgałęzia się 22 bocznice wojskowe względnie przemysłowe. Na stacjach oddała komisja służbę szeregowym 1. pułku saperów kolejowych w ilości przewidzianej etatem dyirekcji kolejowej i ustaliła obsługę pociągów na 5 drużyn konduktorskich oraz 10 drużyn parowozowych.

Na utrzymanie obsady linii ćwiczebnej dowództwo pułku nie posiada specjalnego etatu

i pokrywa zapotrzebowanie obsady ze stanu pułku.

Z dniem 8. IV. 1925 r. od godziny zerowej rozpoczęli szeregowi wykonywanie samodzielnie służby kolejowej na wymienionej linii ćwiczebnej, pełniąc ją do dnia dzisiejszego, ku zupełnemu zadowoleniu tak Dyrekcji Kolejowej jak również Towarzystwa Akcyjnego, do którego powyższa linja należy.

Szeregowi 1. pułku sap. kol. wykonują na linii ćwiczebnej następujące działy służby kolejowej:

- a) eksploatację pociągów;
- b) służbę telegraficzną;
- c) obsługę parowozów;
- d) służbę konduktorską;
- e) służbę przetokową;
- f) służbę zwrotniczych.

Nadto ze względu na ścisłą łączność pewnych działów służby przewozowo-handlowej ze służbą ruchową, jak sprzedaż biletów przez dyżurnych ruchu, kontrola biletów w pociągach osobowych przez konduktorów biletowych i manipulacja bagażowo-towarowa przez kierowni-

ków pociągów — musiały te działy służby przewozowo-handlowej przejść siłą faktu na szeregowych pułku.

Teoretyczne i praktyczne szkolenie szeregowych 1. pułku sap. kol. w wymienionych działach służby ruchowej i przewozowo-handlowej odbywa się na specjalnie zorganizowanym kursie w pułku i na linii ćwiczebnej, pod kierownictwem kpt. Pustelnika i starszego sierż. Jabłońskiego, zaś w służbie parowozowej na kursie pułkowym i w parowozowni Kraków-Płaszów, pod kierownictwem kpt. Słomińskiego Józefa, por. Forysia Tadeusza i starsz. majstra wojsk. Forysia Fryderyka.

Po dokonanych przeszkoleniach składają szeregowi egzaminy fachowe według obowiązujących przepisów kolejowych, przed komisją wojskowo-kolejową w dyrekcji kolei państwowych w Krakowie.

Po odbyciu odpowiedniej praktyki, otrzymują szeregowi służby ruchu upoważnienie do samodzielnego pełnienia tejże służby — przez kontrolora ruchu, zaś maszyniści — przez dele-

gata wydziału mechanicznego dyrekcji kolejowej.

Komenda linii ćwiczebnej wyznaczyła w każdej stacji jednego podoficera zawodowego jako komendanta stacji, którego obowiązkiem jest czuwanie nad sprawnym wykonywaniem służby kolejowej przez szeregowych niezawodowych, oraz czuwanie nad utrzymaniem wśród nich dyscypliny wojskowej.

Zakwaterowanie obsady stacyjnej na poszczególnych stacjach kolejowych linii ćwiczebnej jest w zupełności wystarczające, zaś drużyny konduktorskie i parowozowe są kwaterowane osobno przy poligonie ćwiczebnym pułku na forcie XVII.

Oprócz stałej obsady linii ćwiczebnej, szkoli na linii pułk pewną ilość szeregowych, przewidzianych etatem z każdego rocznika, w każdym kierunku służby eksploatacyjnej i częściowo przewozowo-handlowej.

Dyrekcja kolei państwowej w Krakowie wpłaca każdego miesiąca do kasy pułkowej należne po myśli umowy dodatki służbowe dla drużyn parowozowych i konduktorskich. Rozdział do-

datków tych między wszystkich szeregowych linii ćwiczebnej unormowano w ten sposób, że każdemu wystarcza na poprawę wikt, a nadto daje im możliwość czynienia oszczędności, z których przed odejściem do rezerwy, zakupują cywilne ubrania i inne niezbędne przedmioty.

Oprócz linii ćwiczebnej normalnotorowej, pułk posiada linię ćwiczebną wąskotorową, rozpiętości 60 cm., o trakcji parowej i motorowej, biegnącej z fortu IX. w Krowodrzy przez Bronowice do Pasternika. Potrzeba budowy kolejki była w r. 1923 sprawą podstawową wyszkolenia ruchowego w pułku, zwłaszcza, że ćwiczebnej linii normalnotorowej pułk jeszcze nie posiadał. W tym roku Dyrekcja robót publicznych w Krakowie, rozpoczynając budowę szosy z Krakowa do Ojcowa, popierała usilnie myśl budowy kolejki, mając zamiar zużytkować ją w czasie budowy szosy do transportu materiału.

W pierwszych dniach maja 1923 roku, pułk

rozpoczął własnymi siłami intensywną budowę kolejki i z dniem 18. czerwca tegoż roku doprowadzono ją z fortu IX. do kilometra trzeciego, t. j. do Bronowic, łącznie z budową stacji prowizorycznej na forcie i Bronowicach, oraz — parowozowni na dwa parowozy na forcie IX. i urządzeniami zabezpieczającymi ruch.

W dniu 20. czerwca 1923 roku z okazji święta pułkowego, nastąpiło uroczyste poświęcenie i otwarcie kolejki fort IX.—Bronowice, jako pierwszej linii ćwiczebnej pułku.

Ruch na tej kolejce odbywa się w porze dziennej normalnie za pomocą czterech par pociągów, celem szkolenia szeregowych w służbie ruchu, trakcji i telegrafu.

Z pociągów korzysta także kwaterujący w pobliżu kolejki 20. pułk piechoty.

Dla osób cywilnych komunikacja na kolejce jest zamknięta.

POLIGON ĆWICZEBNY

1. PUŁKU SAPERÓW KOLEJOWYCH.

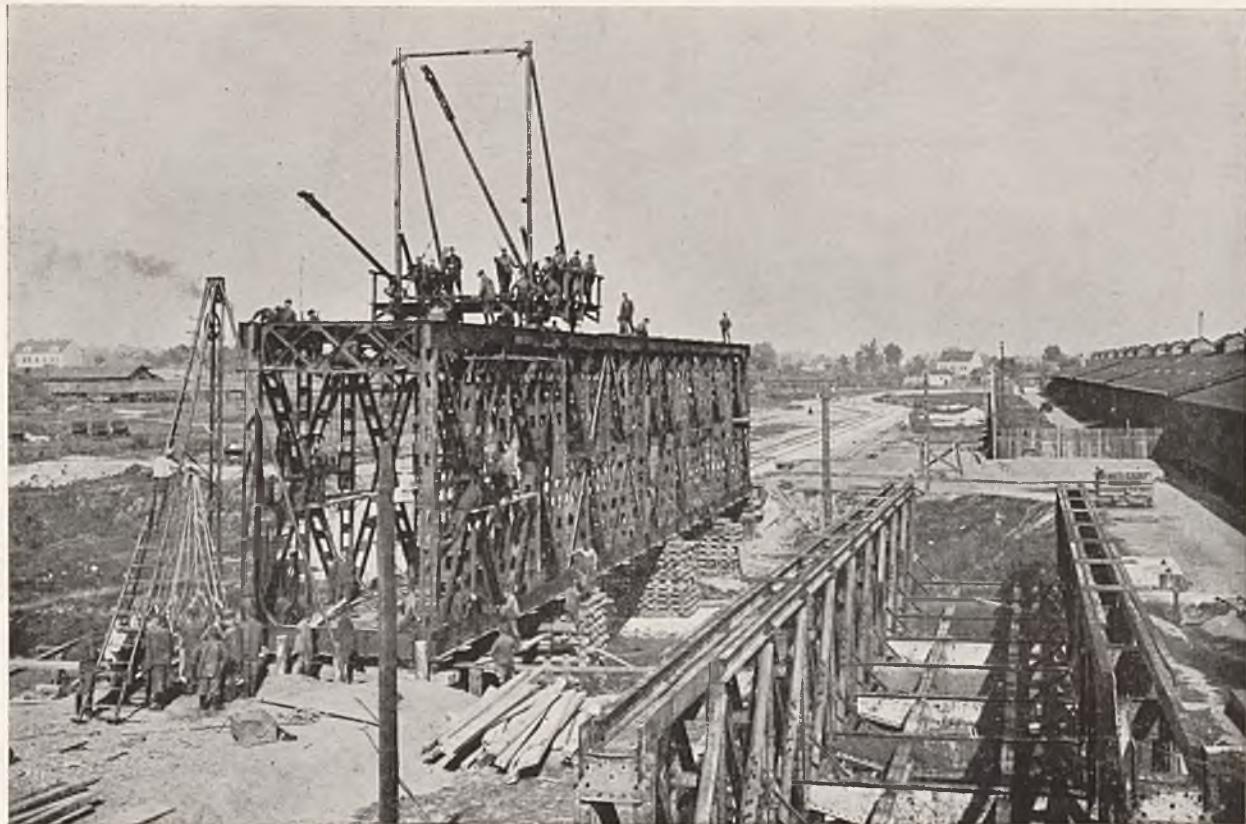
W czasie pokoju zdąża się do indywidualnego szkolenia tak kadry zawodowej jak i szeregowych kontyngensu, a troską idealnego szkolenia jest stwarzanie takich sytuacji i warunków, by jaknajbardziej odpowiadały warunkom wojennym.

Szkolenie i ćwiczenia pokojowe zmierzają do tego, aby w czasie wojny tak oficer jak i szeregowy mógł sobie w każdej, nawet najtrudniejszej sytuacji z łatwością radzić i spełniać powierzone mu zadanie.

Jak dla piechoty, artylerji, kawalerji, i częściowo pewnych oddziałów technicznych, stanowią obozy letnie — teren wyszkolenia praktycznego, zbliżonego do rzeczywistości na wy-

padek wojny, tak dla pułku saperów kolejowych poligon ćwiczebny jest tem miejscem, na którym kompanje saperów kolejowych przeprowadzają w okresie letnim swoje praktyczne, techniczne wyszkolenie z zakresu drogowo-mostowego; ćwiczenia zaś praktyczne z zakresu służby ruchu i trakcji — na linii ćwiczebnej Kraków-Kocmyrów i Kraków-Bronowice, oraz na liniach P. K. P.

Na poligonie ćwiczebnym pułku szkolą się zatem saperzy kolejni w dziale mostowym, budując przyczółki żelbetonowe i drewniane, prowizorja żelazne i drewniane jako mosty leżajkowe; tam też montują kratowe mosty żelazne składane pewnych przyjętych typów,



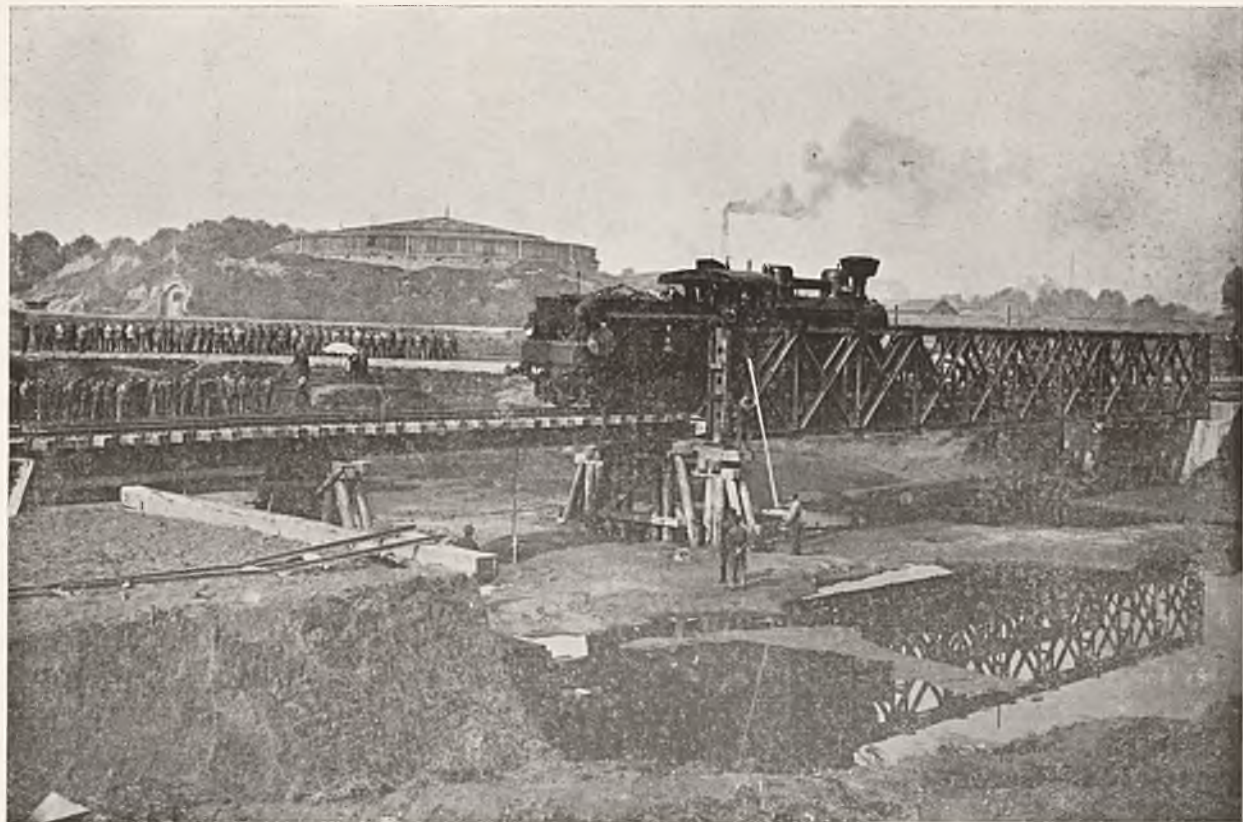
*Budowa mostów syst. Roth-Wagnera i Kohna na poligonie ćwiczebnym
1. pułku saperów kolejowych w r. 1925.*



zbiory zdigitalizowane

CBW

www.cbw.pl



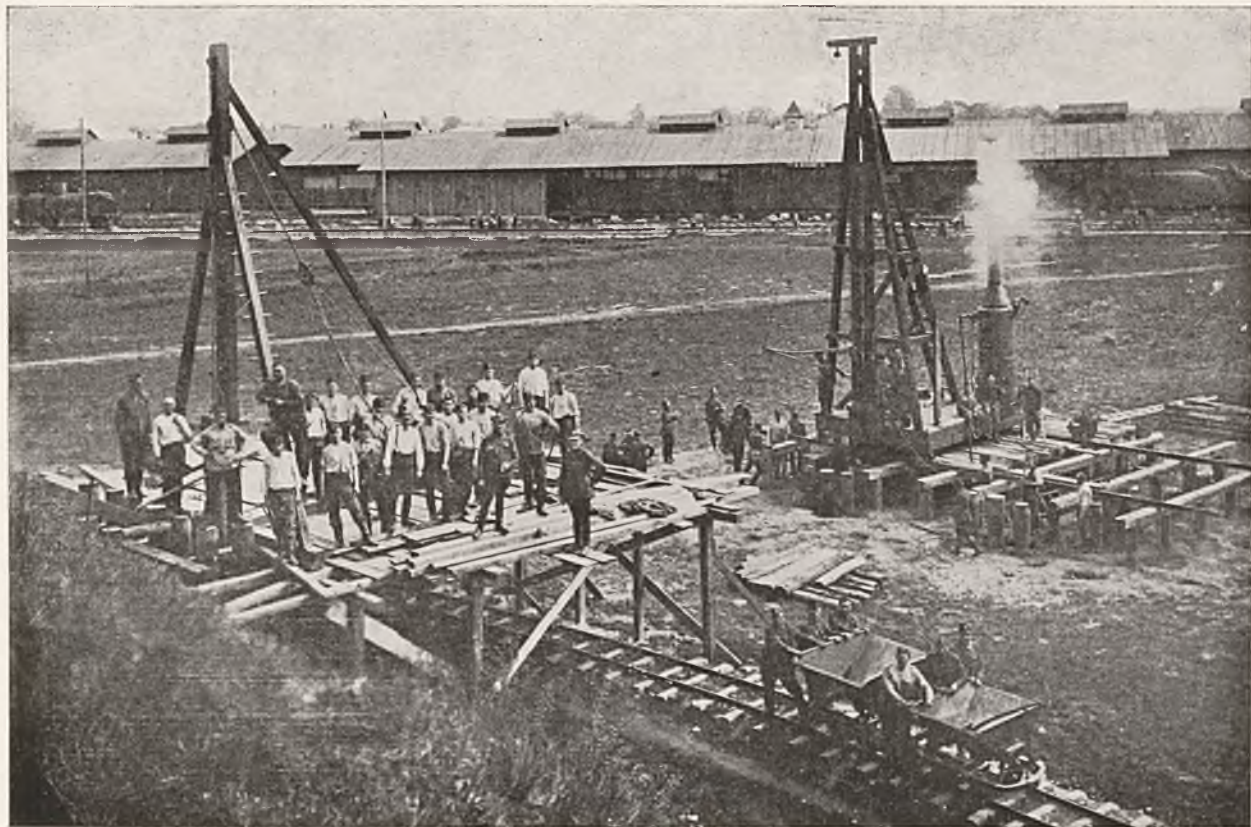
*Próba obciążenia mostu syst. Kohna i prowizorium Yppena,
wybudowanego na poligonie ćwiczebnym przez I. p. sap. kol. w r. 1926.*





Roboty ciesielskie 1. pułku saperów kolejowych na poligonie ćwiczebnym w r. 1927.





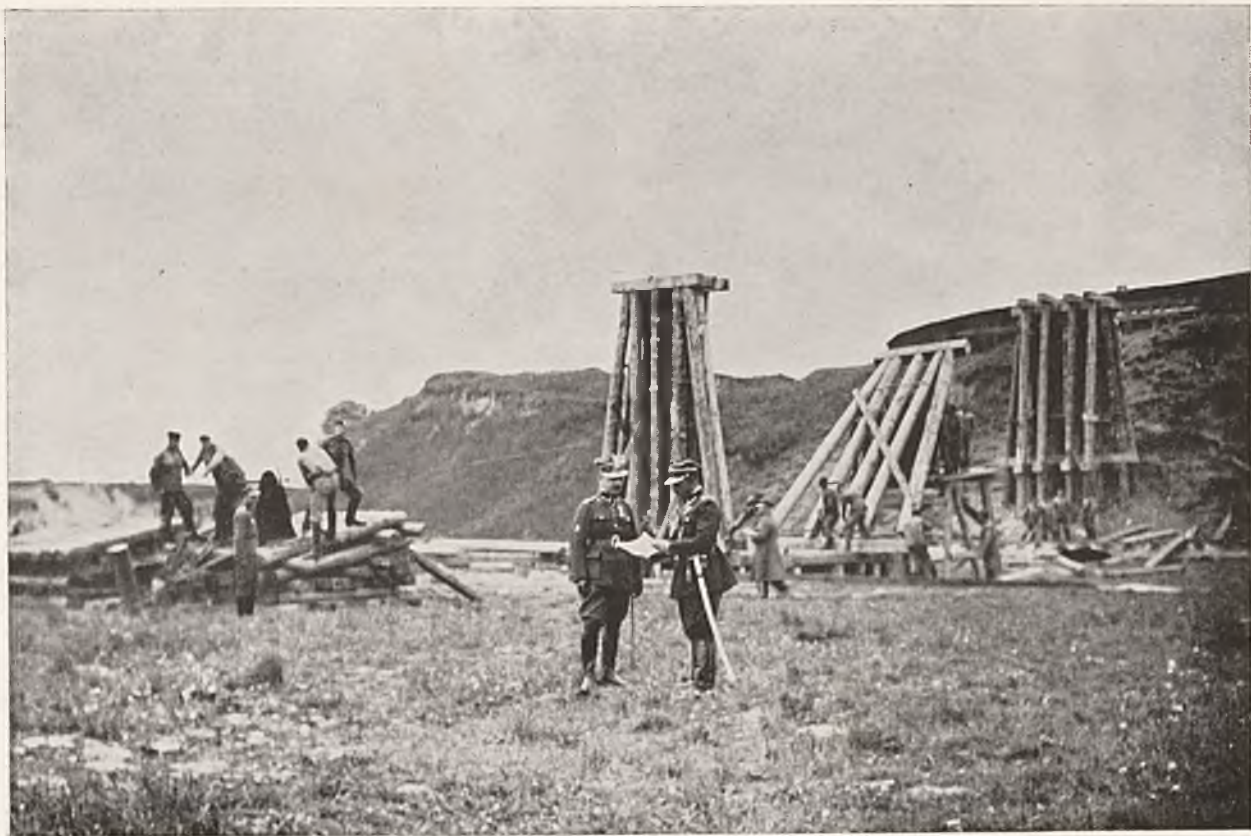
*Ćwiczenia w zabijaniu pilotów kąfarem parowym i ręcznym
na poligonie ćwiczebnym I. p. sap. kół. w r. 1927.*



zbiory zdigitalizowane

CBW

www.cbw.pl



*Szkolenie szeregowych 1. p. sap. kół. w ustawianiu podpór pod mosty wojenne
na poligonie ćwiczebnym w r. 1927.*



wykonują szereg potrzebnych robót ciesielskich, oraz przeprowadzają ćwiczenia w odbudowie zburzonych mostów, jak podnoszenia i przesuwania podniesionych konstrukcyj na pewne wskazane miejsca określone projektem, wreszcie — przeprowadzają ćwiczenia z zakresu minerstwa i zastosowania aparatów autogenowych, dla celów przecinania zniszczonych konstrukcyj żelaznych. Pozatem na poligonie przeprowadza się pilotowanie kafarami różnych typów, a także na Wiśle, obok poligonu płynącej, ćwiczą się żołnierze w służbie wodnej.

Z zakresu budowy kolei szkolą się saperzy kolejowi w budowie podtorza, nawierzchni, przeszywaniu toru, budowie ramp kolejowych, oraz w montowaniu rozjazdów normalno i wąsko-torowych, według pewnych zasad i metod, zdążających do celu, przede wszystkim w jak najkrótszym czasie. Ponadto przeprowadza się ćwiczenia w załadunku i wyładunku ciężkiego ekwipunku technicznego, oraz materiałów budowlanych saperów kolejowych, jak również w podnoszeniu wykolejonego taboru kolejowego.

Poligon ćwiczebny 1. pułku saperów kolejowych, znajdujący się obok Wisły, w pobliżu stacji kolejowej Kraków-Grzegórzki, został przydzielony pułkowi w maju 1923 roku.

Od tego czasu rozbudowa poligonu zaczyna się szybko rozwijać. W lipcu 1923 r. powstają pierwsze przyczółki drewniane dla montowania mostów systemu Roth-Wagnera, buduje się magazyn narzędzi i schron na materiały pędne. W roku 1924 zbudowano kolejkę wąskotorową rozpiętości 60 cm., długości 1300 m. wraz z urządzeniami do zabezpieczenia ruchu i telegrafem. W roku 1925 zbudowano przyczółki betonowe, kozły i jarzma drewniane dla mostów Kohna, Roth-Wagnera i prowizorjów mostowych, dla programowego szkolenia w budowie kolejowych mostów wojennych.

Równocześnie odbywało się szkolenie na poligonie w trasowaniu i budowaniu torów i rozjazdów. W roku 1925 wybudowano również dwa tory normalne, dla połączenia poligonu ze stacją Dąbie, zbudowano barak na tabor kolejowy, prowizorium mostowe żelazne i drewniane i przeprowadzono poraz pierwszy na poligonie

próbę obciążenia mostu Roth-Wagnera dwoma parowozami. W roku 1926 dobudowano dalsze dwa tory dla celów gospodarczych poligonu. W tym też roku pułk poraz pierwszy przystąpił do ćwiczeń wodnych na Wiśle, tuż obok poligonu. W ćwiczeniach tych szkolono szeregowych w wiosłarce i pontonierce, równocześnie z ustawianiem pomostów pod kafary na wodzie.

W roku 1927 przystąpiono do budowy nowych

przęseł mostowych na podporach drewnianych, nowych torów z rozjazdami i baraków na pomieszczenie materiałów nawierzchniowych, aby idąc z postępem techniki wojennej dać możliwość szeregowym pułku uzyskania w ciągu dwuletniej służby wojskowej, jaknajwięcej koniecznych wiadomości z dziedziny budownictwa, trakcji i ruchu kolejowego.

SZKOŁA PODOFICERSKA

1. PUŁKU SAPERÓW KOLEJOWYCH.

Szkoła podoficerska istnieje w pułku rokrocznie i wyłania dostateczną ilość podoficerów instruktorów, dla ćwiczenia rekrutów z zakresu wojskowego i technicznego. Szkoła podoficerska nie tworzy specjalnego pododdziału pułku, gdyż nie wchodzi w jego skład organizacyjny, a zadanie jej spełnia I. bataljon kolejowy w ten sposób, że jego dowódca, na podstawie wytycznych z M. S. Wojsk. Dep. V. i ogólnego programu pułkowego, układa i wprowadza w życie szczegółowy zakres szkolenia dla swych dwu kompanij, które mają zapewnić z każdego rocznika potrzebną ilość podoficerów o jednolitem wyszkoleniu wojskowem i specjalistów instruktorów z poszczególnych działów technicznych.

Ponieważ na pułku saperów kolejowych oprócz zadań wojskowych zbliżonych bardzo do pułku piechoty, ciążą zadania techniczne bardzo rozległego zakresu, kwestja wyszkolenia podoficera musi być ujętą nadzwyczaj dokładnie, przy uwzględnieniu trudnych warunków szkolenia, na które składa się między innymi stosunkowo krótki czas służby wojskowej bo zaledwie dwa lata.

Na podstawie doświadczeń zastosowano w I. bataljonie (szkolnym) podział szkolenia wojskowego jednolity zupełnie w obydwu kompanjach, a fachowe wyszkolenie techniczne rozłożono na dwa główne działy, które razem wyczerpują całokształt specjalizacji technicznej saperów kolejowych, a mianowicie:

Dział drogowo-mostowy obejmuje 1. kompanja, a dział ruchowo-eksploatacyjny i mechaniczny — 2. kompanja.

Kompanja pierwsza posiada salę wykładową drogowo-mostową z modelami składanych mostów żelaznych i drewnianych a kompanja druga posiada salę ruchową, wyposażoną w model stacji kolejowej i niezbędne urządzenia służby ruchu i telegrafu, oraz salę maszynową, wyposażoną w części parowozu i silników spalinyowych.

Jak wyszkolenie wojskowe jest zupełnie jednolitem w obydwu kompanjach, tak przeciwnie wyszkolenie techniczne jednej i drugiej kompanji różni się między sobą specjalizacją, jednakowoż obydwie kompanje poza swoją specjalnością szkolą się ogólnie (encyklopedycznie) w pozostałych innych działach.

Przy otwarciu szkoły w pierwszych dniach stycznia roku kalendarzowego przechodzą do

kompanij szkolnych wybrani szeregowi ze wszystkich kompanij, jako frekwentanci i jako instruktorzy.

W ciągu 9-cio miesięcznego okresu szkoły podoficerskiej, przeprowadza się na podstawie wyników repetycyjnych raz eliminację, a drugi raz, na analogicznej podstawie, — segregację frekwentantów, która ustala ich uzdolnienia i wiadomości w poszczególnych kierunkach fachowych.

Zakończenie szkoły następuje po egzaminie końcowym, który decyduje o nominacji frekwentantów na kaprali. Starszym saperem może zostać frekwentant po egzaminie segregacyjnym, jeśli wykaże postępy przynajmniej dobre. Osiągnięcie wyższego stopnia podoficerskiego dla szeregowych niezawodowych jest możliwem w drugim roku służby, po przejściu 8-mio miesięcznej nienagannej służby w stopniu kaprała, czyli przed pójściem do rezerwy może zostać plutonowym.



Sala wykładowa kursu drogowo-mostowego 1. pułku saperów kolejowych.



zbiory zdigitalizowane

CBW

www.cbw.pl



Sala wykładowa kursu ruchowego i telegraficznego 1. pułku saperów kolejowych.



zbiory zdigitalizowane

CBW

www.cbw.pl



Sala wykładowa kursu maszynowego 1. pułku saperów kolejowych.



RUCH SPORTOWY W 1. PUŁKU SAPERÓW KOLEJOWYCH.

Troska o zdrowie fizyczne i moralne tak oficerów jak i szeregowych leżała na sercu każdemu z dowódców od samego początku istnienia pułku.

Na pierwszy rozkaz M. S. Wojsk o wysyłaniu oficerów nadających się do Centralnej Wojskowej Szkoły Gimnastyki i Sportu w Poznaniu, wysłał w roku 1921 ówczesny dowódca pułku, kpt. Frączkiewicz Lucjana do tejże szkoły, aby uzyskać fachową siłę dla zorganizowania całokształtu wychowania fizycznego pułku, ze wszystkimi jego objawami, ze szczególnem uwzględnieniem sportów i organizowaniem zawodów.

Na podstawie Dzien. Rozk. M. S. Wojsk. Nr. 50/21 utworzony został w pułku z początkiem 1922 r. „Referat sportowy“, który powierzono

zorganizować i prowadzić kpt. Górcę Leopoldowi. Po odkomenderowaniu jego do Obozu Szkolnego sap. kol. w Jabłonnej, objął obowiązki referenta sportowego por. Gliński Bronisław, jako oficer obeznany z dziedziną sportową, był bowiem członkiem Towarzystwa gimnastycznego Sokół i Towarzystwa Atletycznego „Zbyszko“ we Lwowie. On wprowadził w życie pracę rozpoczętą przez kpt. Górkę, zorganizował pierwszą drużynę piłki nożnej, która dla barw pułkowych uzyskała w rozgrywkach korpusnych w roku 1922 trzecie miejsce z pośród 8 drużyn, ulegając tylko drużynie 20. pułku piech. i drużynie 3. pułku strzelców podhalańskich. Drużyna pułkowa brała też udział w jesieni tegoż roku w rozgrywkach piłki nożnej, zorganizowanych z okazji otwarcia garnizono-

wego stadjonu sportowego na Małych Błoniach, wygrywając z silną drużyną 5. baonu sanitarnego w stosunku 3 : 0. W tymże roku w rozgrywce z drużyną 2. pułku lotniczego, z okazji święta pułkowego tegoż pułku, zdobyła drużyna przez zwycięstwo nagrodę w formie plakiety brązowej.

We wrześniu 1922 r. powrócił do pułku kpt. Frączkiewicz Lucjan, po chlubnem ukończeniu rocznego kursu w Centr. Woj. Szkole Gimn. i Sportów w Poznaniu, uzyskując na 33 uczestników kursu 3 lokatę, bezpośrednio po takich gwiazdach naszego sportu, jak kpt. Baran Jan i por. Gilewski.

Od czasu przybycia kpt. Frączkiewicza, życie sportowe pułku popłynęło szerszym korytem, albowiem poza piłką nożną, stworzono drużynę lekkoatletyczną i przeprowadzano każdego roku zawody, nakazane rozkazami D. O. K. V. tak wewnątrz pułku, jak i z zespołami innych pułków.

W roku 1923 osiągnęła drużyna piłkarska piękne wyniki, ulegając tylko drużynie 20. p. piech. Z okazji święta pułkowego własnego puł-

ku, rozegrała drużyna piłkarska match-rewanż z drużyną 2. pułku lotniczego o figurkę piłkarza z brązu, z wynikiem 1 : 0 na korzyść drużyny tut. pułku, która-to nagroda zdobi obecnie ścianę mniejszej sali kasyna oficerskiego pułku.

Po odejściu kpt. Frączkiewicza Lucjana na kurs doszkolenia oficerów do Obozu Szkolnego sap. kol. w Jabłonnej, objął początkowo obowiązki referenta sportowego por. Brzeziński Witold, później por. Falandysz Henryk, który z kredytów przydzielonych przez M. S. Wojsk., zbudował przedtem już projektowany ćwiczebny stadion sportowy na placu pułkowym, budując skrócony tor przeszkód, bieżnię 100-metr., tor szermierczy, skocznię i rzutnie dyskiem i kulą; zaopatrzył kompanje i magazyn sportowy pułku w sprzęt lekkoatletyczny (oszczerpy, dyski, kule, tyczki i liny) i piłkarski. Za jego też prowadzenia referatu, drużyna piłki nożnej doszła do najwyższego rozkwitu, bijąc nawet drużyny D. O. K. I. jak drużynę 2. pułku saperów kolejowych w Jabłonnej z wynikiem 4 : 1, skąd przywiozła cenną figurkę z brązu, która obecnie zdobi ścianę sali ka-



Zespół lekko-atletyczny 1. pułku saperów kolejowych.



Drużyna piłki nożnej 1. pułku saperów kolejowych.



syna podoficerskiego pułku. W roku 1923 uzyskał zespół pułkowy w zawodach korpuśnych w marszu 20. kilometrowym ze strzelaniem — miejsce trzecie.

W roku 1924 w jesieni objął kpt. Frączkiewicz z powrotem referat sportowy pułku, uzupełnił inwentarz sportowy i przystąpił do przygotowania szeregowych pułku do rozgrywek na rok przyszły. W roku 1925 został wprowadzony system zawodów rozróżniających zawody oddziałowe, dywizyjne, korpuśne i o mistrzostwo armji.

Po przeprowadzeniu zawodów wewnątrz pułku zestawiono drużyny do zawodów oddziałów wprost podległych Dow. Okr. Korp., jako zawodów o charakterze dywizyjnym. W zawodach tych drużyny względnie zespoły pułku wysuwają się na czoło innych oddziałów wprost podległych D. O. K. V. W biegu szturmowym, w marszu 20. kilometrowym ze strzelaniem, w zawodach strzeleckich szeregowych, zdobywają zespoły 1. pułku saperów kolejowych pierwsze miejsca w pięcioboju wojskowo-sportowym, drugie miejsca — w piłce nożnej, po

porażce zaś z drużyną 5. dyonu samochodowego odpadła od dalszych rozgrywek. W zawodach korpuśnych uzyskała drużyna w marszu 20. kilometrowym ze strzelaniem — trzecie miejsce, w biegu szturmowym — drugie miejsce, w strzelaniu — trzecie miejsce.

W tym samym roku rozegrała drużyna piłkarska zawody towarzyskie z drużynami cywilnymi jak „Urania“, „Dunaj“ i „Krakowianka“ z wynikiem zwycięskim.

Zimą 1925/26 poświęcił referent sportowy do przygotowania gimnastycznego zawodników na rok następny.

Rok 1926 był rokiem największego rozkwitu sportu w pułku. Zespoły lekkoatletyczne biorą udział w zawodach garnizonowych wojskowych i urządzanych przez K. O. Z. L. A. Kluby należące do tegoż związku dobijają się o skaptowanie zawodników pułku do swoich klubów, oceniając ich wartość i przygotowanie sportowe.

Sezon rozpoczęła drużyna piłkarska zwyciężkami rozgrywkami z B. klasowymi drużynami K. Z. O. P. N.: „Błękitni“ 8:1, „Krakowianka“ 7:1, „Urania“ 3:1 „Łobzowianka“ 4:1,

„Podgórze“ 6:4, i „Garbarnia“ 3:3, na korzyść drużyny pułkowej, ulegając tylko drużynie 20. pułku piech. i 2. pułku lotniczego.

W rozgrywkach piłkarskich oddziałów wprost podległych D. O. K. zwycięża drużyna pułkowa drużyny 5. pułku saperów 5:1, — 5. dyonu samochodów 5:2, — 5. dyonu żandarmerji 6:2, — 5. oddziału służby artylerji 3:1, ulegając drużynie 2 pułku lotniczego z wynikiem 4:2 na korzyść tegoż pułku, wskutek czego nie weszła do rozgrywek o mistrzostwo korpusu.

W lekkiej atletyce wystawia pułk dwukrotnie zespoły do zawodów garnizonowych, w których punktowo zyskuje I. miejsce, osiągając raz 758 punktów, drugi raz 862 punkty.

W zawodach wojskowo sportowych oddziałów wprost podległych D. O. K. uzyskują zespoły pułku w roku 1926 pierwsze miejsce w biegu szturmowym, marszu 10. kilometrowym ze strzelaniem, w pięcioboju wojskowo sportowym — drugie miejsce, w zawodach zaś korpuśnych uzyskały drużyny pułku w biegu szturmowym trzecie miejsce, w marszu 10. kilometrowym ze strzelaniem — czwarte miejsce.

W jesieni roku 1926 rozszerza pułk swoją działalność, organizując drużynę bokerską, w której pracuje 18 członków o bardzo dobrej klasie. W tymże roku uzyskuje referat sportowy pułku salę gimnastyczną dla prowadzenia ćwiczeń gimnastycznych szeregowych, należących do drużyn sportowych, co dało możliwość przygotowania ich na sezon lekkoatletyczny w roku 1927.

Tak znane kluby jak „Cracovia“ i „Wisła“ zabiegają u szeregowych pułku, by wstępowali do ich klubów jako członkowie czynni. W barwach K. S. „Cracovii“ występuje kapral Mitas, jeden z najlepszych biegaczy długodystansowych, sap. Stibbe, znany bokser i lekkoatleta; w barwach T. S. „Wisły“ występuje plut. Turrek, który ostatnio pobił rekord K. O. Z. L. A., kapral Feliks, kapral Bec, sap. Karasiak, Kłys, Smolik i t. d.

Dużo szeregowych pułku dobrze ze sportem i z ideą wychowania fizycznego obeznanych poszło krzewić tą ideę w swoje środowiska, skąd przyszli spełnić swój obowiązek czynnej służby wojskowej, za co referat sportowy pułku

otrzymał kilka podziękowań z towarzystw gimnastyczno sportowych. Odeszli z pułku do rezerwy tacy doskonali sportowcy jak plut. Kubala Bronisław, kapral Przybyła Julian, Kwaśniak Piotr, Weiss i inni. Z pozostałych w pułku wybijają się na pierwszy plan:

w pilce nożnej — st. sierż. Fausek Józef, sierż. Rodzeń Stanisław, którzy od samego początku grają z powodzeniem w barwach 1. pułku saperów kolejowych, sierż. Suder Stefan, sierż. Woźniak Ludwik, sierż. Celary Karol i sierż. Szymański Józef, kapral Bec Edward, Pisarczyk Franciszek, Wacławczyk Bruno, st. sap. Krupa Władysław, sap. Gross, Karasiak, Stodółkiewicz, Foltynski, Duda, Wałach i Rajter.

w lekkiej atletyce — plut. Turek Władysław, kapral Mitas Józef, kapral Feliks Karol, Pisarczyk Franciszek, Bec Edward, Wacławczyk Bruno, sap. Stibbe Erwin, Kłys, Smolik i Nowak;

w boksie — kapral Mitas, Radziszewski, st. sap. Wacha, sap. Stibbe i Majer;

w zawodach o charakterze wojskowym — kapral Rabsztyn, Waliszak i Krupa Józef;

z oficerów zajmują się czynnie sportem — kpt. inż. Pacowski Artur, por. Falandysz Henryk i por. Jabłoński Mieczysław, którzy uczęszczają na kursa szermiercze; oprócz tego kpt. inż. Pacowski bierze udział w drużynie piłki nożnej i jest jej podporą.

Po odkomenderowaniu kpt. Frączkiewicza do ośrodka wychowania fizycznego na miasto Kraków, na stanowisko referenta, objął obowiązki referenta sportowego pułku por. Jabłoński Mieczysław, który prowadzi dalej rozpoczęte przez swoich poprzedników dzieło wychowania fizycznego, ku sławie pułku a ku chwale i dobru Ojczyzny.

Z ŻYCIA SPÓŁDZIELNI SPOŻYWCZEJ 1. PUŁKU SAPERÓW KOLEJOWYCH.

Spółdzielnia Spożywcza 1. pułku saperów kolejowych powstała po zlikwidowaniu „Sklepu żołnierskiego“ w początkach 1923 r. i została jako taka zarejestrowaną w Sądzie Handlowym w Krakowie.

Zapoczątkowania sklepu żołnierskiego w 1919 r. a później samej Spółdzielni, dokonali oficerowie i podoficerowie, ofiarując dobrowolne datki, z których wśród trudnych warunków finansowych i gospodarczych powstaje majątek zobrazowany ostatnim bilansem poniżej zamieszczonym.

Niepoślednią rolę odegrał w rozwoju Spółdzielni Zarząd tejeż pod prezesurą kpt. Duźniaka Józefa, jego sekretarza chor. Bratczyka Stanisława i długoletniego kierownika Spółdzielni sierż. Szymańskiego Józefa, a obecnie kierownika Spółdzielni plut. Oleksego Jana, którzy po-

święcąc swój wolny czas, pracowali nad tem, by doprowadzić Spółdzielnię do rozwoju.

Istniejąca Spółdzielnia Spożywcza prowadzi sklep, zaopatrując żołnierzy w artykuły wojskowe i prawie 70% rodzin oficerskich i podoficerskich pułku, w artykuły codziennej potrzeby. Członkami korzystającymi ze Spółdzielni są nie tylko pododdziały, oficerowie i podoficerowie zawodowi 1. pułku saperów kolejowych, lecz także wielu oficerów i podoficerów z sąsiednich innych formacyj.

Sklep Spółdzielni oprócz normalnego zaopatrywania swych członków w towary, wydziela rokrocznie pewne sumy na cele kulturalno-oświatowe. Wysokość tych kwot uzależnioną jest od czystego zysku przy rocznym bilansie i dochodziła w ostatnich dwu latach obrachunkowych do sumy około 500 złotych rocznie.

Mimo-to, że ceny towarów w Spółdzielni niższe są od cen rynkowych, Zarząd Spółdzielni po każdym roku obrachunkowym daje swym członkom zwrot od towarów, dochodzący do wysokości 5% zakupionych towarów.

W obecnym roku podjął się Zarząd, za zgodą Walnego Zgromadzenia członków, zakupu nowych instrumentów dla zespołu muzycznego

pułku. Instrumenty te zostały już nabyte i wpisane w inwentarz Spółdzielni.

Prócz tego Zarząd Spółdzielni przyczynia się rokrocznie do organizowania zabaw żołnierskich, przedstawień amatorskich, urządzenia świąt pułkowych, dni spółdzielczości i okolicznościowych uroczystości, popularyzując wśród żołnierzy przez wykłady i pogadanki ideę spółdzielczości.

BILANS SPÓŁDZIELNI 1. PUŁKU SAPERÓW KOLEJOWYCH W DNIU 31. GRUDNIA 1926 R.

Stan czynny:

Kasa, gotówka	4.329 ⁶⁸ zł.
Towary cena kupna	9.444 ¹⁴ zł.
Dłużnicy	6.036 ⁶⁷ zł.
Ruchomości po odjęciu 10% amort.	743 ⁶⁴ zł.
Inne	124.15 zł.
Razem	20.678 ²⁸ zł.

Stan bierny:

Fundusz udziałowy	2.753 ⁰⁰ zł.
„ zasobowy	3.198.63 zł.
Wierzyciele	9.734 ⁹⁴ zł.
Czysta nadwyżka	4.991 ⁷¹ zł.
Razem	20.678 ²⁸ zł.

ŻYCIE KULTURALNO-OŚWIATOWE PUŁKU.

1. pułk saperów kolejowych, którego żołnierze rekrutują się w swojej większości z kresów, od początku swego powstania rozpoczął energiczną pracę oświatową wśród szeregowych, wychodząc z założenia, że im inteligentniejszy i bardziej oświecony żołnierz, tem sprawniej idzie jego techniczne i bojowe wyszkolenie.

Dowództwo pułku jak i wszyscy oficerowie, rozumiejąc doniosłość pracy kulturalno-oświatowej nad żołnierzem, wiele jej czasu i sił poświęcali.

Już od samego początku, kiedy istniał tylko Bataljon zapasowy wojsk kolejowych, dowódca tegoż ś. p. ppułk. Deville z całym zapalem i z całym umiłowaniem, z jakim odnosił się do naszej organizującej się dopiero młodej armji, popierał wszelkie wysiłki swojego pierwszego referenta oświatowego, którym był od początku istnienia bataljonu ppor. Niżyński Stanisław.

Praca kulturalno-oświatowa obejmowała: szkolenie analfabetów w nauce czytania, pisania i rachowania, teatr, czytelnictwo, pogadanki i odczyty oraz okolicznościowe wycieczki.

Pierwszy teatr żołnierski w Krakowie, który powstał właśnie w Bataljonie zapasowym 1. pułku wojsk kolejowych, stał się poprostu tęsknotą wszystkich żołnierzy garnizonu krakowskiego. Zorganizowany przez wyżej wymienionych oficerów, tak dobrze rozumiejących psychę żołnierza polskiego, teatr czysto amatorski, bo składający się w całości prawie z amatorów szeregowych bataljonu, pod fachowem kierownictwem cenionego reżysera Eugenjusza Załuckiego, stał się wkrótce wielce pożyteczną placówką nie tylko w garnizonie, ale i na prowincji, a obfita biblioteka teatralna, po dziś dzień istniejąca w pułku, świadczy o wybitnej pracy tegoż tak popularnego wówczas teatru.

W repertuar przedstawień wchodziły łatwo dostępne i zrozumiałe dla żołnierza sztuki patriotyczne, lekkie komedje obyczajowe, zabarwione dosadnym humorem, oraz wieczory muzykalno-wokalne przeplatane dowcipnymi monologami.

Teatr żołnierski bataljonu zapasowego 1. pułku wojsk kolejowych stał się niejako ojcem istniejącego dziś teatru Domu Żołnierza Polskiego, z którego powstaniem przestał — jako już nierealny — istnieć, oddając mu jeszcze część swych najlepszych sił.

Staraniem korpusu oficerskiego i podoficerskiego, powstał również od samego zarania pułku zespół muzyczny dętej i smyczkowej orkiestry, który istnieje po dziś dzień, wyposażony ostatnio w komplet nowych instrumentów dętych i posiadający własną bibliotekę muzyczną.

Czytelnictwo: Kiedy po zawarciu pokoju w r. 1920 do Bataljonu zapasowego poczęły napływać z różnych odcinków frontu kompanje kolejowe i Bataljon zaczął pęcznieć i rozrastać się w pułk wojsk kolejowych, wzrosła też potrzeba książki, do której każdy uświadomiony żołnierz

naszej armji zawsze chętnie się garnie. W tym stanie rzeczy należało coprędzej stworzyć bibliotekę, złożoną z książek o zdrowej, narodowej i państwowej tendencji. Stało się to jakby cudem, bo powracające z pola kompanje miały znaczną ilość książek, które dołączyły do wspólnego mianownika biblioteki Bataljonu zapasowego, powstałej z darów, a w znacznej mierze zasilonej dochodami ówczesnego sklepu żołnierskiego. Późniejsze przydziały książek z D. O. K. skompletowały bibliotekę żołnierską pułku tak, iż dziś obejmuje ona pokaźną liczbę, bo przeszło 2.000 wynoszącą ilość tomów.

Z biblioteki korzystają prawie wszyscy szeregowi pułku.

Po myśli regulaminu, stworzono obecnie również 4 podręczne biblioteczki na wartowniach.

Pogadanki i odczyty: Na pogadankach obierano zazwyczaj tematy najbardziej obchodzące żołnierza, a więc miejsca ich zamieszkania, miasto czy wioskę, połączenia kolejowe i t. p. i dopiero na tych przykładach przeprowadzano naukę geografji Polski, uczono historii związanej z danem miastem, zaznajamiano

z produkcją danego miasta czy okolicy, przy-
czem kładziono zawsze nacisk na cel patrzy-
tuczno-wychowawczy.

Odczyty ujęte w krótką, nienuzącą formę,
miały ten sam cel na oku, ale tematy były prze-
ważnie z zakresu historii polskiej.

Wycieczki: Wycieczkom pod kierunkiem ofi-
cerów, ten sam cel przyświecał zawsze, ale
z natury rzeczy poza swobodą, ograniczały się
do rozmów z szeregowymi na temat najbliższe-
go otoczenia w danym momencie. Dotykały one
zatem przeważnie nauk przyrodniczych i obra-
cały się w dziedzinie żołnierzowi najbardziej
dostępnej, i z życia cywilnego znanych mu bliz-
ko roślin, zwierząt, gleby oraz zjawisk atmo-
sferycznych.

Uskutecznilo również cały szereg wycieczek
celem zwiedzenia zabytków historycznych Kra-
kowa.

Nauka analfabetów: Do niedawna przeprowa-
dzaną była w specjalnie utworzonych oddzia-
łach — zależnie od ilości analfabetów — przez
oficerów pułku. W ostatnim roku szkolenie
analfabetów odbyło się pod fachowem kierow-
nictwem nauczycielstwa cywilnego Towarzy-
stwa Szkoły Ludowej, a nadzorem oficera o-
światowego. Nadzwyczajny wynik tego szkole-
nia, wyrażający się w tem, iż kurs analfabetów
na ogólną liczbę 60 frekwentantów, prawie po-
łowa ukończyła z wynikiem bardzo dobrym,
a reszta — z dobrym i dostatecznym, daje ocenę
ofiarną pracy nauczycieli.

Żołnierz, odchodzący dziś z pułku do domu,
jako człowiek piśmienny, uświadomiony naro-
dowo i obywatelsko, przywiązany do państwa,
jest i będzie najlepszą odtrutką na wszelką
obcą, wrogą dla Państwa Polskiego propa-
gandę.

SAPER KOLEJOWY.

*Wije się nieć stalowa szyn
w dal tajemniczą — droga,
spera dzieło to i czyn,
by bliżej stanąć wroga.*

*Nad rzeką mostu śmiały łuk,
przerzucił mocną dłońią,
choć drży piekielny armat huk,
choć działa rzeki bronią.*

*W rozgwarze bitwy, w morzu krwi,
gnie twarde linje stali,
i z wroga drwi, ze śmierci drwi
i młotem wali, wali...*

*On nie zna trwogi — idąc w bój
nie chroni nigdy głowy,
i cieszy się na trud i znój,
on — saper kolejowy.*

*On nie zna trwogi — choć mu twarz
niejedna zdobi blizna,
bo to jest polski żołnierz nasz,
bo hasłem mu — Ojczyzna.*

Janusz Jah-Śmiechowski.

WSPÓŁPRACA I WSPÓŁŻYCIE DYREKCJI KOLEI PAŃSTWOWYCH W KRAKOWIE Z 1. PUŁKIEM SAPERÓW KOLEJOWYCH.

Dla dobra Ojczyzny! Dla sławy Najjaśniejszej Rzeczypospolitej! — Oto hasła, które jednoczą dyrekcję kolei państwowych w Krakowie z 1. pułkiem saperów kolejowych, a jednoczą silnie, spoisto i trwale.

Wspólny wysiłek w życiu codziennem, wspólne trudy w odpowiedzialnej i znoej pracy kolejowca, oraz wspólne chwile radości, łączą te dwa bratnie zawody, pracujące dla bezpieczeństwa i dobrobytu państwa!

A zjednoczenie to jest nietylko służbowe i zaznacza się ono nietylko w współpracy zawodowej i przygotowaniu coraz nowych zastępów kolejowców wojskowych, ale zaznacza się nie mniej w życiu prywatnem.

Na odczytach, wykładach i pogadankach urządzanych bądź to przez 1. pułk saperów kolejowych, bądź to przez dyrekcję kolei, mile uderzają oko mundury wojskowe, pomieszczone przyjacielsko z cywilnymi ubraniami urzędników dyrekcji, a łączy ich miłość Ojczyzny, umiłowanie pracy oraz wzajemna żywa sympatja i zaufanie.

Ramię przy ramieniu i dłoń w dłoń, stanie w razie potrzeby Ogół Kolejowców z 1. pułkiem saperów kolejowych do wspólnego wysiłku, a hasłem ich będzie — Ojczyzna!

Aleksander Kubiczek
Inspektor D. K. P. Kraków.

LISTA

oficerów i szeregowych 1. p. sap. kol., poległych, zaginionych bez wieści i zmarłych
w czasie wojny i po wojnie.

Polegli:

ppłk. Świerszczewski Józef — 14. 5. 1926, w Warszawie.
sap. Augustyn Stanisław — 10. 9. 1920, zabity w katastrofie
kolejowej w Zawadzie.
sap. Chyży Andrzej — 2. 8. 1920.
sap. Dudek Alojzy — 1. 7. 1920, zabity przy zderzeniu się
pociągów na stacji kol. Ołyka.
sap. Nalepa Ludwik — 7. 6. 1920, zabity w Głuchowcach.
sap. Pawlik Józef — 31. 5. 1920, w Andruszowie.

sap. Rokut Paweł — 7. 6. 1920, w Głuchowcach.
sap. Sikora Jan — 7. 6. 1920, w Głuchowcach.
sap. Scieżka Kazimierz — 13. 4. 1920, w Równem.
sap. Miękorz Antoni — 7. 8. 1920.
sap. Kowal Ignacy — 7. 6. 1920, w Berdyczowie.
sap. Konieczny Piotr — 7. 6. 1920, od szabli kozackiej
w Głuchowcach.
kapral Smajek Stefan — 13. 7. 1920, pod Husiatynem.

Zaginęli bez wieści:

sap. Fiuk Stanisław — 6. 6. 1920.
sap. Gajewski Feliks — 6. 6. 1920.
sap. Kosiński Stanisław — 6. 6. 1920.
sap. Rachwał Jan — 6. 6. 1920.

sap. Spiesz Stefan — 4. 7. 1920.
sap. Świder Zdzisław — 6. 4. 1920.
sap. Wiech Feliks — 8. 7. 1920.

Zmarli:

ppłk. Deville Jan — 22. 2. 1921, w Krakowie.
kapitan Szkodo Władysław — 25. 2. 1926, w Rajczy.
por. Rogoziński Michał — 27. 7. 1920, we Lwowie.
por. Krogulski Gustaw — 12. 6. 1925, w Rajczy.

chor. Szczepanik Józef — 22. 2. 1927, w Krakowie.
pchor. Haluszczak Franciszek — 30. 12. 1919, we Lwowie.
plut. Giżewski Michał — 30. 8. 1919, od rany w głowę.
sap. Pawlak Adam — 8. 7. 1919, utonął w Styrcze.

sap. Kucharczyk Mikołaj — 16. 5. 1920, od wybuchu granatu w Koziatynie.
sap. Lipchen Stefan — 11. 7. 1920, od rany otrzymanej pod Borodziańką.
sap. Satona Józef — 14. 4. 1919.
sierż. Baran Adam — w r. 1921, w Krakowie.
sap. Brachman Aleksander — 28. 4. 1920, we Włodzimierzu Wołyńskim.
sap. Błaszczak Jan — 7. 8. 1920.
sap. Bitrych Antoni — 7. 2. 1920.
sap. Chruściel Antoni — 19. 12. 1919, na tyfus plamisty.
sap. Duda Andrzej — 16. 12. 1919.
sap. Dalman Henryk — 30. 12. 1919.
sap. Andrzejak Antoni — 19. 8. 1920.
sap. Elbinger Jankiel — 18. 2. 1920, w Równem.
kapral Gądek Józef — 27. 10. 1919.
sap. Kłos Franciszek — 5. 2. 1920, na tyfus plamisty.
sap. Kasprzycki Franciszek — 4. 3. 1920.
sap. Kopiński Stanisław — 12. 11. 1920.
sap. Kapusta Franciszek — 1. 2. 1920.
sap. Koziół Feliks — 5. 1. 1920.

sap. Leśniak Józef — 29. 3. 1920, w Równem.
sap. Popielawski Mieczysław — 11. 11. 1920.
st. sierż. Szelajdewicz Felicjan — 24. 12. 1920.
jedn. och. Lewiński Aleksander — 6. 9. 1920, w Krakowie.
plut. Rutkowski Stanisław — 11. 1. 1920, na tyfus plamisty.
sap. Rożek Józef — 15. 10. 1920.
sap. Zawal Józef — 27. 1. 1920.
sap. Załęzny Franciszek — 24. 4. 1920.
sap. Walerczak Józef — 28. 7. 1921, utonął w Styrze.
kapral Sobczak Władysław — 21. 3. 1921.
sap. Funtowicz Bronisław — 23. 10. 1924, w Krakowie.
plut. Krzysica Jan — w lipcu 1925, w Krakowie.
st. sierż. Kwiatkowski Karol — 19. 4. 1926, w Krakowie.
st. sap. Szczepański Marjan — 2. 5. 1926, utonął w Wiśle w Krakowie.
sap. Breguła Paweł — 18. 2. 1926, w Krakowie.
sap. Strzelec Wacław — 30. 1. 1926, w Krakowie.
sap. Sojka Stanisław — 11. 2. 1926, w Krakowie.
sap. Kozaczek Jan — 24. 9. 1926, w Krakowie.
sap. Bebek Paweł — 26. 2. 1927, Krakowie.

LISTA

oficerów i szeregowych 1. pułku saperów kolejowych odznaczonych w czasie wojny
i po wojnie.

Odznaczeni Krzyżem „Virtuti Militari“:

pułk. Spett Alfred.	ppłk. Orkisz Michał.
„ inż. Gallas Władysław.	„ inż. Kowalski Kazimierz.

Oficerowie rezerwy:

pułk. inż. Brzozowski Jan.	mjr. inż. Burgielski Władysław.
ppłk. dr. inż. Bartel Kazimierz.	kpt. Hubicki Antoni.
por. inż. Krygowski Jan.	

Odznaczeni Krzyżem Walecznych:

plk. Kolankowski Mikołaj.	kpt. Zakulski Władysław.	kpt. Brzeziński Witold.
„ Spett Alfred.	„ Stelmachowski Wacław.	por. Birken Ignacy.
„ inż. Gallas Władysław.	„ Dużniak Józef.	„ Jabłoński Mieczysław.
ppłk. Orkisz Michał.	„ Prochownik Kazimierz.	„ inż. Lissak Jan.
śp. ppłk. Świerszczewski Józef.	„ Pustelnik Ludwik.	„ Gliński Bronisław.
ppłk. Guzek Stanisław.	„ Górka Leopold.	„ Zieliński Zygmunt.
mjr. inż. Pietroń Edward.	„ Kwiatkowski Stefan.	„ adm. Kinicki Stanisław.
„ Małek Mieczysław.	„ Jelinek Stanisław.	chor. Hanickel Jan.
„ Jasiński Mikołaj.	„ Jursz Feliks.	„ Stoch Józef.
„ Engel Franciszek.	„ inż. Pacowski Artur.	„ Hrenczarek Władysław.

śp. chor. Szczepanik Józef.

st. sierż. Łapczyński Ludwik.

st. majst. wojsk. Wojtusiszyn Władysł.

sierż. Geroni Mikołaj.

„ Wąsik Antoni.

„ Antoszczak Michał.

sierż. Gajda Adam.

„ Mazur Stanisław.

„ Robaszkiewicz Tadeusz.

Oficerowie i szeregowi rezerwy:

ppłk. dr. inż. Bartel Kazimierz.

kpt. Paleolog Jerzy.

„ inż. Chrapek Mieczysław.

„ inż. Kosiński Zbigniew.

„ Hałaszyński Stanisław.

„ Billy Jan.

„ inż. Lipski Rudolf.

„ Jenkner Gustaw.

„ dr. Müller Alfred.

„ inż. Przetocki Marjan.

„ inż. Hartel Witold.

„ Franz Karol.

por. inż. Borgenicht Leon.

por. Harasymowicz Alojzy.

„ Kruk Józef.

„ Śladek Władysław.

„ Dembowski Władysław.

„ Fabry Józef.

„ Klebert Zenon.

ppor. Kamocki Gustaw.

„ Sosnowski Stanisław.

„ inż. Udziela Eugenjusz.

urz. w. IX. r. Lerski Mieczysław.

sap. Burdra Antoni.

kapral Chorowski Roman.

st. sap. Jaworski Józef.

kapral Kurzejka Władysław.

sap. Niemiec Władysław.

„ Olejnik Feliks.

„ Orzechowski Michał.

„ Przystawski Jan.

kapr. Soukóp Władysław.

„ Świętonowski Józef.

st. sap. Sikorski Gustaw.

sap. Szawel Ignacy.

kapr. Zyzak Karol.

„ Zabłocki Władysław.

„ Salawa Józef.

Odznaczony Brązowym Krzyżem Zasługi:

st. sierżant Szarek Franciszek.

Odznaczeni Medalem „Interalliée” zwanym „de la Victoire”:

pułk. Kolankowski Mikołaj.

śp. ppłk. Świerszczewski Józef.

OBSADA OFICERSKA PUŁKU.

Dowódca pułku	pułk. Spett Alfred.
Z-ca dowódcy pułku	p. o. pplk. inż. Hampel Jan.
Adjutant pułku	kpt. Eker Józef.
Kwatermistrz	mjr. Pinkas Adam.
Komendant linii ćwiczebnej i poligonu . .	mjr. Ślupecki Stanisław.
Z-ca kmdta linii ćwiczebnej i poligonu . .	kpt. Pustelnik Ludwik.
Komendant Składowicy Techn. i Warsztatów	kpt. Bryk Stanisław.
Z-ca komdta Składow. Techn. i Warsztatów	por. Lichnowski Jan.
Oficer ewidencji pers.	por. Remiszewski Marceł.
Oficer dla spraw materiałowych	por. Bębynek Rudolf.
Oficer żywnościowy	por. Bochno Teodor.
Lekarz pułku	kpt. lek. dr. Ćwikliński Eugenjusz.
Płatnik	kpt. gosp. Welanyk Adam.
Przydzielony do pułku	por. adm. Kinicki Stanisław.

I. Bataljon kolejowy:

Dowódca bataljonu	mjr. inż. Pietroń Edward.
Adjutant bataljonu	kpt. Błażejowski Władysław.
Dowódca 1 kompanji	kpt. Duźniak Józef.
Oficerowie kompanji	por. inż. Lissak Jan, por. Zieliński Zygmunt, chor. Hanickel Jan.
Dowódca 2 kompanji	kpt. Suchodolski Władysław.
Oficerowie kompanji	por. Jabłoński Mieczysław, chor. Bratczyk Stanisław, chor. Stoch Józef.

II. Bataljon kolejowy:

Dowódca bataljonu . . mjr. Engel Franciszek.
Adjutant bataljonu . . kpt. Słomiński Józef.
Dowódca 3 kompanji . . kpt. Szafarczyk Roman.
Oficerowie kompanji . . por. Kimmerling Zygmunt, por. Foryś Tadeusz, chor. Rajman Stanisław.
Dowódca 4 kompanji . . kpt. inż. Konarski Stanisław.
Oficerowie kompanji . . chor. Węgrzyn Karol.

III. Bataljon kolejowy:

Dowódca bataljonu . . p. o. kpt. Zakulski Władysław.
Adjutant bataljonu . . por. Michalczyk Władysław.
Dowódca 5 kompanji . . kpt. inż. Pacowski Artur.
Oficerowie kompanji . . por. Falandysz Henryk, por. Krzyszkowski Eugenjusz, por. Dubanowicz Stefan.
Dowódca 6 kompanji . . kpt. Adel Wiktor.
Oficerowie kompanji . . por. Birken Ignacy, por. Kruszyński Stanisław, chor. Zajac Albin.

Oficerowie zawodowi przynależni ewidencyjnie do pułku:

ppłk. Orkisz Michał.	kpt Wuffka Kazimierz.
ppłk. Szt. Gen. inż. Bobkowski Aleksander.	„ Frączkiewicz Lucjan.
ppłk. inż. Czayka Edmund.	„ Jursz Feliks.
mjr. Małek Mieczysław.	„ inż. Korlakowski Stanisław.
kpt. Stelmachowski Wacław.	„ Dąbrowski Gracjan.
„ Prochownik Kazimierz.	„ Brzeziński Witold.
„ Górka Leopold.	por. Głiński Bronisław.
„ Kwiatkowski Stefan.	„ Siemiński Ludwik.

Oficerowie zawodowi przeniesieni w ostatnich czasach z pułku:

pułk. Kolankowski Mikołaj.
ppłk. Zarzycki Adam.
„ Guzek Stanisław.
mjr. inż. Kołodziejczyk Józef.
„ Jasiński Mikołaj.
„ Gądolewski Roman.
kpt. Kwiatkowski Mieczysław.
„ Lityński Jan.
„ Kulig Józef.

kpt. Wilczyński Roman.
„ Fedorowski Kazimierz.
„ lek. dr. Wojewski Stanisław.
por. Bartoń Władysław.
„ inż. Tuzinkiewicz Józef.
„ Egierski Stanisław.
„ adm. Bubnicki Bronisław.
„ adm. Bartman Otmar.

Oficerowie zawodowi przeniesieni w stan spoczynku:

pplk. inż. Stroka Kazimierz.
„ Augustyn Stanisław.
mjr. Słoniowski Henryk.
kpt. Lisiewicz Adam.
por. Eibel Józef.

OFICEROWIE REZERWY 1. PUŁKU SAPERÓW KOLEJOWYCH.

- | | | |
|-------------------------------------|--------------------------------|--------------------------------------|
| 1. pułk. inż. Brzozowski Jan. | 24. kpt. Kłoczek Eugenjusz. | 47. kpt. Rypuszyński Józef. |
| 2. ppłk. dr. inż. Witkiewicz Roman. | 25. „ inż. Dalewski Emil. | 48. „ Topoliński Jan. |
| 3. „ „ „ Bartel Kazimierz. | 26. „ inż. Thau Mojżesz. | 49. „ Hubicki Antoni. |
| 4. mjr. inż. Caputa Michał. | 27. „ inż. Tombak Leon. | 50. „ Franz Karol. |
| 5. „ „ Burgielski Władysław. | 28. „ inż. Vetulani Kazimierz. | 51. „ Elster Kazimierz. |
| 6. „ „ Hilbricht Edward. | 29. „ inż. Pilewski Henryk. | 52. „ Łoziński Kazimierz. |
| 7. „ „ Palimaczyński Józef. | 30. „ inż. dr. Wątopek Karol. | 53. „ Kalicki Stanisław. |
| 8. kpt. Nehrebecki Stanisław. | 31. „ inż. Hickiewicz Tadeusz. | 54. por. inż. Lisenfeld Zygmunt. |
| 9. „ Wierzbicki Wszechwład. | 32. „ inż. Bardecki Antoni. | 55. „ inż. Piątkowski Czesław. |
| 10. „ inż. Królikiewicz Marjan. | 33. „ inż. Marcinkiewicz Adam. | 56. „ inż. Pawlas Karol. |
| 11. „ inż. Proczkowski Mieczysław. | 34. „ inż. Danielczyk Leon. | 57. „ inż. Kolarz Paweł. |
| 12. „ Wittlin Zygmunt. | 35. „ inż. Feldman Salomon. | 58. „ Gamski Włodzimierz. |
| 13. „ Nowosielski Władysław. | 36. „ Bisanz Ewald. | 59. „ Gutkowski Marjan. |
| 14. „ Paleolog Jerzy. | 37. „ inż. Lipski Rudolf. | 60. „ inż. Borgenicht Leon. |
| 15. „ inż. Chrapek Mieczysław. | 38. „ Jenkner Gustaw. | 61. „ Schrott Tadeusz. |
| 16. „ inż. Kosiński Zbigniew. | 39. „ Margulies Samuel. | 62. „ Łabędź Alojzy. |
| 17. „ inż. Meliński Filip. | 40. „ inż. Engelberg Henryk. | 63. „ Brathspiess Gabriel. |
| 18. „ Iwicki Józef. | 41. „ dr. Müller Alfred. | 64. „ Ciejka Józef. |
| 19. „ inż. Chrobak Józef. | 42. „ inż. Binder Robert. | 65. „ Janik Piotr. |
| 20. „ Göttel Wilhelm. | 43. „ Koczarski Henryk. | 66. „ Czełusniak Stanisław. |
| 21. „ Hałaszyński Stanisław. | 44. „ inż. Przetocki Marjan. | 67. „ Filipowicz Stefan. |
| 22. „ Billy Jan. | 45. „ inż. Hartel Witold. | 68. „ inż. Miłaszewski-Stronczak Ad. |
| 23. „ Mazur Michał. | 46. „ inż. Szulc Jan. | 69. „ Jacoszek Wacław. |

- | | | |
|---------------------------------|----------------------------------|-----------------------------------|
| 70. por. inż. Pollak Henryk. | 99. por. inż. Śladek Władysław. | 128. por. Fabry Józef. |
| 71. „ Wydra Michał. | 100. „ Dembowski Władysław. | 129. „ Jankowski Jan. |
| 72. „ Harasynowicz Alojzy. | 101. „ Krzysztanowski Władysław. | 130. „ Grega Adam. |
| 73. „ Szyszko Stanisław. | 102. „ inż. Krygowski Jan. | 131. „ Wojnarski Stefan. |
| 74. „ Tyszkiewicz Mieczysław. | 103. „ Piechura Wilhelm. | 132. „ Bobrich Jan. |
| 75. „ Skotnicki Teofil. | 104. „ Zaremba Kazimierz. | 133. „ Klebert Zenon. |
| 76. „ Weinstein Saul. | 105. „ Stamper Józef. | 134. „ Łukaszewicz Franciszek. |
| 77. „ Schmierer Emil. | 106. „ Orel Alfons. | 135. „ Sobocki Józef. |
| 78. „ Griffel Henryk. | 107. „ Berger Maurycy. | 136. „ Jagielski Józef. |
| 79. „ Białowas Włodzimierz. | 108. „ Kowalski Wacław. | 137. „ inż. Kikiewicz Roman. |
| 80. „ Blum Herman. | 109. „ Kilarski Marjan. | 138. „ inż. Poludniak Henryk. |
| 81. „ Asarabowski Mieczysław. | 110. „ Ochenkowski Andrzej. | 139. ppor. Zdebich Franciszek. |
| 82. „ Starczewski Julian. | 111. „ Kuzia Adam. | 140. „ inż. Stodolski Mieczysław. |
| 83. „ Błażkowicz Tomasz. | 112. „ Hirszbant Tadeusz. | 141. „ Bily Józef. |
| 84. „ Fink Leon. | 113. „ Porębski Jan. | 142. „ Sułkowski Józef. |
| 85. „ Roszek Bolesław. | 114. „ Rubczak Wacław. | 143. „ Frey Henryk. |
| 86. „ Józefczyk Przemysław. | 115. „ inż. Feczko Władysław. | 144. „ dr. Krug Hieronim. |
| 87. „ Gutowski Walerjan. | 116. „ Mitera Kazimierz. | 145. „ Ostapowicz Teofil. |
| 88. „ Laskowski Ryszard. | 117. „ Ballenstaed Adolf. | 146. „ Duniewski Jan. |
| 89. „ Kruk Józef. | 118. „ Biel Ferdynand. | 147. „ Szykowski Leon. |
| 90. „ Piotrowski Hugon. | 119. „ Swoboda Walerjan. | 148. „ Pawłowicz Wojciech. |
| 91. „ Sliwa Józef. | 120. „ Szweda Karol. | 149. „ Zaczyński Eugenjusz. |
| 92. „ Skórkowski Tadeusz. | 121. „ Kaźmierczyk Wawrzyniec. | 150. „ Duteżyński Adam. |
| 93. „ Mozer Juliusz. | 122. „ Kościelniak Józef. | 151. „ Rybarski Mieczysław. |
| 94. „ Jakubowski Jerzy. | 123. „ Rossmanith Franciszek. | 152. „ Trojnerski Zygmunt. |
| 95. „ Marcinkiewicz Aleksander. | 124. „ Pałeczny Józef. | 153. „ Tijewski Bronisław. |
| 96. „ Zdybański Fryderyk. | 125. „ Brzozowski Edward. | 154. „ Czerny Władysław. |
| 97. „ Rygiel Józef. | 126. „ Skimina Mieczysław. | 155. „ Grzymałowski Stanisław. |
| 98. „ Świątkiewicz Tadeusz. | 127. „ Guellard Stanisław. | 156. „ Antonowicz Roman. |

- | | | |
|----------------------------------|-----------------------------|-----------------------------------|
| 157. ppor. Golczewski Stanisław. | 174. ppor. Goldberg Henryk. | 191. ppor. Pocię Marjan. |
| 158. „ Jaroszyński Stanisław. | 175. „ Zawistowski Wacław. | 192. „ Pietras Stanisław. |
| 159. „ Dobrucki Stefan. | 176. „ Szwarcman Henryk. | 193. „ dr. Rucker Zygmunt Kazim. |
| 160. „ Wawrzyńkiewicz Zygmunt. | 177. „ Wildstosser Jakób. | 194. „ Sokołowski Jan. |
| 161. „ Kamocki Gustaw. | 178. „ Szamajt Zbigniew. | 195. „ Stroiński Edward. |
| 162. „ Jachimowski Stanisław. | 179. „ Smoleński Stanisław. | 196. „ Strzępek Franciszek. |
| 163. „ Laskowski Mieczysław. | 180. „ Nowak Zygmunt. | 197. „ Szałajko Edward. |
| 164. „ Tan Czesław. | 181. „ Bilewski Stefan. | 198. „ Szatkowski Henryk. |
| 165. „ Wieliki Henryk. | 182. „ Czechowicz Karol. | 199. „ inż. Tychowski Aleksander. |
| 166. „ Żakowski Stanisław. | 183. „ Heinrich Roman. | 200. „ Tylko Józef |
| 167. „ Golczewski Witold. | 184. „ Kowacz Karol. | 201. „ inż. Udziela Eugenjusz |
| 168. „ Lgocki Krzysztof. | 185. „ Kwiatkowski Edward. | 202. „ Wiśniewski Alfons. |
| 169. „ Sosnowski Stanisław. | 186. „ dr. Lewicki Wacław. | 203. „ Wrzosek Stanisław. |
| 170. „ Sznajderman Dawid. | 187. „ Kwiatkowski Tadeusz. | 204. „ Wąs Henryk. |
| 171. „ Sardecki Władysław. | 188. „ Łuczkiwicz Zygmunt. | 205. „ Waliduda Ludwik. |
| 172. „ Błaszczyk Henryk. | 189. „ Mejer Mieczysław. | 206. „ Zawadzki Zygmunt. |
| 173. „ Koppe Emiljan. | 190. „ inż. Orosz Romuald. | 207. „ Żurowski Adam. |

PODOFICEROWIE ZAWODOWI PUŁKU.

st. sierż. Kalinka Bolesław.

„ Dunajski Tomasz.

„ Kroma Stanisław.

„ Müller Gustaw.

„ Jakubowski Stefan.

„ Fausek Józef.

„ Łapczyński Ludwik.

„ Pawlina Michał.

„ Ryszko Władysław.

„ Jabłoński Jan.

„ Nycz Antoni.

„ Brudny Franciszek.

st. mjrstr. wojsk. Forys Fryderyk.

„ Haftek Tadeusz.

„ Wojtusiszyn Władysław.

„ Biale Emil.

„ Szymański Leopold.

„ Rzucidło Karol.

tyt. st. sierż. Szarek Franciszek.

„ Bałys Józef.

„ Chrzaszcz Jan.

„ Dziedzicki Bronisław.

„ Faber Antoni.

tyt. st. sierż. Seyrlhuber Józef.

„ Siemiński Antoni.

sierż. Konopa Stefan.

„ Mazur Stanisław.

„ Łagisz Zygmunt.

„ Mentkowski Bolesław.

„ Hebda Leon.

„ Antoszczak Michał.

„ Geroni Mikołaj.

„ Rodzeń Stanisław.

„ Bochenek Karol.

„ Izmailów Teodor.

„ Struś Władysław.

„ Życzynski Kazimierz

„ Woźniak Ludwik.

„ Szwałek Józef.

„ Bluma Wojciech.

„ Ciężki Stefan.

„ Nowak Mieczysław.

„ Suder Stefan.

„ Robaszkiewicz Tadeusz.

„ Skóra Józef.

„ Tutak Jan.

sierż. Śliwa Stanisław.

„ Wojtaszek Stanisław.

„ Kudła Ignacy.

„ Głabik Jan.

„ Kornaś Józef.

„ Nowak Jan.

„ Wąsik Antoni.

„ Wróbel Wiktor.

„ Wiktorski Antoni.

majstr. wojsk. Zając Wincenty.

tyt. sierż. Szymański Tomasz.

„ Turno Jan.

„ Klima Franciszek.

plut. Ryś Józef.

„ Guzek Roman.

„ Kowalczyk Henryk.

„ Oleksy Jan.

„ Cegliński Lucjan.

„ Drzymała Ignacy.

„ Malikowski Bronisław.

„ Tomaszewski Stanisław.

„ Zawada Antoni.

„ Gąska Stanisław.

plut. Kasprzyk Marjan.
„ Gonera Józef.
„ Szyguła Aleksander.
mł. majstr. wojsk. Machaj Jan.
„ Wolf Zygmunt.
tyt. plut. Grodnicki Józef.
„ Toruń Franciszek.
kapral Dolczewski Piotr.
„ Rewers Franciszek.
„ Kowalski Kazimierz.
„ Feliks Karol.
„ Kaczmarek Jan.
„ Pluta Klemens.

Nadtermi nowi:

plut. Piotrowiak Józef.
„ Bartosz Czesław.
„ Miłosek Józef.

tyt. plut. Turek Władysław.
„ Balsamski Stefan.
„ Szarek Mikołaj.
kapral Afanasjew Aleksander.
„ Górzny Władysław.
„ Juszczyk Adam.
„ Kotniewicz Zygmunt
„ Prońko Kazimierz.
„ Pisarczyk Franciszek.
„ Strauchman Władysław.
„ Szuplak Włodzimierz.

Odkomenderowani:

chor. Zboś Emil.
„ Szewczuk Edward.
st. sierż. Komorek Jan.
„ Lelek Szczepan.
„ Bielec Michał.

st. majstr. wojsk. Fryc Teofil.
tyt. st. sierż. Bania Franciszek.
sierż. Romaniak Jan.
„ Kalinowski Franciszek.
„ Wolstein Henryk.
„ Wójcik Józef.
„ Grzybowski Edmund.
„ Celary Karol.
„ Gajda Adam.
„ Stańczyk Wojciech.
„ Borkowski Tadeusz.
„ Gocko Franciszek.
„ Królikiewicz Zygmunt.
„ Petryk Sylwester.
tyt. sierż. Martyn Kazimierz.
„ Szewiol Tadeusz.
plut. Arabas Stanisław.
kapral nadterm. Szwarc Andrzej.

GLEUCHA PRZESTRZEŃ.

BALLADA KOLEJOWA.

(Z CYKLU „DEMON RUCHU“ STEFANA GRABIŃSKIEGO).

Pomiędzy Orszawą a Byliczem zregulowano przestrzeń. Stało się to możliwem dzięki zasypaniu mokradeł nad Wierszą i przeprowadzeniu niwelacji pod t. zw. „Upłazikiem“. Wskutek tego linja uległa znacznemu skróceniu, gdyż pociąg zamiast omijać bagnisty teren w wielkim, silnie na północ wygiętym łuku szedł teraz po jego cięciwie, zmierzając do celu prosto jak strzała.

Skrót okazał się ze wszech miar pożądanym. Ruch kolejowy zyskał znacznie na tempie a okolica dotychczas malaryczna z powodu bagiennych wyziewów wkrótce przybrała charakter suchej, zdrowej równiny, która wnet pokryła się bujną zielonością.

Dawną przestrzeń, okrężną, zwaną teraz „głuchą“ zamknięto i izolowano. Do rozebrania

toru i usunięcia obiektów kolejowych zamierzała dyrekcja ruchu przystąpić dopiero po pewnym czasie. Nie było z czem się spieszyć; wiadoma rzecz: zburzyć łatwo, zbudować trudniej...

Tymczasem w rok po oficjalnem zamknięciu starej linji zaszedł fakt dziwny i niespodziewany.

Pewnego dnia zgłosił się u dyrektora odnośnego departamentu w Orszawie niejaki Szymon Wawera, wysłużony inwalida kolejowy i emerytowany konduktor z prośbą, by mu oddano pod opiekę wyłączoną z ruchu „głuchą przestrzeń“. Gdy mu dyrektor przedstawiał, że jest to zupełnie zbyteczne, bo pętlicę w najbliższych miesiącach rozbiórą i że funkcja „budnika“ w tych warunkach byłaby conajmniej

iluzoryczną jeśli już nie wprost śmieszną, oświadczył Wawera, że będzie pilnował starego toru całkiem bezinteresownie.

— Bo proszę pana naczelnika — tłumaczył gorąco — w dzisiejszych ciężkich czasach to i na szyny ludzie się łakomią. A szkoda byłaby wielka dla kolei, panie naczelniku, wielka szkoda. Proszę samemu obliczyć; tyle dobrego. kutego żelaza! Tor tam przeszło 12 km. długi! Jest się czem obłowić. A ja dopilnuję wiernie jak pies, panie naczelniku. Nie dam uszczknąć ani jednego metra! Jakem stary konduktor, Wawera! Centusia za to nie chcę, ani złamanego szeląga. Choćby mi pan dyrektor sam pchał do ręki, nie wezmę nic. Ja tak tylko z miłości wielkiej do zawodu i dla honoru chcę być budnikiem na „głuchej przestrzeni“.

Dyrektor ustąpił.

— Ha, jeśli już tak koniecznie i to bezinteresownie, pilnuj pan sobie tej linii do czasu. A zatem — dodał z uśmiechem lekkiej ironji, uderzając go po ramieniu — mianuję pana od dzisiaj droźnikiem na „głuchej przestrzeni“.

Wawera ze łzami w oczach uściśnął dłoń

zwierzchnika i wyszedł z biura szczęśliwy jak nigdy.

Nazajutrz objął „służbę“. Zabrał ze sobą z Orszawy parę gratów — mebelków, pościel, trochę książek i naczyń kuchennych i spakowawszy to chude gospodarstwo na ręczny wózek sprowadził się na nowe mieszkanie, którem miała być odtąd budka byłego droźnika wyłączonej z ruchu strefy. Był to budynek niewielki, nadniszczony już przez całoroczne zaniedbanie lecz w dziwnie pięknym otoczeniu.

Weścinięta we wnękę parowu, parę metrów nad poziomem toru budka wyglądała z daleka pod swym daszkiem z czerwonego łupku jak zaczarowana chatka z bajki. Mały lasek jodłowy wyrosły półkolem na szczycie jaru ujmował ją w opiekuńcze ramiona i chronił od wichrów północy. W wybite okna zaglądały złote głowy słoneczników, przemycił się szerokolistny łopian — w rynnach powyginanych fantastycznie leżały się pisklęta jaskółek. Przed domem w ogródku zarostym zielskiem na głucho oddawała się wiatrom na wolę samotna topola...

Wawera u wstępu objął miłosnem spojrze-

niem nową sadybę i żwawo zabrał się do porządkowania i naprawek. A potrzebne już były bardzo, bo jego poprzednik opuścił posterunek jeszcze przed rokiem, po zamknięciu przestrzeni i budka zdana na łaskę losu ucierpiała ogromnie od niepogody i ludzkiej chciwości. Lecz Wawera nie stracił ducha i piorunem rzucił się do roboty.

Powstawiał wybite lub pokradzione szyby, zatapiał dziurę w dachu, naprawił wywalone z zawiasów drzwi. Po tych najkonieczniejszych reparaacjach przyszła kolej na dalsze: rekonstrukcję rozdrapanej prawie do cna podłogi i ustawienie brakujących przęseł w ogrodzeniu. Zabrało mu to parę dni czasu, bo musiał wszystko robić sam ale humoru nie tracił, lecz owszem pogwizdywał wesoło przy pracy jak szczygiel. Gdzieś u schyłku tygodnia gdy już robota była na ukończeniu, przyplątał się doń jakiś bezpański pies i zamieszkał pustą budę koło drewutni za domem. Wawera chętnie przygarnął go do siebie, uważając zjawienie się zwierzęcia za dobrą wróżbę na przyszłość.

Pierwszą niedzielę na nowej placówce spędził

Wawera na modlitwie i rozmyślaniach. Wyciągnąwszy się popołudniu na zboczu wąwozu opodał domu na trawie, wlepił oczy w majowy błękit nieba i zapadł w długą zadumę, z której obudziły go dopiero głosy dzwonów wieczornych płynące z Orszawy...

Nazajutrz od rana rozpoczął właściwą służbę od przeglądu powierzonej sobie przestrzeni.

Pętlica była dość długa, bo przeszło 12 km. i niemal od początku do końca szła głębokim, wąskim parowem, którego ściany tworzyły rozstęp szerokości podwójnej wstęgi torów. Budka drożnika wznosiła się mniej więcej w połowie „głuchej przestrzeni“, w miejscu, gdzie łuk jej krzywizny wyginał się najsilniej ku północy.

Rewja zajęła Wawerze przeszło pięć godzin, bo prawa noga będąca kikutem poniżej kolana przeszkadzała mu znacznie w chodzeniu. Wkońcu jednak zbadał dokładnie linję w jedną i drugą stronę i zadowolony z rezultatu wrócił do budki na posiłek.

Ostatecznie przestrzeń nie przedstawiała się najgorzej — W jednym tylko miejscu brako-

wało kilku metrów szyny, lecz to można było jakoś nadsztukować.

— Nie święci garnki lepią — pomyślał, krając chleb i zapijając go jakąś imitacją barszczu. Ludzie wstawiają sobie zęby, czemużbym ja nie potrafił wstawić kilkumetrowego kawałka szyny?

I wstawił. Gdzieś pod nasypem kolejowym, pod jakimś kamiennym mostkiem wyszperał parę zardzewiałych już, żelaznych sztab, oczyścił, przekuł w ogień przy nitach, przystosował do reszty i załatał szczerbę w torze do niepoznaki. Równie gładko poszło, z naprawą starej zwrotnicy z wybitem okiem i dwu latarni „stacyjnych“ opodal budki. Wkrótce stawidło funkcjonowało jak za dawnych, dobrych czasów a w nocy, począwszy od godziny siódmej, rozbłyskiwały latarnie miłym acz nikłym trochę światłem.

Wawera dumny był ze swego dzieła i rozmiłowaniami oczyma wodził po swojej „strażnicy“, po torze czystuśko utrzymanym i po lśniących relsach. — Nie miał nic do zarzucenia swojej przestrzeni. Wszystko tu było jak i gdzieindziej,

na czynnych liniach. Był bo i tor podwójny, i krótki tunel powyżej budki, a nawet blok, prawdziwy, w całym tego słowa znaczeniu blok z dźwigniami do przerzutów. Istnienie tego budyneczku o parę metrów od sadyby droznika pasowało właściwie placówkę na „przystanek“. — Jakoż była tu rzeczywiście przed laty mała stacyjka, przy której budnik spełniał równocześnie funkcje naczelnika. Podobno nawet jeszcze na rok przed wyłączeniem pętlicy zatrzymywały się tu czasem pociągi towarowe na małą chwilę.

Wiadomość ta podniosła ogromnie w oczach Wawery znaczenie jego posterunku i doniosłość związanych z nim zadań. Odtąd zaczął traktować swą budkę jako przystanek i postanowił uczynić wszystko, ażeby utrzymać go na wysokości przeznaczenia. To też otoczył jak najtroskliwszą opieką blok i zawarte z nim obiekty, których strzegł jak oka w głowie. Chcąc niejako umotywować wobec siebie i drugich istnienie tego budynku i przywrócić mu dawną rację bytu, powielił tor przed blokiem o jedno odgałęzienie szyn, które niewątpliwie

niegdyś musiało tu istnieć lecz później jako zbędne zostało usunięte.

Ponieważ to ostatnie zadanie przechodziło już jego siły i zdolności techniczne, uciekł się do pomocy jednego z kolejowych kowali z ogrzewalni stacyjnej w Byliczu, niejakiego Luśni i pozyskawszy go paczką przedniego tytoniu, namówił do przywrócenia jego „stacji“ jej dawnego wyglądu. Kowal przeprowadził restrykcję odgałęzienia wedle wskazówek droźnika i odtąd został jego najserdeczniejszym przyjacielem.

W godzinach wieczornych, wolnych od pracy przychodził Luśnia w odwiedziny do budnika i usiadłszy razem na belce pod blokiem lub na progu stacji, gawędzili pod nieszpór, émiąc fajki.

Wtedy to wśród przyjacielskiej rozmowy, przy wtórze zasypiających koników polnych, rehocie bagiennych żab przyszło do wzajemnych zwierzeń.

Powoli wyszło na jaw, że Szymon Wawera nie zawsze był w życiu „sam jako ten palec“, że miał niegdyś młodą i piękną żonę i parę

dziatek o główkach jasnych jak len, jedwabistych. Hej, minęło szczęście, minęło niewrotne! Żonę uwiódł spanoszony bogacz, dzieci śmierć zabrała. Odtąd nikt go nie oczekiwał w pustym, zimnym domu, gdy powracał z tury... Potem przyszedł karambol pod Wolą. Stracił wtedy nogę i służbę; musiał pójść na pensję! — A miał jeszcze ochotę do pracy, o i jaką ochotę!... Lecz trudno — nie można było inaczej. To przekłete kalectwo!

A zawsze go coś ciągnęło do kolei. Nie mógł się z nią rozstać w żaden sposób. Przez parę lat po spensjonowaniu pracował jako posługacz przy magazynach na dworcu towarowym, staczając beczki i bale po pomostach, potem, gdy noga zaczęła odmawiać posłuszeństwa, zarabiał z dnia na dzień w ogrzewalni przy dworcu w Zbąszynie jako pomocnik ślusarski. A zawsze przy kolei, zawsze w pobliżu ukochanych wagonów, maszyn i przestrzeni. Dalekie to jeszcze od konduktorstwa, dalekie jak niebo od ziemi, ale przecież — przynajmniej się człowiek ocierał o kolej.

O, bo nie masz to jak konduktorska dola! Je-

dzie sobie człowiek tak w przestrzeń, jedzie hen, daleko przed siebie, milami jedzie, stajami!... Świat mu się kręci, w dal ścieli, migają miasta w przelocie, mijają pola, gościńce... Konduktor tak jedzie, panowie, konduktor — człek-tulacz wieczysty!...

Tak mijaly lata, płynął czas niepowrotną falą... Aż pół roku temu zasłyszawszy przypadkiem w rozmowie coś o „głuchej przestrzeni“ między Orszą a Byliczem, porzucił ogrzewalnię i przeniósł się w te strony, by czuwać nad opuszczoną linią.

I oto teraz został budnikiem, co więcej kierownikiem przystanku. Ludzie się podobno śmieją z niego, że to „głuchej“ pilnuje przestrzeni i „przed wiatrem broni“. Niech się tam śmieją zdrowi. On swoje wie także. A rozdrapywać więcej toru nie pozwoli i porządek utrzyma. I oto znów służy kolei i wrócił do niej jak syn marnotrawny w dom rodzica po latach. Dach nad głową ma, stację i przestrzeń ma, dobra kolejowego dogląda — czegoż mu więcej potrzeba?...

Słuchał Luśnia tych zwierzeń z uśmiechem

na ustach, od czasu do czasu przytakując głową. A gdy przyjaciel na chwilę zamilkł i wpatrzył się zamyślony gdzieś w perspektywę toru, wyciągnął lulkę z zębów i zapytał:

— To ty Wawera przystałeś tu na budnika tak niby tego, jakby to powiedzieć, niby z takiej tęskności wielkiej do kolei, he?

Wawera oderwał oczy od szyn:

— A niby tak, kochany kowalu, a niby tak.

— Alebo widzisz, Szymek, właściwie tak Bogiem a prawdą — ty siebie samego tumanisz. Tyś tu właściwie niepotrzebny. Przecie to głucha przestrzeń i pociągi tędy od roku nie chodzą. Niema czego pilnować. Tego tam trochę żelaziwa w szynach? A co tam komu po tem? A zresztą choćby i ukradli? Nie taka znów wielka szkoda dla kolei. To tylko zabawka i tyle.

Wawerze jakby kto nóż utopił w serce. Spochmurniał, zaciął wargi i poderwał się z miejsca:

— Kiedy tak, to idźże sobie precz stąd do licha! No, słyszałeś?! Won stąd, mówię, pókim dobry! Kiedyś taki mądry jak inni, to idź so-

bie pomiędzy nich i śmieje się ze mnie wraz z nimi. Ale dobrze mi tak, staremu durniowi! Poco było otwierać serce pierwszemu z brzegu? Oto masz i nagrodę. Naplulo ci bydlę w twarz i splugawiło ci duszę. Won stąd, powiadam, bo mnie popamiętasz!

Luśnia zmieszał się, poczerwieniał, stropił się ogromnie. Głosem urywanym, pełnym skruchy i żalu zaczął się usprawiedliwiać i przeproszać.

— No, no stary, nie gniewaj się, nie sierz tak okrutnie. Ja, widzisz, chciałem co innego powiedzieć. Tylko nie wiedziałem jak. Zwyczajnie człek prosty jestem, kowal. Ty — co innego: konduktor; wieleś świata zwiedził, książki czytasz. Tylko, widzisz, nie mogłem sobie jakoś tego wykalkulować, po co ty właściwie zaszyleś się tutaj na stare lata. Ale teraz, to widzę, niby tak w sercu czuję, dlaczego. Tyś inny człowiek jak inni.

Wawera spojrzał nań z ukosa, trochę z niedowierzaniem lecz znać już przejednany:

— No tak, to co innego. Jeśli sam przyznasz, żeś głupi i nie rozumiesz, to ci ten raz

jeszcze mogę wybaczyć. Bo, posłuchaj, Luśnia — dodał, zniżając tajemniczo głos — jest ci tu i inna przyczyna, co mnie tu więzi i trzyma. A że jest — ja to czuję najlepiej tu, głęboko w piersi — tylko jej nazwać jeszcze nie umiem po imieniu, tylko uchwycić jej jeszcze nie potrafię w cęgi słów. Ale ona jest, owa dziwna przyczyna — jest, jest napewno.

Luśnia patrzył na przyjaciela rozszerzonymi od ciekawości oczyma:

— Masz teraz na myśli nie jeno ową tęskność do kolei?

— Nie, nie. To jest coś innego. Coś, co u mnie z ową tęsknotą się łączy, ale też istnieje i bezemnie, samo dla siebie.

— Co to takiego, Wawera?

— Sza! To tajemnica! Tajemnica „głuchej przestrzeni“.

Zamilkli obaj zdjęci nagle nieokreślonym lękiem, zatapiając spojrzenia w mroczniejącą już szyję parowu. Wśród bezdennej ciszy sierpniowego wieczora nadpłynęły nagle od toru ciche, choć wyraźne szmery i szelesty. Jakieś seplenienia stłumione, jakieś poszepty lękliwe, poszczęki...

— Słyszysz, Luśnia? — przerwał milczenie budnik. — Szyny gwarzą...

— Zwyczajnie latem pod wieczór kurczą się od chłodu i przeto szczękają.

— Szyny gwarzą — powtórzył Wawera, puszczając mimo uszu objaśnienie kowala. — Gawędzą sobie wieczorem po znojach dnia.

— Szyny gadają — powtórzył jak echo Luśnia.

— Tak, tak — mówił drożnik dziwnie rozmazany. — Czy myślisz, że one nie żyją jak my ludzie, zwierzęta lub drzewa?

Kowal spojrzał zaskoczony pytaniem.

— Żyją, Luśnia, żyją, jeno swoim własnym, odmiennym od innych stworzeń życiem.

To stanowczo już przekraczało zakres pojęć kowala. Popatrzył pocziwiec na towarzysza jak na warjata, pokręcił głową i splunawszy od niechcenia w bok, odsunął się trochę na prawo.

— A tor, myślisz, nie żyje, co? — następował nań rozgrzany biernym oporem Wawera. — A ten parów, ta stacja z blokiem a ta cała przestrzeń, he?

— Głucha przestrzeń — wtrącił półgłosem Luśnia.

— Głucha, powiadasz? Głucha i ciągle głucha! To wy jesteście głusi, wy głupi, tępi ludzie, którzy słyszeć nie chcecie głosu Boga!

Kowal struchlał:

— Nic już nie wiem — bełkotał, patrząc półprzytomny na towarzysza. — Nic nie rozumiem. Ale w Boga — to wierzę.

Drożnik ze wzrokiem natchnionym, uśmiechnięty, promienny wskazał ręką przestrzeń nierzającą się już w mrokach wieczornych:

— Wszystko to żyje i wspomina.

— Wspomina? — zagadnął żywo Luśnia. — A co wspomina?

— To, co minęło. To, co tu było przed laty. Tak jak my, ludzie wspominamy przeszłość — dodał po chwili z głębokim smutkiem w głosie.

— To niby ta twoja przestrzeń wspomina swoją dawność?

— Tak, Luśnia, tak — nareszcie mnie zrozumiałeś. Wspomina swoją dawność.

— Niby owe stare, dobre czasy...

— Tak, tak — gdy tu jeszcze panował ruch, gdy pociągi przelatywały, jak błyskawice, du-

dnily głucho koła wozów, przeprowały prze-
strzeń gwizdy lokomotyw.

— To wspomina twoja przestrzeń.

— O tem śni ta moja przestrzeń, śni bez
przerwy za dnia w słońcu i w długie, czarne,
ślepe noce...

— A ty, Wawera, a ty?

— A ja wraz z nią niby ta bratnia dusza.

— Śnicie oboje, wspominacie?

— Śnimy w utęsknieniu wielkiem i czekamy.

— Na co? Czego tu wyglądacie?

— Spelnienia tego, o czem śnimy.

— Daremne czekanie: dawność nie wraca.

— Kto ta wie, druhu stary, kto ta wie? Poto
ja tu jestem, by ją wskrzesić.

Powstał z belki i podając kowalowi rękę na
pożegnanie, dodał po chwili milczenia:

— Czy myślisz, że wspomnianie — to nic, to
tylko takie sobie puste słowo?

Zapucił bystre spojrzenie w dół, na dno pa-
rowu, musnął niem nasyp, tory i zatrzymał się
na zboczach wąwozu:

— Tu wszędzie żyją te wspominki; wałęsają
się dla oka ludzkiego niewidoczne pomiędzy

ścianami tego jaru, tłuką po tych szynach,
włóczą hen, po całej przestrzeni. Tylko trzeba
umieć patrzeć i słuchać.

— Wspominki dawnych lat?

— Wspominki — ślady niezatarte. Bo po-
myśl, Luśnia, pomyśl tylko, czy to możliwe, by
po tem wszystkiem nie zostało nic!

— Niby po czem?

— Pomyśl tylko! Tyle lat, tyle dziesiątków
lat przejeżdżały tą gardzielą pociągi, napelnia-
jąc ją loskotem kół, grzechotaniem relsów, tyle
lat zbocza tego parowu podawały sobie naprze-
mian niby piłki rozbudzone echa. Dzień
w dzień, noc w noc rodziły się i marły w tej
wąskiej, ciasnej szyi wiry powietrza, wieszały
się po szkarpach łachmany dymów, tuliły mgli-
ste ich smoczki do nasypu, kryły pod skle-
pem tunelu...

— Co chciałeś rzec, Wawera?

— Chciałem rzec jeno, że wspomnienia nie
giną. Dobranoc ci, Luśnia, dobranoc!

I tak się w ten wieczór rozstali...

Tymczasem minęło lato, zaczęła się jesień.
Droźnik wciąż wiernie stróżował na swojej

przestrzeni. Czujny jak żóraw nie przeoczył najmniejszej usterki na linji. Jeśli gdzieś przypadkiem obsunęła się nawierzchnia, zaraz podsypywał świeżego szutru i zrównywał z poziomem. Gdy w którąś noc październikową szalona ulewa podmuliła tor, wyzerając w nasypie znaczną wyrwę, nazajutrz budnik pracował przez cały dzień bez wytchnienia, póki szkody nie usunął. Umocnił w kilku punktach pętlicy wychwierutane podkłady, gdzieindziej zastąpił stare już, stoczone przez czerwce progi nowymi. — Zielska i trawy na torze nie znosił: gdziekolwiek się rzuciło pomiędzy szyny, plewił niemiłosiernie.

To też po upływie siedmiu miesięcy jego „urzędowania“ wyglądały przestrzeń i przystanek wzorowo. W dal mknęły wstęgi relsów po nawierzchni posypanej żwirem czyściutkim i miałym jak piasek, z lekkim chrzęstem przesuwały się naoliwione starannie dźwignie blokowe, wykonywało stawidło swe zwroty gładko i sprawnie jak rumak w tresurze maneżu. Dwa razy na dzień i raz w ciągu nocy odbywał Wawera t. zw. „ćwiczenia“ i „manewry“,

które polegały na szeregu czynności i ruchów wykonywanych zwykle przez drożników w chwili przejazdu pociągów przez ich placówki. Krokiem sprężystym, krokiem starego weterana wychodził budnik przed stację, brał do ręki sygnał, szeroką, czerwoną lub zieloną tarczę na białym polu i stawał wyprostowany jak struna między zwrotnicą a budką. Kiedyindziej puszczał w ruch kolbę stawidła lub żelazne dźwignie na bloku i przerzucał szyny na torze. Wiezorami zapalał zielony sygnał za szybką zwrotnicę i drugi, podobny lub biały na semaforze daleko przed przystankiem, opodal tunelu. Czasami na „nocny alarm“ zmieniał światła sygnałów, które wtedy z daleka już ostrzegały barwą rubinu...

A jednak mimo wszystko smutno było na przystanku. Mimo pozorów ruchu i sprawności budnika wiało od przestrzeni pustką i Wawera, bo, gdy na chwilę oderwał się od pracy i wzrokiem błądził po szynach, z oczu wyglądała mu tęsknota i jakaś głęboka zaduma. Dlatego też po krótkim spoczynku tem żarliwiej brał się do pracy.

Powoli, z biegiem miesięcy wytworzył się między nim a przestrzenią nieuchwytny choć nader zażyły związek. Wawera stał się z czasem jakby ucieleśnioną w kształcie człowieczym jej świadomością. Obcując ze swą strefą niemal bez przerwy, wchłonał wszystkie drżące tu tajemnie ślady przeszłości a wesawsz się w siebie, oddawał z powrotem wzmocnione tęsknotą, pulsujące żywą, gorącą krwią kochającego serca.

— Poczekaj, siostrzyczko — szeptał nieraz, topiąc pijane zadumą oczy w siną dal przestrzeni — poczekaj jeszcze trochę gołąbko! Doczekamy się wkońcu, doczekamy.

I przypadał do toru, przykładając ucho do ziemi i słuchał, słuchał z zapartym tchem. Po chwili na twarzy jego żółtej, pomarszczonej rozlewał się przykry wyraz rozczarowania a z ust zwiedłych, zwioteczalnych wypływało słowo zniechęcenia:

— Jeszcze nie... Jeszcze za wcześnie...

Nieraz wieczorami pod zorzę zachodu wlepił godzinami całymi utęsknione oczy w czernie-

jącą z dala czeluść tunelu i czekał na coś, czekał bez końca...

A tymczasem przyszły złe wieści z miasta. Pewnego dnia przyniósł Luśnia fatalną wiadomość, że dyrekcja ruchu w Orszawie zamierza najpóźniej z wiosną przystąpić do rozebrania przestrzeni. Wawera zgryzł się tem okrutnie i przechorował się ciężko. Po upływie tygodnia dźwignął się wreszcie z łóżka lecz okropnie zmieniony. Małomowny z natury, teraz zamknął się w sobie zupełnie i absolutnie z nikim nie chciał rozmawiać. Nawet Luśni zabronił wstępu do siebie i z daleka zoczywszy nadchodzącego, zawracał go z drogi gestem ręki. Spółspniał, sponurzał i w oczach miał jakieś dzikie, niedobre światła...

Aż dnia jednego, pod zmierzch, w burzliwy, listopadowy odwieczerek podczas „manewrów“ ze zwrotnicą nagle drgnął.

— Przesłyszało mi się, czy co? — mruknął, wypuszczając z rąk kolbę przyrządu.

Naraz pojaśniało mu w oczach. Strumień nadludzkiej radości przepłynął serce i wstrząsnął nim całym do posad. Wśród wycia jesien-

nego wichru, wśród świstu zawieruchy po raz pierwszy ułyszał...

To już nie było złudzenie, o nie! Stamtąd nadpłynęło, stamtąd, od tunelu, najwyraźniej w świetle! To było to, tym razem niewątpliwie to!... O! Znowu! Trochę bliżej... Słodkie, kochane dudnienie! Drogi, nieoceniony łoskot, cudny, rytmiczny łoskot!...

— Ta, ta, ta!... Ta, ta, ta!...

To on! To on! Nie ulegało już wątpliwości!

I wybiegł na spotkanie. Wiatr zerwał mu czapkę, zdarł płaszcz z ramion, targnął nim z pasją, nielitościwie... Nie zważał. Z rozwianym włosiem, śnieżnobiałym włosiem, z wyciągniętymi przed się entuzjastycznie rękoma słuchał dziwnego odgłosu jak najcudniejszej muzyki...

— Ta, ta, ta... Ta, ta, ta... Ta, ta, ta... Ta, ta, ta... Lecz po chwili umilkło; i znów gwizdał tylko wiatr w wściekłych przegonach, kwiliły wrony pod ołowianem niebem...

Ze zwieszoną głową powrócił drożnik do swej budki...

Lecz odtąd, od pamiętnego wieczora nadzieja

jasna rozkwitła mu w duszy i dościgała w spełnienie. Bo oto z dniem każdym słyszał coraz wyraźniej, coraz bliżej, coraz dobitniej. Po chwili milkło wprawdzie, głuchło gdzieś rozwiewało się, lecz nazajutrz, o zmroku, w tę dziwną godzinę przesiliu dnia z nocą znów powracało mocniej już, głośniejsze, prawie namacalnie...

Aż przyszła godzina ziszczenia.

W jakąś noc grudniową, noc śniegiem zawiąną, gdy znużony czuwaniem schylił siwą głowę głęboko ku piersi, zabrzmiał sygnał...

Wawera zadrżał i obudził się:

— Co to?!

— Bim — bam... — zabrzmiało powtórnie. — Bim-bam...

Sygnałizator grał. Po raz pierwszy od czasu objęcia służby usłyszał budzik kucie młotków...

Pokraśniał cały, trzęsącymi się rękoma włożył czapkę, zarzucił szynel na ramiona i porwawszy latarkę, wybiegł przed budkę.

— Bim — bam... — grało na słupie.

— Idę już, idę — szepnął, ślaniając się na nogach ze wzruszenia.

Całą siłą woli opanował się, sprężył w służ-

bowej postawie i podniósłszy wysoko sygnał świetlny do góry, czekał.

— Ta, ta, ta... Ta, ta, ta... — dudniało na prze-strzeni.

— Trach, trach, trach... Trach, trach, trach... — gruchotały szyny.

Droźnik zatopił głodne spojrzenie w gardziel tunelu...

— Ta, ta, ta!... Ta, ta, ta!...

Nareszcie zobaczył. W wylocie czeluści zaświeciła para oczu, para olbrzymich, złotożółtych ślepiów i rosła, rosła, zbliżała się...

Budnikowi lotem błyskawicy przeszła myśl przez głowę:

— Przejedzie, czy stanie?

W tej chwili rozległ się zgrzyt gwałtownie zahamowanych kół i pociąg zatrzymał się przed przystankiem. Wawera nie drgnął, nie ruszył się z miejsca. Patrzył...

Z wozu służbowego wysiadł kierownik ruchu i zmierzał w stronę droźnika. Ze stopni wagonów zeskoczyło kilku konduktorów, jakiś kontroler w służbie i podeszli ku niemu.

— Dobry wieczór, Wawera! — pozdrowił, wy-

ciągając przyjaźnie rękę kierownik. Czekaleś długo na nas, mój stary, co? No, i nareszcie do-czekałeś się.

Wawera ścisnął podaną dłoń! Łzy słodkie, łzy szczęścia dławili słowa:

— Wedle rozkazu, panie kierowniku, na po-sterunku.

— Dobry wieczór, kolego! — witali go kon-duktorzy. — Witaj nam, stary druhu!

I otoczyli go kołem. Ktoś zabrał mu sygnał i przypiął latarkę do piersi, ktoś inny wcisnął „klucz“ konduktorski do ręki.

— No, panowie — zabrzmiał donośny głos kierownika. — Komu w drogę, temu czas! Wawera, jedziesz naturalnie z nami?

— Po ciebieśmy tu przyjechali — zagrzmiął zgodny chór kolegów. — Dość ci już chyba droż-nikowania?

W piersi Wawery lkało coś ze szczęścia bez miary. Spojrzał raz jeszcze przez mgłę łez na przystanek, na domek swój śniegiem zasuty, na topolę samotną w ogródku i ruszył ku wozom:

— Ja z wami, koledzy — ja z wami na śmierć i na życie!

I wszedłszy na stopień wagonu jak przed laty, podniósł latarkę w stronę maszyny i krzyknął gromkim głosem:

— Jazda!

Pociąg ruszył z przeciągłym gwizdem i potoczył się w przestrzeń...

Nazajutrz, w mroźny, grudniowy poranek zastał Luśnia droźnika przed budką w postaci służbowej z wyciągniętą w górę ręką i z zagastą latarką w skostniałych palcach.

— Wawera, co tobie? — zagadnął, wpatrując się bystro w twarz przyjaciela z zastygłym na ustach uśmiechem. I dotknął jego ramienia. Wtedy budnik sztywny jak kłoda zwałił mu się pod nogi.

— Zamarzl — szepnął kowal, — biorąc zwłoki w ramiona — zamarzl na śmierć na placówce.

I złożył go ostrożnie w budce na tapczanie...

Wieści o zamierzonym rozbiorze przestrzeni okazały się przedwczesne; przetrwała jeszcze jedną wiosnę i lato. Lecz mówiono w okolicy, że od śmierci Wawery pętlica jakby ożyła. Zwłaszcza pod wieczór wawóz rozbrzmiewał echem dziwnych odgłosów. Dudniły jakieś pociągi, szczękały rozpętane koła, oddychała ciężko uznojona maszyna. Skądś z przestrzeni nadpływały na skrzydłach wiatru jakieś sygnały, rozlegały się przeciągłą skargą gwizdy świstawek, grały pobudkę odjazdu niewidzialne trąbki...

Ludzie omijali chętnie tę stronę, z lękiem obchodząc ją kołem. Nawet ptactwo spłoszone niezwykle łoskotem porzuciło dziwny parów i przeniosło się w inne, gościnniejsze strony.

Dopiero gdy pod jesień następnego roku usunięto szyny i rozebrano budkę droźnika, wszystko ucichło i „głucha przestrzeń“ zamilkła na zawsze.

T R E Ś Ć :

	Str.		Str.
Dowódca O. K. V. Gen. Dyw. Stanisław Wróblewski		Życie kulturalno-oświatowe pułku	110
do żołnierzy 1. p. saperów kol. w dniu święta		Saper kolejowy (wiersz)	113
pułkowego	27	Współpraca i współżycie Dyrekcji Kolei Państwowych	
Rozkaz Dowódcy Pułku	29	w Krakowie z 1. pułkiem saperów kolejowych . .	114
Wspólny cel	31	Lista oficerów i szeregowych 1. pułku saperów kol., po-	
Szkic historyczny 1. pułku saperów kolejowych . . .	33	ległych, zaginionych bez wieści i zmarłych w cza-	
Żelazna gwardja (wiersz)	58	sie wojny i po wojnie	115
Zadania saperów kolejowych	61	Lista oficerów i szeregowych 1. pułku saperów kol.,	
Linja ćwiczebna Kraków—Kocmyrzów i Kraków—Bro-		odznaczonych w czasie wojny i po wojnie . . .	117
nowice	74	Obsada oficerska pułku	119
Poligon ćwiczebny 1. pułku saperów kolejowych . .	80	Oficerowie rezerwy 1. pułku saperów kolejowych . .	122
Szkoła podoficerska 1. pułku saperów kolejowych . .	93	Podoficerowie zawodowi pułku	125
Ruch sportowy w 1. pułku saperów kolejowych . . .	101	Głucha przestrzeń (Ballada kolejowa)	127
Z życia Spółdzielni spożywczej 1. pułku sap. kol. . .	108		

*Tytułowa ilustracja przedstawia zburzony most przez bolszewików na rzece Soszy
na linii Mołodeczno-Połock, odbudowany przez 14. kompanję kolejową w r. 1919.*

W OPRACOWANIU JEDNODNIÓWKI BRALI UDZIAŁ:

Pułk. SPETT ALFRED

Kpt. PUSTELNIK LUDWIK

Kpt. FRĄCZKIEWICZ LUCJAN

Por. BIRKEN IGNACY.

Por. FALANDYSZ HENRYK

Por. MICHALCZYK WŁADYSŁAW.

Zdjęcia do Jednodniówki wykonał sierż. zaw. ŻYCZYŃSKI KAZIMIERZ.

Klisze wykonano w Zakładzie reprodukcji fototechnicznej STANISŁAWA WELANYKA
w Krakowie, ulica Sławkowska 14.

Tekst na maszynach do składania, druk tekstu, ilustracji oraz prace introligatorskie wykonano
W DRUKARNI POLSKIEJ FRANCISZKA ZEMANKA
w Krakowie, ul. Tadeusza Kościuszki 3.