

Witold Jarno <https://orcid.org/0000-0002-5845-6057>

Uniwersytet Łódzki

e-mail: [wjarnolodz@op.pl](mailto:wjarnolodz@op.pl)

## **Pomoc Wojska Polskiego w akcjach przeciwlodowych i przeciwpowodziowych w pierwszych latach po zakończeniu II wojny światowej (1945-1949)**

Help of the Polish Army in anti-ice and anti-flood actions in the first years after the end of World War II (1945-1948)

### **Abstrakt**

Artykuł opisuje udział Wojska Polskiego w akcjach przeciwlodowych i przeciwpowodziowych w latach 1945-1949. Największy udział w tych działaniach miały wojska saperские, które rokrocznie ochraniały w czasie zimy najważniejsze mosty na polskich rzekach. Saperzy zwalczali także zatory lodowe oraz pomagali ludności cywilnej w przypadku wystąpienia powodzi. Saperzy pozytywnie zapisali się w historii oręża polskiego, biorąc aktywny udział w najpoważniejszej w tym czasie akcji przeciwlodowej oraz przeciwpowodziowej na początku 1947 r. W artykule omówiono udział saperów w tych akcjach w kolejnych zimach, ukazując wielki wysiłek tych żołnierzy w zwalczaniu klęsk żywiołowych.

### **Abstract**

The article describes the participation of the Polish Army in anti-ice and anti-flood operations in the years 1945-1949. The sapper troops had the greatest share in these activities, protecting the most important bridges on Polish rivers every year during the winter. Sappers also destroyed ice jams and helped the civilian population in the event of a flood. The sappers made a positive contribution to the history of the Polish Army by actively participating in the largest

anti-ice and anti-flood operation at the time, at the beginning of 1947. The article discusses the participation of sappers in these actions, showing the great effort of these soldiers in combating natural disasters.

**Słowa kluczowe:** wojska saperские, powódź w Polsce, saperzy, odbudowa mostów, pomoc wojska w klęskach żywiołowych, Wojsko Polskie 1945-1949

**Keywords:** sapper troops, flood in Poland, sappers, reconstruction of bridges, military help in natural disasters, Polish Army 1945-1949

W pierwszych latach powojennych Wojsko Polskie odgrywało ważną rolę w procesie odbudowy kraju ze zniszczeń wojennych. Największy wkład w te działania miały wojska inżynieryjno-saperskie, które oprócz akcji rozminowania terytorium państwa uczestniczyły w odbudowie infrastruktury komunikacyjnej (dróg i mostów). Istotna była także ich pomoc w akcjach przeciwlodowych i przeciwpowodziowych oraz likwidacji skutków tych katastrof naturalnych. Miało to szczególne znaczenie dla utrzymania sprawnego funkcjonowania systemu komunikacji w kraju, który z uwagi na duże zniszczenia wojenne był bardzo wrażliwy na ataki sił natury. Wojsko pomagało nie tylko w odbudowie lub remoncie mostów, ale także w ich zabezpieczeniu w okresie zimowo-wiosennym. Nie mniej istotny był jego udział w akcjach pomocy dla ludności cywilnej w przypadku wystąpienia wiosennych powodzi, które w pierwszych latach powojennych stanowiły poważny problem.

Polska leży w strefie klimatycznej, w której zimy są zazwyczaj stosunkowo łagodne, choć co pewien czas są zdecydowanie ostrzejsze i powodują duże zagrożenia dla ludności mieszkającej w pobliżu rzek. W przypadku ostrej zimy (silne mrozy i duże opady śniegu) pojawiała się na nich gruba warstwa lodu, zagrażająca mostom. Dodatkowym problemem jest południkowy układ ważniejszych rzek, płynących z południa na północ. Jest to o tyle istotne, że zazwyczaj ocieplenie następuje najpierw na południu kraju i powoduje szybkie topienie śniegu. W przypadku nagłej odwilży ogromne masy wody spływają w dorzecza Wisły i Odry, gdy w ich średnim i dolnym biegu rzeki są jeszcze zazwyczaj pokryte pokrywą lodową. W takiej sytuacji dochodzi do powstawania zatorów lodowych i piętrzenia się wód, co było szczególnie groźne dla przepraw rzecznych. Dodatkowo w razie nagłej odwilży wezbrane rzeki mogły przerwać wały ochronne i wylać się ze swych koryt, co czasami miało katastrofalne skutki. W przypadku wystąpienia takiej klęski żywiołowej walka z nią była niezwykle trudna i długa, bowiem proces piętrzenia się wód trwał do przepły-

nięcia wiosennej fali powodziowej na całej długości rzek, aż do ich ujścia do Bałtyku. Powodzie były i niestety są nadal poważnym zagrożeniem dla zdrowia i życia ludzi oraz zwierząt, jak również budynków, różnego rodzaju urządzeń hydrotechnicznych i całego systemu komunikacyjnego. W przypadku dużych powodzi mogą one doprowadzić do zakłóceń w funkcjonowaniu gospodarki, a ich skutki mogą być odczuwalne także przez ludność mieszkającą na terenach niedotkniętych bezpośrednio tym kataklizmem.

Zatory lodowe i występujące w okresie roztopów powodzie stanowiły w pierwszych latach po zakończeniu II wojny światowej poważny problem dla odbudowywanego ze zniszczeń wojennych systemu komunikacyjnego na rzekach (mosty i przeprawy) oraz dla mieszkającej w ich pobliżu ludności. W pierwszych latach powojennych filary zniszczonych lub uszkodzonych w czasie wojny mostów (wielu z nich nie zdążono jeszcze odbudować) potęgowały ryzyko piętrzenia się kry lodowej w ich pobliżu. Nie bez znaczenia był też fakt, że duża część polskich rzek była nieuregulowana, natomiast wały ochronne niekonserwowane w czasie wojny lub poważnie uszkodzone w trakcie działań wojennych (często także mniejsze rzeki nie posiadały wcale zabezpieczeń w postaci wałów przeciwpowodziowych) nie zapewniały bezpieczeństwa, co sprzyjało wystąpieniu wiosennych powodzi. Już ostatnia wojenna zima (1944-1945) dała przedsmak tego, co może przynieść mroźna aura i gwałtowana odwilż, zwłaszcza w sytuacji, gdy koryta „zawalone” były różnego rodzaju „pamiątkami” z czasów wojny, w tym konstrukcjami zniszczonych mostów. Celem usprawnienia przepraw zaczęto pospiesznie budować w wielu miejscach prowizoryczne mosty pontonowe i drewniane (zazwyczaj niskowodne, o słabej konstrukcji), toteż nic dziwnego, że już wiosną 1945 r. doszło w wielu miejscach do ich zniszczenia lub uszkodzenia. Na szczęście odwilż nie była gwałtowana, dzięki czemu nie doszło wówczas do większych wystąpień wód z koryt rzecznych<sup>1</sup>.

Proces odbudowy infrastruktury mostowej nabrał tempa w II połowie 1945 r., lecz skala zniszczeń wojennych była jednak tak duża, że jeszcze przez kilka lat dominowały na polskich rzekach prowizoryczne przeprawy (mosty o konstrukcji drewnianej oraz mosty pontonowe funkcjonujących od wiosny do jesieni). Latem 1945 r. włożono wiele wysiłku w odbudowę mostów stałych i wzmacniania chroniących je izbic. Ponadto zaczęto usuwać z koryt rzek zalegające w nich wraki oraz zniszczone przęsła mostowe, które stanowiły nie tylko

---

<sup>1</sup> J. Szymanowski, *Udział saperów w akcji przeciwlodowej i przeciwpowodziowej*, „Przegląd Inżynierijno-Saperski” 1950, nr 1, s. 42-43.

zagrożenie dla odtwarzanej żeglugi rzecznej, lecz ułatwiały zimą tworzenie się zatorów lodów. Skala związanych z tym zadań była tak duża, że w 1945 r. zdołano wykonać jedynie niewielką część niezbędnych prac związanych z odbudową systemu komunikacyjnego na rzekach oraz jego ochroną na wypadek wystąpienia klęski żywiołowej.

W razie zaistnienia klęski naturalnej o znacznych rozmiarach można było użyć do akcji przeciwlodowej i przeciwpowodziowej jednostki saperские za zgodą właściwego terytorialnie dowódcy Okręgu Wojskowego (dalej: OW). W sytuacji, gdy użyte siły okazałyby się niewystarczające, można było wysłać także oddziały innych rodzajów broni, również za zgodą dowódcy OW, jakkolwiek w razie konieczności użycia sił lotniczych konieczna była zgoda ministra obrony narodowej. Ogólne kierownictwo nad działalnością jednostek wojskowych skierowanych do zwalczania klęsk żywiołowych sprawowało Szefostwo Wojsk Inżynieryjnych, a na obszarze poszczególnych OW ich dowódcy poprzez podległych im szefów wydziałów inżynieryjnych. Jesienią 1945 r. podjęto dodatkowe kroki mające przygotować i skoordynować ewentualną akcję przeciwlodową, głównie w zakresie ochrony najważniejszych mostów przez zatorami lodowymi. W tym celu dyrektywą z 12 listopada 1945 r. Wydziały Inżynieryjne we wszystkich dowództwach OW otrzymały polecenie dokonania przeglądu stanu mostów na podległym im obszarze oraz przygotowania niezbędnych sił i środków do ochrony najważniejszych przepraw mostowych. Wspomniane wydziały – we współpracy z władzami cywilnymi – przeprowadziły ocenę zagrożenia poszczególnych przepraw i na przełomie 1945 i 1946 r. otrzymały polecenie ochrony 21 mostów w kraju, a w razie potrzeby miały chronić także kolejne 64 mosty<sup>2</sup>.

Od tej pory Wydziały Inżynieryjne w dowództwach OW opracowywały rokrocznie wykazy mostów drogowych i kolejowych, które wymagały szczególnej ochrony przed działaniem sił natury. Do każdego bronionego mostu wyznaczono wojskowego komendanta, mającego do dyspozycji pododdział, którego liczebność uzależniona była od wielkości ochranianego obiektu (pododdział wyposażano w niezbędny zapas materiałów wybuchowych). Saperzy wkraczali do akcji zazwyczaj w momencie, gdy pokrywa lodowa na rzekach zaczęła pękać wraz z początkiem spływu lodów. Już pierwsza powojenna zima 1945-1946, choć niezbyt ostra i łagodniejsza w porównaniu do wcześniejszej, pokazała nisz-

---

<sup>2</sup> C. Szafran, *Udział wojska w zwalczaniu skutków klęsk żywiołowych na ziemiach zachodnich i północnych*, [w:] *Ludowe Wojsko Polskie w walce, służbie i pracy na Ziemiach Zachodnich i Północnych 1945-1950*, red. S. Gać, Poznań 1983, s. 351-352.

czącą siłę żywiołu natury (był to jednak dopiero przedsmak tego, co nastąpi za rok). Jej początek na rzekach był pod koniec 1945 r. dość schematyczny, bowiem najpierw pod wpływem niskich temperatur zaczął tworzyć się lód brzegowy, a następnie tzw. śryż (gąbczaste krążki lodowe, które spływając w przezchłodzonej wodzie tworzyły szybko powiększające się krążki lodu). Utrzymująca się dłuższy czas ujemna temperatura skutkowałą rozwojem wspomnianych form lodowych i powstaniem stałej pokrywy lodowej na rzekach. Gdy w końcu grudnia chwilowa odwilż spowodowała ruszenie się lodów w górnym biegu Wisły, zaczęło dochodzić do zmniejszenia przekroju koryt rzecznych, w konsekwencji zaś do spiętrzenia się tafli lodowej oraz powstawania zatorów lodowych. Sytuacje takie miały miejsce zazwyczaj w miejscach, gdzie konstrukcje zniszczonych w czasie wojny mostów lub rusztowania odbudowywanych przepraw uniemożliwiały spływ lodu, tarasując koryta rzek. Tak było np. w Warszawie, gdzie już pod koniec grudnia 1945 r. podczas pierwszego napływu spiętrzonego lodu zagrożony został prowizorycznie odbudowany most Poniatowskiego. Tym razem żołnierzom 5 Brygady Saperów udało się zator zlikwidować. Przez dwa dni kruszyli oni przy pomocy ładunków wybuchowych tafle skutego lodu napierającego na rusztowania przy filarach mostu. W podobny sposób obroniono inne tymczasowe przeprawy w stolicy. W tym samym czasie zatory lodowe powstały również w dolnym biegu Bugu i Narwi. Także i one były likwidowane przez saperów tej brygady, którzy ochronili m.in. most na Bugu w Wyszkowie oraz mosty na Narwi w Pułtusku, Różanie i Wierzbicy<sup>3</sup>.

Przez kolejnych kilka tygodni – w wyniku chwilowej niewielkiej odwilży – Wisłą płynęła kra i śryż, które 17 stycznia 1946 r. pod wpływem następnej fali mrozu zaczęły zamarzać, skuwając w ciągu kilku dni rzekę grubą taflą lodu. Ta sytuacja trwała do początku drugiej dekady lutego, gdy ponowna odwilż doprowadziła do pęknięcia pokrywy lodowej i jej ruszenia w dół rzeki. Szybko doszło w wielu miejscach do spiętrzenia napływającej kry przy napotkanych przez nią przeszkodach. Przykładowo, już 13 lutego w rejonie zburzonego mostu w Grudziądzu powstał potężny zator lodowy, a stale napływająca z górnego biegu Wisły kra lodowa spiętrzała go jeszcze bardziej. Do jego likwidacji skierowano kilka małych lodołamaczy, lecz nie przyniosło to efektu. Dlatego niebawem wysłano z pomocą żołnierzy z 4 Pułku Saperów, którzy starali się skruszyć lód przy pomocy ładunków wybuchowych. Jednak i to nie pomogło,

---

<sup>3</sup> Centralne Archiwum Wojskowe Wojskowego Biura Historycznego (dalej: CAW WBH), Szefostwo Wojsk Inżynieryjnych, sygn. IV.504.7.10, Meldunek 5 Brygady Saperów o akcji przeciwlodowej w grudniu 1945 r., k. 6.

natomiast zator 21 lutego osiągnął długość 25 kilometrów. Spiętrzenie wody pod Grudziądzem spowodowało jej wpychanie do rzek uchodzących do Wisły w tym rejonie, jak np. Wdy, gdzie doszło do przelania wałów i podtopień w okolicy Chełmna. Tu zagrożona została konstrukcja mostu, bowiem spiętrzona woda i kra lodowa osiągnęły jego górną część, docierając po poziom jezdni. Użycie ładunków wybuchowych w pobliżu mostu było zbyt ryzykowane, toteż zdecydowano się na oryginalny krok. Rozebrano częściowo jezdnię i poprzez powstałą przerwę przepychano ręcznie krę. Po dwóch dniach wytężonej pracy saperom udało się zlikwidować zator przed mostem, zaś za nim kruszono go nadal przy pomocy ładunków wybuchowych oraz bomb lotniczych. Dzięki tym działaniom dało się stworzyć rynnę w pokrywie lodowej między Chełmnem a Grudziądzem. Bombardowanie zatoru przeprowadziły samoloty 7 Pułku Lotnictwa Bombowego, które w dniach 19-22 lutego wykonały 20 lotów zrzucając 60 bomb FAB-100 i 20 bomb FAB-250 (były to bomby odłamkowo-burzące) o łącznej masie 11 ton<sup>4</sup>. Owe dramatyczne chwile tak później opisano w meldunku 4 Pułku Saperów (dawna 4 Brygada saperów przeformowana w styczniu 1946 r. na samodzielny pułk): *Przy pomocy saperów, materiałów wybuchowych i dwóch lodotamaczy zrobiono tylko rynnę szerokości 100-150 m na przestrzeni 6-7 km. Bombardowanie lotnicze nie dało oczekiwanych skutków. [...] 10 marca woda i kra grożą przerwaniem wałów wiślanych i zniesieniem mostu w Chełmnie. 11 marca przerywa wały na rzece Czarna Woda [dawna nazwa rzeki Wdy, od nazwy niemieckiej Schwarzwasser – W.J.] i zalewa tereny w okolicach Świecia<sup>5</sup>.*

Na początku marca sytuacja nadal była poważna, gdyż nagromadzone przed Grudziądzem olbrzymie masy kry lodowej i spiętrzonej wody groziły przerwaniem wałów ochronnych w kolejnych miejscach. Informowała o tym lokalna prasa, jak np. „Gazeta Kujawska” z 14 marca: *Sytuacja powodziowa przedstawia się nadal bardzo poważnie. Dla rozbicia zatoru użyto samolotów, które zrzuciły 16 bomb po 250 kg wagi. Zator jednak trwa nadal. W okolicy Chełmna koło Ostrowi woda osiągnęła nienotowany od 100 lat poziom 9,2 m. W okolicy Czarnej Wody rzeka przerwała wały na przestrzeni około 200 mtr. wylewając na okolicę.*

---

<sup>4</sup> R. Sałasiński, *Udział ludowego lotnictwa polskiego w akcjach przeciwlodowych i przeciwpowodziowych w latach 1946-1947*, „Przegląd Wojsk Lotniczych i Wojsk Obrony Powietrznej Kraju” 1985, R. LVI, z. 2, s. 63.

<sup>5</sup> CAW WBH, Szefostwo Wojsk Inżynieryjnych, sygn. IV.504.7.359, Sprawozdanie z akcji przeciwlodowej i przeciwpowodziowej prowadzonej zimą 1945/1946 na terenie Poznańskiego OW z kwietnia 1946 r., k. 603.

*Pagórkowaty teren powstrzymuje jednak na szczęście dalsze rozlewanie się wód*<sup>6</sup>. Także i tym razem bombardowania dokonały samoloty ze wspomnianego pułku lotniczego, które przeprowadziły 8 lotów – ogółem w lutym i marcu wykonały one 28 lotów, w trakcie których zrzucano bomby o łącznej wadze 15 ton.

Poprawa sytuacji nastąpiła dopiero 20 marca, gdy kra lodowa zaczęła powoli spływać pod mostem w Chełmnie (ciągle chronionym przez saperów), natomiast główny zator pomiędzy Chełmnem a Grudziądzem zaczął się kruszyć i spływać w kierunku Bałtyku, nie czyniąc już poważniejszych szkód<sup>7</sup>. Tak podsumowano akcję saperów w meldunku Poznańskiego Dowództwa OW: *23 marca zator na całej przestrzeni Wisły ruszył, saperzy przepuszczają krę przez most w Chełmnie, woda powoli opada, do usunięcia zatoru walnie przyczyniły się fugasy [improvizowany ładunek wybuchowy – W.J.] założone w rejonie Świecia w ilości 15 sztuk ładunków po 300 kg*<sup>8</sup>.

Podobne prace saperzy wykonywali w I kwartale 1946 r. na obszarze całego kraju. Dla przykładu, żołnierze 2 Brygady Saperów (przeformowanej w międzyczasie na 2 Pułk Saperów) ochraniali mosty w środkowym biegu Wisły: 24 Batalion Saperów – mosty w Warszawie, 26 Batalion Saperów – most w Puławach, z kolei 27 Batalion Saperów – mosty w Dęblinie, Modlinie i także w stolicy. Trudna sytuacja wystąpiła nie tylko w dorzeczu Wisły, lecz także w dorzeczu Odry, gdzie w rejonie Słubic, Kostrzyna i Szczecina powstało kilka większych zatorów lodowych. Do akcji skierowano tam żołnierzy 5 Pułku Saperów, którzy pomimo dużej determinacji i użycia licznych ładunków wybuchowych nie byli w stanie ich rozbić. Dopiero użycie lotnictwa i artylerii pozwoliło skruszyć w kilku miejscach zwały lodu na Odrze. Nie mniejsze problemy wystąpiły w Wielkopolsce, gdzie saperzy ochraniali 37 mostów, w tym: 19 na Warcie, 5 na Wiśle, 4 na Odrze, 3 na Noteci oraz 6 na innych mniejszych rzekach. W akcji tej brali udział saperzy z 4 i 5 Dywizji Piechoty oraz z 4 Pułku Saperów<sup>9</sup>. Również w centrum kraju – na obszarze Łódzkiego OW obejmującego województwo łódzkie i kieleckie – wydzielone podziały z 2 Pułku Saperów ochraniały

<sup>6</sup> „Gazeta Kujawska” 1946, nr 61 z 14 marca, s. 1.

<sup>7</sup> J. Szymanowski, *Udział saperów*, s. 43-45; R. Sałasiński, *Udział ludowego lotnictwa*, s. 63.

<sup>8</sup> CAW WBH, Szefostwo Wojsk Inżynieryjnych, sygn. IV.504.7.359, Sprawozdanie z akcji przeciwlodowej i przeciwpowodziowej prowadzonej zimą 1945/1946 na terenie Poznańskiego OW z kwietnia 1946 r., k. 603.

<sup>9</sup> Do likwidacji zatoru lodowego na Warcie w rejonie Gorzowa Wielkopolskiego użyto w marcu m.in. plutonu moździerzy 120 mm z 15 pułku piechoty z 5 Dywizji Piechoty (E. Ginalski, *Od Żytomierza do Litoměřic. Zarys dziejów 15 Pułku Piechoty 1944-1947*, Warszawa 1972, s. 313).

21 mostów na Warcie, Bzurze i Pilicy, z których jedynie jeden uległ zniszczeniu (na Pilicy w Białobrzegach), jeden natomiast został poważnie uszkodzony (w Nowym Mieście nad Pilicą). Łącznie w I kwartale 1946 r. saperzy ochraniaли na terenie całego kraju 193 mosty drogowe oraz 104 mosty kolejowe, z czego – dzięki ogromnemu poświęceniu oraz stosunkowo łagodnej zimie – zniszczeniu uległy jedynie dwa z nich<sup>10</sup>.

Wiosną 1946 r., mając w pamięci problemy ostatniej zimy z zatorami lodowymi i lokalnymi podtopieniami, oddziały inżynieryjne skierowano do prac nad wzmocnieniem konstrukcji prowizorycznych mostów, jak również do pomocy w oczyszczaniu koryt rzek z zalegających w nich przeszkód. Dzięki tym działaniom starano się lepiej przygotować kraj do kolejnej zimy. Celem sprawniejszej koordynacji wszystkich działań z tego zakresu, uchwałą Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów z 19 lipca powołano Główny Komitet Przeciwpowodziowy, na szczeblu lokalnym z kolei podobne komitety przy prezydiach rad narodowych. Miały one prowadzić akcję pomocy ludności zagrożonej powodzią, a w razie potrzeby zorganizować jej ewakuację przy wykorzystaniu sił i środków będących w dyspozycji władz cywilnych, jak i wojskowych. Tym ostatnim polecono zorganizować ochronę najważniejszych mostów oraz pomów władzom cywilnym w umacnianiu zagrożonych wałów przeciwpowodziowych. W tym celu 7 grudnia 1946 r. władze wojskowe wyznaczyły w całym kraju 146 mostów (83 drogowe i 63 kolejowe) do ochrony przeciwlodowej przez oddziały inżynieryjne<sup>11</sup>.

Najwięcej mostów przewidziano do ochrony na terenie Wielkopolski i Dolnego Śląska, a więc w górnym i środkowym dorzeczu Odry – nieco mniej na

---

<sup>10</sup> CAW WBH, Gabinet Ministra ON, sygn. IV.500.1/A.139, Sprawozdanie z prac saperów WP za lata 1945-1946 z 25 III 1947 r., bp.; CAW WBH, Szefostwo Wojsk Inżynieryjnych, sygn. IV.504.7.10, Meldunek 2 Brygady Saperów z akcji przeciwlodowej w zimie 1945/1946, bp.; CAW WBH, Szefostwo Wojsk Inżynieryjnych, sygn. IV.504.7.359, Sprawozdanie z akcji przeciwlodowej i przeciwpowodziowej przeprowadzonej w 1945/1946 r. na obszarze Poznańskiego OW z kwietnia 1946 r.; F. Kaczmarzki, S. Soroka, *Wojska inżynieryjne LWP 1945-1979*, Warszawa 1982, s. 231 i n.; Z. Barszczewski, *Przywrócone życie. Rozmínowanie ziem polskich*, Warszawa 1998, s. 287; J. Bordziłowski, *Wojna skończona, walki trwają* (cz. 3), „Wojskowy Przegląd Historyczny” 1974, R. XIX, nr 2, s. 430; *Z dziejów Śląskiego Okręgu Wojskowego*, red. R. Majewski, Wrocław 1988, s. 182.

<sup>11</sup> CAW WBH, Szefostwo Wojsk Inżynieryjnych, sygn. IV.504.7.359, Wykaz obiektów dla których przewidziane zostaną oddziały saperskie na akcję przeciwlodową z 7 XII 1946 r., k. 593; D. Jarosz, *Historia powodzi w Polsce 1945-1989: Prolegomena do badań*, „Polska 1944/45-1989. Studia i materiały” 2014, t. 12, s. 72.

Mazowszu i Podkarpaciu, a najmniej na Lubelszczyźnie i Pomorzu. Niebawem (18 grudnia) nieznacznie zwiększono liczbę mostów przewidzianych do ochrony przez saperów na terenie Pomorskiego i Krakowskiego OW, a o trzy zmniejszono w Poznańskim OW<sup>12</sup>. W rezultacie, saperzy mieli ochraniać w razie potrzeby ogółem 154 mosty (90 drogowych i 64 kolejowe), w tym 38 mostów w Śląskim OW, 34 – w Krakowskim OW, 32 – w Poznańskim OW, 25 – w Warszawskim OW, 14 – w Pomorskim OW oraz 11 – w Lubelskim OW. Nie zmieniła się za to ilość materiałów wybuchowych przewidziana do akcji przeciwlodowej, czyli 275 ton. W razie potrzeby miano do niej skierować pododdziały z czterech pułków saperów, szesnastu dywizyjnych batalionów saperów oraz część pułku pontonowego (zob. tab. 1)<sup>13</sup>.

Jak się niebawem okazało – obawy były słuszne, bowiem zima 1946-1947 była jedną z najtragiczniejszych w powojennej historii Polski, choć oczywiście nie tak katastrofalna, jak powódź w 1997 r. Silne mrozy pojawiły się w całym kraju już pod koniec listopada 1946 r. i utrzymywały się do marca następnego roku. Towarzyszyły im obfite opady śniegu. Analizując coraz bardziej niekorzystne czynniki pogodowe, już w połowie stycznia 1947 r. ogłoszono w kraju pogotowie powodziowe. Miesiąc później – w połowie lutego – większość polskich rzek została skuta pokrywą lodową, mającą grubość od 50 cm do 1 m na Wiśle i od 50 do 75 cm na Odrze. Wiele mniejszych dopływów tych rzek zamarzło niemal do dna koryta. Ta sytuacja rodziła obawy władz cywilnych, które chciały do ochrony mostów zaangażować znaczne siły wojska. Z drugiej strony władze wojskowe informowały o słabym poziomie przygotowań przeciwpowodziowych w kraju i nadmiernych ich zdaniem oczekiwaniach władz cywilnych od wojska, którego użycie w dużej skali wymagałoby skierowania do akcji większości wojsk saperskich oraz wykorzystanie dużych ilości materiałów wybuchowych. Niebawem jednak czas rozważań i narad się skończył, bowiem 24 lutego 1947 r. rozpoczęła się gwałtowna odwilż w dorzeczu górnej Wisły, podczas gdy w jej środkowym biegu nastąpiła ona dopiero około 19-20 marca. W międzyczasie doszło do obfitych opadów śniegu, które w połączeniu z szybką odwilżą na południu kraju spowodowały gwałtowne wezbranie wód w korytach rzek. Doprowadziło to do piętrzenia dużej masy kry lodowej zagrażającej

---

<sup>12</sup> Pod koniec 1946 r. rozwiązano Łódzki OW, przez co liczba okręgów wojskowych zmalała do sześciu.

<sup>13</sup> CAW WBH, Szefostwo Wojsk Inżynieryjnych, sygn. IV.504.7.363, Plan organizacji akcji wojska przy mostach w czasie pochodu lodu 1946/1947 z 18 XII 1946 r.; C. Szafran, *Udział wojska w zwalczaniu*, s. 356.

Tabela 1

Wykaz obiektów przewidzianych do ochrony przez saperów na czas akcji przeciwlodowej w myśl rozkazu z 18 grudnia 1946 r.

Wyszczególnienie	Mosty drogowe	Mosty kolejowe	Razem mostów	Ilość materiałów wybuchowych	Jednostki
Warszawski Okręg Wojskowy (nr I)	13	12	25	65 ton	bataliony saperów 1, 15 i 18 Dywizji Piechoty oraz dwa bataliony z 2 Pułku Saperów
Pomorski Okręg Wojskowy (nr II)	5	9	14	80 ton	bataliony saperów 12 i 16 Dywizji Piechoty, trzy bataliony z 5 Pułku Saperów, morski batalion saperów oraz batalion z Pułku Pontonowego
Poznański Okręg Wojskowy (nr III)	22	10	32	30 ton	bataliony saperów 4 i 5 Dywizji Piechoty oraz trzy bataliony z 4 Pułku Saperów
Śląski Okręg Wojskowy (nr IV)	19	19	38	15 ton	bataliony saperów 7, 10 i 11 Dywizji Piechoty oraz dwa bataliony z 1 Pułku Saperów
Krakowski Okręg Wojskowy (nr V)	24	10	24	50 ton	bataliony saperów 6, 8 i 9 Dywizji Piechoty oraz batalion z 1 Pułku Saperów
Lubelski Okręg Wojskowy (nr VII)	7	4	11	35 ton	bataliony saperów 2, 3 i 14 Dywizji Piechoty oraz batalion z 2 Pułku Saperów
Ogółem	90	64	154	275 ton	szesnaście dywizyjnych batalionów saperów, cztery pułki saperów oraz pułk pontonowy

Źródło: CAW WBH, Szefostwo Wojsk Inżynieryjnych, sygn. IV.504.7.363, Plan organizacji akcji wojska przy mostach w czasie pochodu lodu zimą 1946-1947 z 18 grudnia 1946 r., k. 519.

licznym mostom i wałom ochronnym, a w konsekwencji do licznych lokalne podtopień i dużych powodzi w środkowych dorzeczach Wisły i Odry. Równie groźne były powstające zatory lodowe, gdyż lód napierał na izbice mostów i wały przeciwpowodziowe. Poszczególnym jednostkom saperским wyznaczono do ochrony mostów określone odcinki rzek (w styczniu 1946 r. dotychczasowe brygady saperów przeformowano na pułki): 1 Pułk Saperów – górny bieg Odry i Wisły, 2 Pułk Saperów – odcinek Wisły od Puław do Modlina, 1 Pułk Pontonowy – odcinek Wisły od Puszczy Kampinoskiej do Torunia, 4 Pułk saperów – środkowy i dolny bieg Warty, 5 Pułk Saperów – dolny bieg Odry i Wisły<sup>14</sup>.

Użycie do akcji przeciwlodowej żołnierzy tych jednostek wymagało przygotowania ich do realizacji powierzonych im zadań. Najpierw należało przygotować dokumentację danego mostu przewidzianego do ochrony oraz przeszkolić teoretyczne i praktyczne wyznaczony do tego pododdział saperów – najlepiej na tym moście, bowiem to pozwalało poznać jego konstrukcję, budowę izbicy oraz ukształtowanie koryta rzeki na odcinku do 10 km w górę i 3 km w dół rzeki. Dzięki temu można było później precyzyjnie określić grubość pokrywy lodowej, poziom „wysokiej wody”, szybkość nurtu oraz miejsca potencjalnych zatorów lodowych. W kolejnym etapie należało zapewnić dla pododdziału (we współpracy z lokalnymi władzami) miejsce do zakwaterowania żołnierzy, którzy mieli w pierwszej kolejności wykonać przeręble w pokrywie lodowej z obu stron mostu, przygotować ładunki wybuchowe i zorganizować stałą obserwację sytuacji na rzece. W razie bezpośredniego zagrożenia mostu saperzy mieli rozbijać taflę lodową poprzez rzucanie wspomnianych ładunków (zazwyczaj o wadze do 1 kg). Najlepszy efekt przynosiło celne trafienie ładunkiem w przestrzeń pomiędzy taflami, z lontem o takiej długości, by wybuch nastąpił pod wspomniana taflę. Nie trzeba dodawać, że było to niezwykle trudne i wymagało od saperów wielkiego opanowania i skupienia. W przypadku nieuwagi, ładunek mógł wybuchnąć w rękach, a w razie nietrafienia w otwór pomiędzy taflami lodu – ładunek pozostawał na jej powierzchni i płynąc z prądem mógł eksplodować tuż przy moście lub nawet pod nim. Większe zatory miano likwidować przy użyciu ładunków wybuchowych o wadze 15-20 kg, które wkładano do przygotowanych wcześniej kilku przerębli w położonych poblizu siebie i wysadzano jednocześnie, dążąc do stworzenia w pokrywie lodowej rynny ułatwiającej spływanie rozkruszonej kry lodowej<sup>15</sup>.

<sup>14</sup> J. Bordziłowski, *Wojna skończona, walki trwają* (cz. 2), „Wojskowy Przegląd Historyczny” 1974, R. XIX, nr 1, s. 181-182.

<sup>15</sup> Ibidem, s. 182-184.

Szczególnie trudna sytuacja wystąpiła zimą 1946/1947 na środkowym Mazowszu, w dolinie zlewiska Wisły, Bugu i Narwi, gdzie do ochrony mostów skierowano saperów, którzy kontrolowali grubość pokrywy lodowej, a w razie potrzeby prace związane z jej rozbijaniem na przedpolu zatorów lodowych oraz oczyszczaniem izbic i przęseł mostów z lodu zagrażającego stabilności ich konstrukcji. Warunki pogorszyła się radykalnie w połowie marca, wraz z postępującym ociepleniem w centralnej Polsce. Już 19 marca ruszyły lody w rejonie Sandomierza i Puław. Most w pierwszej miejscowości został wielkim wysiłkiem saperów obroniony, lecz w drugiej uległ poważnym uszkodzeniom (jego środkowa część została zerwana). Do walki z zaturem skierowano również samoloty z Oficerskiej Szkoły Lotniczej, które najpierw wykonały dwa loty rozpoznawcze nad Wisłą na odcinku od Kazimierza Dolnego po Górę Kalwarię, a następnie kilka innych samolotów przeprowadziło tego dnia bombardowanie zatorów lodowych na tym odcinku rzeki (dzięki temu udało się ograniczyć rozmiary powodzi w rejonie Dęblińska). Następnego dnia (20 marca) zwały kry lodowej dotarły do stolicy. Rozpoczęła się dramatyczna walka o uratowanie warszawskich mostów (dwa mosty stałe: Poniatowskiego i kolejowy przy Cytadeli oraz dwa prowizoryczne niskowodne mosty drewniane, drogowy w pobliżu zniszczonego mostu Kierbedzia i kolejowy także w pobliżu Cytadeli). Niestety, pomimo wysiłków żołnierzy z 2 Pułku Saperów najpierw nie wytrzymał naporu lodu most kolejowy przy Cytadeli i część przęseł runęła do wody. Później podobny los spotkał także inne warszawskie przeprawy<sup>16</sup>.

Po minięciu stolicy, fala wezbranej kry lodowej wraz ze zniszczonymi fragmentami mostów ruszyła dalej na północ i zniszczyła kolejne dwa mosty pod Modlinem. Powstał wielki zator lodowy w rejonie Zakroczymia, który doprowadził 22 marca do przerwania wałów ochronnych w okolicy Kazunia i zalania szeregu miejscowości. Do walki z zaturem skierowano samoloty IŁ-2 z 5 Pułku Lotnictwa Szturmowego, które w dniach 22-23 marca wykonały 35 lotów i zrzuciły łącznie 140 bomb FAB-100. Nie zdołały one jednak skruszyć grubej warstwy lodu (średnio 5 m, w niektórych miejscach dochodziła jednak nawet do 10 m), dokonały jedynie w nim kilku większych wyrw. Dzięki nim udało się obniżyć nieco poziom wody, lecz zator pozostał. W kolejnych dniach (25-27 marca) bombardowały go samoloty Pe-2 z 7 Pułku Lotnictwa Bombo-

---

<sup>16</sup> Ibidem, s. 185-189; A. Majewski, *Wisła i jej dopływy w systemie bezpieczeństwa przeciwpowodziowego w latach 1945-2000*, Warszawa 2020, s. 42-45 (praca doktorska powstała na Wydziale Historii Uniwersytetu Warszawskiego, <https://depotuw.ceon.pl/bitstream/handle/item/3950/Arkadiusz%20Majewski%20praca%20doktorska.pdf?sequence=1>, dostęp: 12 I 2023 r.).

wego, zrzucając 180 bomb odlamkowo-burzących o łącznej masie ponad 20 ton<sup>17</sup>. Oto co na ten temat napisano w jednym komunikatów Ministerstwa Obrony Narodowej z 26 marca: *Zator pod Zakroczymiem zaatakowany został z powietrza przez ciężkie lotnictwo. W nalotach ogółem wzięło udział 46 bombowców, przy czym zrzucono 200 bomb o łącznej wadze 21,5 ton. Celność bombardowania bardzo dobra – bomby padały w odległości 50-15 mtr. od czoła zatoru, przy czym udało się wyszczerbić zator, a po drugim bombardowaniu zauważono pola poruszonej kry, co pozwala przypuszczać, że zator częściowo został rozbity. Całość jednak zatoru nie ruszyła jeszcze i dalej tarasuje nurt Wisły*<sup>18</sup>.

Ostatecznie dopiero postępująca odwilż skruszyła zator i odblokowała koryto Wisły, dzięki czemu poziom wody w rejonie Zakroczymia spadł niebawem o 2. Jednak zanim to nastąpiło, to masa kry lodowej napierała coraz mocniej na drewniany most w Wyszogrodzie, będący w tym czasie jedyną przeprawą na rzece na odcinku od Warszawy do Torunia. Most ten został niedawno odbudowany ze zniszczeń (oddano go do użytku 16 grudnia 1946 r.) i zaledwie po trzech miesiącach swego funkcjonowania znalazł się w wielkim niebezpieczeństwie. Pierwszy napór kry konstrukcja wytrzymała bez większych uszkodzeń, ale w kolejnych dniach stały napór pola lodowego groził jej zniszczeniem. W obronie tego najdłuższego mostu drewnianego w kraju żołnierze wykazali wielką determinację, co tak opisano w komunikacie z 24 marca 1947 r.: *Saperzy bronią drewnianego mostu pod Wyszogrodem, który ma uszkodzone jedno przęsło. Zator bombardowano w niedzielę dwukrotnie przy użyciu lotnictwa i czołgów, przy czym udało się część zatoru zniszczyć*<sup>19</sup>. Jednak, gdy wezbrana woda zaczęła zalewać jego konstrukcję nośną oraz górną część, żołnierzom nakazano go opuścić: *Saperzy z największą niechęcią opuścili most – ale, gdy pojawiła się nacierająca kra – rzucili się znowu do obrony. Przez jedno uszkodzone przęsło przeczucili schodki, przystosowane naprędce do ruchu pieszego – i dalej trwali w akcji obronnej*<sup>20</sup>. Mostu bronili żołnierze z 26 Batalionu saperów (2 Pułk Saperów), którzy swym wysiłkiem i poświęceniem ostatecznie uratowali go przed zniszczeniem<sup>21</sup>.

<sup>17</sup> J. Szymanowski, *Udział saperów*, s. 47-48; R. Sałasiński, *Udział ludowego lotnictwa*, s. 63-64.

<sup>18</sup> „Gazeta Ludowa” 1947, nr 84 z 26 marca, s. 2.

<sup>19</sup> Cyt. za: M. Mistewicz, *Historia powojennego mostu przez Wisłę w Wyszogrodzie*, „Drogownictwo” 2014, nr 2, s. 61.

<sup>20</sup> J. Szymanowski, *Udział saperów*, s. 48.

<sup>21</sup> M. Mistewicz, *Historia powojennego mostu*, s. 61. Warto dodać, że w trakcie powodzi w marcu 1947 r. Jerzy Bosak i Waław Kąźmierczak nakręcili film dokumentalny „Powódź”

W dalszej kolejności kra lodowa zniosła tymczasowy most kolejowy w Toruniu i skierowała się w kierunku ujścia Wisły. Ciężkie zmagania toczyli 23 marca 1947 r. żołnierze z 5 Pułku Saperów o uratowanie mostu w Chełmie – podobnie jak rok wcześniej – zalewanego przez wodę. W ich trakcie doszło do tragicznego wypadku: *Na most w Chełmie kra nacierała przy poziomie wody zalewającej most. Broniąc izbicy saper Staniszewski Bolesław został kontuzjowany odłamkami kry od bliskiego wybuchu. Przy wycofywaniu się z uszkodzonej izbicy – nieszczęśliwie spadł pomiędzy kry i zginął. Nie było dlań ratunku, zniknął bowiem od razu – pozostała jednak nieosłonięta niczym podpora mostowa, do obrotu której rzucili się pozostali saperzy, krusząc krę ładunkami rzucanymi z mostu. Walka trwała przeszło dwie godziny – most został ocalony*<sup>22</sup>. Jednak pomimo wysiłków saperów zniszczony został prowizoryczny most drogowy w Tczewie, przy którym przez kilka dni piętrzyły się zwały płynącego lodu. Dalej – w ujściu Wisły – spływał on już spokojnie do Bałtyku<sup>23</sup>.

Trudna – choć nie tak dramatyczna, jak w rejonie Zakroczymia – sytuacją zaistniała także na Odrze, gdzie w jej górnym biegu żołnierze z 1 Pułku Saperów bronili dziesięciu mostów (m.in. w Krapkowicach, Opolu, Brzegu, Czarnowasach, Oławie, Laskowicach, Ścinawie czy Głogowie) oraz likwidowali powstające zatory lodowe, m.in. w rejonie Brzegu (19 marca), Nowej Soli (19-20 marca), czy w powiecie wołowskim (19-22 marca). Generalnie saperom udało się ochronić mosty, choć dwa z nich (Oławie i Ścinawie) zostały uszkodzone, a jeden (w Nowej Soli) – częściowo zniszczony. Z kolei w środkowym i dolnym biegu Odry w akcji przeciwlodowej uczestniczyli żołnierze z 1 i 5 Pułku Saperów. Na odcinku od Krosna Odrzańskiego po Szczecin tworzyły się lokalne zatory lodowe, z których największy powstał w rejonie Kostrzyna – przy ujściu Warty do wspomnianej rzeki. Spowodował on przerwanie wałów ochronnych oraz zalanie zaocznych obszarów uprawnych. Tu także do niszczenia zatoru używano nie tylko oddziałów saperskich (próbujących rozbić go za pomocą ładunków wybuchowych), ale również bombardowano z powietrza i ostrzeliwano ogniem z dział. Efekty tych działań były jednak dalekie od oczekiwania. Poprawę sytuacji przyniosła postępująca odwilż, w wyniku której kra lodowa zaczęła spływać do morza (zagrożone były mosty w Szczecinie, lecz i je

---

w którym znalazły się także ujęcia uszkodzonego mostu w Wyszogrodzie – a sam film otrzymał nagrodę Grand Prix Festiwalu w Cannes za najlepszy film krótkometrażowy.

<sup>22</sup> J. Szymanowski, *Udział saperów*, s. 47. Patrz.: J. Bordziłowski, *Wojna skończona, walki*, cz. 2, s. 191.

<sup>23</sup> „Gazeta Kujawska” 1947, nr 71 z 26 marca, s. 1 i nr 72 z 27 marca, s. 1.

ostatecznie obroniono). Także na Warcie zwały lodu zniszczyły drewniane mosty w Skwierzynie i we Wronkach, a w Santoku woda przerwała wał ochronny powodując lokalne podtopienia. Po kilku dniach sytuacja powodziowa na Warcie poprawiła się i 29 marca odwołano alarm powodziowy dla całego województwa poznańskiego<sup>24</sup>.

Trudna sytuacja w całym kraju spowodowała, że do akcji skierowano większość jednostek saperских, które na obszarze wszystkich okręgów wojskowych ochraniały tej zimy łącznie 331 mostów, w tym 197 drogowych i 134 kolejowe. Tylko dzięki wielkiemu wysiłkowi saperów uchroniono od zniszczenia wiele mostów, w tym m.in. w Sandomierzu oraz w Wyszogrodzie. Niestety, siła żywiołu (tak kry lodowej, jak i spiętrzonych mas wody) była tak wielka, że spośród bronionych mostów aż 39 zostało zniszczonych, około 60 natomiast uszkodzonych<sup>25</sup>. O skali problemu może świadczyć fakt, że do walki z zatorami używano nie tylko ładunków wybuchowych zakładanych przez saperów, ale także stosowano ostrzał moździerzowy oraz bombardowania z powietrza (efekty nalotów były jednak zazwyczaj mizerne). Udział wojska w akcji przeciwlodowej i przeciwpowodziowej tak opisano w komunikacie Ministerstwa Obrony Narodowej z 26 marca 1947 r.: *2 Warszawski Pułk Saperów zorganizował akcję ratowniczą: pierwsza grupa [saperów – W.J.] w rejonie Kazunia, druga grupa w rejonie Leonicina, trzecia grupa w rejonie Sochaczewa; grupy te dysponują 16 pontonami i 25 łodziami o wyporności 3 ton każda. [...] W dniu 25 bm. weszła do akcji czwarta grupa z 1 Warszawskiego Pułku Pontonowego w rejonie Sochaczewa w miejscowości Leśniczówka-Witków, dysponując 20 łodziami; oprócz tego wykorzystywane są łodzie rybackie i pracuje jeden kuter. Wypożyczono cywilnym organizacjom ratowniczym ponad 35 łodzi i 2 pontony. Między grupami nawiązana została łączność radiowa, jak również zorganizowano liczne punkty zaopatrzenia ofiar powodzi w żywność*<sup>26</sup>. Z kolei według Jerzego Bordziłowskiego, w akcji przeciwpowodziowej w rejonie Zakroczymia i Sochaczewa uczestniczyło z 1 Pułku Pontonowego 173 żołnierzy oraz 63 pontony, łodzie gumowe i kutry,

<sup>24</sup> J. Bordziłowski, *Wojna skończona, walki*, (cz. 2), s. 191-192; *Z dziejów Śląskiego Okręgu*, s. 182; „Głos Wielkopolski” 1947, nr 84 z 26 marca, s. 1, nr 87 z 29 marca, s. 1, nr 88 z 30 marca, s. 1 i nr 89 z 31 marca, s. 1.

<sup>25</sup> Z. Barszczewski, *Przywrócone życiu*, s. 301; J. Szymanowski, *Udział saperów*, s. 46-49; J. Bordziłowski, *Wojna skończona, walki*, cz. 3, s. 421-424 i 430; idem, *Wojna skończona, walki*, cz. 2, s. 180-184; F. Kaczmarski, S. Soroka, *Wojska inżynieryjne*; C. Szafran, *Udział wojska w zwalczaniu*, s. 357-365; P. Jaroszewicz, *Wojsko w odbudowie kraju*, „Żołnierz Polski” 1948, nr 20 z 14 maja, s. 4.

<sup>26</sup> „Gazeta Ludowa” 1947, nr 84 z 26 marca, s. 2.

obsadzone przez saperów. Ponadto komitetom powodziowym w Sochaczewie i Warszawie wypożyczono 54 środki pływające, a w ramach pomocy dostarczono powodzianom z magazynów wojskowych 117 ton żywności oraz niezbędną odzież i obuwie<sup>27</sup>.

W marcu 1947 r. – wraz z nadejściem odwilży – zaczęła się wielka akcja niesienia pomocy ludności cywilnej dotkniętej skutkami powodzi. Rzeki wylały praktycznie na całym obszarze kraju, toteż do akcji niesienia pomocy skierowano wojsko we wszystkich OW. W poszczególnych okręgach pod woda znalazły się następujące rejon: w Warszawskim OW – dolina sochaczewska na Wiśle, dolina biebrzańska oraz okolice Łomży i Suraza nad Narwią, w Pomorskim OW – dolina Wisły pomiędzy Bydgoszczą a Grudziądem, w Poznańskim OW – rozlewisko Noteci w rejonie Drezdenka oraz lokalne zalania w okolicy Konina i Pyzdr na Warcie i w pobliżu Kalisza na Prośnie, Śląskim OW – dolina Odry pomiędzy Oławą a Wrocławiem oraz mniejsze lokalne podtopienia na Bystrzycy, Kaczanie i Nysie Kłodzkiej, w Krakowskim OW – lokalne wylewy na Sanie i Wisłocze oraz w Lubelskim OW – rozlewisko na Wiśle pomiędzy Sandomierzem a Puławami. Największa powódź miała miejsce w dolinie sochaczewskiej, gdzie Wisła zalała ponad 200 km<sup>2</sup>, co było skutkiem wspomnianego wcześniej ogromnego zatoru lodowego w rejonie Modlina i Zakroczymia. W całej dolinie sochaczewskiej saperzy 2 Pułku Saperów ewakuowali z zagrożonych terenów prawie 4 tys. ludzi. Grozę sytuacji tak opisano w „Gazecie Ludowej” z 25 marca: *Przybór wody w tych rejonach był bardzo gwałtowny. W ciągu kilku godzin, w nocy z soboty na niedzielę, olbrzymie masy wody spłynęły do doliny Wisły, sięgając strzech i kominów domostw. Mieszkańcy wielu wsi byli tak zaskoczeni, że nie zdążyli wycofać się na wyższe tereny. Są duże ofiary w ludziach. Notuje się to zwłaszcza w sąsiedztwie wyrw w ochronnych wałach, którymi spłynęła kra grubości ok. metra, krusząc po drodze chaty i budynki gospodarcze. [...] Nasz specjalny wystannik udał się do punktu ratowniczego, mieszczącego się na skraju szosy modlińskiej, która w dalszym biegu znalazła się pod woda. Punkt ten znajduje się naprzeciw Modlina i wsi Kazuń Niemiecki. Oto jego relacja: Na punkcie znajduje się wiele samochodów wojskowych i prywatnych, zarekwirowanych do akcji przeciwpowodziowej. Saperzy, pod dowództwem płk. Matka [szef sztabu Dowództwa OW nr I – W.J.], przygotowują pontony i gumowe łodzie do wypłynięcia do wsi, znajdujących się w odległości od kilku do kilkunastu kilometrów, gdyż aż tak daleko rozlały się wody Wisły*<sup>28</sup>.

<sup>27</sup> J. Bordziłowski, *Wojna skończona, walki*, cz. 3, s. 421-422.

<sup>28</sup> „Gazeta Ludowa” 1947, nr 83 z 25 marca, s. 1 i 3.

W całym kraju wiosną 1947 r. pod wodą znalazło się 910 km<sup>2</sup>, czyli prawie 0,3% terytorium Polski. Najgorsza sytuacja wystąpiła na obszarze Warszawskiego OW, gdzie zalanych zostało około 540 km<sup>2</sup>, czyli aż 60% całości obszaru dotkniętego klęską powodzi. Równie poważne, choć na mniejszą skalę wylewy rzek miały miejsce w Pomorskim i Poznańskim OW, gdzie zalanych zostało po około 115 km<sup>2</sup>, podczas gdy w pozostałych okręgach powódzie miały dużo mniejszy zasięg, gdyż pod wodą znalazło się od kilkudziesięciu do kilkunastu kilometrów kwadratowych: w Śląskim OW – około 65 km<sup>2</sup>, w Lubelskim OW – około 60 km<sup>2</sup> i w Krakowskim OW – około 15 km<sup>2</sup>. Nie bacząc na ryzyko żołnierze docierali na łodziach i pontonach do powodzi czekających na pomoc niejednokrotnie na dachach i kominach zalanych domostw, czym pozytywnie zapisali się w historii oręża polskiego, biorąc aktywny udział w najpoważniejszej w II połowie lat czterdziestych XX w. akcji przeciwlodowej i przeciwpowodziowej<sup>29</sup>.

Pomimo ogromnych wysiłków władz cywilnych i wojskowych wczesną wiosną 1947 r. na terenie całego kraju (choć głównie w jego środkowej i północnej części) doszło do zniszczenia lub uszkodzenia około 100 mostów. Tak duże straty, były spowodowane kilkoma przyczynami. W opracowanym w kwietniu 1947 r. raporcie (a więc już po powodzi) Główny Komitet Przeciwpowodziowy wskazał na zasadnicze trzy przyczyny klimatyczne wspomnianej klęski żywiołowej. Pierwszą była nagła odwilż na południu kraju i szybki spływ lodu korytami rzek, który nie mając swobodnego przepływu w ich dolnym biegu (gdzie jeszcze trwała ostra zima) powodował zatory lodowe i spiętrzenia wody wylewającej się poza wały przeciwpowodziowe. Najwcześniej – bo już 24 lutego 1947 r. – ruszyły lody na małopolskich dopływach Wisły, podczas gdy lód na tej rzece w Warszawie ruszył dopiero 20 marca, a w jej dolnym biegu trzy dni później. Podobnie było w dorzeczu Odry, gdzie w jej dolnym biegu zwały lodu ruszyły dopiero 29 marca. Drugą przyczyną była wyjątkowo ostra zima, która spowodowała powstanie grubej pokrywy lodowej na rzekach (nawet do jednego metra), która wraz z odwilżą zaczęła topnieć i się kruszyć, powodując spływ potężnej masy kry lodowej. Natomiast trzecią były obfite opady śniegu na przełomie lutego i marca, które po nagłej odwilży nie mogąc wsiąknąć w ziemię szybko podniosły poziom wód w korytach rzecznych. Na to wszystko nałożyły się także jeszcze inne powody, jak np.: częściowo zniszczone w wyniku działań

---

<sup>29</sup> J. Bordziłowski, *Wojna skończona, walki*, cz. 3, s. 421; „Głos Wielkopolski” 1947, nr 89 z 31 marca, s. 1. Według doniesień prasowych w całym kraju w trakcie akcji przeciwlodowej i przeciwpowodziowej miało zginąć 8 saperów, a 4 odnieść poważne rany.

wojennych wały przeciwpowodziowe i urządzenia melioracyjne, nieoczyszczone koryta rzek z elementów zniszczonych w czasie wojny mostów oraz różnego rodzaju wraków (np. barek czy pojazdów mechanicznych), a także połamanych drzew również utrudniających swobodny przepływ wody. Dodać należy, że większość mostów na najważniejszych rzekach stanowiły w tym czasie nadal prowizoryczne konstrukcje drewniane bądź pontonowe, niezwykle trudne do ochrony. Zimą 1946-1947 mieliśmy więc do czynienia z kumulacją niekorzystnych zjawisk, które ostatecznie doprowadziły do jednej z tragiczniejszych powodzi w powojennej historii Polski<sup>30</sup>.

Kolejna zima 1947-1948 była znacznie łagodniejsza i nie spowodowała tak poważnych zagrożeń. Pamiętając jednak sytuację z początku 1947 r., władze cywilne i wojskowe podjęły szerokie prace przygotowawcze na wypadek zaistnienia ponownej groźby wielkich zatorów lodowych. Zimą wojsko również ochraniało najważniejsze przeprawy mostowe na terenie całego kraju. Łącznie saperzy zabezpieczali tej zimy 159 mostów, z czego 53 – w Poznańskim OW, 31 – w Śląskim OW, 29 – w Krakowskim OW, 21 – w Warszawskim OW, 15 – w Lubelskim OW oraz 10 – w Pomorskim OW. Na szczęście, z powodu dość łagodnego przebiegu tej, jak i kilku następnym zimą, udział saperów w akcjach przeciwlodowych i przeciwpowodziowych był dużo mniejszy niż we wcześniejszych dwóch zimąch (1945-1946 i 1946-1947), bowiem brak większych mrozów i spokojny spływ kry nie wyrządził tym razem większych szkód i nie zakłócał normalnego funkcjonowania kraju. Spokojny przebieg miał także spływ lodów wiosną 1949 r. Jedyną większą akcją z udziałem wojska (pododdział z 47 Batalionu Saperów) była naprawa wałów ochronnych na Wiśle w rejonie Nowego dworu Gdańskiego na początku lutego 1949 r.<sup>31</sup> Ogółem (według J. Bordziłowskiego, w latach 1945-1951 szefa wojsk inżynieryjno-saperskich) saperzy w okresie pierwszych czterech powojennych zimą bronili łącznie 937 mostów, w tym: 297 zimą 1945-1946, 331 zimą 1946-1947, 163 zimą 1947-1948 oraz 146 zimą 1948-1949<sup>32</sup>.

---

<sup>30</sup> D. Jarosz, G. Miernik, *Powódź roku 1947. Z badań nad kontekstami klęsk elementarnych w Polsce po II wojnie światowej*, „Roczniki Dziejów Społecznych i Gospodarczych” 2013, T. LXXIII, s. 203, 206-207.

<sup>31</sup> CAW WBH, Szefostwo Wojsk Inżynieryjnych, sygn. IV.504.7.363, Plan ochrony mostów na okres zimą 1947/1948. Z kolei według C. Szafrana (*Udział wojska w zwalczaniu*, s. 366) wojsko zimą 1947/1948 ochraniało 163 mosty.

<sup>32</sup> J. Bordziłowski, *Wojna skończona, walki*, cz. 3, s. 430.

Na zakończenie warto dodać, że saperzy w pierwszych latach powojennych uczestniczyli nie tylko w rozminowaniu terytorium kraju oraz w walce z siłami natury, ale także wspomagali władze cywilne w odbudowie systemu komunikacyjnego, odbudowując lub budując nowe mosty stałe oraz liczne mosty prowizoryczne. O wielkim wkładzie wojska w odbudowę systemu komunikacji świadczyć może fakt, iż ogółem w pierwszych latach powojennych – oprócz odbudowy mostów stałych – saperzy zbudowali na terenie całego kraju 139 różnych tymczasowych mostów drewnianych i pontonowych. Najwięcej spośród nich zbudowano na terenie Warszawskiego i Pomorskiego OW, gdzie większość dawnych mostów na Wiśle uległa zniszczeniu w trakcie działań wojennych. Mosty prowizoryczne o konstrukcji drewnianej lub pontonowe stopniowo zastępowano nowymi mostami stałymi o większej nośności oraz bardziej odpornymi na ataki lodu. Oprócz odbudowy mostów, saperzy systematycznie oczyszczali koryta rzek ze zwalisk zniszczonych mostów i różnych pozostałości z czasów wojny (wraki pojazdów i różnego rodzaju sprzęt wojskowy), co umożliwiło otwarcie dla ruchu wodnego głównych wodnych szlaków komunikacyjnych<sup>33</sup>.

Podsumowując warto podkreślić, że wojska saperskie, uczestnicząc w pierwszych latach powojennych w akcjach przeciwlodowych i przeciwpowodziowych, wykonywały w ich trakcie najtrudniejsze i najniebezpieczniejsze zadania. Heroiczne wysiłki saperów tak podsumował minister obrony narodowej, marszałek Michał Rola-Żymierski, w specjalnym rozkazie wydanym 16 kwietnia 1947 r. z okazji Dnia Saperów: *W czasie katastrofalnej powodzi tegorocznej saperzy z największym poświęceniem walczyli z rozszalałym żywiołem. Obronili 304 mosty, pierwsi niesli pomoc 200 zalanym osiedlom, ratując i ewakuując tysiące osób. Trwali na posterunkach bez wytchnienia, dniem i nocą, nieraz długie godziny zanurzeni w wodzie*<sup>34</sup>.

## Bibliografia

### Źródła archiwalne

Centralne Archiwum Wojskowe Wojskowego Biura Historycznego:

Gabinet Ministra ON, sygn. IV.500.1/A.139.

Szefostwo Wojsk Inżynieryjnych, sygn. IV.504.7.10, IV.504.7.359, IV.504.7.363.

---

33 Z. Wojdalski, *Wojsko społeczeństwu 1944-1948*, Warszawa 1982, s. 136-143; P. Jaroszewicz, *Wojsko w odbudowie*, s. 4.

34 Cyt. za: *Z dziejów Śląskiego Okręgu*, s. 182-183.

### Czasopisma

„Gazeta Kujawska” 1946, 1947.

„Gazeta Ludowa” 1947.

„Głos Wielkopolski” 1947.

### Opracowania

Barszczewski Z., *Przywrócone życiu. Rozminowanie ziem polskich*, Warszawa 1998.

Bordziłowski, *Wojna skończona, walki trwają* (cz. 2), „Wojskowy Przegląd Historyczny” 1974, R. XIX, nr 1.

Bordziłowski J., *Wojna skończona, walki trwają* (cz. 3), „Wojskowy Przegląd Historyczny” 1974, R. XIX, nr 2.

Ginałski E., *Od Żytomierza do Litoměřic. Zarys dziejów 15 Pułku Piechoty 1944-1947*, Warszawa 1972.

Jarosz D., *Historia powodzi w Polsce 1945-1989: Prolegomena do badań*, „Polska 1944/45-1989. Studia i materiały” 2014, t. 12.

Jarosz D., Miernik G., *Powódź roku 1947. Z badań nad kontekstami klęsk elementarnych w Polsce po II wojnie światowej*, „Roczniki Dziejów Społecznych i Gospodarczych” 2013, Tom LXXIII.

Jaroszewicz P., *Wojsko w odbudowie kraju*, „Żołnierz Polski” 1948, nr 20, s. 4.

Kaczmarek F., Soroka S., *Wojska inżynieryjne LWP 1945-1979*, Warszawa 1982.

M. Mistewicz, *Historia powojennego mostu przez Wisłę w Wyszogrodzie*, „Drogownictwo” 2014, nr 2.

Salasiński R., *Udział ludowego lotnictwa polskiego w akcjach przeciwlodowych i przeciwpowodziowych w latach 1946-1947*, „Przegląd Wojsk Lotniczych i Wojsk Obrony Powietrznej Kraju” 1985, R. LVI, z. 2.

Szafran C., *Udział wojska w zwalczaniu skutków klęsk żywiołowych na ziemiach zachodnich i północnych*, [w:] *Ludowe Wojsko Polskie w walce, służbie i pracy na Ziemiach Zachodnich i Północnych 1945-1950*, red. S. Gać, Poznań 1983.

Szymanowski J., *Udział saperów w akcji przeciwlodowej i przeciwpowodziowej*, „Przegląd Inżynieryjno-Saperski” 1950, nr 1.

Wojdalski Z., *Wojsko społeczeństwu 1944-1948*, Warszawa 1982.

*Z dziejów Śląskiego Okręgu Wojskowego*, red. R. Majewski, Wrocław 1988.

### Netografia

Majewski A., *Wisła i jej dopływy w systemie bezpieczeństwa przeciwpowodziowego w latach 1945-2000*, Warszawa 2020 (praca doktorska powstała na Wydziale Historii Uniwersytetu Warszawskiego, <https://depotuw.ceon.pl/bitstream/handle/item/3950/Arkadiusz%20Majewski%20praca%20doktorska.pdf?sequence=1>, dostęp: 2 I 2023 r.).