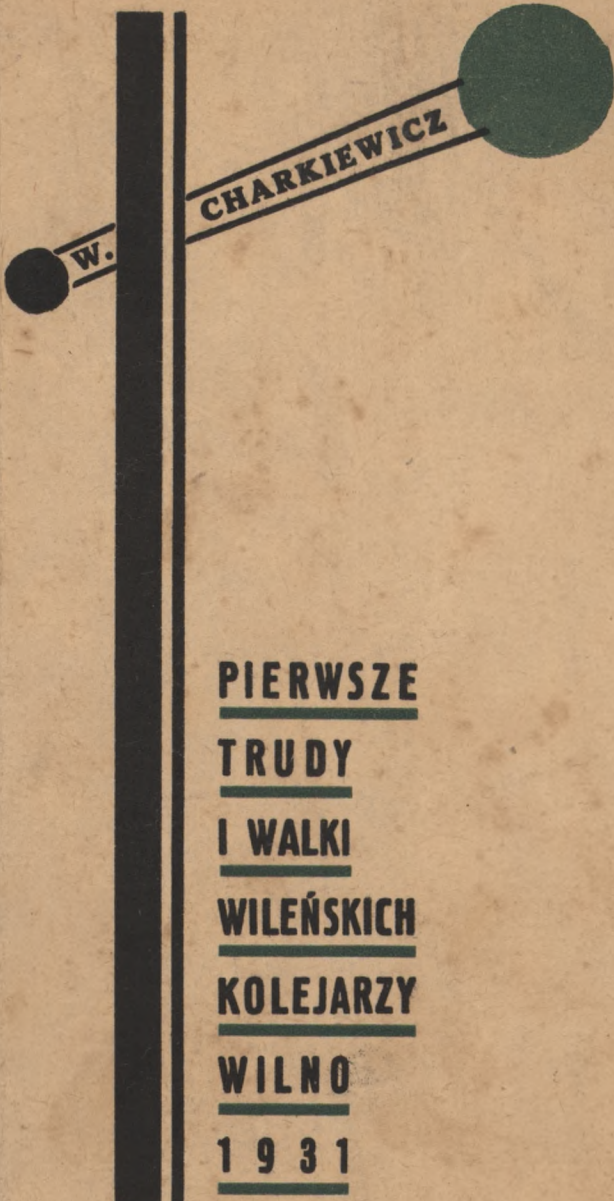




W.

CHARKIEWICZ

PIERWSZE

TRUDY

I WALKI

WILEŃSKICH

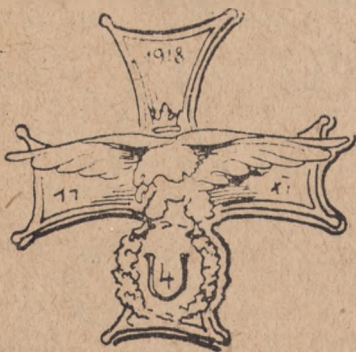
KOLEJARZY

WILNO

1 9 3 1

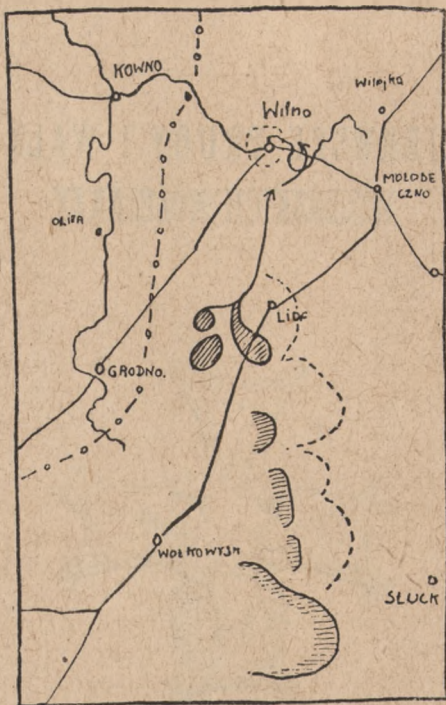
WALERJAN CHARKIEWICZ

PIERWSZE TRUDY I WALKI
WILEŃSKICH KOLEJARZY



Wydawnictwo „Słowa“

WILNO 1931



Mapka ofensywy na Wilno.

Koła i kreski — linja wojsk niemiecko-litewskich.

Linje przerywane — pozycje bolszewickie

Pola kreskowane — linje wojsk polskich

CM 314899

Wpisano do Księgi Akcesji

Akc. D1 nr 167 /2011/ 04

NIEZNANY KOLEJARZ

Jesteśmy obywatelami wolnego i niepodległego państwa. Każdy z nas jest małą — maleńką śrubką, która coś trzyma, coś łączy, aż wszystkie koła i tryby olbrzymiej maszyny państwowej zaczynają poruszać się sprawnie i zgodnie, wytwarzając coraz to nową siłę..’.

Pochłonięci troską o kawałek chleba, znużeni ciężką walką o byt, nie zdajemy sobie sprawy z roli, którą odgrywa każdy z nas, jako obywatel państwa, a tem mniej uświadamiamy sobie, w jaki sposób staliśmy się obywatelami państwa polskiego, my, jeszcze tak niedawno obywatele obcych mocarstw, my —później — tułacze bezdomni, mający Polskę tylko w sercach stęsknionych zaklętą...

Byliśmy świadkami cudownego odrodzenia Polski, zachwyconemi, a często przelęknionemi oczyma patrzyliśmy na rozwijające się, jak w kalejdoskopie, dziejowe zdarzenia, nie zdając sobie sprawy z ich wagi i znaczenia; dawaliśmy się nieraz porwać różnym wirom; coć jak w gorączce robiliśmy, jakieś, często nieświadome, ofiary składaliśmy, aż pewnego dnia przekonaliśmy się, że już się stała wielka tajemnicza w swej potędze rzecz: do nowego życia narodziła się Polska!...

! oto teraz, z odległości kilkunastu lat spoglądając wstecz, szukamy tych którym należy się wdzięczność, jako najbardziej zasłużonym w dziele wyzwolenia Ojczyzny.

Zatrzymujemy się na postaci **Wodz**a, którego wola tak wyraźnie kierowała wypadkami, wspominamy okrytych chwałą, walecznych generałów, uprzytomniamy sobie długi szereg nazwisk wybitnych dyplomatów, działaczy politycznych, uczonych, artystów, setki i tysiące różnych osób, które pracą swą i oliarnością wybiły się ponad tłum; ale te, nawet najbardziej czczone i rozgłosne imiona, jeszcze nie wystarczają....

Kogoś wciąż brak, kogoś nieuchwytnego, kogoś nieznanego, lecz tak dziwnie bliskiego....

Przypominamy....

Tak: On się rzetelnie przysłużył Ojczyźnie, sumiennie zapracował na spoczynek we wspaniałym grobie, przed którym na baczność stoją bohaterowie o imionach, złotymi głoskami wpisanymi do ksiąg dziejów narodu, — przed którym nisko się chylą sztandary bojowe, wstęgami virtuti militari przepasane...

On — **Nieznany Żołnierz** — szczęśliwy i triumfujący po zgonie reprezentant olbrzymich mas szarych, bezimiennych, bohaterskich jednostek.

Niema większego i głębszego wyrazu czci dla zbiorowego wysiłku nieznanych bohaterów, jak ten, który stanowi istotę kultu Nieznanego Żołnierza Ojczyzny zbiorowość, niż szare

wobec Ojczyzny ofiarność, niż szare masy żołnierskie....

A jednak nietylko żołnierz zasłużył na hołd i szczerą podziękę: obok niego, lub tuż za nim, staną szeregi innych nieznanych ofiarników, którzy niejedną cegielkę dorzucili do wspieranego gmachu Rzeczypospolitej, najbliższym atoli Żołnierzowi Nieznanemu będzie chyba tylko **Nieznany Kolej** jarz.

Żołnierska to służba, służba kolejowa! Ta sama dyscyplina, wymagająca bezwzględного podporządkowania się rozkazom przełożonego, a jednocześnie żądająca od każdego śmiałej inicjatywy; ten sam sposób pracy: dziś w ścisłych granicach czasu — od godziny takiej do takiej, — jutro może wszystkie zegary pójdą w kąt i jeden nakaz będzie górował nad wszystkim: „musi być zrobione i już!“.

Wreszcie taka sama odpowiedzialność najmniejszej nawet jednostki wobec setek ludzi: od zachowania się wartownika w polu nieraz zależy los całych pułków; jeden nierozważny ruch ręki zwrotniczego — i życie dziesiątków osób zostanie przekreślone.

Koleje są arterjami i nerwami organizmu państwowego; ich całkowite unieruchomienie wywołuje katastrofalne następstwa w życiu ekonomicznym kraju, częściowe zatamowanie ruchu na najmniejszym odcinku kraju głośnym echem odbija się na całej sieci. Dlatego też sprawność kolei w czasie pokojowym przyczynia się

do rozwoju państwa i wzbogacenia narodu; w czasie zaś wojny — nieraz decyduje o losach wielkich połaci ziemi.

W obecnych czasach węzły kolejowe pod względem strategicznym są nie mniej ważnemi punktami, niż najmocniejsze i wspaniałe uzbrojone twierdze. Wskutek tego granica między kolejarzem a żołnierzem często się zaciera, gdyż obaj są czynnikami siły państwa, stojąc na straży jego spokoju i powagi przykuwając do siebie jednakową uwagę złośliwych wrogów. W okresie walk tej granicy właściwie niema, gdyż koleje przechodzą pod zarząd władz wojskowych i wówczas każdy kolejarz, mniejsza, jaki ma na sobie mundur, staje się żołnierzem, mającym niezwykle odpowiedzialny posterunek i pełniącym wyjątkowo ciężką służbę.

Dzieje młodego kolejnictwa polskiego bogate są w przykłady twardej i ofiarnej, żołnierskiej służby kolejarza. Olbrzymim wysiłkiem dziesiątków tysięcy kolejarzy zostały dźwignięte z ruiny i dobrze zorganizowane współczesne koleje polskie i, kto wie, czy nie największy ciężar spadł na kolejarzy węzła wileńskiego, którzy musieli stanąć do pracy w warunkach najokropniejszych: podczas walk wojennych, na liniach, ogołoconych przez Niemców z majątku kolejowego, w kraju, przez który przewaliła burza wojny światowej, zostawiając po sobie zgliszcza, ruiny i przerytą okopami, omotaną siecią drutu kolczastego

— męczeńską naszą ziemię. To też dzieje kolei wileńskich zawierają wiele niezwykłych epizodów i dzielą się na szereg okresów o nieco odrębnych, lecz zawsze intensywnych przeżyciach.

Można ustalić pięć okresów w historii wileńskich kolei.

Pierwszy obejmuje czas walk o posiadanie kolei, jest okresem samorządnych czynów jednostek, lub grup kolejarzy, nie tworzących prawidłowej organizacji, lecz kierujących się przede wszystkim silnem, patriotycznym uczuciem, oraz instynktownem dążeniem do zachowania ładu i porządku podczas powszechnego chaosu. Okres ten trwa od dn. 1 stycznia 1919 r., t. j. od chwili opuszczenia Wilna przez Niemców, — do dn. 21 kwietnia 1919 r., kiedy z ramienia Naczelnego Dowództwa Wojsk Polskich koleje wileńskie objął szef kolejnictwa wojskowego pułk. inż. Brzozowski.

Drugim okresem są dzieje Wojskowych Kolei Litewskich, oraz Wojskowych Kolei Białoruskich. Okres ten trwał do połowy grudnia 1919 r. gdy została zorganizowana Dyrekcja Wileńska Kolei Państwowych, obejmująca olbrzymie tereny, obsługiwane przedtem przez dwa wojskowe dowództwa kolejowe.

Trzeci okres, sięgający początków ofensywy bolszewickiej w r. 1920, ogarnia działalność kolei wileńskich pod zarządem cywilnym w czasie pseudo-pokoju.

Czwarty przypada na czas walk z

bolszewikami i w szczytowym wysiłku kolejarzy ma doskonale przeprowadzoną ewakuację i sprawnie zorganizowany powrót.

Wreszcie piątym okresem jest ten, który się rozpoczął po zdobyciu Wilna przez gen. Żeligowskiego i który trwa do dziś dnia. Do ostatnich trzech okresów dziejów wileńskiego kolejnictwa już jest sporo rzeczowego materiału sprawozdawczego, który pozwoli w przyszłości na wszechstronne i ściśle oświetlenie całokształtu zdarzeń i na prawidłowy zarys rozwoju.

Gorzej jest z początkiem tych dziejów: poza tradycją ustną, często dość bałamutną i poza relacjami świadków, naogół bardzo nielicznymi i dość nieściśłymi, nie mamy prawie wcale materiału, któryby pozwolił na dokładne odtworzenie ówczesnych wypadków. A jednak musimy przypomnieć tę przeszłość i utrwalić ją w formie syntetycznej pracy, aby nie poszły w zapomnienie tak ciekawe zdarzenia i nie zmarnowały się piękne przeżycia.

Obecny szkic jest pierwszą próbą ujęcia całokształtu wypadków, tworzących pierwszy etap dziejów wileńskich kolei. Okres ten jest najkrótszy, ale i najmniej uchwytny; to też praca obecna nie może być uważana za ostatnie słowo historii i, trzeba przypuszczać, że zczasem, w miarę ustalania nowych szczegółów, da się znacznie rozszerzyć ku większej chwale **Nieznanego Kolejarza**.



INŻ. JULIUSZ NARKOWICZ

**Nacz. Wydz. Osob. Dyr. Wileńskiej,
jeden z najbardziej zasłużonych orga-
nizatorów życia kolejowego w Wilnie,
odznaczony Krzyżem Komandorskim
orderu Polonia Restituta oraz zło-
tym Krzyżem Zasługi. (Fotografia z
r. 1919).**

OKRES WOJNY ŚWIATOWEJ

Wojna światowa w swych pierwszych miesiącach przyniosła kolejarzom wileńskim tylko wzmożoną pracę.

W Wilnie znajdował się przez pewien czas sztab frontu rosyjskiego, przez Wilno, jako stację węzłową, przechodziły setki pociągów na front i z frontu; to też trwała gorączkowa praca, pochłaniająca cały czas i nie pozwalająca na zastanawianie się nad dokonywającymi się zdarzeniami. Rzeczywistość groźna, tajemnicza i zwiastująca jakieś wielkie przeobrażenia, zajrzała w oczy kolejarzom wileńskim dopiero w r. 1915, kiedy Niemcy rozpoczęli wielką ofensywę na całym długim froncie, Rosjanie zaś, nie mogąc się utrzymać, zaczęli się cofać, najpierw na linię twierdz: Kowno, Grodno, Brześć, — później zaś, po upadku tych twierdz dalej na Wschód.

Z olbrzymią masą cofających się wojsk rosyjskich, pomieszanych z barbarzyńsko oderwanymi od własnych chat polskimi włościanami, nie-mądrze i nieściśle nazywanymi uciekinierami („bieżencami“), pociągnęły w głąb Rosji rzesze kolejarzy z rodzinami i skromnym dobytkiem. Na olbrzymich obszarach Rosji, na wszystkich jej kolejach, można było spotkać pol-

skiego kolejarza, posłyszeć polską mowę przymusowych tułaczy, marzących o powrocie do Kraju. Ale powrót nie był ani bliski, ani łatwy.

Minął jeden rok, drugi, ale nie było widać końca krwawym zapasom narodów całego świata.

Rewolucja rosyjska w r. 1917 na chwilę zarysowała przed Polakami jaśniejsze horyzonty: hasła samostanowienia narodów, pokoju bez aneksyj i kontrybucyj, zdawało się zapowiadały nową erę, ale wkrótce z przerażającą jaskrawością zarysowała się ideowa i duchowa niemoc narodu rosyjskiego, staczającego się wdół, w bagno bolszewizmu.

Rozpoczął się okres niebywalej w dziejach ludzkości anarchji. Motłoch żołnierski, nie tylko zapominający o honorze żołnierskim i przeciętnej uczciwości ludzkiej, lecz i zatracający ludzkie oblicze, rzucał broń i uciekał do domu, by palić i rabować majątki ziemskie, a przede wszystkim „rżnąć burżujów“.

Dwunożne bydło, brudne i zgłodniałe, nabierało coraz większego animuszu w miarę oddalania się od nikczemnie opuszczonego frontu i energię swą wyładowywało przede wszystkim na kolejarzach, jako pierwszych przedstawicielach znienawidzonych „burżujów“.

Żądano coraz większej ilości pociągów, demolowano stacje i urzędnia kolejowe, pod groźbą karabinów zmuszano kolejarzy do wysyłania pociągów, przeładowanych do niemożli-

wości i skazanych na pewną katastrofę, mordowano każdego, kto się ośmiał do opozycji, lub niezbyt pochwycenie wykonywał rozkazy upojonej zwierzęcą swobodą hołoty, nie zdającej sobie sprawy z tego, że słodkie rządy proletariatu i chłopów ustąpią miejsca dyktaturze, zgrai międzynarodowych łotrów.

W zawierusze bolszewickiej niejednen kolejarz został rozszarpany przez rozbestwiony tłum, niejednen zginął „pod stienką“ lub pod kołami pociągu; to też, gdy oddziały I Korpusu Wojsk Polskich pod wodzą gen Dowbór-Muśnickiego rozpoczęły walkę z bolszewikami, wielu kolejarzy ofiarowało swe usługi, organizując służbę kolejową, oraz prowadząc wywiad na tyłach nieprzyjaciela.

Po zajęciu przez Korpus stałego terenu, tworzącego wielki trójkąt: Mohylów n./Dnieprem, ujście Berezyny, Słuck — organizowało się kolejnictwo wojskowe I Korpusu, przyczem linie kolejowe zostały podzielone na trzy części, zgodnie z dyslokacją dywizyj. Do 1 dywizji strzelców polskich należała linja Mohylów — Rohaczew (wyłącznie), do 3-ej dyw. — Rohaczew (włącznie) — Żłobin — Bobrujsk (wyłącznie) i odnoga Podolska od rzeki Berezyny; do 2-ej dyw. — Bobrujsk (włącznie) Osipowicze i w stronę Słucka i Talki, oraz odnoga Radziwiłłowskiej kolejki na Zawiszyn i Grodziankę.

Przypomnieć należy, że pomocnikiem dowódcy korpusu do spraw cy-

wilnych był inż. Emil Landsberg, późniejszy prezes dykcji wileńskiej P.K.P.

W drugiej połowie r. 1918, gdy pod ciosami armij koalicyjnych załamał się zachodni front niemiecki, Niemcy powoli zaczęli opuszczać tereny wschodnie, przekazując je bolszewikom.

Korzystając z rozluźnionej granicy okupacji niemieckiej, pociągnęły do kraju rzesze tułacze, od tyłu lat oderwane od rodzinnej ziemi. W pierwszych szeregach reemigrantów, rzecz naturalna, znaleźli się kolejarze, lepiej umiejący wyzyskać odpowiednią okazję do powrotu. W pojedynkę, lub grupkami wracali kolejarze na swe dawne siedziby, łudząc się nadzieją na prędką zmianę stosunków, któraby pozwoliła pracować wśród swoich i dla swoich.

Narazie jednak nie zanosilo się na większe zmiany.

Niemcy trzymali się mocno na okupowanych terenach, rządzili krajem surowo i bezwzględnie. Kolejy były obsadzone prawie wyłącznie przez Niemców, którzy bardzo niechętnie dopuszczali Polaków do zajmowania jakichkolwiek stanowisk.

Powracający z emigracji kolejarze tylko w nieznacznej ilości mogli znaleźć zatrudnienie na kolejach; przeważająca większość była bez roboty i tworzyła w większych punktach kolejowych znaczne grupy nieorganizowane i dlatego słabe i niezaradne. Wskutek tego powstała, odczuwana

przez jednostki czynniejsze, potrzeba zorganizowania rozproszonych kolejarzy, aby móc roztoczyć nad nimi pewną opiekę i mieć na pogotowiu kadry fachowców, zdolnych do objęcia kolei w momencie sprzyjającym. Zaczęły się więc tworzyć w różnych środowiskach związki, które nawiązały łączność między sobą i podporządkowały się wileńskiemu Związkowi byłych pracowników kolejowców, kierowanemu przez zarząd w składzie inż. Juliusza Narkowicza, d-ra A. Wińcza, d-ra M. Maczewskiego, oraz p. Teodora Lasoty.

Związek b. pracowników kolejowych tak określał swój cel w § 3 statutu: „Związek ma na celu: a) ułatwianie obejmowania posad na kolejach żelaznych byłym pracownikom kolejowym, b) ochronę własności kolejowej, 3) samopomoc, d) porady prawne dla pracowników kolejowców“

Ten skromny program był jednak za szeroki w owych ciężkich czasach i sprowadzał się właściwie do dwóch zadań: rejestracji kolejarzy, oraz pilnowania własności kolejowej. Tak jedno, jak drugie było niesłychanie ważne: rejestracja pozwalała zorganizować się jakim materjałem ludzkim mogą rozporządzać polskie koleje w razie ich wyzwolenia; pilnowanie zaś własności kolejowej, raczej Niemców, którzy prowadzili bezceremonjalną gospodarkę kolejową, było konieczne ze względu na systematyczne przez nich ogoławanie kolei ze wszelkiego majątku.

Niemcy naogół dobrze panowali nad sobą i opuszczali zajęte przez nich tereny w porządku, wywożąc lub niszcząc urządzenia komunikacyjne. Tylko pamiętnego dnia 11 listopada 1918 r. pod wpływem hiobowych wieści z frontu zachodniego i rewolucji wewnątrz kraju, oraz zaskoczeni zdecydowaną postawą Warszawy, po tracili oni głowę i ulegli panice. Wówczas kolejarze — „królewiaczy“ opanowali sytuację i przejęli koleje w stanie zupełnie dobrym.

Bodaj najdaleszą stacją tej strefy paniki niemieckiej były Łapy, gdzie Niemcy próbowali zniszczyć maszyny w warsztatach głównych, lecz spotkali się ze zorganizowanym oporem polskich kolejarzy i ustąpili. Już na drugi dzień — 12-XI 18 r. warsztaty i elektrownia, obsadzone przez pracowników polskich, były czynne, i tegoż dnia odszedł do Warszawy pierwszy parowóz, wioząc delegację kolejarzy łapskich. (p.p. Antoniego Chodorowskiego i Władysława Kostkę), mających złożyć w Ministerstwie Kolei raport ze stanu rzeczy.

W O B E C N I E M C Ó W

Na ziemiach północno - wschodnich Niemcy byli bardziej przewidujący i do opuszczenia poszczególnych miejscowości przygotowywali się zawczasu, co, rzecz prosta, szczególnie dawało się we znaki na kolejach, gdyż Niemcy wywozili ze sobą cały tabor kolejowy i wszystkie cenniejsze maszyny z warsztatów.

Stawianie oporu Niemcom było niepodobieństwem ze względu na zbyt nierówne siły, próśby zaś skutku żadnego odnieść nie mogły. Trzeba było brać się na kawał, czego świetny przykład dali kolejarze z Lidy.

W Lidzie Niemcy już w pierwszych dniach grudnia 1919 rozpoczęli likwidację stacji, urządzając na wielką skalę wyprzedaż inwentarza kolejowego. Sprzedawano (przygodnym kupcom, przeważnie Żydom) maszyny; obrabiarki, materiał leśny i t. p.; powoli i systematycznie rujnowano wielki warsztat pracy kolejowej.

To zaniepokoiło lidzkich kolejarzy, już posiadających własny związek (prezes p. Stefan Łowkis) i mających łączność z Wilnem. Zaimprovizowali więc wielką delegację kolejarzy (ktoby tam sprawdzał, czy to by-

li kolejarze!) — i oto około 30 osób stanęło przed władzami niemieckimi z prośbą o zaniechanie takiego niszczenia ich warsztatów pracy, gdyż to nadługo pozbawi kawałka chleba dziesiątki rodzin.

Niemcy byli zaskoczeni tą prośbą, lecz zasadniczo gotowi byli przychylić się do jej uwzględnienia, tylko nie mogli odrazu znaleźć sposobu rozwiązania kwestji.

Komu mieli przekazać majątek kolejowy? Osobom prywatnym? — było to oczywistą niemożliwością.

Ktoś podsunął myśl: — „władzom polskim!“, lecz otrzymał odpowiedź: — „Nie, takich my nie uznajemy; moglibyśmy raczej przekazać władzom litewskim“...

To był doskonały pomysł! Przecież w Wilnie pod opiekuńczemi skrzydłami Niemców od pewnego czasu „działał“ osławiony litewski rząd — „Taryba“

Los tej Taryby był zaiste smutny: nie mając żadnego oparcia w społeczeństwie wileńskiem i lekceważąco traktowana przez okupantów, ta najwyższa władza nieistniejącego jeszcze państwa nie miała czem rządzić i komu rozkazywać, a wskutek tego doskonale się nadawała do wybawienia z kłopotu ludzkich kolejarzy. Nie zwlekając, wybrano delegację w osobach p.p. W. Hajdula i St. Łowkisa, uzyskano od władz niemieckich przepustki do Wilna i oto dwaj „Litwini“ znaleźli się w Wilnie, gdzie przedewszystkiem udali się do wileńskiego

Związku b. pracowników kolejowych z prośbą o radę.

Trudność porozumienia się z władzami litewskimi polegała na tem, że chociaż delegaci lidzcy posiadali nazwiska brzmiące z litewska, żaden z nich nie umiał po litewsku ani słowa.

Na wspólnej naradzie z kolegami wileńskimi postanowiono udawać zruszczonych Litwinów i mówić tylko po rosyjsku. Ten plan całkowicie się udał. Okazało się, że i dygnitarze litewscy chętnie posługiwali się językiem rosyjskim; przemówiono jednak do sumienia „wynarodowionych Litwinów“, lecz wybaczone im ze względu na wysoce patriotyczny czyn.

Chętnie, bardzo nawet chętnie, wydało litewskie „ministerjum komunikacji“ poświadczenie w języku niemieckim, upoważniające delegatów do zaopiekowania się materiałem kolejowym w Lidzie. Powodzenie tak dalece ośmieliło delegatów, iż poprosili oni o wystosowanie podobnego upoważnienia w języku polskim.

Litwini się zachnęli:

— Poco to? — Czy wy umiecie mówić po polsku?...

— Nie -- odpowiedzieli lidzcy „Litwini“: — Po polsku ledwie parę słów umiemy i mało co rozumiemy, ale chodzi nam o kolejarzy - Polaków, których w Litwie jest sporo; im trzeba pokazać polskie upoważnienie, aby uwierzyli...”

Przyznano słuszność takiemu rozumowaniu i na poczekaniu zrobio-

no polski przekład z upoważnienia w języku niemieckim.

Ten historyczny dokument brzmi tak:

Ministerjum Komunikacji

1918 r. 11 grudnia.

Nr. 17.

Poświadczenie.

Rada komunikacyjna przy Ministerjum Komunikacji niniejszem poświadcza, że p. technik kolejowy W. Gaidul i p. majster parowozowy S. Łowkis, ponieważ władza niemiecka stopniowo opuszcza koleje, są upoważnieni dbać o całość gospodarki kolejowej w Lidzkim okręgu, dopóki nie będzie назначony stały naczelnik stacji kolejowej.

Członkowie Rady — podpisy
Sekretarz — podpis

Pieczęć:

Letuvos

Taryba.

Mając takie poświadczenie, wrócili pomysłowi delegaci do Lidy już w charakterze przedstawicieli władz litewskich i powstrzymali sprzedaż materiału kolejowego, a przed ostatecznem odejściem Niemców z Lidy protokółarnie przyjęli inwentarz, którego większa część dobrze pracuje do dziś dnia.

Rząd litewski — co za niesprawiedliwość! — dotychczas jeszcze nie podziękował swym wysłannikom za sprężystą działalność!...

Gdy kolejarze w Lidzie tak dowcipnie i skutecznie zaopiekowali się majątkiem kolejowym, ich koledzy w Wilnie, bardziej skrupowani wobec władz niemieckich, przygotowywali

się, razem z całym społeczeństwem, do decydującego wysiłku.

Na gruncie wileńskim działała wówczas zakonspirowana Polska Organizacja Wojskowa oraz Związek Wojskowych - Polaków, grupujące starych żołnierzy i rwącą się do wojaczki młodzież; społeczeństwo cywilne, reprezentował Komitet Polski. Później organizacje wojskowe zostały przekształcone w jednostki bojowe pod nazwą Samoobrony Wileńskiej (dowódca gen. Wł. Wejtko), społeczeństwo zaś wyłoniło ogólną reprezentację p. n. Rady Ziemi Wileńskiej.

W tym ruchu, zmierzającym do skoordynowania działania wszystkich grup polskiego społeczeństwa, kolejarze, stanowiący już zwartą, przeszło dwutysięczną masę, brali wybitny udział. Została nawiązana ścisła łączność z Samoobroną za pośrednictwem oficerów Chełchowskiego i Oskierki ze strony władz wojskowych a inż. Narkowicza ze strony kolejarzy; opracowano plan objęcia dworca i warsztatów, przygotowywano się do działania.

Siłę swą i obywatelską postawę zademonstrowali kolejarze wileńscy w dniu 29 grudnia 1918 r. na wielkim wiecu, poświęconym sprawom obrony Wilna.

Na placu Łukiskim, w budynku cyrkowym zebrały się wielkie, bo kilkotysięczne tłumy ludności wileńskiej. Nie wszyscy się zmieścili w obszernym budynku cyrkowym.: tłumy stały nazewnątrz, pod gołym niebem.

O godz. 1-ej p. p. rozpoczął się wiec pod przewodnictwem p. Stefana Przewłockiego. Przemawiali: agent polityczny rządu polskiego, mec. Stefan Mickiewicz, przedstawiciele: robotników, p. Dobroszczyc, młodzieży — p. T. Jurczenko, partji Pol. Zjednocz. Lud. — inż. T. Szopa, Litwinów — p. Paujajis, szef sztabu Samoobrony kpt. Z. Klinger i in. Ale bodaj największe wrażenie wywarło krótkie, lecz mocne i jędrne przemówienie inż. J. Narkowicza, przedstawiciela wileńskich kolejarzy, który po zobrazowaniu nastroju, panującego wśród kolejarzy, złożył w ich imieniu następującą deklarację:

„Związek byłych pracowników kolejowych, z których część obecnie pracuje, w liczbie przeszło 2000, zdając sobie sprawę z obecnej chwili, poddaje się w zupełności pod rozkazy komendy zbrojnej polskiej i w ten lub ów sposób chce służyć sprawie obrony kraju“...

Męska i szlachetna ta deklaracja nie mogła nie zrobić wielkiego wrażenia, gdyż dobitnie stwierdziła obywatelską dojrzałość kolejarzy wileńskich, którzy w decydującej chwili walki o wolność Ojczyzny, nie żądali dla siebie żadnych przywilejów, lecz po żołniersku, bez wielu słów, stawali pod rozkazy dowództwa Samoobrony.

I kto wie, czy nie ta deklaracja zaważyła na rezolucji wiecu, która



zawierała nuty, wyraźnie brzmiące w oświadczeniu kolejarzy:

„Protestujemy przeciwko powrotowi na naszą ziemię rządów moskiewskich, zarówno carskich, jak i bolszewickich. Odmawiamy prawa bandom łupieżczym bolszewickim przemawiania w imieniu ludu, pracującego na Litwie. W obronie kraju naszego, języka naszego i praw narodu gotowi jesteśmy ponieść wszelkie ofiary, krew i życie nasze. Na pomoc i obronę naszą wzywamy braci naszych — żołnierzy Rzeczypospolitej Polskiej, którzy oby jak najprędzej stanęli do walki o wyzwolenie i swobodę Litwy“...

POD RZĄDAMI BOLSZEVIKÓW

Wielkie podniecenie mas, uczestniczących w wiecu, oraz zdecydowana postawa kolejarzy, którzy po raz pierwszy wyraźnie wykazali swą siłę, wywarły olbrzymie wrażenie na wrogich Polakom elementach.

Niemcy, wszędzie mający swych szpiegów, więc dobrze poinformowani o przebiegu obrad, zareagowali na swój sposób: nim się wiec skończył, odrutowali dworzec kolejowy i wzmocnili posterunki wojskowe.

Niemcy się przestraszyli wileńskich kolejarzy...

W dwa dni po tym pamiętnym wiecu, 31-XII i 8 r. Niemcy zaczęli opuszczać Wilno. Polacy byli przygotowani do tego faktu i rychło zapanowali nad całokształtem spraw życia miejskiego oraz bezpieczeństwa kraju.

Kolejarze objęli kolej, raczej tylko budynki i szyny, bo Niemcy potrafili wywieźć prawie cały inwentarz kolejowy. Nad resztkami majątku kolejowego i budynkami opiekę roztoczyła zorganizowana przy wybitnym udziale ś. p. Lasoty Ochrona Kolejowa, której pierwsza sekcja pod komendą p. Władysława Ptaka obsadziła posterunki już o g. 9 wiecz. 1 stycznia 1919 r. Dowództwo Ochrony Kol.

objął kpt. Szymanowicz. Komendantem dworca był por. Chełchowski.

Sytuacja była wciąż niepewna. Ustępujący Niemcy wszelkimi sposobami przeszkadzali Polakom opanować sytuację; Samoobrona nie miała broni i amunicji; wszędzie kręcili się szpiedzy bolszewicy, wywołując ferment, ze wschodu nadciągały oddziały krasnoarmiejców, wdzierając się na przedmieścia Wilna.

Miasto, odcięte od świata, było pozostawione własnemu siłom, tak jeszcze słabym. To też po kilku dniach zarysowała się wyraźnie beznadziejność sytuacji. Wieczorem 5 stycznia 1919 r. oddziały Samoobrony pod naciskiem przeważających sił bolszewickich wycofały się w kierunku Waki, gdzie stał sztab niemiecki.

Wilno zajęli bolszewicy...

Skończyła się pięciodniowa wolność. Rozpoczęła się ponura wegetacja pod rządami bolszewików.

Bolszewicy zorganizowali zarząd węzła wileńskiego pod kierownictwem komisarza, nazywanego Wileńskim, Nowikowym i jeszcze jakoś (prawdziwego nazwiska nie wiadano) i uruchomili kolej na wschód i południe od Wilna szerokotorową i część normalnotorowej. Na linii Wilno — Marcinkańce — Landwarowo — Jewje przeżywali tor na szeroki i zaczęli odbudowywać zrujnowany most na Wace.

Ten minimalny ruch pozwolił jednak znaleźć zatrudnienie wielu kolejarzom polskim, którzy pozostali na miejscu. Niejeden się wahał i długo

rozważał, czy wypada Polakowi pracować wśród bolszewików. Niezawodnie, taka służba nie była ani przyjemna, ani zaszczytna, ale rozważa nakazywała udawać lojalność wobec bolszewików, aby móc orjentować się w sytuacji i czujnym okiem przyglądać się temu, co się dzieje, by wystąpić otwarcie w chwili stanowczej rozgrywki. To też wielu Polaków objęło różne stanowiska na kolei, należało do rozmaitych „rad“, zdobywało zaufanie bolszewików i przygotowywało się do zrobienia „towarzyszom“ przykrej niespodzianki.

Sposobność po temu nadarzyła się dopiero w czwartym miesiącu okupacji bolszewickiej.

Był kwiecień i zbliżały się święta wielkanocne, gdy bolszewicy zaczęli wykazywać coraz większe zdenerwowanie, a tematem ich rozmów coraz częściej stawały się „białyje kozyrki“ („białe daszki“), czyli żołnierze polscy.

Polacy pilnie przysłuchiwali się takim rozmowom i marzyli o prędkim wyzwoleniu. Życie było nieznośnie ciężkie wskutek przygniatających rządów bolszewickich, oraz z powodu kryzysu aprowizacyjnego. Trudno było o kawałek chleba, o nabiał i tłuszcz gdyż szarańcza wschodnia uprawiała rabunkową gospodarkę, rekwirując wszelkie zapasy i uniemożliwiając prowadzenie handlu. Bolszewicy zarządzili się w kraju tak, jak się rzadzi złodziej w cudzem mieszkaniu: dążeniem ich było zabrać co się da, byle jak

najwięcej i uciec bezkarnie. Dlatego też myśleli nie tylko o rabunku, lecz i o drogach odwrotu, a wskutek tego, pod wrażeniem pierwszych ruchów wojsk polskich zaczęli forsownie pracować nad reparacją mostu na Wace, żeby mieć otwartą drogę w kierunku, Grodna, zajętego wówczas przez Niemców.

Do Waki spędzono wielką ilość robotników, wśród których było sporo zawodowych kolejarzy. Wytwarzała się przykra sytuacja: polscy kolejarze, naprawiając most, posiadający wielkie strategiczne znaczenie, wbrew swej woli dopomagali bolszewikom w ich wojennych operacjach przeciw polskich. Trzeba było jakoś zatamować tę pracę i odciągnąć od niej możliwie większą ilość ludzi.

Wówczas ktoś wpadł na myśl zwołania w Wilnie wielkiego wiecu kolejowego, mającego rozstrzygnąć kwestję aprowizacji na kolei. I rzeczywiście: ściągnięto do parowozowni w Wilnie wielką ilość kolejarzy i rozpoczęto obrady, skierowując uwagę zebranych na nadużycia bolszewików. Ktoś z mówców użył dowcipnego argumentu, pokazując zebrany kawałek białego chleba i kawałek czarnego.

— Oto, co jedzą komisarze — wołał, pokazując biały chleb: — A kolejarz niech je czarny, nawpół z łubinem!....

Wiec wytworzył nastrój zdecydowanie przeciwbolszewicki, tembardziej, że jeden z mówców zapewnił,

iż wojska polskie zbliżają się do Wilna, a więc trzeba być wpogotowiu, aby przyjść im z pomocą.

Czy nieznany mówca naprawdę wiedział coś o polskich planach wojskowych, czy też zapewniał o bliskim wyzwoleniu Wilna tylko wskutek gorącego pragnienia, każącego mu wierzyć w bliskie zwycięstwo, — trudno osądzić. To pewna, że miał rację: wojska polskie pod bezpośrednim dowództwem Naczelnego Wodza Józefa Piłsudskiego rozpoczynały ofensywę, uderzając jednocześnie na Baranowicze, Nowogródek i Lidę i wysyłając na tyły bolszewickie, w celu zdobycia Wilna, kombinowaną grupę kawalerji, pod wodzą płk. Beliny-Prażmowskiego, oraz drugą dywizję legjonową (ściślej: kilka bataljonów z tej dywizji) pod dowództwem gen Rydza-Śmigłego.

15 kwietnia 1919 r. Wódz Naczelny na odprawie w obecności generałów: Szeptyckiego i Rydza-Śmigłego, podpułkowników: Beliny i Stachiewicza, oraz majorów: Piskora i Kasprzyckiego, wydał osobiście rozkazy do uderzenia na Lidę i Wilno.

W nocy z 15 na 16 kwietnia rozpoczął się atak na Lidę. Bolszewików ogarnął popłoch.

Parę dni przedtem starali się oni wywieźć z Lidy część inwentarza kolejowego, tak pomysłowo przez Polaków przejętego od Niemców, lecz wskutek systematycznej zwłoki i celowego marudzenia polskich kolejarzy nie potrafili dokonać tego.

Podczas ataku na Lidę jeden z kolejarzy (p. Łowkis), dobrze się orjentujący w sytuacji, podszedł do stojącego pod parą parowozu, obluzował w dymnicy szlamiki i spuścił wodę z kotła, unieruchamiając tem parowóz. Bolszewicy jednak zauważyli ten manewr i z krzykiem i z przekleństwami rzucili się na kolejarza, chcąc go zabić. Ten jednak nie stracił zimnej krwi, zapewnił bolszewików, że kocioł jest pęknięty, więc dostał tylko parę uderzeń rewolwerem po głowie i otrzymał rozkaz naprawienia lokomotywy w ciągu 15 minut. Tego krótkiego czasu wystarczyło byłemu delegatowi rządu litewskiego, aby czmychnąć i dobrawszy sobie pomocników, schować drągi korbowe i panewki, oraz obluzować szlamiki w dymnicy jeszcze jednego parowozu.

Atak wojsk polskich na Lidę przybierał coraz ostrzejszą formę: terkotały bez przerwy kulomioty, waliła za wzięcie artylerja.

O g. 9-ej rano straszny wybuch wstrząsnął powietrzem. To celny pocisk polskiej artylerji uderzył w bolszewicką pancerkę, wywołując eksplozję.

Stojący w pobliżu bolszewicki sztabowy pociąg otrzymał również parę potężnych ciosów, które rozerwały tender na dwie części, uszkodziły parowóz i zniszczyły kilka wagonów. W torze wytworzył się duży lej, a szyny na znacznej przestrzeni zostały zerwane. Bolszewicka pancerka, poszarpana i obezwładniona, powlokła się do Wilna, zostawiając dwa wykolejone wagony.



STEFAN ŁOWKIS,

**zawiadowca parowozowni w Lidzie,
pierwszy prezes Zw. Prac. Kolejowych
w Lidzie, kawaler Krzyża Walecznych.**

ŚWIT WYZWOLENIA

Tymczasem pułk. Belina maszerował na północ od Lidy na czele swoich oddziałach 53 linjowych oficerów, 789 szabel, 9 karabinów maszynowych i 2 działa z odpowiednią obsługą. Zapas amunicji był minimalny, tabory nikłe: prowiant i furaz miano nadesłać pociągiem do Woronowa. Posuwano się stępa, aby nie męczyć koni, które miały zrobić wysiłek nielada.

Drogi tylko na terenie wzniesionym były suche i względnie dobre, natomiast w kotlinach i dolinach roztopy wiosenne potworzyły błota, trudne do przebycia, więc artylerja z nadzwyczajnym wysiłkiem dotrzymywała kroku wolno się posuwającym oddziałom.

O g. 8-ej zatrzymano się na dłuższy wypoczynek w Krupie; w czasie tego spoczynku posłyszano od strony Lidy okropny wybuch i po pewnym czasie zauważono posuwającą się w kierunku Wilna bolszewicką pancerkę.

Natychmiast wysłano 3 szwadron I pułku szwoleżerów, aby przerwał tor, lecz ułani się spóźnili, zostali ostrzelani przez pancerkę i uszkodzili tor dopiero po jej przejściu.

Pancerka przyjechała do Wilna....

Jej rozpaczliwy stan wywołał wielkie wrażenie. Bolszewicy z przerażeniem przyglądali się zniekształconym ludzkim trupom, wynoszonym z wagonów; serca Polaków - kolejarzy były mocniej na widok wymownego świadectwa dzielności polskiej artylerji. Jeden z naocznych świadków ś. p. Aleksander Malinowski tak opisuje przybycie pancerki do Wilna:

„W czasie ataku na Lidę wysłany z Wilna pancerny pociąg bolszewicki został na szlaku do Lidy zdemolowany celnymi pociskami artylerji i kiedy powrócił do Wilna, wyglądał okropnie: armaty na platformach były poprzewracane, wagony podziurawione jak sito, a z pod zapadłych pudeł wynoszono rozciśniętych bolszewików. Jedyną zdobyczą bolszewików, którą się chlubili, był polski orzełek z tarczą z czapki zabitego legjonisty. Orzełek ten, budząc podziw przechodził z rąk do rąk“.

Ten skromny orzełek z czapki nieznanego żołnierza był pierwszym zwiastunem zbliżającej się radości wileńskiej rezurekcji!..

17 kwietnia oddziały Beliny, owa cyjnie witane przez ludność, zajęły Bieniakonie, przerwały tor kolejowy i posunęły się do Wielkich Solecznik gdzie ku ogólnej radości znaleziono bolszewicki skład owsa i jęczmienia, zawierający przeszło 100 pudów, i skonstatowano, że w majątku jest około 4000 pudów owsa.

Mając zapewniony furaz, łatwiej było działać; to też pułk. Belina jeszcze tego samego dnia wyodrębnił

2 szwadron I pułku szwoleżerów i dał mu samodzielne zadanie posunięcia się na północ w okolice st. Kiena, na linii Wilno — Mołodeczno, celem przerwania połączenia kolejowego i telegraficznego. Linja ta posiadała szczególne znaczenie dla bolszewików, gdyż droga w kierunku Dźwińska była nieczynna wskutek zniszczonego mostu w Santokach, drogę na Grodno uniemożliwił niezreparowany most na Wace.

W przecinaniu drogi bolszewikom obok ułanów detaszowanego szwadronu wzięli udział i kolejarze, którzy 18 kwietnia zrobili aż trzy wykolejenia pociągów. Bolszewicy szaleli ze złości i rozpacz, lecz nie mogli dać rady: nim się zlikwidowało pierwsze wykolejenie i tor, zdawało się, był wolny, następowało drugie i znów zamykało drogę. Nie udało się więc bolszewikom skorzystać z tak im potrzebnej drogi na Mińsk, nie mogli nawet wywieźć parowozów z Wilna, gdyż jeden z maszynistów rzucił kozuch między iglice zwrotnicy, puścił całą parą pierwszy parowóz, wykoleił go i zatarasował drogę.

Zbliżała się decydująca chwila...

W Wielki Piątek, 18 kwietnia Beliny wyruszała z ostatniego miejsca postoju, aby ze świtem być już 1919 r., o g. 9 wiecz. grupa ppułk. oddziałów piechoty, bez której nie można było myśleć o całkowitem opanowaniu Wilna. Plan Beliny uwzględniał zaskoczenie wroga, który w popłochu opuści dworzec kole-

jowy, i liczył na wyraźną pomoc ko-
w Wilnie. Decyzja dowódcy była
i mądra i zuchwała. Trzeba było ko-
zystać z dezorientacji bolszewików,
nie zdających sobie sprawy ze sta-
nu rzeczy, z drugiej zaś strony sytua-
cja się komplikowała wskutek znacz-
nego wyprzedzenia przez kawalerję
przywiezienia piechoty.

Gdy w nocy z 18 na 19 kwiet-
nia, zachowując jak największą ci-
szą i ostrożność, posuwali się polscy
kolejarzy, którzyby dali pociąg dla
ułani w kierunku Wilna, nie wiedzie-
li wileńscy kolejarze, jak na nich li-
czą odważni żołnierze, nie przypu-
szczali nawet, że za parę godzin po-
raz pierwszy w życiu zobaczą na
własne oczy regularnych żołnierzy
Najjaśniejszej Rzeczypospolitej.

Na dworcu wileńskim było cicho.
Bolszewicy nie spodziewali się ataku
wojsk polskich, więc nie czuwali. W
salonkach na torze spali komisarze,
wśród których był dowódca frontu
Miedwiediew.

Pod parą stał pasażerski pociąg
pełen komisarzy, krasnoarmiejców i
żydów. Pociąg ten, skierowany do
Mińska, wrócił z drogi wskutek prze-
rwania linii koło Kieny.

W biurze przez całą noc pracowali
urzędnicy. Nadchodziła przecież Wiel-
kanoc — smutna i głodna, trzeba by-
ło pomyśleć chociażby tylko o wyrwa-
niu od bolszewików ciężko zapraco-
wanej pensji, więc urzędnicy przez
całą noc sporządzali listy płacy.

Nad ranem, o g. 3-ej jeden z urzędników, wracając już do domu, po nieprzespanej nocy, spotkał się ze zde nerwowanym kierownikiem ruchu.

— Coś nadzwyczajnego dzieje się na linii — powiedział ten: — ani Bastuny, ani Jaszuny, a teraz nawet i Porubanek nie odpowiadają na telefoniczne zapytania.... Coś tam się stało... Czyżby?....

— Co?

— Czy ja wiem... Trudno nawet wyobrazić....

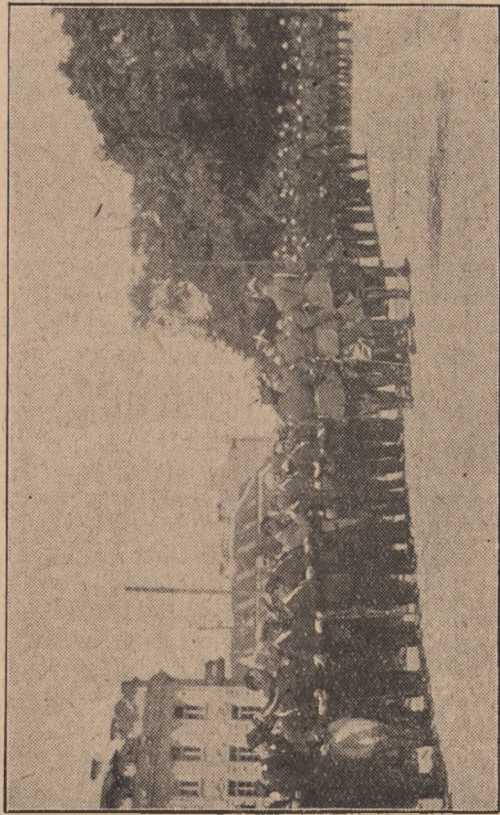
No bo i któż mógł wyobrazić, że już na przedmieściach Wilna byli polscy ułani?..

Do zdobycia dworca zostały przeznaczone dwa szwadrony 4 pułku ułanów zaniemeńskich: szwadron 4-ty miał zaatakować dworzec, szwadron 2-i współdziałać z nim i przeprowadzić marsz do miasta przez Ostrą Bramę.

Ułani zostawili zmęczone konie i pieszo zaczęli otaczać dworzec.

Szwadron czwarty (ściśle: trzydziestu (!) ułanów, bo reszta pozostała przy koniach) posuwał się przez śpiące uliczki Nowego Świata. Ułani nie znali Wilna wcale, więc korzystali z usług przygodnie spotkanego chłopaka lat 13 — 14 (nazwisko jego nie zostało ustalone) i szli za młodym przewodnikiem.

Była już g. 4 rano, gdy ułani wyszli ze Śniegowego zaułka i wkroczyli na wiadukt...



Dekracja kolejarzy wileńskich odznaką 4-go pułku ulanów w 10 rocznicę wyzwolenia Wilna.

ZDOBYCIE DWORCA

Nadszedł decydujący moment...

Oficer rozejrzał się w sytuacji. Na dworcu było cicho i pusto, na torach stał pociąg, któryby się bardzo przydał piechocie polskiej, zostawionej przez ułanów daleko w tyle; koło ułanów, na moście już się zaczął zbierać tłum: młodzież, kobiety, mężczyźni, prawie wyłącznie kolejarze... Jak oni się dowiedzieli o przyjsciu wojsk polskich?..

Kto ich zbudził, porwał z łóżka? Kto im zapalił oczy takim ogniem, że aż się skry sypały, gdy pełnem zachwytu spojrzeniem obejmowali znielowane postacie ułanów?

Krótką komenda. Trzasnęły zamki karabinów. Wyprężyły się, zeszywniały na sekundę, jakby się do skoku przygotowywały sprężyste ciała młodych wojaków.

Nagle rozległy się strzały bezładnie nadbiegających bolszewików, którzy się starali opanować most kolejowy.

Na te strzały odpowiedziano salwą w kierunku bolszewików, krzyknięcie to wściekłe: „hurra“!... i jak lawina rzucił się oddziałek po schodach wiaduktu na peron.

Któżby mógł wówczas ustać na miejscu?... Wrzeszczano: hurra! —wymachiwano rękami, pchano się razem

z ułanami wprost na wagony, gdzie się znajdowali dobrze uzbrojeni bolszewicy.

Jakgdyby kto ziemią wstrząsnął lub pod każdy dom minę podłożył — tak nagle zaczęły z hałasem otwierać się drzwi i okna domów i brać kolejarska, gęsto zamieszkująca tereny koło dworca, wysypała na ulice, biegła na wiadukt, na tory...

Koło pociągów bolszewickich aż się kotłowało: ułani, pomieszani z kolejarzami, otaczali wagony. Strzały, krzyki, przekleństwa — wytwarzały straszliwy chaos.

Wewnątrz wagonów słychać było gorączkowy ruch, urywane głosy...

Gdyby tak wszyscy bolszewicy, znajdujący się w pociągu nagle wyskoczyli i z gołemi pięściami rzucili się na garstkę ułanów i nieuzbrojonych kolejarzy, zmietliby ich w ciągu kilku minut: było bolszewików w pociągu kilkaset osób. Ale strach zrobił swoje: wśród bolszewików powstała panika nie do opisania: nie mieli odwagi i siły zrobić kroku.

— Wychodź! — krzyknął któryś z ułanów.

Na sekundę zapanowała denerwująca cisza.

— Wychodź — wrzasnął ułan i dodał tak wymyślne i tak zawile przekleństwo rosyjskie, że gdyby w tej chwili na peronie znajdowały się konie ułańskie, napewnoby się zarumieniły i spuściły oczy.

Skutek był nadzwyczajny. Uchyliły się drzwi najbliższego wagonu i u-

kazała się szeroka moskiewska twarz. Właściwie nie była to twarz, lecz jakaś brudna plama ziemlistego koloru, na której świeciły szeroko wybałuszone oczy, pełne nietyle przerażenia, ile szczerzego zdumienia i zachwytu, z powodu ułańskiej elokwencji.

— „Zdaję” — („Poddaję się”),
wybełkotał bolszewik.

— No, to wyłaż, taki synu!...

Bolszewik zeskoczył z wagonu, za nim drugi, trzeci, dziesiąty, setny... Z pół tysiąca ich było. Wychodzili złąknieni, oszołomieni; pokornie oddawali broń, którą rozchwytywali kolejarze, uzbrajając się od stóp do głowy.

Jeńców odprowadzono na dziedziniec, a stamtąd na Lipówkę, przedmieście miasta.

Z salonek wyciągnięto przerażonych komisarzy z dowódcą frontu na czele. Inną grupę komisarzy i czekistów, którzy się zebrali w dyżurce rewidentów pociągów, 12 osób, wzięli do niewoli wcale nieuzbrojeni kolejarze pod przewodnictwem jednego ułana.

Dworzec był opanowany.

Trzeba było teraz pomyśleć o niezwłocznym wysłaniu pociągu po piechotę. Zdobyty na bolszewikach pociąg niezupełnie się nadawał do tego, gdyż skład jego był za szczupły; należało więc dodać jeszcze kilka przynajmniej wagonów i uruchomić parowóz.

Bolszewicka obsługa pociągu i jej konwojenci w zamieszaniu uciekli, więc zwycięscy ułani bezradnie się

krzatali około parowozu, nie wiedząc, co począć. Wówczas podbiegł do nich maszynista p. Karaczewski, który o walkach na dworcu dowiedział się od swego syna, świadka pierwszego ataku, i pośpieszył na dworzec, nie zapominając włożyć na czapkę orzełka polskiego. Pan Karaczewski proponował swe usługi ułanom, zaprosił do pomocy kilku kolegów, których zauważył w tłumie, i oto zaimprovizowana obsługa parowozu i pociągu rozpoczęła gorączkową pracę nad ustawianiem pociągu; później zaś uzbroiła się w karabiny, zdobyte na bolszewikach, zajęła razem z ułanami swe miejsca i — pociąg powoli ruszył.

Tymczasem bolszewickie oddziały, zaalarmowane strzałami na dworcu, biegły, aby zająć most Raduński, pod którym już przechodził pociąg. Gdyby bolszewicy zrobili to o kilka minut wcześniej, pociągby nie przeszedł pod mostem, gdyż obsługa parowozu byłaby wystrzelana, na szczęście jednak maszynista nie stracił zimnej krwi, zwiększył bieg pociągu i w ten sposób w porę dał nurka pod most. Bolszewicy rozpoczęli bezładną strzelaninę za uciekającym pociągiem i wówczas zabili dwóch kolejarzy, stojących na posterunku: kulę w same czoło otrzymał starszy zwrotniczy Rokicki, który zrobił drogę dla tego pociągu; z kulą w sercu na dalszych torach padł zwrotniczy Górski...

Bolszewicy nie utrzymali się na Raduńskim moście: musieli odejść, prażeni ogniem polskich kulomiotów,

ustawionych w miejscach, wskazanych przez kolejarzy, doskonale znających teren. Pociąg więc wyszedł szczęśliwie poza obręb miasta i doszedł do mijanki Wołczuny, gdzie go spotkali trzej konni komisarze. Kolejarze zatrzymali pociąg, wyskoczyli razem z ułanami i zabrali do niewoli zgłupiałych od niespodzianki bolszewików. Razem z końmi wpakowano ich do wagonu, postawiono straż i ruszono dalej.

W Jaszunach dowiedziano się od dozorca drogowego, że przed Bieniakoniami ułani polscy rozebrali tor. Dozorca sam proponował swe usługi w charakterze przewodnika, razem z kilkoma robotnikami wsiadł do pociągu i znowu ostrożnie i powoli zaczęto posuwać się naprzód.

Na szóstym kilometrze przed Bieniakoniami rzeczywiście zauważono zerwany tor, pociąg więc zatrzymano i przystąpiono do naprawy: przydali się i zabrani do niewoli bolszewicy, którym kazano układać szyny. Po naprawie toru kontynuowano podróż, aż trafiono pod gęsty ogień naszej piechoty, która przypuszczała, że ma do czynienia z bolszewickim pociągiem. Pociąg natychmiast zatrzymano, ułani wywiesili białą - niebieską chorągiewkę czwartaków zaniemeńskich, nieporozumienie się więc wyjaśniło ku niesłychanej radości naszych piechurów, którzy nie przypuszczali, że tak prędko i z takimi wygodami trafią do Wilna.

Ta podróż pociągu zabrała jednak wiele, wiele godzin.

W Wilnie w tym czasie nie mało zdarzyło się wypadków. Po odejściu pociągu i odparciu bolszewików z mostu Raduńskiego kolejarze zajęli się sprowadzeniem na dworzec główny bolszewickiego pociągu z amunicją, który stał na stacji towarowej. Oficerowie ułańscy kazali otworzyć drzwi i rozdać broń kolejarzom. Rozchwytało karabiny, bagnety, naboje — i oto kilkadziesiąt osób uzbroiło się w okamgnieniu.

Ułatwiło to znakomicie sytuację, która była niezwykle ciężka, gdyż ułani po kilku bezsensownych nocach ledwie stali na nogach i już nie mieli w szwadronie rezerw, gdyż ściągnęli wszystkich wolnych żołnierzy tak, że wkońcu przy koniach została tylko garstka, mając na jednego człowieka po dziesięć koni.

Uzbrojone zastępy chętnych do walki i świeżych fizycznie kolejarzy oraz posiadanie pociągu z amunicją — pozwalało myśleć o dłuższem utrzymaniu się na terenie dworca. Rozstawiono więc posterunki w celu zabezpieczenia obiektów kolejowych, stworzono z kolejarzy szereg małych oddziałów pod komendą ułanów i zorganizowano z ułanów 4 szwadronu i kolejarzy załogę dworca kolejowego.

Prowadzący jednocześnie oskrzydlaający atak na dworzec ze strony obecnej ul. Beliny, 2 szwadron 4 pułku ułanów zaniemieńskich, po otrzymaniu meldunków o zdobyciu dworca, ruszył naprzód ul. Ostrobramską i na -

tknął się na kilkunastu konnych kozaków.

Kozacy, widząc Polaków, odrazu zawrócili konie i zaczęli uciekać w kierunku Ostrej Bramy. Jadący na przodzie kozak już przeskakiwał próg kaplicy Najświętszej Panny Ostrobramskiej, gdy koń się spłoszył, szarpnął się w bok, podskoczył i runął na ziemię razem z jeźdźcą.

Upadek był tak gwałtowny a uderzenie o bruk tak mocne, że koń i kozak odrazu padli trupem!

Przerażeni kozacy, widząc, że stało się coś niezwykłego, ściągnęli cugle, aż konie się zaryły w ziemię, zawrócili i, jak szaleni, pomknęli przez ulicę Bazylijską.

Ułani spokojnie przeszli przez Ostrą Bramę i wkraczali wгłęb miasta.

ZAKOŃCZENIE

Na ulicach Wilna toczyły się walki.

Trzeba było zdobywać każdą ulicę, każdy większy gmach. Zewsząd czyhała śmierć i niebezpieczeństwo, na każdym kroku można było spotkać się ze zdradą.

Udział kolejarzy w tych walkach był znaczny. Występowali oni w charakterze przewodników, wskazując nieznającym miasta ułanom miejsca zamieszkania bolszewickich komisarzy, lub dyzlokacje oddziałów, pełnili służbę wartowniczą, a nieraz obok ułanów szli w tyraljerę, walcząc z większymi grupami bolszewików.

Bolszewicy, mający w Wilnie kilkutysięczną załogę i wspomagani przez część ludności, prowadzili walki na bardzo szerokiej linii, zmuszając Polaków do rozpraszania i osłabiania swych oddziałów.

Pułk. Belina rzucał do boju coraz nowe oddziały swej i tak bardzo nielicznej grupy, aż wreszcie pozostał bez żadnych rezerw.

Walki trwały nieustannie. Żołnierze nie mieli chwili wypoczynku: jedli śpiesznie to, co im pod ogniem przynosiła ludność polska, czasem dało się usiąść na parę minut i wypalić

papierosa, a później — znów do roboty!

Siły się wyczerpywały...

Nadchodził wieczór, ale posiłków polskich nie było... Trzeba było myśleć o odwrocie, bo noc mogła przynieść formalną klęskę.

Uczestnik walk, ówczesny szef sztabu grupy pułk. Beliny, generał Piskor tak opisuje krytyczne chwile wileńskie:

„Najprzykrzejszy dla dowództwa grupy był moment otrzymania o godz. 7 min. 45 wiecz. rozkazu dowództwa 2-giej dywizji legjonowej, datowanego w Starych Bieniakoniach o godz. 2 min. 30 rano, dn. 19-IV 1919 r. Rozkaz ten w p. 2 podawał do wiadomości, że oddziały 2 dywizji leg. pozostają w dniu dzisiejszym w miejscowościach dotychczasowych postojów, ubezpieczając się placówkami, oraz wysyłając patrole oficerskie w promieniu 15 klm. Znaczyło to, że 2 dyw. leg. pozostaje nadal w rejonie Bieniakonie — Woronów i prowadzi wywiady dla zbadania sytuacji w kierunku Olkienik i Ejszyszek. Kawalerja zatem, o ile transporty kolejowe zawiodą, pozostawiona zostaje samej sobie na przeciąg dwóch dni, potrzebnych na przemarsz do Wilna z Bieniakoń. Wytrzymanie w tych warunkach przez dwa dni w Wilnie byłoby absolutnem niepodobieństwem, zwłaszcza wobec oczekiwanych lada godziny posiłków dla bolszewików z zachodniego frontu“...

Ważyły się losy Wilna...

Świetne zdobycie dworca i zajęcie większej części miasta mogło być zmarnowane... Zuchwały plan pułk. Beliny w zbyt wielkim stopniu uwzględnił współudział kolejarzy, których sprawność, zdawało się, była

marna... Zresztą, może wysłany pociąg natknął się na bolszewików i został zatrzymany, a jego załoga zamordowana?..

I znowu gen. Piskor:

„Dowództwo grupy kawaleryjskiej pogrążone było całkowicie w czarnych rozważaniach, gdy kilkanaście minut po ósmej, rozległy się sygnały kolejowe, a wkrótce potem, wyciągniętym galopem wpadł ułan z wiadomością, że piechota nasza przyjechała nadworze“..

Wilno zostało uratowane...

W ciągu dwóch dni toczyły się walki na ulicach miasta, ale sytuacja już nie była tak groźna: żołnierz mógł mieć choć mały odpoczynek, posiadanie zaś kolei pozwalało na utrzymanie łączności z Naczelnym Dowództwem i z głównymi siłami polskimi.

Olbrzymim wysiłkiem kolejarzy w Lidzie, pod kierownictwem energicznego dozorca drogowego p. Jana Czapkowskiego został naprawiony tor kolejowy, zniszczony przez artylerję, oraz w ciągu trzech dni wybudowany most na linii Lida — Wołkowysk.

To ułatwiło dowództwu przerzucanie oddziałów i otworzyło drogę z Warszawy do Wilna.

21 kwietnia 1919 r. przybył do Wilna Szef Kolejnictwa Wojskowego przy Naczelnym Dowództwie Wojsk Polskich pułk. inż. Brzozowski i objął koleje wileńskie. Wydany przez niego w tym dniu rozkaz Nr. 4 w punkcie pierwszym mówił:

„Z dniem dzisiejszym przechodzą litewskie koleje węzła wileńskiego pod zarząd wojskowy. Podaje się do wia-

domości pracowników tegoż węzła, że Koleje Wojskowe Litewskie znajdują się w stanie wojennym, a pracowników kolejowych obowiązuje rygor i dyscyplina wojskowa“...

I oto zamknęła się pierwsza karta dziejów polskich wileńskich kolei.

29. XII 1918 r. kolejarze wileńscy, uświadamiając sobie doniosłość chwili, oddawali się pod rozkazy polskich władz wojskowych, 21. IV 1919, na drugi dzień świąt Wielkiejnocy stało się to faktem dokonanym.

Od tego dnia rozpoczyna się żołnierska służba kolejowa wileńskiego pracownika Litewskich Kolei Wojskowych.

Na tem właściwie trzebaby było skończyć ten szkic. Dzieje Kolei Wojskowych Kolei Litewskich wymagają, i miejmy nadzieję, doczekają się — specjalnego opracowania. Zasługują na to chociażby tylko dlatego, że służba kolejarza była wówczas wyjątkowo ciężka. Zamiast dworców kolejowych sterczały tylko rozwalone ściany i kominy; za mieszkanie służyły kolejarzom towarowe wagony, brak był najniezbędniejszych urządzeń, brak był i ludzi fachowych.

Dziwne to były czasy, kiedy pomocnik maszynisty zajmował stanowisko zawiadowcy stacji, majster techniczny zastępował inżyniera mechanika, dozorca drogowy był inżynierem komunikacji... Dziwne czasy, które wymagały olbrzymiej pracy, poświęce-

nia, no i pomysłowości, bo trzeba było z niczego stworzyć kolejnictwo polskie!...

I robiło się!... W jaki sposób? — Któż wytłumaczy dokładnie?

I jeździło się.... Jak? — Pożał się Boże!...

Ale koleje pracowały — nad siłę, zdumiewająco.!... Nikt nie miał chwili odpoczynku — ani ludzie, ani maszyny... Nikt nie mógł próżnować: człowiek pracował w ciągu całej doby; parowozy łąziły nieraz z panewkami karbowymi, zrobionymi z pudełek blaszanych, i z drewnianymi suwakami..

Tyle niespodziewanych trudności było na każdym kroku — i tyle nieoczekiwanych radości z pokonanych trudności.

Jeden z kolejarzy taką zarysowuje scenkę z owych czasów:

„6 sierpnia 1919 r. przybył Naczelnik Państwa swoim pociągiem z Warszawy. Dostałem rozkaz przeprowadzenia Naszego Naczelnika wąskotorową koleją z N. do S. Podrapałem się w głowę. Miałem trzy wagony 3-ej klasy, obdarte, i 3 towarowe, kryte, jeszcze bardziej obdarte. A więc z 3-ej klasy zrobiłem saloniki, do których dałem swój marny stół (mam go dotychczas), przykryłem go serwetą białą, postawiłem na nim doniczki i dwa lichtarze ze świecami. Dałem cztery skromne krzesła, tym razem niepolamane, ściany ubrałem zielenią, a Godło Państwa umieściłem nad stolikiem. Wyglądało to nieźle, sam komendant dworca pochwalił, z czego się bardzo ucieszyłem. Pociąg prowadziłem tam i z powrotem. To była największa chwila radości dla mnie — wiozłem Naczelnika Rzeczypospolitej Polskiej.

To proste i bezpretensjonalne opowiadanie, zawiera ujęcie istoty wysiłku kolejarza, jako obywatela państwa; przygodna scenka, wzięta z życia, staje się symbolem.

Oto Nieznany Kolejarz spotyka się oko w oko z Majestatem Najjaśniejszej Rzeczypospolitej, uosobionym w postaci Naczelnika Państwa. Chce godnie zaprezentować się sam i jak najbardziej uprzyjemnić drogę. Oddaje się cały na usługi Rzeczypospolitej i żadnej nie wymaga nagrody, bo już tę nagrodę ma w poczuciu społecznego obowiązku obywatelskiego.

Toż to — istota zadania kolejarza. puszczając na tory kolejowe coraz to nowe pociągi, aby Najjaśniejsza Rzeczpospolita Polska z dumą i radością spoglądała na srebrzyste szyny, po których płynie dobrobyt i siła państwa i żeby mogła być spokojna, iż kolejarz polski będzie zawsze stał na straży Jej siły i piękna, że zawsze ją przywita znakiem Orła Białego i rzuconiem pod stopy wonnych kwiatów.



**Wojewódzka Biblioteka
Publiczna w Opolu**

CM 314899



000-314899-00-0

