

**Janusz ODZIEMKOWSKI**

Uniwersytet Kardynała Stefana Wyszyńskiego

## **PRZYGOTOWANIE LOGISTYCZNE BITWY NAD WISŁĄ**

### **Abstrakt:**

*Jednym z czynników decydujących o losach batalii wojennych jest przygotowanie logistyczne. W artykule wyłożono sytuację wojska polskiego w zakresie zaopatrzenia w amunicję, żywność, paliwo, sprzęt i inne materiały w trakcie przygotowań i podczas Bitwy nad Wisłą. Na podstawie literatury, a zwłaszcza dokumentów zgromadzonych w Centralnym Archiwum Wojskowym Wojskowego Biura Historycznego (CAW/WBH) odtworzone zostały warunki w jakich tworzone systemy zaopatrzenia wojsk w czasie, kiedy trwał odwrót i ewakuacja przed napierającą Armią Czerwoną. Szczególny nacisk został położony na funkcjonowanie kolei, zaopatrzenie w amunicję, oraz przygotowania do obrony przedmościa Warszawy. Niewielką odległość od źródeł zaopatrzenia na pole bitwy oraz dobra organizacja transportu podczas batalii przyczyniły się w wielkim stopniu do historycznego zwycięstwa wojsk polskich.*

**Słowa kluczowe:** amunicja, aprowizacja, Bitwa nad Wisłą, koleje, zaopatrzenie armii.

### **Wstęp**

Wojna Polski z Rosją bolszewicką, która zadecydowała o losie państwa i narodu, w ciągu ostatnich trzydziestu lat doczekała się stosunkowo obfitej literatury. Nadal jednak odczuwamy stratę blisko czterdziestu pięciu lat Polski Ludowej, kiedy nie podejmowano rzetelnych badań nad przebiegiem wojny, nie wolno też było publikować opracowań jej poświęconych. Cenzura tekstów szła tak daleko, że nawet z pamiętników wycinano fragmenty opisujące służbę memuarysty na froncie w latach 1919-1920. Dlatego w literaturze przedmiotu pozostaje wiele luk, szereg obszarów i zagadnień jest słabo opracowanych. Należy do nich między innymi logistyka, czyli cały zespół działań związanych z zapewnieniem walczącym wojskom szeroko pojętego zaopatrzenia materiałowego, żywnościowego, transportu z siecią dróg dojazdowych, zabezpieczenia medycznego, technicznego, funkcjonowania bazy szkoleniowej, przygotowaniem zasad wykorzystania zasobów miejscowych. Poruszenie

wszystkich wymienionych kwestii, nawet w odniesieniu do jednej bitwy, wymagałoby oddzielnej monografii. Dlatego w ramach niniejszego artykułu skupiono uwagę na kilku wybranych zagadnieniach, które wydają się być najbardziej istotnymi w przygotowaniach logistycznych dowództwa polskiego do największej batalii wojny z Rosją bolszewicką.

Ostateczne decyzje dotyczące sposobu rozegrania bitwy z wojskami Frontu Zachodniego Michaiła Tuchaczewskiego zapadły rano 6 sierpnia 1920 r., podczas narady Józefa Piłsudskiego z gen. Tadeuszem Rozwadowskim, szefem polskiego Sztabu Generalnego. Plan, którego wytyczne zawierał rozkaz Nr 8358/III, wydany i rozesłany 6 sierpnia po południu, był wielokrotnie drobiazgowo analizowany i dyskutowany w literaturze przedmiotu, nie jest zatem celowe powtarzanie jego założeń. Z punktu widzenia zagadnień logistyki warto natomiast zwrócić uwagę na czynnik przestrzeni i czasu. Przygotowania do bitwy, którą stoczono na rozległym obszarze rozciągającym się od Torunia i granicy Prus Wschodnich, po Dęblin i bieg rzeki Wieprz oraz od dolnej i środkowej Wisły po Niemen i Bug, wymagały przerzutu i koncentracji mas wojsk na wybranych odcinkach frontu, przewozu dziesiątków tysięcy ton zaopatrzenia: sprzętu, oporządzenia, amunicji, paliw, prowiantu, lekarstw, paszy itp., dostarczenia wykrwawionym jednostkom frontowym uzupełnień, wyekspediowania na front dywizji ochotniczej i szeregu pułków ochotniczych. A także zapewnienia oddziałom, wyczerpanym walką i ciężkimi marszami odwrotowymi, minimum czasu na odpoczynek i reorganizację. Wszystko należało zakończyć – w zależności od odcinka frontu – w czasie od siedmiu do dziesięciu dni.<sup>1</sup>

7 sierpnia ukazało się rozporządzenie głównego kwatermistrza gen. Mieczysława Norwid-Neugebauera. Czytamy w nim między innymi: *Powodzenie nakazanego przegrupowania i akcji zaczepnej zależy będzie niezawodnie w pierwszej linii od należytego materialnego przygotowania i uporządkowania rozluźnionych jednostek i ich zakładów pod względem administracyjnym. Naczelne Dowództwo oczekuje w tym kierunku wyłączenia wszystkich sił organów kwatermistrzowskich a zwłaszcza gospodarczych i uzbrojenia oraz sanitarnych* (Tarczyński, red., 2004, s. 65).

### **System zaopatrzenia wojska**

Problemy logistyczne towarzyszyły wojskom polskim przez cały czas wojny z Rosją bolszewicką. Kraj, zrujnowany przez wojnę światową i rabunki okupantów, trapiiony epidemiami, notorycznym niedoborem środków finansowych, z trudem zapewniał minimum niezbędne dla frontu zaopatrzenia żywność i paszę, pokrywał część zapotrzebowania na mundury i

---

<sup>1</sup> Najwięcej czasu na przygotowania miały dywizje koncentrujące się nad Wieprzem – kontrofensywa ruszyła o świcie 16 sierpnia. Najmniej 1 armia broniąca Warszawy – atak Armii Czerwonej rozpoczął się po południu 13 sierpnia.

oporządzenie osobiste żołnierza. Natomiast w kwestii dostaw broni i amunicji byliśmy całkowicie uzależnieni od importu, ponieważ zaborcy nie zbudowali zakładów przemysłu wojennego na ziemiach polskich. System zaopatrywania Polskich Sił Zbrojnych tworzono jesienią 1918 r. niemal od podstaw, głównie w oparciu o wzory i doświadczenia armii państw zaborczych, starając się dostosować je do polskich możliwości i warunków. Opis prac prowadzonych w tym zakresie w latach 1918-1920 wykracza poza ramy niniejszego artykułu. Niemniej przypomnienie głównych rozwiązań organizacyjnych pozwoli lepiej zrozumieć skalę trudności z jaką system ten musiał zmierzyć się w decydujących dniach wojny polsko-rosyjskiej.

Latem 1919 r. w Wojsku Polskim ujednolicono funkcjonowanie intendentury na szczeblu frontów (armii), dywizji i brygad. Wprowadzono stanowisko kwatermistrzów frontów (armii), szefów intendentury dywizji piechoty i brygad jazdy. Organy intendentury odpowiadały za zaopatrywanie armii w żywność, paszę, umundurowanie, ekwipunek osobisty żołnierza, środki finansowe. Do realizacji tych zadań służyły urzędy gospodarcze, zaplecze magazynowe, kasy operacyjne, rozmaite warsztaty organizowane w oddziałach. Dywizja piechoty posiadała w swojej strukturze Dywizyjny Urząd Gospodarczy (DUG) noszący numer macierzystej dywizji. DUG podawał wielkość niezbędnego zaopatrzenia materialowego, odpowiadał za odbiór transportów przesyłanych dla dywizji oraz ich rozdysponowanie między oddziały. Ponieważ bataliony piechoty i dywizyjony artylerii były – zwłaszcza w 1919 r. - używane samodzielnie, w oderwaniu od macierzystego pułku, powstała konieczność nadania im samodzielności gospodarczej. W efekcie dywizja piechoty w 1920 r. miała w swym składzie ponad 20 jednostek gospodarczych. Ich pracę utrudniał nadmierny rozrost biurokracji oraz brak wytycznych funkcjonowania służb, jakich nie przygotowano w nawale zadań organizacyjnych i częstych reform systemu. Pozostawiało to pewien margines swobody w interpretacji zakresu zadań poszczególnych ogniw intendentury. W opinii francuskiej Misji Wojskowej czytamy: *Dominującym wrażeniem, jakiego doznaje się przy wizytacji różnych oddziałów służby intendentury na froncie i w kraju, jest brak koordynacji i jednolitości w działaniu. Przede wszystkim wydaje się być bardzo różnorodna jakość personelu* (Stypułkowski, 1934, s. 9).

Na tzw. obszarze etapowym, który oddzielał obszar wojenny podlegający Naczelnemu Dowództwu od obszaru kraju podległego kompetencjom MSWojsk., lokowano magazyny etapowe poszczególnych frontów (armii) zawierające trzydziestodniowy, stale odnawiany, zapas żywności i paszy dla wojska. Na etapach funkcjonowały się także rozmaite zakłady przetwórcze i usługowe pracujące na rzecz wojska (Odziemkowski, 2011; 2019).

Zaopatrywanie wojska w broń, amunicję, sprzęt bojowy należało do służby uzbrojenia. W 1920 r. na szczeblu NDWP zajmował się tym Oddział IV Materiałowy podlegający II zastępcy Głównego Kwatermistrza. W

kwatremistrzostwach frontów, przy sztabach armii, w dywizjach piechoty i brygadach jazdy znajdowały się Sekcje Uzbrojenia i Parki Uzbrojenia.

### **Infrastruktura transportowa**

System dostarczania zaopatrzenia na front był oparty na kolei, jedynym wówczas środkiem szybkiego transportu masy sprzętu, amunicji i uzupełnień na duże odległości. Front wschodni łączyło z centrum kraju pięć linii kolejowych:

- Siedlce-Wolkowysk-Mołodeczno i dalej na Wilno lub Dźwińsk (Dyneburg),
- Siedlce-Brześć Litewski i dalej na Mińsk lub Łuniniec
- Warszawa-Białystok-Grodno-Wilno
- Dęblin-Lublin-Lwów-Tarnopol
- Dęblin-Lublin-Kowel

Od ich funkcjonowania zależała płynność dostaw dla wojska, a co za tym idzie możliwości działania armii, jako, że niemal wszystko co było potrzebne do walki sprowadzano z centrum kraju. Każde zakłócenie ruchu kolejowego mogło mieć fatalne skutki. Polskie wojska etapowe zasadniczo potrafiły zapewnić bezpieczeństwo liniom kolejowym. Problem leżał w kiepskim stanie torowisk, mostów i przejazdów nie remontowanych należycie podczas wojny światowej, w niedostatku wykwalifikowanego personelu i taboru kolejowego. Spośród ponad 140 tys. wagonów obsługujących w 1914 r. ziemie jakie weszły w skład II Rzeczypospolitej, pozostało w 1918 r. niespełna 40 tys. Utracono także 70% parowozów. Dzięki zakupom, wypożyczeniu taboru w Niemczech i stosunkowo obfitej zdobyczy wojennej, wiosną 1920 r. zdołano podnieść liczbę wagonów towarowych do 70 tys. i podwoić tabor parowozów. Było to jednak wciąż bardzo mało w stosunku do potrzeb. Większość parowozowni i warsztatów kolejowych leżała w ruinie.

Transporty z zaopatrzeniem i wyposażeniem docierały do wyznaczonych stacji etapowych, położonych w pobliżu frontu. Brakowało rokadowych linii kolejowych, a budowę lokalnych połączeń wąskotorowych ograniczał brak materiałów. Ładunek trafiał więc do magazynów etapowych, bądź też wprost z wagonów był pobierany przez czołówki amunicyjne wystawiane przez parki uzbrojenia i czołówki prowiantowe jednostek. Jeśli ładunek był przeznaczony dla dywizji zajmujących pozycje w dużej odległości od stacji etapowej, przewożono go lokalnymi kolejami lub taborom konnym do magazynów tych jednostek. Nad przepływem transportów wojskowych czuwała wojskowa służba transportowa, współpracująca w tym zakresie z władzami kolejnictwa cywilnego.

Na obszarze wojennym wojskowa służba transportowa została podporządkowana, przez szefów kolejnictwa poszczególnych armii, Szefowi Kolejnictwa Polowego przy Naczelnym Dowództwie. Przy każdej armii powołano do życia Kierownictwo Transportów Polowych wraz z podległym

aparatem Nadzoru Transportów Polowych i Dowództw Dworców. System ten funkcjonował z dużymi zakłóceniami, które przysparzały kwatermistrzom wielu trosk, niemniej zapewniał minimum niezbędnego zaopatrzenia (CAW, sygn. I.301.10.23; sygn. I.300.1.461). Wysilek wojskowej służby transportowej ilustruje liczba 78124 transportów kolejowych obejmujących od jednego do kilkudziesięciu wagonów, odprawionych w okresie od 1 grudnia 1919 do 1 lipca 1920 r. (CAW, sygn. I.301.11.26). Do transportu wykorzystywano także szczupły tabor samochodowy, i to w skali większej niż skłonni jesteśmy sądzić: np. w kwietniu 1920 r. samochody przewiozły 13 tys. ton ładunków, w maju 18 tys., w czerwcu 28 tys. ton (*Wyczer...*, 1921; s. 13-15).

### **Odwrot i ewakuacja**

Podczas odwrotu latem 1920 r. transport wojskowy musiał zmierzyć się z trudnościami do tej pory nie napotkanymi. Funkcjonował w miarę poprawnie na południowym odcinku frontu, gdzie odwrot przebiegał stopniowo, przerywany próbami ustabilizowania frontu. Uległ natomiast dezorganizacji na Litwie i Białorusi, głównie z uwagi na szybkie tempo ofensywy blisko dwu i półkrotnie silniejszego nieprzyjaciela. Cechą charakterystyczną odwrotu wojsk polskich, zarówno na Litwie i Białorusi jak i na Ukrainie, było jego powiązanie z liniami kolejowymi. Stawały się one często „osiąmi odwrotu” dla większych zgrupowań wojsk i dla poszczególnych dywizji, bowiem tylko kolej mogła dostarczyć zaopatrzenie w pobliże pola walki. Tabor i nieliczne kolumny samochodowe wysyłano na wyznaczone stacje i węzły kolejowe do których dojeżdżały transporty z zaopatrzeniem. Pobierano je wprost z wagonów, przeważnie w dużym pośpiechu, aby umożliwić pociągom odjazd zanim nadciągnie nieprzyjaciel i rozwożono do oddziałów. Nieregularność dostaw, stale niebezpieczeństwo ich przerwania i konieczność rozwożenia ładunków ze stacji powolnymi taborami konnymi do oddziałów rozrzuconych na obszernym terenie były złą złą dla kwatermistrzów. Jak podaje Władysław Dec (1934, s. 35), *„Mechanizm zaopatrywania 7-ej dywizji <wisła> na linii kolejowej Korosteń-Sarny-Kowel, wzdłuż której dywizja cofała się z Polesia na Wołyń. Komunikacja ta wystarczała w zupełności. Złe natomiast było z dowozem od stacji pobrania żywności (z czotówek prowiantowych) do oddziałów. Rzadka sieć drogowa rokadowa zmuszała do dalekich objazdów, co wpływało na opóźnienie dostaw, mimo, że tabor pracował bez oglądania się na regulaminowe 30 lub 35 kilometrów”*. Dlatego starano się gromadzić „na czarną godzinę” zapasy ponad wyznaczoną normę, wożąc je za jednostkami w wagonach kolejowych zwanych popularnie „magazynami na kołach”, co dodatkowo uszczuplało tabor kolei. Odwrotowi towarzyszyła stała troska o ewakuację jak największej ilości taboru kolejowego. Tempo działań, stały nacisk nieprzyjaciela i naturalny w takiej sytuacji pośpiech działań ewakuacyjnych były przyczyną omyłek i błędów komplikujących funkcjonowanie logistyki (Odziemkowski, 2011a,b; 2019; Szychowski,1922; Tym, 2010).

Dla przykładu po zakończeniu odwrotu 4 DP na linię Bugu dywizyjny urząd gospodarczy i piekarnia zostały wycofane 29 lipca na dworzec w Siedlcach. Tutaj miały wylądować się, ale ponieważ obowiązywał rozkaz bezwzględnie wysyłania taboru kolejowego za Wisłę, w gorączce ewakuacyjnej wydano maszynistom polecenie nabrania wody i odjazdu do Warszawy. Nim cofnięto błędne rozkazy oba pociągi odjechały i dywizja została bez zaopatrzenia. Po wielu zabiegach wrócili do Siedlec 2 i 3 sierpnia, jadąc „pod prąd” nurtu ewakuacyjnego (Burnagel 1931, s. 5-6). W takich warunkach wiele zależało od zaradności i umiejętności improwizacji intendentów. Oto jak poradził sobie intendent 4 dywizji, kiedy mimo nalegań organy transportowe nie wysyłały do czołówki prowiantowej dywizji w Platerowie chleba wypieczonego w Siedlcach i załadowanego już na wagony: *...kiedy formowano pociąg do Platerowa i nie było pewności legalnego doczepiania wagonów z chlebem, intendent dywizji łapie przygodny parowóz, maszyniście każe dać kilka puszek konserw amerykańskich, wsadza na parowóz oficera (aby parowóz nie uciekł) i przy pomocy innych oficerów pilnujących, aby pociąg do Platerowa tymczasem nie odjechał, względnie aby wyciągnięto właściwe wagony spod rampy, dyryguje przesunięcie wagonów z chlebem i doczepienie do transportu, jedyne zresztą na całą dobę. Przy takich staraniach „mój” chleb pojechał do czołówki, a np. wagony dla 15 dywizji piechoty zostały w Siedlcach, bo oficer z tej dywizji zadowolił się samą obietnicą organów transportowych (ibid. s. 7).*

W opinii cytowanego wyżej St. Burnagela (s. 13), praca intendenta dywizji była wówczas wyczerpująca fizycznie *...a jeszcze bardziej moralnie, kiedy się stwierdzało swą bezsilność wobec braku odpowiednich środków do wykonania zaopatrzenia.* Ewakuacja materiałów, ośrodków zapasowych pułków, garnizonów, zakładów przemysłowych pracujących na rzecz armii itp., prowadzona w niespotykanych dotąd rozmiarach, angażowała olbrzymią liczbę wagonów. Masy transportów ewakuacyjnych wręcz zatarasowały nieliczne szlaki kolejowe łączące tereny wschodnie z centralną Polską. Zatory należało jak najszybciej likwidować, aby cenne zapasy i tabor nie wpadły w ręce nieprzyjaciela. Największy zablokował na węźle białostockim ponad 10 tys. wagonów; zlikwidowano go wspólnym wysiłkiem kolejarzy i organów wojskowych odpowiedzialnych za przebieg ewakuacji.

Z drugiej strony odwrót - paradoksalnie – poprawiał sytuację transportu wojskowego. Front wchodził na obszary Królestwa i Galicji gdzie sieć dróg i linii kolejowych była zdecydowanie gęstsza niż na terenach wschodnich. Skracali się także odległości dzielące centra zaopatrzenia od walczących oddziałów. To stwarzało szansę na usprawnienie transportu pod warunkiem odblokowania linii kolejowych oraz szybkiego rozładunku taboru „zamrożonego” w transportach ewakuacyjnych. W ostatnich dniach lipca z Brześcia Litewskiego do Dębina dotarło 201 parowozów i 379 wagonów osobowych, 6029 towarowych szerokotorowych ewakuowanych z Białorusi (przez Baranowicze) i z Ukrainy (przez Kowel). Było to możliwe dzięki ofiarnej

pracy kompanii wojsk kolejowych i kolejarzy, którzy zdołali na czas „przeszyć” tory na „szeroki” rozmiar rosyjski.<sup>2</sup>

Zanim jeszcze wyszły rozkazy przegrupowania wojsk do bitwy nad Wisłą, poczyniono kroki zmierzające do bardziej ekonomicznego wykorzystania wagonów i udrożnienia linii kolejowych. Instrukcja Naczelnego Dowództwa z 1 sierpnia nakazała „bezwzględne” oczyszczenie z transportów ewakuacyjnych całej sieci kolejowej na wschód od Wisły i zaprzestanie ewakuacji zdobyczy wojennej z wyjątkiem najcenniejszej (broni i amunicji). Gdyby jednak względy operacyjne nakazywały opróżnienie linii kolejowej, wówczas nawet najcenniejszy ładunek należało usunąć. Każdy transport, z wyjątkiem wojskowych czołówek kolejowych, pociągów amunicyjnych i tranzytowych, miał być niezwłocznie rozładowany pod osobistą odpowiedzialnością sądowo-karną dowódcy transportu i urzędników kolei. Pragnąc odblokować stację w Dęblinie, niezbędną do zaopatrywania 4 armii koncentrującej się nad Wieprzem, część wagonów przybyłych ze wschodu, bez rozładowania, wyekspediowano w kierunku na Radom. Aby z kolei nie zablokować stacji Radom, wiele wagonów zostawiono na bocznicach mniejszych stacji. Po zwycięstwie nad Wisłą przeprowadzono akcję poszukiwania i rozładowywania tego taboru; w pierwszej kolejności szukano wagonów z amunicją. Daje to wyobrażenie o pośpiechu, z jakim prowadzono „oczyszczanie” linii kolejowych dla transportów operacyjnych (CAW, sygn. I.311.1.16; sygn.. I.311.6.223).

### **Dostawy amunicji**

3 sierpnia Naczelne Dowództwo wydało zarządzenie w sprawie zaopatrzenia w amunicję (CAW, sygn.. I.310.7.6). Dokument ten, podpisany przez głównego kwatermistrza, określał dzienną dotację amunicji dla dywizji piechoty i brygady jazdy oraz liczbę wagonów dla jej załadowania, której przekroczenie było bezwzględnie zabronione. Dzienna dotacja amunicji, czyli tzw. „dzień ognia” przewidywał zużycie: na karabin – 40 naboń, na ciężki karabin maszynowy – 2000 naboń, na lekki karabin maszynowy – 500 naboń, na ręczny karabin maszynowy – 200 naboń, na armatę polową – 60 pocisków, na haubicę – 40 pocisków, na haubicę ciężką – 24 pociski. Rozkaz nie normował zużycia amunicji do armatek piechoty 37 mm, dział najcięższych 210 mm i armat 149 mm. Główny kwatermistrz wyjaśniał że „dzień ognia” jest taką porcją amunicji ...*która według dotychczasowych doświadczeń i obliczeń statystycznych odpowiada*

---

<sup>2</sup> „Przeszywaniem” lub „przekuwaniem” torów nazywano zmianę ich szerokości. Istniał jeszcze jeden, łatwiejszy sposób dostosowania szerokiego rosyjskiego toru do wagonów o europejskim rozstawie kół: między dwie szyny toru szerokiego wstawiano trzecią, zawężającą tor do szerokości europejskiej. Z takiego toru mogły korzystać transporty szeroko i normalnotorowe. Niestety chroniczny brak szyn zmuszał do pracochłonnego przeszywania torów (Szychowski, *ibid.*, s. 276).

*przeciętnemu zużyciu amunicji w obrębie całej dywizji, obliczonemu na karabin stanu bojowego w toku jednodniowej ciężkiej walki.* (CAW, sygn. I.310.7.6). Tymczasem np. obsługa francuskiej armaty polowej 75 mm używanej przez Wojsko Polskie mogła wystrzelić 60 pocisków w ciągu 12-15 minut.

Wydaje się, że ustalając przewidywane dzienne zużycie amunicji brano pod uwagę realia w jakich musiała funkcjonować armia; pod względem zaopatrzenia w amunicję całkowicie uzależniona od importu. W sierpniu 1920 r. brytyjskie związki zawodowe pod wpływem propagandy bolszewickiej zablokowały transporty dla Polski. Cześć, pod pretekstem neutralności, zakazali przewozu przez swoje terytorium materiału wojennego, a w Gdańsku robotnicy odmawiali wyładunku towarów dla Rzeczypospolitej. Polska musiała stoczyć Bitwę nad Wisłą dysponując ograniczonymi zapasami amunicji, na których uzupełnienie nie można było liczyć w najbliższych tygodniach. Warto w tym miejscu przypomnieć, że jedynym krajem, który pospieszył Polakom z pomocą, nie pytając nawet o zapłatę, były Węgry, które wysłały do Polski niemal cały swój zapas amunicji karabinowej (20 mln naboń). Bogatą dokumentację na temat pomocy udzielanej Polsce zebrał historyk węgierski Endre László Varga (2016).

Według wymienionych wyżej norm dywizja piechoty potrzebowała dziennie 54 tony amunicji, co wymagało podstawienia 6 wagonów (ładując amunicję nie wolno było przekroczyć 75% nośności wagonu), brygada jazdy 12 ton (dwa wagony). Ponadto każda jednostka musiała dysponować zapasem kilku „dni ognia”. Podczas przygotowań do bitwy nad Wisłą, tam gdzie w miejscach koncentracji wojsk nie było wystarczającej bazy magazynowej, Naczelne Dowództwo wyjątkowo zezwalało na przechowanie zapasu amunicji w wagonach kolejowych. Zastrzegano jednak, że należy dążyć ...*do jak najmniejszej ilości wagonów zajmujących stale pod amunicję, a więc części ruchomego zapasu, przynajmniej w obrębie Dym. tam gdzie inne środki na to zezwalają (kol. tab. i sam.) przełożyć na te ostatnie w miarę możliwości na stale, tworząc kolumny am. tab. lub sam. eskortowane przez personel Parku Uzbrojenia Dywizji* (CAW, sygn.. I.310.7.6).

Zebranie przepisowego dziesięciodniowego zapasu amunicji dla wszystkich jednostek polskich uczestniczących w Bitwie nad Wisłą, wymagało użycia około 1200 wagonów towarowych. Zaopatrzenie w amunicję dodatkowo komplikowała różnorodność broni w oddziałach polskich. Wprawdzie udało się ujednoczyć broń strzelecką w dywizjach, ale armia nadal używała karabinów austriackich, angielskich, niemieckich, rosyjskich, kilku typów ciężkich i ręcznych karabinów maszynowych, szesnastu (!) typów armat i haubic.<sup>3</sup>

---

<sup>3</sup> Szczegółowo na ten temat p. Andrzej Konstankiewicz (2003, s. 74-81). Na polach bitew miały miejsce wypadki, kiedy na skutek dostarczenia niewłaściwej amunicji poszczególne pułki lub bataliony musiały być czasowo wycofywane z walki, ponieważ żołnierz nie miał czym strzelać.

Zarządzenie z 3 sierpnia nakazało także zredukowanie zapasów urzędów gospodarczych dywizji do ilości odpowiadającej dziesięciodniowemu zapotrzebowaniu i natychmiastowe odesłanie nadwyżek do Centralnego Urzędu Gospodarczego w Warszawie. Ponieważ ekwipunek był pilnie potrzebny dla oddziałów ochotniczych i kierowanych na front uzupełnień, zabroniono trzymania jakichkolwiek jego zapasów w jednostkach i oddziałach. „Magazyny na kołach” należało zlikwidować a znajdujące się w nich zapasy odesłać do miejsc wskazanych przez Naczelne Dowództwo. Pod rygorem odpowiedzialności sądowej zakazano wożenia w wagonach sprzętu zbędnego np. mebli z ewakuowanych urzędów wojskowych itp. Transporty z zakładami armijnymi odesłane do miejscowości na głębokich tyłach należało niezwłocznie rozładować, aby zwolnić tabor kolejowy (Zarządzenia intendencji 4 armii z dn. 3 sierpnia 1920 r., Burnagel, op.cit.).

### **Przegrupowanie do Bitwy**

W związku z przegrupowaniem wojsk do Bitwy nad Wisłą wyznaczono nowe podstawy etapowe dla poszczególnych armii w miastach posiadających odpowiednie zaplecze magazynowe, urządzenia stacyjne i dogodne połączenia kolejowe z frontem. Na podstawach etapowych MSWojsk., w porozumieniu z Nacelnym Dowództwem, gromadziło niezbędne zapasy. Tutaj także, albo w pobliskich wyznaczonych przez NDWP miejscowościach, lokowano składnice sanitarne, weterynaryjne, składy samochodów, warsztaty uzbrojenia, warsztaty taborowe, szpitale koni Na podstawach etapowych umieszczano **Centralne Stacje Rozdzielcze Armii (CSRA)** Każda dywizja, grupa operacyjna, samodzielna brygada miała obowiązek wysłania oficera łącznikowego do CSRA w wyznaczonej dla niej podstawie etapowej. Zadanie oficera polegało na ekspediowaniu zaopatrzenia przydzielonego jednostce, którą reprezentował oraz informowaniu jej dowództwa o wysłanych transportach (CAW, sygn. I.310.7.29). Wytyczono linie etapowe do transportu zaopatrzenia z podstaw etapowych na front. Bliżej frontu zakładano tzw. pomocnicze podstawy etapowe, do których przewieziono część zapasów, aby w pilnej potrzebie dostarczyć je walczącym oddziałom bez oczekiwania na transport z podstaw etapowych.

Dla przyspieszenia ruchu transportów wskazano jako główne linie rokadowe frontu dwutorowe magistrale: Lwów-Kraków-Warszawa i Lwów-Kraków-Radom. Pomocniczymi liniami rokadowymi były: Rawa Ruska-Jarosław-Rozwadów-Lublin-Dęblin oraz Rawa Ruska-Jarosław-Rozwadów-Skarżysko-Koluszki-Warszawa. Jako że linia na Dęblin była przewidziana także dla transportów ewakuacyjnych, zalecano korzystanie raczej z linii na Warszawę (CAW, sygn. I.310.7.29).

**Tab. 1. Podstawy etapowe wojsk polskich podczas Bitwy nad Wisłą**

Armia	Główna podstawa etap.	Pomocnicza podstawa etap.	Linie dowozu zaopatrzenia na front
1 armia	Łódź	Warszawa	Koleją Łódź-Warszawa
2 armia	Radom	Grójec	Koleją Radom-Lublin, a także kolumnami samochodowymi, taborowymi oraz kolejką Warszawa-Góra Kalwaria
3 armia	Tarnobrzeg	Lublin, Jarosław	Liniami kolejowymi Tarnobrzeg-Lublin, Tarnobrzeg-Przeworsk-Jarosław
4 armia	Skarżysko	Dęblin, Lublin	Liniami kolejowymi Skarżysko-Dęblin Dęblin-Lublin
5 armia	Toruń	Mława, Sochaczew	Liniami kolejowymi Toruń-Mława, Toruń-Sochaczew oraz drogą wodną Wisłą do Modlina
6 armia	Przemyśl	Lwów, Stanisławów	Liniami kolejowymi Przemyśl-Lwów, Przemyśl-Stanisławów
Sojusznicza armia ukraińska	Identycznie jak 6 armia		

na podstawie: *Sprawozdanie...*, 1928, s. 18.

Dwie linie rokadowe o dużej przepustowości, uzupełnione przez dwie lokalne, łączyły południowy odcinek frontu ze środkowym i północnym. Ułatwiły dowództwu polskiemu przerzucanie oddziałów wzdłuż frontu i przegrupowanie wojsk do bitwy nad Wisłą, dostarczenie na front wielkiej liczby uzupełnień, formacji ochotniczych, a także transport żywności, paszy, amunicji do nowo wyznaczonych głównych i zapasowych podstaw etapowych. Ponieważ front wkraczał na obszary podległe dyrekcjom kolei państwowych: warszawskiej, radomskiej, lwowskiej, stanisławowskiej, krakowskiej i gdańskiej, funkcjonujące tutaj Oddziały Kierownictwa Transportów Wojskowych (OKTW) podporządkowano szefom kolejnictwa frontów: OKTW Warszawa i Gdańsk szefowi kolejnictwa Frontu Północnego, OKTW Radom i Kraków szefowi kolejnictwa Frontu Środkowego, OKTW Lwów i Stanisławów szefowi kolejnictwa Frontu Południowego (ibid).

Z obszarów zagrożonych inwazją Armii Czerwonej ewakuowano szkoły wojskowe i obozy szkoleniowe, ośrodki zapasowe pułków piechoty, jazdy i artylerii wraz z ich kadrami, wyposażeniem, zapasami broni i amunicji, tak aby na nowych miejscach postoju, położonych na zachód od Wisły i Sanu mogły możliwie szybko wznowić szkolenie uzupełnień dla frontu. Kolej ewakuowała także około 30 tys. rannych i chorych żołnierzy wraz z personelem szpitalnym. Wyznaczone zostały stacje zborne dla Kolumn Transportu Chorych (i rannych) żołnierzy (dalej KTCh). W pasie Frontu Północnego KTCh należące do frontu należało kierować do Warszawy na dworce wileński i kaliski, KTCh 1 armii do

**Tab. 2. Wykaz zakładów i urządzeń etapowych armii uczestniczących w Bitwie nad Wisłą, 14 sierpnia 1920 r. znajdujących się na podstawach etapowych armii lub w miejscowościach wyznaczonych przez NDWP**

	1 armia	2 armia	3 armia	4 armia	5 armia
	Łódź	Radom	Tarnobrzeg	Skarżysko	Toruń
podstawy etapowe armii	Etap. mag. żywnościowy.  Skład amunicji.  Skład samochodów.  Składnica sanitarna.  Składnica apteczno-weterynaryjna	Etap. mag. żywnościowy.  Skład amunicji.  Skład samochodów.  Ekspozytura skład. sanitarnej.	Etap. mag. żywnościowy.  Skład samochodów.  Składnica sanitarna.	Etap. mag. żywnościowy.  Skład amunicji.  Skład samochodów.  Składnica sanitarna.  Warsztat uzbrojenia.	Etap. mag. żywnościowy.  Skład amunicji.  Skład samochodów.  Warsztat uzbrojenia.
specjalnie wyznaczone miejscowości	Warsztat uzbrojenia (tymczasowy) Pruszków  Pociągi amunicyjne nr 111, 112, 113 Warszawa  Warsztaty taborowe wspólne z 5 armią Poznań  Szpital koni Kutno  Warsztat ruchomy Samochodowy Pruszków	Pomocniczy warsztat samochodowy Pruszków  Skład amunicji Grójec  Składnica sanitarna Łódź  Warsztaty taborowe Kielce  Szpital koni Żurawica	Skład amunicji Jarosław  Pociągi amunicyjne nr 131, 132, 133 na liniach kolejowych  Warsztat uzbrojenia Jarosław  Szpital koni Barycz-Rejowiec  Pomocniczy warsztat samochodowy Pruszków Tarnów lub Dębica	Pociągi amunicyjne Nr 141, 142 na linii Lublin-Dęblin  Warsztaty taborowe wspólne z 3 armią Łódź  Szpital koni Skierniewice	Pociągi amunicyjne nr 152-Modlin nr 151 na linii Toruń-Sitzberg  Składnica sanitarna Kutno  Ekspozytura składnicy sanitarnej Modlin  Szpital koni Kutno

Na podstawie: CAW, sygn.. I.311.2.419.

Tłuszcza, KTCh 2 armii do Grójca, a 5 armii do Nasielska. W pasie Frontu Środkowego KTCh frontu kierowano do Radomia, KTCh 3 armii do Rozwadowa, 4 armii do Lublina, zaś w pasie Frontu Południowego KTCh frontu do Przemyśla, KTCh 6 armii do Lwowa, sojuszniczej armii ukraińskiej do Stanisławowa (*Zarządzenie...*, 1920, s. 68; *Bitwa...*, 2004). Departament Gospodarczy MSWojsk. otrzymał zadanie dostarczenia na podstawy etapowe armii dwudekadowego zapasu prowiantu i paszy: w Toruniu dla 40 tys. ludzi i 19 tys. koni, w Warszawie – (względnie w Łodzi na wypadek gdyby Warszawa przestała być bazą podstawową dla 1 armii) - dla 100 tys. ludzi i 45 tys. koni, w Skarżysku dla 50 tys. ludzi i 25 tys. koni, w Tarnobrzegu dla 80 tys. ludzi i 20 tys.

koni, w Radomiu dla 30 tys. ludzi i 15 tys. koni, w Przemyślu dla 65 tys. ludzi i 30 tys. koni - w tej liczbie mieścił się zapas dla 30 tys. ludzi i 15 tys. koni sojuszniczej armii ukraińskiej (CAW, sygn.I.310.7.29). Kwatermistrzom frontów polecono dopilnowanie, aby *...bezwzględnie wszystkie zbyteczne armiom do życia zakłady i urządzenia oraz zapasy...* zostały odesłane do centrów ewakuacyjnych, gdzie miały być natychmiast rozładowane i przekazane do rozporządzenia organom MSWojsk. (*Bitwa...*, 2004; *Zarządzenie...*, 1920, s. 67). Jako centra ewakuacyjne wyznaczono: dla 1 i 4 armii rejon Łowicz-Łódź-Kutno, dla 3 armii rejon Radom-Kielce, dla 6 armii rejon Rzeszów-Tarnów-Nowy Sącz(CAW, sygn. I.310.7.29). Starano się maksymalnie zwiększyć liczbę taboru kolejowego przeznaczonego do dyspozycji przewozów operacyjnych. 8 sierpnia szef kolejnictwa polowego przekazał rozkaz szefa Sztabu Generalnego WP o natychmiastowym zwolnieniu wszystkich pociągów zajmowanych dotąd przez dowództwa dywizji, grup operacyjnych, armii i frontów w charakterze pociągów mieszkalnych i przekazaniu ich do dyspozycji kolei. Za wykonanie rozkazu odpowiadali osobiście szefowie kolejnictwa armii (CAW, op.cit.).

Uczyniono wiele, aby uniknąć błędów, które w 1919 r. i pierwszej połowie 1920 r. powodowały zgrzyty i utrudnienia w ruchu transportów wojskowych. Należały do nich między innymi: szwankujący obieg informacji (korespondencji), krzyżowanie się i nakładanie kompetencji rozmaitych organów odpowiadających za transport, stylistyka niektórych rozkazów utrudniająca ich jednoznaczna interpretację. Starano się, aby polecenie były jasne, nie budzące wątpliwości, a zakres kompetencji precyzyjnie określony. W cytowanym wyżej piśmie o organizacji kierownictw kolejowych frontów i armii czytamy: *Szefowie kolejnictwa frontów, armii i referent kolejnictwa zawiadomią natychmiast oficerów rozdzielczych (łącznikowych) poszczególnych dywizji, do których OKTW i NTW mają kierować swe zapotrzebowania transportowe, oraz zwrócić im uwagę, że niezależnie od zgłoszeń i zapotrzebowań skierowanych do wykonawczych władz transportowych (OKTW i NTW) odpisy tychże bezwarunkowo winni są skierowywać do szefów kierownictwa armii, których obowiązkiem jest prowadzić w ewidencji i śledzić bieg dotyczących transportów za pośrednictwem OKTW, względnie NTW (tamże).*

10 VIII 1920 r. NDWP wydało rozporządzenie dotyczące organizacji zaopatrzenia materialnego wojska. Ustalono, że baza zaopatrzeniowa armii powinna dysponować zapasem amunicji obejmującym 15 dziennych dotacji dla dywizji piechoty i 5 dotacji dla brygad jazdy, żywności na 30 dni dla koni i ludzi, zapasem umundurowania w wysokości 10% stanu osobowego armii i adekwatne do tego zapasy sprzętu saperskiego, motorowego, taborowego środków czystości, lekarstw, paliw. Dostarczenie takiej ilości zaopatrzenia dla armii złożonej z trzech dywizji piechoty i brygady jazdy i jej obszaru etapowego

wymagało wysłania na front około tysiąca załadowanych wagonów.<sup>4</sup> W skali całego frontu obsadzonego w 1920 r. przez 21 dywizji, 9 brygad jazdy i szereg mniejszych oddziałów (lotnictwa, wojsk kolejowych, etapowych, broni pancernej, które były przydzielane armiom w zależności od potrzeb i nie ujęto ich w rozporządzeniu z 10 sierpnia) oznaczało to, że dla wypełnienia składów armijnych należy wyekspediować ponad 8 tys. wagonów. Niezależnie od bazy zaopatrzeniowej armii, każda dywizja i samodzielna brygada miała własne magazyny zaopatrzenia. Według przytoczonego wyżej dokumentu zgromadzenie zapasów dla bazy zaopatrzenia czteropułkowej dywizji piechoty wymagało ok. 90-100 wagonów ładunku, a dla trzypułkowej brygady jazdy 16 wagonów. W przeliczeniu na dywizje i brygady jazdy Wojska Polskiego oznaczało to konieczność zatrudnienia do transportu dodatkowo ok. 2300 wagonów.

Zapewnienie siłom zbrojnym aprowizacji oraz zapasów amunicji, paliwa i innych środków pozwalających na prowadzenie walki przez około 2 tygodnie, wymagało podstawienia do załadunku 10,3-10,4 tys. wagonów (nie licząc potrzeb sojuszniczej armii ukraińskiej). Dziennie wojska frontowe zużywały ładunek ok. 750 wagonów, przy czym liczba ta mogła wzrastać znacząco w okresie intensywnych walk z powodu dużego zużycia sprzętu i amunicji. Przy powyższych wyliczeniach za podstawę przyjęto ładowność ówczesnego wagonu kolejowego, ponieważ kolej była podstawowym środkiem transportu zaopatrzenia. Kolejnictwo polskie używało wówczas taboru ogromnie zróżnicowanego od wagonów pochodzących z lat siedemdziesiątych XIX w. po nowoczesny tabor wytworzony w latach wojny światowej. Ładowność i pojemność wagonów była mocno zróżnicowana, podobnie jak ciężar i objętość różnych rodzajów ładunku: metr sześcienny siana był wielokrotnie lżejszy od metra sześciennego amunicji.<sup>5</sup>

### **Artyleria w obronie Przedmościa i I armia**

Nie wszystko przebiegało w takim tempie i sprawności jakich wymagało groźne położenie. Znaczące opóźnienia w zaopatrzeniu odnotowano między innymi podczas przygotowań do obrony Warszawy. Przyczyna leżała w częstych zmianach planów, utrzymującej się długo niepewności co do składu załogi

---

<sup>4</sup> Obliczone na podstawie: CAW, sygn. I.300.27.24. Dokument nie wymienia wojsk etapowych, ale zawiera rubrykę „inne potrzeby” zaspokajane przez 250 wagonów; można zakładać, że mieszczą się w nich potrzeby wojsk etapowych.

<sup>5</sup> Zwłaszcza pokrycie zapotrzebowania na amunicję artyleryjską wymagało dużej liczby wagonów. Była ona ładunkiem ciężkim – jeden pocisk działa lekkiego ważył 7,5-8 kg, działa ciężkiego, zależnie od kalibru – od 10,5 do 45 kg.. Przepisy nakazywały przy ładowaniu amunicji wykorzystywać nie więcej niż 2/3 ładowności wagonu. Przy średniej ładowności wagonów towarowych używanych wówczas przez koleje polskie oznaczało to, że jeden wagon może pomieścić ok. 8,5-9 ton amunicji. Jedna bateria lekka wystrzeliwała w ciągu dnia intensywnych walk 800-1000 pocisków, czyli ładunek wagonu kolejowego.

trójkąta Modlin-Zegrze-Warszawa, oraz zbyt pośpiesznie, jak się wydaje, podjętej decyzji ewakuowania ze stolicy magazynów Departamentu Uzbrojenia wraz z amunicją dla artylerii. Gubernator Warszawy gen. Franciszek Latinik oczekiwał dostarczenia amunicji przez Dowództwo Okręgu Generalnego Warszawa (dalej DOGen.) (*Rozkaz...*, 1920, s. 42). Długo nie składano jednak zapotrzebowania na amunicję, ponieważ z uwagi na zmieniające się plany trudno było ustalić liczebność artylerii obrony. 5 sierpnia szef Departamentu Uzbrojenia gen. Antoni Kaczyński wystosował do Gubernatorstwa pismo z wnioskiem, aby w związku z ewakuacją amunicji działowej wydano jeszcze tego dnia rozkaz nakazujący artylerii przeznaczonej do obrony Modlina-Zegrza-Warszawy uzupełnienia zapasów amunicji do wysokości 240 strzałów na armatę lekką, 160 strzałów na armatę i haubicę 105 mm i 120 strzałów na haubicę ciężką. I tym razem zapotrzebowanie nie wpłynęło, gdyż do 6 sierpnia trwała organizacja dowództwa artylerii Gubernatorstwa, a dopiero ono mogło przedstawić wykaz baterii obrony. Gen. Kaczyński z własnej inicjatywy zarządził sprowadzenie do Warszawy amunicji do dział austriackich i francuskich z DOGen. Kraków i DOGen. Kielce, oraz do dział niemieckich z DOGen. Poznań. Mimo, że nakazano „pilne” wysłanie transportów z amunicją, przybyły one do Warszawy dopiero 16 sierpnia, już po odparciu uderzenia Armii Czerwonej na stolicę. Dopiero 8 i 9 sierpnia Gubernatorstwo złożyło zapotrzebowanie na 9100 pocisków do armat franc. 75 mm, 1320 do dział 77 mm, 286 do dział franc. 155 mm. Amunicję ściągano do Warszawy pospieszonymi transportami operacyjnymi. W piśmie gen. Norwid-Neugebauer z 24 VIII 1920 r. znajdujemy informację, że w chwili rozpoczęcia walk o Warszawę w czołówkach amunicyjnych artylerii znajdowało się łącznie 47750 pocisków. Z tego 11860 przypadło na armaty włoskie 149 mm i moździerz włoskie 210 mm tworzące artylerię najcięższą, których nie było na pozycjach. Natomiast do 58 nowoczesnych armat francuskich 75 mm posiadano tylko 10240 pocisków (176 na dział), liczbę jaką armaty mogły zużyć w ciągu jednego dnia walk.<sup>6</sup> Czołówki w Wawrze i Rembertowie w ogóle nie miały amunicji. Nie posiadano także amunicji do niektórych typów dział i haubic austriackich i niemieckich. Zasadniczo tylko zaopatrzenie dla dział franc. 155 i 120 mm. była zadowalające. Gen. Norwid-Neugebauer stwierdził w konkluzji: *...przygotowania przyczółka Warszawa-Modlin-Zegrze pod względem uzbrojenia i wyposażenia w amunicję było nieodpowiednie i zagrażało katastrofą (Bój na przedmościu..., 1934).*

W koncepcji Naczelnego Wodza, obsada przedmościa Warszawy, dobrze wyposażona w techniczne środki walki, miała zatrzymać i wykrwawić wojska Tuchaczewskiego, zanim ruszy polska kontrofensywa znad Wieprza.

---

<sup>6</sup> Obliczono na podstawie danych zawartych w zestawieniu zamieszczonym w: *Bój na przedmościu...*, 1934, s. 65.

Liczono, że duża jak na warunki wojny polsko-rosyjskiej koncentracja artylerii na przedmościu (ponad 200 dział), rozpęta „huragan ognia”, który załamię szturm Armii Czerwonej. Jednak przy takich rezerwach amunicji z pewnością nie byłoby to możliwe. W dniach 13-15 sierpnia artyleria polska odgrywała stosunkowo niewielką rolę w walkach. Dopiero 16 sierpnia, czyli w dniu kiedy przybyły do Warszawy transporty amunicji artyleryjskiej wysłane przez DOGen. Poznań, Kielce i Kraków, pokazała swoje możliwości, rozbijając ogniem około dwudziestu baterii koncentrację trzech pułków nieprzyjaciela w rejonie wsi Mokre. Może zatem nie tylko kłopoty z łącznością, szeroko opisane w literaturze przedmiotu, ale i obawa przed zużyciem szczupłych zapasów amunicji była powodem, dla którego w pierwszych trzech dniach walk o Warszawę nie stosowano planowanego „huraganu ognia” i raczej oszczędnie używano artylerii.

Pozostaje pytanie, dlaczego gen. Latinik, jako gubernator wojenny stolicy, nie wykorzystał swoich uprawnień dla zabezpieczenia odpowiedniej ilości amunicji artyleryjskiej dla obrońców warszawskiego przedmościa. Analiza bazy źródłowej wskazuje, że na prowadzonych w pierwszej połowie sierpnia przygotowaniach do odparcia inwazji Armii Czerwonej, odcisnęły swoje piętno ogromny pośpiech, napięcie, nerwowość i wielość realizowanych zadań. Pamiętajmy, że wszystkie prace wykonywano w pośpiechu, w obliczu pracującego naprzód nieprzyjaciela. Nie usprawiedliwia to zaniedbań, zwłaszcza tak oczywistych, i chaosu wkradającego się w przygotowania do walki, ale pomaga zrozumieć ich przyczyny. Warszawa, z największym na ziemiach polskich węzłem kolejowym, licznymi liniami wąskotorowymi, magazynami, szpitalami, piekarniami, przemysłem i rzemiosłem była podczas Bitwy nad Wisłą głównym węzłem komunikacyjnym dla wojsk Frontu Północnego i zapleczem logistycznym dla 1 armii. Jednostki tej armii znalazły się pod względem zaopatrzenia w sytuacji uprzywilejowanej. Przybyły na przedmoście warszawskie wraz ze swymi taborami i zakładami gospodarczymi, mogły korzystać z zasobów zgromadzonych w stolicy i jej zaplecza technicznego. Linia frontu przebiegała od kilkunastu do 30-40 km od centrów zaopatrzenia, a dobrze rozwinięta sieć dróg i linii kolejowych skracala czas dowozu ładunku do walczących oddziałów (Tarczyński, red., 1995; *Bój na przedmościu...*, rozdział VI). Na dworcu Gdańskim i na Cytadeli utworzono magazyny amunicyjne do przyjmowania transportów dochodzących z Kielc, Poznania, Łodzi i Krakowa. Z magazynów trzy pociągi amunicyjne rozwoziły amunicję do czołowych punktów rozdzielczych 1 armii w Zegrzu, Markach i Rembertowie. Ponadto na Pradze stał do dyspozycji dowódcy 1 armii pociąg amunicyjny z dwudniową rezerwą dla wszystkich jednostek armii. Do transportu ludzi i wszelkiego rodzaju zaopatrzenia przygotowano praskie kolejki wąskotorowe na liniach Praga Most-Jabłonna, Praga Stalowa-Pustelnik-Radzymin, Praga Most-Falenica. Cztery pociągi wąskotorowe opatrzone znakami Czerwonego Krzyża i

przeznaczono do ewakuacji rannych, zapewniając im personel medyczny, zapasy opatrunków i lekarstw. Stacje końcowe wyznaczono w pobliżu przewidywanej linii frontu, tak aby ranni możliwie szybko trafiali do wagonów. W trakcie obrony warszawskiego przedmościa, kiedy front przesunął się bliżej Warszawy, wąskotorówki odbierały rannych wprost z pola walki, pod ogniem nieprzyjaciela. Ich personelowi niejedynemu żołnierz zawdzięcza prawdopodobnie życie, bowiem transport taborem konnym do szpitali stołecznych zabierał cały dzień, kolejka dostarczała tam rannych w ciągu godziny.<sup>7</sup> Kolejka kursująca na trasie Warszawa-Góra Kalwaria służyła do przewożenia amunicji z magazynów stołecznych do Góry Kalwarii dla 4 DP, która wchodziła w skład 2 armii i dozorowała środkową Wisłę. Rozkaz NDWP z 15 VIII nakazał skoncentrowanie jednej brygady 4 DP w Górze Kalwarii, aby w razie konieczności mogła być szybko przerzucona kolejką wąskotorową do Warszawy dla wzmocnienia obrony stolicy lub 5 armii gen. Sikorskiego. (CAW, sygn. I.341.1.190; I.301.7.100). Dworzec Wileński (zwany wówczas Petersburskim) pełnił funkcję stacji rozdzielczej 1 armii, tutaj ulokowano także szpital ewakuacyjny armii. Kierownictwo Transportów Wojskowych urządziło swoje ekspozytury w Wawrze, na stacji Praga Stalowa i przy moście Kierbedzia. Warszawska dyrekcja kolejowa poczyniła przygotowania, aby w przypadku powodzenia polskiej kontrofensywy jak najszybciej uruchomić kolejową sieć łączności na wyzwolanych terenach. W tym celu sformowano pięć pociągów pogotowia telegraficznego, z personelem technicznym, sprzętem i narzędziami, które stały w pogotowiu na stacjach Warszawa Główna i Warszawa Gdańska.

12 sierpnia szefostwo kolejnictwa 1 armii przejęło kierowanie ruchem kolejowym na prawym brzegu Wisły. Z Pragi przeniesiono na lewy brzeg Wisły cały tabor kolejowy, pozostawiając tylko wagony niezbędne dla obsługi oddziałów wojska, konieczne do ewakuacji zapasów i naprawiane w warsztatach kolejowych. Według zestawień z 16 sierpnia na stacjach Praga, Marki, Warszawa Wileńska, Stacja Brzeska (dzisiejsza Warszawa Wschodnia na prawym brzegu Wisły) znajdowało się 2430 wagonów i 57 czynnych parowozów. Zestawienia nie uwzględniały ok. 350 wagonów znajdujących się w naprawach, taboru stojącego na kilku mniejszych stacjach na obszarze warszawskiego przedmościa bronionego przez 1 armię oraz taboru kolejek wąskotorowych.<sup>8</sup>

Reasumując, system dowozu zaopatrzenia ze stołecznych magazynów do oddziałów broniących warszawskiego przedmościa, a także system ewakuacji rannych, zbudowano w oparciu o możliwości stołecznego węzła kolejowego. Nie wszystkie prace organizacyjne zdążono zakończyć przed uderzeniem Armii

---

<sup>7</sup> O organizacji służby sanitarnej i wykorzystaniu wąskotorówek do ewakuacji rannych na warszawskim przedmościu p. relacja Jana Bularskiego, lekarza wileńskiego pułku strzelców (CAW, sygn. I.400.1505/B).

<sup>8</sup> Obliczono na podstawie: *Bitwa Warszawska...*, 1920, s. 794-795.

Czerwonej, niemniej logistyka na obszarze przedmościa działała poprawnie. Błędem było natomiast dopuszczenie do tego, aby prąd ewakuacji porwał ze sobą część magazynów amunicyjnych. W przypadku dłuższej trwających walk i silnego naporu przeciwnika fakt ten mógł postawić obrońców w trudnym położeniu. Na szczęście dla strony polskiej, Armia Czerwona miała własne poważne problemy logistyczne, spowodowane nie tyle odległością od baz zaopatrzenia – co najczęściej podnosi literatura przedmiotu – ile umiejętnym niszczeniem linii kolejowych przez wycofujących się polskich saperów i wojska kolejowe. W trakcie walk o Warszawę również nieprzyjaciel odczuwał brak amunicji artyleryjskiej; w bateriach XVI Armii Solłohuba racjonowano pociski, zaś grupa artylerii ciężkiej przeznaczona do ostrzeliwania stolicy Polski w ogóle nie weszła do akcji.<sup>9</sup>

### **Zaopatrzenie pozostałych armii**

Zachowane relacje i dokumenty wskazują, że znacznie gorzej funkcjonowała logistyka na odcinku 2 armii gen. Roi nad środkową Wisłą. Dywizje 2 armii zajmowały szerokie odcinki obrony, a niektóre ich zakłady gospodarcze w trakcie odwrotu za Wisłę utraciły kontakt z macierzystymi jednostkami. Dotkliwie odczuwano brak rękodowej linii kolejowej na tyłach. Armia nie dysponowała także kolumnami samochodów ciężarowych. Przychodzące zaopatrzenie odbierały tabory konne, co znacząco opóźniało dostawy dla oddziałów rozrzuconych na szerokim froncie. Inną przyczyną kłopotów było, jak się wydaje, zatłoczenie stacji i linii kolejowych dużą liczbą rozmaitych transportów ewakuacyjnych wypychanych pośpiesznie ze wschodniego brzegu Wisły na zachodni. Wprowadziło to sporo chaosu i zamieszania. Za przykład służyć mogą podejmowane przez intendenta 4 DP St. Burnagela poszukiwania zagubionego w ostatniej fazie odwrotu Urzędu Gospodarczego i piekarni polowej dywizji: *W dniu 14 VIII rozpocząłem urządowanie w centrali pocztowej od rana. Depesza skierowana do delegata Intendentury 4 armii w Skierniewicach por. Głębskiego z zapytaniem, czy znajdują się tam U.G. (Urząd Gospodarczy – przyp. aut.) i piekarnia polowa 4 dywizji piechoty pozostała bez odpowiedzi. Wywiad telefoniczny nie dał wyników, tak samo telegramy do dowództwa dworca w Skierniewicach, Skarżysku i Radomiu. Wreszcie koło południa otrzymałem depeszę od wysłanego ppor. Gościńskiego z Tomaszowa: <Urząd Gospodarczy znajduje się w Kielcach, ewentualnie w Jędrzejowie, obecnie jestem w Tomaszowie ponieważ pociągi w kierunku Skarżyska chwilowo nstrzymane>. Wysłałem więc depeszę do Kielc i Jędrzejowa bez skutku. Dopiero w dniu 16 VIII depeszował ppor. Gościński, że urząd gospodarczy*

---

<sup>9</sup> Grupa ta, posiadała 34 działa, ale w jaszczach pozostało po kilkanaście pocisków. Do końca walk o Warszawę nie doczekała się obiecanego transportu amunicji. Podczas odwrotu została rozbita 20 VIII pod Milejczycami przez 4 BJ (Bobrownicki-Libchen, 1931; J. Odziemkowski, 1992, s. 9-11).

odnalazł w Lublinie. Piekarnię polową odnaleziono 15 sierpnia; okazało się, że wbrew ustaleniom została skierowana do dalszego odwrotu poza Skierniewice. W efekcie żołnierze otrzymali chleb dopiero 16 sierpnia. Urząd Gospodarczy dołączył do dywizji dopiero 22 sierpnia w Nasielsku (Burnagel, 1931, s. 14-16).

Opóźniał się transport amunicji którą dla 4 dywizji miała dowieźć ze stołecznych magazynów do Góry Kalwarii kolejka wąskotorowa. 13 sierpnia dywizyjne rezerwy amunicji spadły do zera – pozostał tylko szczupły zapas znajdujący się w dyspozycji oddziałów. Do 13 sierpnia dywizja nie otrzymała także spodziewanej dostawy umundurowania i obuwia; komunikat operacyjny 2 armii informował, że *...żołnierze w większej części chodzą w strzępach i boso* (CAW, I.341.1.190). 2 DP Leg. miała zaopatrzyć się w prowiant i amunicję w Radomiu lub w Dęblinie. Rozkaz operacyjny dowództwa 2 armii z 15 sierpnia wskazuje, że do tego dnia zaopatrzenia jeszcze nie dostarczono, podobnie zresztą jak obiecanych dostaw amunicji z Warszawy dla 4 dywizji. Trudno dziwić się zniecierpliwieniu dowódcy armii, który nakazał natychmiastowe wysłanie oficerów celem uregulowania spraw zaopatrzenia (tamże).

Zdolano natomiast zabezpieczyć niezbędne dostawy dla wojsk koncentrujących się nad Wieprzem. Oddziały 14 dywizji piechoty, która w pierwszej fazie polskiej kontrofensywy miała uderzyć z rejonu Dębina na Mińsk Mazowiecki, po ciężkich marszach odwrotowych zaznały pod Dęblinem dawno nie widzianego luksusu: regularnego odżywiania i gorących posiłków. Podobnie jak 4 DP, również 14 dywizja przejściowo „utraciła” swój Urząd Gospodarczy, który porwany gorączką ewakuacyjną odjechał do Jędrzejowa, ale pułki otrzymywały dostawy prowiantu i paszy, uzupełniane dodatkowo przez zakupy u miejscowej ludności. Do dywizji nadeszła także duża partia nowych drelichowych mundurów, lepszych na skwarne dni lata od mocno sfatygowanego umundurowania sukiennego, oraz transport trzewików żołnierskich, który pozwolił wymienić najbardziej zniszczone obuwie. Do szeregów wcielano kompanie marszowe przysyłane przez bataliony zapasowe z Wielkopolski i ochotników z Kongresówki.<sup>10</sup>

Do Dębina, który ze swymi magazynami i stacją kolejową stał się zapleczem logistycznym dla wojsk 4 armii gen. Leonarda Skierskiego, ściągano koleją transporty zaopatrzenia, rozsyłane następnie partiami do poszczególnych dywizji. W zapisie rozmowy przeprowadzonej o północy 13/14 sierpnia między płk Tadeuszem Piskorem szefem Oddziału III Naczelnego Dowództwa i kpt. Nałęcz-Korzeniowskim z Adiutantury Generalnej i Kwatery Głównej Naczelnego Wodza odnajdujemy szereg informacji na ten temat. I tak 13 sierpnia centralna stacja rozdzielcza 4 armii otrzymała 10 cystern benzyny, cysternę oliwy, 1,5 tony smarów, 500 kg karbidu, 1000 kg nafty, z Warszawy

---

<sup>10</sup> Duże uzupełnienia otrzymały także inne dywizje 4 armii; stan liczebny armii zwiększył się w ciągu trzech dni o jedną czwartą (Borkiewicz, 1925, s. 190).

odszedł do Dębłina transport artylerii oraz radiostacja Nr 17 dla 4 armii, w Pruszkowie trwał załadunek do wagonów trzech baterii 5 pułku artylerii polowej, których w Dęblinie można było oczekiwać w dniu 15 sierpnia. W drodze do twierdzy dęblńskiej znajdował się transport 8 tys. pocisków do armat włoskich 14 pułku artylerii polowej, szykowano do wysłania eszelony z IV brygadą piechoty Legionów, z uzupełnieniami dla 14 i 16 DP i XII brygady piechoty. Na dęblńskie lotnisko przerzucano 3 eskadrę lotniczą z Chelma (8 samolotów) oraz 10 eskadrę lotniczą (10 samolotów). W Dęblinie trwało przygotowywanie szpitali na przyjęcie dużej liczby chorych i rannych żołnierzy pacjentów 4 armii (CAW, sygn.. I.342.1.177).

Transporty ekwipunku żołnierskiego dotarły także do pozostałych jednostek 3 armii.<sup>11</sup> Nie pokryły wszystkich braków, bowiem przed Bitwą nad Wisłą nie nadeszły do Polski dostawy z zachodu, a wyniszczony przemysł krajowy, borykający się dodatkowo z niedostatkami surowców, mógł je zastąpić tylko częściowo. W tej samej sytuacji znalazła się 5 armia gen. Sikorskiego, której w przededniu bitwy nad Wkrą do wymiany zniszczonego wyposażenia brakowało między innymi: 20 tys. par trzewików żołnierskich, 20 tys. płaszczy, 30 tys. bluz, 30 tys. spodni, 25 tys. kompletów bielizny, 20 tys. ładownic, 20 tys. plecaków, 20 tys. chlebaków, 20 tys. pasów głównych. 3 armia (80 tys. żołnierzy), sygnalizowała pod koniec Bitwy nad Wisłą brak m.in. 20 tys. kompletów umundurowania, 10 tys. kompletów bielizny, 2 tys. par butów (Tarczyński, red., 1996; *Komunikat...*, 1920).

Lepiej wyglądało zaopatrzenie w amunicję; 4 armię zaopatrywały składy amunicji w Skarżysku, 3 armię składy w Jarosławiu. Z zachowanych relacji wynika, że amunicja przyszła na czas, w wystarczającej ilości, a ruszając do kontrofensywy żołnierze otrzymali znacznie większy niż zazwyczaj przydział naboju do karabinów i broni maszynowej.

Dla wojsk zgrupowanych do kontrofensywy przygotowano w Dęblinie dwa pociągi sanitarne po 50 wagonów. Miały one posuwać się za nacierającymi oddziałami liniami Dęblin-Mińsk i Dęblin Łuków. Opracowano także plan obsadzania stacji na wyzwalanych terenach personelem kolejowym (podczas ewakuacji większość kolejarzy ewakuowano) i usuwania zniszczeń, tak aby koleje mogły niezwłocznie przystąpić do pracy i dowozić zaopatrzenie dla oddziałów frontowych (CAW, I.341.1.178).

Bazą zaopatrzenia 5 armii był Modlin. Tutaj jednostki miały pobierać amunicję i prowiant. Na potrzeby armii przygotowano dwa pociągi amunicyjne oraz pociąg żywnościowy. Urząd Gospodarczy Twierdzy Modlin i pociąg

---

<sup>11</sup> Jedynie 1 DP Leg., która zdążyła nad Wieprz po stoczony 8 sierpnia zwycięskiej bitwie pod Świniuchami (na południowy zachód od Łucka), przybywszy na miejsce koncentracji w ostatniej chwili, nie zdążyła odebrać przysłanego przez dowództwo armii ekwipunku, ani uzupełnić zapasów żywności i amunicji (Borkiewicz, 1929, s. 762).

żywnościowy dysponowały wszystkimi artykułami z wyjątkiem chleba, który dowożono z Centralnego Urzędu Gospodarczego na Pradze. Gorzej wyglądała organizacja zakładów gospodarczych w dywizjach pospiesznie formowanej armii. Zakłady zreorganizowanej po ciężkich walkach odwrotowych 9 DP znajdowały się 15 sierpnia za Wisłą w rejonie Sochaczewa. Brygady dywizji, ruszając do bitwy nad Wkrą, dysponowały tylko szczupłym zapasem amunicji i żywności w taborach bojowych. Zakłady 18 DP dopiero docierały do Modlina. W stadium organizacji znajdował się aparat gospodarczy Dywizji Ochotniczej. Aby usprawnić dowóz zapatrzenia do jednostek dowództwo 5 armii, rozpoczynając 14 sierpnia bitwę nad Wkrą, przydzieliło 18-tej dywizji piechoty sześć samochodów ciężarowych, sześć kolejnych otrzymała dywizja jazdy gen. Karnickiego. Grupa gen Zarzyckiego dysponowała kolumną samochodową nr 87. Pozostałe jednostki 5 armii: 17 DP, Dywizja Ochotnicza, XVIII brygada piechoty, Brygada Syberyjska pobierały zaopatrzenie wyłącznie taborami konnymi (*Bitwa Warszawska...*, 1995, s. 54-56; Izdebski, 2000, s. 67-68; Zakrzewski, 2016, s. 328, 333).

Na obecnym etapie badań stosunkowo niewiele wiemy o funkcjonowaniu transportu samochodowego w pierwszej dekadzie sierpnia 1920 r. Podczas odwrotu wojska samochodowe straciły wiele sprzętu, głównie na skutek kiepskiego stanu samochodów i niedostatecznego zaplecza technicznego. Mimo to w lipcu przewiozły 27 tys. ton ładunku. 8 sierpnia sekcja samochodowa NDWP zlikwidowała dotychczasowy system przydzielania kolumn samochodowych poszczególnym dywizjom; odtąd wszystkie kolumny przydzielone danej armii podlegały wprost jej dowództwu i to ono decydowało gdzie w danej chwili będą najbardziej przydatne. Był to niewątpliwie system bardziej elastyczny, który pozwalał uwzględniać zadania i potrzeby poszczególnych dywizji, a także układ sieci komunikacyjnej. Zastrzeżono, że kolumny samochodów ciężarowych mają być używane wyłącznie do przewozu żywności i amunicji; traktowano je jako „przedłużenie linii kolejowych”. Rozkaz przydzielał: 1 armii kolumnę osobową nr 1, kolumny sanitarne nr 31 i 63, kolumny ciężarowe nr 11, 13, 14, 28, 76, 612, 2 armii - kolumnę osobową nr 2, kolumnę sanitarną nr 82, kolumny ciężarowe nr 32, 78, 79, 250, 300, 610, 3 armii - kolumnę osobową nr 3, kolumnę sanitarną nr 3, kolumny ciężarowe nr 10, 22, 26, 27, 100, 4 armii - kolumnę osobową nr 4, kolumnę sanitarną nr 33, kolumny ciężarowe nr 1, 8, 16, 25, 77, 5 armii - kolumnę osobową nr 5, kolumnę sanitarną nr 5, kolumny ciężarowe nr 5, 6, 23, 87, 200.

W rozkazie uprzedzono, że zapas samochodów ciężarowych w kraju jest wyczerpany. Sprzęt należy „jak najdalej oszczędzać” i używać go umiejętnie podczas każdej akcji. Stan techniczny pojazdów pozostawiał wiele do życzenia; większość wymagała napraw i przeglądów. Niektóre, najbardziej zdezelowane maszyny rozbierano, aby pozyskać części niezbędne do naprawy pozostałych. W zbiorach CAW/WBH nie odnaleziono danych o przewozach dokonanych przez

wojska w pierwszej połowie sierpnia. Podczas Bitwy nad Wisłą do transportu wojskowego wykorzystywano również tabor samochodowy znajdujący się w dużych miastach. Z powodzeniem użyto m.in. autobusów warszawskich, które przewoziły żołnierzy i amunicję podczas obrony stolicy. Kolumna autobusów była wykorzystana także w dalszej fazie Bitwy nad Wisłą, podczas pościgu za nieprzyjacielem. Daje to podstawy do przypuszczenia, że podczas przygotowań do Bitwy przewozy transportu samochodowego mogły być zbliżone do wyników z lipca i czerwca i sięgały kilkunastu tys. ton ładunku. Są to dane szacunkowe, aktualnie niemożliwe do zweryfikowania w oparciu o materiał źródłowy. W porównaniu z przewozami towarowymi kolei rzędu stu kilkudziesięciu tys. ton, transport samochodowy może wydać się niewielki. Docierał jednak tam gdzie nie dochodziły pociągi, do jednostek skoncentrowanych z dala od węzłów komunikacyjnych lub wprost na linię walk. To sprawiało, że był cennym uzupełnieniem transportu kolejowego (Odziemkowski, 2006, s. 165-180).

Mówiąc o przygotowaniach logistycznych do Bitwy nad Wisłą wypada uwzględnić jeszcze jeden, nieuchwytny w liczbach, ale bardzo istotny czynnik. Jest nim pomoc materialna społeczeństwa dla wojska. Pomoc powszechna i udzielana w najrozmaitszych formach: przez zbiórki lekarstw, bielizny, odzieży, papierosów, prowiantu, elementów żołnierskiego ekwipunku, organizowanie herbaciarni i punktów wyżywienia w miastach i na stacjach kolejowych, wysyłanie paczek dla żołnierzy, obdarowywanie idących na front itd. Zachowały się dane o efektach zbiórek prowadzonych przez niektóre organizacje społeczne i Obywatelskie Komitety Obrony Państwa, ale jest to tylko część pomocy jakiej społeczeństwo armii udzieliło. Abstrahując od wartości materialnej, pomoc ta miała ogromny walor moralny, którego ślady oddziaływania znajdujemy w zachowanych relacjach i dziennikach żołnierskich. Wojsko poczuło, że jego walkę z najazdem wspiera całe bez mała społeczeństwo. To dodawało sił do znoszenia trudów wojennych i wzmacniało determinację.

\* \* \*

W ciągu niespełna dziesięciu dni sierpnia 1920 r. dowództwa i służby odpowiedzialne za zabezpieczenie logistyczne sił zbrojnych wykonały ogromną pracę. W warunkach odwrotu, ewakuacji, wdzierania się nieprzyjaciela do centrum kraju, potrafiły one przenieść znad Bugu za Wisłę system zaopatrywania wojska z wszystkimi urządzeniami i zakładami, uruchomić jego działanie na nowym terenie, zabezpieczyć dla wszystkich armii nowe podstawy etapowe z niezbędnym zapleczem magazynowym, wyznaczyć trasy dowozu zaopatrzenia dostosowane do nowej linii frontu i miejsc koncentracji wojsk. Nie uniknięto błędów, przejawów bałaganu, chaosu, wątpliwych decyzji, niemniej jako całość, system zaopatrzenia zadziałał sprawnie. Oddziały frontowe

otrzymały na czas środki niezbędne do prowadzenia walki. Nadal sygnalizowano wiele braków, ale nie miały one istotnego wpływu na gotowość bojową wojska. Dzienniki i relacje żołnierzy wskazują, że obok powszechnie widocznego wsparcia społeczeństwa i napływu ochotników, właśnie dawno nie widziane duże dostawy ekwipunku, oporządzenia, obuwia, amunicji niezwykle pozytywnie wpływały na nastroje w szeregach.

Przedstawiony w skrócie system zaopatrzenia wojska zdał egzamin także podczas Bitwy nad Wisłą. Ułatwił utrzymanie niezwykle wysokiego tempa polskiej kontrofensywy, które spowodowało, że przegrana bitwa zamieniła się w pogrom wojsk Frontu Zachodniego Michaiła Tuchaczewskiego.

## **Literatura**

- Baziur, G., 2019, *Obrona niepodległości Polski a bolszewicki projekt "permanentnej rewolucji"*, Przegląd Geopolityczny, 30, s. 47-69.
- Bitwa Lwowska 25 VII-18 X 1920*, 2004, Dokumenty Operacyjne. Część II (6-20 VIII), oprac. zespół pod kier. M. Tarczyńskiego, Rytm, Warszawa.
- Bitwa Warszawska 13-28 VIII 1920*. 1995, Dokumenty Operacyjne, część I (13-17 VIII), oprac. zespół pod red. Marka Tarczyńskiego, Rytm, Warszawa.
- Bobrownicki-Libchen, T., 1931, *Bój pod Milejczycami i Czeremhą*, Warszawa.
- Borkiewicz, A., 1925, *Koncentracja nad Wieprzem*, Bellona, T. XIX, z. 2.
- Borkiewicz, A., 1929, *Dzieje 1 pułku piechoty Legionów (1918-1920)*, Warszawa.
- Bój na przedmościu Warszawy w sierpniu 1920r.*, 1934, Studia taktyczne z historii wojen polskich 1918-21, t. XIII, (oprac. Bolesław Waligóra), Warszawa.
- Burnagel, S., 1931, *Ze wspomnień wojennych intendenta dywizji*, Przegląd Intendencki, z. 3 (23).
- Dec, W., 1934, *Intendentura 7-ej dywizji piechoty w wojnie o wymalowanie granic Polski. Szkic historyczno-taktyczny z zakresu operacyjnej służby sztabów*, Warszawa.
- Eberhardt, P., 2018, *Uwarunkowania polityczne formowania się wschodniej granicy II Rzeczypospolitej*, Przegląd Geopolityczny, 26, s. 9-31.
- Falkowski, M., Pytel, M., 2014, *Analiza geopolityczna aktualnego stanu sieci kolejowej w Polsce*, Przegląd Geopolityczny, 9, s. 71-96.
- Izdebski, J., 2000, *Dzieje 9 dywizji piechoty 1918-1939*, Warszawa.
- Konstantkiewicz, A., 2003, *Broń strzelecka i sprzęt artyleryjski formacji polskich i Wojska Polskiego w latach 1914-1939*, Wydawnictwo Uniwersytetu Marii Curie-Skłodowskiej, Lublin.
- Odziemkowski, J., 1992, *Milejczyce 20 VIII 1920*, Warszawa.
- Odziemkowski, J., 2006, *Wojska samochodowe – niedoceniany czynnik polskiego zwycięstwa w 1920 roku*, [w:] J. Odziemkowski (red.) *Bitwa warszawska 1920 roku. w obronie niepodległości*, Warszawa.

- Odziemkowski, J., 2011a, *Polskie formacje etapowe na Litwie i Białorusi 1919-1920*, Kraków.
- Odziemkowski, J., 2011b, *Polskie kolejnictwo wojskowe na froncie wschodnim 1918-1920*, Kraków.
- Odziemkowski, J., 2019, *Polskie formacje etapowe w Galicji Wschodniej, na Wołyniu i Ukrainie w latach 1918-1920*, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Kardynała Stefana Wyszyńskiego, Lublin.
- Stypulkowski, H., 1934, *Służba gospodarcza w pierwszym okresie po odzyskaniu niepodległości XI 1918-I 1919*, Przegląd Intendencki, nr 1.
- Szychowski, A.H., 1922, *Wojska kolejowe i ich zadania w ubiegłej wojnie polsko-bolszewickiej (1918-1920)*, cz. 1, Bellona, Warszawa.
- Tym, J.S., 2010, *Organizacyjne, operacyjne i materiałowe podstawy ofensywy Wojska Polskiego na Ukrainie wiosną 1920 roku*, Przegląd Historyczno-Wojskowy, nr 3.
- Varga, E.L., 2016, *Dwa bratanki. Dokumenty i materiały do stosunków polsko-węgierskich 1918-1920*. Naczelna Dyrekcja Archiwów Państwowych, Warszawa.
- Zakrzewski, B., 2016, *18 Dymizja Piechoty Wojska Polskiego w wojnie polsko-sowieckiej 1919-1921*, Neriton, Warszawa. AAN, Ambasada RP w Londynie, sygn. 211/II/27, *Pismo Kazimierza Porębskiego do MSZ z dnia 19.III.1919*.

## **Materiały archiwalne i dokumenty**

- Rozkaz operacyjny nr 1 z 3 VIII 1920 r.* Gubernatorstwo Wojskowe na Warszawę. *Sprawozdanie z działalności Dyrekcji Kolei Państwowych w Warszawie 1918-1928*, 1928, Warszawa.
- Wykres przebytych kilometrów i przewiezionych ton przez automobile ciężarowe w okresie od 1 grudnia 1919 do 31 grudnia 1920*, 1921, (w:) *Sprawozdanie Administracji Wojskowej i uzasadnienie budżetu MSWojsk. na rok 1921*, dział IV, Warszawa.
- Zarządzenie kwatermistrzowskie*, 1920, Naczelne Dowództwo Wojska Polskiego, Oddz. II, Warszawa.
- CAW/WBH, sygn. I.300.1.461, *Ogólny zarys działalności wojsk kolejowych i wojskowej służby transportowej za czas od 1 XII 1919 do 1 VII 1920*. Gabinet Ministra Spraw Wojskowych 1918-1939.
- CAW/WBH., sygn. I.300.27.24, *Organizacja zaopatrzenia materialnego w obrębie armii 10 VIII 1920 r.* Departament I Broni Głównych i Wojsk Taborowych MSWojsk.
- CAW/WBH, sygn. I.301.7.100, NDWP Oddz. III, *Ugrupowanie rezerw 2 armii 15 VIII 1920 r.* Oddział I NDWP
- CAW/WBH, sygn. I.301.10.23, *Reorganizacja frontu wschodniego 13 III 1920*. Naczelne Dowództwo Wojska Polskiego.

- CAW/WBH, sygn. I.301.11.26, *Tabela wykonanych prac przez wojska kolejowe od grudnia 1919 do lipca 1920 r.*
- CAW/WBH, , sygn. I.310.7.6, NDWP Oddz. IV. *W sprawie zaopatrzenia w amunicję, 3 VIII 1920 . Dowództwo Frontu Południowo-Wschodniego.*
- CAW/WBH, sygn. I.310.7.29, *Zarządzenie z 8 VIII 1920, Organizacja szefostw kolejnictwa frontów i armii, Naczelne Dowództwo WP. Intendentura. Dowództwo Frontu Południowo-Wschodniego.*
- CAW/WBH, sygn.. I.311.1.16, *Pismo NDWP z 14 VIII 1920, Ruch transportowy na kolejach, Dowództwo 1 armii.*
- CAW/WBH, sygn.. I.311.2.419, NDWP 14 sierpnia 1920 r. *Wykaz zakładów i urządzeń etapowych armii, które winny się znajdować na podstawach etapowych armii lub w specjalnie wyznaczonych miejscowościach Dowództwo 2 armii.*
- CAW/WBH, sygn. I.311.6.223, *Rozkaz zaopatrzenia nr 34 z 2 VIII 1920, Oddział IV Operacyjny, Dowództwo VI armii.*
- CAW/ WBH, sygn. I.341.1.178, *Rozkaz Operacyjny nr 2 z 15 VIII 1920, Dowództwo 4 armii,*
- CAW/WBH, sygn. I. 341.1.190, *Rozkaz operacyjny nr 3 z 15 VIII 1920 r., Dowództwo 2 armii.*
- CAW/WBH, sygn. I.341.1.190, *Komunikat operacyjny z dnia 13 VIII 1920 r. Sytuacja wieczorna. Dowództwo 2 armii.*
- CAW/WBH, sygn. I.342.1.177, *Dzienna sytuacja materialna 5 armia 17 VIII 1920, Dowództwo Frontu Północnego*
- CAW/WBH, sygn. I.400.1505/B. *Kolekcja rękopisów.*

### **Logistic preparation of the Battle of the Vistula**

*Logistic preparation is one of the factors determining the fate of war battles. The article presents the situation of the Polish army in the supply of ammunition, food, fuel, equipment and other materials during preparation and during the Battle of the Vistula itself. Based on the literature, and especially the documents collected in the Central Military Archive of the Military Historical Office, the conditions in which the army supply system was organized during the retreat and evacuation in the face of the advancing Red Army were reconstructed. Particular emphasis was placed on the operation of the railway, supply of ammunition, and preparations for defending the outskirts of Warsaw. The short distance between sources of supply and places of fighting, as well as good organization of transport during the battle, contributed greatly to the historic victory of the Polish army.*

**Key words:** ammunition, provisioning, Battle of the Vistula, railways, army supply.