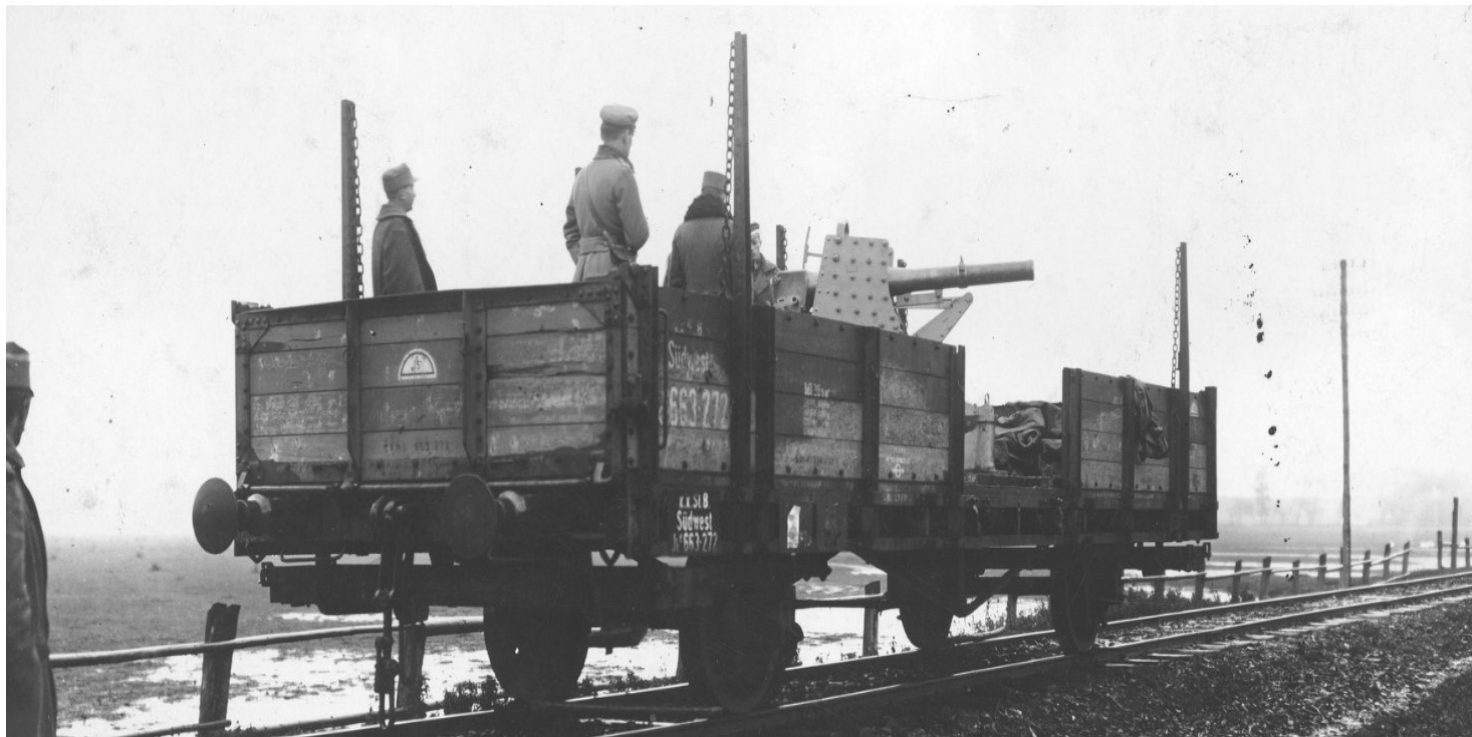


# Przystanek historia

<https://przystanekhistoria.pl/pa2/teksty/77902,Wojska-kolejowe-w-polsko-ukrainskich-walkach-o-Lwow-1918-1919.html>



Ze zbiorów NAC

ARTYKUŁ

## Wojska kolejowe w polsko-ukraińskich walkach o Lwów 1918-1919

OKRES HISTORYCZNY

(1918-1922) Odrodzenie Niepodległej

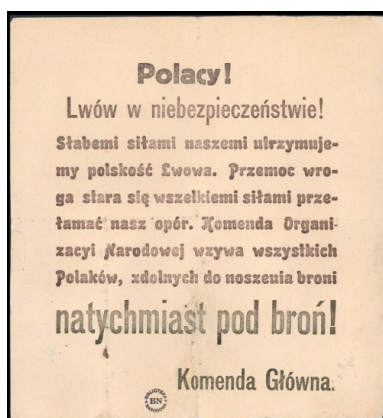
Autor: SŁAWOMIR KALBARCZYK 16.01.2021

W czasach, kiedy po 123-letniej niewoli Polska „wybijała się na niepodległość”, zapomniane dziś wojska kolejowe odgrywały niebagatelną rolę w działaniach wojennych. Nie dziwi więc fakt, że już w listopadzie 1918 r. zaczęło je tworzyć

także odradzające się państwo polskie.

Odnaczenie? Nikomu: udział w obronie Lwowa był „kardynalnym” obowiązkiem każdego Polaka, a za to żadne odznaczenie się nie należy.

Szczególnie pilna potrzeba sformowania oddziałów kolejowych powstała w drugiej połowie listopada 1918 r. we Lwowie. Co prawda miasto było już wówczas wolne od wojsk ukraińskich, ale nadal otaczały je one pierścieniem oblężenia, w którym jedynym wyłomem i „oknem na świat” była linia kolejowa prowadząca do Przemyśla. To właśnie z Przemyśla 20 listopada 1918 r. przybyły do Lwowa posiłki z ppłk. Michałem Tokarzewskim-Karaszewiczem na czele i tylko z miasta nad Sanem mógł Lwów oczekiwać dalszego wsparcia oraz dostaw broni, amunicji i żywności.



**Polacy! Lwów w  
niebezpieczeństwie! Słabymi  
siłami naszymi utrzymujemy  
polskość Lwowa... Komenda**

Z Przemyśla 20 listopada 1918 r. przybyły do Lwowa posiłki z ppłk. Michałem Tokarzewskim-Karaszewiczem na czele i tylko z miasta nad Sanem mógł Lwów oczekiwać dalszego wsparcia.

### **Zabezpieczyć korytarz przemyski**

Rozumiejąc znaczenie przemyskiego korytarza, z inicjatywą sformowania pułku kolejowego, który zajmowałyby się jego ochroną i utrzymaniem, wyszedł kpt. Kazimierz Bartel, w cywilu profesor lwowskiej Szkoły Politechnicznej. Bazował w tym na swym czteroletnim doświadczeniu z lat „Wielkiej Wojny”, kiedy to służył w austro-węgierskim pułku kolejowym. Pomysł zyskał akceptację Naczelnej Komendy Wojsk Polskich we Lwowie i natychmiast wszedł w stadium realizacji.

Pierwszym oddziałem wojsk kolejowych, który powstał w obleganym przez Ukraińców Lwowie, była dowodzona przez por. Władysława Burgielskiego 1. kompania, licząca ponad 140 żołnierzy. Jej formowanie ukończono na początku grudnia 1918 r., co zbiegło się ze zmianą planów dotyczących kształtu organizacyjnego wojsk kolejowych. Przewidywały one teraz rezygnację z tworzenia pułku kolejowego (na wzór austriacki) na rzecz formowania 1. Batalionu (Baonu) Kolejowego.



**Z walk polsko-ukraińskich, 1918:**  
obsługa działa (na platformie) 3.  
krakowskiej baterii kolejowej w  
akcji. Ze zbiorów Narodowego  
Archiwum Cyfrowego

**Polski pociąg pancerny**  
**„Podpułkownik Lis-Kula”**  
**(poprzednia nazwa: „PP3” lub**  
**inaczej „Pepetrójka”). Fot.**  
**Wikimedia Commons/domena**  
**publiczna (źródło: *Semper fidelis.***  
***Obrona Lwowa w obrazach***  
***współczesnych, 1930)***

1. kompania weszła do akcji już w grudniu 1918 r., przy czym jej główne wysiłki zmierzały do zapewnienia drożności linii kolejowej wiodącej ze Lwowa do Przemyśla. Była ona bezustannie zagrożona, bowiem znaczenie połączenia z zachodem rozumieli także Ukraińcy. Z tego też powodu systematycznie niszczyli tory, mosty i inne urządzenia techniczne, by odciąć obrońców Lwowa od pomocy z zewnątrz. I tak np. w grudniu 1918 r. żołnierze 1. kompanii naprawiali dwa mosty kolejowe wysadzone przez wojska ukraińskie: pod Bratkowicami i w Chorośnicy.

Na początku 1919 r. wojska kolejowe we Lwowie rozrosły się do 3 kompanii. Dysponowały one dwoma pociągami pancernymi, noszącymi nazwy: „PP3” oraz „Pionier” (zbudowano je w lwowskich warsztatach kolejowych). Wzmocnienie tych wojsk było bardzo na czasie, bo strona ukraińska planowała właśnie przeprowadzenie decydującego uderzenia, którego celem było opanowanie Lwowa i wyparcie wojsk polskich z Małopolski Wschodniej – za San.



**Kazimierz Bartel (już jako premier). Ze zbiorów Narodowego Archiwum Cyfrowego**

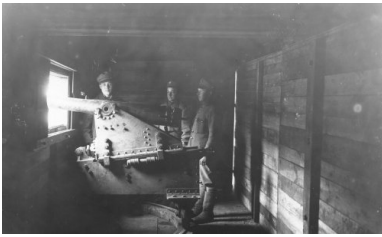
### **Obronić wrażliwy odcinek torów**

W pierwszej fazie realizacji tego planu Ukraińcy zamierzali przerwać połączenie Lwowa z Przemyślem, zajmując 21-kilometrowy odcinek torów między Sądową Wisznią a Gródkiem Jagiellońskim.

Plan odcięcia Lwowa udało się wojskom ukraińskim wstępnie zrealizować między 16 a 18 lutego 1919 r. Zajęły one wówczas Lubień Mały, Wołczuchy i Bratkowice. Mając opanowane te punkty – szczególnie Bratkowice – Ukraińcy mogli ogniem artylerii skutecznie ograniczać ruch kolejowy między Przemyślem i Lwowem.

Inicjatywę sformowania pułku kolejowego do obrony korytarza przemyskiego zgłosił kpt. Bartel, w cywilu profesor lwowskiej Szkoły Politechnicznej, który w „Wielkiej Wojnie” służył w austro-węgierskich wojskach kolejowych.

Sytuacja „miasta zawsze wiernego Polsce” uległa dalszemu, tym razem już dramatycznemu pogorszeniu 7 marca 1919 r. Wtedy to oddziały ukraińskie opanowały – zgodnie z założeniem – odcinek linii kolejowej łączący Sądową Wisznę z Gródkiem Jagiellońskim. Było to równoznaczne z całkowitym przerwaniem połączenia kolejowego Lwowa z Przemyślem. Sukces Ukraińców okazał się, na szczęście, przejściowy: 12 marca 1919 r. z Przemyśla wyszło potężne polskie kontruderzenie, w wyniku którego w tydzień potem linia kolejowa Lwów-Przemyśl znalazła się na powrót w rękach polskich.



**Z walk polsko-ukraińskich w latach 1918 - 1919: wnętrze wagonu artyleryjskiego pociągu pancernego „Śmiały”, żołnierze przy armacie na stanowisku bojowym. Ze zbiorów Narodowego Archiwum Cyfrowego**

**Polski żołnierz Wiktor Borczyk wraz z synem na pokładzie pociągu pancernego „Gromobój” (wykorzystywanego przez Wojsko Polskie w walkach z Ukraińcami w latach 1918 - 1919). Fot. Wikimedia Commons/domena publiczna (źródło: Muzeum Historyczne w Sanoku)**

## **Odbudować infrastrukturę kolejową**

Była to jednak tylko połowa sukcesu. Żeby stał się on pełny, trzeba było jeszcze wyłożonej pracy żołnierzy lwowskich wojsk kolejowych. Musieli oni doprowadzić odzyskane połączenie z zachodem do stanu używalności: odbudować 9 mostów zniszczonych przez wojska ukraińskie, uzupełnić kilometry zerwanych szyn, postawić ścięte słupy telegraficzne itd.

Trzeba było odbudować 9 mostów zniszczonych przez wojska ukraińskie, uzupełnić kilometry zerwanych szyn, postawić ścięte słupy telegraficzne. Przy wsparciu licznych ochotników i kompanii robotniczych 1. Baon Kolejowy dokonał tego w rekordowym tempie - w tydzień.

Przy wsparciu licznych ochotników i kompanii robotniczych 1. Baon Kolejowy dokonał tego w rekordowym tempie, bo zaledwie w tydzień. Wyczyn ten nie przeszedł bez echa: na 1. Baon Kolejowy sypnęły się pochwały w rozkazach, a prasa lwowska rozpływała się w zachwytach nad poświęceniem jego żołnierzy. Najistotniejsze było jednak to, że z zachodu do wygłodzonego miasta znowu zaczął płynąć strumień zaopatrzenia.

W kwietniu 1919 r. żołnierze 1. Baonu Kolejowego dokończyli prace naprawcze na odcinku Sądowa Wisznia-Gródek Jagielloński. Dokonywali także remontów na linii kolejowej Lwów-Jaworów. Działania te zakończyły ich udział w polsko-ukraińskich zmaganiach o Lwów w latach 1918-1919.

\*\*\*

Udział lwowskiej formacji kolejowej w wojnie o Małopolskę Wschodnią nie zakończył się na etapie walki o Lwów. W wiosennej ofensywie wojsk polskich, którą zakończyło zupełne wyparcie Ukraińców z tego obszaru, 1. Baon Kolejowy sprawił się równie dobrze, jak w walkach o Lwów. Dowodem na to są kolejne pochwały w rozkazach, wydanych przez zwierzchnie władze wojskowe.

Kończąc warto podkreślić nie tylko znakomite przygotowanie fachowe i sprawność działania żołnierzy lwowskich wojsk kolejowych. Wskazać trzeba także na ich ideowość i patriotyzm, który skłaniał żołnierzy 1. Baonu Kolejowego do pracy ponad siły; w każdym, z reguły bardzo trudnych warunkach. O ich ideowości najlepiej świadczą słowa dowódcy 1. Baonu Kolejowego, wspomnianego już Kazimierza Bartla. Pytany, komu z jego podwładnych należy się odznaczenie, odpowiedział, że nikomu, bo udział w obronie Lwowa był „kardynalnym” obowiązkiem każdego Polaka, a za to żadne odznaczenie się nie należy.



---

**Odnaka pamiątkowa pociągu  
pancernego „Gromobój”. Fot.  
Wikimedia Commons/domena  
publiczna (źródło: Muzeum  
Historyczne w Sanoku)**

**COFNIJ SIĘ**